

# Evropská logistika: tempo začíná určovat Balkán



Author: SF / pb | Published: 21.10.2008

„K logistickým výhodám balkánských zemí patří výborné možnosti kombinace všech druhů dopravy, včetně železnice a zejména lodní dopravy,“ vysvětluje Bert Hesselink z pražské pobočky DTZ a dodává: „Pokud se v tomto regionu zlepši infrastruktura a politická situace bude stabilní, poputuje více čínského zboží na trhy ve střední Evropě například přes černomořský přístav Constanța v Rumunsku namísto tradičních přístavů v severozápadní Evropě. V důsledku toho se i výrazně zvýší poptávka po logistických prostorech v tomto regionu.“ Odborníci z DTZ se přitom shodují i v tom, že výstavbu logistických nemovitostí na Balkánu úbytek likvidity a další dopady tzv. credit crunch, s nimiž se musí vypořádat zejména země západní Evropy, nepostihne nijak citelně.

## Logistiku podporuje retail

Segment průmyslových nemovitostí v balkánských zemích stimuluje vzrůstající kupní síla tamějších obyvatel. Developeři maloobchodních projektů si v posledních letech oblíbili především Turecko. Na konci roku 2000 tady bylo pouhých 45 moderních obchodních center. Na sklonku loňského roku to bylo už 147 velkých maloobchodních komplexů, přičemž v současné době se staví dalších 90 obchodních center nové generace. To, že retail má dopad na logistická centra, dokládá jedna z největších dosavadních transakcí na Balkáně: v první půli roku 2007 si prostřednictvím DTZ pronajal v rumunském Cefin Logistic Parku 45 000 metrů čtverečních francouzský maloobchodní řetězec Carrefour.

Pozici Balkánu v rámci evropské logistiky poměrně přesně charakterizovala v květnu loňského roku řecká ministryně zahraničních věcí. Prohlásila, že pro čínské zboží je bránou do Evropy právě Řecko. V rámci zesilujících obchodních vztahů mezi Asií a Evropou hrají důležitou roli vedle Egejského moře rovněž moře Černé a Středozemní, a to bez ohledu na to, že řada společností stále dává z důvodu vyšší rychlosti přednost železniční přepravě před námořní.



Velký význam v rámci Balkánu získávají kromě rumunského přístavu Constanța, který se stává konkurencí Rotterdamu, i další centra námořní dopravy. V Bulharsku jsou to Burgas a Varna, v Řecku Soluň, Patras a Pireo, v Turecku Izmir či Mersin na východním pobřeží Středozemního moře. Expanzi zažívají rovněž letiště. Zásadní nárůst přepraveného zboží registrují v turecké Antalyi, v makedonské metropoli Skopje, v Athénách či na letišti Ferihegy v Budapešti. Pomyslným rekordmanem je ovšem v tomto ohledu istanbulské Atatürkovovo letiště, kde se koncem roku 2006 cargo meziročně zvýšilo o 22,3 % a nadále roste.

### Postup směrem na jihovýchod

„Balkánskou“ výzvou pro investory i developery je zastaralost tamních průmyslových staveb, včetně skladových hal a prostor pro lehkou výrobu. Jejich komerční development ale někdy naráží na specifické místní zvyklosti, tak například v Bulharsku je to zvyk větších firem pořizovat si výrobní i logistické prostory jen pro vlastní potřeby a vlastními silami. Jedním z mála moderních skladových projektů v této zemi je tak Sofia Airport Scheme s 22 000 metrů čtverečních. Nájemné se v bulharských logistických parcích pohybuje kolem 4,50 - 5,00 eur za metr čtvereční a měsíc. Zatím jen mizivý objem spekulativně postavených skladů nabízí i Řecko. Také proto je zde dosahováno jednoho z nevyšších nájmu v Evropě - až 8,00 eur za metr čtvereční a měsíc na konci roku 2007.



Nejlepší vyhlídky - v segmentu průmyslově-logistických nemovitostí - na dalších pět let má na balkánském poloostrově Rumunsko. I proto kolem hlavních dopravních tahů a měst jako Bukurešť, Temešvár nebo Kluž operují přední developeři. Projekty v těchto lokalitách realizují například společnosti Cefin, Eyemaxx, CTP, Phoenix-Helios, VGP, WDP nebo Prologis. Obvyklé nájemné na konci roku 2007 oscilovalo mezi 4,00 až 4,50 eur za metr čtvereční a měsíc. Ve stejném období byla celková plocha moderních skladů 500 000 metrů čtverečních.

Očekávaný postupný vzestup trhu průmyslových nemovitostí na Balkáně může samozřejmě ovlivnit i český trh. Jakkoliv se optimální poloha distribučních center pro střední a východní Evropu zjevně posouvá stále více jihovýchodním směrem, podle Berta Hesselinka z DTZ to nemusí nutně vést ke zvýšení míry neobsazenosti v českých logistických areálech, pokud se tomu přizpůsobí nabídka: „Vzhledem k rychlosti samotné výstavby standardní logistické haly, která se dnes pohybuje kolem pěti měsíců, očekáváme, že developeři budou sledovat změny v poptávce a podle toho zareagují.“

Investičním příležitostí v Bulharsku a Rumunsku se bude věnovat diskusní setkání Stavebního fóra, které se koná 13.11.2008. Více informací o programu a on-line přihlašovací formulář naleznete na [webu diskusních setkání](#).

21.10.2008 09:46, SF / pb