



LOGISTYKA W POLSCE RAPORT 2017

Zespół autorów:

Mirostaw Antonowicz – rozdział 5.1

Halina Brdulak – rozdział 2

Ireneusz Fechner

– rozdział 6.1,

– rozdział 8 (współpraca Krystyna Kotakowska, Rafał Rokicki,
Izabela Borzych, Zbyszko Krojenka, Karol Nowaczyk)

Marcin Foltyński – rozdział 5.6

Marek Grzybowski – rozdział 5.3

Arkadiusz Kawa – rozdział 4

Zdzisław Kordel – rozdział 5.2

Waldemar Osmólski – rozdział 1 (Standaryzacja w obszarze wymiany
komunikatów elektronicznych)

Ryszard Rolbiecki – rozdział 5.4

Maciej Stajniak – rozdział 5.5

Szymon Strojny – rozdział 7

Grzegorz Szyszka – rozdział 3

Bogusław Śliwczyński – rozdział 1

Adam Wojciechowski – rozdział 6.2

Logistyka w Polsce

RAPORT 2017

**Praca zbiorowa pod redakcją
Ireneusza Fechnera i Grzegorza Szyszki**

Poznań 2018

Biblioteka Logistyka

Wydawca:
Instytut Logistyki i Magazynowania
ul. Estkowskiego 6
61-755 Poznań
tel. 61 850 49 22; faks 61 852 63 76
www.ilim.poznan.pl
www.bibliotekalogistyka.pl

Seria „Biblioteka Logistyka”
Redaktor serii: Tomasz Janiak

ISBN 978-83-63186-57-9 (ebook)

Poznań 2018, wyd. I

Zezwala się na korzystanie z utworu: „Logistyka w Polsce - Raport 2017”, (dalej „Utwór”) na warunkach licencji Creative Commons Uznanie autorstwa 3.0 (znanej również jako CC-BY), dostępnej pod adresem <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/> lub innej wersji językowej tej licencji lub którejkolwiek późniejszej wersji tej licencji, opublikowanej przez organizację Creative Commons.”.

Opracowanie redakcyjne: Tomasz Janiak

Skład i łamanie: Piotr Kaźmierski

Projekt okładki: Piotr Kaźmierski

Spis treści

1. Cyfryzacja łańcuchów transportowych	6
2. Logistyka w polskiej gospodarce w latach 2016–2017	16
3. Rynek logistyczny w Polsce 2016-2017	25
4. Rynek KEP w Polsce	34
5. Rynek transportu i spedycji.....	42
5.1. Transport kolejowy	42
5.2. Transport samochodowy	56
5.3. Transport morski	66
5.4. Transport wodny śródlądowy	77
5.5. Transport lotniczy	87
5.6. Transport intermodalny	96
6. Rynek magazynowy.....	105
6.1. Rynek powierzchni magazynowych	105
6.2. Rynek urządzeń magazynowych.....	119
7. Ocena stanu logistyki w przedsiębiorstwach działających w Polsce w latach 2016 i 2017	130
8. Edukacja logistyczna	139

2. Logistyka w polskiej gospodarce w latach 2016–2017

Polska gospodarka w latach 2016 – 2017 rozwijała się na podobnym poziomie jak okresie poprzednich dwóch lat (patrz tabela 1.1) i rosła średnio o prawie 3,5 % PKB, co lokowało nas na 13 pozycji wśród najlepiej rozwijających się krajów UE – 28 (średnia 2,0 %).

Wzrostowi gospodarki sprzyjały niezmiennie zarówno konsumpcja wewnętrzna, jak i eksport, który w 2017 r. osiągnął rekordową wartość prawie 204 mld EUR, przy zrównoważonym imporcie. Natomiast inwestycje – jako trzeci komponent wzrostu gospodarczego – po okresie regresu na koniec 2017 r. zanotowały wyraźne ożywienie.

Na koniec 2017 r. wskaźnik bezrobocia zmniejszył się do rekordowo niskiego poziomu 6,6%, co skutkowało rosnącymi trudnościami w pozyskaniu pracowników.

Obserwowano spadek deficytu sektora finansów publicznych, który w 2015 r. osiągnął poziom 2,5 % PKB.

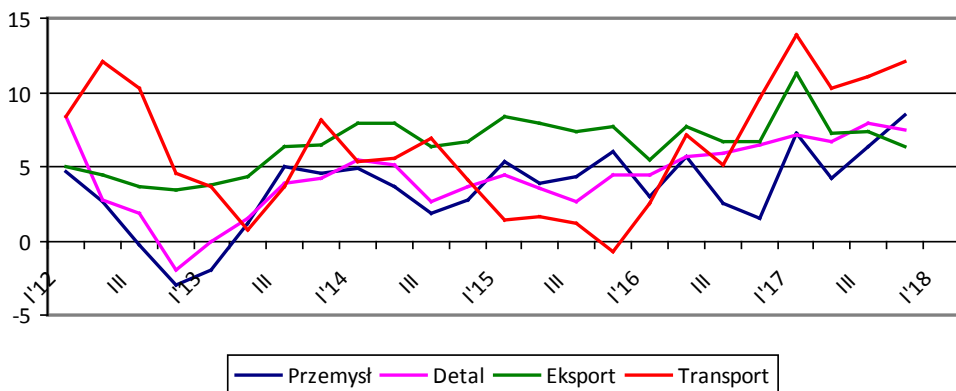
Wyszczególnienie	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PKB [mld zł]	1629	1656	1719	1799	1851	1936
PKB	1,6	1,3	3,3	3,8	2,9	4,6
Inwestycje	-1,8	-1,2	9,5	6,1	- 11,2	5,4
Sprzedaż przemysłu	0,5	1,8	4,1	6,0	3,6	6,6
Sprzedaż detaliczna	0,5	1,3	3,9	5,4	6,2	4,9
Sprzedaż usług transportowych i magazynowych	3,0	1,8	4,9	2,4	5,3	10,3
Stopa bezrobocia (grudzień)	13,4	13,4	11,4	9,8	8,3	6,6
Eksport [EUR]	4,6	6,5	6,7	7,7	6,7	10,2

Tabela
2.1.

Dynamika zmian makroekonomicznych w latach 2012–2017 w % r/r.

Źródło: Opracowanie własne na bazie danych GUS.

Z danych GUS wynika także, że **inwestycje w IV kwartale wzrosły o 11,3% r/r, zaś popyt krajowy wzrósł o 6,1% r/r**. Polską gospodarkę zaczęto więc wspomagać, obok konsumpcji i eksportu, trzecie koło zamachowe – inwestycje.



**Rysunek
2.1.**

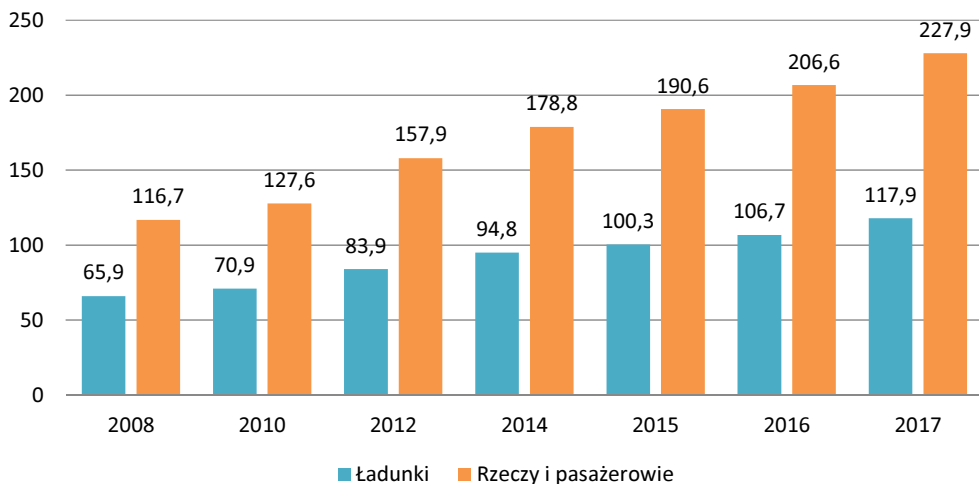
Kwartałna dynamika zmian sprzedaży w latach 2012-17 r./r. (ceny stałe) [%]

Źródło: Opracowanie własne na bazie danych GUS.

Tak jak cała gospodarka, branża logistyczna w latach 2016-2017 przeżywała okres prosperity. Jak podaje GUS, w 2016 r. przychody ze sprzedaży usług we wszystkich jednostkach transportu ogółem dotyczących ładunków, pasażerów (z wyłączeniem usług pocztowych i kurierskich) wyniosły w cenach bieżących 206,6 mld zł. Przychody z przewozu ładunków kształtowały się na poziomie 106,7 mld zł, zaś z gospodarki magazynowej i działalności usługowej wspomagającej transport wyniosły 36,2 mld zł. W 2016 r. przychody z działalności pocztowej i kurierskiej, wg GUS wyniosły 6,5 mld zł, stąd wartość całego rynku logistycznego osiągnęła poziom 213,1 mld zł.

Rynek TSL przekroczył w 2017 r. poziom 234 mld zł – 12% PKB.

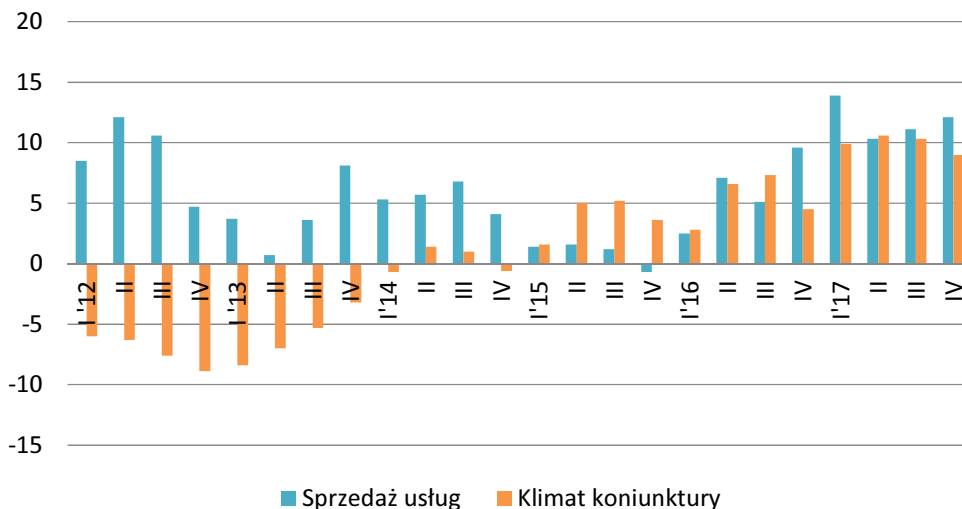
Wstępne dane GUS za 2017 r. wskazują na przyspieszenie wzrostu sprzedaży w transporcie ogółem o 10,3% wobec 8,4% rok wcześniej, najwięcej w magazynowaniu i działalności usługowej wspomagającej transport o 13,5% – wobec 6,1% w 2016 r., a następnie w transporcie samochodowym 11,9% przy 6,7% w 2016 r. Wzrosła również sprzedaż w transporcie kolejowym o 9,5%, po spadku o 0,4% w roku wcześniejszym.



Rysunek 2.2.

Przychody ze sprzedaży usług transportu i gospodarki magazynowej w tym przewozu ładunków [mld zł].

Źródło: Opracowanie własne na bazie danych GUS. 2017 r. - dane szacunkowe.



Rysunek 2.3.

Kwartalna dynamika zmian w TSL r./r. [%] w latach 2012 -17.

Źródło: Opracowanie własne na bazie danych GUS.

Według danych GUS w 2016 r. w porównaniu do 2014 r. w sekcji H PKD „Transport i gospodarka magazynowa” zwiększyła się liczba aktywnie funkcjonujących przedsiębiorstw ze 140,7 do 153,4 tys., co stanowiło prawie 7,6% wszystkich firm w Polsce. Zwiększony wolumen ładunków determinował sytuację w logistyce. Przeciętne zatrudnienie wzrosło z poziomu 548 do 578 tys. osób, co wyniosło 8,5% ogółu zatrudnionych. Dane te oznaczają, że w okresie dwóch lat nastąpiły wzrosty w liczbie przedsiębiorstw o 9% i zatrudnienia o 5,5%. Z negatywnych zjawisk należy odnotować ponad 40% spadek nakładów inwestycyjnych w 2016 r. – 16,0 mld zł w stosunku do 2014 r. – 22,7 mld zł.¹

Dobre wyniki sprzedaży przedsiębiorstw sektora logistycznego przełożyły się na poprawę wskaźnika **ogólnego klimatu koniunktury** w sekcji transport i gospodarka magazynowa, ocenianego przez GUS (rys. 2.3.). Przedsiębiorstwa sygnalizują poprawę swej ogólnej sytuacji biznesowej, napotykając natomiast bariery rozwojowe w dostępności wykwalifikowanych pracowników i wzrastających kosztach zatrudnienia. Przyrostowi wolumenu usług towarzyszył wzrost kosztów wynagrodzeń i transportowych, głównie ze względu na: wzrost opłat drogowych, limitu płacy minimalnej i zakazu wypoczynku w kabinach w niektórych krajach UE. Powodowało to w konsekwencji presję na podwyżki cen usług logistycznych.

Wzrost zapotrzebowania na usługi spowodował zmiany poziomów badanych przez ILiM wskaźników logistycznych. Zauważalny jest spadek wskaźnika pokrycia zapasów w przedsiębiorstwach do 26-27 dni oraz pogorszenie wskaźników opisujących poziom jakości obsługi logistycznej klienta. Wskazuje to na fakt, że przedsiębiorstwa miały problem z realizacją rosnącej liczby zamówień. Pozostaje niekorzystnie wysoki – 18-20% poziom zapasów nierotujących, skutkujący szkodliwym zamrożeniem kapitału.

Logistyka wewnętrzna przedsiębiorstw ukierunkowana była na dalsze usprawnianie procesów logistycznych, w tym magazynowych, dostosowujących je do potrzeb obsługi zwiększonego wolumenu ładunków.

W analizowanym okresie nastąpiło dalsze osłabienie tempa modernizacji **infrastruktury drogowej**, a w konsekwencji spadek przyrostu oddanych odcinków nowych dróg krajowych oraz wyremontowanych w stosunku do poprzednich lat. Przy rosnącym ruchu pojazdów ciężarowych, wywołało to pogorszenie stanu technicznego dróg. W latach 2014-15 długość autostrad i dróg ekspresowych wzrosła o 325 km, wobec 284 km w latach 2016-2017, co przełożyło się w sumie na zwiększenie ich długości do 3250 km.

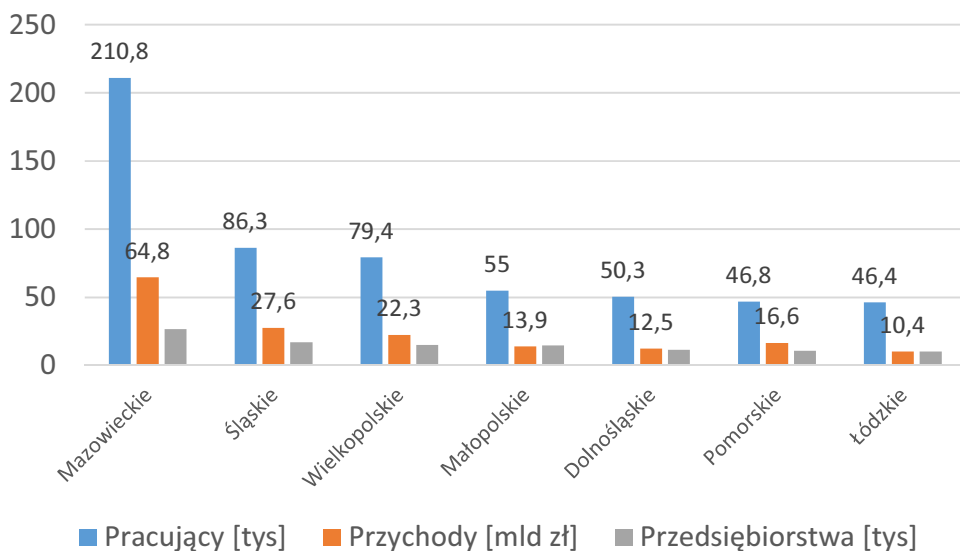
¹ Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2016 r. GUS, Warszawa 2017.

W tym samym okresie udało się wyremontować niecałe 1 100 km torów kolejowych, czyli o połowę mniej niż w latach 2014-2015.



Rekordowo rozwijał się **rynek komercyjnych powierzchni magazynowych**, stymulowany potrzebami e-handlu oraz operatorów logistycznych. Ocenia się, że w 2017 r. przybyło prawie 2,8 mln m² powierzchni magazynowych, a rok wcześniej 1,1 mln m². Ogólna powierzchnia przeznaczona na wynajem osiągnęła poziom 14,9 mln m². Przy wysokim popycie brutto, dochodzącym do 4 mln m² w 2017 r., odnotowano spadek wskaźnika pustostanów do średniego poziomu 5,4%. Nie przełożyło to się jednak na wzrost czynszów, które wykazują stabilizację i kształtują się od wielu lat w przedziale od 2 – 3,5 EUR/m²/miesiąc. Wg danych ILiM głównymi najemcami magazynów pozostają operatorzy logistyczni – 32% oraz przedsiębiorstwa handlowe – 28%.

W Polsce buduje się ogółem znacznie więcej powierzchni magazynowej zamkniętej, która wg danych GUS w 2016 r. powiększyła się o 3,5 mln m², wobec 3,1 mln m² w 2015 r. W dwóch poprzednich latach 2014-2013 przybyło w sumie 4,9 mln m², czyli o 35% mniej.



Rysunek
2.5.

Logistyczny ranking województw.

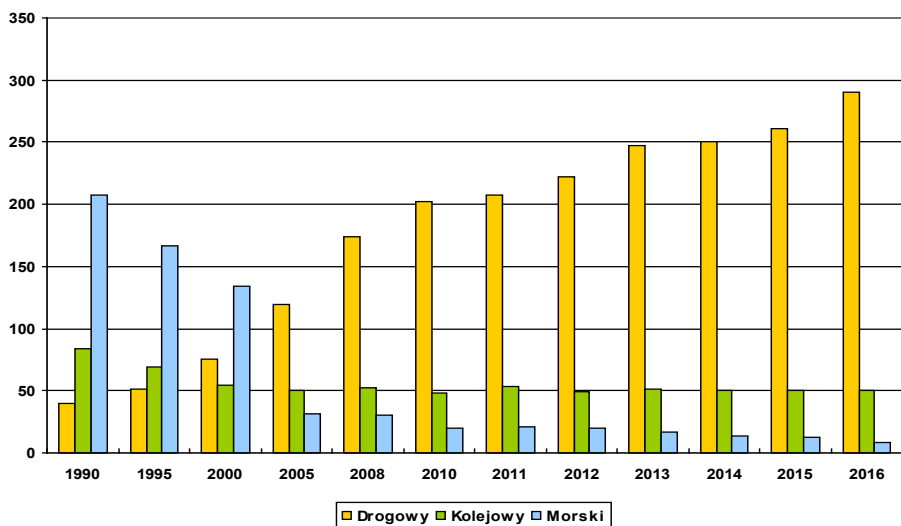
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Siłę regionalnej logistyki pokazuje ranking województw (rys. 2.5), stworzony w oparciu o dane GUS dotyczące sekcji „Transport i gospodarka magazynowa”. Biorąc pod uwagę liczbę pracujących, przychody przedsiębiorstw oraz ich liczbę, zdecydowanym liderem w 2016 r. było województwo mazowieckie przed śląskim i wielkopolskim.

Transport ładunków ogółem wyrażony w masie przewożonych ładunków od 2010 r. ulegał tylko nieznacznym wahaniom, natomiast przedstawiony w pracy przewozowej odnotowuje powolny wzrost, który przyspieszył w omawianej perspektywie 2016 r. o 6,9% oraz w 2017 r. o 8,3%. W poprzednim okresie 2014/15 przewozy wzrosły w sumie tylko o niecałe 4%.

Od początku lat 90. XX wieku obserwuje się postępującą dominację transportu samochodowego w przewozach ładunków wyrażonych w zarówno tonażu, jak i w pracy przewozowej. Jego udział w przewozach ogółem (tkm) wzrósł w 2016 r. do poziomu 79%, natomiast transport kolejowy spadł do poziomu 13%. Wielkość przewozu ładunków koleją od 2010 r. utrzymuje się niezmiennie na podobnym poziomie.

Pozytywnym zjawiskiem jest rozwój transportu intermodalnego, który w latach 2015-16 rósł średniorocznie w tonach o 16%. W dalszym ciągu jednak odnotowujemy w Polsce niski udział przewozów kontenerowych koleją w przewozach ogółem, wynoszący w 2016 r. 8,8%, przy średniej w UE przekraczającej 18%.



Rysunek
2.6.

Przewozy ładunków wg rodzajów transportu w mld tkm.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Trendy w branży TSL. Podobnie jak w okresie poprzednim, automatyzacja i cyfryzacja łańcuchów dostaw obok handlu internetowego determinują zmiany w logistyce. Robotyzacja prac magazynowych, autonomiczne pojazdy, elektromobilność, Internet Rzeczy (IoT), Big Data, sztuczna inteligencja (AI), współdzielenie zasobów i blockchain'y stanowią coraz większe wyzwanie w branży TSL. Jak wskazują jednak obserwacje, większość firm branży TSL jest na etapie rozpoznawania przydatności nowych rozwiązań informacyjno-analitycznych i sprzętowych lub analizuje tempo i skalę ich wprowadzania. Natomiast wszystkie te przełomowe innowacje testowane są intensywnie przez wiodące światowe firmy logistyczne takie jak Amazon czy DHL.

W zakresie e-commerce Polska pozostaje jednym z najszybciej rozwijających się rynków w Europie. Z danych Eurostatu wynika, że 45% Polaków powyżej 16 roku życia robiło w 2017 r. zakupy przez internet. W krajach liderujących za pośrednictwem tego kanału zakupy robiło ponad 80% obywateli. Czynnikiem stymulującym wzrost

e-commerce z pewnością będzie wchodzący w 2018 r. w życie w Polsce zakaz handlu w niedziele oraz możliwość robienia zakupów i płatności z urządzeń mobilnych.

E-commerce i cyfryzacja motorem zmian w logistyce.

Klienci rynku e-commerce wywierają coraz większą presję na firmy logistyczne na

dostawy w dniu złożenia zamówienia (ang. *same day delivery*). Aby temu sprostać, operatorzy logistyczni oferują dostarczanie i odbiór przesyłek (zwroty) za pomocą rozległych sieci punktów serwisowych usytuowanych: w paczkomatach, sklepach, na stacjach benzynowych itp. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom odbiorców, branża kurierska weszła w świat płatności bezgotówkowych. Szacuje się, że w 2017 r. dostarczono odbiorcom w Polsce ok. 400 mln paczek, co stanowi tylko 2,6% europejskiego rynku.

Kalendarium wydarzeń logistycznych 2016-2017

30.04.2016	uruchomienie regularnego połączenia kontenerowego koleją na trasie Kutno – Chengdu (Chiny)
18-19.05.2016	Polski Kongres Logistyczny Logistics 2016 w Poznaniu
1.07.2016	wejście w życie tzw. ustawy Macrona dotyczącej płacy minimalnej kierowców wykonujących przewozy tranzytowe we Francji
20.07.2016	oddanie do użytku ostatniego odcinka autostrady A4
24.10.2016	oddanie do eksploatacji drugiego głębokowodnego nabrzeża kontenerowego DCT Gdańsk (wzrost zdolności przeładunkowej do 3 mln TEU)
26.10.2016	we Wrześni k/Poznania zainaugurowała działalność fabryka samochodów dostawczych Volkswagen Crafter Furgon
2017	50-lecie Instytutu Logistyki i Magazynowania
31.01.2017	Ministrowie transportu Francji, Austrii, Belgii, Danii, Niemiec, Włoch, Luksemburga, Norwegii i Szwecji podpisali w Paryżu wspólne porozumienie, tzw. „Sojusz Drogowy”, którego celem jest ograniczenie działalności m.in. polskich kierowców ciężarówek w krajach zachodnioeuropejskich i skandynawskich
18.04.2017	wejście w życie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów wrażliwych (od 1.05.2017 r. obowiązują sankcje finansowe za nieprzestrzeganie przepisów)
03.08.2017	GDDKiA uruchomiła interfejs do Krajowego Punktu Dostępnego Systemu Zarządzania Ruchem, umożliwiającego automatyczną wymianę danych
8.09.2017	otwarto przy Fabryce Kuchni Amica we Wronkach magazyn wysokiego składowania - najwyższy tego typu obiekt w Polsce
19.09.2017	Rada Ministrów przyjęła koncepcję budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego w gminie Baranów między Łodzią i Warszawą
20.09.2017	The 8th Annual IEEE International Conference on RFID Technology and Applications 2017 (IEEE RFID-TA 2017) w Warszawie
30.11.2017	Główny Inspektorat Transportu Drogowego uruchomił Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Rejestr dotyczy firm transportu międzynarodowego

Pozycja polskiej logistyki w Europie postrzegana jest głównie przez pryzmat transportu międzynarodowego, w którym Polska od wielu lat zajmuje zdecydowaną pozycję lidera, posiadając 25 % udziału w tonażu przewiezionych ładunków. Co więcej, pozycję tę ciągle umacnia, gdyż pomimo działań protekcyjnych innych państw, rozwija się szybciej niż wynosi średnia wzrostu w krajach UE.

Wydatki na logistykę ładunków w krajach europejskich prezentuje raport „Top 100 w transporcie i usługach logistycznych”², opracowywany corocznie przez Instytut Fraunhofera. Polska ciągle zajmuje w Europie 7 pozycję, przy wartości wydatków na logistykę wewnętrzną i zewnętrzną w 2016 r. na poziomie 42,4 mld euro, co stanowi ok. 4% ogółu europejskich wydatków. Pierwsze trzy miejsca zajmują Niemcy, Wielka Brytania i Francja.

W rankingu Banku Światowego z 2016 r., pozycja Polski w stosunku do poprzedniej oceny z 2014 r. uległa pogorszeniu o 2 miejsca i zajmuje obecnie 33 miejsce wśród 160 państw ocenianych wg LPI (*Logistics Performance Index*). Pierwsze trzy miejsca zajęły Niemcy, Luksemburg i Szwecja.

Polska pozostaje atrakcyjna dla zagranicznych inwestorów z sektora logistycznego głównie z uwagi na niskie koszty prowadzenia biznesu, atrakcyjność lokalizacyjną, jak również kwalifikacje pracowników. Gorzej oceniana jest sytuacja w zakresie przejrzystości ustawodawstwa i biurokratyzacji procesu decyzyjnego. Przewiduje się powolny wzrost kosztów działalności w Polsce, z uwagi na wzrost płac i czynszów najmu oraz rozwiązania prawne UE, dyskryminujące polskich pracowników.

Podsumowując można stwierdzić, że w latach 2016 – 2017 polska logistyka znajdowała się na ścieżce przyspieszonego rozwoju. Determinantami wzrostu była konsumpcja i eksport z jednej strony oraz handel internetowy i cyfryzacja z drugiej. Na sytuację branży logistycznej istotny wpływ miały trudności w pozyskaniu kompetentnych pracowników, wzrost kosztów wynagrodzeń, koszty dostosowania się do nowych regulacji UE oraz wydatki na cyfryzację. Prognozowany wzrost gospodarczy Polski, wciąż modernizująca się infrastruktura drogowa, logistyczna i cyfrowa, a także rosnący rynek e- zakupów stanowi o silnych perspektywach rozwoju logistyki.

Lepsza infrastruktura, e-zakupy i niskie koszty to silne podstawy rozwoju logistyki.

² Martin Schwemmer, TOP 100 in European Transport and Logistics Services, Fraunhofer Institut, 2017.

JEŚLI CHCESZ OTRZYMAĆ RAPORT
LOGISTYKA W POLSCE W CAŁOŚCI,
ZASUBSKRYBUJ NEWSLETTER
PORTALU LOGISTYKA.NET.PL

[KLIKNIJ TUTAJ!](#)

W NAJBLIŻSZY PONIEDZIAŁEK OTRZYMASZ LINK
DO PEŁNEJ WERSJI TEJ WYJĄTKOWEJ PUBLIKACJI

Logistyka.net.pl