

Logistika: český premiant, nadějně vyhlídky a Amazon



Author: Petr Bým | Published: 26.02.2014

„Oni musí šířit pozitivní náladu, to je také jejich úkol!“ - bránil jeden známý developer konzultační společnosti, jako je Cushman & Wakefield, před kritikou, že recesi, respektive krizi na sklonku minulé dekády nijak neavizovaly. Nicméně se zdá, že slova F. Hlobila v tomto případě určitě nemají jen toto pozadí, ale odpovídají skutečnému stavu věcí. Logistika dnes v celé Evropě doslova „frčí“, což platí v zásadě i pro postkomunistický prostor - a obzvláště pro Česko, kde loni výstavba nových kapacit meziročně vzrostla o 170 %.

Společné kořeny, různá atraktivita

Analytici Cushman & Wakefield pro ilustraci aktuálních poměrů v logistice zvolili ve své poslední studii širší záběr. Jejich statistiky sledují celý středoevropský region, konkrétně ČR, SR, Polsko, Maďarsko a trochu překvapivě i Rumunsko (dále CE-5).

Tento „soubor“ lze pěkně názorně srovnávat s Německem: pro 81 milionů německých konzumentů je k dispozici celkem 21 mil. čtverečních metrů „industrálu“, jak říkají lidé z oboru, což koresponduje s 84 mil. obyvatel CE-5 a také místními 17 mil. čtverečních metrů logistických kapacit. Dobře srovnatelný, tj. nijak zvláště nerovnoměrný, je i objem výstavby: v CE-5 se loni postavilo takřka 700 tis. čtverečních metrů nových kapacit (to představuje investice ve výši 330 mil. eur), pro Německo výstavbu odborníci odhadují na zhruba 500 - 600 tisíc metrů.

Monitoring celého regionu má nepochybně smysl, logistika je ze všech segmentů developmentu nejvíce internacionální, trochu podrobnější pohled na jednotlivé země ale celkem jasně vypovídá o dosti různých kvalitách jejich trhů. Nová výstavba je v zásadě záležitostí Polska a Česka, jimž ještě trochu sekunduje Slovensko (v roce 2013 jejich podíly činily 51- 43 - 5 %), přičemž z hlediska sjednaného pronájmu to vypadá podobně (loni 55 - 31 - 6 %, když ještě 6% podíl vykazuje Maďarsko). Je zjevné, že Česko a Polsko těží ze své - v rámci regionu - výhodnější polohy a sousedství Německa, Polsko pak ještě z velikosti svého trhu a obě země snad i z jakés takés politické stability. Česko navíc ještě ze svých výrobních tradic - zatímco u nás se prosazuje hlavně skutečný industriál, u našich severních a západních sousedů jde spíše o logistické a skladové plochy.

„Zájem o development v Česku bude v nejbližších letech posilovat i dosti nízká míra neobsazenosti. Za zdravou se obvykle považuje úroveň kolem 10 %. Tu má dnes například Polsko, ale i Rumunsko, zatímco u nás je to 6 % a na Slovensku dokonce jen 4 %,“ konstatuje F. Hlobil. Pro úplnost je třeba dodat, že v Maďarsku je nyní prázdných 22 % moderních logistických ploch. „Maďarsko zjevně doplácí na nepříznivý stav své ekonomiky,“ vysvětluje F. Hlobil, přičemž současně pro tuto relaci zpochybňuje význam geografického faktoru: „Přes deseti lety byla logistika v Česku a Maďarsku na stejné úrovni. Vývoj v obou zemích pak ale měl jiný směr.“

Znovu nabraný dech

Česká logistika po krizovém propadu už zjevně zažívá novou konjunkturu. Loni se u nás postavilo 300 tis. čtverečních metrů nových kapacit, když celková plocha industriálu dnes činí 4,5 mil. čtverečních metrů. V Polsku je to - při čtyřnásobně větším trhu - jen 8 mil. „čtverců“. Víceméně totožné jsou ale v obou zemích výnosy, tedy parametr sledovaný pečlivě hlavně investory. Tzv. prime yield dnes v Česku dosahuje 8 % a v Polsku 7,5 %, když jinde je v regionu je výrazně vyšší (např. 9,50 % v Rumunsku nebo 9,25 % v Maďarsku). Pomalejší návratnost, ale mizivé riziko - to je řeč, kterou investoři rádi slyší a kterou logistika česká i polská dnes mluví. Diferencované poměry v regionu, byť jistě i jako dopad různé teritoriální polohy, koneckonců výmluvně ilustruje i rozmístění logistických kapacit společnosti DHL: u nás disponuje celkem 420 tis. čtverečních metrů, zatímco v Polsku a na Slovensku je to 136, resp. 151 tisíc.

Další velevýznamný logistický klient - Amazon - ovšem v Polsku má už v současnosti k dispozici 300 tis. čtverečních metrů, zatímco u nás se teprve jedná o dvou areálech s výměrou 200 tisíc metrů. Přitom současným motorem logistiky jsou právě internetoví obchodníci a spolu s nimi logistické firmy. (A jako třetí vzadu je to ve středoevropském regionu ještě automobilový průmysl - další argument pro lokalizaci logistických kapacit na území Česka.) Především internet a automobily stojí za rekordními pronájmy roku 2013 - přitom z už zmíněných 4 mil. metrů čtverečních (což ve finančním vyjádření znamená závazek nájemců ve výši 1 mld. eur) tvoří pětinu nové kapacity.

Málo vyvolených

„Pitomost!“ - tak výrazivem sobě vlastním ohodnotil rezistenci brněnské samosprávy vůči projektu Amazonu prezident Miloš Zeman. Nejspíš i to - spolu s často protřásanou ztrátou možná dvou až tří tisíců pracovních míst - Brňáky trochu vyděsilo a tak se snaží dále hledat cestu k dohodě s investorem. Právě na dnešek brněnská radnice svolala mimořádné zasedání zastupitelstva města. Zájem trvá i na straně společnosti CTP, která má areál postavit, ovšem trochu nejasný je postoj samotného klienta, tedy Amazonu. Ten sice v přípražské Dobrovízi pořídil lépe, tamní úřady po vzrušené diskusi nakonec výstavbu areálu v zásadě schválily, ale není tak úplně zřejmé, jestli obě lokální větve projektu, tedy brněnskou a pražskou, bude management Amazonu ochoten vnímat separátně.

Naproti tomu celkem nepochybný se zdát být závěr, že i bez Amazonu má český logistický development v nejbližším čase dosti nadějně vyhlídky. Pravda, přímo těšit se z nich budou jen nemnozí: logistický trh je v Česku hodně koncentrovaný a v zásadě ho ovládá několik málo společností (jde hlavně o firmy Prologis, Panattoni, VGP, CTP, Segro a Goodman). Investorům to ale vyhovuje. „Zájem projevují hlavně penzijní fondy. Vzhledem k poměrně pomalé návratnosti tohoto typu realitních investic a také značné mase kapitálu, kterou disponují, ale preferují skutečně velké akvizice,“ konstatuje Ferdinand Hlobil. Je přitom nabíledni, že realizace magazáky pro Amazon by kapacity a hlavně renomé české logistiky zvýšily nejen u investorů.

