

Iwo Nowak

Warsztaty Logistyczne Wincanton – za mało dialogu wśród logistyków

Zorganizowane przez Forum Logistyki Wincanton¹ w kwietniu br. w warszawskim hotelu Marriott Warsztaty Logistyczne „Łańcuch dostaw – mity czy rzeczywistość? Wyzwania stojące przed logistyką w obsłudze sieci handlowych”, w których uczestniczyło ponad 80. menedżerów i kadry zarządzającej firm oraz wybitnych specjalistów z całego kraju pokazały, jak wielka jest potrzeba ożywionej dyskusji w środowisku polskich logistyków, bez względu na to, czy wywodzą się z kręgów akademickich, czy z praktyki.

„W tym kraju jest wiele różnych konferencji, konkursów, forów logistycznych. I dobrze. Ale bardzo jest odczuwalny brak szczerej wymiany doświadczeń, żywej dyskusji o problemach, nurtujących środowisko polskich logistyków. Dlatego ideą tego spotkania naukowców i praktyków jest przedyskutowanie różnych, stosowanych już rozwiązań i tych, które chcielibyśmy urzeczywistnić. I jeśli choć jeden z naszych problemów zniknie, to będzie oznaczało, że to forum ma sens” – stwierdził Ryszard Warzocha, dyrektor zarządzający na kraje Europy Środkowej i Wschodniej Wincanton Trans European.

Podczas sesji plenarnej Warsztatów², nad którymi patronat honorowy objęła Brytyjsko-Polska Izba Handlowa, a patronat medialny – „Logistyka”, prof. zw. dr. hab. Włodzimierz Rydzkowski ocenił rynek usług logistycznych po roku członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Jego zdaniem, nasze członkostwo w UE nie spowodowało gwałtownych zmian na rynku TSL, gdyż m. in. proces dostosowawczy trwa już od 1991 r., rynek ma charakter międzynarodowy, a rynek logistyczny nowych krajów Unii będzie rozwijać się w tem-

pie dwucyfrowym, podczas gdy w „starych” krajach – w tempie jednocyfrowym. „Większy wzrost obrotów zostanie osiągnięty przy jednoczesnym spadku przewozów ogółem” – zaznaczył Profesor dodając, iż bardzo pozytywnym objawem jest malejąca w Polsce „gospodarkochłonność”.

W przekonaniu W. Rydzkowskiego, wejście Polski do UE przyniosło w efekcie:

- wzrost obrotów rynku TSL (osiągniętego dzięki dużej dynamice wzrostu usług tworzących wartość dodaną)
- przewozy ogółem nie wzrosły znacząco i przy wysokim tempie wzrostu PKB utrzymują się na obecnym poziomie
- wzrost obrotów transportu drogowego w przewozach międzynarodowych
- nie wystąpiło znaczące zagrożenie ze strony przewoźników innych nowych członków UE w przewozach drogowych
- realizację przesyłek w mniejszych partiach, ale z większą częstotliwością i na większe odległości
- wzrost obrotów transportu kolejowego (połączony ze wzrostem ich udziału w ogóle przewozów)
- nie odnotowano znaczącego rozwoju przewozów intermodalnych
- zmianie uległy dotychczasowe funkcje niektórych magazynów (w związku z rekonfiguracją europejskich sieci dystrybucji należało liczyć się z utratą części usług magazynowych)
- nie powstały nowoczesne centra dystrybucji, a firmy budują centra na własne potrzeby
- nowym obszarem działalności firm logistycznych stają się usługi dla małych i średnich klientów
- kolejnym etapem konkurencji będzie specjalizacja firm działających na rynku TSL



Fot. 1. R. Warzocha otwiera obrady Warsztatów
fot. 3 x Iwo Nowak

- w segmencie usług kurierskich znajduje się duży potencjał rozwojowy, a rynek ten będzie ewoluował pod wpływem ogólnych tendencji światowych (bardziej, niż w wyniku integracji)



Fot. 2. Wystąpienie prof. W. Rydzkowskiego

¹ Powstałe w 2004 r. Forum Logistyki Wincanton (FLW) to nieformalne ciało, kierowane przez Radę Naukową, służące edukacji i wymianie doświadczeń w dziedzinie logistyki. Członkami Rady Naukowej są niezależni eksperci w dziedzinie logistyki, pracownicy firmy Wincanton Trans European Polska oraz przedstawiciele firm branży logistycznej. FLW patronuje wielu przedsięwzięciom z dziedziny logistyki, m.in. czuwa nad wartością merytoryczną warsztatów branży logistycznej oraz patronuje Kuźni Talentów Wincanton, która jest programem skierowanym do studentów.

² Nadzór merytoryczny nad Warsztatami Logistycznymi sprawowała Rada Naukowa FLW, reprezentowana przez dr. hab. Danutę Kisperską-Moroń z Katedry Logistyki Ekonomicznej Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach oraz prof. zw. dr. hab. Włodzimierza Rydzkowskiego, kierownika Katedry Polityki Transportowej na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego.



Fot. 3. Ożywiona dyskusja w kuluarach Warsztatów D. Kisperskiej-Moroń z R. Warzochą

- trudno jednoznacznie ocenić wpływ procesu integracji na poziom cen usług logistycznych – większe znaczenie ma obecnie konkurencja jakością.

Zdaniem prof. W. Rydzkowskiego, w zakresie przewozów drogowych trzyletnie ograniczenie kabotażu jest z jednej strony ze szkodą dla polskich przedsiębiorców, ale jednocześnie chroni nasz rynek przed tańszymi przewoźnikami np. z krajów bałtyckich – nowych członków Unii Europejskiej. Natomiast jeśli chodzi o tzw. duży kabotaż, pozwalający polskim firmom realizować przewozy pomiędzy państwami „starej Unii” (a nie – jak wcześniej – tylko docelowo do danego kraju „piętnastki”), widać wyraźnie wzrost wydajności naszych przedsiębiorstw. „W tym roku dopiero dostrzeżemy skutki tego 10-procentowego wzrostu wydajności firm uczestniczących w dużym kabotażu” – ocenił Profesor. Dodał, że obecnie występuje nadpodaż pojazdów w stosunku do zamówień przewozowych, zaś ubiegłorocznym paradoksem były niższe koszty w przewozach międzynarodowych w porównaniu z krajowymi. „Zysk netto był na tym samym poziomie, ale wzrastały obroty i – w efekcie – malała rentowność. Skutkiem tego będzie konieczność zrewidowania stawek przewozowych” – powiedział.

W obszarze przewozów kolejowych widać – kontynuował W. Rydzkowski – że spadają i będą spadać przewozy pasażerskie, choć zaczynają powstawać koleje regionalne. Nie grozi też gwałtowny wzrost konkurencji ze strony tanich pasażerskich przewozów lotniczych. „W naszych warunkach musi minąć 2 – 3 lata przynajmniej, aby tanie połączenia lotnicze stały się konkurencyjne wobec pasażerskich połączeń kolejowych” – ocenił. Natomiast kolejowe przewozy towarowe odznaczają się wzrostem swego udziału w rynku. W 2004 r. 280 mln t ładunków przewieziono właśnie koleją, z czego PKP CARGO SA – 160 mln t, a resztę prywatni przewoźnicy. Jako pozytywne uznał Profesor niedawne działania rządu w zakresie restrukturyzacji kolei, a zwłaszcza wyłączenie Polskich Linii Kolejowych ze struktury PKP i podporządkowanie PLK Ministerstwu Infrastruktury oraz przekształcenie PKP CARGO SA w fundusz majątku kolejowego, który będzie

zbywał zbędną infrastrukturę, należącą dotąd do kolei.

Brak zastosowania przez Komisję Europejską „ochronnego” okresu przejściowego w transporcie lotniczym (o wprowadzenie którego zabiegały Polskie Linie Lotnicze LOT) pozwolił pojawić się na polskich lotniskach także i innym, nowym przewoźnikom, w tym tanim liniom lotniczym (w ubr. 8, obecnie 10 – mimo upadku Air Polonii i wycofania się dwóch innych), co – zdaniem Profesora – polepszyło ofertę dla krajowych klientów do tego stopnia, iż teraz tanie linie lotnicze przewożą więcej pasażerów, niż LOT i Lufthansa razem wzięci.

Natomiast jeśli chodzi o przewozy intermodalne, to według prognoz W. Rydzkowskiego, nie staną się one w Polsce konkurencyjną alternatywą dla przewozów drogowych m. in. z powodu braku terminali drogowych i braku odpowiednich decyzji uwłaszczeniowych w PKP. „W przypadku działań na rzecz rozwoju przewozów intermodalnych raczej należy liczyć się u nas z zastosowaniem narzędzi administracyjnych (zakazy, opłaty), niż mechanizmów rynkowych, ekonomicznych” – dodał.

Jako bardzo pomyślne uznał Profesor prognozy dla polskiego rynku centrów logistycznych, gdzie jesteśmy liderem pod względem oczekiwań lokalizacyjnych i cenowych. „Trzeba jednak pamiętać, że u nas centra takie powstają głównie dzięki staraniom władz lokalnych, a nie centralnych, czy regionalnych. Firmy nie czekają na powstawanie centrów w oparciu o Partnerstwo Publiczno–Prywatne, ale budują własne, na swoje potrzeby, co tworzy rozproszoną ich strukturę w skali kraju” – powiedział.

Dr hab. Danuta Kisperska-Moroń z Katedry Logistyki Ekonomicznej AE w Katowicach poprowadziła szkolenie w zakresie „Pomiaru funkcjonowania łańcuchów dostaw”. Uczestnicy warsztatów uzyskali odpowiedzi m.in. na pytania: Czy nowe warunki funkcjonowania, zmienność zdarzeń rynkowych i ewolucja uwarunkowań społeczno – gospodarczych nie wymaga modyfikacji sposobów obserwacji i oceny rzeczywistości gospodarczej oraz czy tradycyjne metody pomiaru są właściwe.

Wśród gości honorowych zaproszonych do wzięcia udziału w Warsztatach Logistycznych znalazł się Martin Oxley, dyrektor generalny Brytyjsko Polskiej Izby Handlowej (BPCC), jak również Carol Gaskell, Lead Consultant Wincanton z Wielkiej Brytanii. Sesje tematyczne poprowadzili m. in.: Ferdinand Salehi, dyrektor zarządzający A. T. Kearney w Polsce („Excellence in Logistics 2004 – joint survey of A. T. Kearney and European Logistics Association”) oraz Justyna Lewandowska z Instytutu Logistyki i Magazynowania – ECR Polska („Straty w łańcuchach dostaw w świetle badań prowadzonych przez ECR Europe”), dr Marek Kasperek z Katedry Logistyki Ekonomicznej Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach („Zarządzanie projektem”), a także Tomasz Oczkowski – dyrektor ds. logistyki i rozwoju Wincanton Trans European Polska („Projektowe podejście do wdrożenia systemów logistycznych na podstawie wybranych projektów”).