

Włodzimierz Rydzkowski

Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny, Katedra Polityki Transportowej

RYNEK USŁUG LOGISTYCZNYCH 2004–2005 W POLSCE

1. Charakterystyka współczesnego rynku usług logistycznych

Analizując sytuację w branży TSL warto przyjrzeć się otoczeniu gospodarczemu, w jakim działały przedsiębiorstwa. W 2002 roku utrzymywały się tendencje stagnacyjne w gospodarce. Tempo wzrostu PKB nadal oscylowało w granicach 1%. Był to już kolejny rok, gdy zmniejszający się popyt wewnętrzny, wzrost zapasów i narastające bezrobocie tworzyły niekorzystny klimat gospodarczy dla przedsiębiorstw. Niski poziom inflacji przy utrzymywaniu się wysokiej wartości złotówki w stosunku do dolara i euro nie rekompensował negatywnego klimatu. W branży TSL stan gospodarki odbijał się również na kondycji przedsiębiorstw, choć nastąpiło opóźnienie w stosunku do wskaźników koniunktury. Nadal poszukiwano metod obniżania kosztów, co sprzyjało rozwojowi firm o takich kompetencjach. Przedsiębiorstwa upatrywały nowych możliwości w wdrażaniu zarządzania procesowego, zarządzania wiedzą. Niektóre firmy poszukiwały czynników zrównoważonego rozwoju – jak dbałość o środowisko, pracowników i społeczną odpowiedzialność. W efekcie następował proces dalszego rozwarstwienia między firmami o ukształtowanej, wyrazistej kulturze i wartościach nakierowanych przede wszystkim na etyczną i partnerską działalność biznesową – agresywnymi, o strukturze rywalizacyjnej, oraz firmami nastawionymi jedynie na przetrwanie¹.

Pierwsze półrocze 2003 roku przyniosło w gospodarce pewne oznaki ożywienia, zauważalne w środowisku klientów firm logistycznych. Ożywienie to przełożyło się na wzrost wymiany handlowej, a tym samym na wzrost popytu na usługi logistyczne. Jednocześnie firmy sektora TSL zaczęły intensywniej przygotowywać się do zmian konkurencyjnych, które nastąpią na rynku po przystąpieniu Polski do UE. Jedną z obserwowanych w tym obszarze tendencji jest koncentracja kapitału. Na rynku doszło do fuzji podmiotów, które w ten sposób postanowiły poszerzyć

¹ H. Brdulak: *Rynek usług transportowo-spedycyjno-logistycznych (TSL) w Polsce (część 1)*, „Logistyka” 2003, nr 2, s. 10.

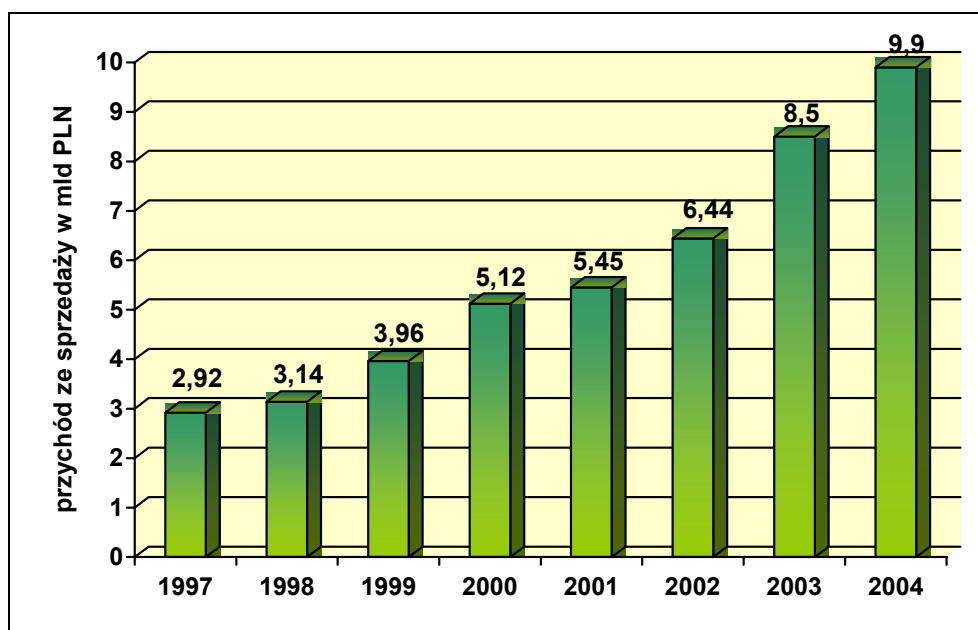
Włodzimierz Rydzkowski

swoją ofertę lub wkroczyć na dotąd niedostępne segmenty rynku. W rezultacie na terenie Polski zaczęły funkcjonować nowe, duże podmioty, posiadające znaczny potencjał do wykonywania kompleksowych usług logistycznych o zasięgu europejskim lub globalnym. W rezultacie takich fuzji firma kurierska Stolica została włączona do firmy DHL, będącej częścią grupy skupionej wokół Deutsche Post, firma P&O połączyła się z brytyjskim Wincantonem, a część udziałów Euroad przejęła holenderska firma VOS Logistics. Ważnym wydarzeniem dla polskiego rynku logistycznego było połączenie w roku 2004 firm Schenker Polska i Spedpol. Spedpol będący własnością Schenkera prowadził działalność na rynku polskim, zaś Schenker na rynku międzynarodowym. Obecnie obie działalności zostały zintegrowane w jednej firmie.

W roku 2003 odnotowano 3,6% wzrost PKB, zaś rok 2004 miał charakter przełomowy z uwagi na wejście Polski do Unii Europejskiej.

Rysunek 1 przedstawia dynamikę zmian wielkości przychodów ze sprzedaży osiągniętych przez firmy w latach 1997–2004. W okresie tym wielkość rynku systematycznie wzrastała. W wyniku załamania ogólnej koniunktury gospodarczej w 2001 roku nastąpił spadek dynamiki sprzedaży w branży (średnia dynamika sprzedaży w 2001 roku dla badanych firm wyniosła 6 %). Warto jednak podkreślić, że w tym samym okresie większość sektorów gospodarki notowała ujemną dynamikę sprzedaży. Natomiast w roku 2002 tendencja ta została odwrócona: dynamika sprzedaży wyniosła 12,4%, co oznacza ponad dwukrotny wzrost. Obecnie bardzo wyraźnie kształtuje się trend wyprzedzający branży TSL w stosunku do całej gospodarki. Dynamika wzrostu na rynku TSL znacznie przewyższa dynamikę PKB. Utrzymanie tej tendencji jest możliwe pod warunkiem utrzymania trwałości łańcucha dostaw osiąganego za pomocą integracji systemów informatycznych poszczególnych jego ogniw co pociąga za sobą wyeliminowanie z rynku podmiotów świadczących usługi transportowe w wąskim zakresie.

Obecnie na rynku polskim można zidentyfikować ponad 110 przedsiębiorstw działających w branży TSL, których roczne przychody ze sprzedaży podstawowej wyniosły w 2003 roku prawie 8,5 mld PLN, a w 2004 roku ponad 9,9 mld PLN. Analiza przedstawiona poniżej opiera się na *Rankingu firm transportowo-spedycyjno-logistycznych (TSL) w Polsce 2004* opracowywanemu od kilku lat przez H. Brdulak na podstawie badań ankietowych i raportów Data Group. Przedsiębiorstwa, które zostały uwzględnione w rankingu, prowadzą szeroki zakres działalności logistycznych związanych głównie z transportem, spedycją, magazynowaniem. Poszerza się także zainteresowanie świadczeniem innych usług logistycznych, takich jak: doradztwo logistyczne, dostawa *door-to-door*, konfekcjonowanie, czy dostawy *just in time*.

Rynek usług logistycznych 2004–2005 w Polsce

Rysunek 1. Wielkość przychodów ze sprzedaży podstawowej osiągniętej przez firmy TSL w latach 1997–2004 w mld PLN

Źródło: H. Brdulak: *Rynek usług transportowo-spedycyjno-logistycznych (TSL) w Polsce*, „Logistyka Transport Spedycja” 2005, nr 2, s. 32.

W rankingu za rok 2004 udział wzięło 111 firm branży TSL, których przychody ze sprzedaży podstawowej TSL stanowią sto procent albo zdecydowaną większość całości przychodów ze sprzedaży. W rankingu debiutowały 24 firmy, wśród których znalazł się również lider zestawienia Schenker Sp. z o.o. Wśród firm uwzględnionych w rankingu 54 odnotowało awans, a 26 spadek z dotychczasowej pozycji. Zaledwie 7 firm utrzymało swoje lokaty z roku 2003. Na skutek niedostarczenia przez przedsiębiorstwo spedycyjne Trade Trans Sp. z o.o., dotychczasowego lidera zestawienia, wymaganej ankiety spółka nie została uwzględniona w rankingu 2004.

W 2004 roku nastąpił ogólny wzrost dynamiki sprzedaży firm z pierwszej dziesiątki rankingu. Średnia dynamika sprzedaży w 2004 roku dla pierwszej dziesiątki badanych firm wyniosła 20,6%. Tak duży wzrost dynamiki sprzedaży w stosunku do roku ubiegłego wynika ze wzrostu wydajności taboru i rozszerzenia zakresu usług kabotażowych między krajami UE. Wzrosła obsługa terenów przygranicznych w promieniu 500 km od granicy państwa. Zwiększono również obsługę krajów wschodniej i południowej Europy, jak również krajów nadbałtyckich,

Włodzimierz Rydzkowski

Ukrainy, Czech i Słowacji. W ostatnich okresie analizy odnotowano wzrost liczby zleceń przy jednoczesnym spadku masy i objętości pojedynczych zleceń. Obniżeniu uległy również ceny przewozów palet z 80–90 zł w roku 2003 do 50–60 zł w roku 2004. Na polskim rynku TSL konkurują ze sobą duże firmy logistyczne, o znacznym kapitale, stale rozwijające posiadaną infrastrukturę i zasoby, jak również znacznie mniejsze firmy o ograniczonych możliwościach rozwijania oferty logistycznej, o relatywnie niewielkim majątku, posiadające marginalny udział w rynku.

Tabela 1. Wielkość sprzedaży podstawowej osiągniętej przez firmy sektora TSL w latach 1997–2004

| Lp. | Nazwa firmy | Przychody sprz. podst. w mln PLN w 2004 | Dynamika przychodów 2004/2003 | Liczba zatrudnionych w 2004 | Dynamika zatrudnienia 2004/2003 | Zysk brutto w tys. PLN 2004 | Dynamika zysku brutto 2004/2003 |
|-----|--|---|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| 1 | Schenker Sp. z o.o. | 701,0 | 112,18 | 1307 | 98,72 | 40471 | 135,98 |
| 2 | Grupa Raben | 586,2 | 116,76 | 2300 | 115,00 | BD | BD |
| 3 | DHL Express | 419,3 | 85,94 | 1663 | 78,33 | BD | BD |
| 4 | Pekaes Multi-Spedytor Sp. z o.o. | 414,2 | 103,91 | 647 | 92,96 | 1348 | 523,33 |
| 5 | Kuehne & Nagel Sp. z o.o. | 373,0 | 101,63 | 360 | 93,99 | BD | BD |
| 6 | Vos Logistics Polska Sp. z o.o. | 296,3 | 169,38 | 202 | 142,25 | 37580 | 1287,03 |
| 7 | Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem Sp. z o.o. | 224,7 | 119,31 | 584 | 106,38 | 20246 | 121,58 |
| 8 | Equus | 197,3 | 156,53 | 234 | 103,54 | 9480 | 381,64 |
| 9 | JAS-FBG SA | 192,0 | 111,67 | 726 | 65,70 | 4174 | 42,82 |
| 10 | Wincanton Trans European Polska Sp. z o.o. | 169,4 | 128,99 | 626 | 125,20 | BD | BD |

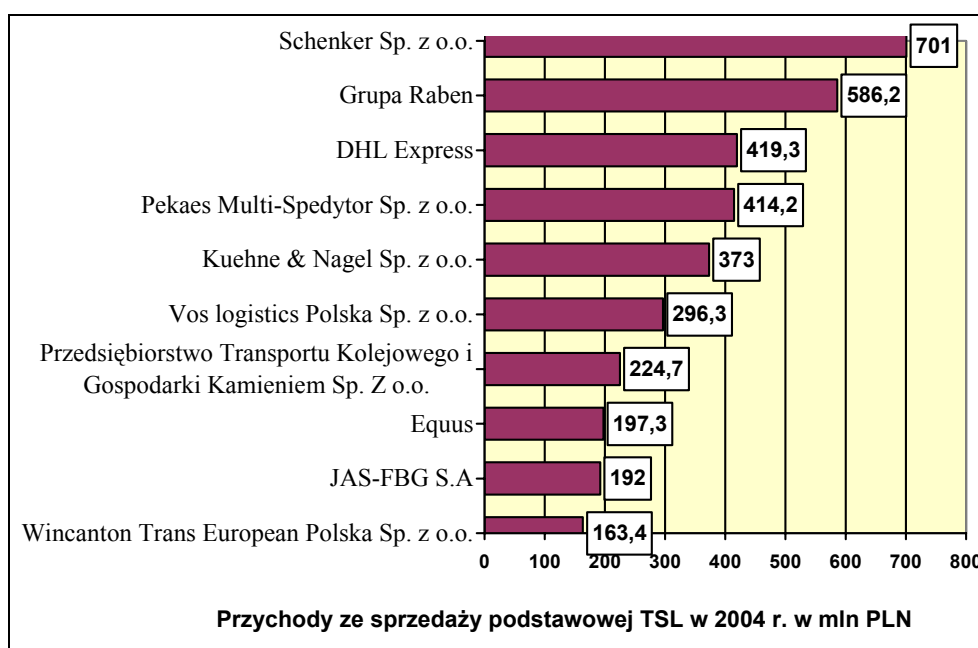
BD – brak danych

Źródło: H. Brdulak: *Rynek usług transportowo-spedycyjno-logistycznych (TSL) w Polsce* „Logistyka Transport Spedycja” 2005, nr 2, s 34–35.

W pierwszej dziesiątce rankingu firm TSL wg wielkości przychodów ze sprzedaży podstawowej TSL (tab. 1) znalazły się 4 firmy z kapitałem polskim (Pekaes Multi-Spedytor Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem Sp. z o.o., Equus, JAS-FBG SA), 5 z kapitałem zagranicznym (Grupa Raben, DHL Express, Kuehne & Nagel Sp. z o.o., Vos Logistics Polska Sp. z o.o., Wincanton Trans European Polska Sp. z o.o.) i 1 z kapitałem mieszanym (Schenker Sp. z o.o.). Dominującym kapitałem zagranicznym w branży TSL jest kapitał niemiecki i holenderski.

Rynek usług logistycznych 2004–2005 w Polsce

Spółki z czołowej trójki rankingu generują $\frac{1}{4}$ przychodów wszystkich spółek pierwszej dziesiątki. Na pierwszym miejscu rankingu (rys. 2) z przychodami ze sprzedaży podstawowej w wysokości 701 mln zł, znajduje się firma Schenker Sp. z o.o. Spółka jest jedną z czołowych firm europejskich w tej branży. Jej głównym źródłem przychodów ze sprzedaży podstawowej jest świadczenie usług logistycznych (logistyka zaopatrzenia i dystrybucji). Do realizacji usług wykorzystuje przede wszystkim transport drogowy oraz dodatkowo lotniczy i morski. Firma specjalizuje się w przewozie drobnicy.



Rysunek 2. Zestawienie firm TSL o największych przychodach w tys. PLN w 2004 r.

Źródło: H. Brdulak: *Rynek usług transportowo-spedycyjno-logistycznych (TSL) w Polsce*, „Logistyka Transport Spedycja” 2005, nr 2, s. 34-35.

Firmy z drugiego i trzeciego miejsca rankingu należą do grupy firm, które utrzymały swoje pozycje z wcześniejszego rankingu. Na uwagę zasługuje fakt, że zarówno Raben jak i DHL w roku 2004 wykazały swoje przychody ze sprzedaży w rozbiciu na inne spółki. Do Grupy Raben (2 lokata, 586,2 mln zł) należy przedsiębiorstwo Fresh Logistics Sp. z o.o., zajmujące 37 lokatę z przychodem w wysokości 73 mln zł. Natomiast w skład grupy DHL wchodzi DHL Express (3 lokata, 419,3 mln zł) i DHL Logistics Sp. z o.o. zajmujący 20 lokatę w rankingu z przychodem równym 122 mln zł. Spółka DHL Express świadcząca usługi kurierskie

Włodzimierz Rydzkowski

w Polsce i w Europie, jako jedyna w czołowej dziesiątce wykazała spadkową (85,94%) dynamikę przychodów ze sprzedaży podstawowej.

Firmy od miejsca 4 do 10 odnotowały wzrost lokaty w stosunku do rankingu za rok 2003. Największy awans odnotowała firma Equus, która z miejsca 20 w roku 2003 przesunęła się na miejsce 8. Przedsiębiorstwo świadczy usługi transportowe towarów masowych – sypkich na terenie Polski i Europy. W roku 2004 zadeklarowało osiągnięcie przychodów ze sprzedaży podstawowej w wysokości 197,3 mln zł, czyli o 56% większy niż w roku wcześniejszym.

Wśród zaprezentowanych w tabelach firm zaledwie jedna odnotowała spadek przychodów ze sprzedaży podstawowej. Dynamika pozostałych przedsiębiorstw kształtowała się w przedziale od 169,38% (Vos Logistics Polska Sp. z o.o.) do 101,63% (Kuehne & Nagel Sp. z o.o.).

W pierwszej dziesiątce rankingu zatrudnionych było łącznie 8 649 osób. Pięć z omawianych firm zmniejszyło zatrudnienie w badanym okresie, redukując koszty. Największą dynamikę zwolnień odnotowała firma JAS-FBG SA i wyniosła ona 34,3%. Pozostała połowa firm zwiększyła zatrudnienie. Największy przyrost zatrudnienia zadeklarowała firma Vos Logistics Polska Sp. z o.o. (42,25%). Uwzględniając zdolność do generowania przychodów przez zatrudnionych pracowników, podkreślić należy fakt, iż firma Vos Logistics Polska Sp. z o.o. deklarująca największy wzrost zatrudnienia uzyskała największy przychód ze sprzedaży na jednego zatrudnionego. Każdy pracownik wygenerował 1466,8 tys. zł w ciągu roku. Najmniejszy wskaźnik produktywności pracowników, w wysokości ok. 252 tys. zł/pracownika uzyskały firmy Grupa Raben i DHL Express, zatrudniające najwięcej pracowników. Lider rankingu firma Schenker Sp. z o.o. posiada przeciętną produktywność zatrudnionego personelu o wartości 536,34 tys. zł/pracownika.

Tabela 2 przedstawia zmiany pozycji najwyżej plasujących się firm w rankingu w latach 2003 i 2004, jak również strukturę świadczonych usług. Wszystkie wymienione firmy oferują szeroki zakres prowadzonej działalności logistycznej.

W rankingu zauważalnych jest kilkunastu znaczących operatorów logistycznych o zasięgu krajowym i międzynarodowym oraz kilkudziesięciu o zasięgu lokalnym. Część przedsiębiorstw została stworzona na bazie kapitału polskiego, a następnie wykupiona przez zagranicznego inwestora. Proces ten ciągle trwa. Na 111 analizowanych przedsiębiorstwach 30 dysponuje kapitałem zagranicznym, a 18 – kapitałem mieszanym, pozostałe 63 firmy działają w oparciu o polski kapitał. Najwyższą dynamikę sprzedaży wykazują firmy z kapitałem zagranicznym, co może oznaczać, iż dopływ międzynarodowego *know-how* połączony z umiejęt-

Rynek usług logistycznych 2004–2005 w Polsce

nościami i znajomością zasad działania na polskim rynku daje wymierne efekty finansowe w postaci ekspansji².

Tabela 2. Zmiany w pierwszej „dziesiątce” przedsiębiorstw Rankingu firm TSL w Polsce 2004 oraz struktura prowadzonych usług (1)

| Lp. | Nazwa firmy | Pozycja w rankingu 2003/2004 | Rodzaj prowadzonej działalności logistycznej | | | | | |
|-----|--|------------------------------|--|----------|--------------|---------------|--------------------|-------------------|
| | | | Transport | spedycja | usługi celne | magazynowanie | usługi logistyczne | usługi kurierskie |
| 1 | Schenker Sp. z o.o. | – | Tak | tak | tak | tak | tak | nie |
| 2 | Grupa Raben | 2 | tak | tak | tak | tak | tak | tak |
| 3 | DHL Express | 3 | tak | tak | tak | nie | tak | tak |
| 4 | Pekaes Multi-Spedytor Sp. z o.o. | 5 | tak | tak | tak | tak | tak | nie |
| 5 | Kuehne & Nagel Sp. z o.o. | 7 | tak | tak | tak | tak | tak | nie |
| 6 | Vos Logistics Polska Sp. z o.o. | 15 | tak | tak | tak | tak | tak | nie |
| 7 | Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem Sp. z o.o. | 10 | tak | tak | nie | nie | tak | nie |
| 8 | Equus | 20 | tak | tak | nie | tak | tak | nie |
| 9 | JAS-FBG SA | 11 | tak | tak | tak | tak | tak | nie |
| 10 | Wincanton Trans European Polska Sp. z o.o. | 18 | tak | tak | tak | tak | tak | nie |

Źródło: H. Brdulak: *Rynek usług transportowo-spedycyjno-logistycznych (TSL) w Polsce*, „Logistyka Transport Spedycja” 2005, nr 2, s. 34-35.

Większość analizowanych przedsiębiorstw koncentruje swoją działalność na transporcie i spedycji lądowej oraz dodatkowej obsłudze logistycznej ładunków. Analiza statystyk dotyczących rynku lądowych usług TSL w Polsce pozwala na wyodrębnienie następujących grup strategicznych:

- 1) przedsiębiorstwa transportu i spedycji kolejowej,
- 2) przedsiębiorstwa wykonujące transport i spedycję drogową,
- 3) przedsiębiorstwa świadczące usługi kurierskie,
- 4) przedsiębiorstwa zajmujące się magazynowaniem ładunków,
- 5) przedsiębiorstwa spedycji i transportu kombinowanego (szyna-droga),
- 6) operatorzy logistyczni³.

W grupie przedsiębiorstw specjalizujących się w obsłudze przewozów wykonywanych koleją zdecydowanym liderem pod względem ilości wykonanych tono-

² H. Brdulak: *Rynek usług transportowo-spedycyjno-logistycznych (TSL) w Polsce (część 1)* ... s. 10-11.

³ H. Brdulak: *Rynek usług transportowo-spedycyjno-logistycznych (TSL) w Polsce*, „Logistyka Transport Spedycja” 2005, nr 2.

Włodzimierz Rydzkowski

kilometrów jest PKP Cargo. Następnie PKP LHS, CTL Logistics, PCC Rail Szczakowa, PTKiGK w Zabrze, PTKiGK w Rybniku oraz inni prywatni operatorzy. PKP jako posiadacz znacznego majątku w postaci infrastruktury przeładunkowej i powierzchni magazynowej mogą stanowić ważny element w kreowaniu nowoczesnych łańcuchów dostaw, w tym centrów logistycznych. Opóźniający się program budowy autostrad stwarza PKP dodatkową szansę przejścia wielu ładunków⁴. Wśród firm specjalizujących się w spedycji kolejowej czołowe miejsce z przychodem powyżej 130 mln zł zajmuje Cargosped Sp. z o.o. Przedsiębiorstwo działa na obszarze Polski zajmując się spedycją kolejową towarów masowych i sypkich.

Drugą grupę strategiczną można podzielić na dwa rodzaje przedsiębiorstw:

- przedsiębiorstwa deklarujące jako główne źródło przychodów ze sprzedaży transport samochodowy,
- przedsiębiorstwa spedycji towarów masowych w oparciu o transport samochodowy.

W przedsiębiorstwach, których głównym źródłem przychodów jest transport samochodowy, zakres usług jest skromniejszy. Tylko nieliczne z przedsiębiorstw tej grupy oferują swym klientom pełny zestaw usług terminalowych (magazynowanie, usługi celne, *cross-docking*, konfekcjonowanie oraz etykietowanie i tworzenie zestawów promocyjnych).

Biorąc pod uwagę pochodzenie kapitału analizowanej grupy przedsiębiorstw, a także zakres świadczonych przez nie usług terminalowych można potwierdzić często przytaczaną opinię, że polskie przedsiębiorstwa dominują na rynku przewozów, podczas gdy obsługę logistyczną ładunków przejmują przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym⁵.

Wśród firm deklarujących jako główne źródło dochodu transport drogowy jest dużo małych przewoźników posiadających od jednego do kilku samochodów, świadczących swoje usługi na rzecz małych i średnich załadowców lub wynajmujących swój tabor dużym przedsiębiorstwom spedycyjnym opierającym swoją działalność na transporcie samochodowym. W tej grupie znajdują się również firmy spedycyjne działające w oparciu o małych przewoźników lub o tabor własny. Grupa ta odznacza się wysokim poziomem konkurencji. W przyszłości należy się spodziewać ich koncentracji lub opuszczenia analizowanego sektora.

⁴ *Logistyka w Polsce. Raport 2002*, praca zbiorowa pod red. G. Szyszki, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2002, s. 86.

⁵ *Ibidem*, s. 7.

Rynek usług logistycznych 2004–2005 w Polsce

W grupie deklarującej jako główne źródło przychodu świadczenie usług kurierskich znajduje się pięć firm, z czego trzy opierają swoją działalność o kapitał zagraniczny. Czołowe miejsce w tym rankingu zajmuje DHL Express, dostarczający przesyłki na terenie całej Polski.

Najmniej licznymi grupami rankingu są firmy deklarujące jako główne źródło przychodów magazynowanie oraz spedycje i transport kombinowany. W rankingu znalazły się jedynie dwa przedsiębiorstwa. Firmy zajmujące się spedycją i transportem kombinowanym wykazały przychody w wysokości ponad 29 mln zł (Polzug Polska Sp. z o.o.) i 10 mln zł (Jeuro Poland Sp. z o.o.). W grupie firm czerpiących przychody z magazynowania uplasowała się firma z pierwszej dziesiątki głównego rankingu – Wincanton Trans European Polska Sp. z o.o. Drugą firmą z tej grupy jest Transteam Sp. z o.o. zajmująca się magazynowaniem paczek.

Ostatnią grupę strategiczną stanowią operatorzy logistyczni. Grupę te charakteryzuje tendencja do rozszerzania zakresu oferowanych usług ku usługom przynoszącym wartość dodaną. Grupę tę zasilają niektóre firmy wskazane w poprzednich grupach strategicznych (np. Trade Trans), które rozszerzają swoje oferty o usługi terminalowe. Na wyróżnienie w tej grupie zasługują takie firmy, jak: Schenker, Grupa Raben, Kuehne & Nagel Sp. z o.o., FM Logistic, Wincanton. Są to firmy o dużym potencjale, świadczące usługi terminalowe, o silnych powiązaniach międzynarodowych. Mimo że oferta tych przedsiębiorstw pokrywają się, każda z nich rozwija się konfigurując indywidualnie profil swojej działalności. O każdej z nich można powiedzieć, że świadczy usługi logistyczne, ale każda w innym zakresie⁶.

Badania publikowane w *Rankingu firm TSL w Polsce 2004* wskazują również na wzrost wykorzystania systemów informatycznych wspomagających zarządzanie logistycznym łańcuchem dostaw. Jak się okazało skala wykorzystania systemów i narzędzi informatycznych miała wpływ na pozycję rynkową firmy i uzyskanie przewagi konkurencyjnej.

W obecnej sytuacji sektora firm TSL daje się zauważyć ostrą walkę o klienta, co wpływa na obniżenie rentowności przedsiębiorstw logistycznych. Zdobycie ugruntowanej pozycji wśród operatorów logistycznych działających w Polsce jest niezwykle trudne i kapitałochłonne, dlatego konsolidacja jest dużą szansą na poprawę pozycji konkurencyjnej firm. Przedsiębiorstwa łączą się ze sobą, oferując tym samym szerszą paletę usług logistycznych swoim klientom, którzy stawiają

⁶ Ibidem, s. 8.

Włodzimierz Rydzkowski

coraz wyższe wymagania. Konsolidacja powinna umożliwić inwestycje w informatykę, technologie internetowe, EDI⁷.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej 1 maja 2004 r. oznaczało stworzenie wspólnego obszaru celnego oraz otwarcie polskiego rynku na konkurencję międzynarodową. Jednak proces ten nie spowodował gwałtownych zmian na rynku TSL, gdyż proces integracji i dostosowania trwał od roku 1991 zaś rynek miał już wcześniej charakter międzynarodowy.

Ponadto przesłanki rozwoju rynku TSL w Polsce mają charakter makroekonomiczny – większy wzrost gospodarczy warunkować będzie większą dynamikę wzrostu sektora TSL w Polsce niż w „starych” krajach Unii. Rynek logistyczny „nowych” krajów Unii rozwijać się będzie w tempie dwucyfrowym, zaś w „starych” krajach w tempie jednocyfrowym. Należy jednak pamiętać, że większy wzrost obrotów mierzony w złotych osiągnięty zostanie przy jednoczesnym spadku przewozów ogółem. Z uwagi na systematyczny spadek transportochłonności polskiej gospodarki po wejściu do Unii przewozy mierzone w tonach i tonokm. nie będą wzrastać – w przypadku dużej dynamiki PKB mogą utrzymać się na obecnym poziomie. Podstawowe konsekwencje poszerzenia Unii dla polskiego sektora TSL to przyspieszenie procesów ewolucji i uporządkowania rynku. Nie oczekuje się zasadniczych zmian prawnych i organizacyjnych w funkcjonowaniu przedsiębiorstw, gdyż ramy prawne działalności w branży TSL określone zostały w ustawach przyjętych przed akcesją. Warunki konkurencji zmieniać się będą stopniowo, ze względu na wynegocjowane okresy przejściowe w dziedzinie transportu.

Sprawdziło się założenie, że rozszerzenie Unii spowoduje wzrost obrotów handlowych pomiędzy „starymi” i „nowymi” krajami i niezależnie od spadku transportochłonności gospodarki należało liczyć się ze wzrostem przewozów transportem drogowym. W tej gałęzi transportu wejście do Unii stało się impulsem do przejścia od rozwoju ilościowego (rosnące przewozy realizowała rosnąca liczba przewoźników) do konkurowania jakością. Integracja z Unią zwiększyła konkurencję w przewozach międzynarodowych i przyspieszyła proces porządkowania branży. Zagrożenie polskiego rynku ze strony przewoźników z innych „nowych” państw członkowskich Unii okazało się wyolbrzymione. Dzięki zniesieniu zakazu przewozów pomiędzy krajami członkowskimi Unii oraz braku odpraw granicznych w Polsce wzrosła wydajność przewozów międzynarodowych, jednocześnie spadła ich rentowność z uwagi na wzrost kosztów spowodowany wzrostem cen paliw i wprowadzeniem opłaty drogowej w Niemczech. Stawki w tym czasie, z uwagi na silną konkurencję, pozostały na niezmiennym poziomie.

⁷ *Logistyka w Polsce. Raport 2002*, op. cit., s. 90.

Rynek usług logistycznych 2004–2005 w Polsce

Koleje w Polsce w latach 2004 i 2005 przewiozły więcej ładunków i zwiększyły swój udział w rynku. Wzrastała w tym okresie rola kolejowych przewoźników prywatnych. Koleje prywatne rozszerzają także ofertę w dziedzinie usług dodatkowych. Spadły w tym czasie przewozy pasażerów, zapoczątkowano proces regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich. PKP Intercity w 2004 roku powiększyło stratę, ale na skutek działań marketingowych w roku 2005 odnotowało zysk. Wbrew wcześniejszym obawom zarówno PKP Cargo, jak i koleje prywatne mogą utrzymać lub nawet zwiększyć udział w rynku krajowym i europejskim. Obecnie otwarcie rynku w 2007 będzie dla nich raczej szansą niż zagrożeniem.

W transporcie lotniczym nie przewidziano okresu przejściowego i linie lotnicze z krajów UE stały się bezpośrednią konkurencją dla polskiego operatora PLL LOT SA. W konsekwencji nastąpiła silna penetracja polskiego rynku przez tanich przewoźników lotniczych. Otwarcie rynku transportu lotniczego przyczyniło się do bezprecedensowego rozwoju portów regionalnych.

Zgodnie z kierunkami polityki transportowej UE, przewozy intermodalne powinny stanowić alternatywę dla niekorzystnego wzrostu przewozów transportem drogowym. Jednak technologie intermodalne w Polsce nie odnotowały w 2004 r. znacznego wzrostu i nie staną się w najbliższym czasie realną alternatywą dla przewozów drogowych. W celu ograniczenia dynamiki wzrostu przewozów drogowych wykorzystywane są nadal narzędzia ekonomiczne (opłaty drogowe, opłaty paliwowe) i administracyjne (zakazy jazdy w pewnych okresach itp.).

Po rozszerzeniu Unii nastąpiła rekonfiguracja sieci dystrybucji. Firmy zachodnie mogą rezygnować z magazynów obsługujących dotychczas wyłącznie rynek polski i zastępować je obsługą przez magazyny zlokalizowane na Zachodzie Europy. Możliwa będzie dalsza zmiana funkcji istniejących magazynów w kierunku skracania czasu przebywania towarów w magazynach.

Brak odpowiedniej infrastruktury transportowej i logistycznej był zasadniczą przeszkodą w powstaniu nowoczesnych centrów logistycznych. Dotychczasowe centra dystrybucji stanowiące własność operatorów logistycznych lub deweloperów, mają w większości ograniczony dostęp do sieci kolejowej. Brak środków finansowych oraz nieuregulowane stosunki własnościowe w PKP ograniczają możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej dla celów budowy centrów logistycznych. Brak także środków własnych władz samorządowych, będących naturalnym partnerem w tego typu inwestycjach.

Szansę rozwoju dla operatorów logistycznych upatrywać należy w specjalizacji i usługach dla małych i średnich przedsiębiorstw. Rozszerzeniu powinna także ulec oferta usług magazynowych dla małych i średnich firm. Nie można jednoznacznie

Włodzimierz Rydzkowski

ocenić wpływu integracji na poziom cen za usługi logistyczne, chociaż ceny przewozów drogowych spadły.

2. Firmy kurierskie

Firmy kurierskie stanowią specyficzny segment strony podaźowej rynku usług logistycznych. Podstawową częścią usługi kurierskiej jest dostarczenie przesyłki w relacji „od drzwi – do drzwi” z gwarantowanym czasem dotarcia przesyłki do odbiorcy. Firmy kurierskie obsługują prawie wyłącznie nieduże przesyłki paczkowe (funkcjonują ograniczenia w odniesieniu do wagi i gabarytów przesyłek).

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 czerwca 2003 r. *Prawo Pocztowe*, firmy kurierskie funkcjonują na podstawie zezwoleń wydawanych przez Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej – UKE. Organ ten prowadzi rejestr operatorów pocztowych. Obecnie, na mocy wpisu do rejestru, usługi kurierskie na rynku polskim wykonywać może 116 firm (stan na 9 lutego 2006 r.⁸). Liczba rejestrowanych firm z roku na rok wzrasta (w roku 2000 w rejestrze figurowały 22 firmy, w 2002 – 31 firm, w 2004 – 78).

Na rynku polskim, wśród firm kurierskich funkcjonują firmy o różnej specyfice. Wyraźnie wyodrębniającą się grupą są operatorzy globalni, posiadający dużą liczbę przedstawicielstw na całym świecie i znaczny majątek zaangażowany w środki transportu. W swojej działalności niejednokrotnie wykraczają poza wykorzystanie jednej gałęzi transportu. Są to w większości duże firmy z kapitałem zagranicznym, takie jak np. DHL, TNT czy UPS. Drugą grupę stanowią firmy o specjalizacji europejskiej lub krajowej. Są to często firmy działające we współpracy z dużymi operatorami logistycznymi, jak np. Masterlink Express, GLS. Trzecią grupę stanowią natomiast nieduże firmy o zasięgu lokalnym, często oferujące logistykę miejską w ramach jednej aglomeracji. Oferują one usługi oparte na dostosowaniu się do wymagań konkretnych klientów, zaspokajają specyficzne życzenia lub obsługują grupy produktów o specjalnych wymaganiach w stosunku do transportu, np. ASTRA-LOGOS EXPRESS, GEA X-PRESS, X-PRESS COURIERS.

Ponadto, na polskim rynku przewozów kurierskich, istotnym podmiotem jest PPUP Poczta Polska. Jest to operator dysponujący znacznym majątkiem oraz infrastrukturą. Przepisy wynikające z ustawy *Prawo Pocztowe*, dają poczcie przewagę konkurencyjną nad pozostałymi operatorami, poprzez określenie wyłączności poczty na realizację przesyłek z korespondencją, przesyłek reklamowych oraz innych

⁸ http://www.bip.urtip.gov.pl/bipurtip/_rejestry/rop/index.html

Rynek usług logistycznych 2004–2005 w Polsce

nadawanych w sposób uniemożliwiający sprawdzenie ich zawartości. Od 1 stycznia 2006 r. nastąpił jednak kolejny etap liberalizacji polskiego rynku pocztowego, w wyniku którego zniesiony został monopol Poczty na segment przesyłek o wadze 50–350 g. Największe firmy kurierskie działające na terenie Polski rozpoczęły zatem starania o przejęcie jak największej liczby przesyłek z tej kategorii, nadawanych przez klientów instytucjonalnych. Od 1995 roku PPUP Poczta Polska zajmuje się działalnością kurierską krajową i międzynarodową pod marką EMS-Pocztex. Oferuje klientom możliwość nadawania przesyłek do ponad 160 krajów, a także usługi krajowe w kilku wariantach czasu dostarczeń. Klient może sam nadać przesyłkę w urzędzie pocztowym bądź zamówić kuriera telefonicznie, faksem lub drogą elektroniczną. Znaczna siła rynkowa poczty opiera się głównie na rozbudowanej sieci sprzedaży usług, szczególnie na obszarach peryferyjnych, do których nie docierają inni operatorzy, a także na przyzwyczajeniach i lojalności klientów.

Polski rynek kurierski od kilku lat rośnie w tempie znacznie szybszym niż PKB; według różnych szacunków jest to kilkunastoprocentowy wzrost w skali roku. Firmy kurierskie deklarują jednocześnie stały wzrost liczby przewożonych przesyłek, związany z tym wzrost liczby zatrudnionych kurierów oraz rozszerzanie oferty o nowe usługi. Zgodnie z następującymi w gospodarce tendencjami globalizacyjnymi, obecnie większość działających w Europie firm kurierskich oferuje klientom usługi o zasięgu międzynarodowym, nierzadko światowym, związane z bardzo wysokimi standardami jakościowymi dostaw. Firmy kurierskie dysponują rozbudowanymi sieciami dystrybucji, które powstają zarówno dzięki inwestycjom ukierunkowanym na rozbudowę systemu, jak i dzięki konsolidacji kapitału w branży logistycznej. Branża kurierska jest niezwykle podatna na wprowadzanie najnowszych rozwiązań technologicznych i informatycznych. Ostra konkurencja pomiędzy operatorami sprawia, że podstawowym elementem walki o klienta nie może być już jedynie cena; coraz istotniejszą rolę odgrywa zatem jakość usługi (w tym przede wszystkim bezpieczeństwo) oraz zakres oferty usługowej. Operatorzy docierają do swoich klientów poprzez wiele różnych kanałów sprzedaży, z których coraz większą rolę odgrywa Internet. W celu sprawniejszej obsługi stałych klientów, firmy kurierskie korzystają z nowoczesnych rozwiązań informatycznych, które integrują z systemami komputerowymi klientów. Technologie bezprzewodowe wspomagają procesy magazynowe, pozwalają na sprawne lokalizowanie pojazdów i przesyłek (GPS), a także na błyskawiczny transfer informacji pomiędzy kurierami a systemem informatycznym, co z kolei umożliwia klientowi otrzymanie bieżącej informacji o stanie jego przesyłki. Do komunikacji z klientami niektórzy operatorzy włączają również system powiadomień za pomocą SMS-ów.

Włodzimierz Rydzkowski

Wszystkie działania nakierowane są na poprawienie jakości podstawowej usługi, czyli na jak najszybsze i najskuteczniejsze dostarczanie przesyłek do odbiorców. Obecnie na terenie Polski, standardowy czas, jaki przebiega od wpłynięcia zamówienia do dostarczenia przesyłki wynosi 24 godziny. Wiele firm oferuje jednak klientom warianty ekspresowe, polegające na szybszym niż standardowe dostarczeniu przesyłki – np. dostawy na określone godziny (UPS), nadanie bądź doręczenie przesyłki w soboty, niedziele lub święta, nocne dostawy np. części zamiennych do stacji serwisowych (GLS). Są to jednak usługi płatne dodatkowo.

Ostatnie lata upłynęły na rynku przewozów kurierskich pod znakiem uporządkowania i konsolidacji kapitałowej. Zgodnie z tendencjami panującymi na całym rynku TSL (transport – spedycja – logistyka), firmy kurierskie dążą do zaoferowania klientom kompleksowej usługi, którą klient nabywa bezpośrednio u jednego operatora, w ramach tzw. koncepcji *one – stop – shopping*. Droga do zaoferowania tak wysokich standardów są formy ścisłej współpracy pomiędzy operatorami logistycznymi i firmami kurierskimi. Tworzenie globalnych sieci dostaw daje dużym operatorom możliwość dotarcia do klientów lokalnych, bez konieczności ponoszenia dodatkowych nakładów na rozwój sieci, natomiast małym firmom kurierskim pozwala na poszerzenie oferty o dostawy międzynarodowe na najwyższym poziomie jakościowym, a także na pozyskanie kapitału i doświadczenia dużego operatora. W roku 2005 firma UPS zakończyła fuzję z Messenger Service Stolica, połączyły się również firmy Schenker i Spedpol, a DHL przeprowadziło dalsze procesy wewnętrzne związane z połączeniem z Servisco.

Procesy konsolidacji oraz wynikające z nich ciągłe podnoszenie standardów jakościowych i poszerzanie oferty przez firmy kurierskie jest w dużym stopniu odpowiedzią na zwiększający się popyt na przewozy ekspresowe. Wejście Polski do Unii Europejskiej pozwoliło na skrócenie średnich czasów dostarczeń w relacjach europejskich dzięki uproszczeniu formalności celnych. Operatorzy ukierunkowują swoją ofertę już nie tylko na dużych klientów, ale również skłaniają się ku segmentowi mniejszych firm i instytucji. Rozbudowują sieci dystrybucji, docierając do nowych klientów. Organizują szkolenia dla pracowników w celu podwyższenia standardów obsługi klienta. Wprowadzają nowe usługi, skrojone na miarę nowych segmentów rynku. Rok 2005 był kolejnym dobrym rokiem dla branży kurierskiej, co miało swoje odzwierciedlenie w inwestycjach w rozwój tych firm. Większość operatorów inwestowała w nowe oddziały, terminale cross-dockingo-we, urządzenia i systemy informatyczne, wprowadzała nowe usługi lub połączenia w nowych relacjach. Był to zatem rok umacniania pozycji rynkowych przez funkcjonujące firmy kurierskie, które upatrują swojej szansy w rosnącym zapotrzebowaniu na przesyłki ekspresowe na rynku polskim.

Rynek usług logistycznych 2004–2005 w Polsce

Prognozy dla sektora przesyłek kurierskich w Polsce są optymistyczne, niemniej należy jednak zwrócić uwagę na kilka czynników mogących w istotny sposób ograniczyć tempo rozwoju rynku. Podstawowym utrudnieniem jest wciąż zły stan sieci drogowej w Polsce. Ogromna większość firm kurierskich przynajmniej w pewnym stopniu opiera realizację swoich usług na środkach transportu drogowego. Firmy te stają wobec wielu trudności związanych ze skutkami złego stanu infrastruktury drogowej, z których najpoważniejsze to: opóźnienia dostaw, wydłużanie się czasu transportu, malejące bezpieczeństwo dostaw, a także wzrost kosztów utrzymania taboru. Udział transportu samochodowego w obsłudze przewozów na terenie Polski ma tendencję wzrostową – należy zatem oczekiwać dalszego wzrostu natężenia ruchu drogowego, a co za tym idzie także nasilania się utrudnień stających m.in. przed firmami kurierskimi.

Istotnym problemem związanym z działalnością kurierów stają się również rosnące ceny paliw, co powoduje znaczny wzrost kosztów transportu. Firmy kurierskie funkcjonują na wysoce konkurencyjnym rynku, który w ostatnich latach wymusił stopniowe obniżanie marż. Podwyższenie cen może natomiast oznaczać dla firmy utratę części dotychczasowych klientów.