

# AUTOMOTIVE

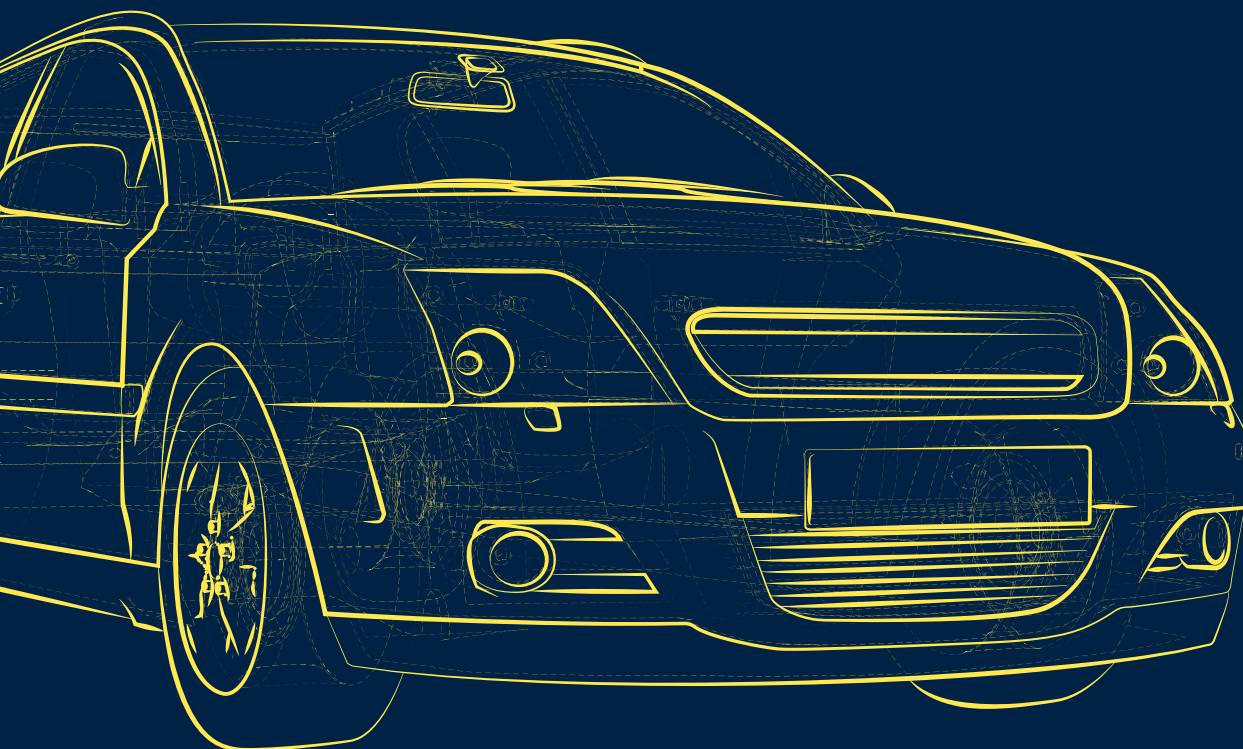
---

**Analiza rynku nieruchomości  
magazynowych i przemysłowych  
dla sektora motoryzacyjnego**

---



**WAREHOUSE  
MARKET.PL**  
BY SAVILLS



# SPIS TREŚCI

**4-5**

I: Wstęp

**6-11**

II: Analiza polskiego rynku produkcji i dystrybucji części samochodowych

**12-17**

III: Analiza polskiego rynku nieruchomości magazynowych i przemysłowych

**18-19**

IV: Poradnik

**20-23**

V: Przykłady projektów deweloperskich

**24-25**

VI: Trendy na świecie

**26**

VII: Kontakt

MAJ 2018

autor raportu:



partner merytoryczny:







## WSTĘP

Szanowni Państwo,

Prawie co dziesiąta osoba pracująca w przemyśle zatrudniona jest w sektorze motoryzacyjnym. W 2017 r. wyprodukowano w Polsce prawie tyle samochodów osobowych, ile wynosi liczba mieszkańców Poznania. Co więcej, w tym samym czasie liczba opon do tego rodzaju pojazdów, która powstała nad Wisłą, była równa populacji dorosłych mieszkańców całego kraju.

W Polsce swoje fabryki posiadają czołowi producenci części motoryzacyjnych. W sumie ok. 900 firm produkcyjnych z tego sektora zatrudnia w naszym kraju blisko 150 000 osób. Niezwykle ważnym elementem rynku motoryzacyjnego są również dystrybutorzy części. Średnio w każdym województwie znajduje się ok. 66 punktów ich hurtowej sprzedaży, a asortyment największych dystrybutorów sięga nawet 250 000 sztuk różnego rodzaju podzespołów.

Na końcu tego łańcucha znajduje się klient. Każdy z nas odwiedzając warsztat samochodowy oczekuje jak najkrótszego czasu naprawy. Oznacza to, że części zamienne zamówione przez mechanika w godzinach wieczornych mają być u niego dostępne już o szóstej rano kolejnego dnia. Nikt nie chce też czekać zbyt długo na nowe auto ani za nie przepłacać, dlatego również konsumenci samochodowe preferują dostawy w systemie *just-in-time* nie dopuszczając do sytuacji wstrzymania linii produkcyjnej lub niepotrzebnego i kosztownego magazynowania nadmiaru towaru.

Na tak skonstruowanym rynku rośnie znaczenie procesów logistycznych i profesjonalnego zaplecza do jego obsługi. Nieruchomości magazynowe i przemysłowe w Polsce notują rekordowe wyniki zarówno po stronie podaży, jak i popytu. Ogromny wpływ na to ma m.in. rozwój sektora e-commerce,

ale niebagatelna w tym również zasługa branży motoryzacyjnej, która od zawsze stanowiła jeden z fundamentów polskiej gospodarki.

Rynek motoryzacyjny oraz rynek nieruchomości są bliskie konsumentom. Każdy z nas korzysta na co dzień z samochodów i budynków, i przynajmniej raz widział na własne oczy część zamienną do auta, fabrykę lub magazyn. Rzadko kto jednak zastanawia się, jak oba z tych rynków funkcjonują w praktyce. Raport *Automotive: Analiza rynku nieruchomości magazynowych i przemysłowych dla sektora motoryzacyjnego* powstał właśnie w celu umożliwienia lepszego zrozumienia tych branż i możliwości, jakie oferuje rynek na styku obu sektorów.

Wierzę, że nasza publikacja będzie inspiracją do przełożenia wiedzy w niej zawartej na możliwość wprowadzenia usprawnień w Państwa procesach logistycznych, w tym weryfikacji efektywności obecnie wykorzystywanej lokalizacji magazynowej i produkcyjnej.

Zapraszam do zapoznania się z raportem i życzę miłej lektury!

*Wojciech Zoń*



**Wojciech Zoń**  
dyrektor działu powierzchni  
magazynowych i przemysłowych  
Savills



## ROZDZIAŁ II

# ANALIZA POLSKIEGO RYNKU PRODUKCJI I DYSTRYBUCJI CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH



### AKUMULATORY, ELEKTRONIKA I ELEKTRYKA:

- Exide Technologies
- ZAP Sznajder Batterien
- Kimball Electronics Poland
- Lear Corporation Poland
- Leoni Kabel Polska
- SE Bordnetze Polska
- Philips
- Autopart
- Iskra
- Janmor
- Remy Automotive



### ELEMENTY SILNIKA I FILTRY

- Mahle Polska
- Federal-Mogul
- NGK Ceramics Polska
- Filtron
- Valeo
- SKF
- Hengst
- Gates
- BorgWarner
- Asso
- Exmot
- Mann+Hummel
- Delphi
- Wuzetem
- Caffaro



### OŚWIETLENIE

- Valeo
- Wesem
- Magneti Marelli



### UKŁAD HAMULCOWY

- Brembo
- Tomex
- Lumag
- Bosch
- Przedsiębiorstwo WP
- Kampol
- Linex



### SZYBY

- NordGlass
- Pilkington Automotive Poland
- Saint-Gobain Sekurit



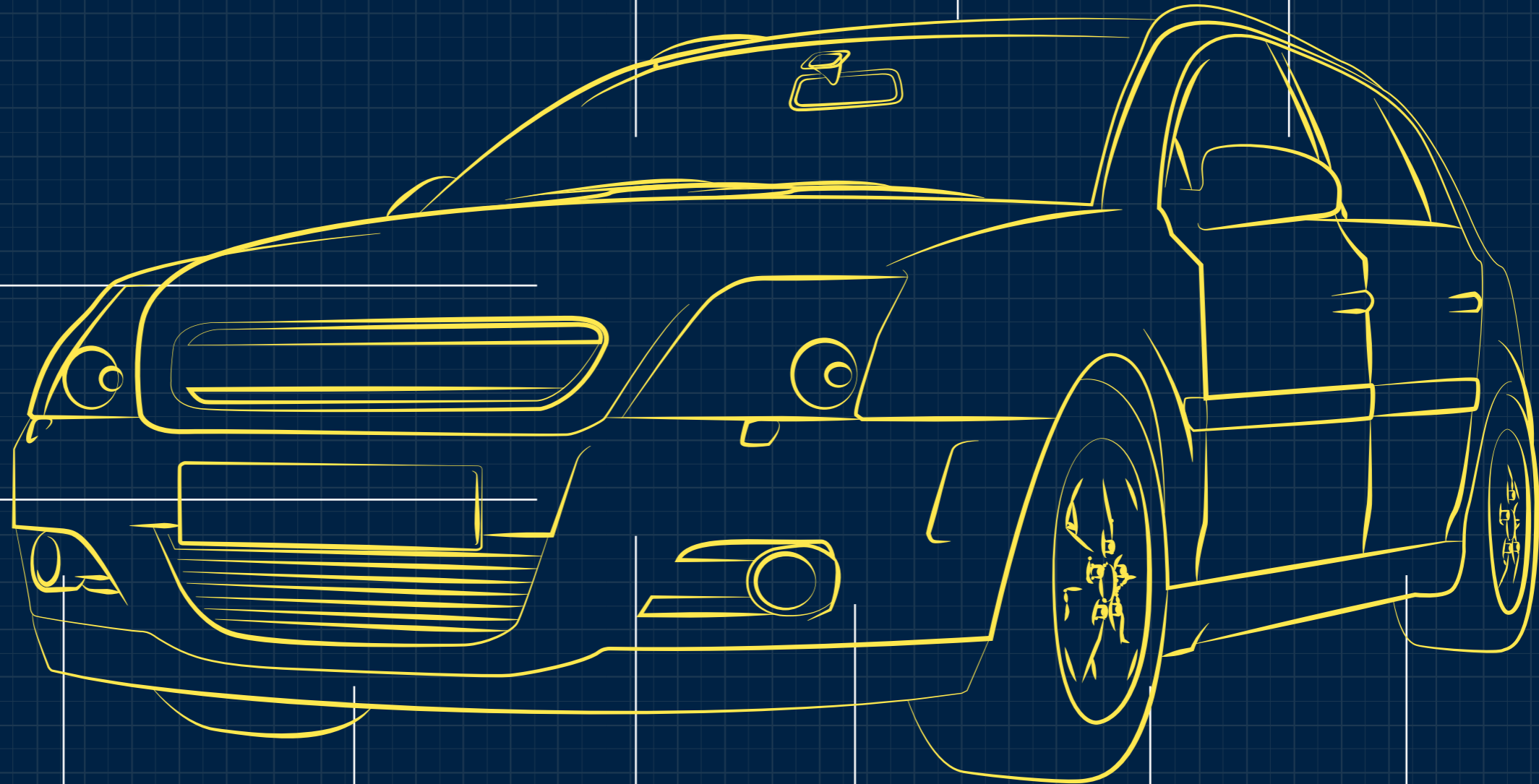
### NADWOZIE

- Delfo Polska
- Gestamp
- Gedia Poland
- Kirchhoff Polska
- Magna Automotive Poland
- Florimex



### WNĘTRZE

- Boryszew
- Faurecia Automotive Polska
- Adient Seating Poland
- Sitech
- Magna Automotive Poland
- Kongsberg Automotive
- Groclin
- Lear Corporation Poland



### UKŁAD KIEROWNICZY I ZAWIESZENIE:

- Tenneco
- Nexteer Automotive
- ZF TRW
- Delphi Technologies
- Magna Automotive Poland
- NSK Polska
- Hutchinson
- Tedgum



### OPONY I FELGI

- Michelin
- Bridgestone
- Firma Oponiarska Dębica
- Uniwheels Production
- Ronal Polska



### UKŁAD WYDECHOWY

- Tenneco
- Asmet

## DWIE TWARZE PRZEMYSŁU MOTORYZACYJNEGO

**Droga, jaką przebywa część motoryzacyjna zanim trafi do klienta jako samodzielna część lub komponent samochodu, dla wielu może okazać się zaskakująca.**

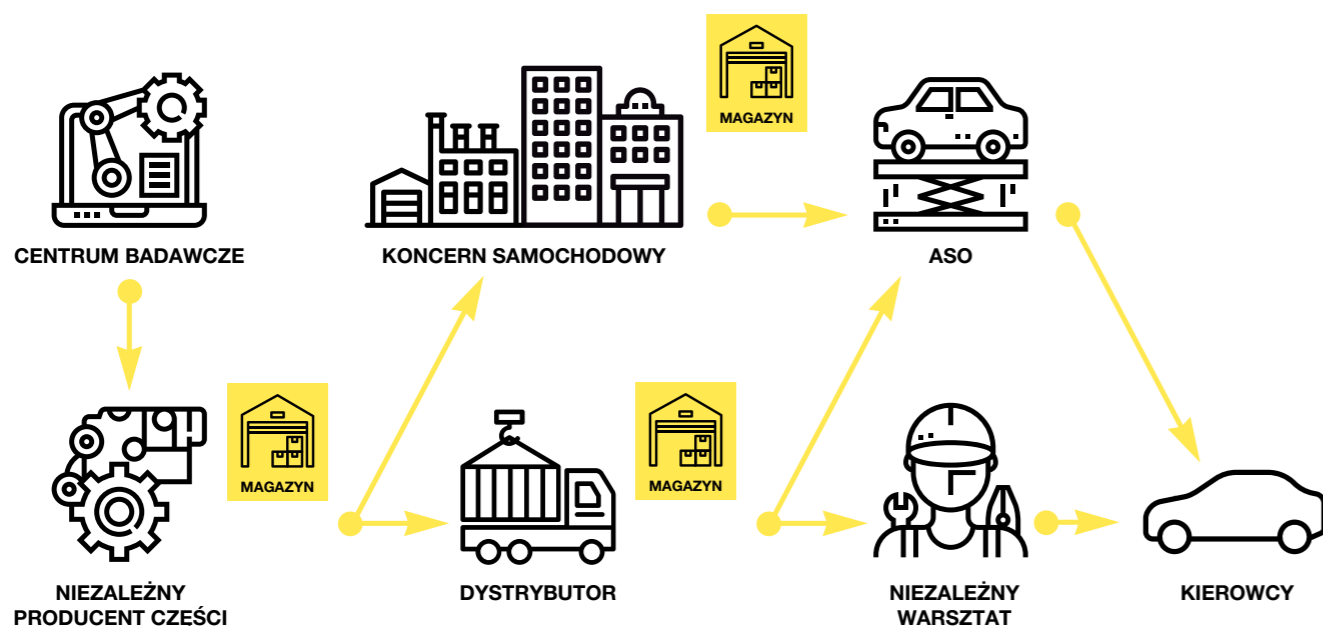
Wśród użytkowników aut istnieje błędne wyobrażenie, że to producenci samochodów są pierwotnym źródłem zaopatrzenia rynku w części. Nic bardziej mylnego.

Części motoryzacyjne projektowane są w centrach badawczych należących do producentów części. Tam właśnie powstają takie rewolucyjne technologie jak ABS czy ESP, które następnie stają się

### Produkcja części

Motoryzacja to jedna z najbardziej dynamicznie rozwijających się branż w Polsce. Wyraźną dominację zaczyna zdobywać produkcja części i akcesoriów motoryzacyjnych, których wartość produkcji już od siedmiu lat co roku przekracza wartość produkcji samochodów.

### Schemat funkcjonowania przemysłu motoryzacyjnego



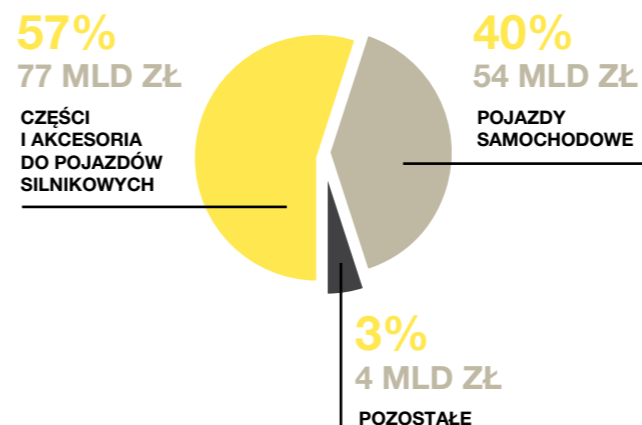
źródło: SDCM

standardem we wszystkich nowych samochodach. Producenci części dostarczają swoje wyroby zarówno producentom aut, jak i niezależnym dystrybutorom części. W związku z tym nowy samochód składa się w 80% z części pochodzących od niezależnych producentów części, a w 20% produkowanych bezpośrednio przez producentów samochodowych.

Takie proporcje rzucają zupełnie nowe światło na branżę motoryzacyjną i pokazują olbrzymie perspektywy dla firm specjalizujących się w budowie lub wynajmie hal produkcyjnych i magazynowych.

Według Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu (PAIH, 2015 r.) w Polsce działa ponad 900 producentów części motoryzacyjnych, z czego ok. 300 stanowią podmioty z udziałem kapitału zagranicznego. Najsilniejszą grupę stanowi 100 firm produkujących części i akcesoria do pojazdów z zatrudnieniem powyżej 250 osób. Liczby te wskazują z jednej strony na aktywność polskich firm, z drugiej natomiast dowodzą atrakcyjności inwestycyjnej naszego kraju. W Polsce fabryki posiadają czołowi światowi producenci części motoryzacyjnych tacy jak np.: Brembo, Delphi, Valeo, Federal-Mogul, Mahle, ZF TRW, ale również wielu krajowych producentów jak np. Wuzetem, Asmet czy Lumag.

Wartość produkcji sprzedanej w 2016 r.



źródło: GUS

### Eksport

Znaczna część produkcji branży motoryzacyjnej w Polsce jest kierowana na eksport. Udział części i akcesoriów w ogólnym eksporcie branży stanowi ponad 33% i jest tylko nieznacznie mniejszy od eksportu pojazdów samochodowych (osobowych i towarowo-osobowych). Dynamiczny wzrost eksportu części motoryzacyjnych generuje potrzebę inwestycji w hale produkcyjne i magazynowe w Polsce.

W 2016 r. wartość produkcji sprzedanej części motoryzacyjnych wyniosła 77 mld zł. Firmy z sektora tworzą około 147 000 miejsc pracy, dynamicznie się rozwijają, a ich roczny wzrost produkcji wynosi 10%. W 2016 r. wartość części wyprodukowanych w Polsce na potrzeby eksportu wyniosła 12 mld dolarów. Niemcy, największy eksporter na świecie, w tym czasie wyeksportował części o wartości 60 mld dolarów, odpowiadając za ok 16% światowego eksportu w branży motoryzacyjnej.

Największymi rynkami zbytu dla rodzimych wytwórców są w UE Niemcy (42% udziału), Czechy (9%), Wielka Brytania i Francja (po 6%), Słowacja i Włochy (po 5%). O konkurencyjności naszego przemysłu motoryzacyjnego decydować będzie zaangażowanie w rewolucję określaną jako *Przemysł 4.0*. To połączenie świata informacji ze światem urządzeń i maszyn, które umożliwi szybszą produkcję krótkich serii, wzrost efektywności fabryk i redukcję kosztów.

### Badania i rozwój

Motoryzacja należy do jednej z najbardziej innowacyjnych gałęzi gospodarki. Centra badawcze niezależnych producentów części imponują skalą swoich projektów. Prowadzą one prace



**Alfred Franke**  
prezes Stowarzyszenia  
Dystrybutorów i Producentów  
Części Motoryzacyjnych

Nowy samochód składa się w 80% z części pochodzących od niezależnych producentów, a w 20% z tych, które wytwarzane są bezpośrednio przez koncerny samochodowe. Taka struktura rynku wymaga odpowiedniego zaplecza logistycznego i tworzy wspaniałe perspektywy dla rynku nieruchomości magazynowych i produkcyjnych.

zarówno na użytek własny, jak również zewnętrznych klientów. To właśnie niezależni producenci części, konkurując na rynku, inwestują aż od 5 do 10% własnych przychodów w prace projektowe i rozwój nowych technologii, będąc bezpośrednimi autorami zmian i postępu w motoryzacji. Szacunkowo roczne inwestycje w innowacje w sektorze to co najmniej 1 mld euro.

### Produkcja części samochodowych

UE	FIRM	PL
3000		900
5 000 000	MIEJSC PRACY	147 000

źródło: CLEPA, GUS, SDCM

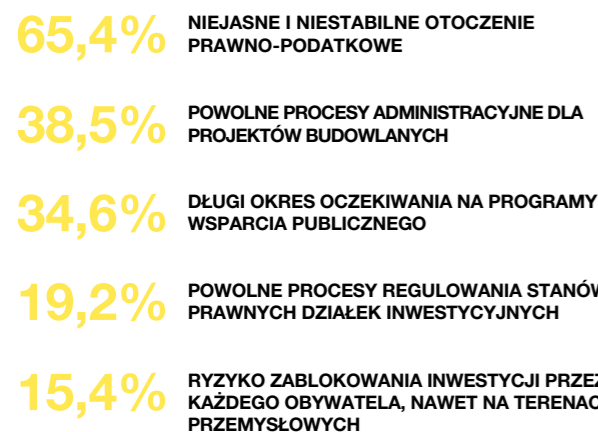


## Największe wyzwania producentów

Co ciekawe jako główne wyzwania producentów części motoryzacyjnych coraz częściej pojawiają się sprawy dotyczące ich rozwoju w kwestii inwestycji w obiekty budowlane. Badania przeprowadzone przez agencję badawczą Smartscope i firmę MotoFocus wykazują, że aż 38,5% przedstawicieli fabryk produkujących części motoryzacyjne jako główny problem wskazują na powolne procesy administracyjne dla projektów budowlanych. Inny ważny problem to sprawy dotyczące regulowania stanów prawnych działek – kwestia ta dotyka aż 19,2% producentów.

Zatem firma, która znajdzie sposób na odciążenia producentów części w tych aspektach może okazać się bardzo pożądaną, tym bardziej, że sondaż przeprowadzony przez firmę MotoFocus wśród producentów, wyraźnie pokazuje, iż plany inwestycyjne związane z rozbudową powierzchni hal produkcyjnych i magazynowych obejmuje aż ¾ firm z tego sektora.

## SONDA: Wskaż dwa główne problemy utrudniające rozwój fabryk części motoryzacyjnych w Polsce



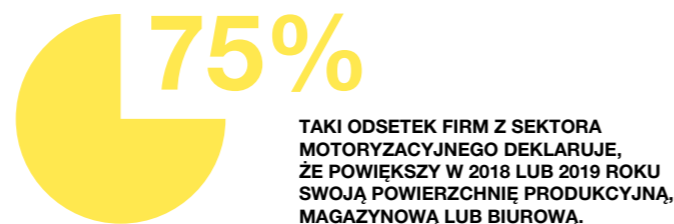
źródło: Smartscope, MotoFocus

## Dystrybucja części

Polscy dystrybutorzy części motoryzacyjnych tworzą blisko 30 000 miejsc pracy w kilkudziesięciu centrach dystrybucji. Są to zazwyczaj obiekty między 10 000 mkw. a 40 000 mkw.

Dystrybutorzy działający na naszym rynku mają bardzo wysoko ustawioną poprzeczkę ze względu na wysokie wymagania

odbiorców. Z jednej strony warsztaty oczekują dostępności i natychmiastowej dostawy wysokiej jakości części, ale z drugiej żądają niskich cen. Dlatego firmy dystrybucyjne muszą utrzymywać bardzo szeroki i zróżnicowany asortyment części wymagający olbrzymich inwestycji finansowych oraz powierzchni magazynowych.



źródło: MotoFocus

## Struktura rynku

Dystrybucja części motoryzacyjnych w Polsce odbywa się wielokanałowo. Do finalnego klienta części zamienne mogą trafiać z różnych źródeł: bezpośrednio od dystrybutora, za pośrednictwem filii lub sklepu (również internetowego) jak i oczywiście poprzez warsztaty samochodowe.

Ponad 83% zakupów części realizowanych jest z udziałem warsztatów. Średnio w Polsce na jedno województwo przypada niemal 66 punktów hurtowej sprzedaży części. Najwięcej punktów dystrybutorskich zlokalizowanych jest w województwach mazowieckim, śląskim oraz dolnośląskim.

Jako największe wyzwania dystrybutorzy części wskazują wojny cenowe i brak personelu. Zaraz za nimi, jako trzecią pod względem ważności, wskazują logistykę.



źródło: SDCM

## Logistyka

Zarówno dystrybutorzy części motoryzacyjnych, jak i producenci coraz częściej inwestują w specjalistyczne oprogramowania, które gwarantują natychmiastowy dostęp do pełnej informacji,

np. dotyczącej zaopatrzenia magazynu, w każdej chwili i w każdym punkcie w kraju. Jest to niezwykle istotne ze względu na szeroki asortyment towarów, jaki musi być utrzymywany w magazynach, sięgający 100 000 rodzajów części zamiennych, a w przypadku największych firm nawet 250 000, w liczbie proporcjonalnej do popularności danej części. Inwestycje takich firm dotyczą również budowy hal magazynowych i ich wynajmu w centrach logistycznych, stwarzając nowe miejsca pracy.

Łączna powierzchnia centralnych magazynów wykorzystywanych przez kluczowych dystrybutorów części w Polsce wynosi 660 000 mkw. Odpowiada to powierzchni pięciu Pałaców Kultury i Nauki – taka jest skala niezależnego rynku dystrybucji w Polsce.

Niezależny sektor produkcji i dystrybucji części zamiennych ze względu na swoją specyfikę współpracuje również z firmami logistycznymi. W skali tylko jednego miesiąca niezależni dystrybutorzy własnym transportem lub poprzez operatorów logistycznych dostarczają ponad 16 mln sztuk części zamiennych. Oznacza to, że każdego dnia do warsztatów i sklepów motoryzacyjnych w Polsce trafia 640 000 sztuk części. Dystrybutorzy zabiegając o głównego klienta jakim jest warsztat i walcząc z konkurencją muszą jak największy asortyment części oferować w każdym miejscu Polski, co oznacza, że muszą posiadać magazyny zlokalizowane w całym kraju.

## Podsumowanie

Starając się odpowiedzieć na pytanie, jak długo należy oczekiwać tak dynamicznego rozwoju rynku producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych, warto wziąć pod uwagę, że firmy te rozwijają się nie tylko wraz ze wzrostem rodzimego rynku, ale, co bardzo ważne, również dzięki eksportowi. Popyt na części produkowane w Polsce, ze względu na ich korzystną relację jakości do ceny, jest bardzo duży, podobnie jak potencjał rozwoju rynku. Dystrybutorzy części motoryzacyjnych, w miarę wzrostu popytu na rynkach eksportowych, rozwijają centralne magazyny w celu skutecznego zaopatrzenia klientów.

Natomiast najbardziej znaczące trendy w przemyśle i na rynku motoryzacyjnym wyznaczają kierunki kolejnych inwestycji. Z jednej strony będą to nakłady finansowe w centra badawczo-rozwojowe. W tym zakresie można wskazać inwestycje w kierunku poszukiwania nowych rodzajów zaawansowanych materiałów do produkcji części

i komponentów samochodowych, jak również w obszarze elektromobilności oraz rozwiązań telematycznych. Z drugiej strony będą to inwestycje związane z wdrażaniem rozwiązań określanych jako *Przemysł 4.0*, czyli bardzo szeroko rozumianej automatyzacji wszystkich procesów produkcyjnych. Można oczekiwać, że proces ten będzie przyspieszał z powodów olbrzymich braków kadrowych w branży motoryzacyjnej.

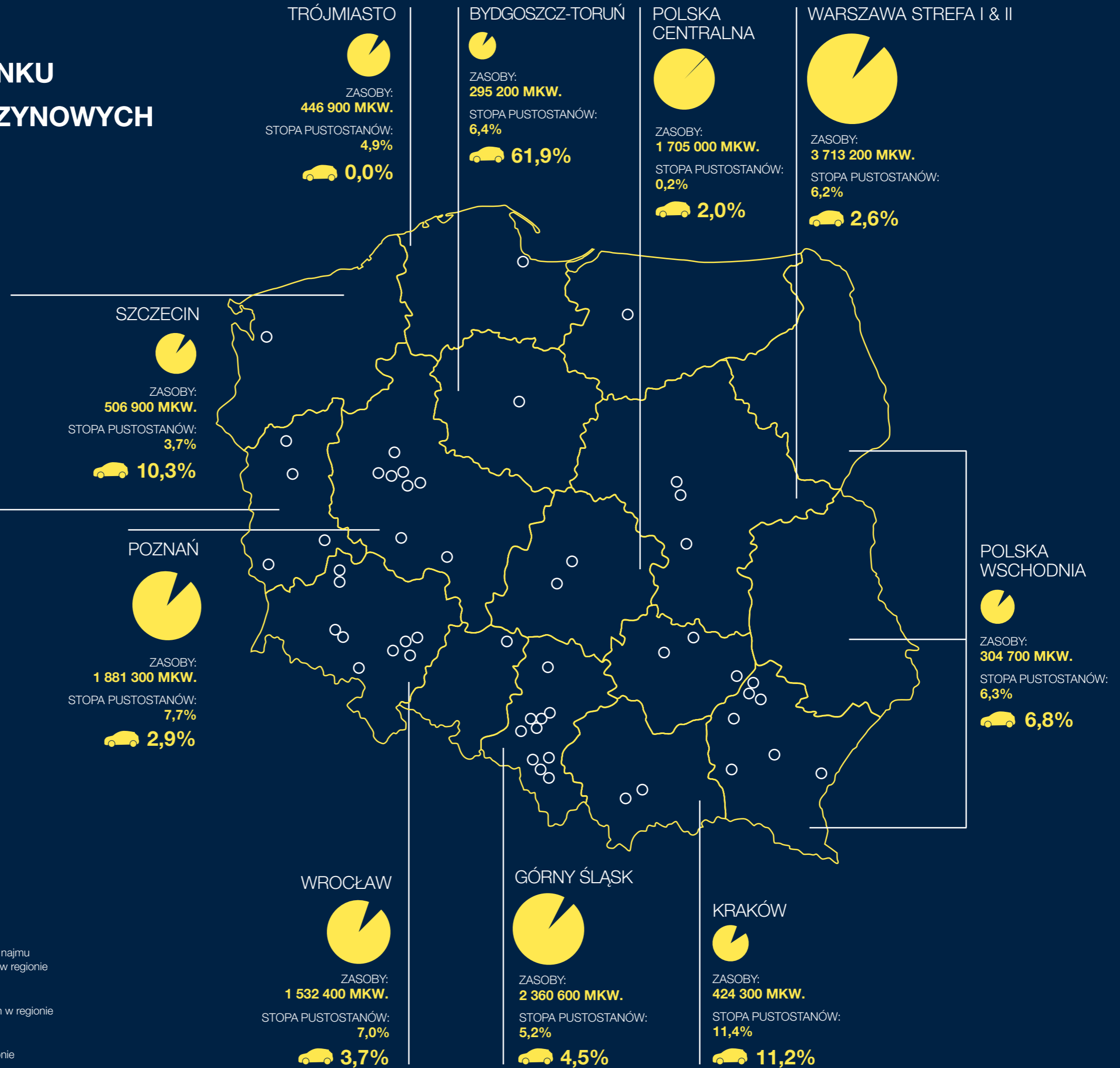
Prognozy dla rynku produkcji i dystrybucji części motoryzacyjnych i akcesoriów samochodowych są optymistyczne. Zgodnie z sondażem przeprowadzonym przez MotoFocus ponad 94% dystrybutorów i 95% producentów prognozuje dalsze znaczące wzrosty sprzedaży w 2018 roku, przy czym więcej dystrybutorów niż producentów szacuje wzrost przychodu powyżej 10%. To, w połączeniu z potrzebą rozwoju i ciągłego stosowania innowacji w branży motoryzacyjnej, otwiera wspaniałe perspektywy dla rynku nieruchomości magazynowych i produkcyjnych.

Material opracowany przez Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Samochodowych.



# ROZDZIAŁ III

## ANALIZA POLSKIEGO RYNKU NIERUCHOMOŚCI MAGAZYNOWYCH I PRZEMYSŁOWYCH



### LEGENDA:

- Udział sektora motoryzacyjnego w wolumenie transakcji najmu powierzchni magazynowych i przemysłowych w 2017 r. w regionie
- Kluczowi producenci pojazdów i części motoryzacyjnych w regionie
- Stosunek pustostanów do całkowitych zasobów w regionie



## PROFESJONALNE ZAPLECZE LOGISTYCZNE DLA MOTORYZACJI

**Branża motoryzacyjna w Polsce jest nie tylko jednym z kluczowych sektorów gospodarki, ale również jedną z najważniejszych grup najemców powierzchni magazynowych i przemysłowych.**

Motoryzacja jest drugą największą, po produkcji artykułów spożywczych, gałęzią przemysłu w Polsce. Produkcja sprzedana w sektorze na koniec 2017 r. wyniosła ponad 148 mld zł rosnąc o 7,7% rdr. i posiadając 13% udział w produkcji sprzedanej ogółem w przemyśle. Z kolei sektor nieruchomości magazynowych i przemysłowych jest liderem rynku nieruchomości komercyjnych zarówno pod względem największej ilości nowej powierzchni dostarczonej w 2017 r. jak i tej, która została w tym czasie wynajęta. Dynamiczny rozwój motoryzacji i magazynów jest ze sobą ściśle związany.

### Rozpędzony sektor motoryzacji

W pierwszych trzech kwartałach 2017 r. produkcja sprzedana w całej branży motoryzacyjnej urosła o 7,8% rdr., a o 10,8% rdr. urosła produkcja części i akcesoriów. Dla porównania wskaźnik produkcji sprzedanej całego przemysłu wzrósł w tym czasie o 5,9%.

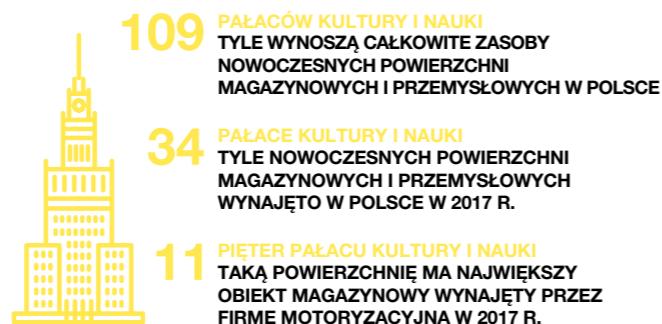
Rynek części i akcesoriów motoryzacyjnych napędzany jest przez duży import używanych samochodów z zagranicy. W 2017 r. prawie 2/3 (869 364) po raz pierwszy zarejestrowanych w Polsce aut stanowiły używane samochody sprowadzone z zagranicy. Również dane o rejestracji nowych samochodów świadczą o rozwoju branży. W latach 2008 – 2017 liczba nowych aut rosła średnio o 6% rocznie.

Przeciętne zatrudnienie w sektorze motoryzacyjnym w pierwszych trzech kwartałach 2017 r. wyniosło 187 500 osób, z czego 147 000 osób zatrudnionych było przy produkcji części i akcesoriów. Zatrudnienie w całym sektorze wzrosło o 8,3% w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku. Zatrudnienie u producentów części i akcesoriów rosło jeszcze szybciej, o 9,9% rdr. W czasie dekady liczba pracowników wśród producentów części i akcesoriów motoryzacyjnych niemal podwoiła się z 77 000 osób zatrudnionych w pierwszych trzech kwartałach 2007 r. 147 000 osób w pierwszych dziewięciu miesiącach 2017 r.

Branża motoryzacyjna jest wizytówką Polski za granicą. W pierwszych trzech kwartałach sektor ten odpowiadał za prawie 12% eksportu. Najwięcej poza granicami kraju sprzedajemy części i akcesoriów (5,6% eksportu), które

są siłą polskiej motoryzacji. W 2006 r. produkcja pojazdów mechanicznych stanowiła prawie 60% produkcji sprzedanej sektora, natomiast akcesoria i części 40%. Dekadę później proporcje odwróciły się. W przeciągu ostatnich dziesięciu lat produkcja pojazdów mechanicznych rosła średnio o 3% rocznie, podczas gdy produkcja części i akcesoriów prawie czterokrotnie szybciej (średnio o 11% rocznie).

### Powierzchnia magazynowa w Polsce



źródło: Savills

### Rekordowy rynek magazynowy

Całkowite zasoby nowoczesnych powierzchni magazynowych i przemysłowych w Polsce na koniec 2017 r. wyniosły 13,5 miliona mkw. Do głównych regionów na magazynowej mapie kraju należą Warszawa (3,7 miliona mkw.), Górny Śląsk (2,4 miliona mkw.), Poznań (1,9 miliona mkw.), Polska Centralna (1,7 miliona mkw.) oraz Wrocław (1,5 miliona mkw.).

Rynek nieruchomości magazynowych w Polsce rozwija się w rekordowym tempie. W 2017 r. w całym kraju przybyło 2,4 miliona mkw. powierzchni. Najwięcej dostarczono jej w Warszawie (465 000 mkw.). Deweloperem największego obiektu wybudowanego w zeszłym roku była firma Panattoni, która dostarczyła w Szczecinie obiekt o powierzchni 165 000 mkw. dla firmy Amazon. Deweloperzy nie zwalniają tempa, gdyż na koniec 2017 r. w budowie pozostawało ponad 1,4 miliona mkw. powierzchni.

Również popyt na powierzchnie magazynowe i przemysłowe w 2017 r. osiągnął najwyższy wynik w historii. W ciągu

### Magazyny w branży motoryzacyjnej



TAKĄ POWIERZCHNIĘ MAGAZYNOWĄ WYNAJĘŁA ŁĄCZNIE BRANŻA MOTORYZACYJNA W 2017 R.



TAKĄ POWIERZCHNIĘ MAGAZYNOWĄ W 2017 R. WYNAJĄŁ ŁĄCZNIE SEKTOR MOTORYZACYJNY NA GÓRNYM ŚLĄSKU

źródło: Savills

12 miesięcy wynajęto wówczas 4,3 miliona mkw., co oznacza wzrost o prawie 1/3 rdr. Stopa pustostanów zmniejszyła się o 30 pb. rdr i na koniec zeszłego roku wyniosła 5,4%.

### Spotkanie dwóch liderów

Firmy z branży motoryzacyjnej najczęściej decydują się na wynajem magazynów w Poznaniu, na Górnym Śląsku oraz w Polsce Zachodniej. W wyborze lokalizacji obiektu przeznaczonego dla firm motoryzacyjnych bardzo istotnym czynnikiem jest bliskość poddostawców oraz duży rynek zbytu. Ze względu na specyfikę produkcji, firmy z sektora często wybierają hale poza parkami magazynowymi, jak również chętnie lokują się w Specjalnych Strefach Ekonomicznych.

Niebagatelny udział w rekordowych wynikach na rynku nieruchomości magazynowych i przemysłowych w 2017 r. miała branża motoryzacyjna. Odpowiadała ona za około 5% popytu brutto, czyli ponad 211 000 mkw.

Najwięcej powierzchni przedstawiciele sektora wynajęli na Górnym Śląsku (36 000 mkw.; 4,5% popytu brutto w strefie),

### Tabela: Największe transakcje najmu zawarte przez firmy motoryzacyjne w 2017 r.

NAJEMCA	OBIEKT	DEWELOPER	REGION	POWIERZCHNIA (MKW.)
BMW	BTS BMW Świecko	Goodman	Polska Zachodnia	32 000
Kongsberg	BTS Kongsberg Brześć	Panattoni	Bydgoszcz i Toruń	19 300
Autodoc	Panattoni Park Szczecin	Panattoni	Szczecin	15 800
International Automotive Components	CTPark Opole	CTP Invest	Pozostałe (Opole)	13 100
ILS	Goodman Sosnowiec Logisitos Center	Goodman	Górny Śląsk	12 200
AUTO-GUM	7R Park Kraków	7R	Kraków	12 000
Kongsberg	BTS Kongsberg Kolutzki	Panattoni	Polska Centralna	10 700

źródło: Savills

savills



**Wioleta Wojtczak**

dyrektorka działu badań i analiz, Savills

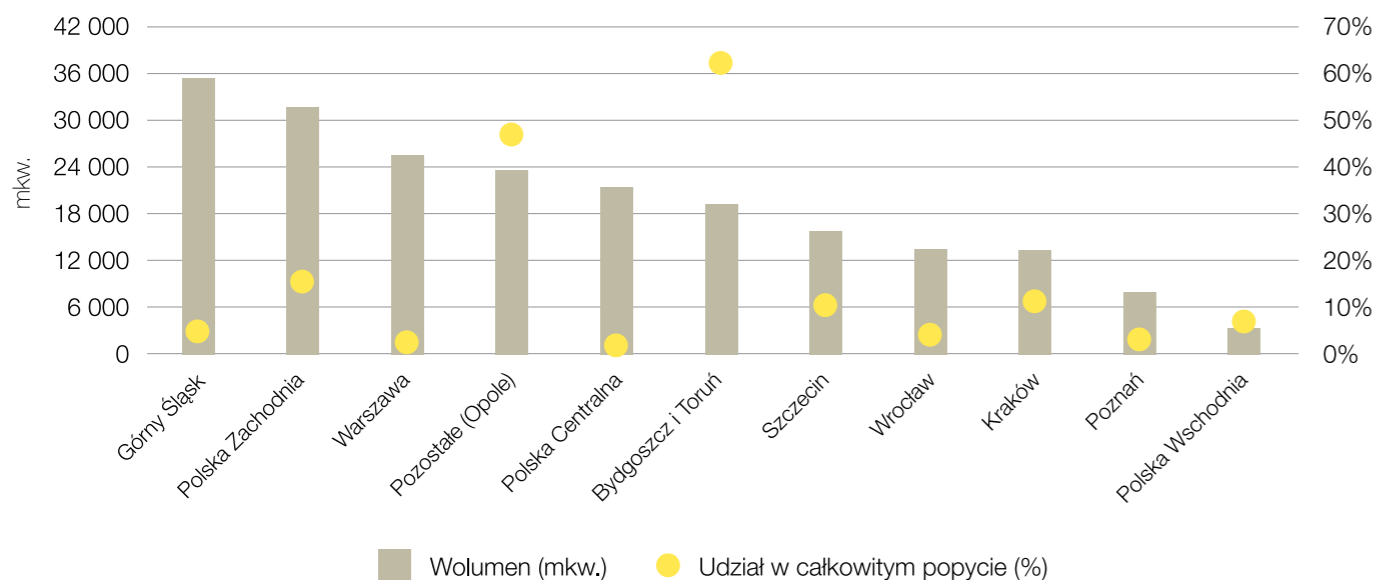
“ Rola sektora motoryzacyjnego na rynku nieruchomości magazynowych jest nawet większa, niż wynika to ze statystyk, ze względu na generowanie popytu przez branżę automotive w innych sektorach.

w Polsce Zachodniej (32 000 mkw.; 15,2%) oraz w Warszawie (26 000 mkw.; 2,6%). Warto również wspomnieć o Opolu, gdzie firmy z branży wynajęły ponad 23 000 mkw.

Do największych transakcji najmu w sektorze magazynowym w 2017 r. należały dwa obiekty typu BTS. Pierwszym była nieruchomość dla BMW w Świecku (32 000 mkw.), której deweloperem jest firma Goodman, a drugą obiekt dla firmy Kongsberg w Brześciu Kujawskim (19 000 mkw.) realizowany przez Panattoni.

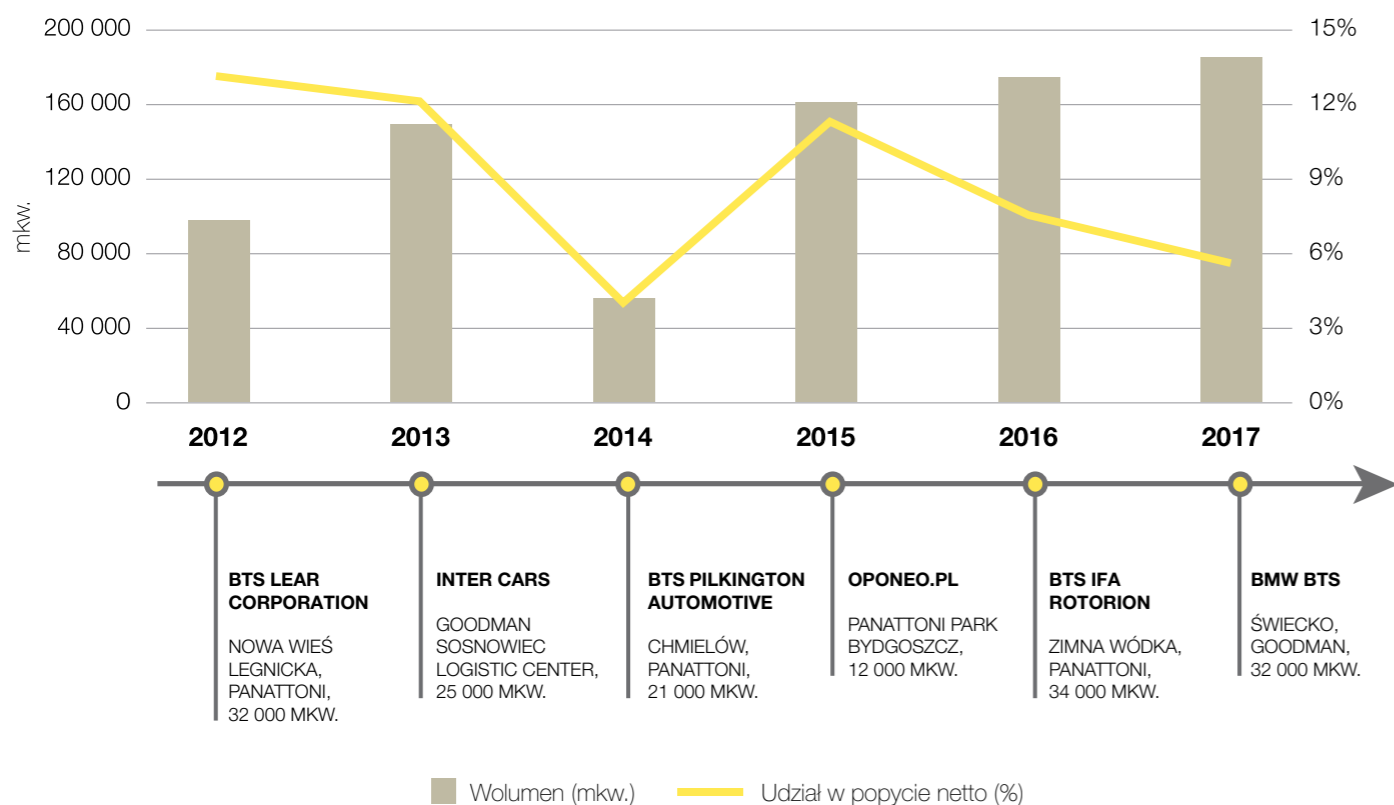


Wykres: Popyt na powierzchnie magazynowe w sektorze motoryzacyjnym w 2017 r.



źródło: Savills

Wykres: Popyt na rynku powierzchni magazynowych i przemysłowych w sektorze motoryzacyjnym oraz największe historycznie umowy najmu.



źródło: Savills

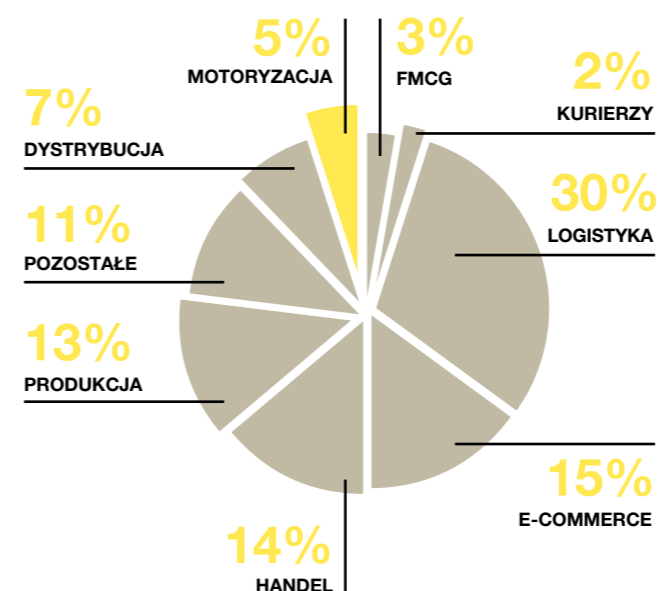
### Niedoszacowany potentat

Sektor motoryzacyjny odgrywa bardzo istotną rolę na rynku magazynowym, która na pierwszy rzut oka może nie być w pełni widoczna. Oprócz popytu na powierzchnię, który zgłaszany jest bezpośrednio, firmy z branży generują popyt również pośrednio. Odpowiadają za to podmioty z łańcucha dostaw firm motoryzacyjnych, np. operatorzy logistyczni (Ceva, Sistema), dystrybutorzy, jak również sektor handlowy (w tym elektroniczny; AB Pierce, Oponeo.pl).

Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) szacuje, że wzrost wartości dodanej o jeden złoty w branży motoryzacyjnej zwiększa produkcję w całej gospodarce o trzy złote. Oznacza to, że każda złotówka wydana w sektorze motoryzacyjnym kreuje kolejne dwie w innych branżach. Tym samym 5% udział branży motoryzacyjnej w popycie brutto na powierzchnie magazynowe w 2017 r. jest niedoszacowany w kontekście wpływu tego sektora na inne gałęzie gospodarki. Należy mieć świadomość, że ma on swój wkład również w udział sektora logistycznego, czy sektora e-commerce w całkowitym popycie.

Historycznie bezpośredni udział branży motoryzacyjnej w popycie netto na powierzchnie magazynowe i przemysłowe w ostatnich latach oscylował od kilku do kilkunastu procent. Wśród największych transakcji ostatnich kilku lat można wymienić dwa obiekty typu BTS, których deweloperem jest Panattoni: pierwszy dla IFA Rotorion zlokalizowany w Zimnej Wódce (34 000 mkw.),

Wykres: Popyt na powierzchnię magazynową w 2017 r. w podziale na sektory



źródło: Savills

drugi dla Pilkington Automotive w Chmielowie (21 000 mkw.). Warto również pamiętać, że rynek najmu nowoczesnych powierzchni magazynowych i przemysłowych stanowi jedynie fragment całego rynku nieruchomości wykorzystywanych przez sektor motoryzacyjny. Duża część magazynów i fabryk zlokalizowana jest w budynkach własnościowych lub obiektach starszego typu, które nie są monitorowane ani uwzględniane w statystykach rynkowych.

Dynamiczny rozwój sektora motoryzacyjnego postępuje na równi z jego profesjonalizacją. Popyt na powierzchnie magazynowe generowany będzie nie tylko poprzez wejścia do Polski nowych inwestorów oraz ekspansję obecnych najemców, ale również przez przenoszenie się do obiektów klasy A firm, które do tej pory nie korzystały z nowoczesnej powierzchni magazynowej.

Material opracowany przez dział badań i analiz firmy Savills.



## JAK WYBRAĆ ODPOWIEDNIĄ NIERUCHOMOŚĆ?

**Wiele firm z branży motoryzacyjnej, na pewnym etapie swojego rozwoju, zadaje sobie pytania, czy stać mnie na nowocześniejszą i większą powierzchnię magazynowo-przemysłową, gdzie powinna się ona znajdować oraz czy lepiej ją wynająć czy może kupić.**

Branża motoryzacyjna jest pionierem, jeśli chodzi o wyrafinowaną logistykę i zarządzanie łańcuchem produkcji oraz przywiązuje olbrzymią wagę do kwestii lokalizacji magazynowej i produkcyjnej. Proces doboru odpowiedniej nieruchomości jest jednak bardzo złożony i bez gruntownej analizy nie sposób jest wyeliminować większość znaków zapytania, które bardzo szybko się pojawiają. W takich sytuacjach nieoceniona jest pomoc doradcy, który mając przegląd całego rynku jest w stanie zarekomendować najkorzystniejsze rozwiązania.

### Ile to kosztuje?



#### CZYN SZ

Rozliczany w cyklu miesięcznym w euro, wyróżniamy:

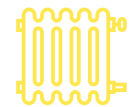
- czynsz bazowy (ostateczna stawka zapisana w umowie),
- czynsz efektywny (czynsz bazowy pomniejszony o wakacje czynszowe i inne zachęty wpływające na faktyczny koszt ponoszony przez najemcę).



#### OPLATY EKSPLOATACYJNE

Oplaty związane z utrzymaniem nieruchomości rozliczane w złotych w cyklu miesięcznym, do których najczęściej zaliczane są:

- usługi ochrony i utrzymania czystości na terenach wspólnych,
- odśnieżanie i konserwacja zieleni na terenach wspólnych,
- podatki i ubezpieczenie,
- wynagrodzenie zarządcy nieruchomości.



#### MEDIA

Oplaty rozliczane w złotych w cyklu miesięcznym według zużycia mediów takich jak:

- woda,
- prąd,
- ogrzewanie.

źródło: Savills

### Najem

By dokonać analizy opłacalności najmu powierzchni magazynowej należy wziąć pod uwagę, co składa się na jego całkowity koszt. W raportach rynkowych oraz w broszurach informacyjnych o obiektach najczęściej podawany jest czynsz wyjściowy, który, np. w przypadku wynajęcia dużej powierzchni, może być znacznie obniżony. Stawka po negocjacjach nazywana jest czynszem transakcyjnym lub bazowym. To ona widnieje w umowie najmu, jednak realny koszt dla najemcy może być jeszcze niższy. Deweloperzy oferują dodatkowe zachęty np. wakacje czynszowe, czyli okres w którym najemca jest zwolniony z płacenia czynszu. Liczba tych miesięcy uzależniona jest od długości umowy najmu. Czasami właściciel nieruchomości

dotatkowo współfinansuje koszt przeprowadzki lub wyposażenie magazynu, np. regały wykorzystywane do składowania towarów lub zakup wózków widłowych.

### Czynsze efektywne za wynajem powierzchni magazynowych i przemysłowych

REGION	KWOTA*	REGION	KWOTA*
Warszawa (miasto)	3,3 - 4,8	Szczecin	2,5 - 3,3
Warszawa (okolice)	2,0 - 2,8	Kraków	2,8 - 3,4
Polska Centralna	2,1 - 2,8	Bydgoszcz/Toruń	2,3 - 3,2
Góry Śląsk	2,0 - 2,8	Rzeszów	2,6 - 3,0
Poznań	2,1 - 3,0	Zachód	2,4 - 2,65
Wrocław	2,2 - 3,0	Lublin	2,4 - 3,0
Trójmiasto	2,4 - 2,8	* EUR/mkw./miesiąc	

źródło: Savills

### Kupno

Chcąc dokonać analizy opłacalności zakupu nieruchomości magazynowej lub przemysłowej, oprócz weryfikacji dostępności i cen gruntów, warto przyrzeć się ofercie deweloperów w tym zakresie. Zarówno największe firmy specjalizujące się w budowie obiektów logistycznych, jak i wybrani lokalni deweloperzy, posiadają doświadczenie w sektorze motoryzacyjnym. Są oni w stanie, wspólnie z klientem, zaprojektować i wybudować nieruchomość będąc tym samym gwarantem jakości i terminowości wykonania. Takie inwestycje powstają w formule BTO (build-to-own), czyli takiej, w której deweloper buduje i przekazuje na własność klientowi budynek wraz z całą infrastrukturą. Największą zaletą kupna nieruchomości jest możliwość wyboru atrakcyjnej lokalizacji spośród szerokiego banku gruntów deweloperów, oraz stosunkowo krótkie i bezpieczne terminy wykonania i dostarczenia nieruchomości, za które odpowiadają profesjonalisci.

### Kompromis

Warto również rozważyć alternatywę w postaci obiektów BTS (build-to-suit), czyli szytych na miarę pod potrzeby klienta

i wynajmowanych mu przez dewelopera. W tym wariantcie nieruchomość budowana jest dokładnie w takiej formie, w jakiej życzy sobie tego dana firma, jednak to deweloper pozostaje jej właścicielem, a klient najemcą. Taką formę współpracy stosuje się zwykle w przypadku najmu długoterminowego od 5 do nawet 15 lat. Niesie ona ze sobą wiele korzyści charakterystycznych dla opcji zakupu nieruchomości, przy jednoczesnym zachowaniu większości zalet opcji leasingu.

### Najem vs. kupno

	NAJEM	KUPNO
<b>PLUSY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>nie wymaga nakładów finansowych (działka, budynek),</li> <li>szybkość dostarczenia powierzchni,</li> <li>pewność co do zachowania standardów budynku klasy A,</li> <li>gwarancja dostarczenia powierzchni (odpowiedzialność dewelopera).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>szersze możliwości wyboru lokalizacji, w tym w obrębie SSE,</li> <li>możliwość uzyskania dodatkowych grantów rządowych,</li> <li>obiekt dostosowany do potrzeb klienta,</li> <li>niższe koszty stałe</li> </ul>
<b>MINUSY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczona liczba lokalizacji,</li> <li>brak możliwości obecności w parku logistycznym w przypadku ciężkiej produkcji i emisji zanieczyszczeń,</li> <li>wyższe koszty stałe,</li> <li>wysokie koszty budowy w przypadku chęci dostosowania budynku do swoich potrzeb (BTS).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczenie zasobów finansowych firmy poprzez jednorazowy duży wydatek,</li> <li>dłuższy i bardziej pracochłonny proces przygotowania inwestycji oraz samej budowy,</li> <li>ryzyko związane z samodzielnym zatrudnieniem generalnego wykonawcy (np. w przypadku błędów konstrukcyjnych lub bankructwa podwykonawcy).</li> </ul>

źródło: Savills

### Czas decyzji

W przypadku najmu firma redukuje znacznie swój wkład finansowy na początkowym etapie. Dzięki temu może się skupić na swojej działalności i inwestowaniu w pracowników oraz park maszynowy. Z kolei zakup nieruchomości czasami jest jedyną opcją, chociażby w przypadku gdy mamy do czynienia z ciężką produkcją i emisją zanieczyszczeń. Wybór lokalizacji jest sprawą indywidualną każdej firmy i zależy od wielu czynników. W branży motoryzacyjnej najczęściej ostateczną decyzję warunkuje to, gdzie znajdują się poddostawcy i klienci ostateczni, którymi w przypadku producentów części samochodowych najczęściej są koncerny motoryzacyjne. Skala inwestycji i liczba zmiennych mających wpływ na najlepszy wybór dla danej firmy jest tak duża, że decyzję o wyborze nieruchomości warto jest podejmować w oparciu o rekomendacje procesjonalnego doradcy.

Material przygotowany przez dział powierzchni magazynowych i przemysłowych firmy Savills.



PEŁNA WERSJA PORADNIKA  
DOSTĘPNA JEST NA STRONIE  
[WWW.WAREHOUSEMARKET.PL](http://WWW.WAREHOUSEMARKET.PL)



**Michał Śniadała**  
dyrektor w dziale  
powierzchni magazynowych  
i przemysłowych, Savills

“ Liderzy branży motoryzacyjnej przywiązują olbrzymią wagę do procesu doboru właściwej lokalizacji magazynowej i produkcyjnej. Bez znajomości rynku nieruchomości bardzo trudno jest oszacować rzeczywisty koszt najmu lub budowy obiektu, jak również ocenić dostępność powierzchni i gruntów w pożądanym lokalizacji.

### Na co zwracają uwagę producenci części motoryzacyjnych przy wyborze nieruchomości?

- Bliskość poddostawców i klientów docelowych firmy (np. koncernów samochodowych),
- Infrastruktura drogowa pozwalająca na skrócenie czasu dostawy,
- Nośność posadzki (7-10 ton) pozwalająca na wstawienie maszyn,
- Strefy ze zwiększonym dostępem światła dziennego,
- Temperatura odpowiednia do pracy dużej liczby osób,
- Dostęp do pracowników w regionie (stopa bezrobocia),
- Dostępność wolnej powierzchni na wynajem lub gruntów przygotowanych pod inwestycje,
- Koszt najmu powierzchni lub cena gruntu,
- Możliwość ekspansji w ramach danej lokalizacji.

źródło: Savills

### Projekt zmian w SSE

PRZED ZMIANĄ	PO ZMIANIE
<ul style="list-style-type: none"> <li>obszar 25 000 ha objętych SSE (poniżej jednego promila całej powierzchni Polski),</li> <li>wsparcie maksymalnie na 9 lat (do 2026 r.),</li> <li>rozpatrywanie wniosków według kryteriów ilościowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>możliwość uzyskania ulg na terenie całego kraju,</li> <li>wsparcie na 10-15 lat (plus 5 lat na terenach obecnych stref),</li> <li>rozpatrywanie wniosków według kryteriów ilościowych i jakościowych.</li> </ul>

źródło: Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju



## STUDIA PRZYPADKÓW

### Oferta deweloperska dla branży motoryzacyjnej.

#### BMW

Regionalne Centrum Dystrybucyjne Grupy BMW powstaje w Świecku w województwie lubuskim na terenie Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Obiekt o powierzchni ok. 32 000 mkw. będzie centrum dystrybucji części zamiennych na rynki Polski i wschodnich Niemiec. Budowany jest w odległości zaledwie 110 kilometrów od berlińskiej fabryki BMW. Oddanie nieruchomości do użytkowania planowane jest na drugi kwartał 2018 r. Magazyn zostanie wybudowany zgodnie ze standardami ochrony przeciwpożarowej FM Global, będzie posiadał oświetlenie LED oraz wydzieloną strefę przeznaczoną na składowanie materiałów niebezpiecznych, a także zewnętrzną powierzchnię magazynową. Deweloperem obiektu jest firma Goodman.



zdjęcie: Regionalne Centrum Dystrybucyjne Grupy BMW w Świecku

źródło: Goodman



zdjęcie: Prologis Park Chorzów

źródło: Prologis

#### MOTO-PROFIL

Moto-Profil jest importerem i dystrybutorem samochodowych części zamiennych i akcesoriów. W parku logistycznym Prologis Park Chorzów firma wynajmuje 33 000 mkw. powierzchni magazynowej w dwóch budynkach. Moto-Profil współpracuje z Prologis, deweloperem obiektu, od ośmiu lat. Na potrzeby najemcy, do istniejącej hali magazynowej, zostało dobudowane obszerne zaplecze biurowe i socjalne. Oba budynki wyposażone są w system automatycznej kontroli dostępu (szlabany oraz czytniki tablic rejestracyjnych i tagów). W Moto-Profil w Chorzowie pracuje ponad 800 osób, którzy codziennie obsługują dostawy do sieci 1300 partnerów handlowych, docierając z ofertą do ponad 15 000 warsztatów samochodowych na terenie całej Polski.



zdjęcie: Europejskie Centrum Logistyki i Rozwoju ILS

źródło: ILS

#### ILS

Firma ILS, która odpowiada za logistykę największego dystrybutora części motoryzacyjnych w Polsce, firmy Inter Cars, posiada magazyn centralny zlokalizowany w Zakroczymiu, ok. 35 km od Warszawy. Powierzchnia Europejskiego Centrum Logistyki i Rozwoju ILS to 45 000 mkw., z czego 35 000 mkw. zostało wybudowanych specjalnie na potrzeby firmy a 10 000 mkw. powstało w halach zaadaptowanych po sieci Pewex. Na jego terenie pracuje ponad 1000 osób. Całkowita kubatura magazynu pozwoliłaby na zmieszczenie w nim ponad 12 100 samochodów dostawczych Ford Transit. Koszt budowy centrum logistycznego wyniósł ok. 180 mln zł. Wyróżnikiem tej lokalizacji jest zastosowanie zaawansowanych rozwiązań technologicznych w postaci sorterów do rozdzielania zamówień, które w ciągu doby są w stanie wydać warszatom nawet 500 000 sztuk części.



## KONGSBERG AUTOMOTIVE

Kongsberg Automotive to norweski holding, działający w branży motoryzacyjnej od ponad 50 lat. Produkuje m.in. maty grzewcze, systemy wentylowania foteli samochodowych, regulacji podparcia lędźwiowego, a także masażu, które są montowane w pojazdach takich marek jak: Volvo, BMW, Daimler, Jaguar, Land Rover, Volkswagen, Audi, Porsche, Ferrari, GM, Renault, Citroën, Peugeot, Fiat, Toyota, Maserati czy Bentley. Zakład w Brześciu pod Włocławkiem powstał w Brzeskiej Strefie Gospodarczej w Pikutkowie, w gminie Brześć Kujawski. Obiekt produkcyjno-magazynowy o powierzchni 16 600 mkw. zbudowany został na sześciu hektarach działki w rejonie węzła autostrady A1 Włocławek Zachód. Docelowo w fabryce zatrudnienie znajdzie ponad 1000 osób, a wśród nich wykwalifikowana kadra techniczna, w tym absolwenci włocławskiej Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej. Jest to kolejna już, po obiekcie w Koluszkach, fabryka dla norweskiego koncernu wybudowana przez firmę Panattoni Europe.



zdjęcie: BTS Kongsberg Automotive Brześć Kujawski

źródło: Panattoni

## VOLKSWAGEN

Centrum logistyczne Volkswagen Group Polska w SEGRO Logistics Park Poznań, Komorniki powstało w 2015 r. Budynek wielkości 32 000 mkw. ma możliwość dalszej rozbudowy do 45 000 mkw. oraz większą niż standardowa wysokość 11 m, dzięki czemu może być efektywniej użytkowany. Wewnątrz znajdują się m.in. antresole przeznaczone do kompletowania części. Budynek, którego deweloperem jest firma SEGRO, spełnia najwyższe standardy techniczne, użytkowe, a także ekologiczne, czego potwierdzeniem jest certyfikat BREEAM. Dbając o wygodę pracowników i atmosferę w pracy, wyposażono go w pełni przeszklone bramy tak, aby zmaksymalizować dostęp do światła dziennego. Obiekt jest również w pełni dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Powierzchnia parkingowa mieści 160 pojazdów i posiada dedykowane wiaty dla jednoślądów. Na terenie centrum pracownicy mają dostęp do przestrzeni relaksacyjnej oraz zewnętrznego tarasu, a budynek biurowy jest wyposażony w przestronne przestrzenie o najwyższym standardzie.



zdjęcie: Centrum logistyczne Volkswagen Group Polska w SEGRO Logistics Park Poznań, Komorniki

źródło: SEGRO





## MAGAZYNY PRZYSZŁOŚCI

**Globalne łańcuchy dostaw przybrały swój aktualny kształt na początku ery konteneryzacji. Produkty powstają w Chinach, skąd są przewożone do Europy i Ameryki, a następnie do krajowych centrów dystrybucyjnych i rozprowadzane wśród działających na rynku sieci handlowych. Ostatnim ogniwem są konsumenci, którzy dokonują zakupu w sklepie stacjonarnym lub w inny sposób.**

Innowacje technologiczne mogą jednak wkrótce zrewolucjonizować te pracochłonne procesy, zwłaszcza w sferze tzw. ostatniej mili (*last mile delivery*) oraz lokalizacji tradycyjnych centrów dystrybucyjnych o zasięgu regionalnym i ogólnokrajowym. Warto tu chociażby wspomnieć, że w 2014 roku najbardziej popularnym zawodem w 28 stanach USA był kierowca pojazdu ciężarowego.

Obecnie żyjemy w epoce urządzeń mobilnych połączonych z internetem i dynamicznej ekspansji sieci handlowych w kanale online. W wyniku konwergencji tych czynników nieruchomości logistyczne zajmują jedno z kluczowych miejsc w dzisiejszym świecie.

### Kluczowa rola nieruchomości logistycznych

Sieci dostaw służące produkcji metodą *just-in-time* oraz globalna produkcja towarów zgodnie z najnowszymi trendami, prezentowanymi najpierw w mediach społecznościowych i dostępnych już następnego dnia w sklepach lub dostarczanych od razu do klientów, zmieniły nasze postrzeganie zakupów.

Jednak rzeczywistość jest bardziej złożona, niż mogłoby się nam wydawać. Sieci handlowe i dostawcy funkcjonują w ramach bardzo skomplikowanego łańcucha dostaw i wynajmują duże ilości powierzchni magazynowych na potrzeby przechowywania coraz większych zapasów w pobliżu skupisk ludzi lub ośrodków produkcyjnych.

Efektom bardzo dużych nakładów inwestycyjnych na automatyzację i robotyzację – czego dobrym przykładem jest firma Amazon, która korzysta w swoich centrach dystrybucyjnych z ok. 45 000 robotów – jest dynamiczny wzrost ilości wynajmowanej powierzchni magazynowej. Nakłady te uzasadnia się tym, że robotyzacja wpływa na zwiększenie wydajności zatrudnionych pracowników.

### Prognozy

Wpływ technologii na sektor nieruchomości magazynowych i przemysłowych odczujemy szybciej, niż nam się wydaje. Warto pamiętać, że jeszcze niespełna 20 lat temu w Wielkiej Brytanii

tylko 29% gospodarstw domowych dysponowało komputerem, a wartość transakcji zawieranych w sklepach internetowych nie przekraczała wówczas 300 mln funtów. Natomiast dziś, według danych brytyjskiego urzędu statystycznego (ONS), tylko w samym Londynie 93% osób dorosłych ma stały dostęp do internetu, a wartość sprzedaży detalicznej w kanale online przekroczyła w ubiegłym roku poziom 65 mld funtów.

Technologie takie jak pojazdy autonomiczne, drony i automatyzacja w obiektach magazynowych są atrakcyjnymi tematami dla mediów, ale to rozwiązania technologiczne spoza pierwszych stron gazet mogą wywrzeć większy wpływ.

Rozwój technologii 5G umożliwi zwiększenie przesyłu danych i poprawę komunikacji pomiędzy urządzeniami. Dzięki internetowi rzeczy, do roku 2020 ponad 50 mld dotychczas nieaktywnych urządzeń zostanie podłączonych do sieci.

Wpływ nowej technologii na łańcuchy dostaw zaznaczy się najwyraźniej w sferze tzw. widoczności zapasów. Urządzenia, czujniki i tagi RFID (*radio-frequency identification*) zapewnią logistykom bieżący dostęp do informacji o dokładnej lokalizacji i statusie danego produktu. Z tego względu widoczność zapasów stanie się głównym obszarem, który umożliwi sieciom handlowym i producentom wygenerowanie oszczędności.

W przemyśle duży wpływ może wywrzeć wprowadzenie rozwiązań z kategorii technologii ubieralnej / inteligentnej odzieży (*wearable technology*) powstających z myślą o pracownikach. Mogą to być akcesoria takie jak okulary działające w technologii AR (*Augmented Reality* – rozszerzona rzeczywistość), a nawet egzoszkielety, które będą umożliwiały ludziom podnoszenie cięższych ładunków lub sięganie na większą wysokość, co przełoży się na wzrost efektywności prowadzonej działalności.

### Sektor motoryzacyjny

W branży motoryzacyjnej nastąpi rewolucja w zakresie metod produkcji wraz z wprowadzeniem pojazdów sterowanych automatycznie (*automated guided vehicle, AGV*), dzięki

którym zakończy się era stałych linii produkcyjnych. Pojazdy będą dostarczały komponenty do stacjonarnego stanowiska roboczego.

Technologia ta może zostać wprowadzona w tym sektorze szybciej niż w innych branżach ze względu na zamknięty charakter środowiska produkcyjnego, w którym ryzyko, związane zwłaszcza ze stosowaniem dronów, jest mniejsze.

### Co to oznacza dla sektora nieruchomości?

Początkowo zmiany te wpłyną na układ wewnętrzny magazynów. Zwiększona automatyzacja składowania na regałach przełoży się na wzrost zapotrzebowania na wyższe obiekty magazynowe, ponieważ najemcy będą efektywniej wykorzystywać dostępną kubaturę. Nowe magazyny często powstają na terenach miejskich lub na obrzeżach miast. Z tego względu lokalne organy planowania przestrzennego będą zwracać szczególną uwagę na wysokość budynków, aby przeciwdziałać psuciu krajobrazu. Niezbędne będą innowacyjne rozwiązania w zakresie składowania produktów na kondygnacjach podziemnych i sięgania po nie w razie konieczności.

Ponadto czynniki, które wcześniej nie były zbyt istotne dla najemców, będą stopniowo stawały się coraz ważniejsze. Dostęp do źródeł energii i ultraszybkiego internetu będzie miał kluczowe znaczenie i lokalizacje oferujące takie rozwiązania mogą zostać uznane za najbardziej atrakcyjne dla najemców.

Zmiany w sektorze magazynowym mogą okazać jeszcze bardziej radykalne, ponieważ wielu najemców inwestuje obecnie więcej środków w aranżację pomieszczeń magazynowych niż w samą konstrukcję budynków. Czy wpłynie to na zmianę obecnie akceptowanych zasad regulujących relacje pomiędzy wynajmującymi i najemcami?

### Automatyczne wózki transportowe (AGV)



**WÓZKI STEROWANE AUTOMATYCZNIE SĄ ZASILANE PRZEZ AKUMULATOR I SAMODZIELNIE PORUSZAJĄ SIĘ WZDŁUŻ WYTYCZONYCH TRAS. MAJĄ WPŁYW NA RÓŻNE ASPEKTY PRODUKCJI, W TYM M.IN. TRANSPORT POMIĘDZY POSZCZEGÓLNYMI ETAPAMI PROCESU PRODUKCYJNEGO, DOSTARCZANIE CZĘŚCI DO LINII PRODUKCYJNYCH ORAZ LINII PRODUKCJI KOMÓRKOWEJ (MONTAŻ NA POJAZDACH AGV).**

źródło: AECOM



**Kevin Mofid**  
dyrektor w dziale badań i analiz w firmie Savills w Wielkiej Brytanii

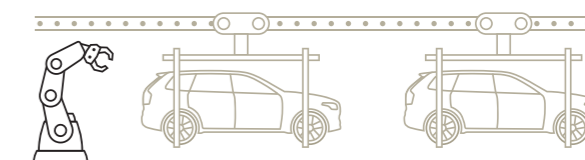
“ Wpływ technologii na branżę nieruchomości odczujemy szybciej, niż nam się wydaje. W sektorze motoryzacyjnym nastąpi rewolucja w zakresie metod produkcji.

Przykładem potencjalnych zmian może być ustalanie wysokości czynszu w zależności od kubatury budynku zamiast metrażu wynajmowanej powierzchni. Czy posiadanie gruntu będzie miało kluczowe znaczenie? Czy innowacyjni wynajmujący zaczną oferować najemcom wynajmowanie działek, dając im pełną swobodę działalności? Zmiany na rynku stawiają przed nami wiele znaków zapytania.

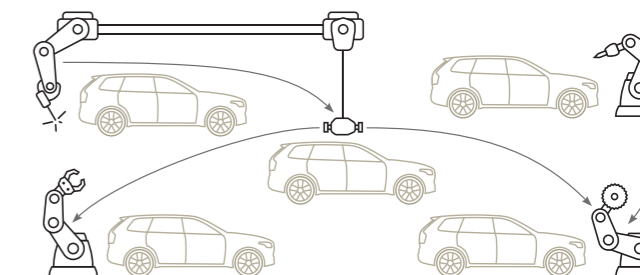
*Material przygotowany przez dział badań i analiz firmy Savills w Wielkiej Brytanii.*

### Tradycyjne linie transportowe vs. model AGV

**TRADYCYJNE LINIE TRANSPORTOWE (FIFO)**  
JEDNA TRASA – BRAK ELASTYCZNOŚCI, PROCES LINIOWY



**POJAZDY AGV (STRUKTURA ULA – NESTING)**  
NIESKONCZONA LICZBA ELASTYCZNYCH TRAS



źródło: AECOM

**KONTAKT DO DZIAŁU POWIERZCHNI MAGAZYNOWYCH I PRZEMYSŁOWYCH SAVILLS:**

**Wojciech Zoń,**  
dyrektor działu powierzchni  
magazynowych i przemysłowych  
wojciech.zon@savills.pl  
+48 603 089 414



**Michał Śniadała**  
dyrektor, dział powierzchni  
magazynowych i przemysłowych  
michal.sniadala@savills.pl  
+48 502 406 036



**Kamil Szymański**  
dyrektor, dział powierzchni  
magazynowych i przemysłowych  
kamil.szymanski@savills.pl  
+48 785 504 691



**Daniel Kempa**  
starszy konsultant, dział powierzchni  
magazynowych i przemysłowych  
daniel.kempa@savills.pl  
+48 607 168 482



**Karolina Klepka**  
konsultant, dział powierzchni  
magazynowych i przemysłowych  
karolina.klepka@savills.pl  
+48 502 652 033



**Paweł Towiański**  
konsultant, dział powierzchni  
magazynowych i przemysłowych  
pawel.towianski@savills.pl  
+48 509 095 300

**KONTAKT DO SAVILLS:**

**Tomasz Buras**  
dyrektor zarządzający Savills Polska,  
dyrektor działu doradztwa inwestycyjnego  
tburas@savills.pl  
+48 22 222 4000



**Kamil Kowa**  
dyrektor działu doradztwa  
kapitałowego i wycen  
kkowa@savills.pl  
+48 510 201 209



**Marek Paczuski**  
dyrektor w dziale doradztwa  
inwestycyjnego  
mpaczuski@savills.pl  
+48 666 042 891



**Bartłomiej Łepkowski**  
dyrektor działu zarządzania  
nieruchomościami i aktywami  
blepkowski@savills.pl  
+48 602 566 076



**Wioleta Wojtczak**  
dyrektorka działu  
badań i analiz  
wwojtczak@savills.pl  
+48 600 422 216



**Dawid Samoń**  
analityk, dział  
badań i analiz  
dsamon@savills.pl  
+48 666 363 260

**KONTAKT DLA MEDIÓW, SAVILLS:**

**Jan Zaworski**  
manager  
ds. komunikacji  
jan.zaworski@savills.pl  
tel. +48 666 363 302

**KONTAKT DO SDCM:**

**Alfred Franke**  
prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów  
Części Samochodowych  
+48 22 773 00 18  
alfred@sdcm.pl

źródło niepodpisanych ilustracji: Shutterstock

**O SAVILLS:**

Savills to globalna spółka świadcząca usługi w branży obrotu nieruchomości, notowana na londyńskiej giełdzie papierów wartościowych. Posiada międzynarodową sieć ponad 600 biur i przedstawicielstw na świecie. Na polskim rynku firma Savills obecna jest od 2004 roku i posiada biura w Warszawie, Wrocławiu, Poznaniu i Krakowie. Oferuje pełen zakres profesjonalnych usług dla podmiotów związanych z rynkiem nieruchomości: doradztwo, wycenę, zarządzanie aktywami i nieruchomościami, zarządzanie projektami, doradztwo inwestycyjne oraz reprezentację najemców i wynajmujących w sektorach biurowym, handlowym i magazynowym.

**PODZIĘKOWANIA:**

Firma Savills dziękuje firmom deweloperskim oraz najemcom za pomoc w przygotowaniu raportu. W szczególności autorzy publikacji dziękują Stowarzyszeniu Dystrybutorów i Producentów Części Samochodowych, partnerowi merytorycznemu raportu.

**NOTA PRAWNA:**

Wyłączne prawa do publikacji przysługują Savills sp. z o.o. Publikacja została przygotowana przez Savills sp. z o.o. i ma wyłącznie charakter informacyjny. Nasza firma nie ponosi odpowiedzialności za zawartość publikacji ani za możliwe konsekwencje jakichkolwiek działań podjętych w oparciu o dostarczone w niej informacje, o ile informacje te nie zostaną później potwierdzone na piśmie. Kopiowanie, modyfikowanie i używanie wszelkich jej części lub całości, jak również wykorzystywanie informacji zawartych w publikacji jako podstawy do jakiegokolwiek umowy, prospektu emisyjnego lub innego dokumentu, bez uprzedniej zgody Savills sp. z o.o. jest zabronione. Mimo że podjęto wszelkie starania w celu zapewnienia dokładności publikacji, Savills sp. z o.o. nie ponosi żadnej odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody wynikające z jej użytkowania. Treść jest ściśle prawnie chroniona prawami autorskimi, a reprodukcja całości lub części w jakiegokolwiek formie jest zabroniona bez pisemnej zgody Savills sp. z o.o.

Savills sp. z o.o.; Q22, Al. Jana Pawła II 22; 00-133 Warszawa; +48 22 222 4000; info@savills.pl



