



LOGISTYKA W POLSCE RAPORT 2017

Zespół autorów:

Mirostław 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

6. Rynek magazynowy

6.1. Rynek powierzchni magazynowych

Ogólna charakterystyka rynku

W latach 2016 - 2017 rynek powierzchni magazynowych odnotował duży wzrost. Analitycy byli zgodni w swoich ocenach wskazując, że wyniki były rekordowe. Publikowane dane różnią się jednak ze względu na przyjętą metodę i zakres badań oraz źródła danych. W ocenie Głównego Urzędu Statystycznego¹ w 2016. r całkowity przyrost nowej powierzchni magazynowej wyniósł 2,97 mln m². Według tego samego źródła w okresie dziesięciu lat (2007 – 2016) całkowita podaż nowej powierzchni magazynowej wyniosła prawie 27 mln m².

Agencje nieruchomości, których przedmiotem zainteresowania są transakcje na rynku komercyjnej powierzchni magazynowej, oceniły jej wzrost w 2016. roku na 1,2 mln m², a w 2017. na 2,3 mln². Podobne wzrosty zostały odnotowane w badaniach Instytutu Logistyki i Magazynowania. W porównaniu z danymi GUS w dziesięciolecie 2007-2016 przyrost komercyjnej powierzchni magazynowej wyniósł ok. 7,5 mln m².

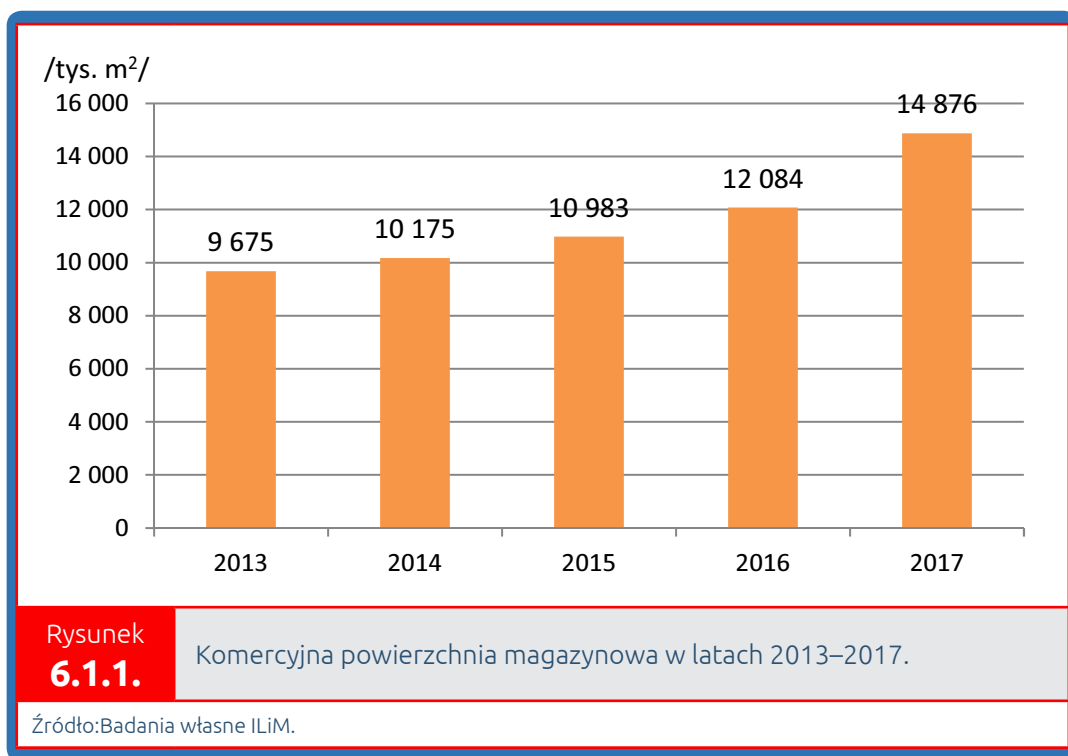
Podobnie jak w latach 2013 – 2014 objętych poprzednim badaniem, źródłem dużej dynamiki wzrostu były przede wszystkim dobre wyniki gospodarki i towarzyszący im spadek bezrobocia, których efektem był wzrost konsumpcji wewnętrznej wzmacniany przez prorodzinną politykę rządu. Grunt pod wzrost inwestycji na rynku powierzchni magazynowych został przygotowany w latach 2013 – 2014, w których PKB wyniósł odpowiednio 3,4 i 3,6%, a prognozy na kolejny rok zapowiadały dalszy wzrost. Dlatego 2015 r. zakończył się nie tylko wzrostem komercyjnej powierzchni magazynowej o ponad 800 tys. m², ale także podobną wielkością powierzchni magazynowej pozostającej w budowie i w ok.70% zabezpieczonej wstępными umowami najmu. Wprawdzie wskaźnik PKB w 2016 r. okazał się niższy od roku poprzedniego o ok. 0,9%, ale wielkość nowej powierzchni magazynowej oddanej do użytku była i tak większa niż w rok wcześniej. Ponowny wzrost PKB, który na koniec 2017 r. osiągnął wartość 4,6% i był jednym z najwyższych w Europie przetożył się na rekordowe wyniki na rynku magazynowym

¹ GUS Bank Danych Lokalnych www.bdl.stat.gov.pl 16.03.2018. Dane za 2017 r. nie były dostępne w okresie badań.

nie tylko pod względem wielkości nowych inwestycji, ale również wielkości powierzchni wynajętej i liczby transakcji oraz spadku wielkości pustostanów.

Komercyjna powierzchnia magazynowa

Według badań Instytutu Logistyki i Magazynowania komercyjna powierzchnia magazynowa w Polsce na koniec 2017 r. wynosiła prawie 15 mln m² (rys. 6.1.1.), na co złożyły się nie tylko nowe wielkopowierzchniowe magazyny będące obiektem zainteresowania firm analizujących transakcje na rynku nieruchomości magazynowych i pośredniczących w wynajmie ich wynajmie, ale również mniejsze obiekty magazynowe nie będące w polu ich zainteresowania.²

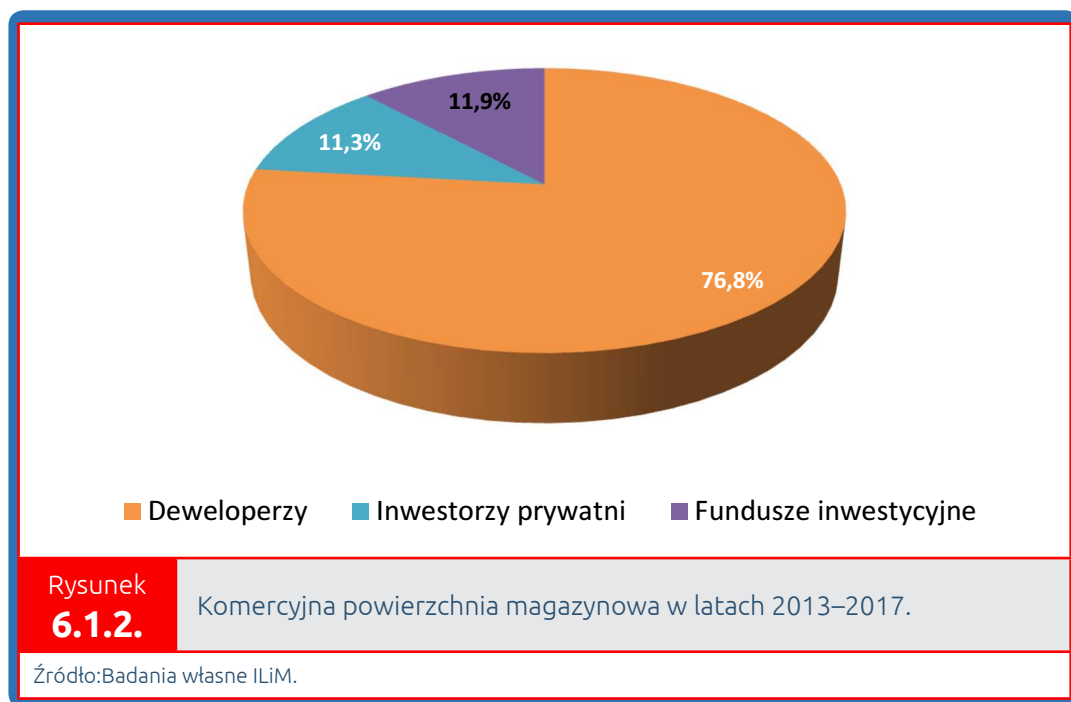


W 2016 r. wielkość nowej powierzchni oddanej do użytku wyniosła ponad 1,1 mln m², podczas gdy rok wcześniej było to ok. 0,8 mln m². W 2017 r. wzrost był jeszcze wyższy i wyniósł o prawie 2,8 mln m². Jednym z efektów tego wzrostu była ożywiona aktywność deweloperów przemysłowych na rynkach regionalnych, traktowanych marginalnie w poprzednich latach. Ponadto rozwój handlu elektronicznego przyniósł kilka spektakularnych pod względem wielkości inwestycji typu BTS (Amazon, Zalando) oraz spowodował, że część dotychczas użytkowa-

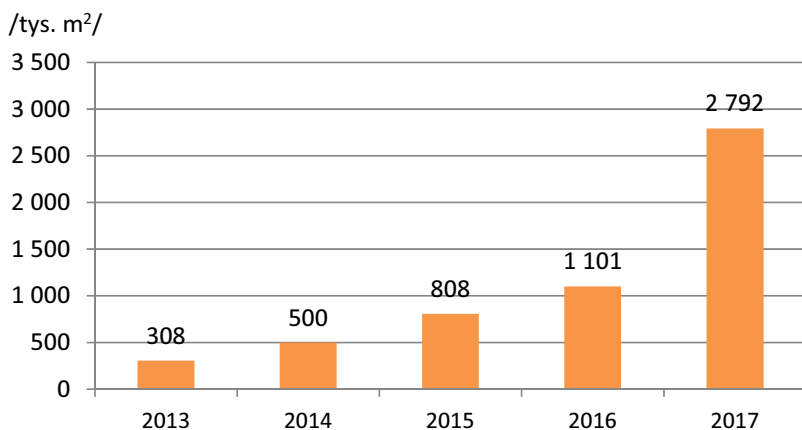
² Ponadto Instytut Logistyki i Magazynowania rozpoczął wcześniej badania rynku powierzchni magazynowych.

nych obiektów magazynowych, wykorzystywanych do obsługi tego kanału dystrybucji, okazało się niewydajnych, co skłoniło ich użytkowników do rozszerzenia umów najmu. Rok 2017 przyniósł nie tylko prawie 2,8 mln m² ukończonej nowej komercyjnej powierzchni magazynowej, lecz również ok. 1,3 mln m² powierzchni w budowie, co zapowiada kolejny dobry rok. Porównywalną wielkość powierzchni magazynowej pozostającej w budowie odnotowano również w 2016 r.

Podobnie jak w poprzednich latach, wśród właścicieli nowoczesnej powierzchni magazynowej, dominują deweloperzy przemysłowi. W stosunku do poprzedniego badania niewiele zmienił się też udział poszczególnych rodzajów inwestorów w powierzchni magazynowej ogółem (rys. 6.1.2.). Natomiast obserwowano liczne przejęcia wcześniej wybudowanych obiektów nie tylko przez fundusze inwestycyjne, co było charakterystyczne dla lat 2014 - 2015, ale także pomiędzy deweloperami przemysłowymi. Ich skala była większa niż wcześniej.



W 2017 r. inwestorzy nie tylko dokończyli inwestycje rozpoczęte rok wcześniej, ale wykorzystując dobrą koniunkturę wybudowali dodatkowo ponad 1,4 mln m², co dało ogólny wzrost w wysokości ok. 2,8 mln m² (rys. 6.1.3.). W odróżnieniu od lat poprzednich dominowały inwestycje zabezpieczone wstępnymi umowami najmu i typu BTS, których łączny udział w nowej powierzchni wyniósł ok. 70%, w konsekwencji czego średnia wielkość pustostanów nie tylko nie wzrosła, ale w stosunku do 2016 r. zmalała o 0,9%, przy czym na poszczególnych rynkach regionalnych była zróżnicowana.

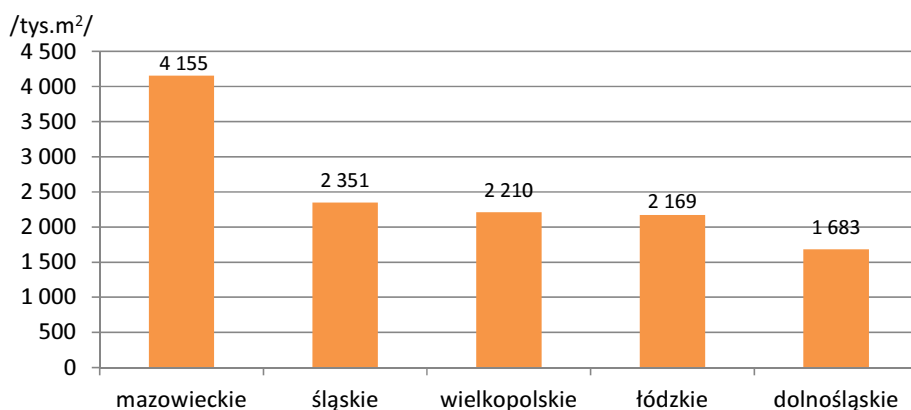


Rysunek
6.1.3.

Przyrost komercyjnej powierzchni magazynowej w latach 2013–2017 rok do roku.

Źródło: Badania własne ILiM.

Kolejność w grupie województw dysponujących największą nowoczesną powierzchnią nie zmieniała się (rys. 6.1.4.). Nadal największy udział ma województwo mazowieckie i nic nie wskazuje na to, aby w najbliższych latach zostało ono zdetroniowane, ponieważ Warszawa i jej otoczenie, określane przez analityków rynku mianem stref II i III stanowią łącznie największy rynek konsumpcji wewnętrznej w Polsce, a ten czynnik odgrywa kluczową rolę w popycie na nową powierzchnię magazynową.

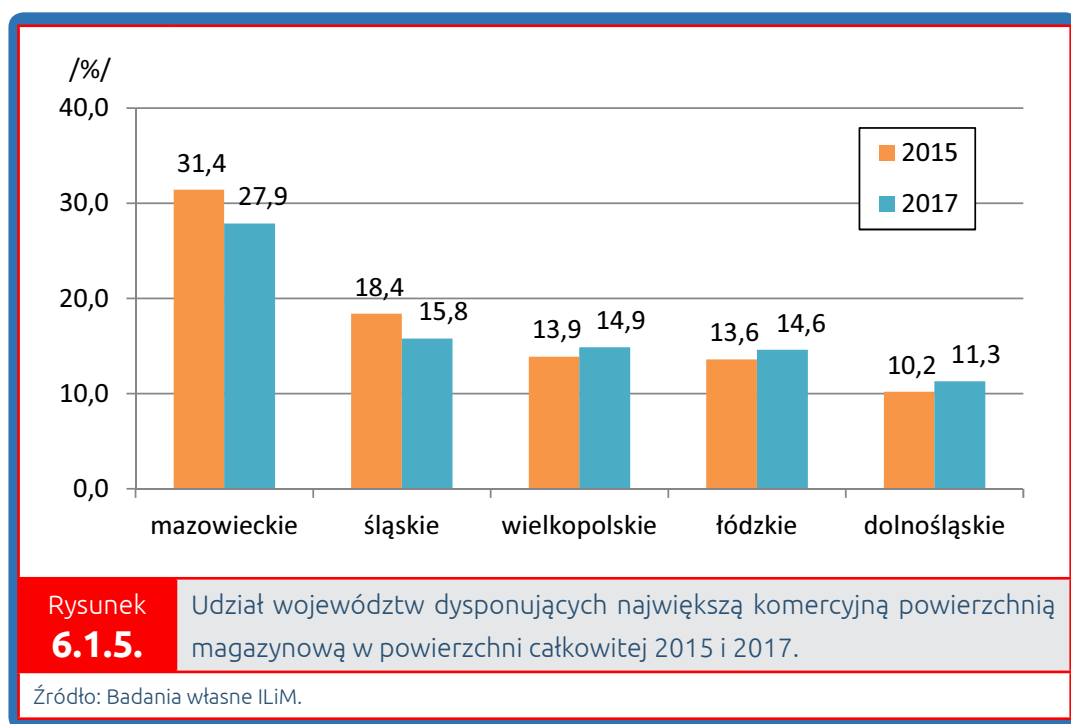


Rysunek
6.1.4.

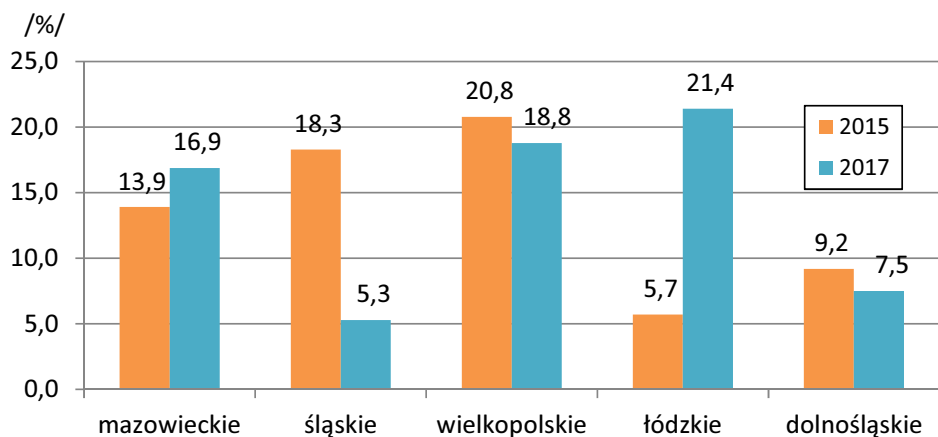
Województwa z największą komercyjną powierzchnią magazynową w 2017 r.

Źródło: Badania własne ILiM.

Jednak dominacja województw mazowieckiego i śląskiego zbudowana w poprzednich latach systematycznie maleje (rys. 6.1.5.), ponieważ na rynku powierzchni magazynowej można zaobserwować dwa różne trendy. Pierwszy o charakterze długoterminowym to rozwój rynków regionalnych takich jak zachodniopomorski, czy kujawsko-pomorski, które we wcześniejszych latach cieszyły się umiarkowanym zainteresowaniem inwestorów oraz młodych rynków takich jak lubelski, lubuski i rzeszowski. Drugi, który ze względu na wyczerpywanie się lokalnych zasobów rynku pracy oraz nieruchomości może być krótkotrwały, dotyczy przede wszystkim rynku poznańskiego, a w mniejszym stopniu śląskiego, łódzkiego i dolnośląskiego.



Względny przyrost komercyjnej powierzchni magazynowej w pięciu województwach dysponujących ich największymi zasobami różnił się w stosunku do lat 2014-2015 (rys. 6.1.6.). Łączny udział tych województw w całkowitej nowej powierzchni wprowadzonej na rynek w 2017 roku wyniósł 84,5 % i był wyższy o 12,5% w stosunku do 2015 roku. Największe zmiany zaobserwowano w województwach śląskim – spadek z 18,3 do 5,3% oraz łódzkim – wzrost z 5,7 do 21,4%. W województwach mazowieckim, wielkopolskim i dolnośląskim zmiany były niewielkie i podobne do roku 2015, przy czym w przypadku województwa mazowieckiego odnotowano niewielki wzrost, a w przypadku dwóch pozostałych niewielki spadek.



**Rysunek
6.1.6.**

Względny przyrost komercyjnej powierzchni magazynowej w województwach dysponujących ich największą liczbą w latach 2015 i 2017.

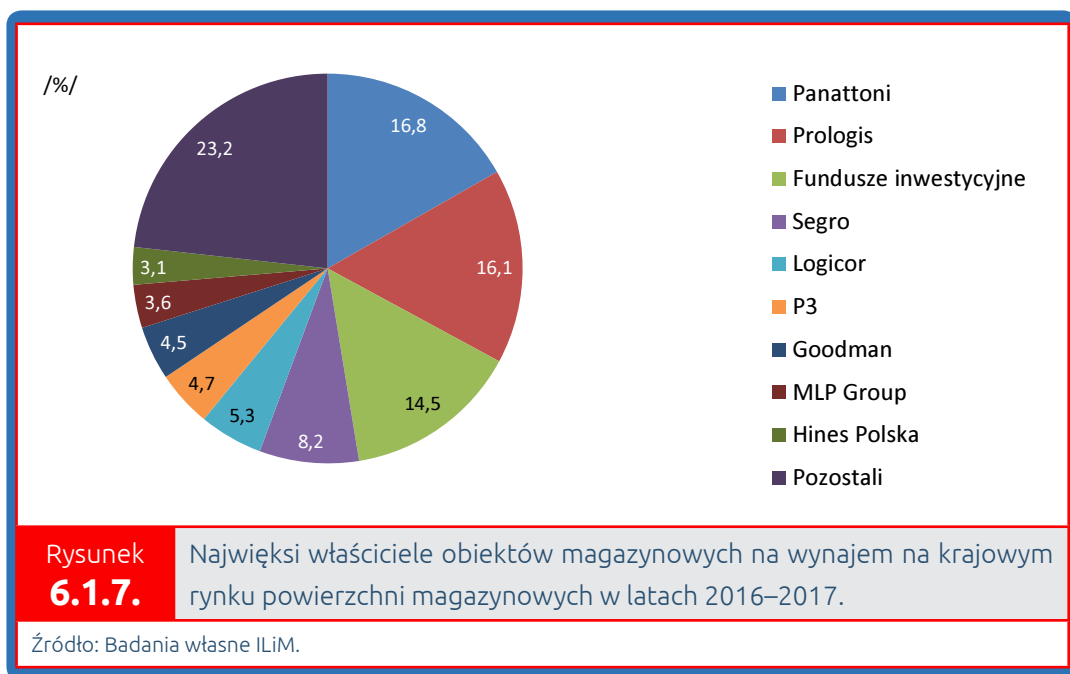
Źródło: Badania własne ILiM.

Instytut Logistyki i Magazynowania w poprzednich edycjach raportu wskazywał na potencjał pomijanych przez inwestorów kilku rynków regionalnych w kontekście postępującego lub planowanego rozwoju infrastruktury drogowej i dużej atrakcyjności lokalnych rynków pracy. Ich sceptycyzm wynikał w znacznej części z niskiej oceny wielkości konsumpcji wewnętrznej. W latach 2016-2017 deweloperzy zasygnalizowali zmianę budując szereg obiektów magazynowych na wynajem w województwach: zachodniopomorskim (206 tys. m² komercyjnej powierzchni magazynowej, 5,3% względnego przyrostu komercyjnej powierzchni magazynowej), podkarpackim (183 tys. m², 4,7%) oraz lubelskim (138 tys. m², 2,5%).

Determinanty rozwoju regionalnych rynków powierzchni magazynowej pozostają bez zmian: jakość, dostępność i plany rozwoju infrastruktury transportu drogowego, atrakcyjność lokalnych rynków pracy oraz wielkość konsumpcji wewnętrznej, przy czym czynniki te w różnym stopniu ważą na decyzjach inwestorów. Województwo mazowieckie jest największym rynkiem konsumpcji w Polsce. Atrakcyjność województwa łódzkiego wiąże się głównie z jego centralnym położeniem, co potwierdzają firmy logistyczne będące najliczniejszą grupą najemców. Równie atrakcyjna pod względem lokalizacji jest wśród firm logistycznych aglomeracja poznańska, jednak najemcy zaczynają odczuwać niedobór pracowników magazynowych, który staje się coraz większym problemem.

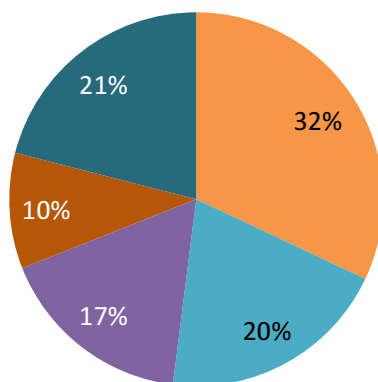
Podaż i popyt

W latach 2016-2017 nastąpiły dalsze zmiany w grupie właścicieli nieruchomości magazynowych. Wprawdzie w grupie największych graczy pozostały te same firmy, ale w wyniku dużej aktywności wielu inwestorów na rynku komercyjnej powierzchni magazynowej, której efektem był jego wzrost w ciągu dwóch ocenianych lat o ok. 3,9 mln m², ich udziały w rynku uległy zmianie (rys. 6.1.7.). Podobnie jak w latach 2014-2015 wśród deweloperów największą aktywność inwestycyjną wykazała firma Panattoni Europe. Przy mniejszej aktywności firmy Prologis, która ciężar swoich inwestycji w Europie Środkowo-Wschodniej przeniosiła do Czech, Słowacji i na Węgry, udziały obu firm w rynku krajowym stały się podobne. Coraz większy udział w rynku mają fundusze inwestycyjne, przy czym niektóre z nich łączą zarządzanie nieruchomościami z aktywnością deweloperską. Swoją znaczącą pozycję potwierdziły Segro i Goodmann, a do grona największych uczestników rynku dołączył Logicor. P3 występujący w poprzedniej edycji raportu jako Point Park Properties oraz Hines Polska swoje udziały podwoiły. Pozostali niepokazani na rys. 6.1.7. uczestnicy rynku inwestycyjnego mieli w nim łącznie 23,2% udziału, a w poprzednim badaniu 29,1%.



Lata 2016-2017 przyniosły nie tylko rekordowy wzrost komercyjnej powierzchni magazynowej. Właściciele odnieśli także znaczące sukcesy w zakresie wynajmu,

czego dowodem jest spadek o 0,6 % średniego współczynnika pustostanów dla całego krajowego rynku mimo rekordowego wzrostu powierzchni magazynowej przeznaczonej na wynajem. Popyt brutto w 2016 roku wyniósł 3 mln m², a w 2017 4 mln m². W porównaniu z badaniem przeprowadzonym w latach 2014-2015 w grupie największych najemców zaszły zmiany ilościowe (rys. 6.1.8.). Nadal największą grupę stanowią przedsiębiorstwa logistyczne, ale ich udział zmniejszył się z 43% w badaniu w 2015 r. do 32% w 2017 r. Podobną zmianę odnotowano w przypadku przedsiębiorstw handlowych, których udział zmniejszył się z 38 do 28%. Biorąc pod uwagę przyrost nowej powierzchni magazynowej w obu przypadkach oznacza to nadal wzrost wielkości wynajętej powierzchni. Największymi beneficjentami wzrostu stały się przedsiębiorstwa produkcyjne i z grupy e-commerce, które w poprzednim badaniu miały odpowiednio 10 i 4% udziału, podczas gdy w aktualnym zwiększyły go do 17 i 10%. Podobnie jak w poprzednim raporcie należy uczynić zastrzeżenie, że firmy logistyczne obsługują w wynajętych przez siebie magazynach przedsiębiorstwa różnych branż, w tym produkcyjne i handlowe.



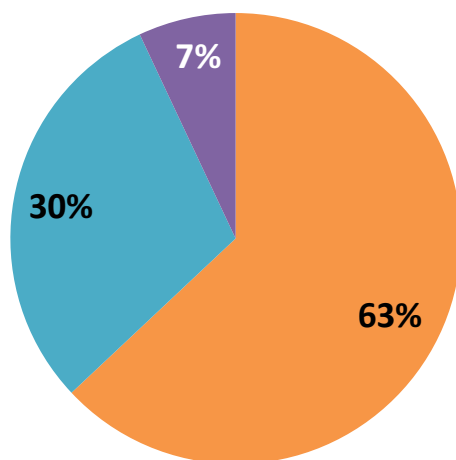
■ Logistyka
 ■ Dystrybucja/handel
 ■ Lekka produkcja
 ■ E-commerce
 ■ Inne

Rysunek
6.1.8.

Najemcy według branż 2016–2017.

Źródło: Badania własne ILiM.

W strukturze umów najmu 63% stanowiły nowe umowy, 30% kontynuacje, a 7% rozszerzenia (rys. 6.1.9). W latach 2013-2014 te proporcje wynosiły odpowiednio 45%, 42% i 13%. Najwięcej umów najmu zawarto w województwach mazowieckim, łódzkim i śląskim.



■ Nowe
 ■ Kontynuacja
 ■ Rozszerzenie

Rysunek
6.1.9.

Struktura umów najmu w latach 2016–2017.

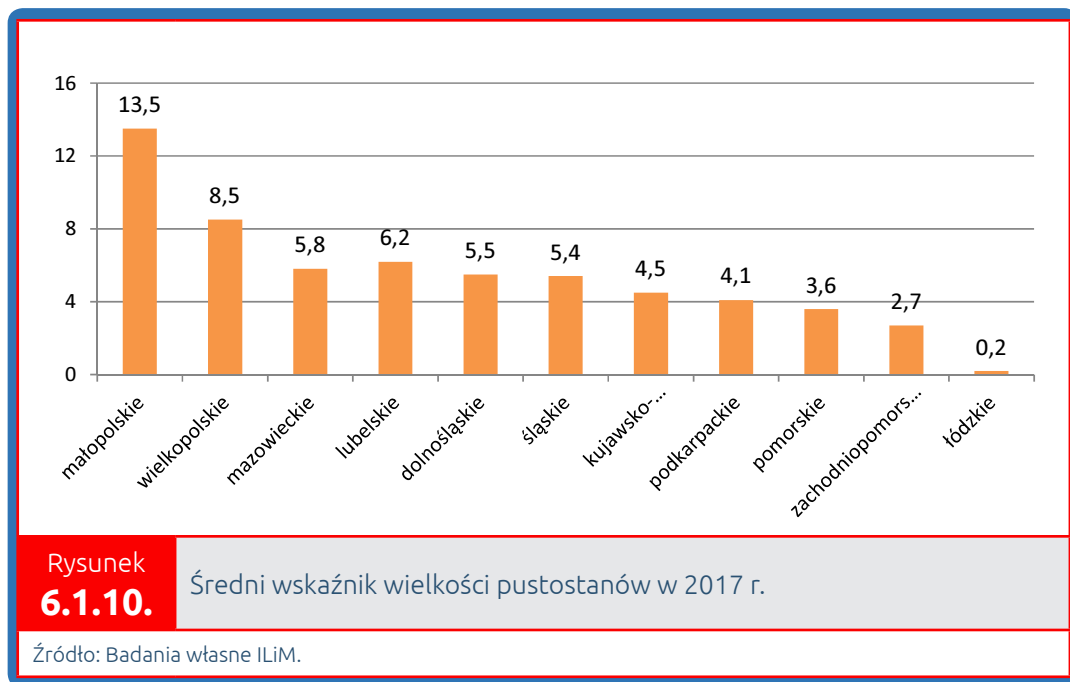
Źródło: Badania własne ILiM.

Właściciele nieruchomości podkreślają, że sukces związany z uzyskanymi przez nich wynikami najmu jest tym większy, jeśli weźmie się pod uwagę wielkość nowej powierzchni magazynowej, jaka trafiła na rynek w latach 2016-2017. Wziąwszy pod uwagę, że inwestycje realizowane w tym okresie były w ponad 70% zabezpieczone wstępnymi umowami najmu, ryzyko inwestycyjne było niewielkie, co potwierdzają również malejące wskaźniki pustostanów w większości województw.

Pustostany i czynsze

O ile w poprzedniej edycji raportu podkreślano powrót koniunktury na rynku komercyjnej powierzchni magazynowej, to w edycji bieżącej należy podkreślić jej dalsze wzmocnienie, czego potwierdzeniem jest znaczący przyrost nowej powierzchni oraz wielkość powierzchni wynajętej. Wartość średnia wskaźnika pustostanów w 2015 r. wynosiła 4,8%. W następnym roku wzrosła do 6,3%, by na koniec 2017 r. spaść do 5,4%. Szczególnie ostatnia wartość tego wskaźnika pokazuje, jak bardzo wyniki 2017r. odbiegają od lat poprzednich, gdy weźmie się pod uwagę, że w tym roku oddano do użytku o ponad 1,7 mln m² nowej powierzchni magazynowej więcej niż w 2016 r., w którym z kolei nadwyżka nad 2015 r. wyniosła 1,1 mln m².

W poszczególnych regionach wielkość pustostanów była zróżnicowana co pokazuje rys. 6.1.10.



W odróżnieniu do wyników zamieszczonych w poprzedniej edycji raportu wartości wskaźników w poszczególnych regionach wykazywały znaczne różnice. Przykładowo: w badaniu z 2015 r. najwyższą wartość wskaźnika pustostanów odnotowano w województwie mazowieckim (8,2%), a w 2017 roku wartość ta spadła do 5,8% i woj. mazowieckie zajęło trzecie miejsce. Aktywność najemców zasługuje na uwagę tym bardziej, że w latach 2016-2017 w tym województwie przyrost nowej powierzchni magazynowej wyniósł ok. 690 tys. m² i był najwyższy w kraju. W tych samych latach w województwie śląskim oddano na rynek prawie 640 tys. m² nowej powierzchni, a wskaźnik pustostanów zmalał z 5,6% w 2015 r. do 0,2% w 2017 r. Te przykłady pokazują, jak duży był popyt na obu rynkach. Dla porównania – w latach 2016-2017 w województwie małopolskim oddano do użytku 160 tys. m², powiększając całkowite zasoby tego rynku do 350 tys. m². Najemcy objęli tylko jej część i wartość wskaźnika pustostanów wzrosła z 2,7% w 2015 r. do 13,5% w 2017 r. Dla porównania - wartość wskaźnika pustostanów 5,8% dla województwa mazowieckiego oznacza 240 tys. m² powierzchni niewynajętej, a 13,5% dla województwa małopolskiego 50 tys. m².

W latach 2016-2017 stawki czynszów były stabilne. Wahwały się od 2,1 do 5,5 EUR/m² i były podobne do lat 2014-2015, ale ich rozpiętość była mniejsza. Czynsze

efektywne były niższe od bazowych w granicach 14 – 20%. Podobnie jak w poprzednich latach wysokość w stawek czynszów poszczególnych regionach była zróżnicowana i zależała od lokalizacji oraz wielkości podaży powierzchni magazynowej. Średnie wartości stawek czynszu przedstawiono w tab. 6.1.1.

Warszawa i województwa	Stawka bazowa		Stawka efektywna	
	EUR/m ²			
	2016	2017	2016	2017
Warszawa	4,8	4,8	4,1	4,1
mazowieckie	3,2	3,0	2,4	2,3
łódzkie	3,4	3,0	2,8	2,5
dolnośląskie	3,3	3,3	2,6	2,7
śląskie	3,2	3,1	2,5	2,4
wielkopolskie	3,2	3,1	2,5	2,5
pomorskie	3,2	3,4	2,6	2,7
zachodniopomorskie	2,9	3,4	3,0	2,9
małopolskie	3,8	4,3	3,2	3,4
kujawsko-pomorskie	3,3	3,1	2,6	2,5
podkarpackie	3,5	2,9	2,9	2,9
lubelskie	3,4	3,6	2,9	2,9

**Tabela
6.1.1.**

Średnie wartości stawek czynszu w latach 2016 - 2017.

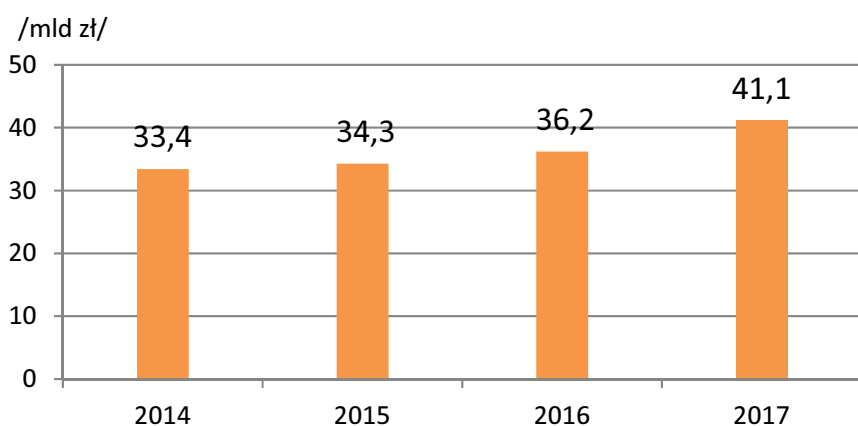
Źródło: Badania własne ILiM.

Tradycyjnie najwyższe stawki czynszu odnotowano w Warszawie, gdzie średnia stawka bazowa wynosiła 4,8 EUR/m², a stawka efektywna 4,1 EUR/m². W okolicy Warszawy stawki były niższe - średnia stawka bazowa wynosiła 3,2 EUR/m², a stawka efektywna 2,4 EUR/m². Drugie po Warszawie najwyższe wysokości stawek czynszu zanotowano w Krakowie, gdzie średnia stawka bazowa wynosiła 3,8 EUR/m² w 2016 r. i 4,3 EUR/m² 2017 r., a stawki efektywne wynosiły odpowiednio 3,2 i 3,4 EUR/m². Istnieje słaba korelacja pomiędzy stawkami czynszów, a wielkością pustostanów. Przykładowo: w województwie mazowieckim przy średnim wskaźniku pustostanów 5,8% czynsze efektywne wynosiły od 2,0 do 2,7 EUR/m². W województwie pomorskim wskaźnik pustostanów oscylował wokół wartości 3,6%, podczas gdy czynsze wahały się od 2,4 do 2,9 EUR/m².

Odmienne ukształtowała się ta relacja w województwie małopolskim, w którym przy wskaźniku pustostanów wynoszącym w 2017 r. 13,5 % efektywne stawki czynszu wahały się od 2,9 do 3,8 EUR/m.²

Przychody z magazynowania i usług wspomagających transport

Po raz pierwszy w raporcie przedstawiono przychody z magazynowania³ (rys. 6.1.11.). W latach 2016-2017 wyniosły łącznie ok. 77,3 mld zł i były wyższe od sumy przychodów w dwóch poprzednich latach o 9,6 mld zł. Istnieje słaba korelacja pomiędzy przychodami z magazynowania i wielkością komercyjnej powierzchni magazynowej, ponieważ na wielkość przychodów mają również wpływ inne kryteria, szczególnie związane z kosztami gospodarki magazynowej.



Rysunek
6.1.11.

Przychody z usług magazynowych i wspomagających transport w latach 2014 – 2017. Dane za 2017 r. szacunkowe

Źródło: Badania własne ILiM.

Rosnący udział przychodów z magazynowania w przychodach ogółem z transportu rzeczy i magazynowania wiąże się z rosnącym zakresem usług magazynowych w powiązaniu z dużym przyrostem nowej powierzchni magazynowej corocznie oddawanej do użytku oraz brakiem różnego rodzaju regulacji i ograniczeń, które osłabiają efektywność działania przedsiębiorstw transportowych.

³ Przychody wg PKWiU Sekcja H Dział 52 Magazynowanie i usługi wspomagające transport

Krajowy rynek magazynowy w następnych latach – ocena rynku

Prognozy dotyczące sytuacji gospodarczej w 2018 r. są optymistyczne. Bank Światowy przewiduje dla Polski wzrost PKB o 4%. Podobne prognozy formułują analitycy krajowi. Oznacza to kontynuację trendu wzrostu rynku komercyjnej powierzchni magazynowej. Potwierdzają to również zachowania inwestorów, którzy w grudniu 2017 r. deklarowali ponad 1,2 mln m² powierzchni magazynowych w budowie, która wejdzie na rynek w pierwszej połowie 2018 roku. Należy się spodziewać, że 2018 r. zakończy się wzrostem o kolejne 2 mln m². Równie optymistycznie zapatrują się na kolejny rok najemcy, ponieważ ponad 70% tej powierzchni jest zabezpieczonej umowami najmu.

Obawy deweloperów przemysłowych związane z wprowadzeniem w 2016 r. ograniczeń sprzedaży nieruchomości na cele pozarolnicze nie wpłynęły w istotny sposób na rynek powierzchni magazynowych o czym świadczą uzyskane przez nich wyniki w latach 2016 – 2017. Również obawy o wpływ tych ograniczeń na wzrost stawek czynszu były nieuzasadnione. Jeśli jednak deweloperzy wyczerpią zapas posiadanych nieruchomości do zabudowy oraz będą chcieli zdyskontować efekty dobrej koniunktury gospodarczej to należy oczekiwać niewielkiego wzrostu stawek czynszów.

Dominację utrzymają dotychczasowi beneficjenci inwestycji magazynowych: województwa mazowieckie, śląskie, wielkopolskie, łódzkie i dolnośląskie. Niedobór pracowników na lokalnych rynkach pracy będzie miał niewielki wpływ na decyzje lokalizacyjne, ponieważ będzie równoważony przez napływ cudzoziemskich pracowników, co miało miejsce w poprzednich latach w rosnącej skali, a rząd wprowadza kolejne uproszczenia procedur związanych z pozwoleniami na pracę dla obywateli Ukrainy. Taki wniosek wyływa z obserwacji rynku poznańskiego, na którym w latach 2016-2017 deweloperzy oddali do użytku ponad 400 tys. m² nowej powierzchni magazynowej, podczas gdy stopa bezrobocia była najniższa w Polsce i wynosiła 2%.

Należy oczekiwać dalszego wzrostu rynków pomorskiego i zachodniopomorskiego ze względu na inwestycje związane z rozwojem potencjału przeladunkowego drobnicy realizowane we wszystkich krajowych portach morskich, dla których centra magazynowe są ważnym zapleczem logistycznym. Również będą się rozwijać rynki „odkryte” przez inwestorów w latach 2016-2017: kujawsko-pomorski, podkarpacki, lubelski i lubuski, ponieważ w efekcie budowanych dróg ekspresowych poprawia się ich dostępność transportowa. Nadal na swoje odkrycie czekają województwa: świętokrzyskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie.

Na popyt największy wpływ będą wywierały firmy z sektorów logistycznego i e-commerce. Firmy logistyczne są głównym klientem deweloperów ponieważ świadcząc usługi dla wielu branż kumulują ich potrzeby w zakresie magazynowania. Rynek e-commerce będzie drugim czynnikiem wpływającym na popyt na nowe powierzchnie magazynowe, ponieważ jego wzrost będzie pochodną nie tylko rosnących preferencji zakupowych klientów, którzy przyzwyczaili się do zakupów w sklepach internetowych, ale nowym silnym bodźcem będzie zakaz funkcjonowania tradycyjnych placówek handlowych w niedziele. Zakaz ten w ciągu dwóch najbliższych lat ma objąć większość niedziel w roku. Potrzeby firm specjalizujących się w handlu elektronicznym są odmienne od pozostałych użytkowników nowoczesnych magazynów i zróżnicowane. W przypadku dużych przedsiębiorstw charakteryzuje je zapotrzebowanie na dużą powierzchnię kompletacyjną, większą liczbę doków załadunkowych i dużą powierzchnię parkingów oraz znacznie większą powierzchnię socjalną ze względu na wielokrotnie większą wielkość zatrudnienia w tych obiektach niż w typowych magazynach logistyki kontraktowej. Ponieważ większość dotychczas wybudowanych obiektów magazynowych nie spełnia takich wymagań starzeją się one funkcjonalnie wcześniej niż było to zakładane. W przypadku małych firm handlu elektronicznego wzrośnie popyt na małe moduły magazynowe oraz na inwestycje typu Small Business Unit (SBU). Również usługodawcy logistyczni obsługujący firmy sektora handlu elektronicznego, po zakończeniu dotychczasowych umów najmu będą się przenosić do obiektów typu Built to Suit (BTS) i Built to Order (BTO).

Nowe obiekty magazynowe będą również zawierały coraz więcej rozwiązań związanych z cyfryzacją procesów dotyczących zarządzania przepływem materiałów i relacjami z interesariuszami oraz rozwiązań technicznych, których celem będzie zmniejszenie zużycia mediów, ograniczenie emisji odpadów i zanieczyszczeń oraz poprawa warunków pracy.

6.2 Rynek urządzeń magazynowych

Ogólna charakterystyka rynku

W ramach procesów magazynowych eksploatowane są różne urządzenia do składowania i środki transportu technologicznego przystosowane do specyfiki danej branży oraz urządzenia pomocnicze stanowiące nośnik dla przemieszczanych jednostek ładunkowych.

Odnotowany do końca 2015 r. wzrost sprzedaży spowodowany był poprawą sytuacji na rynku zarówno krajowym, jak i zagranicznym. Oddawane do użytku w latach 2014 i 2015 inwestycje korzystnie wpłynęły na wzrost zapotrzebowania na urządzenia magazynowe. Prognozy Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową co do sytuacji gospodarczej w Polsce w lata 2016-2017¹, przewidywały wzrost sprzedaży przemysłowej, a to jak można było domniemywać powinno mieć korzystny wpływ na wzrost zapotrzebowania na urządzenia magazynowe. W raporcie oceniającym stan koniunktury gospodarczej w Polsce oraz prognozę koniunktury gospodarczej na lata 2016-2017 przewidywano, że średni wzrost sprzedaży produkcji przemysłowej w roku 2016 utrzyma się na poziomie 5,2% w stosunku do roku 2015, ale w 2017 r. przewidywany jest już spadek produkcji sprzedanej do poziomu ok. 3,8%. Prognozy te nie w pełni się potwierdziły, ponieważ zaobserwowany wzrost sprzedaży w zakresie produkcji przemysłowej wyniósł 5,5% w 2016 r. oraz 5,5% w 2017 r.² Znaczący wpływ miały na to oddawane do użytku inwestycje, również te związane z rozwojem zagranicznych inwestycji produkcyjnych. Trzeba jednak mieć na uwadze to, że przedstawiane dane w odniesieniu do niektórych urządzeń nie będą szczegółowe, ponieważ producenci i dostawcy urządzeń nie są skłonni udzielać jednoznacznych informacji na temat wielkości ich sprzedaży.

Regały magazynowe

Wśród urządzeń do składowania najbardziej powszechnie stosowane są różnego rodzaju regały magazynowe. Na rynku polskim dostępne są praktycznie wszystkie rodzaje regałów zdefiniowanych w normach PN-EN 15878:2010 (wersja polska) *Sta-*

¹ 89 kwartalny raport oceniający stan koniunktury gospodarczej w Polsce (IV kwartał 2015 r.) oraz prognozy na lata 2016–2017, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa, styczeń 2016 r.

² 97 kwartalny raport oceniający stan koniunktury gospodarczej w Polsce (IV kwartał 2017 r.) oraz prognozy na lata 2018-2019, Instytut Prognoz i Analiz Gospodarczych, Warszawa, styczeń 2018 r.

lowe statyczne systemy składowania – Terminy i definicje. Dostawą regatów na koniec 2017 r. zajmowało się w Polsce ponad 160 firm, z których ok. 91,3% zalicza się do sektora MSP, natomiast ok. 8,7% z nich to przedstawicielstwa firm posiadających ugruntowaną pozycję na rynku światowym. W latach 2015–2016 liczba firm oferujących regaty różnego rodzaju wzrosła o ok. 15,4%.

Przedsiębiorstwa te dostarczają regaty zarówno renomowanych producentów, jak i wytwórców mniej znanych, np. wyprodukowane w krajach azjatyckich, czy też własnej konstrukcji. Największą popularnością wśród nabywców nadal cieszą się regaty stałe ramowe wykonane z profili perforowanych kształtowanych na zimno. Na podstawie informacji uzyskanych od producentów, sprzedaż regatów w latach

Dostawą regatów na koniec 2017 r. zajmowało się w Polsce ponad 160 firm, z których ok. 91,3% zalicza się do sektora MSP, natomiast ok. 8,7% z nich to przedstawicielstwa firm posiadających ugruntowaną pozycję na rynku światowym.

2016–2017 wzrosła w stosunku do lat 2014–2015, co czym można świadczyć przyrost powierzchni magazynowych w rozpatrywanym okresie, jak również wzrost sprzedaży urządzeń transportu wewnętrznego. Z uwagi jednak na brak danych szczegółowych trudno jest oszacować skalę wzrostu tej sprzedaży.

Trzeba też mieć na uwadze fakt, że niektórzy producenci produkujący regaty w Polsce część z nich wyeksportowali. Trudno jest jednak ustalić, ile z nich trafiło na rynek krajowy, a ile na eksport. Do firm dostarczających regaty i posiadających ugruntowaną pozycję na rynku należy zaliczyć (w kolejności alfabetycznej).

- BITO Polska Sp. z o.o.,
- DEXION Polska Sp. z o.o.,
- Jungheinrich Polska Sp. z o.o.,
- Kardex Polska Sp. z o.o.,
- MAGO SA,
- MECALUX Sp. z o.o.,
- META Regalbau Polska Sp. z o.o.,
- Nedcon Silesia Sp. z o.o.,
- PROMAG SA,
- SSI Schäfer Sp. z o.o.,
- STOW Polska Sp. z o.o.,
- TEGOMETALL Polska Sp. z o.o.,
- WDX SA.

Zagadnienia dotyczące urządzeń związanych z warunkami składowania zapasów i ich zabezpieczeniem wiążące się ściśle z budowlami magazynowymi oraz technolo-

gią i organizacją nie są omawiane, ponieważ są zależne od firm odpowiedzialnych za realizowane procesy magazynowe.

Analizując ofertę rynkową producentów (dostawców) regałów, można zaobserwować nadal trendy zdefiniowane w „Raporcie 2015”. Można też zauważyć stały wzrost jakości oferowanych urządzeń, zwłaszcza pochodzących od producentów azjatyckich.

Urządzenia transportu wewnętrznego

Do urządzeń transportu technologicznego zalicza się: dźwignice, dźwigi, wózki jezdniowe, przenośniki, ładowarki, manipulatory i roboty, urządzenia specjalizowane oraz urządzenia pomocnicze umożliwiające formowanie jednostek ładunkowych i mechanizację prac. Wśród urządzeń transportowych w gospodarce magazynowej najczęściej eksploatowane są różnego rodzaju wózki jezdniowe, ręczne i napędzane oraz układnice, natomiast w grupie urządzeń pomocniczych: kontenery i palety ładunkowe.

Wózki jezdniowe

Oferta wózków jezdniowych, dostępnych na rynku polskim, jest bardzo bogata. Aktualnie dostawą wózków zajmuje się w Polsce ok. 160 firm, z których ok. 91,25% zalicza się do sektora MSP.

Dostawą wózków zajmuje się w Polsce ok. 160 firm, z których ok. 91,25% zalicza się do sektora MSP.

W latach 2016–2017 liczba firm oferujących wózki różnego rodzaju wzrosła o ok. 6,6% w stosunku do 2015 r., czyli nieznacznie. Wśród nich znajduje się wielu dostawców oferujących wyroby mało znanych producentów, w dużej części pochodzących z krajów Dalekiego Wschodu. Jakość tych urządzeń w ostatnich latach wzrosła. Około 8,75% przedsiębiorstw to przedstawicielstwa firm posiadających ugruntowaną pozycję. Należą do nich (w kolejności alfabetycznej):

- BAUMANN POLSKA,
- Elektroprogram Sp. z o.o.,
- Emtor Sp. z o.o.,
- Jungheinrich Polska Sp. z o.o.,
- Kuhn Polska Sp. z o.o.,
- LEMARPOL Wózki Widłowe Sp. z o.o.,
- Linde Material Handling,

- Nissan Forklift Polska Jacek Korczak,
- OMV Polska Sp. z o.o.,
- PROMAG SA,
- STILL Polska Sp. z o.o.,
- Toyota Material Handling Polska Sp. z o.o.,
- WDX SA,
- Zeppelin Polska Sp. z o.o.

Blisko 81,9% firm ma w ofercie zarówno wózki nowe, jak i używane. Ponad 48,7% firm oferuje klientom usługę wynajmu wózków jezdniowych napędzanych. Ponad 85% firm oferuje użytkownikom wózków usługi serwisowe. Na rynku funkcjonują też przedsiębiorstwa świadczące wyłącznie usługi serwisowe oraz dostarczające części zamienne dla wózków. W analizie rynku zrezygnowano z oceny wielkości sprzedaży wózków jezdniowych ręcznych ze względu na to, że ich dostępność w handlu jest tak duża, iż trudno jest oszacować rynek tych urządzeń.

Wśród wózków jezdniowych napędzanych na rynku polskim dostępne są praktycznie wszystkie rodzaje zdefiniowane w normie PN-ISO 5053:1999 *Wózki jezdniowe napędzane – Terminologia*. W zależności od sposobu działania rozróżnia się wózki: naładowne, ciągnikowe i pchające, unoszące oraz podnośnikowe. Wśród tych wózków najbardziej rozpowszechnione w praktyce są różnego rodzaju wózki podnośnikowe. Zgodnie z obowiązującymi przepisami wszystkie wózki jezdniowe podnośnikowe z mechanicznym napędem podnoszenia podlegają nadzorowi Urzędu Dozoru Technicznego (UDT). Na podstawie danych uzyskanych od UDT rynek wózków podnośnikowych z napędem mechanicznym przedstawiono w tabeli 6.2.1. Z informacji w niej zawartych wynika, że liczba wózków napędzanych z roku na rok wzrasta.

Lp.	Typ wózka	Jednostka miary	Rok				
			2013	2014	2015	2016	2017
1.	Wózki jezdniowe napędzane elektryczne	szt.	45861	50370	56568	64989	72484
2.	Wózki jezdniowe napędzane spalinowe	szt.	76185	79856	84228	91270	96680
Razem		szt.	122046	130226	140796	156259	169164

Tabela 6.2.1. Wózki jezdniowe napędzane, eksploatowane w Polsce w latach 2016 – 2017.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UDT.

W roku 2016 ich liczba wzrosła o ok. 11% w stosunku do roku 2015, a w roku 2017 o ok. 8,3% w stosunku do roku 2016, natomiast w ciągu ostatnich dwóch lat liczba eksploatowanych wózków podnośnikowych zwiększyła się o ok. 20%. Na tej podstawie można domniemywać, że podobnie wzrosła też liczba wprowadzonych do eksploatacji wózków unoszących napędzanych, które znaczącą rolę odgrywają podczas prac przeładunkowych.

Widoczny jest wzrost asortymentów wózków znajdujących się w ofercie producentów chińskich.

Układnice

Z uwagi na efektywność wykorzystania przestrzeni magazynowej powstaje coraz więcej obiektów, w których wykorzystywane są układnice, umożliwiające obsługę urządzeń do składowania o wysokości sięgającej nawet 45 m i pracują w cyklu automatycznym. W Polsce dostawą układnic zajmuje się obecnie ok. 13 firm. Wszystkie dostarczane urządzenia pochodzą z importu. Układnice dostarczają takie renomowane firmy, jak:

- AMSORT Sp. z o.o.,
- CASSOLI POLSKA
- Jungheinrich Polska Sp. z o.o.,
- LOGZACT SA,
- MECALUX Sp. z o.o.,
- Nedcon Silesia Sp. z o.o.,,
- NECC Sp. z o.o.,
- OHRA Regalanlagen GmbH,
- PROMAG SA,
- SSI Schäfer Sp. z o.o.,
- STILL Polska Sp. z o.o.,
- TGW System Integration,
- WDX SA.

Układnice należące do dźwignic, podlegają nadzorowi Urzędu Dozoru Technicznego (UDT). Na podstawie informacji udzielonych przez UDT w tabeli 6.2.2 podano liczby układnic eksploatowanych w Polsce w okresie od 2013 do końca listopada 2017 r.

Lp.	Urządzenie	Jednostka miary	Rok				
			2013	2014	2015	2016	2017
1.	Układnica	szt.	391	431	486	516	560

**Tabela
6.2.2.**

Układnice eksploatowane w Polsce w okresie od 2013 r. do końca listopada 2017 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UDT.

W latach 2016 – 2017 liczba eksploatowanych układnic wzrosła o ok. 15,2% w stosunku do stanu na koniec 2015 r. i zachowuje tendencje wzrastającą. Oznacza to, że w Polsce systematycznie rośnie liczba magazynów wysokiego składowania obsługiwanych automatycznie. Świadczy to również o tym, iż inwestorzy dążą do efektywniejszego wykorzystania powierzchni terenu na cele magazynowe. Ocenia się, iż ta tendencja rozwojowa będzie się nadal utrzymywała i w konsekwencji tego liczba eksploatowanych układnic będzie systematycznie rosta.

Jednostki ładunkowe

W latach 2016 – 2017 liczba eksploatowanych układnic wzrosła o ok. 15,2% w stosunku do stanu na koniec 2015 r. i zachowuje tendencję wzrastającą.

urządzeń wykorzystywanych przy tworzeniu jednostek ładunkowych należą kontenery oraz palety ładunkowe.

Mechanizacja prac występująca podczas przemieszczania ładunków w łańcuchach dostaw wymaga posługiwania się prawidłowo uformowanymi jednostkami ładunkowymi. Do najpopularniejszych

Kontenery

Informacje na temat wielkości produkcji kontenerów przystosowanych do transportu różnymi środkami transportu podano w tabeli 6.2.3.

Rok	Jednostka miary	Kontenery przystosowane do transportu różnymi środkami transportu
2010	szt.	20076
2011		30357
2012		19570
2013		16671
2014		16828
2015		21846
2016		48637
2017		52083

**Tabela
6.2.3.**

Wielkość produkcji kontenerów przystosowanych do transportu różnymi środkami transportu w latach 2010 – 2017 (dane do listopada).

Źródło: <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/przemysl-budownictwo-srodki-trwale/przemysl/produkcja-wazniejszych-wyrobow-przemyslowych-w-listopadzie-2017-roku,2,68.html>

Podana przez GUS wielkość produkcji kontenerów wskazuje, że ich produkcja od 2016 r. ponownie zaczyna wzrastać. W 2016 r. wzrosła o 122% w stosunku do roku 2015, a w 2017 r.

wzrosła o ponad 7% w stosunku do roku 2016 r. Wg danych statystycznych GUS produkcja kontenerów wzrosła w latach 2016 – 2017 o 138%.

Oznacza to zdecydowaną poprawę sytuacji panującej na światowych rynkach transportowych. Ocenia się, że produkcja kontenerów w kolejnych latach nadal będzie miała tendencję nieznacznie wzrostową. Dane publikowane przez GUS nie zawierają wielkości produkcji kontenerów w odniesieniu do ich typów, czy też rodzajów. Nie jest możliwe ustalenie na tej podstawie wielkość produkcji kontenerów ładunkowych wielkich (serii 1 ISO), najbardziej rozpowszechnionych w łańcuchach dostaw.

Wg danych statystycznych GUS produkcja kontenerów wzrosła w latach 2016 – 2017 o 138%.

Palety

W obrocie towarowym wykorzystywane są palety: płaskie, słupkowe, skrzyniowe oraz specjalizowane. Największą popularnością w obrocie towarowym cieszą się palety ładunkowe płaskie drewniane typu EUR oraz EPAL, o wymiarach płyty ładunkowej 800 × 1200 mm. Oba typy palet powinny spełniać wymagania określone w karcie UIC 435-2:2005 *Standard of quality for a European flat wood pallet, with four entries and measuring 800 mm x 1200 mm*, ustanowionej przez Międzynarodowe

Towarzystwo Kolejowe (*Union Internationale des Chemins de fer* – w skrócie UIC). Trzeba jednak zauważyć, że palety typu EUR są ponownie w Polsce produkowane w oparciu o licencje nadane przez koleje narodowe z innych państw.

Palety typu EUR są ponownie w Polsce produkowane w oparciu o licencje nadane przez koleje narodowe z innych państw.

Dominujące miejsce w produkcji palet spełniających te same standardy co palety typu EUR zajmuje się Europejska Organizacja Paletowa EPAL (*European Pallet Association EPAL*). Uruchomiła ona produkcję palet płaskich drewnianych oznaczanych znakiem EPAL w owalu

na czterech zewnętrznych powierzchniach narożnych wsporników od strony dłuższych boków palet. Palety te produkowane są w oparciu o licencję udzieloną przez EPAL, w Polsce przez Polski Komitet Narodowy EPAL. Można przyjąć, że w zasadzie różnią się jedynie oznakowaniem umieszczanym na wspornikach. Zarówno nowe jak i naprawiane palety są odbierane przez niezależną firmę upoważnioną przez EPAL.

W tabeli 6.2.4 i 6.2.5 podano odpowiednio liczbę wyprodukowanych i naprawianych w Polsce palet typu EPAL w latach 2013–2017.

Paleta ładunkowa	J.m.	Rok				
		2013	2014	2015	2016	2017
- płaska EPAL 1 (800 mm x 1200 mm)	szt.	6 640 000	66 364 226	73 869 898	23 033 889	25 631 560
- płaska EPAL 2 (1000 mm x 1200 mm)	szt.	210 000	63 173	121 345	48 500	85 100
- płaska EPAL 3 (1000 mm x 1200 mm)	szt.	21 000	137 269	233 272	56 500	180 600
- płaska EPAL 6 (800 mm x 600 mm)	szt.	12 200	-	-	-	-
- płaska EPAL 7 (800 mm x 600 mm)	szt.	-	-	-	-	-
- skrzyniowa	szt.	10 240	296 269	290 929	127 400	116 000

**Tabela
6.2.4.**

Wielkość produkcji palet ładunkowych typu EPAL w Polsce, w latach 2013 – 2017.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKN EPAL.

Paleta ładunkowa	J.m.	Rok				
		2013	2014	2015	2016	2017
- płaska EPAL 1 (800 mm x 1200 mm)	szt.	1 274 000	23 456 252	23 951 003	3 555 234	3 642 124
- płaska EPAL 2 (1000 mm x 1200 mm)	szt.	-	-	-	-	-
- płaska EPAL 3 (1000 mm x 1200 mm)	szt.	-	-	-	-	-
- płaska EPAL 6 (1000 mm x 1200 mm)	szt.	-	-	-	-	-
- skrzyniowa	szt.	1 440	402 782	386 138	3 800	15 400

**Tabela
6.2.5.**

Wielkość napraw palet ładunkowych typu EPAL w Polsce, w latach 2013 – 2017.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKN EPAL.

W ostatnich latach zmieniła się na rynku polskim sytuacja w zakresie produkcji palet typu UIC, a to za sprawą licencji na produkcję i naprawę palet typu UIC w oparciu o karty UIC serii 435 udzielonych polskim firmom przez Rail Cargo Austria, koleje słowackie ZSKK oraz koleje czeskie CD. Producenci ci utworzyli w Polsce Związek Producentów Europalet UIC (ZPEUIC), jednak nie posiada on informacji co do wielkości produkcji palet typu UIC.

W tabeli 6.2.6 podano liczbę firm posiadających licencją na produkcję i naprawę palet typu UIC w Polsce.

Producenci	J.m.	Rok
		2017
posiadający licencję na produkcję palet typu UIC	szt.	41
posiadający licencję na naprawę palet typu UIC	szt.	36

**Tabela
6.2.6.**

Firmy posiadające licencję na produkcję palet ładunkowych typu UIC w Polsce wg stanu na dzień 09 marca 2017 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZPEUIC.

Porównując dane dotyczące wielkości produkcji palet typu EPAL w 2017 r. podane tabeli 6.2.4 widać wyraźnie, że produkcja palet typu EPAL w Polsce, zarówno w 2016 jak 2017 r., znacząco zmalała w stosunku do wielkości produkcji osiągniętej w 2015 r. Można stwierdzić, że w przypadku palet typu:

- EPAL 1 nastąpił spadek ich produkcji o ok. 288%,
- EPAL 2 nastąpił spadek ich produkcji o ok. 142,6%,
- EPAL 3 wzrost produkcji był ponad 18-krotny o ok. 129,3%,
- EPAL 6 i 7 produkcji nie było,

a w przypadku palet skrzyniowych również nastąpił ponad 2,5-krotny spadek produkcji. Sytuacja ta może być spowodowana nasyceniem rynku w wyniku wysokiej produkcji w latach poprzednich i ponownym uruchomieniem produkcji palet typu UIC.

Na koniec 2017 r. licencję na produkcję palet ładunkowych płaskich typu EPAL posiadało 96 firm, czyli o 2 więcej niż w 2015 r., a na produkcję palet skrzyniowych EPAL 5 firm, czyli o 1 więcej niż w 2015 r.

W analogicznym okresie cały czas były naprawiane przez EPAL palety zarówno typu EUR, jak i EPAL. Na koniec 2017 r. liczba naprawianych palet również znacząco zmalała. W stosunku do 2015 r. Nastąpił blisko 7-krotny spadek liczby naprawianych palet typu EUR i EPAL 1 oraz ok.7,5-krotny spadek liczby naprawianych palet skrzyniowych. Należy domniemywać, że nasycenie rynku nowymi paletami było na tyle duże, iż znacznie mniej ich wymagało naprawy.

PKP Cargo nadal nie odzyskało od UIC uprawnień na wydawanie licencji uprawniających do produkcji i/lub naprawy palet typu UIC.

Krajowy rynek urzędzeń magazynowych – ocena, prognozy

Oddawane do użytku w latach 2015 – 2016 inwestycje magazynowe korzystnie wpłynęły na wzrost zapotrzebowania na urządzenia do składowania i transportu wewnętrznego. Jak wskazują analitycy sytuacja na rynku nadal ma się poprawiać, a to powinno również korzystnie oddziaływać na wzrost zapotrzebowania na nowe

Przewidywany średni wzrost sprzedanej produkcji przemysłowej w 2018 r. utrzyma się na poziomie 5,8% w stosunku do roku 2015, a w roku 2019 przewidywany jest wzrost o 5,5%.

powierzchnie magazynowe oraz pozytywnie wpłynąć na polski rynek urzędzeń magazynowych i transportu wewnętrznego. Na podstawie raportu oceniającego stan koniunktury gospodarczej w Polsce oraz prognozę koniunktury gospodarczej na lata 2018–2019 przewidywany średni wzrost sprzedanej produkcji

przemysłowej w 2018 r. utrzyma się na poziomie 5,8% w stosunku do roku 2015, a w 2019 r. przewidywany jest wzrost o 5,5%. Można założyć, że sprzedaż urządzeń magazynowych w latach 2018 – 2019 będzie nadal wzrastać, chyba że koniunktura rynkowa ulegnie niespodziewanemu zahamowaniu.

Obserwując istniejącą sytuację w łańcuchach dostaw, można pokusić się o stwierdzenie, że produkcja palet ładunkowych typu EPAL oraz UIC w pewnym stopniu unormowała się i będzie ulegała stopniowej stabilizacji.

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