

Polski rynek usług TSL w świetle danych statystycznych

The market of Polish TSL services based on statistical data

Anna Gryko-Nikitin

Politechnika Białostocka, Wydział Zarządzania, Katedra Informatyki Gospodarczej i Logistyki

Abstract

The article presents Polish market of TSL services and its influence on development of country's economy. The state of TSL sector has gone through statistical analyze since Poland's admission to the European Union. Furthermore current state of sector has been identified and the perspectives of development of TSL services basing on available statistical data have been discussed.

Keywords: service market, TSL, logistics, statistical data

Wstęp

Dzięki postępującej, od lat 90-tych ubiegłego stulecia globalizacji, Polska zyskała, jako jeden z trybików światowej maszyny, możliwość włączenia się w obieg gospodarki światowej, zyskując tym samym łatwiejszy dostęp do globalnych rynków. Dostęp ten dotyczył również sektora TSL. Mimo światowego kryzysu gospodarczego, Polski rynek usług TSL rozwija się. Po otwarciu granic, rozwój ten napędzany był przez międzynarodową wymianę handlową, obserwowany wśród zagranicznych przedsiębiorstw trend do przenoszenia produkcji w poszukiwaniu tańszej siły roboczej oraz przez lokalizację naszego kraju na mapie Europy. O znaczącym miejscu Polski na mapie logistycznej Europy świadczy dynamiczny rozwój powierzchni magazynowej. Łączna powierzchnia magazynowa w 2007 roku sięgała ponad 4 mln m²., a w budowie znajdowało się ponad 1,3 mln m².

Kondycja sektora Transport i Logistyka skorelowana jest z kondycją całej gospodarki. Sektor TSL określany jest nieraz jako „system nośny, czy krwiobieg

gospodarki”¹. Silna zależność między rozwojem gospodarki narodowej, a rozwojem systemów transportowych w łańcuchach dostaw wynika m.in. z faktu, że transport „świadczy usługi dla pozostałych działów gospodarki”, tj. przemysłu, budownictwa czy też rolnictwa². Mimo doniosłej i niezaprzeczalnej rangi sektora TSL w gospodarce, warunki funkcjonowania podmiotów świadczących usługi transportowo -spedycyjno - logistyczne (TSL) nie należą do najłatwiejszych. Do głównych barier rozwoju wskazywanych przez przedstawicieli branży TSL należą przede wszystkim: niska jakość infrastruktury drogowej, obciążenia administracyjne oraz rosnąca konkurencja. Rosnąca konkurencja, wyraźny podział na segmenty, dominacja polityki outsourcingowej przedsiębiorstw w połączeniu ze światowym kryzysem zmienia sytuację polskich przedsiębiorstw z branży TSL³. Przedsiębiorstwa stanęły do walki o przetrwanie na rynku.

Artykuł jest próbą odpowiedzi na pytanie o stan sektora usług TSL w świetle światowego kryzysu gospodarczego, zapoczątkowane „pęknięciem bańki spekulacyjnej na rynku nieruchomości w Stanach Zjednoczonych w 2007 r.”⁴. Badanie ma na celu analizę sytuacji na polskim rynku usług TSL w oparciu o dostępne dane statystyczne oraz raporty dotyczące polskiej gospodarki. Uwieńczeniem analiz jest próba konfrontacji poglądów dotyczących perspektyw rozwoju rynku z 2007 roku ze stanem faktycznym na koniec 2010 roku.

1. Rynek TSL w Polsce – obszar podmiotowy oraz kształtowanie się rynku

Prawne podstawy gospodarki rynkowej w Polsce stworzyła „Ustawa o działalności gospodarczej” uchwalona przez Sejm PRL z inicjatywy rządu Mieczysława Rakowskiego 23 grudnia 1988 roku⁵. Na mocy ustawy „podejmowanie i prowadzenie działalności gospodarczej jest wolne i dozwolone każdemu na równych prawach(...)” a podmiotem gospodarczym „może być osoba fizyczna, osoba prawna, a także jednostka organizacyjna nie mająca osobowości praw-

¹ Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., 2008. *Transport, Spedycja i Logistyka w procesie integracji z Unią Europejską*. Wydawnictwo Naukowe PWN, ss. 263.

² Romanow P., 2008. *Strategie transportowe operatorów z branży TSL w łańcuchach dostaw*. Logistyka 2, s. 34-37.

³ Gryko-Nikitin A., 2010. *Building of competitive advantage in the TSL sector using Mass Customization* (w:) Problems of transport logistics, M. Fertsch, A. Stachowiak (eds.), Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.

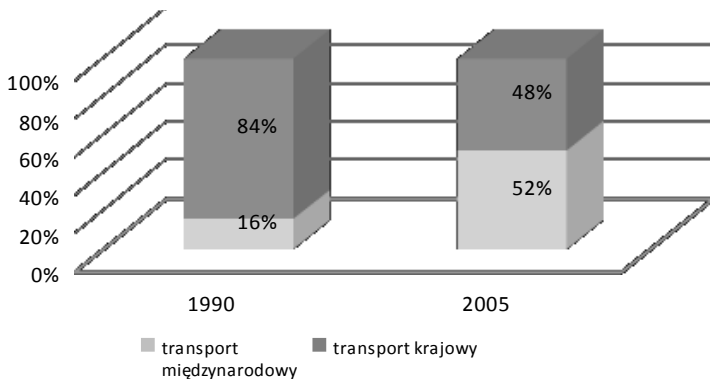
⁴ Raport NBP - Polska wobec światowego kryzysu gospodarczego, 2010

⁵ Dziennik Ustaw- rok 1988, nr. 41, poz. 324 z dnia 28.12.1999 r.

nej(...)”⁶. Ustawa wprowadzała jednak zapis o konieczności ubiegania się o koncesję w 11 zakresach. Wymogiem tym objęte były m.in.: transport morski i lotniczy oraz „obrót z zagranicą towarami i usługami, określonymi w drodze rozporządzenia przez Ministra Współpracy Gospodarczej z Zagranicą”.

Na przestrzeni lat wprowadzano wiele zapisów prowadzących do liberalizacji rynku przewozowego, ale znacząca zmiana nastąpiła dopiero po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Regulacji prawnej poddano wówczas działalność przedsiębiorstw przewozowych, przy czym działalność spedycyjna wciąż nie jest regulowana odrębnymi przepisami prawa, zaś działalność logistyczna podlega prawom ogólnym o działalności gospodarczej⁷.

Od maja 2004 roku można, mówić o nieograniczonym dostępie polskich przedsiębiorstw przewozowych do rynku unijnego, co zapewne miało wpływ na zrównanie udziału transportu międzynarodowego z transportem krajowym (rys. 1).



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ślubowski S., 2007. *Raport na temat sektora transportu i logistyki*. ING Bank Śląski SA.

Rys. 1. Udział transportu międzynarodowego w transporcie zarobkowym ogółem w 1990 r. i w 2005r.

Podjmując próbę oceny aktualnego stanu sektora usług TSL należy określić obszar podmiotowy dalszych rozważań. Definicję sektora usług TSL podaje w swojej pracy Mańkowski. Czytamy tam, że TSL to „działalność gospodarcza polegająca na oferowaniu i realizacji na rynku usług: przemieszczania osób i dóbr materialnych (transport), organizacji przewozu ładunków (spedycja) oraz kom-

⁶ Rozdział 1. Przepisy ogólne. art. 1 i art. 2 Ustawy o działalności gospodarczej

⁷ Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), 2008. *Transport, Spedycja i Logistyka w procesie integracji z Unią Europejską*. Wydawnictwo Naukowe PWN, ss. 263.

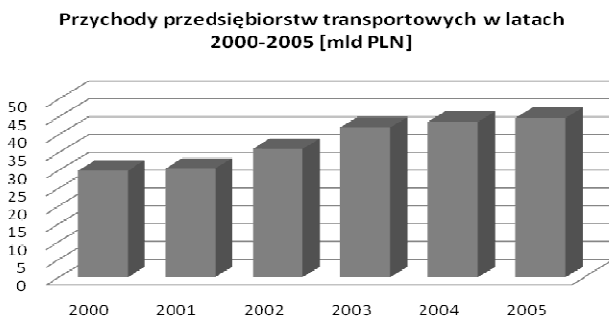
pleksowego zarządzania i realizacji wszelkich procesów przepływu, włącznie z transportem, spedycją, magazynowaniem (logistyka)”⁸.

Odwołując się do definicji rynku usług TSL zaproponowanej przez Mańkowskiego oraz do przyjętej przez GUS klasyfikacji działalności transportowej, sektor usług TSL analizowany będzie z wyłączeniem działalności 53 („Działalność pocztowa i kurierska”) sekcji H – Transport i gospodarka materiałowa⁹

2. Kondycja sektora usług TSL – analiza danych statystycznych

Pierwszą próbą dla rodzimego rynku usług TSL było wstąpienie Polski w 2004 roku do Unii Europejskiej. Otwarcie granic wpłynęło dodatnio na rozwój tego segmentu rynku, głównie za przyczyną średnich i dużych przedsiębiorstw transportowo-logistycznych.

W okresie od 2000 r. do 2005 r. odnotowano 50% wzrost przychodu przedsiębiorstw transportowych (rys. 2). Największa dynamika wzrostu przypadła jednak na rok 2003 – prawie 12%.



Źródło : opracowanie własne na podstawie : Ślubowski St., 2007. *Raport na temat sektora transportu i logistyki*. ING Bank Śląski SA.

Rys. 2. Przychody przedsiębiorstw transportowych w latach 2000-2005 [mld PLN]

Narastającej konkurencji związanej z akcesją Polski w struktury UE nie sprostały drobne, rodzinne przedsiębiorstwa (Krajewska, Łukasik, 2010). Dobra koniunktura gospodarcza, wzrost obrotów w handlu zagranicznym oraz liczne in-

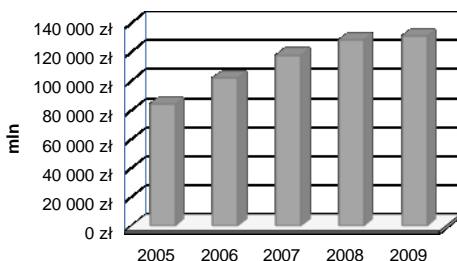
⁸ Mańkowski C., 2010. *Krajowy rynek usług TSL w warunkach ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego i finansowego*. Logistyka 1, s. 38 - 41.

⁹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2007 w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD), Dz. U. Nr. 251 poz. 1885.

westyjcie przełożyły się w branży TSL na wysokie przychody. Z raportu przygotowanego przez ING Bank Śląski w 2007 roku wynikało, że nastroje graczy rynkowych są więcej niż pozytywne, o czym świadczą optymistyczne rokowania rozwoju rynku TSL, w którym zakładano we wszystkich trzech obszarach (tj. Przewozy międzynarodowe, przewozy krajowe oraz usługi logistyczne) wzrost powyżej 10% rocznie^{10 11}. Perspektywy wzrostu rynku usług TSL z 2007 roku były znacznie przesadzone. Jedynie nieznaczna część badanych dopuszczała myśl o spadku na rynku (ok. 2% badanych). Zawyżone perspektywy wzrostu rynku TSL wynikały w głównej mierze z nadziei, jaką wiązano z korzystną koniunkturą gospodarczą, trendami w gospodarce światowej oraz położeniem geograficznym Polski w Europie. Jako atut wskazywano również możliwości związane z napływem funduszy unijnych, które miały dopomóc w poprawie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej.

W 2007 roku w prognozach rozwoju TSL nie uwzględniono jednak ciemnej strony globalizacji. Na przełomie 2007/2008 r. Polski rynek TSL stanął w obliczu światowego kryzysu gospodarczego wywołanego załamaniem rynku bankowego Stanów Zjednoczonych.

O obecnej kondycji sektora może świadczyć tempo wzrostu mierzone stosunkiem przychodów ze sprzedaży w bieżącym roku do roku poprzedniego. Najniższą dynamiką wzrostu w okresie od 2005 roku do 2009 roku charakteryzował się rok 2009.



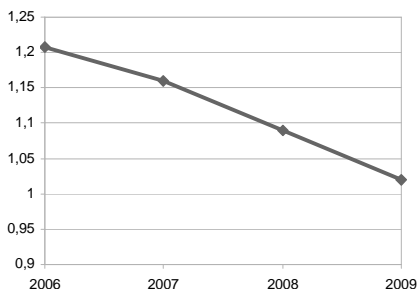
Źródło: opracowanie własne na podstawie Mały Rocznik Statystyczny 2010.

Rys. 3. Przychody ze sprzedaży wyrobów i usług transportu i gospodarki magazynowej w latach 2005-2009

¹⁰ Blisko 30% respondentów oceniło, że rynek w perspektywie 3 lat znacząco wzrośnie powyżej 10%, a prawie 40% respondentów oceniło ten wzrost na 5-10%.

¹¹ Ślubowski S., 2007. *Raport na temat sektora transportu i logistyki*. ING Bank Śląski SA.

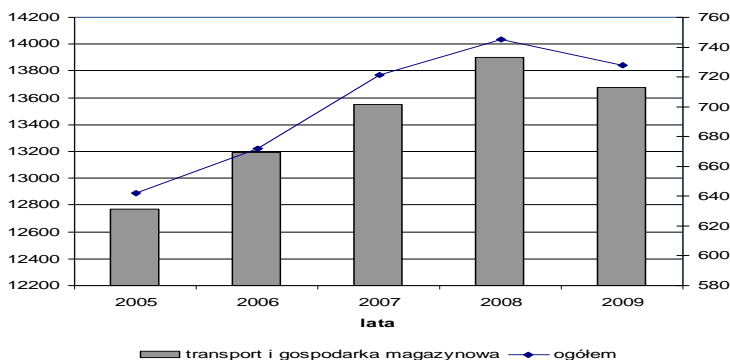
Mimo, że przychody ze sprzedaży wyrobów i usług transportu i gospodarki magazynowej w okresie od 2005 do 2009 wzrosły o blisko 65% (rys. 3), to dynamika zmian w tym okresie odznaczała się tendencją odwrotną (rys. 4).



Źródło: opracowanie własne na podstawie Małego Rocznika Statystycznego 2010.

Rys. 4. Dynamika zmian przychodu ze sprzedaży wyrobów i usług transportu i gospodarki magazynowej w latach 2005-2009

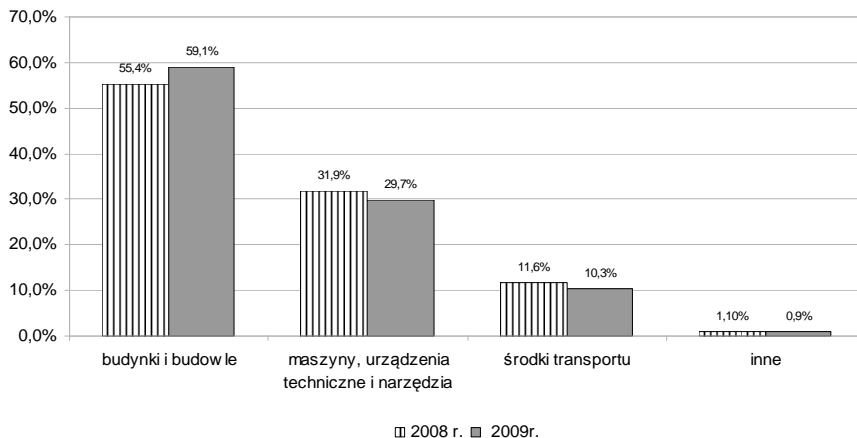
Ciekawie prezentuje się, na przestrzeni lat 2005-2009, zestawienie liczby zatrudnionych w transporcie i gospodarce magazynowej (rys. 5). Od wejścia Polski do UE, aż do 2008 roku następował wzrost zatrudnienia w sektorze TSL. W 2009 roku odnotowano ponad 1% spadek.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Mały Rocznik Statystyczny 2010.

Rys. 5. Zestawienie liczby osób zatrudnionych w transporcie i gospodarce magazynowej a ogólnym poziomem zatrudnienia w latach 2005-2009 [tyś.]

Istotnym wskaźnikiem kondycji sektora są również nakłady inwestycyjne, czyli nakłady finansowe lub rzeczowe, których celem jest utworzenie nowych środków trwałych bądź ulepszenie polegające na przebudowie, rozbudowie lub modernizacji istniejących obiektów majątku trwałego. W 2009 roku nakłady inwestycyjne na środki transportu nieznacznie zmalały, w porównaniu z rokiem 2008, z 11,6% do 10,3% (rys. 6), co odzwierciedla ogólny trend panujący w badanym okresie. W badanym okresie jedynie nakłady inwestycyjne na budynki i budowle wzrosły. Wzrost ten wyniósł niecałe 4%.



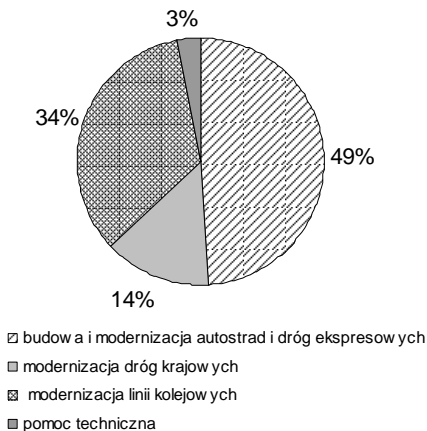
Źródło: opracowanie własne na podstawie Mały Rocznik Statystyczny 2010.

Rys. 6. Struktura nakładów inwestycyjnych

Najpoważniejszą barierą utrudniającą funkcjonowanie i rozwój sektora TSL w Polsce jest stan infrastruktury transportowej. Nie najlepiej ma się również stan naszych dróg, który warunkuje rozwój, zarówno rynku transportowego, jak i rynku nowoczesnych obiektów magazynowych. Dodatnia korelacja infrastruktury drogowej oraz powierzchni magazynowych zauważalna jest w centralnej Polsce, na którą przypada najlepsza infrastruktura drogowa (rys. 7.).

Obecnie sieć dróg wynosi 381,5 tys. km. Drogi krajowe stanowią około 5%, czyli 18255 km, w tym autostrady (673 km) oraz drogi ekspresowe (230 km). Polska ma najniższą gęstość sieci autostrad i dróg ekspresowych wśród krajów Unii Europejskiej¹². Stan ten ma jednak ulec zmianie.

¹² Ślubowski S., 2007. *Raport na temat sektora transportu i logistyki*. ING Bank Śląski SA.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Rys. 8. Przydział środków EFS w sektorze transportu na poszczególne podsektory

W ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport do końca października 2006 r. podpisano 95 umów o dofinansowanie. Łączna wartość podpisanych umów wyniosła ponad 3,5 mld złotych, co stanowi 75,86% dostępnej dla Programu Alokacji.

Wnioski

Skutki kryzysu finansowego Stanów Zjednoczonych najbardziej odczuwalne były w krajach Europy Zachodniej. Recesja w gospodarce światowej miała wprawdzie wpływ na polską gospodarkę, ale kraje słabiej rozwinięte w mniejszym stopniu odczuły jej negatywne skutki. W odniesieniu do Polski, należy raczej mówić o spowolnieniu gospodarczym, niż o faktycznym kryzysie, o czym w mniemaniu autorki, świadczą podstawowe mierniki ekonomiczne kraju (m.in PKB, wskaźnik zatrudnienia, itp.).

Na podstawie dostępnych danych statystycznych można wysnuć wniosek, że pozycja polskiego sektora TSL, mimo spowolnienia gospodarczego wywołanego światowym kryzysem gospodarczym, jest dość ugruntowana. Wśród przedsiębiorców z branży panuje obecnie umiarkowany optymizm. Rokują oni, że światowy kryzys gospodarczy skończy się do 2012 roku. Widać też pewne oznaki ożywienia

na rynku usług TSL, głównie za sprawą środków unijnych przeznaczonych na infrastrukturę transportową oraz ze względu na przygotowania do EURO 2012¹³. Prognozy ekspertów dla rynku usług TSL są dość optymistyczne, a wszystko za sprawą poprawy koniunktury gospodarczej. Rozwój branży możliwy jednak będzie, jeśli uda się pokonać podstawowe bariery hamujące dynamikę wzrostu tj. stan infrastruktury transportowej oraz rosnące koszty działalności transportowej.

Piśmiennictwo

1. Gryko-Nikitin A., 2010. *Building of competitive advantage in the TSL sector using Mass Customization*. (w:) M. Fertsch, A. Stachowiak (red.). *Problems of transport logistics*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
2. Krajewska R., Łukasik Z., 2010. *Ocena atrakcyjności sektora usług TSL w Polsce*. *Logistyka* 2, s.
3. Koźlak A., 2009. *Transport w logistyce a logistyka w transporcie*. *Logistyka* 2, s. 33-37.
4. Mańkowski C., 2010. *Krajowy rynek usług TSL w warunkach ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego i finansowego*. *Logistyka* 1, s. 38-41.
5. Michałowska M. (red.), 2009. *Transport w gospodarce opartej na wiedzy*. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice.
6. Nowak I., 2010. *Rynek transportowy w 2009 roku*. *Logistyka* 1, s. 66-68.
7. Raport z badania „*Informacja o kondycji sektora przedsiębiorstw ze szczególnym uwzględnieniem stanu koniunktury w IV kw. 2009 oraz prognoz koniunktury na I kw. 2010*” przeprowadzonego przez NBP - Narodowy Bank Polski w 2010 roku.
8. Raport GUS Departament Handlu i Usług, *Transport – wyniki działalności 2009 r.*, Warszawa 2010.
9. Raport NBP - *Polska wobec światowego kryzysu gospodarczego*, 2010.
10. Romanow P., 2008. *Strategie transportowe operatorów z branży TSL w łańcuchach dostaw*. *Logistyka* 2, s. 34-37.
11. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2007 w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD), Dz. U. Nr. 251 poz. 1885.
12. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), 2008. *Transport, Spedycja i Logistyka w procesie integracji z Unią Europejską*, Wydawnictwo Naukowe PWN.
13. Ślubowski S., 2007. *Raport na temat sektora transportu i logistyki*, ING Bank Śląski SA.
14. Tekieli K., 2010. *Logistyka 2030 - nadal transport i leasing w ofensywie*. *Logistyka* 3, s. 69.

¹³ Tekieli K., 2010. *Logistyka 2030 - nadal transport i leasing w ofensywie*. *Logistyka* 3, s. 69.