

# Co rządzi podażą w nieruchomościach logistycznych?



Prologis Park Nieuwegein, Nieuwegein, Holandia

W naszym ostatnim raporcie badaliśmy trendy strukturalne stojące za popytem na nowoczesne powierzchnie logistyczne. Zakładając, że w najbliższej przyszłości popyt utrzymać się będzie na wysokim poziomie, w poniższym raporcie skupiamy się na siłach, które rządzą podażą.

Transformacja nieruchomości logistycznych ma interesującą trajektorię, dlatego przyjrzelśmy się bliżej czynnikom strukturalnymi stojącymi za trendami w podaży. Mamy nadzieję, że wyposażeni w tę wiedzę, nasi klienci będą mogli lepiej przygotować się na [zmiany po stronie popytu](#).

Biorąc pod uwagę ograniczenia wynikające z barier w podaży spodziewamy się, że w ciągu najbliższej dekady w większości lokalizacji nie uda się zaspokoić popytu. Wśród zmian, które będą wpływać na nową podaż, należy wskazać na:

- **Znaczące bariery dla nowej podaży.** Bariery dla nowej podaży istotnie wzrosły, powodując większą niż kiedykolwiek różnicę pomiędzy poziomem obecnej a nowej podaży. Są wśród nich:
  - **Bariery geograficzne** – brakuje gruntów mogących pomieścić budynki, które wykażą się odpornością na przyszłe zmiany. Jest to szczególnie widoczne w największych ośrodkach konsumpcyjnych;
  - **Bariery ekonomiczne** – koszty odtworzenia ciągle rosną, ponieważ zmiany urbanizacyjne napędzają konkurencję wśród graczy na rynku nieruchomości;
  - **Bariery administracyjne** – procedury wydawania pozwoleń budowlanych i planistycznych są trudniejsze, droższe i bardziej czasochłonne niż kiedykolwiek wcześniej, co podnosi koszty inwestycji i obniża potencjalną podaż.
- **Rosnące wymagania budowlane.** Współczesne obiekty podnoszą swoją wydajność operacyjną dzięki lokalizacji, funkcjonalności i zastosowaniu ekologicznych rozwiązań. Lokalizacja wciąż jest najważniejsza, jednak rośnie znaczenie zastosowania najnowszych rozwiązań, które poprawiają produktywność, zwiększają komfort pracy i stopień wykorzystania nowoczesnych technologii. Wdrożenia te podnoszą jednak koszt budowy. Z drugiej strony nowe regulacje prawne mogą utrudniać inwestycje w określonych lokalizacjach. W takiej sytuacji budynki, które powstały w duchu zrównoważonego budownictwa i wyposażone są w ekologiczne rozwiązania pomagają najemcom i właścicielom nieruchomości w dostosowaniu się do zmian prawnych. Jednocześnie starzenie się obiektów skutecznie zmniejsza skalę konkurencyjnej podaży i napędza potrzebę budowy obiektów zastępczych.
- **Pogłębiające się zróżnicowanie między nieruchomościami.** Wskazane trendy wpływają na zmniejszenie wrażliwości na cenę wśród najemców – dotyczy to budynków w dobrych lokalizacjach lub oferujących najnowsze rozwiązania konstrukcyjne. To sprawia, że czynsze w nich rosną. Zmiany po stronie popytu prawdopodobnie zintensyfikują ten trend, ponieważ:
  - rozwój e-fulfilment oraz potrzeba szybkiego uzupełniania zapasów powodują wzrost popytu w rejonie centrów miast, gdzie występuje niedobór nieruchomości logistycznych;
  - ewolucja w zakresie budynków przygotowanych na to, co przyniesie przyszłość ogranicza nową podaż, tym szybciej

im bardziej rosną koszty budowy, a starzejące się budynki zwiększają popyt na powierzchnie klasy A.

## Bariery dla podaży są znaczące i stale rosną

### Spada podaż dobrze zlokalizowanych gruntów przemysłowych

W większości gęsto zaludnionych obszarów zasoby gruntów w strefach przemysłowych kurczą się, co jest spowodowane przeznaczeniem ich na inne cele. Na przykład w latach 2013-2020 w San Francisco 362 wnioski planistyczne dotyczyły zmiany z logistyki na inną funkcję, zaś tylko 57 dotyczyło zmiany charakteru gruntu z innej funkcji pod działalność logistyczną.<sup>1</sup> Zmieniła się też główna funkcja budynków magazynowych - z przechowywania produktów na ich przepływ, co także wpłynęło na podaż. Magazyny są obecnie większe i wymagają większych działek w relacji do powierzchni budynku, co jeszcze bardziej utrudnia znalezienie odpowiedniego gruntu. W USA obiekty budowane od 2000 roku są o 55% większe, toteż wymagają działek średnio o 66% większej od nieruchomości budowanych w latach 80. i 90. ubiegłego wieku.<sup>2</sup> Wyzwanie to dodatkowo potęguje fakt, że centra logistyczne wymagają dostępu do odpowiedniej infrastruktury.

### Nigdy wcześniej dostępne grunty nie były tak daleko od ośrodków konsumpcji i istniejących nieruchomości

Brak dostępności gruntów, ograniczenia regulacyjne i ekspansja mieszkańców poza centra miast sprawiły, że rośnie dystans między nową a istniejącą podażą obiektów logistycznych. Odległe podryunki są obecnie testowane głównie ze względu na brak gruntów na kluczowych rynkach lub na niedobór pracowników. W aglomeracji nowojorskiej nieruchomości logistyczne budowane przed 2010 rokiem znajdują się średnio 45 km od Manhattanu, zaś obiekty budowane po 2010 roku oddalone są od niego średnio o 80 km. W rejonie Chicago (stan Illinois) i w południowej Kalifornii występują podobne trendy – odległości te zwiększyły się z 40 km do 50 km w Illinois i 61 km w Kalifornii.<sup>3</sup>

Takie odległości mogą być poważnym wyzwaniem dla użytkowników powierzchni logistycznych, którym zależy na spełnianiu oczekiwań klientów w zakresie szybkości dostaw. Wpływa to również na koszty transportu, które stanowią około 50% kosztów łańcucha dostaw (w porównaniu z zaledwie 5% w przypadku kosztów nieruchomości logistycznych).<sup>4</sup> Rosnące odległości dzielące obiekty logistyczne od centrów miast izolują istniejące nieruchomości od nowej podaży. Mogą też prowadzić do powstawania lokalizacji z wartością dodaną – szczególnie w sytuacji, gdy rośnie zapotrzebowanie na dostawy Last Touch®.

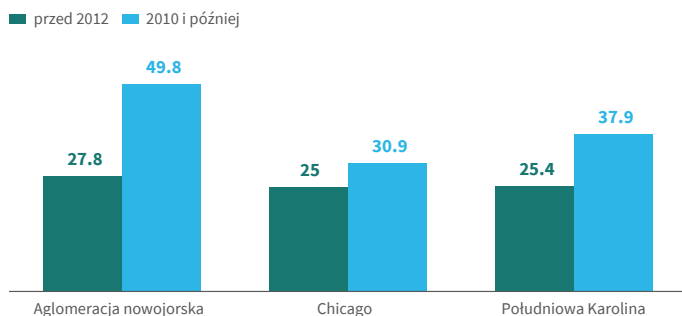
Jest to znacząca różnica między nieruchomościami logistycznymi a innymi - jak śródmiejskie powierzchnie biurowe

czy budownictwo wielorodzinne, gdzie nowa podaż często bezpośrednio konkuruje z istniejącą podażą.

Ilustracja 1

### ODLEGŁOŚĆ OD CENTRUM MIASTA, USA

(mile, przeciętna odległość nowego obiektu od centrum miasta)



Uwaga: Aglomeracja nowojorska obejmuje tylko podrynek Lehigh Valley  
Źródło: CBRE-EA, Prologis Research.

### Konwersje handlu detalicznego na logistykę nie zwiększą znacząco nowej podaży

Niektórzy właściciele obiektów handlowych rozważają ich konwersję na centra dystrybucyjne. Jednak Dział Badań Prologis przewiduje, że liczba zakończonych powodzeniem konwersji będzie ograniczona. Istnieje kilka przyczyn takiego stanu rzeczy:

- Ekonomiczne – w tym obecność lepszych funkcji dla obiektu, np. mieszkalnictwo, jak również wysokie koszty w stosunku do lokalnie konkurencyjnych alternatywnych podrynków logistycznych;
- Administracyjne – w tym restrykcyjne plany zagospodarowania przestrzennego i procesy uzyskiwania pozwoleń na budowę; sprzeciw społeczności lokalnych; obawy związane ze zmianami w zakresie zagospodarowania przestrzennego, w tym postrzegana utrata dochodów z tytułu podatku od sprzedaży;
- Fizyczne – w tym niska rekonfigurowalność istniejących obiektów; nieefektywne zagospodarowanie / nieelastyczna geometria działek; zbyt mała wielkość działek, a tym samym niedostosowanie do charakteru budynków logistycznych;
- Prawne – w tym umowy o służebności wzajemnej; ograniczenia wynikające ze współnajmu; wielostronne negocjacje, uniemożliwiające lub wydłużające proces konwersji na potrzeby logistyki.

Dział Badań Prologis szacuje, że w Stanach Zjednoczonych w ciągu najbliższej dekady w powierzchnie logistyczne

przekształcone zostanie łącznie 5-10 tys. m<sup>2</sup> powierzchni detalicznych, co stanowi mniej niż 3% typowej rocznej nowej podaży powierzchni logistycznej.<sup>5</sup> Więcej informacji na ten temat w [naszym poprzednim raporcie](#).

### Rosnące koszty gruntów i budowy utrudniają rozwój nieruchomości logistycznych

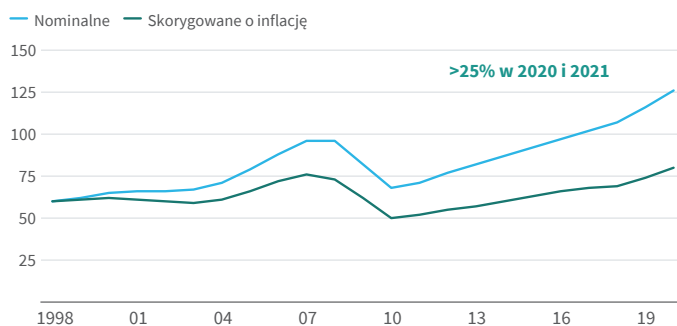
W ostatniej dekadzie koszty odtworzeniowe przewyższały inflację wskutek wzrostu cen gruntów, materiałów budowlanych i kosztów pracy. Wzrost cen gruntów jest szczególnie widoczny na rynkach nadmorskich i wewnętrznych podrynkach gęsto zaludnionych metropolii, gdzie występują istotne bariery dla nowej podaży. Na przykład koszty gruntów w Toronto w ostatniej dekadzie potroiły się, a w ciągu ostatnich pięciu lat ceny wzrosły tam o 140% w porównaniu z 35% wzrostem w skali kraju.<sup>6</sup> W tym samym czasie ceny gruntów na podryнку Port/Meadowlands (po drugiej stronie rzeki Hudson od Nowego Jorku) w stanie New Jersey wzrosły o 475%.<sup>7</sup>

Nieprzerwanie (choć wolniej) rosły też koszty materiałów budowlanych. Wzrost ten znacząco przyspieszył w pandemii, gdy uwidoczniły się wąskie gardła w łańcuchach dostaw, a popyt szybko rósł. Ceny stali w Stanach Zjednoczonych potroiły się w ciągu ostatniego roku, a w Europie, Chinach i Brazylii – podwoiły.<sup>8</sup> Ponadto wzrosty płace – wciąż pozostają na wysokim poziomie, częściowo ze względu na utrzymujący się od kilku lat niedobór pracowników budowlanych. Wraz z popytem rosły też ceny usług generalnych wykonawców. W ciągu ostatniej dekady czas między rozpoczęciem prac a zakończeniem budowy wydłużył się o 2-3 miesiące, czyli o 20%. To również podniosło koszty inwestycji.<sup>9</sup> Dział Badań Prologis szacuje, że w ciągu ostatnich pięciu lat koszty odtworzenia wzrosły o prawie 60%, a od początku roku 2021 wzrost ten wyniósł już 15%.<sup>10</sup>

Ilustracja 2

### KOSZTY ODTWORZENIA, USA

(\$/SF)



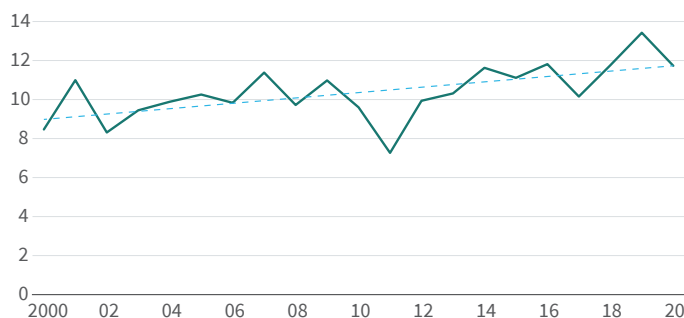
Uwaga: Skorygowane o inflację w oparciu o USD z 1998 r.

Źródło: Prologis Research estimates based upon Turner Construction, Engineering News Record, Prologis Research.

Ilustracja 3

### CZAS BUDOWY, USA

(Miesiące)

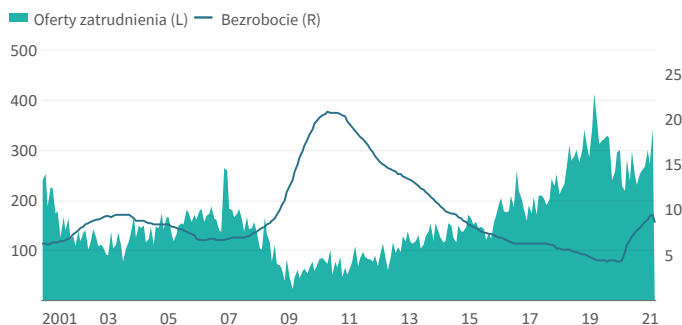


Uwaga: Czas od startu budowy do oddania do użytku.  
Źródło: Prologis Research.

Ilustracja 4

### BRANŻA BUDOWLANA, USA

(Tysiące)



Uwaga: Oferty zatrudnienia skorygowane sezonowo  
Stopa bezrobocia: pracownicy w sektorze prywatnym, średnia ruchoma z 12 miesięcy.  
Źródło: BLS, FRED, Prologis Research.

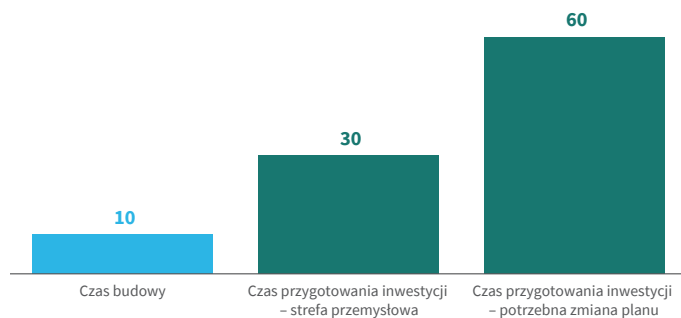
## Bardziej wymagające otoczenie prawne i regulacyjne

Na całym świecie powstają coraz to nowe bariery regulacyjne dla budowy nowych obiektów logistycznych. To sprawia, że wydłuża się czas przygotowania inwestycji. Na przykład w Holandii liczba pozwoleń na budowę obiektów logistycznych spadła o ponad 30% w ciągu 9 lat.<sup>11</sup> Jednocześnie pandemia uwypukliła kluczową rolę, jaką logistyka odgrywa w funkcjonowaniu społeczeństwa. Ten trend potęgują ograniczone zasoby samorządów lokalnych, jak również zwiększone wymagania środowiskowe, wydłużające proces uzyskania pozwolenia na budowę. W Unii Europejskiej czas realizacji przedsięwzięć wymagających zmiany planu zagospodarowania przestrzennego jest mniej więcej dwukrotnie dłuższy niż w przypadku projektów zlokalizowanych w wyznaczonych strefach przemysłowych<sup>12</sup> – podobnie wygląda to na głównych rynkach USA.

Ilustracja 5

### CZAS BUDOWY I CZAS PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI, UE

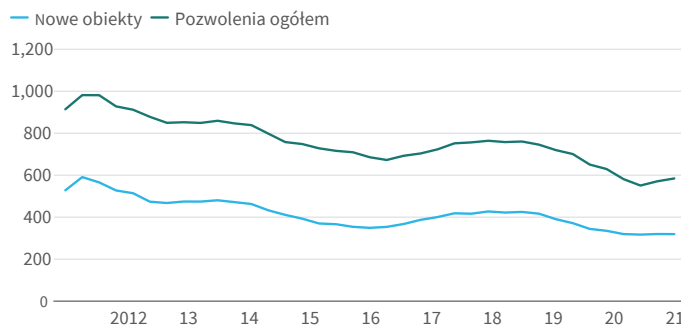
(Miesiące)



Uwaga: Średnia dla wszystkich rynków UE.  
Źródło: Prologis Research.

Ilustracja 6

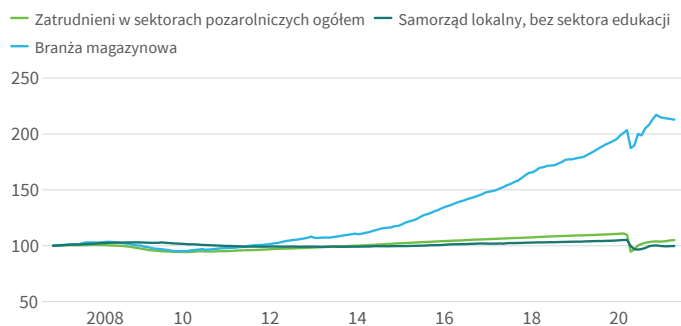
### LICZBA POZWOLEŃ NA BUDOWĘ OBIEKTÓW LOGISTYCZNYCH W HOLANDII



Źródło: Holenderski Urząd Statystyczny

Ilustracja 7

### ZATRUDNIENIE W SAMORZĄDACH LOKALNYCH, USA (2007=100)



Uwaga: Skorygowane sezonowo  
Źródło: BLS, FRED.

## Rosną wymagania budowlane i koszty budowy

### Wybór lokalizacji

#### Właściwy wybór lokalizacji spowalnia starzenie się funkcjonalne obiektów położonych w pobliżu konsumentów końcowych

Rozwój e-commerce wymusił na firmach potrzebę obecności jak najbliżej klientów końcowych. Jest to trwały trend, który w przyszłości może się nasilać. Aby skrócić czas dostaw, firmy muszą zmniejszyć swój dystans do konsumenta, co wymaga rozbudowy sieci nawet w obrębie pojedynczego obszaru metropolitalnego – a to z kolei zmusza do poszukiwania nowych lokalizacji. W przypadku operacji typu Last Touch® funkcjonalność budynku jest drugorzędna w stosunku do lokalizacji – co oznacza, że może rosnąć popyt nawet na mniej nowoczesne budynki. Ta zmiana zwiększyła więc wartość mniej funkcjonalnych obiektów logistycznych położonych w pobliżu klientów końcowych.

#### Niedobór pracowników może hamować rozwój na obszarach o wysokiej dostępności gruntów

Niedobór pracowników w logistyce pogłębia się z trzech powodów. Po pierwsze, rozwija się e-fulfillment, który wymaga około trzykrotnie większego nakładu pracy niż tradycyjne operacje magazynowe – przy wskaźnikach rotacji ok. 4 razy wyższych niż przy innych zastosowaniach.<sup>13</sup> Po drugie, zaawansowane funkcje i technologie magazynowe wymagają lepiej wykwalifikowanych pracowników, na przykład inżynierów zajmujących się automatyzacją. Po trzecie, gęsto zaludnione podryniki, które oferują odpowiednie zasoby wykwalifikowanych pracowników, mają zazwyczaj niewielką dostępność gruntów na potrzeby logistyki. Ponieważ grunty są bardziej dostępne na mniej zaludnionych obszarach, koncentracja na nich centrów logistycznych może wyczerpać podaż pracowników i ograniczyć możliwość zapewnienia dalszej nowej podaży.

### Funkcjonalność

#### Budynki muszą być przyjazne pracownikom

Realizowane w obiektach logistycznych usługi o zwiększonej wartości dodanej spowodowały, że pracownicy stali się cennym, a przy tym rzadkim zasobem. Zdrowe i przyjazne

środowisko pracy daje dziś pracodawcom przewagę w zakresie przyciągania i retencji pracowników.

Pandemia dodatkowo przyspieszyła ten trend. Coraz bardziej popularne stają się funkcjonalności poprawiające samopoczucie pracowników w magazynach, w tym np. budynki wykonane zgodnie ze standardem WELL. Certyfikacja budynku w ramach WELL jest dowodem spełnienia przez obiekt licznych wymagań w takich obszarach jak jakość powietrza, wody, oświetlenia i temperatury w pomieszczeniach, a także zapewnienia dodatkowych udogodnień dla pracowników oraz dbałości o ich dobre samopoczucie fizyczne i psychiczne. Wszystko to może poprawiać wydajność operacyjną oraz efektywność kosztową dla klientów i zapewniać wyróżnienie na tle konkurencji.

#### Nowe projekty powinny uwzględnić nowe technologie

Projekty budynków logistycznych powinny powstawać z myślą o uwzględnieniu w nich najnowszych technologii. Jak wskazaliśmy w [serii raportów o automatyzacji](#), nowoczesne technologie pozwalają użytkownikom logistyki na optymalizację powierzchni oraz otwarcie się na nowe lokalizacje w pobliżu konsumenta końcowego. Większość nowoczesnych obiektów spełnia już wymagania do wdrożenia automatyzacji, lecz warto dodawać do nich kolejne funkcje, które sprawią, że dalsza automatyzacja będzie łatwiejsza. Zwiększona moc zasilania, dodatkowa przestrzeń do ładowania urządzeń, dostęp do szybkiego przesyłu danych, wysoka jakość posadzki, wzmocniona konstrukcja dachu i większa wysokość w świetle pozwalają na wykorzystanie technologii, które poprawiają warunki pracy, efektywność operacji oraz zarządzanie ryzykiem. Inwestycje te sprzyjają tworzeniu wartości wykraczającej poza ściany magazynu. Ponadto budynki gotowe na automatyzację mają szansę powstawać w lepszych lokalizacjach, wszędzie tam, gdzie przeszkodą są koszty i dostępność siły roboczej – jak centra miast w przypadku dostaw typu Last Touch®.

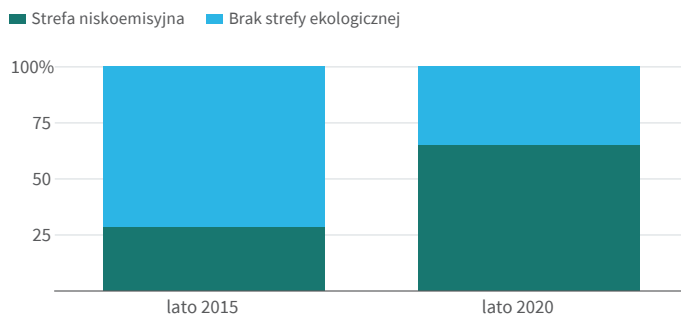
#### Cenna ekologia

Konsumenci, inwestorzy oraz użytkownicy logistyki przykładają coraz większą wagę do zrównoważonego rozwoju. To rodzi potrzebę włączania praktyk ESG (zaangażowania w ekologię, rozwój społeczny i etyczne prowadzenie biznesu) także do łańcuchów dostaw, a skuteczna realizacja celów z tego zakresu to nowy wyróżnik nieruchomości logistycznych. Wśród elementów, które pomagają osiągnąć cele ESG jest m.in. wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, oferowanie energooszczędnego oświetlenia, zapewnienie miejsc do ładowania pojazdów elektrycznych czy akredytacja budynków certyfikatami środowiskowymi.

Ilustracja 8

## STREFY EKOLOGICZNE RUCHU POJAZDÓW NA WYBRANYCH RYNKACH UE

(% centrów miast z dostępem tylko dla pojazdów niskoemisyjnych)



Uwaga: Includes all PELF markets.

Źródło: European Commission, Urban Access Regulations, Prologis Research.

## Pogłębia się różnicowanie między nieruchomościami logistycznymi.

Zróżnicowanie między budynkami objawia się w dwóch obszarach: **lokalizacyjnym i funkcjonalnym**, czyli tych samych co w przypadku starzenia się obiektów. Lokalizacja jest kluczowa dla operacji e-fulfillment i szybkiego uzupełniania zapasów. Obiekty znajdujące się blisko konsumentów końcowych są zwykle starsze i mniej funkcjonalne, lecz oferują coraz większe możliwości generowania przychodów w miarę wzrostu oczekiwań dotyczących szybkości usług. Jednocześnie starzenie się zwiększa zapotrzebowanie na obiekty zastępcze. W przypadku operacji wymagających wysokiej przepustowości (eng. High-Through-Put Distribution™) funkcje obecne w obiektach logistycznych mogą poprawiać efektywność i korzystnie wpływać na koszty. Wyraźne zmiany - na skalę jak nigdy wcześniej - w nawykach konsumentów, potrzebach pracowników i wdrożeniach technologii zwiększyły korzyści płynące z zabezpieczenia nieruchomości najlepiej przystosowanych do obsługi łańcuchów dostaw przyszłości. W tym samym czasie niedobory powierzchni wpłynęły na większą zajętość i wyższe stawki czynszów szerokiej gamy obiektów logistycznych.

Niedobory podaży najprawdopodobniej utrzymają się w wielu lokalizacjach z kilku przyczyn. Dobrze zlokalizowane nieruchomości są odizolowane od nowej podaży, bariery w podaży nadal rosną a budynki przygotowane na to, co przyniesie przyszłość wymagają podwyższonych stawek czynszu w celu zrekompensowania rosnących kosztów odtworzeniowych. O ile wzrost wartości dobrze zlokalizowanych i dobrze zaprojektowanych obiektów uzasadnia bardziej kreatywne rozwiązania, jak wielopiętrowe budynki na nowych rynkach czy konwersje z innych typów nieruchomości, to zmiany strukturalne w branży nieruchomości logistycznych będą prawdopodobnie nadal ograniczać nową podaż, która mogłaby zaspokoić potrzeby użytkowników w łańcuchach dostaw w przyszłości.

## Przypisy końcowe

1. San Francisco Department of Building Inspection via OpenDataSF (dostęp z dn. 3 czerwca 2021)
2. Prologis Research.
3. CBRE-EA, Prologis Research.
4. A.T. Kearney, Prologis Research.
5. Prologis Research.
6. CBRE, Prologis Research.
7. Cushman & Wakefield, Prologis Research.
8. <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/blogs/metals/042721-global-steel-price-rally-iron-ore-iodex-all-time-high-china-stimulus>.
9. Prologis Research.
10. Prologis Research.
11. Holenderski Urząd Statystyczny.
12. Komisja Europejska, Urban Access Regulations, Prologis Research .
13. Prologis Research, oficjalne dane poszczególnych podmiotów.

## Zastrzeżenia prawne

Niniejszy materiał nie powinien być interpretowany jako oferta sprzedaży lub zachęta do złożenia oferty zakupu jakiegokolwiek zabezpieczenia. W oparciu o niniejszy materiał nie zabiegamy o żadne działania. Jest on przeznaczony dla ogólnych celów informacyjnych na rzecz klientów Prologis. Niniejszy raport bazuje częściowo na informacjach publicznych, które uważamy za wiarygodne, ale nie uważamy, że są one dokładne lub kompletne, i nie powinny być traktowane jako takie. Nie składamy żadnych oświadczeń dotyczących dokładności lub kompletności informacji w niniejszym dokumencie. Opinie wyrażone są naszymi opiniami aktualnymi wyłącznie na moment pojawienia się w niniejszym raporcie. Firma Prologis zrzeka się wszelkiej odpowiedzialności związanej z niniejszym raportem, w tym między innymi, bez ograniczeń, w zakresie wszelkich wyraźnych lub domniemyanych oświadczeń lub gwarancji dotyczących zawartych w niniejszym raporcie stwierdzeń, błędów lub zaniechań. Wszelkie szacunki, przewidywania lub prognozy przedstawione w niniejszym raporcie mają być oświadczeniami wybiegającymi w przyszłość. Chociaż uważamy, że oczekiwania zawarte w takich stwierdzeniach odnośnie do przyszłości są uzasadnione nie możemy zagwarantować, że wszelkie takie stwierdzenia okażą się prawidłowe. Takie oszacowania podlegają faktycznemu, znanemu i nieznanemu ryzyku, niepewności i innym czynnikom, które mogłyby spowodować, że rzeczywiste wyniki będą się znacznie różnić od przewidywanych. Takie wypowiedzi prognozujące są aktualne tylko na dzień sporządzenia niniejszego raportu. Wyraźnie odrzucamy wszelkie zobowiązania do aktualizacji lub przeglądu wszelkich oświadczeń dotyczących przyszłości, które są zawarte w niniejszym dokumencie, aby odzwierciedlić wszelkie zmiany w naszych oczekiwaniach lub jakiegokolwiek zmiany okoliczności, na których opiera się takie oświadczenie. Zabrania się (i) kopiowania, kserowania lub powielania w jakiegokolwiek formie w jakikolwiek sposób lub (ii) redystrybuowania jakiegokolwiek części niniejszego raportu bez uprzedniej pisemnej zgody Prologis.

## O Dziale Badań Prologis

Dział Badań Prologis bada podstawowe trendy inwestycyjne i potrzeby klientów firmy Prologis, aby pomóc w określeniu

możliwości i uniknięciu ryzyka w krajach na czterech kontynentach. Zespół wnosi wkład w podejmowanie decyzji inwestycyjnych i długofalowych inicjatyw strategicznych, a także publikuje białe księgi i inne raporty badawcze. Prologis publikuje badania dotyczące dynamiki rynku wpływające na działalność klientów Prologis, w tym na temat globalnych problemów z łańcuchem dostaw i zmian w branży logistycznej i nieruchomości. Specjalny zespół badawczo-rozwojowy Prologis współpracuje ze wszystkimi działami firmy, aby pomóc firmie Prologis przy wejściu na rynek, ekspansji, przejęciach i sporządzaniu strategii rozwoju.

Dział Badań Prologis bada podstawowe trendy inwestycyjne i potrzeby klientów firmy Prologis, aby pomóc w określeniu możliwości i uniknięciu ryzyka w krajach na czterech kontynentach. Zespół wnosi wkład w podejmowanie decyzji inwestycyjnych i długofalowych inicjatyw strategicznych, a także publikuje białe księgi i inne raporty badawcze. Prologis publikuje badania dotyczące dynamiki rynku wpływające na działalność klientów Prologis, w tym na temat globalnych problemów z łańcuchem dostaw i zmian w branży logistycznej i nieruchomości. Specjalny zespół badawczo-rozwojowy Prologis współpracuje ze wszystkimi działami firmy, aby pomóc firmie Prologis przy wejściu na rynek, ekspansji, przejęciach i sporządzaniu strategii rozwoju.

## O Prologis

Prologis, Inc. jest globalnym liderem na rynku nieruchomości logistycznych skoncentrowanym na dynamicznie rozwijających się rynkach z wysokimi barierami wejścia. Prologis jest właścicielem lub inwestorem (w ujęciu skonsolidowanym lub poprzez nieskonsolidowane spółki joint venture) nieruchomości i projektów deweloperskich o oczekiwanej łącznej powierzchni 92 milionów metrów kwadratowych w 19 krajach (stan na dzień 30 marca 2021 r.). Prologis wynajmuje nowoczesne obiekty dystrybucyjne ponad 5 500 różnym klientom obejmującym dwie główne kategorie: B2B oraz handel detaliczny/usługi e-fulfillment.