



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

7. Ocena stanu logistyki w przedsiębiorstwach działających w Polsce w latach 2016 i 2017.

Logistyka stanowi coraz bardziej istotny i dynamicznie rozwijający się sektor gospodarki polskiej. Udział transportu oraz logistyki rzeczy i ludzi w PKB Polski szacowany jest na poziomie około 11,5%. Wynika stąd konieczność stałego monitoringu tego sektora gospodarki. Instytut Logistyki i Magazynowania od lat prowadzi badania dotyczące stanu logistyki w Polsce.

Prowadząc tego typu badania, należy uwzględnić fakt, że z jednej strony logistyka stanowi jeden z podstawowych sektorów gospodarki, a z drugiej strategia logistyczna jako jedna ze strategii funkcjonalnych jest ważnym elementem strategii rozwoju całego przedsiębiorstwa. Tak więc ocena stanu logistyki w Polsce musi obejmować obydwie wspomniane obszary.

Logistykę jako sektor gospodarki, w ujęciu podmiotowym, tworzą przedsiębiorstwa funkcjonujące w sektorze TSL. Są to np.: operatorzy logistyczni, spedytorzy, firmy zajmujące się transportem czy bardzo dynamicznie rozwijająca się w ostatnich latach sektor usług kurierskich (KEP). Poza tym, ważnym elementem tego sektora są instytucje, wspierające jego rozwój takie jak: instytuty badawcze, firmy doradcze, dostawcy rozwiązań informatycznych itp.

Z drugiej strony, oceniając stan logistyki w Polsce należy poddać analizie strategię firm w tym obszarze. Dotyczy to szczególnie przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych, w których procesy logistyczne mają bezpośredni wpływ na jakość obsługi klienta i szerzej na wyniki finansowe przedsiębiorstwa.

Tak więc badania stanu logistyki w Polsce muszą z jednej strony obejmować kondycję przedsiębiorstw logistycznych, z drugiej zaś badania jakości i efektywności procesów logistycznych w przedsiębiorstwach.

Oceny stanu logistyki w przedsiębiorstwach dokonano na podstawie prowadzonych od lat badań wybranych wskaźników logistycznych w firmach oraz w oparciu o wiedzę i doświadczenie konsultantów Instytutu Logistyki i Magazynowania w Poznaniu.

Sytuacja gospodarcza w Europie i w Polsce.

Jednym z podstawowych wskaźników opisujących stan gospodarki jest wskaźnik PMI oceniający koniunkturę w poszczególnych przedsiębiorstwach z punktu widzenia managerów logistyki i zakupów. Wskaźnik ten jest opracowywany na podstawie ciągłych badań, prowadzonych przez firmę IHS Markit w wielu krajach świata. Warto podkreślić, że analiza danych wieloletnich wskazuje na dość dużą korelację wskaźnika PMI z kwartalnym wzrostem PKB. Jest to zatem bardzo dobry wskaźnik, pozwalający na ocenę stanu gospodarki w danym kraju.

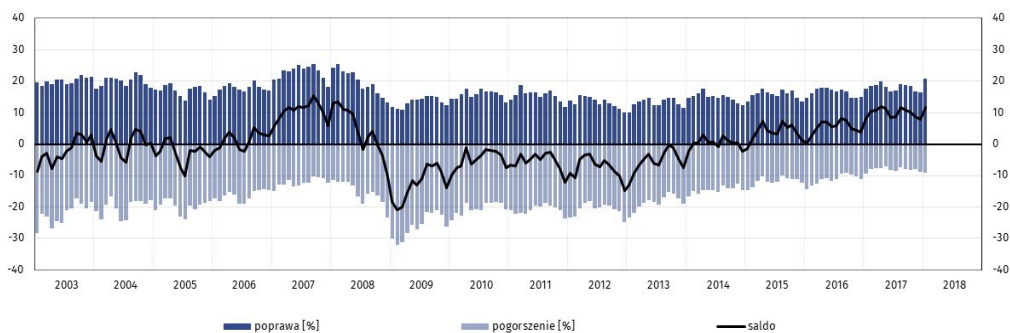
Wskaźnik PMI dla strefy Euro w 2017 r. utrzymywał się wyraźnie na poziomie powyżej 50 punktów, co jest oznaką dobrej sytuacji gospodarczej. W ostatnim kwartale 2017 r. zauważalny jest znaczący wzrost powyżej 55 punktów, potwierdzający tezę o dobrej kondycji gospodarczej w Europie, która z kolei przekłada się na sytuację w Polsce. Potwierdzają to także badania PMI dla naszego kraju.

Średnia wartość wskaźnika PMI w Polsce, w 2017 r. wyniosła 53,6. Jest to najlepsza roczna średnia od 2006 r. i drugi najlepszy wynik wskaźnika w historii. W grudniu 2017 r. całkowita liczba nowych zamówień otrzymanych przez polskich producentów wzrosła czternasty miesiąc z rzędu, odnotowując najszybsze tempo wzrostu od lutego 2015 r. Wyniki badań wskazują też na większy wzrost popytu krajowego niż zamówień eksportowych, mimo że eksport nadal wskazywał na silną tendencję rosnącą. Tempo wzrostu wielkości produkcji przyspieszyło w grudniu i było najszybsze od początku roku. Taka sytuacja doprowadziła jednak do wzrostu zaległości produkcyjnych i opóźnienia w realizacji zamówień. Czas dostaw wydłużył się bowiem w największym stopniu od siedmiu lat. Jednocześnie w szybkim tempie rosły koszty produkcji. Producenci podnieśli także w szybkim tempie ceny wyrobów gotowych.¹

Podsumowując można stwierdzić, że wyniki badań PMI z grudnia 2017 r., wykazały najsilniejszą od prawie trzech lat poprawę warunków gospodarczych w polskim sektorze przemysłowym. Zarówno wielkość produkcji, poziom zatrudnienia jak i całkowita liczba nowych zamówień stale rosły.

Ten pozytywny obraz stanu polskiej gospodarki znalazł odzwierciedlenie w wynikach badań koniunktury prowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny. Szczegółowe dane dotyczące sekcji transport i gospodarka magazynowa przedstawiono na rysunku 7.1.

¹ <https://www.markiteconomics.com/Survey/PressRelease.mvc/636181a819b449ccb-4141f48c1394705>



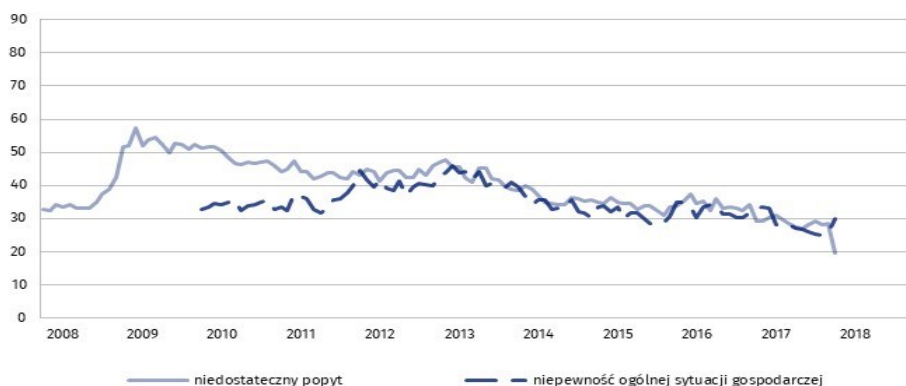
Rysunek
7.1.

Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w sekcji transport i gospodarka magazynowa.

Źródło: GUS

Koniunktura w sekcji transport i gospodarka magazynowa oceniana była w styczniu 2018 r. korzystnie, lepiej niż w grudniu 2017 r. i analogicznym miesiącu ostatnich dziewięciu lat. W styczniu wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury kształtował się na poziomie 11,7 (dla porównania w grudniu 2017 r. wskaźnik wyniósł 7,8). Poprawę koniunktury odnotowało 20,9% badanych firm, a jej pogorszenie – 9,2%. Pozostałe przedsiębiorstwa uważają, że ich sytuacja nie ulega zmianie.

Analizując wyniki badań barier rozwoju przedsiębiorstw logistycznych (rys. 7.2), należy zauważyć że odsetek przedsiębiorców nieodczuwających żadnych barier w prowadzeniu bieżącej działalności kształtuje się na poziomie 9,8% (przed rokiem było to 8,5%).



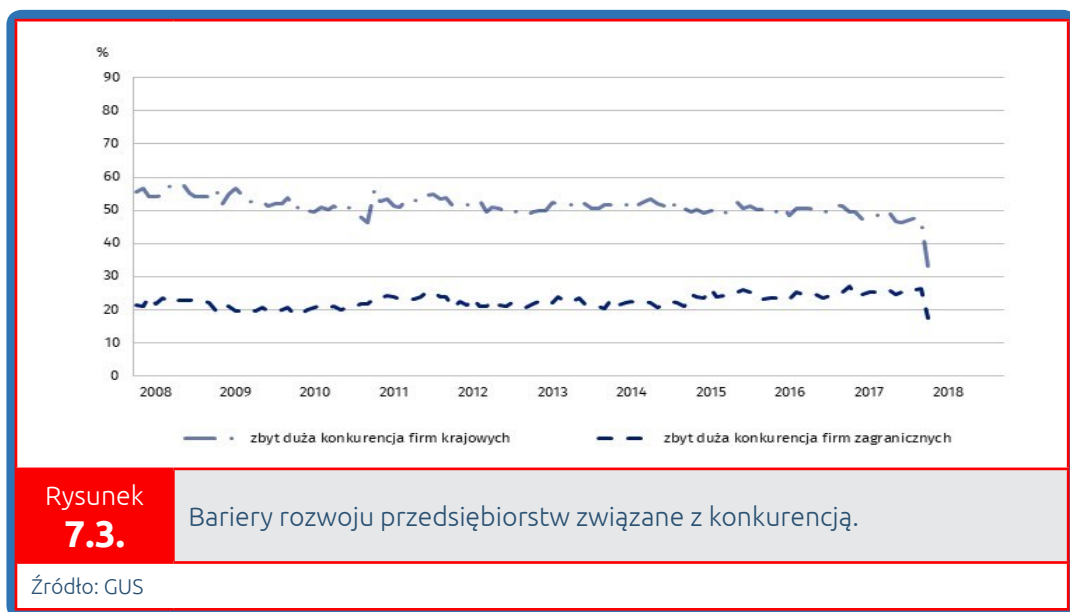
Rysunek
7.2.

Barierzy rozwoju przedsiębiorstw związane z ogólną sytuacją gospodarczą.

Źródło: GUS

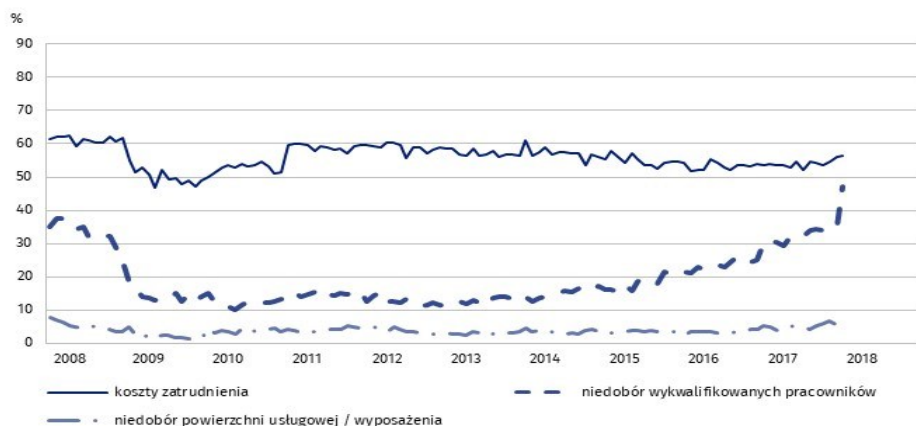
Jak wynika z rysunku 7.2., ogólna sytuacja gospodarcza jak i zgłaszany na rynku popyt, nie stanowią dla przedsiębiorstw bariery rozwoju. Wręcz przeciwnie, bariery te są coraz mniejsze, co jest kolejnym dowodem na bardzo dobrą koniunkturę w gospodarce. Jak wynika z wykresu, sytuacja w tym obszarze jest najlepsza od 10 lat, zarówno jeśli chodzi o popyt jak i ogólną sytuację gospodarczą.

Przedmiotem badania były także bariery związane ze zbyt dużą konkurencją, w podziale na krajową i zagraniczną. Jak wynika z danych przedstawionych na rysunku 7.3., także w tym przypadku przedsiębiorcy nie traktują konkurencji jako istotnej bariery rozwoju. Wręcz przeciwnie, w 2017 r., nastąpił istotny spadek wskaźników, zarówno w przypadku konkurencji ze strony firm krajowych jak i zagranicznych.



W przypadku konkurencji ze strony firm krajowych nastąpił spadek wskaźników z 49,4% do 32,7% w porównaniu do 2016 r., a w przypadku konkurencji ze strony firm zagranicznych wskaźnik ten spadł z 27,2% do 17,5%. Stanowi to kolejne potwierdzenie tezy o bardzo dobrej koniunkturze gospodarczej, także w sektorze logistycznym.

Kolejne bariery rozwoju przedsiębiorstw, poddane badaniu przez GUS stanowiły bariery związane z zatrudnieniem oraz dostępem do powierzchni usługowych. Wyniki badań w tym obszarze przedstawiono na rysunku 7.4.



Rysunek
7.4.

Bariery rozwoju przedsiębiorstw związane z zatrudnieniem oraz dostępem do powierzchni usługowych.

Źródło: GUS

Jak wynika z wykresu, zdecydowanie największe bariery rozwoju przedsiębiorstw sektora logistycznego stanowi od lat problem dostępności wykwalifikowanych pracowników. Sytuacja w tym obszarze stale pogarsza się od 2014 r. Jednak w porównaniu z 2016 r. wskaźnik ten wzrósł z poziomu 30,5% aż do poziomu 47,3%. Poza tym ankietowani managerowie wskazali także na bariery związane z kosztami zatrudnienia. W tym przypadku nastąpił wzrost wskaźnika z 53,6% przed rokiem do 56,4% w 2017 r.

Analiza wskaźników logistycznych w przedsiębiorstwach

Uzupełnieniem analizy są wyniki badań od lat prowadzone przez ekspertów Instytutu Logistyki i Magazynowania w Poznaniu. Badania w formie wywiadów bezpośrednich na próbie 210 respondentów zostały przeprowadzone na przełomie 2017 i 2018 r.

Pierwszą grupę przedsiębiorstw poddanych badaniu tworzyły przedsiębiorstwa produkcyjne, w przypadku których, analizie poddano pięć wskaźników, uznanych za kluczowe w kontekście oceny efektywności realizowanych działań logistycznych. Średnie wartości tych wskaźników w przedsiębiorstwach produkcyjnych na przestrzeni lat przedstawia tabela 7.1.

Wskaźnik	2013	2014 - 2015	2016	2017
Wskaźnik pokrycia [dni]	29,82	26,80	28,25	25,77
Wskaźnik zapasów nierotujących [%]	-	19,86	19,80	17,86
Wskaźnik terminowości dostaw [%]	94,28	87,05	86,95	85,69
Wskaźnik stopnia realizacji zamówień [%]	95,82	94,56	94,42	93,00
Wskaźnik reklamacji [%]	3,77	2,14	2,11	3,74

**Tabela
7.1.**

Bariery rozwoju przedsiębiorstw związane z zatrudnieniem oraz dostępem do powierzchni usługowych.

Źródło: Badania własne ILiM.

Wskaźnik pokrycia sprzedaży zapasem wyrobów gotowych w przedsiębiorstwach produkcyjnych w porównaniu do ostatnich lat uległ wyraźnemu obniżeniu, osiągając średnią wartość na poziomie około 26 dni. Z kolei analiza średniej wartości wskaźnika obrazującego udział zapasów nierotujących w zapasach ogółem wskazuje, że wartość tego wskaźnika była relatywnie wysoka i wyniosła średnio ok. 18%. Poziom zapasów nierotujących powinien podlegać stałemu monitorowaniu w przedsiębiorstwie, a jego bieżąca weryfikacja powinna być podstawą dążenia do optymalizacji zapasów w firmie. Relatywnie wysoki poziom tego wskaźnika może wynikać z faktu, że poziom zapasów traktowanych jako nierotujące może być różnie definiowany w poszczególnych przedsiębiorstwach i może być różny w zależności od sektora w którym działa przedsiębiorstwo.

Pozostałe trzy wskaźniki, które były przedmiotem badania, odnoszą się do obsługi klienta. Każdy z nich, czyli wskaźnik terminowości dostaw, wskaźnik stopnia realizacji zamówień oraz wskaźnik reklamacji, osiągnęły w 2018 r. wartości nieco gorsze w porównaniu z 2017 r. Taki stan rzeczy trudno ocenić pozytywnie. Wskazuje on jednak na relatywnie wysoką efektywność zarządzania procesami logistycznymi w obszarze transportu oraz realizacji zamówień.

Wyniki badań potwierdzają tendencję w całej gospodarce opisaną wcześniej. Przyczyną niższego poziomu wskaźników logistycznych w przedsiębiorstwach jest poprawa sytuacji gospodarczej w Polsce, wzrost PKB i zdecydowany wzrost produkcji przemysłowej. Wpłynęło to na zmniejszenie poziomu zapasów w przedsiębiorstwach i jednocześnie na wydłużenie terminów realizacji dostaw.

W analizie i ocenie stanu logistyki w przedsiębiorstwach dystrybucyjnych, wykorzystano te same wskaźniki logistyczne, co w przypadku przedsiębiorstw produkcyjnych. Wartości tych wskaźników na przestrzeni lat 2013 – 2018 przedstawia tab. 7.2.

Wskaźnik	2013	2014-2015	2016	2017
Wskaźnik pokrycia [dni]	29,82	28,01	29,30	27,71
Wskaźnik zapasów nierotujących [%]	-	18,27	19,15	20,06
Wskaźnik terminowości dostaw [%]	94,28	87,55	87,40	87,10
Wskaźnik stopnia realizacji zamówień [%]	95,82	89,85	89,62	88,35
Wskaźnik reklamacji [%]	3,77	7,16	6,97	4,14

**Tabela
7.2.**

Wartości wskaźników logistycznych w przedsiębiorstwach dystrybucyjnych w latach 2013 – 2018.

Źródło: Badania własne ILiM.

W firmach dystrybucyjnych i handlowych, wskaźnik pokrycia na przestrzeni ostatniego roku, podobnie jak w przedsiębiorstwach produkcyjnych, uległ nieznacznemu obniżeniu. Zdaniem ekspertów ILiM przyczyną takiego stanu rzeczy jest taka sama jak opisana wcześniej w przypadku firm produkcyjnych.

Podobnie jak w przypadku firm produkcyjnych, również w przypadku firm dystrybucyjnych relatywnie wysoki pozostaje udział zapasów nierotujących w średniej wartości zapasu. Ok. 20% wartości zapasu stanowią towary handlowe, które nie były przedmiotem wydań i stanowiły zapas nadmierny. Dużym wyzwaniem dla logistyki pozostaje efektywne zarządzanie zakupami, by zapewniając optymalny poziom dostępności towarów, nie dopuszczać do zamrożenia znacznej części kapitału w zapasie. W związku z tym należy regularnie monitorować zapasy nierotujące, a wyniki raportowania w tym zakresie brać pod uwagę przy podejmowaniu decyzji zakupowych.

Pozostałe trzy wskaźniki odnoszące się do poziomu obsługi klienta w firmach handlowych, tj. wskaźnik terminowości dostaw, wskaźnik stopnia realizacji zamówień oraz wskaźnik reklamacji, osiągnęły wartości zbliżone, ale jednak gorsze niż w latach poprzednich.

W przypadku terminowości dostaw niekorzystna tendencja w tym zakresie może wynikać z niewystarczającego poziomu współpracy dystrybutorów z operatorami logistycznymi. Wielu dystrybutorów współpracuje z operatorem logistycznym jedynie sezonowo, w okresie wzmożonego zapotrzebowania rynku na produkty firmy. Tymczasem, bazując na własnym transporcie firmy nie są w stanie realizować dostaw z częstotliwością wymaganą oczekiwanym poziomem terminowej realizacji zamówień. W tym zakresie zdecydowanie wyższą jakość obsługi logistycznej zapewniają operatorzy logistyczni (o czym świadczą wysokie wartości w/w wskaźników notowane w grupie firm logistycznych), z którymi częściej współpracują producenci. Niesatysfakcjonująca wartość wskaźnika stopnia realizacji zamówień oraz wskaźnika

reklamacji, w zestawieniu z wysokim poziomem zapasów nierotujących może wskazywać na pogorszenie jakości działań logistycznych w obszarze transportu oraz zaopatrzenia w przedsiębiorstwach dystrybucyjnych i handlowych.

Trzecią grupę przedsiębiorstw poddanych badaniu, stanowiły firmy z sektora TSL. W ramach oceny przedsiębiorstw logistycznych dokonano analizy trzech wskaźników logistycznych, pozwalających na ocenę poziomu obsługi klienta, tj. wskaźnika terminowości dostaw, wskaźnika stopnia realizacji zamówień, wskaźnika reklamacji. Wartości tych wskaźników dla firm logistycznych na przestrzeni lat 2015 – 2018 przedstawia tabela 7.3.

Wskaźnik	2015	2016	2017
Wskaźnik terminowości dostaw [%]	95,25	95,17	93,37
Wskaźnik stopnia realizacji zamówień [%]	95,81	95,52	94,37
Wskaźnik reklamacji [%]	1,91	1,95	1,69

Tabela 7.3. Wartości wskaźników logistycznych w przedsiębiorstwach branży TSL w latach 2015 – 2018.

Źródło: Badania własne ILiM.

Także w tym przypadku wartości wskaźników pokazane w tabeli świadczą o niewielkim pogorszeniu jakości obsługi klienta w tej grupie przedsiębiorstw.

Na uwagę zasługuje fakt, że wartości poszczególnych wskaźników w firmach logistycznych są na zdecydowanie wyższym poziomie niż w przypadku przedsiębiorstw produkcyjnych oraz dystrybucyjnych. W ostatnich latach konsekwentnie utrzymywana była tendencja dynamicznego wzrostu liczby klientów firm logistycznych. Dodatkowo, rosnące wymagania klientów w zakresie obsługi logistycznej dostaw, konieczność obsługi drobnych, różnorodnych przesyłek dla e-commerce, spowodowały, że firmy logistyczne, chcąc pozostać konkurencyjnymi musiały dążyć do podwyższenia jakości świadczonych usług.

Podsumowanie

Na stan logistyki w danym kraju wpływ mają zarówno czynniki których źródło tkwi w otoczeniu, jak i czynniki wynikające z zasobów przedsiębiorstwa. Wśród czynników zewnętrznych kluczowe znaczenie ma wzrost gospodarczy, z reguły mierzony wskaźnikiem PKB.

W 2017 r. sytuacja gospodarza w Polsce była bardzo dobra. Pokazują to wszystkie zaprezentowane wskaźniki: wzrost PKB, wzrost produkcji przemysłowej i poziom wskaźni-

ków PMI. Przedsiębiorstwa nie widzą żadnych zagrożeń ze strony konkurencji, ani zmian w popycie krajowym i zagranicznym. Jedynym, ale bardzo poważnym ograniczeniem rozwoju przedsiębiorstw, jest dostępność wykwalifikowanych pracowników.

Ta bardzo dobra sytuacja gospodarcza spowodowała wzrost presji na łańcuchy dostaw. Znalazło to swój wyraz w zmianie poziomów badanych wskaźników logistycznych. Zauważalny jest bowiem spadek poziomu zapasów w przedsiębiorstwach. Jednocześnie nieznacznemu pogorszeniu uległy wartości wskaźników opisujące jakość obsługi klienta. Wskazuje to na fakt, że badane przedsiębiorstwa miały problem z realizacją rosnącej liczby zleceń.

Perspektywy wzrostu gospodarczego w najbliższych latach są nadal optymistyczne. Należy się zatem spodziewać wysokich odczytów wskaźnika PKB. W tej sytuacji przedsiębiorstwa, chcąc sprostać rosnącym wymaganiom klientów, będą zmuszone do zwiększenia poziomu inwestycji. Dotyczy to zarówno inwestycji w sferze produkcyjnej, jak i w obszarze logistyki oraz obsługi klienta.

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