



Trh logistických nehnuteľností rastie. Dokedy?

Príznamy finančnej krízy tvrdo dopadli na mnohé západoeurópske krajiny. Bez reakcií nezostalo ani realitné prostredie v regióne strednej a východnej Európy (CEE). Napriek tomu v niektorých destináciách trh nehnuteľností stále rastie. Vyplýva to zo septembrovej analýzy European Leasing Markets poradenskej spoločnosti DTZ.

Ku krajinám, ktoré za prvých šesť mesiacov tohto roka ukázali vzostup, patrí prekvapujúco aj Nemecko. Podľa štúdie European Distribution Report, ktorú pravidelne vydáva poradenská spoločnosť v odbore nehnuteľností Cushman & Wakefield, k najzaujímavejším európskym lokalitám pre umiestnenie priemyselných a logistických aktivít patrí stredná Európa. Prvenstvo patrí Belgicku, druhé miesto Holandsku. Nasleduje Maďarsko, Česká republika a Poľsko. Dopyt po distribučných priestoroch bol v uplynulých dvoch rokoch vysoký v celej Európe. Záujem bol väčší o rozsiahlejšie budovy a požiadavky prichádzali hlavne od logistických firiem a maloobchodných reťazcov. Vzrástol záujem o priestory najvyššej kvality s najlepším prístupom k dopravným cestám. V celej Európe došlo k posilneniu skôr kratších nájomných zmlúv na úkor dlhodobých, čo bolo zjavné predovšetkým v západnej polovici kontinentu. Belgicko, Holandsko, Francúzsko a Nemecko zostali stredobodom záujmu tých, ktorí hľadajú lokalitu pre celoeurópske distribučné centrum. Ale trhy strednej a východnej Európy rýchlo rastú. Dopyt po priestoroch je hnaný spotrebou domácností, ale aj dôležitosťou priemyslu pre ekonomiky CEE krajín. Nevýhodou však je, že napriek postupujúcim investíciám do infraštruktúry zaostávajú dopravné siete za západnou Európou.

Na strane ponuky priemyselných nehnuteľností badať stály rast. Aj keď špekulatívny development posilnil vo väčšine krajín, trhu stále dominuje výstavba na základe zmlúv o budúcom prenájme. Existujú signály naznačujúce, že špekulatívne aktivity developerov budú teraz klesať z dôvodu globálneho zhoršenia dostupnosti financií. Na väčšine trhov sú developeri opatrnejší než pred časom. To znamená, že postupujú cestou prípravy projektov a čakania na zmluvu o budúcom prenájme. V strednej Európe je táto opatrnosť nižšia, takže tu stále prebieha pomerne veľké množstvo špekulatívnych projektov. Konkurencia zostáva relatívne nízka, a to zvlášť na trhoch s vysokou obsadenosťou, ako sú Francúzsko alebo Taliansko. Potenciál výstavby je však vo väčšine krajín veľmi vysoký, pretože developeri držia rozsiahle pozemky, na ktorých môžu začať stavať vo chvíli, keď sa na trhu objaví potreba. Táto rezerva spolu s rýchlosťou výstavby znižuje potrebu špekulatívneho developmentu.

Nové dopravné koridory v strednej Európe

Infraštruktúra sa venuje správa developerskej spoločnosti ProLogis pod názvom Logistická infraštruktúra v strednej a východnej Európe: Spájanie bodov. Táto správa skúma súčasný transformačný proces v krajinách strednej a východnej Európy a ich snahu vytvoriť modernú sieť rýchlostných ciest vhodných pre rýchlo rastúci počet nákladných áut, ktoré do regiónu vstupujú, opúšťajú ho a prechádzajú ním. Správa sa tiež venuje plánom týchto krajín na nasledujúcich desať rokov. Okrem iného identifikuje štyri nové dopravné koridory, ktoré vznikajú v rámci regiónu CEE ako výsledok sústavného dozrievania prepravnej infraštruktúry v regióne. Koridor 1 je nový severozápadno - juhovýchodný koridor, ktorý sa tiahne od Prahy cez Brno, Bratislavu, Budapešť, Rumunsko až na Balkán, koridor 2 vedie z Ukrajiny do Hamburgu a Berlína cez Poľsko, koridor 3 bude spájať Berlín, Poľsko, Varšavu a Moskvu cez Bielorusko. Koridor 4 povedie cez Poľsko z prístavu v Gdansku do Českej republiky, zároveň bude križovať ostatné tri trasy.

„Rýchlo rastúce ekonomiky, narastajúca prosperita a pokračujúca integrácia CEE krajín do Európskej únie pomohli skvalitniť ich logistickú infraštruktúru v posledných rokoch,“ povedal Leonard Sahling, prvý viceprezident spoločnosti ProLogis pre výskum. Zatiaľ čo niektoré krajiny zaznamenali v porovnaní s inými krajinami výraznejší pokrok, nové regionálne dopravné koridory rastú rýchlo v rámci celého regiónu s cieľom prispôsobiť sa zvyšujúcej sa kvantite nákladnej dopravy nielen medzi týmito krajinami, ale v rámci celého sveta.

Počas obdobia viac než štyridsaťročnej komunistickej nadvlády bola úroveň financovania dopravnéj infraštruktúry v piatich najdôležitejších CEE krajinách, a to v Českej republike, Maďarsku, Poľsku, Rumunsku a na Slovensku veľmi slabá. Vďaka pokračujúcemu ekonomickému rastu, zahraničnému obchodu a podpore Európskej únie v súčasnosti tieto krajiny vynakladajú každoročne miliardy eur na výstavbu nových železničných tratí, prístavov, letísk, pričom kvôli stále rastúcemu objemu nákladnej dopravy najvýraznejšie investujú do budovania ciest. „Väčšina ciest, ktoré slúžia pre potreby hlavných miest tohto regiónu sa rýchlo prispôsobuje západoeurópskym štandardom, no kvalita ciest, ktoré využívajú menej dôležité mestá v rámci týchto krajín je stále nepostačujúca, čo má za následok výrazné dopravné zápchy,“ tvrdí Leonard Sahling a dodáva: „Ak berieme do úvahy súčasnú mieru rastu, odhadujeme, že bude trvať najmenej ďalších desať rokov, kým budú krajiny strednej a východnej Európy schopné dokončiť svoje plány týkajúce sa modernej dopravnéj infraštruktúry.“



Trh nehnuteľností stále ťahajú výrobcovia

Na základe šiestnástich vybraných kritérií – výška nájomného, cena pôdy, stavebné náklady, mzdové náklady, hustota cestnej siete, intenzita dopravy, hustota železničnej siete, cestná preprava, železničná preprava, letecká preprava, lodná preprava, hustota obyvateľov, dostupnosť kľúčových lokalít EÚ, dostupnosť lokalít na východe, dostupnosť objektov nad 10 000 m² a ponuka pôdy, vytvorila spoločnosť Cushman & Wakefield analýzu European Distribution Report. Tá spolu porovnáva európske krajiny z hľadiska atraktivity pre logistické aktivity. Zo štúdie vyplýva, že expanzia logistického trhu pokračuje v súlade s rozširovaním EÚ. Krajiny CEE sa už stali distribučnými centrami a rýchlo rastú. Vstupom Rumunska a Bulharska do EÚ sa pozornosť logistikov uprela ďalej na východ. Oproti minulej štúdii pribudlo do rebríčka desať štátov, takže teraz ich hodnotí 25. Na prvom mieste je s veľkým náskokom Belgicko, a to najmä vďaka nízkym nákladom na výstavbu. Na druhej strane má krajina ťažkosti s vysokými cenami pozemkov a rastúcou intenzitou dopravy. S odstupom sa Belgickom sú v rebríčku atraktívnych lokalít tri štáty v tesnom závесе za sebou. Na druhom mieste sa zásluhou efektivity dopravného sektora nachádza Holandsko. Tretiu pozíciu obsadilo Maďarsko vďaka veľkej ponuke pozemkov a zdravému realitnému trhu. Českej republike patrí štvrté miesto. Je to vďaka nízkym cenám nájomov a rozvinutému trhu dopravných služieb. Na ďalších miestach figuruje Poľsko, Francúzsko, Rakúsko a Nemecko. Slovensko sa umiestnilo na deviatej priečke ako najvyššie hodnotená krajina z novo zaradených krajín do hodnotenia. K záujmu o našu krajinu výrazne prispievajú ekonomické výsledky a fixácia meny na euro. Rebríček jasne ukazuje pretrvávajúcu obľubu strednej Európy – tri z prvých piatich krajín sú z tohto regiónu, plus Slovensko na deviatom mieste. Trh logistických nehnuteľností tu do značnej miery ťahajú výrobcovia, ktorých sem lákajú nielen priaznivé výrobné náklady, ale tiež dobrá geografická poloha a rastúca kúpna sila obyvateľov.

Záujem sa pomaly presúva na Balkán

Výhľad európskeho logistického trhu však momentálne charakterizuje neistota. Pozitívny rast, zjavný v CEE v priebehu predchádzajúcich dvoch rokov, vplyvom viacerých negatívnych ekonomických signálov spomaľuje. Budúce pohyby nájomného logistických priestorov tak bude ovplyvňovať hlavne neistá úroveň dopytu. Pre kľúčové trhy predpovedajú odborníci stabilitu danú nízkym objemom novo prenajatej plochy, nedostatkom voľných pozemkov a cenou vhodných plôch. Sekundárne trhy, napriek ich súčasnej popularite, môžu zaznamenať straty v dôsledku krátkodobých dopytov, ktoré majú sklon uspokojovať.

Jedným z dôsledkov všeobecného ekonomického spomalenia bude to, že nájomníci budú pokračovať v hľadaní ciest k zníženiu nákladov, ale nároky na kvalitu neklesnú. Poskytovatelia logistických služieb tak budú aj naďalej hľadať lacnejšie lokality, ktorých dopravná infraštruktúra umožňuje prevádzkovanie logistického centra.

Už stabilizované trhy CEE budú pokračovať v dozrievaní. Pobaltské štáty, Rusko a Turecko aj naďalej ponúkajú významný investičný potenciál a môžu otvoriť nové spojenia na Áziu a Stredný východ. Tieto lokality sú viac naklonené riskantnejším investíciám, ale dlhodobé výnosy môžu byť zaujímavé.

S ochladzujúcim sa spotrebiteľským prostredím v západnej Európe spolu s pokračujúcim rastom ekonomík CEE sa objavuje otázka, či sa „distribučné srdce“ Európy, teda Holandsko, Belgicko a severné Francúzsko, majú obávať o svoju pozíciu. Tlaky na nákladovú efektivitu distribučných reťazcov môžu totiž prinútiť ďalšie firmy, aby presťahovali aspoň časť svojich aktivít do Českej republiky, Poľska alebo dokonca ďalej na východ. Ďalšou podobnou otázkou, na ktorú zatiaľ nie je možné dať jednoznačnú odpoveď, je, či do rumunského prístavu Konstanca, ktorý má ambície stať sa prekladiskom lodnej dopravy z Číny, bude možné presmerovať viacero kontajnerových liniek, resp. či rumunská infraštruktúra umožní konkurovať Rotterdamu, Antverpám či Hamburgu. Podobne i budovaný námorný prístav v Gdansku môže v budúcnosti ovplyvniť transportné kanály do CEE.

Dominantné trendy v nehnuteľnostiach pre logistiku a výrobu spoločnosť DTZ nedávno označila v štúdii Vzostup balkánskych krajín. Je zrejme tendencia mnohých logistických firiem presúvať centrum distribúcie pre strednú, východnú a čiastočne i západnú Európu do krajín ako Rumunsko, Turecko alebo Grécko. Dôvodom je predovšetkým možnosť dopravy tovaru – nezriedka z Číny – po mori. „Tieto nové trasy pre tovar sú relevantné aj z hľadiska českého a slovenského maloobchodu, ktorý bude v ďalších rokoch s najväčšou pravdepodobnosťou stále viac závisovaný práve z balkánskych štátov,“ tvrdí Bert Hesselink, vedúci oddelenia prenájmu kancelárskych a priemyselných priestorov vo firme DTZ Praha.

Martin Trstenský

