

Krzysztof Tekieli  
Europejski Fundusz Leasingowy

## Logistyka 2030 — nadal transport i leasing w ofensywie

Prognozy długoterminowe mają to do siebie, że ich sprawdzalność jest zależna od wielu czynników, często trudnych do przewidzenia w dłuższej perspektywie. Nieprzewidziane zjawiska, jak choćby ostatni kryzys ekonomiczny, na kilka lat zmieniają kierunek i tempo rozwoju rynków, przekładając się na konieczność weryfikacji założeń i prognoz.

Patrząc na polski rynek leasingu środków transportu i logistyki, mogę powiedzieć z przekonaniem, jakie daje mi wieloletnia analiza trendów, że jest on bardzo perspektywiczny. Następane 15 – 20 lat powinno więc być okresem jego dynamicznego rozwoju. Świadczy o tym wiele czynników – zarówno wynikających z minionych trendów, jak i z porównania do zachodnich gospodarek. Pomocna jest także obserwacja zachowań kluczowych odbiorców usług transportowych.

Obecnie Polska jest liderem branży transportowej w Europie Środkowo – Wschodniej. Utrzymanie tej pozycji w dłuższej perspektywie wymaga istotnych inwestycji. Przede wszystkim polski tabor środków transportu jest jednym z najstarszych w Unii Europejskiej. Aby zachować konkurencyjność, konieczna jest modernizacja. Dodatkowym impulsem do wymiany starych samochodów ciężarowych na nowe będą także wprowadzane przez kolejne kraje rozwiązania legislacyjne, promujące ekologiczne zachowania i wykorzystanie nowych technologii.

Większe zapotrzebowanie na nowy tabor będzie wpływało także z rozwoju polskiej branży transportowej. Przejmowanie przewozów kabotażowych przez naszych rodzimych przewoźników oraz wzrost liczby zachodnich spedytatorów w Polsce będą istotnymi czynnikami wymuszającymi rozwój flot samochodów ciężarowych. Zarówno modernizacja jak i powiększanie taboru będą trendami wieloletnimi. Z uwagi na znaczącą wartość inwestycji do poniesienia, zostaną one rozłożone na kilka, a nawet kilkanaście lat.

Z drugiej strony, zakupy firm transportowych będą determinowane także przez trendy pochodzące z innych rynków,

w tym przez dynamiczny rozwój sektorów będących naturalnym klientem firm transportowych. Rosnąca koncentracja handlu w rękach sieci handlowych, ich obecność w kolejnych, coraz mniejszych miastach, będzie jednym z czynników wpływu. Kluczowe znaczenie będzie miał także rozwój infrastruktury drogowej – nie

będzie się w naturalny sposób wiązała ze wzrostem zapotrzebowania na usługi finansowe pozwalające na modernizację bez konieczności angażowania własnych środków finansowanych firmy. Obecnie, jak wynika z danych Centralnej Ewidencji Pojazdów, co drugi samochód ciężarowy finansowany jest leasingiem. W niektórych



Fot. EFL

tylko ten krótkoterminowy związany z EURO 2012 – ale przede wszystkim dalsza rozbudowa sieci dróg i mostów, która wygeneruje popyt na usługi transportowe ciężkiego sprzętu i materiałów budowlanych.

Spodziewam się także, że sprzymierzeńcem w rozwoju polskiej branży transportowej będą nowe, korzystne dla przedsiębiorców rozwiązania legislacyjne, które przyciągną zachodnich inwestorów, a wraz z nimi zapotrzebowanie na transport międzynarodowy. Nie bez znaczenia pozostaną także oczekiwane w dłuższej perspektywie takie zjawiska makroekonomiczne, jak wejście do strefy euro czy rozwój polskiego eksportu.

Rosnący popyt na usługi transportowe, wymuszający rozwój flot i nowe inwesty-

podsegmentach, na przykład ciągnikach siodłowych, udział ten wynosi dwie trzecie. W ten sposób leasing, mimo że na polskim rynku jest znacznie młodszym niż kredyt rozwiązaniem, stał się nieodzownym elementem zakupów firm transportowych. W perspektywie 15 – 20 letniej udział leasingu w finansowaniu inwestycji branży transportowej może być jeszcze większy. Wraz ze stopniowym dojrzewaniem tego rynku czeka nas jego ewolucja. W ciągu kilkunastu lat coraz więcej umów będzie dotyczyło już nie czystego finansowania, ale zarządzania flotą, której finansowanie będzie tylko jego częścią. Obecnie trend ten jest udziałem sektora leasingu pojazdów osobowych, lecz z czasem dotrze także do segmentu samochodów ciężarowych.