

# POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE INDUSTRIAL SPACES MARKET

Trójmiasto  
TriCity

RAPORT 2009/2010  
REPORT 2009/2010



Sytuacja makroekonomiczna Polski  
Macroeconomic overview

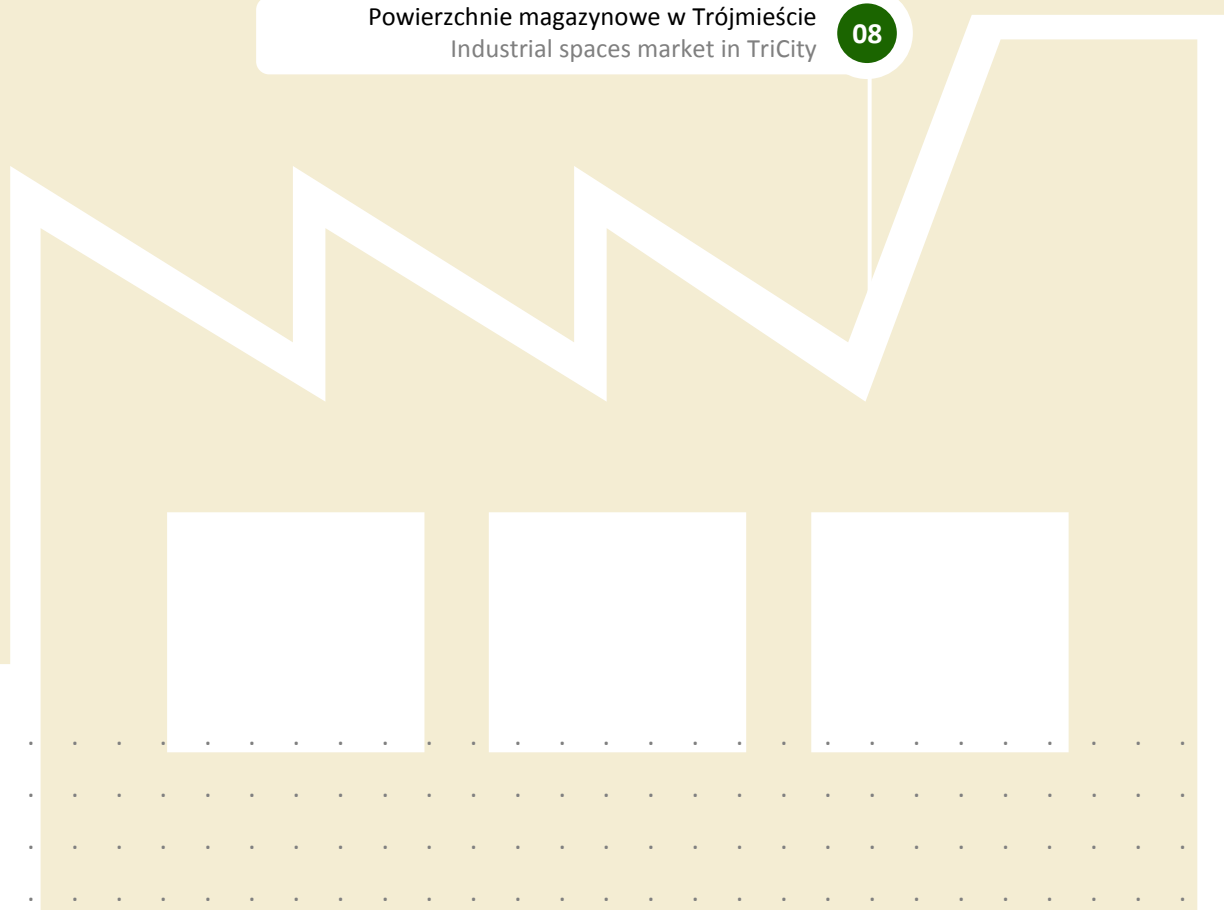
03

Pomorskie na tle innych województw  
Pomorskie against other voivodeships

04

Powierzchnie magazynowe w Trójmieście  
Industrial spaces market in TriCity

08



# Sytuacja makroekonomiczna Polski

## Macroeconomic overview

Polska gospodarka, w porównaniu z innymi krajami Europy, w najmniejszym stopniu odczuje negatywne skutki globalnej recesji. Produkt Krajowy Brutto w trzecim kwartale tego roku wzrósł o 1,7% (licząc rok do roku), tym samym jesteśmy zdecydowanym liderem Unii Europejskiej. Równie pozytywnie kształtuje się sytuacja Polski na tle innych krajów, biorąc pod uwagę prognozy na kolejne lata. Jednak niepokoić może systematyczny wzrost długu publicznego, który w tym roku może osiągnąć poziom 51,7% PKB, a w kolejnym roku 57% PKB. Artykuł 216 punkt 5 Konstytucji RP określa nieprzekraczalny próg deficytu publicznego na poziomie 60% PKB. Jeśli negatywny scenariusz się zrealizuje, rząd będzie zmuszony zaplanować dochody i wydatki z zerowym deficytem.

### SPADEK POPYTU, HANDLU I INWESTYCJI

Od pierwszego kwartału 2007 roku PKB Polski, w ujęciu kwartalnym, systematycznie spada. Z początkowej wartości 7,5% wskaźnik spadł do 0,8% w pierwszym kwartale tego roku. Kolejne trzy miesiące okazały się lepsze o 0,3 punktu procentowego. Ostatnie kwartały przypominają sytuację ekonomiczną Polski z 2001 roku. Popyt konsumpcyjny pod koniec 2001 roku spadł w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku o 2% (a w II kwartale 2009 roku o 2,1%).

Dynamika eksportu w połowie 2009 roku w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego spadła o 1,9% (dla porównania na początku 2002 roku odnotowano spadek o 2,5%). Na uwagę zasługuje fakt, iż dynamika spadku eksportu była niższa od dynamiki spadku importu (różnica o 1 punkt procentowy na korzyść eksportu).

Poland's economy, in comparison to other European countries, will perceive the impact of global recession the least severely. Gross Domestic Product in the 3Q of this year increased by 1,7% (counting y-o-y). This fact makes Poland an economic leader of European Union in the field of economic growth. The Polish situation emerges equally optimistic against other countries in following years. However, increase of public debt, which can reach the level of 51,7% of GDP this year, may be disturbing. Especially that prognosis for the next year say about public debt of 57% of GDP. Polish Constitution points the impassable level of 60% of GDP. If the pessimistic scenario realizes the government will be forced to plan income and expenditure without deficit.

### DECREASE OF DEMAND, TRADE AND INVESTMENTS

Starting from 1Q 2007 Polish GDP has been systematically decreasing in every quarter of the year. From the starting value of 7,5% the rate decreased to 0,8% in 1Q of 2009. Next three months proved to be better by 0,3 %.

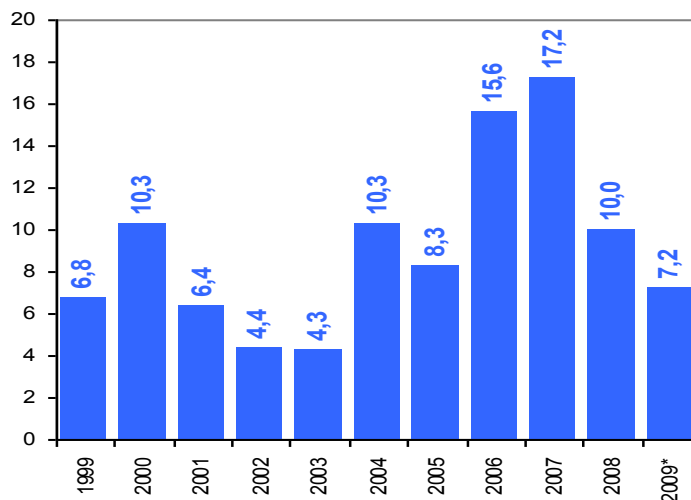
Last quarters of this year remind the economic situation of Poland in 2001. Consumption demand in the end of 2001 dropped by 2% against the similar period of the previous year. (in the 2Q of 2009 it dropped of 2.1%).

The export dynamics in the first half of 2009, in comparison to the similar period of the previous year, decreased by 1,9% (for comparison in the beginning of 2002 decrease by 2,5% was noted). What is important, the export dynamics was lower than the import dynamics (disparity of 1 percent point for export's favor).

### Napływ Bezpośrednich Inwestycji Zagranicznych do Polski

#### Inflow of Foreign Direct Investments to Poland

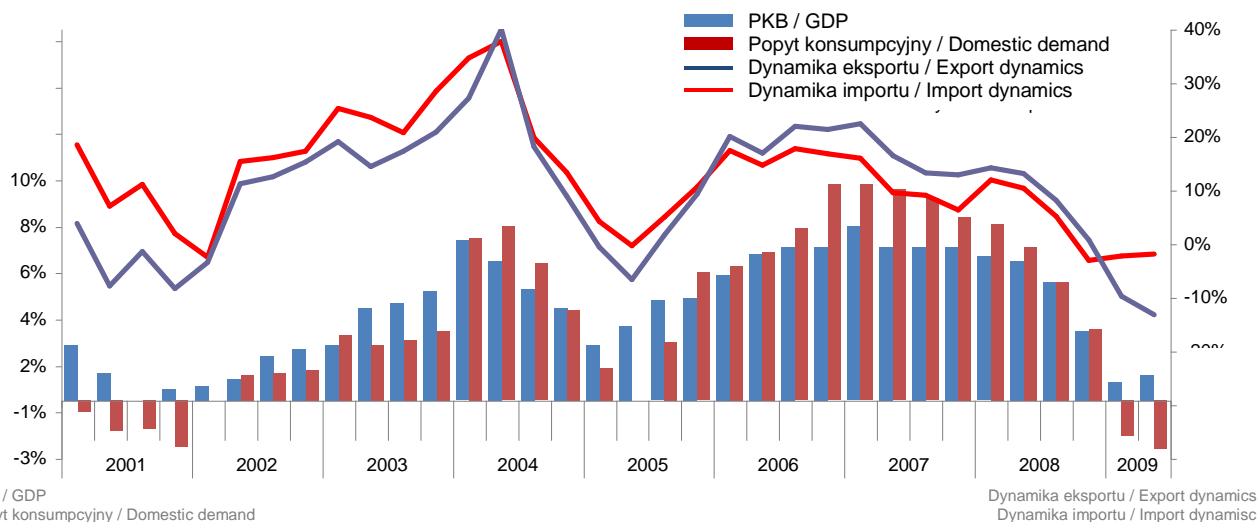
(w mld EUR, Narodowy Bank Polski; values in bln EUR, The National Bank of Poland)



\* Prognoza

## Podstawowe dane makroekonomiczne za okres I kwartał 2001 – II kwartał 2009 roku Basic macroeconomic data for the 1Q 2001 – 2Q 2009

(opracowanie własne na podstawie danych GUS; own elaboration based on GUS data)



Dwa ostatnie lata upłynęły pod znakiem znaczącego spadku napływu do Polski Bezpośrednich Inwestycji Zagranicznych (BIZ). W 2008 roku (w stosunku do 2007 roku) spadek BIZ wyniósł ponad 34%. Według szacunków Narodowego Banku Polskiego, w ujęciu dwunastomiesięcznym (XI 2008 - X 2009) napływ inwestycji zagranicznych wyniósł 7,2 mld EUR.

Spadek wartości podstawowych danych makroekonomicznych (mających wpływ na ogólny poziom PKB w Polsce) przekłada się na poszczególne województwa Polski. Jak zatem kształtuje się sytuacja w Pomorskiem?

In last two years a significant decrease of Foreign Direct Investments in Poland was noted. In 2008 (in comparison to 2007) the decrease of FDI reached 34%. According to estimations of National Bank of Poland, in the twelve months period (XI 2008 – X 2009) inflow of FDI amounted 7,2 bln EUR.

Decrease of basic macroeconomic data values (which affect the general GDP level in Poland) has an impact on all polish voivodeships. How does the situation estimate in Pomorskie Voivodeship then?

## Pomorskie na tle innych województw Pomorskie against other voivodeships

Wyniki finansowe polskich przedsiębiorstw w połowie tego roku (w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego) przeciętnie spadły o 13%. Dla województwa pomorskiego spadek ten jest o 6 punktów procentowych większy od średniej dla całego kraju. Mimo to, województwo pomorskie w rankingu uwzględniającym wyniki przedsiębiorstw awansowało o jedną pozycję. W połowie 2009 roku, pod względem nakładów inwestycyjnych województwo pomorskie było zdecydowanym liderem. W porównaniu z połową 2008 roku, nakłady na inwestycje w Pomorskiem wzrosły o 95%. Pod tym względem region awansował z miejsca siódmego na czwarte. Przeciętny przyrost nakładów inwestycyjnych dla całej Polski w połowie 2009 roku (licząc rok do roku) kształtował się na poziomie minus 0,8%.

Financial results of Polish enterprises in the half of this year (in comparison to the similar period of the previous year) characterized with the average decrease of 13%. For Pomorskie Voivodeship decrease is higher by 6 percent points from the average for the whole state. Despite this fact, Pomorskie Voivodeship advanced by one position in the ranking concerning enterprises financial results. In the half of 2009 Pomorskie was an undisputed leader in the field of investment inputs. In comparison to first half of 2008, investment inputs increased in Pomorskie by 95%. The voivodeship advanced in ranking concerning this matter from the 7th to 4th position. Average increase of investment inputs for the whole Poland in the half of 2009 (counting y-o-y) shaped on the level of -0,8%.

### Województwo pomorskie na tle innych województw pod względem wybranych wskaźników makroekonomicznych Pomorskie Voivodeship against other voivodeships in respect of the chosen macroeconomic indexes

(dane w mln PLN, opracowanie własne na podstawie danych GUS; own elaboration based on GUS data. Values in mln PLN)

	WYNIKI PRZEDSIĘBIORSTW Enterprises results		NAKLADY INWESTYCYJNE Investment inputs		PRODUKCJA SPRZEDANA W BUDOWNICTWIE Sold production in the building industry	
	I PÓŁROCZE 2009 I half of 2009	I PÓŁROCZE 2008 I half of 2008	I PÓŁROCZE 2009 I half of 2009	I PÓŁROCZE 2008 I half of 2008	I PÓŁROCZE 2009 I half of 2009	I PÓŁROCZE 2008 I half of 2008
1.	mazowieckie 10 948	mazowieckie 15 178	mazowieckie 15 138	mazowieckie 12 772	mazowieckie 20 500	mazowieckie 17 915
2.	wielkopolskie 4 741	śląskie 5 570	śląskie 5 560	śląskie 5 582	śląskie 6 836	wielkopolskie 6 211
3.	śląskie 3 848	wielkopolskie 4 093	dolnośląskie 4 101	dolnośląskie 5 390	wielkopolskie 6 615	śląskie 6 031
4.	dolnośląskie 3 811	dolnośląskie 3 944	<b>pomorskie</b> 4 048	łódzkie 3 694	małopolskie 4 650	małopolskie 4 410
5.	<b>pomorskie</b> 2 352	małopolskie 2 928	łódzkie 3 115	wielkopolskie 3 565	dolnośląskie 4 120	dolnośląskie 3 414
6.	małopolskie 2 307	<b>pomorskie</b> 2 918	wielkopolskie 2 873	małopolskie 2 897	<b>pomorskie</b> 3 701	<b>pomorskie</b> 2 974
7.	łódzkie 2 191	łódzkie 1 922	małopolskie 2 194	<b>pomorskie</b> 2 078	łódzkie 2 511	łódzkie 2 114
8.	lubelskie 1 454	lubelskie 1 250	kujawsko-pom. 1 500	kujawsko-pom. 1 413	zachodniopomorskie 2 471	kujawsko-pom. 1 768
9.	kujawsko-pom. 1 249	opolskie 1 233	świętokrzyskie 1 336	zachodniopomorskie 1 162	kujawsko-pom. 1 845	zachodniopomorskie 1 554
10.	podkarpackie 1 075	kujawsko-pom. 1 162	zachodniopomorskie 935	podkarpackie 1 104	podkarpackie 1 717	lubelskie 1 531
11.	opolskie 929	świętokrzyskie 1 070	lubelskie 926	świętokrzyskie 931	lubelskie 1 584	podkarpackie 1 432
12.	świętokrzyskie 835	podkarpackie 1 045	podkarpackie 828	lubelskie 910	świętokrzyskie 1 483	podlaskie 1 389
13.	lubuskie 593	zachodniopomorskie 582	lubuskie 499	lubuskie 717	warm.-mazurskie 1 470	warm.-mazurskie 1 182
14.	podlaskie 359	lubuskie 529	podlaskie 419	warm.-mazurskie 597	podlaskie 1 371	świętokrzyskie 1 030
15.	warm.-mazurskie 319	podlaskie 472	opolskie 416	podlaskie 545	opolskie 1 059	opolskie 858
16.	zachodniopomorskie 46	warm.-mazurskie 387	warm.-mazurskie 355	opolskie 520	lubuskie 818	lubuskie 715

Analizując produkcję sprzedaną w budownictwie, można zauważyć równomierną tendencję wzrostową wartości wskaźnika. Co prawda, połowa województw nie zmieniła swojej pozycji w rankingu, jednak średni przyrost produkcji sprzedanej w budownictwie w analizowanym okresie wyniósł o 18%. Największy przyrost (59%) odnotowało województwo zachodniopomorskie, a najmniejszy (minus 1%) – województwo podlaskie. W połowie 2008, jak i w 2009 roku województwo pomorskie plasowało się na szóstej pozycji w porównaniu z innymi regionami kraju. Powyższe dane potwierdzają ogólną stagnację zarówno na rynku budowlanym, jak i konkretniej – na rynku powierzchni magazynowej.

## RYNEK NIERUCHOMOŚCI

W 2009 roku obserwowaliśmy znaczący spadek aktywności inwestycyjnej na pomorskim rynku nieruchomości komercyjnych. Pomorze nie było w tej kwestii odosobnionym regionem. Zjawisko spadku aktywności zanotowano w całej Polsce. Był to bezpośredni skutek globalnego kryzysu gospodarczego. Konsekwencją tego było wstrzymanie akcji kredytowej banków na całym świecie bądź wymuszenie na inwestorach zwiększenia wkładu własnego. Akumulacja kapitału na ten cel spowodowała, że deweloperzy nie mieli wystarczających środków na rozpoczęcie nowych projektów. Zmieniło się także ich podejście do ryzyka – zrezygnowano z inwestycji typowo spekulacyjnych, które są charakterystyczne dla rynku w czasach hossy.

By analyzing the sold production in building industry, the steady increase tendency becomes visible. Despite the fact, that half of the voivodeships hasn't changed their position in the rankings the average increase of sold production in building sector in the studied period reached 18%. The largest (59%) was noted in zachodniopomorskie voivodeship and the smallest (-1%) – podlaskie voivodeship. In the first half of 2008 as well as in 2009 Pomorskie Voivodeship kept the 6th position among other regions. These data confirm the general stagnation in the construction market, and more specifically - on the industrial space market.

## REAL ESTATE MARKET

In the year 2009 the significant decrease of pomeranian commercial real estate investment activity was noted. Pomerania wasn't the only region – downfall of investment activity was noted in the whole Poland. Direct reason of this situation was global economic crisis. One of its symptoms was ceasing the bank support all over the world or forcing investors to enlarge their own contribution. Accumulation of the capital, designated for this purpose, resulted in lack of funds for launching new projects. The investors' attitude to risk has changed – typical speculative investment, which are characteristic for the period of boom, has been canceled.



▲ ProLogis Park Gdańsk  
Fot. materiały inwestora



▲ Diamond Business Park Gdańsk  
Fot. materiały inwestora

# Powierzchnie magazynowe w Trójmieście

## Industrial spaces market in TriCity

### SYTUACJA NA RYNKU

Trójmiejski rynek nowoczesnej powierzchni magazynowej stanowi podstawowe zaplecze logistyczne Polski Północnej. W porównaniu z Polską Centralną i Południową jest on jednak stosunkowo nieduży.

Obecne zasoby magazynowe Trójmiasta wynoszą około 140 000 m<sup>2</sup>, co stanowi niecałe 3% całkowitej powierzchni magazynowej w Polsce. W tej kwestii zmiany są niewielkie – udział trójmiejskiego rynku jest stabilny i utrzymuje się na podobnym poziomie już od kilku lat.

Rok 2009 nie przyniósł żadnych znaczących zmian. Mimo zapowiadanych dwóch dużych inwestycji – parków logistycznych firm Panattoni oraz AIG/Lincoln (docelowo łącznie ponad 70 000 m<sup>2</sup>) – żadna z nich nie została rozpoczęta. Zgodnie z oczekiwaniami, deweloperzy ograniczyli swoją aktywność do minimum. Było to spowodowane znacznym wzrostem kosztów finansowania inwestycji, połączonym ze spadkiem popytu na powierzchnie magazynowe.

### PODAŻ

Największym deweloperem na trójmiejskim rynku jest niezmiennie ProLogis, który posiada centrum dystrybucyjne o powierzchni 91 000 m<sup>2</sup>. Doskonała lokalizacja, w bliskim sąsiedztwie międzynarodowego portu lotniczego oraz Obwodnicy Trójmiasta (S6), pomogła operatorowi w bardzo szybkim tempie wynająć cały obiekt.

#### Największe nowoczesne parki magazynowe w Trójmieście Largest modern industrial spaces in Tri-City

OBIEKT / OBJECT	POWIERZCHNIA / SPACE (m <sup>2</sup> )
> ProLogis Park Gdańsk	91 000
> Centrum Logistyczne Pruszcz Gdański	10 000
> Centrum Magazynowe Hutnicza	12 000
> Centrum Logistyczne Kowale	8 000

Równie dużym zainteresowaniem cieszą się obecne na rynku mniejsze centra logistyczne, takie jak Centrum Logistyczne Pruszcz Gdański (10 000 m<sup>2</sup>), Centrum Magazynowe Hutnicza (prawie 12 000 m<sup>2</sup>) czy Centrum Logistyczne w Kowalach (łącznie prawie 8 000 m<sup>2</sup>).

### CURRENT MARKET SITUATION

Market of modern industrial spaces in TriCity is not a large one in comparison to the markets of central and southern Poland. Despite this fact it constitutes a main logistic resource for northern Poland.

Current resources of the industrial spaces in TriCity reached the level of 140 000 m<sup>2</sup>, which is about 3 percent of the whole Polish industrial space. At this point the changes have been minor – the share of the Tri-City market is stable and has been representing similar level for last few years.

The year 2009 didn't bring any significant changes on the industrial space market in TriCity. Despite two large investments, which has been announced – logistic parks of Panattoni Development Company and AIG/Lincoln (joint space over 70 000 m<sup>2</sup>) – not one of them has been launched. Fulfilling the expectations, warehouse development companies reduced their activity to the necessary minimum. The reason was the significant increase of the investment funding costs joint with decrease of demand for warehouse spaces.

### SUPPLY

The invariably largest commercial real estate development company in TriCity is ProLogis, which operates distribution centre with the 91 000 m<sup>2</sup> of space. The company has been able to rent all the space in the short term through the advantageous location, in close neighborhood of the international airport and TriCity Ring Road (S6).

At present, smaller logistic centres – Pruszcz Gdański Logistic Centre (10 000 m<sup>2</sup>), Warehouse Centre Hutnicza (almost 12 000 m<sup>2</sup>) or Kowale Logistic Centre (8 000 m<sup>2</sup>) – are equally attractive and enjoy large attention.



To, co charakteryzuje trójmiejski rynek, to obecność jednego dużego operatora (ProLogis) oraz coraz liczniejsza grupa niewielkich parków magazynowych o powierzchni 1000 – 5000 m<sup>2</sup>. Deweloperami w tym przypadku są najczęściej małe lokalne firmy, a najemcami podmioty poszukujące mniejszych powierzchni magazynowych.

Obniżona podaż nowych powierzchni magazynowych ma bezpośredni wpływ na wskaźnik pustostanów. W chwili obecnej na trójmiejskim rynku jedynie kilka procent magazynów pozostaje niewynajętych (wskaźnik ten waha się w przedziale 1,5 - 5,5 %). To z kolei powoduje, że stawki czynszu utrzymują się na stałym poziomie (EUR 3 – 4 / m<sup>2</sup>).

## POPYT

W 2009 roku odnotowano wyraźne osłabienie strony popytowej. Trend ten utrzymuje się już od drugiej połowy 2008 i dotyczy całej Polski, choć sytuacja przedstawia się różnie w poszczególnych regionach. Rynek trójmiejski należy tutaj do relatywnie stabilnych, co jest efektem zrównoważenia spadku popytu zmniejszoną podażą nowych powierzchni i brakiem typowo spekulacyjnych projektów.

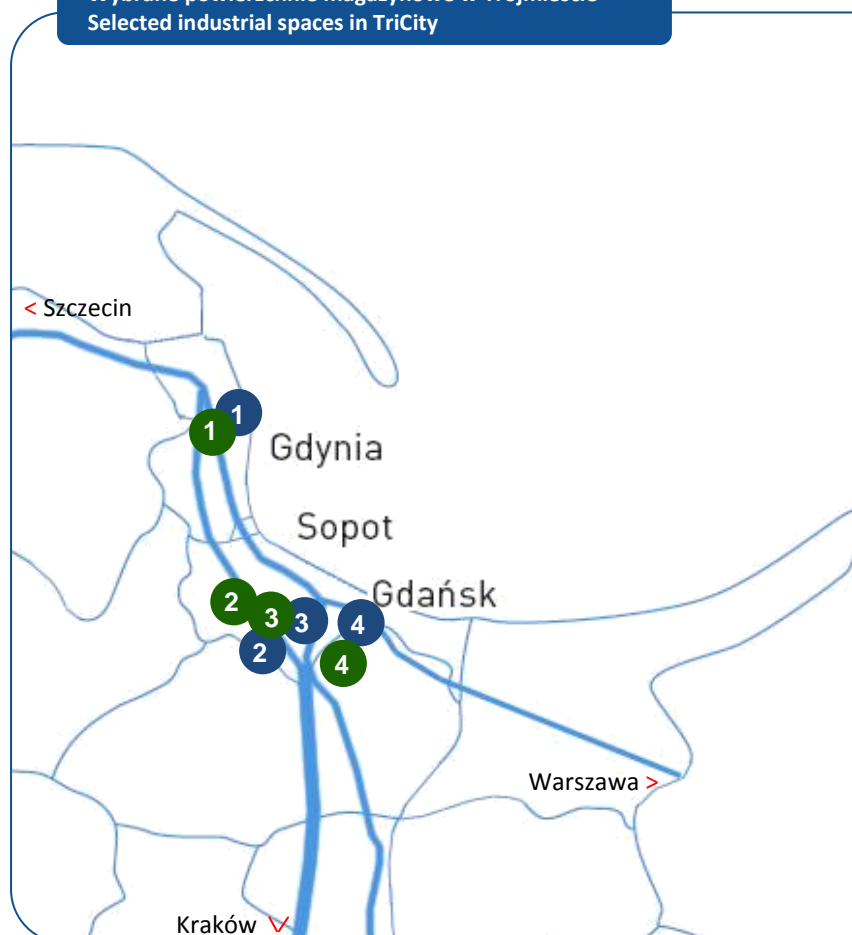
The characteristic feature of TriCity's industrial spaces market is its strong fragmentation. Significant demand for smaller storage spaces caused the development of the warehouses with 1000 – 5000 m<sup>2</sup> of space. These investments are usually realized by small local entrepreneurs. Objects of this type are often the only possible solution for tenants searching for small and medium sized storage spaces.

Reduced supply of new warehouse spaces directly influences the Vacancy Rate. At present only few percent of available storage space in Tri-City remains unused (the ratio fluctuates between 1,5 and 5,5 %). As a result the rental rates maintain stable (EUR 3-4/m<sup>2</sup>).

## DEMAND

The year 2009 was the continuation of the modern storage spaces market breakdown which started in 2008. The market failure affected whole Poland but the situation developed differently according to certain regions. The TriCity market hasn't suffered significantly which has been the contribution of alignment of demand decrease with reduced supply of new space and lack of typical speculative projects.

### Wybrane powierzchnie magazynowe w Trójmieście Selected industrial spaces in TriCity



#### Istniejące / existing:

- 1 Gdynia, ul. Hutnicza  
Gdynia, Hutnicza St.
- 2 ProLogis, ul. Bysewska  
ProLogis, Bysewska St.
- 3 Centrum Logistyczne Kowale  
Kowale Logistic Centre
- 4 Biuro Inwestycji Kapitałowych, ul. Zastawna  
Capital Investments Bureau, Zastawna St.

#### Planowane / planned:

- 1 Gdynia, ul. Kontenerowa  
Gdynia, Kontenerowa St.
- 2 Brak nazwy, przy Obwodnicy Trójmiasta  
No name, by TriCity Ringroad
- 3 Diamond Business Park, ul. Jabłoniowa  
Diamond Business Park, Jabłoniowa St.
- 4 Panattoni Park Gdańsk, ul. Elbląska  
Panattoni Park Gdansk, Elblaska St.

Jedyną dużą transakcją w Trójmieście w 2009 roku było wynajęcie przez Corporate Express 5 800 m<sup>2</sup> w ProLogis Park Gdańsk. To pokazuje tylko, jak mocno osłabił rynek magazynowy. W tej chwili na komercjalizację mogą liczyć jedynie inwestycje typu *build-to-suit*, czyli w pełni dostosowane i przygotowane do potrzeb konkretnego najemcy. Taki model współpracy pozwala ograniczyć ryzyko biznesowe do minimum, co jest podstawową kwestią w czasie dekonunktury. Inaczej jest w czasie hossy, kiedy wielu deweloperów decyduje się na typowo spekulacyjne inwestycje.

## PERSPEKTYWA

Trójmiejski rynek powierzchni magazynowych posiada ogromny potencjał inwestycyjny. Sprzyja temu przede wszystkim atrakcyjne położenie, które niejako determinuje rozwój usług TSL. Dostrzegają to główni operatorzy z branży logistycznej – obecny już na trójmiejskim rynku ProLogis oraz przygotowujący się do budowy ponad 40 000 m<sup>2</sup> magazynów Panattoni.

Słabą stroną Pomorza, dążącego do roli centrum dystrybucyjno-logistycznego południowego Bałtyku jest dostępność komunikacyjna. Nadrobienie braków infrastrukturalnych stanowi dobry prognostyk na przyszłość, lecz w chwili obecnej skutecznie utrudnia dynamiczny rozwój nowoczesnych parków logistycznych.

Dotychczas atut lokalizacji pozostawał niewykorzystany, co wynikało ze słabej jakości dróg, linii kolejowych oraz infrastruktury portów morskich i portu lotniczego. Cała infrastruktura była niedostosowana do rosnących potrzeb gospodarki. Sytuacja ta ulega jednak stopniowej przemianie. Wejście Polski do Unii Europejskiej i związany z tym dostęp do funduszy europejskich, pozwoliły na realizację licznych projektów mających na celu zwiększenie dostępności regionu i poprawę istniejącej infrastruktury transportowej.

Wagę dostępności komunikacyjnej dla rozwoju rynku nowoczesnych magazynów dostrzegają między innymi Maciej Madejak, First Vice President ProLogis w Polsce. Spodziewa się on dalszego ożywienia rynku - zarówno po stronie popytu, jak i podaży - dopiero po ukończeniu budowy autostrady północ – południe, mającej w zamyśle łączyć Skandynawię z krajami basenu Morza Śródziemnego.

Zakończenie budowy autostrady A1 będzie najmocniejszym impulsem dla rozwoju logistyki na Pomorzu. Projektami wspomagającymi są drogi ekspresowe – realizowana obecnie S7 (Gdańsk – Warszawa – Kraków) oraz planowana S6 (Gdańsk – Szczecin), ułatwiająca dostęp do Niemiec.

Kompletna infrastruktura drogowa pozwoli wykorzystać potencjał modernizowanych od kilku lat portów Trójmiasta. Dobry dostęp komunikacyjny posiada już Port Gdynia. Na poprawę dostępu czeka wciąż Port Gdańsk. Tutaj swoistym „być albo nie być” dla gdańskiego portu będą: Trasa Sucharskiego (w planach) oraz Obwodnica Południowa Gdańska (w budowie).

The only large transaction in Tri-City in 2009 was renting 5 800 m<sup>2</sup> by Corporate Express in ProLogis Park Gdańsk. It presents the level of the modern storage spaces markets diminution. At the moment only the build-to-suit investments – fully customized and prepared for the certain tenants - may be commercialized. This pattern of cooperation allows maximum limitation of the business risk, which is the fundamental issue in terms of recession. The situation is completely opposite during the rise, when the developing companies undertake speculative projects.

## PERSPECTIVE

The modern industrial space market of TriCity represents huge investment potential. The main advantage of the region is its attractive location which determines development of the TSL services. It has been estimated by main logistic operators – ProLogis, which is strongly situated on TriCity market and Panattoni Development Company, which is arranging the construction of over 40 000 m<sup>2</sup> of industrial space. Pomerania which is seeking to become logistic and distribution centre of south Baltic region, has one weakness - weak road and railway accessibility. Intensive exceeding of infrastructural deficiencies forms lucrative perspectives for future but currently impedes dynamic development of modern logistic parks.

So far the advantageous location has remained unused, which was caused by the weak condition of roads and railroads as well as harbours and airport infrastructure. Whole infrastructure was unadjusted to expanding needs of economy. This situation is gradually changing. Polish accession to the European Union and the resulting admission to European funds allowed the realization of numerous projects aiming increasing accessibility of the region and improving existing transport infrastructure.

The importance of transport accessibility for development of the modern storage spaces market has been spotted by Maciej Madejak, First Vice President of ProLogis in Poland, who expects further revival of supply and demand of the industrial spaces market as soon as the north – south motorway is completed. The project of the motorway, which is designated to merge the Scandinavian region with Mediterranean countries will positively influence the supply as well as demand of the market.

Completing the construction of A1 motorway is to have the strongest impact on the development of the logistics in Pomerania. The supporting projects are the express roads – S7 (Gdansk – Warsaw – Krakow) which is being realized and planned S6 which is to improve access to Germany. Complete road infrastructure will allow to avail the potential of harbours, which have been modernized for last few years. Efficient communicational access has been provided for the Port of Gdynia. Port of Gdansk is still waiting for improvement of access roads. Planned Sucharskiego Route, southern Tri-city Ring Road (which is under construction) are crucial matters for Gdańsk's port.



▲ ProLogis Park Gdańsk  
Fot. materiały inwestora

Perspektywy te zauważył już Panattoni, który jeszcze w 2008 roku zakupił teren inwestycyjny w bliskim sąsiedztwie przyszłego węzła Trasy Sucharskiego. Połączy ona gdański port z Południową Obwodnicą Gdańską. Według Marka Dobrzyckiego, Development Menagera Panattoni Europe, Gdańsk wraz ze swoją rozbudowaną infrastrukturą transportową jest w dalszym ciągu doskonałym miejscem do zlokalizowania centrum dystrybucyjnego.

Panattoni przewiduje rozpoczęcie budowy Panattoni Park Gdańsk na przełomie pierwszego i drugiego kwartału 2010 roku, a oddanie obiektu w drugiej połowie roku.

Rok 2010 przyniesie więcej zmian na trójmiejskim rynku nieruchomości magazynowych. Pewne są dwie inwestycje – park logistyczny o powierzchni 11 000 m<sup>2</sup> (+ 2500 m<sup>2</sup> powierzchni biurowej) w okolicy Obwodnicy Trójmiasta, budowany przez prywatnego inwestora oraz magazyn wysokiego składowania Portu Gdynia (8 000 m<sup>2</sup>). Inwestycja Zarządu Morskiego Portu Gdynia ma zostać oddana do użytku we wrześniu przyszłego roku i stanowić pierwszy etap budowy nowoczesnej infrastruktury magazynowej na zapleczu gdynskich terminali kontenerowych.

Podobne perspektywy, choć na znacznie większą skalę, rysują się dla blisko 200-hektarowego zaplecza Głębokowodnego

These perspectives have been noticed by Panattoni Development Company, which in 2008 purchased investment plots in the close neighbourhood to the future Sucharskiego Route junction merging Gdańsk's port with the Gdansk Southern Ring Road. According to Marek Dobrzycki, Development Manager of Panattoni Europe Gdansk with its well developed transport infrastructure, is continuously profitable spot for locating the distribution centre.

Panattoni is planning to launch the construction of Panattoni Park Gdańsk on the turn of first and second quarter of 2010 and completing the investment in the second half of the year.

The year 2010 will bring more changes in the TriCity's market. Two investments are settled. First one is logistic park with the 11 000 m<sup>2</sup> of space (2 500 m<sup>2</sup> of additional office space) being built by the private investor and located near the Tri-City's Ring Road. The second is high storage warehouse realized by the Port of Gdynia. The Gdynia's port investment is to be completed in September 2010 and constitutes the first stage of construction of the modern storage infrastructure supporting Gdynia's container terminals.

Similar but significantly larger perspectives lay ahead of Gdańsk. The 200 ha area at the back of the DCT – Deepwater Container

Terminalu Kontenerowego w Gdańsku (DCT). W sierpniu tego roku został ogłoszony przetarg na dzierżawę 109-hektarowego terenu, przeznaczonego pod budowę między innymi obiektów magazynowych. Do drugiego etapu przetargu na zagospodarowanie Pomorskiego Centrum Logistycznego przeszli dwaj znaczący inwestorzy logistyczni. Pierwszym jest Goodman Poland, polski oddział globalnej grupy zarządzającej nieruchomościami logistycznymi. Drugim jest konsorcjum saudyjskiej grupy inwestycyjnej Helios Properties PLC i DCT Logistics Hub at Gdańsk.

W Trójmieście wciąż aktywny pozostaje ProLogis, który zakupił w tym roku 21 ha oddalonych 2 kilometry od Obwodnicy Trójmiasta (S6), z przeznaczeniem pod budowę kolejnego parku logistycznego o powierzchni około 100 000 m<sup>2</sup>. Rozpoczęcie inwestycji wstrzymuje jednak do momentu zdiagnozowania poprawy warunków gospodarczych.

Podobną taktykę przyjmują inni globalni operatorzy – AIG/Lincoln oraz SEGRO. Obaj deweloperzy zakupili już odpowiednie tereny inwestycyjne i w chwili obecnej wstrzymują się z rozpoczęciem budowy parków logistycznych do momentu wyraźnego ożywienia gospodarczego.

Spowolnienie na rynku obiektów magazynowych jest faktem. Trend ten może jedynie zmienić wyraźne ożywienie gospodarcze. W chwili obecnej mamy natomiast doskonały moment, aby odpowiednio przygotować się na ożywienie na rynku nieruchomości i być gotowym do zaspokojenia popytu na nowe obiekty. Pozostaje więc pytanie, jak szybko deweloperzy logistyczni będą w stanie zareagować na te zmiany.

Terminal is waiting to be exploited. In October 2009 a tender was announced for tenancy of 109 hectare of terrain designated for logistic investments. Two important logistic investors advanced to the second stage of the tender. First of them is Goodman Poland, a polish department of global logistic properties managing group. Second is the consortium of the Saudi investment group – Helios Properties PLC and DCT Logistic Hub at Gdańsk.

ProLogis, which remains active in TriCity, purchased this year 21 hectares of terrain located only two kilometers far from the Tri-City Ring Road (S6). The company is intending to create logistic park with the 100 000 m<sup>2</sup> of space, in the newly purchased location. Launching of the investment, however, has been suspended until the recognition of further economic conditions.

Similar tactic is being used by other global operators – AIG/Lincoln and SERGO. Both developing companies have already purchased adequate terrains and has suspended the realization of their logistic investments until the economy recovers.

Recession in the modern industrial space market is a fact. It is also certain, that the recession will last until significant economic growth appears and incites the real estate market. However, present situation creates opportunities to prepare for the upcoming revival of the market and increase of demand, which has to come sooner or later. This demand will face the shortage of available storage spaces, which leads to a question: how fast will the logistic developing companies be able to react for the situation?

**Łukasz Michalski**  
☎ (58) 32 33 242  


**Marek Trocha**  
☎ (58) 32 33 248  
**madeinpomorskie.pl**

Niniejszy dokument służy jedynie do celów informacyjnych. Przedstawione dane uważane są za prawidłowe, ale ich wiarygodność nie może być zagwarantowana. W sensie formalnym, nie zaleca się posługiwania podaną tutaj informacją w celu dokonania jakiegokolwiek transakcji handlowej, a ARP S.A. nie będzie ponosić odpowiedzialności z tytułu zaniedbań lub innych, wynikających z takiego użytkowania. Niniejszy dokument nie może być w całości lub części, ani w żadnej postaci reprodukowany bez pisemnej zgody Zarządu ARP S.A.

This document is for information purposes only. Submitted information is deemed correct, but their reliability can not be guaranteed. In a formal sense, it is not recommended to use the information given here in order to make any commercial transaction, and the ARP S.A. shall not be liable for negligence or otherwise, resulting from such use. This document may not be reproduced in whole, in part or in any form without the written consent of the ARP S.A. Board.

> SYSTEM PROMOCJI I INFORMACJI GOSPODARCZEJ WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



madeinpomorskie.pl



PROGRAM REGIONALNY  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.  
Project co-financed by European Union – European Regional Development Fund.

Tłumaczenie / translation: Michał Kacprowicz; zdjęcie na okładce: Biuro Inwestycji Kapitałowych.