

Narazí industriálny trh na svoje limity?



Author: Juraj Púchlo | Published: 25.04.2016

Rekordný industriálny double

Moderátor diskusného panelu Tomáš Ostatník z oddelenia industriálnych nehnuteľností CBRE, s.r.o. v úvode na údajoch z analýz spoločnosti CBRE demonštroval, že na Slovensku sme v minulom roku zažili rekordný rok. Ak od roku 2010 doteraz pribúdala vždy násobok plochy, minulý rok to bol „double“, dvojnásobok nájomnej aktivity oproti roku 2014, teda celkovo sa za rok 2015 dokončilo 400 000 m² moderných logistických plôch. Podobná aktivita nebola zaznamenaná od roku 2005. T. Ostatník takisto ukázal na čísla ako sa rozširovali automobilky prítomné na Slovensku od ich príchodu do dnešných dní pričom skonštatoval, že nerástli nijako markantne. Automobilka KIA dokonca využila už stojace nehnuteľnosti a postavala si vlastné objekty.

Jaguar Land Rover pobláznil trh

Očakávanou otázkou na zúčastnených panelistov počas REM bolo to, aký dopad bude mať na ďalší rozvoj odvetvia najväčšia investícia v Európskej únii za posledných 7 rokov, teda príchod automobilky Jaguar Land Rover, ktorá zaberie plochu približne 300 000 m². Ján Rybárik, ktorý je v Slovenskej agentúre pre rozvoj investícií a obchodu (SARIO) zodpovedný za prvotný kontakt s zahraničnými investormi uviedol, že ak spoločnosti a developeri nezačali rokovania a prípravy dnes, kvôli zdĺhavému procesu prípravy územia a výstavby zrejme spustenie výroby Jaguar Land Rover nestihnú. Roman Stoličný, generálny riaditeľ a člen predstavenstva DACHSER Slovakia a.s. skonštatoval, že ani po príchode iných automobiliek extrémny rozvoj logistiky v oblasti nezaznamenali. Jaguar však môže mať inú politiku, určite najprv optimalizujú svoje procesy a po prekročení výrobných kapacít budú zvažovať ďalšie investície. Peter Jánoší, riaditeľ spoločnosti P3 Slovensko doplnil, že investícia Jaguaru je v mnohých ohľadoch iná, ako bola pri predchádzajúcich automobilkách. V prvom rade využívajú infraštruktúru a už existujúce synergie v danej lokalite, napr. v oblasti HR alebo subdodávateľov, ktorí sú už etablovaní a dodávajú pre viacero automobiliek. Vysoký nárast dopytu po logistických nehnuteľnostiach pre subdodávateľov nemožno očakávať: „V každom prípade súčasná situácia nahráva špekulatívnej výstavbe, pri nových projektoch dosahuje úroveň až 50 %. Neobsadenosť je najnižšia za posledné roky, 3-4 % a je veľmi málo priestorov hneď k dispozícii.“

Paradox dokončenej diaľnice

O termíne dokončenia diaľnice do Košíc kolujú legendy a sarkastické vtipy. Vraj keď sa autostráda dokončí, tak sa bude letopočet odrátavať „pred diaľnicou“ a „po diaľnici“. Spíkri industriálneho panelu sa zhodli na tom, že dobudovanie diaľnice smerom na východ krajiny by pomohlo len regionálne a importu. Paradoxom dostavby diaľnice je aj fakt, že po jej dokončení nebude naďalej potrebné budovať logistické parky na východe, keďže tento bude v rozumnom časovom horizonte dostupný zo západu Slovenska. Každý tranzitný bod totiž zvyšuje náklady predlžuje dodacie časy a podobne. Západ Slovenska má výbornú spádovú oblasť pre Čechy, Rakúsko, Maďarsko, časť Poľska a krajiny Balkánu. Ukrajina je v súčasnosti destabilizovaná, juhovýchodné Poľsko, Maďarsko a Rumunsko sú viac-menej poľnohospodárske a nie industriálne oblasti. Opäť zvíťazí tvrdá ekonomická kalkulácia, ktorá je pre industriálny trh viac ako charakteristická. P. Jánoši podotkol, že centrálna „XXL“ HUBy zostanú v západných oblastiach a východné Slovensko zatiaľ nemá potenciál byť premostením ďalej na východ. Skôr vidí priestor pre opačný pohyb tovaru. Panelisti spomenuli aj príklady štátnych stimulov do oblastí, ktoré dnes disponujú nevyužitými kapacitami. Pripravený priemyselný park, hoci aj s podporou eurofondov nič neznamená, ak je príliš vzdialený od centra diania. Úlohu hrá i dostatok kvalifikovanej pracovnej sily. R. Stoličný spomenul ako negatívny prípad Rimavskú Sobotu. Podľa ŠÚ SR v okresoch Rimavská Sobota a Revúca, je viac ako 2 roky bez práce viac ako 15 % ekonomicky aktívneho obyvateľstva. Viac ako 10 % obyvateľstva v týchto okresoch nemá prácu dokonca viac ako 4 roky. Investori vyžadujú zvyšujúcu sa kvalitu služieb, dopravy, ale pri stále nižších nákladoch na prevádzku a pracovnú silu. Kritickým rokom bude rok 2018, kedy spustí svoju výrobu automobilka Jaguar Land Rover a ukáže sa, či celý boom mali na svedomí iba sektor automotive a jeho subdodávatelia alebo či pribudnú aj firmy z iných segmentov.

E-commerce smeruje k jednote

Kto sú budúci ťahúni dopytu po industriálnych nehnuteľnostiach? Na Slovensku to určite je priemysel, najmä automotive, ako najväčší zamestnávateľ. Silnie však aj dopyt zo strany e-commerce. Obchod a služby sú pritom u nás druhým najvýznamnejším zamestnávateľom. 68 % respondentov uviedlo, že vôbec najväčší vplyv na ich podnikanie majú v súčasnosti zmeny v dopyte zákazníkov. Pričom v sektore obchodu je vplyv celkovej dostupnosti ponúkaných tovarov a služieb je zásadný (45 %). Ukázal to prieskum IFS realizovaný v 12 krajinách, ktorého sa zúčastnilo viac ako 1 000 respondentov hlavne IT pracovníkov s rozhodovacou právomocou, ktorí pôsobia v odvetví priemyselnej výroby, v oblasti realizácie dodávok investičných celkov a v stavebníctve alebo maloobchodnom predaji. Dôležitosť jednoduchšej a rýchlejšej dostupnosti dokazuje napríklad aj spustenie nových logistických centier dvoch top hráčov v e-commerce Alza.sk (približne 24 000 m²) a Hej.sk (6 000 m²) na sklonku minulého roka. Význam e-commerce bude ešte narastať, nakoľko Európska komisia sa legislatívne snaží harmonizovať prostredie v členských štátoch tak, aby dosiahla jednotný digitálny trh (Digital Single Market) do roku 2020. Upravuje napríklad DPH, sprísňuje ochranu osobných údajov na webe, ruší roamingové poplatky, skresáva doručovateľské poplatky, či zrýchľuje mobilný internet. Cieľom je vytvorenie prostredia, kde by mal byť e-commerce v celej EÚ rovnako jednoduchý.

Limity industriálneho trhu

J. Rybárik poznamenal, že Jaguar Land Rover je vynikajúca referencia, ktorá pritiahne pozornosť aj ďalších investorov. J. Futrikanič doplnil, že i banky sú naklonené financovaniu logistiky, doteraz investovali skôr do administratívnych a rezidenčných projektov. Pre pokračujúci rozmach logistiky a stavby industriálnych nehnuteľností môže byť však limitom domáca legislatíva, najmä v podobe zníženia stimulov, zvýšenia daní a odvodov a rôznych iných obštrukcií pre investorov. Slovensko môže oslabiť svoju konkurencieschopnosť napríklad v porovnaní s Ukrajinou, Poľskom alebo Maďarskom, ale už aj s Rumunskom a Bulharskom. P. Jánoši pripomenul, že už teraz je Slovensko na hrane možností vďaka obmedzenej dostupnosti pozemkov alebo cenám prenájmov. Potenciál spíkri vidia napríklad v „zelených“ budovách či v priemysle 4.0. Podľa štúdie Deloitte, ktorá prebehla medzi 80 vedúcimi pracovníkmi z

automotive v 6 krajinách, medzi tri najväčšie nevýhody krajín strednej Európy patria nízka spoľahlivosť právneho systému, zaostalé školstvo a nedostatky v dopravnej infraštruktúre. Naopak medzi plusy zaradili respondenti mzdové náklady, dostupnosť kvalifikovanej pracovnej sily a daňový režim. Tu opäť môže byť nápomocný štát, ktorý by mal prehodnotiť systém školstva a odbornej prípravy ľudských zdrojov pre budúcich potenciálnych investorov. Napríklad aj v spolupráci s nimi systémom duálneho vzdelávania.

25.04.2016 08:38, Juraj Púchlo