

Auf Erfolgskurs gen Osten

Logistikimmobilien Europas Logistikmärkte sind weiter auf Wachstumskurs. Gute Chancen für alle Marktteilnehmer – vor allem die osteuropäischen Staaten streben nach Höherem.



Laut Studie der TU-Berlin einer der aufstrebenden Logistikstandorte in Europa: Warschau

VON EDGAR LANGE

Generell wird die Bedeutung der Logistik als Wettbewerbsfaktor für Industrie und Handel weiter zunehmen. Dadurch wird das Güterverkehrsvolumen in den kommenden Jahren weiter wachsen – zu diesem Ergebnis kommt die „Logistik-Marktanalyse für ausgewählte europäische Länder“, die Prof. Frank Straube vom Lehrstuhl für Logistik der Technischen Universität Berlin erstellt hat.

Experten der TU Berlin haben für die Studie die aktuellen Entwicklungen des Logistikmarktes sowie des Infrastruktur- und Logistikimmobilien-Marktes dieser Länder analysiert. Besonders Potenzial wird dabei in Frankreich gesehen. Dem mit 93 Milliarden Euro größten Logistikmarkt Europas wird in den kommenden Jahren jeweils ein Wachstum von vier Prozent eingeräumt. Bedenkt man, dass in der EU heute rund

80 Prozent aller Güter auf der Straße transportiert werden und sich dieser Anteil bis 2015 nicht stark verändern wird, ist das französische Straßennetz fit für die Zukunft: denn es ist das dichteste der Welt und das längste der EU. Die Ile-de-France um Paris, die Regionen Rhône-Alpes, Bretagne, Nord-Pas-de-

Stehen mit Frankreich im Zentrum der europäischen Logistik: Die Benelux-Staaten

Calais und Provence-Alpes-Côte d'Azur profitieren besonders von diesen Entwicklungen, glauben die Berliner Logistikexperten.

Als zweite Region stehen die Benelux-Staaten und hier besonders die Nie-

derlande im Zentrum der europäischen Logistik. Sie bilden „das Tor Europas“ und sind auch künftig Dreh- und Angelpunkt des europäischen Warenverkehrs, glaubt Prof. Straube. Immerhin 35 bis 40 Prozent des gesamten europäischen Handelsvolumens laufen über die Niederlande, die über ein sehr dichtes Transportnetz aus Straßen-, Schienen- und Wasserwegen verfügen. Rotterdam, durch das ein knappes Drittel aller auf dem Seeweg beförderten Güter passieren, die in den EU-Mitgliedstaaten geladen oder gelöscht werden, ist der größte Seehafen der Welt.

Ganz anders sind hingegen die Voraussetzungen unter südlicher Sonne im fernen Spanien, wo die Unternehmen überwiegend durch kleine und mittelständische Betriebe gekennzeichnet sind. „Die Verkehrsinfrastruktur auf der Iberischen Halbinsel weist teilweise erhebliche Defizite auf“, heißt es in der Studie.

Schnell wachsende Nordlichter

Im künftigen Logistikmarkt Skandinaviens hebt die Berliner Studie besonders Dänemark hervor: Das Land am Belt gehört zu den am stärksten aufstrebenden Wirtschaftsnationen der Welt. Nicht zuletzt weil es nicht nur von wenigen dominierenden Sektoren abhängig ist, sondern auf den unterschiedlichsten Wirtschaftszweigen basiert.

Dänemarks gute geografische Ausgangslage ermöglicht als Gateway zudem den optimalen Zugang nach Nordeuropa und über die Ostsee in die aufstrebenden baltischen Staaten. Basis dafür ist eine Verkehrsinfrastruktur mit einem sehr hohen Standard: Das Land verfügt über ein modernes Straßen- und Eisenbahnnetz, eine große Zahl von Flug- sowie Hochseehäfen und hat die höchste Straßendichte Europas. „Wegen seiner zunehmenden Transitaktivitäten

und der zunehmenden Logistikaktivitäten im Ostseeraum ist zu erwarten, dass der Logistikmarkt hier schneller als die Gesamtwirtschaft wächst“, berichtet Straube. Auch im Nachbarland Finnland, das 30 Prozent seiner Exporterlöse durch Papierexporte erwirtschaftet, konzentrieren sich die Standorte der größten Unternehmen an der Ostseeküste im Süden Finnlands. Die optimalen Standorte für Industrie- und Logistikimmobilien liegen in Helsinki.

Hauptaugenmerk liegt auf Polen

Im aufstrebenden Osten gilt das Hauptaugenmerk der Logistiker besonders Polen. Derzeit ist der dortige Markt im Wesentlichen klein- und mittelständisch geprägt. „Internationale Logistikdienstleister im Kontraktlogistikbereich haben den polnischen Markt bereits erschlossen und verzeichnen hohe Wachstumsraten“, weiß Dr. Philippe Tufinkgi von der TU Berlin. Dort sind sie zum Teil bereits seit Anfang der 90er-Jahre aktiv und dies trotz der noch immer bestehenden erheblichen Defizite im Straßennetz: Nur 12 Prozent der Gesamtlänge aller Straßen sind als Hauptstraßen klassifiziert, von denen wiederum lediglich 0,5 Prozent dem EU-Standard entsprechen. „Dadurch ist es gar nicht so einfach in Polen ein 24-Stunden-Netz aufzubauen“, schildert Tufink-

Trotz Defiziten in der Infrastruktur: Polen verzeichnet hohe Wachstumsraten

gi. Der Markt für Logistikimmobilien konzentriert sich stark auf die Region um Warschau. Andere attraktive Regionen befinden sich um Lodz, Katowice, Wroslaw, Posen sowie an den wichtigsten Autobahnkreuzen A 1/A 2 und A 3/A 4.

Zweitwichtigster Ostmarkt ist die Tschechische Republik, wo 75 Prozent der nationalen Straßentransporte innerhalb einer Entfernung von 50 Kilometern abgewickelt werden. Die Schiene ist die höchste Europas, dafür gibt es bislang jedoch kaum Autobahnen. Die Marktaktivitäten für in-

Hintergrund

Perspektiven für Logistikanbieter in Osteuropa



Archiv

Prof. Frank Straube, Inhaber des Lehrstuhls für Logistik an der TU Berlin

„Derzeit werden noch 40 Prozent der europäischen Distributionszentren von den Niederlanden aus bedient. Das wird sich nach unserer Einschätzung bald ändern: Wir rechnen mit einer zunehmenden Verschiebung solcher Logistik-Hubs in den Osten, weil eine Versorgung dort in einem 24-Stunden oder 48-Stunden-Radius kaum möglich ist, wie es dort heute in weiten Teilen West-, Mittel- und

Nordeuropas funktioniert. Für die Logistikdienstleister, die ihren Kunden auf dem Weg in den Osten folgen, ist es allerdings wichtig, dass sie sich dort eine breite Basis schaffen.

Auf die Branche kommt es an

Es reicht nicht, diesen Schritt nur wegen eines einzigen Kunden zu vollziehen. Aber Standortfragen sind – besonders im Osten – auch immer sehr stark branchenabhängig. Wichtig ist es also, vor einer Niederlassungs- oder Kooperationsentscheidung eine genaue Analyse der im Umkreis vertretenen Branchen zu betreiben. Im EU-Teil Osteuropas ist anders als etwa in Weißrussland, Rumänien oder Bulgarien heute bereits eine ausreichende Sicherheitsbasis für Geschäfte und im Administrationsumfeld anzutreffen.“ (e/)

dustrielle Immobilien konzentrierten sich rund um die Hauptstadt Prag, auf Süd-Moravien sowie Zentral- und Südböhmen. Auch das Nachbarland Slowakei bietet durch seine hervorragende geostrategische Lage hin zu den Balkanstaaten gute Perspektiven für Logistikaktivitäten. Allerdings ist der Markt heute noch überwiegend durch ältere Einrichtungen, die nicht dem Standard entsprechen, gekennzeichnet. In Ungarn unterliegt der Wettbewerb im internationalen Segment noch der Lizenzkontingentierung.

Trend zum Outsourcing hält an

Auch weiter im Norden, in den baltischen Staaten, ist laut Berliner Untersuchung ein unzureichendes Angebot an modernen Logistikflächen festzustellen: Hier hat vor allem Litauen, das über eine relativ moderne Fahrzeugflotte verfügt, aufgrund seiner geografischen Lage im Zentrum zweier bedeutender Transportkorridore zwischen Russland – Weissrussland – Skandinavien/Westeuropa eine relativ gute Ausgangsposition.

In Deutschland verlaufen die Entwicklungen ähnlich. So geht man generell von einem kräftigen Logistikwachstum aus. Alleine dadurch soll das Güterverkehrsvolumen auf der Straße bis 2015 um rund 3 Prozent jährlich zunehmen. Vor allem die Nachfrage nach immobilienrelevanten Logistikdienstleistungen werde sich positiv entwickeln. Außerdem wird ein anhaltender Trend zum Outsourcing komplexer Logistikleistungen festgestellt, dessen Anteil heute schon bei 45 Prozent liegt, insbesondere bei flächenrelevanten Leistungen.

Das größte Verlangen nach Logistikleistungen des weiter anhaltenden Outsourcingtrends wird aus dem Groß- und Einzelhandel erwartet. „Die stetige Nachfrage nach zeitgemäßen Logistikimmobilien, eine extreme Knappheit zeitgemäßer und sofort verfügbarer Objekte an Wunschornten führten zu höheren Renditen bei Logistikimmobilien als bei anderen Gewerbeimmobilien“, glauben Dr. Jörg Risse und Dr. Hartmut Zadek, Consultants bei Visality. ■