



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

3. Rynek logistyczny w Polsce 2016-2017

Wielkość i wartość rynku

Według GUS przychody ze sprzedaży usług we wszystkich jednostkach transportu w 2016 r. były większe o 8,4% w porównaniu z 2015 r. i przekroczyły 206 mld zł (206,6 mld zł), przy czym tempo wzrostu było zróżnicowane w zależności od własności firmy. W sektorze publicznym nastąpił wzrost do poziomu 11,1%. Podobne średnie tempo wzrostu zaobserwowano wśród firm, które wzięły udział w rankingu TSL 2017. W przypadku firm z sektora prywatnego tempo wzrostu wg GUS było niższe – niespełna 8 proc. (7,9%). Udział przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 49 osób stanowił 45,5% w przychodach ogółem, a wzrost sprzedaży usług w tych jednostkach ukształtował się również na poziomie niespełna 8% (7,9%). Przeciętne zatrudnienie w sektorze transportu wyniosło prawie 560 tys. osób (559 tys.) na podstawie stosunku pracy i wzrosło o ponad 6% (6,3%). Zdecydowanie większy wzrost zatrudnienia zanotowano w sektorze publicznym – prawie 14% (13,7%) niż w prywatnym – niespełna 4% (3,8%). Jednocześnie nastąpił wzrost przeciętnego wynagrodzenia w stosunku do 2015 r. o 2,4% (3554,6 zł).

7,6% firm, które prowadzą działalność usługową w Polsce, to przedsiębiorstwa transportowe i zajmujące się gospodarką magazynową. W naszym kraju działa ponad 1,9 mln przedsiębiorstw, z tego 99,8% to mikro, małe

7,6 % firm, które prowadzą działalność usługową w Polsce to przedsiębiorstwa transportowe i zajmujące się gospodarką magazynową.

i średnie przedsiębiorstwa. Wśród przedsiębiorstw prawie 51% prowadzi działalność usługową, a ponad 26% - handlową. W ramach działalności usługowej aż 7,6% wg raportu PARP (Raport o stanie sektora MŚP, PARP 2017) stanowią firmy transportowe i zajmujące się gospodarką magazynową, co oznacza, że w tej branży funkcjonuje prawie 74 tys. przedsiębiorstw mikro oraz małych i średnich. Mikroprzedsiębiorstwa tworzą ponad 30% PKB, a udział mikro i MŚP w wytwarzaniu PKB systematycznie rośnie i w 2015 r. osiągnął 50%. Przeciętnie w 2016 r. było w Polsce 17,6 mln osób aktywnych zawodowo, w tym – 94% pracujących.

Struktura liczby pracujących w przedsiębiorstwach nie zmienia się w zasadzie na przestrzeni lat – od 2008 r. najwięcej miejsc pracy generują mikroprzedsiębiorstwa, a następnie duże przedsiębiorstwa. Najmniejszy udział w tworzeniu miejsc pracy mają natomiast przedsiębiorstwa małe.

Przeciętna liczba zatrudnionych w sektorze MŚP wynosiła ponad 3,9 mln, czyli 59% ogólnej liczby zatrudnionych w sektorze przedsiębiorstw.

W transporcie i usługach magazynowych udział samozatrudnionych sięga 9,5%, co sytuuje tę branżę na 3 miejscu, jeśli chodzi o procentowy udział samozatrudnienia, po budownictwie (15,9%) oraz handlu i naprawie pojazdów samochodowych (10,3%). Oznacza to, że w branży transportowej nadal utrzymuje się wysoki poziom rozdrobnienia. Sytuacja ta jest charakterystyczna dla przedsiębiorstw transportowych, które są przede wszystkim dostawcami usług dla firm logistycznych. Podobne modele działania występują również na innych rynkach światowych.

Wzrost znaczenia czynnika konkurencji w branży transportowej.

Wzrasta znaczenie czynnika konkurencji w branży transportowej i obawa dotycząca płynności finansowych. Jeśli chodzi o postrzeganie koniunktury gospodarczej w 2017 r. (badanie realizowane było w czerwcu 2017 r.), branża transportowa nie wykazywała zbyt wysokiego optymizmu w porównaniu z pozostałymi. Koniunkturę oceniano na poziomie 2,7 w skali 5-stopniowej, przy czym najwyższy optymizm (3,9) reprezentowała branża związana z komunikacją i informacją. Ocena firm dotycząca koniunktury we własnej branży wskazywała, że firmy transportowe nie widzą specjalnych zmian (ocena 2,5) w stosunku do poprzedniego roku (2016). Pogorszeniu uległa dostępność pracowników o poszukiwanych kwalifikacjach, przy znacznym wzroście kosztów zatrudnienia. Najsilniejszy wpływ na postrzeganie koniunktury w gospodarce mają ceny towarów i sprzętu oraz materiałów, niezbędnych dla danej firmy, natomiast w branży – koszty zatrudnienia. W przypadku przyszłej koniunktury w gospodarce jako czynnik decydujący o możliwości rozwoju firmy wskazywany jest brak dostępu wykwalifikowanych pracowników. W badaniach zwracano również uwagę na znaczny wzrost konkurencji w branży (ponad 55% wskazań w stosunku do 43% w 2016 r.). Przy czym zdecydowanie spadł odsetek firm, które uważały, że konkurencja ma nieuczciwy charakter (13 pp mniej w stosunku do 2016 r.), choć nadal co 3 firma (35%) zetknęła się z tego typu postępowaniem, a co 4 (27%) postrzega, że nieuczciwe praktyki zagrażają bezpośrednio jej interesom (spadek w stosunku do 2016 r. o 8 pp). W ciągu ostatnich 3 lat zmieniły się natomiast czynniki ryzyka w działalności biznesowej – na 1 miejscu znalazło się zagrożenie związane z opóźnieniem płatności przez klientów (27% badanych, wzrost o 5 pp w stosunku do 2016 r., podobny poziom jak w 2014 r. i 2015 r.). Dopiero na kolejnych miejscach – obawa przed utratą klientów, rynków zbytu oraz dostępu do finansowania zewnętrznego. Powyższe dane dotyczą całego sektora MŚP, jednak znajdują również odzwierciedlenie w informacji o upadłościach i toczonych postępowaniach restrukturyzacyjnych w branży transportowej.

Wzrost o 29% upadłości w branży transportowej w 2017 r. w stosunku do 2016 r. Według raportu Coface ze stycznia 2018 r. liczba upadłości (61% udziału) i postępowań restrukturyzacyjnych

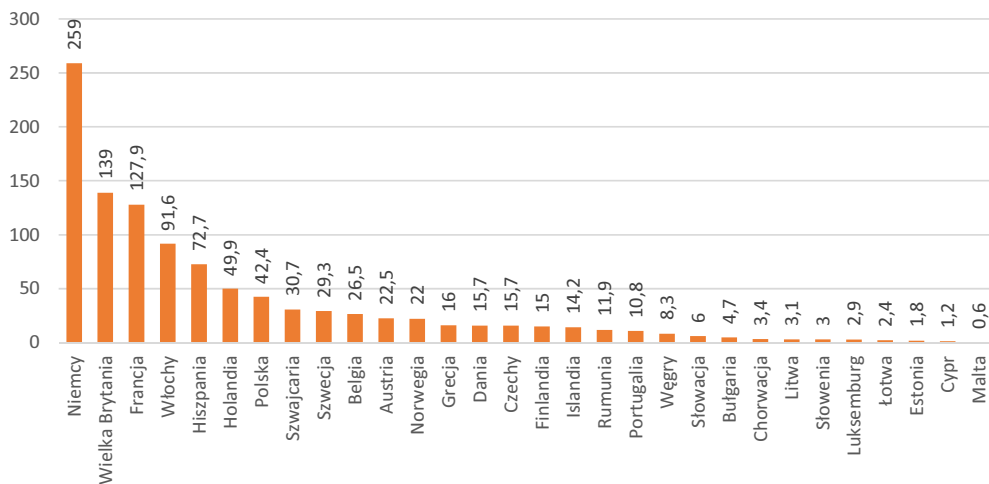
Rośnie odsetek upadłości w branży transportowej.

w 2017 r. (stan na 28.12.2017 r.) wzrosła o 16% w stosunku do 2016 r. i jest najwyższa od 5 lat. Największy wzrost miał miejsce w transporcie (29%, z 31 do 40 firm), choć z punktu widzenia liczebności największe negatywne zmiany odnotowano w produkcji (250, wzrost o 11%) i handlu (219, +14%). Największa dynamika upadłości i restrukturyzacji charakteryzowała województwa warmińsko-mazurskie (+116% i pomorskie (+83%), natomiast w liczbach bezwzględnych – województwo mazowieckie (184), śląskie (112), dolnośląskie (98) i wielkopolskie (78). Powyższe zmiany dotyczą przede wszystkim sektora MŚP (86% to firmy z obrotem do 50 mln zł, w tym 33% – do 5 mln zł).

Rynek TSL w Polsce na tle światowego rynku logistycznego

Pozycja Polski w rankingu LPI (*Logistics Performance Index*), publikowanym przez Bank Światowy, uległa pogorszeniu w stosunku do poprzednich lat (2014 i 2013). Obecnie Polska zajmuje 33 miejsce (spadek o 2 miejsca) wśród 160 państw biorących udział w rankingu z syntetycznym wynikiem 3,43. Na pierwszych 3 miejscach znalazły się Niemcy, Luxemburg i Szwecja z punktacją powyżej 4,2, a na kolejnych: Holandia, Singapur, Belgia, Wielka Brytania, Hong Kong i Chiny z punktacją powyżej 4. Wskaźnik wydajności logistyki (LPI) jest średnią ważoną punktacji w sześciu obszarach (w nawiasach podano punktację, którą uzyskała Polska oraz miejsce w rankingu): efektywność procesu kontroli celnej (3,27 p i 33 miejsce), jakość infrastruktury (3,27 i 45), łatwość organizowania przesyłek po konkurencyjnych cenach (3,44 i 33), kompetencje pracowników i firm w zakresie logistyki (3,39 i 31), możliwość identyfikacji i śledzenia przesyłek (3,46 i 37) oraz terminowość dostarczenia przesyłek zgodnie z zaplanowanym czasem (3,80 i 37). W porównaniu do poprzedniego badania nastąpił spadek pozycji Polski w 4 obszarach, natomiast niewielki wzrost w ocenie jakości infrastruktury oraz kompetencjach pracowników. Ocena danego kraju dokonywana jest przez firmy różnej wielkości reprezentujących ośmiu największych partnerów handlowych.

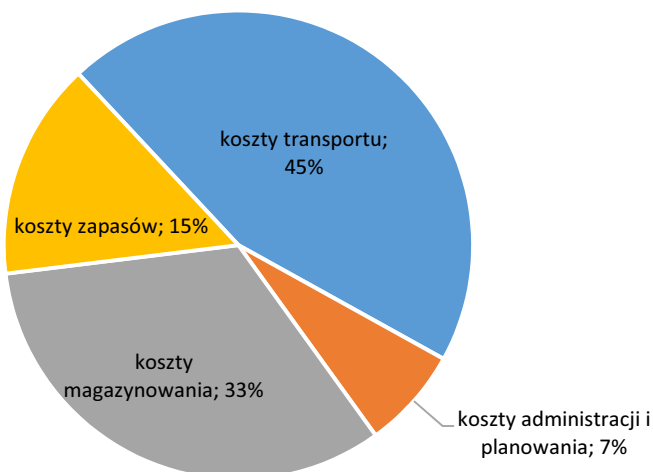
Z kolei w opublikowanym w 2017 r. raporcie Instytutu Fraunhofera „Top 100 w transporcie i usługach logistycznych” Polska utrzymała 7 pozycję wśród krajów europejskich, jeżeli chodzi o wartość rynku usług logistycznych (42,2 mld euro). Wyliczenia rynku usług logistycznych w poszczególnych krajach Unii Europejskiej została zaprezentowana na rysunku 3.1.



Rysunek 3.1. Podział wydatków logistycznych w Unii Europejskiej między poszczególne kraje w 2016 r. (dane w mld EUR).

Źródło: TOP 100 in European Transport and Logistics Services 2017/2018 Fraunhofer Institut

Największą część stanowią koszty transportu (45%), w drugiej kolejności koszty magazynowania (33%), zapasy stanowią 15% wydatków, a administracja – 7%. Powyższy podział przedstawia rysunek 3.2.



Rysunek 3.2. Wydatki na usługi logistyczne w UE (30 krajów) wg poszczególnych kategorii.

Źródło: TOP 100 in European Transport and Logistics Services 2017/2018 Fraunhofer Institut

Całkowite wydatki logistyczne w 2016 r. w 30 krajach zostały wycenione na 1 058 mld euro, z czego 525 mld nie jest outsoursowane do firm logistycznych.

Tempo wzrostu rynku oceniane jest na 2% w porównaniu z 2015 r. i jest nieco wyższe niż tempo wzrostu PKB – 1,9% (dane za Eurostat 2016). W 2016 r. przewieziono ponad 19,2 mld t towarów we wszystkich 30 krajach europejskich, przy czym około 78% transportem drogowym. Jeżeli natomiast przyjrzymy się podziałowi wydatków w zależności od działań podejmowanych przez firmy, to największa część (41%) przypada na logistykę kontraktową i magazynowanie (odpowiednio 41% i 11%), pozostałe obszary stanowią poniżej 10%. Rynek przewozów paczkowych i kurierskich stanowi 7% i 79 mld euro. Mimo że tempo wzrostu rynku zmniejszyło się (z 2,7% w latach 2015/2014 do 2% w latach 2016/2015), to nadal jest wysokie. Cały sektor tworzy ok. 7% PKB krajów Unii Europejskiej.

Rynek powierzchni magazynowej

Rynek magazynów przemysłowych i logistycznych rozwijał się bardzo dynamicznie. Popyt wzrósł o 33% w stosunku do 2016 r. Wg agencji nieruchomości całkowite zasoby powierzchni magazynowej wyniosły 13,52 mln m², z czego 2,36 mln m² w 2017 r. (dwukrotny wzrost w stosunku do 2016

Rekordowy – dwukrotny wzrost nowej powierzchni magazynowej w 2017 r. w stosunku do 2016 r.

r.). Największy popyt na powierzchnię magazynową zgłosili operatorzy logistyczni (31%), a w dalszej kolejności sieci handlowe (17%) i firmy z branży e-commerce (16%). Największe powierzchnie magazynowe zostały wykupione przez Amazona (161 tys. m² na rynku szczecińskim i 135 tys. m² w Sosnowcu) i Zalando (130 tys. m² na rynku szczecińskim i 125 tys. m² w Głuchowie koło Łodzi). Tak więc Polska stała się istotnym zapleczem magazynowym dla biznesu e-commerce. Poziom koncentracji powierzchni magazynowej na 5 głównych rynkach jest nadal bardzo wysoki, jednak ich udział w całkowitej powierzchni uległ zmniejszeniu do 83% (spadek o 3 pp w stosunku do 2016 r.). Wynika to ze wzrastającego popytu na magazyny w pozostałych regionach Polski.

Usługi kurierskie

Handel internetowy oraz eksport są głównymi czynnikami napędzającymi wzrost rynku usług paczkowych. Według Transparency Market Research globalny rynek logistyki dla handlu internetowego wzrośnie do 781 mld dolarów do 2024 r., co oznacza ponad 6-krotny wzrost w stosunku do 2014 r.

W latach 2005-2015 liczba operatorów alternatywnych na rynku KEP wzrosła ze 113 do 288, m.in. pod wpływem częściowego otwarcia rynku pocztowego w styczniu 2013 roku. Warto dodać, że 5 operatorów – DPD, DHL, UPS, GLS i Poczta Polska skupia około 80% całego rynku. Większość prognoz dotyczących wartości rynku KEP w Polsce bazuje na raporcie „Perspektywy wzrostu rynku przesyłek kurierskich, ekspresowych i paczkowych (KEP) w Polsce do 2018 r.”, przygotowanym i opublikowanym przez PwC w 2016 r. Zgodnie z powyższymi prognozami dynamika rynku powinna oscylować wokół 12% w cyklu rocznym, co oznacza, że w 2017 r. wartość rynku wyniosła ok. 5,7 mld zł, a w 2018 r. oczekuje się, że wzrośnie do 6,3 mld zł. Natomiast liczba paczek powinna zwiększyć się w 2018 r. z 400 mln do 440 mln. Głównym czynnikiem wzrostu jest rozwój handlu internetowego i eksport. Z raportu Gemiusa „E-Commerce w Polsce 2017” wynika, że zakupów w sieci dokonuje już 54% polskich internautów (wzrost o 4 pp w stosunku do 2016 r.). Z punktu widzenia firm kurierskich kluczowa jest analiza całego procesu w celu zwiększenia skuteczności dostarczenia przesyłki do klienta za pierwszym razem. Sprzyja temu dywersyfikacja punktów dostawy.

Analiza rynku w oparciu o ranking firm TSL 2017

Tempo wzrostu firm (65), które znalazły się w rankingu, mierzone przychodami z działalności TSL, było w 2016 r. ponad 3-krotnie wyższe niż tempo wzrostu PKB i wyniosło 11% (w 2015 r. 8,9%). Zatrudnienie rośnie wolniej – 8,4%, o prawie 1,5 punktu procentowego mniej niż w 2015 r. Pozostałe wskaźniki były również pozytywne. Zysk netto na 1 zatrudnionego wzrósł o prawie 22 proc. (zysk brutto na 1 zatrudnionego o prawie 11%). Zwiększyła się też średnia rentowność (do poziomu 3,6% wobec 3,2% w 2015 r. i 2,8% w 2014 r.). Wielkość majątku trwałego netto utrzymała się praktycznie na podobnym poziomie (niewielki wzrost o 0,6%), natomiast o 10% obniżyły się wydatki na IT. 36 notowanych w rankingu firm wskazywało na polskie pochodzenie kapitału, a 29 – zagraniczne i mieszane.

W przypadku TOP 10 (tabela 2.1.), tempo wzrostu przychodów było na poziomie 7,2%, niższym niż dla całości analizowanych firm, ale też niższym niż w 2015 r. Zatrudnienie rośnie wolniej niż przychody (5,6%). Rentowność wzrosła o prawie 11% w stosunku do 2015 r., a zysk netto w przeliczeniu na 1 zatrudnionego – o ponad 21%.

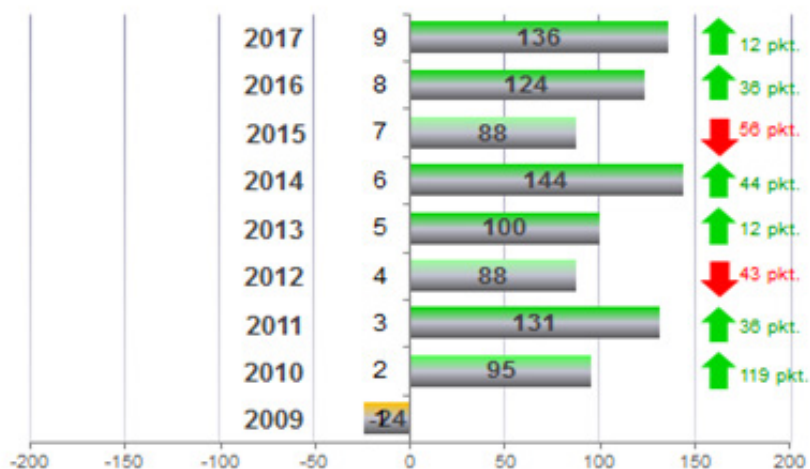
1	Grupa Raben	2 174 983
2	Schenker Sp. z o.o.	1 519 940
3	Grupa Kapitałowa DPD Polska Sp. z o.o.	1 357 977
4	FM Polska Sp. z o.o.	917 134
5	LOTOS Kolej Sp. z o.o.	721 052
6	Grupa DSV	703 819
7	ROHLIG SUUS Logistics SA	704 145
8	GRUPA PEKAES	740 161
9	KUEHNE+NAGEL Sp. z o.o.	582 881
10	JAS-FBG S.A.	508 252

**Tabela
3.1.**

TOP 10 firm z branży TSL według wartości przychodów w 2016 r.

Źródło: H. Brdulak, ranking TSL 2017, LTS Dziennik Gazeta Prawna, czerwiec 2017

Poziom optymizmu menedżerów w 2017 r. (badanie dotyczące wskaźnika optymizmu prowadzone było na przełomie kwietnia i maja 2017 r.) zdecydowanie wzrósł, choć nadal nie osiągnął poziomu z 2014 r. Wartość wskaźnika począwszy od 2009 r. została zaprezentowana na rysunku 3.3.



**Rysunek
3.3.**

Wskaźnik optymizmu branży TSL w Polsce w latach 2009-2017.

Źródło: H. Brdulak, op.cit., opracowanie merytoryczne wskaźnika: dr Anna Brdulak

Tendencje na rynku TSL

Cyfryzacja będzie dominującym trendem na rynku TSL w przyszłości. Ponieważ łańcuch logistyczny zmienia się w wyniku coraz częstszego wykorzystania handlu internetowego oraz platform pośredniczących, klient indywidualny i jego potrzeby znajdują się w centrum uwagi firm logistycznych. Powyższa zmiana zwiększa możliwość wejścia na rynek nowych podmiotów, o oczekiwanych przez klientów kompetencjach, a także wymaga zwiększenia poziomu przejrzystości całego łańcucha dostaw i reagowaniu na odchylenia w czasie rzeczywistym. Cyfryzacja jest wymieniana przez większość firm zarówno jako szansa, jak i zagrożenie. Oznacza przede wszystkim większe inwestycje w systemy zbierania, analizy i zarządzania danymi (Big Data), automatyzację procesów (robotyzację), inteligentne maszyny (Artificial Intelligence i IoT) oraz przenoszenie większości działań do „chmury” w celu łatwego dostępu z dowolnego miejsca. Tak więc tworzenie fizycznych serwerowni oznacza w kontekście powyższych trendów „krok wstecz”. W związku z rosnącym poziomem cyfryzacji rośnie również zapotrzebowanie na system zabezpieczenia przed cyberatakami. Według raportu PwC (*Cyber-ruletka po polsku*, PwC 2018) 44% firm poniosło straty finansowe w 2017 r. z tytułu cyberataków (wzrost o 9 pp w stosunku do 2016 r.), 62% odnotowało przestoje w funkcjonowaniu, a 21% firm padło ofiarą zaszyfrowania dysku.

Z wypowiedzi ekspertów rynkowych¹ wynika, że w 2017 r. następowały znaczące zmiany w otoczeniu branży logistycznej, które w sposób istotny wpłynęły na kondycję firm i konieczność redefinicji modelu biznesowego. Jeśli chodzi o pracowników, to wyraźnie wystąpiły braki osób o poszukiwanych kompetencjach (tzw. „talentów”). Chodzi przede wszystkim o osoby rozumiejące nowe technologie, które odnajdują się w cyfrowym środowisku, ale także rozumieją procesy zachodzące w łańcuchu dostaw i czują się swobodnie w zmiennym i złożonym otoczeniu. Jednocześnie wzrastała presja na wzrost wynagrodzeń dotychczasowych pracowników. Związane to było również ze wzrostem gospodarczym i obniżeniem się stopy bezrobocia (w lutym 2018 r – do poziomu 6,8%). Dodatkowo, nadal zdecydowanie zmniejszała się dostępność kierowców. Firmy zauważały też trudności ze znalezieniem pracowników magazynowych. W efekcie powyższych zjawisk nastąpił wzrost kosztów transportu oraz kosztów wynagrodzeń i spadek marży. Duże firmy z branży TSL podjęły próbę renegotjacji umów z klientami, wprowadzając podwyżki cen za usługi. Spowodowało to proces rekalkulacji kosztów logistycznych przez klientów i w wielu przypadkach podjęcie decyzji o zmianie operatora logistycznego. W dłuż-

¹ Specjalne podziękowania dla ekspertów z branży TSL: Janusza Górskiego, Marka Ładzikowskiego, Beaty Krawczyk, Piotra Sikorskiego, Pawła Trębickiego i Beaty Trochymiak, którzy podzielili się z mną swoimi obserwacjami dotyczącymi rynku TSL w 2017 r. i w 2018 r.

szym czasie należy się spodziewać przełożenia wzrostów kosztów w tym obszarze na kolejne ogniwa w łańcuchu dostaw. Z brakiem pracowników radzono sobie, zatrudniając w magazynach kobiety, a także w coraz większym stopniu obcokrajowców, co powodowało wymóg przygotowania dokumentacji w języku danego pracownika oraz konieczność nauki nowego języka przez szefów, czy brygadzystów.

Kolejnym istotnym elementem oddziałującym na kondycję przedsiębiorstw TSL były koszty związane z nowymi regulacjami unijnymi, dotyczącymi czasu pracy i odpoczynku kierowcy oraz pakietu socjalnego. Ekspertci zwracają uwagę przede wszystkim na wzrost pracochłonności związanej z przygotowaniem i tłumaczeniem niezbędnej dokumentacji. Dodatkowo, niektóre regulacje nie nadążają za postępem technicznym (jako przykład podany był dwubiegowy

nowy tachograf, gdy obecnie można już śledzić drogę i czas jazdy kierowcy w czasie rzeczywistym dzięki systemom GPS). W wyniku wzrostu kosztów na szczególne zagrożenie narażone są firmy

Cyfryzacja będzie dominującym trendem na rynku TSL w przyszłości.

małe i średnie, o niskiej płynności finansowej. Warto dodać, że zdaniem ekspertów, możliwym rozwiązaniem jest zdecydowany wzrost automatyzacji procesów w branży TSL. Jak wynika z badań, poziom robotyzacji w magazynach firm logistycznych jest bardzo niski i tu również jest potencjał do zmian. Coraz bardziej konkurencją dla sektora logistycznego stają się firmy, których działanie oparte jest na nowoczesnej technologii, specjalnych algorytmach automatyzujących przebieg transakcji i zmniejszających jej koszty oraz na platformach internetowych. Można się spodziewać, że w przyszłości będziemy mieli do czynienia z wieloma podmiotami, świadczącymi usługi transportowe, ale rola profesjonalnego pośrednika (typu firma TSL) zmaleje lub nawet może zupełnie zniknąć.

Rynek usług logistycznych znajduje się w fazie transformacji. Spowodowane jest to przede wszystkim znaczącymi zmianami w otoczeniu gospodarczym, wynikającym z 3 głównych czynników: wzrostu kosztów pracy, braku osób o poszukiwanych kompetencjach na rynku i szybko postępującej cyfryzacji (w tym robotyzacji). Dotychczasowe modele działania nie są już skuteczne, więc firmy zmuszone są do dokonywania zmian swoich modeli biznesowych i redefinicji strategii.

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