



Confidence Index 2024

Wskaźnik poziomu optymizmu w logistyce i łańcuchu dostaw 2024

Polska



Spis treści

- 1 Wstęp / 3**
- 2 Measuring Confidence / 5**
 - 2.1 Respondents / 7
 - 2.2 How Confident is the Logistics and Supply Chain Sector? / 9
 - 2.3 Business confidence compared to 12 previous months / 11
 - 2.4 Business confidence forecast for next 12 months / 12
 - 2.5 Anticipated changes in turnover / 13
 - 2.6 Anticipated changes in profitability / 14
 - 2.7 Forecast of capital expenditure / 15
 - 2.8 Forecast changes to employment / 16
- 3 Key Issues / 18**
 - 3.1 The economy, trading conditions and investment / 19
 - 3.2 Logistics property / 24
 - 3.3 E-commerce / 28
 - 3.4 Customer / service provider commercial dynamics / 28
 - 3.5 Technology / 30
 - 3.6 Sustainability / 33
 - 3.7 Future opportunities and challenges / 37
- 4 Appendix / 44**
- 5 About Us / 47**

1

Wstęp



“

Liczba powyżej 50,0 oznacza poprawę, a poniżej 50,0 oznacza spadek. Im dalej od 50,0 wskaźnik znajduje się, tym silniejsza jest zmiana w danym okresie.

”

Poland Logistics and Supply Chain Confidence Index 2024 to siódma edycja badania rynku podjętego w celu oceny zaufania i oczekiwań w polskim sektorze logistyki i łańcucha dostaw. CBRE i P3, przy silnym wsparciu specjalistycznej agencji badawczej Analytiqa, podsumowały główne wskaźniki efektywności dla przedsiębiorstw działających w sektorze logistyki i łańcucha dostaw. Raport nawiązuje do podobnych analiz przeprowadzonych w innych krajach europejskich, takich jak Wielka Brytania, Irlandia, Hiszpania, Portugalia czy Holandia.

50 decydentów reprezentujących firmy logistyczne, producentów i sprzedawców detalicznych podzieliło się swoimi opiniami i spostrzeżeniami, aby ułatwić badania branżowe. Respondentami byli dyrektorzy generalni, dyrektorzy zarządzający i kadra kierownicza wyższego szczebla. Rozmówców pytano o obecną sytuację biznesową w Polsce i prognozy na przyszłość. Oprócz analizy ilościowej mamy przyjemność po raz kolejny zaprezentować komentarze wybranych respondentów naszego badania, którzy zgodzili się podzielić swoimi bardziej szczegółowymi poglądami na kluczowe tematy w kraju i branży.

W porównaniu z wynikami odnotowanymi w zeszłym roku, a także wynikami dla każdego z ostatnich czterech lat, badanie odzwierciedla zmianę w kierunku lepszych i bardziej pozytywnych perspektyw dla rynku logistyki i łańcucha dostaw. Wskaźnik optymizmu w logistyce i łańcuchu dostaw w Polsce 2024 został ustalony na poziomie 52,2 i jest to wynik wyższy niż w latach ubiegłych (w poprzedniej edycji 48,8).



Wszystkie dane liczbowe odnoszące się do wskaźnika poziomu optymizmu w zakresie logistyki i łańcucha dostaw w Polsce przedstawione w niniejszym raporcie zostały opracowane przez firmę Analytiqa. Analytiqa jest organizacją specjalizującą się w badaniach rynkowych i pozyskiwaniu informacji o działających na rynku przedsiębiorstwach, której oferta obejmuje opracowywanie raportów, przeprowadzanie dostosowanych do indywidualnych potrzeb klientów badań rynkowych oraz świadczenie usług doradztwa strategicznego na rzecz

międzynarodowych klientów ze wszystkich sektorów i branż w ramach globalnego łańcucha dostaw. Analytiqa świadczy najwyższej jakości usługi w zakresie badań rynkowych niezbędnych klientom z handlowego punktu widzenia w procesie rozwoju i osiągania zysków w coraz bardziej wymagających i konkurencyjnych warunkach rynkowych.

www.analytiqa.com

2

Pomiar optymizmu





P3 Wrocław City

Przeprowadzając to badanie, zastosowaliśmy tę samą metodologię, co w przypadku podobnych badań przeprowadzanych przez Analityka dla innych jurysdykcji. Raport analizuje kluczowe wskaźniki efektywności przedsiębiorstw działających w sektorze logistyki i łańcucha dostaw. Dostarcza wgląd zarówno z perspektywy nabywców usług logistycznych, jak i usługodawców, dając nam w ten sposób 360-stopniowy obraz nastrojów, a także bieżących problemów i tematów mających wpływ na sektor. Oprócz podzielenia się swoimi poglądami na temat ostatnich wyników sektora logistyki, respondenci przedstawili także swoje oczekiwania wobec tego sektora w najbliższej perspektywie.

To już siódma edycja badania wskaźnika optymizmu w logistyce i łańcuchu dostaw w Polsce, badanie przeprowadzono w okresie marzec – maj 2024 roku.

Raport wsparli dyrektorzy generalni, dyrektorzy zarządzający i decydenci wyższego szczebla z kilku odnoszących największe sukcesy dostawców usług logistycznych, producentów i sprzedawców detalicznych w Polsce, w tym:

Arvato SCS	Hellmann Worldwide Logistics
Carlsberg	ID Logistics
CEVA Logistics	Kellanova
Dartom	Maersk
DB Schenker	Raben Logistics
DIREX	Rhenus Warehousing Solutions
DMT	Rohlig Suus Logistics
DSV Solutions	
FIEGE	

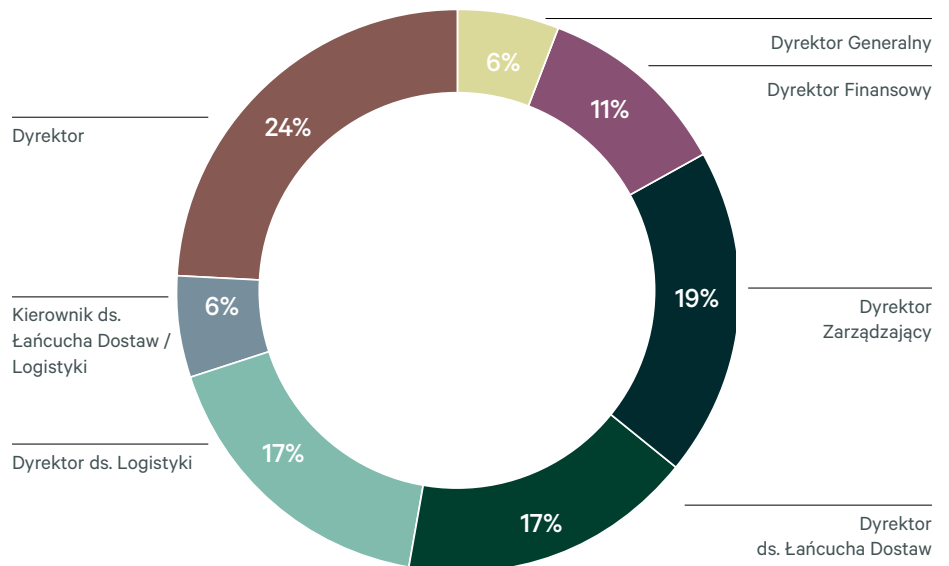
2.1 Respondenci

W sumie w naszym badaniu wzięło udział 50 respondentów, z czego 25 pochodziło z firm logistycznych, a 25 to producenci i sprzedawcy detaliczni.

Jesteśmy wdzięczni naszej lojalnej bazie respondentów, publikując siódmą edycję raportu, dzięki czemu udzielane odpowiedzi są spójne i pochodzą od liderów branży z całej Polski.

Grupę uczestników badania stanowili głównie dyrektorzy ds. logistyki i dyrektorzy ds. łańcucha dostaw, którzy łącznie stanowili 40% respondentów, a także Dyrektorzy Zarządzający i Dyrektorzy Generalni, którzy stanowili 25% ankietowanych. Dyrektorzy finansowi i CFO stanowili kolejne 10% osób, które wzięły udział w tegorocznym badaniu.

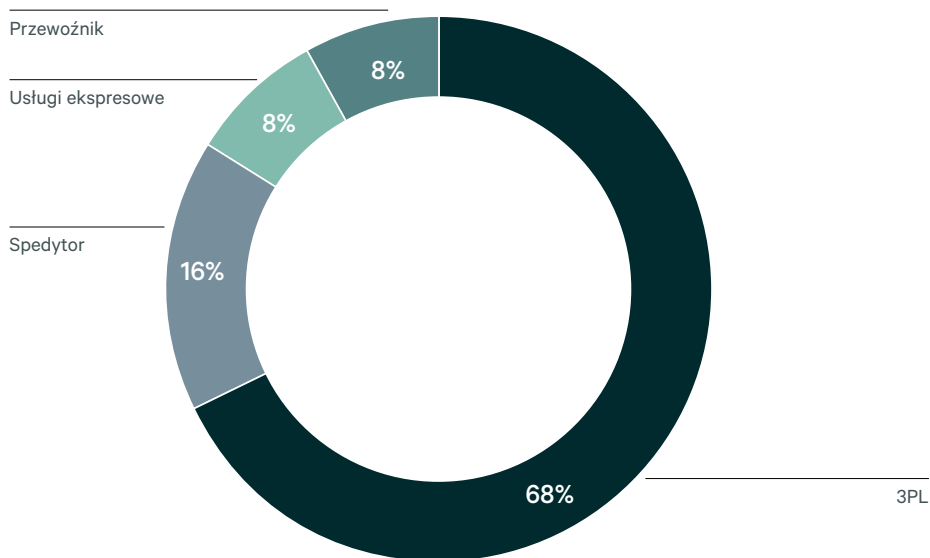
Wykres 1. Stanowiska respondentów



Większość firm logistycznych, które wzięły udział w badaniu, sklasyfikowana została do kategorii firm 3PL i stanowiła 68% respondentów z branży logistycznej.

32% należało do firm spedycyjnych, przewoźników i świadczących usługi ekspresowe.

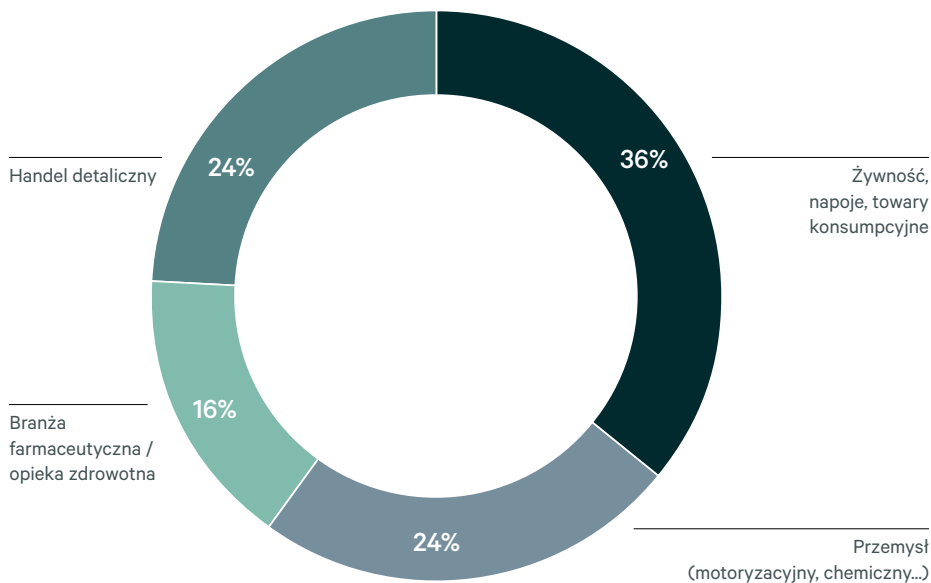
Wykres 2. Rodzaje firm logistycznych



Wśród producentów i sprzedawców detalicznych, którzy wzięli udział w badaniu, dominował sektor żywności, napojów i dóbr konsumpcyjnych (36%). Firmy z sektora handlu detalicznego

stanowiły 24% respondentów i tyle samo stanowili producenci przemysłowi (24%). Pozostałe odpowiedzi pochodziły z sektora farmaceutycznego/opieki zdrowotnej (8%).

Wykres 3. Rodzaje działalności firm produkcyjnych i handlowych



2.2 Jaki jest poziom optymizmu w sektorze logistyki i łańcucha dostaw w Polsce?

Wykres 4. Wskaźnik poziomu optymizmu w czasie



Tegoroczne badanie wykazało wyższy wynik niż w czterech poprzednich edycjach badania. Obserwuje się wzrost optymizmu wśród specjalistów ds. logistyki i łańcucha dostaw w całej Polsce. Jest to także pierwszy raz od edycji 2018/2019, kiedy poziom optymizmu przekracza 50,0, co świadczy o optymizmie w całej branży.

Indeks w 2024 to także pierwszy raz, kiedy zaufanie operatorów logistycznych oraz producentów i sprzedawców detalicznych jest tak blisko zbieżne, choć po raz drugi z rzędu wyższy wynik zaobserwowano w grupie respondentów producentów i sprzedawców detalicznych. Jednak w 2024 r., w przeciwieństwie do 2023 r.,

ta rozbieżność jest minimalna.

Po trudnych warunkach gospodarczych, jakie panowały w latach 2022 i 2023, w 2024 roku presja wydaje się słabnąć. Poziom inflacji w Polsce jest znacząco niższy niż w ostatnich dwóch latach, natomiast wyniki PKB za I kwartał 2024 roku oraz jego prognoza na pozostałą część roku jest również pozytywna.

Po trudnym okresie, zwłaszcza dostawcy usług logistycznych z ostrożnym optymizmem patrzą na nadchodzący rok, pomimo wielu wyzwań rynkowych, w tym wzrostu kosztów pracy i niekorzystnych zmian kursów walut, które nie sprzyjają

konkurencyjności i oczywiście utrzymującej się niepewności geopolitycznej. Pomimo tych wyzwań nadal istnieją możliwości wzrostu. Będą one generowane w kraju, pod wpływem ożywienia popytu i rozwoju infrastruktury, ale także ważnej roli Polski w handlu transgranicznym.

Indeks 2024 podkreśla duży wzrost optymizmu wśród operatorów logistycznych, podczas gdy optymizm wśród producentów i sprzedawców detalicznych pozostaje podobny jak w zeszłym roku.

Jaki poziom optymizmu panuje w sektorze logistyki i łańcucha dostaw?

Wskaźnik optymizmu w sektorze logistyki i łańcucha dostaw w Polsce w 2024 roku wynosi 52,2, co jest najwyższym poziomem od pięciu lat. Po raz pierwszy od edycji 2018/2019 nastąpiło także przełamanie bariery 50,0, co sugeruje, że branża patrzy w przyszłość z optymizmem, ale pomimo zmiany na plus, wciąż umiarkowanym.

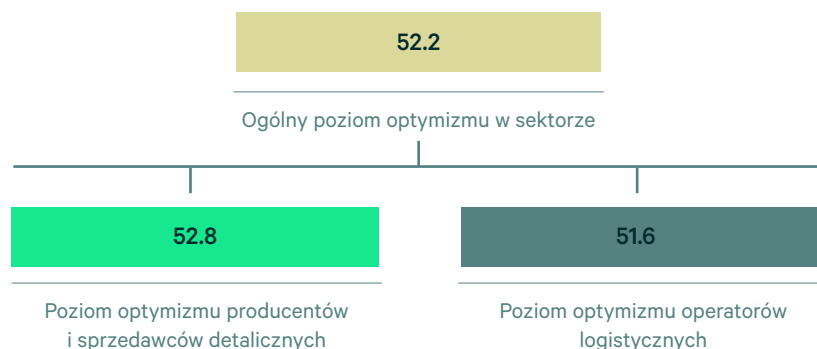
Wskaźnik w 2024 roku podkreśla duży wzrost optymizmu wśród operatorów logistycznych – z 45,2 do 51,61, podczas gdy optymizm wśród producentów i sprzedawców detalicznych pozostał podobny do ubiegłego roku – przy minimalnym wzroście z 52,40 do 52,80. To także druga edycja z rządu, ale też druga w historii, w której optymizm producentów i sprzedawców detalicznych

jest większy niż operatorów logistycznych.

Ta marginalnie pozytywna perspektywa znajduje odzwierciedlenie w innych krajach Europy – spośród wszystkich krajów, w których Analityką prowadzi badanie wskaźnika optymizmu Confidence Index, jedynie w Wielkiej Brytanii wynik znajduje się poniżej bariery 50,0, chociaż w momencie naszej publikacji badanie za rok 2024 nie zostało jeszcze opublikowane.

Wskaźnik dla tego roku pokazuje, że poziom optymizmu pozostaje dodatni. Rok 2024 będzie w dalszym ciągu charakteryzował się spadkiem poziomu inflacji i odbiciem gospodarczym, choć utrzymają się intensywne wyzwania geopolityczne.

Wykres 5. Optymizm w 2024 roku



Obliczenie wskaźnika opiera się na odsetku respondentów zgłaszających poprawę, brak zmian lub pogorszenie sytuacji w sektorze. Dlatego liczba powyżej 50 wskazuje na poprawę, podczas gdy poniżej 50 sugeruje spadek. Im wskaźnik jest dalej od 50, tym silniejsza jest zmiana w danym okresie.

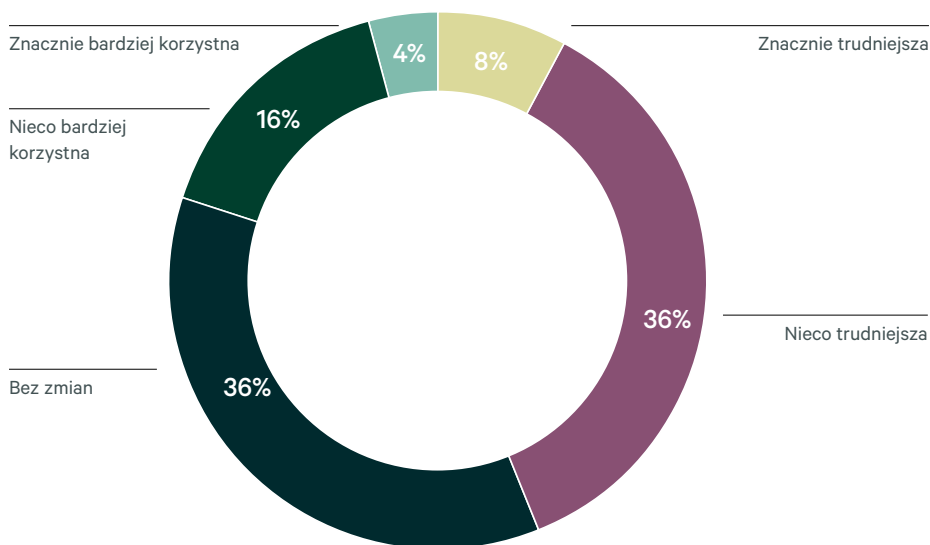
Obliczenie wskaźnika opiera się na odsetku respondentów zgłaszających poprawę, brak zmian lub pogorszenie sytuacji w sektorze.

2.3 Warunki biznesowe - ostatnie 12 miesięcy

Porównując obecną sytuację biznesową z sytuacją panującą na rynku rok temu, 20% respondentów stwierdziło, że ma większą pewność co do otoczenia biznesowego niż 12 miesięcy temu. 36% postrzega swoje obecne

warunki biznesowe jako takie same jak w roku poprzednim, natomiast dla 44% respondentów obecne warunki biznesowe są „trudniejsze” i „znacznie trudniejsze”.

Wykres 6. Jak postrzegana jest sytuacja rynkowa obecnie w porównaniu do tej sprzed roku?



Jest to bardziej pozytywna perspektywa niż w poprzedniej edycji, gdyż w ubiegłym roku 56% uznało obecną sytuację za „znacznie trudniejszą” lub „nieco trudniejszą”. W tym roku dla 56% respondentów warunki są lepsze lub takie same, podczas gdy

w zeszłym roku takie odpowiedzi wybrało 44%. Również dla 4% respondentów w tym roku warunki biznesowe są „znacznie korzystniejsze”, choć w poprzednim badaniu nikt nie wybierał takiej opcji.

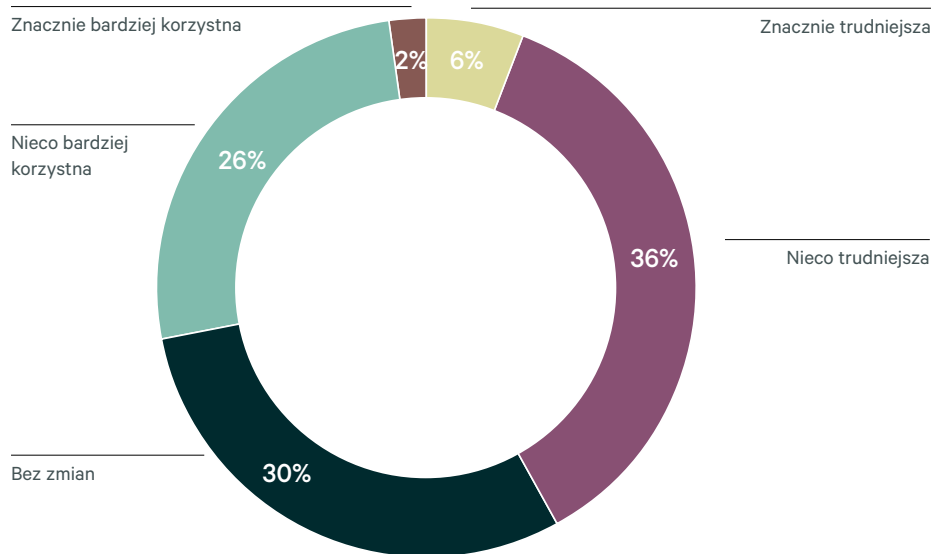


2.4 Warunki biznesowe - prognoza na najbliższe 12 miesięcy

Na pytanie, na ile respondenci są pewni nadchodzących 12 miesięcy, 30% uważa, że warunki biznesowe pozostaną takie same. 28% respondentów było optymistami (wzrost z 24%), z czego jedynie 2%

spodziewa się, że warunki biznesowe będą „znacznie korzystniejsze”. 42% (spadek z 44%) spodziewa się zewnętrznych trudności w prowadzeniu swojej firmy.

Wykres 7. Jaka jest prognoza sytuacji rynkowej na kolejne 12 miesięcy?



Operatorzy logistyczni częściej przewidują zmianę w nadchodzącym roku – 36% ocenia sytuację negatywnie, 44% pozytywnie,

a 40% producentów i sprzedawców detalicznych nie przewiduje zmiany warunków.



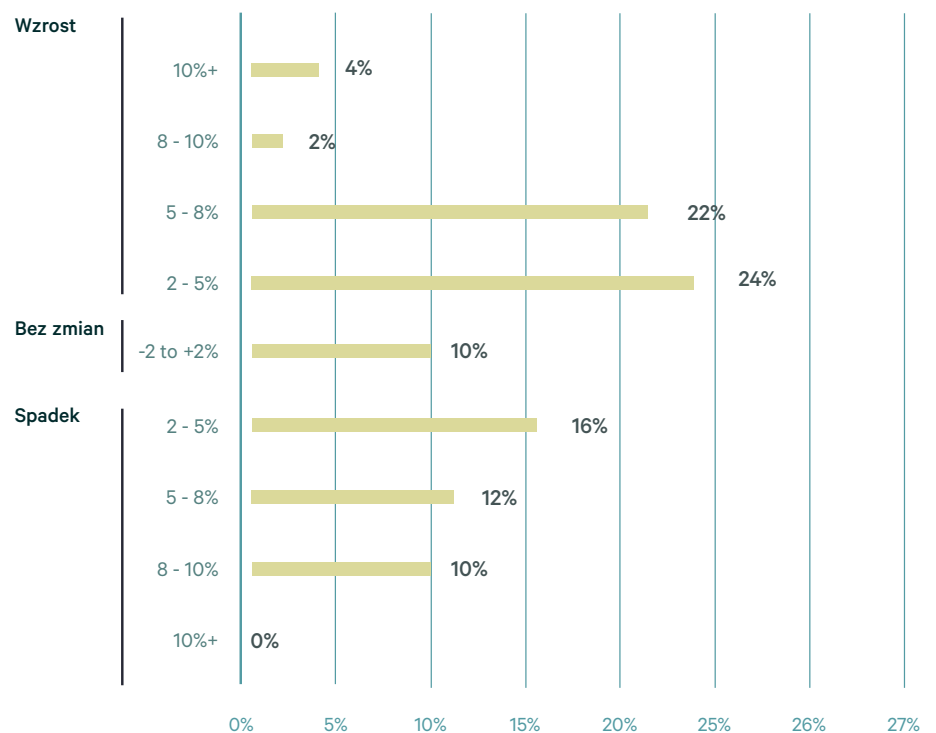
2.5 Przewidywane zmiany obrotów

Na pytanie o przewidywane zmiany obrotów w ciągu najbliższych 12 miesięcy, 52% respondentów prognozuje wzrost obrotów, a 10% oczekuje, że obroty utrzymają się na podobnym poziomie.

56% operatorów logistycznych, a takie same oczekiwania ma 48% producentów i sprzedawców detalicznych. Stabilnego poziomu obrotów oczekuje 16% producentów i sprzedawców detalicznych oraz jedynie 4% operatorów logistycznych.

Wyniki obu grup respondentów są dość podobne. Wzrostu obrotów spodziewa się

Wykres 8. Jaki jest przewidywany wzrost lub spadek wysokości obrotów w przeciągu kolejnych 12 miesięcy?

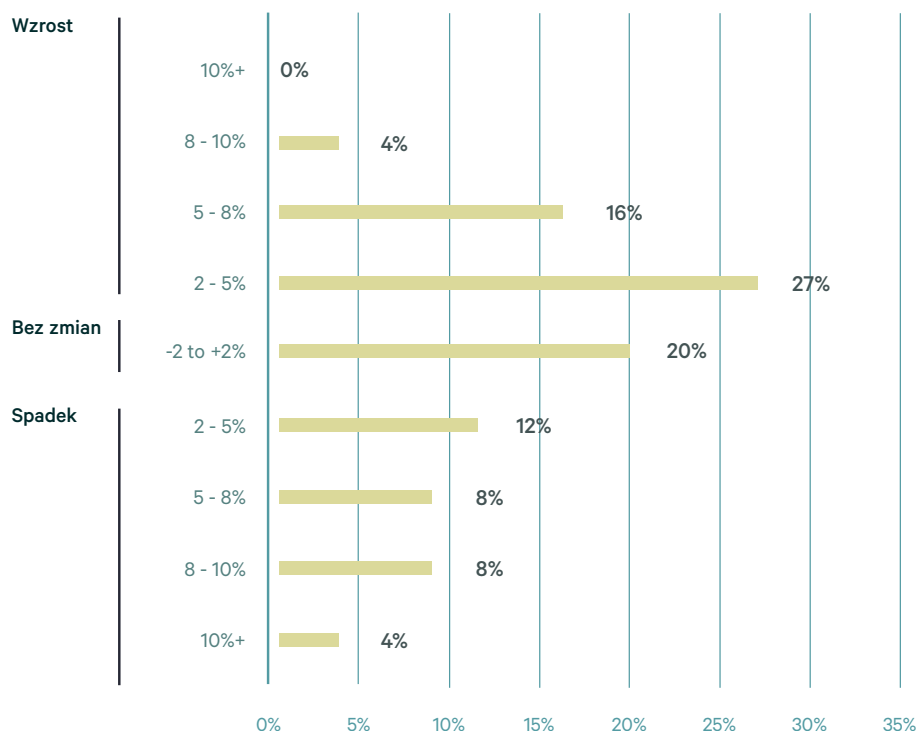


2.6 Przewidywane zmiany rentowności

Optymizmowi co do wzrostu obrotów towarzyszą w większości przypadków mniej pozytywne prognozy dotyczące rentowności biznesu. Jest to tendencja utrzymująca się w każdej edycji raportu, choć w tym roku różnica jest minimalna. Podczas gdy 52% respondentów prognozuje wzrost obrotów, pozytywnym jest fakt, że 47% spodziewa się wyższego poziomu rentowności (wzrost z 36% w ostatniej edycji raportu). Kolejne 20% respondentów stwierdziło, że nie spodziewa się zmiany rentowności w ciągu najbliższych 12 miesięcy, zaś 33% stwierdziło, że ich zyski mogą spaść (w roku ubiegłym 34%).

Producenci i sprzedawcy detaliczni są bardziej pozytywnie nastawieni od operatorów logistycznych – 56% spodziewa się wzrostu rentowności, natomiast 38% operatorów logistycznych przewiduje wzrost zysków. Kategorię „bez zmian” prognozuje mniej więcej podobny odsetek w obu grupach – 21% operatorów logistycznych oraz 20% producentów i sprzedawców detalicznych. Spadek zysków spodziewa się 42% operatorów logistycznych, co nie jest nieoczekiwane w obecnych warunkach handlowych, natomiast 24% producentów i sprzedawców detalicznych przewiduje taki spadek.

Wykres 9. Jaki jest przewidywany wzrost lub spadek rentowności i zysków w przeciągu kolejnych 12 miesięcy?



“ Optymizmowi co do wzrostu obrotów towarzyszą w większości przypadków mniej pozytywne prognozy dotyczące rentowności biznesu.

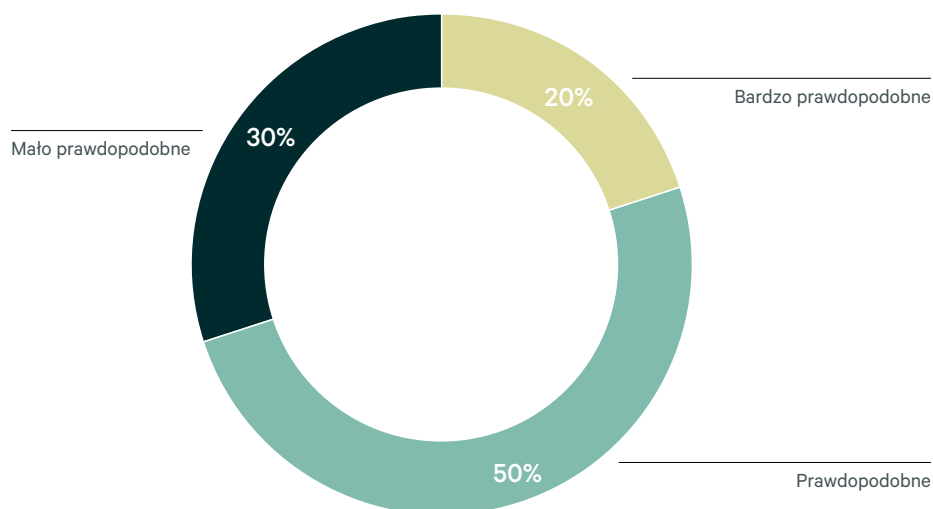
”

2.7 Prognozy w zakresie nakładów inwestycyjnych

Na pytanie o prawdopodobieństwo poniesienia w swoich firmach znaczących nakładów inwestycyjnych związanych z logistyką i łańcuchem dostaw w ciągu najbliższego roku, odpowiedzi były pozytywne i odzwierciedlały ogólny wzrost optymizmu w porównaniu z ubiegłoroczną edycją. 70% respondentów spodziewa się w tym roku wydatków inwestycyjnych – w poprzednim raporcie takiego samego zdania było 62%. 30% respondentów nie

spodziewa się znaczących nakładów inwestycyjnych, w porównaniu z 38%. Zdania obu grup są podobne, przy czym w przeciwieństwie do ubiegłorocznej edycji nieco częściej inwestują operatorzy logistyczni (72%) wobec 68% producentów i sprzedawców detalicznych, którzy udzielili tej samej odpowiedzi. To bardzo pozytywny sygnał dla rynku.

Wykres 10. Jakie jest prawdopodobieństwo, że dokonane zostaną znaczne nakłady inwestycyjne w firmie na przestrzeni następujących 12 miesięcy?

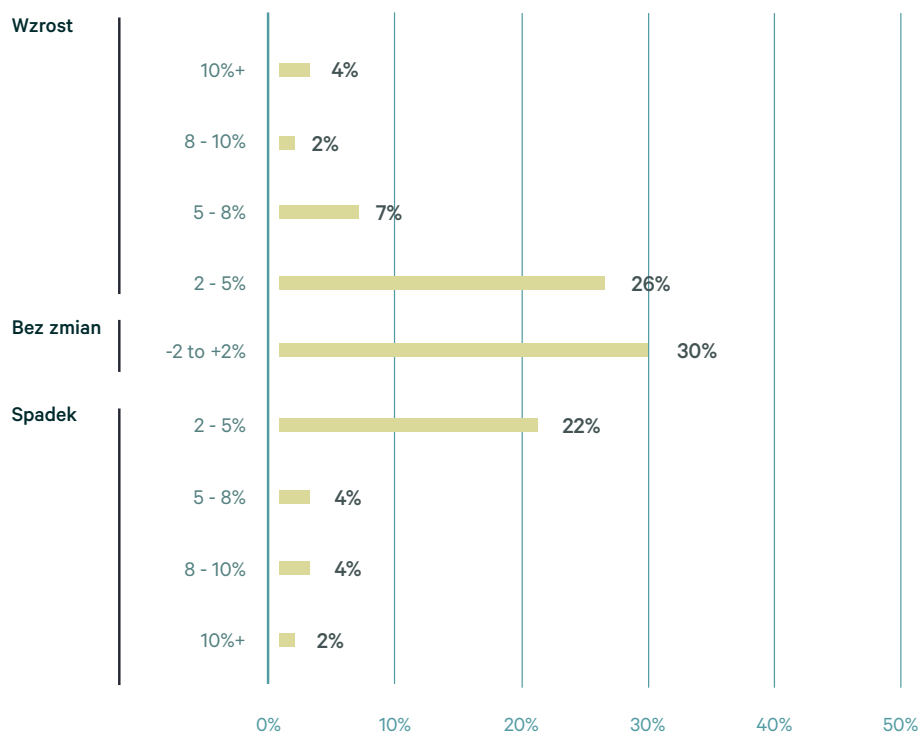


2.8 Prognozy w zakresie zmiany zatrudnienia

Jeśli chodzi o prognozowane zmiany w zatrudnieniu, wyniki są mniej pozytywne niż w poprzedniej edycji. Na pytanie, czy respondenci planują zwiększyć czy zmniejszyć zatrudnienie w ciągu najbliższych 12 miesięcy (z wyłączeniem wpływu sezonowości), ogółem 32% przewiduje redukcję poziomu zatrudnienia w porównaniu do 24% w ubiegłorocznej edycji. 30% respondentów nie przewiduje zmian, a 38% nadal planuje zwiększanie zatrudnienia (w poprzedniej edycji 40%).

Firmy logistyczne częściej spodziewają się spadku liczby pracowników w tym roku (44%), przy czym większość spodziewa się, że będzie to najniższy przedział 2-5% (32%). Producenci i sprzedawcy detaliczni w większości przewidują brak zmian w zatrudnieniu (36%) lub jego wzrost (44%), w tym 28% respondentów z tej branży wzrost w przedziale 2-5%.

Wykres 11. Czy firma będzie zwiększać lub zmniejszać zatrudnienie w przeciągu następnych 12 miesięcy (wykluczając zmiany sezonowe) i jeśli tak, to o ile?



Po raz pierwszy w serii raportów *Confidence Index – barometr nastrojów w branży logistyki i łańcucha dostaw* zamieściliśmy załącznik na końcu naszego raportu, który

obrazuje kilka kluczowych wskaźników nastrojów na przestrzeni siedmiu edycji naszego badania.

“ Firmy logistyczne częściej spodziewają się spadku liczby pracowników w tym roku (44%), przy czym większość spodziewa się, że będzie to najniższy przedział 2-5% (32%). ”



Wojciech Cipiur
Prezes Zarządu, DSV Solutions Sp. z o.o.

Jakie są Pana oczekiwania co do tego-rocznych wyników Pana firmy i ogólnie branży logistycznej w Polsce? Jaki wpływ będą miały na to oczekiwania dotyczące ogólnego otoczenia gospodarczego?

Pomimo dużego spadku wolumenów w transporcie drogowym, kulejącego eksportu i ciągle słabo widocznego odbicia w konsumpcji i inwestycjach, perspektywy dla polskiego sektora logistyki pozostają dobre. Czy bardzo dobre, to zależy od wielu czynników – m.in. konkurencyjności naszych usług, którym nie pomogło w ostatnim czasie równoczesne umocnienie kursu złotego i drastyczne podwyższenie płacy minimalnej.

W DSV Solutions ten rok zaczął się nie bez obaw, ale po pięciu miesiącach widzimy

już więcej pozytywnych niż negatywnych sygnałów z rynku i od naszych klientów. We wszystkich parametrach naszej działalności spodziewamy się w tym roku znacznego wzrostu.

Perspektywy dla naszej branży w kolejnym roku zależą od tego jak szybko zobaczymy wpływ KPO na ożywienie w inwestycjach oraz sytuacji gospodarczej u naszych największych partnerów handlowych, która ma duży wpływ na wolumeny naszego eksportu i nowe inwestycje w Polsce.

Jakie, jeśli w ogóle, zmiany w międzynarodowych łańcuchach dostaw zaobserwował Pan w ostatnich latach (nearshoring), i jakich spodziewa się Pan w nadchodzących latach?

Trendy, takie jak nearshoring, friendshoring są widoczne i wpływają pozytywnie na rozwój sektora usług logistycznych w Polsce. W ostatnich miesiącach dynamika wzrostu znacznie osłabła. Oprócz ogólnej sytuacji w globalnej gospodarce, wynika to również z kilku czynników wewnętrznych, m.in. drastycznego wzrostu kosztów pracy, zacofania systemu energetycznego czy znacznego umocnienia kursu złotego.

Ponadto widocznym czynnikiem branym pod uwagę przez inwestorów, jest dostęp do zielonej energii.

Jeśli będziemy pracować nad tymi elementami, Polska dalej będzie jednym z większych beneficjentów zmian w globalnych łańcuchach dostaw.

3

Kluczowe Kwestie



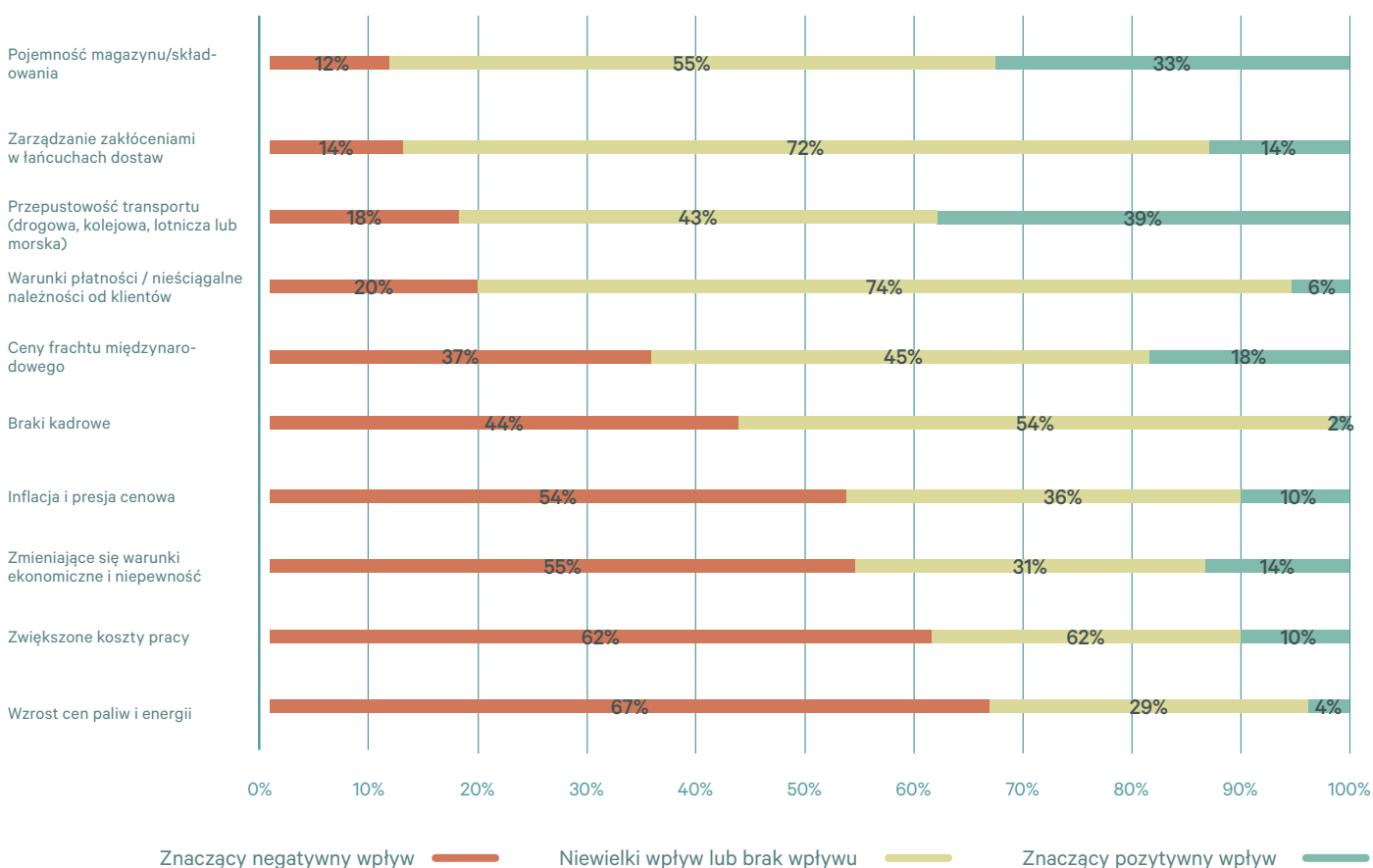
3.1 Gospodarka, warunki handlowe i inwestycje

Na pytanie o wyniki swojej firmy największy odsetek, bo 67%, stwierdził, że wzrost cen paliw i energii ma na to negatywny wpływ. W zeszłym roku kategoria ta znalazła się na trzecim miejscu. Zwiększone koszty pracy zostały wskazane przez 62% jako mające negatywny wpływ i były drugą najczęściej wybieraną kategorią w sensie negatywnym (w zeszłym roku ta kategoria została uznana za tą o największym negatywnym wpływie). Zmieniające się warunki ekonomiczne i niepewność gospodarcza mają również znaczący negatywny wpływ na 55% respondentów. Chociaż inflacja

i presja cenowa wywierają negatywny wpływ na ponad połowę respondentów, wydaje się, że jest to mniej negatywny wpływ niż w zeszłym roku, ponieważ w ubiegłym roku był to drugi najwyższy wynik (76%), a w tym roku znalazł się na miejscu czwartym z 54%.

Dla 39% respondentów kwestie związane z przepustowością mają pozytywny wpływ na wyniki ich firmy, a pojemność magazynów i magazynów ma pozytywny wpływ na 33%.

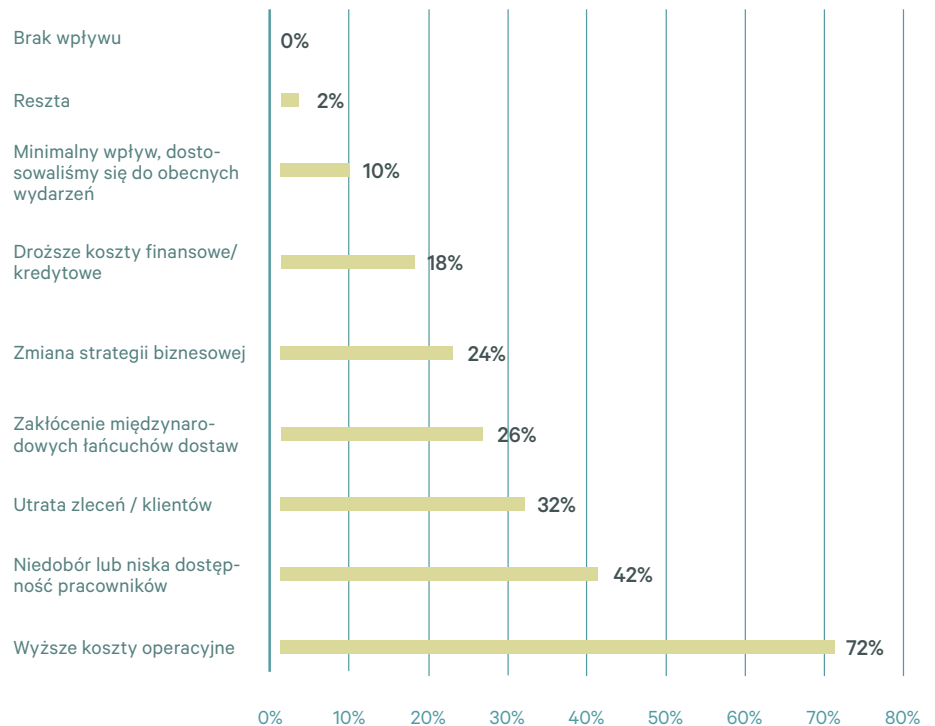
Wykres 12. W jakim stopniu poniższe czynniki mają obecnie znaczący pozytywny lub negatywny wpływ na wyniki Twojej firmy?



Jeśli chodzi o wpływ wydarzeń geopolitycznych na ich działalność, 72% naszych respondentów stwierdziło, że kluczową konsekwencją wydarzeń geopolitycznych są wyższe koszty operacyjne, powodujące nieco mniejsze potencjalne skutki w porównaniu z odpowiedziami z ubiegłego roku (spadek o 8 punktów procentowych). Drugą najczęściej wybieraną opcją przez 42%

osób był niedobór i/lub mała dostępność pracowników – więcej o 6 punktów procentowych niż w roku ubiegłym. Utrata biznesu/klientów to problem dla 32% respondentów. Zakłócenia w międzynarodowych łańcuchach dostaw i wyższe koszty pożyczek/finansów, które w zeszłym roku wybrało 32% naszych respondentów, są obecnie postrzegane jako kwestie mniej palące.

Wykres 13. Jaki, jeśli w ogóle, będzie wpływ wydarzeń geopolitycznych na Twoją firmę w 2024 roku?



W każdym roku naszego raportu Confidence Index prosiliśmy respondentów o porównanie warunków prowadzenia działalności gospodarczej w Polsce z innymi krajami UE. Strzałki wskazują zmianę opinii w górę lub w dół w stosunku do ubiegłego roku.

Respondenci bardziej pozytywnie ocenili umiejętności siły roboczej w Polsce (62% - wzrost z 42% w badaniu w zeszłym roku) i szybkość prowadzenia operacji w łańcuchu dostaw w Polsce w porównaniu do innych krajów (46% - wzrost z 40%).

Przez długi czas koszty działalności łańcucha dostaw były kategorią, w której Polska była postrzegana jako lepsza od przeciętnej, ale w tym roku została uznana

przez 46% respondentów jako przeciętna. Atrakcyjność inwestycyjna, proces uzyskiwania pozwoleń na budowę oraz jakość/dostępność powierzchni logistycznej w Polsce przez większość respondentów została również określona jako zgodna ze średnimi europejskimi.

Legislacja, biurokracja i procesy decyzyjne w Polsce w edycji w 2023 roku były postrzegane jako gorsze od przeciętnej przez 64% respondentów, natomiast w tegorocznej edycji były postrzegane głównie jako przeciętne przez 52%.

Ogólnie rzecz biorąc, operatorzy logistyczni postrzegają Polskę lepiej w większej liczbie kategorii niż producenci i sprzedawcy detaliczni.

“ W każdym roku naszego raportu Confidence Index prosiliśmy respondentów o porównanie warunków prowadzenia działalności gospodarczej w Polsce z innymi krajami UE. ”



P3 Warsaw II

**Wojciech Szafran**

Dyrektor Generalny
Raben Logistics Polska Sp. z o.o.

**Jakie są Pana oczekiwania co do tego-
rocznych wyników Pana firmy i ogólnie
branży logistycznej w Polsce? Jaki
wpływ będą miały na to oczekiwania
dotyczące ogólnego otoczenia gospo-
darczego?**

Oczekuje się, że po spowolnieniu w 2023 r., w bieżącym roku nastąpi stopniowe odbicie wzrostu gospodarczego, czemu będzie sprzyjać silna konsumpcja oraz inwestycje. To oczywiście powinno pozytywnie wpłynąć na kondycję branży TSL. Z drugiej strony, choć prognozuje się także

spadek inflacji, presja cenowa pozostanie podwyższona w kontekście rosnącego popytu krajowego i rosnących kosztów pracy oraz stopniowego odmrażania cen energii. A rosnące koszty dla każdej firmy i branży stanowią wyzwanie.

**Rosnące koszty energii oraz eksp-
loatacji magazynów i budynków
przemysłowych stanowią coraz większe
wyzwanie dla wielu firm, szczególnie
tych z branży logistycznej i produkcy-
jnej. Z jakich rozwiązań pozwalających
obniżyć te koszty już Państwa firma
korzysta i jakie rozwiązania są pla-
nowane do wdrożenia w przyszłości?**

Grupa Raben podejmuje szereg działań mających na celu oszczędzanie energii i redukcję kosztów, aby zaradzić rosnącym kosztom operacyjnym. Już na etapie projektowania magazynów myślimy o efektywności energetycznej. Do rozwiązań stosowanych przez Raben obecnie należą między innymi wykorzystywanie energii ze

źródeł odnawialnych, stosowanie energooszczędnego oświetlenia LED, bardziej wydajnych systemów ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji (HVAC), czy implementacja inteligentnych czujników i zautomatyzowanych systemów oświetlenia, ogrzewania i chłodzenia, co pozwala na lepszą kontrolę i optymalizację zużycia energii.

Wykres 14. Jak Polska wypada na tle innych krajów UE pod względem wydajności logistycznej i/lub łatwości zarządzania operacjami łańcucha dostaw?

	Szybkość operacji łańcucha dostaw	Koszt operacji łańcucha dostaw	Ustawodawstwo / biurokracja / procesy decyzyjne	Atrakcyjność inwestycyjna	Siła robocza	Proces wydawania zezwoleń na budowę	Jakość/ dostępność powierzchni logistycznej
Ogółem							
Lepiej niż przeciętnie	▲ 46%	▼ 42%	▲ 10%	▼ 28%	▲ 62%	▼ 20%	▼ 36%
Przeciętnie	▼ 46%	▲ 46%	▲ 52%	▲ 58%	▼ 30%	▲ 64%	▲ 54%
Gorzej niż przeciętnie	▶ 8%	▶ 12%	▼ 38%	▼ 14%	▲ 8%	▼ 16%	▲ 10%
Firmy logistyczne							
Lepiej niż przeciętnie	▼ 48%	▼ 48%	▲ 48%	▲ 32%	▲ 76%	▼ 25%	▼ 40%
Przeciętnie	▼ 40%	▲ 40%	▼ 8%	▼ 44%	▼ 24%	▲ 67%	▲ 48%
Gorzej niż przeciętnie	▲ 12%	▲ 12%	▼ 44%	▲ 24%	▼ 0%	▼ 8%	▲ 12%
Producenci-detalści							
Lepiej niż przeciętnie	▲ 44%	▼ 36%	▲ 12%	▲ 24%	▲ 48%	▶ 16%	▼ 32%
Przeciętnie	▼ 52%	▲ 52%	▲ 56%	▲ 72%	▼ 36%	▲ 60%	▲ 60%
Gorzej niż przeciętnie	▼ 4%	▼ 12%	▼ 32%	▼ 4%	▲ 16%	▼ 24%	▶ 8%



3.2 Nieruchomości logistyczne

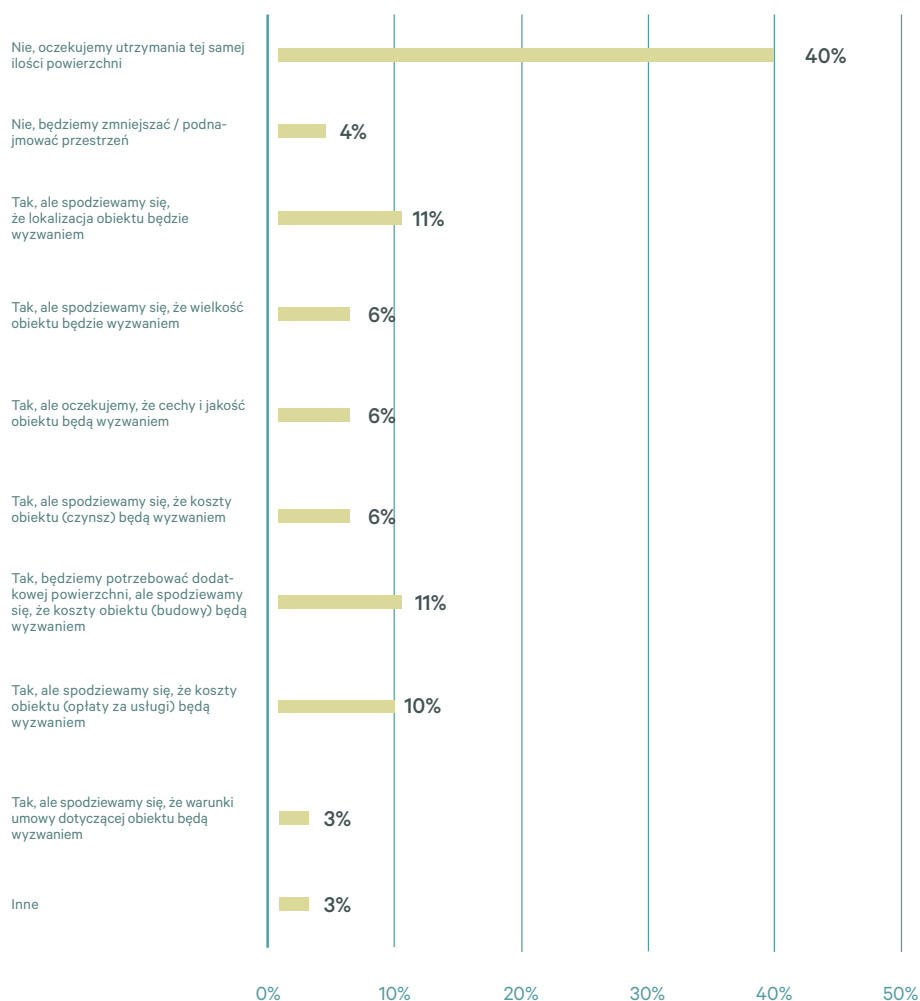
Po raz kolejny zadaliśmy naszym respondentom pytania dotyczące ich oczekiwań wobec nieruchomości logistycznych.

Jeśli chodzi o zapotrzebowanie na nową powierzchnię logistyczną, respondenci pozytywnie, choć ostrożniej prognozują potrzeby w tym kontekście w porównaniu do roku 2023. 56% (w zeszłym roku 67%) firm widzi zwiększone zapotrzebowanie na powierzchnię logistyczną w roku 2024, ale spodziewa się pewnych wyzwań. 40% (26% w ubiegłym roku) spodziewa się, że będzie

potrzebować takiej samej ilości powierzchni jak w zeszłym roku, podczas gdy zaledwie 4% zamierza zmniejszyć lub podjąć swoją powierzchnię.

Najczęściej spotykane wśród respondentów oczekiwane wyzwania związane z pozyskaniem nowego obiektu były podobne jak w roku ubiegłym: dla 11% respondentów największym wyzwaniem będą czyszcze i lokalizacja, a przez 10% respondentów wybrane zostały opłaty eksploatacyjne.

Wykres 15. Czy Twoja firma spodziewa się wzrostu popytu na nieruchomości logistyczne w 2024 r. w stosunku do 2023 r., a jeśli tak, to czy spodziewasz się, że wystąpią jakiegokolwiek problemy z podażą lub zabezpieczeniem dodatkowej powierzchni magazynowej?



Wśród respondentów, którzy spodziewają się dodatkowej powierzchni, nie ma wyraźnej preferencji co do rodzaju powierzchni, w przeciwieństwie do ubiegłego roku, kiedy najczęściej wybieraną odpowiedzią był wynajem nowego budynku. Odpowiedzi różnią się w zależności od typu respondenta. Ani operatorzy logistyczni, ani producenci, ani sprzedawcy detaliczni nie chcą posiadać obiektu z istniejącej podaży, zamiast

tego wolą posiadać jedynie nowy obiekt. Wynajęcie obiektu z istniejących zasobów jest opcją dla operatorów logistycznych (17%) i w tym roku może być nieco łatwiejsze w porównaniu do lat ubiegłych, gdyż współczynnik pustostanów w Polsce kształtuje się obecnie na poziomie 8%, co jest znacznym wzrostem z historycznie niskich poziomów w poprzednich latach.

Wykres 16. Jeśli Twoja firma planuje ekspansję nowej powierzchni magazynowej w 2024 roku, jakiego rodzaju obiektu będziesz potrzebować?



“ Ani operatorzy logistyczni, ani producenci, ani sprzedawcy detaliczni nie chcą posiadać obiektu z istniejącej podaży, zamiast tego wolą posiadać jedynie nowy obiekt.

”



Yann Belgy
Managing Director
ID Logistics

Jakie są Pana oczekiwania co do tego-rocznych wyników Pana firmy i ogólnie branży logistycznej w Polsce? Jaki wpływ będą miały na to oczekiwania dotyczące ogólnego otoczenia gospodarczego?

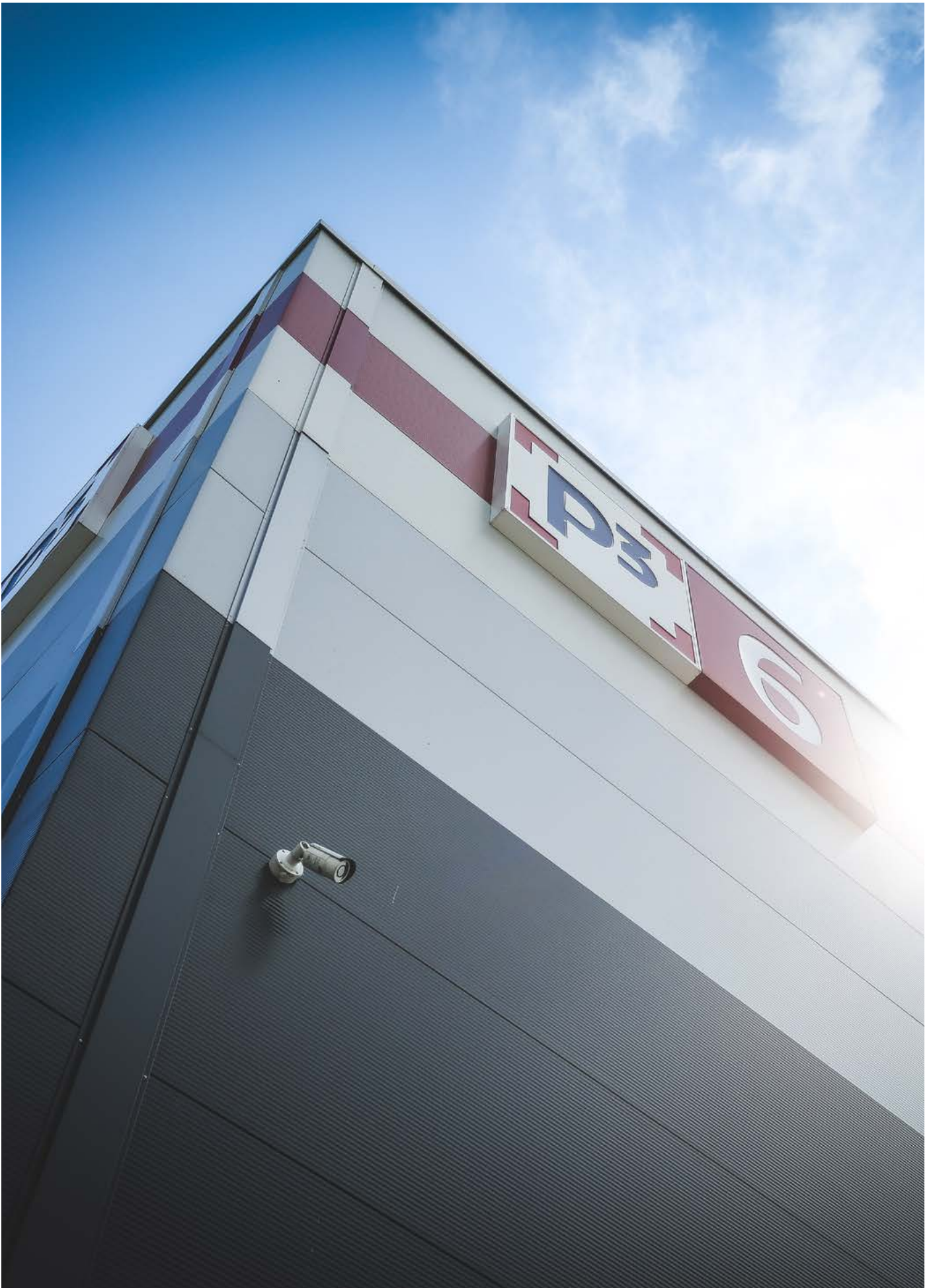
Jesteśmy bardzo pozytywnie nastawieni do potencjału logistyki kontraktowej w Polsce w ogóle, a ID Logistics w szczególności. Oprócz stałego rozwoju rynku krajowego napędzanego konsumpcją wewnętrzną i dynamiką lokalnej gospodarki, Polska stała się kluczową bazą logistyczną dla europejskiej dystrybucji, zwłaszcza dla branż e-commerce i fashion. Dlatego w ostatnich latach w Polsce powstało wiele nowych centrów logistycznych,

dzięki relatywnie niższym kosztom pracy i nieruchomości, ale także dzięki położeniu geograficznemu, nowoczesnej infrastrukturze, wykształconemu społeczeństwu i dużej elastyczności. Oczekujemy, że ten trend utrzyma się w nadchodzących latach i wypracowaliśmy prawdziwy know-how, aby skutecznie odpowiadać na takie potrzeby naszych klientów.

Rosnące koszty energii oraz eksploatacji magazynów i budynków przemysłowych stanowią coraz większe wyzwanie dla wielu firm, szczególnie tych z branży logistycznej i produkcyjnej. Z jakich rozwiązań pozwalających obniżyć te koszty już Państwa firma korzysta i jakie rozwiązania są planowane do wdrożenia w przyszłości?

ID Logistics rozwinęło specjalistyczną wiedzę w zakresie zarządzania energią dzięki scentralizowanemu zespołowi wspieranemu przez lokalnych specjalistów, którzy definiują dobre praktyki, odpowiednie technologie, ogólny i lokalny plan działania oraz monitorują ich wdrażanie. Takie działania pozwoliły nam nie tylko obniżyć własne zużycie o około 40%, ale także pomóc klientom w zmniejszeniu własnego zużycia i kosztów. Biorąc pod uwagę koszty

działania, coraz częściej wdrażamy roboty w sposób pragmatyczny w procesach, w których ma to sens i pozwala zachować niezbędną elastyczność. Głęboko wierzymy również w innowacje jako sposób na zrekompensowanie rosnących kosztów i wyróżnienie się, dlatego regularnie prowadzimy programy mające na celu opracowywanie innowacyjnych rozwiązań wspólnie z naszymi pracownikami, klientami i partnerami.



3.3 Handel elektroniczny

Rozwój handlu elektronicznego w Polsce następował do tej pory w szybkim tempie, a kraj pozostaje jednym z najszybciej rozwijających się rynków w Europie po pandemii Covid-19. W 2023 roku CBRE przeprowadziło europejskie badanie „E-commerce w rzeczywistości postpandemicznej” (tyt. oryg. E-Commerce in a Post-Pandemic Era), w którym oceniono, które kraje powróciły do trendu sprzed pandemii (gdymby nie nastąpił skokowy wzrost handlu elektronicznego). Polska należy do grona jednego z niewielu krajów, gdzie wolumen zakupów online wciąż wyprzedza trend sprzed pandemii o 2,9 roku. Choć polscy klienci przyzwyczaili

się już do strategii omnichannel, dynamika sprzedaży w e-commerce spowalnia, co widać także w wynikach naszego raportu.

44% respondentów (wzrost z 32% w roku ubiegłym) szacuje dynamikę wzrostu e-commerce w 2024 roku na poziomie od 0 do 5%, zaś 28% (spadek z 40% w roku ubiegłym) szacuje dynamikę wzrostu e-commerce w 2024 roku w 2024 r. wyniesie od 6% do 10%. 28% respondentów prognozuje wzrost handlu elektronicznego o ponad 11%. W ubiegłym roku przedział ten wybrała mniej więcej taka sama liczba respondentów, choć wzrost powyżej 15% wybrała 14% (w tym roku 10%).

Wykres 17. Jaka będzie dynamika wzrostu (rok do roku) handlu elektronicznego (B2B i B2C) w Polsce w 2024 roku?

Ogólny	
0% - 5%	44%
6% - 10%	28%
11% - 15%	18%
>15%	10%

3.4 Dynamika na linii klient/dostawca usług

Zadaliśmy naszym respondentom pytanie dotyczące outsourcingu działalności w łańcuchu dostaw zewnętrznym dostawcom usług logistycznych.

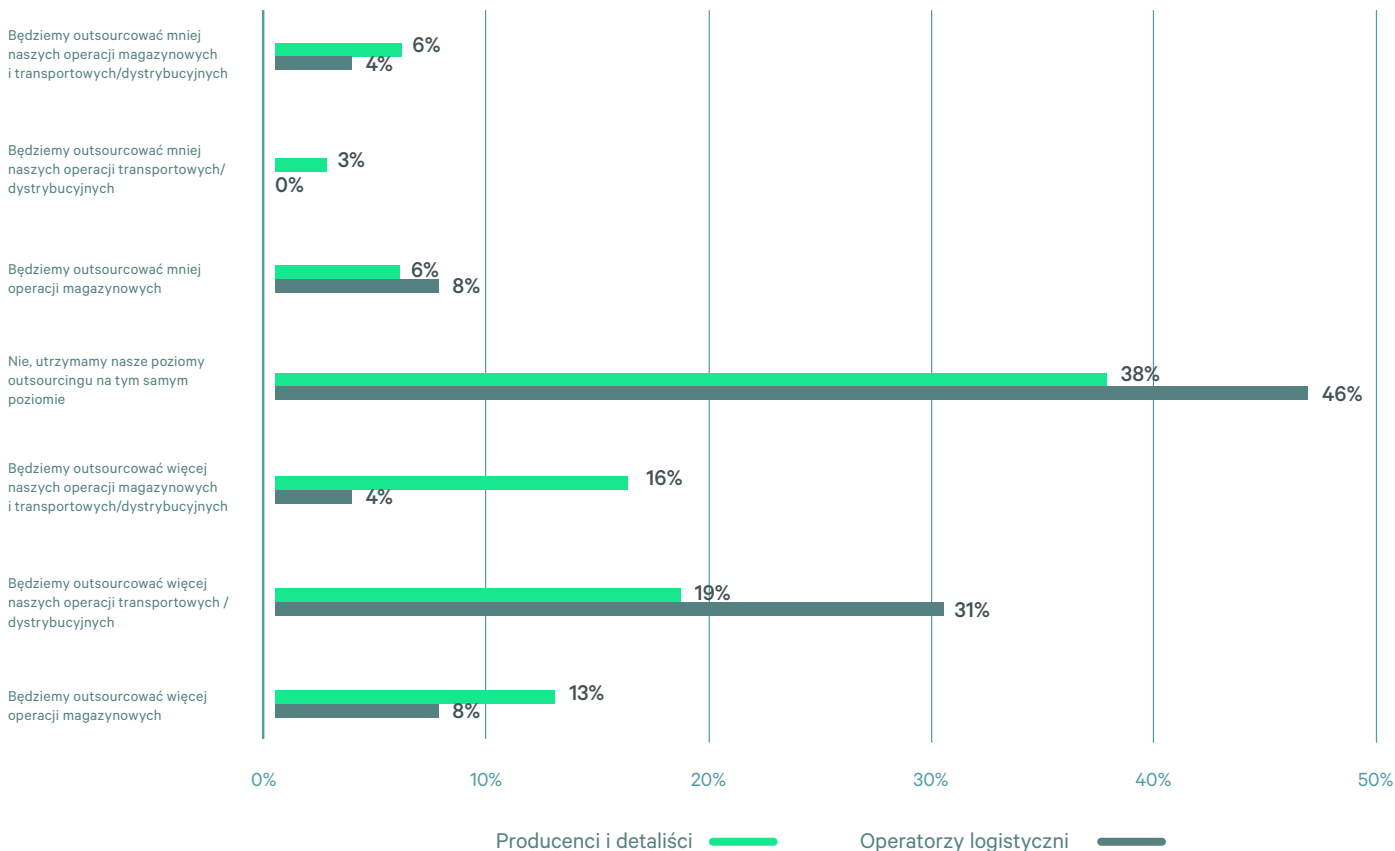
46% dostawców usług logistycznych nie spodziewa się żadnych zmian w zakresie outsourcingu lub podzlecenia swojej działalności w łańcuchu dostaw, podczas gdy 38% producentów i sprzedawców detalicznych również planuje utrzymać obecny poziom outsourcingu. Dla firm logistycznych jest to spadek o 24%, natomiast dla producentów i sprzedawców detalicznych jest to wzrost o 22% w porównaniu z rokiem ubiegłym.

31% firm logistycznych będzie zlecało na zewnątrz większą część swoich operacji

transportowych lub dystrybucyjnych, podczas gdy to samo planuje zrobić 19% producentów i sprzedawców detalicznych. 13% producentów i sprzedawców detalicznych oraz 8% firm logistycznych będzie zlecać na zewnątrz większą część swoich operacji magazynowych. 16% producentów i sprzedawców detalicznych oraz 4% firm logistycznych zamierza zlecać na zewnątrz większą część swojej działalności magazynowej i transportowej.

Jeśli chodzi o outsourcing mniejszej części swojej działalności, 12% firm logistycznych planuje ograniczyć outsourcing dystrybucji, magazynowania lub obu, a 15% producentów i sprzedawców detalicznych planuje zrobić to samo.

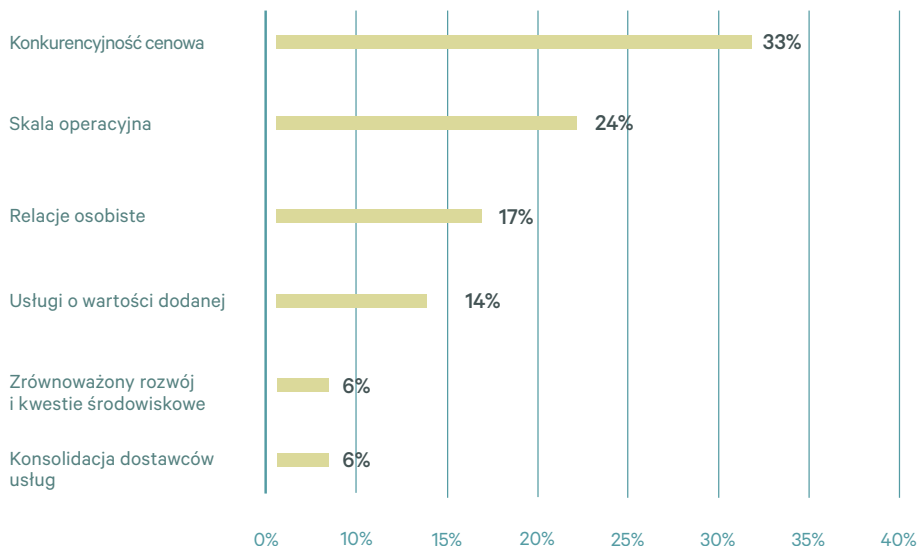
Wykres 18. Czy w 2024 r. Twoja firma będzie zlecać większą czy mniejszą część działań w łańcuchu dostaw zewnętrznym dostawcom usług?



Na pytanie o główne czynniki decydujące o zdobyciu kontraktu przez klientów lub – w przypadku producentów i sprzedawców detalicznych – o przyznaniu kontraktów usługodawcom, w ciągu ostatnich 12 miesięcy, konkurencyjność cenowa po raz kolejny okazała się najważniejszym czynnikiem dla 33% respondentów (wzrost z 29% w ubiegłym roku), ale tym razem bardziej wyróżnia się na tle pozostałych odpowiedzi. Wielkość skali operacyjnej odnotowała 24% odpowiedzi.

Nieco zaskakujące jest to, że kwestie dotyczące zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska spadły w rankingu w porównaniu z rokiem ubiegłym, kiedy 15% odpowiedzi wskazało tę kategorię. Konsolidacja dostawców usług, choć zajmuje ostatnie miejsce w rankingu, podobnie jak w 2023 r., wzrosła na znaczeniu w podejmowaniu decyzji komercyjnych, wzrastając z 1% do 6% odpowiedzi.

Wykres 19. W ciągu ostatnich 12 miesięcy, jakie były kluczowe czynniki wpływające na pozyskanie kontraktów od klientów/przyznanie kontraktów dostawcom usług?



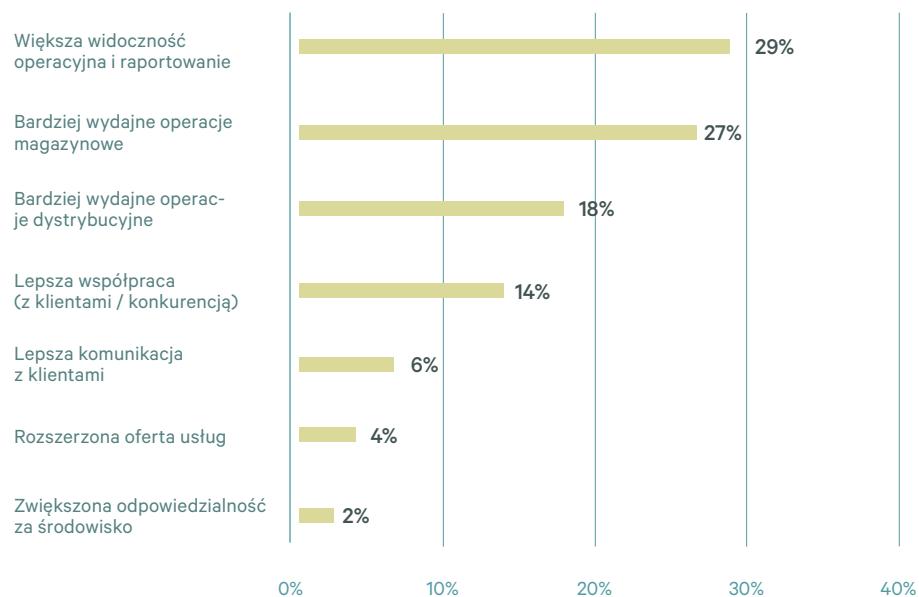
3.5 Technologia

Coraz ważniejsza rola technologii w logistyce i operacjach łańcucha dostaw była kluczowym elementem wszystkich edycji raportu Confidence Index.

W porównaniu z ostatnią edycją zmieniła się proporcja odpowiedzi na pytanie, który obszar działalności respondenta najbardziej czerpie z technologii. Widoczność operacyjna i raportowanie zarejestrowało

29% odpowiedzi, a bardziej wydajne operacje magazynowe (które osiągnęły pierwsze miejsce w zeszłym roku) odnotowały 27% odpowiedzi. 18% respondentów zasugerowało, że największą korzyścią, jaką technologia może przynieść ich firmie, są wydajniejsze operacje dystrybucyjne. Dodatkowa kategoria „Zwiększona odpowiedzialność za środowisko” zajęła w tegorocznej edycji ostatnie miejsce.

Wykres 20. W jakim obszarze technologia przynosi największe korzyści Twojej firmie?

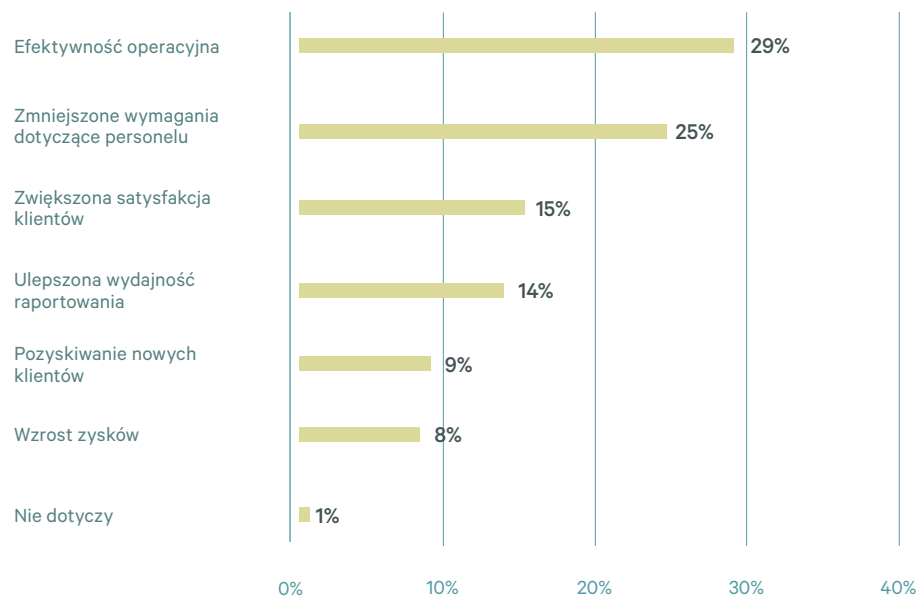


Zapytaliśmy naszych respondentów, czy w ciągu ostatnich dwóch lat zainwestowali w technologię łańcucha dostaw, a jeśli tak, jaki wpływ miała ta inwestycja na ich biznes.

Efektywność operacyjna, podobnie jak w roku ubiegłym, była najczęściej wybierana

odpowiedzią, stanowiącą 29% wskazań. Od zeszłego roku znacząco różnił się wpływ technologii na potrzeby kadrowe – w przeciwieństwie do roku poprzedniego, kiedy pod względem wpływu ta odpowiedź była bliska ostatniej, w tej edycji znalazła się na drugim miejscu, jak wybrało 25% odpowiedzi.

Wykres 21. Jeśli Twoja firma zainwestowała w technologię łańcucha dostaw w ciągu ostatnich dwóch lat, jaki wpływ na działalność miała ta inwestycja?



**Rafał Witowski**

Dyrektor Finansowy, Członek Zarządu
FIEGE Sp. z o.o.

**Jakie są Pana oczekiwania co do tego-
rocznych wyników Pana firmy i ogólnie
branży logistycznej w Polsce? Jaki
wpływ będą miały na to oczekiwania
dotyczące ogólnego otoczenia gospo-
darczego?**

Sektor logistyczny w Polsce w tym roku wydaje się być wystawiony na większe wyzwania niż w ubiegłym, jednak wciąż znajduje się w lepszej sytuacji niż w krajach ościennych. Przez lata wzrosła rola tak lokalnych klientów dla sektora, jak i popyt wśród Polaków na produkty naszych klientów z krajów zachodnich, co powoduje,

iż turbulencje ekonomiczne na zachodzie Europy dotykają Polski w mniejszym stopniu. Jednocześnie oczywiście nie można nie doceniać niestabilności geopolitycznej i ciągłego znaku zapytania jaki stanowi wojna na Ukrainie i możliwe scenariusze jej zakończenia.

**Rosnące koszty energii oraz eksploata-
cji magazynów i budynków przemysło-
wych stanowią coraz większe wyzwanie
dla wielu firm, szczególnie tych z bran-
ży logistycznej i produkcyjnej. Z jakich
rozwiązań pozwalających obniżyć te
koszty już Państwa firma korzysta
i jakie rozwiązania są planowane do
wdrożenia w przyszłości?**

Niestabilność cenowa na rynku paradoksalnie wymusza przyspieszenie zmian w długim horyzoncie i tak nieuniknionych, czyli inwestycji w zieloną energię, ciągłej optymalizacji procesów i zmiany przyzwyczajęń. Jednocześnie często rozwój technologiczny silnie zwiększa potrzeby energetyczne. Paradoksalnie fakt, iż inflacja nie jest

w Polsce zjawiskiem nowym ułatwia zrozumienie tematu przez wszystkie strony dotknięte tymi wzrostami. Stabilnie wysoki od lat popyt na usługi naszego sektora w Polsce zachęca także do własnych decyzji inwestycyjnych, dla których jednak podjęcia zagrożeniem może być rosnący koszt pracy.



P3 Prague Horni Pocernice

3.6 Zrównoważony rozwój

W tegorocznej edycji naszego raportu postanowiliśmy mocniej skupić się na temacie zrównoważonego rozwoju i zawarliśmy z tej tematyki to pięć pytań.

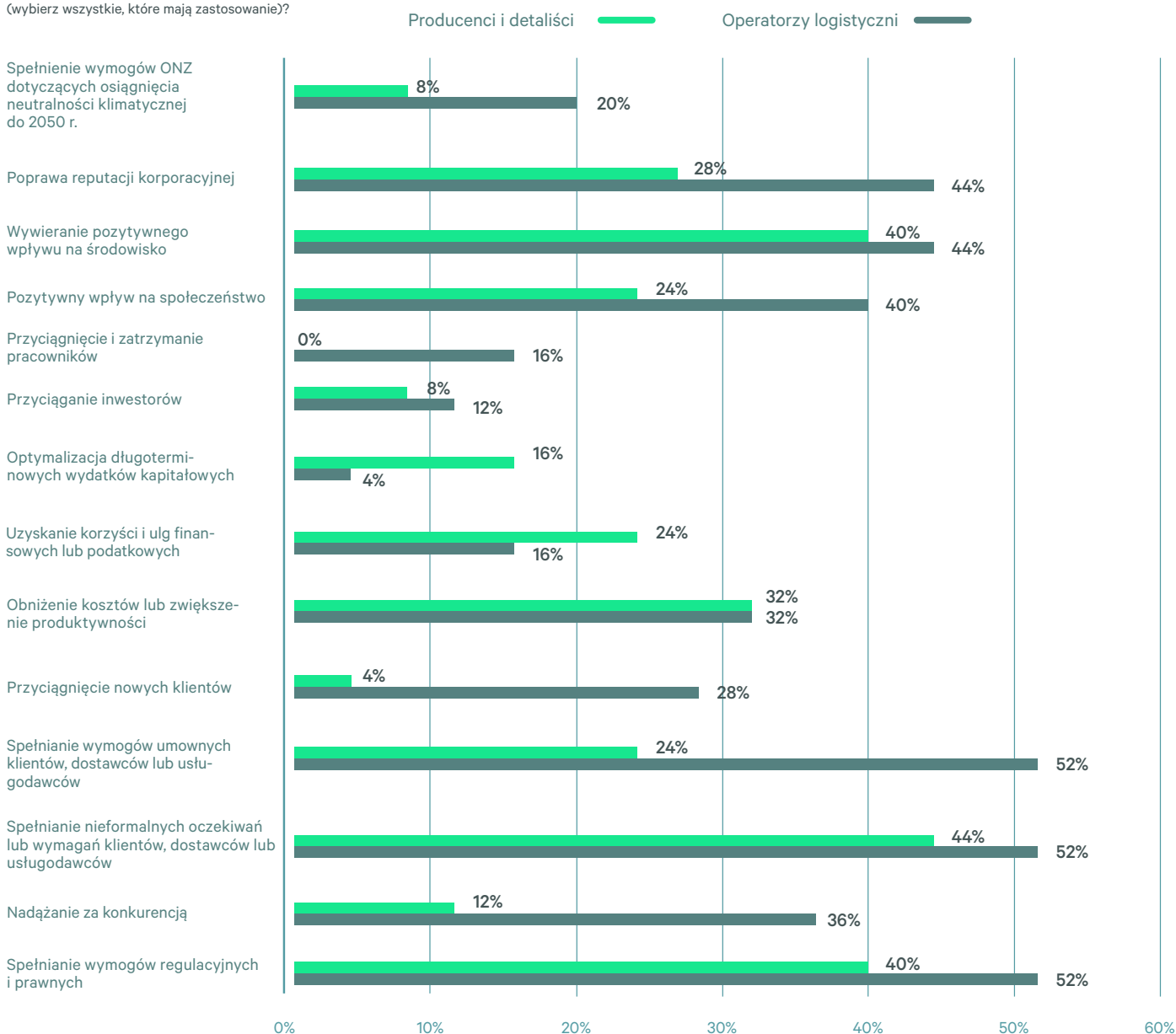
Postanowiliśmy zapytać naszych respondentów, jakie było ich uzasadnienie inwestowania w takie inicjatywy. Odpowiedzi różniły się pomiędzy grupami respondentów.

Ogólnie rzecz biorąc, wydaje się, że operatorzy logistyczni mają więcej powodów do inwestowania w projekty z zakresu zrównoważonego rozwoju. W ich przypadku najczęściej wybieranymi powodami były: spełnienie wymagań zarówno umownych, jak

i nieformalnych interesariuszy oraz spełnienie wymogów regulacyjnych i legislacyjnych. Każdą z tych odpowiedzi wybrało 52% respondentów z branży logistyki.

W przypadku producentów i sprzedawców detalicznych najczęściej wybieranymi czynnikami były: spełnianie nieformalnych wymagań klientów, dostawców lub usługodawców (44%). Co ciekawe, wymagania nieformalne uznano za ważniejsze niż umowne (24%). Inne, najczęściej wybierane odpowiedzi, po 40% respondentów, to: spełnianie wymogów regulacyjnych i legislacyjnych oraz wywieranie pozytywnego wpływu na środowisko.

Wykres 22. Co jest głównym czynnikiem wpływającym na decyzję o inwestowaniu w zrównoważone/środowiskowe/"zielone" (łańcuch dostaw) projekty lub inne projekty z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR) (wybierz wszystkie, które mają zastosowanie)?



Następnie zapytaliśmy respondentów o inicjatywy w zakresie zrównoważonego rozwoju, które już wdrożyli, które będą wdrażane w najbliższej i średnioterminowej przyszłości lub które nie są planowane w ogóle.

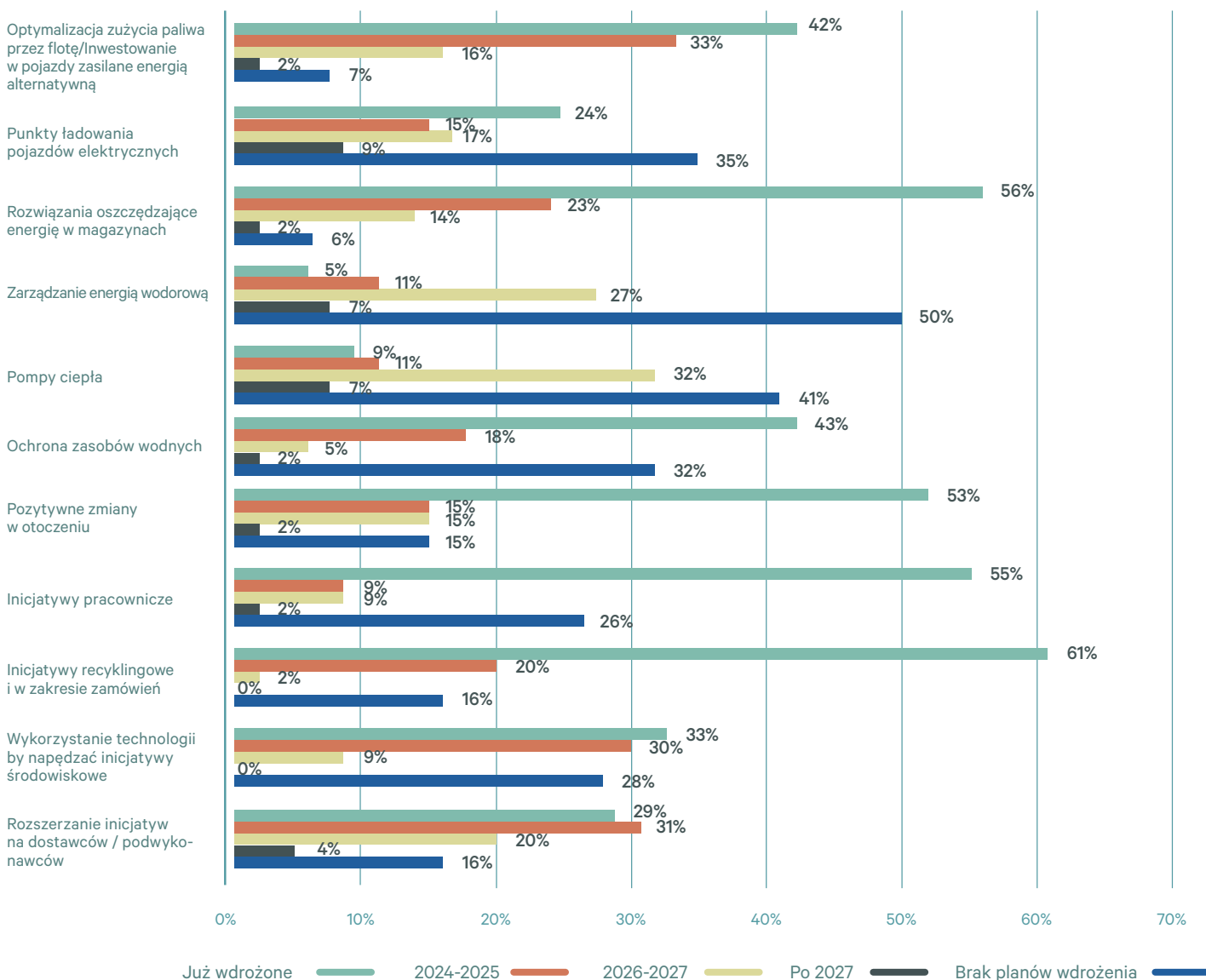
61% firm zainwestowało już w inicjatywy związane z recyklingiem i zaopatrzeniem, 56% w rozwiązania oszczędzające energię w magazynach, 55% w inicjatywy pracownicze, a 53% w pozytywne skutki dla otoczenia (takie jak architektura krajobrazu).

W roku 2024 lub następnym 33%

respondentów zoptymalizuje zużycie paliwa we flocie, 31% planuje rozszerzyć inicjatywy środowiskowe na dostawców/ podwykonawców, a 30% będzie wykorzystywać technologię do realizacji celów środowiskowych.

W ciągu najbliższych dwóch-trzech lat (2026-2027) 32% respondentów planuje wprowadzenie pomp ciepła, a 27% będzie inwestować w zarządzanie energią wodorową, ale też w tych rozwiązaniach zanotowano największy udział respondentów nie planujących w ogóle w nie inwestować – odpowiednio 50% i 41%.

Wykres 23. W które z „zielonych” projektów Twoja firma już zainwestowała lub zamierza zainwestować?

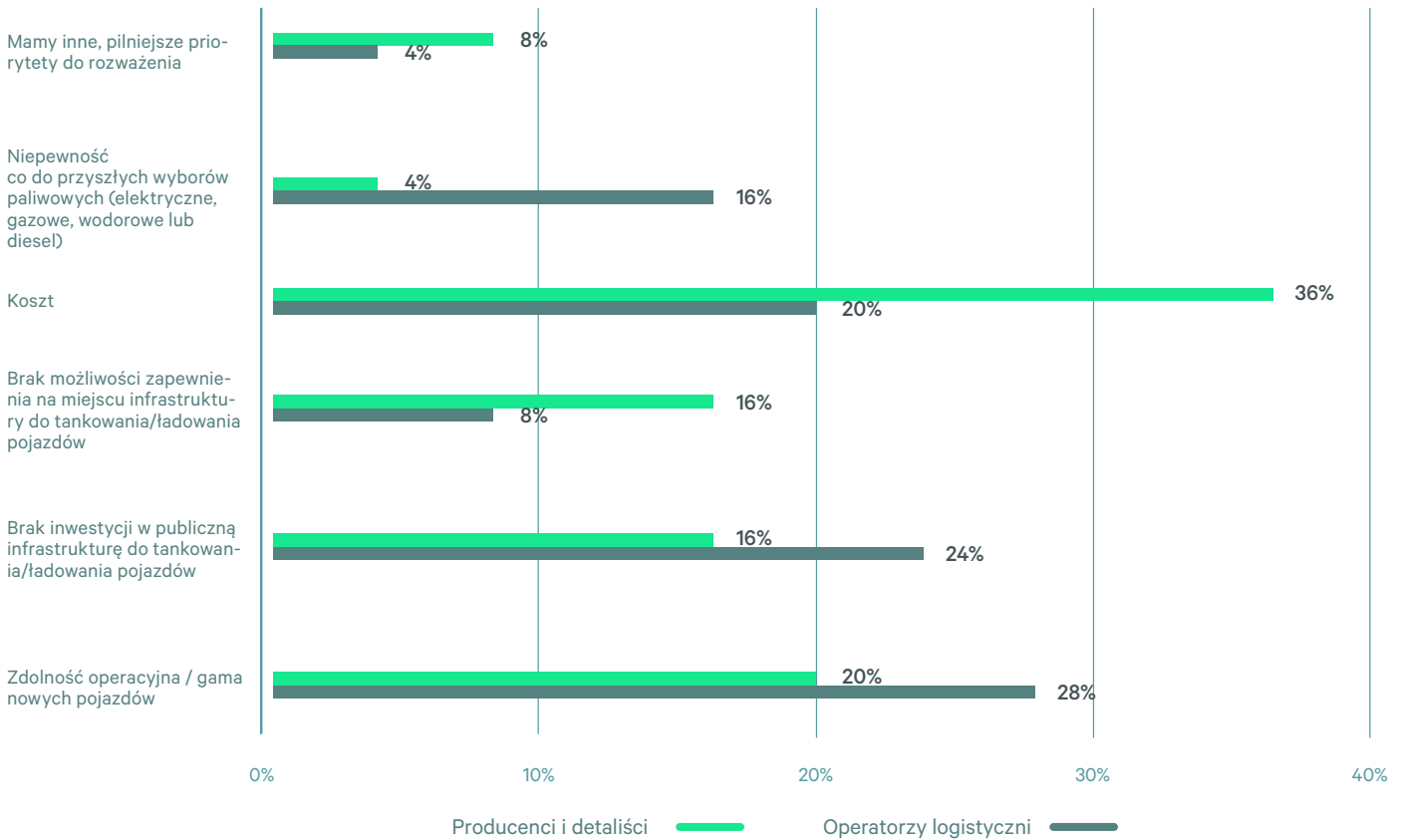


Następnie zapytaliśmy respondentów bardziej szczegółowo o ich oczekiwania dotyczące przyszłego zużycia paliw i energii.

Pierwszy temat dotyczył odchodzenia firm od pojazdów z silnikiem benzynowym czy diesla i powodów opóźniania tego przejścia.

Koszt przejścia był główną przyczyną opóźnień w przypadku 36% producentów i sprzedawców detalicznych, podczas gdy w przypadku firm logistycznych najbardziej widocznymi powodami były możliwości operacyjne/zasięg nowych pojazdów oraz brak inwestycji w publiczną infrastrukturę do tankowania/ladowania pojazdów – dla 28% i 24% respondentów.

Wykres 24. Jaki jest najważniejszy powód opóźniający przejście Twojej firmy z pojazdów z silnikiem benzynowym czy diesla?

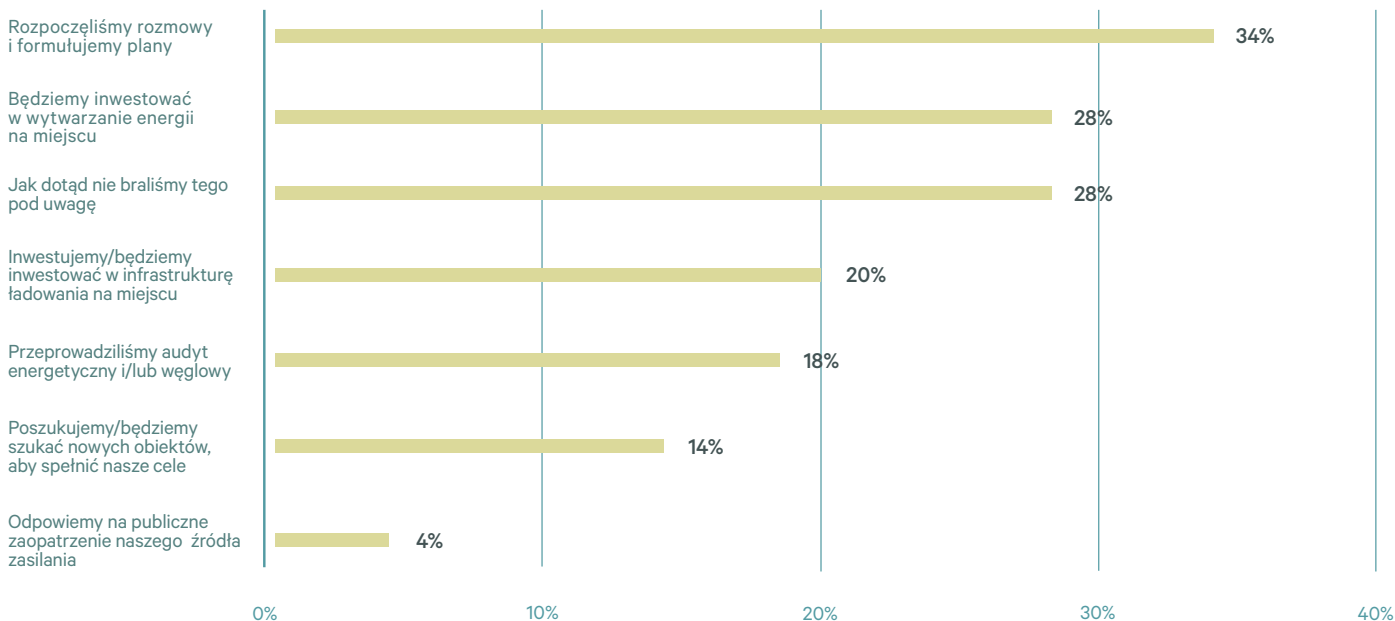


P3 Katowice City

Następnie zapytaliśmy naszych respondentów, na jakim etapie transformacji w kierunku ekologicznych źródeł energii, pojazdów i innych projektów związanych ze zrównoważonym rozwojem się znajdują. 34% respondentów jest na początku procesu, rozpoczęło

dyskusje i sformułowało plany, 28% respondentów będzie inwestować w wytwarzanie energii na miejscu, a taka sama liczba nie rozważała jeszcze tego tematu.

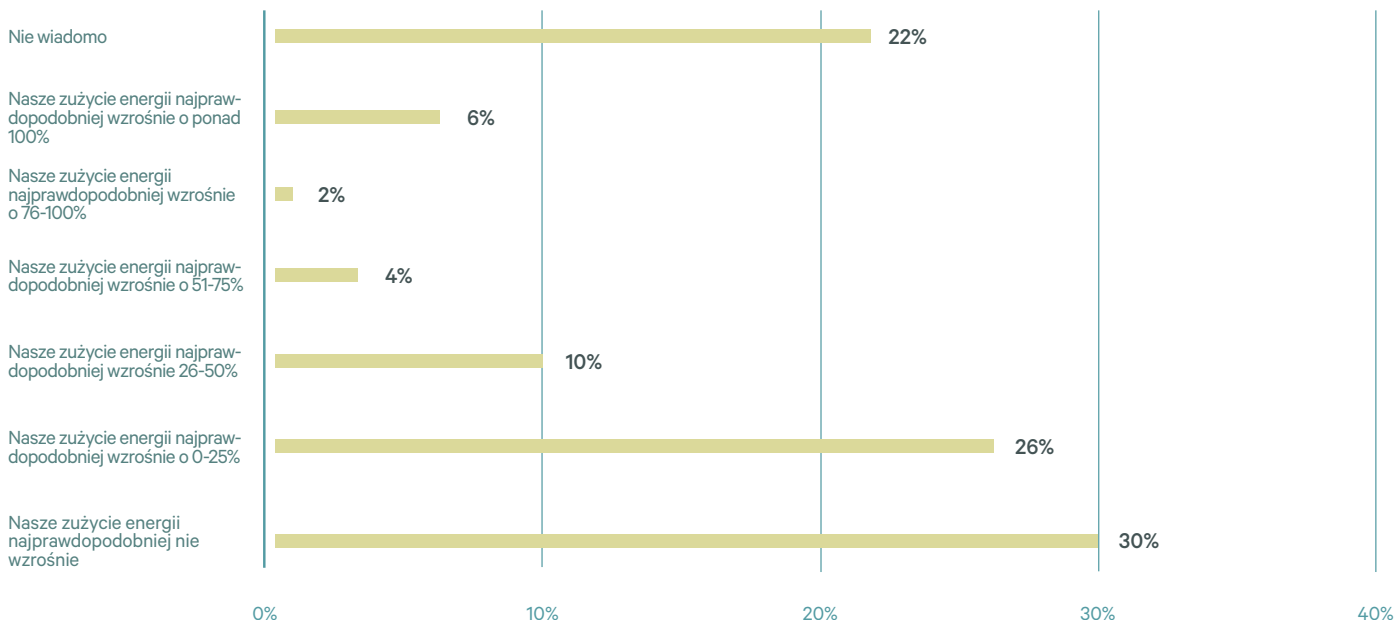
Wykres 25. W jaki sposób (jeśli w ogóle) planujesz zasilać w przyszłości automatykę w magazynie, pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi lub spełniać przyszłe prawne „zielone” cele swojej firmy?



Respondentów zapytano o przewidywania dotyczące wzrostu mocy/energii na miejscu w ciągu najbliższych pięciu lat. 30% nie spodziewa się wzrostu

swoich wymagań, 26% respondentów spodziewa się, że wzrosną one o 0-25%, a 22% respondentów nie jest w stanie przewidzieć takiego wzrostu.

Wykres 26. Aby efektywnie i w sposób zrównoważony prowadzić swoją firmę, ile dodatkowej mocy/energii będziesz potrzebować na miejscu w ciągu najbliższych pięciu lat?



3.7 Przyszłe cele i wyzwania

Patrząc w przyszłość, respondentów poproszono o wskazanie obszarów biznesowych, na których planują się skoncentrować w ciągu najbliższych 12 miesięcy, aby zrealizować swoje plany rozwojowe.

Na podstawie wyników z poprzednich edycji nietrudno było przewidzieć wyniki na najwyższych pozycjach. Ograniczanie kosztów zostało po raz kolejny wybrane jako główny punkt zainteresowania obu grup respondentów. Utrzymanie dotychczasowej bazy klientów zajęło w tym roku wyższą pozycję w rankingu operatorów logistycznych niż zdobywanie nowych

kontraktów. Ponadto zwiększanie zasięgu łańcucha dostaw, który w naszej poprzedniej edycji uznany został za najniższy priorytet, tym razem uplasował się na szóstym miejscu, podobnie jak w roku 2022.

Dla producentów i sprzedawców detalicznych dwa najważniejsze priorytety pozostają niezmienione przez ostatnie cztery lata, i po ograniczaniu kosztów, optymalizacja efektywności operacyjnej jest na drugim miejscu. Technologia jest trzecim najważniejszym priorytetem na nadchodzący rok, a inwestycje w zasoby, które zajęły to miejsce w 2023 r., spadły na szóste miejsce.

Wykres 27. Co jest głównym celem Twojej firmy w ciągu najbliższych 12 miesięcy, aby zrealizować plany rozwoju?

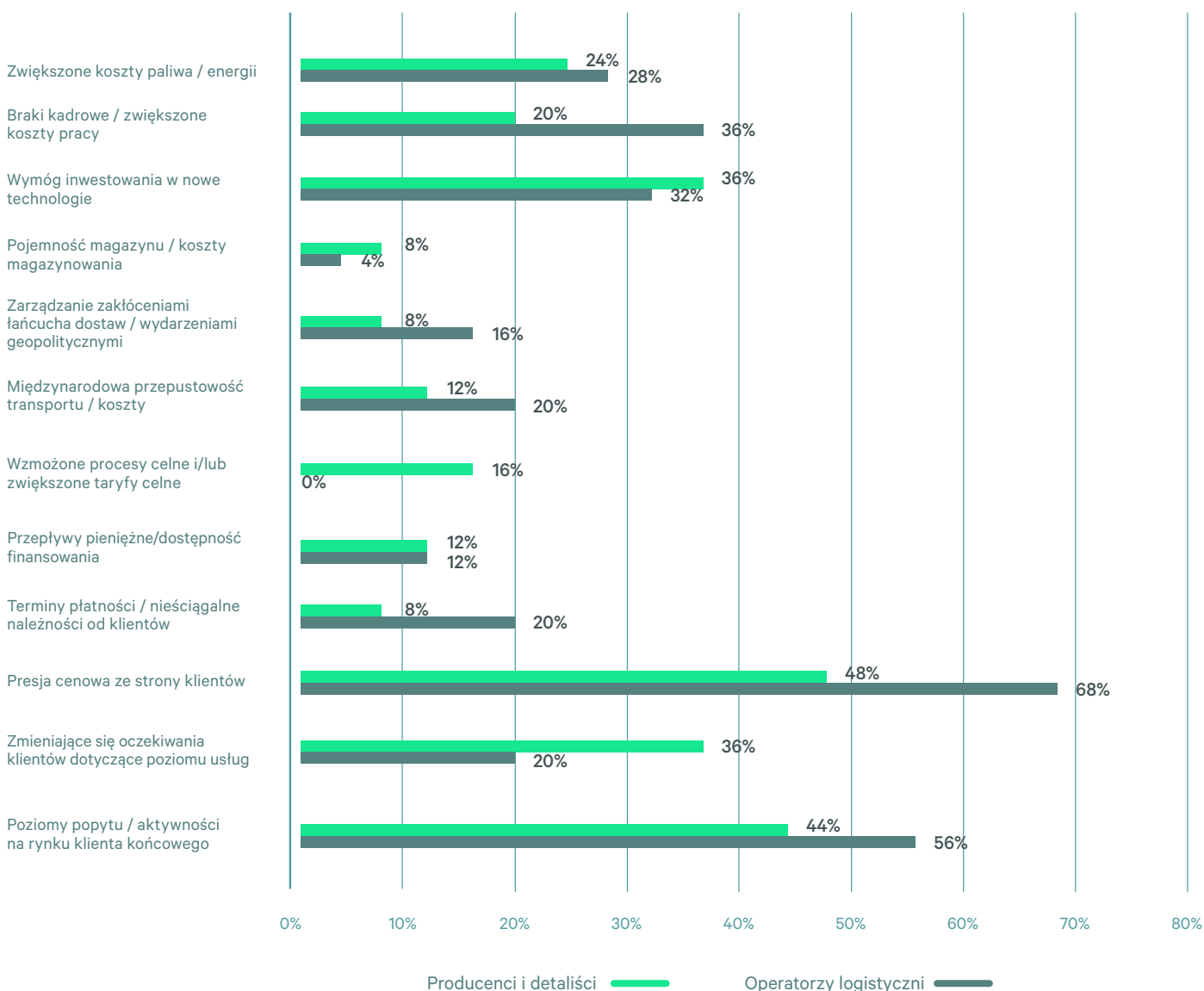
Ranking operatorów logistycznych	2024	2023	2022	2021	2019	2018	2017
Ograniczanie kosztów	1	1	4	2	1	1	2
Utrzymanie istniejącej bazy klientów	2	3	2	4	3	4	3
Zdobywanie nowych kontraktów	3	2	2	1	2	2	1
Oferowanie nowych usług	4	4	5	5	5	5	5
Ekspansja na nowe rynki	5	5	6	6	5	7	7
Zwiększanie zasięgu łańcucha dostaw	6	8	6	8	8	5	6
Poprawa marży kontraktowej	7	6	1	3	3	2	3
Rozszerzanie działalności o nowe branże	8	7	8	7	5	8	8

Ranking producentów i firm handlowych	2024	2023	2022	2021	2019	2018	2017
Ograniczanie kosztów	1	1	1	1	2	2	2
Optymalizacja efektywności operacyjnej	2	2	2	2	1	1	1
Technologia	3	5	3	5	3	5	3
Ulepszanie operacji wysyłek	4	4	4	6	4	4	8
Zwiększanie zasięgu łańcucha dostaw	5	8	6	8	6	7	5
Inwestycje w zasoby (flota, gospodarka materiałowa itp.)	6	3	6	3	6	5	5
Zabezpieczanie dostaw materiałów i surowców	7	6	4	3	5	2	4
Ulepszanie operacji dostaw	8	7	8	7	6	8	5

Zapytani o największe wyzwania w nadchodzącym roku, obawy związane z presją cenową klientów (68% ze strony operatorów logistycznych i 48% ze strony producentów i sprzedawców detalicznych) oraz poziomem popytu/ aktywności na rynkach klientów końcowych (56% ze strony logistyki i 44% producenci i sprzedawcy detaliczni) to dwa największe wyzwania.

Ponadto 36% operatorów logistycznych jest zaniepokojonych niedoborami kadrowymi i zwiększonymi kosztami pracy, a 36% producentów i sprzedawców detalicznych uważa, że wymogi dotyczące inwestowania w nowe technologie stanowią wyzwania.

Wykres 28. Gdzie w Twojej firmie widzisz największe wyzwania na najbliższe 12 miesięcy?



“ Zapytani o największe wyzwania w nadchodzącym roku, obawy związane z presją cenową klientów oraz poziomem popytu/ aktywności na rynkach klientów końcowych to dwa największe wyzwania. ”



Adam Galek
Board Member
Rohlig SUUS Logistics

Jakie są Pana oczekiwania co do tego-rocznych wyników Pana firmy i ogólnie branży logistycznej w Polsce? Jaki wpływ będą miały na to oczekiwania dotyczące ogólnego otoczenia gospodarczego?

Transport i logistyka to papierek lakmusowy dla gospodarki. Sektor ten jako pierwszy odczuwa wahania nastrojów konsumentów czy zmiany w produkcji. W ostatnim czasie, szczególnie w ciągu ostatnich dwóch miesięcy, zarówno w Polsce, jak i na świecie, można zaobserwować lekkie ożywienie. Czas pokaże jednak, czy stanie się to trendem długoterminowym. Zależy to w dużej mierze od sytuacji geopolitycznej. Dlatego z ostrożnym optymizmem oceniamy sytuację gospodarczą.

Napływ środków do Polski z Krajowego Planu Odbudowy niewątpliwie zapowiada szybszy wzrost gospodarczy. Fundusze te

są niezbędne do zwiększenia inwestycji i pobudzenia różnych sektorów po okresie spowolnienia. Z logistycznego punktu widzenia znaczącą szansą są zapowiadane inwestycje finansowe w rozwój infrastruktury, w tym portów kontenerowych takich jak ten w Gdańsku, a także terminali i tras intermodalnych.

Ponadto ważnymi czynnikami napędzającymi nadal są projekty związane z odbudową Ukrainy i restrukturyzacją łańcuchów dostaw poprzez przeniesienie produkcji i dostaw bliżej rynków. Wszystkie te inicjatywy stanowią znaczącą szansę dla firm zapewniających kompleksowe wsparcie logistyczne.

Rosnące koszty energii oraz eksploatacji magazynów i budynków przemysłowych stanowią coraz większe wyzwanie dla wielu firm, szczególnie tych z branży logistycznej i produkcyjnej. Z jakich rozwiązań pozwalających obniżyć te koszty już Państwa firma korzysta i jakie rozwiązania są planowane do wdrożenia w przyszłości?

W Rohlig SUUS Logistics przykładamy dużą wagę do energooszczędnych i proekologicznych rozwiązań w naszych magazynach. Nasze obiekty wyposażamy między innymi w panele fotowoltaiczne, inteligentne systemy oświetlenia LED czy świetliki w dachach, aby zapewnić duży dopływ naturalnego światła. Wdrażamy także inteligentny system zarządzania energią oraz system magazynowania energii, który pozwala nam optymalizować wykorzystanie mediów i szybko usuwać wszelkie awarie. W przyszłości

rozważamy także inwestycje w biogazownie czy pompy ciepła.

Powierzchnia magazynowa jest dobrym przykładem na to, jak inwestycje w ekologiczne rozwiązania mogą przelożyć się również na oszczędności. Dzięki wykorzystaniu OZE ograniczamy emisję gazów cieplarnianych i uniezależniamy się od zmian cen tradycyjnych źródeł energii. Tworzenie coraz bardziej ekologicznych obiektów jest ważnym elementem naszej strategii ESG.

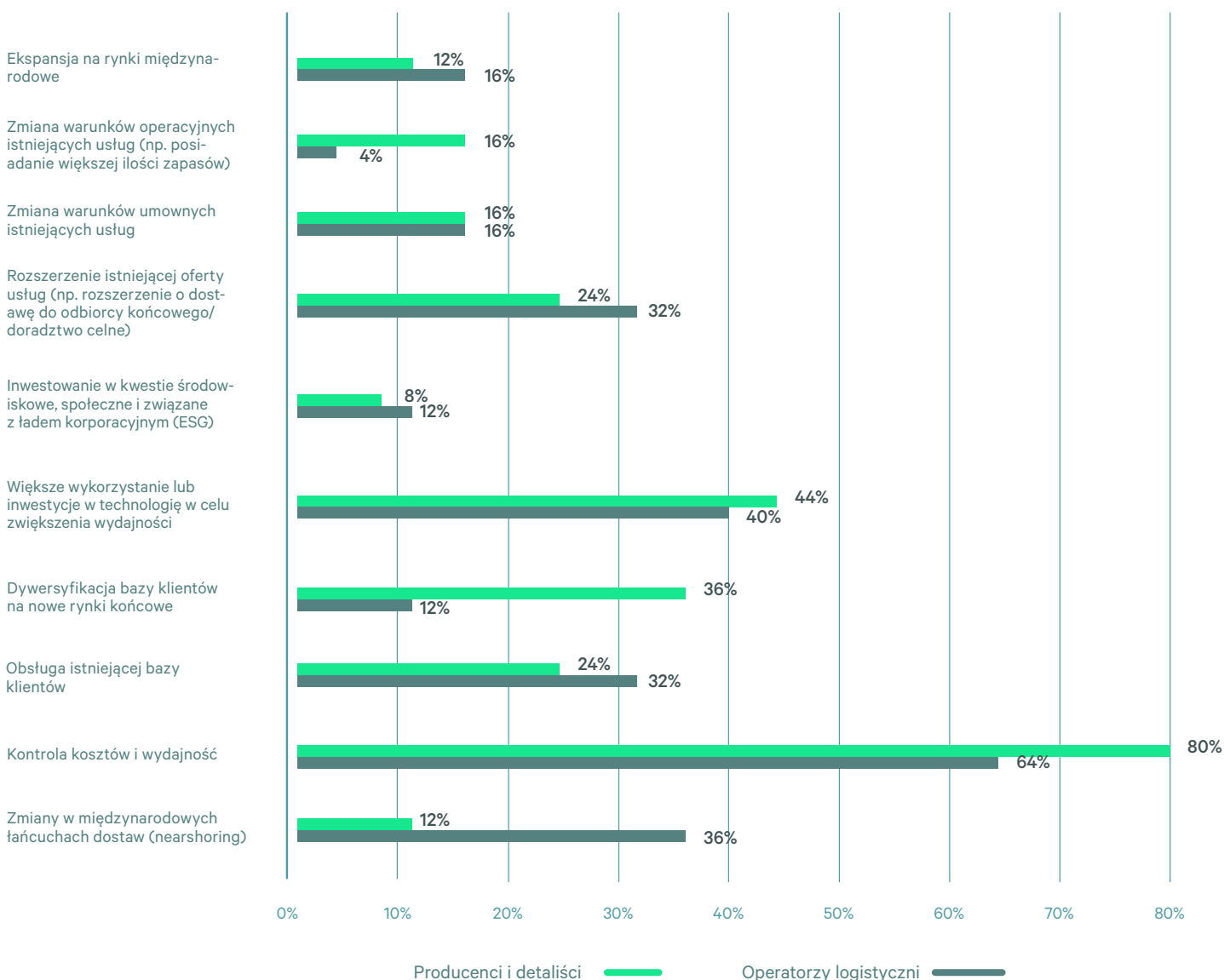


P3 Berlin East

Jeśli chodzi o możliwości wzrostu zysków, obie grupy respondentów postrzegają je podobnie i istnieje wyraźna dominująca strategia. Kontrola kosztów i wydajność to główna możliwość dla 80% producentów i sprzedawców detalicznych oraz 64% operatorów logistycznych. W zeszłym roku kolejność była odwrotna – firmy logistyczne dostrzegły w tym większą szansę.

Dla obu grup respondentów większe wykorzystanie lub dalsze inwestycje w technologię w celu zwiększenia wydajności to kolejna szansa na wzrost zysków, co dostrzega 44% producentów i sprzedawców detalicznych oraz 40% operatorów logistycznych.

Wykres 29. Gdzie widzisz szanse na wzrost zysków w ciągu najbliższych 12 miesięcy?



“ Jeśli chodzi o możliwości wzrostu zysków, obie grupy respondentów postrzegają je podobnie i istnieje wyraźna dominująca strategia. ”



Andrzej Szymański
Managing Director
Dartom Sp. z o.o.

Jakie są Pana oczekiwania co do tego-rocznych wyników Pana firmy i ogólnie branży logistycznej w Polsce? Jaki wpływ będą miały na to oczekiwania dotyczące ogólnego otoczenia gospodarczego?

Ogólnie perspektywy dla polskiego sektora logistycznego w tym roku wydają się pozytywne, na co wpływa wzrost gospodarczy, rozwój infrastruktury i ożywienie popytu po prawie dwóch latach recesji. Inflacja nadal stanowi problem, ale jest już pod kontrolą. W naszej firmie jesteśmy też dużo większymi optymistami.

Co prawda na rynku transportowym nie widać jeszcze większego ożywienia popytu, ale już odczuwalne są niedobory podaży, co pomoże firmom transportowym wrócić do rentowności.

Jakie, jeśli w ogóle, zmiany w międzynarodowych łańcuchach dostaw zaobserwował Pan w ostatnich latach (nearshoring), i jakich spodziewa się Pan w nadchodzących latach?

Ostatnie dwa lata były szczególnie trudne dla firm transportowych. Recesja w połączeniu z rosnącymi kosztami i spadającą rentownością wywarła ogromną presję na branżę. Wiele firm stanęło w obliczu poważnych trudności finansowych, które doprowadziły do fali bankructw i zauważalnego spadku sprzedaży.

Patrząc w przyszłość, spodziewamy się, że trend w kierunku nearshoringu będzie się utrzymywał, ponieważ firmy priorytetowo traktują elastyczność i niezawodność

w swoich łańcuchach dostaw. Dodatkowo integracja zaawansowanych technologii, takich jak automatyzacja i sztuczna inteligencja, odegra znaczącą rolę w kształtowaniu przyszłości sektora logistycznego, napędzając dalszą poprawę wydajności i jakości usług. Ogólnie rzecz biorąc, chociaż ostatnie dwa lata były pełne wyzwań, obecna faza ożywienia gospodarczego stwarza nowe możliwości w zakresie innowacji i wzrostu w branży logistycznej.



Vincent Malhaire
Head of Contract Logistics for CEE
CEVA Logistics

**Jakie są Pana oczekiwania co do tego-
rocznych wyników Pana firmy i ogólnie
branży logistycznej w Polsce? Jaki
wpływ będą miały na to oczekiwania
dotyczące ogólnego otoczenia gospo-
darczego?**

Oczekiwania dotyczące wyników sektora logistycznego w Polsce na rok 2024 można określić jako umiarkowanie optymistyczne. Z jednej strony polski rynek usług logistycznych utrzymuje silną pozycję w Europie Środkowej dzięki strategicznemu położeniu, rozwiniętej infrastrukturze transportowej, wysoko wykwalifikowanym specjalistom, wyjątkowej produktywności i wciąż dobrym kosztom pracy.

Według danych CBRE, całkowite zasoby powierzchni przemysłowo-logistycznej w Polsce w pierwszym kwartale 2024 roku przekroczyły 32,1 mln mkw. i jest o 8% wyższy w porównaniu z rokiem ubiegłym. Polska pozostaje jednym z najszybciej rozwijających się krajów w Europie pod względem powierzchni przemysłowej i logistycznej.

Z drugiej strony sektor logistyczny w Polsce w dalszym ciągu odczuwa wpływ wojny na Ukrainie i innych globalnych wydarzeń geopolitycznych.

Świadczy to o konieczności dywersyfikacji źródeł i szlaków dostaw, co z kolei zmusza firmy logistyczne do zwiększania elastyczności swoich łańcuchów dostaw, aby lepiej sprostać zmieniającym się warunkom rynkowym. Nadal dużym wyzwaniem dla branży jest wzrost kosztów energii i paliw oraz inflacja, która wymaga od przedsiębiorstw efektywniejszego zarządzania kosztami operacyjnymi i poszukiwania innowacyjnych rozwiązań logistycznych. Rozwój branży będzie wspierać oczekiwane ożywienie gospodarcze. Są już pierwsze pozytywne sygnały. Komisja Europejska w swoich wiosennych prognozach podniosła prognozę wzrostu PKB dla Polski w 2024 r. do 2,7% i szacuje, że w 2025 r. wyniesie 3,2%. Bank Światowy podtrzymał prognozę wzrostu gospodarczego Polski w 2024 r. na poziomie 2,6%. Kluczowy będzie dalszy rozwój infrastruktury i dostosowywanie się do zmieniających się warunków rynkowych.

**Jakie, jeśli w ogóle, zmiany
w międzynarodowych łańcuchach
dostaw zaobserwował Pan w ostatnich
latach (nearshoring), i jakich spodziewa
się Pan w nadchodzących latach?**

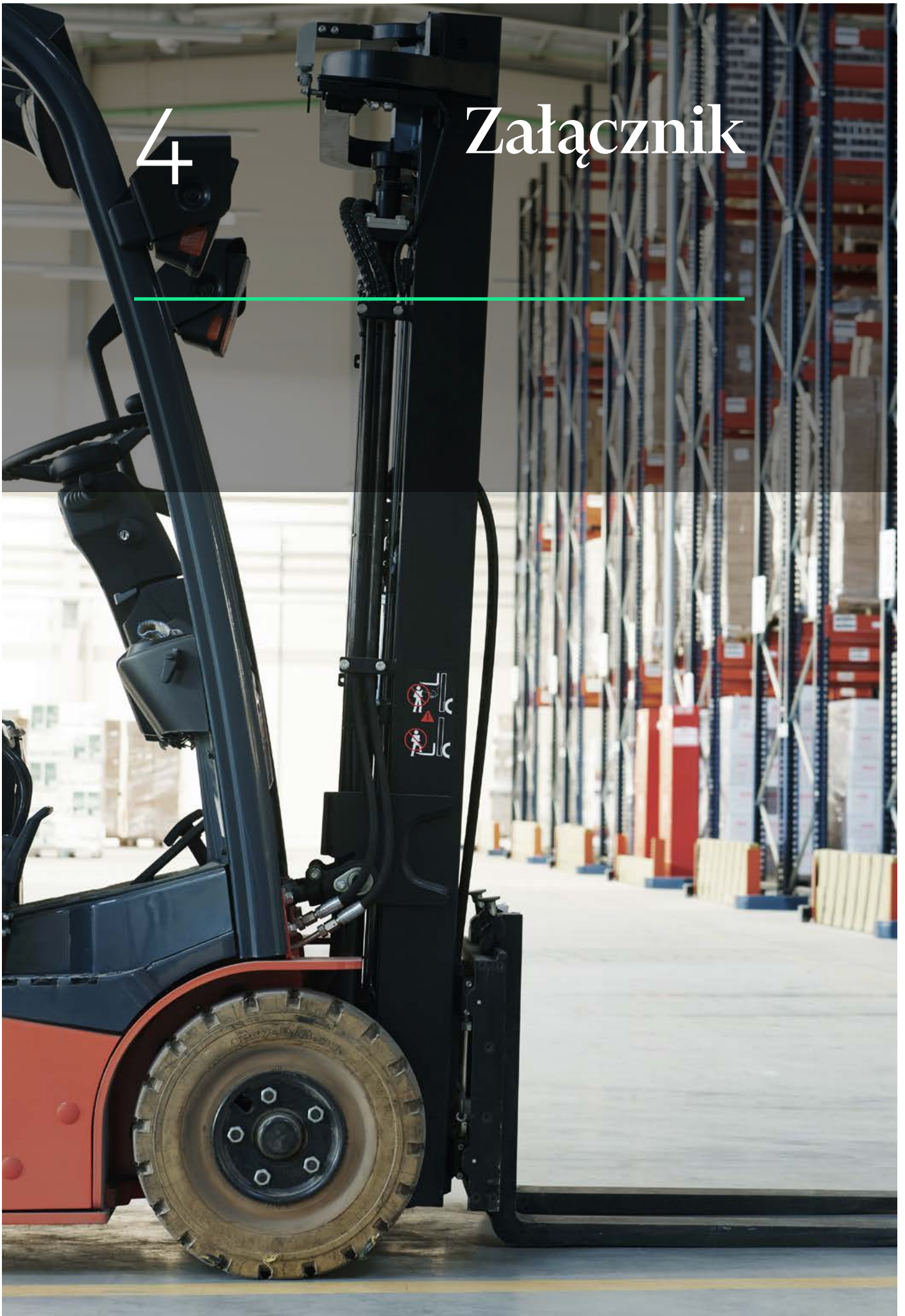
W ostatnich latach zaobserwowaliśmy istotne zmiany w międzynarodowych łańcuchach dostaw, a na znaczeniu zyskuje trend nearshoringu, czyli przenoszenia produkcji bliżej rynków docelowych. Doświadczenia związane z pandemią Covid-19 i napięciami geopolitycznymi, takimi jak wojna na Ukrainie, skłoniły firmy do ponownego przemyślenia swoich strategii zaopatrzenia.

Przenoszenie produkcji bliżej rynków zmniejsza ryzyko związane z niestabilnością polityczną i gospodarczą. Nearshoring zwiększa możliwości firm na elastyczność i zdolność szybkiego reagowania na zmieniające się warunki rynkowe, co pozwala im lepiej zarządzać zapasami i produkcją w dynamicznie zmieniającym się otoczeniu biznesowym.

W tym kontekście znaczenie Europy Środkowo-Wschodniej, w tym Polski, z pewnością będzie rosło; o ich atrakcyjności dla inwestorów decyduje dobrze rozwinięta infrastruktura logistyczna, korzystne warunki biznesowe oraz strategiczne położenie. Kluczowe znaczenie dla przyszłości łańcuchów dostaw z pewnością będzie i już ma jeszcze większe dążenie do dekarbonizacji transportu, szczególnie w kontekście kolejnych regulacji unijnych. Dalsze zmiany wyznaczy automatyzacja, robotyzacja i sztuczna inteligencja. Ich zastosowanie już rewolucjonizuje łańcuchy dostaw, a w nadchodzących latach jeszcze bardziej zwiększy ich elastyczność, szybkość i efektywność operacyjną. Podkreślenia wymaga zaangażowanie firmy w społeczną odpowiedzialność, która jest obecnie koniecznością dla wszystkich klientów.

4

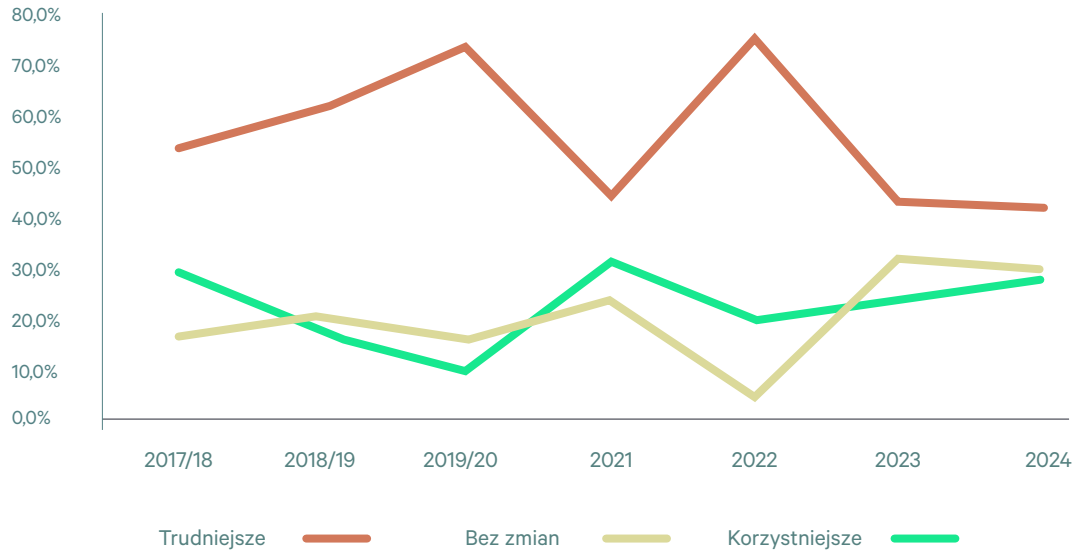
Załącznik



W tej sekcji przedstawiono „w skrócie” trendy w zakresie niektórych kluczowych

wskaźników mierzonych w ciągu ostatnich siedmiu lat.

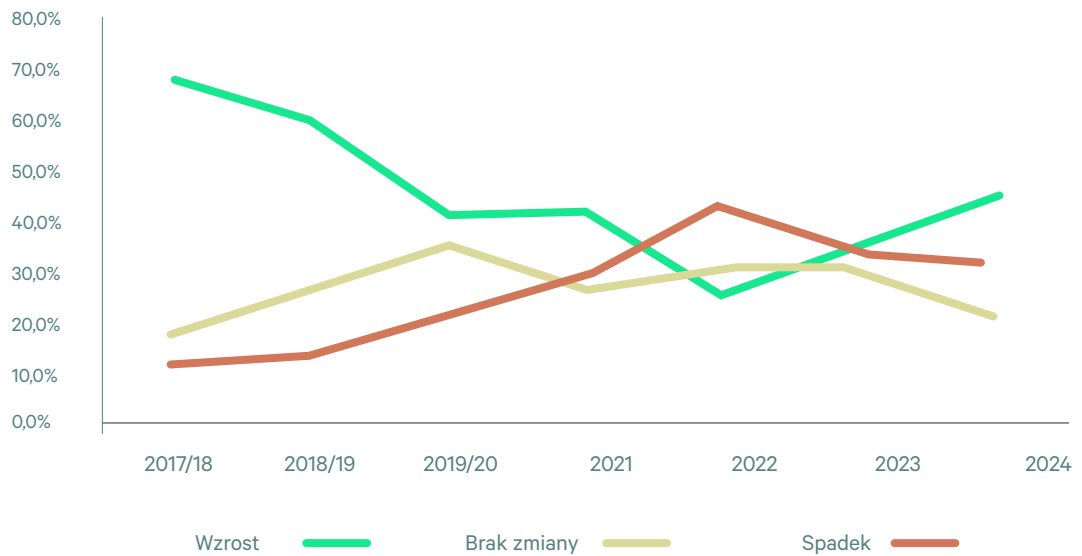
Wykres 1. Prognoza przyszłych warunków rynkowych



Odsetek wszystkich respondentów prognozujących korzystniejsze warunki rynkowe w nadchodzącym roku wahał się na przestrzeni ostatnich siedmiu

lat. Jednak w roku 2024 pozostaje na poziomie zbliżonym do naszego pierwszego badania z lat 2017/2018.

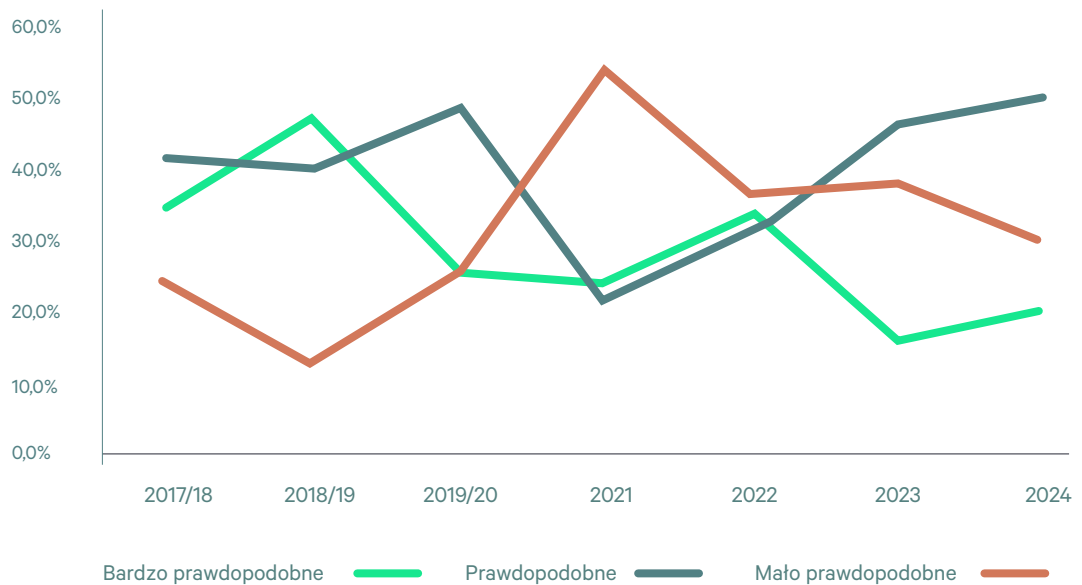
Wykres 2. Prognoza zmiany rentowności



W roku 2017/2018 70% respondentów spodziewało się wzrostu zysków swojej firmy w nadchodzącym roku. W 2022 r.

udział ten spadł do 25%. Następnie odbił, osiągając 47% w 2024 r.

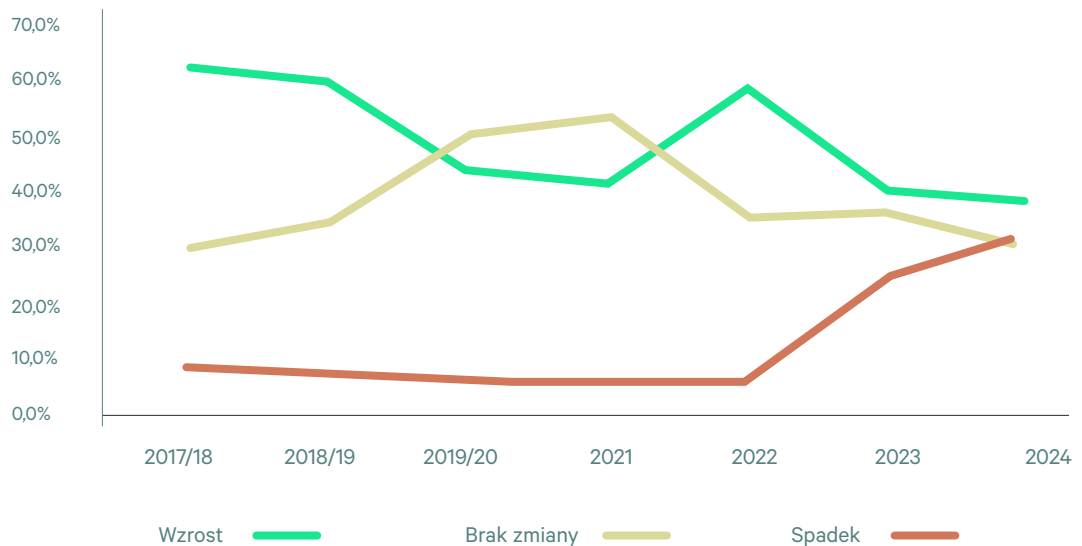
Wykres 3. Prognoza nakładów inwestycyjnych



W roku 2017/2018 76% respondentów stwierdziło, że jest prawdopodobne (41%) lub bardzo prawdopodobne (35%), że w ciągu najbliższych 12 miesięcy dokonają znacznych nakładów inwestycyjnych na

logistykę/łańcuch dostaw. Liczba ta spadła do 44% w 2021 r., ale w 2024 r. wyniosła 70% (50% prawdopodobnych i 20% bardzo prawdopodobnych).

Wykres 4. Prognoza zmian w zatrudnieniu

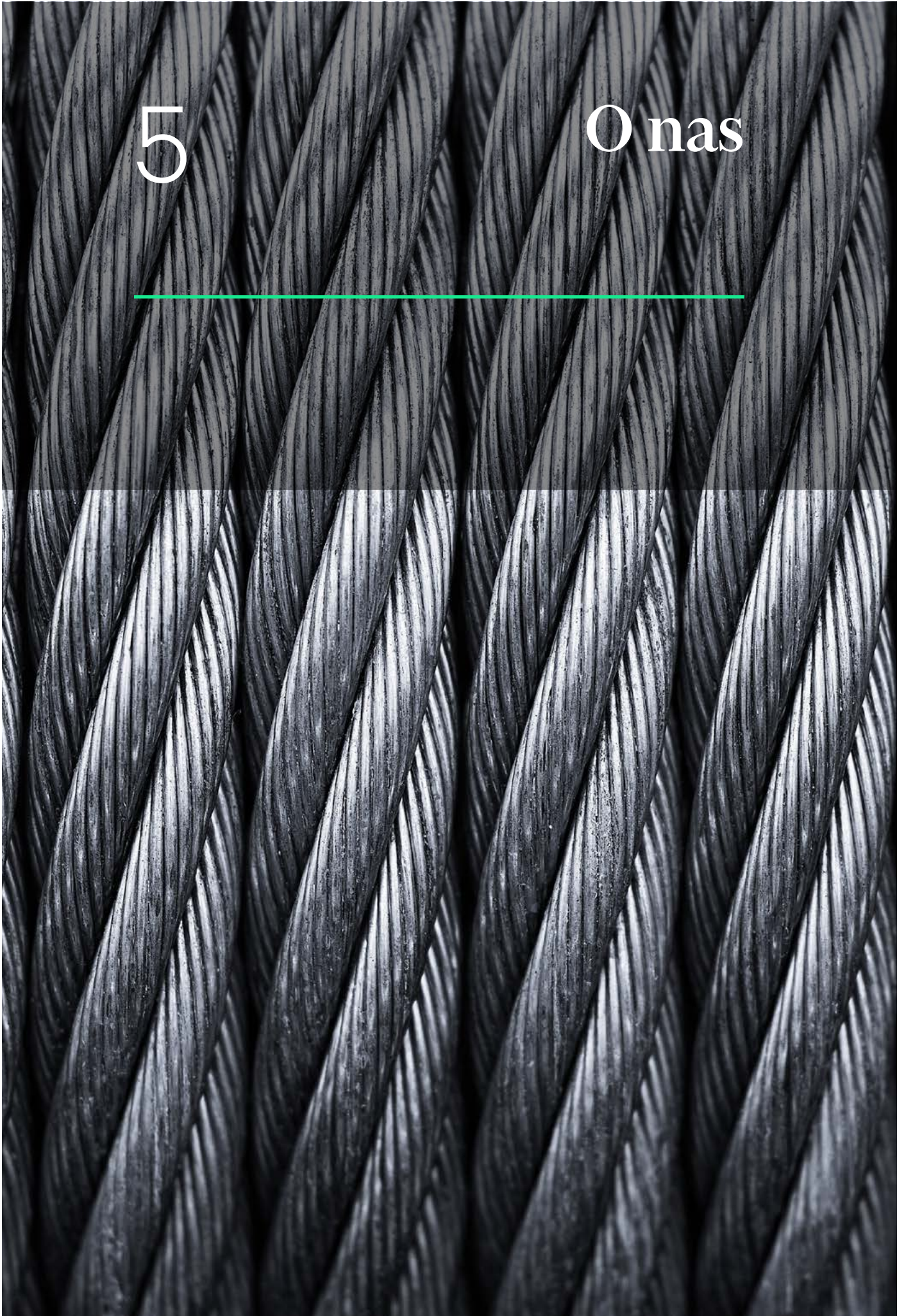


W roku 2017/2018 tylko 8% respondentów spodziewało się zmniejszenia zatrudnienia w logistyce i łańcuchu dostaw w nadchodzącym roku. Przez pięć lat ten poziom utrzymywał się,

a w 2022 roku było to zaledwie 6%, ale w dużej mierze ze względu na oczekiwania operatorów logistycznych w 2024 roku wzrósł do aż 32%.

5

Onas



CBRE

CBRE to największa na świecie firma doradcza i inwestycyjna działająca w sektorze nieruchomości komercyjnych. CBRE, z siedzibą główną w Los Angeles, zatrudnia około 70.000 pracowników w ponad 60 krajach i obsługuje inwestorów, właścicieli oraz najemców nieruchomości. CBRE oferuje szeroki zakres zintegrowanych usług dla klientów: doradztwo strategiczne w zakresie inwestycji i wynajmu, usługi korporacyjne, usługi zarządzania nieruchomościami oraz projektami, administrację firm, bankowość hipoteczną, wyceny, usługi deweloperskie, usługi zarządzania inwestycjami oraz usługi konsultingowe i analityczne. CBRE Polska zatrudnia około 1.000 pracowników w Warszawie, Gdańsku, Krakowie, Wrocławiu, Poznaniu, Łodzi i Katowicach, oferując klientom pełen zakres usług dedykowanych nieruchomościom komercyjnym.

Z myślą o klientach z sektora przemysłowo-logistycznego stworzyliśmy specjalny zespół ekspertów, Integrated Industrial Platform, który pomoże klientom w znalezieniu odpowiedzi na wszystkie ich pytania, zaczynając od doradztwa w zakresie wyboru lokalizacji i doradztwa technicznego, poprzez wsparcie w procesie transakcyjnym oraz zarządzanie obiektem. Tworzymy doświadczony zespół złożony z najlepszych doradców, negocjatorów, inżynierów, kierowników projektu, licencjonowanych architektów, rzeczoznawców budowlanych, rzeczoznawców majątkowych, a także biegłych w zakresie certyfikacji BREEAM i LEED. Naszym zadaniem jest budowanie wartości dla naszych klientów.

Zapraszamy do odwiedzenia naszych stron internetowych:
www.cbre.pl



P3 to długoterminowy inwestor, zarządca i deweloper nieruchomości magazynowych w Europie. Zarządca aktywami o powierzchni ponad 8,5 mln m² oraz bankiem ziemi 2 mln m² przeznaczonym do dalszej rozbudowy. P3 prowadzi działalność w 11 krajach i od prawie dwudziestu lat inwestuje i rozwija się na rynkach europejskich. Główna

siedziba P3 znajduje się w Pradze. P3 zatrudnia ponad 270 osób pracujących w 11 biurach w najważniejszych miastach europejskich oferując zintegrowane usługi deweloperskie oraz usługi zarządzania aktywami i nieruchomościami. Więcej informacji na temat P3 można znaleźć na stronie www.p3parks.com

Contact

CBRE



MICHAŁ BERSKI

Head of Industrial & Logistics Sector
+48 603 628 300
michal.berski@cbre.com

IWONA SADOWSKA

Head of Leasing
+48 600 967 761
iwona.sadowska@p3parks.com

MICHAŁ ŚNIADAŁA

Head of Industrial & Logistics Department
Advisory & Transaction Services
+48 502 406 036
michal.sniadala@cbre.com

JULIE PAULSON

Business Development Manager Europe
+420 731 435 734
julie.paulson@p3parks.com

ANNA BIELACKA

Senior Research Consultant
+48 693 330 166
anna.bielacka@cbre.com

NATALIA KOWALCZYK

Marketing Specialist
+48 539 013 221
natalia.kowalczyk@p3parks.com

Rondo Daszyńskiego 1
00-843 Warszawa
www.cbre.pl

ul. Złota 59
00-120 Warsaw
www.p3parks.com/pl