

Halina BRDULAK*

Paweł B. MICHALSKI**

ANALIZA RYNKU USŁUG LOGISTYCZNYCH W EUROPIE

W niniejszym artykule autorzy podjęli się analizy europejskiego rynku usług logistycznych, bazując na informacjach z lat 2003 – 2006 w celu wychwycenia podstawowych trendów na tym rynku. Głównymi kryteriami oceny są: przychody, wielkość zatrudnienia, obszary działalności podstawowej oraz geograficzne rejony działalności największych operatorów logistycznych w Europie. Porównanie danych oraz charakterystyka dziesięciu największych operatorów z grupy trzydziestu „miliarderów” europejskiego sektora TSL, pozwala na uzyskanie przejrzystego obrazu tej branży.

Bardzo duża dynamika rozwoju europejskiego rynku TSL stymulowana jest przez ciągłe zmiany jakościowe w zakresie specjalizacji, komunikacji, metod zarządzania, oprogramowania informatycznego, dostosowania do wymogów ekologicznych i specyficznych wymogów klientów przemysłowych, handlowych oraz władz regionalnych i lokalnych. Podstawowym czynnikiem rozwoju jest wzrastający popyt na usługi logistyczne, spowodowany wzrostem złożoności systemu logistycznego. Dlatego tak istotna jest ciągła analiza i monitoring sektora usług logistycznych, ewaluacja poszczególnych operatorów logistycznych oraz podejmowanie prób określenia perspektyw rozwoju.

Ogólna charakterystyka branży

Branżę TSL na rynku europejskim kształtuje grupa około trzydziestu „miliarderów” o łącznych przychodach w 2003 – 105 miliardów €, w 2004 r. – ponad 116 miliardów €, w 2005 r. – już prawie 130 miliardów €, a w 2006 ponad 156 miliardów € (Tabela 1), przy czym udział pierwszej trójki stanowi 49% całości, czyli 76 mld €, gdy w 2005 r. udział ten wyniósł prawie 44%, a „10” – 75,5 %, czyli 95,5 mld €, w 2004 r. – 74,5%.

Grupa ta ma dobre, wieloletnie, praktyczne doświadczenia i wsparcie intelektualne oraz finansowe warunki rozwoju. Jej główną strategią rynkową jest wzmacnianie struktur organizacyjnych i kapitałowych przez liczne alianse i fuzje. Duże, rozbudowane struktury są bardziej efektywne i gwarantują wysoką jakość usług. Koncentracja kapitału logistycznego sprzyja stosowaniu w praktyce rozwiązań opartych na zaawansowanych systemach informatycznych, optymalizacji podziału funkcji logistycznych i podziału rynków.

* Prof. dr hab. Halina Brdulak - Zakład Transportu Międzynarodowego i Logistyki, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

** Mgr inż. Paweł B. Michalski – Kolegium Gospodarki Światowej SGH

Tabela 1. Przychody i kraj pochodzenia kapitału „miliarderów” europejskiego rynku TSL (wg przychodów w 2006 roku)

firma	kraj pochodzenia kapitału	przychody (w mln euro)			
		2003	2004	2005	2006
DHL Express & DHL Logistics	Niemcy	20939	24310	25674	38932
A.P. Moller – Maersk Group: Container Shipping and Related Activities	Dania	11978,4	12727,6	17289	20049
Stinnes (DB Transport und Logistik), w tym: grupa Schenker	Niemcy	10804	11569	12426	17034
TNT Express & TNT Logistics	Holandia	8777	11882	9708	9788
Kuehne+Nagel Group	Szwajcaria	4951,4	6184,7	7165	9463
CMA CGM	Francja	3023	4 000,00	4902	6680
SNCF Fret, w tym: Groupe Geodis	Francja	6287	6393	6448	6595
TUI: Logistics (Hapag Lloyd & VTG)	Niemcy	3915,1	3472,2	4250	6254
Panalpina	Szwajcaria	3537	3964	4480	4903
DSV Group	Dania	2378,8	2431,8	3088	4284
Bolloré Investissement: Transportation and Logistics	Francja	3610	3702	3365	3639
Gefco Group	Francja	2742	2894	3000	3245
Dachser	Niemcy	2100	2400	2800	3100
Wincanton	Wielka Brytania	2428,5	2542,9	2646	2835
Hellmann Worldwide Logistics	Niemcy	2018,7	2119,8	2491	2647
Rhenus Logistics	Niemcy	805	1012	1300	2500
ABX Logistics Worldwide Group	Belgia	2678	2400	2500	2300
Thiel Logistik	Luksemburg	1663,6	1730,4	1840	1891
Fiege	Niemcy	1334	1503	1574	1750
Stef TFE	Francja	1347,5	1401,1	1527	1718
Groupe Norbert Dentressangle	Francja	1222,1	1303,4	1399	1608
General Logistics Systems	Wielka Brytania i Holandia	1182,1	1345,2	1516	1600
Groupe Ziegler	Belgia	1779	1570	1495	1508
Christian Salvesen	Wielka Brytania	1222,5	1186,8	1198	1319
Groupe CAT	Francja	1184,1	1209	1182	1124
Frans Maas Groep	Holandia	1021,4	1091,4	1103	0

Źródło: H. Brdulak, J. Archutowska, E. Żbikowska, Ranking europejskich operatorów TSL, dodatki LTS, Rzeczpospolita 2007, 2006, 2005, 2004

Obszary działania

Działalność branży TSL na europejskim rynku charakteryzuje z jednej strony pewnego rodzaju podział rynku, oparty na operowaniu w określonej regionalnie, sektorowo lub funkcjonalnie niszy rynkowej, z drugiej zaś – konkurencja między globalnymi graczami, którzy coraz częściej starają się wykonywać pełny zakres usług. Wiąże się to również z przejmowaniem kontroli nad zarządzaniem globalnym łańcuchem dostaw. Oczywiście większość liderów rynku ma swoje filie w Europie Środkowej, Wschodniej lub w innej części świata jednakże główną, wiodącą sceną działalności pozostaje zwykle kraj pochodzenia i kraje sąsiednie, co widać w rozbięciu na poszczególnych operatorów na przykładzie

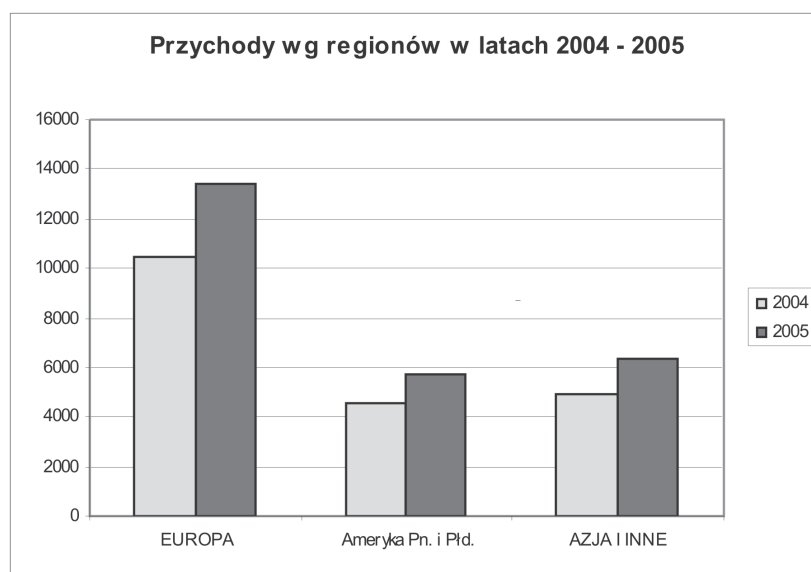
DHL Express i DHL Logistics – na wykresie 1 lub w zestawieniu całego rynku „miliarderów” – na wykresie 2.

Wykres 1 – Geograficzne obszary działalności DHL Express i DHL Logistics



Źródło: opracowanie na bazie rankingów, op. cit.

Wykres 2 – Geograficzne obszary działalności „miliarderów” europejskiego rynku TSL

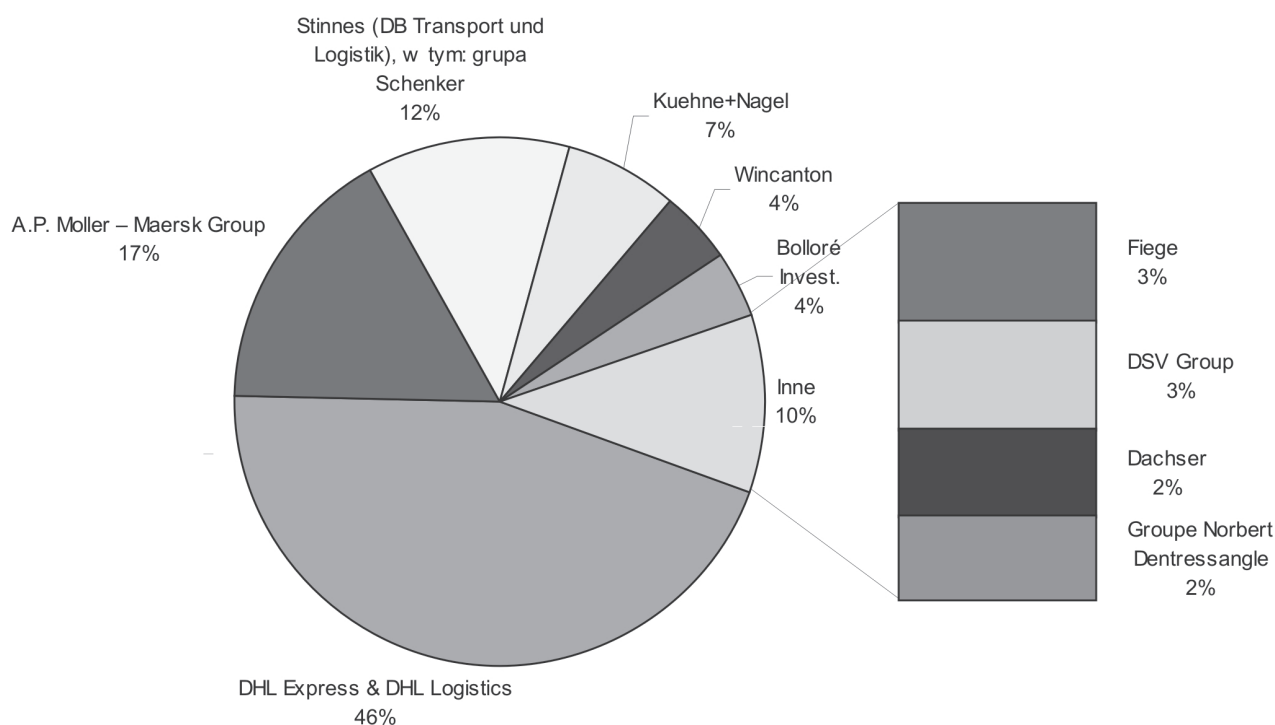


Źródło: opracowanie własne na bazie rankingów Rzeczypospolitej

Europejskie koncerny - operatorzy TSL - zatrudniają prawie 750 tysięcy osób (dane za rok 2006). Należy jednak dodać, że na wielkość zatrudnienia duży wpływ ma strategia outsourcingowa, jaką przyjmuje operator na rynku. Przykładowo niektóre koncerny decydują się na włączenie kierowców i kurierów do grupy pracowników. Inne z kolei – kupują powyższe usługi od zewnętrznych firm. W konsekwencji trudno jest podać rzetelne i porównywalne dane w zakresie przychodu, generowanego przez jednego pracownika, co mogłoby stanowić o umiejętności zarządzania przez koncern zgromadzonym kapitałem. Również wielkość zysku brutto na jednego zatrudnionego jest cenną informacją zarządczą, ponieważ wskaźnik ten mówi o rentowności zatrudnienia. W 2006 r. u największych operatorów zatrudnionych było 749 431 osób, przy czym udział DHL Express i DHL Logistics w pierwszej dziesiątce stanowi prawie 46%, drugie miejsce zajmuje Grupa Moller-Maersk – prawie 17% oraz Stinnes (DB Transport und Logistik) – 12%, pozostała reszta posiada od 2% do 7% udziału. Tak jak zostało wcześniej wspomniane – powyższe dane należy traktować z dużą ostrożnością, ponieważ nie jest wiadome, czy firmy wliczają kierowców, kurierów czy nawet pracowników magazynowych do pracowników. Udział poszczególnych koncernów w strukturze zatrudnienia został zobrazowany na wykresie nr 3.

Dynamika zatrudnienia

Wykres nr 3. Udział zatrudnienia pierwszej dziesiątki „miliarderów” europejskiego rynku TSL w podziale na poszczególne koncerny w całości rynku



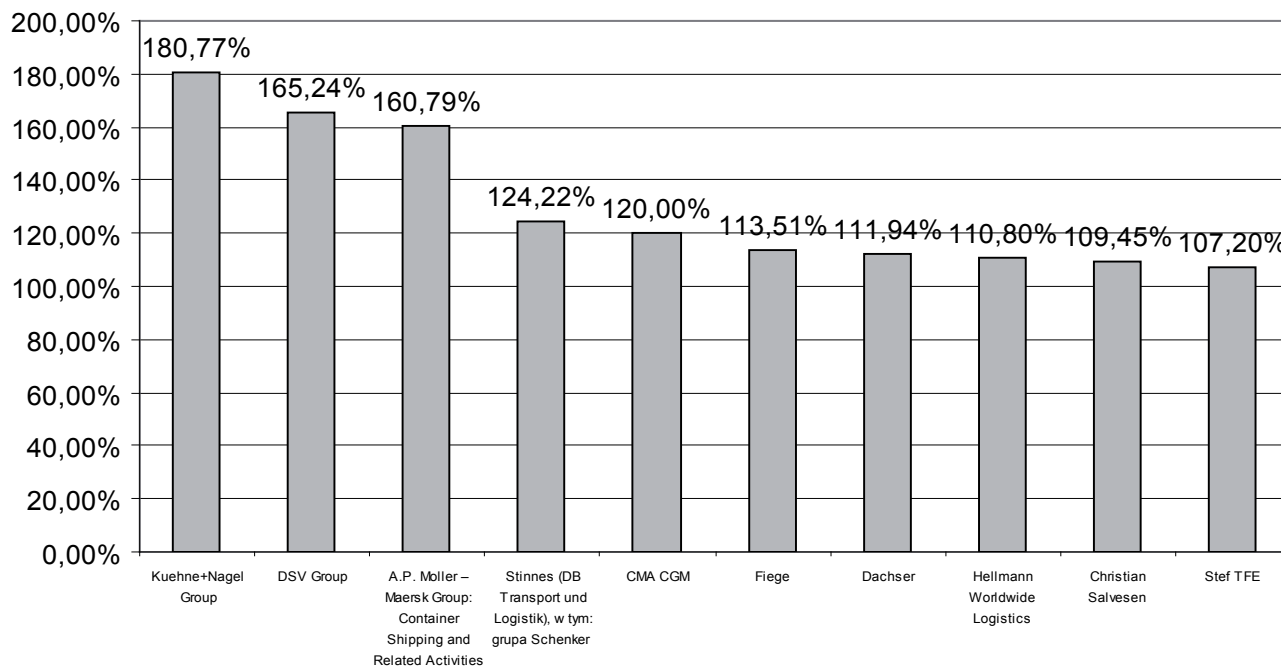
Źródło: jak wyżej

Analizując dynamikę zatrudnienia, można zauważyć, że najwyższą notuje Kuehne+Nagel Group - prawie 180%, ponad 165% osiągnął DSV Group, a czołówkę zamyka Grupa Moller-Maersk z niespełną 161% (Wykres 4). Wzrost zatrudnienia w analizowanych firmach może być zarówno efektem wzrostu organicznego, jak również wzrostu ekspansywnego (przez fuzje i przejęcia). Na europejskim rynku w branży TSL coraz częściej koncerny budują swoją działalność w oparciu o zakup określonych

kompetencji na rynku. W efekcie rozszerza się paleta świadczonych przez nie usług, co jest jednym z istotniejszych oczekiwań klientów, określanych jako „sprzedaż wszystkich usług z jednej ręki” (ang. one stop shopping).

Wykres 4. Dynamika zatrudnienia „miliarderów” europejskiego rynku TSL

Firmy o największej dynamice zatrudnienia 2006/2005

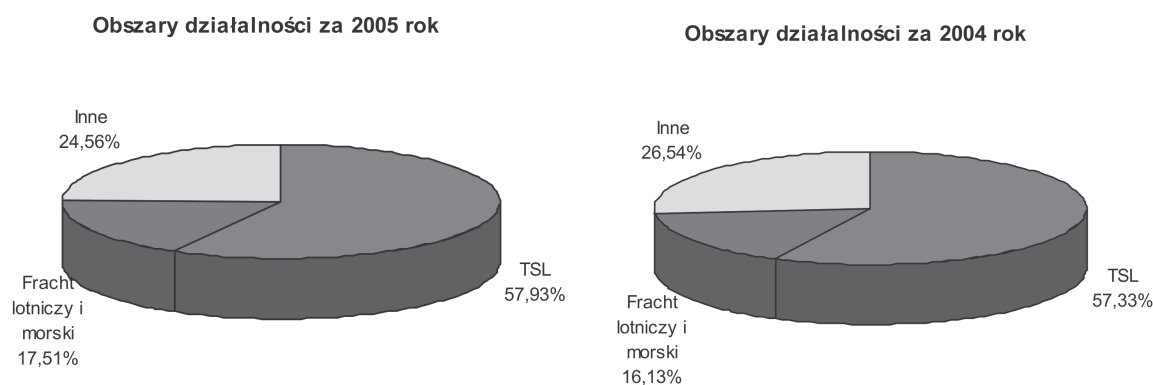


Źródło: jak wyżej

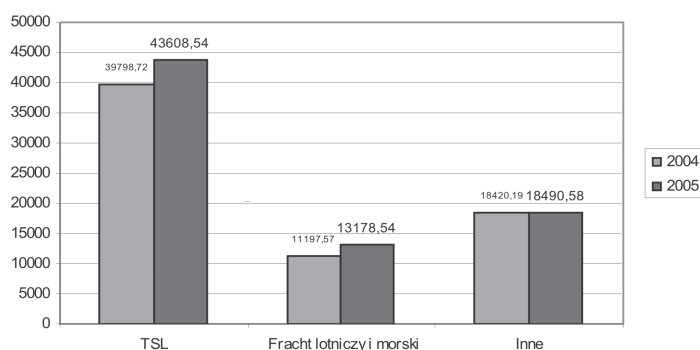
Główne obszary działalności

Należy zauważyć, że europejscy miliarderzy w branży TSL starają się rozkładać ryzyko, budując również swoje kompetencje w sektorach pokrewnych. I tak, przychody z działalności TSL stanowią ponad 50% całości przychodów. Pozostała działalność, w dużym uproszczeniu, to operacje związane z frachtem lotniczym i morskim – ponad 16% oraz grupa działalności w sektorach pobocznych w mniejszym stopniu związanych z logistyką (np. usługi finansowe, handel, przesył surowców). Powyższe wyliczenia zostały zobrazowane na wykresie 5. Widoczne jest, że udział poszczególnych obszarów w ciągu 2 lat praktycznie nie uległ zmianie. Należy się jednak spodziewać w przyszłości - wobec uaktywnienia się obszaru Azji jako dostawcy zarówno surowców, jak też wyrobów gotowych – wzrostu udziału wpływów z frachtów morskich. Jak na razie widoczne są tendencje do pogłębiania się nierównowagi w potokach ładunkowych Azja-Europa-Azja, ponieważ eksport krajów europejskich do Azji praktycznie nie występuje.

Wykres 5. Przychody z obszarów działalności „miliarderów” europejskiego rynku TSL w latach 2004 – 2005.



Przychody wg obszarów działalności w latach 2004-2005

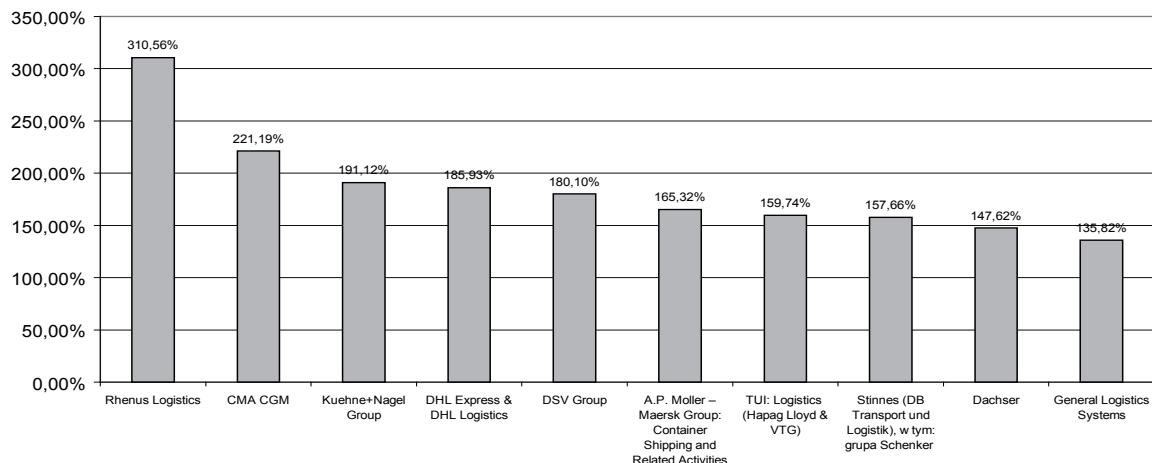


Źródło: tamże

Na kolejnym wykresie przedstawiono zmiany w skumulowanej dynamice przychodów, jakie miały miejsce wśród 10 grup logistycznych w Europie w ciągu 3 lat (2006/2003). Spośród 27 „miliarderów” europejskiego rynku TSL zaprezentowano dziesięciu o najwyższej dynamice przychodów za wspomniany okres.

Wykres 6. Dynamika przychodów 2006/2003 10 „miliarderów” europejskiego rynku TSL (kolejność wg najwyższej dynamiki przychodów)

Firmy o największej dynamice przychodów 2006/2003



Źródło: jak wyżej

Charakterystyka pierwszej „10”

Poniżej krótka charakterystyka grup o najwyższej dynamice przychodów w ciągu 3 lat.

Rhenus Logistics, którego kapitał pochodzi z Niemiec, należy do europejskich miliarderów, na polskim rynku w 2005 r. przejął firmę Fastrack, tworząc dla siebie szersze zaplecze logistyczne, a także AF Logistic & Speditions GmbH, Niemcy od grupy Thiel; Röhrer Internationale Speditions und Transport Gesellschaft w Austrii i Maxx Holding w Belgii, uzyskując pakiet większościowy. W 2006 r. grupa przejęła również spółkę słowacką „Redon” oraz niemieckiego operatora logistycznego Interspe Hamann Group (IHG). Dynamika przychodów za omawiany okres sięgnęła ponad 310%.

Grupa CMA CGM pochodzi z Francji, a jej przychody osiągnęły w 2006 r. poziom prawie 6,7 mld € przy ponad 221% dynamice za lata 2006/2003. Jej głównym źródłem przychodów są linie żeglugowe i transport kontenerów. Zakres usług ma charakter globalny, w pakiecie znajdują się także usługi logistyczne, żegluga śródlądowa czy turystyka. W styczniu 2006 r. Grupa przejęła grupę Delmas od Bollore Investissement (prawie 0,9 mld euro przychodów).

Kolejne miejsce zajęła Grupa Kuhne + Nagel z 9,4 mld € przychodów w 2006 r., dla której głównym obszarem działalności jest transport morski i lotniczy (prawie 75% przychodów). Warto zauważyć, że w analizowanym okresie Grupa osiągnęła wysoką dynamikę przychodów (ponad 191%) oraz poprzez przejęcie francuskiego operatora logistyki kontraktowej zwiększyła infrastrukturę i stan zatrudnienia (o ponad 20 tys. pracowników)

Grupa DHL (pełna nazwa DPWN – Deutsche Post World Net AG) o przychodach prawie 39 miliardów € w 2006 roku jest liderem na rynku europejskim, oferując kompleksowy pakiet usług, obejmujący usługi kurierskie, transportowe (z wykorzystaniem wszystkich gałęzi transportu), logistyczne i finansowe. Dynamika przychodów 2006/2003 wyniosła 186%. W 2006 roku grupa przejęła grecki Multicontainer Metaforiki & Emporiki AE, czeski PPL Cz s.r.o. oraz 49% udziałów amerykańskiego przewoźnika lotniczego Polar Air Cargo Worldwide.

DSV Group osiągnęła dynamikę przychodów wysokości ponad 180%. Warto zauważyć, że koncern charakteryzuje duża dywersyfikacja działalności. W skład grupy wchodzi: DFDS Transport Group A/S, DFDS Transport Air & Sea Holding A/S i TNT DFDS Transport Logistics A/S (50%, spółka JV z TNT) oraz ich spółki-córki (łącznie 85 spółek - córek). W 2005 roku przychód grupy sięgnął 31 mld €, aż o 7 mld € więcej niż w 2004, a w 2006 roku DSV wykupiło akcje Frans Maas na giełdzie w Amsterdamie i osiągnęło przychód prawie 43 mld €!

Grupa Moller-Maersk z ponad 17 mld € obrotów w 2005 r. charakteryzuje się bardzo wysoką, ponad 165%, dynamiką wzrostu przychodów za lata 2006/2003. W jej obszarze działania oprócz transportu morskiego i logistyki znajduje się też działalność pozatransportowa – dysponuje ona siecią sprzedaży detalicznej a także prowadzi działalność produkcyjną, posiada własne stocznie, zajmuje się także przesyłem ropy naftowej i gazu. Głównym źródłem przychodów jest obsługa linii kontenerowych, tankowców i inne usługi morskie. Przychody grupy w 2006 roku wzrosły o ponad 3 mld € w porównaniu z 2005 rokiem, a zatrudnienie osiągnęło pułap 108 530 osób.

TUI: Logistics (Hapag Lloyd & VTG), która w 2005 roku osiągnęła przychód 4,2 mld €, już rok później osiągnęła poziom na granicy 6,2 mld €. Główny profil działalności to linie kontenerowe zarządzane przez Hapag Lloyd w stu krajach na pięciu kontynentach. Dynamika przychodów za okres 2006/2003 wyniosła 160%.

Stinnes (DB Transport und Logistik) jest na ósmym miejscu, osiągając dochód na pułapie 17 mld € w 2006 roku oraz dynamikę za trzy lata (2006/2003) – 157%. Do grupy należy Schenker specjalizujący się w transporcie lądowym, frachcie lotniczym i morskim, który jest głównym źródłem dochodu. Pozostałe dwie spółki wchodzące w skład grupy – Railion i Stinnes zajmują się frachtem kolejowym. Poziom wielkości zatrudnienia stale rośnie, przekraczając w 2006 roku liczbę 79 tys. pracowników. Dachser działa głównie w 3 obszarach: logistyka europejska (przede wszystkim transport drogowy na terenie Europy), logistyka transportu morskiego i lotniczego (działalność przede wszystkim spedycyjna na bazie 85 lokalizacji), logistyka żywności (transport i magazynowanie żywności niemrożonej, świadczone w Niemczech na bazie 1 platformy logistycznej i 85 lokalizacji). Osiągnięty w 2006 roku przychód to 3,1 mld €, a skumulowana dynamika wyniosła prawie 148%. General Logistics Systems z niewielkim przychodem 1,6 mld € za 2006 rok w porównaniu z liderami rynku, posiada szereg spółek zależnych ze 100% swoim udziałem: DER KURIER (Niemcy), DPD Systemlogistik (Niemcy), GLS France, Extand Sistema (Hiszpania), GLS Austria, GLS Belgium, GLS Denmark, GLS Finland, GLS Germany, GLS Hungary, GLS Ireland, GLS Italy, GLS Logisticne Storitve (Slovenia), GLS Netherlands, GLS Norway, GLS Slovakia, GLS Sweden oraz posiada udziały w: GLS Stafetten (Dania) [80%] i GLS Poland, tj. dawna Szybka Paczka spółki Raben (25,1%). Skumulowana dynamika przychodów na poziomie 136%.

Zakończenie

Z powyższej analizy widać, że grupy o najwyższej dynamice przychodów czerpią swoje zyski w dużej części z transportu morskiego, organizując również linie kontenerowe. Interesującym obszarem jest również logistyka kontraktowa, związana z zarządzaniem towarem klienta w magazynach. Coraz częściej widoczna jest jednak głębsza specjalizacja w tym zakresie, ponieważ różne grupy towarowe wymagają różnych standardów w zakresie zarządzania nimi. I tak przykładowo widać pewną specjalizację firm w zakresie logistyki motoryzacyjnej, towarów FMCG czy też elektrotechniki. Logistyka kojarzona jest również z umiejętnością zarządzania całym łańcuchem dostaw i szukaniem jego optymalizacji przez wyspecjalizowanych operatorów logistycznych, określanych często mianem 4PL.

Na bazie prognoz koniunktury gospodarczej, a także rozwoju poszczególnych branż w Europie można stwierdzić, że perspektywy rozwoju tego rynku są dobre. Oczekuje się wzrostu rynku zewnętrznych usług logistycznych o 33% w ciągu najbliższych pięciu lat. Ponieważ jednak rynki poszczególnych krajów bądź regionów europejskich wykazują duże zróżnicowanie – należy umiejętnie dostosować się do ich specyfiki. Przykładowo rynek skandynawski jest najbardziej zaawansowany technologicznie, stąd też można oczekiwać wzrostu znaczenia handlu internetowego, a także w tym kontekście – e-bookingu i e-pricingu. Generalnie rynki Europy Północnej są określane jako bardziej dojrzałe. Tam też oczekuje się szybkiego wzrostu logistyki pod prąd wobec wejścia w życie nowych dyrektyw unijnych WEEE (Waste Electrical and Electronic Equipment) i ELV (End-of-Life Vehicles). Dobre prognozy dla rynku TSL wynikają również z wysokiej dynamiki wzrostu branży farmaceutycznej, motoryzacyjnej oraz FMCG. Tak więc można oczekiwać w najbliższym czasie dwucyfrowego wzrostu analizowanego rynku.

ANALYSIS OF THE MARKET OF LOGISTIC SERVICES IN EUROPE

SUMMARY

The authors of the article focus on the analysis of the European market of the logistics services. There are certain criteria taken under consideration during the evaluation process: revenue, the rate of employment, basic activity sector and the geographical region of the activity of the largest logistics operators in Europe.

The paper will allow us to obtain a transparent picture of the logistics operators market simply by the comparison of the data in different configurations and combinations of that same market, as well as by the description of the ten largest operators out of a group of top thirty “billionaire” companies of the European logistics market.

Recenzent: dr Jerzy Dudek