

Small town *big* DEAL

Badanie potencjału nowych lokalizacji
magazynowo-przemysłowych w Polsce



Spis treści

3. Wprowadzenie
4. Geograficzne uwarunkowania działalności firm
7. Metodologia
8. Rynek pracy
12. Ocena lokalizacji magazynowo-przemysłowych w Polsce
14. Transport i dostępność
16. Warunki finansowe
18. Dojrzałość rynku
19. Kompetencje regionalne
21. Logistyka a produkcja
22. Rynek inwestycyjny
23. Podsumowanie

Wprowadzenie

Ostatnie 5 lat to okres bezprecedensowego rozwoju rynku powierzchni logistycznych i produkcyjnych w Polsce. W tym okresie każdy rok przynosił nowe rekordy popytu, a podaż zwiększyła się z 7,5 miliona m² pod koniec 2013 r. do 15,7 miliona m² pod koniec 2018. Tak dynamiczny rozwój to efekt splotu wielu czynników. Są to m.in. lokalizacja Polski w centrum Europy, której potencjał udaje się w końcu wykorzystać dzięki nadrobieniu zaległości infrastrukturalnych, atrakcyjne koszty budowy czy dostępność relatywnie taniej, wykwalifikowanej siły roboczej. To także rosnąca siła nabywcza Polaków napędzająca sprzedaż detaliczną, w tym tą realizowaną przez internet, która przekłada się na wzrost popytu na usługi i powierzchnie logistyczne.

Pod względem wielkości rynku Polska zajmuje obecnie siódme miejsce w Unii Europejskiej. Jednak odnosząc istniejące metry kwadratowe do liczby ludności oraz PKB i porównując z krajami Europy Zachodniej, okazuje się, że wciąż istnieje ogromny potencjał dalszego wzrostu. Tak dynamiczny rozwój rynku rodzi jednak wyzwania, które zaczęły uwidaczniać się już kilka lat temu. Firmy produkcyjne i logistyczne mierzą się z deficytami kadrowymi w niektórych rejonach kraju, a deweloperzy nieruchomości z rosnącymi kosztami budowy. Wraz z rozwojem infrastruktury drogowej pojawiają się jednak nowe możliwości ekspansji w lokalizacjach dotychczas leżących poza zainteresowaniem uczestników rynku.

Niniejsza publikacja jest efektem współpracy firm JLL oraz Hillwood, a także Manpower. Wspólnie podjęliśmy próbę oceny potencjału dla prowadzenia działalności logistycznej i produkcyjnej tych mniej oczywistych lokalizacji. W tym celu wyselekcjonowaliśmy 34 ośrodki w Polsce, zlokalizowane zarówno wokół największych miast o ugruntowanej rynkowej pozycji, jak i te, w których aktywność deweloperów i najemców jest wciąż znikoma. Następnie każdy z nich poddaliśmy wielokryterialnej ocenie. W efekcie powstał ranking lokalizacji magazynowo-przemysłowych w Polsce.

Celem zestawienia była identyfikacja silnych stron każdego regionu. Ponieważ nie istnieje jeden model operacyjny przedsiębiorstw logistycznych czy produkcyjnych, trudno mówić o kryteriach, które byłyby uniwersalne dla wszystkich firm poszukujących powierzchni dla swojej działalności. Ranking jest narzędziem służącym do oceny poszczególnych lokalizacji w oparciu o czynniki, których subiektywną wagę określić powinna wewnętrznie każda firma.

Mamy nadzieję, że publikacja ta będzie stanowić przydatne źródło informacji dla firm rozważających inwestycje produkcyjne lub logistyczne w Polsce.



Tomasz Olszewski,
Head of Industrial Agency CEE, JLL

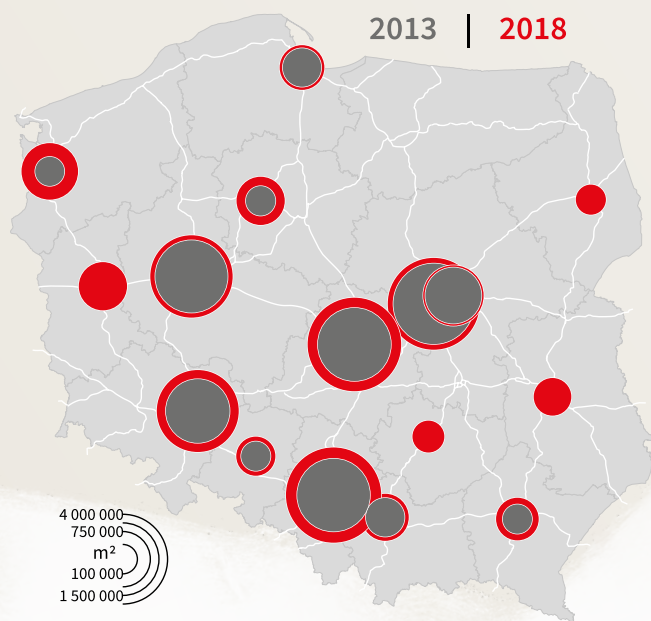


Hubert Michalak,
Head of Hillwood Poland

Geograficzne uwarunkowania działalności firm

Pod koniec 2018 r. filarami polskiego rynku magazynowego pozostawały regiony tworzące tzw. Wielką Piątkę, tj. Warszawa, Górny Śląsk, Polska Centralna, Poznań oraz Wrocław. Jednak ich udział, zarówno w popycie, jak i w podaży, systematycznie spada – z 90% w 2013 r. do 74% w 2018 r. w przypadku popytu oraz z 92% do 83% jeśli chodzi o istniejącą powierzchnię magazynową.

Lokalizacje magazynowe - istniejące zasoby



Źródło: JLL, 2018

Kluczowymi grupami najemców na rynku polskim są operatorzy logistyczni i sieci handlowe, którzy odpowiadają łącznie za 61% popytu netto od początku 2014 r. Aktywnymi sektorami są także lekka produkcja (12%) oraz branża motoryzacyjna (7%).

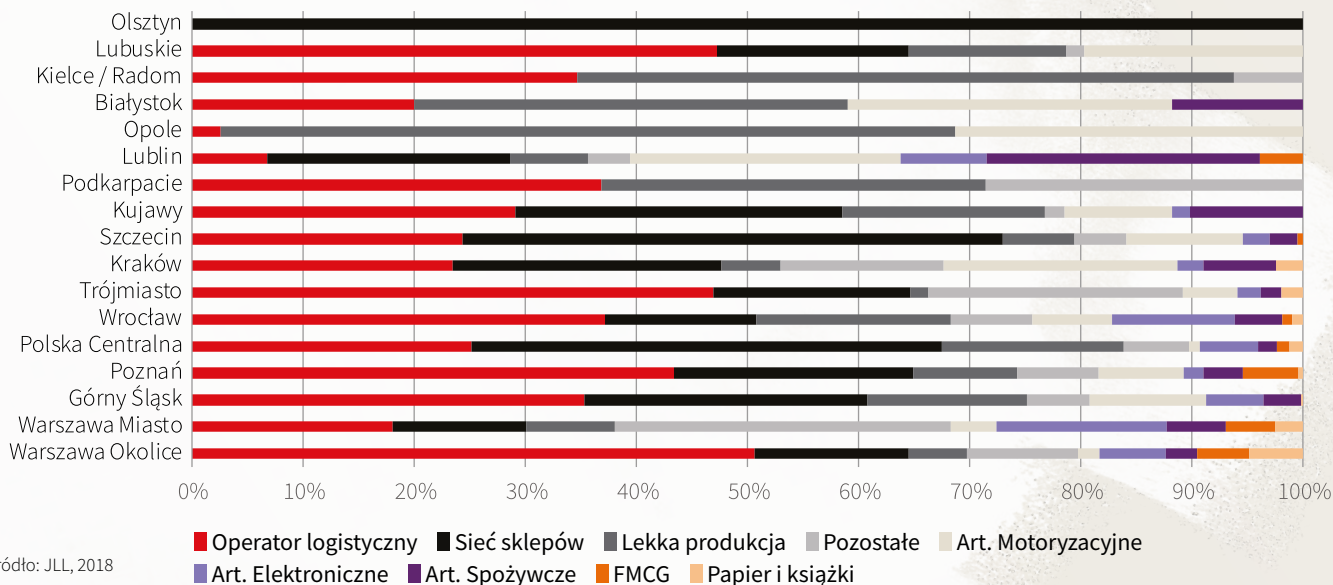
Ze względu na wciąż stosunkowo umiarkowany popyt na lokalizacje poza Wielką Piątką, trudno jest dziś mówić o dominujących profilach nowych regionów magazynowych. Wydaje się jednak, że z powodu relatywnie ograniczonych zasobów, charakteryzują się one nieco wyższym poziomem specjalizacji sektorowej.

Rosnący udział mniejszych rynków to w pierwszej kolejności efekt zwiększającej się dostępności transportowej otwierającej je na inwestycje logistyczne i produkcyjne. Przy kurczącej się stopie bezrobocia, szczególnie w największych miastach, pojawił się kolejny atut w postaci lokalnych rezerw kadrowych w mniejszych ośrodkach. Nie bez znaczenia jest także koszt gruntów, który w większości przypadków znajduje się znacznie poniżej tego obserwowanego wokół głównych aglomeracji.

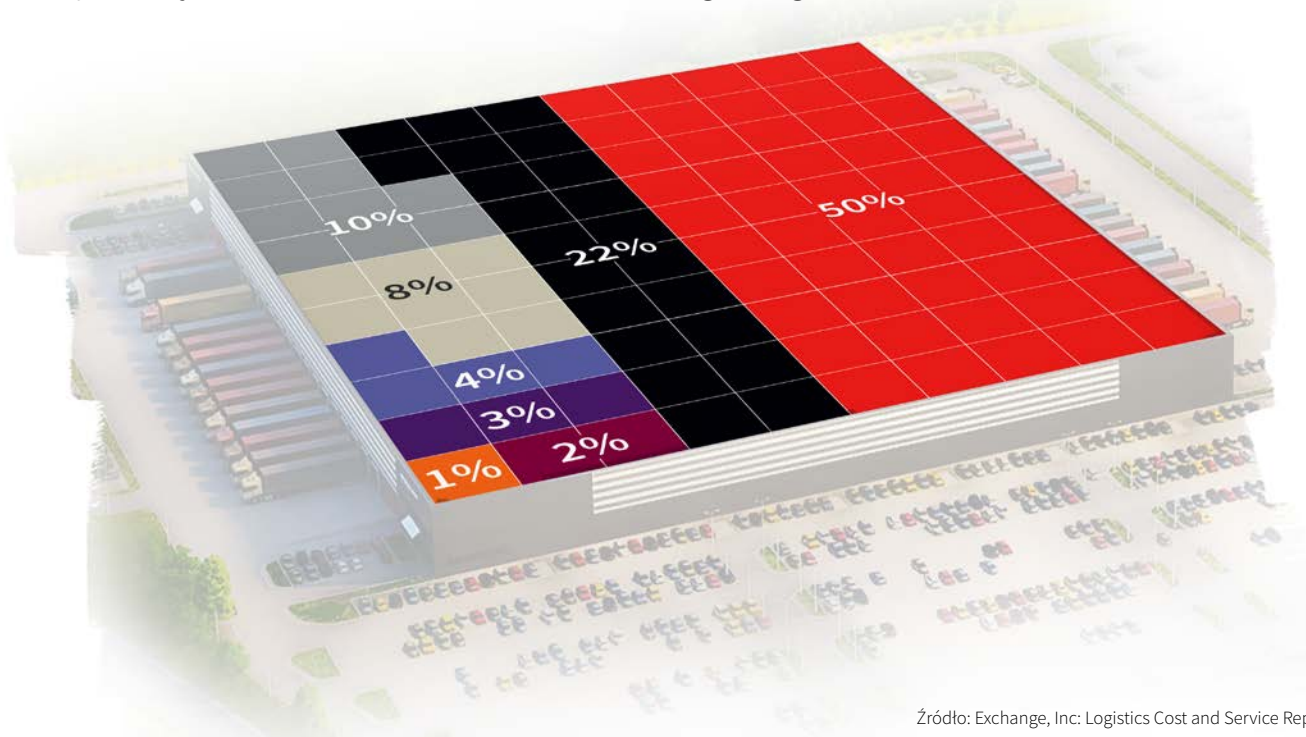
To ważne, ale z pewnością nie jedyne, powody rosnącego zainteresowania nowymi lokalizacjami. W wielu z nich najemcami nowoczesnych powierzchni magazynowych i produkcyjnych stają się lokalne firmy, których dotychczasowe siedziby przestały spełniać wymagania jakościowe, techniczne czy lokalizacyjne. Można więc mówić o popycie organicznym, który dotychczas nie miał możliwości realizacji.

Wybór optymalnej lokalizacji zależy od specyfiki działalności danego przedsiębiorstwa. Czynniki lokalizacyjnymi typowymi dla większości firm są dostęp do infrastruktury transportowej oraz rynku pracy. Dla firm produkcyjnych istotny jest cały łańcuch logistyczny, a zatem skąd pochodzą surowce i półprodukty i dokąd wysyłane będą gotowe towary. Bardzo często firmy te operują w klastrach, czerpiąc korzyści z synergii wynikających ze skupienia w jednym regionie wielu kooperantów z branży. Przykładem takiej współpracy jest działalność sektora motoryzacyjnego, który z lokalizacji na południu Polski współpracuje z niemieckimi, czeskimi i słowackimi fabrykami samochodów. Często o lokalizacji decyduje dostępność wykwalifikowanych pracowników, surowców, bliskość infrastruktury, w tym sieci przesyłowych, kolei i portów, a także system lokalnych zachęt inwestycyjnych.

Nowy popyt według sektorów w latach 2014 - 2018



Koszty funkcjonowania łańcucha dostaw według kategorii



Źródło: Exchange, Inc: Logistics Cost and Service Report

Koszty: ■ Transport ■ Zatowarowanie ■ Personel ■ Obsługa klienta ■ Czynsz ■ Administracja ■ Zaopatrzenie ■ Inne

Decydując się na wynajem powierzchni w dedykowanym budynku BTS (ang. Built-to-suit – zaprojektowanym wg specyfikacji konkretnego najemcy), firmy produkcyjne często lokują się poza największymi miastami, we wskazanych przez nich lokalizacjach, spełniających jednak wymagania łańcucha dostaw. Czerpią wówczas dodatkowe korzyści z większej dostępności odpowiednich działek oraz zazwyczaj także tańszej siły roboczej.

Z kolei dla sieci handlowych czynnikiem warunkującym lokalizację centrów dystrybucyjnych jest geograficzny rozkład punktów sprzedaży. Jak pokazują badania, koszty transportu stanowią średnio ponad 50% kosztów funkcjonowania łańcucha dostaw, podczas gdy czynsz to niewiele ponad 4%. Odpowiedni wybór lokalizacji magazynu ma zatem kluczowe znaczenie dla wyniku finansowego całej sieci.

Sieci prowadzące z Polski działalność logistyczną na zachodzie Europy upodobały sobie lokalizację przy zachodniej granicy kraju, mniej więcej wzdłuż korytarza drogi ekspresowej S3, co pozwala im na czerpanie korzyści ze znacznie niższych kosztów wynajmu i pracy po polskiej stronie granicy. Z kolei sieci prowadzące działalność na terenie całej Polski, swój magazyn centralny nierzadko lokują w okolicach Łodzi.

Biorąc pod uwagę przedstawione powyżej proporcje kosztów, po osiągnięciu odpowiedniej skali sprzedaży warto rozważyć rozproszenie działalności logistycznej na dwa, lub więcej lokalnych centrów dystrybucji. Krótszy średni dystans pomiędzy magazynem a punktami sprzedaży przekłada się liniowo na niższe koszty transportu, w tym paliwa, czasu pracy kierowców czy zużycia floty.

Optymalną lokalizacją dla tego typu obiektów mogą okazać się mało oczywiste, lecz dobrze skomunikowane miejscowości leżące poza głównymi rynkami magazynowymi. Niektóre sieci handlowe rozpoczynają działalność na rynku polskim od konkretnego regionu i właśnie w nim lokują swoje pierwsze centrum dystrybucyjne. Wraz z ekspansją sieci, często okazuje się jednak, że jest ono zbyt małe lub nie znajduje się w miejscu optymalnym z punktu efektywności dostaw. Co więcej, ciągły rozwój infrastruktury drogowej może spowodować, że dotychczasowa lokalizacja utraci swój optymalny charakter na skutek oddania do użytku nowego odcinka drogi.

Innym kryterium lokalizacyjnym, którego znaczenie zauważalnie wzrosło w ostatnich latach, jest sytuacja na rynku pracy. Jednak bardziej niż koszty pracy (stanowiące niecałe 10% kosztów operacyjnych centrum dystrybucyjnego) istotniejsza jest dostępność wystarczającej liczby pracowników.

Koszty wynajmu powierzchni magazynowej wynikają w pierwszej kolejności z lokalizacji oraz typu powierzchni i kształtują się w oparciu o aktualne trendy popytu i podaży, ceny gruntów oraz koszty budowy. Czynniki te wykazują także zróżnicowanie regionalne. Nie bez znaczenia jest także dojrzałość danego rynku lokalnego przekładająca się na większy wybór dla najemców. Dodatkowymi atutami danej lokalizacji będą zachęty inwestycyjne, lub ogólniej – klimat inwestycyjny panujący w danym regionie.

Podsumowując, na decyzję lokalizacyjną, zarówno obiektu produkcyjnego jak i stricte logistycznego, składa się szereg czynników. Niektóre z nich wynikają z natury prowadzonej działalności, kryteriów geograficznych, a niektóre z prostego rachunku ekonomicznego. W dalszej części publikacji podejmiemy próbę oceny poszczególnych regionów pod względem czynników, stanowiących najczęstsze kryteria lokalizacji dla firm wynajmujących powierzchnie magazynowo-przemysłowe w Polsce.



Studium przypadku

Poniżej zaprezentowano analizę schematu dystrybucji hipotetycznej sieci handlowej posiadającej po jednym sklepie w każdym z 49 byłych miast wojewódzkich. Siłę danego sklepu zważono liczbą ludności oraz lokalną siłą nabywczą. Zidentyfikowano optymalną lokalizację dla scenariusza z jednym, dwoma, trzema i czterema magazynami wraz z oszacowaniem, o ile krótszy będzie dystans przewozowy w zależności od ich liczby.

Poniższa analiza wskazuje, że przemyślana decyzja dotycząca liczby i lokalizacji centrów dystrybucyjnych może wygenerować znaczne oszczędności w kosztach transportu. Jak już zauważono, to właśnie ta pozycja odpowiada za ponad połowę wszystkich kosztów operacyjnych, znacznie przewyższając koszty nieruchomości.

1 centrum dystrybucyjne
Dystans 12 924 km



2 centra dystrybucyjne
Dystans 11 247 km
Oszczędność - 13%



3 centra dystrybucyjne
Dystans 8 554 km
Oszczędność - 34%



4 centra dystrybucyjne
Dystans 6 799 km
Oszczędność - 47%



Źródło: JLL, 2019

Metodologia

Łącznie przeanalizowaliśmy 34 ośrodki pod kątem ich potencjału dla sektora magazynowo-produkcyjnego. Znalazły się wśród nich zarówno lokalizacje o ugruntowanej pozycji, jak i regiony, które dopiero czekają na pojawienie się pierwszych rynkowych graczy. Zamiast tradycyjnego podziału na regiony i podregiony zastosowaliśmy inny, biorący pod uwagę większość miast o liczbie ludności powyżej 100 tys. mieszkańców wraz z otaczającymi je powiatami. Ze względu na przyjęte w metodologii kryterium wielkości miasta, w rankingu nie uwzględniono mniejszych ośrodków, w tym np. Kutna, Łomży czy Świebodzina, które ze względu na swoje uwarunkowania z pewnością posiadają potencjał logistyczny czy produkcyjny.

Każdą z lokalizacji zbadano pod kątem czynników reprezentujących pięć głównych obszarów tematycznych: dostępności transportowej, rynku pracy, finansowych warunków funkcjonowania, kompetencji lokalnych oraz dojrzałości rynku nieruchomości. Ocena danego regionu w poszczególnym obszarze tematycznym wynika z sumy ocen częściowych, uwzględniających całe spektrum czynników określających potencjał danej lokalizacji. Każdemu z nich nadano wagę odzwierciedlającą jego istotność dla teoretycznego - uniwersalnego rodzaju najemcy. Wagi te ustalone zostały przez ekspertów rynku nieruchomości magazynowych w JLL, którzy na co dzień współpracują z najemcami reprezentującymi całe spektrum branż.

Dla poszczególnych ogólnych kryteriów lokalizacyjnych zastosowano następujące wagi:

- Transport i dostępność – **30%**
- Rynek pracy – **30%**
- Warunki finansowe – **20%**
- Kompetencje regionalne – **10%**
- Dojrzałość rynku – **10%**

Nie będzie zaskoczeniem, że w czołówce rankingu znalazły się aż cztery regiony tworzące tzw. Wielką Piątkę. Wyjątkiem jest Wrocław, na którego finalnej ocenie zaważyła niska nota w obszarze rynku pracy. Najwyższą ocenę łączną na poziomie 79% otrzymał Stryków. Warto jednak zwrócić uwagę na nowe lokalizacje ujęte w rankingu. Spośród nich najwyższą ocenę uzyskały Konin, Kraków i Kielce. Co istotne, różnica pomiędzy pierwszym a ostatnim miejscem w rankingu nie jest odległa.

W poniższej tabeli prezentujemy wyniki rankingu dla 10 najlepiej ocenionych lokalizacji wschodzących. Szczegółowa ocena wszystkich analizowanych regionów znajduje się na stronach 12-13.

Top 10 nowych lokalizacji

Region	Transport i dostępność	Rynek pracy	Warunki finansowe	Kompetencje regionalne	Dojrzałość rynku	Ocena łączna
Konin	62%	82%	75%	68%	25%	68%
Kraków	83%	81%	40%	63%	40%	68%
Kielce	51%	77%	88%	67%	40%	67%
Okręg Legnicko-Głogowski	75%	71%	68%	58%	25%	66%
Zielona Góra	69%	72%	75%	58%	20%	65%
Częstochowa	70%	61%	80%	69%	25%	65%
Bydgoszcz	59%	87%	55%	62%	35%	65%
Włocławek	53%	89%	63%	61%	25%	64%
Tarnów	55%	87%	63%	65%	20%	64%
Rzeszów	47%	91%	68%	61%	30%	64%

Źródło: JLL, 2019



Hubert Michalak,
Prezes Zarządu,
Hillwood Polska

Hillwood wierzy w potencjał rozwoju nowych rynków magazynowych, co znajduje potwierdzenie w naszych decyzjach inwestycyjnych. Nowe lokalizacje mogą zaoferować najemcom wiele zalet, które mają główne rynki magazynowe, między innymi coraz lepszą infrastrukturę drogową. Jednocześnie pozwalają na łatwiejszą rekrutację pracowników niż bardziej nasycone wiodące rynki. Te czynniki były istotne przy decyzji o naszym projekcie w Częstochowie, pierwszej takiej inwestycji w tym regionie.

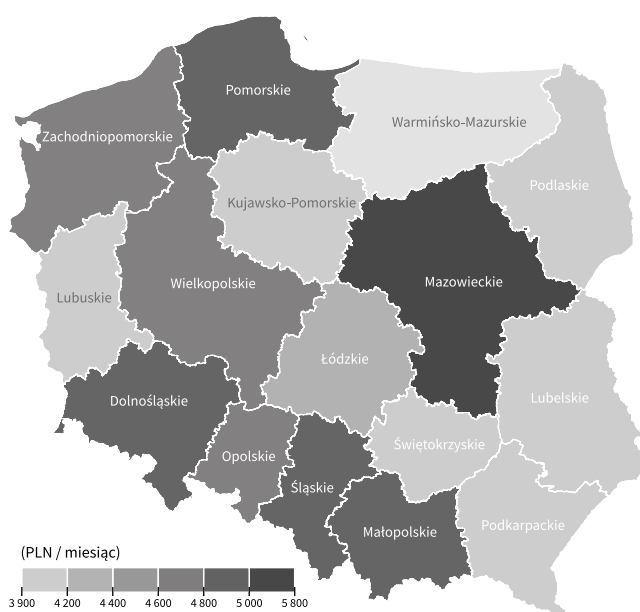
Wierzmy, że położenie przy budowanej autostradzie A1 pomiędzy Górnym Śląskiem a Polską Centralną jest doskonałą lokalizacją zarówno dla firm lokalnych jak i globalnych. Inwestujemy również w Kutnie, które, patrząc na pobliski Stryków, ma ogromny potencjał wzrostu. W Świebodzinie w woj. lubuskim natomiast realizujemy projekt BTS i jest to już nasz trzeci projekt w tym regionie, a kolejny chcemy uruchomić jeszcze w 2019 r. Najważniejsze rynki utrzymają swoją pozycję, ale należy oczekiwać, że w przyszłości rozwój rynku magazynowego będzie bardziej równomierny.

Rynek pracy

Atrakcyjny rynek pracy był przez lata jednym z kluczowych atutów wspierających rozwój polskiego rynku magazynowo-przemysłowego. Atrakcyjność ta wynikała nie tylko z niższych niż w innych krajach kontynentu kosztów pracy, lecz także z zasobności Polski w siłę roboczą, zarówno wykwalifikowaną jak i niewykwalifikowaną. Ta przewaga konkurencyjna Polski wciąż jest faktem, jednak w ostatnich latach jej znaczenie istotnie zmalało. Dobra koniunktura gospodarcza spowodowała spadek stopy bezrobocia rejestrowanego z 13,4% w 2013 r. do 5,8% w 2018 r. O ile spadek ten zbiegł się ze zjawiskiem migracji ekonomicznej do Polski o niespotykanej wcześniej skali, głównie z Ukrainy, to firmy w niektórych regionach Polski zaczęły zgłaszać problemy ze znalezieniem odpowiedniej liczby pracowników. Wydłużyło to procesy ich pozyskiwania oraz wpłynęło na wzrost kosztów pracy. Średnie wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw wyniosło w 2018 r. 4 827 zł i było o blisko 27% wyższe niż w 2013 r. Jego poziom pozostaje wciąż niższy niż np. w Czechach, choć jest porównywalny ze stawkami na Słowacji oraz wyższy od średniego wynagrodzenia na Węgrzech, Łotwie i Litwie.

Występują duże rozbieżności w wysokości wynagrodzeń w poszczególnych regionach. Średnie wynagrodzenie w województwie mazowieckim na poziomie 5 797 zł stanowi 120% średniej krajowej. Wynagrodzenia powyżej średniej zarejestrowano także w województwach dolnośląskim (103%), śląskim (102%) i pomorskim (101%). Z kolei najniższe wynagrodzenia występują w województwie warmińsko-mazurskim, stanowiąc jedynie 81% średniej. Niewiele więcej trzeba zapłacić pracownikom

Średnie wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw w 2018 r.



Źródło: GUS, 2018



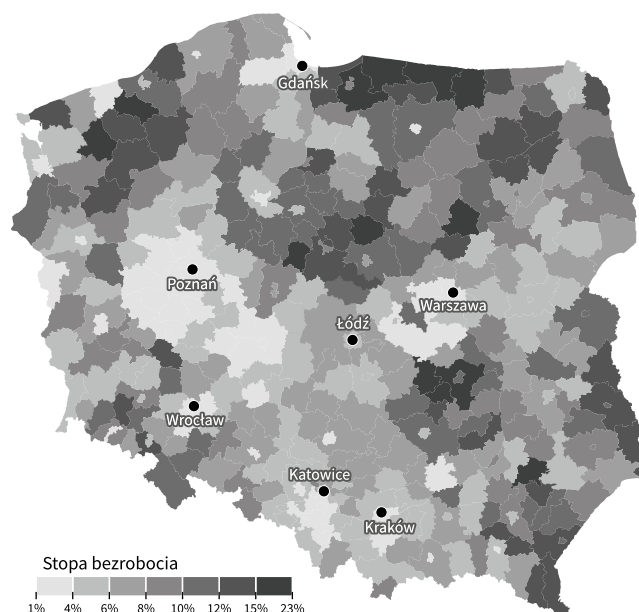


w województwach podkarpackim (83%), świętokrzyskim (84%) oraz lubelskim (85%), a więc w regionach wschodnich. Niskie koszty pracy występują także w bardziej centralnie zlokalizowanym województwie kujawsko-pomorskim (85%).

Rozbieżności występują także pomiędzy miastami położonymi w tym samym regionie. Średnia stawka godzinowa brutto dla pracownika produkcji we Włocławku wynosi średnio 14,2 zł, a w nieodległym Toruniu już 16 zł. Bardziej spłaszczone stawki występują natomiast w poszczególnych lokalizacjach w Polsce Centralnej – Łodzi, Strykowie i Piotrkowie, gdzie wynoszą ok. 16 zł. Miastami, w których stawki godzinowe są obecnie najniższe są m.in. Włocławek, Rzeszów czy Bydgoszcz. Najwyższe stawki obowiązują natomiast w miastach największych jak Warszawa czy Wrocław.

Poza wysokością wynagrodzeń, drugim kluczowym parametrem brany pod uwagę przez firmy prowadzące działalność przemysłową i logistyczną jest dostępność wystarczającej liczby pracowników. W ostatnich latach obserwowaliśmy wzrost znaczenia tego czynnika jako kryterium lokalizacyjnego, gdyż właśnie w obszarze dostępności siły roboczej pojawiły się na niektórych rozwiniętych rynkach regionalnych niedobory. Ten właśnie czynnik przemawia obecnie na korzyść mniej rozwiniętych lokalizacji. Stopa bezrobocia historycznie była najniższa w największych aglomeracjach, takich jak Warszawa, Poznań, Wrocław czy Trójmiasto. Natomiast najwyższa była w mniejszych miastach przemysłowych, w których w okresie transformacji doszło do procesów restrukturyzacji np. w Radomiu, Elblągu czy Włocławku. Poza samą liczebnością, siłę roboczą w tych ośrodkach charakteryzuje duży stopień wykwalifikowania.

Stopa bezrobocia rejestrowanego w 2018 r.



Źródło: GUS, 2018

Ogólny spadek bezrobocia w ostatnich latach dotyczy większości obszarów Polski, jednak jego historyczna struktura regionalna jest widoczna także dzisiaj. Równie ważna co stopa bezrobocia jest także sama liczba bezrobotnych – w większych ośrodkach niski odsetek bezrobotnych przekłada się na stosunkowo dużą ich liczbę.

Biorąc pod uwagę obecne uwarunkowania rynku pracy, migracja ekonomiczna do Polski nabiera kluczowego znaczenia dla funkcjonowania przedsiębiorstw, a zatem i utrzymania wysokiego popytu na powierzchnie magazynowe. Według danych GUS, w 2018 r. obcokrajowcom w Polsce wydano prawie 330 000 pozwoleń na pracę. Dotyczyły one przede wszystkim budownictwa (23%), przetwórstwa przemysłowego (21%) oraz transportu i gospodarki magazynowej (16%). Choć dostęp do danych dotyczących imigrantów pozostaje ograniczony, wiele wskazuje na to, że ich celem pozostają w pierwszej kolejności duże ośrodki miejskie. Można zaryzykować stwierdzenie, że dzięki ich obecności, miasta Wielkiej Piątki były w stanie utrzymać swoją dominację, gdyż pomimo kurczącej się stopy bezrobocia, podaż dostępnych pracowników była wciąż wystarczająca.

Sytuacja na lokalnym rynku pracy przekłada się na czas potrzebny do zatrudnienia zespołu. Według danych Manpower, rekrutacja 100-osobowej załogi zakładu produkcyjnego będzie najkrótsza w Białymstoku i potrwa ok. 40 dni. 50 dni zajmie w Bielsku-Białej, Bydgoszczy, Częstochowie, Elblągu, Gorzowie, Kaliszu, ale także w Krakowie czy wschodnich okolicach Łodzi. Najdłużej, bo aż 90 dni, potrwa rekrutacja we Wrocławiu, Warszawie i jej okolicach, ale także w Zielonej Górze czy Włocławku.

Regionami, w których pracownicy mogą przebiegać w dostępnych ofertach zatrudnienia, są przede wszystkim miasta z Wielkiej Piątki oraz Kraków. Co ciekawe, duże zróżnicowanie pod względem liczby wolnych stanowisk dotyczy regionu Górnego Śląska. Według danych Manpower, powiaty będziński, dąbrowski czy mikołowski charakteryzuje duża liczba wolnych stanowisk. Jednocześnie niska ich liczba występuje w sąsiednich miastach, takich jak Bytom, Chorzów, czy Ruda Śląska. Pokazuje to, że warto czasem rozważyć uruchomienie procesów rekrutacyjnych w szerszym zakresie geograficznym.

Istotne w tym kontekście okazują się lokalne połączenia komunikacyjne. Dostępność transportowa, w tym komunikacja zbiorowa, staje się istotnym atutem, w szczególności na peryferiach wielkich miast, jak i w mniejszych ośrodkach. Obecnie w najbardziej rozwiniętych regionach standardem jest oferowanie pracownikom specjalnych autobusowych linii dowozowych.

Ostatnimi z branych pod uwagę czynników z obszaru rynku pracy są trendy demograficzne. W badaniu zbadano jaki procent całej lokalnej populacji należy do grup, które w najbliższych latach będą dołączać lub wychodzić z rynku pracy. Dodatkowo, uwzględniono także liczbę uczniów w lokalnych szkołach zawodowych, które kształcą pracowników wykwalifikowanych, szczególnie pożądanymi przez firmy produkcyjne. Trendy demograficzne są najkorzystniejsze dla Konina, Krakowa oraz Piły. Najmniej korzystną strukturę wiekową posiadają populacje Warszawy i Wrocławia, jednak należy pamiętać o pozytywnym saldzie migracji do tych miast. Najwięcej uczniów szkół zawodowych występuje natomiast w Tarnowie, Bydgoszczy, Krakowie oraz w Poznaniu i Warszawie.





Marek Wróbel,
Dyrektor ds. Kluczowych Klientów,
ManpowerGroup

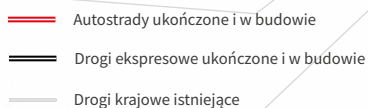
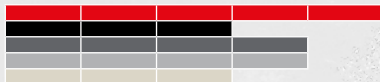
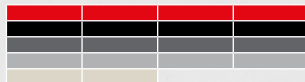
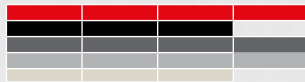
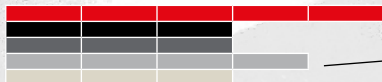
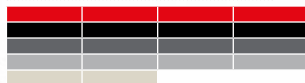
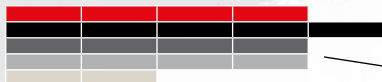
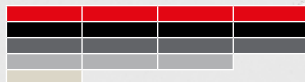
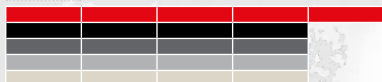
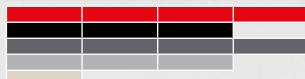
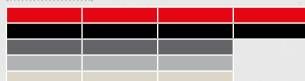
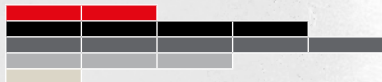
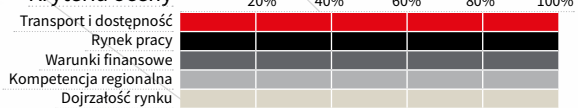
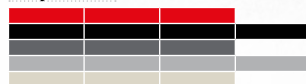
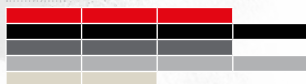
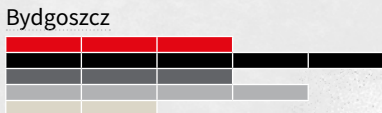
Analizując potencjał lokalnych rynków pod kątem inwestycji produkcyjno-logistycznych, nie należy zapominać o mniejszych czy średnich miejscowościach. Jeśli chodzi o zasoby ludzkie, to paradoksalnie miejscowości te mogą być bardziej interesujące niż większe aglomeracje. Jeżeli zakładamy, że nie ma w pobliżu żadnej innej nowej inwestycji, to proces pozyskiwania kandydatów nie będzie stanowił dla pracodawców wyzwania, z którym mierzą się firmy w dużych lokalizacjach.

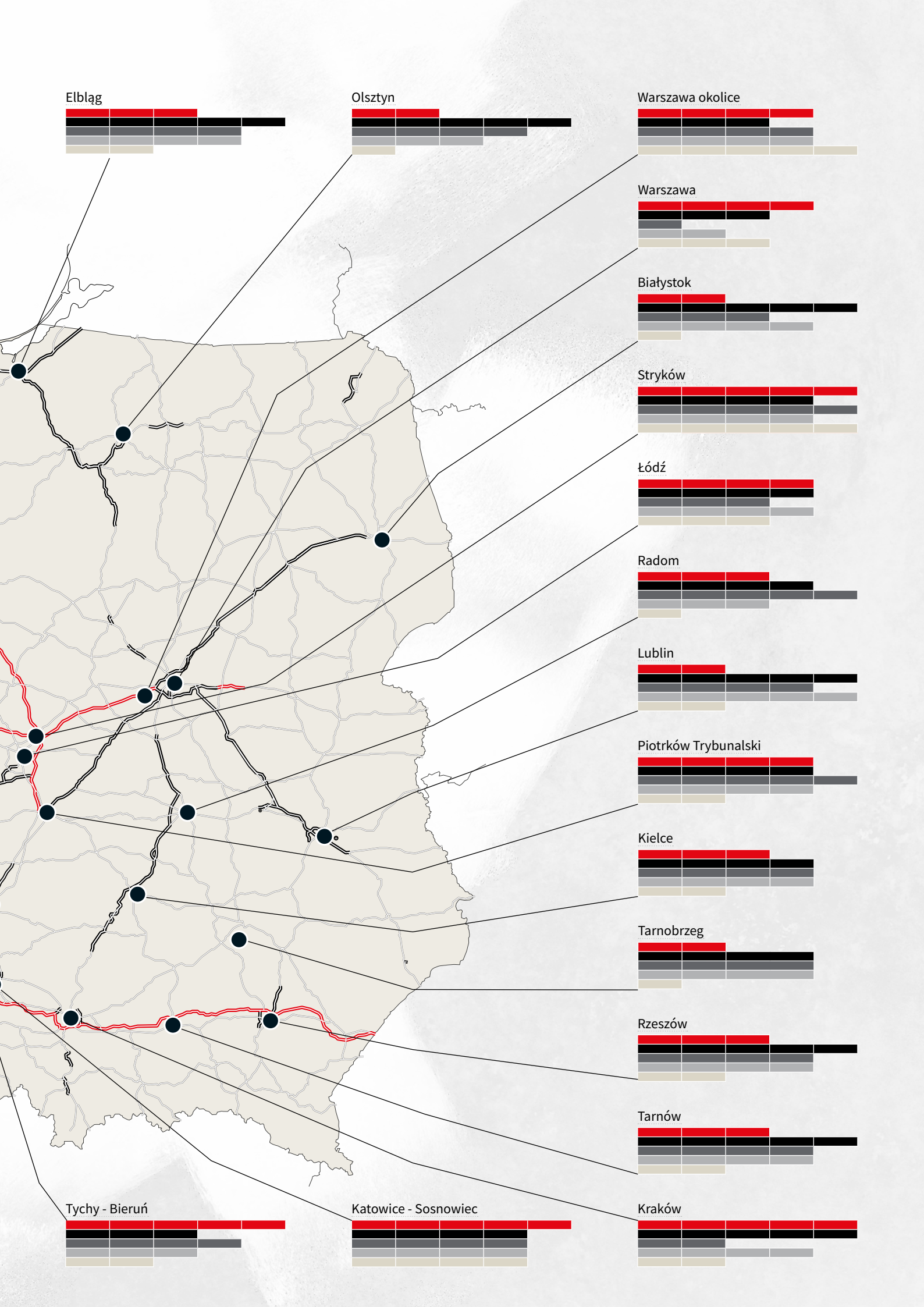
Potencjalni pracownicy, mając możliwość pracy bliżej swojego miejsca zamieszkania, wybiorą nową inwestycję, gdyż nie będą musieli poświęcać czasu na dojazd. Natomiast firmy, które mają swoje siedziby w dużych ośrodkach przemysłowych, walczą o pracowników, oferując im konkurencyjne stawki. Gdyby jednak zdecydowali się przenieść zakład do mniejszego ośrodka to, po uprzedniej weryfikacji potencjału kandydatów i zaoferowaniu im atrakcyjnego, ale rynkowego wynagrodzenia, mogliby przyciągnąć osoby, których aktualnie potrzebują. Mowa tu w głównej mierze o pracownikach produkcji czy magazynu.

Kadra inżynierska i menedżerska musiałaby dojeżdżać z większych ośrodków, co może czasem stanowić dla nich wyzwanie. Niemniej jednak nowe inwestycje stanowią ciekawą alternatywę do rozwoju osobistego zarówno w zakresie ról kierowniczych, jak i wyższych stanowisk technicznych. Zawsze jednak rekomenduje się klientom, by bardzo dokładnie sprawdzali potencjał rynku pracy i otoczenie konkurencyjne, czyli firmy, które już są na danym terenie lub właśnie mają zamiar budować nową fabrykę czy centrum logistyczne.



Ocena lokalizacji magazynowo-przemysłowych w Polsce





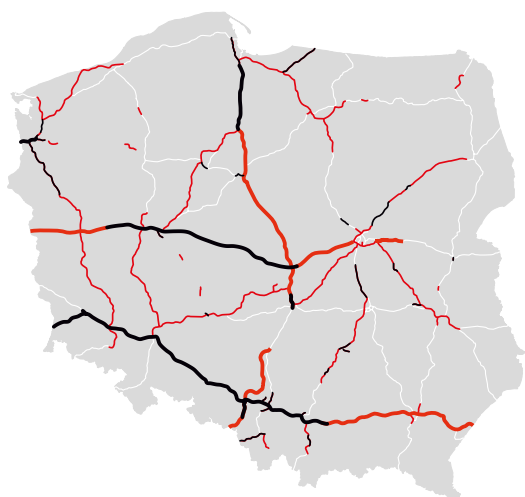
Transport i dostępność

Dostępność infrastruktury transportowej to jeden z najistotniejszych czynników w procesie oceny lokalizacji dla inwestycji przemysłowej, zarówno w przypadku działalności produkcyjnej, jak i logistycznej. Wybór lokalizacji najlepiej odpowiadającej na potrzeby przewozowe firmy pozwala na znaczne obniżenie kosztów transportu, które stanowią największy udział w całkowitych kosztach łańcucha dostaw. Ponadto, w przypadku np. sieci handlowych, wiąże się to również ze skróceniem czasu dostaw, co stanowi przewagę konkurencyjną danego podmiotu na rynku.

W ocenie dostępności transportowej wybranych lokalizacji skupiliśmy się przede wszystkim na transporcie drogowym, który dominuje nad innymi środkami transportu towarów, odpowiadając wg GUS za ponad 85% udziału w przewozie ładunków (tony) w Polsce w 2017 roku. Udział kolei w miksie transportowym nadal pozostaje marginalny (12% przewozów), głównie z uwagi na zapóźnienia infrastrukturalne, co bezpośrednio wpływa na niską średnią prędkość handlową, która w 2017 r. wynosiła średnio około 25 km/h, w porównaniu do 64 km/h w Holandii (źródło: UTK, IRG-Rail). Mimo tego, z uwagi na wydajność oraz aspekty środowiskowe, wraz z poprawą infrastruktury szynowej, transport kolejowy może w przyszłości zyskiwać na znaczeniu.

Na popularność transportu samochodowego w Polsce wpływa w dużej mierze rozwinięta i stale rozbudowywana infrastruktura drogowa. Od 2010 r. sieć dróg szybkiego ruchu została rozbudowana o 2 200 km, co oznacza, że zasoby drogowe powiększyły się od tego czasu dwuipółrotnie. Kluczowe w tym okresie było oddanie do użytku większości planowanych odcinków autostrad A1, A2 oraz A4, stanowiących szkielet komunikacyjny Polski, łącząc m.in. Warszawę z Łodzią, Poznaniem i Gdańskiem oraz zachodnią i wschodnią granicę Polski. Do użytku oddane zostały również kluczowe odcinki dróg ekspresowych – S3, S5, S7, S8. Pozwoliło to na „otwarcie” nowych regionów, które wcześniej nie pojawiały się na radarach inwestorów. Kontynuowany rozwój sieci drogowej z pewnością wpłynie na dalszą decentralizację rynku magazynowego oraz otworzy przed deweloperami i najemcami nowe możliwości.

Infrastruktura drogowa 2010 vs 2019



Źródło: JLL, 2019

Do oceny dostępności transportowej wybranych lokalizacji wykorzystaliśmy szereg kryteriów, które w dużej mierze opierały się na dostępności drogowej, jednak w analizie uwzględnione zostały również lotniska i porty kontenerowe.

Jednym z najważniejszych składników oceny jest obecny stan infrastruktury w bezpośrednim otoczeniu. Na potrzeby rankingu zbadaliśmy ile kilometrów dróg szybkiego ruchu istnieje i jest budowane w promieniu 50 km od wybranej lokalizacji. Nie powinien zaskakiwać fakt, że wyraźnymi liderami są największe aglomeracje z Warszawą, Łodzią oraz Metropolią Śląską na czele, gdzie wyniki przekroczyły 300 km. Poza Wielką Piątką warto jednak zwrócić uwagę na takie lokalizacje jak np. Legnica, Elbląg, Gorzów, Szczecin, Bydgoszcz i Toruń, Zieloną Górę oraz Piotrków Trybunalski, w promieniu 50 km od każdej z nich znajdziemy ponad 100 km dróg szybkiego ruchu. Biorąc pod uwagę inwestycje planowane w perspektywie kilku kolejnych lat, na znaczeniu zyskają z pewnością Szczecin i Kielce oraz miasta w Polsce Wschodniej – Lublin, Białystok i Rzeszów.

Dostępność transportowa to również zasięg, jaki generuje wybrana lokalizacja, dlatego w rankingu uwzględniliśmy też populację, która znajduje się w obszarze wyznaczonym przez odległość możliwą do pokonania w dwie oraz osiem godzin. Strefa dwugodzinna to obszar, który rozpatrywać można po pierwsze jako tzw. ostatnią milę, nie tylko w przypadku obsługi wybranej aglomeracji, ale również innych miejscowości. Czynnikiem ten dotyczy również większych centrów dystrybucyjnych – przykładem może być Kutno, z którego w około dwie godziny dojechać można do Warszawy, Łodzi, Poznania czy Bydgoszczy. Populacja w zasięgu dwóch godzin jazdy to również dostęp do potencjalnych pracowników, którzy dzięki wygodnym połączeniom chętnie pokonają nieco większy dystans do miejsca zatrudnienia.

Populacja w 2 i 8-godzinnej strefie zasięgu

Region	2h
Stryków	8 911 000
Piotrków Trybunalski	8 824 000
Częstochowa	8 795 000
Kraków	8 706 000
Gliwice	8 649 000
Region	8h
Okręg Legnicko-Głogowski	74 873 000
Wrocław	74 516 000
Gliwice	72 446 000
Zielona Góra	70 503 000
Opole	68 431 000

Źródło: JLL, 2019

Wyniki różnią się jednak w przypadku strefy wyznaczonej przez odległość możliwą do pokonania w osiem godzin. Jest to odległość zbliżona do tej, jaką kierowca ciężarówki może pokonać podczas jednego cyklu. Im wyższy wynik, tym więcej klientów firma może obsłużyć z jednego centralnego magazynu. Liczna populacja wskazuje na możliwość obsługi nie tylko większych rynków regionalnych, ale również dotarcia do odległych klientów

czy podwykonawców i finalnych odbiorców ewentualnej produkcji. Z uwagi na fakt, że wschodnia granica Polski jest jednocześnie zewnętrzną granicą UE, w przypadku tego wskaźnika premiowane są lokalizacje w zachodniej oraz południowo-zachodniej części Polski. Obsługiwać można z nich również rynki zagraniczne – Niemiec, Czech czy Austrii i Węgier. Największą populację obejmuje strefa wyznaczona dla Okręgu Legnicko-Głogowskiego, w zasięgu której mieszka 75 milionów osób. Poza lokalizacjami wzdłuż drogi S3, Wrocławiem, Górnym Śląskiem i Opolem, na uwagę zasługuje również Częstochowa czy Kalisz, których strefy obejmują po około 60 milionów osób. Dla porównania, magazyn centralny pod Warszawą jest w stanie obsłużyć „zaledwie” około 47 milionów osób.

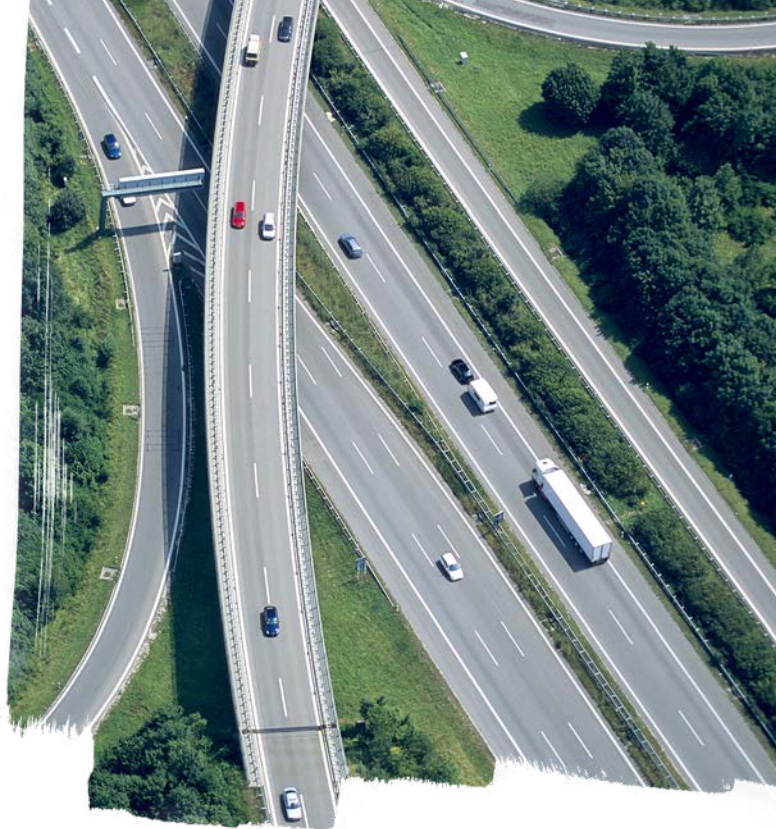
W naszej analizie dla strefy 8-godzinnej uwzględniliśmy również PKB wytwarzany na obszarze w potencjalnym zasięgu wybranej lokalizacji. W tym przypadku lider pozostał bez zmian i jest to Okręg Legnicko-Głogowski. Natomiast do czołówki dołączył również Szczecin. Co ciekawe, różnica w PKB wygenerowanym przez obszary wyznaczone z Legnicy oraz Warszawy różni się o prawie 140% na korzyść Okręgu Legnicko-Głogowskiego. Dzieje się tak głównie za sprawą dostępu do rynków zachodnioeuropejskich – niemieckiego oraz austriackiego, gdzie PKB per capita osiąga zdecydowanie wyższy poziom niż w Polsce.

Biorąc pod uwagę inwestycje w infrastrukturę portową i okołoportową oraz rosnący wolumen towarów transportowanych drogą morską, w rankingu uwzględniono również odległość do najbliższego portu kontenerowego. Niezaprzeczalnie dominują tutaj lokalizacje nadmorskie i położone w Polsce Północnej. Ponadto, zyskują też miasta z bezpośrednim dostępem do dróg szybkiego ruchu prowadzących na północ, takie jak Gorzów, Zielona Góra czy Włocławek.

Szacowana 8-godzinna strefa zasięgu z Białegostoku oraz okolic Legnicy



Źródło: JLL, 2019



Dodatkowym atutem danego regionu, atrakcyjnym szczególnie dla inwestorów zagranicznych, jest wygodny i szybki dostęp do lotniska o międzynarodowym zasięgu. Wprawdzie towary przewożone drogą lotniczą stanowią jedynie niewielki ułamek w miksie transportowym, a popyt na magazyny lotnisko-centryczne pozostaje marginalny, bardziej istotna jest tu międzynarodowa dostępność danej nieruchomości pod kątem ruchu pasażerskiego i odbycia delegacji zagranicznej. Pod tym względem prym wiodą lokalizacje z Wielkiej Piątki, z wyraźną dominacją Warszawy. Mniej oczywiste lokalizacje, z których można dotrzeć na lotnisko w krócej niż godzinę to Częstochowa i Elbląg. W rankingu pod uwagę były brane tylko lotniska obsługujące powyżej 1 miliona pasażerów rocznie, gdyż w naszej ocenie jedynie one posiadają odpowiednią masę krytyczną oraz wystarczającą siatkę regularnych połączeń międzynarodowych z największymi portami lotniczymi w Europie

Podsumowując, najlepszą dostępnością transportową charakteryzują się rynki dojrzałe, znajdujące się wokół największych polskich aglomeracji, a więc tworzące tzw. Wielką Piątkę. Jednak dzięki stale rozwijanej infrastrukturze, na atrakcyjności zyskały także inne regiony położone przy ważnych korytarzach transportowych. W ostatnich latach beneficjentem był z pewnością tzw. korytarz S3 na zachodzie kraju, którego dodatkowym atutem jest także bliskość rynku niemieckiego. Szczególnie atrakcyjne są tu lokalizacje w pobliżu przejść granicznych, z których można prowadzić obsługę kurierską aglomeracji Berlina. Mniej oczywistymi lokalizacjami, atrakcyjnymi pod względem dostępności transportowej są m.in. Częstochowa, Opole, Konin oraz Bydgoszcz i Toruń, które uplasowały się w połowie stawki. Biorąc pod uwagę drogi planowane w perspektywie kilku następnych lat, kluczową rolę odegrać mogą kolejne odcinki S7 (Warszawa-Mława) oraz S61, S19 i S17 we wschodniej Polsce, która nadal jest wyraźnie mniej rozwinięta pod względem infrastruktury transportowej. Dzięki drodze S5 wzmocni się także region Kujaw, którego centralna lokalizacja nie była dotychczas właściwie wykorzystywana.

Warunki finansowe

Finanse są kluczowym czynnikiem w procesie decyzyjnym, zarówno w przypadku inwestycji budowanej dla konkretnego klienta, jak i przy wynajmie istniejącego magazynu. Wybór pomiędzy posiadaniem a najmem to jedna z pierwszych i najważniejszych decyzji przy inwestycji w nową nieruchomość. W przypadku najmu powierzchni, koszty związane z nieruchomością są przede wszystkim pochodną ceny gruntu, wysokości czynszu oraz opłat serwisowych, które mogą różnić się w zależności od lokalizacji.

Warto jest jednak zwrócić uwagę na fakt, że w przypadku wynajmu, na którym skupiliśmy się w tym opracowaniu, nieruchomościowe koszty związane z funkcjonowaniem centrum dystrybucyjnego stanowią zaledwie niewielką część całości kosztów operacyjnych. Są one najbardziej istotne dla firm logistycznych, których działalność jest niskomarginowa, a każda możliwa oszczędność ma znaczenie dla wyniku operacyjnego. Poza czynszem, należy uwzględnić przede wszystkim koszty transportu i koszty pracy. Biorąc pod uwagę proporcje poszczególnych pozycji kosztowych, prosta kalkulacja pozwala wnioskować, że 10%-owa oszczędność w kosztach transportu jest w stanie całkowicie zrównoważyć koszty związane z wynajmem. Jest to oczywiście bardzo ogólne założenie, jednak wskazuje na znaczenie poszczególnych kosztów w działalności logistycznej.

W związku z powyższym, aspekt stricte finansowy związany z wynajmem nieruchomości może mieć marginalne znaczenie w porównaniu do możliwości do wygenerowania oszczędności płynących z wyboru optymalnej lokalizacji.

Intensywny rozwój rynku magazynowego w Polsce spowodował ograniczenie zasobów działek inwestycyjnych w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach, a co za tym idzie wzrost cen gruntów,

szczególnie w przypadku największych rynków. Mimo tego, dostępność działek atrakcyjnych dla inwestycji magazynowych jest nadal stosunkowo wysoka, a ceny relatywnie atrakcyjne. Najtańsze tereny inwestycyjne znajdziemy w okolicach Elbląga, Tarnowa, Opola, Radomia, Piotrkowa, Włocławka, Tarnobrzegu i Olsztyna a także Zielonej Góry, gdzie ceny zaczynają się od 10 euro/m² terenu. Z drugiej strony najdroższe lokalizacje, gdzie ceny zaczynają się od 40 euro/m² terenu to okolice Gliwic oraz Kraków, skończywszy na ponad 80 euro w stolicy.

Najwyższe i najniższe ceny gruntów

Cena za 1 m ² gruntu (euro)	Od	Do
Elbląg, Radom, Włocławek	10	25
Opole, Zielona Góra, Tarnobrzeg	10	35
Piotrków Tryb., Tarnów, Olsztyn	10	40
Wrocław	25	90
Kraków	40	70
Warszawa Miasto	80	180
Średnia w Polsce	20	50

Źródło: JLL, 2019

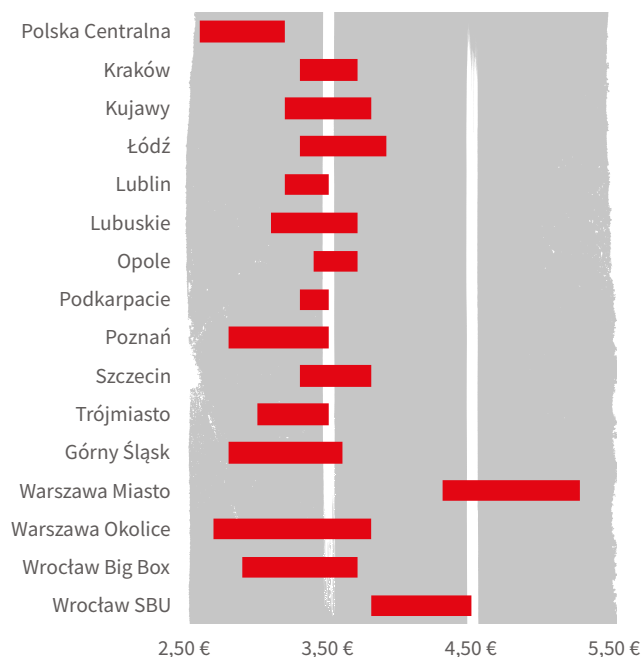
Średnie ceny gruntów w analizowanych lokalizacjach mogą wahać się nawet o 40 euro. Spowodowane jest to szeregiem czynników, które wpływają na końcową wartość działki. Poza samą mikro-lokalizacją i bezpośrednią odległością od węzła drogi szybkiego ruchu czy widocznością inwestycji, istotny jest stopień przygotowania gruntu do rozpoczęcia budowy. Na cenę wpływa m.in. to, czy działka jest objęta miejscowym planem zagospodarowania, czy jest uzbrojona oraz czy ma dogodnie połączenie z główną drogą i ważne pozwolenie na budowę.



Ceny gruntu oraz koszty budowy to główne elementy składowe równania określającego propozycję stawki czynszu za wynajem powierzchni. Szacuje się, że w ostatnich dwóch latach, koszty budowy wzrosły o ok. 20%. Dotyczy to zarówno budowy magazynu, jak i infrastruktury towarzyszącej, w tym dróg dojazdowych. Przy rosnących cenach gruntów oraz spadku wskaźnika pustostanów obserwujemy presję na podwyżkę stawek czynszu. Rosnące opłaty za wynajem nieruchomości odnotowano już we Wrocławiu, Szczecinie, Opolu, na rynkach Polski Zachodniej oraz w Warszawie. Przewidujemy utrzymanie tego trendu i średnioroczny wzrost czynszów o około 5% przez okres najbliższych dwóch lat. Pomimo wzrostów, czynsze w Polsce są nadal najbardziej atrakcyjne wśród rynków europejskich, co zachęca do inwestycji wielu zagranicznych graczy. Na wysokość czynszu w skali kraju niebagatelny wpływ ma również dojrzałość rynku. Większa konkurencja na rynkach Wielkiej Piątki wpływa na bardziej atrakcyjne ceny wynajmu. Popularność tych rynków gwarantuje dosyć szybki wynajem dostępnej powierzchni, co niweluje okresy bez przychodu z wynajmu. Jedne z najniższych stawek w przypadku magazynów typu big box oferowane są w Centralnej Polsce – okolicach Łodzi i Piotrkowie Trybunalskim, na Górnym Śląsku, w okolicach Warszawy, Poznaniu i Wrocławiu. Rynki wschodzące, obarczone nieco większym ryzykiem deweloperskim, oferują wyższe czynsze, jednak wciąż w przedziale 3,0-3,8 euro/m²/miesiąc (czynsz bazowy). Najwyższe stawki spotykane są w obiektach typu SBU oraz magazynach w lokalizacjach miejskich. Czynsz za wynajem obiektu tego typu we Wrocławiu to około 3,8-4,5 euro/m²/miesiąc, 3,3-4,0 euro w Łodzi oraz 4,3-5,25 euro w Warszawie-Miasto.

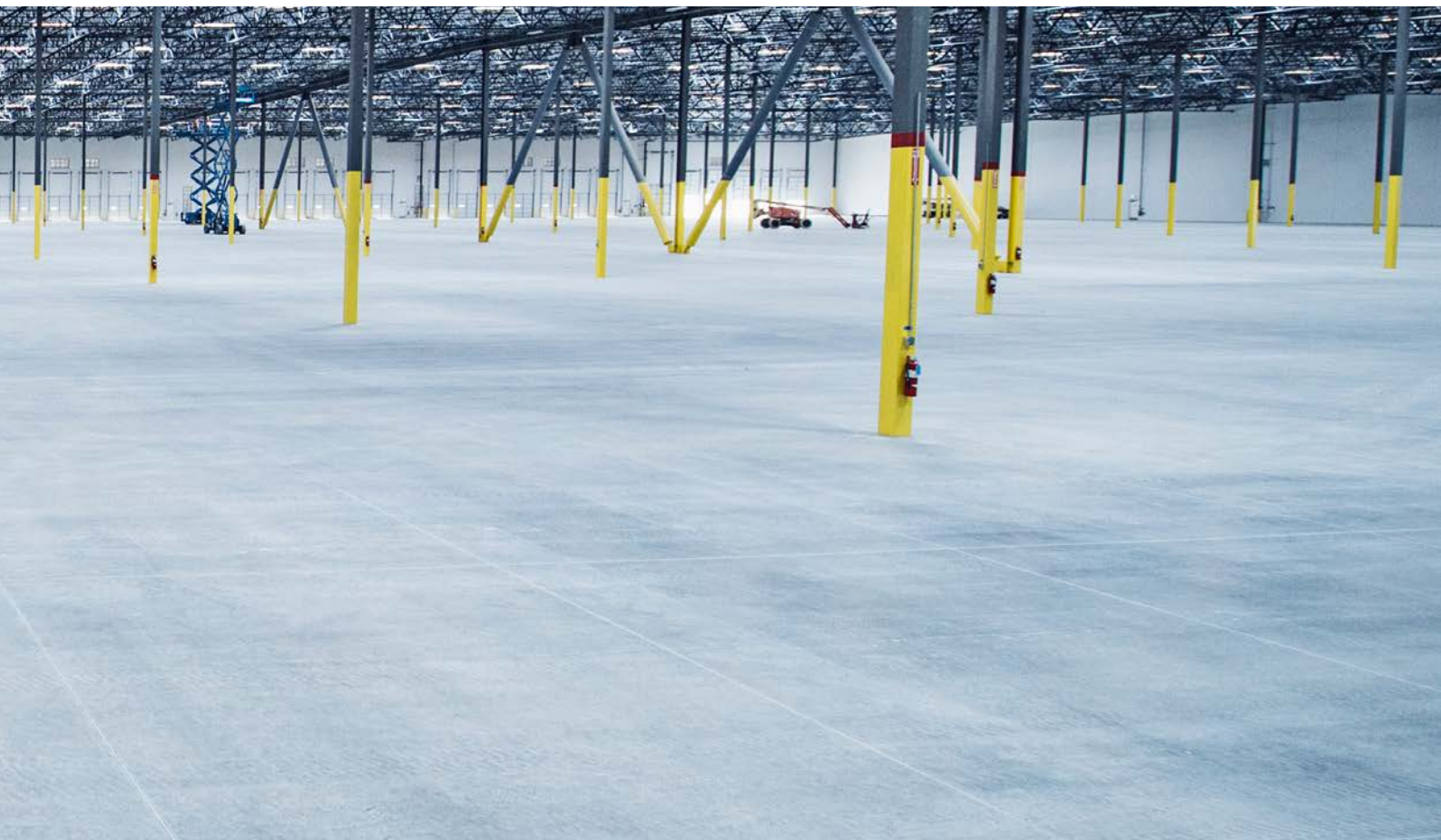
Uwzględniając ceny gruntów, najbardziej atrakcyjne kosztowo lokalizacje wytypowane w rankingu to Włocławek, Radom, Piła i Elbląg. Z kolei najniższe stawki czynszowe obowiązują w Piotrkowie Trybunalskim i Strykowie.

Czynsze w wybranych lokalizacjach (m²/miesiąc)



Źródło: JLL, 2019

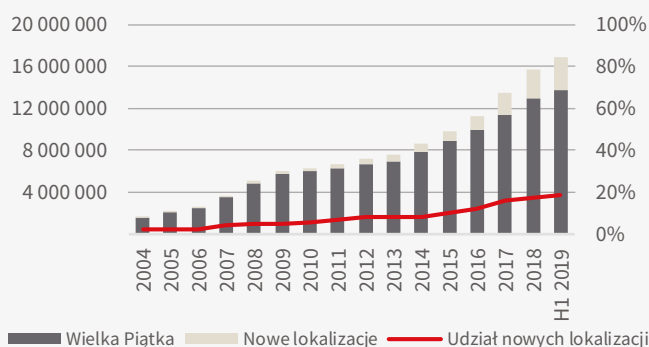
Opłaty serwisowe również wahają się w zależności od lokalizacji. W tym przypadku najniższe opłaty ponoszone są na rynkach wschodzących – około 1,0 – 1,2 euro/m²/miesiąc. Najwyższe opłaty serwisowe dotyczą nieruchomości w Warszawie-Miasto – 1,3-1,9 euro/m²/miesiąc, w okolicach Warszawy – 1,0-1,4 euro oraz we Wrocławiu – 1,2 - 1,5 euro. Natomiast koszt wynajmu powierzchni biurowej przy magazynie to około 8,5 – 10 euro/m²/miesiąc.



Dojrzałość rynku

Rynek nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce rozwija się nieustannie od początku XXI wieku. Początkowo zainteresowanie deweloperów i najemców skupiało się wyłącznie wokół największych ośrodków miejskich, gdzie zasoby magazynowe rosły najbardziej dynamicznie. Był to początek dominacji rynków Wielkiej Piątki, której udział w nowym popycie wynosił w 2010 roku aż 93%. Wraz z rozwojem infrastruktury popyt pojawiał się również w dotychczas mniej popularnych lokalizacjach, co doprowadziło do osłabienia dominującej pozycji największych rynków, których udział w popycie spadł na koniec 2018 r. do 74%

Udział największych rynków w zasobach magazynowych (m²)



Źródło: JLL, 2019

Dojrzały i duży rynek magazynowy to przede wszystkim wyraźnie szersza oferta dla najemców, większa elastyczność dla firm poszukujących powierzchni od zaraz, oraz bardziej konkurencyjne stawki czynszu. Największe zasoby istniejącej i budowanej powierzchni magazynowej znajdziemy na rynkach Wielkiej Piątki, istnieje jednak szereg lokalizacji oferujących powyżej 300 000 m²: Szczecin, Piotrków Trybunalski, Trójmiasto i Kraków. Niektóre z analizowanych regionów nie oferują dziś nawet 50 000 m², ale to właśnie ich „niedojrzałość” może stanowić przewagę, szczególnie pod względem dostępności pracowników. Są to między innymi Białystok, Gorzów, Tarnobrzeg, Włocławek, Częstochowa, Piła, Tarnów, Elbląg i Kalisz.

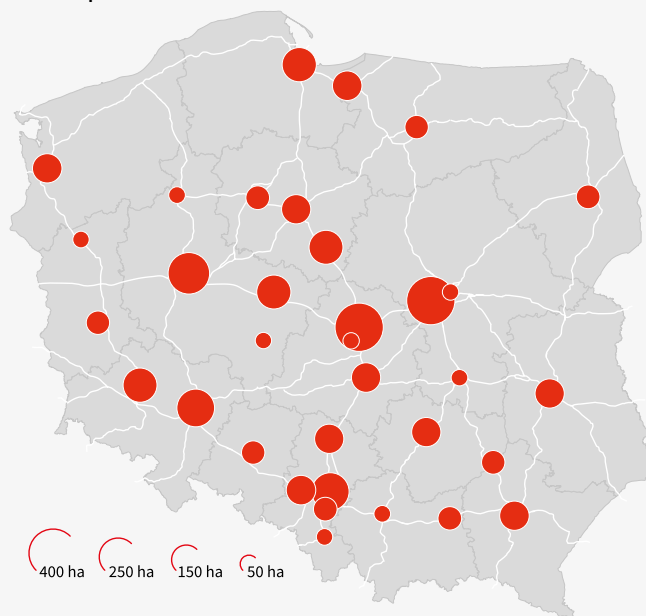
W tej części rankingu premiowane są jednak lokalizacje już rozwinięte, a kolejnym aspektem świadczącym o ich atrakcyjności jest możliwość wynajęcia stosunkowo dużej powierzchni w ramach jednego parku magazynowego „od ręki”. Dostępne moduły powyżej 20 000 m² oferują rynki Wielkiej Piątki oraz Trójmiasto i Kielce. Dostępne moduły o powierzchni około 10 000 m² znaleźć można było również w Bydgoszczy, Krakowie i Szczecinie.

Poza graczami zainteresowanymi dużymi powierzchniami, na rynku obecna jest szeroka grupa najemców poszukujących modułów zdecydowanie mniejszych, o powierzchni poniżej 5 000 m². Dostępność magazynów oferujących takie moduły „od zaraz” również przemawia za dojrzałością i atrakcyjnością lokalizacji. Oczywiście im większe zasoby rynku, tym większa szansa na znalezienie powierzchni tego typu. Pięć i więcej modułów poniżej 5 000 m² na koniec 2018 r. znaleźć można było w Warszawie, Poznaniu i na Śląsku (w Tychach, Gliwicach, Sosnowcu, Czeladzi i Będzinie). Co ciekawe, rynek łódzki oferował tylko dwa takie moduły.

Warto wyróżnić również Opole, Kielce, Trójmiasto, Rzeszów, Szczecin i Kraków – to pozostałe lokalizacje w rankingu oferujące powierzchnie poniżej 5 000 m².

Z drugiej strony, poza istniejącymi zasobami magazynowymi, o dojrzałości rynku świadczy również dostępność gruntów atrakcyjnych dla inwestycji przemysłowych. Są to grunty w zaawansowanym stopniu przygotowane do rozpoczęcia budowy. Ten czynnik również został uwzględniony w analizie. Dostępność działek w Polsce jest nadal bardzo duża, o czym świadczy fakt, że w wytypowanych w rankingu lokalizacjach banki ziemi (o różnym stopniu przygotowania) teoretycznie pozwalałyby na zbudowanie około 25 milionów m² powierzchni magazynowej lub produkcji.

Grunty przemysłowe zabezpieczone przez deweloperów



Źródło: JLL, 2019

Poza Wielką Piątką, gdzie zabezpieczone grunty wokół każdej aglomeracji przekraczają 250 ha, ponad 100 ha gruntów pod inwestycje przemysłowe oferuje większość wytypowanych lokalizacji. Spośród nich wyróżniają się Konin, Okręg Legnicko-Głogowski oraz Włocławek – w każdej z tych lokalizacji banki ziemi przekraczają 200 ha. Z kolei bardzo ograniczone zasoby ziemi cechują m.in. Warszawę (w granicach miasta), Kraków oraz region Bielska-Białej.

Ocena dojrzałości lokalizacji i jej istotność z pewnością różnią się w zależności od konkretnych wymagań oraz strategii dewelopera i najemcy. Biorąc jednak pod uwagę zaproponowane przez JLL czynniki, najbardziej atrakcyjnymi lokalizacjami w tym zakresie będą, bez zaskoczenia, rynki Wielkiej Piątki. Zaraz po nich uwagę warto zwrócić na Trójmiasto, Szczecin, Kielce, Kraków oraz Bydgoszcz. Dla inwestorów zainteresowanych całkiem nowymi kierunkami, które oferują długą perspektywę rozwoju, atrakcyjne mogą okazać się m.in. Białystok, Kalisz, Olsztyn, Piła, Radom i Tarnów.

Kompetencje regionalne

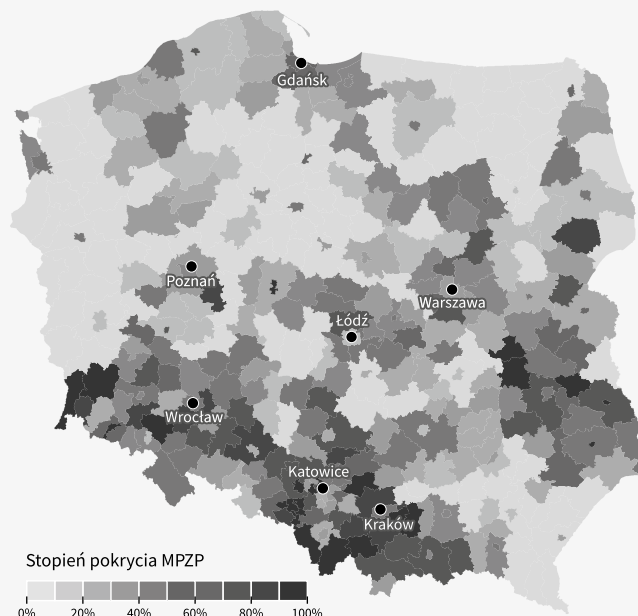
Kolejnym elementem brany pod uwagę podczas poszukiwania optymalnej lokalizacji, jest łatwość wybudowania odpowiedniego obiektu oraz prowadzenia działalności produkcyjnej lub logistycznej. Na jej ocenę wpływa szereg pomniejszych czynników. Analizując kompetencje danego regionu wzięliśmy pod uwagę dostępność odpowiednich gruntów, stopień pokrycia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, stopień uprzemysłowienia, maksymalną potencjalną wysokość pomocy publicznej oraz ogólny klimat inwestycyjny.

To czy dany region charakteryzuje się wystarczającą dostępnością odpowiednich terenów inwestycyjnych wynikać może z rozmaitych czynników, takich jak uwarunkowania fizjograficzne, struktura własnościowa czy polityka władz lokalnych, które wspomagają proces ich przygotowania. W większości wielkich miast w Polsce dostępność gruntów jest dziś ograniczona. Znalezienie odpowiedniej działki w granicach Warszawy, w regionie Tychów-Bierunia czy w Krakowie jest obecnie mocno utrudnione. Natomiast relatywnie dużą dostępnością charakteryzuje się Łódź. Spośród mniej oczywistych lokalizacji na plus wyróżniają się m.in. Bydgoszcz, Elbląg czy Lublin.

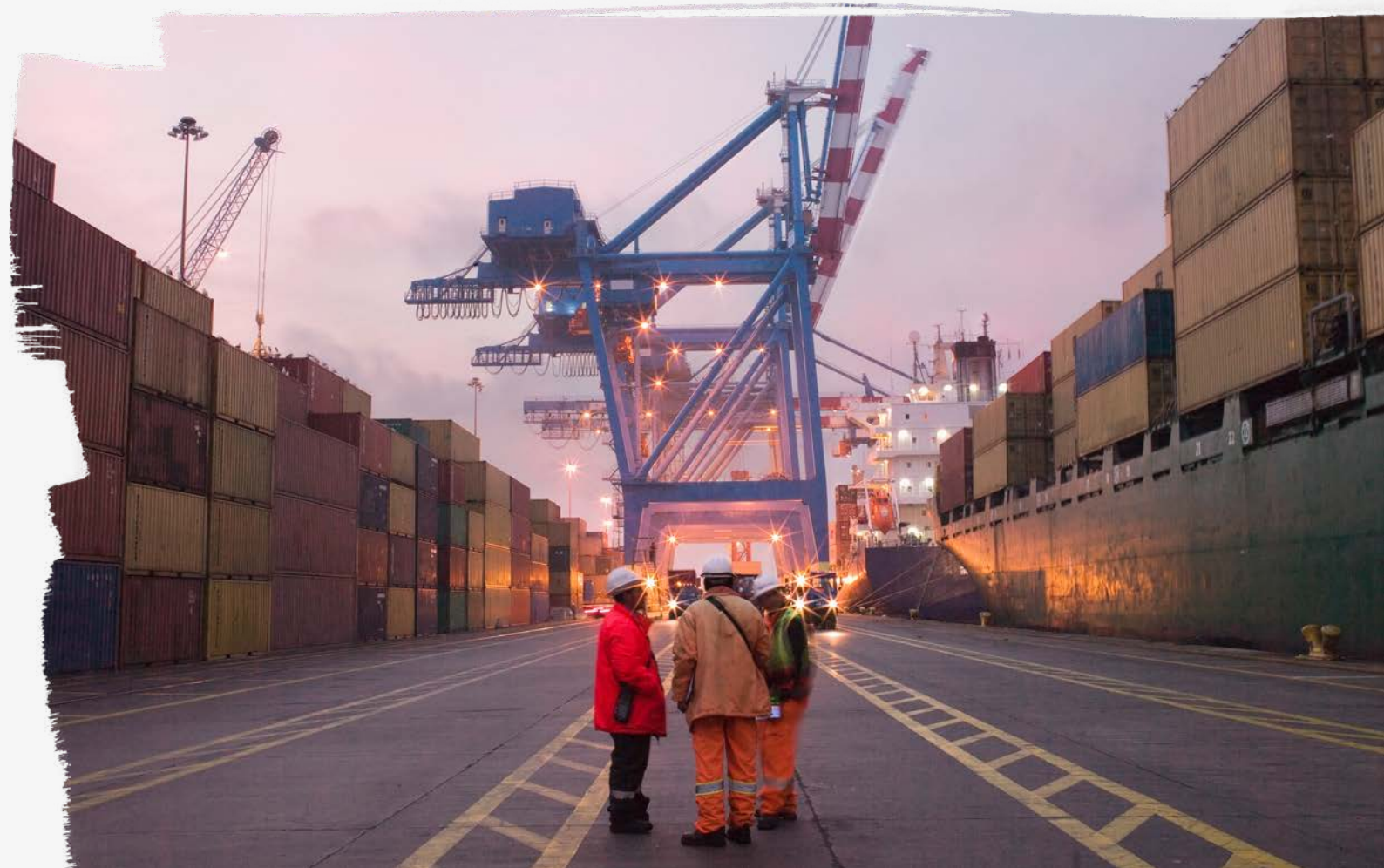
Elementem przygotowania terenu inwestycji jest uzyskanie odpowiednich zgód planistycznych. W polskich warunkach proces uchwalenia lub zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego może trwać ponad dwa lata. Z punktu widzenia dewelopera i użytkownika końcowego danego obiektu, istotne jest zatem, aby stan zaawansowania planistycznego był jak najwyższy. Z danych GUS wynika, że w 2017 r. jedynie 30% powierzchni Polski było pokrytych planami miejscowymi, jednak różnice pomiędzy

regionami, a nawet sąsiednimi gminami, są tu dość wyraźne. Spośród analizowanych lokalizacji, najwyższy stopień pokrycia planami ma region Lublina (81%). Udział terenów objętych planem przekracza 70% także w przypadku Krakowa, Strykowa, Wrocławia, Częstochowy i Gliwic.

Pokrycie planami zagospodarowania przestrzennego

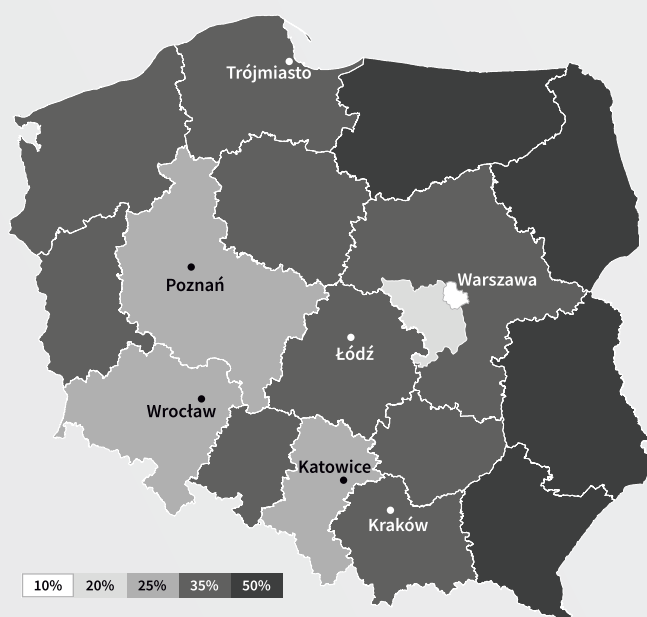


Źródło: GUS, 2017



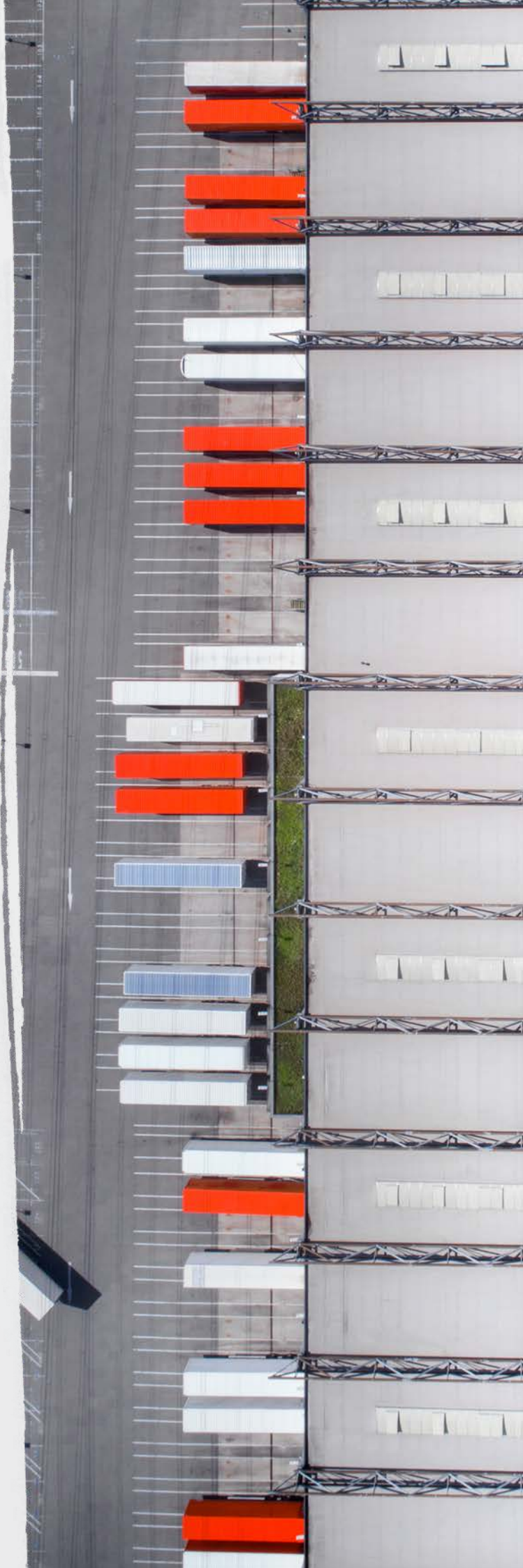
O kompetencji danego regionu świadczy także liczba podmiotów gospodarczych reprezentujących daną branżę. Funkcjonowanie w danej lokalizacji wielu przedsiębiorstw o podobnym profilu działalności sugeruje z dużym prawdopodobieństwem, że region ten posiada odpowiedni zestaw walorów aby przyciągać kolejne. Oznacza to także, że w danym regionie łatwiej będzie znaleźć poddostawców, kooperantów, czy pracowników. Naszej ocenie poddaliśmy zatem liczbę podmiotów z sektorów produkcyjnego i logistycznego w danym regionie, którą następnie zestawiliśmy z liczbą mieszkańców. W przypadku działalności produkcyjnej i logistycznej prym pod tym względem wiodą największe polskie miasta. Spośród lokalizacji poza Wielką Piątką, wysokim współczynnikiem firm produkcyjnych wykazują się m.in. Częstochowa, Bielsko-Biała, Szczecin, Kraków i Radom. W przypadku logistyki, najwięcej firm w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców zarejestrowano w Szczecinie, Krakowie, Gorzowie Wielkopolskim, Zielonej Górze, Bielsku-Białej i Białymstoku. Nie bez znaczenia pozostaje wysokość potencjalnego poziomu regionalnej pomocy publicznej dla inwestycji spełniających odpowiednie kryteria. Inwestycje we wschodniej Polsce są uprawnione do największych zwolnień podatkowych sięgających nawet 50% kosztów kwalifikowanych, podczas gdy w Warszawie inwestorzy mogą liczyć na pomoc w wysokości jedynie 10%.

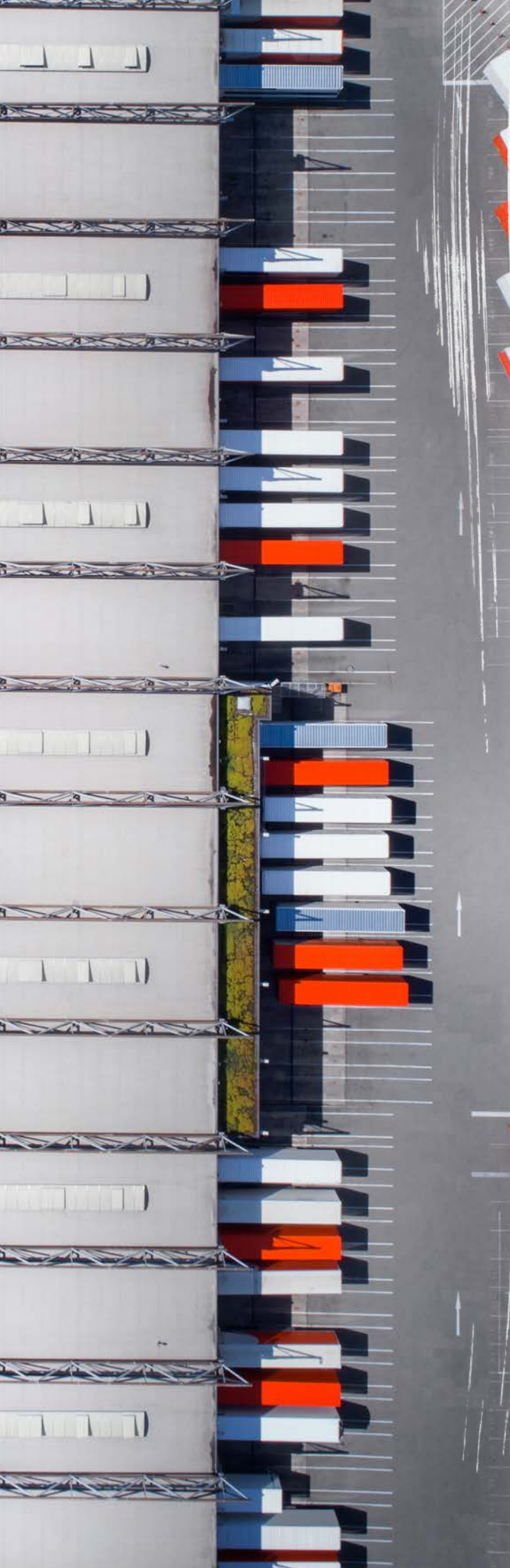
Mapa pomocy publicznej - maksymalny poziom zwolnienia podatkowego



Źródło: MPiT, 2019

Ostatnim elementem analizy kompetencji badanych lokalizacji była próba oceny miękkiego, jednak istotnego dla inwestorów czynnika, jakim jest klimat inwestycyjny. Subiektywnej oceny dokonali eksperci JLL współpracujący na co dzień z firmami poszukującymi powierzchni, deweloperami, właścicielami terenów inwestycyjnych oraz samorządami terytorialnymi. Ich ocena dotyczyła ogólnych warunków prowadzenia inwestycji na danym terenie, w szczególności biorąc pod uwagę szybkość i łatwość przeprowadzenia procesu inwestycyjnego jak i nastawienie władz lokalnych względem nowych inwestorów. Lokalizacje, które charakteryzują się najlepszym klimatem inwestycyjnym to regiony Strykowa, Olsztyna i Lublina. Z kolei najtrudniejsze warunki do inwestowania odnotowano w Warszawie i w Krakowie.





Logistyka a produkcja

Ocenę poszczególnych lokalizacji oparto o zestaw kryteriów, do których przypisano określone wagi, mające w założeniu odzwierciedlać ich istotność dla typowej firmy poszukującej powierzchni przemysłowej. Ponieważ uniwersalne przedsiębiorstwa nie istnieją, wagi przypisane do poszczególnych kryteriów charakteryzuje pewna doza subiektywności. Nie trudno jednak określić, które z przyjętych kryteriów posiadają większą istotność dla firm z branży produkcyjnej, a które dla branży logistycznej.

W tym celu dokonaliśmy pewnej modyfikacji rankingu. Wyodrębniliśmy kryteria, które dotyczą wyłącznie branży produkcyjnej (np. liczba ludności przypadająca na podmiot produkcyjny, PKB generowane w 8-godzinnej strefie zasięgu i liczba uczniów w szkołach zawodowych) oraz wyłącznie logistycznej (liczba ludności przypadająca na podmiot logistyczny, dostępność niewielkich modułów magazynowych oraz liczba ludności w 2-godzinnej strefie zasięgu), a także grupę kryteriów, które mają znaczenie dla obu tych grup. Badanie pokazało, że to właśnie te ostatnie, wspólne dla obu grup kryteria, mają fundamentalne znaczenie dla atrakcyjności danego regionu. Ośrodki, które uzyskały wysoką ocenę dla działalności logistycznej, z dużym prawdopodobieństwem będą również atrakcyjne dla firm produkcyjnych.

Uwzględnione w badaniu kryteria, specyficzne dla produkcji lub dystrybucji, odgrywają jednak dość istotną rolę, gdyż pozwalają na wyodrębnienie regionów, w których przewaga potencjału produkcyjnego nad logistycznym (lub na odwrót) jest istotnie wyższa. Prym pod tym względem wiedzie Szczecin, w którym różnica pomiędzy potencjałem dla sektora produkcyjnego w porównaniu do logistyki jest najbardziej wyraźna. W przypadku zawężenia badania jedynie do potencjału produkcyjnego, Szczecin awansowałby o 4 miejsca w rankingu. Nie byłoby to jednak rekordem – biorąc pod uwagę jedynie atrybuty istotne dla produkcji, awans o 7 pozycji zanotowałby Elbląg. Inne regiony o istotnie większej atrakcyjności dla działalności produkcyjnej to m.in. Okręg Legnicko-Głogowski, Lubuskie, Lublin oraz Trójmiasto.

Co ciekawe, nieco wyższy potencjał produkcyjny niż logistyczny dotyczy większości badanych regionów. W przypadku działalności logistycznej, na uwagę zasługuje fakt, że regiony o tym profilu, tj. Stryków, Piotrków czy Katowice-Sosnowiec, zajmują najwyższe pozycje w ogólnym rankingu. Regionami, których profil nieco bardziej odpowiada działalności logistycznej niż produkcyjnej są jeszcze: Warszawa Miasto, Okolice Warszawy oraz Radom.

Istnieje także niewielka grupa regionów o profilu neutralnym, tj. oferującym podobną atrakcyjność dla obu badanych sektorów. Należą do nich Gliwice, Tychy-Bieruń, Konin, Opole oraz Kalisz. Profil pozostałych ośrodków wykazuje nieco większą atrakcyjność dla sektora produkcyjnego, jednak, jak już wspomniano, atrybuty lokalizacyjne istotne dla obu sektorów w znacznej mierze się pokrywają.

Rynek inwestycyjny

Przez lata zainteresowanie ze strony inwestorów instytucjonalnych lokalizacjami magazynowymi poza pięcioma największymi regionami pozostawało ograniczone. Jednak wraz z rozwojem infrastruktury drogowej na rynkach wschodzących oraz postępującymi trudnościami z rekrutacją pracowników w największych polskich aglomeracjach, nowe lokalizacje stają się coraz bardziej atrakcyjne dla wynajmujących. Mimo tego, poza pierwszymi oznakami zainteresowania nowymi rynkami, ciężko mówić o nowym trendzie inwestycyjnym, głównie z uwagi na fakt, że nadal większość transakcji na rynku magazynowym w Polsce dotyczy rynków Wielkiej Piątki. Za wyjątkiem nowoczesnych magazynów z silnym najemcą, z długą umową najmu przy zrównoważonej wartości czynszu, które stanowią atrakcyjny produkt, niestandardowe lokalizacje są przez inwestorów wciąż postrzegane jako relatywnie ryzykowne. Poza wspomnianymi wyjątkami, parki zlokalizowane poza głównymi rynkami w zdecydowanie mniejszym stopniu zwracają uwagę tradycyjnych funduszy typu „core”. Nowe lokalizacje powinny być znacznie bardziej atrakcyjne dla inwestorów typu „core+”/ „value-add”, którzy szukają mniej agresywnego profilu inwestycji oraz możliwości zarobienia na wzroście czynszów i rosnącym znaczeniu rynków wschodzących.

Na ograniczoną płynność inwestycji na rynkach wschodzących wpływają również wciąż niewystarczająco duże zasoby powierzchni magazynowej oraz rynek najmu, który nie osiągnął jeszcze odpowiedniej masy krytycznej. Dla przykładu, pod koniec 2018 r. istniejąca powierzchnia magazynowa w Polsce wschodniej wahała się od 40 500 m² w Białymstoku do 158 000 m² na Podkarpaciu, w porównaniu do 3,2 miliona m² w Warszawie czy nawet 300 000 m² w Krakowie, który nadal nie jest postrzegany jako główny rynek. Sytuacja wygląda podobnie w przypadku popytu – zagregowany popyt brutto w 2018 r. obserwowany w Białymstoku, Lublinie, Kielcach, Olsztynie, Opolu i na Podkarpaciu osiągnął 291 000 m² w porównaniu do 331 000 m² wynajętych tylko w Poznaniu. Dodatkowo, biorąc pod uwagę aktywność deweloperską na rynkach wschodzących, mało prawdopodobne jest, że w niedalekiej przyszłości ich zasoby staną się porównywalne z największymi rynkami magazynowymi w Polsce.

Niemniej jednak, rosnąca liczba inwestorów instytucjonalnych staje się otwarta na rozważenie zakupu produktu magazynowego poza rynkami Wielkiej Piątki. Zdarza się, że takie nieruchomości są sprzedawane jako część większego portfolio, np. Logicor Rzeszów jako część transakcji CIC-Blackstone przeprowadzonej w IV kw. 2017 r. Innym przykładem są magazyny BTS Metsa Tissue pod Opolem i Dirks w Krośnie Odrzańskim, które zostały kupione przez Mapletree w portfolio przygotowanym przez Hillwood w IV kw. 2018 r.

Ponadto, również w IV kw. 2018 r. fundusz KKCG Real Estate kupił w Polsce pięć magazynów typu BTS o łącznej powierzchni 54 000 m². Wartość transakcji wynosiła około 41 milionów euro. Zakupione magazyny zlokalizowane były poza głównymi rynkami magazynowymi: w Polkowicach (Dolnośląskie), Międzyrzecu (Lubuskie), Koluszkach (Łódzkie), Wrześni (Wielkopolskie) i Brześciu (Kujawsko-Pomorskie).

Coraz większa liczba deweloperów decyduje się na inwestycje w mniej oczywistych lokalizacjach – dla przykładu Panattoni wraz z partnerem JV (Accolade) wybudował w 2018 r. w Nowym Kisielinie (okolice Zielonej Góry) 3 magazyny o łącznej powierzchni 75 000 m² i buduje kolejne 55 000 m² w ramach dwóch nowych budynków.

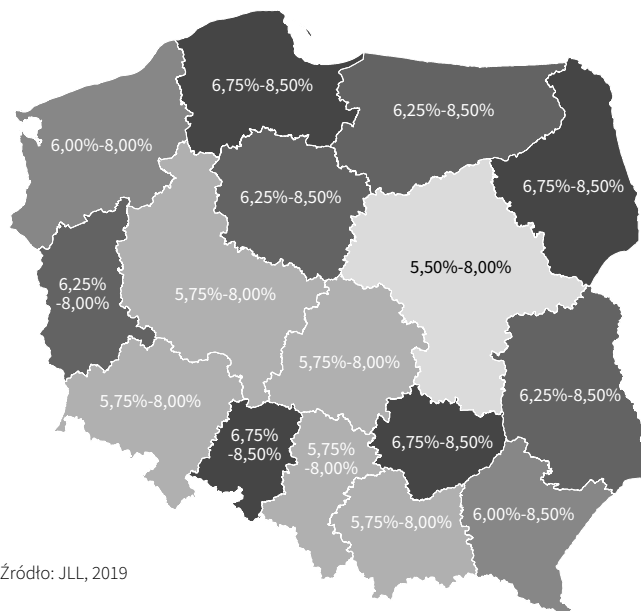
Hillwood zbudował centrum logistyczne dla Zalando Lounge o powierzchni 130 000 m² w Olsztynie (obok Olsztyna). Budynek ukończony został w I kw. 2019 r. i już wtedy trwał proces jego sprzedaży inwestorowi z Korei.

W IV kw. 2018 r. Panattoni wraz z partnerem JV Accolade wybudował Panattoni Park Białystok, inwestycję typu multi-let, która była pierwszym nowoczesnym obiektem logistycznym w północno-wschodniej Polsce. Całkowita powierzchnia parku wynosi 41 000 m².

W maju 2019 r. deweloper 7R rozpoczął budowę parku 7R Park Rzeszów – dwóch nowoczesnych budynków magazynowych klasy A w Rzeszowie o łącznej powierzchni 56 000 m². Pierwszy budynek ma zostać ukończony w IV kw. 2019, ale już został kupiony przez CBRE GI.

Podsumowując, aktualnie nie obserwujemy wyraźnego trendu zwiększonej aktywności inwestycyjnej w nowych lokalizacjach w Polsce. Należy jednak pamiętać, że inwestorzy są z pewnością coraz bardziej świadomi produktów tego typu, co może przełożyć się na wzrost inwestycji w perspektywie średnio i długoterminowej.

Stopy kapitalizacji na rynku magazynowym w Polsce



Źródło: JLL, 2019

Powyższa mapa prezentuje oczekiwany poziom stóp kapitalizacji na rynku magazynowym w Polsce. Należy jednak pamiętać, że ich ostateczna wartość zależy od wielu czynników i przedstawione przedziały powinny być traktowane poglądowo, jako wskaźnik regionalnego zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej.

Podsumowanie

Pomimo rekordowego popytu na powierzchnie magazynowe w ostatnich latach, jest on nadal skoncentrowany w kluczowych regionach Wielkiej Piątki. Niewątpliwie to one pozostaną głównymi motorami wzrostu polskiego rynku. Wynika to nie tylko z ich lepszej dostępności transportowej czy liczebności siły roboczej, co głównie z faktu, że są to ośrodki o największej liczbie ludności, generującej znaczny popyt na dobra przechowywane w magazynach i wytwarzane w obiektach przemysłowych.

Dynamiczny rozwój rynku powierzchni przemysłowych jest możliwy w niektórych mniejszych ośrodkach, które posiadają odpowiedni zestaw atrybutów – charakteryzują się przede wszystkim atrakcyjną i dostępną lokalizacją oraz wystarczającą liczbą potencjalnych pracowników. Nasza analiza pokazała, że zestaw ten posiadają np. Konin lub Kielce. Dotyczy to nie tylko relatywnie dużych miast, ale także doskonale zlokalizowanych mniejszych miejscowości, takich jak np. Kutno czy Świebodzin.

Wraz z rozwojem i modernizacją całej gospodarki, popyt na nowoczesne powierzchnie przemysłowe będzie generowany także w coraz mniejszych ośrodkach. Napędzać go będzie głównie sprzedaż detaliczna, zarówno ta tradycyjna jak i internetowa. Jednak wraz z kurczącą się dostępnością pracowników w największych ośrodkach, spodziewamy się coraz większego zainteresowania firm logistycznych także pozostałymi dobrze zlokalizowanymi dużymi i średnimi miastami. W przypadku firm produkcyjnych, spodziewamy się ich dalszego rozwoju w regionach już uprzemysłowionych, w szczególności położonych na południu kraju.

Wciąż dogęszczana jest infrastruktura drogowa. W najbliższych latach nowe drogi ekspresowe znacznie zwiększą dostępność takich miast jak Bydgoszcz, Lublin, czy Częstochowa. Niewątpliwie wpłynie to na ich atrakcyjność zarówno dla firm logistycznych, jak i produkcyjnych. Wraz z rozwojem przeładunków w terminalach kontenerowych, szansę na rozwój ma także Trójmiasto. Obecnie ich skala nie generuje jeszcze znacznego popytu na magazyny, choć udział firm powiązanych z gospodarką morską wśród trójmiejskich najemców stopniowo wzrasta.

Warto także zwrócić uwagę na Kujawsko-Pomorskie. Dotychczas potencjał tej centralnej przecieży lokalizacji pozostawał nieoczywisty, jednak rozwój infrastruktury pomaga wykorzystać jej atuty. Naturalnym kandydatem do dalszego rozwoju pozostają także dobrze zlokalizowane ośrodki na południu i zachodzie Polski, choć niektóre z nich wykazują pierwsze symptomy nasycenia, widocznego głównie na lokalnym rynku pracy.

Ze względu na swoją wielkość oraz dużą liczbę ośrodków miejskich, Polska oferuje dziś szeroki wybór dogodnych lokalizacji dla prowadzenia działalności logistycznej i przemysłowej. Każda z nich posiada unikalny zestaw silnych i słabych stron. Aby podjąć racjonalną decyzję lokalizacyjną, należy przeanalizować, które z badanych w niniejszej publikacji kryteriów ma kluczowe znaczenie dla działalności firmy. Znalezienie odpowiedniej równowagi pomiędzy kosztami transportu, dostępnością pracowników, a kosztami najmu jest więc kluczowe. Przy pewnej dozie elastyczności, skorzystanie z możliwości oferowanych przez mniejsze ośrodki może okazać się atrakcyjną alternatywą dla najbardziej popularnych obecnie rynków Wielkiej Piątki.



Kontakty

Industrial Agency, JLL

Tomasz Olszewski
Head of Industrial Agency CEE
+48 607 550 225
Tomasz.Olszewski@eu.jll.com

Tomasz Mika
Head of Industrial Agency Poland
+48 695 340 298
Tomasz.Mika@eu.jll.com

Research & Consultancy, JLL

Mateusz Polkowski
Head of Research & Consultancy
+48 602 171 471
Mateusz.Polkowski@eu.jll.com

Jan Jakub Zombirt
Director, Strategic Consulting
+48 606 485 230
Jan.Zombirt@eu.jll.com

Maciej Kotowski
Research Analyst
+48 600 923 115
Maciej.Kotowski@eu.jll.com

Hillwood Poland

Hubert Michalak
Head of Hillwood Poland
Hubert.Michalak@hillwood.com
+48 22 350 94 00

Marta Kołodziejska
Marketing & Communications Manager
Marta.Kolodziejska@hillwood.com
+48 603 391 191

Manpower Group

Marek Wróbel
Commercial Director
+48 602 351 913
Marek.Wrobel@pl.manpowergroup.com

