

wprost

Forum
Wolności
Gospodarczej



Raport

BRANŻA TSL

PARTNER RAPORTU

 EUROPA
SYSTEMS®

DOKĄD ZAJECHAŁ POLSKI TRANSPORT

*Przez 35 lat **DOROBILIŚMY SIĘ GIGANTÓW OD TRANSPORTU, SPEDYCJI I LOGISTYKI.** Firmy ulokowane nad Wisłą korzystają z naszej wyjątkowej lokalizacji na mapie świata, chociaż biznes robi im się coraz trudniej.*



Tekst: **Radosław Święcki**

Co w latach 90. siedziało na fotelu pasażera tuż obok polskiego kierowcy? Walizka, czasem reklamówka, wypchana mapami, atlasami, planami miast całej Europy. Głównym źródłem wiedzy polskiego przewoźnika nie było wtedy Google Maps, a Księgarnia Druków Akcydensowych z ul. Świętokrzyskiej w Warszawie. Tak wyglądał ówczesny GPS polskiej branży transportowej – wspomina Jan Buczek,

Forum Wolności Gospodarczej

prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Polsce (ZMPD).

Początki dla branży były trudne. Nie było wiedzy, jak wykonywać międzynarodowy transport. Nie było sensownej oferty ubezpieczeń dla pojazdów, kierowców i przewożonych przez nich towarów. Nie było podstawowych druków. Za komuny transportem zajmował się państwowy PKS. Były też spółdzielcze bazy transportowe. Prywatni przewoźnicy byli dyskryminowani. Dostawali koncesje na ograniczony obszar. Na przykład mogli się poruszać tylko po jednym województwie.auta pochodziły z odzysku, z czego najbardziej cieszyli się mechanicy, wciąż je naprawiając. Polski prywatny transport zaczynał od przewozu zboża, warzyw albo materiałów budowlanych. Dlatego dla wszystkich pierwszym szkiem była ustawa Wilczka z 1989 roku, która dała fundamenty pod budowę branży TSL w Polsce. Dzisiaj gigantycznego sektora polskiej gospodarki, który tylko pod względem przewiezionych towarów daje nam pierwsze miejsce w Europie. Ale początki nie były łatwe.

Forum Wolności Gospodarczej



Jan Buczek, prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Polsce (ZMPD)

Forum Wolności Gospodarczej

Rozbić monopol

– Pamiętam tamten zachwyty możliwościami technicznymi naszych już mocno wyeksploatowanych pojazdów, pamiętam dumę z zakupionego fuksem trucka, który był obiektem zachwyty i podziwu moich kolegów truckerów, do dziś polskich przewoźników międzynarodowych – wspomina Buczek.

Na koniec lat 80. rynek transportu i spedycji był mocno zmonopolizowany. – Jednym z istotnych elementów transformacji gospodarczej, zapoczątkowanej w 1989 roku, była zasadnicza zmiana funkcjonowania polskiego handlu zagranicznego. W miejsce zmonopolizowanego rynku obsługiwane przez specjalizujące się branżowo państwowe centrale handlu zagranicznego, w zawrotnym tempie zaczęły powstawać nowe prywatne podmioty, a za handel zabrało się również wielu producentów. Zmonopolizowany dotychczas handel zagraniczny obsługiwany był przez również zmonopolizowany rynek transportu i spedycji. W pierwszej kolejności, korzystając z nowych re-

Forum Wolności Gospodarczej

gulacji i wychodząc naprzeciw potrzebom handlu i produkcji doszło do zróżnicowania rynku spedycyjnego, gdzie obok dotychczasowego monopolisty C. Hartwig zaczęły się pojawiać nowe zazwyczaj prywatne przedsiębiorstwa, tworząc w ten sposób podwaliny pod rozwój branży na zasadach konkurencji. Bez zwłoki do spedytatorów dołączyli przewoźnicy drogowi, w tym ci zajmujący się transportem międzynarodowym. Najdłużej, bo dobre 20 lat trzeba było czekać na zmiany na kolei – mówi w rozmowie z „Wprost” przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki (PISiL), Marek Tarczyński.

*”Polskie firmy transportowe zaczęły pączkować, korzystając z **UNIKALNEJ LOKALIZACJI POLSKI NA MAPIE EUROPY**, łączącej Wschód z Zachodem. Ale wraz z pierwszą falą entuzjazmu, nastąpiły pierwsze kłopoty.*

Forum Wolności Gospodarczej

Bezdroża, kolejki i roszczenia

Buczek wspomina, że barierą były wówczas ogromne kolejki na granicy. Nie są one niestety przykrym wspomnieniem. Zdaniem szefa ZMPD, powinny być, a niestety nie są wyrzutem sumienia wszystkich kolejnych rządów.

– Rosła wymiana handlowa między państwami, które z tego tytułu czerpały wielkie korzyści, natomiast nikomu nie zależało na tym, żeby zwiększyć przepustowość granic, ucywilizować procedury i uczynić procesy transparentnymi. Już ponad trzydzieści lat trwa gehenna notorycznie więzionych na przejściach granicznych i przed nimi, Bogu ducha winnych kierowców ciężarówek, koczujących w nieludzkich warunkach od kilku dni do kilku tygodni – niezależnie od pory roku i pogody, bez dostępu do jakichkolwiek sanitariatów. To jest średniowiecze – mówi Buczek

Pytany o to, jakie były dla branży lata 90., bez wahania odpowiada, że trudne. Głównie ze względu na ówczesny stan dróg. Paradoksalnie jednak, ich kondycja miała dla przewoźników również i dobre strony.

Forum Wolności Gospodarczej

– Drogi były w bardzo kiepskim stanie, co jednak korzystnie wpływało na konkutowanie z zachodnimi przewoźnikami, którzy nie chcieli tracić czasu na przedłużające się przewozy po naszych bezdrożach. Zlecali nam więc przewozy do naszego kraju, a także państw powstałych po rozpadzie ZSRR, co z jednej strony dawało nam pozycję lidera na tych rynkach, a z drugiej powodowało, że padaliśmy ofiarą licznych oszustw z udziałem nieuczciwych urzędników tych państw. Efektem tego było pojawienie się ogromnej liczby roszczeń celnych ze strony tych państw do polskich przewoźników – mówi szef ZMPD.

Rynkowe ubezwłasnowolnienie

Buczek zwraca uwagę, że z czasem nastąpił podział.

„*Jedni przewoźnicy wyspecjalizowali się w obsłudze **ZACHODNICH RYNKÓW**, drudzy obsługiwali szeroko rozumiany **RYNEK WSCHODNI**.*

Forum Wolności Gospodarczej

Ci pierwsi, poprzez szeroko zakrojoną współpracę z zachodnimi przewoźnikami, przejmowali ich tabor, a nawet całe floty, spłacając je wykonywaniem zleceń dla partnera, co – jak wskazuje nasz rozmówca – wiązało się jednak z pewnego rodzaju rynkowym ubezwłasnowolnieniem. Co prawda gwarantowało to im spokojne funkcjonowanie, jednakże było okupione brakiem rozwoju. Z kolei przewoźnicy wykonujący przewozy na dalekie wschodnie rynki, dostosowali tabor do panujących tam warunków drogowych. Na Wschodzie byli liderami, ale mieli utrudnioną możliwość konkurencji na Zachodzie ze względu na fakt, że myto za drogi było barierą dla ich nieekologicznego taboru.

– Inni przewoźnicy poszli bardziej ambitną i trudną drogą, składając oferty współpracy licznym korporacyjnym klientom. Dzięki temu próbowali swoich sił na trudnym do zdobycia, ale bardzo rentownym rynku, zajęтым już przez zagranicznych usługodawców, którzy pojawili się tu wraz z przybyciem globalnych marek producentów i firm logistycznych obsługujących

Forum Wolności Gospodarczej

te globalne korporacje. Dziś to są już znane polskie marki stworzone przez rodzimych przewoźników drogowych – mówi Buczek.

Cywilizacyjna zmiana

Kamieniem milowym dla branży było przystąpienie Polski do Unii Europejskiej.

– *Skończyły się problemy z brakiem zezwoleń, skończyły się problemy z oczekiwaniem na granicy. Wreszcie po obszarze Europy **ZACZĘLIŚMY WYKONYWAĆ PRZEWOZY W CYWILIZOWANY SPOSÓB*** – *mówi prezes ZMPD.*

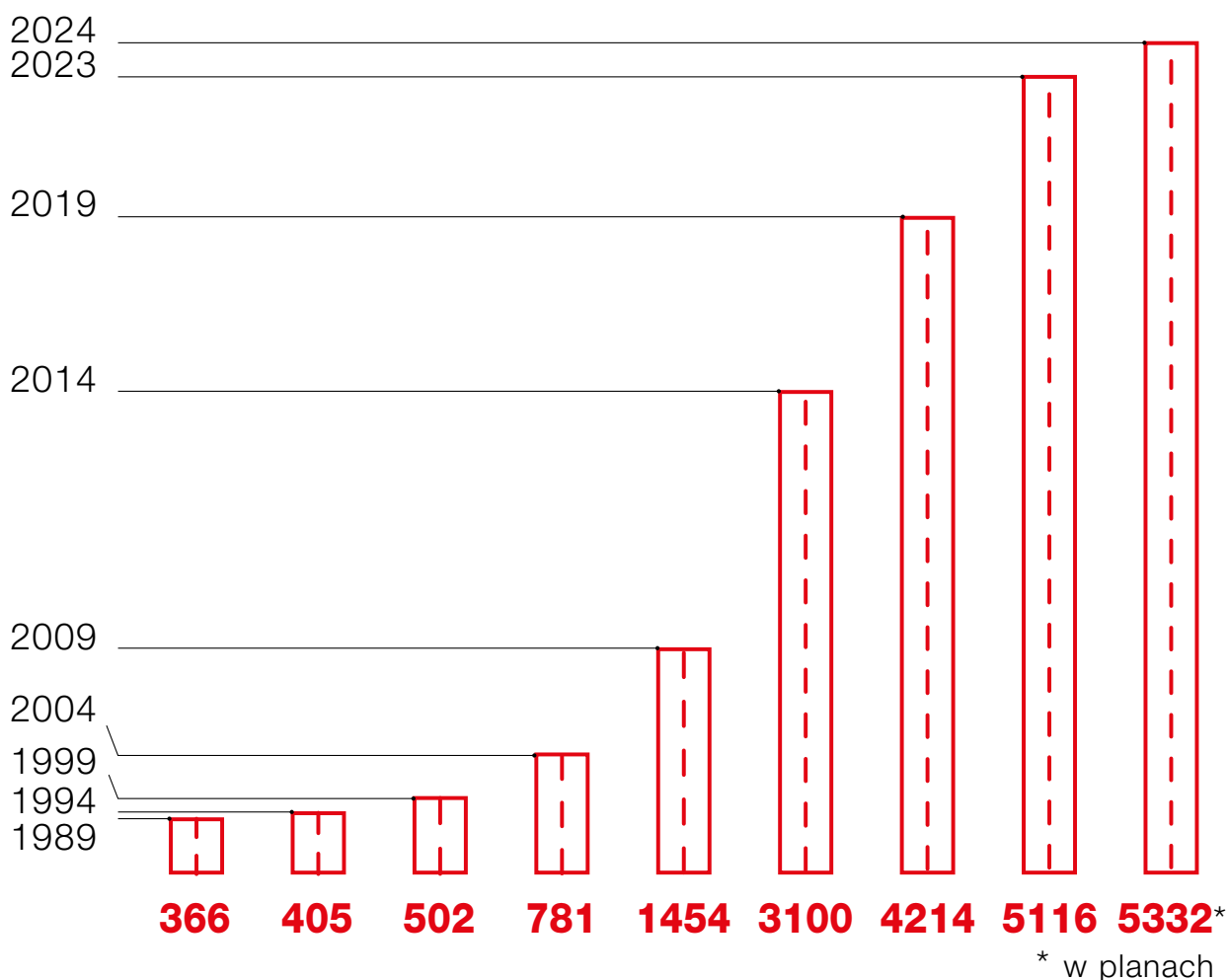
Problemem pozostawał jednak stan naszej infrastruktury, którą przebudowano również dzięki unijnym środkom.

– Dysponujemy dzisiaj fantastycznym wynikiem – z 212 km autostrad w 1990 roku, doszliśmy obecnie

Forum Wolności Gospodarczej

do blisko 2000 km autostrad i 3300 km dróg szybkiego ruchu. To wręcz cywilizacyjna zmiana – wylicza Buczek.

Łączna długość autostrad i dróg ekspresowych w Polsce (w km)



Forum Wolności Gospodarczej

Przystąpienie do Wspólnoty jako przełomowy moment dla branży TSL wskazuje również szef Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

– Akcesja do UE otworzyła przed naszym transportem drogowym unijny rynek. W rezultacie nasz potencjał przewozowy wzrósł wielokrotnie, a na polskich przewoźników przypada ok 25 proc. unijnej pracy przewozowej – mówi Marek Tarczyński.

Przewodniczący PISiL podkreśla, że wejście do Wspólnoty otworzyło drogę do wykorzystania funduszy unijnych na rozwój i modernizację portów morskich, a także sieci drogowej i kolejowej.

Ale wejście do Unii nie było jedynym przełomem dla branży.

– Uchwalenie Ustawy o portach i przystaniach morskich, która stworzyła trwałe podstawy rozwoju portów i koegzystencji inwestorów prywatnych z państwowymi Zarządami Portów o strategicznym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Budowa głębokowodnego terminala kontenerowego w Gdańsku, do którego za-

Forum Wolności Gospodarczej

częły zawijać największe kontenerowce z Dalekiego Wschodu. Cyfryzacja odpraw celnych, zabezpieczająca ich transparentność i przyspieszająca ich procedowanie – nowe korzystne dla imperatorów rozwiązania fiskalne – wylicza kolejne ważne momenty Tarczyński.

Pojawienie się na unijnym rynku
MŁODYCH, TAŃSZYCH, POLSKICH FIRM
nie było entuzjastycznie przyjęte
przez starszą, droższą, zachodnią konkurencję.

– W Niemczech wraz z początkiem 2015 roku wprowadzono MILoG, czyli ustawę o minimalnym wynagrodzeniu w tym kraju. Zgodnie z jej zapisami kierowcy zawodowi zatrudnieni przez polskie firmy mają prawo do niemieckiego minimalnego wynagrodzenia, gdy przewożą towary przez ten kraj, co wiązało się z koniecznością raportowania sposobu rozliczenia z poziomem przewoźników niemieckich. To stano-

Forum Wolności Gospodarczej

wiło naruszenie zasad funkcjonowania jednolitego rynku oraz wszystkich aktów akcesyjnych i było swoistym włożeniem kija w szprychy w rozpędzone koła naszej branży i całej gospodarki, powodując natychmiastowe, drastycznie podniesienie kosztów pracowniczych. Niemcom zwyczajnie nie podobało się, że wykonujemy w tak dużej skali przewozy międzynarodowe, i postanowili nam to ograniczyć. Mieliśmy nasze przepisy dotyczące sposobu rozliczania, a narzucono nam przepisy niemieckie. W ślad za tym poszły potem kolejne państwa – mówi Jan Buczek. A jaki jest stan branży dzisiaj?

Wojna, maklerzy i Polski Ład

Obecnie TSL jest jedną z najważniejszych części polskiej gospodarki. Branża ta generuje ok. 7 proc. polskiego PKB (największy udział ma transport drogowy towarów) i zatrudnia ok. milion osób (z czego ok. 500 tys. osób zatrudnionych jest w transporcie drogowym), co oznacza, że odpowiada za 6,5 proc. miejsc pracy.

Forum Wolności Gospodarczej

Liczby mogą imponować, ale koniunktura nie jest optymistyczna. W trudnej sytuacji są przede wszystkim niewielkie firmy rodzinne, mające od 5 do 10 samochodów.

– Brakuje im umiejętności zdobywania rynku, przejścia na wyższy poziom rozwoju. Ci przewoźnicy padają ofiarą plagi naszej branży, czyli uczestników rynku, którzy nie przewożą towarów, a są jedynie “maklerami” handlującymi zleceniami transportowymi.

*To właśnie **POŚREDNICY DYKTUJĄ WARUNKI PRZEWOZÓW** i blokują bezpośredni dostęp do klientów, bądź spedytorów ich obsługujących na pierwotnym rynku transportowym.*

Ta grupa pośredników, która próbuje nazywać siebie spedytorami, wywodzi się często ze zbuntowanych bądź wyrzuconych z pracy pracowników działów spedycji, którzy przywłaszczając listę kontrahentów byłego pra-

Forum Wolności Gospodarczej

codawcy weszli na rynek, dosłownie ubezwłasnowolniając obsługiwanych przez siebie podwykonawców-przewoźników. To w tej chwili największa zmora naszej branży, bo zarówno klienci jak i spedytorzy rozumieją realia związane z sytuacją kosztową przewoźników, natomiast pośrednik dyktuje warunki: kupisz, to pojedziesz, nie kupisz – nie pojedziesz – tłumaczy Buczek.

Szef Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce nie kryje, że na pogorszenie kondycji branży bardzo istotnie wpłynął w ostatnich latach Polski Ład, a także sytuacja za naszą wschodnią granicą.


– Polski Ład ograniczył nam możliwość konkutowania na europejskim rynku. Wprowadzone przepisy znacząco podniosły także koszty funkcjonowania naszej branży. Za wnoszone do budżetu coraz wyższe świadczenia nic w zamian nie uzyskujemy. Na wszystkie gospodarki państw europejskich bardzo mocno wpływają skutki pełnoskalowej, rosyjskiej napaści na Ukrainę. Podobne problemy, choć w o wiele mniejszej skali, mieliśmy już 10 lat temu, po ataku na Donbas oraz Krym.

Forum Wolności Gospodarczej

Skutki politycznych zawirowań, takich jak sankcje, embargo i wszelkie szykany, bardzo dotkliwie dopadły – i wtedy, i dziś – właśnie przewoźników obsługujących te państwa. Rekompensaty z tego tytułu otrzymują obecni na zamkniętych przejściach granicznych z Białorusią, a także na jedynym czynnym przejściu w Koroszczyne usługodawcy, którzy utracili przychody z powodu decyzji administracji państwowej o wstrzymaniu, bądź ograniczeniu ruchu. Natomiast o polskich przewoźnikach, którzy nie mają możliwości przebranzowienia się, ani zbycia dziś leasingowanego taboru po to, żeby zamknąć działalność gospodarczą, obecny rząd nawet nie myśli.

*Dokonywane zmiany i **KOREKTY**
W PRZEPISACH ŚLIMACZĄ SIĘ, a w tym
czasie coraz więcej przewoźników ban-
krutuje, często przekazując kolejnym
pokoleniom do spłacenia niezawinione
przez siebie długi – tłumaczy Buczek.*

Forum Wolności Gospodarczej

Jaka przyszłość czeka polską branżę TSL w kolejnych latach? Zdanie Tarczyńskiego, trzeba będzie sprostać zagranicznej konkurencji. Kolejne wyzwanie to unijny Pakiet Mobilności, który reguluje pracę kierowców, wprowadza nowinki technologiczne, promuje niskoemisyjność. Rozwiązania może i słuszne, ale znów podnoszące koszty, co jeszcze bardziej dociśnię pozostający w kryzysie sektor. 

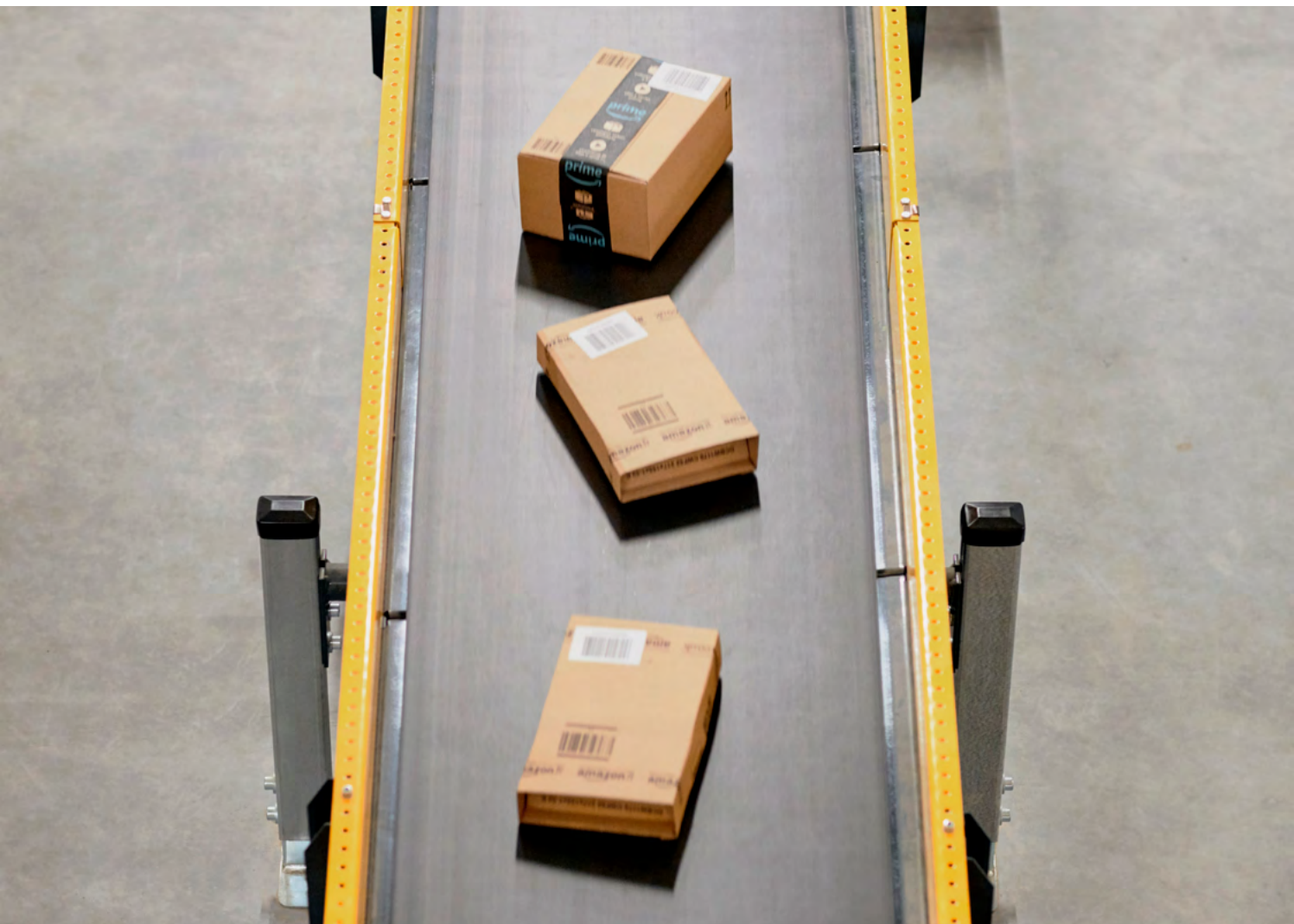
© Wszelkie prawa zastrzeżone

PARTNER RAPORTU



**Forum
Wolności
Gospodarczej**

Forum Wolności Gospodarczej



MAGAZYN – POLSKA

Fot. Materiały prasowe

Amazon jest dzisiaj największym graczem w polskiej branży TSL. Przez ostatnią dekadę Amerykanie zainwestowali w Polskę ponad 20 mld zł

Forum Wolności Gospodarczej

*W Polsce mamy tyle magazynów, że można by nimi zabudować cały Mokotów. **A POLSKIE FIRMY TRANSPORTOWE PRZEWOŻĄ NAJWIĘCEJ TOWARÓW W UNII.** Poznajcie gigantów z branży TSL, jednego z największych sektorów polskiej gospodarki.*



Tekst: **Szymon Krawiec**

Branża transportu, spedycji i logistyki, czyli TSL, odpowiada za 7 proc. polskiego PKB. To tyle, ile dopiero za parę lat Polska ma wydawać na ochronę zdrowia. Na razie wydajemy o procent mniej. W sumie w całym sektorze TSL pracuje ponad milion Polaków. Tylko w samym transporcie zarejestrowanych jest u nas ponad 125 tys. przedsiębiorstw. W zasadzie w żadnym kraju Unii Europejskiej ta branża nie odgrywa tak gigantycznej roli w gospodarce.

Forum Wolności Gospodarczej



Fot. Materiały prasowe

Założony przez Rafała Brzoskę InPost jest dzisiaj największą polską firmą logistyczną. W zeszłym roku obsłużył prawie 900 mln przesyłek

Forum Wolności Gospodarczej

Błogosławiona lokalizacja

Polska w Unii Europejskiej przewozi najwięcej. W 2021 r. polscy kierowcy przetransportowali jedną piątą towarów na cały unijny rynek – wynika z raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego. Wyprzedzamy i Niemców, i Hiszpanów, którzy pod względem przewozów zajmują odpowiednio drugie i trzecie miejsce we Wspólnocie.

Patrząc na ostatnią dekadę, czyli lata 2010-2020, to cały sektor rozwijał się u nas w kosmicznym tempie. Przyrost wynosił ok. 5 proc. rocznie. To więcej niż cała polska gospodarka. Więcej niż takie inne kluczowe dla nas branże, jak choćby przemysł czy budownictwo – wynika z raportu związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Położenie Polski na mapie świata raz jest przekleństwem, a raz błogosławieństwem. Jesteśmy w tym momencie historii, gdzie nasza lokalizacja daje nam atut, żeby to właśnie Polska stała się wielkim hubem łączącym Wschód i Zachód Europy.

Forum Wolności Gospodarczej



Fot. Materiały prasowe

Spółka DPD Polska jest kontrolowana przez francuską pocztę La Poste. W Polsce firma dysponuje siecią 28 tys. punktów nadań i odbiorów przesyłek

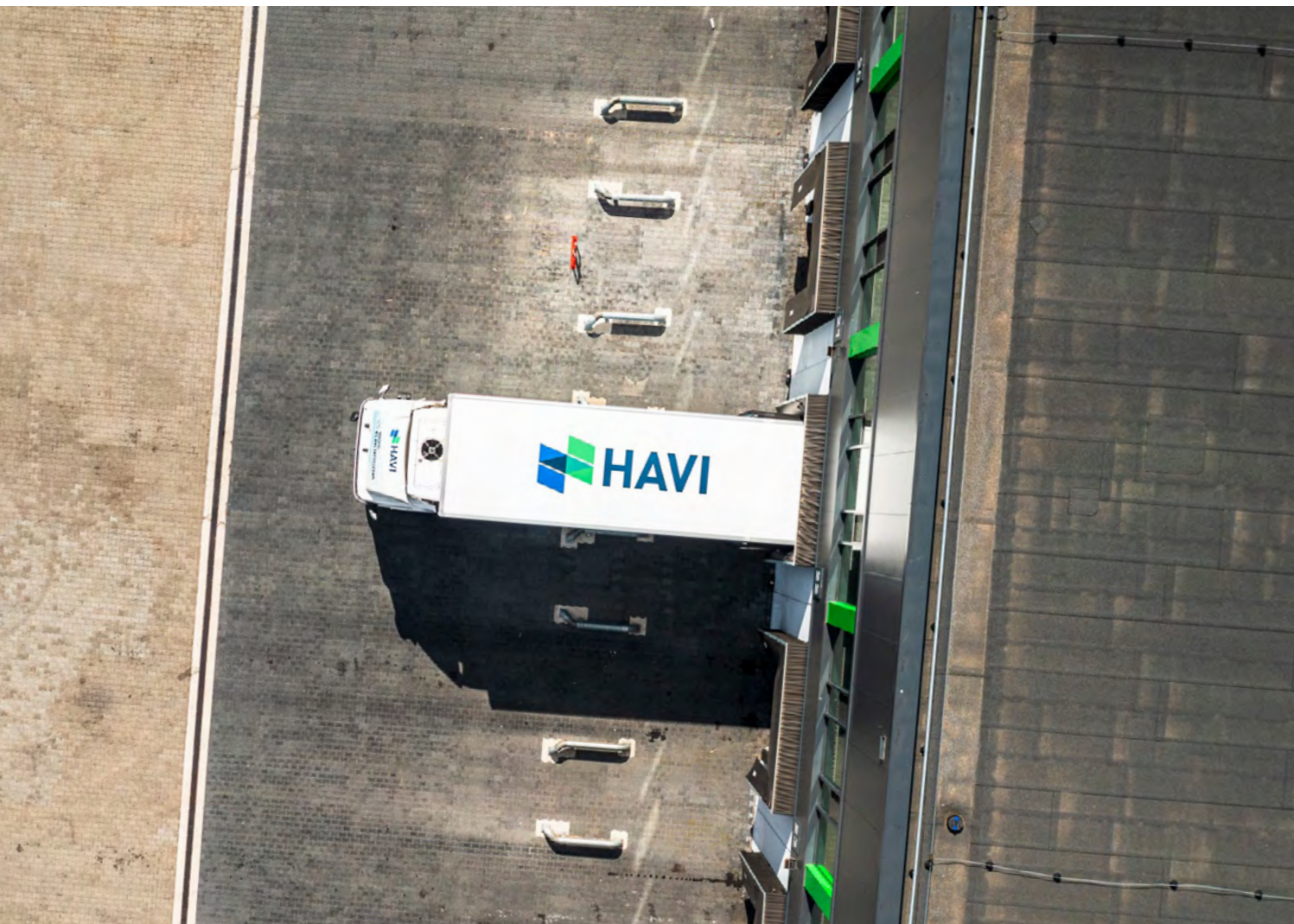
Forum Wolności Gospodarczej

Transport topi się w długach

Pisząc o branży TSL można mieć pewien dysonans. W zasadzie można mieć ich kilka. W kolejnych raportach czytamy, jak ważna i prężna jest to gałąź całej polskiej gospodarki. Z drugiej strony, w branży transportowej dzieje się źle. Nie są to już małe problemy do załatwienia, a poważny kryzys. 60 proc. przedsiębiorców z branży sygnalizuje zamiar redukcji floty i zatrudnienia w najbliższych miesiącach – wynika z danych Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. W pierwszym kwartale tego roku zbankrutowało 120 firm transportowych. Branża po prostu topi się już w długach. Według informacji Rejestru Dłużników BIG InfoMonitor, zadłużenie tego sektora sięga już ponad 3,2 mld zł. 37 tys. przedsiębiorców z branży nie jest w stanie spłacać na czas swoich zobowiązań.

Główny powód problemów to unijne regulacje skoncentrowane na redukcji emisji CO₂. Do tego dochodzi wzrost cen paliw czy opłat drogowych, które choćby

Forum Wolności Gospodarczej



Fot. Materiały prasowe

HAVI Logistics zaopatruje w żywność takie sieci restauracji jak McDonald's, Pizza Hut czy Subway. Centrala spółki mieści się w niemieckim Duisburgu

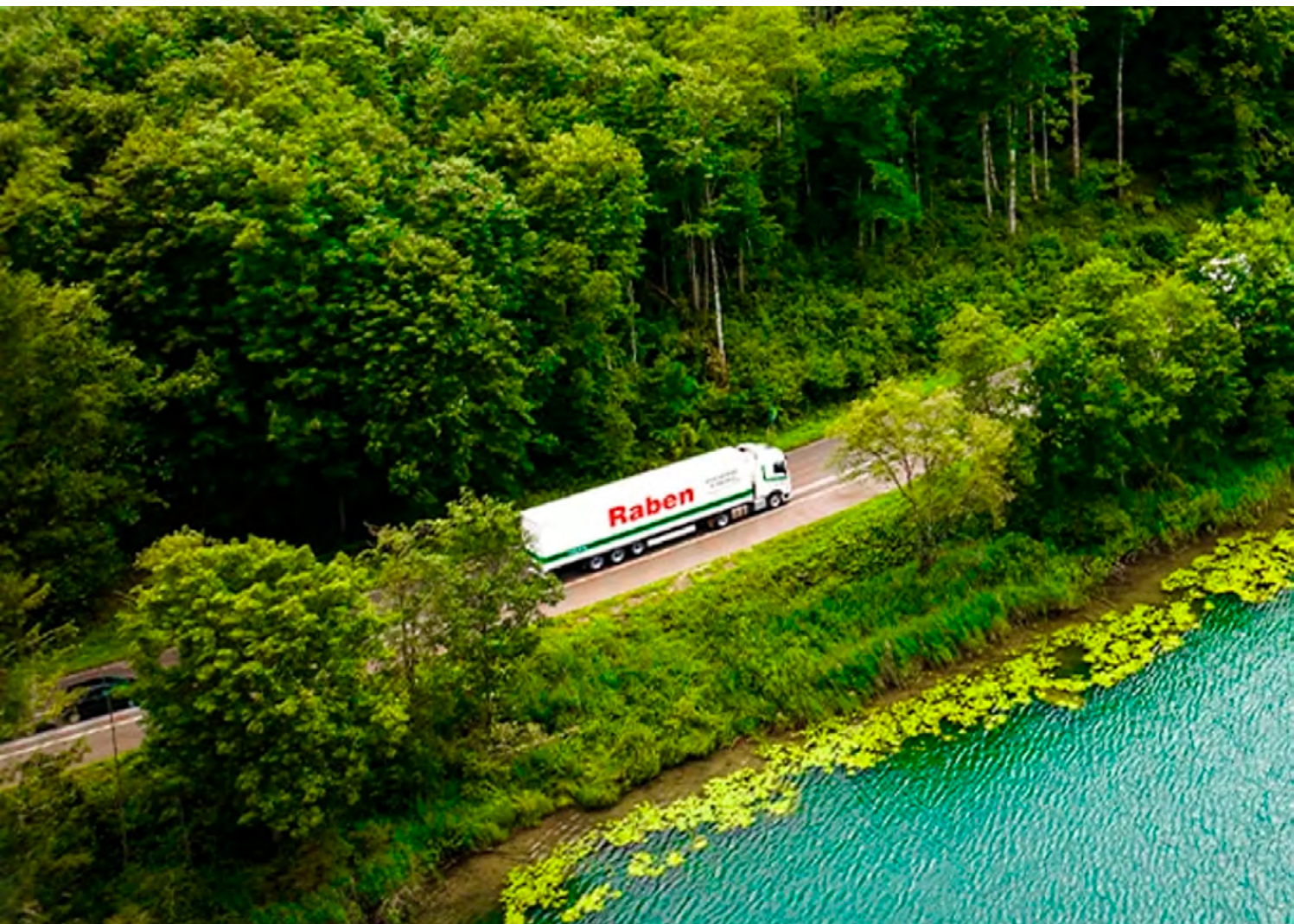
Forum Wolności Gospodarczej

w Niemczech są powiązane z normami emisji spalin. Branży nie pomógł również efekt pandemii. Kolejny cios to wojna w Ukrainie i odcięcie od trzech dużych rynków, co z dnia na dzień wyłączyło praktycznie z ruchu dziesiątki tysięcy ciężarówek i kierowców. Kłopotów jest więcej, jak choćby wpuszczenie na unijny rynek firm transportowych z Ukrainy, które bez obowiązku posiadania odpowiednich zezwoleń, mogą konkurować z naszymi. Jednak cała branża TSL to nie tylko przewoźnicy. Chociaż to im obrywa się niestety najmocniej.

Magazyny łapią oddech

Kilka tygodni temu pozytywne wieści napłynęły z polskiego rynku magazynowego. Po dwóch latach zadyszki wreszcie przyszła chwila oddechu. Porównując pierwszą połówkę tego roku do analogicznego okresu rok wcześniej, to popyt na powierzchnie przemysłowo-logistyczne wzrósł aż o jedną piątą – wynika z raportu firmy doradczej Colliers.

Forum Wolności Gospodarczej



Fot. Materiały prasowe

Holenderska grupa Raben została założona w 1931 roku. Dzisiaj działa w 15 krajach i zatrudnia ponad 12 tys. ludzi

Forum Wolności Gospodarczej

Patrząc na same kwartały, to w drugiej ćwiartce tego roku Polska osiągnęła najlepszy wynik w całej Europie. Popyt na powierzchnie magazynowe w Polsce przerosł nawet wartości obserwowane w Niemczech – czytamy w analizie przygotowanej przez Amerykanów z Cushman&Wakefield.

Wkrótce Polska może przebić poziom 35 mln mkw powierzchni magazynowej. To tak, jakby samymi magazynami zabudować cały warszawski Mokotów. Choć dane napawają optymizmem, to deweloperzy nowych powierzchni magazynowych zachowują ostrożność. Nie wiedzą, czy ta chwila oddechu potrwa dłużej i rynek się ożywi, czy to jedynie chwilowe odbicie.

– Jest wiele niemieckich firm, które chciałyby ulokować swoje magazyny na zachodzie naszego kraju i obsługiwać stąd swój e-commerce, ale tego nie robią – mówił Guilhem Vicaire z francuskiego giganta FM Logistic podczas debaty „Wprost” na temat przyszłości branży TSL w Polsce.

Forum Wolności Gospodarczej



Fot. Materiały prasowe

DB Schenker to logistyczny gigant który przez lata należał do niemieckich kolei Deutsche Bahn. Ale spółka została wystawiona na sprzedaż za astronomiczne 14 mld euro

Forum Wolności Gospodarczej

Amerykanin, Francuz i Polak

Biorąc pod uwagę i te dobre, i te złe informacje na temat tak gigantycznej branży jaką jest sektor TSL w Polsce przygotowaliśmy ranking pokazujący tych największych z największych. W zestawieniu pomogła nam wiadownia gospodarcza Dun&Bradstreet, która dostarczyła dane finansowe za 2022 r. To jeden z największych rankingów, które do tej pory opublikowaliśmy w ramach Forum Wolności Gospodarczej. Pokazujemy w nim aż 50 podmiotów. Patrząc na całą listę, to kryzysu nie widać. 47 firm spośród wymienionej pięćdziesiątki odnotowało zysk. Wszystkie, z wyjątkiem czterech, rok do roku powiększyły swoje przychody. Kto znalazł się na szczycie?

Pierwsze miejsce to spółka Amazon Fulfillment Poland. – Do 2022 roku Amazon stworzył ponad 70 tys. bezpośrednich i pośrednich miejsc prac oraz zainwestował w Polsce ponad 20 mld zł, co zwiększyło polski PKB o ponad 24 mld zł. W tym roku uruchomiliśmy kolejne centrum logistyczne Amazon w Gorzycz-

Forum Wolności Gospodarczej



Fot. Materiały prasowe

Nazwa DHL pochodzi od pierwszych liter nazwisk trzech założycieli spółki: Adriana Dalseya, Larrego Hillbloma i Roberta Lynna. Zaczynali od transportu paczek z kontynentalnych Stanów na Hawaje

Forum Wolności Gospodarczej

kach. To już nasz trzeci obiekt na Śląsku. W ciągu roku zamierzamy utworzyć 1000 nowych miejsc pracy i przyczynić się do dalszego rozwoju województwa śląskiego.

Obecnie Amazon w Polsce to 11 nowoczesnych centrów logistycznych zlokalizowanych w całej Polsce, biura korporacyjne i Amazon Web Services (AWS) w Warszawie oraz Centra Rozwoju Technologii (ADCP) w Gdańsku, Krakowie i Warszawie, gdzie zespoły menedżerskie, inżynierskie i naukowe tworzą i rozwijają globalne, najbardziej zaawansowane technologie i urządzenia – mówi o sile amerykańskiej firmy na polskim rynku Sławomir Płonka, dyrektor regionalny ds. operacji Amazon w CEE.

Drugie miejsce przypadło spółce InPost. To polski lider w usługach logistycznych i pierwsza firma w kraju, która stworzyła sieć Paczkomatów[®], czyli samoobsługowych punktów nadania i odbioru paczek, czynnych 24 godziny na dobę. W sumie ma już ponad 22 tys. automatów. To tylko Polska, bo kolejne kilkanaście ty-

Forum Wolności Gospodarczej

sięcy Paczkomatów[®] InPostu jest zlokalizowanych za granicą. W zeszłym roku firma dostarczyła prawie 900 mln przesyłek.

Ostatnie miejsce na podium przypadło spółce DPD Polska. To część Geopost, drugiej największej sieci kurierskiej na świecie. Ta z kolei jest kontrolowana przez francuską pocztę La Poste. W Polsce firma dysponuje siecią 28 tys. punktów nadań i odbiorów DPD Pickup, w tym oddziałów miejskich i automatów paczkowych.

Jakie jeszcze firmy znalazły się w naszym zestawieniu? 

**Forum
Wolności
Gospodarczej**

Forum Wolności Gospodarczej



Fot. Materiały prasowe

Mało kto wie, ale za sukcesem Panattoni, jednego z największych deweloperów powierzchni magazynowych na świecie, stoi nie Włoch, tylko Polak – Robert Dobrzycki

Forum Wolności Gospodarczej

Największe firmy transport, logistyka, spedycja

	NAZWA FIRMY	PRZYCHODY	ZYSK NETTO	WZROST PRZYCHODÓW
		2022	2022	2021/22
1	AMAZON FULFILLMENT POLAND SP Z O O	10 343 153 000	590 801 000	4 349 336 000
2	INPOST SP Z O O	7 347 730 000	50 819 000	885 486 000
3	DPD POLSKA SP Z O O	4 394 812 000	117 315 000	-17 392 000
4	HAVI LOGISTICS SP Z O O	4 131 296 000	313 158 000	735 838 000
5	RABEN LOGISTICS POLSKA SP Z O O	3 778 370 178	219 315 093	591 837 263
6	SCHENKER SP Z O O	3 416 561 000	6 756 000	633 122 000
7	DHL PARCEL POLSKA SP Z O O	2 876 249 710	318 766 909	536 689 563
8	MEDIA SATURN LOGISTYKA SP Z O O	2 477 776 449	121 286 892	183 027 826
9	LX PANTOS POLAND SP Z O O	2 415 857 802	6 296 143	342 627 053
10	ROHLIG SUUS LOGISTICS S A	2 339 648 961	-4 330 670	521 832 063

Forum Wolności Gospodarczej

NAZWA FIRMY	PRZYCHODY	ZYSK NETTO	WZROST
	2022	2022	PRZYCHODÓW 2021/22
11 KUEHNE+NAGEL SP Z O O	2 149 982 993	118 114 742	186 616 141
12 DSV AIR & SEA SP Z O O	2 034 611 883	50 178 461	55 829 046
13 FEDEX EXPRESS POLAND SP Z O O	1 900 475 000	51 229 000	595 846 000
14 FM POLSKA SP Z O O	1 867 908 000	180 336 000	428 881 000
15 ARCTURUS SP Z O O	1 753 445 393	-11 125 695	96 622 298
16 GEODIS ROAD NETWORK SP Z O O	1 466 458 012	10 730 706	241 266 847
17 HEGELMANN TRANSPORTE SP Z O O	1 416 364 194	22 145 825	329 679 014
18 GENERAL LOGISTICS SYSTEMS POLAND SP Z O O	1 415 703 000	33 919 000	243 477 000
19 BALTA S A	1 361 113 967	16 776 119	-3 112 110
20 INPOST PACZKOMATY SP Z O O	1 326 567 434	129 056 842	194 575 849
21 ADAMPOL S A	1 267 865 363	163 060 620	869 774 981
22 DHL EXPRESS (POLAND) SP Z O O	1 225 664 000	364 161 000	14 647 000
23 DHL GLOBAL FORWARDING SP Z O O	1 133 952 549	35 709 438	464 170 831
24 DSV ROAD SP Z O O	1 031 412 683	32 539 421	140 936 384

Forum Wolności Gospodarczej

NAZWA FIRMY	PRZYCHODY	ZYSK NETTO	WZROST
	2022	2022	PRZYCHODÓW 2021/22
25 ID LOGISTICS POLSKA S A	1 031 210 114	109 195 682	144 159 656
26 DB CARGO POLSKA S A	996 388 000	18 086 000	146 719 000
27 BALTIC HUB CONTAINER TERMINAL SP Z O O	980 618 474	48 229 717	419 904 863
28 JAS FBG S A	976 052 813	-91 132 737	165 693 108
29 DACHSER SP Z O O	943 017 881	430 389 324	295 689 875
30 RABEN TRANSPORT SP Z O O	916 701 099	41 071 433	149 748 349
31 DHL EXEL SUPPLY CHAIN (POLAND) SP Z O O	904 969 804	100 619 718	189 428 870
32 GEODIS POLAND SP Z O O	889 614 807	81 534 164	173 054 891
33 HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS POLSKA SP Z O O SP K	824 357 318	2 861 972	216 191 074
34 TELS GLOBAL POLSKA SP Z O O	813 153 458	23 055 909	237 186 888
35 INTEGER PL S A	804 926 712	12 616 781	131 706 287
36 QUICK SERVICE LOGISTICS POLSKA SP Z O O SP K	763 193 366	13 910 149	305 930 522
37 ILS SP Z O O	761 708 000	269 173 000	-84 014 000
38 C HARTWIG GDYNIA S A	742 991 658	3 096 073	212 591 683

Forum Wolności Gospodarczej

NAZWA FIRMY	PRZYCHODY	ZYSK NETTO	WZROST
	2022	2022	PRZYCHODÓW 2021/22
39 FLEXTRONICS LOGISTICS POLAND SP Z O O	741 547 000	28 535 000	208 664 000
40 LIGENTIA SEA AIR RAIL SP Z O O	741 277 686	11 339 615	13 892 748
41 GIRPOLTRANS SP Z O O	738 245 550	39 646 763	298 110 966
42 H & M HENNES & MAURITZ LOGISTICS 1 SP Z O O	736 038 480	56 108 166	26 676 024
43 YUSEN LOGISTICS (POLSKA) SP Z O O	735 674 730	8 279 501	267 872 087
44 NAGEL POLSKA SP Z O O	719 729 000	36 144 000	136 146 000
45 SKAT TRANSPORT P S A	715 871 669	15 400 469	-157 137 701
46 FRESH LOGISTICS POLSKA SP Z O O	690 685 748	28 627 173	181 044 791
47 PCC INTERMODAL S A	689 467 920	23 891 110	128 226 339
48 CEVA LOGISTICS POLAND SP Z O O	671 519 029	76 831 077	168 583 861
49 OMIDA SEA AND AIR S A	668 301 000	34 237 000	113 420 000
50 FORTIS LOGISTICS GROUP SP Z O O	665 568 000	2 175 000	159 530 000

Forum Wolności Gospodarczej

PRZEMYSŁ 5.0 ZREWOLUCJONIZUJE POLSKI SEKTOR TSL? DEBATA „WPROST”

Fot. Materiały prasowe

Debata „Wprost” pt. „Przemysł 5.0. w branży TSL”. Na zdjęciu od prawej: Michał Zborowski, prezes Europa Systems, Łukasz Jatta, Managing Director&Partner w Miebach Consulting, Michał Białas, prezes Grupy 7R, Guilhem Vicaire, Central Europe Business Solutions Director w FM Logistic oraz prowadzący spotkanie Szymon Krawiec, redaktor zarządzający „Wprost”

Forum Wolności Gospodarczej

*Jakie lekcje wyciągnięto z pandemii i jak przygotować się do kolejnych kryzysów, **KTO BĘDZIE RZĄDZIĆ BRANŻĄ - CZŁOWIEK CZY MASZYNA**, jak zabezpieczyć łańcuchy dostaw i jak sprostać rosnącym unijnym wymogom. Między innymi na takie tematy rozmawiano podczas debaty „Wprost” pt. „Przemysł 5.0. w branży TSL”.*



Tekst: **Szymon Krawiec**

Przemysł 1.0 zastąpił pracę ludzkich rąk pracą maszyn parowych. Przemysł 2.0 to elektryfikacja i rozpoczęcie masowej produkcji. Kolejny przełom, czyli Przemysł 3.0, to era pierwszych komputerów i powierzenie części procesów systemom. Przemysł 4.0 to nowe technologie oparte przede wszystkim o Internet.

Dzisiaj jesteśmy już nie przed, a w trakcie piątej rewolucji przemysłowej. Unijna koncepcja Przemysłu

Forum Wolności Gospodarczej

5.0 opiera się na trzech głównych filarach. Pierwszy z nich to człowiek. To nie on powinien służyć technologii, a na odwrót – technologia powinna służyć człowiekowi. Drugi filar to zrównoważony rozwój, czyli dbałość o środowisko naturalne, rozwój odnawialnych źródeł energii i redukcję emisji CO₂. Trzeci element to z kolei większa odporność na kryzys, żeby odrobić lekcje po pandemii i wojnie w Ukrainie. Pozostaje pytanie, jak w ramach wizji Przemysłu 5.0 działają kluczowe firmy z branży TSL. Gigantycznego sektora polskiej gospodarki, bez którego polski przemysł tak naprawdę by nie istniał.

W debacie, która odbyła się 27 sierpnia w redakcji tygodnika „Wprost”, spotkało się czterech przedstawicieli różnych firm działających w ramach szerokiej
BRANŻY JAKĄ JEST TRANSPORT, LOGISTYKA I SPEDYCJA.

Forum Wolności Gospodarczej

Uczestnikami spotkania byli: **MICHAŁ ZBOROWSKI**, prezes Europa Systems, jednej z największych firm od automatyzacji magazynów, **GUILHEM VICAIRE**, Central Europe Business Solutions Director we francuskiej firmie logistycznej FM Logistic, **ŁUKASZ JATTA**, Managing Director&Partner w Miebach Consulting, która doradza firmom w tworzeniu łańcuchów dostaw oraz **MICHAŁ BIAŁAS**, prezes Grupy 7R, dewelopera wysokiej jakości powierzchni magazynowych.

Kryzys to szansa

Dyskusja rozpoczęła się od powrotu na chwilę do czasów samej pandemii. Nie chodziło o to, żeby wspominać kolejki na granicach, zamknięte przejścia czy zerwane łańcuchy dostaw. Ale żeby pójść do przodu i podzielić się najważniejszą lekcją, jaką udało się wyciągnąć z tamtych kryzysowych czasów. Jako pierwszy wypowiedział się Michał Zborowski.

– To była lekcja pod tytułem: spodziewaj się niespodziewanego. Wiele obszarów musieliśmy wymyśleć na

Forum Wolności Gospodarczej

nowo. Na przykład sama forma pracy. Pracę on-line trzeba było uczynić realną i bardziej efektywną. Pandemia wyzwoliła też konieczność automatyzacji procesów. Covid-19 był zjawiskiem złym, ale wyzwolił wiele pozytywnej energii i zmian – mówił prezes Europa Systems.

– Kryzysy były i będą. Te dwa-trzy ostatnie nauczyły nas przede wszystkim jednego – cash is the king. Kto ma gotówkę, ten ma możliwość utrzymania się na rynku. Po drugie, odwaga. Wielu naszych klientów zdecydowało się w tym czasie zainwestować w infrastrukturę, co umocniło ich pozycję. Trzecia sprawa to innowacje. W pandemii przedsiębiorstwa odkryły przecież e-commerce jako nową gałąź zbytu – mówił z kolei Łukasz Jatta z Miebach Consulting.

Michał Białas dodał, że kolejna lekcja z Covid-19 to zachowanie zimnej krwi. – Na początku pandemii slyszeliśmy tylko, że jest źle i firmy będą upadać. Byliśmy wtedy bardzo na tym skoncentrowani i nie każdy dostrzegł możliwości, które otworzyły się przed rynkiem

Forum Wolności Gospodarczej



Forum Wolności Gospodarczej

magazynowym. A szansa była wtedy ogromna – nastąpił ekspresowy rozwój branży e-commerce na niespotykaną skalę. Wraz z nim gigantycznie rozrósł się rynek usług kurierskich – mówił prezes Grupy 7R. Jego zdaniem, kolejna lekcja z pandemii to właśnie dywersyfikacja łańcucha dostaw. – Przed 2020 rokiem wszyscy stawiali na jedną kartę – rozpędzona globalizacja prowadziła prostą drogą do produkcji, na przykład w Chinach, bo to oznaczało najniższy koszt. Z nadejściem pandemii nagle okazało się, że firmy nie są w stanie dostarczać produktów do swojego klienta. Długie łańcuchy dostaw zawiodły, konieczna była zmiana modelu biznesowego – opowiadał Białas. Po pandemii nastąpił za to światowy trend relokacji części produkcji z powrotem do Europy, żeby być bliżej swojego klienta.

Guilhem Vicaire z FM Logistic przyznał, że pandemia była dla branży szokiem. Pierwszą lekcję, jaką jego firma odrobiła z czasów Covid-19 to przede wszystkim zmiana komunikacji z klientem. – Zaczęliśmy budować z klientami silną więź – mówił. Druga zmiana to

Forum Wolności Gospodarczej

szybki rozwój omnichannel, czyli wielu źródeł dystrybucji i sposób obsługi klienta.

– *Przed pandemią większość naszych klientów miała tylko jeden tradycyjny model sprzedaży. Potem każdy zrozumiał, że **TRZEBA DYWERSYFIKOWAĆ KANAŁY** sprzedaży i rozwinąć e-commerce,*

ponieważ galerie handlowe się zamykają. Staraliśmy się pomagać klientom, chociaż z uwagi na zerwane łańcuchy dostaw, nie było to wówczas łatwe – mówił Vicaire.

Człowiek w centrum

Kolejne kwestie poruszane w naszej dyskusji obracały się już przede wszystkim wokół koncepcji Przemysłu 5.0 i tego, co ona oznacza dla samej branży TSL.

Pierwszy filar piątej rewolucji przemysłowej dotyczy powrotu człowieka do centrum i odejście od całko-

Forum Wolności Gospodarczej

witej wiary w technologie. Jak się na to zapatrywał Michał Zborowski, która zarządzana przez niego Europa Systems jest przecież w głównej mierze właśnie sprzedawcą technologii?

– Należy z wielką nadzieją oczekiwać powrotu człowieka do centrum rzeczywistości przemysłowej. Nie przekreślam przy tym pojęcia Przemysłu 4.0, bo tam, gdzie człowiek nie musi być swatką między urządzeniami, to niech urządzenia rozmawiają między sobą. Warto, żeby człowiek wrócił do tego ekosystemu, ale już w innej roli. Nie jako uzupełnienie robota, ale jako ten, który zarządza, który jest kreatywny, który dostarcza dużą wartość dodaną. Jak popatrzymy na cały łańcuch dostaw wartości, to właśnie człowiek jest tym, który inspiruje. Nie możemy go wykreślić, przywróćmy go na właściwie miejsce, ale niech to będzie człowiek pomysłowy, człowiek, który szuka nowych rozwiązań, zmienia rzeczywistość, czeka na nowe wyzwania – tłumaczył prezes Europa Systems.

Forum Wolności Gospodarczej

– To przecież człowiek świadczy usługi, a system tylko waliduje i prowadzi etapy jakiegoś procesu. Ludzie muszą zrozumieć dla kogo i po co pracują. Powrót człowieka do centrum uwagi jest ważny z punktu widzenia pracowników, bo czują się ważni i mają kontrolę nad tym, co robią – mówił Guilhem Vicaire z FM Logistic.

Michał Białas z Grupy 7R odpowiedział, że koncepcja Przemysłu 5.0, zakładająca większą rolę człowieka niż maszyn, to przywracanie takiego porządku, jaki powinien być: – Maszyna, która jest tworem człowieka powinna w jakiś sposób służyć naszemu dobrostanowi. Być może społeczeństwo zdało sobie sprawę, że za bardzo zachłysnęliśmy się technologią, a ona niesie za sobą przecież też i zagrożenia.

Ekspozycja na ryzyko

To właśnie o zagrożeniach związanych z użyciem technologii i tym, jak sobie z nimi radzić była poświęcona kolejna spora część naszej dyskusji.

Forum Wolności Gospodarczej



Fot. Materiały prasowe

Uczestnicy debaty „Przemysł 5.0. w branży TSL”

Forum Wolności Gospodarczej

– *Cyberbezpieczeństwo to **KLUCZOWY KOMPONENT UDANEGO BIZNESU**. Sieci OT mogłyby być bardziej zabezpieczone. Ekspozycja na ryzyko jest ogromna.*

A to miękkie podbrzusze każdego systemu magazynowego. Tutaj mamy do odrobienia dużą lekcję. Cięższy mnie to, że klienci coraz lepiej to dostrzegają i są bardziej świadomi – tłumaczył Michał Zborowski z Europa Systems.

Łukasz Jatta z Miebach Consulting mówił, że w branży nie brakuje przykładów firm, które w ostatnim czasie padły ofiarami ataków hakerskich. Sytuacja nasiliła się po wybuchu wojny w Ukrainie. Jak tłumaczy, większość ataków łączy ten sam schemat: pochodzą z takich krajów jak Pakistan, Chiny czy Rosja. Hakerzy są zorganizowani niemal jak międzynarodowe korporacje. Po ataku do firmy zgłasza się członek takiej grupy i oferuje zwolnienie serwerów danej firmy za odpowiednią kwotę.

Forum Wolności Gospodarczej

– Pracujemy z danymi, które mają bardzo dużą wartość. To dane poufne, wrażliwe, powiązane z naszymi partnerami biznesowymi. Inwestowanie w cyberbezpieczeństwo, jest dla nas oczywiste – zapewnienie bezpieczeństwa naszym klientom i partnerom jest wpisane w najwyższą jakość usług, które oferujemy. Do tej pory nie mieliśmy żadnych przykrych wydarzeń i wierzę, że tak pozostanie – mówił z kolei Michał Białas z Grupy 7R.

Guilhem Vicaire dodał, że w przypadku FM Logistic największe ryzyko ataku hakerskiego łączy się z możliwością kradzieży danych. W tym wypadku często może zawinić po prostu pracownik, który nieświadomie otworzy na przykład jakąś podejrzaną wiadomość.

– Dlatego bardzo dużo inwestujemy w szkolenia i edukację naszych pracowników. Nasz dział IT stworzył wewnętrzny test phishingowy. Sprawdzimy, ilu naszych pracowników kliknie w podejrzaną link – opowiadał.

Forum Wolności Gospodarczej

AI w TSL

Oprócz inwestycji w cyberbezpieczeństwo, firmy z branży TSL coraz bardziej interesują się również sztuczną inteligencją. – Widzimy bardzo duży potencjał w tym narzędziu. Musimy i chcemy się go nauczyć. Coraz więcej rozwiązań i produktów w naszej ofercie będzie tworzonych właśnie z użyciem AI – mówił Michał Zborowski z Europa Systems.

*Łukasz Jatta: – **BRANŻA TSL JUŻ WYKORZYSTUJE SZTUCZNĄ INTELIGENCJĘ** choćby do planowania i wyznaczania tras. To narzędzie jest stosowane też do wspierania projektowania logistyki, ale człowieka nie tak łatwo zastąpić.*

To do niego należy ostatnie zdanie.

Michał Białas: – W 7R pracujemy nad kilkoma tego typu rozwiązaniami. To m.in. narzędzia oparte o AI, które wesprą budżetowanie, zoptymalizują zagospo-

Forum Wolności Gospodarczej

darowanie działek i pomogą naszym zespołom w przygotowaniu obszernych dokumentacji deweloperskich.

Guilhem Vicaire: – My już wykorzystujemy sztuczną inteligencję. Pomaga nam na przykład w prognozowaniu logistyki, biorąc pod uwagę dane od klienta, ale też samą pogodę czy sytuację gospodarczą. Drugi obszar gdzie wykorzystujemy AI to samo planowanie. Algorytmy pomagają przygotować taką trasę dla kierowcy, żeby była jak najbardziej optymalna kosztowo przy realizacji dystrybucji towarów w danym regionie.

Wszyscy rozmówcy byli zgodni co do tego, że na razie sztuczna inteligencja jedynie wspiera człowieka w różnych zadaniach. Ani teraz, ani w najbliższej przyszłości na pewno nie zastąpi pracowników, którym teraz tylko pomaga.

Wymyślić transport na nowo

W drugiej części dyskusji rozmawialiśmy o ostatnim, trzecim filarze Przemysłu 5.0, czyli zrównoważonym rozwoju. Padło pytanie, co branża robi, żeby zmniejsz-

Forum Wolności Gospodarczej



Forum Wolności Gospodarczej

szyc ślad węglowy i bardziej chronić środowisko, bo dotychczas większości społeczeństwa mogła się kojarzyć przede wszystkim z masą tirów na polskich drogach.

– Otrzymujemy zapytania od klientów, dla których ESG (Environmental, Social, Corporate Governance to kwestie związane z ochroną środowiska, odpowiedzialnością społeczną i ładem korporacyjnym – red.) jest bardzo istotne. To nie jest tylko moda, bo jest taki wymóg Unii Europejskiej, ale rzeczywista troska tych klientów, żeby rozwiązania, które proponujemy były jak najbardziej przyjazne środowisku: zarówno temu naturalnemu, ale też temu ludzkiemu. Musimy i chcemy brać to pod uwagę – mówił Michał Zborowski.

Łukasz Jatta: – Logistyka zawsze dążyła do optymalizacji. Jeśli jest zbudowana optymalna sieć logistyczna, to zużywa się mniej CO₂. Pojazdy elektryczne zamiast spalinowych czy zastosowanie paliw wodorowych to nadal odległa przyszłość. Przyczyny są prozaiczne. Litr paliwa HVO kosztuje 9 zł, a zasięg aut elektrycznych wciąż jest niewielki.

Forum Wolności Gospodarczej


Michał Białas: – Jesteśmy w stanie wybudować magazyn zeroemisyjny, tylko to kosztuje bardzo dużo pieniędzy. A klient wymaga, żeby wszystko było optymalnie kosztowo. Zastanawialiśmy się, jak zostać promotorem rozwiązań ekologicznych. Wymyśliliśmy magazyny Green Saver, czyli takie, które mają alternatywne źródło ogrzewania i odpowiednią certyfikację, potwierdzającą, że proces budowlany był przeprowadzony według najwyższych standardów. Za użytkowanie takiego magazynu klienci nie muszą dodatkowo płacić. Wprawdzie w takich obiektach czynsz jest większy o 25 eurocentów, ale rekompensują to oszczędności z rachunków za energię, na poziomie 30-50 eurocentów.

– Trzeba pamiętać, że magazynowanie to 10 proc. emisji w logistyce, a 90 proc. emituje sam transport. Przyszłością będzie transport intermodalny. Na przykład krótki transfer z magazynu do hubu kontenerowego. Potem transport pociągiem do portu. I statkiem do innego kraju czy inny kontynent. Musimy wymyślić

Forum Wolności Gospodarczej

transport od nowa. Klienci to rozumieją, są gotowi na taką zmianę – mówił Guilhem Vicaire z FM Logistic.

Wszyscy rozmówcy byli zgodni, że unijna wizja Przemysłu 5.0 to bardzo dobry kierunek. Ale żeby nim podążać, potrzebne jest wsparcie finansowe zarówno na szczeblu krajowym, jak i unijnym.

To nie wszystkie tematy, na jakie rozmawiali uczestnicy naszego spotkania. Cała relacja z tego wydarzenia jest już dostępna na kanale YouTube Wprost. Debata odbyła się dzięki wsparciu firmy Europa Systems, która była partnerem dyskusji o branży TSL z okazji 35-lecia wolności gospodarczej w Polsce. 

© Wszelkie prawa zastrzeżone

**Forum
Wolności
Gospodarczej**