

TRANSPORT I LOGISTYKA NARODOWĄ SPECJALNOŚCIĄ POLSKI?

Dr Grzegorz Szyszka

Dyrektor
Instytutu Logistyki
i Magazynowania



Kondycja polskiego transportu i logistyki

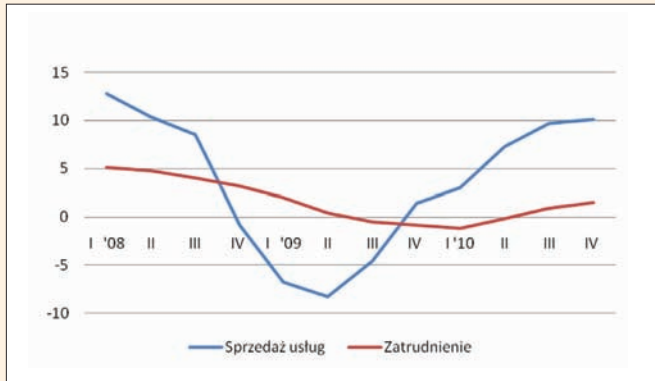
Duża wrażliwość transportu i logistyki na spadek koniunktury gospodarczej spowodowała wyraźne pogorszenie sytuacji tych sektorów gospodarki w okresie spowolnienia gospodarczego w Polsce. Po rekordowym 2008 roku, kiedy to przychody ze sprzedaży **usług transportowych i logistycznych**¹, dotyczących zarówno ładunków jak i pasażerów, we wszystkich jednostkach transportu przekroczyły wartość 132 mld zł, w 2009 roku nastąpił spadek przychodów o 8% do poziomu 121,5 mld zł. Spodziewany poziom przychodów za 2010 rok będzie ciągle niższy, niż w 2008 roku i nie powinien przekroczyć poziomu 130 mld zł. Oznacza to jednak, że logistyka generuje przeszło 10,5% produktu krajowego brutto i jej udział w PKB przejawia tendencję rosnącą.

Nieco lepiej kształtowała się sytuacja przedsiębiorstw z branży TSL (Transport, Spedycja, Logistyka), to znaczy działających na rynku usług **transportu ładunków i gospodarki magazynowej** (rysunek 1). Szacuje się, że w 2010 roku przychody obejmujące wpływy za przewozy ładunków, bagażu,

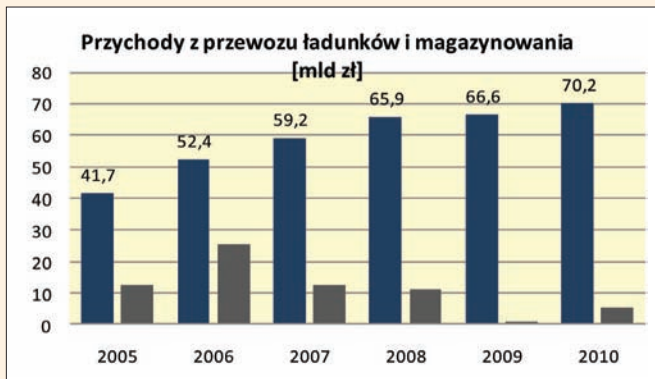
poczty, przeładunki, spedycję, składowanie i magazynowanie ładunków oraz inne usługi związane z obsługą transportu w jednostkach transportu ogółem (w cenach stałych) zwiększyły się o 5,4% w stosunku do roku poprzedniego (w 2009 roku wzrost o 1,1%). Znacznie wyższe, wobec słabych przed rokiem, były wyniki finansowe brutto przedsiębiorstw TSL (wzrost o prawie 80%) oraz netto (ponad trzykrotny wzrost). Wstępnie ocenia się, że przychody przedsiębiorstw w 2010 roku z transportu ładunków i gospodarki magazynowej przekroczyły wartość 70 mld zł (rysunek 2). Biorąc pod uwagę, że wartość logistyki wewnętrznej ukierunkowanej na zaspakajanie własnych potrzeb przedsiębiorstw wynosi około 80% wartości logistyki rynkowej, można pokusić się o stwierdzenie, że całkowita wartość polskiej logistyki ładunków (rzeczy) kształtowała się w 2010 roku na poziomie 127 mld zł.

Należy zauważyć, że w 2009 roku odnotowano spadek przeciętnego zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej osób i rzeczy do poziomu 694 000 osób, natomiast szacuje się że w minionym roku zatrudnienie powinno wzrosnąć o 1,9% do wartości 707 000.

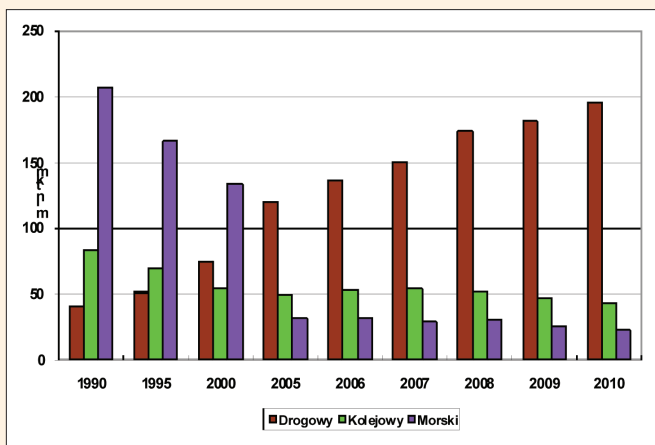
¹ Usługi logistyczne – dotyczą wyrobów i usług transportu oraz gospodarki magazynowej, obejmujące wpływy za przewozy ładunków i pasażerów oraz za przeładunki, spedycję, magazynowanie, itp.



Rys. 1. Dynamika zmian wskaźników logistycznych [%].
Źródło: opracowanie własne na bazie danych GUS.



Rys. 2. Przychody z przewozu ładunków i gospodarki magazynowej.
Źródło: opracowanie własne na bazie danych GUS.



Rys. 3. Przewozy ładunków według rodzajów transportu mierzone pracą przewozową.
Źródło: opracowanie własne na bazie danych GUS.

Ważnym wskaźnikiem odzwierciedlającym sytuację branży TSL jest wielkość przewozów ładunków określona wykonaną pracą przewozową mierzona w tono-kilometrach. W 2008 roku wszystkimi rodzajami transportu wykonano pracę przewozową o 4,4% większą, niż rok wcześniej. Sytuacja uległa pogorszeniu w 2009 roku, gdyż według GUS praca przewozowa ogółem zmniejszyła się o około 5%. Spadek wystą-

pił w transporcie kolejowym (-10%) i morskim (-15%), przy wzroście głównie w transporcie drogowym (+ 4%). Na bazie wstępnych wyników GUS przewiduje się, że wyniki roku 2010 będą zdecydowanie lepsze od poprzedniego, głównie jednak za sprawą dobrych wyników w transporcie drogowym (rysunek 3).

Transport kolejowy

Według danych GUS², transportem kolejowym w całym 2009 roku przewieziono 239,2 mln ton ładunków, to jest o 10% mniej niż przed rokiem. Było to rezultatem zmniejszenia przewozów w komunikacji międzynarodowej o około 30% oraz przewozów w komunikacji wewnętrznej o około 3%. Także w tym roku odnotowano znaczny, przekraczający 19%, spadek przychodów w tym segmencie rynku TSL. Przewiduje się dalsze utrzymanie tego niekorzystnego trendu w 2010 roku.

W wyniku liberalizacji zwiększyła się konkurencyjność na rynku usług transportu kolejowego ładunków, wynikiem czego w grudniu 2010 roku już prawie 40 przewoźników czynnie świadczyło usługi transportowe opanowując prawie 30% tego rynku. Główny cel liberalizacji, czyli zwiększenie udziałów przewozów ładunków koleją w transporcie ogółem, nie został jednak osiągnięty, gdyż udział ten w dalszym ciągu wykazuje tendencję spadkową (rysunek 3). Zdaniem przewoźników prywatnych, rozwojowi rynku nie sprzyja wysoki poziom opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, który jest jednym z najwyższych w Europie. W niektórych krajach UE opłaty te w całości są finansowane z budżetu państwa, co skutecznie poprawia rentowność przewozów kolejowych. Innym problemem jest zły stan i niedoinwestowanie infrastruktury kolejowej, co pogarsza warunki konkurowania transportu drogowego z kolejowym.

Analicyści przewidują, że w perspektywie zaledwie kilku lat rynek kolejowych przewozów towarowych może być opanowany przez dwóch wielkich, narodowych przewoźników, to jest PKP CARGO SA oraz DB Schenker – nowego przewoźnika kolejowego na polskim rynku, za którym stoi niemiecki gigant Deutsche Bahn. Niemcy sygnalizują, że zamierzają do 2012 roku przejść 25% polskiego rynku przewozów ładunków. W sumie zachodzi obawa, że rynek opanowany będzie przez dwóch największych operatorów państwowych, ze szkodą i dla klientów i mniejszych przewoźników³.

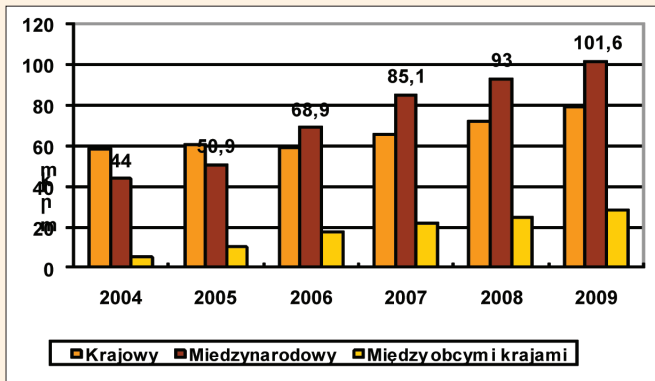
Transport drogowy

Obserwowany od wielu lat dynamiczny wzrost przewozów ładunków transportem drogowym w Polsce został w warunkach spowolnienia gospodarczego tylko wyhamowany i – według danych GUS⁴ – przewóz ładunków w transporcie drogowym zarobkowym w 2009 roku, wyrażonym w tkm, wzrósł

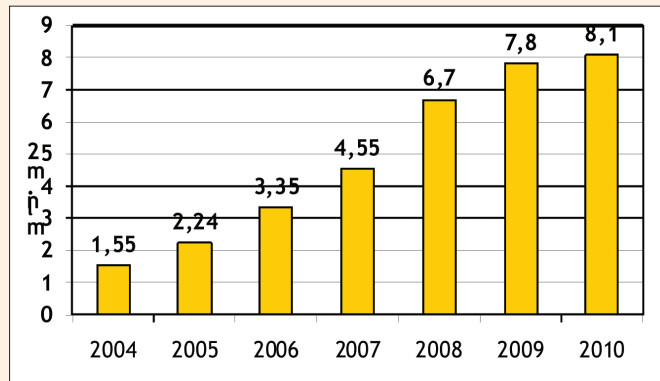
² Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju-Rok 2009, GUS Warszawa 28.01.2010.

³ P. Stefaniak, *Od monopolu do duopolu na rynku kolejowych przewozów towarowych*, wywiad z A. Furgalskim, dyrektorem w Zespole Doradców Gospodarczych TOR, www.wnp.pl (dostęp 16.02.2010).

⁴ Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju-Rok 2009, GUS Warszawa 28.01.2010.



Rys. 4. Struktura przewozów drogowych.
Źródło: opracowanie własne na bazie danych GUS.



Rys. 5. Nowoczesne powierzchnie magazynowe wybudowane po 1995 r.
Źródło: badania własne ILiM.

o ponad 8%. Szacunkowe dane za 2010 rok wskazują na dalszy dynamiczny wzrost tego segmentu rynku.

Podobna sytuacja kształtowała się na rynku transportu międzynarodowego, któremu udało się odnotować w 2009 roku wzrost, pomimo wyraźnego spadku obrotów handlowych z zagranicą. Według Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego na koniec 2010 roku, prawie 25 000 przedsiębiorstw świadczyło usługi w transporcie międzynarodowym.

Przewoźnicy drogowi z niepokojem patrzą na rosnące koszty działalności związane ze wzrostem cen zakupu paliwa i opłat drogowych związanych z zastępowaniem opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej wielokrotnie wyższą opłatą za przejazd. W konsekwencji może spowodować to wyrównanie konkurencyjności wobec transportu kolejowego, gdzie jak wiadomo, użytkownicy płacą wysokie stawki za dostęp do linii kolejowych.

Rynek magazynowy

Po bardzo dobrym 2008 roku, kiedy inwestorzy oddali do użytku ponad 2,1 mln m² nowoczesnej powierzchni magazynowej⁵ (rysunek 5), kolejny rok nie był już tak pomyślny. Wprawdzie w 2009 roku na rynku pojawiło się około 1,1 mln m², ale było to głównie wynikiem wcześniej rozpoczętych inwestycji. W minionym roku powoli następowało ożywienie na rynku inwestycji magazynowych, ale w wymiarze znacznie mniejszym, niż poprzednio. Na koniec 2010 roku w Polsce zidentyfikowano 8,1 mln m² nowych powierzchni magazynowych, z czego 6,5 mln m² należało do deweloperów⁶.

Transport intermodalny

Transport intermodalny, w którym ładunki przewożone są różnymi środkami transportu przynależnymi do odmiennych gałęzi transportu, powinien zapewnić zrównoważony rozwój

odmiennych gałęzi transportu i zoptymalizować koszty przemieszczania ładunków w łańcuchach dostaw. Tak rozumiany transport intermodalny stał się jednym z priorytetów UE i z tego względu jest przedmiotem wielu prac analitycznych.

W czasie kryzysu, na polskim rynku transportu intermodalnego nie uwidoczniły się zasadnicze zmiany. Natomiast w 2010 roku, według Urzędu Transportu Kolejowego, nastąpił gwałtowny 30% wzrost przewiezionych ładunków przynajmniej dwoma rodzajami transportu, osiągając rekordową wielkość 4,4 mln ton ładunków.

Udział przewozów intermodalnych transportem kolejowym wyrażony w pracy przewozowej liczonej w mln tonokilometrów, wyniósł w 2010 roku bez mała 3,8% – co było wielkością rekordową jak na polskie warunki. Niemniej jednak jest to wielkość znacznie odbiegająca od średniej notowanej w krajach UE, wynoszącej około 17,5%.

Także pozytywne sygnały docierają z polskich portów morskich, w których przeładunki kontenerów po 10% spadku w 2009 roku, urosły w 2010 roku o prawie 30%, co świadczy o skutecznej rywalizacji o azjatyckie przesyłki kontenerowe z portami europejskimi. Jak dotąd Hamburg w dalszym ciągu jest dla polskich przedsiębiorstw największym portem importowo – eksportowym.

Wzrost znaczenia przewozów intermodalnych zdaje się wynikać także z ich konkurencyjności kosztowej. Jak pokazują analizy przeprowadzone przez Instytut Logistyki i Magazynowania w ramach projektu finansowanego przez UE, koszty przewozu kontenera 40" na polskich trasach o długości powyżej 300 km mogą być nawet o 10% tańsze. Podobne rezultaty wykazały badania przeprowadzone w innych krajach UE.

W Polsce pewną szansą na rozwój transportu intermodalnego jest Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013, który umożliwi wsparcie ze środków publicznych budowy centrów logistycznych i terminali kontenerowych

⁵ Nowoczesna powierzchnia magazynowa to powierzchnia w obiekcie magazynowym o następujących parametrach: 1) powierzchnia na jednym poziomie min. 10 000 m², 2) wysokość składowania min. 9 m, 3) min. 1 brama na 1 000 m² powierzchni, 4) plac manewrowy min. 35 m głębokości, 5) posadzka bezpylna o wytrzymałości min. 5 t/m², 6) system ppoż. w postaci zraszaczy i kłap dymowych.

⁶ Baza powierzchni magazynowych Instytutu Logistyki i Magazynowania.

oraz zakup specjalistycznego wyposażenia. Budżet programu finansowanego z Funduszu Spójności jest jednak niezbyt duży biorąc pod uwagę skalę potrzeb i wynosi 111 mln euro. Pomoc będzie przyznawana do końca 2015 roku.

Pozycja polskiego transportu i logistyki na arenie międzynarodowej

Należy podkreślić, że Polska w warunkach recesji umocniła swoją wysoką pozycję w usługach transportowych w Europie. Z najnowszych danych Eurostatu wynika, że w 2009 roku w transporcie lądowym ładunków mierzonym pracą przewozową Polska zajmowała trzecie miejsce w Europie, za Niemcami i Hiszpanią, z 10,7% udziałem w rynku UE.

W transporcie kolejowym ładunków Polska lokowała się na drugim miejscu wśród 27 krajów UE za Niemcami, a przed Francją, z prawie 12% udziałem w rynku UE. Natomiast, osiągnięta wielkość przewozów ładunków transportem drogowym stanowiła prawie 8% udział w unijnym rynku, co sytuuje Polskę na szóstej pozycji za Niemcami, Hiszpanią, Francją, Włochami i Wielką Brytanią. W przewozach międzynarodowych Polska jest prawdziwą potęgą, bo z blisko 14% udziałem w rynku UE znajduje się na pierwszej pozycji przed Niemcami i Hiszpanią.

Mimo kryzysu, polska logistyka awansowała w II rankingu Banku Światowego⁷ z 40 miejsca w 2007 roku na 30 miejsce w końcu 2009 roku pod względem jakości i organizacji logistyki, ocenianej według LPI (ang. *Logistics Performance Index*). Oceniane były między innymi: infrastruktura, wydajność służby celnej, łatwość aranżacji przesyłek międzynarodowych, śledzenie trasy przesyłki, punktualność i czas potrzebny na dostarczenie przesyłki oraz kompetencje przedsiębiorstw logistycznych. Ocena była dokonywana przez duże, średnie i małe firmy z ośmiu krajów będących najważniejszymi partnerami handlowymi ocenianego państwa. Polska pod tym względem wyprzedziła Portugalię, Węgry i Grecję, które poprzednio sklasyfikowane były przed naszym krajem. Lepiej jednak oceniane są Czechy, które zajmują 25 miejsce. Czynniki wpływające na poprawę oceny to: wejście do strefy Schengen, inwestycje infrastrukturalne, wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań logistycznych, punktualność w dostawie przesyłek. Według tego ostatniego kryterium, Polska zajęła 2 miejsce w świecie. Sprawność służby celnej oceniono na 34 pozycję, jakość i kompetencje krajowych podmiotów z branży na 36 miejsce, natomiast infrastrukturę dopiero na 43 pozycji.

Krytyczne elementy polskiego systemu logistycznego

Po latach zastoju jesteśmy obecnie świadkami dynamicznego rozwoju infrastruktury drogowej, co pozwala mieć nadzieję, że w obecnej dekadzie zbliżymy się do standardów UE. Także transport drogowy i bazujący na nim nowoczesny system dystrybucji towarów mają się całkiem dobrze. Gorzej przedstawia się sytuacja w transporcie kolejowym, szczególnie w zakresie infrastruktury kolejowej. Niskie zaawansowanie prac

w zakresie modernizacji linii kolejowych nie napawa optymizmem na szybkie odwrócenie spadkowego trendu w transporcie kolejowym ładunków. W tym kontekście kapitałochłonna inicjatywa związana z budową pasażerskich kolei dużych prędkości musi budzić tym większe zaniepokojenie.

Transport kolejowy jest także jednym z negatywnych czynników wpływających na wykorzystanie transportu intermodalnego w polskim systemie logistycznym ładunków (ko-modalność). Drugim z czynników jest kiepski stan infrastruktury punktowej w zakresie terminali kontenerowych i centrów logistycznych pełniących funkcje punktów węzłowych w sieci drogowej.

Centra logistyczne w ocenie środowiska naukowego mogą stać się skutecznym rozwiązaniem poprawiającym sprawność całego polskiego systemu logistycznego. Głównymi ich zadaniami powinna być koordynacja przepływu ładunków w łańcuchach dostaw poprzez przeładunki, składowanie, konsolidację oraz wykorzystywanie najbardziej efektywnych środków transportu. Takie rozwiązania sieciowe powszechnie stosują operatorzy logistyczni i firmy dystrybucyjne, budując na swoje potrzeby terminale przeładunkowe przystosowane jednak przeważnie tylko do obsługi transportu samochodowego (brak bocznic kolejowych). Trzeba zaznaczyć, że operatorzy tych sieci nastawieni są na obsługę dużych klientów, pomijając kłopotliwych małych i średnich przedsiębiorców. Te ostatnie, jak wykazały badania Instytutu Logistyki i Magazynowania, posiadają koszty logistyczne zdecydowanie wyższe od osiąganych w dużych firmach, co w konsekwencji wpływa na pogorszenie ich pozycji konkurencyjnej na rynku.

W istniejącej sytuacji w Polsce istnieje ciągle potrzeba stworzenia sieci otwartych (publicznych) centrów logistycznych nastawionych na zaspokajanie potrzeb MSP i wykorzystywanie transportu kolejowego, budowanych na wzór różnego typu parków przemysłowo – technologicznych.

W dokumentach rządowych jest wiele ogólnych zapisów o konieczności promowania rozwoju transportu intermodalnego i pośrednio infrastruktury logistycznej. Brak natomiast jest rządowego programu wspierania budowy centrów logistycznych, które jak wskazują doświadczenia innych krajów, są silnym czynnikiem stymulującym rozwój przewozów intermodalnych. W istniejącej sytuacji inicjatywę przejmują deweloperzy i realizują inwestycje w różnych lokalizacjach, co prowadzi do rozproszenia punktowej infrastruktury logistycznej.

Powstające programy samorządów regionalnych w odniesieniu do rozwoju infrastruktury transportowej obejmują niekiedy budowę centrów logistycznych, lecz w tym aspekcie opracowane są przeważnie mało kompetentnie, bez uwzględnienia potrzeb ogólnokrajowych.

Uwarunkowania usprawnienia systemu logistycznego

W opisaney powyżej sytuacji istnieje potrzeba usprawnienia polskiego systemu logistycznego poprzez:

⁷ Źródło: Connecting to Compete 2010: Trade Logistics In the Global Economy

- rozszerzenie polityki transportowej państwa o zagadnienia logistyczne, łagodzące skutki społeczno – środowiskowe transportu
- opracowanie krajowego modelu systemu logistycznego
- upowszechnianie rozwiązań organizacyjnych i technologicznych z obszaru logistyki i zarządzania łańcuchami dostaw
- opracowanie kompleksowego programu rozwoju transportu kombinowanego i centrów logistycznych w formie aktu prawnego przyjętego przez rząd, uzgodnionego z Komisją Europejską, w tym komplementarnego wsparcia przez państwo i samorządy regionalne⁸
- poprawę jakości usług kolejowych świadczonych w łańcuchach transportu kombinowanego i w konsekwencji przywrócenie zaufania klientów do tej gałęzi transportu
- wdrożenie w Polsce unijnej koncepcji rozwoju sieci (infrastruktury transportowej liniowej i punktowej) zorientowanej na przewozy towarowe (w tym zielone korytarze)
- ustanowienie przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju strategicznego programu badawczo – rozwojowego, ukierunkowanego na wdrożenie w polskim transporcie i logistyce innowacyjnych rozwiązań organizacyjno – technologicznych.

Podsumowanie

W kontekście powyższego, odpowiadając na stawiane przez niektóre środowiska gospodarcze pytanie, czy transport i logistyka mogą być narodową specjalnością Polski, należy stwierdzić, że istnieje taka szansa, której wykorzystanie wymaga dokonania wielu przeobrażeń w polskim systemie logistycznym.

Pomimo tego, że Polska z uwagi na swój potencjał gospodarczy i ekspansywną działalność samochodowych firm transportowych jest znaczącym graczem na europejskim rynku transportowo – logistycznym, w celu wykreowania wizerunku kraju o zaawansowanej logistyce wymaga poprawy efektywności zrównoważonego systemu logistycznego. W tym kontekście obok rozwoju infrastruktury liniowej, szczególnie kolejowej, należy dążyć do powstania sieci lądowych centrów logistycznych jako niezbędnego elementu sprawnego systemu logistycznego, który powinien zapewniać efektywny przepływ ładunków zarówno wewnątrz kraju, jak i z jego zewnętrznymi partnerami gospodarczymi. W obecnej sytuacji, funkcjonujące w UE centra logistyczne nie mając swoich odpowiedników w Polsce mają trudności w skoordynowaniu przepływu ładunków.

Rozwój systemu logistycznego powinien także uwzględniać potrzeby ochrony środowiska związane z ograniczeniem emisji dwutlenku węgla oraz budową zielonych korytarzy.

⁸ Kompleksowe instrumenty wspierania transportu kombinowanego (w postaci dokumentów ustawowych) stosowane są m. in. przez takie kraje, jak Szwajcaria, Austria, RFN, Włochy, Francja, Wielka Brytania, Holandia. Wszystkie te państwa dzięki takim rozwiązaniom osiągnęły wysoki udział przewozów w technologiach intermodalnych, w ogólnych przewozach ładunków realizowanych transportem kolejowym.