

שוק הלוגיסטיקה בישראל: אתגרים והזדמנויות

שוק הנדל"ן בישראל עבר בשנים האחרונות שינויים משמעותיים. בעוד שבשנים הראשונות של המאה ה-21 המרכזים המסחריים והמשרדים שלטו בנוף, הרי שבתחילת העשור הנוכחי, שוק הלוגיסטיקה תפס את מרכז הבמה. המעבר הזה הוא חלק מתהליך גלובלי שבו המדינות המפותחות, כמו ישראל, מבינות את הצורך בבניית שרשרות אספקה יעילות ליבוא מוצרים מהמזרח. כל מה שצריך לדעת – בכתבה הבאה

מרכזי לוגיסטיקה המעסיקים עובדים רבים בתחומי הליקוט והשינוע.

הופכים אתגרים להזדמנויות

הגורמים הללו, בנוסף לעלייה במחירי הקרקע וריבית גבוהה, מובילים לשינויים משמעותיים באופיו של בנין לוגיסטי טיפוסי. בניה על קומה אחת הפכה לאפשרית רק מחוץ למרכז הארץ, ואילו במרכז הארץ מתפתחת נטייה לבנייה רב-קומתית כדי לנצל את הקרקע הקיימת באופן אופטימלי. בשנים האחרונות, גם המחסור בחצרות תפעוליות מתאימות הפך למשמעותי. יזמים רבים נאלצים לכלול את שטח החצרות האלה במחיר השכירות, מה שמוסיף לעלות. מרכז לוגיסטי מחוץ למרכז הארץ אמנם יזכה לשכירות נמוכה יותר, אך יצור עלויות גבוהות יותר בהפצה.

כיום, ניתן לראות תחרות גדולה בין משתמשי קצה לזימים על מגרשים. עסקאות מורכבות עם קיבוצים ומושבים מציעות פתרון, אך הן דורשות מומחיות בתחום המימון והמשא ומתן. לאחרונה, הביקושים נפלו מעט בעקבות חוסר הוודאות הכלכלית, אך צפוי גידול משמעותי בביקושים ברגע שיתבהר המצב הגיאופוליטי.

לסיכום: שוק הלוגיסטיקה בישראל מציג הזדמנויות רבות, אך גם אתגרים משמעותיים. האתגרים הללו נובעים בעיקר מחוסר גמישות רגולטורית, מחסור בקרקע זמינה, ומחירי קרקע גבוהים. עם זאת, ההזדמנויות הן משמעותיות, בעיקר עם התחזית לגידול משמעותי בפעילות המסחר המקוון והצורך ברשתות לוגיסטיקה מתקדמות ויעילות.



של 40 מטר – טכנולוגיות המאפשרות ניצול מירבי של שטח. בנוסף, השימוש במלגזות מתקדמות עם צריח, מאפשר אחסון יעיל גם בגבהים נמוכים יחסית – 12-16 מטר גובה. מיקום אסטרטגי של המרכז הלוגיסטי הכרחי להבטחת משלוחים בזמן. משאיות הפצה צריכות להיות יעילות ולנצל את זמן בצורה מיטבית על מנת לייעל את העלויות. עם זאת, המגבלות על קרקעות גדולות ומתאימות, ובמיוחד המגבלות שנוספו על ידי רשות מקרקעי ישראל (רמ"י), מקשות על פיתוח נכסים מתאימים. רמ"י לא מפרסמת מספיק מכרזים לקרקעות גדולות, ובנוסף, המגבלה על זכיית יזם ביותר ממגרש אחד במכרז, מחריפה עוד יותר את הבעיה. מנהל התכנון גם הוא תורם למצב מורכב זה. הדרישה לתב"ע נפרדת לשימוש לוגיסטי בקרקע, מונעת שימוש יעיל בקרקעות, לעתים, בניגוד להיגיון הכלכלי. התפיסה הרווחת בקרב הרשויות המקומיות, שייעוד תעשייתי תורם לתעסוקה יותר מאחסנה לוגיסטית, אינה תואמת את המציאות. מפעלים מודרניים רבים משתמשים בטכנולוגיות מתקדמות ורובוטקה, ולכן דרישות כוח האדם שלהם נמוכות, לעומת

הנטייה הגוברת למסחר מקוון (E-commerce) הדגישה את החשיבות של תשתיות לוגיסטיות חזקות. כיום, הצרכנים מצפים לקבל את הזמנותיהם במהירות ובנוחות, מה שדורש רשתות הפצה רחבות ויעילות. אולם, האתגר בישראל שונה במקצת. גודלה הקומפקטי יחסית ומרכזיותה של גוש דן יוצרים צוואר בקבוק משמעותי.

חברות לוגיסטיקה גדולות נוטות להסתפק במרכז לוגיסטי יחיד, בדרך כלל עם גישה נוחה לכביש 6, כדי להגיע לכל רחבי הארץ. אולם המונופול של המדינה על הקרקעות מקשה על יזמים ולקוחות כאחד להשיג מגרשים גדולים מספיק להקמת מרכזים לוגיסטיים יעילים. היעדר זמינות הקרקע מביא לעלייה חדה במחירים, שמשפיעים באופן ישיר על דמי השכירות. קרקע גדולה מ-20 דונם, למשל, יקרה באופן משמעותי מקרקע קטנה יותר.

התייעלות היא המפתח

התקדמות הטכנולוגיה תרמה רבות לעלייה ביעילות בתחום הלוגיסטיקה ואפשרה, לדוגמה, מעבר לאחסון במחסנים בגובה שבעה-שמונה מטרים ולשימוש במחסנים רובוטיים אוטומטיים שיכולים להגיע לגבהים



יאיר לוי, מומחה לאסטרטגיות השקעה בנדל"ן, בעל ניסיון של מעל 40 שנה בתחום. מתמחה בפיתוח אסטרטגיות ייחודיות לרכישה ומכירה של נכסים מניבי תשואה, ויעוץ מקצועי למשקיעים.

+972-505-20-60-90 | 03-613-66-99
yair@yairlevy.com