DODATEK INFORMACYJNO-PROMOCYJNY

DGP event

23. EDYCJA RANKINGU FIRM TSL

23. Ranking firm TSL
TRANSPORT SPEDYCJA LOGISTYKA

Środa
20 CZERWCA 2018 NR 118 (4768)

Wyniki 23. Rankingu Firm TSL dostępne również na: www.gazetaprawna.pl

Liczą zyski, wyzwań się nie boją

RYNEK Firmy z branży TSL miniony **rok uznają za udany**, ale widzą też mnóstwo zagrożeń, z którymi muszą się zmierzyć w przyszłości. To m.in. ogromne niedobory pracowników, zwłaszcza kierowców. Odpowiedzią mają być na przykład autonomiczne ciężarówki

Patrycja Otto
Krzysztof Śmietana
dgp@infor.pl

Branża logistyczna bywa nazywana barometrem gospodarki. Nic więc dziwnego, że przy dobrej koniunkturze najwięksi gracze na tym rynku liczą zyski. Przyczynił się do tego m.in. dynamiczny rozwój e-commerce, który w ostatnim czasie jeszcze bardziej został wzmocniony przez zakaz handlu w niedzielę.

– W porównaniu do analogicznego okresu w roku poprzednim odnotowaliśmy znaczące wzrosty przychodów. Spowodowane jest to głównie wdrożeniem nowego biznesu, lecz także rozwojem biznesu z naszymi obecnymi klientami. Oba kierunki rozwoju są dla nas bardzo ważne, wymagają trochę innego podejścia, niemniej żaden nie może istnieć bez drugiego – mówi Piotr Okurowski, prezes zarządu DHL Supply Chain.

Także w firmie ROHLIG SUUS Logistics mówią o rekordowym roku. Andrzej Kozłowski z zarządu tej firmy chwali się, że jej przychody wzrosły o ponad 20 proc.

– Widać więc, że nowe przepisy o ograniczeniu handlu w niedzielę, które budziły poważne obawy, nie przełożyły się ostatecznie negatywnie na rynek. Wręcz odwrotnie. Pobudziły nowy sektor do jeszcze bardziej dynamicznego rozwoju. Myślę o e-commerce, który w przypadku naszej firmy odpowiada już za 18 proc. przychodów – mówi Andrzej Kozłowski.

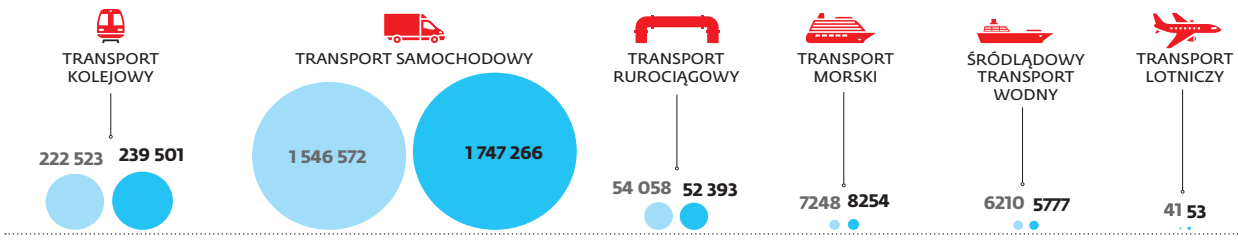
W Grupie DB Schenker cieszą się nie tylko z wysokich obrotów (w 2017 r. 16,4 mld euro). W Polsce wielkim wydarzeniem było otwarcie spółki Schenker Technology Center, która dostarcza rozwiązania IT dla Grupy DB Schenker i klientów w Europie, obu Amerykach, Azji i Afryce. To trzecie takie centrum na świecie po Nanjing w Chinach i Denver w USA.

Przedstawiciele firm TSL zaznaczają jednak, że przed branżą stoi wiele wyzwań. Jednym z większych z nich jest niedobór pracowników. Branża transportowo-logistyczna jest jedną z czterech najbardziej dotkniętych niedoborami kadrowymi w całej polskiej gospodarce. Z ostatnich danych GUS wynika, że obecnie występuje w niej ponad 13 tys. wolnych miejsc pracy, co jest wynikiem o 36 proc. wyższym niż przed rokiem. Również w przygotowywanym przez Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej raporcie Barometr Zawodów widać, że od lat jedną z najbardziej deficytowych profesji na całym rynku są kierowcy samochodów ciężarowych.

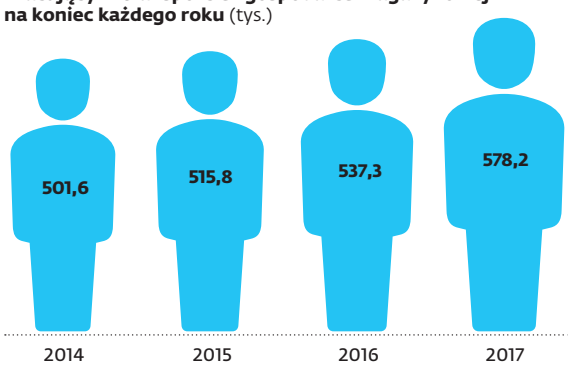
dokończenie na str. 20

Rynek transportu w Polsce

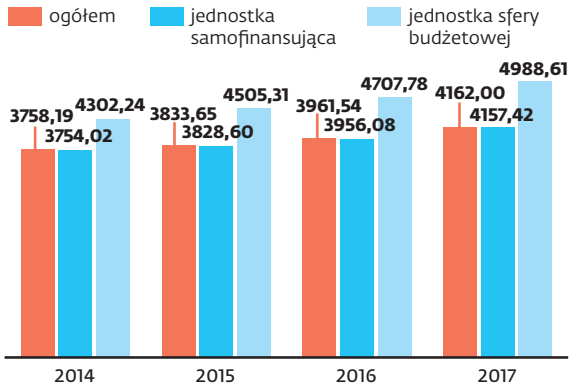
Przewozy ładunków (tys. ton)



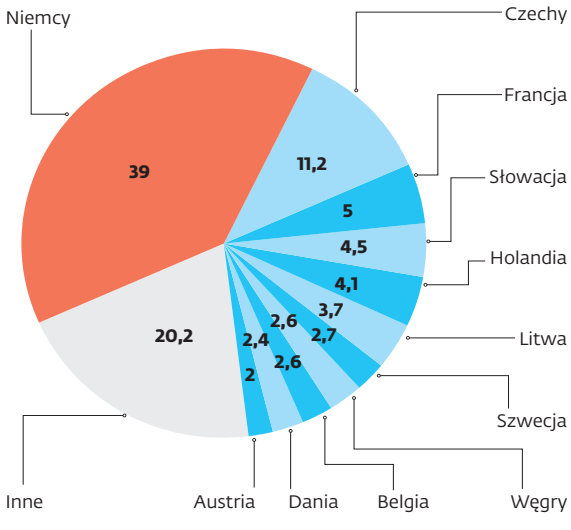
Pracujący w transporcie i gospodarce magazynowej na koniec każdego roku (tys.)



Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto na koniec każdego roku (zł)

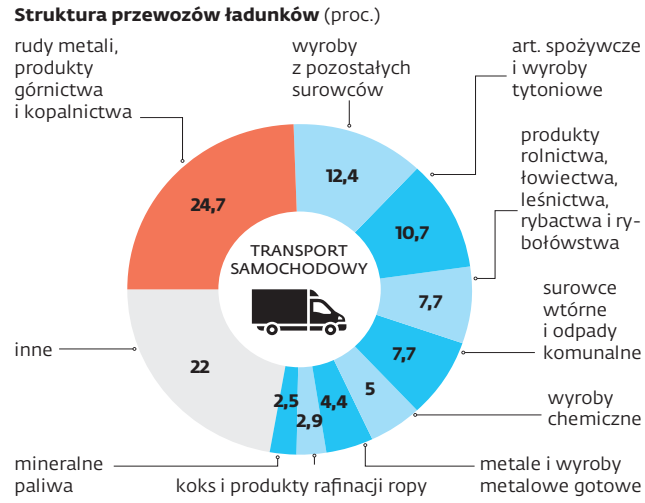


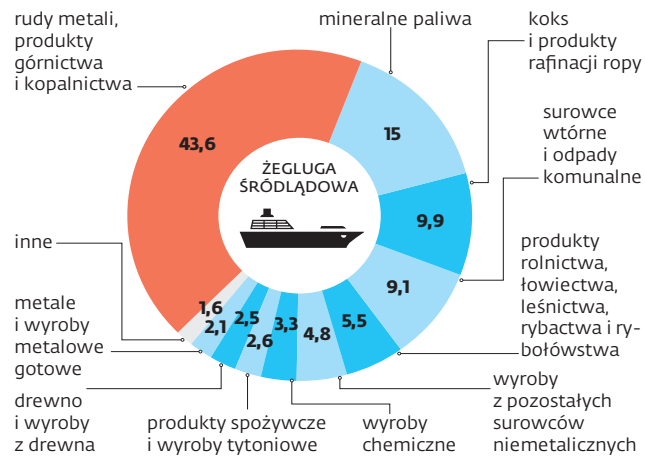
Struktura ładunków eksportowych (proc.)

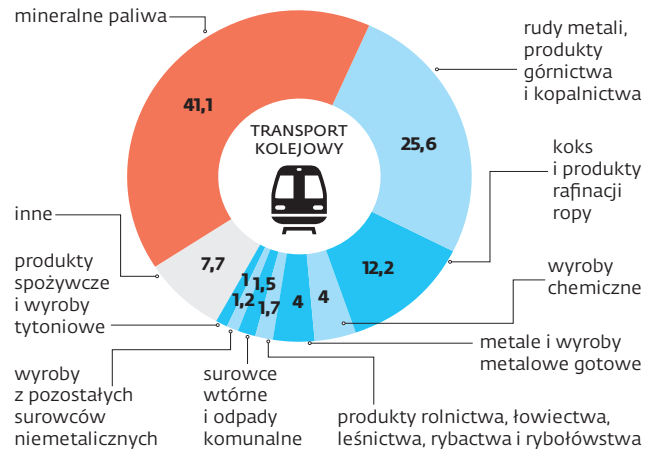


Źródło: GUS

Struktura przewozów ładunków (proc.)







MC

REKLAMA

dpd
DPD Polska.
Najlepsze usługi kurierskie dla Twojej firmy.
Więcej informacji pod numerem:
22 577 55 75*
*Koszt połączenia według taryfy operatora
dpd.com.pl

Magazyny na fali wzrostu

RYNEK Rozpędzony polski rynek magazynowy ani myśli się zatrzymać. Pierwszy kwartał 2018 r. przyniósł **kolejny rekord**

Patrycja Otto
patrycja.otto@infor.pl

Od stycznia do marca wynajęte zostało ponad 1,1 mln mkw. nowoczesnej powierzchni magazynowej. To o 20 proc. więcej niż przed rokiem. W ciągu trzech lat natomiast liczony po I kw. popyt wzrósł aż o 86 proc.

– To najlepsze otwarcie roku w historii polskiego rynku. Silna krajowa gospodarka oraz rosnąca mimo nowo wprowadzonego zakazu handlu w niedziele sprzedaż detaliczna wpływają na rosnące zapotrzebowanie na powierzchnię magazynową – tłumaczy Tomasz Olszewski, dyrektor regionalny JLL.

To oznacza, że motorem napędowym tego sektora niezmiennie pozostają firmy logistyczne, sieci handlowe oraz e-commerce.

Z danych AXI IMMO wynika, że udział tych pierwszych w strukturze popytu wyniósł 32 proc., drugich 21 proc., a handel internetowy odpowiada za 19 proc. W sumie w I kw. tego roku branże te wynajęły łącznie ponad 670 tys. mkw.

– To jednak poważne wyzwanie, zwłaszcza gdy branża musi mierzyć się z barierami w postaci braków kadrowych dotyczących pracowników magazynowych, a także w firmach budujących nowe obiekty. Ta trudna sytuacja wywołuje wzrost kosztów i może skutkować także większym nacisk na rozwój automatyzacji – uważa dr inż. Grzegorz Lichocik, prezes Dachser w Polsce.

Z drugiej strony, jak zauważa Lucyna Zaborowska-Princ, dyrektor logistyki kontraktowej regionu Raben Logistics Polska, cały czas widać rosnące zainteresowanie rynkiem polskim firm europejskich pod kątem lokowania tutaj coraz większej części swojego biznesu. Jest to wynik chęci wejścia lub dużego rozwoju biznesu na rynkach wschodniej Europy, a także możliwość obsługi część rynków zachodnich z lokalizacji w Polsce. Mimo rosnących kosztów w Polsce, nadal są one niższe niż na rynkach zachodnich.

– Poziom kosztu gruntu i kosztów budowy pozwala na oferowanie bardzo konkurencyjnych stawek czynszów, dlatego internetowi giganci i inne firmy lokują kolejne centra operacyjne i logistyczne w Polsce. Stąd mogą obsługiwać dystrybucyjnie całe regiony Europy: z okolic Szczecina czy Poznania Polskę, Niemcy i Skandynawię, a ze Śląska południowe Niemcy Czechy, Słowację, Węgry i Austrię – uzupełnia Grzegorz Lichocik.

Niesłabnący popyt ma jednak swoje konsekwencje. Przekłada się na dostępność wolnej powierzchni magazynowej. Niska dostępność lub brak powierzchni gotowej od zaraz występuje zwłaszcza w nowych lokalizacjach i na młodych rynkach, gdzie nie realizuje się inwestycji spekulacyjnie.

dokończenie na str. 10

Transport wychodzi z długów

FINANSE **Kondycja branży** transportowej się poprawia. To może być jednak chwilowe

Patrycja Otto
patrycja.otto@infor.pl

Zadłużenie firm świadczących usługi transportowe po I kw. 2018 r. wyniosło 37 mln zł. Oznacza to spadek o prawie 10 proc. r./r. – wynika z danych opracowanych dla DGP przez spółkę TransCash. To pozytywny trend, biorąc pod uwagę, że od 2013 r. do końca roku 2017 długi branży sukcesywnie rosły. W 2017 r. sięgnęły 162 mln zł, wobec 127 mln zł rok wcześniej. W porównaniu z 2013 r. uległy zwiększeniu o niemal 70 proc.

Jest lepiej...

Zdaniem ekspertów poprawę wywołała dobra koniunktura na przewozy, która jest widoczna nie tylko na rynku krajowym, lecz także za granicą.

Jak wynika z danych GUS, w 2017 r. transport samochodowy w Polsce zwiększył się o 13 proc., do 1 747,27 mln ton. Duża w tym zasługa ładunków drobnicowych. Tych zaś przybywa w związku ze stałym rozwojem handlu przez internet, który w tym roku dodatkowo jest napędzany przez wejście w życie przepisów o zakazie handlu w niedzielę.

– Obsługa e– commerce to już 18 proc. naszych obrotów, a jeszcze w rok temu było to 10–11 proc. To dobra wiadomość dla branży. Obsługa tego sektora handlu jest bardziej rentowna. Klienci kupujący na odległość są bardziej świadomi, w związku z tym wymagają więcej w zakresie jakości obsługi. A to oznacza nie tylko przesyłki na czas, ale też estetycznie i bezpiecznie opakowane. To z kolei dla nas wiąże się z dodatkową pracą, co przekłada się na marżę – tłumaczy Andrzej Kozłowski, członek zarządu ROHLIG SUUS Logistics.

Rośnie też transport międzynarodowy, do czego przyczynia się coraz większy eksport ze strony polskich firm. Według GUS wartość zagranicznej sprzedaży towarów w ubiegłym roku wyniosła 203,7 mld euro. To o 10,2 proc. więcej niż w roku 2016. Nie można tez zapominać o wyraźnym ożywieniu gospodarczym, które jest widoczne nie tylko w naszym kraju, lecz także w całej Europie. Z danych Eurostatu wynika, że w 2017 r. dynamika PKB w strefie euro wyniosła 2,5 proc. To najwyższy rezultat od 2007 r. Powoduje on, że ogólnie rośnie wymiana towarowa, a wraz z nią popyt na przewozy.

Dlatego ubiegły rok był tym, w którym duża część firm działających na rynku transportowo-magazynowym odnotowała wzrost przychodów.

– W 2017 r. wiele przedsiębiorstw odnotowało 8-proc. wzrost stawek frachtów przy zawieraniu nowych kontraktów – komentuje Maciej Wroński, prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska, podkreślając, że również polityka prowadzona przez Radę Polityki Pieniężnej, która nie ponosi stóp procentowych, ułatwia spłatę zadłużenia.

Na poprawę sytuacji w sektorze wskazują też eksperci firmy Coface. Jak wyliczają, I kw. 2018 r. przyniósł też spadek upadłości w sektorze o 12,5 proc. W transporcie i gospodarce magazynowej zbankrutowało w sumie siedem przedsiębiorstw. Dla porównania w 2017 r. widoczny był jeszcze wzrost tej liczby. W całym ubiegłym roku upadło 40 firm (rok wcześniej 31).

...ale jak długo?

Choć koniunktura sprzyja firmom transportowym, to według prognoz firmy TransCash cały 2018 r. zamknie się podobnym saldem zadłużenia jak 2017 r.

– Wyniesie ono około 165 mln zł – prognozuje Magdalena Baranowska, dyrektor generalna TransCash.

Eksperci zauważają bowiem, że w ślad za wzrostem przychodów w firmach transportowych nie poszła rentowność. Marże w biznesie pozostają bez zmian. Nadal utrzymują się na poziomie 1–3 proc. A to oznacza, że mimo sprzyjających warunków firmy nie mają możliwości kumulowania kapitału, z którego mogłyby opłacać dodatkowe wydatki.

– Wszelkie inwestycje odbywają się przy udziale kredytów, leasingu lub innych produktów rynku finansowego – zaznacza Maciej Wroński.

Jak wynika z badań przeprowadzonych przez VIAON podczas Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki TransPoland w listopadzie 2017 r., prawie 98 proc. polskich przedsiębiorców transportowych planuje rozwijać swoje firmy w tym roku. Z tego 59 proc. chce to zrobić przez zakup lub wymianę foty, 18 proc. przez inwestycje w nowoczesne urządzenia telematyczne. Jak wyjaśnia Bartosz Najman, dyrektor generalny VIAON, dystrybutora rozwiązań dla firm transportowych, w ubiegłym roku Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oceniło, że około 200 tys. polskich ciężarówek przewozi towary po całej Europie, co zapewnia pracę dla prawie 300 tys. kierowców. Oznacza to, że udział polskich przewoźników w rynku europejskim nie pozostaje bez znaczenia.

– Patrząc na nasz kraj, prawie 3/4 całego transportu to transport drogowy. Firmy zdają sobie sprawę, że powiększenie czy wymiana floty na nowszą jest po prostu konieczną inwestycją, a korzyści finansowe mogą być zauważalne nawet w tym samym roku, w którym dokonano zakupu pojazdów – tłumaczy plany firm Bartosz Najman.

Początek nowego roku przyniósł branży transportowej zmiany w stawkach płacy minimalnej obowiązujących na terenie Francji, Holandii i Polski. Wciąż trudno o znalezienie nowych pracowników, a oczekiwania płacowe rosną. Z powodu ograniczonych kadr część firm nie może wręcz zrealizować wszystkich zadań transportowych, co przyczynia się do wzrostu cen przewozów.

– Z prowadzonych przez nas obserwacji wynika, że w ostatnim czasie doszło do wzrostu cen frachtów na poziomie kilku procent. Malejący wskaźnik bezrobocia oraz duża różnorodność ofert pracy zmuszają pracodawców do pozyskiwania kierowców spoza terytorium Polski. Tylko w 2017 r. w branży transportowej i magazynowej zostało wydanych blisko 33 tys. pozwoleń na pracę oraz ponad 87 tys. oświadczeń dla samych obywateli Ukrainy – mówi Mateusz Włoch, ekspert ds. rozwoju i szkoleń INELO.

Pracodawcy, którzy zatrudniają pracowników ze Wschodu, muszą zmierzyć się jednak z dodatkowymi utrudnieniami, takimi jak: skomplikowane przepisy koordynacji zabezpieczenia społecznego UE czy niewydolność urzędów w wydawaniu dokumentów, dzięki którym cudzoziemiec może podjąć pracę w polskiej firmie. Takie wielomiesięczne oczekiwanie jest szczególnie uciążliwe w transporcie międzynarodowym, gdzie kierowca bez wymaganych zaświadczeń i karty pobytu nie może realizować przewozów w pozostałych państwach strefy Schengen.

Eksperci dodają, że przełożenie na kondycje branży może mieć też wprowadzona opłata paliwowa. Szczególnie że dziś za prawie 40 proc. kosztów firm transportowych opdowiada zakup paliw.

Firma Transcash zwraca przy tym uwagę, że wydłużyło się średnie przeterminowanie należności. Dziś wynosi 65 dni, o dzień dłużej niż w 2016 r. i o cztery dni więcej niż w roku 2015. To wskazuje na to, że firmom nie jest łatwo regulować zobowiązania finansowe. Jeśli chodzi o strukturę zadłużenia, to ta nie uległa zmianie. Nadal dominują w niej średnie i małe firmy. Siedmiu na 10 dłużników to firmy pochodzące z Polski.

– Coraz więcej zleceń windykacyjnych pochodzi jednak z Rumunii i Bułgarii. Jest to skutek dynamicznie zwiększającego się udziału tych państw w łańcuchu dostaw na rynkach europejskich. Nasi rodzimi przewoźnicy widzą w tamtym rejonie coraz bardziej znaczącą konkurencję – dodaje Magdalena Baranowska.

©℗

REKLAMA

DACHSER
Intelligent Logistics

NASZE ULUBIONE DYSCYPLINY: TRANSPORT DROGOWY, LOTNICZY I MORSKI. CZY JESTEŚCIE GOTOWI NA LOGISTYCZNY TRIATHLON?

DACHSER Interlocking

- Międzynarodowa i krajowa sieć drobnicowa
- Spedycja lotnicza i morska
- Logistyka kontraktowa i magazynowanie
- Rozwiązania dla branż DIY i Chem
- Zarządzanie łańcuchem dostaw
- Innowacyjne technologie IT

www.dachser.pl

Ranking firm TSL według przychodów z działalności TSL 2017 – firmy

Miejsce w rankingu	Nazwa firmy	Podano wskaźniki finansowe dla:	Prezentacja w rankingu jako:	Rok założenia firmy	Pochodzenie kapitału	Udział kapitału polskiego	Przychody 2017 (w zł)	Przychody 2016 (w zł)	Dynamika przychodu (2016 = 100%)	Przychody z TSL 2017 (w zł)	Przychody z TSL 2016 (w zł)	Dynamika przychodu TSL (2016 = 100%)	Zysk brutto 2017 (w zł)	Zysk brutto 2016 (w zł)	Dynamika zysku brutto (2016 = 100%)	Zysk netto 2017 (w zł)	Zysk netto 2016 (w zł)	Dynamika zysku netto (2016 = 100%)	Główne źródło przychodów	
																			rodzaj działalności	rodzaj działalności (szczegółowo)
1	Grupa Raben*	Polski	grupa firm	1991	Holandia	0%	2 282 417 000	2 174 983 000	105%	2 282 417 000	2 174 983 000	105%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	usługi logistyczne
2	Grupa Kapitałowa DPD Polska	Polski	grupa firm	1991	Francja, Niemcy	0%	1 608 297 546	1 346 789 480	119%	1 605 224 680	1 343 698 264	119%	173 049 847	140 050 005	124%	137 953 847	113 673 835	121%	usługi kurierskie	uslugi kurierskie
3	Schenker sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1991	Polska	100%	1 570 953 849	1 519 939 739	103%	1 570 685 534	1 519 553 312	103%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
4	FM Logistic	Polski	pojedyncza firma	1994	Francja	0%	966 957 786	921 125 115	105%	966 957 786	921 125 115	105%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
5	ROHLIG SUUS Logistics SA	Polski	pojedyncza firma	1989	Polska	100%	848 591 281	704 145 233	121%	842 486 000	699 515 401	120%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
6	DSV	Polski	grupa firm	1995	Dania	0%	814 993 000	703 819 000	116%	814 993 000	703 819 000	116%	bd	bd	-	19 646 000	18 746 000	105%	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
7	GEFCO Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1999	Francja, Rosja	0%	702 531 280	643 186 324	109%	702 531 280	643 186 324	109%	bd	bd	-	bd	bd	-	transport	transport drogowy
8	KUEHNE + NAGEL Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1992	Niemcy	0%	694 327 000	582 881 000	119%	694 327 000	582 881 000	119%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
9	GRUPA PEKAES	Polski	grupa firm	1958	Polska, Luksemburg	94%	870 438 000	740 161 000	118%	689 536 000	617 862 000	112%	17 326 000	26 291 000	66%	10 549 000	22 492 000	47%	spedycja	spedycja drogowa
10	Grupa Rhenus	Polski	grupa firm	1995	Polska, Niemcy	1%	556 906 000	509 241 000	109%	556 906 000	509 241 000	109%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
11	Panalpina Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2006	Szwajcaria	0%	485 197 402	390 444 147	124%	479 990 127	386 147 240	124%	29 355 700	28 454 720	103%	23 099 700	22 900 195	101%	spedycja	spedycja lotnicza
12	JAS-FBG S.A.	Polski	pojedyncza firma	1991	Polska	100%	535 360 093	508 251 759	105%	475 935 122	450 138 342	106%	16 004 329	17 341 187	92%	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa
13	LINK Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1989	Węgry	0%	457 810 660	410 558 850	112%	456 234 230	409 191 330	111%	12 477 570	17 107 780	73%	10 314 330	12 812 220	81%	transport	transport drogowy
14	Omida Group	Polski	grupa firm	2010	Polska	100%	442 204 335	331 557 435	133%	442 204 335	331 557 435	133%	7 260 825	8 548 113	85%	5 076 946	6 398 858	79%	spedycja	spedycja drogowa
15	VGL GROUP	Polski	grupa firm	2000	Polska	100%	407 868 679	306 111 452	133%	407 820 246	306 029 840	133%	19 244 904	15 855 273	121%	12 951 423	10 634 844	122%	spedycja	spedycja drogowa
16	Optima Logistics Group Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2008	Polska	100%	407 963 274	252 879 914	161%	405 904 700	252 320 814	161%	8 344 495	7 322 268	114%	6 616 842	5 801 593	114%	transport	transport drogowy
17	SKAT Transport sp. z o.o. sp. k.	Polski	pojedyncza firma	1991	Polska	100%	408 073 000	373 316 000	109%	405 388 000	369 100 000	110%	12 525 000	15 492 000	81%	12 525 000	15 492 000	81%	spedycja	spedycja drogowa
18	DHL Global Forwarding Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Niemcy	0%	402 329 002	382 856 077	105%	402 329 002	382 856 077	105%	23 391 448	29 713 659	79%	18 545 840	23 753 351	78%	spedycja	spedycja lotnicza
19	Yusen Logistics (Polska) Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Japonia	0%	399 062 406	330 623 559	121%	399 062 406	330 623 559	121%	5 014 317	5 598 973	90%	3 838 277	4 333 769	89%	spedycja	spedycja drogowa
20	Dachser Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1995	Niemcy	0%	389 756 444	333 470 697	117%	389 652 362	333 404 408	117%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
21	GEODIS Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Francja	0%	380 263 446	339 152 256	112%	380 263 446	339 152 256	112%	bd	bd	-	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa
22	Omega Pilzno ITiS Godawski & Godawski Sp. z o.o.	Polski	grupa firm	1992	Polska	100%	477 431 550	420 134 568	114%	378 107 830	348 269 958	109%	19 478 002	20 870 987	93%	18 790 958	18 766 665	100%	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
23	Hellmann Worldwide Logistics Polska sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1991	Niemcy	0%	347 009 760	323 755 000	107%	347 099 760	323 755 000	107%	2 896 510	6 526 000	44%	2 896 510	6 526 000	44%	spedycja	spedycja morska/ oceaniczna
24	Fresh Logistics Polska sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2002	Holandia	0%	346 072 938	284 350 517	122%	346 072 938	284 350 517	122%	28 989 200	29 288 785	99%	28 997 930	28 412 976	102%	transport	transport drogowy
25	XPO Transport Solutions Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Francja	0%	344 095 647	376 158 336	91%	344 095 647	376 158 336	91%	-1 611 286	3 467 804	-146%	4 437 482	-84 826	5331%	w równym stopniu transport i spedycja	transport drogowy, spedycja drogowa
26	DHL Exel Supply Chain Poland	Polski	grupa firm	2005	Niemcy	0%	341 164 460	311 803 787	109%	341 164 460	311 803 787	109%	-1 786 555	7 662 238	-123%	-4 268 230	7 126 116	-160%	usługi logistyczne	usługi logistyczne
27	Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów PKS Gdańsk--Oliwa SA	Polski	pojedyncza firma	1995	Polska	100%	292 097 325	269 074 549	109%	288 036 934	265 315 259	109%	6 235 725	4 787 837	130%	3 744 030	5 011 843	75%	spedycja	spedycja drogowa
28	CAT LC Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1994	Francja	0%	286 544 000	232 360 000	123%	286 544 000	232 360 000	123%	bd	5 819 600	-	bd	4 718 000	–	transport	transport drogowy
29	BATIM TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY I SPEDY-CJA Sp. z o.o. i Sp. kom.	Polski	pojedyncza firma	1995	Polska	100%	245 515 185	226 830 321	108%	245 515 185	226 830 321	108%	7 729 285	7 261 987	106%	7 729 285	7 261 987	106%	transport	transport drogowy
30	CEMET	Polski	grupa firm	1958	Polska	100%	241 776 000	201 668 000	120%	240 985 000	201 326 000	120%	bd	bd	-	bd	bd	-	transport	transport kolejowy
31	Trans Polonia Group (TPG)	Polski	grupa firm	2004	Polska, Luksem-burg	90%	225 564 000	176 613 000	128%	225 564 000	176 613 000	128%	13 175 000	10 055 000	131%	10 462 000	8 217 000	127%	transport	transport drogowy
32	No Limit Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1992	Polska	100%	225 062 000	172 799 000	130%	225 062 000	172 799 000	130%	12 540 000	9 009 000	139%	10 144 000	7 638 000	133%	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
33	Geis PL Sp. z o.o. + Geis Parcel PL Sp. z o.o.	Polski	grupa firm	2013	Niemcy	0%	230 233 538	270 688 256	85%	223 177 236	266 444 472	84%	bd	bd	-	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa
34	Solid Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2004	Polska	100%	249 110 775	208 427 693	120%	209 657 661	174 464 409	120%	5 573 889	3 626 021	154%	4 364 297	2 338 831	187%	spedycja	spedycja morska/ oceaniczna
35	cargo-partner spedycja sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1998	Austria	0%	204 765 023	169 486 553	121%	204 765 023	169 486 553	121%	6 001 312	6 644 082	90%	4 736 734	5 262 627	90%	spedycja	spedycja morska/ oceaniczna
36	Grupa Delta Trans	Polski	grupa firm	1989	Polska, Niemcy	80%	278 139 183	316 261 901	88%	202 969 889	239 878 164	85%	bd	bd	-	bd	bd	-	transport	transport drogowy
37	MEXEM Spółka z ograniczona odpowiedzialnością	Polski	pojedyncza firma	1988	Polska	100%	200 742 960	199 831 548	100%	195 475 413	192 302 169	102%	5 271 799	7 827 548	67%	4 201 147	6 288 282	67%	spedycja	spedycja drogowa
38	REGESTA Spółka Akcyjna	Polski	pojedyncza firma	1995	Polska	100%	243 717 496	213 189 819	114%	191 986 246	168 030 346	114%	3 425 337	3 110 306	110%	bd	bd	-	transport	transport drogowy
39	Eurogate Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1995	Wielka Brytania	0%	191 738 383	163 707 738	117%	191 738 383	163 707 738	117%	5 402 794	4 526 147	119%	4 325 742	3 615 723	120%	spedycja	spedycja drogowa
40	Spedimex Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1993	Polska	100%	191 360 940	165 385 558	116%	188 055 939	160 128 674	117%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
41	ZET Transport sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1993	Polska	100%	194 965 000	147 235 000	132%	173 887 000	122 441 000	142%	bd	bd	-	bd	bd	-	transport	transport drogowy
42	TARGOR-TRUCK Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Polska	100%	174 647 851	148 021 571	118%	142 509 151	123 184 838	116%	5 134 634	2 302 437	223%	3 848 162	1 686 642	228%	transport	transport drogowy
43	Colian Logistic Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2009	Polska	100%	124 059 077	96 682 713	128%	123 859 232	96 491 386	128%	3 472 265	2 911 242	119%	2 785 622	2 289 502	122%	transport	transport drogowy
44	Tirsped Sp. z o.o.ul. Spedycyjna 2203-191 Warszawa	Polski	pojedyncza firma	1989	Polska	100%	119 895 506	87 896 195	136%	117 197 996	84 458 907	139%	211 152	-170 548	224%	155 876	-210 526	174%	transport	transport morski/ oceaniczny
45	Sped Partner Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2005	Polska	100%	109 045 041	104 397 771	104%	108 876 602	104 346 789	104%	2 841 953	5 336 323	53%	2 243 501	4 306 770	52%	spedycja	spedycja drogowa
46	Krotrans Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2012	Polska	100%	106 303 457	71 419 357	149%	106 303 457	71 419 357	149%	3 092 207	762 737	405%	2 738 845	591 492	463%	transport	transport drogowy
47	AsstrA Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Szwajcaria	0%	105 705 059	74 624 921	142%	105 705 059	74 624 921	142%	385 628	-316 677	222%	290 208	-306 904	195%	spedycja	spedycja drogowa
48	Trans Logistyka – Olga Juchniewicz spółka komandytowa	Polski	pojedyncza firma	2005	Polska	100%	85 332 177	69 002 273	124%	85 332 177	69 002 273	124%	6 810 867	3 697 644	184%	6 810 867	3 697 644	184%	transport	transport drogowy
49	Expeditors Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2005	USA	0%	78 958 881	72 756 686	109%	78 958 881	72 756 686	109%	8 721 343	8 513 711	102%	7 137 614	6 909 635	103%	spedycja	spedycja lotnicza
50	Unico Logistics	Polski	pojedyncza firma	2010	Korea, Holandia	0%	74 291 878	53 471 361	139%	74 291 878	53 471 361	139%	1 003 292	1 864 317	54%	757 641	1 516 929	50%	transport	transport drogowy
51	Magtrans Sp. zo. o.	Polski	pojedyncza firma	1997	Polska	100%	66 698 770	53 559 121	125%	65 784 770	52 507 603	125%	1 920 148	592 711	324%	1 208 247	247 489	488%	transport	transport drogowy
52	Enterprise Logistics Spółka z ograniczoną odpowiedzial-nością S.K.A.	Polski	pojedyncza firma	2008	Polska	100%	62 023 102	60 579 372	102%	61 079 504	57 829 665	106%	3 395 257	2 025 750	168%	2 832 803	1 647 756	172%	transport	transport drogowy
53	Botrans sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1995	Polska	100%	59 872 354	59 274 649	101%	59 709 857	59 061 753	101%	241 499	1 483 432	16%	54 425	1 182 521	5%	spedycja	spedycja drogowa
54	DONE DELIVERIES	Polski	grupa firm	2002	Polska	100%	56 262 748	32 480 070	173%	55 103 732	32 480 070	170%	bd	bd	-	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa
55	Axell Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1995	Holandia	0%	55 000 000	57 000 000	96%	55 000 000	57 000 000	96%	bd	bd	-	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa
56	LANGOWSKI SHIPPING HALINA LANGOWSKA	Polski	pojedyncza firma	2004	Polska	100%	53 573 876	32 460 969	165%	53 375 476	32 456 969	164%	2 330 695	1 810 511	129%	2 330 695	1 810 511	129%	spedycja	spedycja morska/ oceaniczna
57	GRUPA DTA	Polski	grupa firm	2002	Polska	100%	51 294 689	39 588 955	130%	51 294 689	39 588 955	130%	1 342 813	1 147 301	117%	1 050 798	891 071	118%	transport	transport drogowy
58	Allport Cargo Services Poland Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Polska, Wielka Brytania	20%	48 195 416	50 821 513	95%	48 195 416	50 821 513	95%	2 057 196	2 276 296	90%	1 635 577	1 801 870	91%	spedycja	spedycja morska/ oceaniczna
59	KMC-Services sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2002	Polska, Niemcy	55%	47 113 986	40 457 686	116%	47 282 948	40 218 872	118%	1 752 982	957 486	183%	1 356 806	844 158	161%	spedycja	spedycja drogowa
60	BEWESHIP POLSKA SP. Z O.O.	Polski	pojedyncza firma	2003	Finlandia	20%	46 233 271	42 910 692	108%	46 233 271	42 910 692	108%	823 916	1 711 860	48%	659 062	1 290 060	51%	transport	transport drogowy
61	VIVE Transport sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2006	Polska	100%	53 017 800	49 386 128	107%	36 336 392	35 707 054	102%	1 877 243	2 696 176	70%	1 487 207	2 336 493	64%	transport	transport drogowy
62	Bama Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2010	Polska	100%	31 730 871	26 869 862	118%	31 730 871	26 869 862	118%	1 101 679	889 628	124%	868 036	696 362	125%	spedycja	spedycja drogowa
63	MKW Suchecki Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2011	Polska	100%	19 235 016	12 982 771	148%	19 235 016	12 982 771	148%	569 637	697 361	82%	429 708	555 257	77%	transport	transport drogowy
64	Delphia Pisarska-Klinkosz, Klinkosz i Zagarów sp.j.	Polski	pojedyncza firma	2005	Polska	100%	14 202 901	14 229 824	100%	14 202 902	14 229 824	100%	443 874	1 122 292	40%	443 874	1 122 292	40%	transport	transport drogowy
65	KIMLOG	Polski	pojedyncza firma	2013	Polska	100%	4 000 000	1 800 000	222%	3 800 000	1 800 000	211%	715 000	210 000	340%	269 000	125 000	215%	spedycja	spedycja drogowa

* w wynikach / informacjach grupowych grupy Raben ujęte są również wyniki / dane Fresh Logistics, która prezentowana jest również w rankingu oddzielnie

Za opracowanie „Rankingu TSL" odpowiada prof. Halina Brdulak

zarejestrowane w Polsce

działalności TSL 2017		Zasięg działalności TSL	Ogólny zakres działania firmy									Wykorzystywane gałęzie transportu						Rodzaj obsługiwanego ładunku															obsługa e-commerce		Zatrudnienie w Polsce ogółem 2017	Zatrudnienie w Polsce ogółem 2016	Dynamika zatrudnienia (2016 = 100%)	Udział kobiet na stanowiskach kierowniczych		Raport Społeczny (opis zaangażowania społecznego)	
rodzaj ładunku	obszar geograficzny		transport	spedycja	konsolidacja ładunku	usługi magazynowe	usługi celne	zarządzanie frachtem	usługi logistyczne	usługi kurierskie	inne usługi TSL	drogowy	kolejowy	lotniczy	morski / oceaniczny	żegluga śródlądowa	kombinowany szyna-droga	całopojazdowe	drobnicowe	częściowe	towary masowe – sypkie	towary masowe – płynne i/lub gazowe	kontenery	drobnica konwencjonalna	drobnica spaletyzowana, w kontenerach lub w specjalnych pojemnikach	paczki	przesyłki kurierskie	ładunki ponadgabarytowe	ładunki niebezpieczne ADR)	ładunki w temperaturze kontrolowanej	przesyłki celne	inne	typ klienta e-commerc	zmiana udziału e-com. 2017 vs. 2016				2017	2016	przygotowuje	udostępnia publicznie
drobnicowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2C, B2B	wzrost	5151	4814	107%	48%	48%	tak	tak
kurierskie	Polska	również poza Europą	tak							tak		tak		tak	tak											tak	tak						B2C, B2B	wzrost	3189	2879	111%	bd	bd	tak	nie
drobnicowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		B2B	wzrost	2759	2672	103%	44%	42%	tak	tak
całopojazdowe	Polska	również poza Europą	tak	tak		tak			tak			tak						tak	tak	tak					tak				tak	tak			B2B	nd	3414	3080	111%	bd	bd	tak	tak
drobnicowe	bd	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	B2C, B2B	wzrost	1223	1077	114%	bd	bd	nie	nie
częściowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	B2B	wzrost	1067	889	120%	bd	bd	tak	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak		tak		-	-	509	478	106%	bd	bd	tak	tak
drobnicowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2B	nd	1800	1720	105%	50%	50%	tak	tak
drobnicowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			B2B	bez zmian	1104	1013	109%	bd	bd	tak	nie
inny rodzaj	Europa	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak			tak	tak	tak		tak	B2C	wzrost	2189	2100	104%	bd	bd	nie	nie
drobnicowe	Azja	również poza Europą		tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		B2B	wzrost	267	224	119%	37%	38%	tak	tak
drobnicowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		-		1058	1042	102%	52%	52%	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak								tak						tak	tak	tak				tak	tak								B2B	wzrost	1007	894	113%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		B2C, B2B	spadek	502	400	126%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak		tak	tak		tak	tak	tak	tak		-	-	429	352	122%	52%	54%	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak								tak						tak	tak		tak	tak			tak			tak	tak	tak			-	-	683	432	158%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak							tak	tak						tak	tak	tak					tak			tak	tak				-	-	204	187	109%	bd	bd	nie	nie
inny rodzaj	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak		tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak		tak	tak		tak	tak	tak			-	-	258	254	102%	51%	50%	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak		tak			tak	tak	tak			-	-	230	223	103%	bd	bd	tak	tak
drobnicowe	Europa	również poza Europą		tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak		tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak			tak		tak		B2B	wzrost	456	421	108%	42%	40%	tak	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	-	-	326	241	135%	32%	32%	tak	tak
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak		tak	tak		tak			tak	tak		tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak				tak			-	-	464	397	117%	bd	bd	nie	nie
kontenery	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		-	-	516	480	108%	29%	29%	nie	nie
drobnicowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak						tak	tak											tak			-	-	739	769	96%	bd	bd	tak	tak
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak	tak							tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak				tak				tak				B2B	wzrost	bd	bd	-	bd	bd	tak	nie
	Polska	również poza Europą		tak		tak			tak			tak						tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2B, B2C	wzrost	1956	1674	117%	31%	26%	tak	tak
całopojazdowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak		tak	tak			tak	tak					tak	tak			tak	tak	tak			-	-	239	210	114%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak		tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	-	-	356	295	121%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak				tak	tak	tak		tak						tak						tak		tak	tak		tak			tak	-	-	843	754	112%	bd	bd	nie	nie
towary masowe	Polska	Europa	tak	tak		tak			tak			tak	tak				tak	tak	tak		tak				tak								-	-	422	406	104%	bd	bd	nie	nie
ładunki niebezpieczne (ADR)	Polska	Europa	tak	tak								tak						tak				tak	tak						tak				-	-	702	673	104%	bd	bd	nie	nie
drobnicowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak			tak	tak	tak				tak	tak	tak	tak						B2C, B2B	wzrost	237	228	104%	21%	34%	nie	nie
drobnicowe	Europa	Europa		tak	tak	tak		tak	tak	tak		tak		tak	tak			tak	tak	tak					tak	tak	tak						B2C	wzrost	938	1063	88%	bd	bd	nie	nie
kontenery	Azja	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		-	-	290	259	112%	bd	bd	nie	nie
kontenery	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2B	wzrost	210	194	108%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak						tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak		tak	tak	-	-	930	936	99%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak		tak	tak		tak			tak			tak			tak	tak	tak	tak		tak		tak					tak	tak		B2B	bez zmian	246	260	95%	25%	33%	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak		tak						tak						tak		tak	tak		tak										-	-	441	423	104%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak			tak			tak		tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak		tak			tak	tak	tak	tak		-	-	81	69	117%	50%	47%	nie	nie
drobnicowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak						tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak		tak		B2B	wzrost	1104	887	124%	36%	26%	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak		tak	tak		tak			tak					tak	tak		tak									tak	tak			B2B	wzrost	445	342	130%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Polska	również poza Europą	tak	tak		tak	tak		tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak											tak	tak			-	-	367	390	94%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Ameryka Południowa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak							tak			-	-	180	150	120%	bd	bd	tak	tak
kontenery	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	B2B	bez zmian	185	199	93%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Polska	Europa	tak	tak								tak						tak			tak												-	-	122	118	103%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak		tak				tak		tak						tak	tak			tak			tak		tak			tak			-	-	56	39	144%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			-	-	132	91	145%	50%	50%	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak						tak	tak	tak				tak	tak	tak	tak		tak		tak		-	-	362	311	116%	47%	50%	nie	nie
drobnica spaletyzowana	Ameryka Północna	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak				tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		-	-	57	52	110%	62%	60%	tak	tak
całopojazdowe	Azja	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		-	-	36	28	129%	18%	14%	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak								tak						tak	tak	tak	tak		tak		tak				tak				-	-	226	234	97%	bd	bd	nie	nie
częściowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak		tak		tak		tak	tak	tak				tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	-	-	25	19	132%	50%	50%	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak		tak			tak			tak						tak	tak	tak			tak		tak			tak	tak	tak	tak		-	-	52	32	163%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak	tak				tak			tak						tak	tak	tak	tak		tak		tak	tak			tak	tak			-	-	91	72	126%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak					tak	tak	tak	tak					tak	tak	tak	tak	tak	tak			B2C, B2B		210	180	117%	50%	45%	nie	nie
kontenery	Azja	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		-	-	100	69	145%	bd	bd	nie	nie
częściowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak		tak			tak						tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2B	wzrost	258	208	124%	bd	bd	nie	nie
kontenery	Polska	również poza Europą		tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		-	-	39	37	105%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak	tak	tak	tak		tak		tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		-	-	56	50	112%	bd	bd	nie	nie
drobnicowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak						tak			tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak			-	-	32	31	103%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak		tak		tak	tak			tak	tak		tak			tak		tak			tak		tak						tak		-	-	204	194	105%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak								tak						tak		tak									tak				-	-	28	16	175%	67%	75%	tak	tak
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak		tak						tak						tak	tak	tak								tak	tak		tak		-	-	60	51	118%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Polska	również poza Europą	tak	tak								tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak			tak	tak	tak			-	-	17	15	113%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak		tak	tak			tak		tak	tak			tak	tak	tak			tak		tak			tak	tak	tak	tak		B2C, B2B	spadek	8	5	160%	75%	75%	nie	nie

Ranking firm TSL według dynamiki przychodów z działalności TSL 2017

Miejsce w rankingu	Nazwa firmy	Podano wskaźniki finansowe dla	Prezentacja w rankingu jako	Rok założenia firmy	Pochodzenie kapitału	Udział kapitału polskiego	Przychody 2017 (w zł)	Przychody 2016 (w zł)	Dynamika przychodu (2016 = 100%)	Przychody z TSL 2017 (w zł)	Przychody z TSL 2016 (w zł)	Dynamika przychodu TSL (2016 = 100%)	Zysk brutto 2017 (w zł)	Zysk brutto 2016 (w zł)	Dynamika zysku brutto (2016 = 100%)	Zysk netto 2017 (w zł)	Zysk netto 2016 (w zł)	Dynamika zysku netto (2016 = 100%)	Główne źródło przychodów dzia	
																			rodzaj działalności	rodzaj działalności (szczegółowo)
1	KIMLOG	Polski	pojedyncza firma	2013	Polska	100%	4 000 000	1 800 000	222%	3 800 000	1 800 000	211%	715 000	210 000	340%	269 000	125 000	215%	spedycja	spedycja drogowa
2	DONE DELIVERIES	Polski	grupa firm	2002	Polska	100%	56 262 748	32 480 070	173%	55 103 732	32 480 070	170%	bd	bd	-	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa
3	LANGOWSKI SHIPPING HALINA LANGOWSKA	Polski	pojedyncza firma	2004	Polska	100%	53 573 876	32 460 969	165%	53 375 476	32 456 969	164%	2 330 695	1 810 511	129%	2 330 695	1 810 511	129%	spedycja	spedycja morska/oceaniczna
4	Optima Logistics Group Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2008	Polska	100%	407 963 274	252 879 914	161%	405 904 700	252 320 814	161%	8 344 495	7 322 268	114%	6 616 842	5 801 593	114%	transport	transport drogowy
5	Krotrans Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2012	Polska	100%	106 303 457	71 419 357	149%	106 303 457	71 419 357	149%	3 092 207	762 737	405%	2 738 845	591 492	463%	transport	transport drogowy
6	MKW Suchecki Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2011	Polska	100%	19 235 016	12 982 771	148%	19 235 016	12 982 771	148%	569 637	697 361	82%	429 708	555 257	77%	transport	transport drogowy
7	ZET Transport sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1993	Polska	100%	194 965 000	147 235 000	132%	173 887 000	122 441 000	142%	bd	bd	-	bd	bd	-	transport	transport drogowy
8	AsstrA Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Szwajcaria	0%	105 705 059	74 624 921	142%	105 705 059	74 624 921	142%	385 628	-316 677	222%	290 208	-306 904	195%	spedycja	spedycja drogowa
9	Unico Logistics	Polski	pojedyncza firma	2010	Korea, Holandia	0%	74 291 878	53 471 361	139%	74 291 878	53 471 361	139%	1 003 292	1 864 317	54%	757 641	1 516 929	50%	transport	transport drogowy
10	Tirsped Sp. z o.o.ul. Spedycyjna 2203-191 Warszawa	Polski	pojedyncza firma	1989	Polska	100%	119 895 506	87 896 195	136%	117 197 996	84 458 907	139%	211 152	-170 548	224%	155 876	-210 526	174%	transport	transport morski/oceaniczny
11	Omida Group	Polski	grupa firm	2010	Polska	100%	442 204 335	331 557 435	133%	442 204 335	331 557 435	133%	7 260 825	8 548 113	85%	5 076 946	6 398 858	79%	spedycja	spedycja drogowa
12	VGL GROUP	Polski	grupa firm	2000	Polska	100%	407 868 679	306 111 452	133%	407 820 246	306 029 840	133%	19 244 904	15 855 273	121%	12 951 423	10 634 844	122%	spedycja	spedycja drogowa
13	No Limit Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1992	Polska	100%	225 062 000	172 799 000	130%	225 062 000	172 799 000	130%	12 540 000	9 009 000	139%	10 144 000	7 638 000	133%	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
14	GRUPA DTA	Polski	grupa firm	2002	Polska	100%	51 294 689	39 588 955	130%	51 294 689	39 588 955	130%	1 342 813	1 147 301	117%	1 050 798	891 071	118%	transport	transport drogowy
15	Colian Logistic Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2009	Polska	100%	124 059 077	96 682 713	128%	123 859 232	96 491 386	128%	3 472 265	2 911 242	119%	2 785 622	2 289 502	122%	transport	transport drogowy
16	Trans Polonia Group (TPG)	Polski	grupa firm	2004	Polska, Luksemburg	90%	225 564 000	176 613 000	128%	225 564 000	176 613 000	128%	13 175 000	10 055 000	131%	10 462 000	8 217 000	127%	transport	transport drogowy
17	Magtrans Sp. zo. o.	Polski	pojedyncza firma	1997	Polska	100%	66 698 770	53 559 121	125%	65 784 770	52 507 603	125%	1 920 148	592 711	324%	1 208 247	247 489	488%	transport	transport drogowy
18	Panalpina Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2006	Szwajcaria	0%	485 197 402	390 444 147	124%	479 990 127	386 147 240	124%	29 355 700	28 454 720	103%	23 099 700	22 900 195	101%	spedycja	spedycja lotnicza
19	Trans Logistyka – Olga Juchniewicz spółka komandytowa	Polski	pojedyncza firma	2005	Polska	100%	85 332 177	69 002 273	124%	85 332 177	69 002 273	124%	6 810 867	3 697 644	184%	6 810 867	3 697 644	184%	transport	transport drogowy
20	CAT LC Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1994	Francja	0%	286 544 000	232 360 000	123%	286 544 000	232 360 000	123%	bd	5 819 600	-	bd	4 718 000	–	transport	transport drogowy
21	Fresh Logistics Polska sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2002	Holandia	0%	346 072 938	284 350 517	122%	346 072 938	284 350 517	122%	28 989 200	29 288 785	99%	28 997 930	28 412 976	102%	transport	transport drogowy
22	cargo-partner spedycja sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1998	Austria	0%	204 765 023	169 486 553	121%	204 765 023	169 486 553	121%	6 001 312	6 644 082	90%	4 736 734	5 262 627	90%	spedycja	spedycja morska/oceaniczna
23	Yusen Logistics (Polska) Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Japonia	0%	399 062 406	330 623 559	121%	399 062 406	330 623 559	121%	5 014 317	5 598 973	90%	3 838 277	4 333 769	89%	spedycja	spedycja drogowa
24	ROHLIG SUUS Logistics SA	Polski	pojedyncza firma	1989	Polska	100%	848 591 281	704 145 233	121%	842 486 000	699 515 401	120%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
25	Solid Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2004	Polska	100%	249 110 775	208 427 693	120%	209 657 661	174 464 409	120%	5 573 889	3 626 021	154%	4 364 297	2 338 831	187%	spedycja	spedycja morska/oceaniczna
26	CEMET	Polski	grupa firm	1958	Polska	100%	241 776 000	201 668 000	120%	240 985 000	201 326 000	120%	bd	bd	-	bd	bd	-	transport	transport kolejowy
27	Grupa Kapitałowa DPD Polska	Polski	grupa firm	1991	Francja, Niemcy	0%	1 608 297 546	1 346 789 480	119%	1 605 224 680	1 343 698 264	119%	173 049 847	140 050 005	124%	137 953 847	113 673 835	121%	usługi kurierskie	uslugi kurierskie
28	KUEHNE + NAGEL Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1992	Niemcy	0%	694 327 000	582 881 000	119%	694 327 000	582 881 000	119%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
29	Bama Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2010	Polska	100%	31 730 871	26 869 862	118%	31 730 871	26 869 862	118%	1 101 679	889 628	124%	868 036	696 362	125%	spedycja	spedycja drogowa
30	KMC-Services sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2002	Polska, Niemcy	55%	47 113 986	40 457 686	116%	47 282 948	40 218 872	118%	1 752 982	957 486	183%	1 356 806	844 158	161%	spedycja	spedycja drogowa
31	Spedimex Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1993	Polska	100%	191 360 940	165 385 558	116%	188 055 939	160 128 674	117%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
32	Eurogate Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1995	Wielka Brytania	0%	191 738 383	163 707 738	117%	191 738 383	163 707 738	117%	5 402 794	4 526 147	119%	4 325 742	3 615 723	120%	spedycja	spedycja drogowa
33	Dachser Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1995	Niemcy	0%	389 756 444	333 470 697	117%	389 652 362	333 404 408	117%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
34	DSV	Polski	grupa firm	1995	Dania	0%	814 993 000	703 819 000	116%	814 993 000	703 819 000	116%	bd	bd	-	19 646 000	18 746 000	105%	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
35	TARGOR-TRUCK Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Polska	100%	174 647 851	148 021 571	118%	142 509 151	123 184 838	116%	5 134 634	2 302 437	223%	3 848 162	1 686 642	228%	transport	transport drogowy
36	REGESTA Spółka Akcyjna	Polski	pojedyncza firma	1995	Polska	100%	243 717 496	213 189 819	114%	191 986 246	168 030 346	114%	3 425 337	3 110 306	110%	bd	bd	-	transport	transport drogowy
37	GEODIS Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Francja	0%	380 263 446	339 152 256	112%	380 263 446	339 152 256	112%	bd	bd	-	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa
38	GRUPA PEKAES	Polski	grupa firm	1958	Polska, Luksemburg	94%	870 438 000	740 161 000	118%	689 536 000	617 862 000	112%	17 326 000	26 291 000	66%	10 549 000	22 492 000	47%	spedycja	spedycja drogowa
39	LINK Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1989	Węgry	0%	457 810 660	410 558 850	112%	456 234 230	409 191 330	111%	12 477 570	17 107 780	73%	10 314 330	12 812 220	81%	transport	transport drogowy
40	SKAT Transport sp. z o.o. sp. k.	Polski	pojedyncza firma	1991	Polska	100%	408 073 000	373 316 000	109%	405 388 000	369 100 000	110%	12 525 000	15 492 000	81%	12 525 000	15 492 000	81%	spedycja	spedycja drogowa
41	DHL Exel Supply Chain Poland	Polski	grupa firm	2005	Niemcy	0%	341 164 460	311 803 787	109%	341 164 460	311 803 787	109%	-1 786 555	7 662 238	-123%	-4 268 230	7 126 116	-160%	usługi logistyczne	usługi logistyczne
42	Grupa Rhenus	Polski	grupa firm	1995	Polska, Niemcy	1%	556 906 000	509 241 000	109%	556 906 000	509 241 000	109%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
43	GEFCO Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1999	Francja, Rosja	0%	702 531 280	643 186 324	109%	702 531 280	643 186 324	109%	bd	bd	-	bd	bd	-	transport	transport drogowy
44	Omega Pilzno ITiS Godawski & Godawski Sp. z o.o.	Polski	grupa firm	1992	Polska	100%	477 431 550	420 134 568	114%	378 107 830	348 269 958	109%	19 478 002	20 870 987	93%	18 790 958	18 766 665	100%	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
45	Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów PKS Gdańsk-Oliwa SA	Polski	pojedyncza firma	1995	Polska	100%	292 097 325	269 074 549	109%	288 036 934	265 315 259	109%	6 235 725	4 787 837	130%	3 744 030	5 011 843	75%	spedycja	spedycja drogowa
46	Expeditors Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2005	USA	0%	78 958 881	72 756 686	109%	78 958 881	72 756 686	109%	8 721 343	8 513 711	102%	7 137 614	6 909 635	103%	spedycja	spedycja lotnicza
47	BATIM TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY I SPEDYCJA Sp. z o.o. i Sp. kom.	Polski	pojedyncza firma	1995	Polska	100%	245 515 185	226 830 321	108%	245 515 185	226 830 321	108%	7 729 285	7 261 987	106%	7 729 285	7 261 987	106%	transport	transport drogowy
48	BEWESHIP POLSKA SP. Z O.O.	Polski	pojedyncza firma	2003	Finlandia	20%	46 233 271	42 910 692	108%	46 233 271	42 910 692	108%	823 916	1 711 860	48%	659 062	1 290 060	51%	transport	transport drogowy
49	Hellmann Worldwide Logistics Polska sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1991	Niemcy	0%	347 009 760	323 755 000	107%	347 099 760	323 755 000	107%	2 896 510	6 526 000	44%	2 896 510	6 526 000	44%	spedycja	spedycja morska/oceaniczna
50	JAS-FBG S.A.	Polski	pojedyncza firma	1991	Polska	100%	535 360 093	508 251 759	105%	475 935 122	450 138 342	106%	16 004 329	17 341 187	92%	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa
51	Enterprise Logistics Sp. z o.o. S.K.A.	Polski	pojedyncza firma	2008	Polska	100%	62 023 102	60 579 372	102%	61 079 504	57 829 665	106%	3 395 257	2 025 750	168%	2 832 803	1 647 756	172%	transport	transport drogowy
52	DHL Global Forwarding Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Niemcy	0%	402 329 002	382 856 077	105%	402 329 002	382 856 077	105%	23 391 448	29 713 659	79%	18 545 840	23 753 351	78%	spedycja	spedycja lotnicza
53	FM Logistic	Polski	pojedyncza firma	1994	Francja	0%	966 957 786	921 125 115	105%	966 957 786	921 125 115	105%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
54	Grupa Raben*	Polski	grupa firm	1991	Holandia	0%	2 282 417 000	2 174 983 000	105%	2 282 417 000	2 174 983 000	105%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	usługi logistyczne
55	Sped Partner Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2005	Polska	100%	109 045 041	104 397 771	104%	108 876 602	104 346 789	104%	2 841 953	5 336 323	53%	2 243 501	4 306 770	52%	spedycja	spedycja drogowa
56	Schenker sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1991	Polska	100%	1 570 953 849	1 519 939 739	103%	1 570 685 534	1 519 553 312	103%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne
57	VIVE Transport sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2006	Polska	100%	53 017 800	49 386 128	107%	36 336 392	35 707 054	102%	1 877 243	2 696 176	70%	1 487 207	2 336 493	64%	transport	transport drogowy
58	MEXEM Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1988	Polska	100%	200 742 960	199 831 548	100%	195 475 413	192 302 169	102%	5 271 799	7 827 548	67%	4 201 147	6 288 282	67%	spedycja	spedycja drogowa
59	Botrans sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1995	Polska	100%	59 872 354	59 274 649	101%	59 709 857	59 061 753	101%	241 499	1 483 432	16%	54 425	1 182 521	5%	spedycja	spedycja drogowa
60	Delphia Pisarska-Klinkosz, Klinkosz i Zagarów sp.j.	Polski	pojedyncza firma	2005	Polska	100%	14 202 901	14 229 824	100%	14 202 902	14 229 824	100%	443 874	1 122 292	40%	443 874	1 122 292	40%	transport	transport drogowy
61	Axell Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1995	Holandia	0%	55 000 000	57 000 000	96%	55 000 000	57 000 000	96%	bd	bd	-	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa
62	Allport Cargo Services Poland Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Polska, Wielka Brytania	20%	48 195 416	50 821 513	95%	48 195 416	50 821 513	95%	2 057 196	2 276 296	90%	1 635 577	1 801 870	91%	spedycja	spedycja morska/oceaniczna
63	XPO Transport Solutions Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Francja	0%	344 095 647	376 158 336	91%	344 095 647	376 158 336	91%	-1 611 286	3 467 804	-146%	4 437 482	-84 826	5331%	w równym stopniu transport i spedycja	transport drogowy, spedycja drogowa
64	Grupa Delta Trans	Polski	grupa firm	1989	Polska, Niemcy	80%	278 139 183	316 261 901	88%	202 969 889	239 878 164	85%	bd	bd	-	bd	bd	-	transport	transport drogowy
65	Geis PL Sp. z o.o. + Geis Parcel PL Sp. z o.o.	Polski	grupa firm	2013	Niemcy	0%	230 233 538	270 688 256	85%	223 177 236	266 444 472	84%	bd	bd	-	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa

* w wynikach / informacjach grupowych grupy Raben ujęte są również wyniki / dane Fresh Logistics, która prezentowana jest również w rankingu oddzielnie

** w wynikach / informacjach grupowych grupy AsstrA Associated Traffic AG ujęte są również wyniki / dane AsstrA Polska Sp. z o.o., która prezentowana jest w rankingu oddzielnie

Za opracowanie „Rankingu TSL" odpowiada prof. Halina Brdulak

– firmy zarejestrowane w Polsce

łalności TSL 2017			Ogólny zakres działania firmy									Wykorzystywane gałęzie transportu						Rodzaj obsługiwanego ładunku															Obsługa e-commerce					Udział kobiet na stanowiskach kierowniczych		Raport Społeczny (opis zaangażowania społecznego)	
rodzaj ładunku	obszar geograficzny	Zasięg działalności TSL	transport	spedycja	konsolidacja ładunku	usługi magazynowe	usługi celne	zarządzanie frachtem	usługi logistyczne	usługi kurierskie	inne usługi TSL	drogowy	kolejowy	lotniczy	morski / oceaniczny	żegluga śródlądowa	kombinowany szyna-droga	całopojazdowe	drobnicowe	częściowe	towary masowe – sypkie	towary masowe – płynne i/lub gazowe	kontenery	drobnica konwencjonalna	drobnica spaletyzowana, w kontenerach lub w specjalnych pojemnikach	paczki	przesyłki kurierskie	ładunki ponadgabarytowe	ładunki niebezpieczne (ADR)	ładunki w temperaturze kontrolowanej	przesyłki celne	inne	typ klienta e-commerce	zmiana udziału e-com. 2017 vs. 2016	Zatrudnienie w Polsce ogółem 2017	Zatrudnienie w Polsce ogółem 2016	Dynamika zatrudnienia (2016 = 100%)	2017	2016	przygotowuje	udostępnia publicznie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak		tak	tak			tak		tak	tak			tak	tak	tak			tak		tak			tak	tak	tak	tak		B2C, B2B	spadek	8	5	160%	75%	75%	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak	tak				tak			tak						tak	tak	tak	tak		tak		tak	tak			tak	tak			-	-	91	72	126%	bd	bd	nie	nie
kontenery	Azja	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		-	-	100	69	145%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak								tak						tak	tak		tak	tak			tak			tak	tak	tak			-	-	683	432	158%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak		tak				tak		tak						tak	tak			tak			tak		tak			tak			-	-	56	39	144%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak		tak						tak						tak	tak	tak								tak	tak		tak		-	-	60	51	118%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak		tak	tak		tak			tak					tak	tak		tak									tak	tak			B2B	wzrost	445	342	130%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			-	-	132	91	145%	50%	50%	nie	nie
całopojazdowe	Azja	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		-	-	36	28	129%	18%	14%	nie	nie
kontenery	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	B2B	b.z.	185	199	93%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		B2C, B2B	spadek	502	400	126%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak		tak	tak		tak	tak	tak	tak		-	-	429	352	122%	52%	54%	nie	nie
drobnicowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak			tak	tak	tak				tak	tak	tak	tak						B2C, B2B	wzrost	237	228	104%	21%	34%	nie	nie
częściowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak		tak			tak						tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2B	wzrost	258	208	124%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Ameryka Południowa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak							tak			-	-	180	150	120%	bd	bd	tak	tak
ładunki niebezpieczne (ADR)	Polska	Europa	tak	tak								tak						tak				tak	tak						tak				-	-	702	673	104%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak								tak						tak	tak	tak	tak		tak		tak				tak				-	-	226	234	97%	bd	bd	nie	nie
drobnicowe	Azja	również poza Europą		tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		B2B	wzrost	267	224	119%	37%	38%	tak	tak
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak						tak	tak	tak				tak	tak	tak	tak		tak		tak		-	-	362	311	116%	47%	50%	nie	nie
całopojazdowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak		tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	-	-	356	295	121%	bd	bd	nie	nie
drobnicowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak						tak	tak											tak			-	-	739	769	96%	bd	bd	tak	tak
kontenery	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2B	wzrost	210	194	108%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak		tak			tak	tak	tak			-	-	230	223	103%	bd	bd	tak	tak
drobnicowe	bd	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	B2C, B2B	wzrost	1223	1077	114%	bd	bd	nie	nie
kontenery	Azja	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		-	-	290	259	112%	bd	bd	nie	nie
towary masowe	Polska	Europa	tak	tak		tak			tak			tak	tak				tak	tak	tak		tak				tak								-	-	422	406	104%	bd	bd	nie	nie
kurierskie	Polska	również poza Europą	tak							tak		tak		tak	tak											tak	tak						B2C, B2B	wzrost	3189	2879	111%	bd	bd	tak	nie
drobnicowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2B	nd	1800	1720	105%	50%	50%	tak	tak
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak								tak						tak		tak									tak				-	-	28	16	175%	67%	75%	tak	tak
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak	tak	tak	tak		tak		tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		-	-	56	50	112%	bd	bd	nie	nie
drobnicowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak						tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak		tak		B2B	wzrost	1104	887	124%	36%	26%	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak			tak			tak		tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak		tak			tak	tak	tak	tak		-	-	81	69	117%	50%	47%	nie	nie
drobnicowe	Europa	również poza Europą		tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak		tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak			tak		tak		B2B	wzrost	456	421	108%	42%	40%	tak	nie
częściowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	B2B	wzrost	1067	889	120%	bd	bd	tak	nie
całopojazdowe	Polska	również poza Europą	tak	tak		tak	tak		tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak											tak	tak			-	-	367	390	94%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak		tak						tak						tak		tak	tak		tak										-	-	441	423	104%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	-	-	326	241	135%	32%	32%	tak	tak
drobnicowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			B2B	b.z.	1104	1013	109%	bd	bd	tak	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak								tak						tak	tak	tak				tak	tak								B2B	wzrost	1007	894	113%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak						tak		tak						tak	tak	tak					tak			tak	tak				-	-	204	187	109%	bd	bd	nie	nie
	Polska	również poza Europą		tak		tak			tak			tak						tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2B	wzrost	1956	1674	117%	31%	26%	tak	tak
inny rodzaj	Europa	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak			tak	tak	tak		tak	B2C	wzrost	2189	2100	104%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak		tak		-	-	509	478	106%	bd	bd	tak	tak
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak		tak	tak		tak			tak	tak		tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak				tak			-	-	464	397	117%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak		tak	tak			tak	tak					tak	tak			tak	tak	tak			-	-	239	210	114%	bd	bd	nie	nie
drobnica spaletyzowana	Ameryka Północna	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak				tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		-	-	57	52	110%	62%	60%	tak	tak
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak				tak	tak	tak		tak						tak						tak		tak	tak		tak			tak	-	-	843	754	112%	bd	bd	nie	nie
drobnicowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak						tak			tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak			-	-	32	31	103%	bd	bd	nie	nie
kontenery	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		-	-	516	480	108%	29%	29%	nie	nie
drobnicowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		-		1058	1042	102%	52%	52%	nie	nie
częściowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak		tak		tak	tak	tak	tak	tak				tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	-	-	25	19	132%	50%	50%	nie	nie
inny rodzaj	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak		tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak		tak	tak		tak	tak	tak			-	-	258	254	102%	51%	50%	nie	nie
całopojazdowe	Polska	również poza Europą	tak	tak		tak			tak			tak						tak	tak	tak					tak				tak	tak			B2B	nd	3414	3080	111%	bd	bd	tak	tak
drobnicowe	Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2C, B2B	wzrost	5151	4814	107%	48%	48%	tak	tak
całopojazdowe	Polska	Europa	tak	tak								tak						tak			tak												-	-	122	118	103%	bd	bd	nie	nie
drobnicowe	Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		VAS	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		B2B	wzrost	2759	2672	103%	44%	42%	tak	tak
całopojazdowe	Europa	również poza Europą	tak	tak		tak		tak	tak			tak	tak		tak			tak		tak			tak		tak						tak		-	-	204	194	105%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak		tak	tak		tak			tak			tak			tak	tak	tak	tak		tak		tak					tak	tak		B2B	b.z.	246	260	95%	25%	33%	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak		tak			tak			tak						tak	tak	tak			tak		tak			tak	tak	tak	tak		-	-	52	32	163%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Polska	również poza Europą	tak	tak								tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak			tak	tak	tak			-	-	17	15	113%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak					tak	tak	tak	tak					tak	tak	tak	tak	tak	tak			B2C, B2B		210	180	117%	50%	45%	nie	nie
kontenery	Polska	również poza Europą		tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		-	-	39	37	105%	bd	bd	nie	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak	tak							tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak				tak				tak				B2B	wzrost	bd	bd	-	bd	bd	tak	nie
całopojazdowe	Europa	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak						tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak		tak	tak	-	-	930	936	99%	bd	bd	nie	nie
drobnicowe	Europa	Europa		tak	tak	tak		tak	tak	tak		tak		tak	tak			tak	tak	tak					tak	tak	tak						B2C	wzrost	938	1063	88%	bd	bd	nie	nie

Informacjach o firmach według przychodów z działalności TSL – firmy prezentujące wyniki globalne (dla podmiotów zarejestrowanych również poza granicami Polski)

| Nazwa firmy | Podano wskaźniki finansowe dla: | Prezentacja w rankingu jako: | Rok założenia firmy | Pochodzenie kapitału | Udział kapitału polskiego | Przychody 2017 | Przychody 2016 | Dynamika przychodu (2016 = 100%) | Przychody z TSL 2017 | Przychody z TSL 2016 | Dynamika przychodu TSL (2016 = 100%) | Zysk brutto 2017 | Zysk brutto 2016 | „Dynamika zysku brutto (2016 = 100%)" | Zysk netto 2017 | Zysk netto 2016 | Dynamika zysku netto (2016 = 100%) | Główne źródło przychodów działalności TSL 2017 | | | | Zasięg działalności TSL | Ogólny zakres działania firmy | | | | | | | | | Wykorzystywane gałęzie transportu | | | | | Rodzaj obsługiwanego ładunku | | | | | | | | | | | | obsługa e-commerce | | Zatrudnienie w Polsce ogółem 2017 | Zatrudnienie w Polsce ogółem 2016 | Dynamika zatrudnienia (2016 = 100%) | Udział kobiet na stanowiskach kierowniczych | | „Raport Społeczny (opis zaangażowania społecznego)" | |
|---|---|---

RÖHLIG SUUS LOGISTICS

INNOWACJE

GLOBALNE OPERACJE

NOWE TECHNOLOGIE

Odpowiadamy na potrzeby rynku, pomagając naszym klientom zwiększać konkurencyjność i wydajność operacji

24
ODDZIAŁY W POLSCE I EUROPIE

29
LAT DZIAŁALNOŚCI

1 400
PRACOWNIKÓW

200 000
M KW. POWIERZCHNI CENTRÓW LOGISTYCZNYCH

www.suus.com

Ranking firm według głównego źródła przychodów z działalności TSL

Miejsce w rankingu	Nazwa firmy	Podano wskaźniki finansowe dla:	Prezentacja w rankingu jako:	Rok założenia firmy	Pochodzenie kapitału	Udział kapitału polskiego	Przychody 2017	Przychody 2016	Dynamika przychodu (2016 = 100%)	Przychody z TSL 2017	Przychody z TSL 2016	Dynamika przychodu TSL (2016 = 100%)	Zysk brutto 2017	Zysk brutto 2016	Dynamika zysku brutto (2016 = 100%)	Zysk netto 2017	Zysk netto 2016	Dynamika zysku netto (2016 = 100%)	Główne źródło przychodów działalności TSL 2017		
																			rodzaj działalności	rodzaj działalności (szczegółowo)	rodzaj ładunku
1	Grupa Raben*	Polski	grupa firm	1991	Holandia	0%	2 282 417 000	2 174 983 000	105%	2 282 417 000	2 174 983 000	105%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne	drobnicowe
2	Schenker sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1991	Polska	100%	1 570 953 849	1 519 939 739	103%	1 570 685 534	1 519 553 312	103%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne	drobnicowe
3	FM Logistic	Polski	pojedyncza firma	1994	Francja	0%	966 957 786	921 125 115	105%	966 957 786	921 125 115	105%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne	całopojazdowe
4	ROHLIG SUUS Logistics SA	Polski	pojedyncza firma	1989	Polska	100%	848 591 281	704 145 233	121%	842 486 000	699 515 401	120%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne	drobnicowe
5	DSV	Polski	grupa firm	1995	Dania	0%	814 993 000	703 819 000	116%	814 993 000	703 819 000	116%	bd	bd	-	19 646 000	18 746 000	105%	usługi logistyczne	uslugi logistyczne	częściowe
6	KUEHNE + NAGEL Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1992	Niemcy	0%	694 327 000	582 881 000	119%	694 327 000	582 881 000	119%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne	drobnicowe
7	Grupa Rhenus	Polski	grupa firm	1995	Polska, Niemcy	1%	556 906 000	509 241 000	109%	556 906 000	509 241 000	109%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne	inny rodzaj
8	Dachser Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1995	Niemcy	0%	389 756 444	333 470 697	117%	389 652 362	333 404 408	117%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne	drobnicowe
9	Omega Pilzno ITiS Godawski & Godawski Sp. z o.o.	Polski	grupa firm	1992	Polska	100%	477 431 550	420 134 568	114%	378 107 830	348 269 958	109%	19 478 002	20 870 987	93%	18 790 958	18 766 665	100%	usługi logistyczne	uslugi logistyczne	całopojazdowe
10	DHL Exel Supply Chain Poland	Polski	grupa firm	2005	Niemcy	0%	341 164 460	311 803 787	109%	341 164 460	311 803 787	109%	-1 786 555	7 662 238	-123%	-4 268 230	7 126 116	-160%	usługi logistyczne	usługi logistyczne	
11	No Limit Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1992	Polska	100%	225 062 000	172 799 000	130%	225 062 000	172 799 000	130%	12 540 000	9 009 000	139%	10 144 000	7 638 000	133%	usługi logistyczne	uslugi logistyczne	drobnicowe
12	Spedimex Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1993	Polska	100%	191 360 940	165 385 558	116%	188 055 939	160 128 674	117%	bd	bd	-	bd	bd	-	usługi logistyczne	uslugi logistyczne	drobnicowe

Za opracowanie „Rankingu TSL" odpowiada prof. Halina Brdulak

Ranking firm według głównego źródła przychodów z działalności TSL

Miejsce w rankingu	Nazwa firmy	Podano wskaźniki finansowe dla:	Prezentacja w rankingu jako:	Rok założenia firmy	Pochodzenie kapitału	Udział kapitału polskiego	Przychody 2017	Przychody 2016	Dynamika przychodu (2016 = 100%)	Przychody z TSL 2017	Przychody z TSL 2016	Dynamika przychodu TSL (2016 = 100%)	Zysk brutto 2017	Zysk brutto 2016	Dynamika zysku brutto (2016 = 100%)	Zysk netto 2017	Zysk netto 2016	Dynamika zysku netto (2016 = 100%)	Główne źródło przychodów działalności TSL 2017		
																			rodzaj działalności	rodzaj działalności (szczegółowo)	rodzaj ładunku
1	GRUPA PEKAES	Polski	grupa firm	1958	Polska, Luksemburg	94%	870 438 000	740 161 000	118%	689 536 000	617 862 000	112%	17 326 000	26 291 000	66%	10 549 000	22 492 000	47%	spedycja	spedycja drogowa	drobnicowe
2	JAS-FBG S.A.	Polski	pojedyncza firma	1991	Polska	100%	535 360 093	508 251 759	105%	475 935 122	450 138 342	106%	16 004 329	17 341 187	92%	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa	drobnicowe
3	Omida Group	Polski	grupa firm	2010	Polska	100%	442 204 335	331 557 435	133%	442 204 335	331 557 435	133%	7 260 825	8 548 113	85%	5 076 946	6 398 858	79%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
4	VGL GROUP	Polski	grupa firm	2000	Polska	100%	407 868 679	306 111 452	133%	407 820 246	306 029 840	133%	19 244 904	15 855 273	121%	12 951 423	10 634 844	122%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
5	SKAT Transport sp. z o.o. sp. k.	Polski	pojedyncza firma	1991	Polska	100%	408 073 000	373 316 000	109%	405 388 000	369 100 000	110%	12 525 000	15 492 000	81%	12 525 000	15 492 000	81%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
6	Yusen Logistics (Polska) Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Japonia	0%	399 062 406	330 623 559	121%	399 062 406	330 623 559	121%	5 014 317	5 598 973	90%	3 838 277	4 333 769	89%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
7	GEODIS Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Francja	0%	380 263 446	339 152 256	112%	380 263 446	339 152 256	112%	bd	bd	-	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
8	XPO Transport Solutions Sp. z o.o.***	Polski	pojedyncza firma	2001	Francja	0%	344 095 647	376 158 336	91%	344 095 647	376 158 336	91%	-1 611 286	3 467 804	-146%	4 437 482	-84 826	5331%	w równym stopniu transport i spedycja	transport drogowy, spedycja drogowa	całopojazdowe
9	Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów PKS Gdańsk-Oliwa SA	Polski	pojedyncza firma	1995	Polska	100%	292 097 325	269 074 549	109%	288 036 934	265 315 259	109%	6 235 725	4 787 837	130%	3 744 030	5 011 843	75%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
10	Geis PL Sp. z o.o. + Geis Parcel PL Sp. z o.o.	Polski	grupa firm	2013	Niemcy	0%	230 233 538	270 688 256	85%	223 177 236	266 444 472	84%	bd	bd	-	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa	drobnicowe
11	MEXEM Spółka z ograniczona odpowiedzialnością	Polski	pojedyncza firma	1988	Polska	100%	200 742 960	199 831 548	100%	195 475 413	192 302 169	102%	5 271 799	7 827 548	67%	4 201 147	6 288 282	67%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
12	Eurogate Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1995	Wielka Brytania	0%	191 738 383	163 707 738	117%	191 738 383	163 707 738	117%	5 402 794	4 526 147	119%	4 325 742	3 615 723	120%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
13	Sped Partner Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	Polski	pojedyncza firma	2005	Polska	100%	109 045 041	104 397 771	104%	108 876 602	104 346 789	104%	2 841 953	5 336 323	53%	2 243 501	4 306 770	52%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
14	AsstrA Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Szwajcaria	0%	105 705 059	74 624 921	142%	105 705 059	74 624 921	142%	385 628	-316 677	222%	290 208	-306 904	195%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
15	Botrans sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1995	Polska	100%	59 872 354	59 274 649	101%	59 709 857	59 061 753	101%	241 499	1 483 432	16%	54 425	1 182 521	5%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
16	DONE DELIVERIES	Polski	grupa firm	2002	Polska	100%	56 262 748	32 480 070	173%	55 103 732	32 480 070	170%	bd	bd	-	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
17	Axell Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1995	Holandia	0%	55 000 000	57 000 000	96%	55 000 000	57 000 000	96%	bd	bd	-	bd	bd	-	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
18	KMC-Services sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2002	Polska, Niemcy	55%	47 113 986	40 457 686	116%	47 282 948	40 218 872	118%	1 752 982	957 486	183%	1 356 806	844 158	161%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
19	Bama Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2010	Polska	100%	31 730 871	26 869 862	118%	31 730 871	26 869 862	118%	1 101 679	889 628	124%	868 036	696 362	125%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe
20	KIMLOG	Polski	pojedyncza firma	2013	Polska	10000%	4 000 000	1 800 000	222%	3 800 000	1 800 000	211%	715 000	210 000	340%	269 000	125 000	215%	spedycja	spedycja drogowa	całopojazdowe

* w wynikach / informacjach grupowych grupy Raben ujęte są również wyniki / dane Fresh Logistics, która prezentowana jest również w rankingu oddzielnie
*** firma XPO Transport Solutions Sp. z o.o. osiągnęła w 2017 roku równy udział transportu i spedycji stąd prezentowana jest w dwóch rankingach przychodu TSL wg. głównego źródła

Za opracowanie „Rankingu TSL" odpowiada prof. Halina Brdulak

Magazyny na fali wzrostu

dokończenie ze str. 2

Mniejszą podaż potwierdzają dane dotyczące pustostanów. Według CBRE wskaźnik pustostanów w I kw. tego roku wyniósł 4,8 proc., co oznacza spadek o 1,3 pkt proc. r./r.

Budowy wyhamowały

Nie bez znaczenia jest mniejsza skala projektów dostarczonych na rynek w pierwszych miesiącach roku. Od stycznia do marca powierzchnia magazynowa zwiększyła się o ponad 300 tys. mkw. To wynik o ponad 30 proc. gorszy od tego z ubiegłego roku. Wpływ na to miała pogoda, która nie szczędziła niskich temperatur, z powodu których konieczne były przestoje na budowach.

Eksperci zwracają jednak uwagę, że w kolejnych miesiącach tempo inwestycji przyspieszy. Obecnie na rynku znajduje się 13,9 mln mkw. nowoczesnej powierzchni magazynowej. Na koniec tego roku będzie ponad 15 mln mkw. Blisko 2 mln mkw. pozostaje bowiem w budowie.

– Uczestnicy rynku logistycznego nie zwalniają. Ważne przy tym jest to, że magazynowa mapa Polski się rozrasta i na radarze inwestorów pojawia się coraz więcej nowych, dotąd nieeksplorowanych lokalizacji. To dobra wiadomość dla ich rynku pracy – komentuje Beata Hryniewska, dyrektor działu wynajmu powierzchni magazynowych i przemysłowych w CBRE.

Anna Głowacz, dyrektor działu Industrial w AXI IMMO, zwraca uwagę, że rozwój nowych lokalizacji jest widoczny zwłaszcza w Polsce Wschodniej oraz Zachodniej. Według niej to efekt poprawy infrastruktury, zwłaszcza budowa kolejnych odcinków dróg ekspresowych S8 i S7 w połączeniu z relatywnie większą dostępnością kadr.

Ile za metr?

Kolejną negatywną konsekwencją ograniczonego dostępu do powierzchni magazynowej mogą być podwyżki cen wynajmu. Szczególnie, że koszty inwestycji rosną. W pierwszym kwartale roku, jak wynika z analiz JLL, zmiany czynszu nie były jeszcze znaczące.

Najwyższe stawki oferowane są obecnie w Warszawie i Krakowie, gdzie czynsze bazowe wahają się odpowiednio między 4,1–5,1 euro oraz 3,8–4,5 euro za 1 mkw. miesięcznie. Najbardziej atrakcyjne ceny obowiązują natomiast w centralnej Polsce (2,6–3,2 euro/1 mkw./miesiąc), na Górnym Śląsku (2,8–3,6 euro) i w Poznaniu (2,8–3,5 euro).

Technologia wymusza zmiany

To niejedyne zmiany, które czekają w tym roku polski rynek magazynowy. Będą one widoczne też pod względem rodzaju realizowanych projektów.

Ten rok przyniesie większą aktywność deweloperów w segmencie magazynów miejskich, czyli tzw. Small Business Units. Jest to odpowiedź na zapotrzebowanie najemców, którzy pracują nad wzrostem efektywności i skróceniem do minimum czasów dostaw do klienta końcowego. Z kolei silnie rozwijający się rynek e-commerce wpływa na sposób budowania obiektów magazynowych. Coraz więcej firm wybiera magazyny realizowane na zamówienie, czyli projekty typu BTS (build-to-suit). Jak wyjaśnia Krzysztof Czekalski, dyrektor ds. technicznych w dziale powierzchni przemysłowych i magazynowych

2017 – usługi logistyczne – firmy zarejestrowane w Polsce

obszar geograficzny	Zasięg działalności TSL	Ogólny zakres działania firmy									Wykorzystywane gałęzie transportu						Rodzaj obsługiwanego ładunku															obsługa e-commerce		Zatrudnienie w Polsce ogółem 2017	Zatrudnienie w Polsce ogółem 2016	Dynamika zatrudnienia (2016 = 100%)	Udział kobiet na stanowiskach kierowniczych		Raport Społeczny (opis zaangażowania społecznego)	
		transport	spedycja	konsolidacja ładunku	usługi magazynowe	usługi celne	zarządzanie frachtem	usługi logistyczne	usługi kurierskie	inne usługi TSL	drogowy	kolejowy	lotniczy	morski / oceaniczny	żegluga śródlądowa	kombinowany szyna-droga	całopojazdowe	drobnicowe	częściowe	towary masowe – sypkie	towary masowe – płynne i/lub gazowe	kontenery	drobnica konwencjonalna	drobnica spaletyzowana, w kontenerach lub w specjalnych pojemnikach	paczki	przesyłki kurierskie	ładunki ponadgabarytowe	ładunki niebezpieczne (ADR)	ładunki w temperaturze kontrolowanej	przesyłki celne	inne	„typ klienta e-commerce"	zmiana udziału e-com. 2017 vs. 2016				2017	2016	przygotowuje	udostępnia publicznie
Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2C, B2B	wzrost	5 151	4 814	107%	48%	48%	tak	tak
Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		B2B	wzrost	2 759	2 672	103%	44%	42%	tak	tak
Polska	również poza Europą	tak	tak		tak			tak			tak						tak	tak	tak					tak				tak	tak			B2B	nd	3 414	3 080	111%	bd	bd	tak	tak
bd	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	B2C, B2B	wzrost	1 223	1 077	114%	bd	bd	nie	nie
Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	B2B	wzrost	1 067	889	120%	bd	bd	tak	nie
Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2B	nd	1 800	1 720	105%	50%	50%	tak	tak
Europa	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak			tak	tak	tak		tak	B2C	wzrost	2 189	2 100	104%	bd	bd	nie	nie
Europa	również poza Europą		tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak		tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak			tak		tak		B2B	wzrost	456	421	108%	42%	40%	tak	nie
Europa	Europa	tak	tak		tak	tak		tak			tak	tak		tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak				tak			-	-	464	397	117%	bd	bd	nie	nie
Polska	również poza Europą		tak		tak			tak			tak						tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2B	2%	1 956	1 674	117%	31%	26%	tak	tak
Polska	Europa	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak			tak	tak	tak				tak	tak	tak	tak						B2C, B2B	wzrost	237	228	104%	21%	34%	nie	nie
Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak						tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak		tak		B2B	wzrost	1 104	887	124%	36%	26%	nie	nie

2017 – spedycja drogowa – firmy zarejestrowane w Polsce

obszar geograficzny	Zasięg działalności TSL	Ogólny zakres działania firmy									Wykorzystywane gałęzie transportu						Rodzaj obsługiwanego ładunku															obsługa e-commerce		Zatrudnienie w Polsce ogółem 2017	Zatrudnienie w Polsce ogółem 2016	Dynamika zatrudnienia (2016 = 100%)	Udział kobiet na stanowiskach kierowniczych		Raport Społeczny (opis zaangażowania społecznego)	
		transport	spedycja	konsolidacja ładunku	usługi magazynowe	usługi celne	zarządzanie frachtem	usługi logistyczne	usługi kurierskie	inne usługi TSL	drogowy	kolejowy	lotniczy	morski / oceaniczny	żegluga śródlądowa	kombinowany szyna-droga	całopojazdowe	drobnicowe	częściowe	towary masowe – sypkie	towary masowe – płynne i/lub gazowe	kontenery	drobnica konwencjonalna	drobnica spaletyzowana, w kontenerach lub w specjalnych pojemnikach	paczki	przesyłki kurierskie	ładunki ponadgabarytowe	ładunki niebezpieczne (ADR)	ładunki w temperaturze kontrolowanej	przesyłki celne	inne	„typ klienta e-commerce"	zmiana udziału e-com. 2017 vs. 2016				2017	2016	przygotowuje	udostępnia publicznie
Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			B2B	bz,	1 104	1 013	109%	bd	bd	tak	nie
Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		-		1 058	1 042	102%	52%	52%	nie	nie
Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			B2C, B2B	spadek	502	400	126%	bd	bd	nie	nie
Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak		tak	tak		tak	tak	tak	tak		-	-	429	352	122%	52%	54%	nie	nie
Europa	również poza Europą	tak	tak							tak	tak						tak	tak	tak					tak			tak	tak				-	-	204	187	109%	bd	bd	nie	nie
Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak		tak			tak	tak	tak			-	-	230	223	103%	bd	bd	tak	tak
Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	-	-	326	241	135%	32%	32%	tak	tak
Europa	Europa	tak	tak	tak							tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak				tak				tak				B2B	wzrost	bd	bd	-	bd	bd	tak	nie
Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak		tak	tak			tak	tak					tak	tak			tak	tak	tak			-	-	239	210	114%	bd	bd	nie	nie
Europa	Europa		tak	tak	tak		tak	tak	tak		tak		tak	tak			tak	tak	tak					tak	tak	tak						B2C	wzrost	938	1 063	88%	bd	bd	nie	nie
Europa	Europa	tak	tak		tak	tak		tak			tak			tak			tak	tak	tak	tak		tak		tak					tak	tak		B2B	bz,	246	260	95%	25%	33%	nie	nie
Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak			tak			tak		tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak		tak			tak	tak	tak	tak		-	-	81	69	117%	50%	47%	nie	nie
Polska	Europa	tak	tak								tak						tak			tak												-	-	122	118	103%	bd	bd	nie	nie
Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			-	-	132	91	145%	50%	50%	nie	nie
Europa	Europa	tak	tak		tak			tak			tak						tak	tak	tak			tak		tak			tak	tak	tak	tak		-	-	52	32	163%	bd	bd	nie	nie
Europa	Europa	tak	tak	tak				tak			tak						tak	tak	tak	tak		tak		tak	tak			tak	tak			-	-	91	72	126%	bd	bd	nie	nie
Europa	Europa	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak					tak	tak	tak	tak					tak	tak	tak	tak	tak	tak			B2C, B2B		210	180	117%	50%	45%	nie	nie
Europa	Europa	tak	tak	tak	tak	tak		tak		tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		-	-	56	50	112%	bd	bd	nie	nie
Europa	Europa	tak	tak								tak						tak		tak									tak				-	-	28	16	175%	67%	75%	tak	tak
Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak		tak	tak			tak		tak	tak			tak	tak	tak			tak		tak			tak	tak	tak	tak		B2C, B2B	spadek	8	5	160%	75%	75%	nie	nie

w firmie Cresa, np. Amazon potrzebuje wyższych obiektów niż standardowo realizowane (10 m netto). Powód: zaawansowane technicznie – składowanie i kompletacja produktów z regałów. Ta odbywa się za pomocą pełnej lub częściowej automatyzacji regałów z równoczesnym użyciem robotów.

– Gotowość do inwestowania w pełną automatykę jest coraz większa, bo w obecnych realiach jest to nie tylko możliwość alternatywy dla rosnących kosztów ludzkich, ale może to być szansą na rozwój biznesu w ogóle. Nadal w modelu outsourcingu logistycznego istnieje jednak wiele barier do wdrażania pełnej automatyki. Wśród głównych są stosunkowo krótkie kontrakty i krótki czas na wypracowanie rozwiązania – mówi Lucyna Zaborowska-Princ, dodając jednocześnie, że firma zauważa rosnącą świadomość klientów co do sposobów składowania różnych towarów, również ze względu na wymogi przeciwpożarowe czy też środowiskowe. To wymusza adaptowanie samej powierzchni, a także zabudowy regałowej.

Cena gra rolę, ale mniejszą

– Optymalizacja kosztów zawsze jest ważnym elementem strategii, by przyciągać i utrzymać klientów. Z drugiej strony, przy obecnych wyzwaniach z zasobami, kwestia utrzymania jakości i stabilności operacji coraz bardziej zaczyna przeważać nad optymalizacją kosztów – podkreśla Lucyna Zaborowska-Princ.

Poza tym firmy działające na rynku e-commerce, w związku z tym, że zatrudniają setki pracowników, oczekują dużych powierzchni socjalnych oraz biurowych. Mają też inne wymagania w stosunku do parkingów – oczekują, by były większe.

Eksperci zwracają uwagę, że zmiany w logistyce wymuszają też oczekiwania konsumentów, ale i rosnący biznes. Firmy chcą coraz szybszej obsługi, coraz więcej z nich skraca łańcuchy dostaw, przez co zmniejszeniu ulega również wielkość przesyłki i wzrost częstotliwości.

– Dla operatorów sieciowych oznacza to stałe zwiększanie się wolumenu przesyłek. Klienci poszerzają też zakres obsługi – już nie tylko zajmujemy się dostawami, ale i coraz częściej obsługą zwrotów, reklamacji czy wszelkich innych usług dodanych wykonywanych u klientów, jak i w magazynach – tłumaczy Grzegorz Lichocik, dodając, że dynamiczny rozwój spowodował konieczność powiększenia powierzchni praktycznie we wszystkich oddziałach firmy.

– Obecnie trwa rozbudowa terminala w Strykowie pod Łodzią, gdzie powierzchnia magazynowa wzrośnie ponad dwukrotnie. W naszych planach mamy jeszcze w tym roku podwojenie powierzchni w Poznaniu. Prowadzimy również zaawansowane rozmowy o zwiększeniu naszej powierzchni operacyjnej we Wrocławiu, w tym terminalu o ponad 100 proc. Wzrost wolumenu powiązany jest również ze zwiększeniem liczby bezpośrednich codziennych połączeń do naszych oddziałów w Europie Zachodniej, z głównym naciskiem na połączenia do oddziałów niemieckich. W sumie będzie to dodatkowo kilkanaście samochodów dziennie – wymienia prezes Dachser Polska.

©℗

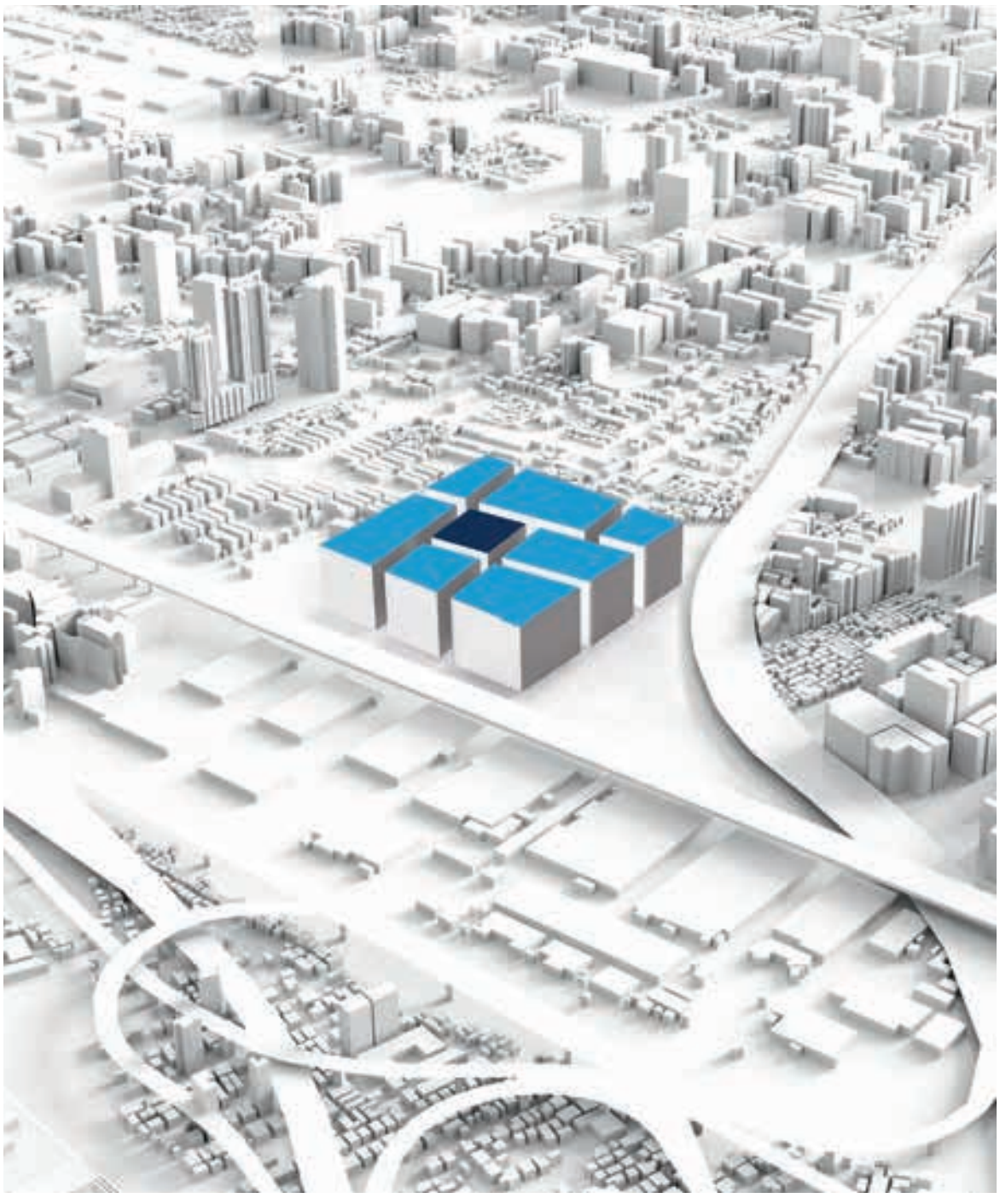
Ranking firm według głównego źródła przychodów z działalności TSL

Miejsce w rankingu	Nazwa firmy	Podano wskaźniki finansowe dla:	Prezentacja w rankingu jako:	Rok założenia firmy	Pochodzenie kapitału	Udział kapitału polskiego	Przychody 2017	Przychody 2016	Dynamika przychodu (2016 = 100%)	Przychody z TSL 2017	Przychody z TSL 2016	Dynamika przychodu TSL (2016 = 100%)	Zysk brutto 2017	Zysk brutto 2016	Dynamika zysku brutto (2016 = 100%)	Zysk netto 2017	Zysk netto 2016	Dynamika zysku netto (2016 = 100%)	Główne źródło przychodów działalności		
																			rodzaj działalności	rodzaj działalności (szczegółowo)	rodzaj ładunku
1	GEFCO Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1999	Francja, Rosja	0%	702 531 280	643 186 324	109%	702 531 280	643 186 324	109%	bd	bd	-	bd	bd	-	transport	transport drogowy	całopojazdowe
2	LINK Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1989	Węgry	0%	457 810 660	410 558 850	112%	456 234 230	409 191 330	111%	12 477 570	17 107 780	73%	10 314 330	12 812 220	81%	transport	transport drogowy	całopojazdowe
3	Optima Logistics Group Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2008	Polska	100%	407 963 274	252 879 914	161%	405 904 700	252 320 814	161%	8 344 495	7 322 268	114%	6 616 842	5 801 593	114%	transport	transport drogowy	całopojazdowe
4	Fresh Logistics Polska sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2002	Holandia	0%	346 072 938	284 350 517	122%	346 072 938	284 350 517	122%	28 989 200	29 288 785	99%	28 997 930	28 412 976	102%	transport	transport drogowy	drobnicowe
5	XPO Transport Solutions Sp. z o.o.***	Polski	pojedyncza firma	2001	Francja	0%	344 095 647	376 158 336	91%	344 095 647	376 158 336	91%	-1 611 286	3 467 804	-146%	4 437 482	-84 826	5331%	w równym stopniu transport i spedycja	transport drogowy, spedycja drogowa	całopojazdowe
6	CAT LC Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1994	Francja	0%	286 544 000	232 360 000	123%	286 544 000	232 360 000	123%	bd	5 819 600	-	bd	4 718 000	–	transport	transport drogowy	całopojazdowe
7	BATIM TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY I SPEDYCJA Sp. z o.o. i Sp. kom.	Polski	pojedyncza firma	1995	Polska	100%	245 515 185	226 830 321	108%	245 515 185	226 830 321	108%	7 729 285	7 261 987	106%	7 729 285	7 261 987	106%	transport	transport drogowy	całopojazdowe
8	Trans Polonia Group (TPG)	Polski	grupa firm	2004	Polska, Luksemburg	90%	225 564 000	176 613 000	128%	225 564 000	176 613 000	128%	13 175 000	10 055 000	131%	10 462 000	8 217 000	127%	transport	transport drogowy	ładunki niebezpieczne (ADR)
9	Grupa Delta Trans	Polski	grupa firm	1989	Polska, Niemcy	80%	278 139 183	316 261 901	88%	202 969 889	239 878 164	85%	bd	bd	-	bd	bd	-	transport	transport drogowy	całopojazdowe
10	REGESTA Spółka Akcyjna	Polski	pojedyncza firma	1995	Polska	100%	243 717 496	213 189 819	114%	191 986 246	168 030 346	114%	3 425 337	3 110 306	110%	bd	bd	-	transport	transport drogowy	całopojazdowe
11	ZET Transport sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	1993	Polska	100%	194 965 000	147 235 000	132%	173 887 000	122 441 000	142%	bd	bd	-	bd	bd	-	transport	transport drogowy	całopojazdowe
12	TARGOR-TRUCK Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2001	Polska	100%	174 647 851	148 021 571	118%	142 509 151	123 184 838	116%	5 134 634	2 302 437	223%	3 848 162	1 686 642	228%	transport	transport drogowy	całopojazdowe
13	Colian Logistic Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2009	Polska	100%	124 059 077	96 682 713	128%	123 859 232	96 491 386	128%	3 472 265	2 911 242	119%	2 785 622	2 289 502	122%	transport	transport drogowy	całopojazdowe
14	Krotrans Logistics Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2012	Polska	100%	106 303 457	71 419 357	149%	106 303 457	71 419 357	149%	3 092 207	762 737	405%	2 738 845	591 492	463%	transport	transport drogowy	całopojazdowe
15	Trans Logistyka – Olga Juchniewicz spółka komandytowa	Polski	pojedyncza firma	2005	Polska	100%	85 332 177	69 002 273	124%	85 332 177	69 002 273	124%	6 810 867	3 697 644	184%	6 810 867	3 697 644	184%	transport	transport drogowy	całopojazdowe
16	Unico Logistics	Polski	pojedyncza firma	2010	Korea, Holandia	0%	74 291 878	53 471 361	139%	74 291 878	53 471 361	139%	1 003 292	1 864 317	54%	757 641	1 516 929	50%	transport	transport drogowy	całopojazdowe
17	Magtrans Sp. zo. o.	Polski	pojedyncza firma	1997	Polska	100%	66 698 770	53 559 121	125%	65 784 770	52 507 603	125%	1 920 148	592 711	324%	1 208 247	247 489	488%	transport	transport drogowy	całopojazdowe
18	Enterprise Logistics Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością S.K.A.	Polski	pojedyncza firma	2008	Polska	100%	62 023 102	60 579 372	102%	61 079 504	57 829 665	106%	3 395 257	2 025 750	168%	2 832 803	1 647 756	172%	transport	transport drogowy	częściowe
19	GRUPA DTA	Polski	grupa firm	2002	Polska	100%	51 294 689	39 588 955	130%	51 294 689	39 588 955	130%	1 342 813	1 147 301	117%	1 050 798	891 071	118%	transport	transport drogowy	częściowe
20	BEWESHIP POLSKA SP. Z O.O.	Polski	pojedyncza firma	2003	Finlandia	20%	46 233 271	42 910 692	108%	46 233 271	42 910 692	108%	823 916	1 711 860	48%	659 062	1 290 060	51%	transport	transport drogowy	drobnicowe
21	VIVE Transport sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2006	Polska	100%	53 017 800	49 386 128	107%	36 336 392	35 707 054	102%	1 877 243	2 696 176	70%	1 487 207	2 336 493	64%	transport	transport drogowy	całopojazdowe
22	MKW Suchecki Sp. z o.o.	Polski	pojedyncza firma	2011	Polska	100%	19 235 016	12 982 771	148%	19 235 016	12 982 771	148%	569 637	697 361	82%	429 708	555 257	77%	transport	transport drogowy	całopojazdowe
23	Delphia Pisarska-Klinkosz, Klinkosz i Zagarów sp.j.	Polski	pojedyncza firma	2005	Polska	100%	14 202 901	14 229 824	100%	14 202 902	14 229 824	100%	443 874	1 122 292	40%	443 874	1 122 292	40%	transport	transport drogowy	całopojazdowe

*** firma XPO Transport Solutions Sp. z o.o. osiągnęła w 2017 roku równy udział transportu i spedycji stąd prezentowana jest w dwóch rankingach przychodu TSL wg. głównego źródła

Za opracowanie „Rankingu TSL" odpowiada prof. Halina Brdulak

REKLAMA



CITY LOGISTICS PARKS

Find your space close to the city

Our City Logistics Parks are to become a part of the urban landscape

PANATTONI EUROPE

www.panattonieurope.com

2017 – transport drogowy – firmy zarejestrowane w Polsce

TSL 2017		Ogólny zakres działania firmy									Wykorzystywane gałęzie transportu						Rodzaj obsługiwanego ładunku															obsługa e-commerce					Udział kobiet na stanowiskach kierowniczych		Raport Społeczny (opis zaangażowania społecznego)	
obszar geograficzny	Zasięg działalności TSL	transport	spedycja	konsolidacja ładunku	usługi magazynowe	usługi celne	zarządzanie frachtem	usługi logistyczne	usługi kurierskie	inne usługi TSL	drogowy	kolejowy	lotniczy	morski / oceaniczny	żegluga śródlądowa	kombinowany szyna-droga	całopojazdowe	drobnicowe	częściowe	towary masowe – sypkie	towary masowe – płynne i/lub gazowe	kontenery	drobnica konwencjonalna	drobnica spaletyzowana, w kontenerach lub w specjalnych pojemnikach	paczki	przesyłki kurierskie	ładunki ponadgabarytowe	ładunki niebezpieczne (ADR)	ładunki w temperaturze kontrolowanej	przesyłki celne	inne	„typ klienta e-commerce"	zmiana udziału e-com. 2017 vs. 2016	Zatrudnienie w Polsce ogółem 2017	Zatrudnienie w Polsce ogółem 2016	Dynamika zatrudnienia (2016 = 100%)	2017	2016	przygotowuje	udostępnia publicznie
Europa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak		tak		-	-	509	478	106%	bd	bd	tak	tak
Europa	Europa	tak	tak								tak						tak	tak	tak				tak	tak								B2B	wzrost	1 007	894	113%	bd	bd	nie	nie
Europa	Europa	tak	tak								tak						tak	tak		tak	tak			tak			tak	tak	tak			-	-	683	432	158%	bd	bd	nie	nie
Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak						tak	tak											tak			-	-	739	769	96%	bd	bd	tak	tak
Europa	Europa	tak	tak	tak							tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak				tak				tak				B2B	wzrost	bd	bd	-	bd	bd	tak	nie
Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak		tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	-	-	356	295	121%	bd	bd	nie	nie
Europa	Europa	tak	tak				tak	tak	tak		tak						tak						tak		tak	tak		tak			tak	-	-	843	754	112%	bd	bd	nie	nie
Polska	Europa	tak	tak								tak						tak				tak	tak						tak				-	-	702	673	104%	bd	bd	nie	nie
Europa	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak						tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak		tak	tak	-	-	930	936	99%	bd	bd	nie	nie
Europa	Europa	tak	tak		tak						tak						tak		tak	tak		tak										-	-	441	423	104%	bd	bd	nie	nie
Europa	również poza Europą	tak	tak		tak	tak		tak			tak					tak	tak		tak									tak	tak			B2B	wzrost	445	342	130%	bd	bd	nie	nie
Polska	również poza Europą	tak	tak		tak	tak		tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak											tak	tak			-	-	367	390	94%	bd	bd	nie	nie
Ameryka Południowa	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak							tak			-	-	180	150	120%	bd	bd	tak	tak
Europa	Europa	tak	tak		tak				tak		tak						tak	tak			tak			tak		tak			tak			-	-	56	39	144%	bd	bd	nie	nie
Europa	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak						tak	tak	tak				tak	tak	tak	tak		tak		tak		-	-	362	311	116%	47%	50%	nie	nie
Azja	również poza Europą	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		-	-	36	28	129%	18%	14%	nie	nie
Europa	Europa	tak	tak								tak						tak	tak	tak	tak		tak		tak				tak				-	-	226	234	97%	bd	bd	nie	nie
Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak			tak		tak	tak	tak	tak				tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	-	-	25	19	132%	50%	50%	nie	nie
Polska	Europa	tak	tak	tak	tak	tak		tak			tak						tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak		B2B	wzrost	258	208	124%	bd	bd	nie	nie
Polska	również poza Europą	tak	tak	tak	tak						tak			tak		tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak			tak	tak	tak			-	-	32	31	103%	bd	bd	nie	nie
Europa	również poza Europą	tak	tak		tak		tak	tak			tak	tak		tak			tak		tak			tak		tak						tak		-	-	204	194	105%	bd	bd	nie	nie
Europa	również poza Europą	tak	tak		tak						tak						tak	tak	tak								tak	tak		tak		-	-	60	51	118%	bd	bd	nie	nie
Polska	również poza Europą	tak	tak								tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak			tak	tak	tak			-	-	17	15	113%	bd	bd	nie	nie

REKLAMA

ASSTRA
ASSOCIATED TRAFFIC AG
ENJOY YOUR LOGISTICS!
YOUR GLOBAL TRADE LANE SOLUTION PROVIDER

DOSTAWY „OD DRZWI DO DRZWI"
LOGISTYKA PROJEKTOWA
USŁUGI HANDLOWE
USŁUGI CELNE
UBEZPIECZENIE ŁADUNKÓW
MAGAZYNOWANIE
sales@asstra.pl +48 22 59 29 500 asstra.pl

REKLAMA

cat Cargo Logistics
A leading automotive logistics company
Transport międzynarodowy przesyłek drobnicowych
Spedycja krajowa i międzynarodowa
Logistyka komponentów do produkcji
TopCAT dostawy ekspresowe
Dystrybucja krajowa
Logistyka magazynowa
Oil CAT logistyka dla branży olejowej
BikeCAT logistyka jednośladów
Tyre CAT logistyka opon
Excellence in motion since 1957
www.groupecat.pl

Ranking firm według głównego źródła przychodów z działalności TSL 2017 – spedycja lotnicza – firmy zarejestrowane w Polsce

Miejsce w rankingu	Nazwa firmy	Podano wskaźniki finansowe dla:	Prezentacja w rankingu jako:	Rok założenia firmy	Pochodzenie kapitału	Udział kapitału polskiego	Przychody 2017	Przychody 2016	Dynamika przychodu (2016 = 100%)	Przychody z TSL 2017	Przychody z TSL 2016	Dynamika przychodu TSL (2016 = 100%)	Zysk brutto 2017	Zysk brutto 2016	"Dynamika zysku brutto (2016 = 100%)"	Zysk netto 2017	Zysk netto 2016	Dynamika zysku netto (2016 = 100%)
3	Expeditors Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyńcza firma	2005	USA	0%	78 958 881	72 756 686	109%	78 958 881	72 756 686	109%	8 721 343	8 513 711	102%	7 137 614	6 909 635	103%
2	DHL Global Forwarding Sp. z o.o.	Polski	pojedyńcza firma	2001	Niemcy	0%	402 329 002	382 856 077	105%	402 329 002	382 856 077	105%	23 391 448	29 713 659	79%	18 545 840	23 753 351	78%
1	Panalpina Polska Sp. z o.o.	Polski	pojedyńcza firma	2006	Szwajcaria	0%	485 197 402	390 444 147	124%	479 990 127	386 147 240	124%	29 355 700	28 454 720	103%	23 099 700	22 900 195	101%

Miejsce w rankingu	Główne źródło przychodów działalności TSL 2017: rodzaj działalności	Główne źródło przychodów działalności TSL 2017: rodzaj działalności (szczegółowo)	Główne źródło przychodów działalności TSL 2017: rodzaj ładunku	Główne źródło przychodów działalności TSL 2017: obszar geograficzny	Zasięg działalności TSL	Ogólny zakres działania firmy: transport	spedycja	konsolidacja ładunku	usługi magazynowe	usługi celne	zarządzanie frachtem	usługi logistyczne	usługi kurierskie	inne usługi TSL	Wykorzystywane gałęzie transportu: drogowy	kolejowy	lotniczy	morski / oceaniczny	żegluga śródlądowa	kombinowany szyna-droga	Rodzaj obsługiwanego ładunku: całopojazdowe	drobnicowe	częściowe	towary masowe – sypkie	towary masowe – płynne i/lub gazowe	kontenery	drobnica konwencjonalna	drobnica spaletyzowana, w kontenerach lub w specjalnych pojemnikach	paczki	przesyłki kurierskie	ładunki ponadgabarytowe	ładunki niebezpieczne (ADR)	ładunki w temperaturze kontrolowanej	przesyłki celne	inne	obsługa e-commerce: "typ klienta e-commerce"	zmiana udziału e-com. 2017 vs. 2016	Zatrudnienie w Polsce ogółem 2017	Zatrudnienie w Polsce ogółem 2016	Dynamika zatrudnienia (2016 = 100%)	Udział kobiet na stanowiskach kierowniczych: 2017	2016	„Raport Społeczny (opis zaangażowania społecznego)": przygotowuje	udostępnia publicznie
3	spedycja	spedycja lotnicza	drobnica spaletyzowana	Ameryka Północna	również poza Europą		tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	-	-	57	52	110%	62%	60%	tak	tak	tak
2	spedycja	spedycja lotnicza	inny rodzaj	Polska	również poza Europą		tak	tak	tak	tak		tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	-	-	258	254	102%	51%	50%	nie	nie	tak
1	spedycja	spedycja lotnicza	drobnicowe	Azja	również poza Europą		tak	tak	tak	tak	tak	tak			tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	tak	tak	tak	tak		tak	tak	B2B	wzrost	267	224	119%	37%	38%	tak	tak	tak

Za opracowanie „Rankingu TSL" odpowiada prof. Halina Brdulak

REKLAMA

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Nasz prezent:
do 1500 litrów oleju napędowego rocznie.

Dzięki temu, że przy produkcji naszych pojazdów korzystamy z inteligentnych rozwiązań, możemy sprawić Państwu miłą niespodziankę: używając naczep skrzyniowych ULTRALIGHT, można zaoszczędzić do 1500 litrów oleju napędowego rocznie. Ponieważ nasze naczepy odchudziliśmy o 1500 kg, zużywają teraz znacznie mniej paliwa lub mogą przewieźć o 1500 kg więcej, w zależności od tego, co dla Państwa jest bardziej istotne. Po prostu inteligentny pojazd. www.schwarzmueller.com

office.warszawa@schwarzmueller.com
www.schwarzmueller.com

Schwarzmüller Polska Sp. z o.o.
ul. Powstańców 97 A, 05-870 Błonie
tel. +48 (22) 865 03 08, fax +48 (22) 350 47 59, mobile +48 666 700 807

PREZENTACJA

Partner GS1 Polska

NOWY IDENTYFIKATOR W BRANŻY KURIERSKIEJ OBNIŻY KOSZTY USŁUG

Europejski Komitet Normalizacyjny wybrał standard GS1 jako rekomendowany identyfikator SSCC do oznaczenia paczek transgranicznych. Głównym celem jest zmiana systemu usług ich dostarczania z wykorzystaniem jednej, wspólnej etykiety zawierającej standardowy identyfikator paczki.

Jest to wynik wspólnych wysiłków przedstawicieli organizacji pocztowych, sklepów internetowych oraz firm kurierskich. Decyzja ta jest częścią przyjętej przez Komisję Europejską strategii Jednolity Rynek Cyfrowy: ułatwienia dla transgranicznego handlu i usług elektronicznych.

– To duży krok na drodze do wprowadzenia prawdziwych innowacji w usługach dostarczania paczek na terenie Europy. Jedną z głównych barier w tych usługach są wewnętrzne rozwiązania przyczyniające się do tworzenia zamkniętych sieci dostaw i tworzące niekorzystne warunki dla firm prowadzących handel online – wyjaśnia Walter Trezek, współprzewodniczący Grupy Roboczej e-Logistics w stowarzyszeniu Ecommerce Europe oraz szef prowadzonych przez CEN prac nad ustandaryzowaną etykietą.

Identyfikator SSCC (Serial Shipping Container Code), czyli Seryjny Numer Jednostki Logistycznej, służy do unikalnej identyfikacji paczek i wprowadzenia interoperacyjności pomiędzy wszystkimi stronami zaangażowanymi w dostawy paczkowe. Numer SSCC to naturalny wybór, ponieważ wiele firm korzysta już z niego oraz innych standardów GS1.

Dzięki wprowadzeniu nowej, wykorzystującej globalne standardy etykiety zamknięte wcześniej sieci można łączyć, tworząc w ten sposób jedną, wspólną sieć dostaw. Nadawcy paczek będą mogli stosować tę samą etykietę dla wszystkich swoich przesyłek. Wszyscy obsługujący wysyłki paczek będą mogli korzystać z numeru SSCC ułatwiającego śledzenie ich trasy od nadawcy do konsumenta, a jeśli to konieczne, także z powrotem – od konsumenta do nadawcy.

– Etykiety paczkowe wraz z numerem SSCC dają nieocenione możliwości sprzedawcom online pragnącym zaoferować swoim klientom przesyłki najwyższej jakości, w korzystniejszych cenach – twierdzi Miguel Lopera, prezes i dyrektor zarządzający GS1.

– Korzystając z identycznych etykiet wraz z numerem SSCC, firmy dostarczające przesyłki mogą prowadzić bezproblemową współpracę i zagwarantować spełnienie oczekiwań klientów w zakresie wyboru opcji usługi, elastyczności, przejrzystości i niezawodności. Możliwa będzie również eliminacja wielu kosztownych działań, które nie tworzą dla klientów żadnej wartości – dodaje Agata Horzela, ekspert ds. TSL w GS1 Polska.

Więcej informacji www.gs1pl.org

Za rewolucję zapłacą przewoźnicy

RYNEK Wszystko wskazuje na to, że transport nie zostanie wyłączony z dyrektywy o pracownikach delegowanych. To zła wiadomość dla przewoźników, którzy **będą musieli zmierzyć się** też z innymi nowymi regulacjami

Patrycja Otto
patrycja.otto@infor.pl

Uznanie kierowcy za pracownika delegowanego uderzy w polskich przewoźników, który realizują coraz więcej zleceń poza krajem. Kierowcy wykonującemu w ich imieniu transport za granicą będą musieli płacić wynagrodzenie równe pensji minimalnej pracownika w kraju, przez który ten przejeżdża. Oznacza to i dodatkowe koszty, i trudności w rozliczeniach. Bywa bowiem, że kierowcy w ciągu miesiąca są w kilku krajach.

Już w tej chwili dużym problemem w transporcie międzynarodowym jest rozliczenie należnego wynagrodzenia na terytorium danego państwa członkowskiego, do którego został delegowany kierowca. W każdym państwie występują osobne wytyczne, inne sposoby rozliczania czy też płaca jest stosowana dla różnych operacji transportowych, co powoduje niejasności i mnoży problemy.

Jak zauważają eksperci firmy INELO, która na co dzień szkoli firmy transportowe i doradza Komisji Europejskiej, oprócz skomplikowanych wyliczeń płacy minimalnej przewoźnik musi również dopełnić wielu formalności. Jednym z bardziej absorbujących obowiązków jest wypełnienie formularza o zamiarze delegowania pracownika, który różni się w poszczególnych państwach, a niejednokrotnie pozostaje niedostosowany do branży transportowej.

W Unii Europejskiej trwają też prace nad projektem Pakietu mobilności, który również będzie miał przełożenie na kondycję finansową sektora.

– Po pierwsze wiązać się on będzie z wprowadzeniem kapitałochłonnych rozwiązań takich jak inteligentne tachografy oraz wprowadzenie systemów telemetrycznych, po drugie ze wzrostem kosztów pracy kierowców. Zmiany te będą wymagały od polskich firm sporych nakładów finansowych – wyjaśnia Piotr Gąska, dyrektor rynku transportu ciężkiego PKO Leasing.

Wzrost kosztów płacy kierowców branża transportowa szacuje na 4 mld zł rocznie. Do tego dochodzi wprowadzenie nowych technologii mierzących czas pracy. Właściciele firm szczególnie z segmentu MSP będą musieli poszukiwać nowych form finansowania swoich inwestycji. Tak jak dla dużych firm koszty te nie będą stanowiły problemu, tak dla małych przedsiębiorców wiązać się będą ze sporym wyzwaniem.

– W części polskich firm podstawowym nośnikiem informacji są narzędzia analogowe. Z systemów telemetrycznych korzysta raptem co ósma firma. W większości przedsiębiorcy zwracają uwagę na wysokie koszty takich rozwiązań. Nie zdają sobie często sprawy z tego, że tego typu rozwiązania można finansować leasingiem – informuje Piotr Gąska. Dodaje, że przed branżą jest jeszcze więcej wyzwań nie tylko związanych z czasem pracy. Komisja Europejska planuje skupić się na nowych technologiach w transporcie. W perspektywie mówi się o wprowadzeniu ogólnoeuropejskiego elektronicznego listu przewozowego w samochodach autonomicznych oraz o stawianiu na rozwiązania ekologiczne.

Nie można zapominać przy tym, że projekty przygotowywane równolegle przez polskie związki zawodowe oraz Ministerstwo Infrastruktury mogą też znacząco wpłynąć na zmianę sposobu wypłacania pensji. Dotyczą dwóch obszarów – regulacji czasu pracy kierowców oraz zmiany obecnego modelu wynagradzania kierowcy (kierowcy bardzo często otrzymują wynagrodzenie niewiele wyższe od minimalnego, a pozostałą część stanowią świadczenia z tytułu odbywanych podróży służbowych).

– Firmy transportowe, a w szczególności te, które realizują transporty głównie w godzinach nocnych, z pewnością poważnie odczują skutki zaostrzających się przepisów dotyczących czasu pracy kierowców. Rozkład rejsów promowych, a także dostępność kontenerów morskich, zakazy wjazdu do miast w godzinach dziennych i wiele innych ograniczeń oraz uwarunkowań zmusza przewoźników do częstej realizacji przewozów właśnie w godzinach nocnych – wyjaśnia Leszek Rutecki z DB Schenker. I dodaje, że w przypadku skrócenia czasu pracy nocnej, możemy mieć do czynienia z sytuacją, w której kierowca po dotarciu do miejsca docelowego, ze względu na brak możliwości kontynuowania pracy, nie będzie w stanie podstawić się pod rozładunek. Spowoduje to wydłużenie się czasu dostaw, co w konsekwencji będzie miało wpływ na procesy operacyjne u klientów. Z drugiej strony można się spodziewać nacisków na zwiększenie stawek transportowych.

W Unii Europejskiej trwają też prace nad projektem Pakietu mobilności, który również będzie miał przełożenie na kondycję finansową sektora

Zmiany w przepisach utrudniają firmom transportowym również wypracowanie długoterminowych rozwiązań.

– Z pewnością należy optymalizować wszelkie procesy w celu wyeliminowania marnotrawstwa, które ma negatywny wpływ na czas rzeczywistego prowadzenia pojazdu przez kierowcę w ramach jego czasu pracy. Konieczna jest lepsza współpraca między wszystkimi uczestnikami łańcucha dostaw: nadawcami, odbiorcami, operatorami logistycznymi i firmami transportowymi. Należy podjąć zdecydowane działania na poziomie usprawnień procesu załadunku oraz rozładunku. Warto również wspierać współpracę firm z branży w celu stworzenia baz danych oraz aplikacji, które zawierałyby szczegółowe informacje logistyczne nt. miejsc załadunków i dostaw, dzięki czemu ułatwiłyby pracę kierowców oraz spedytorów – komentuje sytuację Leszek Rutecki.

Wyznawań na ten rok dla branży nie brakuje również w innych obszarach. Firmy, dla których ważny jest rynek niemiecki, muszą dodatkowo uwzględnić rozszerzenie sieci płatnych dróg od 1 lipca tego roku, oraz planowane podwyższenie opłat autostradowych od 1 stycznia 2019 roku.

– W tym drugim przypadku planowany wzrost stawek jest ogromny. Przykładowo dla pojazdów spełniających normę Euro 6 o DMC powyżej 18 ton prawie o 40 proc. – informuje Paweł Trębicki, dyrektor generalny Raben Transport. ©℗

REKLAMA

W 2017 r. rynek TSL rósł dwa razy szy

KOMENTARZ Według opublikowanych w maju 2018 r. prognoz Komisji Europejskiej wzrost gospodarczy w Polsce mierzony produktem krajowym brutto w Polsce powinien osiągnąć 4,2–4,3 proc. (w 2017 r. 4,6 proc.). Zakłada się również zwiększenie poziomu inwestycji publicznych i prywatnych. **Głównymi czynnikami wzrostu są już od ponad dwóch lat konsumpcja prywatna oraz inwestycje publiczne**. Dodatkowo na dynamikę wpływają również takie czynniki, jak wzrost płac i unijne fundusze strukturalne. Tempo wzrostu będzie stopniowo malało, tak że w 2019 r. według prognoz osiągnie 3,6–3,7 proc.

HALINA BRDULAK
Szkoła Główna Handlowa Kolegium Gospodarki Światowej

W I kwartale 2018 r. wzrost był jeszcze silniejszy i wyniósł 5,2 proc. r./r. Jednak nie wszystkie sygnały wzrostu są jednoznaczne. Przede wszystkim zanotowano znaczący przyrost zapasów przedsiębiorstw. Gdyby zredukować wpływ tego wskaźnika, to wzrost PKB wyniósłby 3,3 proc. Zapasy mogą być oznaką przygotowania firm do inwestycji lub konsekwencją niesprzedanych dóbr konsumpcyjnych w kraju i za granicą. Ponieważ tempo wzrostu eksportu w I kw. 2018 r. znacznie zmalało (do 1,1 proc. z 8,2 proc. w IV kw. 2017 r.), może to wynikać z osłabienia popytu wśród głównych partnerów Polski z UE. Związane to jest ze słabnięciem koniunktury gospodarczej w krajach UE. Spadła również dynamika importu – z 8,9 proc. w IV kw. 2017 r. do 3,5 proc. w I kw. 2018 r. W ostatnich miesiącach I i na początku II kwartału wyraźnie zauważalne było osłabienie się złotego, co może sprzyjać wzrostowi eksportu w kolejnych miesiącach, pod warunkiem utrzymania się popytu na polskie towary i usługi.

W maju zauważono również spadek wskaźnika zaufania inwestorów w strefie euro, co sygnalizuje również niepewność nastrojów odnośnie do dalszej koniunktury gospodarczej w UE.

W Polsce problemem może być powiększająca się luka w zakresie wykwalifikowanych pracowników przy malejącej stopie bezrobocia, a także stopniowy wzrost inflacji (do ok. 2,5 proc. w 2019 r.) w wyniku szybszego wzrostu wynagrodzeń, zwłaszcza w sferze usług. Dodatkowo elementy wpływające na długoterminowe perspektywy rozwoju gospodarczego są związane z czynnikami makroekonomicznymi: stabilnością i jakością systemów prawnych i instytucji, w tym również polityki i otoczenia regulacyjnego.

W analizach długoterminowych wyraźnie widoczny jest wzrost wartości PKB w Polsce w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Od momentu wejścia Polski do UE wartość ta powiększyła się prawie dwukrotnie, jednak nadal sytuuje to Polskę na 7. miejscu od dołu z wartością ok. 70 proc. średniej dla wszystkich krajów UE (dane za 2016 r.). W UE niższe wartości zanotowano w Bułgarii (49 proc. średniej UE), Rumunii (59 proc.), Chorwacji (60 proc.), na Łotwie (65 proc.), w Grecji (66 proc.) oraz na Węgrzech (68 proc.). Pośród krajów Europy Środkowej i Wschodniej wyprzedzają Polskę Estonia, Litwa, Słowacja, Słowenia, Czechy (88 proc. średniej UE!).

Branża w świetle rankingu

Analiza tendencji zachodzących w branży TSL w oparciu o firmy notowane w tegorocznym rankingu pokazuje zachodzące na rynku pozytywne zmiany.

Sumaryczna wartość przychodów wszystkich firm notowanych w rankingu zbliżyła się do 22 mld zł. Tempo wzrostu firm, które znalazły się w rankingu, mierzone przychodami z działalności TSL były w 2017 r. ponad dwa razy wyższe niż tempo wzrostu PKB i wyniosło 13 proc. (w 2016 r. 11 proc.) Zatrudnienie rosło o 9,3 proc. wolniej niż przychody (szybciej niż w 2016 r.). Należy jednak pamiętać, że bierze się pod uwagę pracowników zatrudnionych na umowę, gdy liczba pracowników czasowych nadal ulega znaczącym wahaniom w zależności od zmiennego popytu. Rynek pracy w przypadku magazynów uzupełniany jest również przez pracowników z Ukrainy i Białorusi oraz pozostałych krajów zza wschodniej granicy. Udział obcokrajowców w zatrudnieniu systematycznie rośnie, co stwarza dodatkowe wyzwania dla pracodawców. Jednocześnie mamy również do czynienia z dość wysokim wskaźnikiem rotacji w tej branży. W efekcie może to prowadzić do upraszczania procesów i zwiększenia poziomu zarządzania wizualnego, tak aby nowy pracownik mógł szybko zaznajomić się ze specyfiką swojego stanowiska pracy. Pozostałe wskaźniki wskazywały jednak na zwiększenie się presji cenowej na rynku oraz wystąpienie różnego rodzaju trudności, które ostatecznie przekładają się na wyniki finansowe. Zmalał zysk netto w przeliczeniu na jednego zatrudnionego (prawie 6 proc.), w efekcie spadła również rentowność, do poziomu 3,5 proc. (z 3,6 proc. w 2016 r.). Natomiast zarówno zwiększył się majątek trwały netto (wzrost o 21 proc.), a także wydatki na system IT (o 18 proc). Może to świadczyć o dalszej informatyzacji branży TSL, ale także o wzroście zainteresowania procesem cyfryzacji. Pozytywne wskaźniki odnośnie do majątku trwałego mogą wskazywać na wzrost zainteresowania zwiększaniem powierzchni magazynowej przez operatorów logistycznych. Branża TSL jest największym klientem dla deweloperów nieruchomości magazynowej (zamówienia stanowią około 31 proc. wszystkich zamówień), a w roku 2017 powierzchnia magazynowa rosła w tempie 33 proc., przy czym ponad 2,34 mln mkw. stanowiły nowe magazyny.

W TOP 10 (patrz: tabela) tempo wzrostu przychodów było na poziomie 10,4 proc. (7,2 proc. w 2016 r.). Zatrudnienie rosło wolniej niż przychody (8 proc.). Mimo że rentowność ukształtowała się na wyższym poziomie niż dla całości firm (3,9 proc.), należy zauważyć, że ten wskaźnik podały tylko trzy firmy z 10. Tak więc trudno na tej podstawie wyciągać wnioski na poziomie ogólnym. Wśród firm w zasadzie tylko jedna reprezentowała w pełni kapitał polski i była zarządzana przez polskiego menedżera bez kontroli przez kapitał zachodni.

W przypadku analizy pozostałej grupy firm (53) okazuje się, że tempo wzrostu przychodów było znacznie wyższe (15 proc.), co, zważywszy na niższą średnią wartość przychodów w tej grupie firm, nie powinno zaskakiwać. Zatrudnienie rosło w tempie 11 proc., wskaźnik rentowności wyniósł 3,5 proc.

Analiza poszczególnych grup firm uwzględnionych w podrankingach wskazuje na pewne zróżnicowanie odnośnie do podstawowych wskaźników finansowych.

W firmach deklarujących jako główną działalność usługi logistyczne wskazywano na średni wzrost przychodów na poziomie niespełna 10 proc., zatrudnienia (8,6 proc.) i znacznym przyroście majątku trwałego netto (ponad 30 proc.). Wydatki na systemy IT rosły w niewielkim stopniu (ok. 2 proc.). Operatory logistyczni w dużej części bazują na działalności związanej z zarządzaniem magazynem, przy czym może to się odbywać w różnym zakresie i przy różnej własności. Na ogół magazyny, obecnie coraz bardziej nowoczesne i zautomatyzowane, budowane są w systemie BTS, czyli pod konkretne zamówienie. Dzięki umiejscowieniu przez Amazon i Zalando magazynów dla handlu elektronicznego w Polsce zwiększyła się również jej rola jako zaplecza Niemiec dla zakupów online.

Firmy spedycyjne (ogółem 28) zanotowały średni wzrost nieco ponad 12 proc., przy wzroście zatrudnienia o ponad 8 proc. i wskaźniku rentowności blisko 4 proc. Majątek trwały netto zmniejszył się o ponad 10 proc. przy ponad 50-proc. wzroście wydatków na systemy IT.

Przychody w grupie firm deklarujących główną działalność jako spedycja drogowa wzrosły o 13 proc., zatrudnienie natomiast o 7,7 proc. Wysoko ukształtował się wskaźnik rentowności (4 proc.), natomiast w niewielkim stopniu wzrósł majątek trwały netto – zaledwie o 3,4 proc., przy wysokim wzroście wydatków na systemy IT (74 proc.).

Z kolei firmy deklarujące jako główny obszar działania spedycję morską i/lub oceaniczną zanotowały najwyższy wzrost przychodów – na poziomie 15 proc., zatrudnienie rosło w tempie 11 proc., a wskaźnik rentowności osiągnął niezbyt wysoki poziom (3 proc.). W przypadku powyższej grupy firm zanotowano spadek poziomu majątku trwałego netto o prawie 25 proc.

Firmy czerpiące przychody w znaczącej części ze spedycji lotniczej osiągnęły również średni wzrost przychodów powyżej średniej – na poziomie 14 proc. Majątek trwały netto uległ niewielkiemu zmniejszeniu (ponad 1 proc.), a zatrudnienie wzrosło prawie o 10 proc.

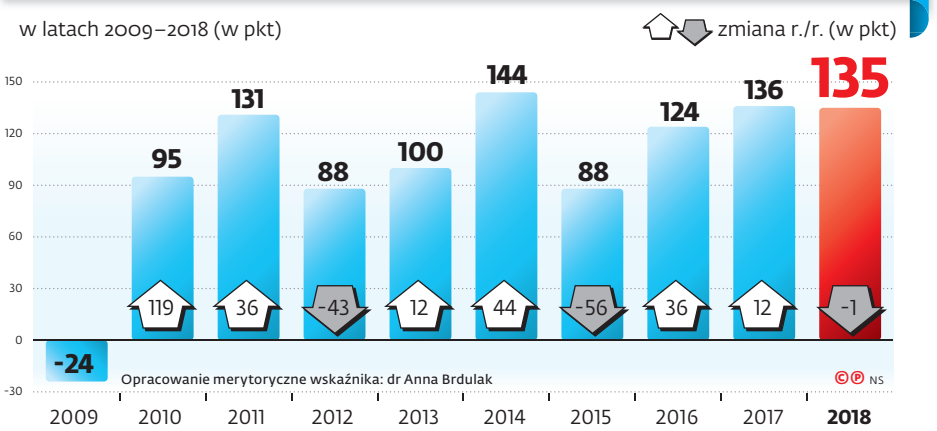
Z kolei przedsiębiorstwa deklarujące jako główną działalność transport drogowy charakteryzują się średnim wzrostem wartości przychodów powyżej 16 proc. (najwięcej z dotychczas analizowanych grup), przy dość niskiej marżowości 2,7 proc. W tej grupie przedsiębiorstw zatrudnienie rosło 10 proc. w ujęciu rocznym, wielkość majątku trwałego netto – prawie 39 proc., a wydatki na systemy IT zwiększyły się o 0,6 proc. Warto dodać, że jest to znacząca grupa firm w rankingu (23), podobnie jak grupa, deklarująca działalność spedycyjną w zakresie transportu samochodowego (19 firm).

Porównując wskaźniki firm z kapitałem polskim i zagranicznym oraz mieszanym, nadal widzimy różnicę między średnim przychodem osiąganym prze powyższe grupy firm. Średnia wartość przychodu z działalności TSL w przypadku firm zagranicznych i z kapitałem mieszanym wynosi prawie 470 mln zł, gdy w firmach polskich 247 mln zł. Podobnie różnica kształtuje się w przypadku średniej rentowności: 4,6 proc. i 2,9 proc. w polskich firmach. Są to kluczowe wskaźniki, wskazujące na efektywność przyjętych modeli biznesowych. Inne wskaźniki są już mniej różnicujące. Tempo wzrostu przychodów z TSL było wyższe dla polskich firm (16,7 proc.) w porównaniu z zagranicznymi (10,7 proc.). Wydaje się to o tyle naturalne, że związane przede wszystkim z wielkością reprezentowanych przedsiębiorstw. Wartość majątku trwałego netto wzrosła o 21 proc. w polskich firmach i o 22 proc. w zagranicznych, gdy zatrudnienie rosło analogicznie o niespełna 12 proc. i o 8 proc. w firmach zagranicznych. Wydatki na systemy IT wzrastały o prawie 20 proc. w polskich firmach i o 15,6 proc. w zagranicznych.

Czynnikiem różnicującym tempo wzrostu przychodów w 2017 r. był również zakres geograficzny działania analizowanych firm. Jeśli obszar ograniczał się do krajów europejskich, to tempo wzrostu wyniosło poniżej 10 proc. (9,5 proc.). W przypadku rozszerzenia działalności do krajów pozaeuropejskich (w tym przypadku firmy zwiększały również zakres oferowanych usług do obsługi drogą morską oraz transportem lotniczym) osiągano prawie 15-proc. wzrost przychodów. Działalność geograficzną europejską i pozaeuropejską deklarowało 36 firm ujętych w rankingu. Jednak rentowność w przypadku szerszego obszaru geograficznego była niższa (3 proc.) niż dla obszaru europejskiego (4,2 proc.). Zatrudnienie rosło średnio o 8,4 proc. w pierwszej grupie (Europa) i 10 proc. w drugiej grupie. Wielkość majątku trwałego wzrosła o 31 proc. i o 18 proc. w firmach operujących na całym świecie. Wydatki na systemy IT były wyższe o 17 proc. w pierwszej grupie i o 19 proc. w drugiej grupie analizowanych firm.

Kolejny czynnik różnicujący wskazuje na istnienie związku między wielkością firmy a tempem wzrostu przychodów. Największy przyrost przychodów z działalności TSL zaobserwowano w grupie firm zatrudniających 50–249 osób (ponad 18 proc.). Również wskaźnik rentowności w tej grupie (21 firm) był najwyższy w porównaniu z pozostałymi grupami (zatrudniającymi poniżej 50 osób oraz 250 i więcej) – 3,8 proc. (w pozostałych grupach wyniósł odpowiednio 2,8 proc. i 3,5 proc.). Zatrudnienie rosło najszybciej w grupie firm z 10–49 pracownikami (21 proc.), gdy w grupie 50–249 tylko 9,5 proc. (prawie dwa razy niższe tempo niż w przypadku wzrostu przychodów), a w grupie 250+ (34 firmy) tempo wzrostu zatrudnienia przekroczyło 9 proc. Najniższy wzrost wydatków na system IT odnotowano w firmach zatrudniających 10–49 osób.

Wskaźnik optymizmu branży TSL w Polsce



TOP 10 firm TSL

Miejsce w rankingu	Nazwa firmy	Przychody z TSL 2017 (w zł)
1	Grupa Raben	2 282 417 000
2	Grupa Kapitałowa DPD Polska	1 605 224 680
3	Schenker sp. z o.o.	1 570 685 534
4	FM Logistic	966 957 786
5	ROHLIG SUUS Logistics SA	842 486 000
6	DSV	814 993 000
7	GEFCO Polska Sp. z o.o.	702 531 280
8	KUEHNE + NAGEL Sp. z o.o.	694 327 000
9	GRUPA PEKAES	689 536 000
10	Grupa Rhenus	556 906 000

bciej niż PKB w Polsce

(3,3 proc.), gdy w pozostałych grupach – kształtowały się na poziomie ok. 15 proc. Majątek trwały netto średnio uległ zmniejszeniu w grupie najmniejszych firm (o 22 proc.), w pozostałych grupach wzrósł – o 3,8 proc. w grupie zatrudniającej 50–249 osób i o 28 proc. w grupie 250+.

Analogiczną analizę można przeprowadzić dla firm ze względu na wielkość przychodów. W tym przypadku również firmy ze „średniej grupy" z punktu widzenia przychodów (50–199 mln zł) zanotowały prawie 20-proc. wzrost przychodów (w grupie 10–49 mln przychody wzrosły o 9,5 proc., a w grupie 200+ zanotowano wzrost o 12 proc.). Jednak z punktu widzenia wskaźnika rentowności najwyższy poziom osiągnęła grupa 10–49 mln (6,5 proc.), gdy pozostałe dwie grupy: 3,9 proc. (przychody w granicach 50–199 mln zł) i 2,9 proc. (przychody 200 mln zł i więcej). Zatrudnienie w najmniejszych firmach wrosło o 11 proc., czyli więcej niż średnia dynamika przychodów. Z kolei wydatki na systemy IT w tej grupie firm wzrosły 44 proc., gdy w pozostałych grupach: niespełna 9 proc. dla firm 10–49 mln zł i 19,6 proc. dla firmy 200 mln zł i więcej). Może to oznaczać, że mimo stosunkowo niskiego tempa wzrostu przychodów, ale przy wysokim wskaźniku rentowności, mniejsze firmy dzięki zwiększeniu wydatków na IT podejmują również działania, które mają je przenieść w kolejnych latach do grupy o wyższych przychodach. Dodatkowym czynnikiem, który przemawia za taką diagnozą, jest zmniejszenie się o 19 proc. netto w tej grupie firm majątku trwałego. Wzrósł on tylko w grupie firm 200+ (o 28 proc.).

W ramach ankiety poddano również analizie wpływ handlu elektronicznego i usług świadczonych w tym zakresie na wyniki finansowe przedsiębiorstw. Wśród analizowanej grupy taką deklarację wskazały 24 firmy, z czego 16 firm zanotowało wzrost udziału tych usług w przychodach. Jednak wskaźniki finansowe nie wykazywały na tym etapie zaawansowania usług dodatniej korelacji między wzrostem przychodów z e-commerce i wzrostem przychodów z całkowitej działalności TSL.

Podobny wniosek można wyciągnąć z analiz firm, które przygotowują raporty społeczne. Nie ma w tym przypadku pozytywnej korelacji między wskaźnikami firm przygotowujących raport a ich tempem wzrostu. Można jednak stwierdzić, że raporty przygotowane są przede wszystkim przez firmy duże, o przychodach powyżej 200 mln zł. Wśród 16 firm, które zadeklarowały przygotowanie raportu społecznego, średnia wartość przychodów wynosi 772 mln zł.

W obecnym rankingu badano również wpływ platform internetowych na działalność firmy. Wśród 26 firm, które wskazały, że rozwój platform internetowych w większym (siedem firm) lub w mniejszym stopniu (19 firm) oddziaływał na ich funkcjonowanie, tempo wzrostu przychodów z TSL wyniosło 15 proc. (przy średniej dla wszystkich firm 13 proc.), a dla pozostałej grup (37 firm) niespełna 11 proc., choć wskaźnik rentowności był wyższy w przypadku firm, które nie zdecydowały się na wiązanie swojego modelu biznesowego z platformami (4,2 wobec 2,7 proc.). Może to oznaczać fazę transformacji, w której zmieniają się modele biznesowe, co również znajduje odzwierciedlenie w wynikach finansowych. Warto jednak zadać sobie pytanie, czy utrzymanie wartości firmy na rynku, a także jej wzrost w dłuższym czasie nie wymagają jednak inwestycji w nowe technologie, co w krótszym okresie związać się będzie z pogorszeniem się wskaźnika rentowności, jednak w dłuższym – zapewni rozwój.

Szanse i zagrożenia

W tym roku dodatkowo menedżerowie wypowiadali się na temat szans i zagrożeń, które postrzegają w branży TSL w ciągu najbliższych dwóch lat. Można je podzielić na grupy dotyczące: rozwoju nowych technologii, czynników regulacyjnych i politycznych, a także infrastrukturalnych przede wszystkim związanych z rozwojem transportu w ramach Jedwabnego Szlaku oraz dynamicznym rozwojem logistyki magazynowej (kontraktowej). Menedżerowie postrzegają najbliższe lata jako szansę na większe otwarcie się rynku wschodniego, zwiększenie eksportu z Polski, a tym samym również możliwości przewozów na zachód Europy.

Rynkowi ma sprzyjać cyfryzacja, w tym także technologia łańcuchów blokowych (blockchain) oraz automatyzacji i robotyzacji (AI, ale też cloud computing) i rozwój handlu internetowego. Firmy spodziewają się kontynuacji pozytywnego trendu w polskiej gospodarce i Europie, co również wpłynie na dobrą kondycję branży TSL. Niektórzy prognozują wzrost w granicach 10–15 proc. rocznie.

Były też wypowiedzi dotykające problemów z kierowcami. Część menedżerów uważa, że jeśli branża sobie z nimi poradzi, to jej perspektywy będą bardzo pozytywne. Wśród najistotniejszych zagrożeń powtarzały się kwestie związane z niestabilnością finansową rynków, brakiem kierowców oraz wykwalifikowanych pracowników, zagrożenia związane z regulacjami unijnymi oraz sytuacją polityczną.

Barometr optymizmu (patrz: wykres) pokazuje, że w 2018 r. mogą być kontynuowane pozytywne trendy z 2017 r. Podobnie jak w poprzednich latach przedsiębiorstwa nieco lepiej oceniają własną sytuację i perspektywy niż obecny stan polskiej gospodarki i jej perspektywy w przyszłości, choć w tym roku dominuje umiarkowany optymizm. Lekki, 1-punktowy spadek wskaźnika, może świadczyć o utrzymującej się jednak niepewności odnośnie do przyszłości mimo w sumie pozytywnego obrazu.

Opracowanie merytoryczne wskaźnika: dr Anna Brdulak

REKLAMA

Żaden człowiek nie jest wyspą. Każdy przedsiębiorca potrzebuje zespołu do realizacji śmiałych pomysłów. Ambitne potrzeby firmy muszą być oparte na silnym partnerze w zakresie transportu i logistyki. Jesteśmy obecni w ponad 80 krajach na całym świecie, aby wspierać Twoją firmę w rozwoju. Drogą lądową, powietrzną, morską i w magazynach. Dostosowujemy zasoby i metody transportu do Twoich potrzeb. **Zobacz więcej na stronie www.pl.dsv.com**

DSV
Global Transport and Logistics

Kondycja i perspektywy branży logist

PROF. DR HAB. HALINA BRDULAK
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

JANUSZ GÓRSKI
prezes klastra DB Schenker na Europę Północną i Wschodnią

ANDRZEJ KOZŁOWSKI
CEO Airfreight, Seafreight & Rail ROHLIG Suus Logistics SA

DR INŻ. GRZEGORZ LICHOCIK
prezes Dachser Polska

PIOTR OKUROWSKI
prezes DHL Supply Chain

PAWEŁ TRĘBICKI
dyrektor generalny Raben Transport w Polsce

DEBATA Obecne dobre wyniki nie rozleniwiły firm z kręgu TSL, które **muszą być gotowe na zmiany** już w najbliższych latach. Wpływają na to nie tylko tendencje w gospodarce, lecz także decyzje polityczne

Czy udało się państwu zrealizować plany na rok 2017? Jak zmieniły się warunki prowadzenia biznesu w Polsce?

Piotr Okurowski: Po trudnych dla sektora latach 2015 i 2016 przyszła wreszcie poprawa. W ubiegłym roku nastąpiła oczekiwana zmiana trendów na rynku. Można go więc uznać za przełomowy. Przede wszystkim dlatego, że na rynku pojawili się nowi klienci. Był to też rok, w którym dużo działo się pod względem regulacji prawnych mających wpływ na prowadzenie działalności. Myślę np. o przepisach dotyczących pracy tymczasowej. Choć zaczęły one obowiązywać wcześniej, to jednak dopiero w 2017 r. przyniosły zmianę podejścia do ich egzekwowania. Był to wreszcie rok, w którym jeszcze bardziej nasilił się problem dostępu do pracowników. Co więcej, dał się on zauważyć nie tylko w Polsce, ale już w całej centralnej Europie. Trzeba też przyznać, że na tle innych krajów Starego Kontynentu Polska ciągle jeszcze jakoś sobie z tym problemem radzi. To dzięki bliskości Ukrainy, skąd stale docierają do nas nowe osoby do pracy, ale ten napływ kiedyś się skończy. Dlatego konieczne staje się ich szukanie na innych rynkach, wśród innych narodowości. Nie chodzi tylko o to, ile płacimy Ukraińcom, ale też jakie dajemy im możliwości rozwoju. Trzeba pamiętać o tym, że wśród tych pracowników są fachowcy z tytułem inżyniera. To oznacza, że nie wykorzystujemy w pełni ich możliwości i doświadczenia. Ale to też dlatego, że nie znamy w pełni ich kompetencji. Dlatego powinniśmy to zmienić, czyli je poznać, by móc im zaoferować pracę na innych stanowiskach.

Ograniczony dostęp do kadry przełożył się na rosnące płace, które też były wyzwaniem dla branży w roku ubiegłym. Wynagrodzenia wzrosły średnio o 8 proc. To na tyle dużo, by stało się odczuwalne dla rentowności biznesu.

Andrzej Kozłowski: Wakaty pojawiły się nie tylko na niższych szczeblach zatrudnienia, lecz również na stanowiskach wymagających doświadczenia i wiedzy w obsłudze nowoczesnych technologii. To newralgiczny obszar, w którym każda niewłaściwa decyzja może oznaczać bardzo wysokie koszty dla firm logistycznych. W tej sytuacji rozwiązaniem są długotrwałe szkolenia dla istniejących kadr oraz dla pracowników dopiero pozyskiwanych do organizacji. By jednak chcieli wykonywać te zadania muszą im zostać stworzone lepsze warunki do pracy, a przede wszystkim korzystniejsze wynagrodzenia. Przekonujemy naszych klientów, by byli udziałowcami w ich podwyższaniu. Przyznam, że zachęcenie klientów do współpracy na tym polu nie jest proste. Staramy się wyjaśniać, że partycypacja w kosztach zatrudnienia pracowników w logistyce zapewni im stabilną obsługę ich operacji. Wielu naszych zleceniodawców wciąż ma nadzieję, że obecna sytuacja jest przejściowa.

Warto zacząć podejmować działania już teraz. Rok 2017 pokazał, że nadchodzą dobre czasy dla branży TSL. Wzrosła obsługa rynku krajowego, bo dobrze dzieje się w polskiej gospodarce. Rośnie też eksport, gdyż rodzimi przedsiębiorcy coraz lepiej radzą sobie na międzynarodowych rynkach. Ubiegły rok był dla nas rekordowy i przyniósł ROHLIG SUUS Logistics ponad 20-proc. wzrost przychodów.

Za 18 proc. naszych przychodów odpowiada rozwijający się segment e-commerce. Jeszcze rok temu było to 10–11 proc. Widać zatem, że choć nowe regulacje w sprawie zakazu handlu w niedzielę niosą pewne ryzyka, to można się do nich dobrze przygotować i przekuć na korzyści.

Mamy świadomość, że na razie zakaz handlu obowiązuje w ograniczonym zakresie. O faktycznym wpływie przepisów przekonamy się w przyszłym roku, gdy wolne będą wszystkie ostatnie dni tygodnia. Mam jednak nadzieję, że dalszy rozwój e-commerce zrekompensuje straty po stronie tradycyjnego handlu. Szczególnie że widać wyraźną zmianę modelu zakupowego wśród Polaków. Zaczynają oni traktować sklepy tradycyjne bardziej jak showroomy, czyli faktycznych zakupów dokonują coraz więcej on-line. To dla nas dobra wiadomość. Obsługa kanału e-commerce jest bardziej rentowna. Klienci kupujący na odległość są bardziej świadomi, wymagają wysokiej jakości obsługi, w tym nie tylko przesyłki na czas, ale też estetycznie i bezpiecznie zapakowanej. Od operatora logistycznego nie oczekują się już tylko terminowego przewozu przesyłki w dobrej cenie.

Wśród nowości, które zaproponowaliśmy w ostatnim czasie, jest kompleksowe zarządzanie łańcuchem dostaw online w czasie rzeczywistym. Poprzez naszą platformę pomagamy klientom począwszy od etapu zakupu przez nich surowców przez produkcję, transport gotowych już wyrobów do magazynów, zarządzanie stanami magazynowymi, po przygotowanie, zlecenie i dostarczenie produktów od odbiorcy docelowego. Kładziemy przy tym duży nacisk na zarządzanie wyjątkami, czyli tymi partiami towarów, których dostarczenie na czas jeszcze szczególnie zagrożone, np. z powodu warunków pogodowych. Staramy się, by miały one jak najmniejszy wpływ na realizację zamówienia.

Grzegorz Lichocik: Nie da się ukryć, że nasza gospodarka jest uzależniona od tego, co się dzieje w Niemczech. W 2017 r. polski eksport wyniósł 203,7 mld euro, z czego większość, 55,8 mld euro, wygenerowana została dzięki współpracy z naszym zachodnim sąsiadem. Dlatego z obawami patrzymy na to, co może wydarzyć się już wkrótce, mając na uwadze realne ekonomiczne zagrożenie, jakie może wyniknąć na linii USA–Niemcy lub szerzej UE, po wprowadzeniu zapowiadanych przez USA ceł, co z pewnością zebrałoby żniwo też w naszym kraju i na czym również straciłaby branża TSL. Naszym drugim partnerem jest Republika Czeska (13 mld euro polskiego eksportu), której gospodarka także jest ściśle powiązana z Niemcami. Trzeba również mieć na uwadze, że 80 proc. naszego eksportu opiera się na Unii Europejskiej. Polskie firmy transportowe wypracowują 5,8 proc. naszego PKB i stanowią trzecią gałąź krajowej gospodarki. Dachser, posiadając znakomitą europejską sieć logistyczną, specjalizuje się w obsłudze przesyłek drobnicowych, głównie eksporterów. Jesteśmy jedynym operatorem na rynku posiadającym tak zaawansowane i całkowicie zintegrowane procesy oparte na jednym systemie operacyjnym w naszej sieci. W zeszłym roku w Polsce odnotowaliśmy dynamiczny 2-proc. wzrost obrotów i wolumenu przesyłek wobec 2016 roku. Zwiększyliśmy również zatrudnienie. Stawiamy na stały rozwój naszej kadry, rozwijamy programy stażowe i studia dualne polegające na współdzieleniu czasu pomiędzy nauką a studiami. Dzięki naszej otwartości na młodych ludzi nie odczuwamy aż tak bardzo problemów personalnych. Zdajemy jednak sobie sprawę, że przyszłość, również logistyki, będzie zależała w dużej mierze od wprowadzania automatyzacji i nowoczesnych technologii. Trzeba natomiast podkreślić, że w naszej branży niezwykle trudno je wprowadzać. Przeszkodą jest czas trwania kontraktów z klientami. Umowy w logistyce kontraktowej opiewają obecnie najczęściej na trzy lata. Co więcej, mają tendencję do skracania się, co jest związane z tym, że przedsiębiorcy starają się coraz bardziej zdywersyfikować ryzyko po stronie logistyki. Sprzyja temu oczywiście rosnąca konkurencja na rynku TSL. Dlatego trudno wymagać od naszych klientów, by partycypowali w wydatkach na automatyzację procesów logistycznych. Są co najwyżej gotowi zainwestować w system informatyczny wymagany do współpracy z magazynem. Mogą bowiem liczyć na zwrot kosztów poniesionych na jego instalację podczas trwającej współpracy.

Inną przeszkodę stanowi to, że działalność magazynową branża TSL prowadzi przede wszystkim w wynajmowanych magazynach. To też powoduje, że najczęściej stosowane rozwiązania mają swoje ograniczenia – muszą się zwrócić w określonym czasie, czyli przez okres wynajmu. Dlatego nowe technologie mają szansę się rozwijać głównie wtedy, gdy firma jest zaangażowana w proces logistyczny, a do tego robi to we własnych nieruchomościach. Mam tu na myśli na przykład Amazona i automatyzację procesu dostarczania produktów do gniazd kompletacyjnych.

Janusz Górski: Jeśli chodzi o naszą firmę, to ubiegły rok był bardzo dobry. Osiągnęliśmy w Grupie Schenker obroty na poziomie 16,4 mld euro. Doszło też do dalszego umocnienia i integracji dystrybucyjnej sieci lądowej obejmującej 430 lokalizacji w 38 krajach Europy. Dzięki temu jesteśmy w stanie zagwarantować naszym klientom wysoką jakość obsługi dużych potoków ładunków drobnicowych w całej Europie każdego dnia. Poza tym w przypadku gospodarki 4.0 zaczęliśmy praktyczne wdrożenia. A jeśli chodzi o działalność Polsce, to wyjątkowym dla nas momentem stało się otwarcie nowej spółki Schenker Technology Center w Warszawie. Dodam, że to trzecie takie centrum na świecie po Nanijngu (Chiny) i Denver (USA) i pierwsze w Europie. Dostarcza rozwiązania IT dla Grupy DB Schenker i klientów w Europie, obu Amerykach, Azji i Afryce. Nasi pracownicy IT są cenieni na świecie ze względu na wiedzę, zaangażowanie i dobre rozumienie potrzeb branży TSL.

Chciałbym się jeszcze odnieść do rynku pracowników. Faktycznie nasza branża, podobnie jak inne w Polsce, ma coraz większe problemy z pozyskaniem nowych rąk do pracy. Uważam jednak, że czeka nas niedługo to, co miało już miejsce na rynku ochrony, czyli rynek będzie musiał zaakceptować wyższe płace w TSL. Jeśli chodzi o pracowników z Ukrainy, to wciąż widzę dla nich szansę w Polsce. By jednak mogli faktycznie wypełnić lukę demograficzną w Polsce, potrzebna jest zmiana przepisów na takie, które będą sprzyjały podejmowaniu przez nich pracy w naszym kraju oraz pozostawaniu na dłużej. To o tyle ważne, że są wśród nich prawdziwi, dobrze wykształceni specjaliści, którzy potrafią robić dużo więcej niż tylko przeładowywać towary. A takie osoby będą nam potrzebne, jeśli chcemy na dobre wejść w gospodarkę 4.0.

Paweł Trębicki: To był z pewnością bardzo istotny rok dla całej Grupy Raben. Po wielu akwizycjach oraz późniejszych działaniach integracyjnych 1 stycznia 2018 r. uruchomiliśmy własną sieć drobnicową w Niemczech, wychodząc z wcześniejszych umów partnerskich. Tak ambitne przedsięwzięcie na dojrzałym i stosunkowo konserwatywnym rynku to

Partnerzy debaty:
DACHSER Intelligent Logistics
DHL
DB SCHENKER
Raben your partner in logistics
RÖHLIG SUUS LOGISTICS

tyczno-transportowej

ogromne wyzwanie. Jesteśmy tym bardziej zadowoleni, że uruchomienie sieci odbyło się płynnie i bez większych problemów jakościowych. Dzisiaj, podobnie jak w Polsce, świadczymy bezpośrednie usługi drobnicowe na tym największym rynku logistycznym Europy. Posiadamy tam obecnie 32 oddziały i łącznie 46 lokalizacji sieciowych oraz zatrudniamy ponad 2 tys. pracowników. To z pewnością obecnie najbardziej strategiczny projekt grupy. Jesteśmy dumni, iż znalazł on również szersze uznanie. Ewald Raben został bowiem został uhonorowany nagrodą LEO 2018 w kategorii „Przedsiębiorca Roku" przyznaną przez „Deutsche Verkehrs-Zeitung".

Niemcy nie były w minionym roku jedynym obszarem rozwoju Grupy Raben. Uruchomiliśmy nowe oddziały w Rumunii (Sibiu oraz Cluj), a do obsługi rynków wschodnich powstała dedykowana spółka Raben East. Przejęliśmy też 20 proc. udziałów we włoskiej spółce Sittam. Zdecydowaliśmy się również na utworzenie wewnętrznego działu badań i rozwoju – Genius Lab.

Z szerszej perspektywy postrzegam miniony rok jako wyjątkowy okres dla branży. Intensywnie rozwijała się gospodarka zarówno polska, jak i unijna, więc zleceń nie brakowało. Brakowało za to zasobów, a w szczególności pracowników. To raczej pewne, że w tym kontekście postępująca automatyzacja procesów stanie się naturalną koniecznością. Z krótszej perspektywy jeszcze większe znaczenie zyskuje efektywność dotychczasowych procesów oraz konsekwentne budowanie kultury organizacyjnej i marki pracodawcy.

Halina Brdulak: Ostatni raport PwC wyraźnie pokazuje, jak dużym zagrożeniem dla firm są ataki hakerskie. W ubiegłym roku spotkało się z nimi 44 proc. przedsiębiorstw. To o 9 proc. więcej niż w 2016 r.

Paweł Trębicki: Nie jest tajemnicą, iż również Grupę Raben dotknęło międzynarodowe zagrożenie wirusowe. To zupełnie nowa rzeczywistość, z którą branża do tej pory w praktyce nie miała jeszcze do czynienia. Tym bardziej się cieszę, że byliśmy w stanie w ciągu kilku godzin odzyskać pełną sprawność operacyjną. System zarządzania ciągłością biznesu zadziałał prawidłowo, a my dodatkowo wykorzystaliśmy to wyzwania do jeszcze większej poprawy naszych zabezpieczeń.

Halina Brdulak: Automatyzacja przy krótkotrwałych kontraktach to wyzwanie. To będzie jednak musiało wszystko iść w parze. Nie da się zmusić klientów do zawierania dłuższej współpracy. Trzeba znaleźć inne rozwiązania, by była szansa wdrażania nowych rozwiązań i technologii.

Andrzej Kozłowski: Na pewno łatwiej jest w sytuacji, gdy magazyn dedykowany jest jednemu klientowi z długoterminową umową o współpracy. My jednak często w ramach jednego magazynu obsługujemy wielu klientów, którzy mają różne potrzeby i oczekiwania. Dlatego wprowadzenie procesów automatyzacji, które będą odpowiadały wszystkim, jest niezwykle trudne. Zwłaszcza gdy w jednym magazynie są towary dużych i małych firm. W przypadku dużych przedsiębiorstw podejmowanie decyzji wymaga więcej czasu.

Dodam jeszcze, że jako branża musimy zadbać o naszą atrakcyjność, skierować ciekawą ofertę do młodych ludzi, którzy mają dzisiaj bardzo wiele możliwości rozwoju. A możemy zaproponować im bardzo wiele. I myślę tu nie tylko o wynagrodzeniach, lecz właśnie o nowych technologiach, którymi młode pokolenie jest bardzo zainteresowane i z którymi wiąże swoją przyszłość zawodową.

Grzegorz Lichocik: Spotkałem się z badaniami, że wystarczy zaproponować o 1 zł więcej za godzinę, by pracownik fizyczny zatrudniony w magazynie pomyślał o zmianie pracy. Ale to nie jest jedyny problem. Innym jest to, że szkolnictwo nie nadąża za zmianami na rynku. Wszyscy potwierdzamy, że na rynku brakuje kierowców. Od roku obserwujemy dyskusję o konieczności reformy szkolnictwa wyższego. Jak dotąd jednak nikt nie wpadł na pomysł wprowadzenia dualnych szkół wyższych, czyli godzących naukę z praktyką, jak ma to miejsce w Niemczech. W Polsce na razie taką inicjatywę zgodziła się podjąć tylko jedna szkoła prywatna.

Janusz Górski: Z moich rozmów z uczelniami wynika, że obecnie młodzież nie postrzega takiego wariantu jako wartościowy. Młodzi ludzie wolą najpierw skończyć studia, a potem iść do pracy. Mało kto chce łączyć naukę z praktyką, a szkoda.

Piotr Okurowski: Dlatego testujemy rozwiązania, które sprawdzą się w sytuacji kurczącego się rynku pracy. Zwłaszcza po stronie kierowców, których nie ma kto obecnie wyszkolić. Dawniej robiło to wojsko – a teraz trzeba poszukiwać innych możliwości znalezienie kierowców. Proszę zwrócić również uwagę na fakt, iż w najbliższych pięciu latach 100 tys. niemieckich kierowców pójdzie na emeryturę. Co zrobimy, aby ich zastąpić? DHL cały czas szuka innowacyjnych rozwiązań. Są wśród nich autonomiczne ciężarówki, które sprawdzamy w USA. DHL jako jedna z nielicznych firm zamówiła 10 ciężarówek Tesli. Chce je wykorzystać do przewozów wahadłowych i dostaw jednodniowych. Zamierza je też przetestować pod kątem oszczędności paliwa na dłuższych trasach w USA.

Wierzymy, że nowoczesne technologie i rozwiązania zmienią oblicze logistyki. Jesteśmy ciekawi, jak do tego podchodzą nasi klienci – zapytaliśmy ich, przeprowadzając badanie na temat cyfryzacji łańcucha dostaw, jak widzą przyszłość w logistyce. 63 proc. z nich widzi ją z udziałem robotów, a 50 proc. z udziałem właśnie pojazdów autonomicznych. Sądzę jednak, że na ich upowszechnienie trzeba będzie poczekać 10–15 lat. W naszym badaniu wielu klientów wskazało też na drony jako rozwiązanie, które znacząco zmieni rynek logistyki. Innowacyjne centra dystrybucyjne i magazyny to przyszłość naszych czasów – w DHL mamy poczucie, że roboty i związana z tym automatyzacja nie zastąpią ludzi, ale znacząco ułatwią człowiekowi pracę.

Paweł Trębicki: Logistyka to paradoksalnie jeden z najmniej efektywnych obszarów gospodarki. Auta w większości przypadków są w trasie tylko jedną trzecią doby, ze względu na ograniczenia czasu pracy kierowcy. Wiele z nich godzinami stoi pod rampą. Przestrzeń ładunkowa naczepy jest rzadko w pełni wykorzystana, a puste przebiegi wahają się od 7 do 15 proc. W międzynarodowym ruchu całopojazdowym ciągle króluje papier w ręku kierowcy, czyli CMR. To duża przestrzeń do optymalizacji, ale z pewnością wymaga współdziałania operatorów i klientów, wsparcia technologicznego oraz korzystnych regulacji prawnych. Zainteresowanie branżą gigantów internetowych, jak również coraz liczniejsze powstawanie start-upów pokazuje, że inni również dostrzegają szerokie możliwości wykorzystania nowych technologii w branży TSL. Technologia może też pomóc poradzić sobie z nowym w naszym kraju zjawisku, tj. wielonarodowości zespołów. Chyba już wszystkie urządzenia mobilne w logistyce i transporcie mają możliwość zmiany wersji językowej. Cześć firm dla ułatwienia stosuje nawet pismo obrazkowe.

Grzegorz Lichocik: Wydaje się, że wspomniane wcześniej pojazdy autonomiczne, w tym ciężarówki, to przy niedoborze rąk do pracy konieczność. Sprzyjać temu mogą umiejętności, które teraz charakteryzują naszą młodzież. Spędzanie przez nią większości czasu na operowaniu urządzeniami mobilnymi sprzyja kształtowaniu się u dzieci oburęczności, co można będzie w przyszłości wykorzystać do sterowania pojazdami półautonomicznymi, np. z biura. Taki operator będzie przychodził do pracy na 8 godz. i obsługiwał w jednym czasie kilka ciężarówek. Ciężarówki półautonomiczne będą przez niego podstawiane pod rampę, pod załadunek. Potem, z wykorzystaniem kamer i łączności bezprzewodowej, będą wyprowadzane przez niego na autostradę. Jedna osoba mogłaby w ten sposób obsługiwać trzy, czy cztery ciężarówki jednocześnie. Dzięki systemowi kamer operator widziałby to, co teraz kierowca. Trzeba tylko zapewnić dobrą łączność. Sam rynek wymusi na nas takie rozwiązania. W Polsce już teraz brakuje ok. 30 tys. kierowców. Pojazdy autonomiczne mają dużą przyszłość w tej branży. Oprócz technologii trzeba będzie oczywiście doszlifować kwestie prawne.

Andrzej Kozłowski: Wyzwaniem jest też usprawnienie łańcucha dostaw. Cały czas wprowadzamy usprawnienia przy wykorzystaniu istniejących zasobów. Przed laty zainicjowaliśmy projekt „Szczyty kosztują", wokół którego powstał think tank stawiający sobie za cel wypracowanie i promowanie zasad postępowania, które ograniczają zjawisko sztucznych szczytów przewozowych. Przekonujemy naszych największych klientów, żeby spłaszczali swoje potoki i nie kumulowali ich na koniec miesiąca, kwartału czy tygodnia, tylko po to, żeby podbić wyniki i nadgonić sprzedaż. To dodatkowe koszty dla nich, ale także dla społeczeństwa, operatorów, dla środowiska. To było duże wyzwanie, ale udało nam się przekonać kilka firm do tej zmiany. Wytłumaczyliśmy, że w sytuacji, w której mamy deficyt kierowców, tworzenie tych sztucznych szczytów przewozowych jest nieuzasadnione kosztowo.

Rynek podlega również ciągłym zmianom, wynikającym z regulacji unijnych. Przepisy kabotażowe ulegną dostosowaniu i w efekcie nasi przewoźnicy będą mieli mniej pustych przebiegów. Zostaną również ujednolicone opłaty drogowe w różnych krajach, które często były zawyżane. Kolejna istotna zmiana to konieczność posiadania licencji transportowej dla przewoźników drogowych, którzy w swoim taborze posiadają samochody o DMC poniżej 3,5 t. Regulacja ta wpłynie bezpośrednio na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na drogach.

Grzegorz Lichocik: Właściwe wykorzystanie infrastruktury operatora logistycznego zależy również od czynników, jakimi charakteryzuje się dana aglomeracja. Robiłem porównanie Paryża i Dortmundu. Aglomeracja paryska ma 12 mln mieszkańców, a obszar Zagłębia Ruhry to populacja licząca ponad 8 mln. W obu mamy podobne wolumeny dostaw naszej firmy. Na ich organizację ogromny wpływ mają różnice związane z kongestią i ukształtowaniem miast, które występują w obu aglomeracjach. W Zagłębiu Ruhry realizujemy dostawy w oparciu o jeden terminal, a w Paryżu potrzebujemy już pięciu, które w sumie mają prawie 30 tys. mkw. powierzchni i 4,5 tys. mkw. biur. Wszystkie terminale w Paryżu mają łącznie 310 bram i zatrudniają 337 osób. W Dortmundzie terminal ma powierzchnię 10 tys. mkw. oraz 2,4 tys. mkw. biur, 120 bram i 333 osoby zatrudnione, czyli chociaż pod względem kadry podobnie jak w Paryżu. Widać jednak, że w stolicy Francji potrzebujemy trzykrotnie więcej zasobów – budynków i biur. Wynika to ze znacznie większej kongestii w Paryżu niż w Dortmundzie i jego okolicach.

Czy obawiają się państwo stref czystego transportu w centrach miast, w których mają obowiązywać opłaty za wjazd?

Grzegorz Lichocik: Klienci oczekują, że zakupy zrealizowane przez internet trafią do nich praktycznie natychmiast, np. w ciągu godziny. To oznacza, że te towary muszą być zmagazynowane jak najbliżej miejsca dostawy. Antycypacja zapotrzebowania na te towary jest oszacowywana poprzez algorytmy operujące na danych uzyskanych z analizy odwiedzanych stron, danych historycznych, reklamy i promocji itd. Tymczasem wiele miast europejskich już wprowadziło lub planuje różnego rodzaje restrykcje dla samochodów i ciężarówek. Nie ma jednak jednego modelu tych ograniczeń. To zależy m.in. od wielkości miasta, określonych ustaleń rady miejskiej czy planowanych inwestycji. Są też specyficzne miasta, np. takie jak Amsterdam, który ma dużo kanałów i w efekcie należy tam zastosować zupełnie inny system dostaw, wykorzystując np. barki jako mikrohuby. Możliwe jest też wykorzystanie elektrycznych rowerów dostawczych.

W innych miastach wjazd dozwolony będzie jedynie dla samochodów elektrycznych. W Dachser już dzisiaj staramy się być coraz bardziej proekologiczni. W Niemczech obecnie testowanych jest dziesięć pojazdów elektrycznych eActros, z czego Dachser wykorzystuje jeden, mamy też na testach dwa mniejsze samochody dostawcze Fuso eCanter. Zasięg tych samochodów to 100 km latem i – niestety – 50 km zimą. Na razie elektrycznym samochodem osobowym nie da się dojechać nawet z Łodzi do Pruszkowa i wrócić. Trzeba najpierw udać się do Warszawy, aby załadować baterie. Potrzebna jest zmiana technologii wśród producentów samochodów dostawczych, żeby można było je wykorzystywać. Na razie elektromobilność to domena samochodów osobowych i to głównie w obszarze jednej aglomeracji.

Nie neguję wpływu samochodów na zanieczyszczenie powietrza, jednak emisja pyłów PM 10 to średnio kilkanaście procent tych zanieczyszczeń. Największy udział mają stare piece domowe.

W różne proekologiczne rozwiązania wchodzimy już w Polsce. Teraz budujemy terminal w Strykowie i tamtejsza infrastruktura jest przygotowywana pod to, by w nocy ładować tam kilkadziesiąt pojazdów elektrycznych. Problem w tym, że gdyby rzeczywiście pojawił się u nas zapowiadany milion pojazdów elektrycznych, to nasz obecny system energetyczny by temu nie podołał.

Janusz Górski: Uważam, że aby wprowadzać ekologiczne rozwiązania, potrzebna jest ścisła współpraca władz miast z operatorami. W mieście miejsca jest mało. Trzeba wyznaczyć miejsca, gdzie mogą powstawać minihuby, w których towar można przeładować na na elektryczne rowery trójkołowe cargo o ładowności 250–300 kg. W wielu miastach Europy już rozwijamy takie wspólne przedsięwzięcia. Szczególnie we Francji i krajach skandynawskich. We Francji dostarczamy w ten sposób już 1 tys. przesyłek dziennie. Na pojazdy elektryczne mocno postawiła Skandynawia, gdzie istnieje m.in. rozwinięta infrastruktura do ich ładowania. W okresie przejściowym mamy w Szwecji 800 ciężarówek na biopaliwa.

Andrzej Kozłowski: Takie strefy czystego transportu na razie skutecznie działają tylko w 17 miastach w Europie, z czego osiem jest w Norwegii. Z polskich miast na razie wstępne zainteresowanie wyraziły Toruń i Poznań. Musimy się zastanowić, na ile jesteśmy przygotowani na te rozwiązania. Myślę również o zwykłych mieszkańcach. Dla nich może to być duże utrudnienie. To musi być projekt przeprowadzony bardzo rozsądnie. Jeśli na początek uruchomione zostaną pilotażowe programy w pojedynczych miastach, to one wykażą słabsze strony tych rozwiązań i w przyszłości pozwolą uniknąć pułapek.

Paweł Trębicki: Zastosowanie pojazdów z napędem alternatywnym wiąże się jeszcze ciągle z istotnie wyższymi kosztami. Dla przykładu: jeśli auto z napędem LNG kosztuje około 50 proc. więcej niż to z tradycyjnym napędem, to koszt na 1 km można obniżyć wyłącznie większym przebiegiem. To jednak wymaga dopasowania czasów załadunku i rozładunku, do czego nie wszyscy klienci są jeszcze gotowi. Finalnie wiele z takich projektów ma więc charakter eksperymentalny i nie da się jeszcze zbyt łatwo skalować.

Piotr Okurowski: To szerszy problem kulturowy. Polacy są wciąż bardzo przyzwyczajeni do swoich samochodów. Warto jednak zadać pytanie: czy potrzebujmy własnego samochodu? Może warto postawić na samochody na godziny, czyli na carsharing? Musimy zacząć od zmiany myślenia. Jak nie zaczniemy od siebie, to trudno będzie wprowadzić zmiany w dystrybucji. Ochrona środowiska to część naszej strategii GoGreen zakładającej, że do roku 2050 emisja dwutlenku węgla wytwarzanego przez działania z zakresu logistyki będzie utrzymywać się na poziome zerowym, co zostanie osiągnięte poprzez różnorodne działania, takie jak: zastąpienia samochodów dostawczych ich elektryczną wersją (StreetScooter), korzystanie z ekologicznych źródeł energii oraz optymalizacja łańcucha dostaw.

dokończenie na str. 20

Kondycja i perspektywy branży logistyczno-transportowej

dokończenie na str. 20

Grzegorz Lichocik: Elektromobilność u nas wciąż raczkuje. Takie auta są wciąż trzy razy droższe niż samochody z napędem spalinowym. Najpierw musi powstać sieć szybkiego ładowania, a potem można myśleć o większej liczbie aut elektrycznych. W Polsce mamy zaledwie 32 stacje szybkiego ładowania należące do największej sieci ładowarek. Jeśli posiadacz elektrycznego auta chce jechać z Warszawy nad morze, w Toruniu musi zjechać z autostrady do galerii handlowej, gdzie jest ładowarka, potem ten sam manewr trzeba wykonać w Trójmieście.

A co sądzą państwo o wielkim projekcie rządowym, jakim ma być Centralny Port Komunikacyjny? Mówi się, że to będzie także ogromny hub towarowy, to w dużym stopniu wpłynęłoby na sieć dostaw przesyłek i towarów.

Andrzej Kozłowski: CPK ma zacząć działać za dziewięć lat, a tymczasem proszę popatrzeć, co się dzieje z portem Berlin-Brandenburg, który miał być jednym z największych lotnisk w Niemczech. Jego budowa zaczęła się w 2006 r., w 2011 r. miały wylecieć pierwsze rejsowe samoloty. Tymczasem mamy już rok 2018 i nie wiadomo, kiedy port zacznie działać. Inwestycja miała kosztować 2,5 mld euro, a już pochłonęła 6 mld i potrzeba jeszcze kolejnego miliarda, żeby ją skończyć. Wstępne szacunki rządu mówią, że CPK ma kosztować 31–35 mld zł. Trzeba zadać pytanie, czy to jest najpilniejsza inwestycja dla Polski. Lotnisko Chopina wprawdzie zaczyna się przytykać, ale można przecież rozważyć rozbudowę portu w Modlinie. Uważam, że CPK niesie za sobą duże ryzyko co do kosztów czy terminowości.

Dodatkowo rząd ma też plany udrożnienia rzek, co ma kosztować według wstępnych szacunków 35–60 mld zł. To ma być zatem jeszcze większy projekt infrastrukturalny. Czy Polska udźwignie finansowo te dwie wielkie inwestycje? Uważam, że musimy wciąż rozwijać sieć drogową. W tym obszarze mamy jeszcze ogromne braki. Trzeba będzie przygotować miasta do planowanych stref czystego transportu, np. tworząc sieć specjalnych parkingów.

Paweł Trębicki: Cieszymy się z każdej inwestycji w infrastrukturę, natomiast przy ograniczonych zasobach zawsze warto zastanowić się nad priorytetami. Z tej perspektywy trochę brakuje mi konsultacji planów z branżą. Większość z nas, chyba w pierwszej kolejności zwróciłaby uwagę na przeciążone autostrady i niedrożne węzły komunikacyjne.

Grzegorz Lichocik: Do takich rozmów powinno dojść, bo przecież firmy logistyczne zainwestowały spore pieniądze w terminale wokół lotniska na Okęciu, które miałyby zostać zamknięte. Dodatkowo rząd wydał setki milionów złotych na terminal dla pasażerów. Słyszymy, że Centralny Port Komunikacyjny ma obsługiwać nawet 100 mln pasażerów. Tylko skąd oni się wezmą? Całkiem blisko jest lotnisko hubowe w Wiedniu, z którego oprócz Austriaków korzystają Słowacy, Czesi, Węgrzy, Słoweńcy czy Chorwaci. Jak chcemy ich przyciągnąć do Polski? Kiedy już zacznie działać duże lotnisko w Berlinie, pewnie stamtąd będą latać mieszkańcy zachodniej Polski – Wrocławia, Szczecina czy Zielonej Góry. Tam będą mieli bliżej. Jest jeszcze obsługujący 29 mln pasażerów rocznie port w Kopenhadze, z którego korzystają Skandynawowie. My ewentualnie możemy myśleć o obsłudze krajów nadbałtyckich, bo przecież dziś nie wiadomo, czy Białoruś i Ukraina będą przynależeć do tej części Europy czy nie.

Piotr Okurowski: Przypomnę, że DHL w zeszłym roku otworzył nowoczesny terminal przeładunkowy na Okęciu. Powstał tuż przy płycie portu. Jeśli lotnisko miałoby zostać zamknięte za dziewięć lat, to rząd pewnie musiałby wykupić tę inwestycję.

Grzegorz Lichocik: Z drugiej strony trzeba przyznać, że gdyby w 20-leciu międzywojennym nie było rządowej decyzji o budowie Gdyni, to tego portu dzisiaj by nie było. Czasami centralne decyzje są potrzebne. Wtedy warunki były jednak zupełnie inne. Gdynia powstała, bo nie mieliśmy dostępu do Gdańska. W przypadku CPK powinna się odbyć rzetelna debata. ©℗

Debatę prowadzili i relację przygotowali Patrycja Otto i Krzysztof Śmietana
Zdjęcia Wojtek Górski

Liczą zyski, wyzwań

dokończenie ze str. 1

Przy rekordowym popycie na pracowników głównym wyzwaniem pozostaje dostępność kandydatów z odpowiednimi uprawnieniami.

– Wielkie centra logistyczne w tysiącach liczą zapotrzebowanie na operatorów wózków widłowych, magazynierów, kurierów i dostawców. Część z tych wakatów jest obsadzana przez cudzoziemców, jednak ze względu na krótkoterminowe przyjazdy (głównie na sześć miesięcy) większość pracowników ze Wschodu może zostać zatrudnionych jedynie na podstawowych stanowiskach, bez możliwości rozwoju kompetencyjnego i zawodowego – komentuje Andrzej Kubisiak, dyrektor Zespołu Analiz Work Service. Dodaje, że za pozytywny krok należy uznać wpisanie kierowców ciężarówek na listę preferowanych zawodów, przy których imigranci z dowolnego zakątka świata nie będą musieli przechodzić procedury testów rynku pracy, aby móc podjąć zatrudnienie w Polsce na podstawie długoterminowego zezwolenia na pracę.

– Takie regulacje mają obowiązywać już od początku III kw. tego roku – podkreśla Andrzej Kubisiak.

Firmy muszą się też mierzyć z rosnącymi oczekiwaniami płacowymi, co siłą rzeczy wpływa na koszty operatorów i przewoźników.

– Na pewno łatwiej w tej sytuacji mają pracodawcy, którzy dbałość o relacje z pracownikami mieli wpisaną swoją strategię już lata temu, jak Dachser, pozostający firmą rodzinną mimo globalnego zasięgu – komentuje dr inż. Grzegorz Lichocik, prezes Dachser w Polsce. Dodaje, że postęp technologiczny na pewno rozwiąże część dzisiejszych problemów z brakami kadrowymi. Zapewne z czasem coraz powszechniejsze staną się ciężarówki autonomiczne lub półautonomiczne (sterowane na odległość przez pracownika z biura). Będzie on mógł kontrolować jednocześnie kilka pojazdów. Kiedy to nastąpi, ile będzie kosztowało i ile firm TSL będzie mogło sobie pozwolić na te inwestycje? Na pewno nie wszyscy, co będzie impulsem do konsolidacji rynku.

Branża stoi też w przeddzień zmian w logistyce miejskiej. Coraz częściej lokalne władze zdają sobie sprawę z wagi problemu smogu i można się spodziewać, że czeka nas zjawisko wyłączania większych obszarów z ruchu samochodowego, zwłaszcza dla pojazdów, które emitują zanieczyszczenia. Przy rosnącym wolumenie przesyłek, napędzanym

PREZENTACJA

Partner

BIG DATA TO PRZYSZŁOŚĆ BRANŻY TRANSPORTOWEJ

Integracja danych i zindywidualizowane podejście do klienta. To nasz cel na najbliższe lata – mówi Jerzy Jezuit, kierownik sprzedaży w DKV Euro Service Polska

Dlaczego firma zdecydowała się wejść mocniej w obszar Big Data?

Sukces w branży TSL zależy od dobrych i szybkich wyborów. Big Data to technologie analityczne, których rynkowa wartość rośnie w tempie sześciokrotnie szybszym niż cała branża IT. DKV Euro Service codziennie przetwarza miliony aktualnych danych o cenach paliwa, stawkach opłat drogowych, transakcjach dokonywanych przez kierowców czy trasach, które pokonują. Olbrzymie repozytoria z pozoru nieistotnych danych odgrywają ważną rolę przy wydobywaniu informacji biznesowych, które stanowią o wartości konkurencyjnej. Poprzez aplikacje i programy, które za pomocą kilku kliknięć pozwalają przewoźnikowi samodzielnie analizować te dane, zwiększamy skuteczność działania jego firmy. Mowa tu zarówno o strategicznym planowaniu pracy floty, jak i usprawnianiu procesów rozliczeniowych i kontrolnych dla realizowanych zleceń. Ale prawdziwe wejście w Big Data wiąże się z wprowadzanym obecnie na rynek urządzeniem DKV Box Europe.

Jakie dane już są dostępne, z których można generować potrzebne raporty, a jak wkrótce ta pula może się zwiększyć, gdy wejdą nowe rozwiązania i urządzenia?

DKV działa na rynku 80 lat, współpracując w Europie z ponad 80 tys. stacji paliw, punktów poboru opłat, serwisów, parkingów itp. Od dawna raporty online można generować ze wszystkich transakcji dokonywanych w tych miejscach za pomocą karty paliwowej, a także z procesów odzyskiwania przez DKV zagranicznego podatku VAT i podatku akcyzowego. Przez ostatnie lata inwestowaliśmy w rozwój serwisów i funkcjonalności wspomagających planowanie, a następnie monitorowanie tras i kosztów. Możemy na przykład zaplanować trasę przejazdu przez Europę – dla konkretnego typu pojazdu – uwzględniając najtańsze stawki za paliwo i opłaty drogowe. To unikalne rozwiązanie, które ewoluuje wraz ze zmieniającymi się potrzebami klienta. Przyszłość idzie w kierunku integracji danych i mocno zindywidualizowanego podejścia do każdego klienta. Pracujemy nad ich dostępnością poprzez różne narzędzia: od platform online umożliwiających zaawansowaną administrację danymi do prostej aplikacji, która umożliwi na przykład płatność telefonem za paliwo.

Jakie korzyści klientom da wejście przez państwa w Big Data na szerszą skalę?

Korzyści najlepiej zilustruje przykład firmy TESCO. Ta brytyjska sieć supermarketów przeprowadziła trzyletni projekt analizy danych wysyłanych przez lodówki i zamrażarki podłączone do sieci. Zebrane i analizowane dane dotyczyły głównie temperatury chłodzenia i czasu pracy urządzeń. Dzięki nim znaleziono sposób na zredukowanie kosztów. Okazało się, że wystarczy skorygować temperaturę chłodzenia o 2 st. C (z -23 na -21), aby uzyskać oszczędność niemal 17 mln euro w skali roku. Dla przedsiębiorstwa transportowego redukcja kosztu paliwa lub optymalizacja kosztowa trasy przejazdu, połączona z know-how DKV, to już w tej chwili wielkie oszczędności. A to przecież dopiero początek. Obecnie wprowadzamy na rynek urządzenie pokładowe DKV Box Europe, które posłuży do naliczania opłat drogowych ze wszystkich krajów Europy. Oprócz zdjęcia z przewoźników ciężaru montowania i obsługi rozliczeń z wielu urządzeń, będzie też gromadzić i analizować dane o trasach przejazdu i pracy kierowcy, bardzo przydatne przy optymalizacji transportu. To prawdziwy skok technologiczny.

Jakie zmiany dla przewoźnika lub inwestycje to oznacza?

Nowe narzędzia analityczne DKV udostępnia bezpłatnie lub za symboliczne kwoty. Natomiast w dobie Big Data konieczna jest zmiana myślenia po stronie partnera biznesowego – otwartość na nowe technologie i inwestycja w wykształcone kadry. Pracownicy naszego klienta zyskują nowe kompetencje, pozwalające z administratora kart stać się analitykiem uzbrojonym w najnowocześniejsze technologicznie narzędzia. Największą nowością jest możliwość zajmowania się nowymi obszarami, na które do tej pory użytkownik nie miał tak dużego wpływu lub brakowało mu po prostu czasu. DKV zależy na usamodzielnieniu się klienta, gdyż daje to korzyści obydwu stronom. Zawsze budowaliśmy nasze relacje zakładając wieloletni rozwój i wsłuchiwanie się w potrzeby rynku. Rozwiązania takie jak: aplikacja mobilna DKV, urządzenia DKV Box Europe, DKV Cockpit czy platformy DKV e-Services, DKV Interfaces, już od kilku lat pozwalają klientom na samodzielne wykorzystanie udostępnianych przez DKV danych. Tylko i wyłącznie od klienta i jego potrzeb zależy, w jakim zakresie chce zostawić poszczególne obszary DKV, czy może po przeszkoleniu samodzielnie rozwinąć dany zakres kompetencji w oparciu o swoich pracowników.

Jak można przekonać firmy do tego, że przejęcie obsługi systemu i generowanie potrzebnych danych z informacji zbieranych przez DKV jest dla nich korzystne?

Myślę, że nikogo przekonywać nie trzeba. Szybka obróbka danych płynących z całej Europy to ich żywotny interes. Świadomość tych zagadnień jest wśród polskich przedsiębiorców transportowych – stanowiących elitę europejską – bardzo duża. Mamy tego dowody na wielu spotkaniach i konferencjach. Mimo utrudnień formalno-prawnych i bardzo konkurencyjnego rynku, polscy przewoźnicy dają sobie świetnie radę. Ich kreatywność jest wręcz nieograniczona. Naszym zadaniem jest pokazać, że nadążamy za ich potrzebami i gotowi jesteśmy sprostać ich wymaganiom, a DKV to już nie tylko plastikowa karta w ręce kierowcy, ale nowe narzędzia do wykorzystania od zaraz.

Czym DKV różni się od innych podobnych firm na rynku? Dlaczego warto nawiązać z państwem współpracę. Na jakich warunkach można to zrobić?

Inwestycje, które firma poczyniła w ciągu ostatnich lat, zarówno w technologię, kapitał ludzki oraz nowe rynki, przynoszą obecnie rezultaty. Widać to po rosnącej liczbie klientów i obrotach, które w roku 2017 wyniosły ponad 7,2 mld euro. DKV wyróżnia to, że jest sprawdzonym i pewnym partnerem na trudnym i wymagającym rynku transportowym. Współpracę z DKV nawiązać można poprzez nowoczesne kanały sprzedaży od Facebooka, poprzez stronę internetową, kontakt telefoniczny z biurem czy też bezpośrednie spotkanie z naszym doradcą w terenie. Warunki są elastyczne i w dużej mierze zależą od samego klienta. Cieszy nas stale rosnąca liczba klientów i zaufanie, którym obdarzają DKV. Zapraszamy gorąco do współpracy.

rozm. Małgorzata Biernacka

się nie boją

przez rozwój e-commerce, logistyka w miastach będzie wymagała nowego podejścia, nowych modeli organizacyjnych. Elektryczne samochody ciężarowe jeszcze nie są dostępne (są jedynie dostawcze). Na rynku pojawiają się nowi producenci, np. poczta niemiecka sama rozpoczęła produkcję małych samochodów dostawczych. W niektórych miastach, np. we Francji, do rozwożenia niedużych przesyłek wykorzystywane są skutery elektryczne. Zastosowanie takich pojazdów w centrach miast wymaga jednak często stworzenia na granicach tych stref specjalnych minihubów, gdzie towary będą przeładowywane.

– Większość producentów prowadzi badania i testy swoich elektrycznych pojazdów ciężarowych, jednak aby mogły one konkurować zasięgiem z obecnie stosowanymi dieslami, musimy jeszcze trochę poczekać. Testowane przez Dachser modele Mitsubishi Fuso eCanter oferują zasięg 100 km i ładowność 3 t – mówi dr inż. Grzegorz Lichocik.

Następny etap – konsolidacja

Branża logistyczna w Polsce jest nadal bardzo rozdrobiona, a jednocześnie konkurencyjna. Biorąc pod uwagę wyzwania, jakie czekają operatorów, można spodziewać się, że konsolidacja będzie nabierała tempa. Szczególnie że wiele firm planuje swoją ekspansję właśnie w oparciu o akwizycję i łączenie istniejących biznesów.

– Branża cały czas zadaje sobie pytanie, kiedy najwięksi gracze z innych branż, np. handlowej, postanowią zaistnieć również jako operator na sektorze logistycznym. Myślę jednak, że to perspektywa kolejnych lat, kiedy to wejdą w życie unijne przepisy związane z pakietem mobilności, kiedy okaże się, że aby funkcjonować na rynku, konieczne będą coraz większe inwestycje w infrastrukturę, coraz lepsze systemy IT, ekologiczna flota itd. – twierdzi dr inż. Grzegorz Lichocik.

Mimo głośnych akwizycji konsolidacje nie decydują jeszcze o naszym rynku.

– Poza dużymi operatorami logistycznymi ciągle królują na nim małe i średnie przedsiębiorstwa. Zastanawiam się, czy większej zmiany na rynku nie przyniosą nowe modele biznesowe, upowszechniane przez startup'y czy gigantów internetowych, coraz powszechniej interesujących się branżą TSL – zauważa Paweł Trębicki, dyrektor generalny Raben Transport.

Będzie drożej

Kolejna sprawa to nieunikniony wzrost kosztów. Ceny rosną już od roku i nic nie zapowiada, aby ten trend miał się skończyć. Mają na nie głównie wpływ wyższe koszty pracy (nie)dostępność zasobów, nowe regulacje prawne i ceny paliw.

– Część kosztów operatorzy próbują neutralizować, poprawiając procesy samodzielnie lub wspólnie z klientem, natomiast z pewnością nie jest to możliwe w pełnym zakresie. Osobiście gorąco rekomenduję aktywną współpracę z klientami. Jednostkowe koszty usług są i będą istotnie wyższe, ale w mojej ocenie ciągle nie korzystamy ze wszystkich rezerw efektywności. Taki potencjał może się jednak uwolnić dopiero przy całościowym spojrzeniu na proces, a nie przy podejściu silosowym, w którym każda ze stron broni staus quo i przepycha problem do drugiej – dodaje Paweł Trębicki.

Wąskim gardłem w sektorze jest też niedostateczna ilość przestrzeni ładunkowej – w magazynach i u przewoźników. Napędzany koniunkturą gospodarczą popyt zwiększa się, a jednocześnie branża nie jest szczególnie rentowna, a do tego jest dociskana rosnącymi kosztami, których nie da się optymalizować w nieskończoność. W transporcie najszybciej ujawnia się wzrost stawek w przewozach całopojazdowych. Wzrost kosztów płac i trudności z dostępnością pracowników magazynowych będą miały też wpływ na stawki za usługi w logistyce kontraktowej.

Przedstawiciele branży zwracają uwagę, że pewną przeszkodą w rozwoju rynku jest skomplikowane prawo.

– Branża już wcześniej była silnie regulowana, natomiast najnowsze inicjatywy lokalne i unijne z pewnością są dodatkowym wyzwaniem. Ostatnie niepokoje polityczne na świecie pokazują, w jak bardzo współzależnym systemie funkcjonujemy. Wystarczy zwrócić uwagę na cenę paliwa – mówi Paweł Trębicki.

Wyzwaniem jest również wprowadzenie usprawnień w łańcuchu dostaw.

– Tu tkwią ogromne rezerwy, bo na każdym etapie widać marnotrawstwo. Dlatego jest ogromne pole do doskonalenia. By jednak nastąpiły zmiany, potrzebna jest współpraca wszystkich uczestników łańcucha: operatora, zleceniodawców i odbiorców usługi – zwraca uwagę Janusz Górski, prezes zarządu DB Schenker. A Piotr Okurowski dodaje: – W tym przypadku często wychodzi, że my, Polacy dobrze pracujemy w okresie kryzysu. Nie umiemy pracować metodycznie. Dlatego trzeba mieć pewność, ze współpracuje się z doświadczonym logistykami, którzy zapewniają efektywność i płynność na każdym etapie łańcucha dostaw. ©℗

REKLAMA

Jak dogonić Europę w lotniczych przewozach cargo

RYNEK Z roku na rok rośnie masa towarów przeładowanych **na polskich lotniskach**. Rząd liczy na to, że po zbudowaniu CPK Polska stanie się znaczącym graczem na tym rynku

Krzysztof Śmietana
krzysztof.smietana@infor.pl

Jak podaje Urząd Lotnictwa Cywilnego, w zeszłym roku na polskich lotniskach przeładowano 106 tys. ton ładunków towarów. To niemal o 17 proc. więcej niż rok wcześniej. Niekwestionowanym liderem jest Lotnisko Chopina, które obsłużyło prawie 80 proc. ruchu cargo. To o wiele wyraźniejsza dominacja niż w przewozach pasażerskich. W tym ostatnim przypadku udział ruchu na warszawskim Okęciu spadł do 38 proc.

Rynek o dużej koncentracji

Poza stolicą pewną rolę w przewozach cargo odgrywają jeszcze lotniska w Katowicach i Gdańsku. W tym pierwszym porcie przeładowano w zeszłym roku 15 tys. ton towarów, a w drugim ponad 5 tys., co w tym przypadku stanowiło wyraźny, 22-proc. wzrost w porównaniu z rokiem 2016. Pozostałe porty wypadają w konkurencji na ładunki blado. Przez cały 2017 r. odprawiono w każdym z nich zaledwie kilkaset ton towarów. W odwrocie jest zwłaszcza port Kraków – Balice, gdzie w zeszłym roku przeładowano zaledwie 108 tys. kg ładunków. To spadek aż o 97 proc. W pięciu portach: w Modlinie, Radomiu, Łodzi, Olsztynie i Zielonej Górze w ogóle nie obsługuje się cargo.

Na Lotnisku Chopina przeładowanie towarów umożliwia terminal, który powstał jeszcze w latach 90. XX w. w rejonie ul. Wirażowej, blisko linii kolejowej Warszawa – Radom. Co jakiś czas prowadzone są tam kolejne inwestycje. W październiku zeszłego roku oddano obok do użytku nowy terminal cargo, którego operatorem jest firma DHL Express. Obiekt kosztował 100 mln zł, a jego powierzchnia wynosi 7 tys. mkw. Inwestycja ma przede wszystkim umocnić pozycję Lotnisku Chopina na rynku lotniczych przesyłek ekspresowych.

LOT-em... ciężej

Wśród linii lotniczych operujących na Okęciu największy udział w przewozach cargo ma pasażerski LOT. W ostatnich latach liczbę przewożonych towarów zwiększył dzięki dreamlinerom, które w swoich ładowniach mogą także przewozić towary i paczki o sporych gabarytach. Nowe, większe boeingi 787, które zamówił przewoźnik, mogą nie tylko przewieźć większą liczbę podróżnych (o 42 więcej niż dotychczas), ale mają także o blisko 25 proc. większą przestrzeń ładunkową.

Jak informuje LOT, 2017 r. pod względem przewozów cargo był rekordowy.

– Przewieźliśmy ponad 41 tys. ton ładunków, co stanowi wzrost o 22 proc. w porównaniu do roku 2016. W zeszłym roku LOT o ponad jedną czwartą zwiększył też przychody z przewozów cargo. Ich rentowność (EBIT) została poprawiona o prawie 32 proc. rok do roku – informuje Konrad Majszyk z biura prasowego LOT-u.

Większość ładunków przewoźnik transportuje na trasach transatlantyckich, czyli do USA i Kanady. Pod względem masy było to 65 proc. towarów. Rejsy azjatyckie (Japonia, Korea Południowa i Chiny) to 28 proc. Pozostałe kierunki to ok. 7 proc.

W ogonie Europy

Na tle Europy ruch cargo na polskich lotniskach wciąż jest jednak niewielki. Obsługujemy zaledwie 1 proc. rynku Starego Kontynentu. Według ekspertów jedną z przyczyn są małe obroty handlu z krajami zamorskimi, co nie generuje podaży ładunków w transporcie transkontynentalnym. Taniej i szybciej jest dowozić z Polski ładunki samochodami do hubów, np. w Lipsku czy Frankfurcie.

Zarówno rząd, jak i nasz narodowy przewoźnik szacują, że potężnym impulsem dla rozwoju przewozów cargo będzie planowana budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego, który ma powstać w roku 2027 w położonym ok. 40 km od Warszawy Baranowie. Oprócz terminalu pasażerskiego mają tam powstać także obiekty służące do przeładunku towarów.

– Inwestycje infrastrukturalne na zachodzie Europy zostały poczynione wiele lat temu, a globalny łańcuch dostaw mający swoje przedłużenie w Polsce się do nich dostosował. Przy obecnej infrastrukturze w Polsce stosunkowo trudno konkurować z zachodnimi, już zamortyzowanymi, podmiotami infrastrukturalnymi, np. ze wspomnianym portem we Frankfurcie wraz z jego zapleczem uzupełniającym. To kolejny argument za budową CPK – tłumaczy Konrad Majszyk.

LOT zakłada, że do 2030 r. ruch cargo będzie rósł w tempie dwucyfrowym. To ma być m.in. pochodna rozwoju e-commerce.

Jak mówią przedstawiciele naszego narodowego przewoźnika, zagraniczny kapitał pracuje w globalnej skali, konsolidując się w portach Europy Zachodniej. Na przykład jeśli niemiecka albo francuska fabryka w Polsce wysyła produkcję do Ameryki Południowej, to całkowity potencjał cargo obecny w Polsce nie daje podstaw do tworzenia dedykowanych połączeń. Jednakże taki potencjał – mogący wypełnić np. 20 proc. regularnego ruchu w rozpatrywanym połączeniu – może stanowić wartościowy dodatek do konsolidacji niemieckiej/francuskiej itd., która w całości tworzy projekt opłacalnym. W przypadku powstania w przyszłości CPK istnieje możliwość odwrócenia tej sytuacji.

Przy okazji planów utworzenia nowego portu lotniczego, budowę wielkiego hubu planuje też Poczta Polska, która coraz mocniej wchodzi w rynek przewozu paczek. Obiekt miałby być zlokalizowany blisko CPK. ©℗

PREZENTACJA Partner

OUTSOURCING USŁUG LOGISTYCZNYCH DLA BRANŻY E-COMMERCE W POLSCE

RHENUS LOGISTICS

Dla sprzedaży online szczególnie ważny jest wybór lokalizacji centrum dystrybucyjnego

Pierwszy kwartał 2018 r. był rekordowy pod względem aktywności najemców na rynku powierzchni magazynowych w Polsce, a to z kolei przełożyło się na najniższy w historii wskaźnik pustostanów. Warto zwrócić uwagę, że popyt w dużej mierze kształtowali najemcy z branży e-commerce (24 proc.), operatorzy logistyczni (23 proc.) oraz sieci handlowe (19 proc.). Z uwagi na swoje położenie geograficzne, dostępność nowoczesnej powierzchni magazynowej i atrakcyjne koszty zatrudnienia Polska jest interesującym miejscem dla zagranicznych inwestorów. Nieprzerwany rozwój infrastruktury drogowej, a także otwartość mniejszych miast na inwestycje zagraniczne, buduje pozytywny wizerunek polskiej gospodarki. Na mapie logistycznej kraju pojawiają się całkiem nowe lokalizacje centrów logistycznych, np. Bolesławiec, gdzie firma Rhenus Logistics zdecydowała się wybudować swoje własne centrum logistyczne – pierwszą tego typu inwestycję firmy w Polsce, a zarazem jedną z największych w Europie. Magazyn Rhenus w Bolesławcu to 57 tys. mkw. nowoczesnej powierzchni, która częściowo została już wykorzystana pod obsługę międzynarodowych projektów e-commerce dla lifestyle i fashion.

Wybór lokalizacji centrum dystrybucyjnego jest szczególnie istotny w przypadku projektów dla sprzedaży online. Bliskość rynków, hubów kurierskich oraz dostępność pracowników decydują o wyborze. Projekty logistyczne dla e-commerce obsługują zazwyczaj kilka lub kilkanaście rynków europejskich, angażując w swoje operacje zarówno operatorów logistycznych, dostawców usług kurierskich, jak i rozlicznych podwykonawców, takich jak agencje pracy tymczasowej czy dostawców infrastruktury magazynowej. Niesłabnący wzrost sprzedaży internetowej, która wypiera tradycyjny kanał sprzedaży, pozwala sądzić, iż w kolejnych latach będziemy obserwować dalszy rozwój i specjalizację usług logistycznych dla e-commerce. Myśląc o przyszłości, Rhenus Logistics rozwija powierzchnie magazynowe i automatyzuje procesy w obecnych projektach tego typu. Doskonałym przykładem dynamicznego rozwoju projektów e-commerce jest lokalizacja Rhenus Logistics w Goleniowie. Od kilku

lat jest tam obsługiwany klient z branży e-commerce, który w roku 2017 odnotował ponad 20-proc. wzrost, obejmując pozycję lidera wśród klubów zakupowych dla rodzin w Europie.

W obsłudze kanału e-commerce największym wyzwaniem są szczyty sprzedażowe, podczas których magazyn musi kilkukrotnie zwiększyć swoją wydajność, zachowując najwyższą jakość procesów. Obsługa logistyczna sezonowości wymaga nie tylko odpowiedniego przygotowania, ale przede wszystkim doświadczenia, które zdobywa się latami. Wypracowanie procedur zarządzania zasobami, organizacja pracowników tymczasowych, odpowiednie planowanie infrastruktury czy reorganizacja powierzchni w magazynie wymagają czasu i zaangażowania. Obsługa sezonowych wzrostów sprzedaży jest swego rodzaju papierkiem lakmusowym, który weryfikuje profesjonalizm operatora logistycznego. W przypadku projektów wymagających zaangażowania znaczącej liczby pracowników – a takimi wciąż są projekty dla e-commerce – uzyskanie dużej elastyczności w szczytach sezonowych staje się wyzwaniem dla wielu firm. Obecne trendy pokazują, że to zapewnienie odpowiedniej liczby wykwalifikowanych pracowników staje się kluczowym kryterium wyboru dostawcy usług logistycznych.

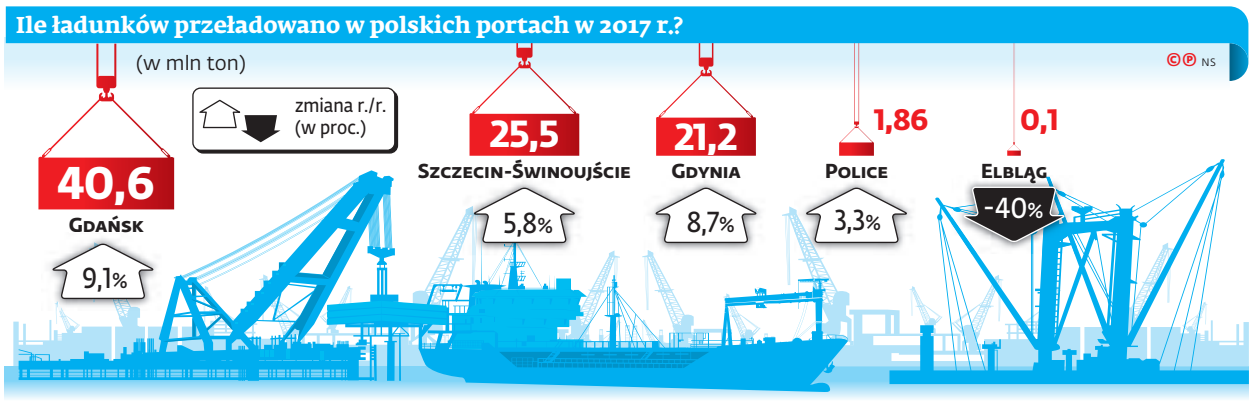
Outsourcing usług logistycznych dla e-commerce jest ważnym wyborem i świadczy o pewnej dojrzałości organizacji, która chce się skoncentrować na swojej kluczowej działalności. Z naszego doświadczenia wynika, że firmy, decydując się na outsourcing logistyczny, chcą zoptymalizować procesy, zwiększyć ich skalę lub zreorganizować logistykę całego przedsiębiorstwa. W takiej sytuacji ważna jest kompleksowość rozwiązania logistycznego w ramach obsługi całego łańcucha dostaw od transportu z kraju produkcji, przez transport morski, lotniczy, lądowy, odprawy celne, magazynowanie, przygotowanie wysyłek pod zlecenie klienta hurtowego i indywidualnego oraz obsługa zwrotów. Grupa Rhenus dostarcza kompleksowych rozwiązań o globalnym zasięgu, zarządza złożonymi łańcuchami dostaw oraz zapewnia bogactwo usług logistycznych.

U podstaw sukcesu sprzedaży online leży zadowolenie klientów, a sprawnie zorganizowana logistyka jest jednym z głównych elementów budujących pozytywny customer experience. Firmy, które decydują się na zorganizowanie przetargu na usługi logistyczne, powinny, przede wszystkim, jasno określić swoje potrzeby i zdefiniować cele, a następnie wybrać wiarygodnego i doświadczonego dostawcę usług, który będzie elastycznie reagował na potrzeby firmy i umożliwi jej dalszy rozwój.

Marta Kunikowska
kierownik ds. marketingu Rhenus Logistics S.A.

Polskie porty potrzebują inwestycji

RYNEK Szefowie portów morskich liczą na kolejny rekord przeładowanych towarów i przebicie w 2018 r. bariery 100 mln ton. **Wzrosty wymuszą wielomilionowe inwestycje**, które mają poprawić przepustowość i dojazd



Krzysztof Śmietana
krzysztof.smietana@infor.pl

W 2017 r. w polskich portach morskich przeładowano łącznie 87 mln t towarów – prawie o 9 proc. więcej niż w roku 2016. Niekwestionowanym liderem jest port w Gdańsku, który zeszły rok zakończył wynikiem 40,6 mln t (wzrost o 9 proc.). Pod względem wielkości przeładunku znalazł się na 6. miejscu wśród portów bałtyckich (po portach w Rosji). Umocnił też drugą pozycję pośród największych kontenerowych portów na Bałtyku (po Sankt Petersburgu). W Gdańsku dominuje właśnie przewożona w kontenerach drobnica. W tej kategorii osiągnięto nienotowany dotychczas wynik – 16,4 mln t (wzrost o 22 proc.). Do 73 tys. (czyli czterokrotnie) wzrosła liczba wyładowanych samochodów.

Łukasz Greinke, prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk, na ostatnim Europejskim Kongresie Gospodarczym w Katowicach zapowiedział, że w tym roku liczy na kolejny rekord i przeładunek 50 mln t. To realne, bo w I kw. zanotowano około 47-proc. wzrost.

Gdańskiemu portowi pilnie potrzebne są jednak inwestycje, bez tego nie będzie mógł się rozwijać. Do 2020 r. na różne przedsięwzięcia w porcie wewnętrznym ma trafić 470 mln zł. Trzeba tam m.in. pogłębić tor wodny i rozbudować nabrzeża. Przy porcie zewnętrznym w ciągu trzech lat za 180 mln zł poprawione mają zostać tory i drogi dojazdowe. Dostęp poprawi też oddanie kolejnych odcinków trasy ekspresowej S7 z Warszawy do Gdańska. Pod koniec tego roku będzie gotowa arteria między Mławą i Trójmiastem. W kolejnych latach mają powstać odcinki na Mazowszu.

Władze portu przyznają, że już trzeba zaplanować wielką rozbudowę. Mowa o nowym Porcie Centralnym, gdzie na 500 ha powstałyby m.in. nowy terminal pasażerski, drobnicowy i masowy. Koszt inwestycji szacowany jest na 6–9 mld zł. Rozważa się formułę partnerstwa publiczno-prywatnego.

Pod koniec maja władze portu podpisały umowę na wykonanie koncepcji Portu Centralnego.

– To flagowa inwestycja, która pozwoli polskiej gospodarce morskiej wejść do czołówki portów europejskich i konkurować z portami światowymi. Ekonomia jest bezwzględna: powstają coraz większe jednostki, które jednorazowo przewożą więcej towaru. Musimy mieć atrakcyjną infrastrukturę głębokowodną, dzięki której Port Gdańsk będzie portem pierwszego wyboru dla wielu rynków – stwierdził prezes Greinke. Według wstępnych planów inwestycja ma się rozpocząć w 2022 r. i potrwać pięć, sześć lat.

W pobliskim porcie w Gdyni w 2017 r. również padł rekord przeładunku – 21,2 mln t. Załadowano o 40 proc. więcej węgla i koksu oraz prawie 40 proc. więcej ropy. Gdyński port też planuje wielomilionowe inwestycje, które umożliwią obsłużenie większych statków. Za 450 mln zł do 2021 r. planowane są m.in.: pogłębienie kanału portowego i przebudowa nabrzeży. Poprawiany ma być też dojazd do portu. Chodzi o budowę Via Maris i tzw. Drogi Czerwonej, które będą alternatywą dla wymagającej ciągłych remontów 2-km Estakady Kwiatkowskiego. Władze Gdyni liczą, że budowa dojazdu zyska wsparcie Ministerstwa Infrastruktury.

Z kolei zespół portów Szczecin – Świnoujście zeszły rok zamknął wynikiem blisko 25,5 mln t przeładowanych towarów (wzrost o 5,4 proc.). Rozwój ma umożliwić pogłębienie do 12,5 m toru wodnego Świnoujście – Szczecin. Inwestycję zaplanowano na lata 2019–2022, a jej koszt to 1,4 mld zł. Z tego 1,18 mld zł ma pochodzić ze środków Unii Europejskiej.

Wyraźny spadek przeładowanych towarów odnotowano w Elblągu. Władze portu tłumaczą to wzajemnymi sankcjami wprowadzonymi przez Unię i Rosję. Sytuację ma diametralnie zmienić budowa przekopu Mierzei Wiślanej w miejscowości Nowy Świat. Ma liczyć 1,3 km długości i 5 m głębokości. Dzięki temu statki nie będą musiały korzystać z kontrolowanej przez Rosjan Cieśniny Pilawskiej. Inwestycja ma kosztować ok. 900 mln zł. Kilka dni temu zaczęły się konsultacje z mieszkańcami przed wydaniem decyzji środowiskowej.

– To przedsięwzięcie ma służyć bezpieczeństwu militarnemu, ale też rozwinięciu możliwości gospodarczych regionu i mieszkańców – stwierdził wiceminister gospodarski morskiej i żeglugi śródlądowej Grzegorz Witkowski.

PREZENTACJA

Partner

Raben
your partner in logistics

Z KIEROWCAMI NAM PO DRODZE

Firma doradcza PwC i Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" oszacowali, że na polskim rynku jest obecnie 600–650 tys. aktywnych zawodowo kierowców („Rynek pracy kierowców w Polsce 2016"). Co roku z zawodu odchodzi około 25 tys. osób, natomiast liczba kierowców uzyskujących kwalifikacje to około 35 tys., co nie pozwala na uzupełnienie niedoborów. Na rynku jest już ponad 100 tys. wakatów.

Zawód kierowcy to duża odpowiedzialność i ciągłe życie w drodze. Dlatego, jak wskazuje raport z drugiej edycji ogólnopolskiego badania „Barometr zawodów", najczęściej wskazywanym zawodem deficytowym w kraju jest właśnie zawód kierowcy samochodów ciężarowych. Obecnie dla większości firm transportowych jednym z priorytetów jest pozyskanie kierowców i ich utrzymanie. Wiadomo bowiem, że dobry kierowca to skarb, a w dobie deficytu przedstawicieli tego zawodu na polskim rynku jest wręcz na wagę złota.

– W ramach programu realizowanego przez naszą firmę dążymy do ułatwiania życia naszym kierowcom. Pomagamy w wyposażeniu ich w elektryczne wózki paletowe, które usprawnią ich codzienną pracę. Niebawem także każdy kierowca zostanie wyposażony w nowe urządzenie mobilne, z innowacyjnym i łatwiejszym w obsłudze oprogramowaniem. Urządzenia te na etapie testowania były konsultowane z naszymi kierowcami i przewoźnikami. Generalnie każdorazowo, wprowadzając nowe rozwiązania dla kierowców, konsultujemy je z kierowcami i przewoźnikami – komentuje Rafał Kukotko, menedżer ds. transportu w Raben Logistics Polska.

poKIERUJ karierą

Samo zachęcenie kierowcy do podjęcia pracy to dopiero połowa sukcesu. Kolejnym krokiem jest nawiązanie stałej współpracy, zbudowanie nici porozumienia i przywiązanie go do firmy. W tym celu powstał specjalny program motywacyjno-lojalnościowy dla kierowców – „poKIERUJ karierą". Składa się on m.in. ze szkoleń oraz akcji specjalnych i konkursów dla kierowców. Jednym z nich jest konkurs „Najlepszy Kierowca Kwartału" organizowany przez Raben Logistics Polska. Ma on na celu między innymi wzmocnienie porozumienia z kierowcami i przyciągnięcie do pracy tych najlepszych. Jednym ze zwycięzców, który na podium konkursowym stawał już trzy razy z rzędu, jest Tomasz Cybulski, pracujący na co dzień w oddziale Gądki. Konkurs organizowany jest nieprzerwanie od drugiego kwartału 2017 r. W tym czasie nagrodzono już ponad 300 kierowców.

Równe szanse

Z kolei w innej spółce Grupy Raben – Fresh Logistics Polska, co roku organizowany jest konkurs „Kierowca Roku". Kierowcy rywalizują w takich obszarach, jak terminowość dostaw, wymiana dokumentów czy noszenie stroju firmowego. Sami kierowcy podkreślają, że najważniejsze atuty konkursu to jego dostępność dla wszystkich i równe szanse na wygraną; prostota, gdyż oceniana jest codzienna praca i obowiązki według z góry znanych kryteriów oraz od razu widoczny efekt: nagroda wydana do rąk własnych, a podatek opłacony przez organizatora. Wszyscy także zgodnie zaznaczają, że oprócz tych wszystkich elementów ważny jest dodatkowy, niematerialny efekt konkursu.

Weź bodziaka dla dzieciaka

A jeśli o aspektach społecznych mowa, firma pamięta także o najmłodszych. I tak w ramach akcji Raben Logistics Polska „Weź bodziaka dla dzieciaka" każdy świeżo upieczony rodzic otrzymuje symboliczny prezent – body – z iście transportową grafiką, jaką jest ciężarówka ze smoczkiem. Zaraz po konkursie dla kierowców ta akcja spotkała się z najszerszym odzewem wśród osób pracujących za kółkiem.

Stawiamy na ruch i odpoczynek

Jednym z głównych celów strategii odpowiedzialnego biznesu w Grupie Raben jest troska o zdrowie i bezpieczeństwo oraz postawa prozdrowotna. Dotyczy to także kierowców, to właśnie dbając o ich zdrowie, w oddziałach powstały dedykowane strefy wypoczynku. Kierowcy znajdą w nich automaty do kawy lub przekąsek i wygodne miejsce do relaksu czy pracy, ponieważ wyposażono je także w komputer z dostępem do Internetu, telewizor i drukarkę. W Raben i Fresh Logistics niezwykle ważna jest komunikacja, dlatego w strefach znajdują się także tablice informacyjne oraz odbywają się w nich cotygodniowe spotkania z kierownikami oddziałów, podczas których kierowcy mogą zgłaszać swoje pomysły oraz problemy. To nie koniec udogodnień dla kierowców. Firma bardzo duży nacisk kładzie także na sport, stąd pomysł, aby wybudować zewnętrzne

siłownie dla kierowców. Powstały już obiekty w Gniewomierzu, Gądkach, Sosnowcu, Chlebni k. Grodziska Maz. oraz Strykowie.

Grupa Raben organizuje także dedykowane eventy dla kierowców i ich rodzin we współpracy z fundacją Truckers Life oraz klubem MAN Trucker's World. Ostatnio taki event odbył się we wrześniu 2017 r. w Serwisie Raben Transport w Gądkach. Jego celem było pokazanie pracy zawodowych kierowców oraz zwrócenie uwagi na specyfikę ich stylu życia i możliwości, jakie mają w trasie, pod kątem ćwiczeń oraz zdrowego odżywiania. Operatorzy logistyczni, chcąc utrzymać przewagę konkurencyjną, nie mogą być obojętni na problemy, z jakimi boryka się branża. Dysponując nawet najlepszą flotą i najnowocześniejszą infrastrukturą, bez kierowców nie są w stanie prowadzić biznesu. Czołowi rynkowi gracze muszą być świadomi konsekwencji obecnej sytuacji i wdrażać rozwiązania, które zachęcą szczególnie młodych ludzi do pracy za kółkiem.

– Na stan branży TSL oddziałują dwie siły: z jednej strony zwiększone oczekiwania pracowników połączone z niedoborem kierowców oraz zwiększające się oczekiwania klientów, a z drugiej strony gwałtownie rosnący popyt na usługi logistyczne. Niestety siły te mają przeciwstawne wektory, co implikuje narastające napięcie w branży TSL. Jeśli dysproporcja pomiędzy dostępnymi zasobami a popytem na usługi zostanie utrzymana lub będzie się dalej pogłębiać, na rynku usług logistycznych dojedzie do przesilenia – podsumowuje Antoni Zbytniewski, Key Account Manager we Fresh Logistics Polska.

ROZWOJOWE FINANSOWANIE DLA DYNAMICZNEGO RYNKU

PKO Leasing

Czy wiesz, że Twoja firma transportowa może rozwijać się w jeszcze szybszym tempie? Skorzystaj z oferty finansowania PKO Leasing i zapewnij firmie pojazdy oraz inne narzędzia.

Oferujemy Ci:

- Leasing finansowy, operacyjny i zwrotny lub pożyczkę
- Ekspresowe procedury, minimum formalności i wsparcie Doradcy
- Kalkulację szytą na miarę i elastyczne warunki zawarcia transakcji

www.pkoleasing.pl, infolinia: 801 887 887 (opłata zgodna z taryfą operatora)
Zapraszamy również do placówek PKO Leasing oraz oddziałów PKO Banku Polskiego.