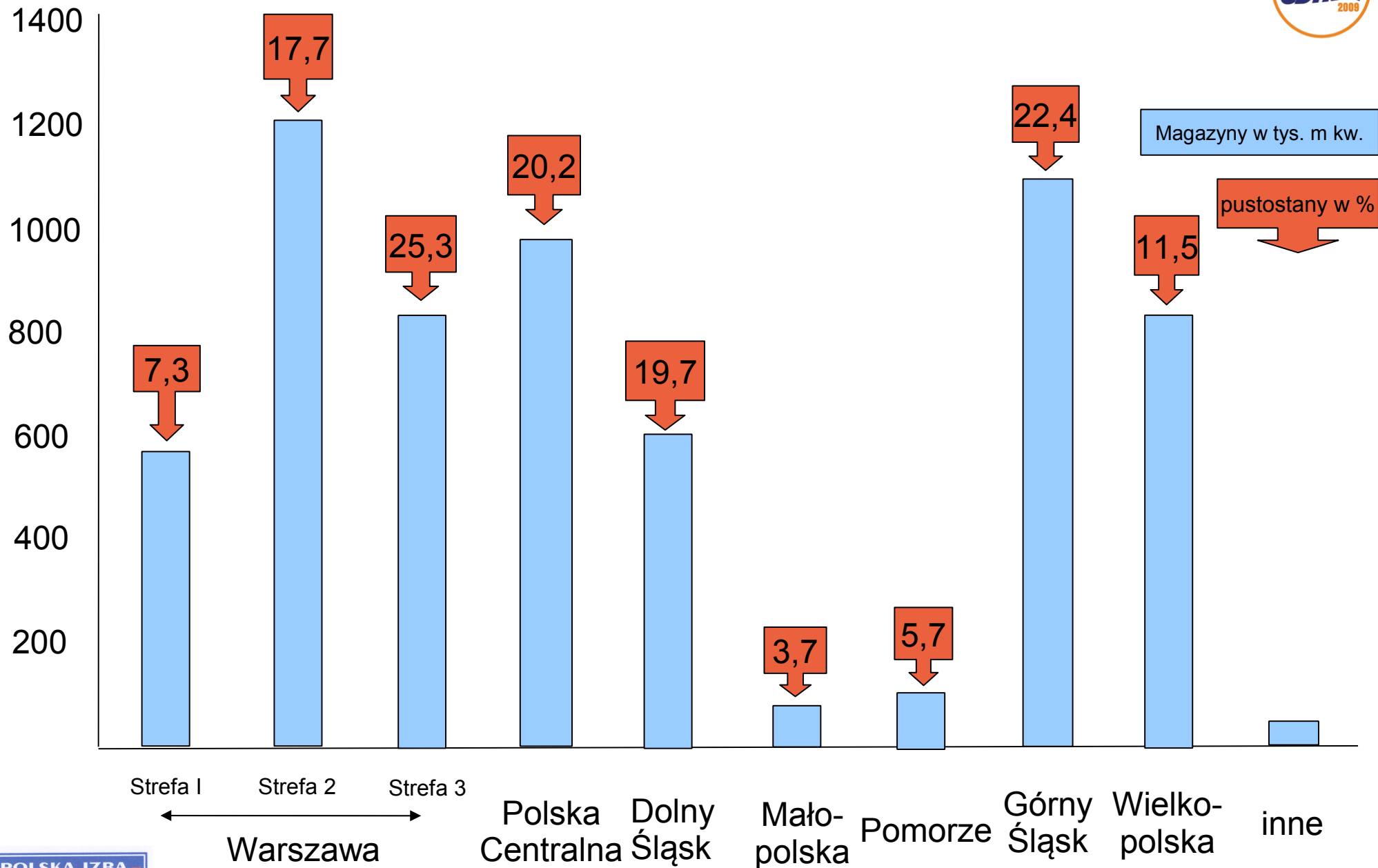


Królewskie pytanie

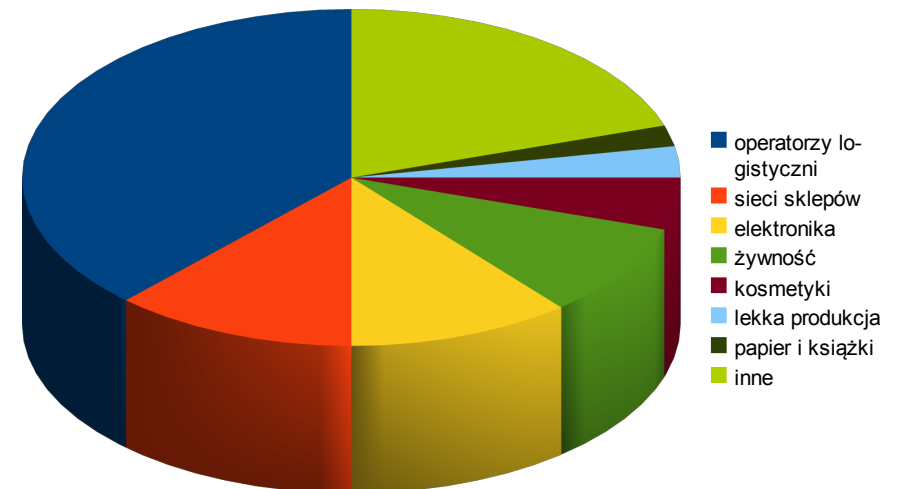
„Dlaczego nikt nie przewidział kryzysu finansowego?”
zapytała królowa Anglii ekonomistów zgromadzonych
na spotkaniu London School of Economics
w listopadzie 2008 roku.

Dostępne magazyny - pustostany

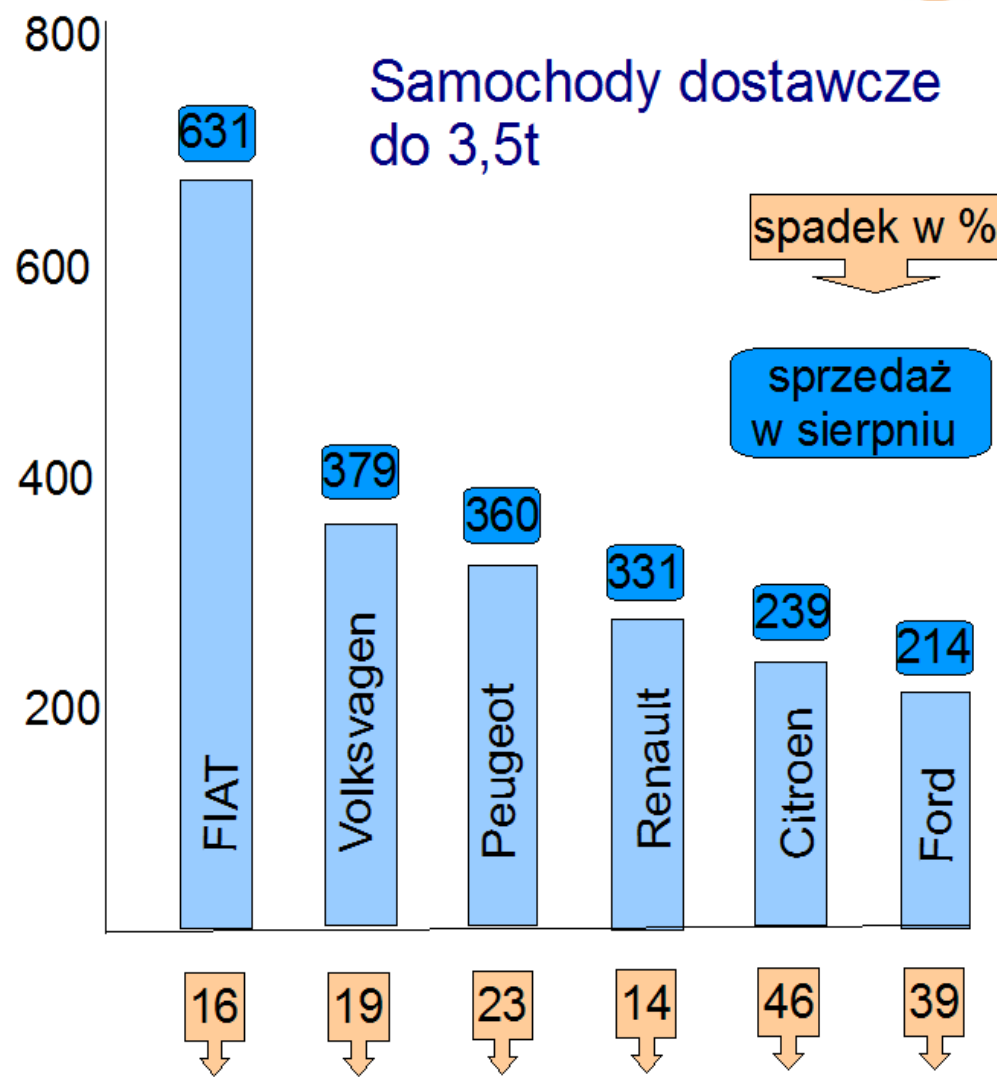
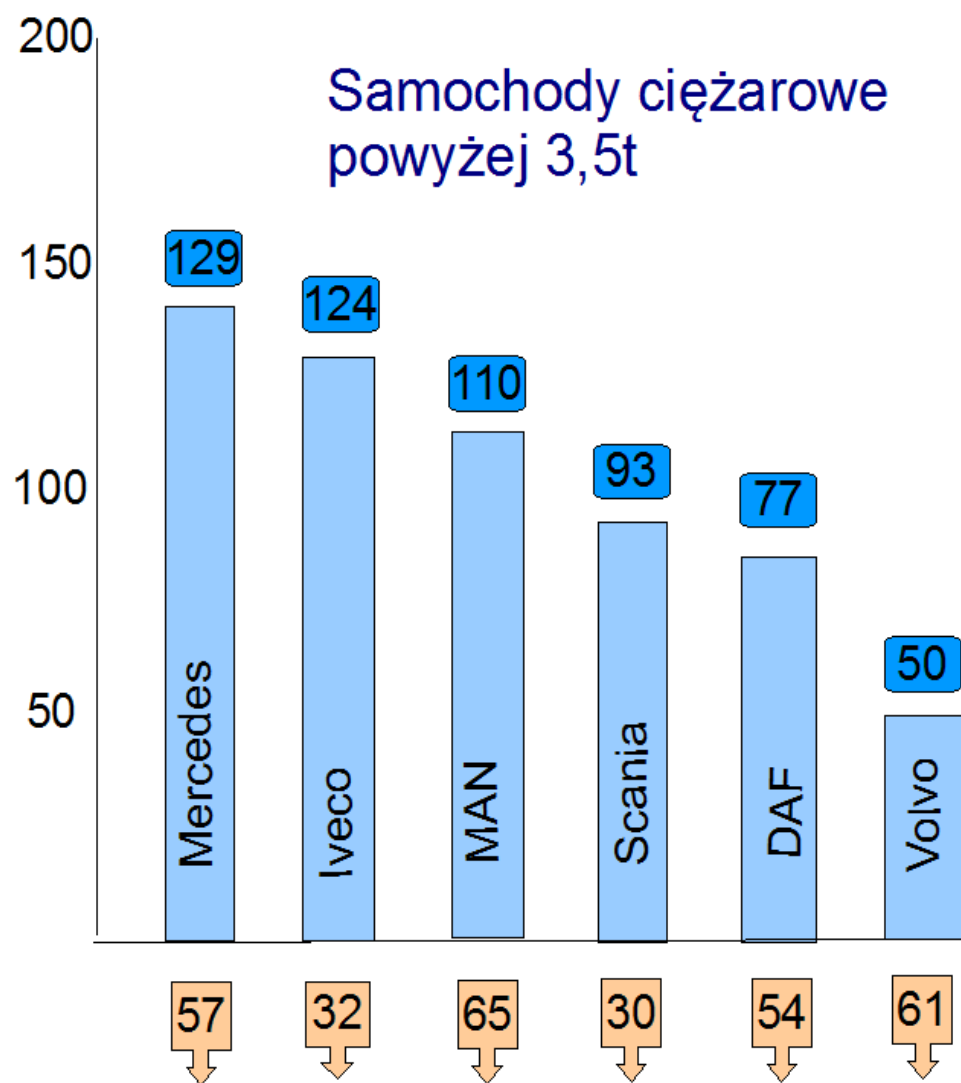


Popyt na usługi logistyczne wg sektorów

Branże	udział w rynku [%]
operatorzy logistyczni	38
sieci sklepów	12
elektronika	11
żywność	9
kosmetyki	5
lekka produkcja	3
papier i książki	2
inne	20



Sprzedaż samochodów użytkowych



Dlaczego Polska tak się wyróżnia, a TSL nie?!

- stosunkowo zamknięta na świat gospodarka (u nas eksport to 40% PKB, u sąsiadów przekracza 60%); silniejsze uzależnienie TSL od koniunktury światowej niż gospodarki narodowej; szczególnie bardziej dochodowego w obsłudze importu od eksportu;
- osłabienie złotego pomogło eksportowi w szczytowym momencie kryzysu – silne wahania kursowe częściej źródłem strat niż zysków TSL ze względu na rozliczenia bazujące na euro i \$, również w relacjach wewnętrznych;
- dobry jak dotąd popyt konsumpcyjny
- środki UE i Euro 2012
zatrudnienie znalazła część taboru pierwotnie przeznaczonego do przewozów międzynarodowych i konwencjonalnych w kraju

Przeładunki kontenerów w terminalach Gdańska, Gdyni i Szczecina

Przeładunki	I-VIII 2008	I-VIII 2009	% 2009/8
kont. 20'	140 084	148 403	106
kont.40'	214 081	158 203	74
import (pełne) w szt.	157 809	115 888	73
eksport (pełne) w szt.	97 975	94 298	96
razem TEU	568 246	426 507	75

Co nas może czekać?!

- wzrost kompleksowości świadczonych usług i zwiększenie zasięgu terytorialnego;
- wzrost racjonalności wykorzystania taboru; odroczone inwestycje z powodu rażącego przeinwestowania;
- decentralizacja systemu logistycznego z rosnącym znaczeniem regionalnych ośrodków w Wielkopolsce, Dolnym i Górnym Śląsku, centrum kraju i Pomorzu; decentralizacja przebiegać będzie równoległe z rozbudową infrastruktury drogowej; towarzyszyć temu będzie zmniejszenie średniej wagi przesyłki i skrócenie drogi jej dostawy;
- lepsza integracja portów morskich z zapleczem lądowym; rozpoczęcie budowy centrów logistycznych w bezpośrednim zapleczu terminali kontenerowych;
- konsolidacja, głównie wśród średnich i małych firm spowodowana zarówno recesją, jak i nasilającą się penetracją rynku przez regionalne i globalne firmy logistyczne;
- specjalizacja, polegająca na obsłudze nisz rynkowych skierowanych do konkretnych grup klientów i dostosowana do ich specyficznych potrzeb;
- poprawa jakości usług, która będzie odgrywać coraz większą rolę w obliczu perspektywicznego wzrostu kosztów pracy i postępującej utraty atutu rynku taniej siły roboczej; wdrożenie uproszeń celnych, uzyskanie statusu AEO;
- informatyzacja łańcuchów dostaw, dostęp do informacji w czasie rzeczywistym zarówno w aspekcie współpracy m.in. z urzędem celnym, terminalami portowymi, jak i z kontrolą stanu realizacji zlecenia spedycyjno-transportowego obejmującą integrację oprogramowania TSL z systemami klientów.

Uzyskamy też wkrótce odpowiedź na pytanie, czy osłabienie branży TSL było jedynie chwilowe i wynikało z jej silnego uzależnienia od wymiany z zagranicą, czy też było forpocztą długotrwałej recesji całej gospodarki?!