

# Logisztikai ingatlanok: a kínálatot befolyásoló hatások



Prologis Park Nieuwegein, Nieuwegein, the Netherlands

Legutóbbi kutatásunkban a prémium logisztikai tér iránti keresletet ösztönző strukturális trendeket vizsgáltuk meg. Mivel a kereslet a belátható jövőben is erős marad, ideje a kínálattal kapcsolatos új szempontokra is figyelmet fordítani.

A logisztikai ingatlanfejlesztés átalakulása érdekes pályát követ. A kínálati trendeket formáló strukturális erőhatások alapos áttekintése lehetővé teszi az ügyfelek számára, hogy jobban kezeljék a hiányt és felkészüljenek a [keresleti oldal eltolódásaira](#).

Számításunk szerint a következő évtizedben a befejezett projektek a legtöbb helyen elmaradnak a kereslettől. Az új kínálatot befolyásoló változások között a következők szerepelnek:

- **Több jelentős akadály miatt az új kínálat egyre inkább távolodik a meglévő kínálattól.** Ezek az akadályok lehetnek:
  - **Földrajziak** – kevés a jövőbiztos épületek befogadására alkalmas földterület, különösen a legnagyobb fogyasztási központokban.
  - **Gazdaságiak** – mivel az urbanizáció tovább fokozza az ingatlanszolgáltatók közötti versenyt, a helyettesítési költségek továbbra is emelkedő tendenciát mutatnak.
  - **Politikaiak** – az engedélyezési és tulajdonszerzési eljárások egyre nehezebbé, költségesebbé és időigényesebbé válnak, ezáltal megnövekednek a költségek és csökken a potenciális kínálat.
- **Egyre több az építési előírás.** Az épületek működéshatékonyaságát napjainkban a helyszín, a funkcionalitás és a fenntarthatóság révén lehet fokozni. Azt azonban érdemes figyelembe venni, hogy míg a legújabb munkaerő- és technológiabarát funkciók ugyan támogathatják a termelékenységet, az építési költségeket is megnövelik. Az új korlátozások és szabályozások egyes helyeken kockázatosabbá teszik a fejlesztést is. Bár a beépített fenntarthatósági funkciók egyaránt elősegíthetik a felhasználók és a tulajdonosok számára a könnyebb alkalmazkodást a szabályozási változásokhoz, az elavulás ténylegesen csökkenti a versenyképes kínálatot, továbbá ösztönzi a helyettesítő létesítmények fejlesztése iránti igényt.
- **Egyre differenciáltabbak az ingatlanok.** A fenti tendenciák együttesen csökkentették le a felhasználók érzékenységet, és ezáltal felhajtották a bérleti díjakat olyan épületeknél, melyeknek jó az elhelyezkedése, vagy a legmodernebb építészeti funkciókkal rendelkeznek. A keresletoldali elmozdulások felnagyítják ezt a trendet, mivel:
  - Az e-fulfillment (elektronikus lebonyolítás) és a gyors feltöltés iránti fokozódó igények a városközpontok felé terelik a keresletet, ahol egyre kevésbé érhetőek el logisztikai ingatlanok.
  - A jövőbiztos épületek fejlődése korlátozza az új kínálatot, mivel az építési költségek növekednek, miközben az elavulás fokozza az A osztályú terek iránti keresletet.

## A kínálat korlátai jelentősek és egyre súlyosabbá válnak

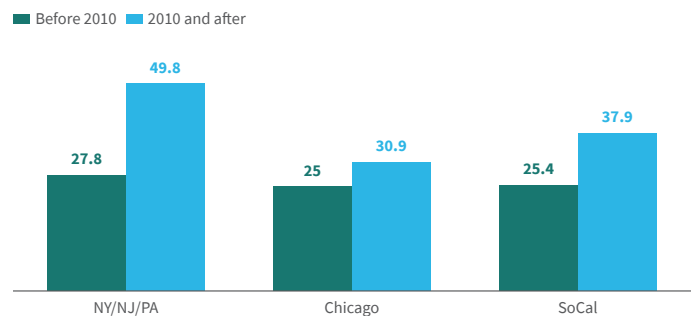
### Csökken a jó elhelyezkedésű ipari területek kínálata.

A sűrűn lakott területeken az egyéb célú felhasználásra történő átalakítások miatt csökken az ipari zónák területe. Például 2013 és 2020 között San Francisco városában 362 engedélykérelmet

1. ábra

### TÁVOLSÁG A BELVÁROSTÓL, EGYESÜLT ÁLLAMOK

Mérföld, az új fejlesztés átlagos távolsága a városközponttól



Note: NY/NJ/PA includes only the Lehigh Valley submarket.  
Source: CBRE-EA, Prologis Research.

adtak be a logisztikairól más célú felhasználásra történő átalakításra, míg 57-et más célú logisztikai felhasználásra<sup>1</sup>. Az épületek megnöttek, a beépített területhez képest pedig nagyobb udvarra van szükség, mivel a raktár elsődleges funkciója már nem a termékek tárolása, hanem az áteresztő képesség. Ezáltal még nehezebbé vált a megfelelő parcellák fellelése. Az Egyesült Államokban a 2000-ben és azután felhúzott épületek 55 százalékkal lettek nagyobbak és átlagosan 66 százalékkal több földterületet igényeltek, mint az 1980-as és 1990-es években<sup>2</sup> épültek. Ezt a kihívást súlyosbítja az is, hogy a logisztikai telephelyeknek megfelelő infrastruktúrához kell hozzáférniük.

### Az új kínálat minden eddiginél tovább került a fogyasztási központoktól és a már meglévő ingatlanoktól.

A földterület hiánya, a szabályozási korlátozások és a nagyobb városok körüli zöldövezetek benépesülése miatt az új logisztikai kínálat jelentősen elválk a meglévő kínálattól. Már elkezdődött a fontosabb piacok külső részeinek tesztelése, miután a korábban kialakult részpiacokon nehezzé vált földterületet találni logisztikai célokra, és/vagy jelentős a munkaerőhiány. Például Greater New York régióban a 2010 előtt épült logisztikai ingatlanok átlagosan 28 mérföldre voltak Manhattantól, 2010-től mostanra ez a távolság 50 mérföldre növekedett. Chicagóban és Dél-Kaliforniában hasonló trendek figyelhetők meg: itt 25 mérföldről ez a távolság rendre átlagosan 31, illetve 38 mérföldre nőtt.<sup>3</sup>

Ez a távolság komoly kihívást jelenthet azoknak a felhasználóknak, akik a fogyasztók gyors kiszállítással kapcsolatos igényeit igyekeznek kielégíteni. A szállítási költségek szintén számítanak – a szállítás az ellátási lánc összköltségének nagyjából 50%-át teszi ki, míg a logisztikai ingatlanok csupán az 5 százalékát képviselik.<sup>4</sup> A logisztikai tér egyre tovább kerül a városközpontoktól, ezáltal a meglévő ingatlanok elszigetelődnek az új kínálattól, és – különösen a Last Touch® szállítási igények bővülése miatt – a



helyválasztás is jelentős felárral társul. Ezek éles különbségek a logisztikai és a más típusú ingatlanok között, például egy belvárosi iroda vagy társasház esetében, ahol az új kínálat gyakran áll közvetlen versenyben a már meglévővel.

### Az átalakítások (például kiskereskedelmiből logisztikai ingatlanná) nem fogják érdemben növelni az új kínálatot.

Miközben egyes kiskereskedelmi ingatlantulajdonosok az elosztó létesítményekké történő átalakításban látnak lehetőséget, a Prologis Research szerint az átalakítások sikerét a következő tényezők korlátozzák:

- Gazdasági – magasabb szintű és jobb kihasználtság érhető el például lakásokkal, továbbá a költségek is magasak a helyben versenyképes, alternatív logisztikai részpiacokhoz képest.
- Politikai – szabályozási és tulajdonszerzési korlátok, a közösség ellenállása, valamint beépítettségi korlátokkal kapcsolatos, például a forgalmi adóból származó bevételek érezhető kieséséből eredő aggályok.
- Fizikai – a meglévő szerkezetek átalakíthatósági korlátai, előnytelen elrendezésű/formájú helyszínek, valamint logisztikai felhasználáshoz túl kicsi telephelyek.
- Jogi – kölcsönös szolgalmi megállapodások (reciprocal easement agreement – REA), közös bérlettel járó korlátozások, valamint több fél közötti tárgyalások, amelyek akadályozzák vagy elnyújtják a logisztika célú átalakítást.

A Prologis Research becslései szerint az Egyesült Államokban összesen 50-100 millió m<sup>2</sup> kiskereskedelmi területet fognak logisztikai területté átalakítani a következő évtizedben, ami egy átlagos évben az új logisztikai kínálatnak kevesebb mint 3 százalékát teszi ki.<sup>5</sup> Erről további részleteket egy [korábbi tanulmányunk](#) tartalmaz.

### A földterülettel és építéssel járó költségek növekedése tovább nehezíti a logisztikai ingatlanfejlesztést.

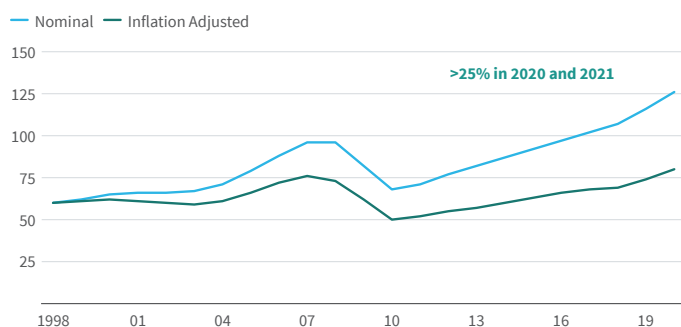
Az ingatlan- és nyersanyagárak, valamint a munkaerőköltségek emelkedésének köszönhetően az elmúlt évtizedben a helyettesítési költségek növekedése meghaladta az inflációt. Az ingatlanárak különösen megnövekedtek a tengerparti piacokon és a sűrűn lakott nagyvárosok belső részpiacain, ami komoly akadályt jelent az új kínálat számára. Az elmúlt tíz évben megháromszorozódtak az ingatlanárak Torontóban – ez 140%-os emelkedést takar az utóbbi öt évben az országos 35 százalékkal szemben<sup>6</sup>. Ugyanebben az időszakban 475 százalékkal emelkedtek az ingatlanárak New Jersey Port/Meadowlands részpiacán, amely New York városával szemben, a Hudson folyó túloldalán terül el.<sup>7</sup>

Az alapanyagárak ugyan lassabban, de folyamatosan növekedtek, ez azonban mostanra megváltozott az ellátási láncban a pandémiát követően fellépő szűk keresztmetszetek és megugró kereslet eredményeként, melyek gyors eszkáliciót váltottak

2. ábra

### HELYETTESÍTÉSI KÖLTSÉGEK, EGYESÜLT ÁLLAMOK

USD / négyzetláb



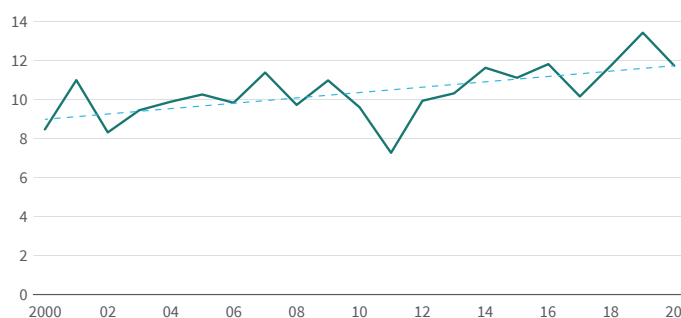
Note: Inflation-adjusted is in 1998 dollars.

Source: Prologis Research estimates based upon Turner Construction, Engineering News Record, Prologis Research.

3. ábra

### ÉPÍTÉSI IDŐ, EGYESÜLT ÁLLAMOK

Hónapok



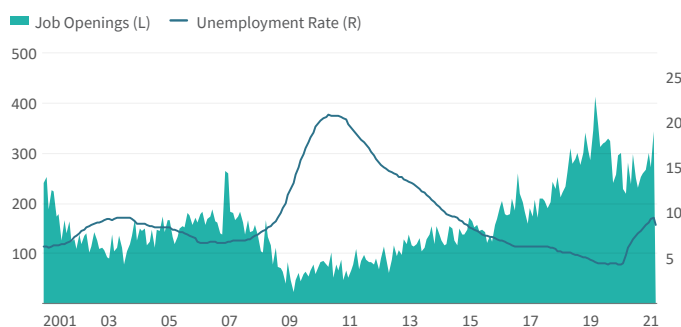
Note: Time between ground-breaking and delivery.

Source: Prologis Research.

4. ábra

### ÉPÍTŐIPARI FOGLALKOZTATOTTSÁG, EGYESÜLT ÁLLAMOK

1000 / szezonálisan kiigazítva



Note: Unemployment rate is for private wage and salary workers, rolling 12-month average.

Source: BLS, FRED, Prologis Research.

ki. Tavaly az acél ára az Egyesült Államokban megháromszorozódott, Európában, Kínában és Brazíliában megduplázódott.<sup>8</sup> Ráadásul a bérek is növekedtek és tartják a szintet, részben az építőipari munkaerőhiány miatt, amely már évek óta problémát jelent. A fővállalkozói árak a kereslettel párhuzamosan megemelkedtek. Az első kapavágás és a befejezés közötti időtartam két-három hónappal, vagyis 20 százalékkal meghosszabbodott az elmúlt évtizedben, ami szintén költségnövekedést eredményez.<sup>9</sup> A Prologis Research becslése szerint az elmúlt öt évben csaknem 60 százalékkal nőtték a helyettesítési költségek, melyhez 15 százalékkal járult hozzá önmagában 2021.<sup>10</sup>

### Nehezebb eligazodni a szabályozási környezetben.

Az új logisztikai fejlesztések szabályozási korlátai világszerte egyre súlyosabbak, amely a fejlesztések futamidejét is meghosszabbítja. Hollandiában például kilenc év alatt több mint 30 százalékkal csökkent kiadott a logisztikai engedélyek száma.<sup>11</sup> A világjárvány ugyanakkor rávilágított a logisztika kulcsszerepére a társadalom működésében. Ezt a tendenciát tovább erősítve növeli a futamidőket az önkormányzatok forráshiánya és az erősödő környezetvédelmi szabályozás is. Az Európai Unióban az átminősítést igénylő projektek futamideje nagyjából duplája a már ipari zónaként besorolt területeken folytatott projektekének, és hasonló pálya figyelhető meg a fontosabb amerikai piacokon is.<sup>12</sup>

## Szigorodnak az építési előírások, nőnek a költségek

### A helyszín kiválasztása

#### A helyszín megfelelő kiválasztásával lelassítható a funkcionális elavulás.

Az e-kereskedelem térnyerése következtében kulcsfontosságúvá vált – és várhatóan a jövőben is ilyen lesz – a közelség a végső fogyasztókhoz. Egyre csökken a szállítás időtartama, így a vállalatok kénytelenek egyre rövidebb távokból elérni a fogyasztókat. Ez még egy egységes nagyvárosi területen is kiépített hálózatokat követel meg, így új helyszínek jelennek meg erre a célra. A Last Touch® műveletek esetében az épület funkcionálitása másodlagos szempont az elhelyezkedéshez képest, ezért megnőhet a kevésbé modern épületek iránti igény. Ez a változás még a kevésbé funkcionális logisztikai létesítmények értékét is megnövelte a végső fogyasztókhoz közeli területeken.

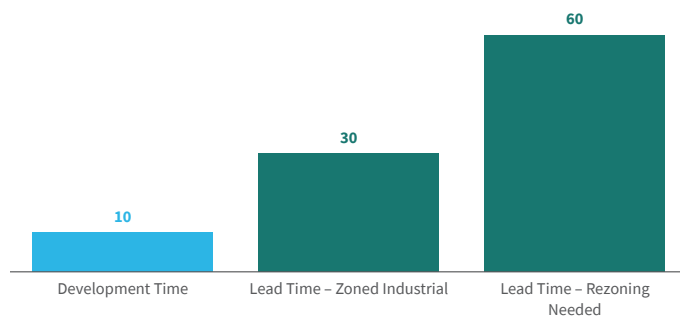
#### A „logisztikai tehetség” hiánya korlátozhatja a fejlesztést az ingatlanokban gazdag területeken.

A logisztikai felhasználókat három okból is súlyosan érinti a munkaerőhiány. Először is bővül az e-fulfillment, amely nagyjából háromszor annyi munkaerőt igényel, mint a hagyományos raktári műveletek, és a forgalom is négyszeres az egyéb típusú felhasználásokhoz képest.<sup>13</sup> Másodsor, a bonyolult raktári funkciók és technológiák szakképzettebb munkaerőt igényelnek, például mérnököket az automatizált raktári

5. ábra

### FEJLESZTÉSI IDŐ ÉS ÁTFUTÁSI IDŐ, EURÓPA

Hónapok

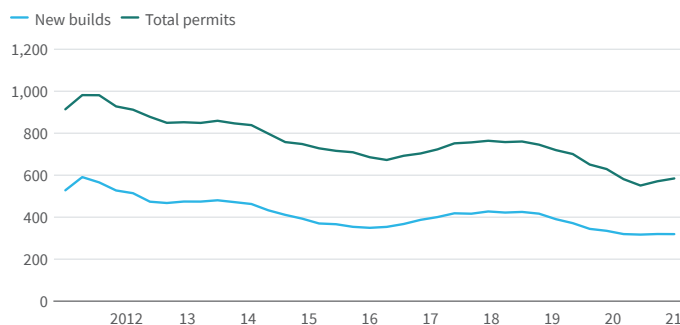


Note: Gathered from local input in representative main markets of all European countries Prologis is located.  
Source: Prologis Research.

6. ábra

### LOGISZTIKAI ÉPÍTÉSI ENGEDÉLYEK HOLLANDIÁBAN

Számokban

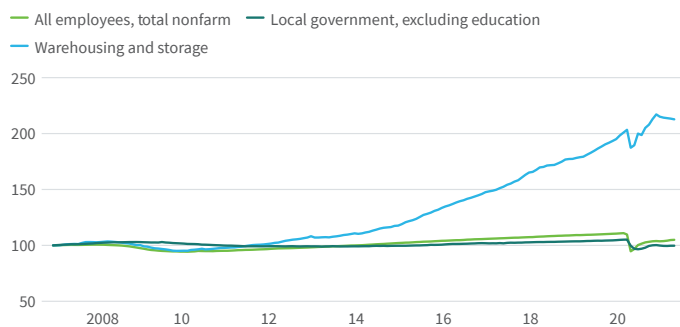


Source: Dutch Bureau of Statistics.

7. ábra

### FOGLALKOZTATÁSI TRENDK, EGYES AMERIKAI IPARÁGAK

Indexelve 100 = 2007, szezonálisan kiigazítva



Source: BLS, FRED.

megoldásokhoz. Végül, a sűrűn lakott, differenciált és képzett munkaerő-állományt kínáló részpiacokon általában kevés a logisztikai felhasználásra elérhető földterület. Mivel a kevésbé sűrűn lakott területeken elérhetőbb az ingatlan, a logisztikai létesítmények többsítése kimerítheti a munkaerő-kínálatot és korlátozhatja a további új kínálat megvalósíthatóságát.

## Funkcionalitás

### Dolgozóbarát épületekre van szükség.

A logisztikai épületek értéknovelt szolgáltatásai révén a munkaerő értékes, de szűkös eszközzé vált. Az egészséges és fenntartható munkakörnyezet előnyt jelenthet a munkaadók számára a tehetségek vonzása és megtartása terén. A pandémia miatt egyre népszerűbbé válnak a munkavállalók közérzetére összpontosító létesítmény-fejlesztések, mint például a WELL-szabvány. Ez a tanúsítvány szigorú követelményeket fogalmaz meg olyan területeken, mint például a beltéri levegő minősége, a vízminőség, a természetes fény vagy a hőérzet, valamint a táplálkozás, a testmozgást segítő létesítmények vagy a mentális egészség. Az ilyen tényezők egyaránt javítják az ügyfelek termelékenységét és költséghatékonyaságát, valamint esélyt adnak a versenytársak közötti kiemelkedésre.

### Az épületekben teret kell biztosítani az új technológiák számára.

Fontos szempont, hogy legmodernebb technológiákat szem előtt tartva kell az épületeket fejleszteni. Amint azt az [automatizálásról szóló sorozatunkban](#) már említettük, ez lehetőséget teremt a logisztikai felhasználók számára az épületek optimalizálására, valamint újabb és produktívabb helyszíneket nyit meg a végső fogyasztók közelében. A legtöbb modern raktár alkalmas a rugalmas automatizálásra, azonban bizonyos funkciókkal még mindig kiegészülhet a tovább automatizálás elősegítése érdekében. A fokozott munkaerőigény kielégítését, a tevékenység jobb átláthatóságát és a kockázatok kezelését célzó technológiák megvalósítását együttesen segítheti elő például a megnövelt energiakapacitás, a mobil technológiák töltéséhez biztosított hely, a nagysebességű adatkapcsolat, a minőségi padlóburkolat, a megerősített tetőszerkezet és a nagy belmagasság rendelkezésre állása. Az ilyen beruházások fokozott értékteremtésre nyújtanak lehetőséget az épület négy falán belül. Ezenfelül az automatizálást jobban támogató épületek számára könnyebben megnyílnak olyan előnyös helyszínek, ahol eddig akadályt jelentett a munkaerő költsége és elérhetősége – ilyenek például a városközpontok a Last Touch® szállítás esetében.

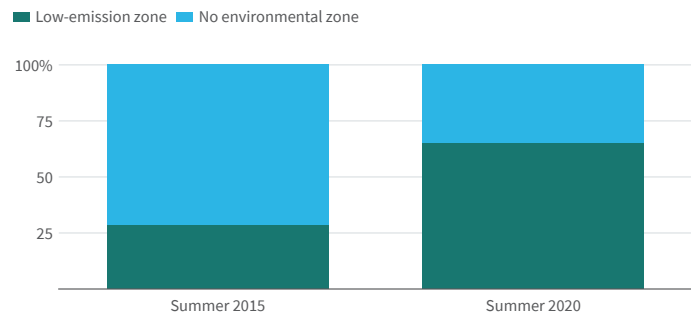
### Az ESG (környezeti, társadalmi és vállalatiirányítási) funkciók stabil értéket képviselnek.

A fenntarthatóság jelentőségének egyidejű fokozódása a fogyasztók, az ügyfelek és a tőkeforrások részéről maga után vonja annak szükségességét is, hogy fenntartható gyakorlatokat építsünk be az ellátási láncokba. A fenntarthatósági célok előmozdításának képessége egyre inkább válik a logisztikai

8. ábra

## KÖRNYEZETI FORGALMI ZÓNÁK EGYES EURÓPAI PIACOKON

%-os belépés a városközpontba csak alacsony kibocsátású járművek számára



Note: Includes all PELF markets.

Source: European Commission, Urban Access Regulations, Prologis Research.

ingatlanok megkülönböztető jegyév. Ilyen szolgáltatások között szerepel a napenergia és más megújuló energiaforrások kiaknázhatósága, az energiatakarékos világítás, az elektromos autótöltőállomások és a fenntarthatósági tanúsítvány.

## Egyre differenciáltabbak az ingatlanok.

Ez a differenciáltság ugyanazon két vektor mentén észlelhető, mint az avulás: [az elhelyezkedés és a funkcionalitás](#). Az e-fulfillment és a gyors feltöltési műveletek esetében a hely az elsődleges szempont. A végső fogyasztókhöz közeli ingatlanok általában régebbiek és funkcionálisan elmaradottabbak, mégis növekvő bevétellel kecsegtetnek az egyre magasabb szolgáltatási szintre vonatkozó elvárások mellett. Ugyanakkor az elavulás fokozza a helyettesítő ingatlanok iránti igényt. A High-Through-Put Distribution™ (nagy kapacitású elosztási) műveletek esetében a logisztikai ingatlanokkal társított szolgáltatások fokozni tudják a termelékenységet és költségek kontrollját. A fogyasztói szokások, a munkaerő iránti igények és a technológia gyors fejlődése minden eddigi szintet felülmúlt, továbbá felértékelte annak előnyét is, ha valaki a jövő ellátási láncainak elhelyezésére alkalmas ingatlanokat tud biztosítani. Ezzel együtt, a szűkös elérhetőség miatt, a logisztikai ingatlanok széles tartományában emelkedett a kihasználtság és a bérleti díjak is.

A hiány várhatóan sok helyen fennmarad, mivel a jó helyeken meglévő ingatlanok elszigetelődtek az új kínálattól, a kínálat korlátai tovább fokozódnak és a jövőbiztos épületekhez prémium bérleti díjak társulnak a növekvő helyettesítési költségek kompenzálásaként. Miközben a jó helyeken fekvő és jól megtervezett épületek értéknovekedése egyre kreatívabb ingatlanfejlesztési megoldásokat tesz szükségessé – például többszintes létesítményeket az új piacokon vagy átalakításokat más felhasználási típusokból –, a logisztikai ingatlanfejlesztési ágazat szerkezeti átalakulásai valószínűleg továbbra is korlátozni fogják a felhasználók jövőbeli ellátási láncokkal kapcsolatos igényeinek kielégítését szolgáló új kínálatot.

## Záró megjegyzések

1. A San Franciscó-i Építésellenőrzési Osztály OpenDataSF felületen, 2021. június 3-án lekért adatai.
2. Prologis Research.
3. CBRE-EA, Prologis Research.
4. A.T. Kearney, Prologis Research.
5. Prologis Research.
6. CBRE, Prologis Research.

7. Cushman & Wakefield, Prologis Research
8. <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/blogs/metals/042721-global-steel-price-rally-iron-ore-iodex-all-time-high-china-stimulus>.
9. Prologis Research
10. Prologis Research
11. Holland Statisztikai Hivatal
12. Európai Bizottság, Urban Access rendeletek, Prologis Research
13. Prologis Research, nyilvános céges feljegyzések

## Jövőbe tekintő kijelentések

A jelen anyag nem tekinthető értékpapírok eladására vonatkozó ajánlatnak vagy értékpapírok vételére vonatkozó ajánlati felhívásnak. A jelen anyagnak nem célja bármilyen cselekvésre való ösztönzés, kizárólag a Prologis ügyfeleinek általános tájékoztatása.

A jelentés részben általunk megbízhatónak tartott nyilvános információkon alapul, azonban nem állítjuk, hogy ezen információk pontosak vagy teljes körűek, ezért ezekre nem lehet hivatkozni. A jelentés nem tartalmaz a benne foglalt információk pontosságára és teljességére vonatkozó kijelentést. A kifejtett vélemények kizárólag a jelentésben szereplő időpontban érvényes saját véleményeink. A Prologis minden felelősséget kizár a jelentéssel kapcsolatban, beleértve a jelentésben szereplő vagy a jelentésből származó kijelentésekkel, hibákkal vagy hiányosságokkal kapcsolatos közvetlen vagy közvetett garanciákat.

Az itt foglalt becslések, előrejelzések vagy feltételezések jövőbe tekintő kijelentések. Bár hisszük, hogy a kijelentésekben megfogalmazott elvárások reálisak, nem garantálhatjuk, hogy ezek a kijelentések helyesnek bizonyulnak. A becsléseket ismert és ismeretlen kockázatok, bizonytalanságok és egyéb tényezők befolyásolhatják, amelynek következtében a tényleges eredmények jelentős mértékben eltérhetnek az előre jelzettektől. E jövőbe tekintő kijelentések kizárólag a jelentés elkészítésének időpontjában érvényesek. Kifejezetten kizárjuk annak kötelezettségét, hogy a jelen anyagban foglalt bármelyik kijelentést frissítsük vagy módosítsuk annak érdekében, hogy az adott kijelentés alapjául szolgáló elvárásainkban vagy körülményekben bekövetkezett változásokkal összhangban legyen.

A Prologis előzetes írásbeli engedélye nélkül a jelen anyag semelyik része (i) nem másolható semmilyen formában és semmilyen módon és (ii) nem terjeszthető.

## A Prologis Research

A Prologis Research kutatási osztálya négy kontinenst átfogva vizsgálja a piaci alap- és befektetési trendeket, valamint a Prologis ügyfeleinek igényeit, hogy segítséget nyújtson a piaci lehetőségek beazonosításához és a kockázatok elkerüléséhez. A csapat befektetési döntésekhez és hosszú távú stratégiai kezdeményezésekhez járul hozzá, valamint iparági jelentéseket és más kutatási riportokat publikál. A Prologis kutatásai az ügyfelek üzletágait érintő piaci dinamikákat, valamint az ellátási lánc problémáit és a logisztikai- és ingatlanpiac fejlődését vizsgálják. A Prologis elkötelezett kutatócsapata a vállalat összes osztályával együttműködve dolgozik azon, hogy elősegítse a Prologis piacra lépését, bővülését, akvizícióit és fejlesztési stratégiáit.

## A Prologisról

A Prologis Inc. világszerte vezető az ipari ingatlanok területén és kiemelt figyelmet fordít a magas növekedési rátával és magas belépési korláttal rendelkező piacok iránt. 2021. december 31-i adatok szerint a Prologis 19 országban, konszolidált alapon vagy konszolidálatlan vegyesvállalatokon keresztül összesen körülbelül 91 millió négyzetméter épületet és fejlesztési projektet birtokol részben vagy egészenben.

A Prologis körülbelül 5500, különféle piacokon tevékenykedő ügyfelének ad bérbe modern disztribúciós létesítményeket, elsősorban vállalatközi és kiskereskedelmi/online értékesítési területeken.