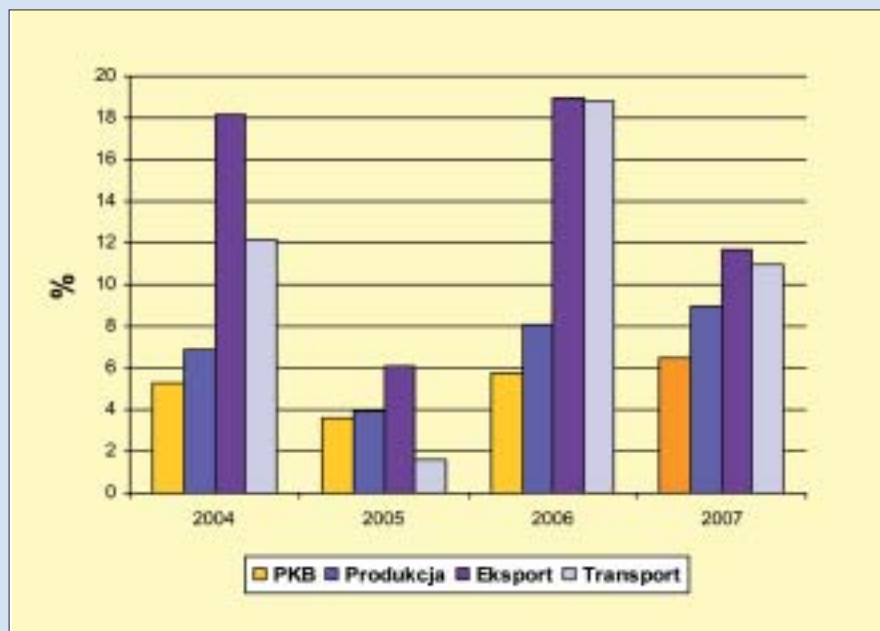




Grzegorz SZYSZKA

Logistyka w Polsce w latach 2006-2007



Rys. 1. Dynamika wzrostu wybranych wskaźników makroekonomicznych.
Źródło: Rocznik statystyczny GUS; 2005, 2006, 2007.

Sytuacja makroekonomiczna

Kondycja logistyki nierozzerwalnie związana jest ze stanem całej gospodarki, a lata 2006 – 2007 były rekordowe dla polskiej ekonomii. Zarówno dochód narodowy, jak i inne wskaźniki makroekonomiczne, osiągnęły wysokie poziomy (rysunek 1). Największe sukcesy były dziełem eksporterów, którym nie przeszkodził silny złoty, zmniejszający konkurencyjność polskiej gospodarki. Ekonomiści jednak zwracają uwagę na zagrożenie inflacyj-

ne związane ze wzrostem wynagrodzeń i podwyżką cen usług.

W aspekcie tych dobrych wyników gospodarki wzrosły oczekiwania dotyczące wysokiej dynamiki rozwoju polskiego rynku usług logistycznych, zarówno kontraktowych, jak i tych realizowanych przez przedsiębiorstwa dla swoich potrzeb. Tym bardziej, że logistyka – zgodnie z ogólnie przyjętą obiegową zasadą – powinna rozwijać się znacznie szybciej, niż gospodarka ogółem.



Rys. 2. Wartość rynku logistycznego w Polsce.
Źródło: opracowanie ILiM na podstawie danych GUS i szacunków własnych.

Na dobre perspektywy rozwoju rynku TSL (Transport – Spedycja – Logistyka) w naszym kraju wpływa również napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych, przenoszenie działalności produkcyjnej z krajów starej UE do nowych jej członków, korzystne położenie geograficzne Polski w Europie oraz napływ funduszy unijnych, które powinny dopomóc w poprawie stanu infrastruktury logistycznej.

Wśród barier ograniczających rozwój rynku na pierwszy plan wysuwają się, z jednej strony, rosnące koszty działalności (zatrudnienia i paliwa), z drugiej zaś zły stan infrastruktury transportowej, która w opinii ekspertów pozostanie główną przeszkodą hamującą rozwój rynku logistycznego również w przyszłości.

Na wartościowy obraz logistyki składają się dwa obszary działalności związanej z rynkiem logistycznym ogółem oraz rynkiem usług logistycznych (logistyka kontraktowa). Rynek logistyki kontraktowej, kształtowany przez firmy z sektora TSL, jest znacznie mniejszy od rynku logistycznego, gdyż ten ostatni obejmuje oprócz działalności logistycznej świadczonej przez firmy z branży TSL na rzecz innych przedsiębiorstw także zadania logistyczne ogółu firm, realizowane na własne potrzeby. Instytut Logistyki i Magazynowania pokusił się o oszacowanie wartości obu tych rynków.

Dla rozwiązania problemu oszacowania wartości zdefiniowanego na wstępie rynku logistycznego w Polsce Instytut Logistyki i Magazynowania opracował własną metodykę obliczeń. Wykorzystuje ona dane statystyczne GUS oraz szacunki określone na podstawie własnych badań Instytutu. Przyjęta metodyka uwzględnia zarówno przychody logistyczne, osiągnięte przez firmy w wyniku działalności zarobkowej, jak i koszty ponoszone na zadania logistyczne przeznaczane na własne potrzeby (działalność gospodarcza). Rezultaty obliczeń przedstawionych na rysunku 2 wykazują, że wartość rynku logistycznego w Pol-

sce przekroczyła w 2007 roku wartość 125 mld zł., co stanowiło przeszło 11,0 % dochodu narodowego brutto.

Przedstawione wyniki wskazują również na wyprzedzający trend wzrostowy wartości branży logistycznej w stosunku do całej gospodarki, określonej wskaźnikami przedstawionymi na rysunku 1,

Z zamieszczonych danych wynika, że kontraktowy rynek usług TSL można oszacować na poziomie 67,4 mld zł, co stanowi prawie 54% potencjału całego rynku logistycznego.

Rynek przewozów kolejowych

Polska należy do potentatów na europejskim rynku przewozów ko-

kowany przystąpieniem Polski do UE. Dane dotyczące liberalizacji przewozów kolejowych w całej UE pokazują, że Polska jest jednym z najlepiej zrównoważonych rynków transportowych w Unii, na co wskazuje wysoki, prawie 30% (mierzony pracą przewozową), udział transportu kolejowego w przewozach lądowych. Według wartości wskaźnika liberalizacji rynku kole-



Grzegorz SZYSZKA: wartość rynku logistycznego w Polsce przekroczyła w 2007 roku wartość 125 mld zł, co stanowiło przeszło 11,0 % dochodu narodowego brutto. Natomiast zahamowanie wzrastających kosztów logistycznych, w tym głównie transportu, można jedynie osiągnąć poprzez zintegrowanie zadań logistycznych w całych, skonsolidowanych łańcuchach dostaw. Droga prowadząca do tego wiedzie poprzez liberalizację rynku logistycznego, ułatwiającą zarówno konkurencję, jak i stymulującą współpracę różnych rodzajów transportu w ramach zintegrowanych łańcuchów i sieci logistycznych.

w związku z czym należy oczekiwać wzrostu udziału rynku logistycznego w krajowym produkcie brutto.

Rynek usług branży TSL

Do oceny rynku usług logistycznych posłużono się danymi publikowanymi przez GUS, dotyczącymi przychodów za przewozy ładunków, jak i własnymi szacunkami prowadzonymi przez Instytut. Analizując rynek usług branży TSL w Polsce wyodrębniono i oszacowano następujące rynki usług TSL w 2007 roku:

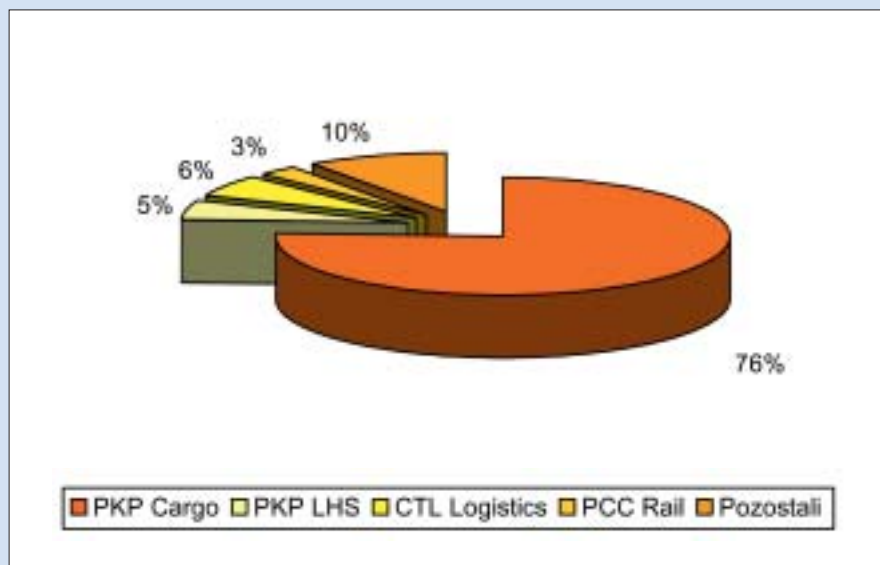
- transportu i spedycji kolejowej – 7 mld zł.
- transportu i spedycji drogowej – 41 mld zł.
- kurierski – 2 mld zł.
- transportu i spedycji kombinowanej – 0,4 mld zł.
- logistyczny – 17 mld zł.

lejoych. W 2007 roku w pracy przewozowej transportu kolejowego Polska z 13% udziałem w przewozach Unii Europejskiej była na 2 miejscu wśród krajów UE-25, po Niemczech, a przed Francją. Nie mniej jednak, w ostatnich latach nie nastąpił wzrost znaczenia przewozów kolejowych w polskim systemie transportowym. Najnowsze dane za 2007 rok wskazują na niewielki tylko wzrost na rynku kolejowych przewozów towarowych. Kolej zyskuje natomiast na znaczeniu w obsłudze transportowej portów morskich, zwłaszcza ruchu kontenerowego. Dobrze funkcjonujące kontenerowe serwisy kolejowe zaczynają odgrywać zasadnicze znaczenie dla konkurencyjności portów morskich.

Rynek przewozów kolejowych w ostatnich dwóch latach kształtował proces liberalizacji zapoczą-

jowego określanego przez UE, Polska znajduje się na 6 pozycji wśród wszystkich państw członkowskich, liderując nowym członkiem wspólnoty. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego, na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy do sierpnia 2007 roku udzielono 75 licencji, zaś udział w rynku prywatnych przewoźników kolejowych poza przewoźnikami państwowymi PKP CARGO i PKP LHS (mierzony pracą przewozową) wynosił blisko 20%.

Na polskim rynku przewozów kolejowych, szacowanym w 2006 roku na ponad 7 mld zł., zdecydowanym liderem jest w dalszym ciągu PKP CARGO z przychodami ponad 5,5 mld zł. (2006). Największym konkurentem państwowego przewoźnika jest CTL Logistics (rysunek 3). Firmy prywatne, chociaż zwiększają swój udział w rynku przewo-



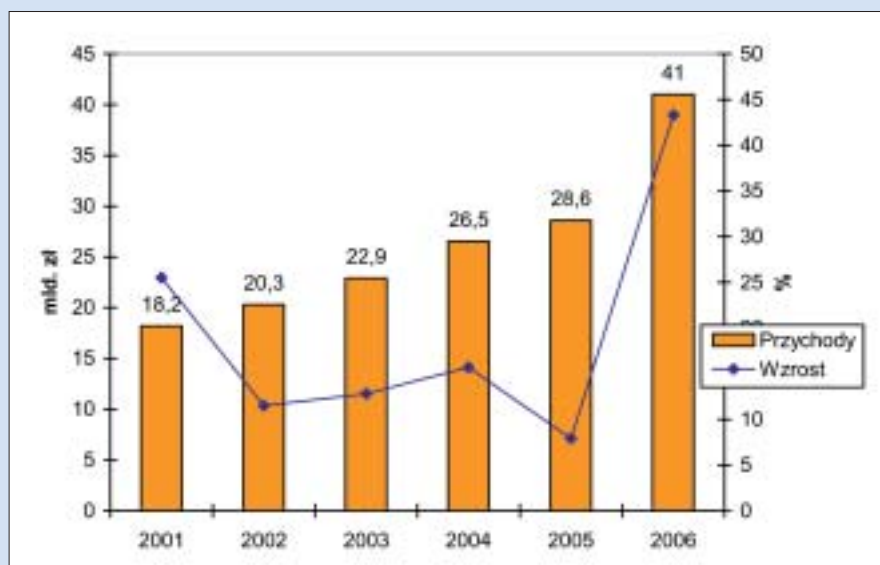
Rys. 3. Udział firm w rynku towarowych przewozów kolejowych mierzony pracą przewoźną.
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

zów kolejowych, twierdzą, że trudno jest rywalizować w warunkach, kiedy za przewoźnikiem narodowym stoi cała Grupa PKP. Dodatkowo PKP CARGO przejęła całe zorganizowane zaplecze infrastrukturalne w postaci terminali przeładunkowych, magazynów, itp., przygotowane do realizacji usług, podczas gdy firmy prywatne musiały je budować od podstaw.

Przeszkodą w rozwoju transportu kolejowego, według firm działających na tym rynku, są wysokie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, będące jednymi z najwyższych w Europie. Należy zazna-

czyć, że jakość udostępnianej infrastruktury kolejowej jest bardzo niska i wymaga wysokich nakładów na remonty, co według PKP Polskie Linie Kolejowe SA, zarządcy sieci kolejowej, jest zasadniczą przyczyną wysokich stawek.

Obserwowana wzrastająca konkurencja spowodowała spadek stawek za przewozy towarów kolejaj, co osłabiło rentowność przewozów kolejowych. Fakt ten spowodował, że operatorom kolejowym brakuje środków na inwestycje, co opóźnia proces modernizacji i wymiany wyeksploatowanego taboru.



Rys. 4. Przychody ze sprzedaży usług w transporcie samochodowym zarobkowym (ceny bieżące).
Źródło: Rocznik Statystyczny GUS; 2003 – 2007.

Przewozy drogowe

Wzrost przewozów ładunków transportem samochodowym po przystąpieniu Polski w 2004 roku do UE sprawił, że nasz kraj stał się jednym z potentatów rynku europejskiego, plasując się na 6 miejscu wśród UE-25 (2007), natomiast rekordowo wysoki rozwój transportu międzynarodowego uplasował Polskę na 4 pozycji w UE.

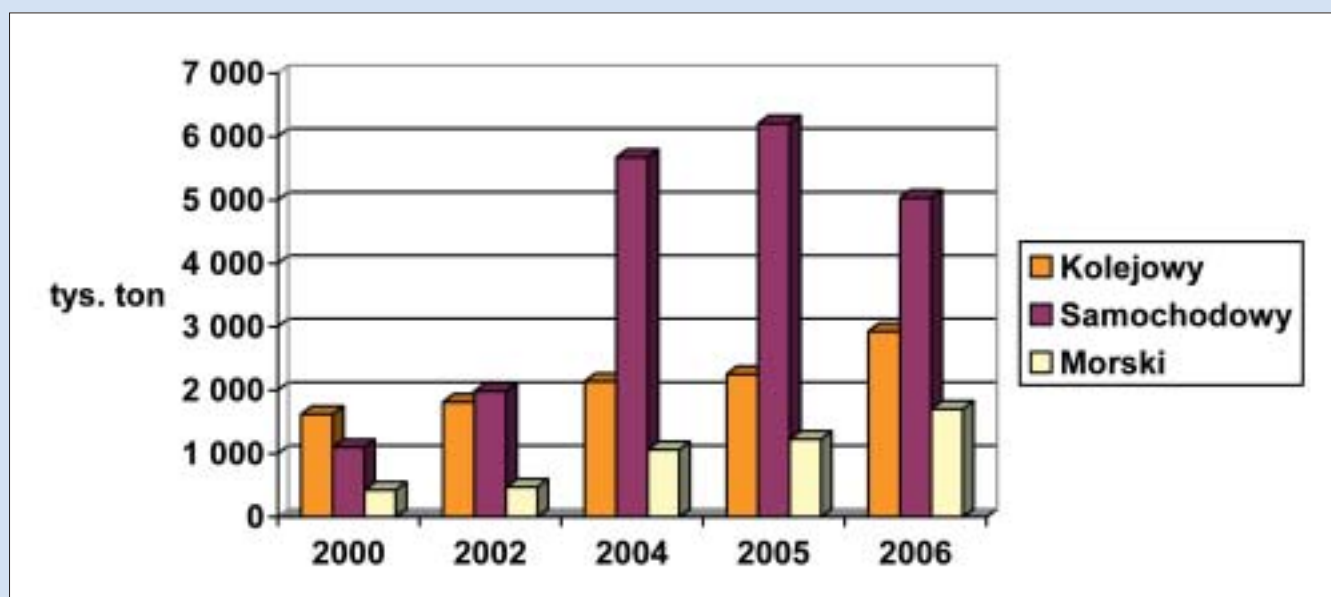
Szybko rozwijający się rynek usług transportu drogowego natrafił jednak na barierę popytową, związaną z niedoborami zarówno siły roboczej (kierowców), jak i środków transportu (samochody ciężarowe). Inwestycje operatorów z trudem nadążały za szybkim wzrostem popytu. Ta nowa sytuacja doprowadziła w 2007 roku do powolnego wzrostu stawek przewozowych i poprawę kondycji finansowej przewoźników samochodowych.

Z danych Ministerstwa Transportu wynika, że na koniec 2006 roku w krajowym transporcie drogowym rzeczy zarejestrowano 51 200 firm i udzielono licencji dla 134 100 pojazdów, co oznacza 13% wzrost liczby przedsiębiorstw w stosunku do 2005 roku. Ocenia się, że oprócz tego funkcjonuje około 40 000 firm traktujących przewozy drogowe jako działalność uboczną. Zauważalna jest natomiast tendencja do konsolidacji rozdrobnionego rynku transportu drogowego, która będzie się utrzymywała w przyszłości.

Przychody ze sprzedaży usług w transporcie samochodowym zarobkowym w 2006 roku osiągnęły poziom 41 mld zł. W 2007 roku nie przewidywano znacznego spadku rekordowo wysokiej dynamiki wzrostu przychodów, osiągniętych w roku poprzednim (rysunek 4).

Transport intermodalny

Transport intermodalny coraz częściej będzie kojarzony z transportem współmodalnym (*ang. co-modality*), który jest najważniejszym priorytetem UE w zakresie transportu towarowego. Świadczą o tym przyjęte



Rys. 5. Przewozy ładunków w kontenerach wielkich poszczególnymi rodzajami transportu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie, *Transport – wyniki działalności*, GUS, Warszawa 2001 – 07.

kierunki europejskiej polityki w tym zakresie¹, oparte na zasadach współmodalności, inteligentnych systemach transportowych, zielonych korytarzach transportowych i zorientowaniu na użytkownika.

W polskich realiach intermodalność zachodzi w relacjach pomiędzy transportem morskim a transportem kolejowym i drogowym, dokonywanych w portach morskich oraz pomiędzy transportem drogowym i kolejowym. Dla tych ostatnich integracyjnymi węzłami są drogowo – kolejowe terminale przeładunkowe, które w Polsce nie są przygotowane do szybko wzrastających kontenerowych przewozów intermodalnych. Potrzebne są więc inwestycje w terminale wyposażone w nowoczesne urządzenia przeładunkowe oraz nowy tabor kolejowy do przewozów kontenerów.

Porty morskie w ostatnich dwóch latach obsłużyły znacznie więcej kontenerów, niż w latach poprzednich, co w sumie zwiększyło udział naszych portów w bałtyckim rynku kontenerowym do przeszło 10%. Wśród portów morskich głównym uczestnikiem transportu intermodalnego jest port w Gdyni, posiadający prawie 80% udział w przeładunkach kontenerowych, a następnie

port w Gdańsku i Szczecin–Świnoujście. Wobec trwającej od kilku lat koniunktury w transporcie kontenerowym polskie porty planują inwestycje zwiększające ich potencjał przeładunkowy.

Rynek przewozów kontenerowych w transporcie intermodalnym obsługiwany jest przez poszczególnych operatorów logistycznych, wyspecjalizowanych w tego rodzaju transporcie. Wśród przewoźników kolejowych hegemonem w transporcie intermodalnym jest PKP CARGO, oferujące sieć szybkich pociągów kontenerowych, łączących każdego dnia największe terminale przeładunkowe w czasie zamykającym się w 24 godzinach i monitorowanie przesyłek. Pierwszym prywatnym konkurentem PKP CARGO jest od 2005 roku PCC Rail.

Największym polskim kolejowym operatorem przewozów kontenerowych jest Spedcont, deklarujący 80% udział w tym rynku. Operator ten zapewnia kompleksową obsługę w sieci własnych, kolejowo - drogowych terminali kontenerowych, w szczególności obsługę spedycyjną pociągów z kontenerami z polskich portów morskich do położonych w głębi kraju terminali przeładunkowych.

Obecnie jednak zaledwie około 12% wszystkich przewożonych kontenerów jest transportowanych koleją, co w głównej mierze spowodowane jest konkurencją cenową ze strony przewoźników drogowych. Oczekuje się, że zmianę na lepsze może spowodować wprowadzone od 2005 roku przez PKP PLK SA systematyczne obniżanie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla transportu intermodalnego.

Ekspertsi przewidują, że w Polsce udział transportu intermodalnego w przewozach kolejowych ma duży potencjał wzrostu, z obecnych 1,5%, co pozwoli zbliżyć się do poziomu krajów UE, a więc 10 - 15% udziału w przewozach.

Rynek przesyłek kurierskich, ekspresowych i pocztowych (KEP)

Zniesienie barier celnych z krajami Unii Europejskiej uprościło procesy wysyłania i odbioru przesyłek w 25 państwach UE. Wpłynęło to znacząco na skrócenie czasu i kosztów transportu. To z kolei spowodowało wzrost zainteresowania ekspresowymi przesyłkami drogowymi, dostarczonymi w relacji „od drzwi – do drzwi”, z gwarantowanym czasem dostawy przesyłki do odbiorcy.

¹ Komunikat Komisji Europejskiej KOM (2007) 606 z 18.10.2007; *Poprawa wydajności, integracji i zrównoważenia transportu towarowego w Europie*.

Zwiększające się zapotrzebowanie na usługi ekspresowe związane jest również z tendencją do zmniejszania zapasów magazynowych, skracania łańcuchów dostaw oraz rozwojem handlu elektronicznego. W Polsce na dobrej koniunkturze skorzystały przede wszystkim duże firmy kurierskie zajmujące się międzynarodowymi przesyłkami, takie jak DHL Express, TNT Express, Masterlink Express (obecnie DPD) i UPS, oferujące coraz częściej zakres usług charakterystycznych dla operatorów logistycznych.

Ważnym operatorem na rynku polskim jest PPUP Poczta Polska, dysponująca rozbudowaną siecią placówek pocztowych. Jednak niska jakość świadczonych przez operatora publicznego usług kurierskich pod marką EMS-Pocztex powoduje, że nie stanowi on istotnego zagrożenia dla liderów tego rynku. Należy zaznaczyć, że Poczta Polska zapewniła sobie do końca 2012 roku pozycję monopolistyczną dla najbardziej masowych przesyłek o wadze do 50g.

Mniejsze firmy kurierskie w Polsce operują zwykle na rynkach lokalnych, specjalizując się przede wszystkim w usługach miejskich i niszach rynkowych. Na rynku polskim – według stanu na koniec 2007 roku – funkcjonuje 166 firm KEP (Kurierskie, Ekspresowe, Pocztowe), zarejestrowanych przez uprawnionego do tego Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej. Szacuje się, że w tej liczbie jest około 30 firm typowo kurierskich². Według szacunków przedstawianych przez firmy z branży, przychody firm kurierskich wzrastały w 2006 roku w bardzo wysokim tempie od 30% do nawet 50%, a wartość rynku przekroczyła już 2 mld zł³.

Rynek usług logistycznych

Gotowość świadczenia usług logistycznych deklaruje większość dużych operatorów logistycznych,

głównie w zakresie magazynowania oraz zaopatrzenia i dystrybucji. W branży TSL usługi te są najważniejszym składnikiem kompleksu usług, kryjących się pod literą „L” – logistyka. Z badań Instytutu Logistyki i Magazynowania wynika, że prowadzenie usług magazynowych deklarowało w 2007 roku prawie 15% ankietowanych przedsiębiorstw z branży TSL. W ramach usług magazynowych operatorzy logistyczni oferują swoim klientom, obok składowania towarów i przygotowania przesyłek, także usługi związane z co-packingiem, czy dodatkowym znakowaniem towarów (promocje). Badania ILiM wskazują, że coraz więcej przedsiębiorstw decyduje się na powierzenie operacji logistycznych firmom zewnętrznym w ramach usług outsourcingowych i zjawisko to nosi znamiona trwałej tendencji.

W celu lepszej obsługi klientów dostawcy usług logistycznych nie tylko dążą do kompleksowości oferty, ale również modernizują swoje magazyny i inwestują w zaawansowane systemy informatyczne, wspomagające zarządzanie strumieniami ładunków w łańcuchach dostaw.

Rozwojowi zarobkowych usług magazynowych sprzyja wysoka podaż nowych powierzchni magazynowych, budowanych głównie przez firmy światowych potentatów od nieruchomości. Największym z nich jest amerykańska firma ProLogis, największy na świecie właściciel, zarządca i deweloper obiektów dystrybucyjnych, do której należy prawie 36% polskiego rynku nowych, zbudowanych po 1996 roku, powierzchni magazynowych. W ostatnich latach uaktywnił się inny globalny konkurent ProLogis, także amerykańska firma – Panattoni. W sumie, według danych Instytutu Logistyki i Magazynowania, firmy deweloperskie na potrzeby podnajmu i sprzedaży wybudowały przeszło 3 mln m² powierzchni magazynowej. Głównymi

odbiorcami nowych magazynów w formie kupna lub dzierżawy są operatorzy logistyczni, którzy na części tych powierzchni świadczą usługi magazynowe.

Wartość rynku komercyjnych usług logistycznych, oszacowana na podstawie danych publikowanych przez GUS oraz danych posiadanych przez ILiM, wynosi około 17 mld zł.

Podsumowanie

Ekspersi obserwujący w latach 2006 – 2007 rozwój rynku logistycznego w Polsce wystawiają jednoznacznie pozytywne oceny. Spowodowane to jest dynamicznym wzrostem wartości całego rynku oraz poszczególnych jego części składowych. Na wyraźne podkreślenie zasługuje wysoka dynamika wzrostu rynków: międzynarodowych przewozów drogowych, usług kurierskich oraz przewozów kontenerowych. Wzrost rynków logistycznych, skutkujący wzrostem przychodów firm działających na tych rynkach, nie przekładał się jednak na podniesienie rentowności firm z uwagi na wysoką konkurencję oraz wzrost kosztów operacyjnych firm.

Zauważalna jest także tendencja do wyprzedzającego wzrostu kosztów logistycznych w stosunku do kosztów w innych sferach działalności gospodarczej. Wśród ekspertów, również tych pracujących w Komisji Europejskiej, panuje zgoda co do tego, że zahamowanie wzrastających kosztów logistycznych – w tym głównie transportu – można jedynie osiągnąć poprzez zintegrowanie zadań logistycznych w całych skonsolidowanych łańcuchach dostaw. Droga prowadząca do tego wiedzie poprzez liberalizację rynku logistycznego, ułatwiającą zarówno konkurencję, jak i stymulującą współpracę różnych rodzajów transportu w ramach zintegrowanych łańcuchów i sieci logistycznych.

² Rejestr Operatorów Pocztowych; www.bip.uke.gov.pl

³ Fura Michał: Boom na usługi kurierskie dzięki internetowi, Gazeta Prawna 2007, nr 37, s.4-5.