

## Barierzy i wyzwania dla firm logistycznych

**Prognozy gospodarcze dla transportu, spedycji i logistyki nie są złe. Ale z drugiej strony branża już dawno nie miała przed sobą tak wielu wyzwań zewnętrznych**

**Konrad Majszyk**  
konrad.majszyk@infor.pl

– W pierwszym kwartale tego roku wzrost PKB w Polsce wyniósł 3,6 proc. Wskaźnik PMI, który obrazuje perspektywę dotyczące przyszłych zakupów wynosi 52,4. Co prawda, to wynik dobry, ale czwarty miesiąc z rzędu spada. Po czterech miesiącach 2015 r. wartość eksportu jest o 2 mld euro wyższa niż importu, podczas gdy w 2014 r. mieliśmy ujemne saldo. Ocena perspektyw dla branży jest niejednoznaczna – twierdzi prof. Halina Brdulak ze Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

W ciągu najbliższych miesięcy niektóre branże, jak np. e-commerce, zapewne będą biły rekordy z poprzedniego roku. – Perspektywy są obiecujące. Polska jest w czołówce europejskich krajów rozwijających się pod tym względem najbardziej dynamicznie – mówi Tomasz Swat, dyrektor handlowy InPost. Dla biznesu TSL korzystne jest to, że siła nabywcza w Polsce wzra-

sta, a cykl życia produktów się skraca (to celowy zabieg ze strony ich wytwórców).

– Polski rynek jest szalenie konkurencyjny, być może najbardziej ze wszystkich krajów europejskich. W Polsce przewiduję dalszą dominację transportu drogowego, który jest najbardziej elastyczny – ocenia Juliusz Skurewicz, prezes polskiego oddziału Hellmann Worldwide Logistics.

Prezes Schenker Janusz Górski stawia tezę, że rola transportu intermodalnego będzie w ciągu najbliższych lat rosła ze względu na kongestję, czyli zatłoczenie dróg.

Od przewoźników słyszymy, że sektor transportowy musi stawić czoła wyzwaniom prawnym. Problem pojawił się wraz z MiLoG, czyli niemiecką ustawą o pensji minimalnej, która nakłada na polskich przewoźników obowiązek płacenia kierowcom co najmniej 8,5 euro za godzinę.

– Przy średniej zyskowności netto branży trans-

portowej na poziomie od 2 do 2,5 proc. to znaczące obciążenie. Część przewoźników z Polski zastanawiać się będzie nad dalszym prowadzeniem działalności w ruchu międzynarodowym – mówi Paweł Trębicki,

dyrektor generalny polskiego Raben Transport.

W dalszej perspektywie wycofywanie się dużej liczby przewoźników z rynku międzynarodowego mogłoby jednak osłabić konkurencyjność polskiego eksportu. – Mam wątpliwości, czy MiLoG to polityka wspólnotowa, czy raczej próba odbudowy gra-



krajowym rynku wewnętrznym – przewiduje Grzegorz Lichocik z Dachsera.

Według prof. Włodzimierza Rydzkowskiego z Uniwersytetu Gdańskiego transport drogowy jest na dużym zakręcie. Jak przekonuje, Zachód stał się trudnym kawałkiem chleba – tutaj przetrwają tylko najlepsi. A z drugiej strony jest Rosja i związane z nią problemy: nie tylko z powodu embargo na polskie produkty żywnościowe, ale też w związku z niehonorowaniem przez Rosjan tzw. karnetu tir, który wcześniej był obowiązującym dokumentem celnym i gwarancyjnym.

Według prof. Haliny Brdulak w takiej sytuacji wskazana jest ucieczka do przodu. – Siłę firmy poznaje się wtedy, kiedy warunki działania są trudne. Skoro sytuacja geopolityczna powoduje niepewność, to jest to dobry czas na budowę rozwiązań na wypadek, gdyby nastąpił scenariusz negatywny, np. niekorzystne dla Polski wyrok w sprawie MiLoG. Potrzeba rozwiązań innowacyjnych, które pozwolą rozwijać się również w dziedzinach będących dotychczas poza działalnością podstawową, choć z nią powiązaną – twierdzi Halina Brdulak.

nic. To już nie jest swobodny przepływ towarów i usług wewnątrz UE – zauważa Paweł Trębicki.

Prezes Dachser Polska Grzegorz Lichocik stawia tezę, że MiLoG to strzał w stopę przez samych Niemców, którzy przed laty mieli problem, skąd wziąć wystarczającą liczbę kierowców. To właśnie kraje nowej UE, głównie z Polski, tę lukę zapełniły.

Prezes grupy logistycznej Pekaes Maciej Bachman podkreśla, że MiLoG to nie tylko Niemcy. – Bacznie obserwujemy zapowiedzi wprowadzenia płacy minimalnej dla kierowców w kolejnych krajach, np. Francji. Przygotowujemy się do możliwego scenariusza wzrostu kosztów transportu – przyznaje szef Pekaesu.

Od 1 lipca mają wejść w życie przepisy o płacy minimalnej w Norwegii. Nowe stawki obejmą też zagranicznych kierowców i będą wyższe niż w Niemczech. W tym przypadku obrona polskich in-

teresów będzie trudniejsza, bo Norwegia nie jest członkiem UE.

Niepokój budzą też inne aspekty międzynarodowe. – Sytuacja na Wschodzie nie sprzyja działalności transportowo-logistycznej z powodu konfliktu na Ukrainie, rosyjskiego embargo na produkty spożywcze z Polski czy zaprzestania przez Rosję honorowania karnetów tir. Czynnikiem ryzyka jest możliwość wyjścia Grecji ze Strefy Schengen, a Wielkiej Brytanii w ogóle z UE – mówi prof. Halina Brdulak z SGH.

Niektórzy przewoźnicy z Polski, którzy specjalizowali się w obsłudze rynków wschodnich, a zostali zmuszeni do wstrzymania przewozów z powodu embargo, znaleźli się w bardzo trudnej sytuacji. Operatorzy logistyczni potwierdzają, że przewozy na Wschód załamały się, a wycofane auta są wykorzystywane na innych kierunkach.

– W obecnej sytuacji przewozy na Wschód popadły w marazm. Spodziewam się, że nasili się konkurencja na

### Branża transportowa i jej problemy



**MACIEJ WRONSKI**

przewodniczący Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska

Mimo lekkiego ożywienia na rynku branża transportowa pozostaje w niepewności, co przyniesie najbliższa przyszłość. Wciąż nie został rozwiązany żaden z problemów, które przyniósł rok 2014. Chodzi przede wszystkim o przyjętą w ubiegłym roku niemiecką ustawę o płacy minimalnej. Nawet częściowe uznanie stosowania MiLoG-u wobec kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe wywoła efekt domina: podobne ustawy zostaną wprowadzone w innych krajach starej UE, a swobodne wykonywanie przewozów w UE odejdzie w niepamięć. Jest to ostatni moment, żeby rząd w sprawie MiLoG skierował samodzielną skargę na Niemcy do Trybunału Sprawiedliwości UE. Inne nierozwiązane sprawy to dyskryminacyjne działania administracji rosyjskiej wobec przewoźników z Polski i lawina pozwów o ryczałty za

nocleg, którą wywołała kontrowersyjna uchwała Sądu Najwyższego z czerwca 2014 r. Obawy budzą także pomysły w kilku projektach przygotowywanych aktów prawnych. Przykładem jest poselski projekt zmian w prawie o ruchu drogowym, który przewiduje, że za przekroczenie dopuszczalnej prędkości lub niezastosowanie się do sygnalizacji świetlnej karę będzie ponosił zamiast kierowcy jego pracodawca, czyli właściciel pojazdu. To rozwiązanie nie dość, że wygeneruje dodatkowe koszty kar obciążające firmy transportowe, to na dodatek negatywnie odbije się na bezpieczeństwie przewozów. Potrzebny jest przełom w myśleniu ludzi odpowiedzialnych za transport drogowy w Polsce. Dlatego zamiast generowania kolejnych problemów muszą oni stworzyć rozwiązania sprzyjające rozwojowi tej części gospodarki.



Nowy wygląd.  
Wielkie ambicje.



Jesteśmy częścią międzynarodowej sieci:  
DPD, Chronopost, SEUR, Interlink Express.

Pracujemy razem, by dostarczać proste i wygodne usługi w całej Europie.

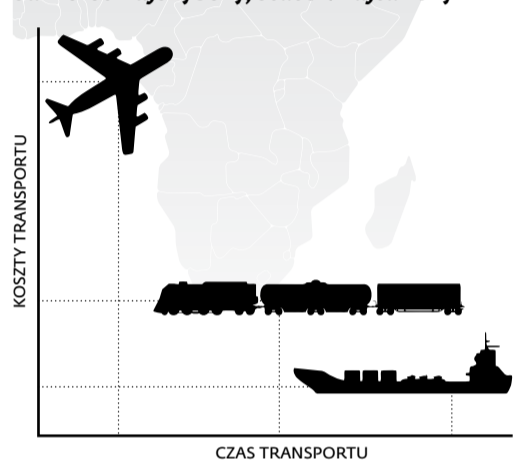


# Pociągi z Chin do Europy. Jak przewie

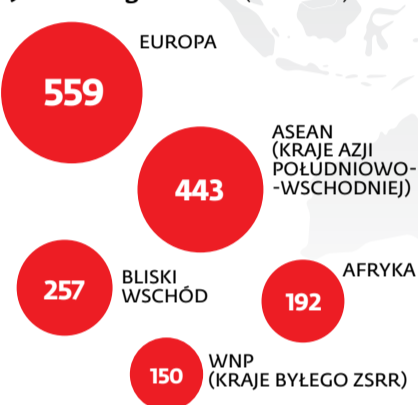
## Najpopularniejsze szlaki kolejowe między Chinami i Europą



## Transporty z Dalekiego Wschodu. Samolot najszybszy, statek najtańszy



## Wielkość chińskiego handlu zagranicznego z regionami na trasie lądowego i morskiego Jedwabnego Szlaku (w mld dol.)



W ciągu ostatnich czterech lat regularne połączenia kolejowe przez nasz kraj ruszyły z kilku chińskich miast. **Położenie geograficzne Polski** z przekleństwa staje się atutem. Jak wypełnić kontenery w drodze powrotnej z Polski do Chin? Kto to wymyśli, będzie bogaty

Konrad Majszyk  
konrad.majszyk@infor.pl

Pociągi z kontenerami jeżdżą m.in. także z Chengdu do Łodzi, z Suzhou do Warszawy i z Zhengzhou przez Polskę do Hamburga. W ofercie spedytorów są połączenia z Chongqing do Duisburga w Niemczech i nieregularne połączenie między miastem Yiwu i Madrytem. Pociąg wygrywa z samolotem ze względu na niższe koszty dostawy, a ze statkiem krótszym czasem transportu. Ale w żadnej z tych kategorii nie jest numerem jeden.

### Obiecująca rynkowa nisza

Przejazd pociągu towarowego z Chin do Europy trwa od 11 do 24 dni w zależności od tego, w której części kraju następuje załadunek. Jak to wygląda w konkurencyjnych gałęziach transportu? Na

transport lotniczy z Chin do Polski – w przypadku większych przesyłek – trzeba zarezerwować mniej: od czterech dni do tygodnia. W przypadku transportu morsko-lotniczego potrzeba od 18 do 22 dni, a morskiego – od 30 do 42 dni.

Mimo tej różnicy dzisiaj tylko ok. 3,5 proc. chińskiego eksportu do UE trafia drogą lądową. Według prof. Wojciecha Paprockiego ze Szkoły Głównej Handlowej droga lądowa jako alternatywa dla morskiej to produkt niszowy z powodu rażącej dysproporcji między zdolnościami ładunkowymi statków i pociągów. Nie zmienia to faktu, że istnieje grupa klientów zainteresowana tym rozwiązaniem.

– Kolej to rozwiązanie cieszące się dużym zainteresowaniem w przypadku: pilnych dostaw, opóźnień w produkcji, braku miejsca

na statkach lub w bezpośrednim porównywaniu z frachtem lotniczym lub morsko-lotniczym – wyjaśnia Beata Mańkowska, dyrektor w polskim oddziale Hellmann Worldwide Logistics. – Ale barierą dynamicznego rozwoju nadal dla wielu firm pozostaje cena – przyznaje.

Koleją jeżdżą np. samochody i części motoryzacyjne, elektronika, sprzęt AGD, wyroby włókiennicze i lekarstwa. Operatorzy logistyczni nie chcą mówić o otwarciu o własnych cenach ofertowych. Zastępują się np. dużymi różnicami między stawkami armatorów i ciągłymi wahaniami cen w transporcie morskim. Jak jednak sprawdziliśmy, cena kontenera 40-stopowego z Chin do Polski wynosi obecnie ok. 300 dolarów. A przewiezienie koleją kosztuje ok. 8 tys. dolarów za taki sam kontener. W pil-

REKLAMA

Poruszymy  
każdy biznes

Logistyka dla Twojej branży  
[www.groupecat.pl](http://www.groupecat.pl)



Cargo  
Logistics

# żyć kontenery i na tym zarobić

nych przypadkach spedytorki mają jeszcze do wyboru transport lotniczy, który jest czterokrotnie droższy od kolejowego.

Transporty obstawili wielcy gracze. Schenker ma w Chinach przedstawicielstwa w 62 miastach i dysponuje tam łącznie 850 tys. mkw. powierzchni magazynowej. Koleje narodowe DB i RZD od siedmiu lat działają ramię w ramię pod szyldem TEL. To niemiecko-rosyjska logistyczna spółka joint venture do obsługi przewozów z Dalekiego Wschodu do Europy. Jak podaje DB Schenker Rail, rocznie trasę między Chinami i Europą pokonuje ponad 300 pociągów. Do tego operator DB Schenker wysyła towary za pośrednictwem połączeń obsługiwanych przez innych przewoźników, np. z Chengdu o Łodzi.

Na kolejowym łańcuchu logistycznym z Dalekiego Wschodu wyrabia sobie pozycję Grupa PKP Cargo, która w ubiegłym tygodniu podpisała list intencyjny z Zhengzhou International Hub z prowincji Henan. Obie strony zawiązały spółkę joint venture do rozbudowy terminalu w Małaszewiczach, który ma się stać – taki jest plan – hu-

bem przeładunkowym na zachodnim krańcu Jedwabnego Szlaku. Polski przewoźnik będzie odpowiadał za transporty od granicy z Białorusią do Hamburga (fracht po stronie azjatyckiej jest po stronie firmy DHL).

## W pułapce średniego dochodu

Problem może pojawić się jednak przy transportach w drugą stronę. Bardzo dużym wyzwaniem jest brak towarów, które mogłyby być eksportowane do Chin przy pomocy kolei. Dzisiaj pociągi wracają puste, najczęściej na pokładzie statków. – Kto wymyśli, jak je wypełnić, będzie bogaty – taka opinia powtarzana jest powszechnie w branży TSL.

– Dzisiaj większość polskiego eksportu do Chin, który jest wart ok. 2 mld dolarów rocznie, stanowią surowce (głównie miedź) oraz w coraz większym stopniu produkty spożywcze. Tych towarów w zdecydowanej większości nie opłaca się wozić koleją, tylko statkami – mówi Radosław Pyffel, prezes Centrum Stosunków Polska-Azja (CSPA). – Polska znalazła się w pułapce średniego dochodu. Ponieważ produkujemy

tanie, nisko przetworzone produkty, nie mamy za bardzo czym wypełnić wagonów, które miałyby wracać pociągami do Chin – twierdzi.

Dla odmiany Niemcy, czyli główny partner handlowy Chin w UE, wysyłają w kontenerach wysokie technologie, np. co tydzień z fabryki BMW w Lipsku 60 kontenerów z komponentami do zakładu w Shenyang. Z kolei pociągi z Chin do Europy są dotowane przez prowincje, z których towary są wysyłane (najczęściej na zachodzie Chin).

Według kierownika projektu UE-Chiny z Ośrodka Studiów Wschodnich Marcina Kaczmarek projekt Nowego Jedwabnego Szlaku zakłada utworzenie sieci połączeń morskich i lądowych z UE. Ten projekt jest narzędziem chińskiej polityki zagranicznej i gospodarczej. To w tym celu Chińczycy ogłosili powstanie Funduszu Jedwabnego Szlaku z kapitałem rzędu 40 mld dol.

W relacjach z Chinami atutem Polski może być stabilna gospodarka oraz to, że jesteśmy stosunkowo dużym europejskim rynkiem, który odgrywa rolę lidera regionu. Ale najważniejsza jest lokalizacja.

– Z punktu widzenia chińskiej strategii Polska jest kluczowym krajem Jedwabnego Szlaku, gdyż jest bramą do Europy. W ten sposób położenie geograficzne, które przez długie lata było przekleństwem Polski, dziś może stać się jej atutem – twierdzi Radosław Pyffel z CSPA.

Na korzyść połączeń kolejowych może przemawiać to, że Chińczycy chcą stworzyć globalną usługę e-commerce na bazie istniejącej platformy Alibaba. Gdyby drobnicą jeździła na dużą skalę pociągami między Chinami i Europą, na towar – np. zamówioną kamerę – czekalibyśmy tylko ok. 14 dni.

Główne kolejowe wyzwania stojące w związku z tym przed Polską to – po pierwsze – biznesowy pomysł na wypełnienie pociągów w drodze powrotnej. Produkty spożywcze nie wchodzi w grę, chyba że transporty byłyby subsydiowane, o co zabiegała np. branża mleczarska. – Po drugie w Polsce powinny powstać duże centra logistyczne, np. w Łodzi albo Małaszewiczach, które pełniłyby funkcję kolejowych hubów przeładunkowych – podkreśla Radosław Pyffel.

## Skąd, dokąd i jak długo. Oto przykłady połączeń kolejowych cargo z Chin do Polski

### Chengdu

Pociągi jeżdżą z Chengdu w centralnych Chinach do Łodzi od czerwca 2013 r. Czas transportu – ok. 14 dni. Pociąg pokonuje 9,8 tys. km. Chengdu liczy sobie 3,9 mln mieszkańców (w aglomeracji mieszka ponad 10 mln ludzi). W ubiegłym tygodniu województwo łódzkie zawarło umowę partnerską z prowincją Syczuan, zakładającą otwarcie polskiego biura w Chengdu. To już kolejne, bo biura reprezentujące miasto Łódź i ten region Polski działają w Chengdu od ponad roku.

### Zhengzhou

Inne dostępne rozwiązanie to pociąg towarowy do Hamburga z Zhengzhou, zamieszkiwanego przez 2 mln ludzi (zespół miejski liczy ponad trzy razy więcej osób). Długość tej trasy – 10,2 tys. km. Klienci mają do wyboru droższą usługę ekspresową (15–16 dni). W grę wchodzi też zlecenie w serwisie standardowym, w którym czas transportu wynosi od 18 do 27 dni (w zależności od portu nadania towaru). Dla polskich klientów suchym portem odbioru w serwisie standard są najczęściej Małaszewicze przy granicy polsko-białoruskiej.

### Suzhou

To ponad 5-milionowe miasto we wschodnich Chinach, które stanowi logistyczny przedsiódek portu w Szanghaju. Pierwszy pociąg przyjechał stąd do Polski w połowie października 2013 r. Czas przejazdu wynosi 14–15 dni w serwisie „express”. Jeżeli klient chce skorzystać ze „standardu”, połączenie kolejowe z Szanghaju do Warszawy zamyka się w czasie 24 dni, a z Tianjinu i Dalianu jest o jedną dobę krótsze.

### Chongqing

W ofercie spedytorów jest też kolejowe połączenie ekspresowe: z Chongqing w centralnych Chinach do Małaszewicz. Chongqing to gigantyczny ośrodek: mieszka tam 4,7 mln ludzi, ale aglomeracja liczy ok. 30 mln osób. To port lądowy nad rzeką Jangcy i ważny ośrodek gospodarczy.

REKLAMA

**DACHSER**  
Intelligent Logistics

ZAWSZE BĄDŹ O KROK DO PRZODU.

DACHSER European Logistics

- Międzynarodowa i krajowa sieć drobnicowa
- Zarządzanie łańcuchem dostaw
- Logistyka kontraktowa i magazynowanie
- Innowacyjne technologie informatyczne

www.dachser.pl

# Logistyka przyszłości. Kto nie nadąży



Boom w e-handlu powinien zmotywować do działania lekko skostniałą branżę logistyczną. Znakiem czasów jest prężnie rosnąca konkurencja, która nie wywodzi się wcale ze **świata TSL**. Szansą dla firm, ale też wyzwaniem, są nowi specjaliści z pokolenia Y

Tradycyjna branża transportu, logistyki i spedycji (TSL) jest świadoma dynamicznego rozwoju e-handlu. W 2014 r. wartość tego rynku szacowana jest w Polsce na 27 mld zł. To obiecujący potencjał, ale z drugiej strony, wciąż stanowi niewielką część rynku UE. Ten jest wart w sumie ponad 400 mld euro. Między innymi o tym, jak sobie radzić w tej rzeczywistości, dyskutowali uczestnicy debaty DGP „Zrównoważony rozwój w branży TSL – szansa na innowacyjność czy marketing”.

– Dynamika wzrostu e-commerce jest bardzo widoczna, ale w porównaniu ze standardowymi usługami logistycznymi wciąż jest to rynek raczkujący – ocenił Paweł Trębicki, dyrektor zarządzający Raben Transport w Polsce. – Handel elektroniczny oznacza dla nas m.in. obsługę zleceń online i bezpośredni kontakt z firmami kurierskimi, które dostarczają towar do klienta. Mamy kilkudziesięciu kontrahentów obsługiwanych w ramach usługi e-commerce, m.in. w Polsce, Niemczech, krajach bałtyckich, na Ukrainie, i intensywnie pracujemy nad pozyskaniem nowych – zapowiedział.

## Dostosuj się albo gin

– Poziom usług związanych z biznesem e-commerce to ok. 2,5 mld zł rocznie. To jest tort, o który będą walczyły m.in. firmy kurierskie w ramach rynku dostaw do klientów indywidualnych. My w związku z rozwojem e-commerce przykładamy dużą wagę do dostaw dla sklepów internetowych lub magazynów – stwierdził Grze-

gorz Lichocik, prezes Dachser Polska.

Ale nie tylko, bo w ramach e-commerce także najwięksi gracze zabiegają o klienta w ramach tzw. ostatniej mili. Prezes Lichocik podał przykład, zaprezentowanej w maju w Monachium, nowej usługi transportowanej „targo on-site”, która w wersji premium oznacza wniesienie do lokalu urzędzenia, np. fotokopiarki, także jego podłączenie i uruchomienie, a po wszystkim zabranie zużytych opakowań. W Polsce dla Dachsera działa już zespół podwykonawców, którzy wykonują te usługi dostaw.

Prezes firmy logistycznej Schenker Janusz Górski przypomniał, że e-commerce to nie są tak znaczące wolumeny jak dostawy w formule B2B (business-to-business). Jak ocenił, w naszym kraju ten rodzaj handlu znajduje się wciąż jeszcze we wstępnej fazie kształtowania się rynku, ale ma bardzo duży potencjał. Jego dynamiczny rozwój nie jest jednak pozabawiony problemów.

– Jeden z nich jest taki, że po stronie sklepów internetowych, które przecież plasują się na początku łańcucha logistycznego, nie znajdziemy pełnej informacji o dostawie, przez co później dochodzi do wielu nieporozumień „na ostatnich metrach”. Mam na myśli dyskusje, np. czy usługa była zamówiona z wniesieniem czy bez albo z montażem czy bez. Takie wątpliwości powinny być rozstrzygnięte na etapie zamówienia, tzn. sklep powinien jasno informować o tym klientowi, np. w formie graficz-

nej informacji – zaproponował prezes Janusz Górski.

– Nie przeceniałbym znaczenia e-commerce – powiedział Juliusz Skurewicz, prezes spółki Hellmann Worldwide Logistics Polska. – Oczywiście, to jest rosnące zjawisko, do którego sektor TSL powinien się przystosowywać. Ale wiele z firm ze świata TSL już dawno robi to w ramach usług B2C (business-to-consumer – red.). Z punktu widzenia naszej branży nie ma różnicy we wniesieniu szafy zamówionej w standardowy sposób i tej zamówionej drogą elektroniczną – podkreślał.

Perspektywę KEP, czyli branży przesyłek kurierskich i ekspresowych, która jest częścią szeroko rozumianego rynku TSL, zaprezentował Tomasz Swat, dyrektor handlowy InPost. – Dla nas, w odróżnieniu od tradycyjnej branży TSL, e-commerce jest żagle, który pozwala nam poruszać się w biznesie. Handel elektroniczny to – oprócz wzrostu gospodarczego – nasz główny atrybut rozwoju. W niektórych firmach działających w sektorze e-commerce generuje on nawet do 60 proc. obrotu, więc dla KEP to nie jest żadna nisza, ale główny nurt – argumentował Tomasz Swat.

– E-commerce to zjawisko, które najdalej za kilkanaście lat całkowicie przemodeluje realia rynkowe TSL. Jeśli firmy z branży się do niego nie przygotują, zachowanie przez nią ciągłości może stać pod znakiem zapytania – stwierdziła Irena Pichola, partner w Deloitte.

Jak zauważył Tomasz Swat, w ciągu czterech ostatnich lat

wzrost e-commerce wynosił około 20 proc. rocznie, a Polska jest w czołówce europejskich krajów rozwijających się w tym zakresie najbardziej dynamicznie.

– Badania wskazują, że w UE 47 proc. mieszkańców używa internetu do zakupów, podczas gdy w Polsce odsetek ten wynosi 25 proc. Oznacza to, że krajowy rynek dysponuje jeszcze dużym potencjałem. Z naszego punktu widzenia królem e-commerce jest ostateczny odbiorca. To on decyduje, jaki kanał dystrybucji zostanie wykorzystany. Dzisiaj do wyboru ma m.in. kuriera, paczkomat i system click & collect, jednak przyszłością usług logistycznych dla branży e-commerce jest bez wątpienia zintegrowana oferta operatorów, która łączy wszystkie wymienione kanały dystrybucji pod jednym dachem – podkreślił Tomasz Swat.

## Szybkość czy terminowość

Co ciekawe, dla klientów czas dostawy nie zawsze jest najważniejszy. Juliusz Skurewicz z Hellmann Worldwide Logistics Polska zauważył, że czasami bardziej niż szybkość liczy się terminowość. Bo według menedżerów TSL szybkość dostawy mierzona tego samego dnia nie musi w przyszłości być czynnikiem decydującym w konkurencyjnej walce.

– Mamy w swojej ofercie produkty „flex” i „speed”. Pierwszy z nich może dojechać dzień później, dzięki czemu kosztuje mniej. Dla nas to wygoda w planowaniu dostaw, bo jeśli ciężarówka jest już zapa-

kowana i zostały dwie palety, to nie wysyłamy za nią kolejnej, która jedzie w połowie pułta. Możemy przechować paletę na kolejny dzień, wtedy system automatycznie nadaje jej status „speed” – tłumaczył prezes Grzegorz Lichocik z polskiego Dachsera.

Paweł Trębicki z Raben Transport w Polsce zwrócił uwagę na inny problem. – Duża elastyczność zakupów w handlu internetowym wiąże się z małą odpowiedzialnością. To oznacza, iż łatwo jest kliknąć i towar zamówić, ale problemem może okazać się duża skala zwrotów. Można zamówić np. trzy sztuki, a następnie potrzymać je dwa tygodnie i oddać dwie. Z punktu widzenia kryterium zrównoważonego wzrostu to jest drugi biegun – podkreślił.

– W Europie – w krajach, gdzie logistyka zwrotów jest na wysokim poziomie – często zdarza się, że klienci zamawiają przez internet buty w trzech rozmiarach, a następnie wybierają ten właściwy i dwie pary zwracają – przyznał Tomasz Swat z InPost. – Dlatego rynek zwrotów jest perspektywiczny. Już teraz InPost jest w stanie proponować darmowy zwrot za pomocą sieci paczkomatów dla klientów kupujących towar za pośrednictwem Allegro. Dzięki odpowiednim rozwiązaniom logistycznym już teraz możemy zapewnić tani lub bezpłatny zwrot, na czym możemy budować naszą przewagę konkurencyjną – stwierdził.

Warto podkreślić, iż charakterystyczną cechą dzisiejszego rynku jest konkurencja, która nie wywodzi się z bran-

ży TSL. To np. gigant e-commerce Amazon z rozwiniętymi łańcuchami logistycznymi czy Uber, który oprócz usług transportu samochodowego oferuje też możliwość zabierania paczek.

– Na tym konkurencyjnym rynku poprzeczka zawsze była ustawiona wysoko. Znakiem czasu jest to, że w ostatnich latach na specjalistycznych imprezach logistycznych, np. w Bonn, zaczęły się pojawiać firmy takie jak Amazon i Starbucks, które też rozwijają własne łańcuchy dostaw – zauważył Paweł Trębicki, dyrektor Raben Transport w Polsce.

Szef Dachsera Grzegorz Lichocik postawił tezę, że nawet największe firmy spoza klasycznego nurtu TSL będą musiały posiłkować się outsourcingiem. – Może być tak, że będą chcieli zarządzać dostawami do swoich centrów, a potem dystrybucją, ale będą korzystali przy tym z wyspecjalizowanych firm. Nikt nie odważy się, żeby trzymać w gotowości potężną flotę pojazdów na wypadek spiętrzenia zleceń, np. pod koniec roku – tłumaczył.

## Zrównoważony rozwój: moda czy konieczność?

Ożywioną dyskusję wywołało pytanie o rzeczywistą rolę zrównoważonego rozwoju w strategii przedsiębiorstw i o to, w jaki sposób działania z nim związane mogą wpływać na innowacyjność w branży TSL. Z badań przeprowadzonych wśród polskich menedżerów wynika, że w pierwszym kwartale 2015 r. o 5 pkt proc. zmalała liczba szefów uznających, że zrów-

# za zmianami, wypadnie z wyścigu

noważony rozwój to czynnik godny uwagi z punktu widzenia rozwoju firmy.

– Strategia zrównoważonego rozwoju ma wpływ na decyzje zakupowe klientów. Z wewnętrznych statystyk wynika, że ok. 20 proc. w ogóle nie pyta o te zagadnienia – przyznał Paweł Trębicki z Raben Transport. – Jeszcze kilka lat temu mogło się wydawać, że jeśli będziemy bardziej „zieloni”, to więcej sprzedamy i po lepszej cenie. To był czas populizmu. Teraz przyszedł czas pragmatyzmu. Już wiemy, że ta zależność nie jest tak oczywista. Ale to nie znaczy, że zrównoważony rozwój nie ma racji bytu – dodał. Jak zauważył, świat jest dziś bardziej transparentny niż jeszcze kilka lat temu. – Tajemnica handlowa ani jakakolwiek inna długo nie jest do utrzymania. Dlatego w dłuższym okresie tak musimy działać, żebyśmy nie musieli się wstydić własnych czynów. Warto robić to po to, żeby dbać o pozytywny wizerunek i mieć zaangażowanych pracowników – podkreślał Trębicki.

Pojawił się jednak dylemat, jak połączyć zrównoważony rozwój i konkurencyjność.

Juliusz Skurewicz z Hellmann Worldwide Logistics zwrócił uwagę na rozbieżność ogólnych deklaracji i realnych działań firm. Zaapelował o to, żeby oddzielać kwestie, które nakazuje polityczna poprawność i moda, od tych rzeczywiście istotnych i ważnych dla firmy.

– Dla mnie zrównoważony rozwój polega przede wszystkim na tym, żeby wszystkie usługi, które wykonujemy, rozwijały się równomiernie. Bo pierwszym podstawowym obowiązkiem firmy jest zarabianie pieniędzy. A drugim zapewnienie ludziom pracy i wynagrodzenia. I to są priorytety – stwierdził Juliusz Skurewicz. – A zrównoważony rozwój? Mamy do czynienia z modą, podobną jak kiedyś certyfikaty ISO. Nie znam klientów, którzy uzależniali by udzielenie zlecenia od tego, czy dana firma ma certyfikat ISO, czy nie – podkreślił.

Z tym punktem widzenia polemizował Janusz Górski, stojący na czele Schenker.

– Wybór „wynik finansowy albo zrównoważony rozwój” jest fałszywy. Bo w naszej firmie musi być i to, i to. Oczywiście, pogodzenie tych pozornie sprzecznych celów wymaga kreatywności. Dla przykładu jeśli 600 pracowników wiośnią w ramach wolontariatu sadzi drzewa, przy okazji rośnie u tych ludzi wrażliwość i zdolność do współpracy: ze sobą i klientami. W ten sposób inwestujemy w kapitał społeczny, a docelowo konkurencyjność firmy rośnie. To jest działanie w duchu lean management – stwierdził prezes Górski.

Jak wyjaśnił, w jego firmie, cele redukcji emisji CO<sub>2</sub> są przeniesione na poziom każdego pracownika na terminalu. To znaczy przeliczone jest wypełnienie samochodów, a pracownicy są edukowani, że w skali roku przekłada się to na oszczędność milionów litrów ton paliwa i emisję tysięcy ton CO<sub>2</sub> mniej.

Prezes Juliusz Skurewicz z Hellmanna podkreślił, że oczywiste jest, że firmy logistycznie nie mogą i nie będą świadomie podejmowały działań szkodzących środowisku. Hellmann włączył się np. w ochronę środowiska, prowadząc zbiórkę zużytych opon.

– W ramach zrównoważonego rozwoju istnieją inicjatywy probiznesowe, które bezpośrednio przekładają się na wyniki. Mam tu na myśli np. zmniejszenie pustych przebiegów, zmniejszenie zużycia paliwa, inwestowanie w ekologiczny tabor, mniejszą wypadkowość i związane z tym niższe składki, projektowanie obiektów energooszczędnych – taką tezę postawił Paweł Trębicki z Raben Transport. Jak wyjaśnił, w ramach innowacji jego grupa zdecydowała się bezpłatnie obsługiwać, w ramach banków żywności, transporty produktów z krótkim, kończącym się terminem przydatności.

Według Ireny Picholi, partnera w Deloitte, działania z zakresu CSR i zrównoważonego rozwoju poprawiają wizerunek firmy i jej pozycję. – Nie chodzi tylko np. o sadzenie drzew albo malowanie przedszkoli, ale też odpowiedzialność biznesową oraz umiejętność wsłuchania się w potrzeby klienta i pracownika – podkreśliła.

Grzegorz Lichocik zauważył, że zrównoważony rozwój może iść w parze z innowacyjnością. – Według naszej korporacyjnej filozofii firma może istnieć bez papieru i nasze systemy pozwalają na jego eliminację. Na przykład informacja o przesyłce może wejść od klienta w sposób elektroniczny, potwierdzenie odbioru odbywa się na urządzeniu mobilnym, klient też pobiera potwierdzenie w sposób elektroniczny – opowiadał szef polskiego Dachsera.

## Pokolenie Y w logistyce

Menedżerowie dzielili się spostrzeżeniami na temat dokonującej się zmiany pokoleniowej. Na rynku jest już pokolenie Y (nazywane też pokoleniem Milenium albo cyfrowym). To ludzie oswojeni z technologiami, wychowani w wolnym rynku, zuchwali i pewni siebie. W pracy oczekują samorealizacji, wyzwania i przyjemności. Menedżerowie stwierdzili, że pokolenie Y to obiecujące źródło pracowników.

– W branży KEP pracuje bardzo dużo ludzi młodych, szczególnie na stanowiskach



PAWEŁ TRĘBICKI

dyrektor zarządzający Raben Transport w Polsce

W ramach zrównoważonego rozwoju istnieją inicjatywy, które bezpośrednio przekładają się na wyniki, np. zmniejszenie pustych przebiegów, zmniejszenie zużycia paliwa, inwestowanie w ekologiczny tabor, mniejszą wypadkowość i związane z tym niższe składki, projektowanie obiektów energooszczędnych



JULIUSZ SKUREWICZ

prezes spółki Hellmann Worldwide Logistics Polska

Dla mnie zrównoważony rozwój polega przede wszystkim na tym, żeby wszystkie usługi, które wykonujemy, rozwijały się równomiernie. Bo pierwszym podstawowym obowiązkiem firmy jest zarabianie pieniędzy. A drugim zapewnienie ludziom pracy i wynagrodzenia.

niższego i średniego szczebla – powiedział Tomasz Swat. – Pokolenie Y bardzo dobrze wie, czego nie chce, ale często nie jest w stanie wyraźnie określić swoich potrzeb i preferencji. Jednocześnie mają otwarte głowy i potencjał wewnętrzny do działania, a nie tylko zebrany katalog tego, co już wcześniej zrobili – tłumaczy. Jak stwierdził, dla pracownika z pokolenia Y ważna jest elastyczność. – Zarządy spółek powinny bardzo szczegółowo i intensywnie szkolić menedżerów średniego szczebla, którzy będą zauważać pracownika indywidualnego i wartościowego, a następnie stwarzać mu odpowiednie warunki do pracy – stwierdził.



GRZEGORZ LICHOCIK

prezes Dachser Polska

Firma może istnieć bez papieru i nasze systemy pozwalają na jego eliminację. Np. informacja o przesyłce może wejść od klienta w sposób elektroniczny, potwierdzenie odbioru odbywa się na urządzeniu mobilnym, klient też pobiera potwierdzenie w sposób elektroniczny.



TOMASZ SWAT

dyrektor handlowy InPost

Dla nas w odróżnieniu od tradycyjnej branży TSL, e-commerce jest żaglem, który pozwala nam poruszać się w biznesie. Handel elektroniczny to – oprócz wzrostu gospodarczego – nasz główny atrybut rozwoju. W niektórych firmach działających w sektorze e-commerce generuje on nawet do 60 proc. obrotu.

Znacznie bardziej cenię cechy niż doświadczenie. Dlaczego? Bo można mieć duże doświadczenie w robieniu czegoś źle. Jeśli ktoś ma cechy, które predestynują go do danego stanowiska, a za pomocą narzędzi HR możemy je przecież stosunkowo łatwo wykryć, to wtedy taki kandydat ma otwartą drogę do kariery – powiedział Juliusz Skurewicz z firmy Hellmann.

– W ramach naboru pracowników organizujemy m.in. 2-letnie płatne staże, których uczestnicy przechodzą praktycznie przez wszystkie działy w firmie. Czasami już na tym etapie rokują tak dobrze, że kierownicy działów nalegają, żeby przerwać staż wcześniej



JANUSZ GÓRSKI

prezes spółki Schenker

Wybór „wynik finansowy albo zrównoważony rozwój” jest fałszywy. Bo w naszej firmie musi być i to, i to. Oczywiście, pogodzenie tych pozornie sprzecznych celów wymaga kreatywności.



IRENA PICHOLA

partner w Deloitte

E-commerce to zjawisko, które najdalej za kilkanaście lat całkowicie przemodeluje realia rynkowe TSL. Jeśli firmy z branży się do niego nie przygotują, zachowanie przez nią ciągłości może stać pod znakiem zapytania.

i zatrudnić osobę na konkretnym stanowisku – opowiadał Grzegorz Lichocik z Dachsera. – Nie ulegamy jednak, szkolenie trwa do końca. Tacy pracownicy są bardzo uniwersalni, zwykle sprawdzają się na różnych stanowiskach w strukturach firmy. Program trwa już pięć lat i z niego rekrutujemy jednych z najlepszych naszych pracowników – ocenił.

– Logistyka to przede wszystkim ludzie. Pokolenie Y, które pojawiło się na rynku pracy, wymaga od firmy indywidualnego podejścia. Charakteryzuje ich duża doza autonomii. Nie przychodzą do pracy z poczuciem obowiązku, żeby wyjść po 8–10 godzinach. Dla

nich praca musi być wciągająca i ekscytująca. Pracodawcy muszą się dostosować, zwłaszcza że w branży TSL jest zapotrzebowanie na specjalistów – przyznał Paweł Trębicki z Rabena.

Grzegorz Lichocik zwrócił uwagę na problemy z edukacją młodych ludzi. Powód – studia są dość ogólne i brakuje specjalizacji, np. handlowców do sprzedaży bezpośredniej w TSL. A dzieje się tak, bo konserwatywny i mało elastyczny system edukacji utrudnia wprowadzenie zmian.

Według Janusza Górskiego z Schenker nadchodzi już pokolenie Z (to następcy Y), które wstrząśnie światkiem TSL. – Przed branżą widzę wtedy problem braku kierowców. Ten zawód dla dużej części dzisiejszego młodego pokolenia wydaje się nieatrakcyjny. Dzieje się tak, bo dziś wszelkie nieefektywności w łańcuchu dostaw skupiają się właśnie na kierowcach. Taki pracownik nie chce czekać na załadunek albo stać pod rozładunkiem kilka godzin. W Polsce średni czas rozładunku to dwie godziny, podczas gdy w Holandii godzina, bo łańcuchy są zsynchronizowane – tłumaczył.

Uczestnicy dyskusji zgodzili się, że konieczne jest przywrócenie godności tym zawodom, które gospodarce są potrzebne. Chodzi o takie profesje jak dyspozytor, spedytor, magazynier i właśnie kierowca. – Życie idzie do przodu, flota samochodów się unowocześnia, nikt już np. nie wyrzuca za okno tarczy tachografu, bo weszły do użytku urządzenia cyfrowe. Ale przeświadczenie, że jest to zły zawód, pozostało – komentowali.

Jak będzie kształtował się udział poszczególnych gałęzi transportu w przewożach? Janusz Górski z Schenker powiedział, że tak jak daleko starcza mu wyobraźni, w Polsce będzie dominował transport samochodowy. Grzegorz Lichocik z Dachsera spekulował, że w ramach tej gałęzi transportu być może ostatnia mila zostanie przesunięta w kierunku decyzji klienta docelowego, tzn. będzie on odbierał przesyłkę w oknie „drive-in”.

Ale specjaliści zwracali też uwagę na wyzwania. – Przewaga konkurencyjna Polski budowana na niskich kosztach pracy już niedługo się skończy. Trzeba spodziewać się wyższego poziomu wynagrodzeń, dlatego należy podnieść efektywność naszego biznesu. O ile polska logistyka jest w Europie numerem jeden, o tyle wsparcie polityczno-gospodarcze jest o poziom czy dwa niżej – komentował Paweł Trębicki.

Debatę prowadzili prof. Halina Brdulak z SGH w Warszawie i Konrad Majczyk, dziennikarz DGP  
Zdjęcia: Wojtek Górski

## 20. EDYCJA RANKINGU FIRM TSL

## Dobry rok w branży transportu i logistyki

Sytuacja gospodarcza Polski w całym 2014 r. była dobra. Stabilny wzrost wskaźników makroekonomicznych w poszczególnych kwartałach od 3,3 do 3,6 proc. i malejąca stopa bezrobocia wskazywały na korzystny kierunek rozwoju



HALINA  
BRDULAK

profesor w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie, Instytut Międzynarodowego Zarządzania i Marketingu, Kolegium Gospodarki Światowej

Średnioroczne tempo wzrostu gospodarczego przekroczyło 3,5 proc. Pozytywnie zostały również zweryfikowane prognozy wzrostu PKB w pozostałych krajach Unii Europejskiej. Jednak ta tendencja uległa zakłóceniu w 2015 r. Duże wahnięcia kursów walutowych zwłaszcza na początku roku – franka szwajcarskiego, a w kolejnych miesiącach – euro i dolara – spowodowały spadek zaufania do trwałości tendencji wzrostowych. Dodatkowe zagrożenia były efektem zawirowań politycznych i gospodarczych – przede wszystkim sytuacji na Ukrainie i wprowadzonych sankcji w stosunkach z Rosją, trudnej sytuacji geopolitycznej w Grecji i zagrożeniem wyjścia tego kraju ze strefy euro oraz wahaniami Wielkiej Brytanii odnośnie do korzyści wynikających z członkostwa w Unii Europejskiej.

W Polsce I kwartał 2015 r. przedsiębiorstwa oceniały pozytywnie, mimo że spodziewano się lepszych wyników bazując na prognozach z końca 2014 r. Dlatego też oczekiwania dotyczące II i III kwartału zostały skorygowane w dół. Na korektę oddziaływały również spadki cen surowców, a w szczególności paliw, co między innymi stało się przyczyną malejącej marży ze sprzedaży w eksporcie i w produkcji krajowej. Łatwiejszy był jednak dostęp do kredytów ze względu na obniżenie jego kosztów. Generalnie dobre wyniki w I kwartale w dużej części polska gospodarka zawdzięczała popytowi krajowemu oraz handlowi zagranicznemu. Z kolei popyt w znacznej mierze był efektem dobrej sytuacji pogodowej i możliwości prowadzenia prac w budownictwie. W II kwartale przedsiębiorstwa oczekują jednak mniejszej skali wzrostu obrotów w handlu zagranicznym, co przede wszystkim jest efektem przeciagającego się konfliktu ukraińsko-rosyjskiego i zawirowań na rynku finansowym. Optymizm dotyczący dobrej kondycji gospodarki w przyszłości został zastąpiony większą uwagą w śledzeniu bieżących trendów i tym samym ostrożniejszym planowaniem inwestycji i zwiększania zatrudnienia w najbliższym okresie. Bazując na analizach NBP, można stwierdzić, że również skala zainteresowania kredytem jako źródłem finansowania inwestycji pozostaje na niskim poziomie. Wzrosła natomiast zdolność firm do terminowego wywiązywania się z zobowiązań, zarów-

no w grupie dużych przedsiębiorstw, jak MSP, osiągając poziom sprzed 2008 r. Nadal utrzymuje się presja na obniżenie cen, choć jej siła nieco maleje. W I kwartale 2015 r. ok. 14 proc. firm obniżyło swoje ceny, przede wszystkim w branży spożywczej, przemyśle chemicznym, jak też w firmach transportowych i budowlanych. Z kolei ceny wzrosły w handlu, energetyce, dostawach wody i oczyszczaniu ścieków. W efekcie utrzymuje się deflacja, choć większość przedsiębiorstw traktuje tę sytuację jako korzystną z punktu widzenia analizy rentowności biznesów, również w branżach, w których zaobserwowano obniżki cen. Wzrasta jednak poziom niepewności co do kierunku zmian cen towarów i usług w przyszłości i stabilności koniunktury gospodarczej.

#### Zatrudnienie

Jednym z ważnych wskaźników koniunkturalnych są decyzje przedsiębiorstw odnośnie do wzrostu zatrudnienia. Z raportu ManpowerGroup z końca kwietnia 2015 r. dotyczącego perspektyw zatrudnienia wynika, że przedsiębiorstwa wykazują umiarkowany optymizm odnośnie do planów zwiększenia zatrudnienia w III kwartale 2015 r. (wskaźnik netto na poziomie +4 proc.). Spośród 750 badanych przedsiębiorstw 13 proc. przewiduje zwiększenie całkowitego zatrudnienia, 4 proc. zamierza zmniejszyć liczbę pracowników, a 78 proc. nie przewiduje zmian w tym zakresie. Największy wzrost zatrudnienia planowany jest w III kwartale w branży transport/logistyka/komunikacja +14 proc. oraz handel detaliczny i hurtowy +11 proc. Jednak powyższe prognozy dotyczą przede wszystkim dużych przedsiębiorstw, zatrudniających powyżej 250 osób. Wzrasta natomiast zainteresowanie przedsiębiorstw elastycznymi formami pracy – przede wszystkim pracą tymczasową. Polska jest w tym obszarze jednym z najbardziej dynamicznie rozwijających się krajów w Europie.

Analiza prognoz zatrudnienia w ujęciu regionalnym wskazuje, że największy wzrost zatrudnienia planowany jest w regionie północnym +10 proc., z kolei w regionach północno-zachodnim, wschodnim i południowo-zachodnim oczekuje się odpowiednio wzrostu netto zatrudnienia na poziomie +7 proc., +6 proc., +5 proc. Najniższe przyrosty planowane są w regionach: południowym +3 proc. oraz centralnym +1 proc. Jednak w obu tych regionach prognoza jest niższa w porównaniu z wynikami dla II kwartału 2015 r. – w południowym o 8 pkt proc. a w centralnym o 4 pkt proc. Dodatkowo spadki zanotowa-

no również w regionach południowo-zachodnim i wschodnim – w obu o 2 pkt proc.

Prognozy są dość zróżnicowane w zależności od skali działania przedsiębiorstw. Największe dodatnie zmiany deklarują duże przedsiębiorstwa +17 proc., w przypadku MSP – deklaracje oscylują w granicach +4 do +5 proc. Natomiast mikroprzedsiębiorstwa wskazują na redukcję liczby pracowników o 4 proc. w III kwartale 2015 r. Ponieważ kondycja gospodarki jest w największym stopniu uzależniona od kondycji MSP i mikroprzedsiębiorstw, powyższe wyniki przyczyniają się do ostrożnej oceny pozytywnych perspektyw działania w najbliższej przyszłości.

ManpowerGroup przeprowadziło również badania wśród prawie 60 tys. respondentów z 42 krajów z całego świata odnośnie do perspektyw zatrudnienia w III kwartale 2015 r. utrzyma się pozytywny trend w zakresie zatrudnienia. W 40 krajach pracodawcy widzą możliwość zwiększenia zatrudnienia, a tylko w dwóch – we Włoszech i w Brazylii – przewidywany jest spadek. Jednak w 22 krajach prognozy uległy osłabieniu w stosunku do II kwartału, a w 11 krajach – wzmocnieniu. W analizie rocznej prognozy uległy redukcji w 23 krajach, a w 15 krajach – nastąpił wzrost. Największe przyrosty oczekiwane są na Tajwanie, w Indiach, Japonii, Hongkongu i USA.

Powyższe analizy koniunktury gospodarczej są niezbędne do przedstawienia wyników 20. rankingu branży TSL, który jest efektem współpracy Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Dziennika Gazety Prawnej oraz firmy badawczej Accorp.

#### Ranking TSL

W obecnej edycji zdecydowało się uczestniczyć 61 przedsiębiorstw, których łączny przychód stanowi ponad 16 mld zł, co oznacza 112-proc. wzrost przychodów analizowanych firm w stosunku do 2013 r. Tak więc dynamika rynku TSL w 2014 r., mierzona rok do roku, na bazie analizowanych przedsiębiorstw jest wysoka. Liczba firm decydujących się pokażać w rankingu jest dość niestabilna, co wynika również z tego, że często zgłaszają one swój udział w rankingu, jednak brak podstawowych danych finansowych, a także inne dominujące źródło przychodów (spoza działalności TSL) uniemożliwia włączenie ich do analizy. Analizowane przedsiębiorstwa zatrudniają ponad 31 tys. osób. Dynamika zatrudnienia jest nieco niższa niż w przypadku przychodów – 108 proc. Różnica między dynamiką przychodów i dynamiką zatrudnienia wskazywałaby na możliwość optymalizacji procesów. Jed-

nak analiza zysku i spadku jego wartości potwierdzają tendencje związane z presją cenową w tej branży. Działania podjęte przez poszczególne przedsiębiorstwa w zakresie optymalizacji procesów nie były wystarczające, aby zahamować proces obniżania marży, charakterystyczny również dla całej gospodarki, nie tylko branży TSL.

Ranking branży TSL ukazuje się już po raz 20. W tym czasie następowały dynamiczne zmiany na rynku transportowo-spedycyjno-logistycznym, które były pochodną zmian zachodzących w gospodarce Polski, Europy i świata. Branża reagowała najszybciej na wzrost lub spadek koniunktury gospodarczej. Świadczyła o tym liczba przeprowadzonych przesyłek, wypełnienie samochodów, które są najczęściej wykorzystywane w Europie i Polsce do transportu i dystrybucji towarów w magazynach. Z kolei o koniunkturze w handlu zagranicznym można było wnioskować na bazie liczby zamówień, ale również na podstawie kształtowania się cen frachtów. W przypadku kierunków dalekowschodnich spadek liczby towarów w imporcie do Polski był widoczny już w pierwszym połowie 2015 r. Cena kontenera z Chin do Polski spadła w czerwcu do kwoty poniżej 300 USD, co świadczyło o zdecydowanej redukcji zamówień.

Od dłuższego czasu analiza przyszłości jest również wpisana w badania rynku TSL, które mam przyjemność koordynować. Wskaźnik optymizmu pokazuje oczekiwania branżowych menedżerów odnośnie do przyszłości. Istotne jest, że wskaźnik pokazuje percepcję kadry zarządzającej w maju/czerwcu 2015 r., gdy wyniki finansowe branży dotyczą 2014 r. i porównania z 2013 r. W tym roku wartość wskaźnika uległa zdecydowanemu obniżeniu w stosunku do 2014 r. i wyniosła 88 pkt – osiągając poziom z 2012 r. Wielkość spadku była najwyższa od 2011 r. Nadal jednak wartość ta odzwierciedla umiarkowany optymizm. Wskaźnik może osiągać wartości od -200 do +200.

Warto podkreślić, że na wartość wskaźnika w największym stopniu wpłynęła ocena kondycji firmy, którą reprezentują menedżerowie. Prawie 30 proc. badanych firm uznało, że obecna kondycja ekonomiczna przedsiębiorstwa jest częściowo zła, zła i bardzo zła, a niespełna 20 proc. oceniło ją jako dobrą i bardzo dobrą. Natomiast prawie 70 proc. spodziewa się, że sytuacja ta ulegnie poprawie w ciągu najbliższych 12 miesięcy.

#### Analiza wyników

Natomiast analizując wyniki osiągnięte przez przedsiębiorstwa w 2014 r., można

ocenić miniony rok jako pozytywny dla całej branży TSL. Obecne badania zostały przeprowadzone w nieco zmienionym układzie (uproszczonym), dodano również jeden blok dotyczący zrównoważonego rozwoju. Nie wszystkie firmy zdecydowały się podać wskaźniki, które obrazują strategię zrównoważonego rozwoju. Jednak ponad 20 firm podjęło takie wyzwanie. Zrównoważony rozwój, który opiera się na trzech filarach: ekonomicznym, etycznym i ekologicznym traktowany jest przez przedsiębiorców z różnych branż jako ważny element budowania strategii działania. Na giełdzie nowojorskiej funkcjonuje nawet indeks dla takich firm. Badane są również ich wyniki finansowe na tle firm, które jeszcze nie prowadzą powyższych analiz. W Unii Europejskiej strategia zrównoważonego rozwoju dotyczy nie tylko różnych sektorów gospodarczych, ale także miast. Również tym zagadnieniem zajmują się organizacje międzynarodowe, m.in. United Nations Global Compact. Z roku na rok wzrasta liczba firm, które podpisały kartę różnorodności, promującą zasady zrównoważonego rozwoju jako czynnika budowy strategii działania.

W branży TSL – na bazie analiz prezentowanych przedsiębiorstw – można zauważyć, że firmy, które tworzą raporty społeczne mają wyższe przychody. Kolejne wnioski dotyczą mierzenia odpadów i emisji CO2 w przeliczeniu na pracownika. Niestety te wielkości były podane w różnych mianach (mimo wskazania, aby dane były w kilogramach), a różnice były tak znaczne, że nie można było ustalić ostatecznych miar. Natomiast w dyskusji z Konradem Kuźmą, analitykiem z firmy Accorp, ustaliliśmy, że można podać firmy, które dokonały największych pozytywnych zmian w 2014 r. w stosunku do 2013 r. W przypadku odpadów foliowych są to: Tirsped Sp. z o.o. oraz Eurogate, odpadów makulatury i kartonowych: Mexem oraz Tirsped, złomu paletowego: Logwin i FM Logistic, oraz w przypadku obniżenia emisji CO2: Logwin i Lotos Kolej.

#### Kobiety w zarządach

Ponieważ udział kobiet w zarządach ma znaczący wpływ na skuteczność zarządzania (wyrażoną we wskaźnikach finansowych), zwłaszcza w okresie stagnacji gospodarczej i kryzysu, to badaniu został poddany również powyższy obszar. Ponad 30 proc. udziału kobiet w zarządzaniu deklarują następujące firmy: Grupa Raben (w tym Fresh Logistics), Schenker, FM Logistics, Gefco, Pernalpina Polska, EronTrans, Hellmann Worldwide, Trade Trans, Dachser, VGL Group, Solid Logistic, Mexem, Batim

Transport Międzynarodowy i Spedycja, Spedimex, Eurogate Logistics, Logwin Logistics, Trans Logistyka. Grupa Kapitałowa Trans Polonia, Asstra Associated Traffic AC, Polfrost Internationale Spedition Sp. z o.o., Intertransports Centre-Polska Sp. z o.o., Delphia Pisarska-Klinkosz, Klinkosz i Zagarów spółka jawna, Albatros Cargo Sp. z o.o. Na bazie powyższych wyników można stwierdzić, że liczba kobiet menedżerek w branży TSL jest coraz większa. Potwierdzają to również fora Kobiet w Logistyce, w tym roku organizowane już po raz czwarty przez portal www.pracujwlogistyce oraz jego właścicielkę – Beatę Trochymiak. Z badań, które miały okazję przeprowadzić wśród uczestniczek spotkania wynika jednak, że liczba kobiet na najwyższych stanowiskach – prezesek, właścicielek, członkiń zarządu i rady nadzorczej jest zdecydowanie niższa niż osób na stanowiskach dyrektorskich. Może to wynikać, jak deklarują respondentki, z trudności w realizacji polityki „zarządzania różnorodnością” w przedsiębiorstwie, mimo deklaracji. Warto dodać, że w przypadku małych firm łatwiej jest osiągnąć wyższy udział kobiet wśród menedżmentu, awansując nawet jedną lub dwie kobiety. Znacznie trudniej osiągnąć taki wynik dużemu operatorowi. W ankiecie pojawiła się prośba o podanie udziału (w procentach), stąd też można jedynie zaobserwować tendencję. Z kolei podawanie wartości bezwzględnych opór respondentów. Kobiety menedżerki nadal zarabiają mniej niż mężczyźni, średnio – 90 proc., przy czym ta różnica jest nieco większa w firmach z kapitałem zagranicznym (82 proc.) niż w firmach z kapitałem polskim (95 proc.). W Top 10 średnie wynagrodzenie kobiet na stanowiskach menedżerskich sięga 86,5 proc. Jednak wahania w poszczególnych firmach są znaczące – od 44 proc. do 120 proc.

#### Szkolenia

Budowanie postaw etycznych, postępowania zgodnie z prawem, dbania o środowisko to tematy szkoleń, które niektóre firmy traktują jako obowiązkowe dla swoich pracowników. Stanowią one od kilku proc. do 80 proc. wszystkich szkoleń w analizowanych firmach. Jak widać, rozpiętość jest znacząca. Operatorzy, którzy sporządzają raporty społecznej odpowiedzialności, traktują ten obszar jako istotny. Stąd też włączanie tej tematyki do większości szkoleń. W przypadku projektów realizowanych na rzecz ochrony środowiska w stosunku do wszystkich projektów to liderem w tej kategorii jest Grupa Raben. Wszystkie (100 proc. projektów) są realizowane

# styki

wspólnie z dostawcami i/lub klientami i dotyczą ekologii.

## Top 10

Dziesięć największych firm reprezentuje ponad połowę przychodów wszystkich analizowanych przedsiębiorstw. Dynamika przychodów dziesiątki jest nieco niższa niż wszystkich analizowanych firm i wyniosła w 2014 r. 109 proc., a dynamika zatrudnienia - 106,6 proc. Największy przyrost zatrudnienia odnotowały firmy Rohlig SUUS, Gefco i FM Logistic. W sumie liczba zatrudnionych przez firmy z pierwszej dziesiątki sięga 15700 osób i stanowi połowę zatrudnienia wszystkich analizowanych przedsiębiorstw. Udział kapitału zagranicznego, reprezentowany przede wszystkim przez Niemcy i Francję, jest wskazywany przez cztery firmy.

Liczba usług świadczona przez pierwszą dziesiątkę waha się od 1 do 4 (cztery firmy) i od 5 do 9 (sześć firm). Jak widać, wysokie przychody nie muszą iść w parze z liczbą świadczonych usług, tak jak to wynikało z wcześniejszych analiz. Rynek ulega zmianom, zmieniają się również modele działania przedsiębiorstw, poszukujących nowych okazji rynkowych.

Wśród trzech największych firm znalazła się Grupa Raben z wartością przychodów ponad 2 mld zł, Schenker sp. z o.o z przychodami 1,4 mld zł i FM Logistic z przychodami 0,8 mld zł. Tylko te trzy firmy mają 25-proc. udział w całości przychodów, analizowanych w rankingu, a ich udział w zatrudnieniu sięga

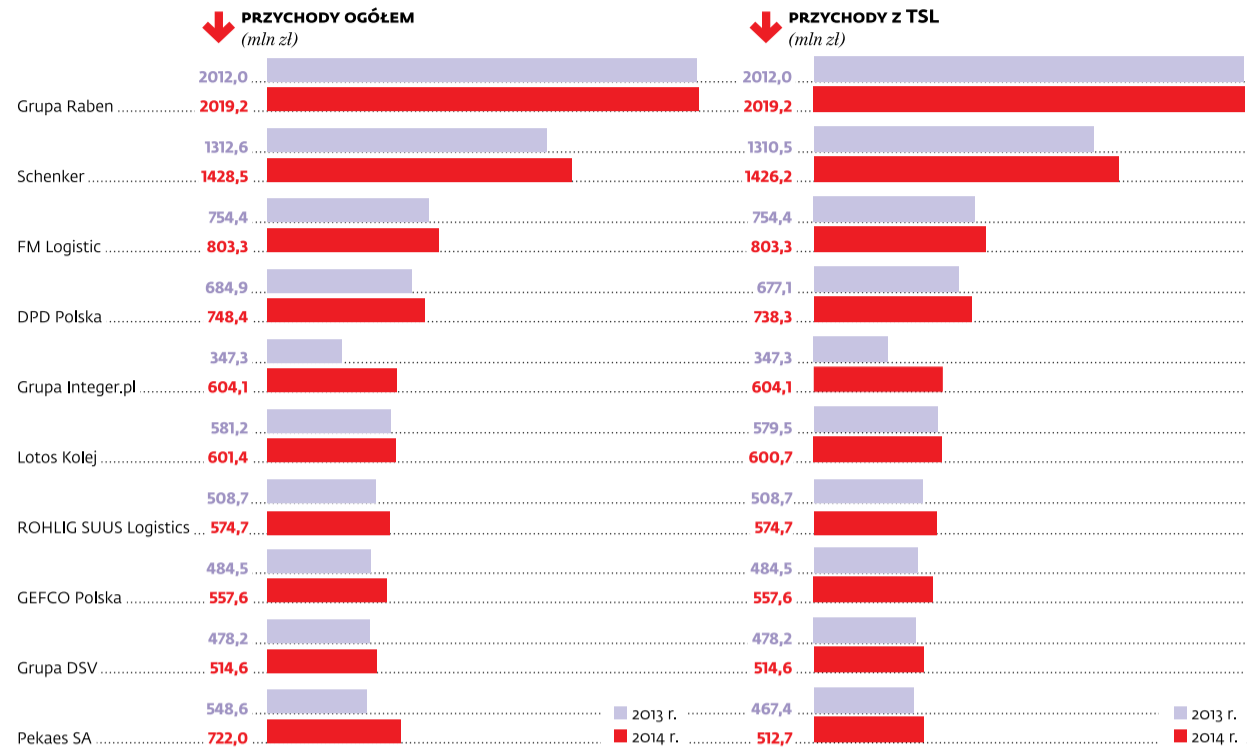
nawet 33 proc. Pozostałe firmy reprezentują różną działalność z zakresu TSL: kolejową, magazynową, kurierską, transportową i spedycyjną. Tak więc koncentrując się na różnych obszarach w szeroko rozumianej branży TSL można rozwinąć potencjał przedsiębiorstwa.

Od czego zależy sukces w tej branży? Sądę, że analiza wypowiedzi prezesów i dyrektorów, która została zaprezentowana również na łamach dodatku TSL, pozwala na częściowe wyciągnięcie wniosków. Z kolei z dyskusji z prezesami i dyrektorami różnych branż można wnioskować, że liczy się na pewno siła, motywacja i wizja przyszłości, konsekwencja w dążeniu do celu i umiejętność poszukiwania okazji rynkowych, bliski kontakt z tym, co dzieje się na rynku, a także wyczuwanie słabych sygnałów, które mogą być zapowiedzią przyszłych trendów, zarządzanie różnorodnością (nie tylko ograniczoną do pięci, ale również wieku, różnych pokoleń - X, Y, Z i in.) i przestrzeganie uczciwych reguł gry na rynku. Złożoność biznesu coraz bardziej rośnie. Świadczą o tym m.in. badania z marca 2015 r., w których ponad 40 proc. menedżerów światowych reprezentujących różne branże uznaje, że największym wyzwaniem dla nich w 2015 r. będzie niepewność związana z prognozowaniem popytu. Dlatego też poszukiwanie nowych modeli biznesu staje się coraz większym wyzwaniem dla przedsiębiorstw, również z branży TSL.

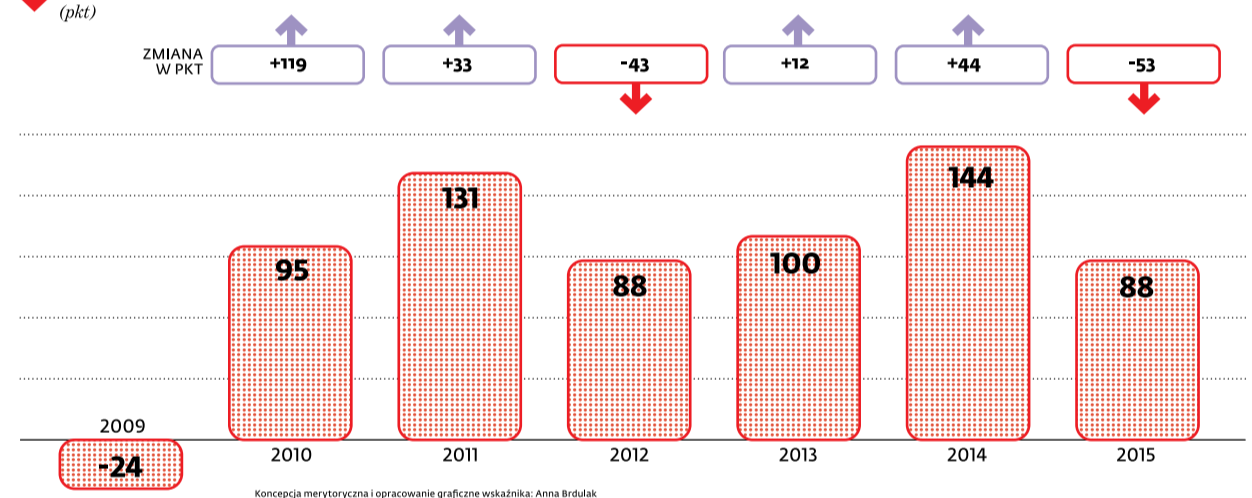
dokończenie na str. 8

## Branża TSL w Polsce


### Najlepsze firmy pod względem przychodów



### Wskaźnik optymizmu branży (pkt)




Koncepcja merytoryczna i opracowanie graficzne wskaźnika: Anna Brdulak



## Doświadczenia na Polskim rynku - Międzynarodowy zasięg

PONAD 3300 WŁASNYCH ZESTAWÓW Z CIĄGNIKAMI. JEDNA Z NAJWIĘKSZYCH FIRM  
ZARZĄDZAJĄCA WŁASNĄ FLOTĄ W EUROPIE  
WSPÓŁPRACA Z NAJWIĘKSZYMI FIRMAMI W POLSCE W ZAKRESIE FTL  
TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY NA TERNIE  
CAŁEJ EUROPY ORAZ KRAJÓW CIS



REKLAMA

# Wywieźć towar z portów? Do tego potrzebna jest kolej

**Przepustowość linii kolejowych to bariera w rozwoju polskich portów. Do 2023 r. PKP PLK planują w związku z tym duże inwestycje, ale i tak nie wszystkie problemy uda się rozwikłać**

Konrad Majszyk  
konrad.majszyk@infor.pl

W 2014 r. porty w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu odnotowały rekordy przeładunków. Wyniki pierwszego kwartału tego roku pozwalają spodziewać się, że zostaną one pobite. Np. na Bałtyku w liczbie przeładowanych kontenerów przed Trójmiastem jest już tylko Sankt Petersburg. Obsługujące porty spółki kolejowe obawiają się jednak, że wzrastające przewozy w połączeniu ze słabym stanem infrastruktury będą w dłuższej perspektywie wpływać niekorzystnie na przepustowość linii.

– Z powodu stanu infrastruktury przewoźnicy kolejowi w Polsce mogą dziś zaoferować średnią prędkość 23 km/h. Transport z Gdyni na Śląsk koleją trwa 24 godz. – podkreśla Marek Staszek, prezes DB Schenker Rail w Polsce.

Dla porównania: transport samochodowy oferuje średnią prędkość 50 km/h i czas przejazdu 11 godz.

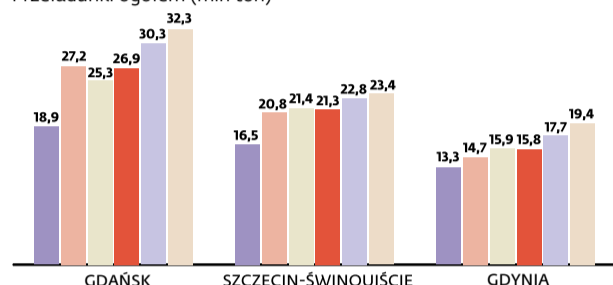
– Niska prędkość handlowa oznacza konieczność angażowania, m.in. do obsługi bałtyckich portów czy regionu Śląska, większej liczby taboru i maszynistów – przyznaje Adam Purwin, prezes PKP Cargo.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia obawia się, co stanie się od września, kiedy pasażerów ma zacząć wozić Pomorska Kolej Metropolitalna. Bo problemy z obsługą Gdyni zaczęły się już wraz z uruchomieniem w grudniu 2014 r. pociągów Pendolino, które mają pierwszeństwo przed towarowymi.

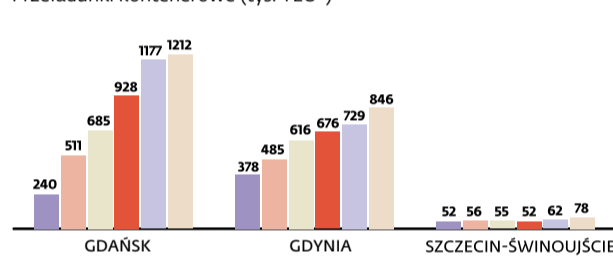
## Rosną przeładunki w polskich portach

### Przeładunki w polskich portach

Przeładunki ogółem (mln ton)



### Przeładunki kontenerowe (tys. TEU\*)



Źródło: porty

\* kontenery 20-stopowe

Portowi w Gdyni bardzo potrzebna jest modernizacja przedwojennej linii 201 Kościerzyna-Maksymilianowo, która pozwoli jadącym tu pociągom ominąć odcinek Tczew-Gdańsk. Jest w planie, ale nie w najbliższym czasie. Przygotowywana jest dopiero dokumentacja przedprojektowa.

– Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 201 jest planowana w latach 2018–2023 – zapowiada Mirosław Siemieniec, rzecznik PKP PLK. – Inwestycja posłuży przede wszystkim pociągom towarowym, które będą mogły kursować do portu w Gdyni z pominięciem centrów trójmiejskich miast – wyjaśnia.

Dla portu w Gdańsku wąskim gardłem jest jednotoro-

wy most nad Martwą Wisłą. PKP PLK budują nową przeprawę, która ma zapewnić wzrost przepustowości z 84 do 240 pociągów na dobę. Zgodnie z umową dwutorowy powinien zostać oddany do ruchu jeszcze w tym roku.

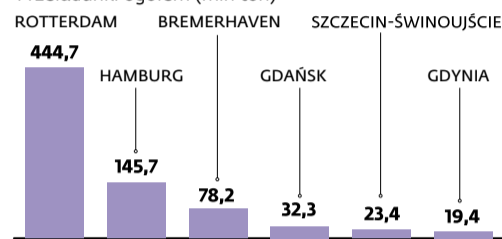
– Prace budowlane mostu na Martwej Wiśle idą zgodnie z harmonogramem. W sumie na modernizowanej linii 226 powstaje 19 obiektów inżynierskich tj. mosty, wiadukty i dwie nastawnie – wylicza Mirosław Siemieniec z PLK.

Dla zespołu portów Szczecin-Świnoujście barierą może być zły stan niektórych odcinków Nadodrzanek, czyli szlaku łączącego Wrocław ze Szczecinem.

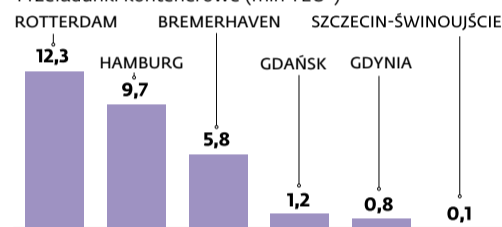
– Trwa modernizacja linii kolejowej nr 273, czyli Nad-

## Polskie porty na tle dużych zachodnioeuropejskich w 2014 r.

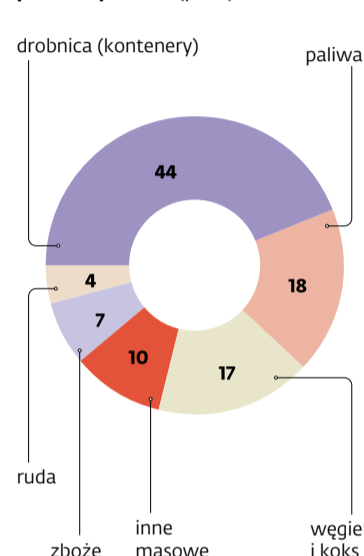
Przeładunki ogółem (mln ton)



### Przeładunki kontenerowe (mln TEU\*)



## Rodzaje ładunków w głównych polskich portach (proc.)



© MC

## Pompowanie pieniędzy w szlaki towarowe

PKP PLK zapowiadają, że w nowej perspektywie unijnej 2014–2020 linie towarowe mają stać się inwestycyjnym priorytetem. Wcześniej większość inwestycji dotyczyła torów pasażerskich, np. dla Pendolino. – Za dwa lata planujemy osiągnąć średnią prędkość kursowania pociągów towarowych 30 km/h, a po 2020 r. 40 km/h. Naszym celem jest poprawa stanu infrastruktury w szczególności na terenie aglomeracji śląskiej, ale ponadto większą przepustowość torów obsługujących porty morskie – deklaruje PKP PLK.

odrzanek, z Głogowa przez Zieloną Górę i Rzepin do Dolnej Odry. Zakończenie prac planowane jest na 2016 r. – twierdzą PLK.

W trakcie opracowania jest studium wykonalności dla dalszych prac modernizacyj-

Do 2023 r. PLK przewidują wydać na inwestycje ponad 45 mld zł. W planach jest likwidacja punktowych ograniczeń prędkości na kluczowych trasach cargo: Nadodrzanca i magistrali węglowej. Chodzi o zapewnienie jednolitych, stabilnych parametrów eksploatacyjnych na całej długości tych tras. Celem jest uzyskanie do 2023 r. efektu sieci, czyli jak najdłuższych i skorelowanych ze sobą odcinków o stałej prędkości kursowania, czyli bez wąskich gardeł.

nych na Nadodrzanca. Tym razem dla odcinka: Wrocław Brochów-Głogów-Zielona Góra-Rzepin-Szczecin Podjuchy. Planowane zakończenie studium to III kw. 2016 r. Kolej twierdzi, że zdąży z modernizacją linii do 2020 r.

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego do końca kwietnia tego roku przewoźnicy kolejowi w Polsce przewieźli ponad 68 mln ton, co jest wynikiem o prawie 5 proc. gorszym niż rok wcześniej.

# Dobry rok w branży transportu i logistyki

dokończenie ze str. 7

Warto jednak podkreślić, że przy różnych analizach, właśnie ta branża jest postrzegana jako perspektywiczna, stwarzająca nowe możliwości konkurencji dzięki zaawansowanemu procesowi zarządzania całym łańcuchem dostaw.

Z punktu widzenia przychodów udział firm z kapitałem polskim w całości przychodów stanowi ok. 50 proc. Średnia dynamika przychodów wyniosła w tej grupie firm 117 proc. i była o 5 pkt proc. wyższa niż dynamika wszystkich analizowanych przedsiębiorstw. Zatrudnienie wyniosło prawie 14 tys. osób, a jego dynamika ukształtowała się na poziomie 108 proc. Zarówno zysk brutto, jak też netto uległ obniżeniu. Suma przychodów firm z kapitałem zagranicznym stanowiła ko-

lejne 50 proc. całości przychodów, dynamika przychodów ukształtowała się na poziomie 108 proc. Przedsiębiorstwa zatrudniały 17 tys. osób, a dynamika zatrudnienia wyniosła 108 proc., podobnie jak polskich firm. Jednak zasadniczą różnicą wystąpiła w przypadku dynamiki zysku, gdzie w przypadku firm z kapitałem zagranicznym i mieszanym wynik był dodatni i wyniósł średnio 116 proc. Wśród spółek z kapitałem zagranicznym i mieszanym dominowały spółki z Niemiec (8) i Francji (4). Poza tym reprezentowany był również kapitał brytyjski, holenderski, słowacki, rosyjski, chiński, japoński, szwajcarski i austriacki. Jak widać z powyższych analiz spółki z kapitałem zagranicznym i mieszanym osiągają większy zysk z zainwestowanej

złotówki. Jednak te wskaźniki mogą również świadczyć o większej skłonności polskich przedsiębiorstw do inwestowania lub też inwestowania firm zagranicznych opartych na innym modelu finansowym. Analizując powyższe dane w układzie dynamicznym (w układzie kilkuletnim), widoczny jest trend ciągłego wzrostu przychodów polskich przedsiębiorstw, które coraz lepiej sobie radzą na konkurencyjnym rynku, jednak nadal pewnym wyzwaniem pozostaje utrzymanie rentowności na określonym poziomie.

W ciągu analizowanych dwóch lat wydatki na systemy IT utrzymywały się na podobnym poziomie i ich wielkość wahała się od 0,2 proc do kilku całości przychodów przedsiębiorstwa. Wydatki

na systemy IT korelowały ze wskaźnikiem rentowności przedsiębiorstw, co oznacza, że inwestycja w systemy IT powoduje w większości przypadków poprawę efektywności zarządzania procesami, przekładającą się na wyższą rentowność. Do czterech usług oferowało 43 proc. firm, a powyżej (do 9) – 57 proc. analizowanych przedsiębiorstw.

Analizując dynamikę przychodów wśród prezentowanych w rankingu przedsiębiorstw, można zauważyć, że tylko osiem firm zmniejszyło wielkość przychodów z TSL w 2014 r. w stosunku do 2013 r. W pierwszej dekadzie każda firma zanotowała wzrost, a największy przyrost wykazały Omida Group, Grupa Integer z dynamicznie rozwijającą się firmą InPost oraz VGL Group.

W tym roku ze względu na główne źródło przychodów wyodrębniono trzy kategorie: transport i spedycję drogową, transport i spedycję kolejową, morską i lotniczą oraz usługi logistyczne. Analiza danych przesłanych przez firmy wskazuje, że bardzo trudno rozdzielić różne obszary aktywności w zakresie TSL, które reprezentują przedsiębiorstwa. Granica między transportem, spedycją i logistyką jest płynna i nie do końca sprecyzowana. Kiedy firma może się określić jako spedycytor, przewoźnik czy operator logistyczny? Pomocne może być przyjrzenie się procesowi, który jest dominujący w działalności przedsiębiorstwa, wyodrębnienie kont, na które są alokowane faktury od klientów, oraz zbadanie wielkości wartości

dodanej, dostarczanej klientom przez przedsiębiorstwa. Wielkość powyższej wartości może się zmieniać w czasie, w zależności od uwarunkowań rynkowych. Jednak nadal problemem pozostaje właściwa klasyfikacja. Jak przykładowo sklasyfikować transport towarowy, dystrybucję na określonym terytorium i w określonym czasie przy możliwości śledzenia w systemach IT trasy przesyłki oraz zarządzania nią nawet w trakcie realizacji zlecenia? Czy jest to już usługa logistyczna (do takiej kwalifikacji ja osobiście bym się przychyliła), czy też usługa spedycyjna (jak najczęściej klasyfikują przedsiębiorstwa)? Sądzę, że warto byłoby przeprowadzić debatę na powyższy temat w środowisku biznesowo-naukowym.



## 20. EDYCJA RANKINGU FIRM TSL

## Przychody ze sprzedaży podstawowej TSL 2014

Miejsce	Nazwa firmy	Liczba usług	Przychody -2013	Przychody -2014	Przychody z TSL 2013	Przychody z TSL 2014	Kapitał	Udział kapitału zagranicznego	Kraje pochodzenia kapitału zagranicznego	Dynamika przychodu (2013=100%)	Dynamika przychodu TSL (2013=100%)	Zatrudnienie ogółem (2013)	Zatrudnienie ogółem (2014)	Dynamika zatrudnienia (2013=100%)	Zysk netto (2013)	Zysk netto (2014)	Dynamika zysku netto (2013=100%)	Zysk brutto (2013)	Zysk brutto (2014)	Dynamika zysku brutto (2013=100%)
1	Grupa Raben	5-9	2 012 000 000 zł	2 019 164 000 zł	2 012 000 000 zł	2 019 164 000 zł	zagraniczny	100	Holandia	100,36%	100,36%	4 300	4 580	106,51%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
2	Schenker Sp. z o.o.	5-9	1 312 609 000 zł	1 428 486 000 zł	1 310 500 000 zł	1 426 200 000 zł	polski			108,83%	108,83%	2 094	2 176	103,92%	bd.	bd.	bd.	73 139 000 zł	56 679 000 zł	77,49%
3	FM Logistic	do 4	754 368 298 zł	803 337 882 zł	754 368 298 zł	803 337 882 zł	zagraniczny	100	Francja	106,49%	106,49%	2 899	3 155	108,83%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
4	DPD Polska Sp. z o.o.	do 4	684 918 817 zł	748 136 401 zł	677 131 540 zł	738 281 335 zł	zagraniczny	100	Francja Niemcy	109,17%	109,03%	1 570	1 637	104,27%	bd.	53 496 036 zł	110,06%	61 080 586 zł	67 087 730 zł	109,83%
5	Grupa Integer.pl	do 4	347 324 000 zł	604 068 000 zł	347 324 000 zł	604 068 000 zł	polski			173,92%	173,92%	bd.	bd.	bd.	-31 993 000 zł	-31 993 000 zł	-370,85%	16 165 000 zł	-18 999 000 zł	-117,53%
6	LOTOS Kolej Sp. z o.o.	do 4	581 151 000 zł	601 356 000 zł	579 465 000 zł	600 669 000 zł	polski			103,48%	103,66%	857	874	101,98%	bd.	22 186 000 zł	385,58%	7 542 000 zł	27 846 000 zł	369,21%
7	ROHLIG SUUS Logistics S.A.	5-9	508 740 651 zł	574 709 822 zł	508 740 651 zł	574 709 822 zł	polski			112,97%	112,97%	800	900	112,50%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
8	GEFCO Polska Sp. z o.o.	5-9	484 495 000 zł	557 550 000 zł	484 495 000 zł	557 550 000 zł	zagraniczny	100	BD	115,08%	115,08%	358	391	109,22%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
9	Grupa DSV	5-9	478 243 000 zł	514 633 000 zł	478 243 000 zł	514 633 000 zł	zagraniczny	100	Dania	107,61%	107,61%	569	647	113,71%	bd.	18 799 000 zł	125,08%	39 857 000 zł	54 520 000 zł	136,79%
10	PEKAES SA	5-9	548 599 000 zł	722 013 000 zł	467 373 000 zł	512 717 997 zł	polski	4	Niemcy	131,61%	109,70%	898	969	107,91%	bd.	20 464 490 zł	185,10%	18 631 000 zł	24 042 000 zł	129,04%
11	JAS-FBG S.A.	5-9	447 214 400 zł	457 265 000 zł	447 214 000 zł	457 265 000 zł	polski			102,29%	102,29%	950	1 018	107,16%	bd.	7 808 000 zł	128,29%	7 226 000 zł	10 136 000 zł	140,27%
12	KUEHNE + NAGEL Sp. z o.o.	5-9	416 023 000 zł	446 985 000 zł	416 023 000 zł	446 985 000 zł	zagraniczny	100	AUSTRIA	107,44%	107,44%	1 507	1 600	106,17%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
13	Paalipina Polska Sp. z o.o.	5-9	315 609 120 zł	392 652 418 zł	315 609 120 zł	392 652 418 zł	zagraniczny	100	Szwajcaria	124,41%	124,41%	214	214	100,00%	bd.	9 171 151 zł	217,59%	5 293 994 zł	11 447 201 zł	216,23%
14	ERONTRANS	5-9	355 807 948 zł	389 111 323 zł	354 729 212 zł	387 422 943 zł	polski			109,36%	109,22%	298	314	105,37%	bd.	3 136 293 zł	57,65%	4 010 748 zł	6 814 752 zł	169,91%
15	OMEGA Pilzno International Transport & Logistics Godawski & Godawski Sp. z o.o.	5-9	329 696 394 zł	333 792 000 zł	269 134 892 zł	316 740 000 zł	polski			101,24%	117,69%	257	320	124,51%	bd.	11 259 000 zł	89,35%	15 930 611 zł	13 598 000 zł	85,36%
16	Fresh Logistics Sp. z o.o.	do 4	273 928 000 zł	288 420 000 zł	273 928 000 zł	288 420 000 zł	zagraniczny	100	Holandia	105,29%	105,29%	630	650	103,17%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
17	SKAT Transport Sp. z o.o. sp. k.	do 4	186 080 140 zł	283 872 479 zł	184 990 992 zł	282 281 168 zł	polski			152,55%	152,59%	109	135	123,85%	bd.	11 725 744 zł	217,21%	6 837 579 zł	11 725 744 zł	171,49%
18	Hellmann Worldwide Logistics Polska Sp. z o.o. sp. k.	5-9	254 294 000 zł	280 525 000 zł	254 294 000 zł	280 525 000 zł	zagraniczny	100	Niemcy	110,32%	110,32%	410	391	95,37%	bd.	1 033 000 zł	91,74%	1 126 000 zł	1 033 000 zł	91,74%
19	Grupa Delta Trans	do 4	371 567 400 zł	350 580 900 zł	253 107 600 zł	252 081 000 zł	zagraniczny	20	Niemcy	94,35%	99,59%	1 148	1 036	90,24%	bd.	5 309 500 zł	55,69%	12 047 600 zł	6 972 900 zł	57,88%
20	LINK Sp. z o.o.	do 4	220 176 170 zł	247 844 431 zł	220 176 170 zł	247 844 431 zł	polski			112,57%	112,57%	504	531	105,36%	bd.	5 092 203 zł	101,24%	6 608 741 zł	6 610 839 zł	100,03%
21	VGL Group	5-9	150 791 000 zł	250 830 000 zł	150 192 000 zł	246 580 000 zł	zagraniczny	22	Wielka Brytania Chińska Republika Ludowa	166,34%	164,18%	149	211	141,61%	bd.	9 802 000 zł	232,72%	4 837 000 zł	11 510 000 zł	237,96%
22	DACHSER Sp. z o.o.	5-9	199 137 100 zł	245 569 400 zł	199 102 400 zł	245 509 600 zł	zagraniczny	100	Niemcy	123,32%	123,31%	305	344	112,79%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
23	Rhenus Logistics S.A.	do 4	193 649 840 zł	238 261 411 zł	193 649 840 zł	238 261 411 zł	zagraniczny	99	Niemcy	123,04%	123,04%	660	890	134,85%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
24	TRADE TRANS LOG Sp. z o.o.	5-9	219 009 000 zł	247 314 000 zł	219 009 000 zł	228 300 000 zł	zagraniczny	100	SŁOWACJA	112,92%	104,24%	87	88	101,15%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
25	Solid Logistics Sp. z o.o.	5-9	177 432 800 zł	211 367 700 zł	176 923 800 zł	211 274 200 zł	zagraniczny	100	BD	119,13%	119,42%	189	266	140,74%	bd.	5 000 600 zł	97,01%	6 631 500 zł	6 416 300 zł	96,75%
26	CAT LC Polska Sp. z o.o.	5-9	202 044 000 zł	209 214 000 zł	202 044 000 zł	209 214 000 zł	zagraniczny	100	Francja	103,55%	103,55%	266	282	106,02%	bd.	2 370 000 zł	100,00%	3 166 000 zł	3 560 000 zł	112,44%
27	Yusen Logistics (Polska) Sp. z o.o.	5-9	164 616 000 zł	208 101 000 zł	164 616 000 zł	208 101 000 zł	zagraniczny	100	Japonia	126,42%	126,42%	178	205	115,17%	bd.	1 077 000 zł	-391,64%	-218 000 zł	1 502 000 zł	-688,99%
28	MEXEM Sp. z o.o.	5-9	187 956 000 zł	201 487 000 zł	182 812 000 zł	196 081 000 zł	polski			107,20%	107,26%	253	259	102,37%	bd.	8 192 000 zł	135,70%	7 611 000 zł	10 216 000 zł	134,23%
29	Omidia Group	5-9	88 112 973 zł	193 486 078 zł	88 112 973 zł	193 486 078 zł	polski			219,59%	219,59%	120	188	156,67%	bd.	2 242 478 zł	291,59%	1 003 251 zł	2 833 548 zł	282,44%
30	BATIM TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY I SPEDYCJA	do 4	184 793 000 zł	194 260 000 zł	178 472 000 zł	190 962 000 zł	polski			105,12%	107,00%	505	565	111,88%	bd.	404 000 zł	3,60%	13 862 000 zł	5 066 000 zł	36,55%
31	PPT PKS Gdańsk-Oliwa SA	do 4	170 758 960 zł	186 733 091 zł	162 868 849 zł	180 486 579 zł	polski			109,35%	110,82%	148	164	110,81%	bd.	2 372 011 zł	85,44%	3 978 547 zł	3 322 441 zł	83,51%
32	SM LOGISTIC Sp. z o.o.	do 4	191 846 525 zł	206 570 582 zł	156 739 984 zł	170 039 319 zł	polski			107,67%	108,48%	98	101	103,06%	bd.	1 896 702 zł	157,69%	1 462 575 zł	2 746 689 zł	187,80%
33	Spirmex Sp. z o.o.	do 4	147 144 000 zł	167 378 000 zł	144 532 000 zł	167 378 000 zł	polski			113,75%	115,26%	711	777	109,28%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
34	PARTNERSPOLGROUP	5-9	114 051 010 zł	147 411 840 zł	114 051 010 zł	147 411 840 zł	polski			129,25%	129,25%	2 200	2 400	109,09%	bd.	2 109 380 zł	142,70%	2 195 500 zł	3 292 720 zł	149,98%
35	Eurogate Logistics Sp. z o.o.	do 4	99 502 000 zł	117 176 000 zł	99 502 000 zł	117 176 000 zł	zagraniczny	100	Wielka Brytania	117,76%	117,76%	57	68	119,30%	bd.	1 701 000 zł	193,74%	1 118 000 zł	2 156 000 zł	192,84%
36	HEGE Sp. z o.o.	5-9	117 918 633 zł	118 266 008 zł	115 169 930 zł	115 050 510 zł	zagraniczny	100	Niemcy	100,38%	99,90%	425	513	120,71%	bd.	9 240 923 zł	118,19%	9 956 897 zł	10 314 293 zł	103,59%
37	Logwin Logistics	5-9	95 707 866 zł	112 382 758 zł	95 707 866 zł	112 382 758 zł	zagraniczny	100	Niemcy	117,42%	117,42%	280	358	127,86%	bd.	6 077 479 zł	166,41%	4 652 413 zł	7 679 875 zł	165,07%
38	C-Hartwig Szczećin Spedytorzy Międzynarodowi Sp. z o.o.	5-9	106 500 000 zł	108 900 000 zł	106 486 000 zł	108 900 000 zł	polski			102,25%	102,27%	183	172	93,99%	bd.	2 034 000 zł	97,88%	2 702 000 zł	2 556 000 zł	94,60%
39	No Limit	5-9	94 605 000 zł	103 279 000 zł	94 605 000 zł	103 279 000 zł	polski			109,17%	109,17%	354	371	104,80%	bd.	1 655 000 zł	1125,85%	292 000 zł	2 548 000 zł	872,60%
40	Targor - TruckSp. z o.o.	5-9	123 861 000 zł	125 695 000 zł	95 017 000 zł	99 164 000 zł	polski			101,48%	104,36%	246	291	118,29%	bd.	1 102 000 zł	77,33%	1 838 000 zł	1 407 000 zł	76,55%
41	Tirsped Sp. z o.o.	5-9	86 408 755 zł	101 907 791 zł	82 973 421 zł	98 087 275 zł	polski			117,94%	118,22%	172	190	110,47%	bd.	1 111 104 zł	bd.	1 388 405 zł	bd.	bd.
42	Optima Sp. z o.o.	do 4	68 755 986 zł	99 000 834 zł	58 709 694 zł	95 809 413 zł	polski			143,99%	163,19%	125	173	138,40%	bd.	1 898 494 zł	29,84%	6 980 906 zł	2 108 330 zł	30,20%
43	ZTE RADOM Sp. z o.o.	5-9	82 261 000 zł	81 459 708 zł	79 496 660 zł	79 578 913 zł	polski			99,03%	100,10%	301	304	101,00%	bd.	412 260 zł	174,60%	274 276 zł	526 984 zł	192,14%
44	JURA POLSKA SP.ZO.O.	do 4	69 970 000 zł	77 952 600 zł	69 969 400 zł	77 699 600 zł	polski			111,41%	111,05%	29	33	113,79%	bd.	-261 600 zł	-574,95%	72 800 zł	-172 500 zł	-236,95%
45	Trans Logistyka - Olga Juchniewicz spółka komandytowa	5-9	57 003 000 zł	70 269 000 zł	56 856 000 zł	70 154 000 zł	polski			123,27%	123,39%	172	229	133,14%	bd.	3 485 000 zł	109,21%	3 191 000 zł	3 485 000 zł	109,21%
46	Colian Logistics Sp. z o.o.	5-9	58 453 000 zł	65 839 000 zł	53 281 000 zł	65 789 000 zł	polski			112,64%	123,48%	200	bd.	bd.	bd.	1 067 000 zł	150,49%	bd.	bd.	bd.
47	Grupa Kapitałowa Trans Polonia	do 4	54 237 000 zł	65 286 000 zł	54 237 000 zł	65 286 000 zł	polski			120,37%	120,37%	bd.	bd.	bd.	bd.	2 616 000 zł	68,70%	4 484 000 zł	3 303 000 zł	73,66%
48	ND Logistics Poland Sp. z o.o.	do 4	65 857 000 zł	64 775 000 zł	65 857 000 zł	64 775 000 zł	zagraniczny	100	Francja	98,36%	98,36%	573	643	112,22%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
49	Botrans Sp. z o.o.	do 4	69 764 511 zł	65 572 393 zł	68 478 659 zł	64 305 847 zł	polski			93,99%	93,91%	113	94	83,19%	bd.	809 719 zł	81,86%	1 013 449 zł	816 069 zł	80,52%
50	MAGTRANS	5-9	117 465 263 zł	114 985 206 zł	62 867 000 zł	62 867 000 zł	polski			97,89%	99,52%	248	253	102,02%	bd.	3 184 395 zł	174,08%	1 829 287 zł	3 206 654 zł	175,30%
51	Asstra Associated Traffic AG	5-9	84 354 000 zł	58 677 000 zł	84 354 000 zł	58 677 000 zł	zagraniczny	100	Szwajcaria	69,56%	69,56%	77	80	103,90%	bd.	187 000 zł	16,50%	1 447 000 zł	348 000 zł	24,05%
52																				

## 20. EDYCJA RANKINGU FIRM TSL

## Dynamika przychodów TSL 2014

Miejsce	Nazwa firmy	Liczba usług	Przychody -2013	Przychody -2014	Przychody z TSL 2013	Przychody z TSL 2014	Kapitał	Liczba kapitału zagranicznego	Kraje pochodzenia kapitału zagranicznego	Dynamika przychodów (2013=100%)	Dynamika przychodów TSL (2013=100%)	Zatrudnienie ogółem (2013)	Zatrudnienie ogółem (2014)	Dynamika zatrudnienia (2013=100%)	Zysk netto (2013)	Zysk netto (2014)	Dynamika zysku netto (2013=100%)	Zysk brutto (2013)	Zysk brutto (2014)	Dynamika zysku brutto (2013=100%)
1	Ornida Group	5-9	88 112 973 zł	193 486 078 zł	88 112 973 zł	193 486 078 zł	polski			219,59%	219,59%	120	188	156,67%	769 046 zł	2 242 478 zł	291,59%	1 003 251 zł	2 833 548 zł	282,44%
2	Grupa Integer.pl	d0 4	347 324 000 zł	604 068 000 zł	347 324 000 zł	604 068 000 zł	polski			173,92%	173,92%	bd.	bd.	bd.	8 627 000 zł	-31 993 000 zł	-370,85%	16 165 000 zł	-18 999 000 zł	-117,53%
3	VGL Group	5-9	150 791 000 zł	250 830 000 zł	150 192 000 zł	246 580 000 zł	zagraniczny	22	Wielka Brytania Chirńska Republika Ludowa	166,34%	164,18%	149	211	141,61%	4 212 000 zł	9 802 000 zł	232,72%	4 837 000 zł	11 510 000 zł	237,96%
4	Optima Sp. z o.o.	d0 4	68 755 986 zł	99 000 834 zł	58 709 694 zł	95 809 413 zł	polski			143,99%	163,19%	125	173	138,40%	6 361 412 zł	1 898 494 zł	29,84%	6 980 906 zł	2 108 330 zł	30,20%
5	SKAT Transport Sp. z o.o. sp. k.	d0 4	186 080 140 zł	283 872 479 zł	184 990 992 zł	282 281 168 zł	polski			152,58%	152,58%	109	135	123,85%	5 398 429 zł	11 725 744 zł	217,2%	6 837 579 zł	11 725 744 zł	171,49%
6	Polfrost Terminal Sp. z o.o.	d0 4	10 084 436 zł	14 903 672 zł	10 084 436 zł	14 903 672 zł	polski			147,79%	147,79%	26	23	88,46%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
7	NOX-POL Sp. z o.o.	d0 4	27 149 655 zł	35 817 308 zł	27 149 655 zł	35 817 308 zł	polski			131,93%	131,93%	87	100	114,94%	185 385 zł	385 414 zł	207,90%	359 615 zł	334 123 zł	92,91%
8	Langowski Shipping-Halina Langowska	5-9	2 170 000 zł	27 238 000 zł	20 795 000 zł	27 169 000 zł	polski			128,66%	130,65%	29	39	134,48%	890 000 zł	1 158 000 zł	130,1%	1 141 000 zł	1 158 000 zł	101,49%
9	PARTNERSPOL GROUP	5-9	114 051 010 zł	147 411 840 zł	114 051 010 zł	147 411 840 zł	polski			129,2%	129,2%	2 200	2 400	109,09%	14 781 600 zł	21 093 800 zł	142,70%	21 955 500 zł	32 927 200 zł	149,98%
10	Yusen Logistics (Polska) Sp. z o.o.	5-9	164 616 000 zł	208 101 000 zł	164 616 000 zł	208 101 000 zł	zagraniczny	100	Japonia	126,42%	126,42%	178	205	115,17%	-275 000 zł	1 077 000 zł	-391,64%	-218 000 zł	1 502 000 zł	-688,99%
11	Grupa DTA	d0 4	24 180 000 zł	29 557 000 zł	23 471 000 zł	29 556 000 zł	polski			122,24%	125,93%	150	171	114,00%	1 460 000 zł	781 000 zł	53,49%	1 844 000 zł	1 031 000 zł	55,91%
12	Pańalipna Polska Sp. z o.o.	5-9	315 609 120 zł	392 652 418 zł	315 609 120 zł	392 652 418 zł	zagraniczny	100	Szwajcaria	124,41%	124,41%	214	214	100,00%	4 217 538 zł	9 177 151 zł	217,59%	5 293 994 zł	11 447 201 zł	216,23%
13	Colian Logistics Sp. z o.o.	5-9	58 453 000 zł	69 839 000 zł	53 281 000 zł	65 789 000 zł	polski			112,64%	123,48%	200	229	133,14%	709 000 zł	1 067 000 zł	150,49%	3 191 000 zł	3 485 000 zł	109,21%
14	Trains Logistika - Olga Juchiewicz spółka komandytowa	5-9	57 003 000 zł	70 269 000 zł	56 856 000 zł	70 154 000 zł	polski			123,32%	123,32%	305	344	112,79%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
15	DAK+SER Sp. z o.o.	d0 4	193 649 840 zł	238 261 411 zł	193 649 840 zł	238 261 411 zł	zagraniczny	99	Niemcy	123,04%	123,04%	660	890	134,85%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
16	Rhenus Logistics S.A.	d0 4	54 237 000 zł	65 286 000 zł	54 237 000 zł	65 286 000 zł	polski			120,37%	120,37%	bd.	bd.	bd.	3 808 000 zł	2 166 000 zł	68,70%	4 484 000 zł	3 303 000 zł	73,66%
17	Grupa Kapitałowa Trans Polonia	d0 4	177 482 800 zł	211 367 700 zł	176 923 800 zł	211 274 200 zł	zagraniczny	100	BD	119,13%	119,42%	189	266	140,74%	5 154 600 zł	5 000 600 zł	97,01%	6 631 500 zł	6 416 300 zł	96,75%
18	Solid Logistics Sp. z o.o.	5-9	86 408 755 zł	101 907 791 zł	82 973 421 zł	98 087 275 zł	polski			117,94%	118,22%	172	190	110,47%	bd.	1 111 104 zł	bd.	bd.	1 388 405 zł	bd.
19	Tirsped Sp. z o.o.	d0 4	99 502 000 zł	117 176 000 zł	99 502 000 zł	117 176 000 zł	zagraniczny	100	Wielka Brytania	117,76%	117,76%	57	68	119,30%	878 000 zł	1 701 000 zł	193,74%	1 118 000 zł	2 156 000 zł	192,84%
20	OWEGA Pilzno International Transport & Logistics Godawski & Godawski Sp. z o.o.	5-9	329 696 394 zł	333 792 000 zł	269 134 892 zł	316 740 000 zł	polski			101,24%	117,69%	257	320	124,51%	12 601 031 zł	11 259 000 zł	89,35%	15 990 611 zł	13 598 000 zł	85,36%
22	Logwin Logistics	5-9	95 707 866 zł	112 382 758 zł	95 707 866 zł	112 382 758 zł	zagraniczny	100	Niemcy	117,42%	117,42%	280	358	127,86%	3 652 184 zł	6 077 479 zł	166,41%	4 652 413 zł	7 679 875 zł	165,07%
23	Spedimex Sp. z o.o.	d0 4	147 144 000 zł	167 378 000 zł	144 532 000 zł	166 588 000 zł	polski			113,7%	115,26%	711	777	109,28%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
24	GEFCO Polska Sp. z o.o.	5-9	484 495 000 zł	557 550 000 zł	484 495 000 zł	557 550 000 zł	zagraniczny	100	BD	115,08%	115,08%	358	391	109,22%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
25	ROHLIG SUIUS Logistics S.A.	5-9	508 740 651 zł	574 709 822 zł	508 740 651 zł	574 709 822 zł	polski			112,97%	112,97%	800	900	112,50%	5 030 073 zł	5 092 203 zł	101,24%	6 608 741 zł	6 610 839 zł	100,03%
26	LINK Sp. z o.o.	d0 4	220 176 170 zł	247 844 431 zł	220 176 170 zł	247 844 431 zł	polski			112,57%	112,57%	504	531	105,36%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
27	Delphia Pbarska-Klinkosz, Klinkoszy Zagarów, spółka jawna	d0 4	11 529 333 zł	12 971 153 zł	11 529 333 zł	12 971 153 zł	polski			112,51%	112,51%	12	13	108,33%	117 339 zł	844 238 zł	719,49%	117 339 zł	844 238 zł	719,49%
28	JURA-POLSKA SP Z O.O.	d0 4	69 970 000 zł	77 952 600 zł	69 969 400 zł	77 699 600 zł	polski			111,41%	111,05%	29	33	113,79%	45 500 zł	-261 600 zł	-574,95%	72 800 zł	-172 500 zł	-236,95%
29	PPT PKS Cdańsk-Oliwa SA	d0 4	170 758 960 zł	186 735 091 zł	162 868 849 zł	180 486 579 zł	polski			109,35%	110,82%	148	164	110,81%	2 776 186 zł	2 372 011 zł	85,44%	3 978 547 zł	3 322 441 zł	83,51%
30	Heilmann Worldwide Logistics Polska Sp. z o.o. sp. k.	5-9	254 294 000 zł	280 525 000 zł	254 294 000 zł	280 525 000 zł	zagraniczny	100	Niemcy	110,32%	110,32%	391	410	95,37%	112 600 zł	1 033 000 zł	91,74%	1 126 000 zł	1 033 000 zł	91,74%
31	PEKAES SA	5-9	548 599 000 zł	722 013 000 zł	467 373 000 zł	512 717 997 zł	polski	4	Niemcy	131,61%	109,70%	898	969	107,91%	11 056 000 zł	20 464 490 zł	185,10%	18 631 000 zł	24 042 000 zł	129,04%
32	ERONTRANS	5-9	355 807 948 zł	389 111 323 zł	354 729 212 zł	387 422 943 zł	polski			109,36%	109,22%	298	314	105,37%	5 439 856 zł	3 136 293 zł	57,65%	4 010 748 zł	6 814 752 zł	169,91%
33	No Limit	5-9	94 605 000 zł	103 279 000 zł	94 605 000 zł	103 279 000 zł	polski			109,17%	109,17%	354	371	104,80%	147 000 zł	1 655 000 zł	1125,85%	292 000 zł	2 548 000 zł	872,60%
34	DPD Polska Sp. z o.o.	d0 4	684 918 817 zł	748 436 401 zł	677 131 540 zł	738 281 335 zł	zagraniczny	100	Francja Niemcy	109,17%	109,03%	1 570	1 637	104,27%	48 605 012 zł	53 496 036 zł	110,06%	61 080 586 zł	67 087 730 zł	109,83%
35	Schenker Sp. z o.o.	5-9	1 312 609 000 zł	1 428 486 000 zł	1 310 500 000 zł	1 426 200 000 zł	polski			108,83%	108,83%	2 094	2 176	103,92%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
36	SM LOGISTIC Sp. z o.o.	d0 4	191 846 925 zł	206 570 582 zł	156 739 984 zł	170 039 319 zł	polski			107,67%	108,48%	98	101	103,06%	1 202 778 zł	1 896 702 zł	157,69%	1 462 575 zł	2 746 689 zł	187,80%
37	INTERTRANSPORTS CENTRE-POLSKA Sp. z o.o.	d0 4	34 227 322 zł	36 932 883 zł	34 227 322 zł	36 932 883 zł	zagraniczny	95	Włochy	107,90%	107,90%	18	19	105,56%	1 426 238 zł	1 501 991 zł	105,31%	1 782 060 zł	1 875 611 zł	105,25%
38	Grupa DSV	5-9	478 245 000 zł	514 633 000 zł	478 243 000 zł	514 633 000 zł	zagraniczny	100	Dania	107,61%	107,61%	569	647	113,71%	15 030 000 zł	18 799 000 zł	125,08%	39 857 000 zł	54 520 000 zł	136,79%
39	KLEHNE + NAGEL Sp. z o.o.	5-9	416 023 000 zł	446 985 000 zł	416 023 000 zł	446 985 000 zł	zagraniczny	100	Austria	107,44%	107,44%	1 507	1 600	106,17%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
40	MEXEM Sp. z o.o.	5-9	187 956 000 zł	201 487 000 zł	182 812 000 zł	196 081 000 zł	polski			107,20%	107,26%	253	259	102,37%	6 037 000 zł	8 192 000 zł	135,70%	7 611 000 zł	10 216 000 zł	134,23%
41	BATIM TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY SPEDYCYJA	d0 4	184 793 000 zł	194 260 000 zł	178 472 000 zł	190 962 000 zł	polski			105,12%	107,00%	505	565	111,88%	11 228 000 zł	404 000 zł	3,60%	13 862 000 zł	5 066 000 zł	36,55%
42	FM Logistic	d0 4	754 368 298 zł	803 337 882 zł	754 368 298 zł	803 337 882 zł	zagraniczny	100	Francja	106,49%	106,49%	2 899	3 155	108,83%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
43	Transrem Sp. z o.o.	d0 4	11 592 798 zł	12 084 152 zł	8 320 061 zł	8 772 907 zł	polski			104,24%	105,44%	84	86	102,38%	803 934 zł	1 040 611 zł	129,44%	1 022 810 zł	1 334 410 zł	130,47%
44	Fresh Logistics Sp. z o.o.	d0 4	273 928 000 zł	288 420 000 zł	273 928 000 zł	288 420 000 zł	zagraniczny	100	Holandia	105,29%	105,29%	630	650	103,17%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
45	Targor - Truck Sp. z o.o.	5-9	123 861 000 zł	125 695 000 zł	95 017 000 zł	99 164 000 zł	polski			101,48%	104,36%	246	291	118,29%	1 425 000 zł	1 102 000 zł	77,33%	1 838 000 zł	1 407 000 zł	76,55%
46	TRADE TRANS LOG Sp. z o.o.	5-9	219 009 000 zł	247 314 000 zł	219 009 000 zł	228 300 000 zł	zagraniczny	100	Słowacja	112,92%	104,24%	87	88	101,15%	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.	bd.
47	LOTOS Kolej Sp. z o.o.	d0 4	581 151 000 zł	601 356 000 zł	579 465 000 zł	600 669 000 zł	polski			103,48%	103,66%	857	874	101,98%	5 754 000 zł	22 186 000 zł	385,58%	7 542 000 zł	27 846 000 zł	369,21%
48	CAT LC Polska Sp. z o.o.	5-9	202 044 000 zł	209 214 000 zł	202 044 000 zł	209 214 000 zł	zagraniczny	100	Francja	103,58%	103,58%	266	282	106,02%	2 370 000 zł	2 370 000 zł	100,00%	3 166 000 zł	3 560 000 zł	112,44%
49	C. Hartwig Szczecin Spedytorzy Międzynarodowi Sp. z o.o.	5-9	106 910 000 zł	108 900 000 zł	106 486 000 zł	108 900 000 zł	polski			102,2%	102,27%	183	172	93,99%	2 078 000 zł	2 034 000 zł	97,88%	2 702 000 zł	2 556 000 zł	94,60%
50	JAS+FBG S.A.	5-9	447 214 400 zł	457 265 000 zł	447 214 000 zł	457 265 000 zł	polski			102,25%	102,25%	950	1 018	107,16%	6 086 000 zł	7 808 000 zł	128,29%	7 226 000 zł	10 136 000 zł	140,27%
51	Polfrost Internationale Spedition Sp. z o.o.	5-9	56 599 000 zł	57 307 000 zł	56 540 000 zł	57 240 000 zł	zagraniczny	50	Niemcy	101,2%	101,24%	41	41	100,						

RÖHLIG

**SUUS**»  
LOGISTICS

WITAJ W ŚWIECIE

# KOMPLEKSOWEJ LOGISTYKI



[www.suus.com](http://www.suus.com)

## 20. EDYCJA RANKINGU FIRM TSL

## Przychody ze sprzedaży podstawowej TSL 2014

Miejsce w rankingu	Nazwa firmy / Transport i spedycja drogowa	Główne źródło przychodów	Liczba usług	Przychody - 2013	Przychody - 2014	Przychody z TSL 2013	Przychody z TSL 2014	Kapitał	Udział kapitału zagranicznego	Kraje pochodzenia kapitału zagranicznego	Dynamika przychodu (2013=100%)	Dynamika przychodu TSL (2013=100%)	Zatrudnienie ogółem (2013)	Zatrudnienie ogółem (2014)	Dynamika zatrudnienia (2013=100%)
1	GEFCO Polska Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	5-9	484 495 000 zł	557 550 000 zł	484 495 000 zł	557 550 000 zł	zagraniczny	100	BD	115,08%	115,08%	358	391	109,22%
2	JAS-FBG S.A.	transport i spedycja drogowa	5-9	447 214 400 zł	457 265 000 zł	447 214 000 zł	457 265 000 zł	polski			102,25%	102,25%	950	1 018	107,16%
3	ERONTRANS	transport i spedycja drogowa	5-9	355 807 948 zł	389 111 323 zł	354 729 212 zł	387 422 943 zł	polski			109,36%	109,22%	298	314	105,37%
4	SKAT Transport Sp. z o.o. sp. k.	transport i spedycja drogowa	do 4	186 080 140 zł	283 872 479 zł	184 990 992 zł	282 281 168 zł	polski			152,55%	152,59%	109	135	123,85%
5	Hellmann Worldwide Logistics Polska Sp. z o.o. sp. k.	transport i spedycja drogowa	5-9	254 294 000 zł	280 525 000 zł	254 294 000 zł	280 525 000 zł	zagraniczny	100	Niemcy	110,32%	110,32%	410	391	95,37%
6	Grupa Delta Trans	transport i spedycja drogowa	do 4	371 567 400 zł	350 580 900 zł	253 107 600 zł	252 081 000 zł	zagraniczny	20	Niemcy	94,35%	99,59%	1 148	1 036	90,24%
7	LINK Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	do 4	220 176 170 zł	247 844 431 zł	220 176 170 zł	247 844 431 zł	polski			112,57%	112,57%	504	531	105,36%
8	TRADE TRANS LOG Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	5-9	219 009 000 zł	247 314 000 zł	219 009 000 zł	228 300 000 zł	zagraniczny	100	SŁOWACJA	112,92%	104,24%	87	88	101,15%
9	CAT LC Polska Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	5-9	202 044 000 zł	209 214 000 zł	202 044 000 zł	209 214 000 zł	zagraniczny	100	Francja	103,55%	103,55%	266	282	106,02%
10	Yusen Logistics (Polska) Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	5-9	164 616 000 zł	208 101 000 zł	164 616 000 zł	208 101 000 zł	zagraniczny	100	Japonia	126,42%	126,42%	178	205	115,17%
11	MEXEM Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	5-9	187 956 000 zł	201 487 000 zł	182 812 000 zł	196 081 000 zł	polski			107,20%	107,26%	253	259	102,37%
12	Omida Group	transport i spedycja drogowa	5-9	88 112 973 zł	193 486 078 zł	88 112 973 zł	193 486 078 zł	polski			219,59%	219,59%	120	188	156,67%
13	BATIM TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY I SPEDYCJA.	transport i spedycja drogowa	do 4	184 793 000 zł	194 260 000 zł	178 472 000 zł	190 962 000 zł	polski			105,12%	107,00%	505	565	111,88%
14	PPT PKS Gdańsk-Oliwa SA	transport i spedycja drogowa	do 4	170 758 960 zł	186 733 091 zł	162 868 849 zł	180 486 579 zł	polski			109,35%	110,82%	148	164	110,81%
15	SM LOGISTIC Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	do 4	191 846 525 zł	206 570 582 zł	156 739 984 zł	170 039 319 zł	polski			107,67%	108,48%	98	101	103,06%
16	Spedimex Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	do 4	147 144 000 zł	167 378 000 zł	144 532 000 zł	166 588 000 zł	polski			113,75%	115,26%	711	777	109,28%
17	Eurogate Logistics Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	do 4	99 502 000 zł	117 176 000 zł	99 502 000 zł	117 176 000 zł	zagraniczny	100	UK	117,76%	117,76%	57	68	119,30%
18	No Limit	transport i spedycja drogowa	5-9	94 605 000 zł	103 279 000 zł	94 605 000 zł	103 279 000 zł	polski			109,17%	109,17%	354	371	104,80%
19	Optima Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	do 4	68 755 986 zł	99 000 834 zł	58 709 694 zł	95 809 413 zł	polski			143,99%	163,19%	125	173	138,40%
20	ZTE RADOM Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	5-9	82 261 000 zł	81 459 708 zł	79 496 660 zł	79 578 913 zł	polski			99,03%	100,10%	301	304	101,00%
21	JURA POLSKA SPZ O.O.	transport i spedycja drogowa	do 4	69 970 000 zł	77 952 600 zł	69 969 400 zł	77 699 600 zł	polski			111,41%	111,05%	29	33	113,79%
22	Trans Logistyka - Olga Juchniewicz spółka komandytowa	transport i spedycja drogowa	5-9	57 003 000 zł	70 269 000 zł	56 856 000 zł	70 154 000 zł	polski			123,27%	123,39%	172	229	133,14%
23	Grupa Kapitałowa Trans Polonia	transport i spedycja drogowa	do 4	54 237 000 zł	65 286 000 zł	54 237 000 zł	65 286 000 zł	polski			120,37%	120,37%			
24	Botrans Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	do 4	69 764 511 zł	65 572 393 zł	68 478 659 zł	64 305 847 zł	polski			93,99%	93,91%	113	94	83,19%
25	MAGTRANS	transport i spedycja drogowa	5-9	117 465 263 zł	114 985 206 zł	62 867 000 zł	62 563 000 zł	polski			99,52%	99,52%	248	253	102,02%
26	Asstra Associated Traffic AG	transport i spedycja drogowa	5-9	84 354 000 zł	58 677 000 zł	84 354 000 zł	58 677 000 zł	zagraniczny	100	Szwajcaria	69,56%	69,56%	77	80	103,90%
27	SM AGROLAND Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	5-9	48 281 824 zł	48 172 666 zł	48 281 824 zł	48 172 666 zł	polski			99,77%	99,77%	33	35	106,06%
28	INTERTRANSPORTS CENTRE-POLSKA Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	do 4	34 227 322 zł	36 932 883 zł	34 227 322 zł	36 932 883 zł	zagraniczny	95	WŁOCHY	107,90%	107,90%	18	19	105,56%
29	NOX-POL Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	do 4	27 149 655 zł	35 817 308 zł	27 149 655 zł	35 817 308 zł	polski			131,93%	131,93%	87	100	114,94%
30	Delphia Pisarska-Klinkosz, Klinkosz i Zagarów spółka jawna	transport i spedycja drogowa	do 4	11 529 333 zł	12 971 153 zł	11 529 333 zł	12 971 153 zł	polski			112,51%	112,51%	12	13	108,33%
31	Transrem Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	do 4	11 592 798 zł	12 084 152 zł	8 320 061 zł	8 772 907 zł	polski			104,24%	105,44%	84	86	102,38%
32	Albatros Cargo Sp. z o.o.	transport i spedycja drogowa	5-9	5 400 000 zł	5 200 000 zł	5 400 000 zł	5 200 000 zł	zagraniczny	90	Rosja	96,30%	96,30%	6	8	133,33%
<b>Nazwa firmy / Transport i spedycja morska, kolejowa i lotnicza</b>															
1	LOTOS Kolej Sp. z o.o.	transport i spedycja kolejowa	do 4	581 151 000 zł	601 356 000 zł	579 465 000 zł	600 669 000 zł	polski			103,48%	103,66%	857	874	101,98%
2	Panalpina Polska Sp. z o.o.	transport i spedycja lotnicza	5-9	315 609 120 zł	392 652 418 zł	315 609 120 zł	392 652 418 zł	zagraniczny	100	Szwajcaria	124,41%	124,41%	214	214	100,00%
3	VGL Group	transport i spedycja morska/oceaniczna	5-9	146 373 000 zł	245 565 000 zł	150 192 000 zł	246 580 000 zł	zagraniczny	22	Wielka Brytania, Chińska Republika Ludowa	167,77%	164,18%	149	211	141,61%
4	Solid Logistics Sp.z.o.o.	transport i spedycja morska/oceaniczna	5-9	177 432 800 zł	211 367 700 zł	176 923 800 zł	211 274 200 zł	zagraniczny	100		119,13%	119,42%	189	266	140,74%
5	C. Hartwig Szczecin Spedytorzy Międzynarodowi Sp. z o.o.	transport i spedycja morska/oceaniczna	5-9	106 500 000 zł	108 900 000 zł	106 486 000 zł	108 900 000 zł	polski			102,25%	102,27%	183	172	93,99%
6	Tirsped Sp. z o.o.	transport i spedycja morska/oceaniczna	5-9	86 408 755 zł	101 907 791 zł	82 973 421 zł	98 087 275 zł	polski			117,94%	118,22%	172	190	110,47%
7	Polfrost Internationale Spedition Sp. z o.o.	transport i spedycja kolejowa	5-9	56 599 000 zł	57 307 000 zł	56 540 000 zł	57 240 000 zł	zagraniczny	50	Niemcy	101,25%	101,24%	41	41	100,00%
8	Langowski Shipping Halina Langowska	transport i spedycja morska/oceaniczna	5-9	21 170 000 zł	27 238 000 zł	20 795 000 zł	27 169 000 zł	polski			128,66%	130,65%	29	39	134,48%
9	Polfrost Terminal Sp. z o.o.	transport i spedycja kolejowa	do 4	10 084 436 zł	14 903 672 zł	10 084 436 zł	14 903 672 zł	polski			147,79%	147,79%	26	23	88,46%
<b>Nazwa firmy / Usługi logistyczne</b>															
1	Grupa Raben	usługi logistyczne	5-9	2 012 000 000 zł	2 019 164 000 zł	2 012 000 000 zł	2 019 164 000 zł	zagraniczny	100	Holandia	100,36%	100,36%	4 300	4 580	106,51%
2	Schenker Sp. z o.o.	usługi logistyczne	5-9	1 312 609 000 zł	1 428 486 000 zł	1 310 500 000 zł	1 426 200 000 zł	polski			108,83%	108,83%	2 094	2 176	103,92%
3	FM Logistic	magazynowanie	do 4	754 368 298 zł	803 337 882 zł	754 368 298 zł	803 337 882 zł	zagraniczny	100	Francja	106,49%	106,49%	2 899	3 155	108,83%
4	DPD Polska Sp. z o.o.	usługi kurierskie	do 4	684 918 817 zł	748 436 401 zł	677 131 540 zł	738 281 335 zł	zagraniczny	100	Francja Niemcy	109,17%	109,03%	1 570	1 637	104,27%
5	Grupa Integer.pl	usługi logistyczne	do 4	347 324 000 zł	604 068 000 zł	347 324 000 zł	604 068 000 zł	polski			173,92%	173,92%			
6	ROHLIG SUUS Logistics S.A.	usługi logistyczne	5-9	508 740 651 zł	574 709 822 zł	508 216 000 zł	573 000 000 zł	polski			112,97%	112,97%	800	900	112,50%
7	Grupa DSV	usługi logistyczne	5-9	478 243 000 zł	514 633 000 zł	478 243 000 zł	514 633 000 zł	zagraniczny	100	Dania	107,61%	107,61%	569	647	113,71%
8	PEKAES SA	usługi logistyczne	5-9	548 599 000 zł	722 013 000 zł	467 373 000 zł	512 717 997 zł	polski	4	Niemcy	131,61%	109,70%	898	969	107,91%
9	KUEHNE + NAGEL Sp. z o.o.	usługi logistyczne	5-9	416 023 000 zł	446 985 000 zł	416 023 000 zł	446 985 000 zł	zagraniczny	100	Austria	107,44%	107,44%	1 507	1 600	106,17%
10	OMEGA Pilzno International Transport & Logistics Godawski & Godawski Sp. z o.o.	usługi logistyczne	5-9	329 696 394 zł	333 792 000 zł	269 134 892 zł	316 740 000 zł	polski			101,24%	117,69%	257	320	124,51%
11	Fresh Logistics Sp. z o.o.	usługi logistyczne	do 4	273 928 000 zł	288 420 000 zł	273 928 000 zł	288 420 000 zł	zagraniczny	100	Holandia	105,29%	105,29%	630	650	103,17%
12	DACHSER Sp. z o.o.	usługi logistyczne	5-9	199 137 100 zł	245 569 400 zł	199 102 400 zł	245 509 600 zł	zagraniczny	100	Niemcy	123,32%	123,31%	305	344	112,79%
13	Rhenus Logistics S.A.	usługi logistyczne	do 4	193 649 840 zł	238 261 411 zł	193 649 840 zł	238 261 411 zł	zagraniczny	99	Niemcy	123,04%	123,04%	660	890	134,85%
14	PARTNERSPOL GROUP	usługi logistyczne	5-9	114 051 010 zł	147 411 840 zł	114 051 010 zł	147 411 840 zł	polski			129,25%	129,25%	2 200	2 400	109,09%
15	FIEGE Sp. z o.o.	usługi logistyczne	5-9	117 818 653 zł	118 266 008 zł	115 169 930 zł	115 050 510 zł	zagraniczny	100	Niemcy	100,38%	99,90%	425	513	120,71%
16	Logwin Logistics	usługi logistyczne	5-9	95 707 866 zł	112 382 758 zł	95 707 866 zł	112 382 758 zł	zagraniczny	100	Niemcy	117,42%	117,42%	280	358	127,86%
17	ND Logistics Poland Sp. z o.o.	usługi logistyczne	do 4	65 857 000 zł	64 775 000 zł	65 857 000 zł	64 775 000 zł	zagraniczny	100	Francja	98,36%	98,36%	573	643	112,22%
18	Grupa DTA	usługi celne	do 4	24 180 000 zł	29 557 000 zł	23 471 000 zł	29 556 000 zł	polski			122,24%	125,93%	150	171	114,00%

## 20. EDYCJA RANKINGU FIRM TSL

## PREZENTACJA

Partner

## NO LIMIT CZYLI LOGISTYKA ZE ZNAKIEM JAKOŚCI



**25 lat logistyki na polskim rynku to szmat czasu. Z dzisiejszej perspektywy coraz mgliejszej wyglądają czasy, kiedy na rynku dominował PEKAES z praktycznie monopolistyczną pozycją.**

Te pionierskie czasy polskiej logistyki to jednocześnie początek historii No Limit, a właściwie dwóch przyjaciół ze studiów, którzy jak wielu innych, trafiło do swojej branży przypadkiem. I po ćwierć wieku widać, że przypadkowy początek, po latach mozolnej i konsekwentnej pracy, zamienił kilkusobową manufakturę w sprawne i nowoczesne logistyczne przedsiębiorstwo.

Wydawać by się mogło, że polskie prywatne firmy, borykające się ze wszystkimi chorobami wieku dziecięcego są skazane na porażkę w zderzeniu ze sprawnymi i naoliwionymi mechanizmami zachodnich korporacji.

Na naszych oczach zniknęły z mapy całe branże i wielkie, wydawało się niezagrożone państwowe przedsiębiorstwa. Aby nie tylko pozostać w grze, ale także być w niej zauważalnym graczem, należało bardzo uważnie wybrać strategię, no i jak to w życiu, mieć także odrobinę szczęścia. No Limit miał jedno i drugie – strategią było od początku świadczenie usług o wysokiej jakości, a szczęściem okazała się praca w świetnie zgranym zespole, w którym z upływem lat zrodziły się silne więzi nie tylko zawodowe, ale i przyjacielskie.

Dzisiaj o jakości piszą i mówią wszyscy, ale z jej konsekwentną realizacją bywa różnie. Dla niektórych wielkich w branży logistycznej bywa ona po prostu za droga, podwyższenie wskaźników o jeden punkt procentowy to często wielomilionowe inwestycje, które nie zawsze muszą zakończyć się sukcesem. Jednak jakość w logistyce to nie są tylko pieniądze i chęci – to raczej wybór bardzo trudnej i żmudnej wieloletniej drogi, bez skrótów, bez spektakularnych przejęć i branżowych konsolidacji.

To przeważnie także droga bez giełdy i finansowych funduszy, czyli bez kierunku na maksymalizację zysku, który uniemożliwia czasochłonne inwestycje. Jakość to zaangażowany i zmotywowany zespół, który latami potrafi wytrwać w drodze do celu. Jakość to nie wejście na szczyt i szczęśliwy powrót do bazy. To raczej mało spektakularna wędrówka bez końca! Taki sport trzeba po prostu lubić.

A przekucie wysokiej jakości w kruszec pierwszej próby, to oddzielna historia. Czy taka droga się opłaca? Pewnie jak zwykle zależy od „celu ćwiczenia”. W No Limit taka droga po prostu podoba się i widać po długiej liście wymagających klientów, że jest



doceniona. To droga bez kryterium „najniższej ceny”, co naturalnie kieruje nas na szlak może wolniejszy i trudniejszy, ale za to bardzo ciekawy, bez wędrujących tłumów turystów dookoła. To droga, po której się nie pędzi, ale również nie należy zatrzymywać się w miejscu na zbyt długi czas.

Nie można zapominać, że w dzisiejszych wymagających czasach jakość usług to także wielomilionowe inwestycje w technologie, nieustająca praca w modernizację narzędzi. Dzisiaj No Limit to najnowocześniejsze na rynku sortery obsługujące zlecenia z wydajnością dzienną do 100.000 sztuk różnorodnych towarów, to flota pojazdów spełniających normy EURO 5 i 6, to magazyny obsługujące ponad 400.000 kartonów miesięcznie z natychmiastowym dostępem do każdego z nich.

Bez nowoczesności i mądrze prowadzonych inwestycji (w przypadku naszej firmy finansowanej także z unijnych programów wspierających innowacyjne przedsięwzięcia) nie da się myśleć o grze w najwyższej logistycznej lidze, zarówno w Polsce, jak i na rynku naszych przyjaciół z krajów CEE.

Po 25 latach wędrówki na szczyt No Limit wyspecjalizował się w obsłudze logistycznej najbardziej wymagających klientów branż „fashion” i sport, jest również liczącym się graczem w sektorze obsługi logistyki POSM. Obecnie rozwijane są usługi w obszarze „home delivery”. Doświadczenie latami zdobywane przy obsłudze bardzo wymagających kontraktów procentuje w wydawałoby się nierównej walce z wielkimi, międzynarodowymi firmami z branży TSL.

Przed nami kolejne 25 lat. Czy następne ćwierć wieku będzie owocnym i ciekawym czasem dla polskiej logistyki? Czy receptura mieszanej jakości i nowoczesności okaże się wystarczającym paliwem dla potrzeb coraz bardziej wymagających firm w zmieniającym się świecie? Czas pokaże.

Marcin Blauth  
Prezes No Limit Sp. z o.o.

REKLAMA

## Logistyka e-sukcesu

	<b>Magazynowanie i konfekcjonowanie</b>	
<b>Zarządzanie zwrotami</b>		<b>Usługi VAS</b>
	<b>Innowacyjne rozwiązania IT</b>	
<b>Dostawy z wniesieniem i montażem</b>		<b>Kompleksowa obsługa klienta</b>

[www.rhenus.com](http://www.rhenus.com)

Rhenus Logistics S.A.

Kopytów 44A, 05-870 Błonie

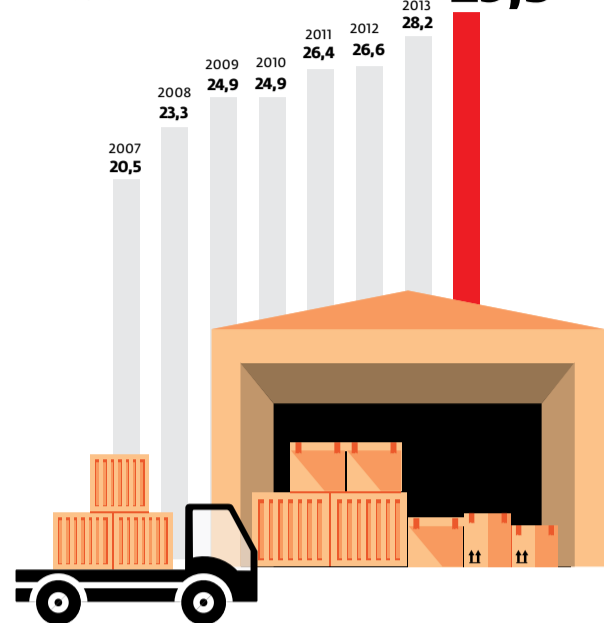
Tel. +48 22 463 95 49, Fax +48 22 463 95 41

[ecommerce@pl.rhenus.com](mailto:ecommerce@pl.rhenus.com)

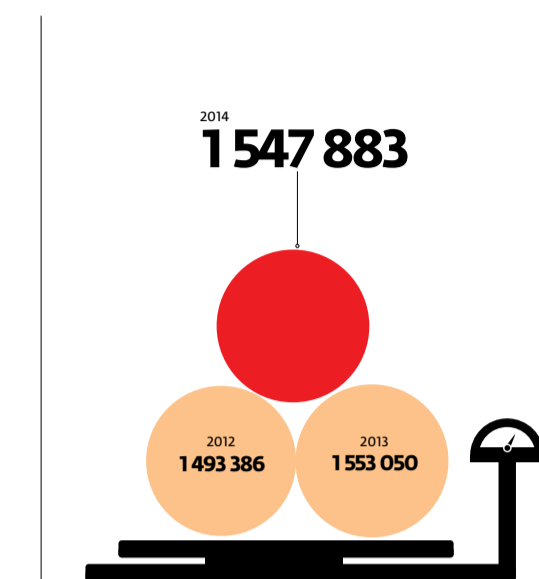
Zysk netto (2013)	Zysk netto (2014)	Dynamika zysku netto (2013=100%)	Zysk brutto (2013)	Zysk brutto (2014)	Dynamika zysku brutto (2013=100%)	Stosunek liczby kobiet w stosunku do wszystkich zatrudnionych na stanowiskach managerskich - 2013 [w %]	Stosunek liczby kobiet w stosunku do wszystkich zatrudnionych na stanowiskach managerskich - 2014 [w %]	Różnica pomiędzy 2014 a 2013 rokiem	Dynamika zmian (2013=100%)
bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
6 086 000 zł	7 808 000 zł	128,29%	7 226 000 zł	10 136 000 zł	140,27%	46,95	48,83	1,88	104,00%
5 439 856 zł	3 136 293 zł	57,65%	4 010 748 zł	6 814 752 zł	169,91%	50,00	50,00	0,00	100,00%
5 398 429 zł	11 725 744 zł	217,21%	6 837 579 zł	11 725 744 zł	171,49%	bd	bd	bd	bd
1 126 000 zł	1 033 000 zł	91,74%	1 126 000 zł	1 033 000 zł	91,74%	33,00	33,00	0,00	100,00%
9 534 700 zł	5 309 500 zł	55,69%	12 047 600 zł	6 972 900 zł	57,88%	bd	bd	bd	bd
5 030 073 zł	5 092 203 zł	101,24%	6 608 741 zł	6 610 839 zł	100,03%	15,00	20,00	5,00	133,33%
bd	bd	bd	bd	bd	bd	55,00	58,00	3,00	105,45%
2 370 000 zł	2 370 000 zł	100,00%	3 166 000 zł	3 560 000 zł	112,44%	bd	bd	bd	bd
-275 000 zł	1 077 000 zł	-391,64%	-218 000 zł	1 502 000 zł	-688,99%	25,00	23,08	-1,92	92,32%
6 037 000 zł	8 192 000 zł	135,70%	7 611 000 zł	10 216 000 zł	134,23%	34,00	34,00	0,00	100,00%
769 046 zł	2 242 478 zł	291,59%	1 003 251 zł	2 833 548 zł	282,44%	25,00	30,00	5,00	120,00%
11 228 000 zł	404 000 zł	3,60%	13 862 000 zł	5 066 000 zł	36,55%	40,00	40,00	0,00	100,00%
2 776 186 zł	2 372 011 zł	85,44%	3 978 547 zł	3 322 441 zł	83,51%	bd	bd	bd	bd
1 202 778 zł	1 896 702 zł	157,69%	1 462 575 zł	2 746 689 zł	187,80%	20,00	20,00	0,00	100,00%
bd	bd	bd	bd	bd	bd	36,00	32,00	-4,00	88,89%
878 000 zł	1 701 000 zł	193,74%	1 118 000 zł	2 156 000 zł	192,84%	41,67	41,67	0,00	100,00%
147 000 zł	1 655 000 zł	1125,85%	292 000 zł	2 548 000 zł	872,60%	22,00	22,00	0,00	100,00%
6 361 412 zł	1 898 494 zł	29,84%	6 980 906 zł	2 108 330 zł	30,20%	21,43	22,58	1,15	105,37%
236 118 zł	412 260 zł	174,60%	274 276 zł	526 984 zł	192,14%	23,00	23,00	0,00	100,00%
45 500 zł	-261 600 zł	-574,95%	72 800 zł	-172 500 zł	-236,95%	bd	bd	bd	bd
3 191 000 zł	3 485 000 zł	109,21%	3 191 000 zł	3 485 000 zł	109,21%	50,00	47,06	-2,94	94,12%
3 808 000 zł	2 616 000 zł	68,70%	4 484 000 zł	3 303 000 zł	73,66%	50,00	50,00	0,00	100,00%
989 149 zł	809 719 zł	81,86%	1 013 449 zł	816 069 zł	80,52%	bd	bd	bd	bd
1 829 287 zł	3 184 395 zł	174,08%	1 829 287 zł	3 206 654 zł	175,30%	bd	bd	bd	bd
1 133 000 zł	187 000 zł	16,50%	1 447 000 zł	348 000 zł	24,05%	55,00	55,00	0,00	100,00%
842 979 zł	622 275 zł	73,82%	1 006 967 zł	781 016 zł	77,56%	bd	bd	bd	bd
1 426 238 zł	1 501 991 zł	105,31%	1 782 060 zł	1 875 611 zł	105,25%	50,00	50,00	0,00	100,00%
185 385 zł	385 414 zł	207,90%	359 615 zł	334 123 zł	92,91%	20,00	20,00	0,00	100,00%
117 339 zł	844 238 zł	719,49%	117 339 zł	844 238 zł	719,49%	50,00	50,00	0,00	100,00%
803 934 zł	1 040 611 zł	129,44%	1 022 810 zł	1 334 410 zł	130,47%	12,50	12,50	0,00	100,00%
312 000 zł	862 000 zł	276,28%	312 000 zł	862 000 zł	276,28%	50,00	50,00	0,00	100,00%
5 754 000 zł	22 186 000 zł	385,58%	7 542 000 zł	27 846 000 zł	369,21%	23,50	26,20	2,70	111,49%
4 217 538 zł	9 177 151 zł	217,59%	5 293 994 zł	11 447 201 zł	216,23%	37,30	35,00	-2,30	93,83%
4 212 000 zł	9 802 000 zł	232,72%	4 837 000 zł	11 510 000 zł	237,96%	57,14	58,00	0,86	101,51%
5 154 600 zł	5 000 600 zł	97,01%	6 631 500 zł	6 416 300 zł	96,75%	43,00	48,00	5,00	111,63%
2 078 000 zł	2 034 000 zł	97,88%	2 702 000 zł	2 556 000 zł	94,60%	bd	bd	bd	bd
bd	1 111 104 zł	bd	bd	1 388 405 zł	bd	0,66	1,20	0,54	181,82%
645 100 zł	-57 900 zł	-8,98%	973 500 zł	7 100 zł	0,73%	38,00	38,00	0,00	100,00%
890 000 zł	1 158 000 zł	130,11%	1 141 000 zł	1 158 000 zł	101,49%	bd	bd	bd	bd
bd	bd	bd	bd	bd	bd	30,00	30,00	0,00	100,00%
bd	bd	bd	bd	bd	bd	48,50	47,90	-0,60	98,76%
bd	bd	bd	73 139 000 zł	56 679 000 zł	77,49%	31,30	31,73	0,43	101,37%
bd	bd	bd	bd	bd	bd	38,86	39,49	0,63	101,62%
48 605 012 zł	53 496 036 zł	110,06%	61 080 586 zł	67 087 730 zł	109,83%	bd	bd	bd	bd
8 627 000 zł	-31 993 000 zł	-370,85%	16 165 000 zł	-18 999 000 zł	-117,53%	bd	bd	bd	bd
bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
15 030 000 zł	18 799 000 zł	125,08%	18 631 000 zł	24 042 000 zł	129,04%	bd	bd	bd	bd
11 056 000 zł	20 464 490 zł	185,10%	39 857 000 zł	54 520 000 zł	136,79%	27,00	24,00	-3,00	88,89%
bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
12 601 031 zł	11 259 000 zł	89,35%	15 930 611 zł	13 598 000 zł	85,36%	22,00	25,00	3,00	113,64%
bd	bd	bd	bd	bd	bd	38,00	31,00	-7,00	81,58%
bd	bd	bd	bd	bd	bd	34,09	35,50	1,41	104,14%
bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd	bd
1 478 160 zł	2 109 380 zł	142,70%	2 195 500 zł	3 292 720 zł	149,98%	bd	bd	bd	bd
7 819 032 zł	9 240 923 zł	118,19%	9 956 897 zł	10 314 293 zł	103,59%	22,00	20,00	-2,00	90,91%
3 652 184 zł	6 077 479 zł	166,41%	4 652 413 zł	7 679 875 zł	165,07%	28,07	35,00	6,93	124,69%
bd	bd	bd	bd	bd	bd	35,00	28,00	-7,00	80,00%
1 460 000 zł	781 000 zł	53,49%	1 844 000 zł	1 031 000 zł	55,91%	6,66	7,01	0,35	105,26%

## 20. EDYCJA RANKINGU FIRM TSL

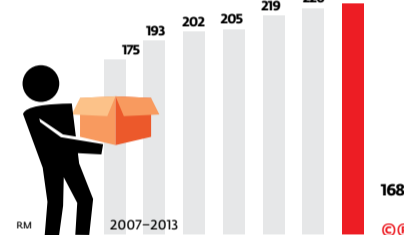
↓ LICZBA FIRM TRANSPORTOWYCH W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM (tys.)



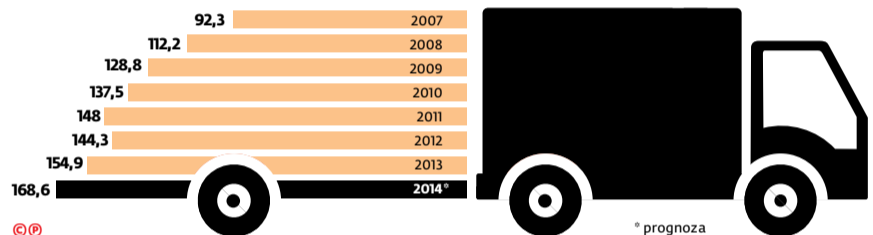
↓ PRZEWOZY ŁADUNKÓW TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM (tys. ton)



↓ PRZECIĘTNE ZATRUDNIENIE W BRANŻY TRANSPORTOWEJ NA PODSTAWIE STUSUNKU PRACY (tys.)



↓ LICZBA POJAZDÓW W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM (tys.)



# Transport zm

Kierowca od lat znajduje się na liście zawodów deficytowych. Jeśli taka sytuacja utrzyma się w kolejnych latach, branżę transportową czeka poważny kryzys

Patrycja Otto  
patrycja.otto@infor.pl

Na rynek co roku powinno napływać 20–30 tys. nowych kierowców. Tymczasem, jak wynika z szacunków branży, ich liczba oscyluje w granicach kilku tysięcy, przy czym technika samochodowe kształcą ich rocznie około 200.

I tak jest już od kilku lat. W związku z tym branża transportowa coraz bardziej zmagą się z niedoborem kadry. A za parę lat może nie mieć kto wozić ładunków i pasażerów, zwłaszcza za granicę. Jak wynika z danych Instytutu Transportu Samochodowego w latach 2007–2008, aż 42 proc. kierowców miało ponad 45 lat. Dziś, jak szacuje instytut, połowa obecnie pracujących kierowców ma powyżej 50 lat. Dane te potwierdzają statystyki Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego

w Genewie, które wyraźnie wskazują na zwiększanie się średniego wieku kierowców w całej Europie.

Niedługo więc duża część pracowników w tej branży zacznie masowo przechodzić na emeryturę. Z zapewnieniem w krótkim czasie wolnych miejsc może być problem. By nie dopuścić do takiej sytuacji, firmy starają się za wszelką cenę odmłodzić kadre, poszukując pracowników poza krajem. Głównie na wschodzie Europy, czyli w Rosji, na Ukrainie, Białorusi czy w Kazachstanie. Na ich zatrudnienie mogą jednak liczyć przede wszystkim te przedsiębiorstwa, które realizują przewozy w tamtych kierunkach. Pracownicy chcą bowiem raz na jakiś czas widywać się z bliskimi – komentuje Tadeusz Wilk, dyrektor Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.



FM Logistic, międzynarodowy operator logistyczny, tworzy, wprowadza i pilotuje działania w ramach globalnego łańcucha dostaw dostosowane do oczekiwań klientów. Jako kreator i lider w wdrażaniu logistycznych rozwiązań sprawia, iż każdy, nawet najbardziej skomplikowany łańcuch przepływu dóbr staje się efektywny.

magazynowanie • dystrybucja • transport krajowy • transport międzynarodowy • co-packing • co-manufacturing

www.fmlogistic.com

**FM** LOGISTIC

**Raben** | **Fresh Logistics**

www.raben-group.com

Logistyka zbliża

# Waga się z deficytem pracowników

W branży słychać coraz głośniejsze głosy o trudnościach w pozyskiwaniu pracowników z jeszcze bardziej odległych rynków jak np. Filipiny.

Nie wszyscy przewoźnicy mogą sobie jednak pozwolić na zatrudnianie obcokrajowców. Wymaga to bowiem sporych nakładów. Dla takiego pracownika trzeba uzyskać zgodę na zatrudnienie w Polsce. By mógł je otrzymać, musi wcześniej uzyskać świadectwo kierowcy upoważniające do prowadzenia samochodów na terenie UE. A to oznacza konieczność uczestnictwa w odpłatnym szkoleniu. Ale nie tylko koszty są problemem.

Taki pracownik zwykle może być zatrudniony jedynie przez pół roku w ciągu 12 miesięcy pobytu w Polsce.

Przekłada się to negatywnie na funkcjonowanie przedsiębiorstwa. Trudno jest zaplanować pracę – skarży się przedstawiciel jednej z firm transportowych. Istnieje poza tym ryzyko, że taki pracownik zostanie w niedługim czasie po zatrudnieniu podkupiony przez inną firmę. Zainwestowane pieniądze nie zwrócą się więc przedsiębiorcy. Na rynku trwa coraz bardziej zacięta walka o pracowników. W efek-

cie rotacja w tym sektorze jest jedną z większych na polskim rynku. Branża porównuje ją już z sytuacją obserwowaną w branży handlowej, zwłaszcza na stanowisku kasjera.

Walkę o polskich kierowców toczą bowiem między sobą nie tylko firmy z Polski, ale i z innych krajów, gdzie nasyżeni kierowców ceni się za umiejętności i profesjonalne podejście do obowiązków służbowych. Problem braku kierowców dotyczy bowiem już całego Starego Kontynentu. Dlatego na porządku dziennym staje się podkupywanie pracowników z Polski przez firmy francuskie, brytyjskie, czy niemieckie, w których dostęp do zawodowych kierowców znacząco się pogorszył, po tym jak przeprowadzono reformę Bundeswehry, gdzie młodzi ludzie mogli robić prawo jazdy na ciężarówce.

Zagraniczne koncerny wykorzystują fakt, że w Polsce zarobki są niższe niż za granicą. Wyższa pensja wystarczy więc, by przekonać do siebie kierowców, zwłaszcza tych mieszkających w pobliżu zachodniej granicy.

Dlatego począwszy od wstąpienia Polski do UE,

mamy do czynienia z emigracją rodzimych kierowców do zachodnich krajów UE. Krajowi przewoźnicy starają się coraz aktywniej uczestniczyć w walce o polskich kierowców – informuje Maciej Wroński, prezes Stowarzyszenia TLP – Transport i Logistyka Polska. Niestety niska rentowność branży, na którą w ostatnim roku wpłynęły negatywnie problemy z eksportem, w tym zwłaszcza nałożone przez Rosję embargo, nie pozwala wszystkim wyjść obronną ręką.

Jak wynika z badań Instytutu Transportu Samochodowego, w czwartym kwartale 2014 r. tylko 8 proc. firm stwierdziło poprawę ogólnej sytuacji, 61,1 proc. bowiem uznało, że pozostaje ona bez zmian, a 31 proc. – że uległa ona w ostatnim czasie pogorszeniu. Jak zauważyli eksperci, wyniki te plasują się poniżej typowych rezultatów uzyskiwanych w czwartych kwartałach lat poprzednich, począwszy od 1997 r.

Pensje kierowców na poziomie 6–7 tys. netto miesięcznie dziś już nie są czymś nadzwyczajnym. Rynek od dłuższego czasu jest rynkiem pracownika, a nie pracodawcy. To oznacza, że kierow-

cy dyktują warunki, na jakich chcą być zatrudnieni. Nic nie wskazuje na to, by w najbliższym czasie miało się to zmienić. Co więcej, sytuacja może tylko ulec zaostrzeniu – komentuje Maciej Wroński.

I nie stanowi zachęty do podjęcia pracy w tym zawodzie. To jednak efekt zmiany przepisów dotyczących szkoleń kierowców zawodowych, do których doszło w 2009 r. Samo zdobycie prawa jazdy kategorii C albo C+E w przypadku kierowcy ciężarówek to nie wszystko. Każdy musi przejść jeszcze szkolenie. A to trwa 280 godzin, czyli tyle, ile zajęcia podczas jednego roku akademickiego, więc kilka razy dłużej niż wcześniej. Na koniec trzeba jeszcze zdać egzamin.

Kierowca ma obowiązek uzyskać świadectwo kwalifikacji zawodowej. Potwierdza ono jego wiedzę m.in. w zakresie załadunku, czy sposobu zabezpieczenia przewożonych towarów – komentuje Tadeusz Wilk.

W praktyce dla potencjalnego kierowcy oznacza to nie tylko dłuższy czas przygotowania do wykonywania zawodu, ale i wyższe koszty z tym związane. Dziś musi wydać około 10

tys. zł, czyli kilka tysięcy więcej niż przed zmianą przepisów.

Dla młodych osób z mniejszych miasteczek i wsi te koszty są poważną barierą do zaistnienia w tym zawodzie. Mimo że chęci z ich strony do bycia w tej branży są duże. Wiele osób nie chce jednak ryzykować wydania oszczędności – obawiają się, że nie znajdą potem pracy, albo że będą musieli zatrudnić się w innym mieście, na co też ich nie stać. Poza tym osoby, które chcą przejść szkolenie, muszą mieć ukończone 18 lat. Wcześniej granica wieku była niższa.

Niestety nie ma dla nich tańszej alternatywy. Dawniej kierowców szkoliło wojsko. Odkąd zniesiono obowiązek zasadniczej służby wojskowej, stały napływ nowych kierowców na rynek skończył się. Nie ma też już od wielu lat szkolenia zawodowego dla kierowców. Dawniej nie tylko szkoły, ale i zakłady transportowe za własne pieniądze uczyły fachu młodych przychodzących do nich na staż. W skali roku takie szkolenia w ramach jednego zakładu kończyły od kilku do kilkudziesięciu nowych kierowców, którzy potem odbywali praktykę. I tak w pełni

wykształceni trafiali na rynek. Obecnie niektóre firmy wracają do tej zasady. Chętnych jest jednak ciągle mniej, niż potrzeba pracowników. Branża obecnie bardzo zabiega o odbudowę w kraju szkolnictwa zawodowego. Nie jest to jednak łatwe. Nie tylko z powodu braku kadry zawodowej. Duża część nauczycieli odeszła już na emeryturę, zmieniła profil nauczania lub wręcz zawód. Poza tym nawet gdyby się to udało, pierwsi absolwenci z takich szkół weszliby na rynek dopiero za kilka lat. Może więc być już za późno.

Nie da się ukryć, że mimo wysokich zarobków praca ta straciła przez lata na atrakcyjności. Przed wejściem Polski do UE była interesująca, bo kierowca miał możliwość uzyskania trudno dostępnego paszportu. Mógł też za pieniądze firmy zwiedzać świat. Dziś czeka na niego dużo więcej obowiązków, zakazów, które czynią tę pracę znacznie trudniejszą. Do tego osoby zatrudnione w firmach specjalizujących się w transporcie międzynarodowym bywają w ciągłej podróży przez dwa, a nawet trzy tygodnie w miesiącu.

## PREZENTACJA

# PKP CARGO: EKSPANSJA W EUROPIE, PRZETARTA DROGA DO AZJI

Partner

PKP cargo LOGISTICS



Zeskanuj i zobacz animację o połączeniu Europa-Chiny

**Giełdowa spółka PKP Cargo, drugi w Unii Europejskiej przewoźnik kolejowy, umacnia się jako międzynarodowy operator logistyczny. W ostatnich tygodniach PKP Cargo przejęło drugiego w Czechach przewoźnika kolejowego. Rozpoczęło także strategiczną współpracę z chińską prowincją Henan na mocy której wyraźnie zwiększy się wymiana towarów drogą kolejową między Europą a Chinami, a na granicy polsko-białoruskiej powstanie nowoczesne centrum logistyczne.**

Grupa PKP CARGO i Zhengzhou International Hub z chińskiej prowincji Henan porozumiały się 16 czerwca w sprawie utworzenia spółki, która zajmie się kolejowym transportem kontenerów między środkowymi Chinami a Europą. Kluczowym elementem projektu jest rozbudowa należącego do PKP CARGO suchego portu w Małaszewiczach, na granicy polsko-białoruskiej. W efekcie liczba pociągów z prowincji Henan do Europy współtworzonych przez PKP CARGO może wzrosnąć do 300 rocznie. Małaszewicze są dla Chińczyków kolejową bramą do Europy. Mieszczące się tam centrum logistyczne zostanie rozbudowane, co zwiększy jego możliwości przeładunkowe i magazynowe. Porozumiewające się strony chcą także, by Małaszewicze świadczyły dodatkowe usługi logistyczne, jak np. magazynowanie i konfekcjonowanie. Centrum ma szansę stać się głównym hubem dla kontenerów przewożonych koleją pomiędzy Chinami a Europą. Transport chińskich towarów do Europy jest zdominowany przez żeglugę. Zaledwie 3,5 proc. eksportu z Państwa Środka do Unii Europejskiej trafia drogą lądową, pomimo zalet tego rozwiązania – znacznie niższych kosztów w porównaniu z transportem lotniczym oraz kilkukrotnie krótszego czasu przewozu w porównaniu do transportu morskimi.

Kolejnym krokiem przekształcania PKP CARGO w międzynarodowego operatora logistycznego było przejęcie 80

**PKP CARGO już obsługuje połączenia z Chinami na odcinku polskim i niemieckim.**



proc. udziałów Advanced World Transport, drugiego co do wielkości kolejowego przewoźnika towarowego w Czechach i jednego z największych prywatnych przewoźników w Europie. Wartość transakcji wyniosła 427,3 mln zł. Po zamknięciu transakcji PKP CARGO uzyskało 10-procentowy udział w rynku czeskim. PKP CARGO dysponuje również terminalem Ostrawa-Pasków, zlokalizowanym 60 km od granicy ze Słowacją i 25 km od granicy z Polską. Stanowi on ważny punkt na logistycznej mapie Europy.

– Dzięki przejęciu czeskiego przewoźnika AWT możemy zaoferować chińskim partnerom nie tylko kompleksową obsługę logistyczną transportów do Europy Zachodniej, ale też dostęp do innych rynków Starego Kontynentu – zapewnia Adam Purwin, prezes zarządu PKP CARGO. – Dzięki przejęciu Advanced World Transport będziemy mogli jeszcze lepiej wykorzystać strategiczne położenie Polski, w szczególności Śląska, do rozwoju nowych połączeń i realizacji kompleksowych usług logistycznych

## Grupa PKP CARGO w pigułce

PKP CARGO to drugi przewoźnik kolejowy w Unii Europejskiej. Ma licencje na przewozy w 9 krajach UE. Oferuje kompleksową obsługę logistyczną w ramach usług Grupy PKP CARGO. Posiada 26 terminali przeładunkowych w Polsce, przy międzynarodowych szlakach transportowych. Jest także liderem przewozów intermodalnych w kraju, oferując skrojone na miarę rozwiązania logistyczne transportu kontenerów. PKP CARGO prowadzi spedycję kolejową, samochodową, organizuje transport morski i lotniczy. Przychody spółki osiągnęły w 2014 roku 4,3 mld zł, a zysk netto 276 mln zł, przy przewozie 111 mln ton ładunków.

i transportowych w trójkącie Bałtyk-Adriatyk-Morze Północne – mówi prezes PKP CARGO. – Naszym celem jest przekształcenie Grupy PKP CARGO w zintegrowanego operatora logistycznego o międzynarodowym zasięgu – przekonuje Adam Purwin.

# Bankrucy wśród firm transportowych

Kondycja polskiej branży transportowej stale się pogarsza. Świadczy o tym nie tylko coraz mniejszy odsetek należności otrzymywany w terminie, ale rosnąca liczba upadłości

Patrycja Otto  
Marek Chądzyński  
dgp@infor.pl

Od stycznia do marca tego roku upadłość ogłosiło 13 firm z branży transportowej i logistycznej. To aż o 86 proc. więcej w porównaniu z rokiem poprzednim. To też niemal tyle, ile w całym 2008 r. – wynika z danych Coface.

Od 2014 r. widać jednak przyspieszenie w liczbie bankructw w tym sektorze. W 2014 r. upadłość ogłosiło bowiem 37 firm, czyli o 32 proc. więcej niż w 2013 r., kiedy to zbankrutowało ich 28, czyli niemal tyle samo, ile w 2012 r.

– Trudności z utrzymaniem płynności finansowej ma większość branż na polskim rynku. W przypadku

sektora transportowego dodatkową przeszkodą są długie terminy płatności, a w rezultacie brak środków obrotowych – już po 12 miesiącach – komentuje Marcin Siwa, dyrektor oceny ryzyka w Coface. I dodaje, że standardem w branży transportowej są 60-, a nawet 90-dniowe terminy płatności faktur. Niejednokrotnie oznacza to, że przewoźnik, aby pozyskać lub utrzymać zlecenie, musi zgodzić się na podpisanie niezbyt korzystnej umowy – wychodząc z założenia, że długi termin płatności jest lepszy niż zastój w zleceniach.

Z drugiej strony niezależnie od wpływów przedsiębiorca nie ma możliwości zrobienia sobie przerwy od wypłacania wynagrodzeń pracownikom, zakupu paliwa czy eksploatacji floty pojazdów.

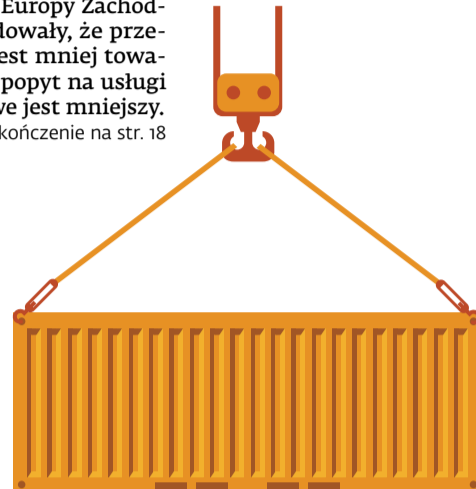
– Nie oznacza to jednak, że każda z firm, która dysponuje pewnymi, zazwyczaj pokaźnymi sumami zamrożonych funduszy, ma przed sobą jedno z dwóch i to dość bolesnych wyjść: zaciągnięcie kredytu w banku lub za-

mknięcie działalności. Alternatywnym rozwiązaniem jest skorzystanie z usług zewnętrznej firmy, która pomoże nam w zarządzaniu płynnością finansową oraz egzekwowaniu płatności – dodaje Marcin Siwa.

Sytuacja w branży transportowej od kilku lat nie jest stabilna, sektor zmagają się z wieloma problemami. Jest to efektem małej dynamiki wzrostu eksportu. Ograniczone możliwości handlu z Rosją

i Ukrainą, a także stagnacja na rynkach Europy Zachodniej spowodowały, że przewożonych jest mniej towarów, a więc popyt na usługi transportowe jest mniejszy.

dokończenie na str. 18



ŚREDNIA WARTOŚĆ NALEŻNOŚCI PRZETERMINOWANYCH W BRANŻY TRANSPORTOWEJ I SPEDYCYJNEJ NA TLE INNYCH SEKTORÓW

(dane kwiecień/maj, w proc.)	2014	2015	2014	2015
TRANSPORT I SPEDYCJA	14,0	19,1	1,5	2,6
OPAKOWANIA	14,6	15,7	3,6	3,8
ART. SPOŻYWCZE	13,2	13,1	1,2	1,2
ALKOHOLE	10,2	13,7	0,5	1,4
RTV	6,9	3,2	0,7	0,6
KOSMETYCZNO-HIGIENICZNA	20,6	17,7	1,9	1,3
FARMACJA HURT	4,5	1,9	0,1	0,2
STAŁOWA	20,5	23,2	2,8	4,2
BUDOWLANA	25,1	22,9	9,3	10,4

ŚREDNIA WARTOŚĆ TRUDNYCH DŁUGÓW W BRANŻY TRANSPORTOWEJ I SPEDYCYJNEJ NA TLE INNYCH SEKTORÓW



## ▶ PŁYNNOŚĆ BRANŻY TRANSPORT I SPEDYCJA – SPŁYW NALEŻNOŚCI

IV/V 2014

86  
WARTOŚĆ TZW. TRUDNYCH DŁUGÓW  
↓  
1,5  
proc.

53

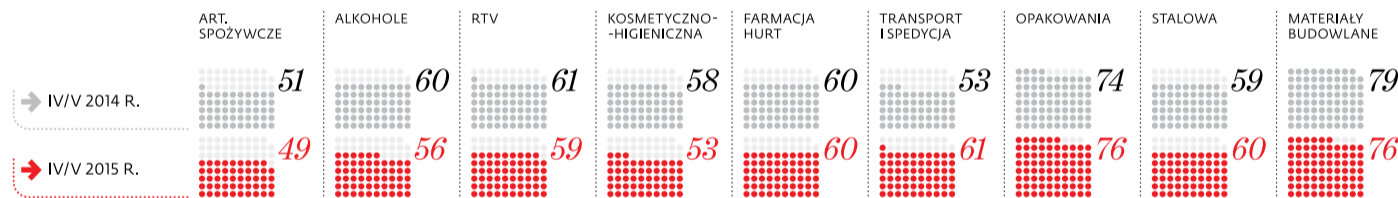
OBIEG NALEŻNOŚCI W DNIACH

IV/V 2015

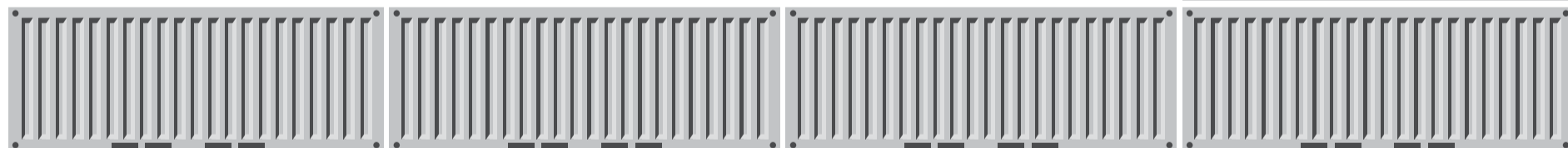
81  
WARTOŚĆ NALEŻNOŚCI OTRZYMYWANYCH W TERMINIE  
↓  
2,6

61

## ↓ ŚREDNI OKRES OBIEGU NALEŻNOŚCI W WYBRANYCH BRANŻACH W DNIACH



Źródło: Coface, Euler Hermes SHUTTERSTOCK



**cordstrap**

50 lat doświadczenia...

### Systemy Zabezpieczeń Ładunków



- TAŚMY DO WIĄZANIA CORDLASH
- TAŚMY DO SPINANIA CORDSTRAP
- WORKI POWIETRZNE
- POCHŁANIACZE WILGOCI
- MATY ANTYPOŚLIZGOWE

• **NOWOŚĆ!** SYSTEMY ZABEZPIECZEŃ ŁADUNKÓW DYNAMICZNYCH DYNABLOCK®

Szkolenia z mocowania ładunków!

CORDSTRAP POLSKA SP. Z O.O.  
UL. KAMIENNA 22  
WYSOGOTOWO k/POZNANIA  
62-081 PRZEZMIEROWO

[www.cordstrap.pl](http://www.cordstrap.pl)

**ASSTRA**  
ASSOCIATED TRAFFIC AG

## Transport kolejowy z Chin



- czas realizacji 14 dni
- transport od drzwi do stacji/stacji do drzwi
- odprawy celne w Chinach, Europie i krajach WNP
- ubezpieczenie od wszelkiego ryzyka
- transport w kontenerach 20" i 40"
- monitoring położenia i stanu ładunku na całej trasie
- transport ładunków drobnicowych

Kontakt: Szanghaj +86 188 0428 4493 Mińsk +375 17 385 94 19  
Moskwa +7 495 660 56 98 Warszawa +48 22 592 95 00





**DB** SCHENKER

# Lider Odpowiedzialnego Biznesu

# Bankruci wśród firm transportowych

dokończenie ze str. 16

Im dłużej utrzymywać się będzie konflikt na Ukrainie, tym bardziej będą rosły trudności z płynnością w transporcie, a w efekcie nadal może rosnąć liczba upadłości.

- Sytuacja zapewne szybko się nie zmieni, a dodatkowo komplikują ją nowe regulacje wprowadzane przez rząd niemiecki, dotyczące stawek płaconych kierowcom ciężarówek poruszających się po drogach naszego zachodniego sąsiada - uważa Marcin Siwa.

Na kłopoty transportu zwracają uwagę również analitycy Euler Hermes. Z ich danych wynika, że wydłużył się średni czas obiegu należności w branży. Obecnie trwa on 61 dni, przed rokiem było to 53 dni. Spadła też wartość należności otrzymywanych w terminie (do 81 proc. z 86 proc. przed rokiem) i zwiększyła się wartość trudnych długów (do 2,6 proc. wartości portfela z 1,5 proc.).

Agnieszka Szyber, dyrektor działu windykacji międzynarodowej w Euler Hermes, uważa, iż wśród branż, które najczęściej zalegają z płatnościami na rzecz przewoźników, dominują meble, artykuły spożywcze, chemia

i kosmetyki. - Koniunktura w kwestii przewozów podąża w ślad za powodzeniem w sprzedaży tych dóbr - dlatego wspomniane przewozy mebli nie są już tak problematyczne jak jeszcze kilka kwartałów temu, gdy trudniej było sprzedać i odzyskać płatności producentom mebli, co pociągnęło za sobą falę niezapłaconych należności w ich transporcie, która już minęła. Na pewno nie są bardziej problematyczne niż przeciętnie przewozy pewnych kategorii artykułów spożywczych, jak np. mięso i warzywa, których sprzedaż mogła ucierzeć wskutek sankcji na Wschodzie. Ich producenci znaleźli nowe rynki zbytu, uniknęli nadprodukcji na dużą skalę i postępujących w ślad za tym problemów z płatnościami, także z tytułu transportu tych towarów - mówi Szyber.

Dyrektor z Euler Hermes potwierdza też obserwacje konkurencji: moralność płatnicza odbiorców usług firm transportowych jest zróżnicowana. Są rynki takie jak niemiecki, gdzie jest ona umiarkowana, francuski - gdzie poprawa jest wyraźna, ale także takie jak rynek włoski - na którym sytuacja

jest bez zmian, oraz rynek czeski i słowacki - nadal fatalne pod względem wywiązywania się z płatności przez nabywców usług transportowych od polskich przewoźników.

- Nierównomiernej moralności płatniczej towarzyszą także różnego rodzaju oszustwa i wyłudzenia na szkodę firm transportowych - stonkowo częste na rynkach naszych południowych sąsiadów, rzadsze już na rynku brytyjskim, co jest efektem większej czujności naszych przewoźników i ich zleceniodawców, pojawiające się za to od pewnego czasu na rynku niemieckim, dotychczas wolnym od tego typu problemów - dodaje Agnieszka Szyber. Podkreśla, że oddzielnej uwagi wymagają rynki wschodnie, na których z wielu przyczyn (politycznych, w ślad za sankcjami - gospodarczych, ale także walutowych) pogorszyła się moralność płatnicza tamtejszych zleceniodawców.

Agnieszka Szyber mówi też, że dochodzenie należności od odbiorców z tamtych rynków ma swoją specyfikę: większość z nich prowadzona jest polubownie, EH nie rekomenduje klientom

postępowań sądowych jako bezowocnych na skutek sytuacji w regionie, a także rozluźnionej kontroli i w efekcie jeszcze bardziej ewidentnej korupcji lokalnego aparatu sprawiedliwości. - Zauważamy przy tym jako pokłosie tej sytuacji nasiloną ekspansję litewskich czy białoruskich firm transportowych na rynkach europejskich, na razie nie kosztem polskich przewoźników, ale niemieckich - dodaje.

Dyrektor działu windykacji międzynarodowej w EH zwraca przy tym uwagę, że widać pewne światło w tunelu: w porównaniu z początkiem roku zmniejszyła się nie tylko wartość zleceń na odzyskanie należności od firm transportowych, ale także o 10 proc. w ciągu tych pięciu miesięcy spadła ich liczba.

- Mniejsza wartość zleceń nie jest zaskoczeniem - już od jakiegoś czasu można było obserwować praktykę rozbijania zamówień na usługi transportowe na większą liczbę wykonawców, bez sumarycznego zwiększania ich wartości. Służyło to łatwiejszemu zonglowaniu płatnościami przez zleceniodawców, co dawało im szersze pole manewru. Cieszy jednak, iż po prze-

ściowym pogorszeniu praktyk płatniczych obecnie jest trochę lepiej, o czym świadczy wspomniana mniejsza o 10 proc. liczba zleceń windykacyjnych ze strony firm transportowych - mówi Agnieszka Szyber.

Analitycy Euler Hermes zwracają również uwagę, że mimo rosnącego popytu w gospodarce nie maleje presja na wielkość marż i trwa wojna cenowa. Wiele firm przerzuca te oczekiwania dotyczące lepszych warunków na swoich dostawców, a więc i firmy transportowe. Do tej pory napięcia te łagodziły niskie ceny ropy, które ograniczały koszty działalności firm transportowych. Te czasy się jednak kończą. Ludovic Subran - główny ekonomista Euler Hermes - prognozuje, że średnioroczna cena ropy w przyszłym roku wyniesie 75 dol. wobec 63 w tym roku.

Inny czynnik decydujący o kondycji finansowej w branży to postępująca koncentracja. Według Euler Hermes coraz większą przewagę zyskują firmy mające 20-30 i więcej pojazdów, które mogą efektywniej zarządzać kosztami. Jednocześnie ich pozycja negocjacyjna jest mocniejsza niż w przypadku małych

firm, są one w stanie pozyskać stałe kontrakty transportowe - bardziej rentowne niż pojedyncze zlecenia i zapewniające stabilizację przychodów.

W przypadku branży transportowej najbardziej istotnym elementem dla podjęcia decyzji o współpracy z kontrahentem jest więc obecnie poza wiarygodnością informacji również czas, w jakim można taką informację uzyskać. Dotyczy to nie tylko informacji o firmach polskich, ale w znaczącym stopniu informacji o kontrahentach zagranicznych.

W 2014 r. do Coface największej zleceń, bo 33 proc., trafiło z branży budowlanej (głównie produkty służące budownictwu). Na drugim miejscu był sektor motoryzacyjny - 18 proc. zleceń, na kolejnych rolno-spożywczy - 10 proc., chemiczny i tworzywo sztucznych - 6 proc. Pytania były oczywiście skierowane w przeważającej części przeciwko dłużnikom mającym siedzibę w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Z wyjątkiem branży transportowej i spedycyjnej. Ta bowiem ma problemy z odzyskaniem należności głównie z południa Europy.

REKLAMA



EurogateLogistics

responsibility  
and partnership



[www.eurogate.pl](http://www.eurogate.pl)

full service logistics

comprehensive insurance

advanced information technologies

integrated management policy

flexibility



EurogateLogistics

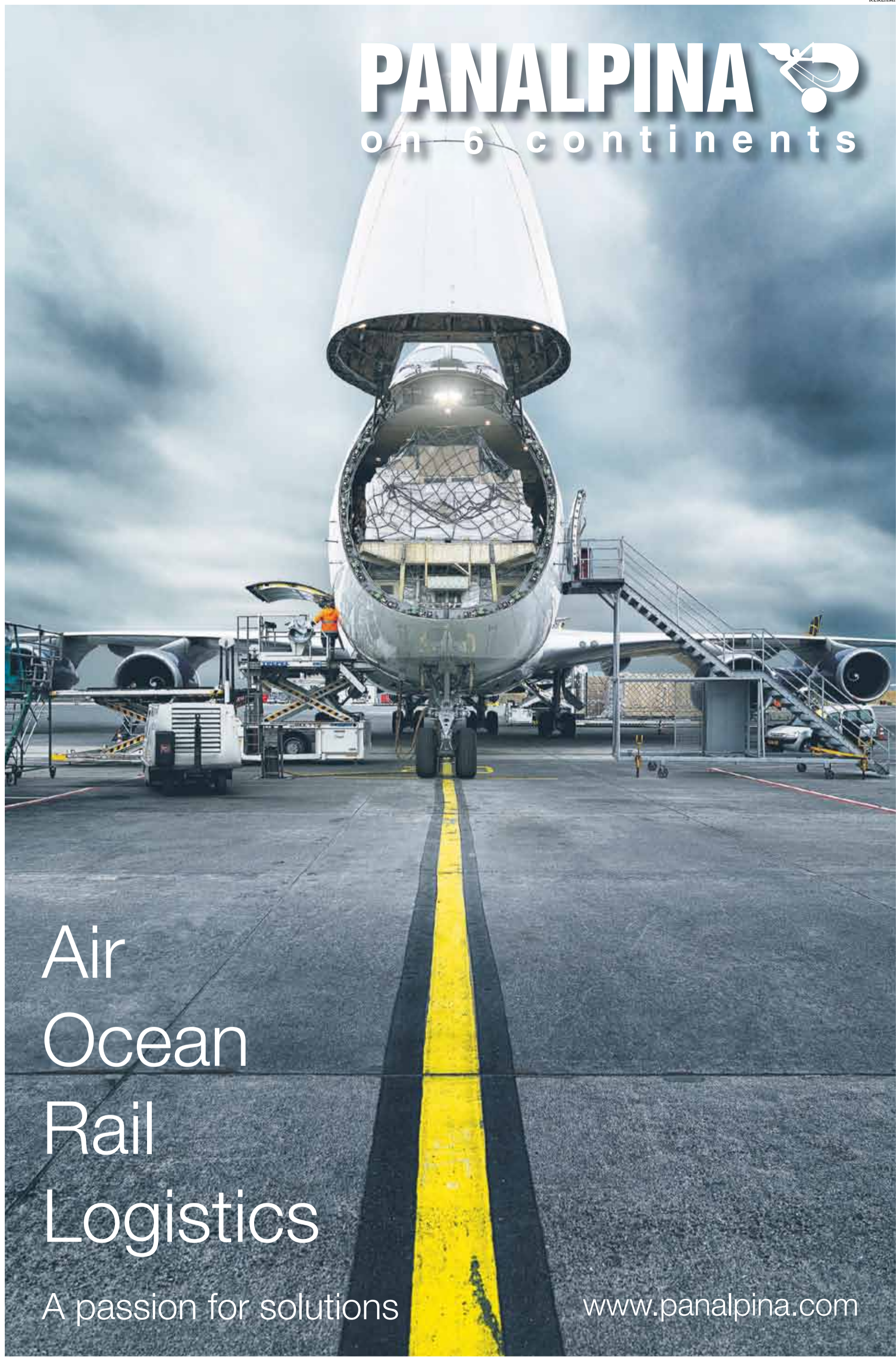
WE DELIVER

DOOR TO DOOR | FACE TO FACE



# PANALPINA

on 6 continents



Air  
Ocean  
Rail  
Logistics

A passion for solutions

[www.panalpina.com](http://www.panalpina.com)



PACZKOMATY  
LISTY  
KURIER

Wszystko, czego potrzebujesz do prowadzenia nowoczesnego biznesu, w jednym zintegrowanym systemie wysyłki.

# PACZKOMATY LISTY KURIER

Skorzystaj z naszych kompleksowych rozwiązań. Przekraczaj granice.



Wysyłaj wszystkie paczki i listy u jednego operatora.  
Nadawaj przesyłki również do Klientów międzynarodowych.

**Poznaj wyższy poziom logistyki. Najwygodniej, najszybciej, najtaniej.**

Wejdź na naszą stronę internetową lub zadzwoń  
i zapytaj o ofertę dedykowaną dla Twojej firmy.

[inpost.pl/oferta-gazeta-prawna](http://inpost.pl/oferta-gazeta-prawna)

INFOLINIA

801 400 100  
722 444 000