

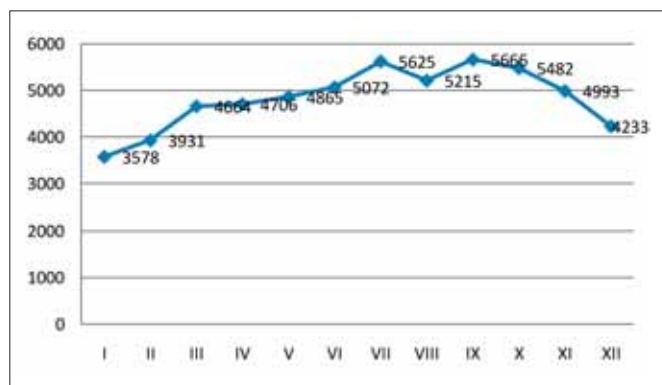
Iwo Nowak

Rynek transportowy w 2009 roku¹

2009 rok jest oceniany przez branżę TSL jako trudny dla wielu firm z powodu kryzysu gospodarczego, którego skutki są odczuwalne do chwili obecnej. Niektóre przedsiębiorstwa przegrały w rywalizacji cenowej starając się pozyskać klientów, co doprowadziło do zakończenia ich działalności.

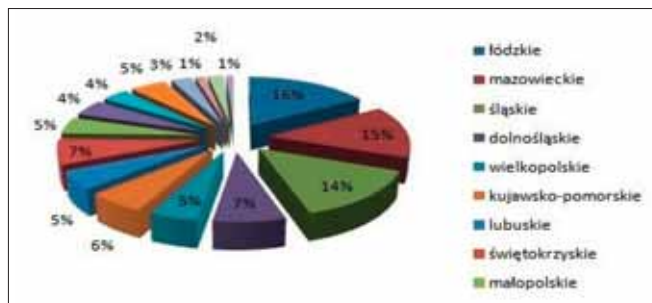
Zdaniem analityków Apreo Logistics SA, na początku roku 2009 dysproporcja między podażą a popytem na usługi transportowe była bardzo zauważalna ze względu na 15 – 20% spadek liczby zleceń dostępnych na rynku. Malejąca ilość ładunków doprowadziła do walki cenowej, a drastyczne obniżenie stawek przewozowych brutalnie zweryfikowało sytuację wielu firm transportowych. W konsekwencji spadająca podaż środków transportu już późną wiosną pozytywnie wpłynęła na rentowność świadczonych usług. Stabilizacja popytu i podaży środków przewozowych została odnotowana w okresie wakacyjnym, po czym nastąpił coroczny wzrost popytu na początku września, skutkujący wzrostem cen frachtów. Powrót do równowagi rynkowej miał miejsce już z początkiem października i trwa aż do tej pory.

Jako odzwierciedlenie tendencji rynkowych można przytoczyć wyniki Apreo Logistics SA (rysunek 1).



Rys. 1. Liczba zleceń w podziale na miesiące w roku 2009.
Źródło: Apreo Logistics SA.

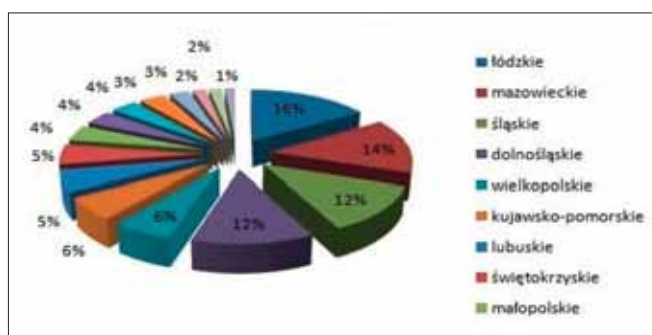
Początek roku jest przeważnie okresem szczególnie trudnym dla całej branży. Coroczna niska liczba zleceń spowodowała w ub. r. spadek cen usług przewozowych. Nastąpiło zmniejszenie liczby podmiotów o te mniej efektywnie zarządzane².



Rys. 2. Załadunek krajowy w 2008 r. w podziale na województwa.
Źródło: Apreo Logistics SA.

Polski transport drogowy w ujęciu regionalnym

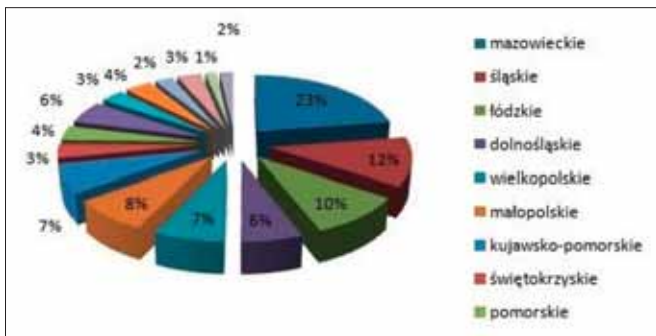
W roku 2008 najwięcej transportów krajowych wyruszało w trasę z województw: Łódzkiego, Mazowieckiego i Dolnośląskiego. Wynik ten nie zmienił się również w roku minionym. Poważniejszych zmian również nie należy szukać w przypadku miejsc docelowych transportu krajowego. Najwięcej z nich trafiało do Województwa Mazowieckiego, a następnie do Województw Śląskiego oraz Łódzkiego. Centralne położenie tego ostatniego wpływa na to, że w tym regionie swe siedziby ma duża liczba firm transportowych i z roku na rok przybywa tu nowoczesnych powierzchni magazynowych (w Łódzkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej swoje wyroby produkują między innymi takie koncerny jak Dell czy Gillette). Do Warszawy i jej okolic trafia blisko co piąty transport, chociaż udział ten w 2009 roku spadł o niecałe 4% w porównaniu z rokiem 2008. Najwię-



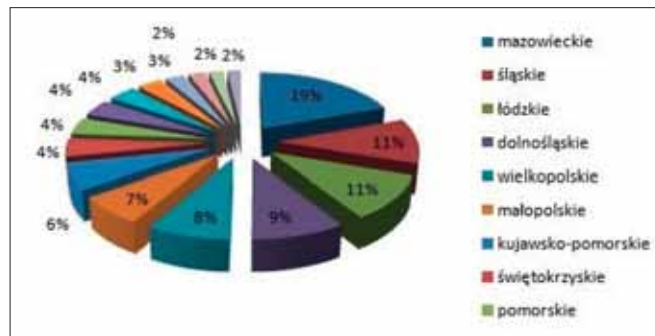
Rys. 3. Załadunek krajowy w 2009 r. w podziale na województwa.
Źródło: Apreo Logistics SA.

¹ Artykuł został przygotowany w oparciu o dane, przekazane przez firmę Apreo Logistics SA, która rozpoczęła działalność na rynku TSL 1.06.2007 r. i powstała w wyniku podziału holenderskiej Grupy Vos Logistics, przejmując od niej część zajmującą się działalnością spedycyjną na terenie Polski i Europy. Właścicielem Apreo Logistics SA został fundusz Private Equity Tar Heel Capital – historycznie zaangażowany w firmę Euroad. W 2009 r. Spółka, zarządzająca flotą 500 pojazdów, poszerzyła zakres oferowanych usług o logistykę magazynową i obecnie, wraz z usługami przewozowymi i dystrybucyjnymi, świadczy klientom kompleksową obsługę transportowo – logistyczną. Obroty Firmy prognozowano na koniec ub. r. na poziomie 105 mln zł.

² Np. Apreo Logistics odnotowało wzrost liczby zleceń w stosunku do poprzedniego roku o 28%. Miało na to wpływ zwiększenie ilości realizowanych transportów w relacjach międzynarodowych. Spółka, pomimo że od początku swojej działalności obsługuje w większości klientów krajowych, zwiększyła zaangażowanie we współpracę z podmiotami zagranicznymi, co zaowocowało wzrostem liczby realizowanych zleceń międzynarodowych.



Rys. 4. Rozładunek krajowy w 2008 r. w podziale na województwa.
Źródło: Apreo Logistics SA.

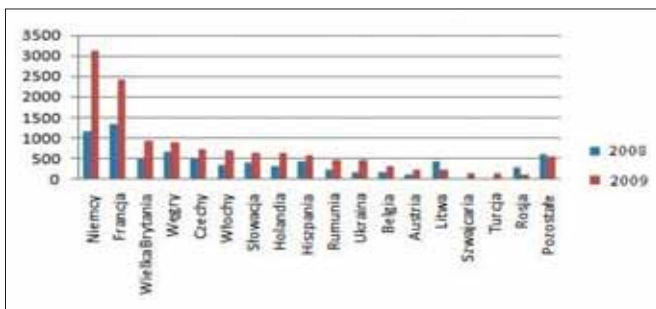


Rys. 5. Rozładunek krajowy w 2009 r. w podziale na województwa.
Źródło: Apreo Logistics SA.

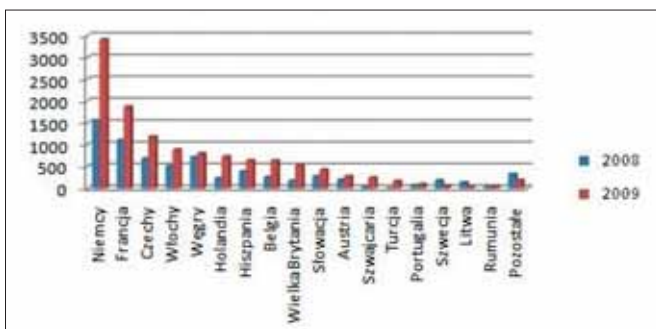
szy przyrost liczby zleceń w tej kategorii można odnotować w Województwie Dolnośląskim – 83%, natomiast największy spadek w Województwie Lubuskim – 17%.

Polski transport drogowy w ujęciu międzynarodowym

Jako najpopularniejsze kierunki transportu międzynarodowego, zarówno w ub. r., jak i w 2008 roku, uznaje się Niemcy i Francję, do których kierowano aż 45% realizowanych transportów.



Rys. 6. Rozładunek międzynarodowy: porównanie 2008 i 2009.
Źródło: Apreo Logistics SA.



Rys. 7. Załadunek międzynarodowy: porównanie 2008 i 2009.
Źródło: Apreo Logistics SA.

Ich udział w zleceniach wzrósł w 2009 roku o około 14% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Świadczy to o pogłębiającej się dysproporcji między udziałem tych dwóch państw a resztą krajów Europy Zachodniej. Trzecie miejsce zajmuje Wielka Brytania, wyprzedzając Węgry i Czechy.

Krajami nadania przesyłek międzynarodowych, podobnie jak w przypadku krajów przeznaczenia, były w latach 2008 i 2009 głównie Niemcy i Francja. Kolejne miejsca zajmują Czechy i Włochy. Udział dwóch pierwszych kształtował się w ub. r. na poziomie 47%, a w przypadku samych Niemiec – 30%. Na uwagę zasługuje wzrost liczby zleceń załadunku w Niemczech, wynoszący 121%.

Prognozy na rok 2010

W wyniku zauważalnego obecnie równoważenia się podaży środków transportu i popytu na usługi, analitycy Apreo Logistics SA spodziewają się polepszenia sytuacji. Pomimo wielu spekulacji dotyczących załamania na rynku TSL oraz przewidywanych dalszych spadków i upadłości, wiele firm zaczęło ponownie inwestować i otwierać nowe magazyny. Przewiduje się, że rynek sukcesywnie będzie wracał do stanu sprzed kryzysu. Ponadto, do długo oczekiwanej stabilizacji zdają się dążyć 3 determinanty sytuacji na rynku TSL: relacja rynkowa pomiędzy popytem i podażą, kurs euro oraz cena ropy. Stabilizacja kursu euro w przedziale 4,1 – 4,3 zł. powinna pozytywnie wpłynąć na rozwój firm transportowych. Rynek po długich wahaniach i wielu upadłościach zdaje się wracać do długo oczekiwanej równowagi, która z pewnością pomoże wielu firmom transportowym w umocnieniu swojej pozycji na rynku. W przekonaniu Arkadiusza Glinki, Prezesa Apreo Logistics SA, zmniejszenie podaży środków transportu z pewnością będzie sprzyjało firmom, które przetrwały ten najtrudniejszy okres i powinno, co najmniej średnioterminowo, zakończyć tak dotkliwą dla branży transportowej erozję stawek, jakiej byliśmy świadkami w okresie dwóch ostatnich lat.