

Ocena stanu sektora TSL w Polsce – lata 2004-2017

JEL: R41 DOI: 10.24136/atest.2018.518

Data zgłoszenia: 19.11.2018 Data akceptacji: 15.12.2018

Artykuł jest próbą oceny stanu sektora TSL w Polsce w latach 2004-2017. W części teoretycznej pracy przybliżono obraz i specyfikację pojęcia sektor TSL oraz zaprezentowano pozycję Polski w Rankingu LPI – Wskaźnik Wydajności Logistyki. W części praktycznej pracy podjęto próbę oceny stanu sektora TSL w latach 2004-2017 w Polsce (pod względem przeciętnego zatrudnienia na podstawie stosunku pracy (tys. os.), przeciętnego wynagrodzenia zatrudnionych brutto na podstawie stosunku pracy (zł), przychodów z całokształtu działalności (mln zł), kosztów uzyskania przychodów z całokształtu działalności (mln zł)) oraz przedstawiono prognozę na lata 2018-2020.

Słowa kluczowe: logistyka, transport, sektor TSL.

Wstęp

Aktualna sytuacja ekonomiczna wielu gospodarek świata cechuje się zmiennością oraz niestabilnością. Wyzwaniem dla przedsiębiorstw jest generowanie bogactwa właścicieli przy jednoczesnym minimalizowaniu kosztów, dostosowanie się do zmiennych warunków otoczenia, pozyskiwanie nowych i utrzymanie już istniejących klientów. Jednostki gospodarcze dążą do wypracowania przewagi konkurencyjnej oraz uzyskania pozycji lidera na rynku.

Bardzo istotną częścią polskiej gospodarki jest sektor TSL. Udział transportu i logistyki (rzeczy oraz ludzi) w PKB Polski szacowany jest na poziomie około 11,5% [Fechner I., Szyszka G., s. 130]. Celem artykułu jest próba oceny stanu sektora TSL w Polsce w latach 2004-2017. Niniejsza praca składa się z części teoretycznej oraz empirycznej. W części teoretycznej zaprezentowano definicje związane z pojęciem sektor TSL oraz pozycję Polski w Rankingu LPI – Wskaźnik Wydajności Logistyki. Część praktyczna pracy zawiera próbę oceny stanu sektora TSL w latach 2004-2017 w Polsce pod względem:

- przeciętnego zatrudnienia na podstawie stosunku pracy (tys. os.),
- przeciętnego wynagrodzenia zatrudnionych brutto na podstawie stosunku pracy (zł),
- przychodów z całokształtu działalności (mln zł),
- kosztów uzyskania przychodów z całokształtu działalności (mln zł).

W empirycznej części pracy przedstawiono również prognozę na lata 2018-2020 wyżej wymienionych wskaźników.

1 Sektor TSL – aspekt teoretyczny

System gospodarczy rozpatrywać można z punktu widzenia różnych poziomów. Zalicza się do nich poziom: mikro, makro, mezo oraz globalny [Gorynia M., Jankowska B., Maślak E., s. 36]. Jednym z przedmiotów badań ekonomii jest sektor (poziom mezoekonomiczny), definiowany jako dający się wyodrębnić podsystem (element) gospodarki narodowej, którego cechuje występowanie konkretnych, specyficznych zagadnień badawczych. Sektor określany jest również jako rynek zaspokajający sprecyzowane potrzeby, czy grupa przedsiębiorstw, które wytwarzają te same produkty lub świadczą te same usługi [Jeszka A., s. 13-15].

Jednym z sektorów występujących w gospodarce jest sektor Transport-Spedycja-Logistyka - skrót TSL (biorąc po uwagę polską Klasyfikację Działalności 2007 – sektor TSL zawarty jest w sekcji H – transport i gospodarka magazynowa). W jego skład wchodzi wiele różnych zagadnień i procesów, stąd problem w uzyskaniu jednoznacznej definicji pojęcia jakim jest sektor TSL. W literaturze przedmiotu nie została określona jedna, kompleksowa definicja tego terminu. W celu przybliżenia obrazu i specyfikacji sektora TSL należy wyjaśnić pojęcia: transport, spedycja oraz logistyka.

Literatura przedmiotu zawiera szereg definicji pojęcia transport. Jedną z najbardziej popularnych stworzył I. Tarski. Opisał on transport w ujęciu czynnościowym (obejmujący czynności świadczenia usług w celu zarobkowym przez firmy transportowe oraz czynności przemieszczania osób i ładunków przez te podmioty, dla których jest to działalność jedynie pomocnicza – przedsiębiorstwa handlowe, produkcyjne, rolne itp.) jako: „proces technologiczny wszelkiego przenoszenia na odległość, czyli przemieszczania osób, przedmiotów lub energii [Tarski I., s. 11]. Transport można rozpatrywać również w ujęciu podmiotowym - realizacja procesów przemieszczania przez jednostkę powołaną właśnie w tym celu [Kozłak A., s. 11]. Zwolennikiem podejścia podmiotowego jest Madeyski M, określa on transport jako „technicznie, organizacyjnie i ekonomicznie wydzielone z innych czynności, celowe przemieszczanie wszelkich ładunków i osób”. Wydzielenie techniczne odnosi się do wykorzystania środków pracy, czyli infrastruktury i suprastruktury transportowej w celu przemieszczania dóbr oraz usług. Wydzielenie organizacyjne to powołanie do życia podmiotu gospodarczego, który świadczy usługi transportowe w sposób odpłatny na rzecz innych przedsiębiorstw. Wydzielenie ekonomiczne jest możliwością obliczenia wyniku finansowego przedsiębiorstwa transportowego [Madeyski M., s. 10].

Transport zatem określić można jako wszelką działalność człowieka, polegającą na przemieszczaniu w przestrzeni ładunków i osób z wykorzystaniem odpowiednich środków transportu. Pojęcie to obejmuje swoim zasięgiem usługi pomocnicze w sposób bezpośredni lub pośredni powiązane z przemieszczaniem jak np. składowanie, załadunek, rozładunek [Kozłak A., s. 12].

Spedycję natomiast zdefiniować można jako organizację procesu przemieszczania towaru (zgodnie z wymaganiami i życzeniami klienta) oraz organizację czynności towarzyszących temu przemieszczeniu, których podejmuje się spedytor [Januła E., Truś T., Gutowska Ż., s. 11]. Inna definicja określa spedycję jako: „usługę polegającą na zorganizowaniu przemieszczenia ładunku przy wykorzystaniu odpowiednio dobranych dróg, środków i sposobów transportu, w wyniku czego następuje dostarczenie towaru od nadawcy do odbiorcy” [Wojewoda P., Szkoda M., s. 1620].

Spedycję podzielić można na wiele rodzajów w zależności od przyjętego kryterium. Wyróżnić można między innymi kryterium odnoszące się do geograficznego obszaru działania (spedycja międzynarodowa, spedycja krajowa), kryterium dotyczącego charakteru przesłanych towarów (spedycja ładunków kompletnych, spedycja drobnicowa), kryterium gałęzi transportu jakimi realizowana jest usługa (spedycja morska, spedycja kolejowa, spedycja drogowa, spedycja lotnicza). Wyróżnia się również podział spedycji na spedycję gałęziową i intermodalną, co zobrazowane zostało na rysunku 1.

Spedycja gałęziowa	Spedycja intermodalna
<ul style="list-style-type: none"> - spedycja samochodowa - spedycja kolejowa - spedycja morska - spedycja lotnicza - jeden rodzaj środka transportowego (samochód, samolot) - dokumentacja przewozowa charakterystyczna dla wybranej gałęzi transportowej 	<ul style="list-style-type: none"> - wykorzystanie minimum dwóch środków transportowych (np. środki transportu lotniczego i drogowego) - kompleksowa obsługa od miejsca nadania do miejsca odbioru - jeden dokument przewozowy przy wykorzystaniu różnych środków transportowych

Rys. 1. Podział na rodzaje i charakterystykę procesów spedycyjnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Kędzior-Laskowska M., Wierzejski T., *Transport i Spedycja*, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, 2014

Trzecia składowa terminu TSL - logistyka „obejmuje planowanie, kształtowanie, sterowanie i kontrolowanie przepływów materiałów (surowców, części) i produktów (półproduktów i produktów finalnych) oraz związanych z nimi przepływów informacji od dostawców do przedsiębiorstwa, wewnątrz przedsiębiorstwa i od przedsiębiorstwa do klientów [Krawczyk S., s. 34].

Sektor TSL rozumiany jako całość procesów związanych z transportem, spedycją i logistyką, nie należy jednak mylić oraz zamazywać granic między transportem, logistyką i spedycją - zachodzą między nimi bardzo bliskie relacje. Logistyka jest obszerną, interdyscyplinarną dziedziną, w skład której wchodzi zarówno transport jak i spedycja.

2 Polski rynek TSL na tle światowego rynku logistycznego – Ranking LPI

W 2018 roku Bank Światowy opublikował Ranking LPI - Logistics Performance Index – Wskaźnik Wydajności Logistyki, który jest średnią ważoną punktacji w sześciu obszarach:

- efektywność procesu kontroli celnej,
- jakość infrastruktury,
- łatwość organizowania przesyłek po konkurencyjnych cenach,
- kompetencje pracowników i firm w zakresie logistyki,
- możliwość identyfikacji i śledzenia przesyłek
- terminowość dostarczenia przesyłek zgodnie z zaplanowanym czasem.

Ocena danego kraju dokonywana jest przez firmy różnej wielkości reprezentujące osiem największych partnerów handlowych.

Analizując pozycję Polski (rok 2018) – uległa ona polepszeniu w stosunku do wcześniejszych edycji Rankingu (rok 2016, rok 2014, rok 2012, rok 2010, rok 2007). Obecnie Polska zajmuje 28 miejsce (wzrost o 5 miejsc w stosunku do roku 2016) z syntetycznym wynikiem 3,54 (rok 2016 – 3,34) wśród 160 państw, które biorą udział w zestawieniu. Do pierwszej dziesiątki Rankingu zaklasyfikowały się: Niemcy, Szwecja, Belgia, Austria, Japonia, Holandia, Singapur z punktacją powyżej 4,0 oraz Dania - 3,99, Wielka Brytania 3,99, Finlandia – 3,97.

Biorąc pod uwagę lata 2016 i 2014, w roku 2016 nastąpił spadek pozycji Polski w 4 obszarach - efektywność procesu kontroli celnej, łatwość organizowania przesyłek po konkurencyjnych cenach, możliwość identyfikacji i śledzenia przesyłek oraz terminowość dostarczenia przesyłek zgodnie z zaplanowanym czasem, natomiast niewielki wzrost w ocenie jakości infrastruktury oraz

kompetencjach pracowników i firm w zakresie logistyki. Porównując Ranking z 2018 roku oraz z 2016 roku Polska odnotowała wzrost we wszystkich obszarach – co jest zjawiskiem bardzo pozytywnym. Tabela 1 przedstawia uzyskane wyniki w Rankingu LPI przez Polskę w latach: 2018, 2016, 2014, 2012, 2010, 2007. W nawiasach określona została pozycja Polski w zestawieniu pod względem danego obszaru.

Tab. 1. Ranking LPI – Polska

Ranking LPI - Polska	2018	2016	2014	2012	2010	2007
Pozycja w Rankingu	28	33	31	30	30	40
Syntetyczny wynik	3.54	3.43	3.49	3.43	3.44	3.04
Efektywność procesu kontroli celnej	3.25 (33)	3.27 (33)	3.26 (32)	3.30 (28)	3.12 (34)	2.88 (38)
Jakość infrastruktury	3.21 (35)	3.17 (45)	3.08 (46)	3.10 (42)	2.98 (43)	2.69 (51)
Łatwość organizowania przesyłek po konkurencyjnych cenach	3.68 (12)	3.44 (33)	3.46 (24)	3.47 (22)	3.22 (35)	2.92 (52)
Kompetencje pracowników i firm w zakresie logistyki	3.58 (29)	3.39 (31)	3.47 (33)	3.30 (32)	3.26 (36)	3.04 (38)
Możliwość identyfikacji i śledzenia przesyłek	3.51 (31)	3.46 (37)	3.54 (27)	3.32 (37)	3.45 (33)	3.12 (40)
Terminowość dostarczenia przesyłek zgodnie z zaplanowanym czasem	3.95 (23)	3.80 (37)	4.13 (15)	4.04 (19)	4.52 (2)	3.59 (40)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: The World Bank, *LPI Global Rankings 2018*,

[online] <https://lpi.worldbank.org/international/global/2007> dostęp: 30.10.2018

3 Ocena stanu polskich przedsiębiorstw sektora TSL – lata 2004-2017

Domena każdej gospodarki rynkowej jest proces liberalizacji rynków, w tym również rynku przewozowego. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej spowodowało daleko idące zmiany – uregulowana została w sposób prawny działalność oraz funkcjonowanie przedsiębiorstw przewozowych [Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., s. 263].

Od momentu dołączenia Polski do Unii Europejskiej sektor TSL dynamicznie ewaluuje oraz rozwija się. W tabeli 2 przedstawiono dane statystyczne dla polskich przedsiębiorstw transportowych (sektor prywatny oraz sektor publiczny) dotyczące: przeciętnego zatrudnienia na podstawie umowy o pracę, przeciętnego wynagrodzenia zatrudnionych pracowników na podstawie stosunku pracy, przychodów z całokształtu działalności oraz kosztów uzyskania tych przychodów.

Na podstawie zaprezentowanych w tabeli 2 danych można wnioskować, iż sektor TSL w latach 2004-2017 rozwijał się stosunkowo dynamicznie. Biorąc pod uwagę przychody z całokształtu działalności oraz koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności, wzrastały one sukcesywnie w analizowanych latach. Jedynie w 2009 roku w porównaniu do 2008 roku wielkość przychodów oraz kosztów zmalała. Spadek ten utożsamiać można z kryzysem gospodarczym, jaki miał miejsce na świecie. W 2010 roku polskim przedsiębiorstwom transportowym udało się odrobić straty – przychody zaczęły rosnąć a wraz z nimi koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności. Wzrost kosztów można uznać za proporcjonalny do wzrostu przychodów, co należy ocenić pozytywnie.

Tab. 2. Zatrudnienie, wynagrodzenie, przychody i koszty w przedsiębiorstwach transportowych

Lata	Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy (tys. os.)	Przeciętne wynagrodzenie zatrudnionych brutto na podstawie stosunku pracy (zł)	Przychody z całokształtu działalności (mln zł)	Koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności (mln zł)
2004	411	2 229,5	99 029,3	93 328,7
2005	409	2 297,2	99 128,3	95 385,3
2006	442	2 353,8	124 316,3	114 681,8
2007	446	2 529,4	130 218,7	119 870,0
2008	498	2 773,4	140 968,4	133 930,4
2009	491	2 825,4	130 601,9	127 037,5
2010	484	2 905,9	141 580,1	133 433,0
2011	489	3 058,0	150 499,2	149 208,7
2012	493	3 156,5	180 696,8	169 000,3
2013	495	3 268,5	185 740,4	175 790,6
2014	506	3 359,8	195 770,9	185 919,0
2015	521	3 460,3	203 442,4	192 228,4
2016	558	3 557,9	228 530,8	210 144,0
2017	592	3 713,4	242 987,6	216 747,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS, *Transport wyniki działalności 2017*, *Transport wyniki działalności 2015*, *Transport wyniki działalności 2013*, *Transport wyniki działalności 2011*, *Transport wyniki działalności 2009*, *Transport wyniki działalności 2007*, *Transport wyniki działalności 2005*, [online] <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2017-roku,9,17.html> dostęp: 30.10.2018

Przeciętne zatrudnienie w firmach transportowych w latach 2004-2017 wzrastało, co należy ocenić pozytywnie. Wyjątkiem jest rok 2009 oraz 2010 - spadek przychodów przedsiębiorstw w roku 2009 spowodował obniżenie przeciętnego zatrudnienia na podstawie stosunku pracy. Warto podkreślić, że przeciętne wynagrodzenie zatrudnionych brutto na podstawie stosunku pracy w analizowanych latach wzrastało, nawet w 2009 roku kiedy odnotowano spadek przychodów z całokształtu działalności, firmy transportowe nie obniżyły wynagrodzeń swoim pracownikom - wręcz odwrotnie, pomimo kryzysu i odczuwalnych w Europie jego skutków wynagrodzenia w sektorze stale rosły.

4 Prognoza stanu polskich przedsiębiorstw sektora TSL – lata 2018-2020

Prognoza stanu polskich przedsiębiorstw sektora TSL w latach 2018-2020 dokonana została w oparciu o metodę ekstrapolacji trendu, przy założeniu: wskaźniki nie powinny ulec istotnej zmianie w porównaniu z okresami wcześniejszymi.

Do prognozy użyto wskaźniki: przeciętne zatrudnienie na podstawie umowy o pracę, przeciętne wynagrodzenie zatrudnionych pracowników na podstawie stosunku pracy, przychód z całokształtu działalności oraz koszty uzyskania tych przychodów.

Tabela 3 przedstawia wyniki prognozy stanu polskich przedsiębiorstw sektora TSL w latach 2018-2020.

Wyniki prognozy uwzględniające wyżej określone założenia (określone wskaźniki oraz brak istotnej zmiany ich wartości w porównaniu z okresami wcześniejszymi) wskazują na rozwój przedsiębiorstw sektora TSL w latach 2018-2020. W roku 2020 przychody z całokształtu działalności przedsiębiorstw sektora TSL wyniosą 262206,88 mln zł, koszty uzyskania tych przychodów – 242602,49 mln zł, natomiast przeciętne zatrudnienie na podstawie umowy o pracę wyniesie 595 tys. os., a przeciętne wynagrodzenie zatrudnionych brutto pracowników na podstawie stosunku pracy – 4060,71.

Tab. 3. Prognoza stanu polskich przedsiębiorstw sektora TSL w latach 2018-2020, pod względem przeciętnego zatrudnienia na podstawie umowy o pracę, przeciętnego wynagrodzenia zatrudnionych pracowników na podstawie stosunku pracy, przychodu z całokształtu działalności oraz kosztów uzyskania tych przychodów.

Wskaźnik/Lata	2018	2019	2020
Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy (tys. os.)	572	584	595
Przeciętne wynagrodzenie zatrudnionych brutto na podstawie stosunku pracy (zł)	3829,72	3945,21	4060,71
Przychody z całokształtu działalności (mln zł)	240892,82	251549,85	262206,88
Koszty uzyskania przychodów z całokształtu działalności (mln zł)	223358,44	232980,46	242602,49

Źródło: opracowanie własne

Podsumowanie

Skrót TSL określana sektor gospodarki związany z transportem, spedycją oraz logistyką. TSL to branża zajmująca się kompleksową obsługą przewozów transportowych - od zaplanowania całego procesu, przygotowania do niego, nadania przesyłki, aż po sam proces i jego pomyślne zakończenie. Każda z części złożonych na TSL jest równie ważna, a niedociągnięcia w którejkolwiek z nich skutkują zaburzeniem równowagi oraz efektywności całego procesu transportowego.

TSL jest branżą wciąż rozwijającą się, jej rozwój następuje wraz z rozwojem gospodarczym, bowiem zapotrzebowanie na kompleksowe usługi transportowe wciąż gwałtownie rośnie.

Biorąc pod uwagę statystyczne dane jak i prognozę na lata 2018-2020 dla polskich przedsiębiorstw sektora TSL dotyczące:

- przeciętnego zatrudnienia na podstawie umowy o pracę,
 - przeciętnego wynagrodzenia brutto zatrudnionych pracowników na podstawie stosunku pracy,
 - przychodów z całokształtu działalności,
 - kosztów uzyskania przychodów z całokształtu działalności,
- wnioskować można, iż aktualny oraz przyszły stan polskich przedsiębiorstw sektora TSL cechuje się tendencją wzrostową, a stosun-

kowo dobra pozycja Polski na tle Europy – 28 miejsce w Rankingu LPI, wskazuje na rozwój sektora TSL w naszym kraju, co należy ocenić pozytywnie.

Bibliografia:

1. Fechner I., Szyszka G. (red.), *Logistyka w Polsce. Raport 2017*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2018
2. Gorynia M., Jankowska B., Maślak E., *Branża jako przedmiot badań w ekonomii*, Gospodarka Narodowa, Nr 3/2000
3. GUS, *Transport - wyniki działalności*. [online] <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczynosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2017-roku,9,17.html> dostęp: 30.10.2018
4. Januła E., Truś T., Gutowska Ż., *Spedycja*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2011
5. Jeszka A.M., *Sektor usług logistycznych w teorii i praktyce*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2009
6. Kędzior-Laskowska M., Wierzejski T., *Transport i Spedycja*, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, 2014
7. Koźlak A., *Ekonomika transportu: teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008
8. Krawczyk S., *Zarządzanie procesami logistycznymi*, Wydawnictwo PWE, Warszawa 2001
9. Madeyski M., Lissowska E., Marzec J., *Wstęp do nauki o transporcie*, Szkoła Główna Planowania i Statystyki, Warszawa 1971
10. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), *Transport, Spedycja i Logistyka w procesie integracji z Unią Europejską*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008
11. Tarski I., *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*, Wydawnictwo PWE, Warszawa 1973
12. The World Bank, *LPI Global Rankings 2018*, [online] <https://lpi.worldbank.org/international/global/2018> dostęp: 30.10.2018
13. Wojewoda P., Szkoda M., *Spedycja międzynarodowa ładunków częściowych w transporcie drogowym, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, nr 6/2017

Evaluation of the TSL sector in Poland - 2004-2017

The article is an attempt to assess the condition of the TSL sector in Poland in 2004-2017. In the theoretical part of the work, the image and specification of the concept of the TSL sector was approximated and presented the position of Poland in the LPI Ranking - Performance Indicator of Logistics. In the practical part of the work an attempt was made to assess the condition of the TSL sector in 2004-2017 (in terms of average employment based on an employment relationship (thousand persons), average gross remuneration based on employment relationship (PLN), revenues from total activity (PLN million), the costs of obtaining revenues from total activity (PLN milion)).

Keywords: logistics, transport, TSL sector.

Autorzy:

dr **Anita Fajczak-Kowalska** – Politechnika Łódzka, Wydział Fizyki Technicznej, Informatyki i Matematyki Stosowanej, e-mail: afajczak@interia.pl

mgr **Magdalena Kowalska** – Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, e-mail: kmagdalena91@gmail.com