

**Blanka Tundys**

Uniwersytet Szczeciński

---

## **IMPLIKACJE ŚWIATOWEGO KRYZYSU GOSPODARCZEGO NA DZIAŁALNOŚĆ SEKTORA TSL W POLSCE – WYBRANE ZAGADNIENIA**

---

**Streszczenie:** Globalne powiązanie dostaw powoduje odczuwalne zmiany na lokalnym rynku zarówno w znaczeniu pozytywnym, jak i negatywnymi. Kryzys gospodarczy objął swym zasięgiem wszystkie regiony świata, a wskaźniki ekonomiczne charakteryzujące gospodarkę jednoznacznie wskazują, iż załamanie rynku finansowo-bankowego wpłynęło na spowolnienie i wyhamowanie rynku usług oferowanych przez branżę TSL. W prezentowanych rozważaniach szczególną uwagę zwrócono na analizę sytuacji na rynku TSL w Polsce. W artykule zbadano wpływ kryzysu na branżę transportową i rynek powierzchni magazynowej w Polsce. Zebrane i zaprezentowane dane statystyczne pozwalają na ocenę zmian rynku w ciągu ostatnich trzech lat.

**Słowa kluczowe:** kryzys na rynku usług logistycznych, transport, magazynowanie, analiza sytuacji rynkowej

### **1. Wstęp**

Światowy kryzys gospodarczy, za którego symboliczny początek uznaje się upadek, we wrześniu 2008 r., Banku Lehman Brothers, wpłynął na kondycję wszystkich gospodarek światowych. Wiele państw odczuło dotkliwie jego skutki w postaci znacznego spadku PKB, recesji, załamania gospodarczego, fali bankructw i spektakularnych upadków. Każda branża gospodarki, w mniejszym bądź większym stopniu, odczuła jego wpływ. Rynek transportu, spedycji i logistyki (TSL) zmienił się diametralnie w ostatnich latach – jego stopniowa ewolucja, konieczność dostosowania się do wymogów europejskiego i światowego otoczenia, a także nowe wymagania stawiane uczestnikom dostaw, jak i oczekiwania klientów ukształtowały jego strukturę. Nowe rozwiązania, koncepcje i inwestycje nabierały w ostatnich latach rozpędu, co pozwoliło na kilku, a nawet kilkunastoprocentowy wzrost rynku, liczby podmiotów funkcjonujących na nim oraz liczby i różnorodności oferowanych usług. Światowe zmiany gospodarcze nie ominęły także rynku TSL w Polsce. Globalne powiązania łańcuchów dostaw powodują odczuwalne zmiany na lo-

kalnym rynku zarówno w znaczeniu pozytywnym, jak i negatywnym. Kryzys gospodarczy objął swym zasięgiem wszystkie regiony świata, a wskaźniki ekonomiczne charakteryzujące gospodarkę jednoznacznie wskazują, iż załamanie rynku finansowo-bankowego wpłynęło na spowolnienie i wyhamowanie rynku usług oferowanych przez branżę TSL. Inwestycje związane z sektorem TSL stanowią ważny element rozwoju całej gospodarki. Wg raportu Głównego Urzędu Statystycznego (GUS)<sup>1</sup> przychody ze sprzedaży usług transportowych stanowią ok. 11% udziału w PKB, co jednoznacznie wpływa na kondycję całej gospodarki. Działalność ta obejmuje nie tylko sam transport, ale także usługi wspomagające tę działalność, a mianowicie usługi portowe, parkingowe, przeładunek towarów, magazynowanie, konserwację, naprawy, wynajem środków transportu<sup>2</sup>. Spadek głównych indykatorów makroekonomicznych wskazujący na spowolnienie gospodarki odbił się negatywnie na konsumpcji i produkcji, powodując zmniejszenie podaży dóbr, co doprowadziło do zmian na rynku TSL.

## 2. Kryzys gospodarczy i jego wpływ na rynek TSL

Mówiąc o kryzysie gospodarczym, należy wskazać jego najważniejsze symptomy. Najogólniej można mówić o spadku produkcji, zatrudnienia, dochodów, konsumpcji, PKB, dynamiki rozwoju, tempa eksportu z jednej strony, z drugiej zaś o wzroście bezrobocia, cen usług, deficytu, inflacji i innych wskaźników ekonomicznych. Odnosząc pojęcie kryzysu gospodarczego do sektora TSL, należy wskazać na jego najważniejsze objawy, do których można zaliczyć<sup>3</sup>: zmniejszenie rozmiarów rynku (jego wolumenu, wartości i dynamiki), spadek nakładów inwestycyjnych, obniżenie dochodów, redukcję zatrudnienia, znacznie silniejszą konkurencję cenową, spadek/wzrost cen. Bez wątplenia widać powiązania i wzajemną zależność poszczególnych sektorów gospodarek z rynkiem TSL. Usługi oferowane przez rynek transportu spedycji i logistyki związane są z organizacją, zarządzaniem i realizacją m.in.: procesów przemieszczania, magazynowania, przeładunku i opakowania; wymiany informacji; funkcji dyspozycyjnych (doradztwo, analizy, planowanie, kontrola, wybór środka transportu, trasy, dostawcy, zawieranie umów itp.). Z tego względu powiązanie z branżami najbardziej dotkniętymi kryzysem finansowym są jak najbardziej widoczne. Dlatego też skutki kryzysu występującego w branży budowlanej, przemyśle i handlu przenoszą się na sektor TSL.

Zależność i wzajemne oddziaływanie na siebie różnych rynków wynika z cech charakterystycznych dla rynku usług logistycznych, a tym samym sektora TSL i jego powiązań z innymi uczestnikami życia gospodarczego. Jednym z najważniejszych

---

<sup>1</sup> *Transport wyniki działalności w 2008 roku*, GUS, Warszawa 2009, s. 45.

<sup>2</sup> Raport nie obejmuje działalności pocztowej i telekomunikacyjnej.

<sup>3</sup> Na podstawie: C. Mańkowski, *Krajowy rynek usług TSL w warunkach ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego i finansowego*, „Logistyka” 2001, nr 1, s. 39.

elementów, przy analizie sytuacji na rynku TSL jest fakt, iż popyt na większość usług transportowo-logistycznych ma charakter wtórny<sup>4</sup>, tzn. popyt pierwotny generowany jest przez rynki towarowe, których producenci albo odbiorcy zgłaszają zapotrzebowanie na usługi z obszaru transportu, spedycji i logistyki. Popyt ten charakteryzuje się sobie tylko właściwą elastycznością dochodową i cenową. Właściwość ta wynika z jego wtórnego charakteru. Elastyczność cenowa popytu na usługi transportowo-logistyczne i w konsekwencji również elastyczność podaży tych usług, zwłaszcza w sferze przewozu rzeczy, nie powinny być rozpatrywane selektywnie, a więc w oderwaniu od elastyczności cenowej dóbr rzeczowych będących przedmiotem obsługi, gdyż w takich warunkach są one zawsze w określonym stopniu pochodną elastyczności cenowej popytu i podaży przedmiotów obsługi, a więc towarów bądź ładunków, na rzecz których usługa jest wykonywana. Następną charakterystyczną cechą jest ta oto zależność: elastyczność cenowa popytu na usługi transportowo-logistyczne jest wprost proporcjonalna do elastyczności cenowej popytu na towary będące przedmiotem obsługi (jest ona niższa dla ładunków drobnicowych, skonteneryzowanych, a wyższa dla masowych) oraz wysokości udziału kosztów transportowych, spedycyjnych i logistycznych przemieszczanych towarów. Zarówno popyt efektywny, jak i jego elastyczność w sektorze TSL muszą być analizowane jako kategorie dynamiczne, które zmieniają się w dużym stopniu w czasie, a zależne są od elastyczności, wymogów i możliwości dostosowania się do otoczenia. Jednakże najważniejszymi elementami są duże zmiany popytu pierwotnego i jego wahań krótko-, średnio- i długookresowych (głównie koniunkturalnych) oraz wzajemnego nakładania się ich na siebie, a także stopień reakcji układu podażowego sektora TSL na tego typu zmiany dokonujące się w czasie – podatność na kryzys, zdolność adaptacyjna. Ze względu na typowo międzynarodowy charakter (zarówno rynku, jak i mechanizmów jego regulacji) oraz działalności opartej na kapitałochłonnej infrastrukturze, generującej wysokie koszty, sektor TSL może stać się bardzo podatny na kryzysy. Dlatego widoczne na rynkach towarowych kryzysy będą się przenosiły siłą rzeczy na jego obszary. Ze względu na popyt wtórny negatywne skutki kryzysów odczuwalne mogą być z pewnym opóźnieniem. Z drugiej strony taka sytuacja może być korzystna, gdyż w okresie prosperity można, widząc symptomy zbliżających się zmian, szybciej na nie zareagować. Równocześnie nie dla każdego uczestnika rynku odczuwalne skutki będą takie same. Zależać będą one od masy i struktury ładunków, ale także różnorodności oferowanych usług i wielkości rynku, na jakim on działa.

### 3. Ogólna sytuacja rynku TSL w Polsce

Kryzys może dwojako wpływać na sektory i branże gospodarcze. Z jednej strony powoduje upadki przedsiębiorstw, ale z drugiej strony eliminuje z gospodarki naj-

---

<sup>4</sup> Na podstawie: A.S. Grzelakowski, *Kryzys w sektorze TSL jego przyczyny i uwarunkowania oraz przejawy i skutki*, materiały z X Kongresu Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Kazimierz Dolny, 23.04.2009, w: <http://www.pisil.pl> (dostęp: 31.03.2010).

słabsze ogniwa, które często „psują” rynek. Są to podmioty nieefektywne, trudno adaptujące się do otoczenia i mało elastyczne, a pojawiające się w czasie trwania prosperity, gdy dostęp do rynku jest ułatwiony. Ze skutkami kryzysu, ale także z jego obecnością, łatwiej jest walczyć podmiotom aktywnym, innowacyjnym i silnym, które łatwiej osiągają przewagę konkurencyjną i są w swoich działaniach bardziej skuteczne. Taka sytuacja powoduje zmiany na rynku – konsolidacje, fuzje, ale także upadki – tworząc jednocześnie nowe powiązania w łańcuchach dostaw, zacieśnianie relacji partnerskich, a także zmiany w strukturach sieci dostaw.

O kryzysie i jego skutkach można mówić od roku 2008, dlatego też warto przyjrzeć się zmianom, jakie zachodziły na rynku w ostatnich latach. W branży TSL widać spowolnienie, choć część wskaźników opisujących ten obszar nadal wzrasta, ale w mniejszym tempie, niż to następowało w latach ubiegłych. Tabela 1 pokazuje wybrane wskaźniki charakteryzujące rynek TSL w ostatnich latach i odniesienie do wskaźnika produktu krajowego brutto.

**Tabela 1.** Wskaźniki charakteryzujące rynek TSL w Polsce

Wskaźnik	2006	2007	2008
PKB	5,8%	6,8%	5,0%
Dynamika wzrostu rynku TSL	22%	17,7%	5,8%
Przychody firm TSL	12,9 mld zł	15,34 mld zł	16,22 mld zł
Zatrudnienie (transport, gospodarka magazynowa i łączność)	596,7 tys.	621 tys.	651,4 tys.
Zatrudnienie w firmach TSL*	31 tys.	37 tys.	41,4 tys.

\* Na podstawie rankingów: H. Brdulak, *Polski rynek TSL w 2007...*, dz. cyt.; *Polski rynek TSL w 2008...*, dz. cyt.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Mały rocznik statystyczny Polski 2008*, GUS, Warszawa 2009; *Mały rocznik statystyczny Polski 2009*, GUS, Warszawa 2010; H. Brdulak, *Polski rynek TSL w 2007*, w: <http://www.rp.pl> (dostęp: 31.03.2010); *Polski rynek TSL w 2008*, „Rzeczpospolita”, 19.06.2010.

Na podstawie tabeli można wysunąć wnioski o dalszym wzroście rynku TSL, ale już zdecydowanie wolniejszym, widać to na przykładzie dynamiki wzrostu (w porównaniu do roku 2007 była ona prawie trzykrotnie mniejsza) oraz na wzroście przychodów samych firm (prezentowane dane to wyniki badań firm z sektora TSL przedstawione przez prof. H. Brdulak). Nie można jednoznacznie wysunąć wniosku o recesji na tym rynku. W tabeli 2 zaprezentowano źródła dochodów firm z branży TSL. W trzech ostatnich latach (2007–2009) zarówno obszary działania, jak i ich kolejność, nie ulegają zmianie. Nadal największe przychody generowane są dzięki działalności związanej z transportem i spedycją samochodową, następnie dużą rolę odgrywają usługi logistyczne, choć przeprowadzone badania wskazują jednoznacznie, że nie zawsze jest to związane z liczbą podmiotów, które uznają daną działalność za podstawową.

**Tabela 2.** Główne źródła przychodów firm branży TSL

Miejsce w rankingu	Wyszczególnienie podstawowej działalności	2007			2008		
		udział firm* (w %)	suma przychodu (w mld zł)	udział przychodów ogółem (w proc.)	udział firm* (w %)	suma przychodu (w mld zł)	udział przychodów ogółem (w mld zł)
1.	Transport samochodowy	34	3,2	20,7	30,2	2,2	15,2
2.	Spedycja samochodowa	25	3,0	19,6	25,6	2,54	17,5
3.	Usługi logistyczne	8,7	2,6	17	12,8	3	20,7
4.	Spedycja morska	9,7	0,9	5,9	8,1	0,8	5,5
5.	Magazynowanie	5,8	0,7	4,6	4,7	0,67	4,6
6.	Transport kolejowy	3,8	1,14	7,4	4,7	1,6	11
7.	spedycja kolejowa	3,8	1,8	11,7	5,8	1,7	11,7
8.	Transport morski	1,9	0,4	2,6	2,3	0,3	2,1
9.	Usługi kurierskie	2,91	1,4	9,2	3,5	1,5	10,3
10.	Spedycja lotnicza	1,9	0,2	1,3	2,3	0,2	1,4

\* Udział procentowy przedsiębiorstw, które podały daną działalność jako podstawową; w 2007 r. badaniu poddano 103 firmy, w 2008 r. – 86.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: H. Brdulak, *Polski rynek TSL w 2007...*, dz. cyt.; *Polski rynek TSL w 2008...*, dz. cyt.

Z powyższej tabeli wynika, iż dynamika wzrostu maleje, jednakże wzrasta znaczenie firm oferujących usługi typowo logistyczne, czyli klienci, a zarazem przedsiębiorstwa zaczynają w coraz większym stopniu doceniać rolę zintegrowanych działań, kompleksowości świadczenia pakietów usług logistycznych, oferujących kilka rodzajów usług, które wcześniej wykonywane były przez różne podmioty. Taka sytuacja wskazuje także na zmiany zachowań rynkowych, do których można zaliczyć większą elastyczność przedsiębiorstw oraz zmiany zachowań klientów, którzy oczekują nie tylko realizacji usługi przewozowej, ale także, a może przede wszystkim, również usług dodatkowych, jakie są w stanie zaoferować operatorzy logistyczni. Przedsiębiorstwa chcąc uchronić się przed kryzysem, muszą także podejmować nowe działania, tzn. postępując elastycznie dostosowywać się do coraz bardziej wymagających klientów, ale też zabiegać o klientów, próbować sprostać rosnącej, coraz silniejszej konkurencji i jednocześnie szukać oszczędności. Jednym ze sposobów na oszczędności jest korzystanie z outsourcingu. Okazuje się, że korzystanie z usług operatorów logistycznych pozwala zamieniać koszty stałe na zmienne. Wyspecjalizowane przedsiębiorstwa, odpowiednio zarządzane i posiadające duże doświadczenie w prowadzeniu działalności logistycznej mogą przyczynić się do obniżki kosztów związanych z obrotem towarowym. Podmioty mogą łatwiej i szybciej poradzić sobie z niespodziewanymi sytuacjami, a korzystanie z efektu pozwala stać się konkurencyjnym na rynku, klient zaś może skupić się na wykonywaniu działalności podstawowej. Wyspecjalizowani operatorzy logistyczni mogą szybciej reagować na zmiany popytu, wolumenu czy sezonowość oraz szybciej

dostosowywać podaż usług do zmieniających się warunków. Biorąc pod uwagę także jakość obsługi logistycznej w połączeniu z możliwością pewnego i sprawnego realizowania zadań, wydaje się słuszne korzystanie z doświadczeń operatorów oferujących kompleksowe usługi logistyczne.

#### 4. Rynek usług transportowych – charakterystyka i analiza

Analizując dane GUS-u łatwo zauważyć, że w ostatnich kryzysowych latach nastąpiły zmiany na rynku wskazujące z jednej strony na spowolnienie dynamiki rozwoju, z drugiej zaś na wpływ globalnego kryzysu, który ze względu na zmniejszenie wolumenu produkcji, jednocześnie odcisnął swoje piętno na działalności transportowej. Objawami kryzysu w obszarze transportu są zmienne i niestabilne ceny za usługi transportowe, niewykorzystany potencjał, brak inwestycji, duża konkurencja przejawiająca się ostrą walką o klienta, konieczność nieustannej elastyczności i gotowości dostosowania usług do potrzeb rynku. Sytuacja ta wiąże się m.in. z łatwym dostępem do rynku oraz faktem, iż w latach 2006–2007 liczba przedsiębiorstw na tym rynku wzrosła o jedną trzecią, co w okresie spowolnienia gospodarczego spowodowało spadek cen za usługi, często poniżej progu opłacalności. Istotnym elementem analizy jest zaprezentowanie struktury i dynamiki przewozów i pracy przewozowej w przekroju rodzajowym w ostatnich kilku latach (tabela 3) oraz liczby przewiezionych ton ładunków (tabela 4).

**Tabela 3.** Dynamika i struktura przewozów ładunków i pracy przewozowej w latach 2005–2008 w Polsce

Rodzaj transportu	Tony (rok poprzedni = 100)				Odsetki			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
Ogółem	107,4	104,1	107,4	108	100	100	100	100
Kolejowy	95,3	108,1	10	101,4	18,9	19,7	16	15
Samochodowy	112,8	103,2	108,9	110,4	75,9	75,2	79,2	80,9
Lotniczy	117,5	106,6	125,9	103	0,0	0,0	0,0	0,0
Rurociągowy	101,7	102,5	95	92,7	3,8	3,8	3,4	3,0
Żegluga śródlądowa	109,8	96,5	105,6	82,8	0,7	0,6	0,6	0,5
Żegluga morska	41,6	107	114,1	91,4	0,7	0,7	0,8	0,6
	tonokilometry				odsetki			
Ogółem	78,5	109,	107,5	104,4	100	100	100	100
Kolejowy	95,5	107,3	101,5	95,9	21,9	21,5	20,3	18,6
Samochodowy	108,4	114	116,9	109,2	52,5	54,8	59,7	62,4
Lotniczy	114	103	89,1	108,4	00	0,1	0,0	0,0
Rurociągowy	102,3	100,8	91,9	90,4	11,1	10,3	8,8	7,6
Żegluga śródlądowa	119,7	96,9	108,2	95,2	0,6	0,5	0,5	0,5
Żegluga morska	31,1	100,4	89,7	105,9	13,9	12,8	10,7	10,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Transport wyniki działalności 2008*, GUS, Warszawa 2009, s. 46.

**Tabela 4.** Wielkość przewiezionych ładunków w Polsce w latach 2007–2008 w tonach

Transport	Tony (mln)			Tonokilometry (mln)	
	2007	2008	2009	2007	2008
Ogółem	1 534	1656	bd.	267	279
Samochodowy*	1 200,1	1 339,5	bd	159	174
Kolejowy	242	249	239	542	520
Lotniczy	45,5	46,9	bd	0,9	1
Żegluga śródlądowa	9,5	8,1	5,6	13	12
Żegluga morska	11,3	10,4	8,6	28	30

\* Łącznie z transportem gospodarczym.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Transport...*, dz. cyt., s. 46–56, 77, 179.

Jednocześnie można stwierdzić, iż ogólnie transportem w roku 2008 przewieziono o 8% ładunków więcej niż w roku 2007, również praca przewozowa wyrażana w tonokilometrach zwiększyła się o 4,4%. Wzrosły przewozy transportem kolejowym, lotniczym i samochodowym, spadły natomiast transportem rurociągowym, żegluga śródlądową oraz morską. Wśród niepełnych jeszcze danych z 2009 r. widać dalszą tendencję spadkową. Mimo wszechobecnego kryzysu przychody firm nadal rosły.

Tworzenie jednolitego rynku transportowego, ze szczególnym uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, powinno prowadzić do zmian popytu i przeniesienia go z transportu samochodowego na transport kolejowy, żegluga oraz promowanie transportu kombinowanego. Niestety, w Polsce nie widać tej tendencji, nadal rośnie popyt na transport samochodowy, co wynika m.in. ze struktury przewożonych ładunków, jednocześnie nieustannie spada udział transportu kolejowego i żegluga w przewozach (tabela 4). Taka sytuacja może wynikać z faktu, iż transport kolejowy w Polsce nie ma konkurenta w postaci żegluga śródlądowej, a 50% masy przewozowej i 30% pacy przewozowej w polskim transporcie kolejowym stanowi nadal węgiel<sup>5</sup>. Ogólna sytuacja transportowa w roku 2009 nie była dobra, jak podają statystyki GUS-u<sup>6</sup> (tabela 5 oraz 6). Przewozy ładunków zmniejszyły się właściwie przez cały 2009 r. Także dwa pierwsze miesiące 2010 roku nie zachęcają do optymizmu, wskazując na kolejne miesiące spadków, choć już nie tak drastycznych jak w poprzednich miesiącach.

Choć widać poprawę sytuacji, to jednak przedstawiciele branży transportowej mówią o najgorszej sytuacji od 20 lat. Oznaki poprawy koniunktury są widoczne, jednakże w stopniu minimalnym.

<sup>5</sup> J. Neider, *Transport w Polsce*, „Logistyka” 2001, nr 1, s. 9–10.

<sup>6</sup> „Biuletyn statystyczny” 2010, nr 2 (628).

**Tabela 5.** Diagnoza ogólnej sytuacji w transporcie i gospodarce magazynowej 2009/2010

Transport i gospodarka magazynowa		Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury	Diagnoza			
			ogólna sytuacja gospodarcza	popyt	sprzedaż	sytuacja finansowa
2009	I	-11,5	-15,5	-28,1	-28,1	-30,0
	II	-13,4	-21,1	-31,6	-27,3	-28,2
	III	-13,9	-22,6	-30,4	-25,3	-25,7
	IV	-13,1	-22,2	-24,6	-19,6	-21,5
	V	-12,6	-18,5	-23,9	-20,0	-19,9
	VI	-13,0	-17,5	-21,5	-18,2	-19,8
	VII	-11,7	-13,6	-18,6	-16,9	-18,7
	VIII	-10,8	-10,4	-12,9	-15,0	-16,6
	IX	-10,9	-10,5	-13,7	-15,0	-16,8
	X	-9,8	-9,0	-13,3	-13,8	-16,9
	XI	-9,9	-11,2	-11,0	-13,7	-15,9
	XII	-9,8	-13,0	-11,1	-12,9	-17,6
2010	I	-7,6	-9,0	-14,4	-14,5	-15,8
	II	-6,4	-12,8	-10,2	-12,0	-16,6
	III	-6,1	-19,4	-47,7	-10,7	-17,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Biuletyn statystyczny” 2010, nr 2 (628), s. 197.

**Tabela 6.** Analiza przewozów w strukturze gałęziowej 2008–2010

Rok/miesiące		Transport (w tys. ton)					
		ogół	kolejowy	samochodowy*	rurociągowy	śródlądowy	morski
2008	I–XII	368	142	161	490	5,1	10,1
2009	I–XII	416	239	112	51	5,6	8,6
2009	I–II	60	35	16	80	0,2	1,2
2010	I–II	55	28	17	7	0,0	1,1

\* Bez transportu gospodarczego.

Źródło: „Biuletyn statystyczny” 2010, nr 2 (628), s. 169.

Analizując transport morski można ogólnie powiedzieć, że spadek dynamiki produkcji i PKB w wiodących regionach gospodarczych przyczynił się do spowolnienia gospodarek w subregionach, także w regionie mórz Bałtyckiego, Północnego, Śródziemnego. Zmiany, które nastąpiły na rynku przewozów morskich, wskazują na znaczne spowolnienie tego rynku oraz odczuwalną recesję. Analizując BDI<sup>7</sup> (*Baltic Dry Index*)<sup>8</sup> można zauważyć niepokojące zjawiska, otóż na początku

<sup>7</sup> M. Grzybowski, *Transport morski w warunkach recesji gospodarczej*, „Logistyka” 2001, nr 1, s. 68–69.

<sup>8</sup> BDI – indeks ten określa generalnie aktualną cenę transportu drogą morską jednostki ładunku masowego. Określa ogólną aktywność przewozową świata. Indeks *Baltic Dry* jest agregatem mierzącym zmiany średnich cen transportu surowców drogą morską. Wyraża koszt ponoszony przez koń-



2009 r. spadł on poniżej 1 tys. pkt., następnie przez pierwsze pół roku wzrósł do ok. 4 tys. pkt., by w sierpniu i wrześniu znów spaść do 2 tys. pkt. Listopad okazał się najlepszym miesiącem w 2009 r., gdyż BDI wyniósł prawie 5 tys. pkt., by w styczniu 2010 r. znów spaść do około 3,5 tys. pkt. Przedstawiona sytuacja pokazuje, jak niestabilny był rok 2009 na rynku przewozów ładunków drogą morską. Mimo zmniejszenia produkcji jeszcze w drugiej połowie 2008 r. przewozy drogą morską były o 3,6% większe niż w roku poprzednim. Zmniejszenie produkcji w latach 2008–2009 spowodowało także obniżenie popytu na ładunki masowe, w tym nośniki energii (popyt na ropę naftową utrzymał się jedynie w Chinach, w pozostałych regionach świata spadł). Mimo spadku popytu na przeładunki masowe i drobnicę jeszcze na początku 2009 r. rosła podaż statków i powierzchni ładunkowej. Na początku 2009 r. światowa flota dysponowała 1,19 mld DWT i była większa o 6,7% niż w styczniu 2008 r. Jednakże widać było tendencję spadkową, armatorzy rezygnowali w 2009 r. z budowy nowych statków (ponad 500 statków o nośności około 7,2 mln DWT), spadek ten najboleśniej odczuły chińskie stocznie, w których złożono zamówienia na ponad połowę masowców. Prognozuje się, że sytuacja w stoczniach ulegnie poprawie dopiero za 2 lata. Nadpodaż powierzchni i przestrzeni ładunkowej spowodowała utrzymywanie się indeksów frachtowych na niskim poziomie, spadły natomiast ceny na nowe jednostki. Spadek produkcji spowodował na początku 2009 r. spadek o 20% przewozów kontenerowych, przy wzroście o 4% w roku 2008. Nastąpił także duży spadek przeładunków w skali globalnej. Charakterystykę dla polskich portów ogółem prezentuje tabela 7. W naszych portach, poza niewielkimi wyjątkami, widać spadki już w 2008 r., podczas gdy przewozy światowe utrzymywały jeszcze dobrą koniunkturę. Łącznie spadek w polskich portach morskich w 2008 r. wyniósł 5,5%.

**Tabela 7.** Obroty ładunkowe w portach morskich w latach 2007–2009

Kategorie ładunkowe	2007	2008	2009	2009 (I–II)	2010 (I–II)
	w tys. ton				
Ogółem	52 433	48 832	45 080	6 202	8 472
Masowe ciekłe	15 665	13 670	12 797	1 507	2 600
Masowe suche	20 412	19 993	19 209	2 881	3 525
Kontenery duże	5 900	5 609	5 092	739	1 012
Toczne samobieżne	4 173	4 394	4 810	676	774
Toczne niesamobieżne	1 677	1 320	bd.	bd.	bd.
Pozostałe ładunki drobnicowe	4 599	3 844	3 170	397	560

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Transport...*, dz. cyt., s. 211 oraz „Biuletyn statystyczny” 2010, nr 2 (628), s. 170.

cowego odbiorcę surowca, który zawiera kontrakt z firmą transportową na giełdzie Baltic Exchange w Londynie. W wyniku uśredniania kwotowanych na bieżąco cen na poszczególnych trasach powstaje *Baltic Dry Index* (BDI) – jest to wyprzedzający barometr globalnej kondycji gospodarczej.

Niestety, tendencje spadkowe utrzymały się w 2009 r., i to na zdecydowanie większą skalę. Największy spadek zanotowano w portach Szczecin-Świnoujście (o -2,7 mln ton) i Gdynia (o -2,2 mln ton). Jedynym portem z tendencją wzrostową był port w Gdańsku (m.in. dzięki przeładunkom kontenerów), który zanotował wzrost obrotów o 1,1 mln ton. Podstawową przyczyną zmian w portach był spadek obrotów drobnicy, który łącznie wyniósł -15,9%. Zmniejszeniu uległy także obroty ładunków płynnych o -5,9%, podczas gdy pewną stabilizacją wykazały się ładunki masowe suche +0,6%. Ogólne zmiany w najważniejszych polskich portach prezentuje tabela 8.

**Tabela 8.** Przeładunki w największych polskich portach

Port	Obroty ładunkowe ogółem (tys. ton)				Zmiana
	2006	2007	2008	2009	2008/2009
Gdańsk	22 407	19 236	17 788	18 863	6,04%
Gdynia	14 199	17 025	15 467	13 257	-14,29%
Szczecin-Świnoujście	9 218	18 652	19 216	16 498	-14,15%
Razem	55 842	55 504	52 471	48 618	-7,34%
Roczna zmiana	0,42%	-0,57%	-5,46%	-7,34%	

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Transport...*, dz. cyt., s. 211–214 oraz M. Matczak, B. Ołdakowski, *Polskie porty morskie w 2009 roku, podsumowanie i perspektywy na przyszłość*, raport Acta Consulting, Gdynia 2010, s. 1.

Podobnie ma się sytuacja u przewoźników lotniczych. Od października 2008 do maja 2009 r. spadki przewozów lotniczych (cargo) wyniosły 23%<sup>9</sup>. Koniec 2009 r. wskazał także redukcję przestrzeni ładownej w samolotach cargo o 20%. Prognozuje się dalsze, choć już nie tak gwałtowne spadki, czego konsekwencją może być wzrost stawek frachtowych.

Najboleśniejszy w skutkach okazał się kryzys w transporcie kolejowym i spedycji. Przywołując dane statystyczne GUS-u oraz analizy i raporty<sup>10</sup>, można wysnuć wniosek, że kryzys gospodarczy najbardziej wpłynął na rynek kolejowy. W pierwszym półroczu 2009 r. zarówno przewozy towarowe, jak i praca przewozowa spadły u wszystkich przewoźników o 68,6% (tabela 9) w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego, a praca przewozowa aż o 75,1%.

Trzeci kwartał 2009 r. nie przyniósł gwałtownych zmian, a tendencja spadkowa uległa wyhamowaniu. Szczegółowa analiza znajduje się w tabeli 10, nie można jednak jednoznacznie powiedzieć, czy oznacza to zakończenie kryzysu.

<sup>9</sup> R. Przybylski, *Co najmniej stabilizacja*, „Rzeczpospolita”, 25.03.2010.

<sup>10</sup> *Transport – wyniki działalności 2008*, GUS, Warszawa 2009; kwartalnik „Rynek kolejowy PLUS – statystyki i analizy” 2009, nr 4; <http://www.rynek-kolejowy.pl/analizy> (dostęp: 15.03.2010).

**Tabela 9.** Obroty towarowe w transporcie kolejowym

Przewoźnik	I półrocze 2009 r. (zmiana w proc.)		III kwartał 2009 r. (w stos. do III kwartału 2008)	
	przewozy	praca przewozowa	przewozy	praca przewozowa
PKP LHS	-68,6	-75,1	-21	-22
PKP Cargo	-34,6	-34,7	-16%	-16,7
Operatorzy spoza grupy PKP	-9,4	+6,4		

Źródło: *Transport...*, dz. cyt.; kwartalnik „Rynek kolejowy PLUS – statystyki i analizy” 2009, nr 4.

**Tabela 10.** Struktura przewozów kolejowych z podziałem na przewoźników

Przewoźnik	III kwartał 2009 r.					2008/2009	
	w tys. ton	w tys. tkm	średnia	ogółem = 100%		w tys. ton	w tys. tkm
Grupa PKP	31 090,1	8 694 611,9	279,7	48,2	72,0	83,6	82,8
CTL Rail	4 211,0	982 366,0	233,3	6,5	8,1	115,7	114,7
Lotos Kolej	1 833,0	695 669,0	379,5	2,7	5,8	127,6	113,4
Orlen KolTrans	786,2	262 833,7	334,3	1,2	2,2	419,3	758,2
PCC Holding	14 955,8	726 014,6	48,4	23,2	6,0	103,2	96,6
Prywatni ogółem	33 427,3	3 376 532,3	101,0	51,8	28,0	105,4	108,2
Ogółem	64 517,4	12 071 144,2	187,1	100	100	93,7	88,6

Źródło: ZDG TOR, kwartalnik „Rynek kolejowy PLUS – statystyki i analizy” 2009, nr 4.

Rok 2009 nie był dobrym rokiem dla transportu samochodowego. Według opracowań GUS-u w pierwszym kwartale 2009 r. popyt na usługi transportowe spadł o 20–30% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego (2008). W pierwszym kwartale 2009 r. obroty w transporcie spadły o 13,4% w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego<sup>11</sup>. Spadek liczby zleceń doprowadził w pierwszej połowie 2009 r. do walki cenowej, a obniżenie stawek przewozowych zweryfikowało w dużej mierze sytuację wielu przedsiębiorstw zajmujących się transportem. Warunki ustabilizowały się w drugiej połowie roku, jednakże z sytuacją rynkową poradziły sobie tylko przedsiębiorstwa zarządzane efektywnie i umiejące szybko dostosować się do zmieniającego rynku.

Analizując sytuację w transporcie drogowym można powiedzieć, iż silna konkurencja spowodowała niewielkie wahania w cenach (choć zdarzają się sytuacje wskazujące na dumping cenowy) i wymuszanie obniżenia cen, przy jednoczesnym zmniejszaniu się masy ładunkowej. Statystyki GUS-u podają, iż do końca października 2009 r. przewieziono o 31% ładunków mniej w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> H. Zakrzewska-Krzyś, *Analiza rynku TSL*, „Twój Biznes”, <http://www.twojbiznes.infor.pl> (dostęp: 15.03.2010).

<sup>12</sup> *Transport drogowy. W ciągu roku przewozy spadły o ponad 30%*, „Gazeta Prawna”, 27.11.2009.

Do najważniejszych barier, które powstały podczas kryzysu należy zaliczyć: silną konkurencję (krajową i międzynarodową), niedostateczny popyt oraz trudności finansowe (między innymi związane z możliwościami uzyskania wsparcia na prowadzenie działalności i inwestycje).

## 5. Rynek powierzchni magazynowej

W obszarze gospodarki magazynowej, a zwłaszcza nowoczesnych powierzchni magazynowych widać, że rynek ten się rozwija. Jednakże fakt, iż w 2009 r. nie rozpoczęto żadnej nowej budowy nowoczesnych magazynów może świadczyć o wyhamowaniu rozwoju rynku. Taka sytuacja w przyszłości (gdy znów nadejdą czasy lepszej koniunktury gospodarczej) może okazać się fatalna w skutki, gdyż w Polsce będzie brakować powierzchni magazynowych, a konkurencja rynków wschodnich może okazać się zbyt silna, aby jej sprostać. Należy także zaznaczyć, iż w 2009 r. 2% powierzchni magazynowej straciło status nowoczesnej (1,5% w 2008 r.), co oznacza, iż tego typu budowli może szybko zabraknąć, jeżeli zahamowanie rozwoju rynku nadal będzie następować.

Polska posiada najlepsze perspektywy rozwoju rynku nowoczesnych powierzchni logistycznych w Europie. Dynamiczny rozwój tego rynku przypadł na lata 2007–2008. W 2009 r. w wyniku kryzysu globalnego nastąpiła drastyczna zmiana i odwrócenie trendu. W tym samym roku zasoby nowoczesnych powierzchni magazynowych w Polsce wynosiły ponad 6 mln m<sup>2</sup> (tabela 11). Dojrzałe, a zarazem największe rynki to Warszawa, Górny Śląsk, Polska Centralna, Wrocław i Poznań. Do rynków młodych, znajdujących się na wczesnym etapie rozwoju, zaliczają się: Trójmiasto, Toruń, Kraków oraz Szczecin. Na rynku tym widoczne są oznaki kryzysu w postaci spadku podaży o prawie 50% w 2009 r. Cechą charakterystyczną, a zarazem symptomem (bardzo niebezpiecznym w perspektywie dalszego rozwoju rynku) jest brak budów spekulacyjnych, koncentracja na już rozpoczętych projektach oraz na budowie na zamówienie dla konkretnego odbiorcy (*built-to-suit*). Kolejnym symptomem zachowawczego postępowania deweloperów jest rezygnacja z powiększania banków ziemi, której ceny w 2009 r. spadły. Pojawiła się nowa tendencja na rynku powierzchni magazynowej, a mianowicie *pre-lease*, czyli zabezpieczanie części powierzchni umowami najmu jeszcze na etapie planowania projektów. Sytuacja taka spowodowana jest utrudnionym dostępem do finansowania nowych projektów oraz wzrostem kosztów finansowania. Tendencją, tym razem pozytywną, jest wciąż wzrastający wskaźnik wynajmu powierzchni przez firmy logistyczne, który w 2009 r. wyniósł już 33%.

Popyt na powierzchnie spadał szybciej niż podaż, co spowodowało, iż nowe magazyny na rynku doprowadziły w 2009 r. do wzrostu współczynnika pustostanów. W tym roku dostarczono na rynek ok. 975 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej, z czego ponad 820 tys. m<sup>2</sup> oddano do użytku jeszcze w pierwszej połowie roku<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Colliers International, *Przegląd rynku nieruchomości*, Polska 2010, s. 1

Ogólną charakterystykę rynków regionalnych w 2009 roku prezentuje tabela 12. Wolumen transakcji popytowych także zanotował spadek prawie o 30% w porównaniu z rokiem 2008. Wolumen transakcji, zarówno nowych, renegocjacji, przedłużeń, jak i ekspansji osiągnął jedynie 940 tys. m<sup>2</sup>.

**Tabela 11.** Charakterystyka rynku nowoczesnej powierzchni magazynowej

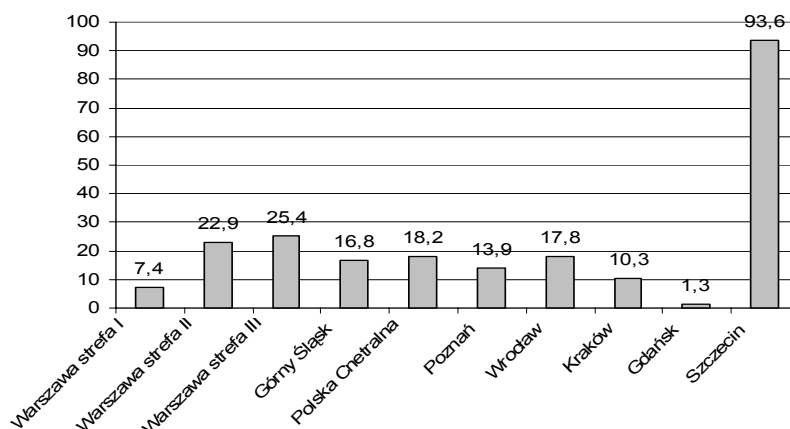
Polska	2007	2008	2009
Powierzchnie magazynowe (w mln m <sup>2</sup> )	3,2	5,1	6,5
W budowie	1,4	1,4	0,16
Popyt (w mln m <sup>2</sup> )	1,4	1,5	0,76

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rynek powierzchni magazynowych w Polsce 2009*, Business Briefing Cushman & Wakefield, styczeń 2010, s. 1–2; *Raport o rynku nieruchomości w Polsce, wiosna 2010*, Marketbeat Publikacja Cushman & Wakefield Polska, s. 18–24, Warszawa 2010.

**Tabela 12.** Podaż powierzchni oraz powierzchnia w budowie w podziale na rynki regionalne w 2009 r.

Rynek/region	Podaż (m <sup>2</sup> )	Powierzchnia w budowie (m <sup>2</sup> )
Polska Centralna	875 000	17 000
Poznań	766 000	41 900
Górny Śląsk	1 119 000	10 400
Wrocław	593 000	20 665
Kraków	68 000	0
Gdańsk	102 000	0
Szczecin	41 000	0

Źródło: Colliers International, *Przegląd rynku nieruchomości, Polska 2010*, s. 1.



**Rys. 1.** Wskaźnik pustostanów w Polsce w 2009 roku (w %)

Źródło: na podstawie: Colliers International, *Przegląd...*, dz. cyt., s. 3; *Rynek powierzchni magazynowych...*, dz. cyt., s. 2.

Bardzo zwiększył się poziom pustostanów, który na koniec 2009 r. osiągnął 20% (na koniec 2008 r. wynosił 12,7%). Wolna powierzchnia to ponad 600 tys. m<sup>2</sup> pustostanów (rysunek 1).

Ostatnim elementem wymagającym analizy są stawki czynszowe. W drugiej połowie 2008 r. nastąpił zdecydowany ich wzrost, ze względu na widoczne symptomy spowolnienia gospodarczego, jednak zmniejszona aktywność najemców oraz rosnąca dostępność powierzchni doprowadziły do zmiany podejścia i stabilizacji, czyli ponownego spadku czynszów. Przegląd ogólnych tendencji na rynku powierzchni magazynowych prezentuje tabela 13.

**Tabela 13.** Prognozy zmian dla nieruchomości przemysłowych (ryнку powierzchni magazynowej) w Polsce

Prognozy dla powierzchni magazynowych				
region	podaż	popyt	czynsze	pustostany
Polska	spadek	wzrost	bez zmian	spadek
Warszawa	spadek	wzrost	bez zmian	spadek
Górny Śląsk	spadek	wzrost	bez zmian	spadek
Polska Centralna	spadek	wzrost	bez zmian	spadek
Poznań	spadek	bez zmian	bez zmian	bez zmian
Wrocław	spadek	bez zmian	bez zmian	spadek
Trójmiasto	spadek	bez zmian	bez zmian	bez zmian
Kraków	spadek	bez zmian	bez zmian	bez zmian

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Raport o rynku nieruchomości...*, dz. cyt., s. 18–24.

Prognozuje się, że na rynku powierzchni magazynowej nastąpi stabilizacja, a deweloperzy będą koncentrować się na wynajmie już wybudowanych powierzchni. To z kolei spowoduje spadek liczby pustostanów, co w dłuższym okresie może zachęcić inwestorów i zwiększyć aktywności najemców. Wiąże się to jednak z niebezpieczeństwem, że strona podażowa nie nadaży za nowymi potrzebami.

## 6. Podsumowanie

Z przedstawionych danych dotyczących rynku usług logistycznych wynika, że z jego dwóch zaprezentowanych, najważniejszych obszarów, pierwszy (transport) przechodzi diametralne spadki i załamania, podczas gdy drugi (gospodarka magazynowa) przeżywa dalszy rozwój, mimo zmiany struktury inwestycji. Z obserwacji rynku TSL wynika także, że skutki kryzysu odczuwają bardziej przedsiębiorstwa małe, krótko działające na rynku, natomiast firmy duże, oferujące różnorodne usługi, zwłaszcza w ramach logistyki kontraktowej nie ucierpiały podczas kryzysu. Widoczne symptomy<sup>14</sup> kryzysu na rynku TSL to: konkurencja cenowa, zatory płatnicze, redukcja floty, wzrost i ostrzejsza konkurencja.

<sup>14</sup> Na podstawie: C. Mańkowski, *Krajowy rynek usług TSL w warunkach ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego i finansowego*, „Logistyka” 2001, nr 1, s. 41.

Skutki światowego kryzysu gospodarczego w sektorze TSL, zaczęły być odczuwalne dopiero w drugiej połowie 2008 r. Jednak nie są to drastyczne zmiany, raczej widoczne jest spowolnienie i „oczyszczanie” rynku. Dobra sytuacja gospodarcza Polski na tle innych krajów europejskich może stać się impulsem dla dalszego rozwoju rynku TSL, a spadek dynamiki może okazać się chwilowy.

Tworzenie odpowiednich strategii zarządzania, lepsza analiza i orientacja rynkowa, ze szczególnym uwzględnieniem struktury produktów i zakresu oraz różnorodności oferowanych na rynku usług, ostrożność kapitałowa, analiza kosztów i tworzenie programów antykryzysowych powinno stać się determinantą zarówno przetrwania, jak i efektywności funkcjonowania nawet w czasie kryzysu. Tak prowadzona polityka logistyczna przez operatorów i usługodawców logistycznych może stać się elementem prowadzącym do zwycięstwa nawet w kryzysie. Jednocześnie prowadzi do konsolidacji branży TSL i koncentracji przepływów strumieni logistycznych.

Prognozuje się, że rok 2010 może stać się rokiem stabilizacji bądź częściowego wzrostu obrotów. Oczywiście sytuacja na rynku TSL jest zależna od sytuacji gospodarczej całego kraju, jak i innych państw Unii Europejskiej. Będzie ona nadal zależeć od wskaźników ekonomicznych gospodarek światowych z powodu umiędzynarodawiania działalności oraz faktu, że na polskim rynku funkcjonuje coraz więcej firm z kapitałem zagranicznym.

## Literatura

1. „Biuletyn Statystyczny” 2010, nr 2 (628).
2. Brdulak H., *Polski rynek TSL w 2007*, <http://www.rp.pl>.
3. Colliers International, *Przegląd rynku nieruchomości*, Polska 2010.
4. Grzelakowski A.S., *Kryzys w sektorze TSL jego przyczyny i uwarunkowania oraz przejawy i skutki*, materiały z X Kongresu Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Kazimierz Dolny, 23.04.2009, <http://www.pisil.pl>.
5. Grzybowski M., *Transport morski w warunkach recesji gospodarczej*, „Logistyka” 2001, nr 1.
6. *Mały rocznik statystyczny Polski 2008*, GUS, Warszawa 2009.
7. *Mały rocznik statystyczny Polski 2009*, GUS, Warszawa 2010.
8. Mańkowski C., *Krajowy rynek usług TSL w warunkach ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego i finansowego*, „Logistyka” 2001, nr 1.
9. Neider J., *Transport w Polsce*, „Logistyka” 2001, nr 1.
10. *Polski rynek TSL w 2008*, „Rzeczpospolita”, 19.06.2010.
11. Przybylski R., *Co najmniej stabilizacja*, „Rzeczpospolita”, 25.03.2010.
12. *Raport o rynku nieruchomości w Polsce, wiosna 2010*, Marketbeat Publikacja Cushman & Wakefield Polska, Warszawa 2010.
13. „Rynek kolejowy PLUS – statystyki i analizy” 2009, nr 4.
14. *Rynek powierzchni magazynowych w Polsce 2009*, Business Briefing Cushman & Wakefield, styczeń 2010.
15. *Transport drogowy. W ciągu roku przewozy spadły o ponad 30%*, „Gazeta Prawna”, 27.11.2009.
16. *Transport wyniki działalności 2008*, GUS, Warszawa 2009.
17. Zakrzewska-Krzyś H., *Analiza rynku TSL*, „Twój Biznes”, <http://www.twojbiznes.infor.pl>.
18. <http://www.rynek-kolejowy.pl/analizy>.

## **THE IMPLICATIONS OF THE GLOBAL ECONOMIC CRISIS ON THE ACTIVITIES OF THE LOGISTICS SECTOR IN POLAND – SELECTED ISSUES**

**Summary:** Global connections in the supply chain bring about palpable changes in a local market, both positive and negative. The economic crisis has hit all regions. Market indicators have shown that the collapse of the banking and finance markets has also a big influence on the transport shipping, logistics market as well as the services which this market offers. This report presents indicators of crisis on transport and storage markets. The collected and analyzed statistical data enable you to look at the market over the last 3 years.