



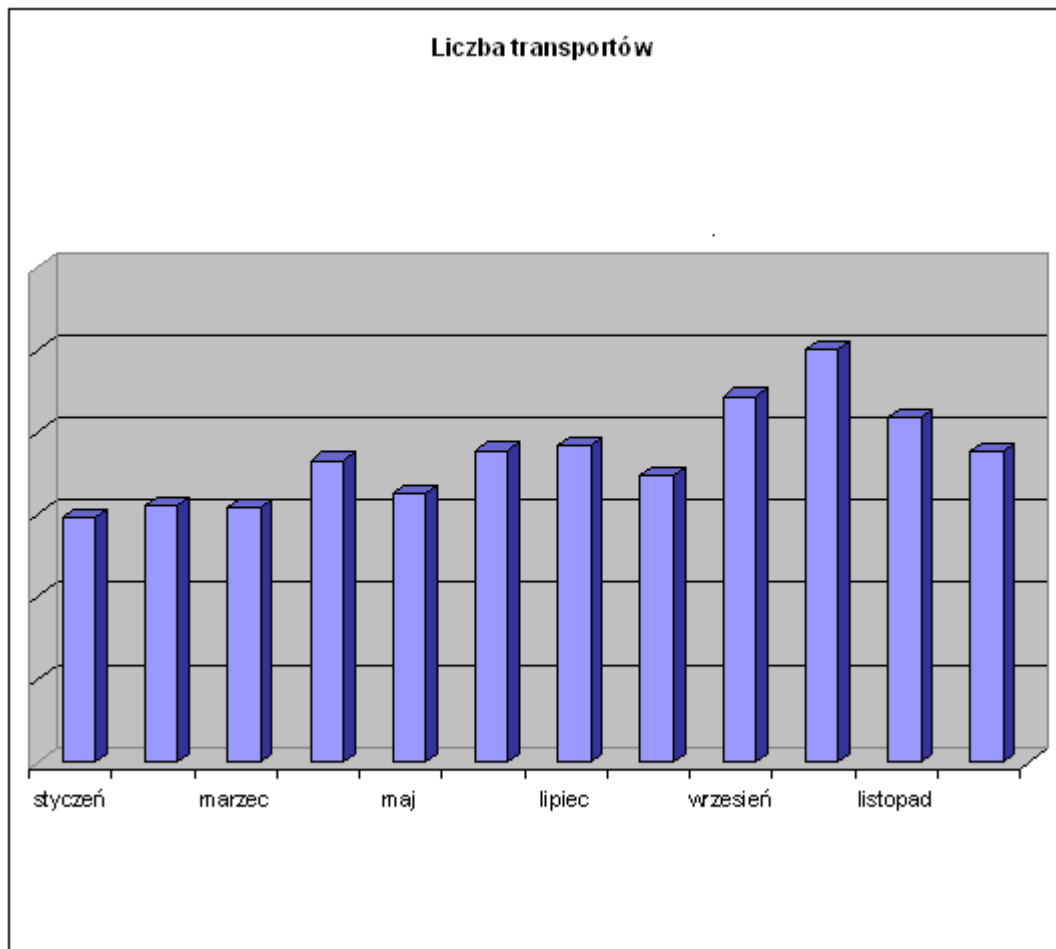
Podsumowanie 2008 roku w branży TSL

Ubiegłego roku w polskiej branży TSL nie można zaliczyć do najlepszych. Dysproporcja pomiędzy popytem a podażą usług transportowych a popytem na nie doprowadziła do wyniszczającej walki cenowej. Pod koniec roku rynek odczuł skutki spowolnienia gospodarczego i w tradycyjnie jednym z najlepszych miesięcy - listopadzie zanotowano gorsze wyniki niż w latach ubiegłych. Cechą charakterystyczną polskich firm transportowych stają się kilkutygodniowe przerzuty towarów po całej Europie, którymi przewoźnicy rekompensują sobie gorsze stawki za kilometr. Apreo Logistics – spedytor i dostawca usług na terenie Polski i Europy, zarządzający flotą ponad 500 samochodów, na podstawie własnych danych statystycznych zdecydował się na podsumowanie ubiegłego roku.

Centralna pozycja Polski na mapie Europy sprzyja rozwojowi branży TSL w naszym kraju. W ostatnich latach napływ inwestycji zagranicznych spowodował jeszcze szybszy postęp transportu i logistyki. Szacuje się, że ten sektor gospodarki ma obecnie prawie 5 - procentowy udział w wytwarzanym PKB.

Z danych Apreo wynika, że od początku roku zauważalny był wzrostowy trend liczby przewożonych ładunków. Kulminacja liczby przewiezionych ładunków miała miejsce w październiku. W polskim transporcie panuje sezonowość, z tego powodu we wrześniu, październiku i listopadzie przewozi się więcej towarów niż w pozostałych miesiącach. Jest to obserwowany od wielu lat trend, mający miejsce właściwie we wszystkich europejskich gospodarkach. Zwiększona produkcja po sezonie urlopowym i przed świętami, ma odzwierciedlenie w zwiększonym popycie na usługi transportowe. W tym roku szczyt przypada głównie na październik, natomiast w listopadzie ze względu na napięcie przedkryzysowe oraz mniejszą liczbę dni pracujących (tzw. „efekt kalendarzowy”) liczba transportów maleje. W ubiegłych latach zazwyczaj to właśnie listopad był miesiącem rekordowym.

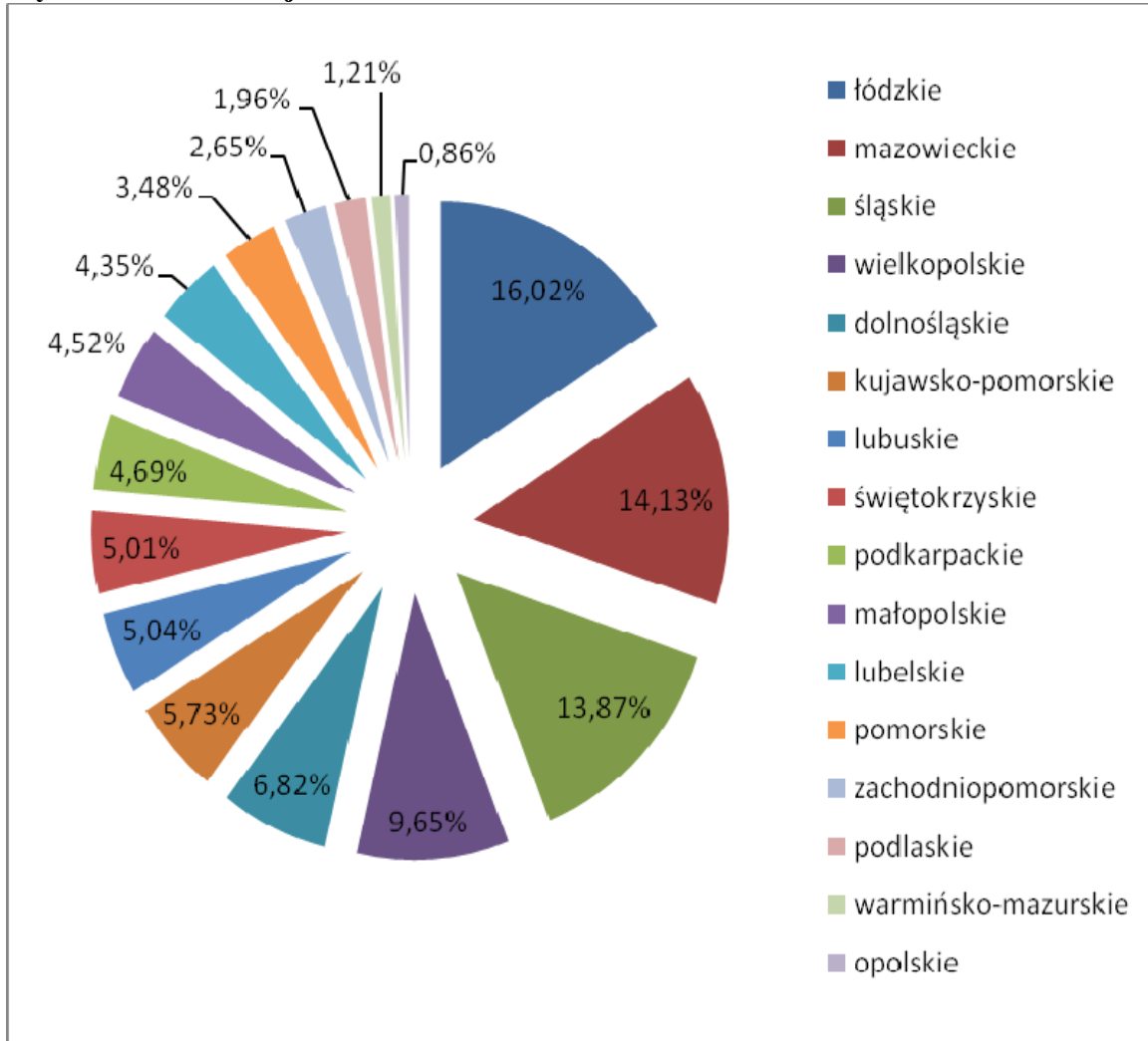
Wykres 1.



Najwięcej ładunków wyrusza w trasę z województwa łódzkiego. Położenie w centrum Polski sprawia, że w regionie tym ma siedzibę duża liczba firm transportowych i z roku na rok przybywa tu nowoczesnych powierzchni magazynowych. Istotną rolę odgrywa również fakt, że w regionie tym w ostatnim czasie powstało wiele fabryk. W Łódzkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej swoje wyroby produkują między innymi tacy giganci jak Dell czy Gillette.

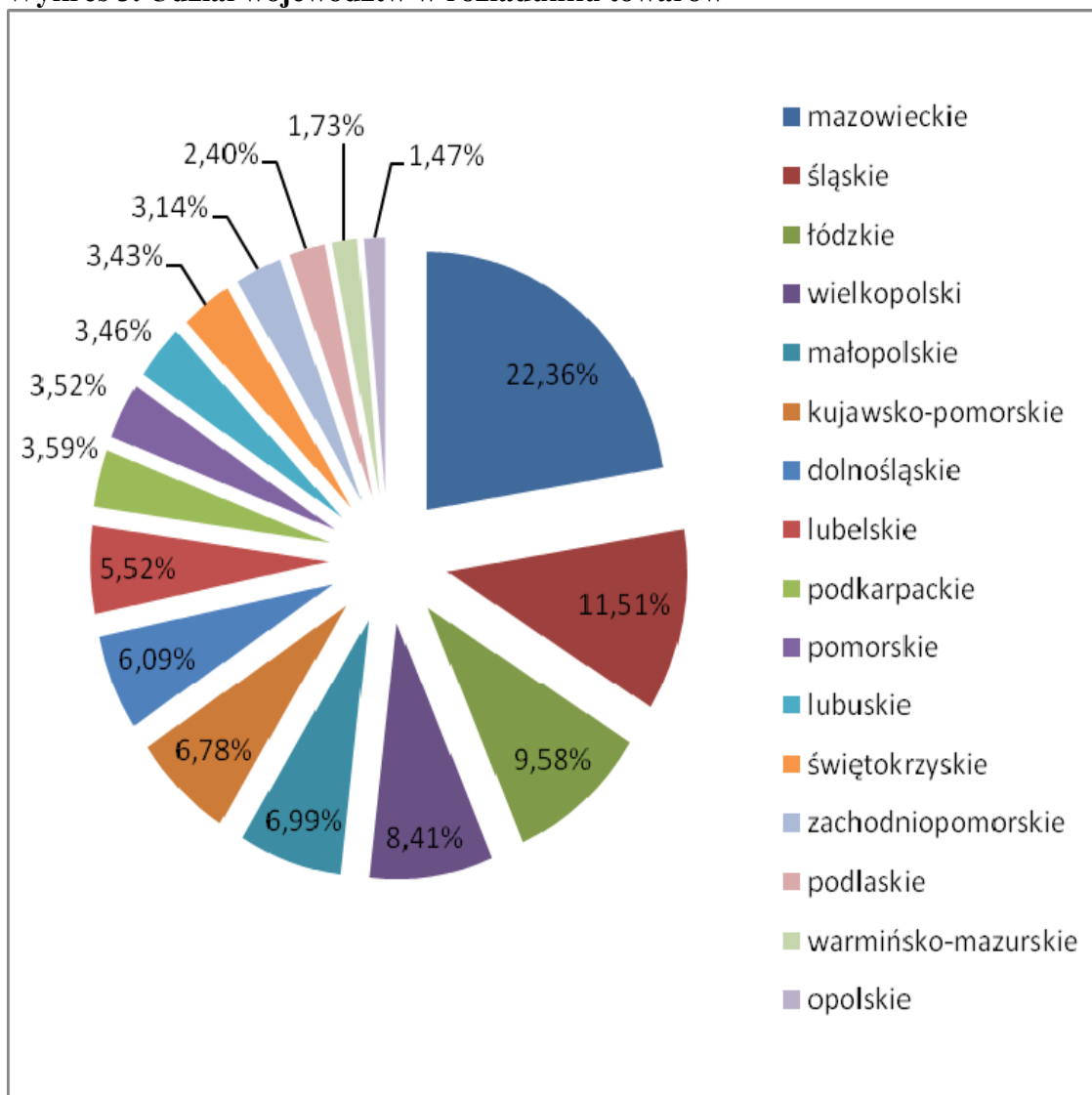
Województwa mazowieckie i śląskie zajmują dwie kolejne pozycje w zestawieniu, przede wszystkim ze względu na bliskość dużych aglomeracji i chłonnych rynków zbytu.

Wykres 2. Udział województw w załadunku towarów



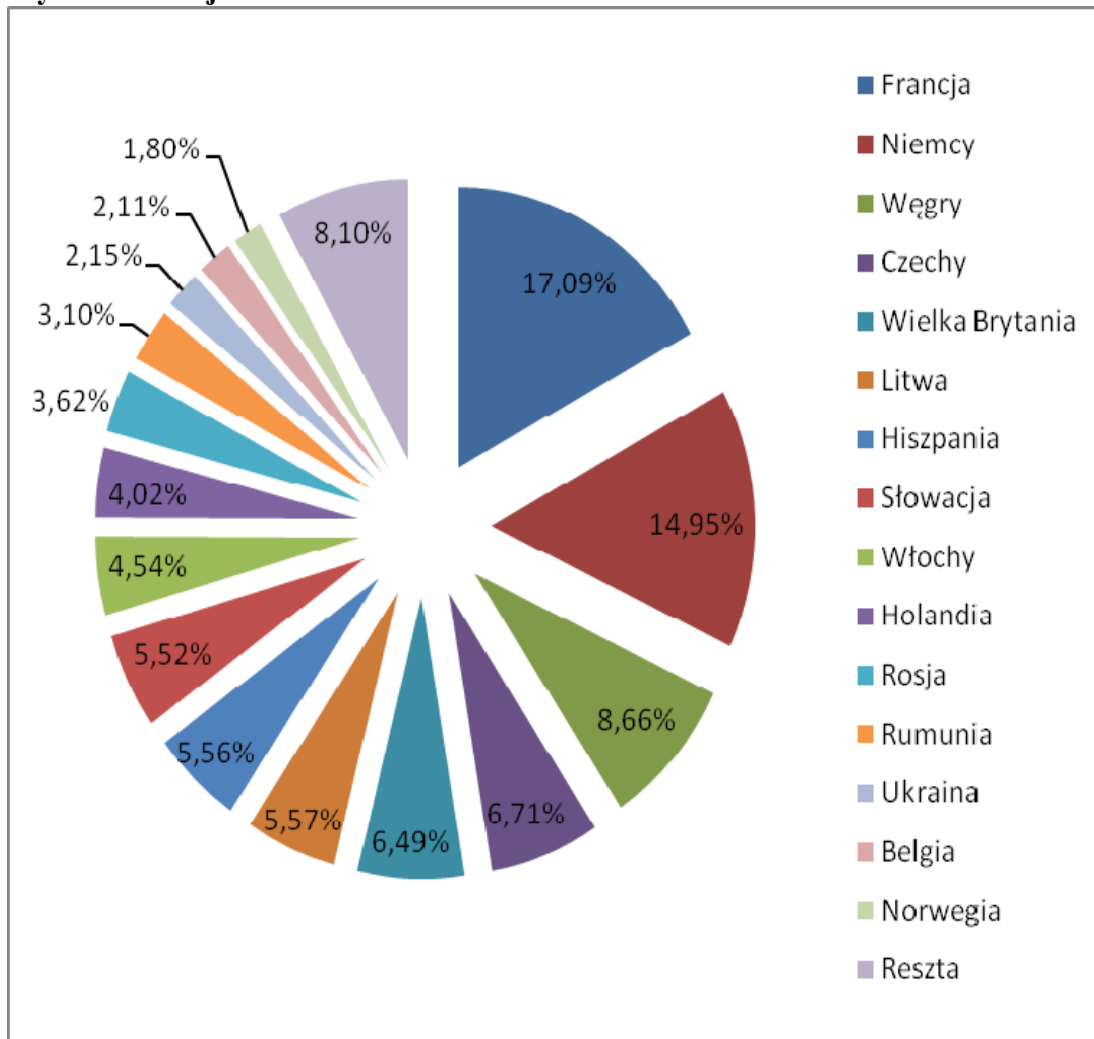
Miejszem docelowym przewożonych ładunków najczęściej jest województwo mazowieckie. Przede wszystkim do Warszawy i jej okolic trafia blisko co czwarty transport w Polsce. Na drugiej pozycji w tej klasyfikacji znajduje się województwo śląskie, które jest odbiorcą o połowę mniejszej liczby transportów niż Mazowsze. Pierwszą trójkę zamyka województwo łódzkie, które jest liderem pod względem załadunku towarów. Pozostałe pozycje na wykresie poniżej.

Wykres 3. Udział województw w rozładunku towarów

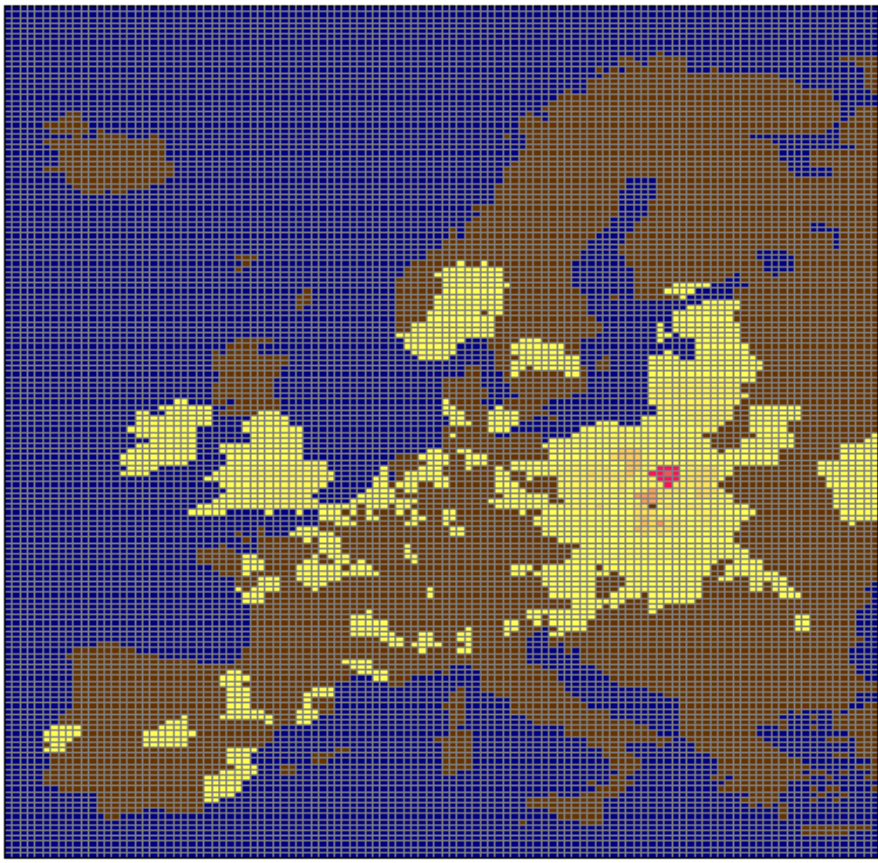
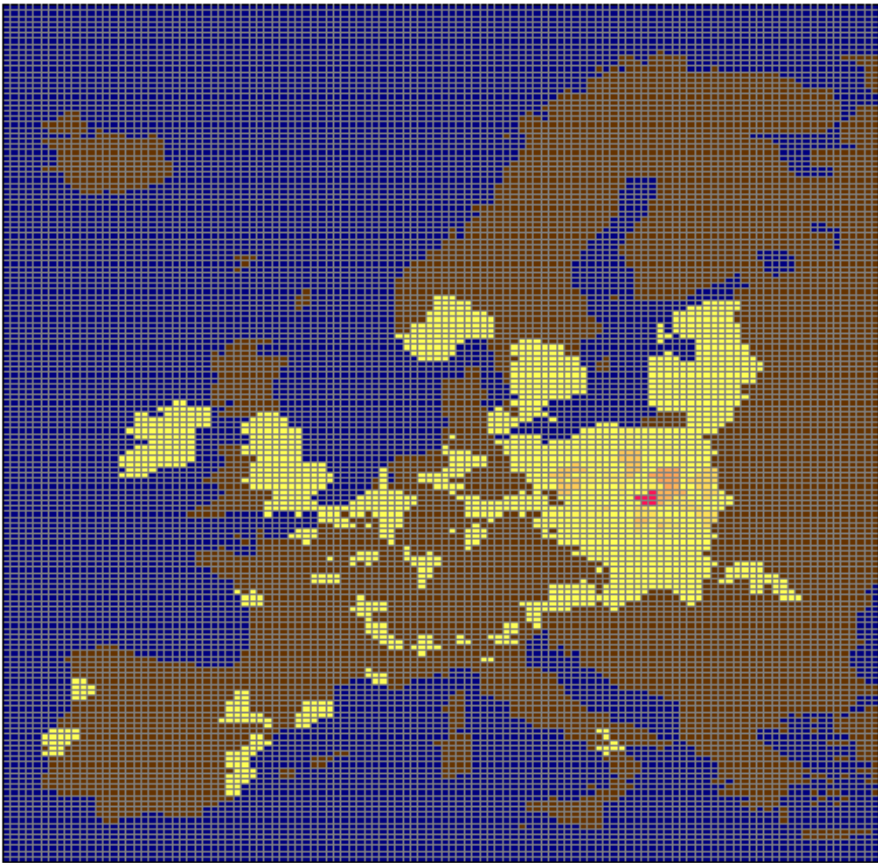


Najpopularniejszymi kierunkami transportów są Francja i Niemcy, do tych krajów trafia blisko 1/3 przewożonych ładunków. Na kolejnych pozycjach znajdują się Węgry i Czechy.

Wykres 4. Kraj rozładunku towarów



Miejsce załadunku i rozładunku towarów



Głównymi czynnikami składającymi się na wartość frachtu są przede wszystkim długość trasy i rodzaj przewożonego towaru. W tabeli poniżej podana jest wartość frachtów, których miejscem załadunku lub rozładunku jest Polska. Z łatwością da się zauważyć, że w przypadku wielu krajów wartości frachtów znacznie się różnią. Największą rozbieżność odnotowano w przypadku Irlandii, w przypadku której, średnia wartość frachtów kończących swoją trasę na wyspie, jest aż o 5116 zł wyższa niż tych trafiających z Irlandii do naszego kraju. Należy jednak podkreślić, że frachty do Irlandii, Anglii, Grecji i Norwegii zawyżają koszty transportu promami w obie strony, które zabezpieczają interes przewoźników w przypadku powrotów „na pusto”.

Tabela 1.

| Kraj rozładunku | Średnia wartość frachtów (kraj załadunku - Polska) | Kraj załadunku | Średnia wartość frachtów (kraj rozładunku - Polska) | Saldo (różnica wartości frachtów z Polski i do Polski) |
|-----------------|--|-----------------|---|--|
| Polska | 892,12 zł | Polska | 892,12 zł | - zł |
| Francja | 4 531,69 zł | Francja | 3 442,85 zł | 1 088,84 zł |
| Niemcy | 2 174,77 zł | Niemcy | 2 604,44 zł | - 429,67 zł |
| Węgry | 2 210,94 zł | Węgry | 1 909,64 zł | 301,30 zł |
| Czechy | 1 439,91 zł | Czechy | 2 366,64 zł | - 926,73 zł |
| Włochy | 3 908,83 zł | Włochy | 5 000,72 zł | - 1 091,90 zł |
| Hiszpania | 7 207,16 zł | Hiszpania | 7 722,71 zł | - 515,55 zł |
| Słowacja | 1 802,73 zł | Słowacja | 1 422,73 zł | 380,01 zł |
| Belgia | 2 800,08 zł | Belgia | 3 835,64 zł | - 1 035,56 zł |
| Holandia | 2 705,62 zł | Holandia | 3 652,39 zł | - 946,77 zł |
| Austria | 2 262,40 zł | Austria | 2 570,23 zł | - 307,83 zł |
| Szwecja | 5 138,91 zł | Szwecja | 2 364,67 zł | 2 774,24 zł |
| Wielka Brytania | 6 268,73 zł | Wielka Brytania | 4 640,23 zł | 1 628,50 zł |
| Litwa | 3 074,13 zł | Litwa | 1 059,67 zł | 2 014,46 zł |
| Norwegia | 6 490,92 zł | Norwegia | 2 957,58 zł | 3 533,34 zł |
| Portugalia | 8 740,41 zł | Portugalia | 8 162,41 zł | 578,00 zł |
| Łotwa | 3 236,01 zł | Łotwa | 1 305,07 zł | 1 930,94 zł |
| Rumunia | 4 511,17 zł | Rumunia | 1 641,55 zł | 2 869,62 zł |
| Irlandia | 11 147,33 zł | Irlandia | 6 030,94 zł | 5 116,39 zł |
| Szwajcaria | 3 965,39 zł | Szwajcaria | 4 694,43 zł | - 729,04 zł |
| Estonia | 4 475,09 zł | Estonia | 2 008,75 zł | 2 466,33 zł |
| Słowenia | 2 902,65 zł | Słowenia | 2 496,96 zł | 405,68 zł |
| Ukraina | 6 561,74 zł | Ukraina | 2 929,86 zł | 3 631,88 zł |
| Rosja | 7 455,89 zł | Rosja | 3 706,72 zł | 3 749,17 zł |
| Bułgaria | 5 458,94 zł | Bułgaria | 3 272,87 zł | 2 186,07 zł |
| Turcja | 11 415,50 zł | Turcja | 9 723,30 zł | 1 692,20 zł |
| Grecja | 10 226,17 zł | Grecja | 6 329,70 zł | 3 896,47 zł |
| Dania | 3 775,38 zł | Dania | 2 289,49 zł | 1 485,89 zł |

Cechą charakterystyczną polskich firm transportowych staje się tranzyt towarów, tj. kilkutygodniowe przerzuty towarów po całej Europie. Zamiast trasy do miejsca docelowego przewozu i drogi powrotnej, przewoźnicy kursują po całej Europie i dopiero po kilku tygodniach wracają do kraju. W

ubiegłych latach takie praktyki były raczej rzadkością. Powodem takiego stanu rzeczy są nienajlepsze stawki i wspomniana już wojna cenowa pomiędzy podmiotami znajdującymi się w szczytowej fazie konkurencji rynkowej. Gdyby przewoźnicy mieli bazować jedynie na eksporcie i imporcie, to ich wyniki byłyby znacznie gorsze. Obecna sytuacja jest szczególnie trudna dla firm transportowych o znaczącym udziale kosztów stałych – leasingi taboru i płace – dla których każdy dzień przestoju drastycznie odbija się na ich kondycji finansowej.

„Podsumowując rok 2008 w całej branży TSL, można stwierdzić, że wyjątkowa dysproporcja pomiędzy popytem na usługi transportowe a popytem na nie, doprowadziła do walki cenowej, kończącej się nierzadko dumpingowym poziomem cen oferowanym klientom usług transportowych. Nakładające się na to umocnienie polskiej waluty przy jednoczesnym wzroście cen paliwa spowodowało, że wiele firm zostało już w środku roku przejściowo bądź trwale wyeliminowanych z rynku. Pomimo lekkiej korekty ilości konkurujących firm i środków transportu w dalszym ciągu jest duża nierównowaga pomiędzy ich ilością a dostępną masą ładunkową na rynku przewozów.” – powiedział Arkadiusz Glinka, Prezes Zarządu Apreo Logistics SA.

Jesień 2008 to korzystna dla transportu międzynarodowego zmiana kursu EUR/PLN i istotny spadek cen paliwa. Dodając do tego – jak zwykle jesienią – większą ilość ładunków dostępnych na rynku pozwoliło to „złapać oddech” wielu firmom w branży, ale już zimą rynek powrócił do wyniszczającego konkurowania ceną.

Kontakt dla prasy:

Maciej Kaźmierak, mk@innerlook.pl, (+48) 500 037 347

Andrzej Różycki, ar@innerlook.pl, (+48) 504 255 899

O firmie:

Firma APREO LOGISTICS SA świadczy usługi spedycyjne od 1 czerwca 2007 roku. Spółka powstała w wyniku podziału Holenderskiej Grupy Vos Logistics i przejęła od niej działalność zajmującą się działalnością logistyczno-spedycyjną na terenie Polski i Europy. Właścicielem APREO LOGISTICS SA został fundusz Private Equity – Tar Heel Capital – historycznie zaangażowany w firmę Euroad, lidera polskiej branży TSL. Do najważniejszych przewag konkurencyjnych Spółki należy doświadczona załoga i kadra menedżerska oraz bardzo zaawansowane autorskie systemy informatyczne wspierające działalność operacyjną Spółki, których jakość została potwierdzona zdobyciem tytułu „Lidera Informatyki 2008”. Obroty APREO LOGISTICS SA już w pierwszym roku działalności przekroczyły poziom 72 mln zł co stawia firmę pośród największych firm spedycyjno-transportowych w Polsce.

www.apreologistics.com