

Usługi logistyczne w Polsce oraz zakres ich stosowania w przemyśle spożywczym¹⁾

TOMASZ ROKICKI

Wiele osób zajmujących się analizą gospodarki uważa, że popyt na usługi logistyczne jest barometrem dla gospodarki. Sygnalizuje on przebieg trendów gospodarczych, ich rozwój lub stagnację. Taki pogląd związany jest z cechą wyprzedzania oferowania usług logistycznych względem zapotrzebowania gospodarki kraju, regionu czy też w skali globalnej. Taka duża wrażliwość logistyki na zbliżające się trendy gospodarcze wynika z jej silnego powiązania ze sprzedażą detaliczną, wymianą handlową z zagranicą, czyli głównymi wyznacznikami kondycji gospodarki rynkowej. Zarówno sprzedaż, jak i wymiana handlowa są w dużej mierze uzależnione od przemieszczania towarów od producenta do klienta. Ważne wydają się więc znajomość i śledzenie zmian zachodzących na rynku usług logistycznych w Polsce.

Rynek usług logistycznych w Polsce

Jakość i organizacja logistyki w Polsce stale wzrasta, o czym świadczy ciągły awans naszego kraju w rankingu sporządzanym przez Bank Światowy. W 2009 r. polska logistyka zajmowała 30. miejsce, co oznaczało awans o 10 miejsc w porównaniu z 2007 rokiem. Przy ustalaniu rankingu brano pod uwagę m.in. wydajność służby celnej, możliwość śledzenia trasy przewozu, koszt świadczonej usługi, punktualność i długość terminu dostawy ładunku. Wyprzedziliśmy takie kraje, jak Portugalia, Węgry, Grecja, ale np. Czechy znajdowały się wyżej w rankingu.

Związek logistyki z gospodarką jest ścisły, co przejawia się szczególnie w momencie spowolnienia gospodarki. Niskie tempo wzrostu gospodarczego w 2009 roku (1,7%) miało swoje odzwierciedlenie w zmniejszeniu się dynamiki rozwoju rynku usług logistycznych w Polsce. Największy wzrost rynku usług logistycznych występował w latach 2006-2007, gdy zanotowano przyrost wartości sprzedaży usług odpowiednio o 22 i 18%. Podstawę gospodarki rynkowej tworzą firmy z warstwy średniej branży TSL (transport – spedycja

¹ Praca naukowa finansowana ze środków na naukę w latach 2009-2012 jako projekt badawczy nr N N112 049637 „Procesy logistyczne w funkcjonowaniu przedsiębiorstw przetwórstwa rolno-spożywczego”

– logistyka) uzyskujące przychody od 10 do 50 mln zł rocznie. Trudny dla firm z branży TSL był 2009 rok, o czym świadczy wzrost liczby upadłości przedsiębiorstw (52) wobec roku wcześniejszego (15). Według danych w 2009 r. przewieziono w Polsce około 1,7 mld ton ładunków, co oznaczało wzrost do roku wcześniejszego o zaledwie 2%. Wpływ na taką sytuację miał głównie transport samochodowy. Ten rodzaj transportu jest dominujący, a jego udział w przewozach wynosił w 2009 r. aż 82%. Znaczenie transportu samochodowego rośnie, a wpływ na to ma m.in. szybka modernizacja infrastruktury drogowej, wzrost poziomu obsługi klientów oferowany przez przewoźników i spedytatorów samochodowych. W Polsce dominują małe i średnie firmy świadczące usługi transportu samochodowego. Zwykle mają one formę jednoosobowej działalności gospodarczej lub różnych spółek handlowych. W latach 2004-2009 liczba firm transportu samochodowego towarowego i pasażerskiego wzrosła z 12,7 tys. do 28,3 tys. W tym okresie zwiększyła się też liczba uzyskiwanych licencji do przewozów międzynarodowych z 48 tys. do 141 tys.

Korzystnie wygląda sytuacja w odniesieniu do liczby terminali kontenerowych. W 2009 r. było ich 30, co oznacza wzrost o 50% w stosunku do 2005 roku. Poważnym problemem jest ich brak w północnej i wschodniej części kraju.

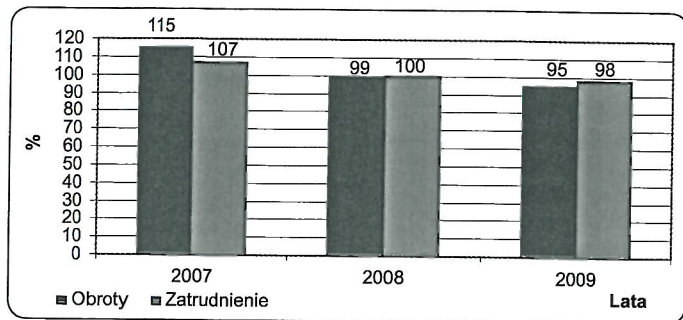
Rynek usług kurierskich, ekspresowych i pocztowych (KEP) rozwijał się w tempie kilkanaście procent rocznie. W 2009 r. nastąpiło

Tabela 1
Korzystanie z usług logistycznych w przedsiębiorstwach dystrybucyjnych

Rodzaj usługi	Udział outsourcingu w latach		
	2007	2008	2009
Magazynowanie	27,30%	28,20%	27,20%
Dobór przewoźnika	39,60%	38,00%	39,00%
Transport do przedsiębiorstwa	74,40%	75,00%	74,00%
Transport z przedsiębiorstwa	89,70%	87,30%	86,50%
Pozyskiwanie informacji logistycznych	10,30%	8,30%	8,00%
Pakowanie	12,80%	13,00%	13,30%
Naprawy własnego taboru	20,00%	20,40%	21,20%
Reklama	20,50%	20,80%	21,00%
Informatyka	16,50%	15,50%	15,00%
Pozyskiwanie odbiorców	4,00%	3,80%	3,70%
Obsługa własnego taboru	13,80%	13,20%	12,60%
Inne	4,80%	5,00%	5,10%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ILM

Rys. 1. Dynamika obrotów i zatrudnienia w firmach logistycznych w latach 2007-2009



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ILM

załamanie, o czym świadczy tylko 5% wzrost sprzedaży. Do największych graczy na rynku KEP należą: DHL Express (30% udziału w rynku), UPS (20%) i DPD (14%).

Rynek powierzchni magazynowych przejawia oznaki nasycenia, o czym świadczy wzrost w latach 2005-2008 wielkości powierzchni magazynowych z 60 do 66 mln m².

Usługi logistyczne mogą dotyczyć wielu aspektów związanych z magazynowaniem, transportem, informacją, pakowaniem itp. Wśród firm dystrybucyjnych najczęściej korzystano z usług dotyczących transportu obcego w dostawach do klientów (tab. 1). Duże znaczenie miała realizacja transportu zaopatrzeniowego oraz dobór przewoźników.

W latach 2008-2009 nastąpiło zmniejszenie zatrudnienia w firmach logistycznych (rys. 1). Wy tłumaczenia trzeba doszukiwać się w sytuacji kryzysowej, która zmuszała do redukcji zatrudnienia.

Typowe przedsiębiorstwo logistyczne skupiało się na świadczeniu usług spedycyjnych i transportowych (tab. 2). Systematycznie wzrastał udział magazynowania. Przedstawione proporcje pozostają niezmiennie od sześciu lat. Przyczyną może być dominacja ilościowa małych firm spedycyjnych i transportowych. Świadczenie kompleksowych usług wymaga odpowiedniego przygotowania, więc jest domeną niewielkiej grupy operatorów logistycznych.

Biorąc pod uwagę zakres geograficzny przewozów firm logistycznych, dominowały zlecenia związane z wymianą towarów z państwami europejskimi (około 60% przewozów). Transport na terenie kraju stanowił około 15%, a pozostały dotyczył świata. Konsekwencją wcześniejszych danych przedstawionych w artykule jest struktura kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw logistycznych. Dominują wydatki związane z transportem, znaczny jest też udział kosztów administracji (rys. 2).

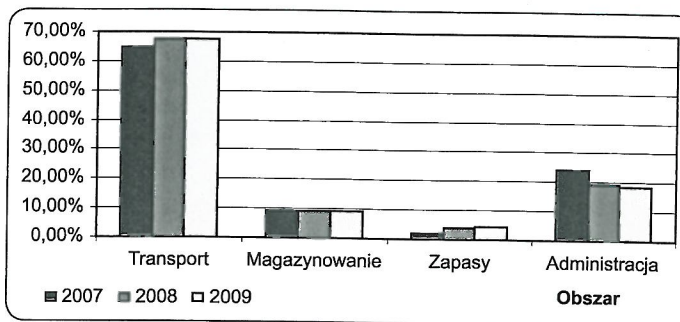
Tabela 2

Typowy profil działalności przedsiębiorstw logistycznych (udział obszaru w przychodach ze sprzedaży)

Profil działalności	Udział danego obszaru w latach		
	2007	2008	2009
Transport	33,83%	34,93%	32,83%
Spedycja	45,86%	45,96%	46,53%
Magazynowanie	14,85%	15,40%	16,40%
Obsługa celna	0,84%	0,80%	0,80%
Cross-docking	1,38%	1,42%	1,42%
Doradztwo	0,70%	0,50%	0,50%
Inne	0,50%	0,99%	1,52%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ILM

Rys. 2. Struktura kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw logistycznych w latach 2007-2009



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ILM

Przedsiębiorstwa logistyczne nie są w stanie zapewnić kompleksowej obsługi zleceń. Muszą niejednokrotnie współpracować z innymi firmami logistycznymi (tab. 3). W 2009 r. w wyniku trudnej sytuacji rynkowej nastąpiła redukcja o 16% przypadków kooperacji. Najczęściej współpracowano przy korzystaniu z magazynów oraz pozyskiwaniu informacji logistycznej. Sporadycznie dokonywano pożyczania pojazdów, czy też wspólnego zakupu materiałów lub pojazdów.

Rozwój rynku usług logistycznych jest determinowany rosnącymi wymaganiami klientów. Do najważniejszych kryteriów wyboru konkretnego dostawcy należą: terminowość dostaw, doświadczenie, wiarygodność, kompletność dostaw, adekwatność ceny do jakości świadczonych usług, bezbłądność dostaw, szybkość, elastyczność, informacja o dostawach. Oczywiście każdy klient może z powyższego zestawu wybrać kilka cech, które będzie uważał za priorytetowe.

Żałamanie gospodarki, jakie miało miejsce pod koniec 2008 r. i przez cały 2009 r., spowodowało wyhamowanie we wszystkich sektorach. Rynek usług logistycznych powoli wraca do stanu sprzed kryzysu. Szacunki zakładały, że w małych firmach logistycznych sprzedaż wzrosła w 2010 r. o około 3%, a w dużych o 10%. Na rynku można zauważyć wzrost znaczenia dużych firm. Dodatkowo, aby zachęcić klientów oferowane są nowe usługi. Rokowania na 2011 rok są optymistyczne. Zakładają one tym razem niewielki wzrost sprzedaży dużych firm logistycznych oraz duży wzrost w przypadku mniejszych przedsiębiorstw.

Usługi logistyczne w przemyśle spożywczym

Polski przemysł spożywczy jest słabo rozpoznany w zakresie stosowanych rozwiązań logistycznych i skali stosowania tego rodzaju usług obcych. Przyczyną jest brak szczegółowych badań dotyczących zarządzania logistyką w przedsiębiorstwach agrobiznesu. Próbę wypełnienia luki podjęto na Wydziale Nauk Ekonomicznych

Tabela 3

Zakres współpracy z innymi firmami logistycznymi w latach 2007-2009

Zakres współpracy	Udział danej współpracy w latach		
	2007	2008	2009
Przekazywanie zleceń	34,20%	19,50%	10,50%
Wymiana doświadczeń	15,70%	13,00%	10,50%
Pożyczanie pojazdów	8,20%	6,70%	6,50%
Świadczenie napraw i obsługi pojazdów	10,50%	11,00%	10,50%
Pozyskanie informacji logistycznych	48,60%	49,60%	48,80%
Korzystanie z magazynów	60,50%	61,00%	60,20%
Zakup materiałów, pojazdów	8,50%	6,20%	5,90%
Konsolidacja przesyłek	9,50%	12,30%	13,40%
Inne	15,80%	15,00%	14,80%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ILM

Szkoty Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Dane do analizy pochodziły z badań ankietowych przeprowadzanych od grudnia 2009 r. do marca 2010 r. Do wszystkich przedsiębiorstw sektora rolno-spożywczego z bazy REGON wysłano ankiety. Było to łącznie 8498 ankiet. Uzyskano zwrot 512 ankiet (6%). Przedsiębiorstwa zostały przypisane do branży zgodnie z ich deklaracją według PKD, a wielkość firm została określona według liczby zatrudnionych. Wydzielono następujące wielkości przedsiębiorstw: mikroprzedsiębiorstwa (do 9 osób), małe (10-49 osób), średnie (50-249 osób) i duże (250 i więcej osób). Wśród badanych przedsiębiorstw znalazły się firmy zajmujące się przetwórstwem mięsa, owoców i warzyw, olejów i tłuszczów, wytwarzające wyroby mleczarskie, produkty przemiatu zbóż i skrobi, wyroby piekarskie i mączne, pasze dla zwierząt, napoje, tytoń i pozostałe artykuły spożywcze.

W przedsiębiorstwach przemysłu spożywczego organizacja logistyki była na niskim poziomie, o czym świadczył w większości przypadków brak wydzielonego działu logistyki czy komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za poszczególne obszary funkcjonalne logistyki. Dodatkowo koszty procesów logistycznych stanowiły zwykle mniej niż 10% ogólnego poziomu kosztów przedsiębiorstwa. Taka sytuacja wynika ze specyfiki przemysłu spożywczego, w którym jednym z podstawowych kosztów jest koszt zakupu surowca.

Usługi logistyczne w agrobiznesie koncentrują się na podstawowych obszarach związanych z magazynowaniem i transportem. Ponad połowa badanych przedsiębiorstw uznała, że dostępna powierzchnia magazynowa firmy była niewystarczająca. Najsilniej niedobory odczuwały podmioty zaopatrujące się w surowiec sezonowo (skupiające owoce i warzywa oraz zboża). Warto podkre-

ślić, że badane przedsiębiorstwa przemysłu spożywczego w dużym zakresie korzystały z zewnętrznej bazy magazynowej (88%). Oprócz przechowywania nadwyżek, wynikających z sezonowości produkcji, wykorzystywano magazyny także do celów dystrybucji. Takie rozwiązanie pozwalało na zwiększenie elastyczności działalności przedsiębiorstwa.

Z przeprowadzonych badań wynika, że najmniejsze przedsiębiorstwa agrobiznesu (mikro i małe) w większości przypadków nie korzystały z usług transportowych. Uzasadnieniem często była lokalna skala działania. W takiej sytuacji korzystanie z usług transportowych było nieopłacalne, ze względu na brak degresji stawek transportowych. Duże i średnie przedsiębiorstwa działające na rynku krajowym oraz międzynarodowym w większości korzystały z usług transportowych. Częściej korzystano z usług indywidualnych przewoźników (tylko transport) niż z usług spedytora. W przypadku tego drugiego rodzaju zleceń, formalności związane z przewozem i organizacją transportu ponosił spedytor. Wiele przedsiębiorstw chcąc zachować elastyczność w zakresie transportu korzystało zarówno z usług, jak i transportu własnego.

Organizacja logistyki w przedsiębiorstwach przemysłu spożywczego ciągle nie jest rozpoznana. Pewien pogląd przedstawiają przeprowadzone badania ankietowe. Potrzebne jest jednak rozpoznanie bardziej szczegółowych zależności, określenie najlepszych rozwiązań. Wiele zależy od współpracy przedsiębiorstw. Nie oszukujmy się, bez ich życzliwości nie da się uzupełnić wiedzy z zakresu logistyki, proponować właściwych rozwiązań oraz udoskonalić procesów nauczania logistyki.