

Ihållande störningar



Prologis West Ontario Logistics Center, Ontario, Kalifornien.

Försörjningskedjorna kommer att förändras permanent i riktning mot motståndskraft. Detta kommer att skapa en kraftig medvind för efterfrågan på logistikfastigheter och kan förlänga eller förvärra bristen på utrymme och arbetskraft. Morgondagens försörjningskedja kommer att definieras av dem som agerar snabbt och beslutsamt.

Viktiga budskap

- Högre andel lager i förhållande till försäljning är nyckeln till framtidens försörjningskedja.** Störningar i varuflödet kommer att kvarstå även efter pandemin, på grund av strukturella krafter inom klimat, geopolitik och arbetskraft.
- Högre lager kommer att kräva 75 MKVM/miljoner kvadratmeter logistikfastigheter** eller mer för att tillgodose bristen och bygga upp motståndskraft. Uthyrningen av logistikfastigheter återspeglar ännu inte den motståndskraftiga efterfrågan, eftersom företagen först måste fokusera på omedelbara lagerutmaningar.
- Infartslägena står redo att dra nytta av** detta som det första steget i konsumtionsändan av försörjningskedjorna. Eftersom dessa platser i allmänhet har höga hinder för ny logistikutveckling förväntas efterfrågan överstiga utbudet.

Lagermönstren måste förändras. Även om modellen ”just-in-time” möjliggjorde en strukturell minskning av förhållandet mellan lager och försäljning, var den också beroende av ett jämnt varuflöde [se figur 1]. Nedgången stabiliserades under 2010-talet i takt med att e-handeln ökade som andel av detaljhandeln. E-handelskanaler som erbjuder mer produktsortiment som standard kräver som standard mer lager. Störningar avbryter detta flöde, eftersom de sammankopplade strukturella förändringarna som driver klimatrisker [bild 2], geopolitiska risker [bild 3] och arbetsrisker [bild 4] ökar. En förhandstitt på dagens störningar: pandemin, vädret (t.ex. påverkan av iskyllan i Texas på kemifabrikerna), handeln (osäkerheten kring Brexit) och arbetskraftsbrist (transportbegränsningar och brist på lastbilschaufförer) som under 2021 tillsammans kommer att leda till omfattande brister, volatilitet i försörjningskedjan och högre kostnader.

Figur 1

LAGER/FÖRSÄLJNINGSKVOT, ÅTERFÖRSÄLJARE I USA, EXKL. BILAR

Kvot



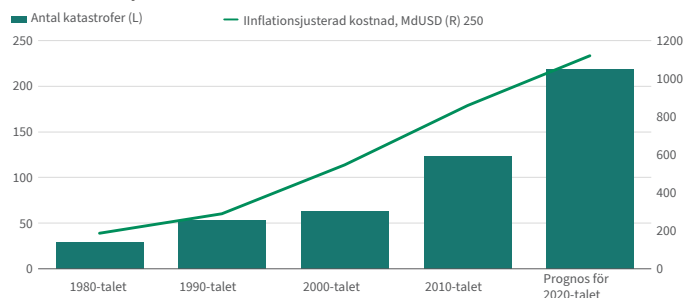
Källa: U.S. Census, Prologis Research

Figur 2

STÖRRE VÄDERKATASTROFER EFTER ÅRTIONDE, USA

Antal katastrofer med > 1 miljard US-dollar i skador, USD inflationsjusterad för 2021

Beräknad totalsumma skador, MdUSD

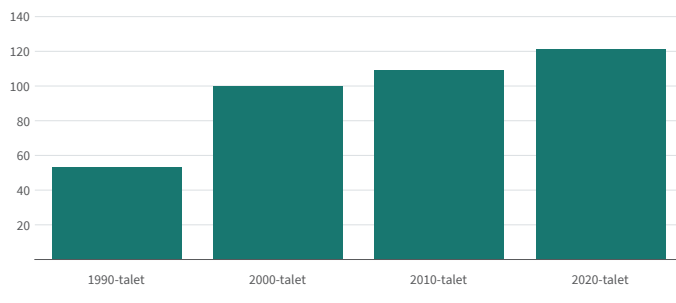


Obs! Prognosen för 2021 är linjär och baseras på data från decenniet fram till september 2021. Källa: NOAA National Centers for Environmental Information (NCEI) USA Billion-Dollar Weather and Climate Disasters (2021). <https://www.ncdc.noaa.gov/billions/>, DOI: 10.25921/stkw-7w73, Prologis Research.

Figur 3

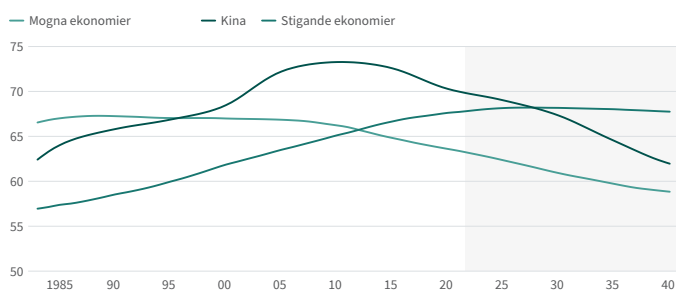
INDEX FÖR GEOPOLITISK RISK EFTER ÅRTIONDE

Genomsnitt 2000-2009=100



Källa: Caldara, Dario och Matteo Iacoviello, "Measuring Geopolitical Risk", arbetsdokument, Board of Governors of the Federal Reserve Board, 2017, Prologis Research.

Figur 4

KVOT, ARBETSKRAFT/BEFOLKNING

Obs! Mogna ekonomier omfattar USA, euroområdet och Japan; stigande ekonomier omfattar Mexiko, Brasilien, Vietnam, Indonesien och Indien.
Källa: Oxford Economics, Prologis Research

Högre lager kommer att kräva 75 MKVM/miljoner kvadratmeter logistikfastigheter eller mer för att åtgärda bristen och bygga upp motståndskraft.

- **Verkligt motståndskraftiga lager kan leda till ett ökat behov av 25 till 65 MKVM logistikutrymme i USA**, baserat på en lagertillväxt på 5 till 15 procent på medellång sikt.¹ Denna förändring har inte ens börjat märkas inom logistikuthyrningen, eftersom företagen löser kortsiktiga störningar i försörjningskedjan.
- **Den nuvarande bristen kan kräva upp till 56 MKVM logistikutrymme på kort sikt** för att återgå till 2010-talets genomsnittliga förhållande mellan lager och försäljning. En stor drivkraft är den senaste tidens starka varuförsäljning. Detaljhandels lager skulle behöva öka med 13 procent för att klara av detaljhandelsförsäljningen 2021, jämfört med endast 1,5 procent för 2019 års detaljhandelsförsäljning.² Även om det finns ett visst utrymme i butiker och lager för denna kortsiktiga korrigering [figur 5]

skulle detta kunna skapa ett behov av mer än 75 MKVM logistikutrymme under de kommande åren.³ På de 28 största marknaderna i USA är det totala antalet lediga och outhyrda ytor under uppbyggnad mindre än 56 MKVM tredje kvartalet 2021.⁴

Figur 5

LAGER PER BELAGD LOGISTIKKVADRATFOT, USA.

2012 USD/SF



Obs! Parti- och detaljhandelslager exkl. bilar.
Källa: U.S. CBRE-EA, Prologis Research.

Figur 6

PROLOGIS IBI™ UTNYTTJANDEGRAD, USA.

% av utrymmet

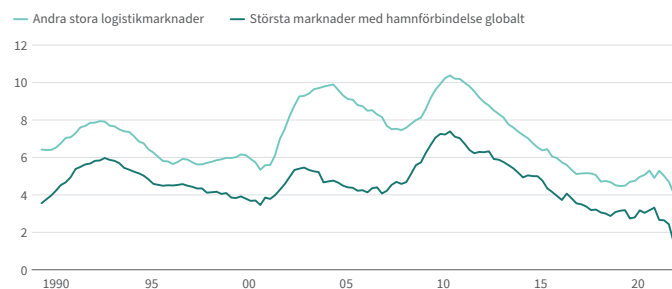


Källa: Prologis Research.

Figur 7

LOGISTIKLOKALER EFTER FÖRBINDELSE TILL STÖRRE HAMN, GLOBALT

%



Obs! Inkluderar de största globala hamnarna Shanghai, Tianjin, Guangzhou, Tokyo, SoCal, New York City-området, Rotterdam/södra Nederländerna, Hamburg.
Källa: CBRE, JLL, Gerald Eve, Prologis Research

Denna efterfrågan bör gynna infartslägen oproportionerligt mycket, eftersom de erbjuder de största möjligheterna att styra varorna, även om lagren kommer att spridas över ett brett spektrum av platser. Platser nära slutkonsumenter stärker motståndskraften extra på grund av den omedelbara distributionspotentialen, som sedan kan utlösa påfyllning uppströms i försörjningskedjan. Det är osannolikt att sekundära eller tertiära platser gynnas, eftersom högre transportkostnader uppväger eventuella hyresbesparingar. Höga och ökande hinder för ny logistikutveckling i infartslägen kan leda till att en del av tillväxten flyttas till angränsande marknader eller öka efterfrågan på alternativ för ombyggnad eller omplacering. Detta scenario pågår redan nu, eftersom företagen försöker få kontroll över sina lager snabbt: den genomsnittliga vakansgraden på de främsta

globala marknaderna med hamnförbindelse är mindre än 2 procent, vilket är ungefär hälften så mycket som på andra marknader och en minskning från ett historiskt genomsnitt på 4,7 procent [figur 7].⁵

Slutnoter

1. Baserat på koefficienter från en 4-faktor OLS-regression av verkliga detaljhandelslager utom bilar, verkliga grossistlager, verklig detaljhandelsförsäljning utom bilar/livsmedelstjänster/bensin och e-handelspenetration på efterfrågan på logistikfastigheter i USA, från 1996 till 2021. Källor:
2. U.S. Census, CBRE, Colliers, Cushman & Wakefield, JLL, CBRE-EA, Prologis Research.
3. U.S. Census, Prologis Research. Aktuella uppgifter för tolv månader från september 2020 till augusti 2021, historisk jämförelse med ett KPI-justerat genomsnitt för 2019, baserat på återförsäljarnas lager och försäljning av bilar.
4. Prologis IBITM Utilization Rate låg fortfarande under 85 procent i september 2021 jämfört med 87 procent, vilket är den högsta nivån någonsin.
5. De 28 största marknaderna definieras som de marknader där Prologis har närvaro. Källor: CBRE, JLL, Colliers, Cushman & Wakefield, CBRE-EA, Prologis Research.
6. CBRE, JLL, Colliers, Cushman & Wakefield, Gerald Eve, CBRE-EA, Prologis Research. Långtidsgenomsnitt från 1990–2020.

Forward-Looking Statements

This material should not be construed as an offer to sell or the solicitation of an offer to buy any security. We are not soliciting any action based on this material. It is for the general information of customers of Prologis.

This report is based, in part, on public information that we consider reliable, but we do not represent that it is accurate or complete, and it should not be relied on as such. No representation is given with respect to the accuracy or completeness of the information herein. Opinions expressed are our current opinions as of the date appearing on this report only. Prologis disclaims any and all liability relating to this report, including, without limitation, any express or implied representations or warranties for statements or errors contained in, or omissions from, this report.

Any estimates, projections or predictions given in this report are intended to be forward-looking statements. Although we believe that the expectations in such forward-looking statements are reasonable, we can give no assurance that any forward-looking statements will prove to be correct. Such estimates are subject to actual known and unknown risks, uncertainties and other factors that could cause actual results to differ materially from those projected. These forward-looking statements speak only as of the date of this report. We expressly disclaim any obligation or undertaking to update or revise any forward-looking statement contained herein to reflect any change in our expectations or any change in circumstances upon which such statement is based.

No part of this material may be (i) copied, photocopied or duplicated in any form by any means or (ii) redistributed without the prior written consent of Prologis.

About Prologis Research

Prologis' Research department studies fundamental and investment trends and Prologis' customers' needs to assist in identifying opportunities and avoiding risk across four continents. The team contributes to investment decisions and long-term strategic initiatives, in addition to publishing white papers and other research reports. Prologis publishes research on the market dynamics impacting Prologis' customers' businesses, including global supply chain issues and developments in the logistics and real estate industries. Prologis' dedicated research team works collaboratively with all company departments to help guide Prologis' market entry, expansion, acquisition and development strategies.

About Prologis

Prologis, Inc. is the global leader in logistics real estate with a focus on high-barrier, high-growth markets. As of September 30, 2021, the company owned or had investments in, on a wholly owned basis or through co-investment ventures, properties and development projects expected to total approximately 994 million square feet (92 million square meters) in 19 countries.

Prologis leases modern logistics facilities to a diverse base of approximately 5,500 customers principally across two major categories: business-to-business and retail/online fulfillment.