



Ranking Top500. VIII edycja

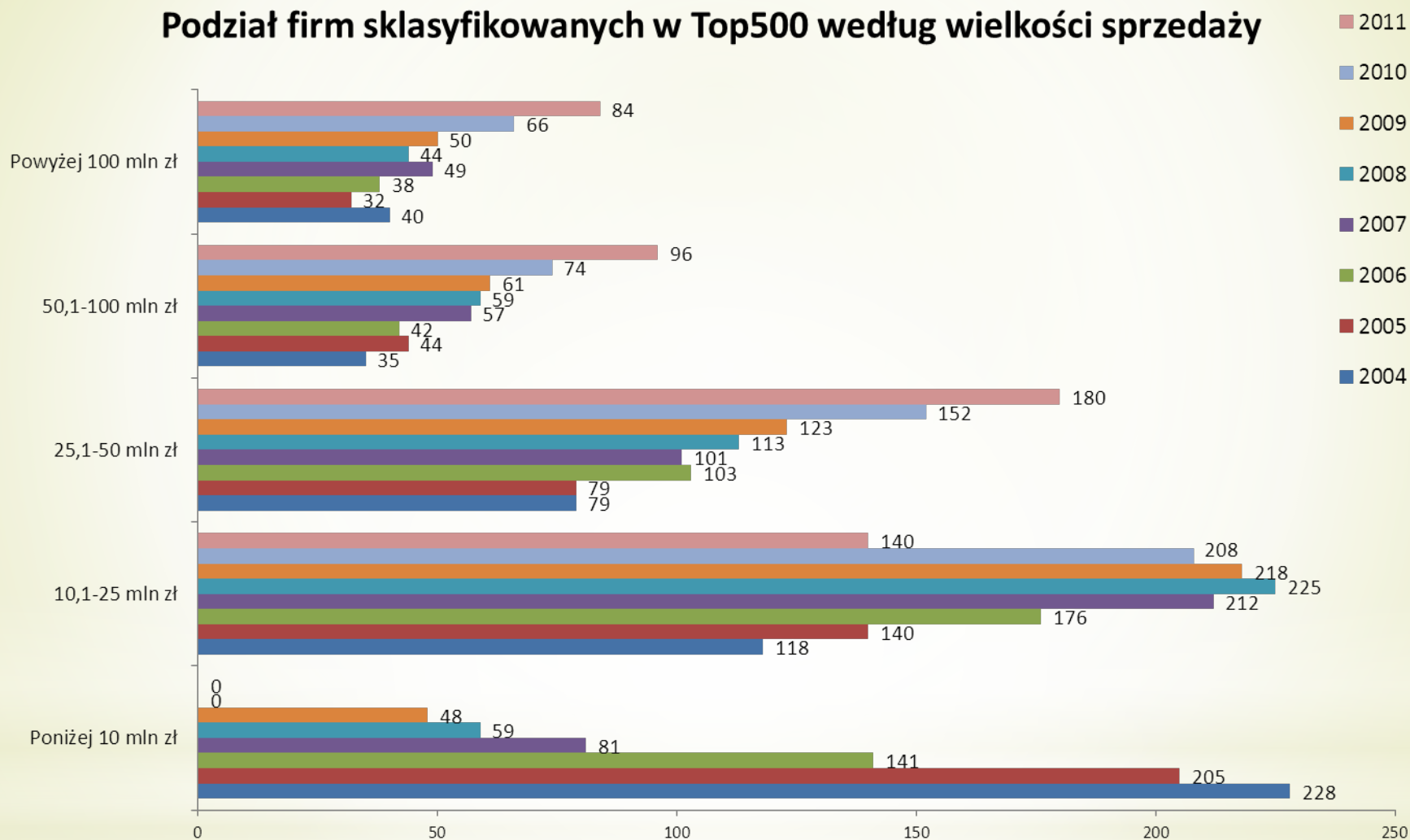
Najbardziej efektywne spośród 500
największych firm w branży
logistycznej

* Ranking Top500 jako
narzędzie pomiaru
rynku usług
logistycznych

- * Dokonać segmentacji rynku
- * Zmierzyć udziały rynkowe
- * Wyznaczyć dominujące tendencje

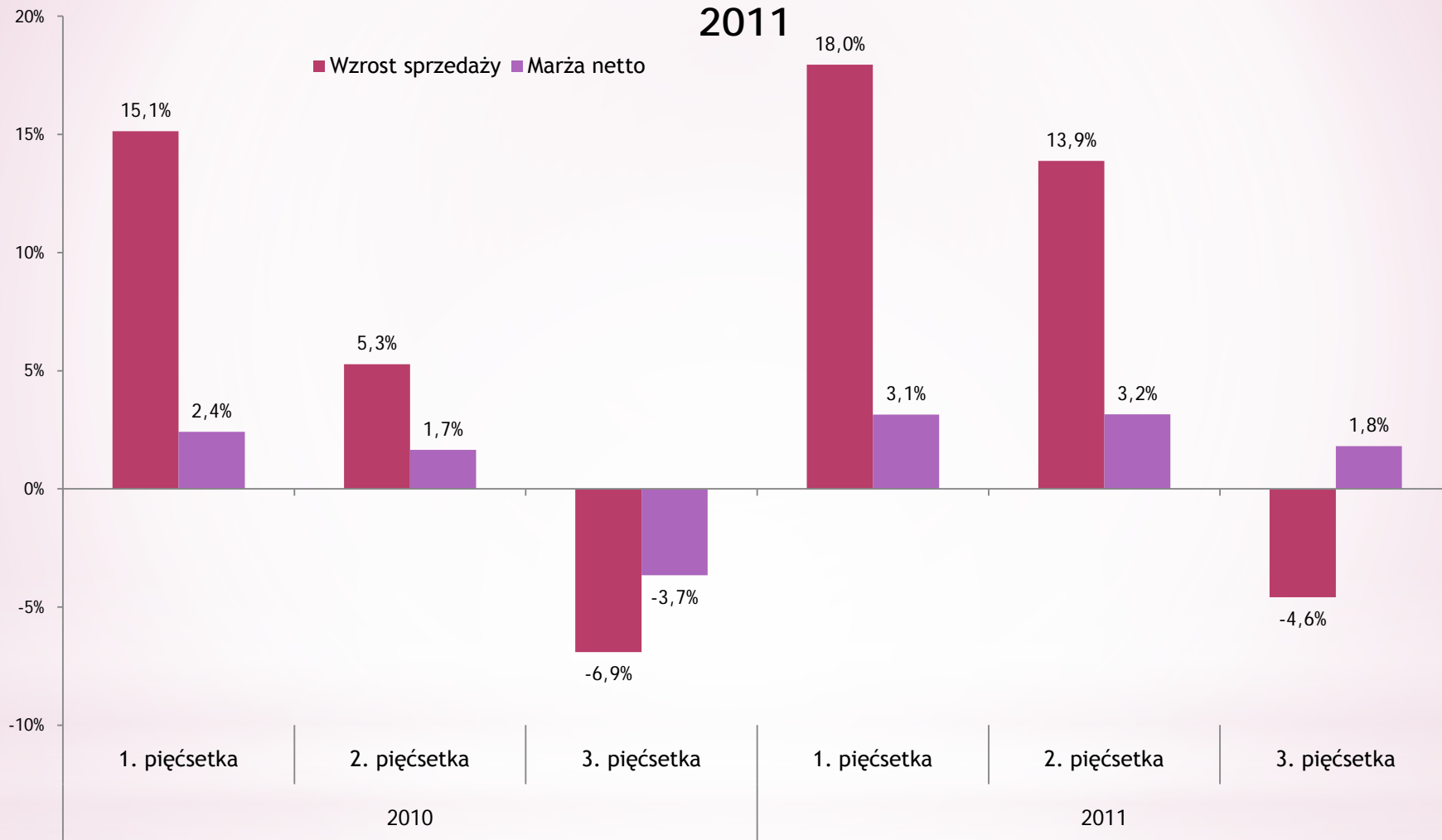
* Jeśli zestawienie jest
kompletne, to
pozwała:

Podział firm sklasyfikowanych w Top500 według wielkości sprzedaży



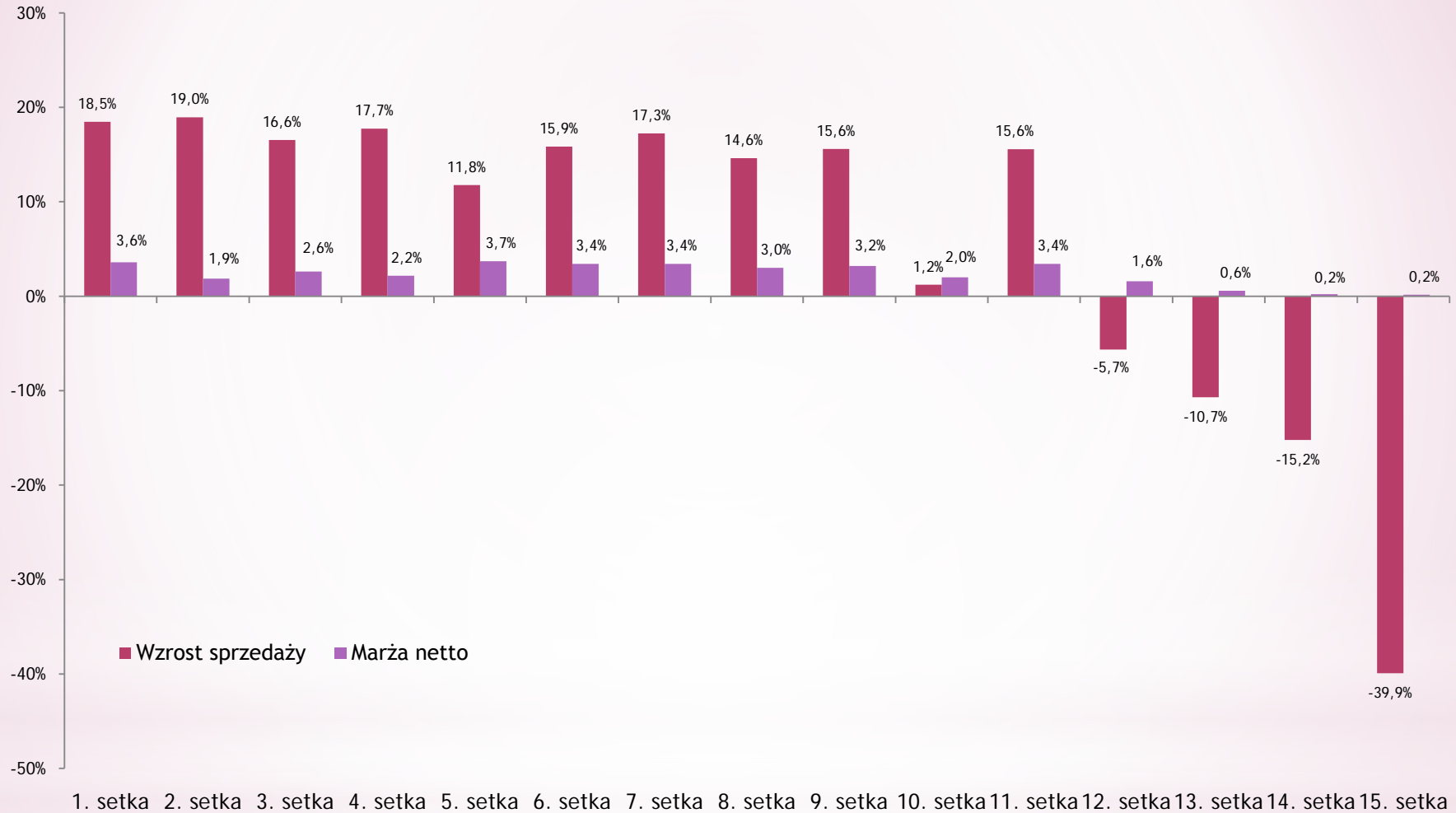
*** Kompletność**
Czy ranking Top500 rzeczywiście obejmuje
wszystkie liczące się firmy?

Sprzedaż a rentowność firm logistycznych w latach 2010-2011



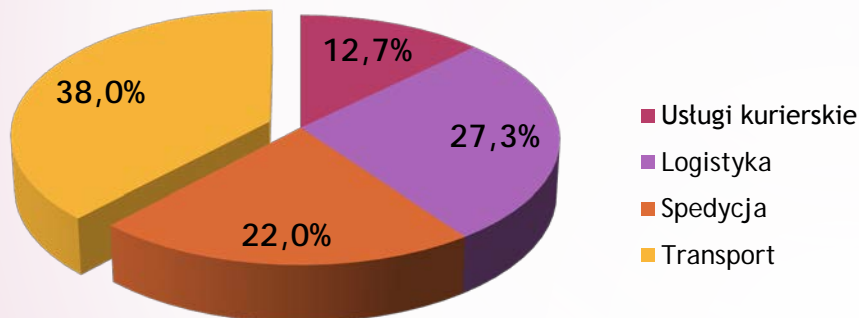
* Segmentacja rynku

Sprzedaż a rentowność firm logistycznych w 2011

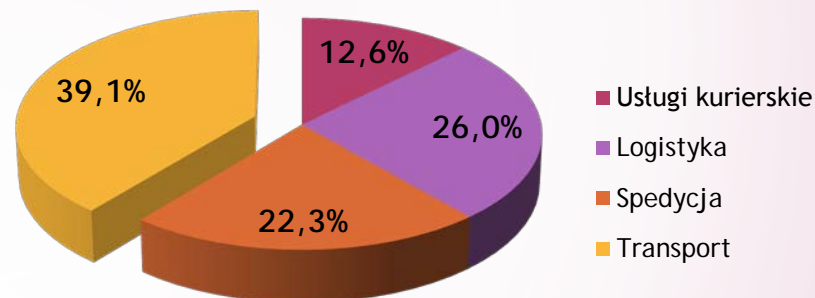


* Segmentacja rynku

Struktura rynku według typu podstawowej działalności (2010)

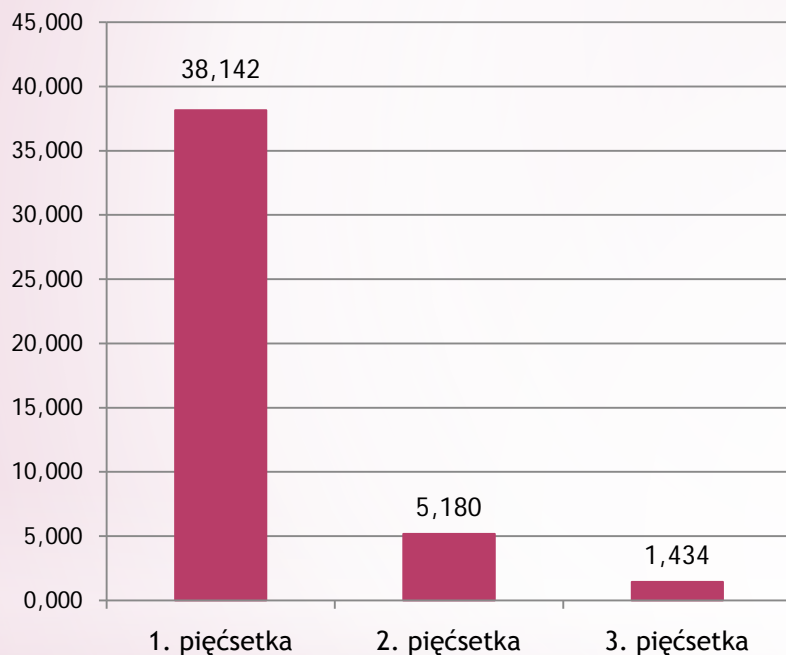


Struktura rynku według typu podstawowej działalności (2011)

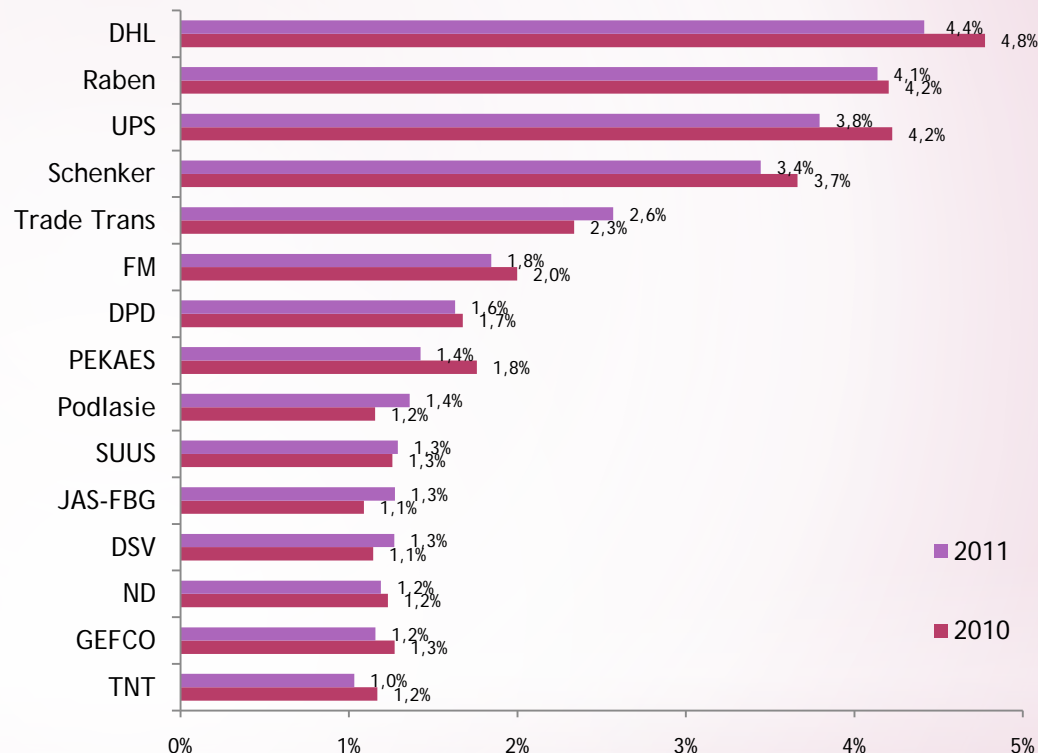


* Segmentacja rynku

Przychody ze sprzedaży firm logistycznych w 2011 (mld zł)

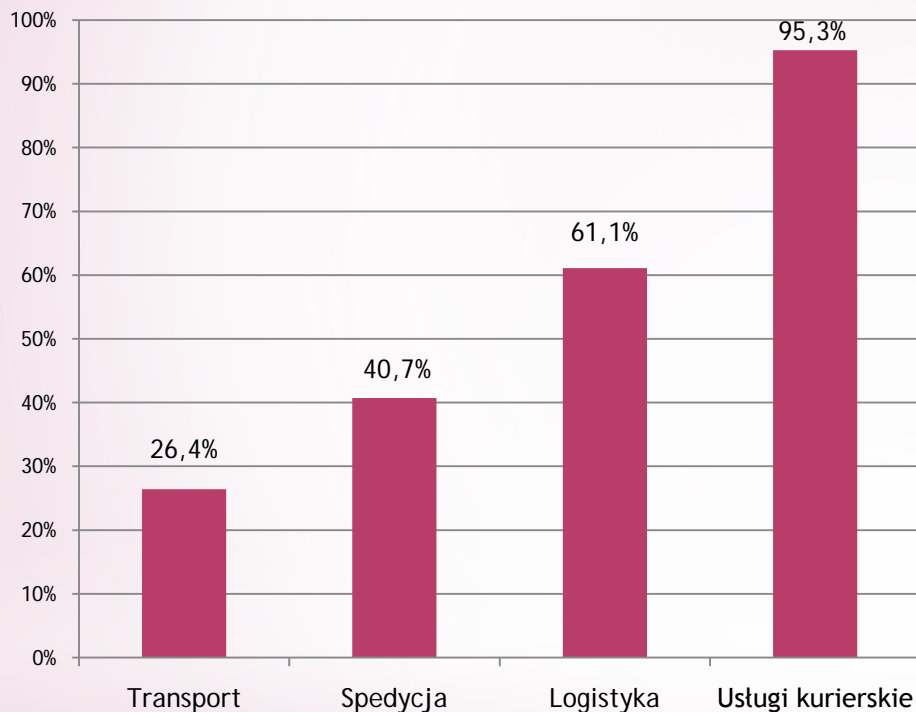


Udziały w rynku największych grup logistycznych

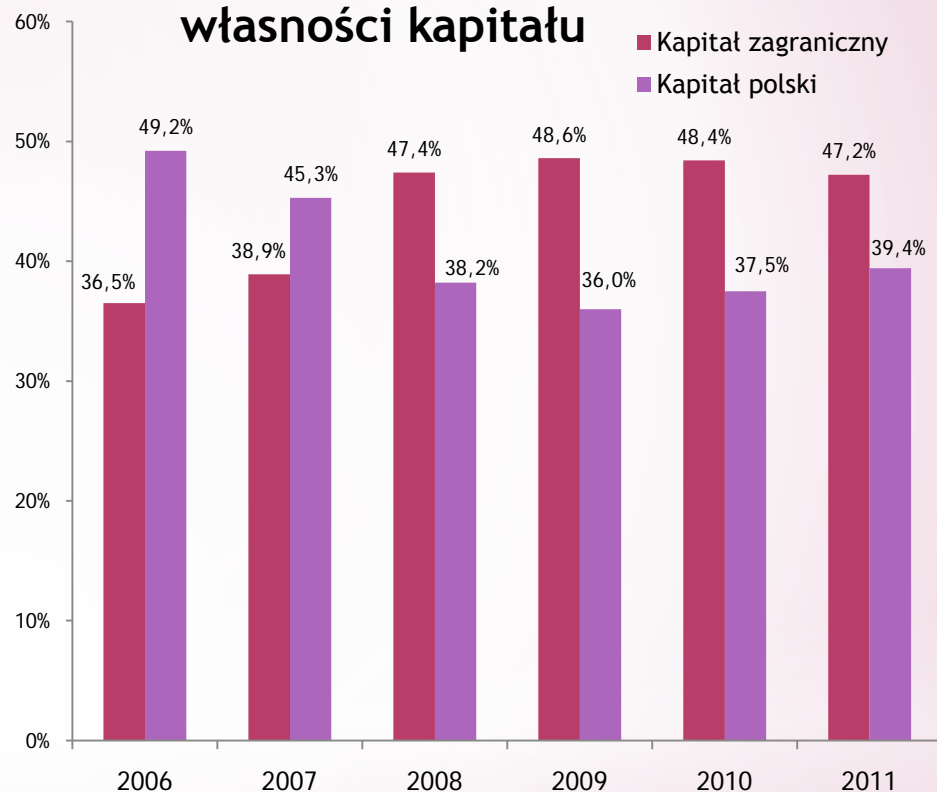


* Udziały rynkowe

Udział firm zagranicznych w przychodach branży logistycznej według typu podstawowej działalności w 2011

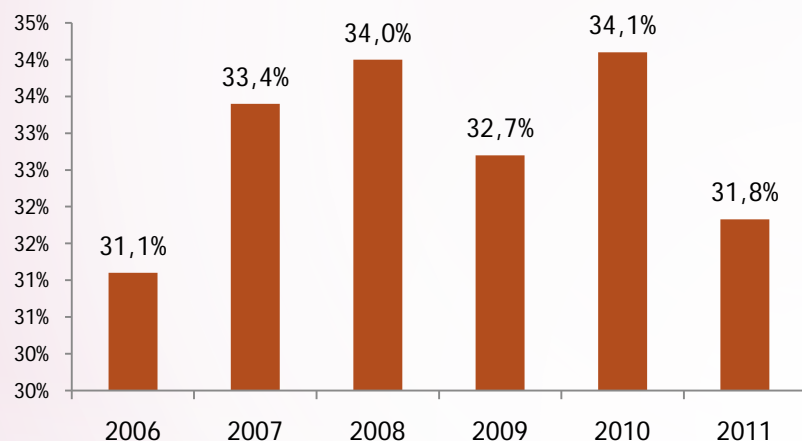


Udziały w rynku według własności kapitału

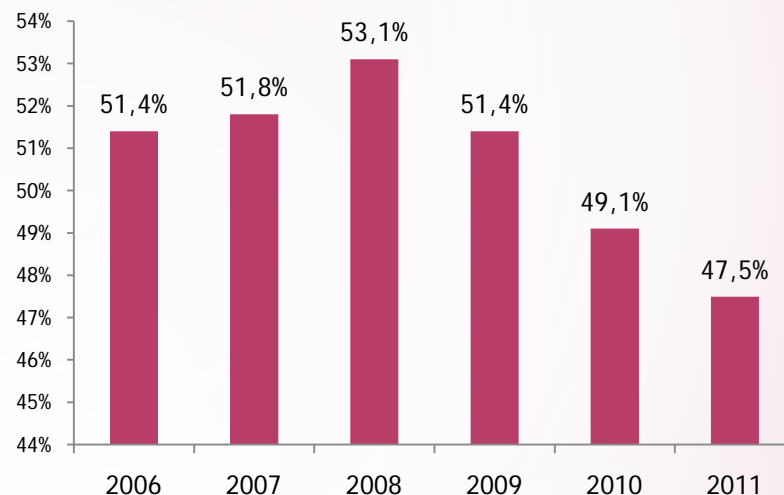


* **Udziały rynkowe**

**Wzrost udziału w rynku
dużych firm logistycznych
zahamowany**
[firmy mające >1% udziału w
rynku]

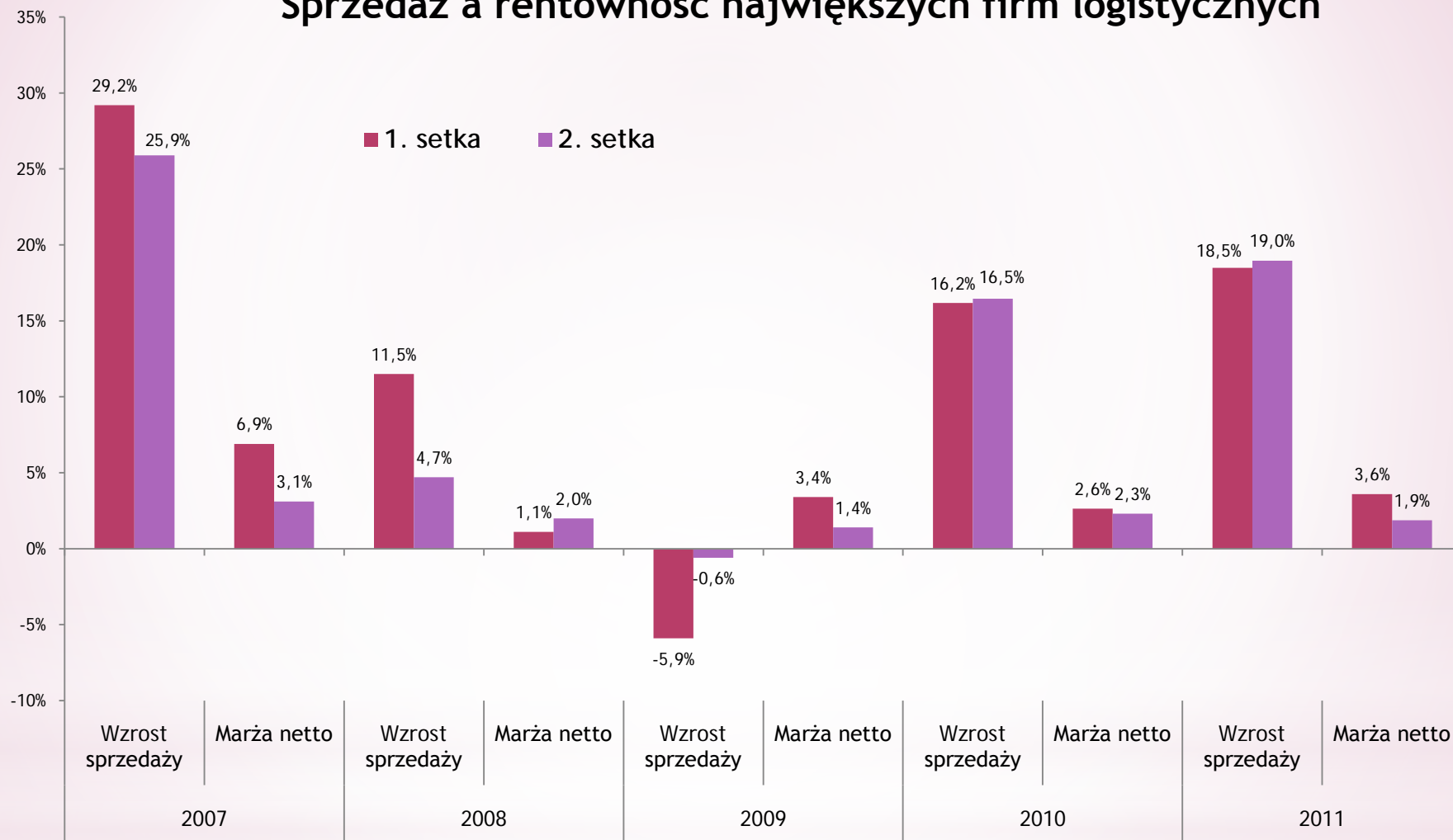


**Wzrost udziału w rynku
dużych firm logistycznych
zahamowany**
[50 największych]



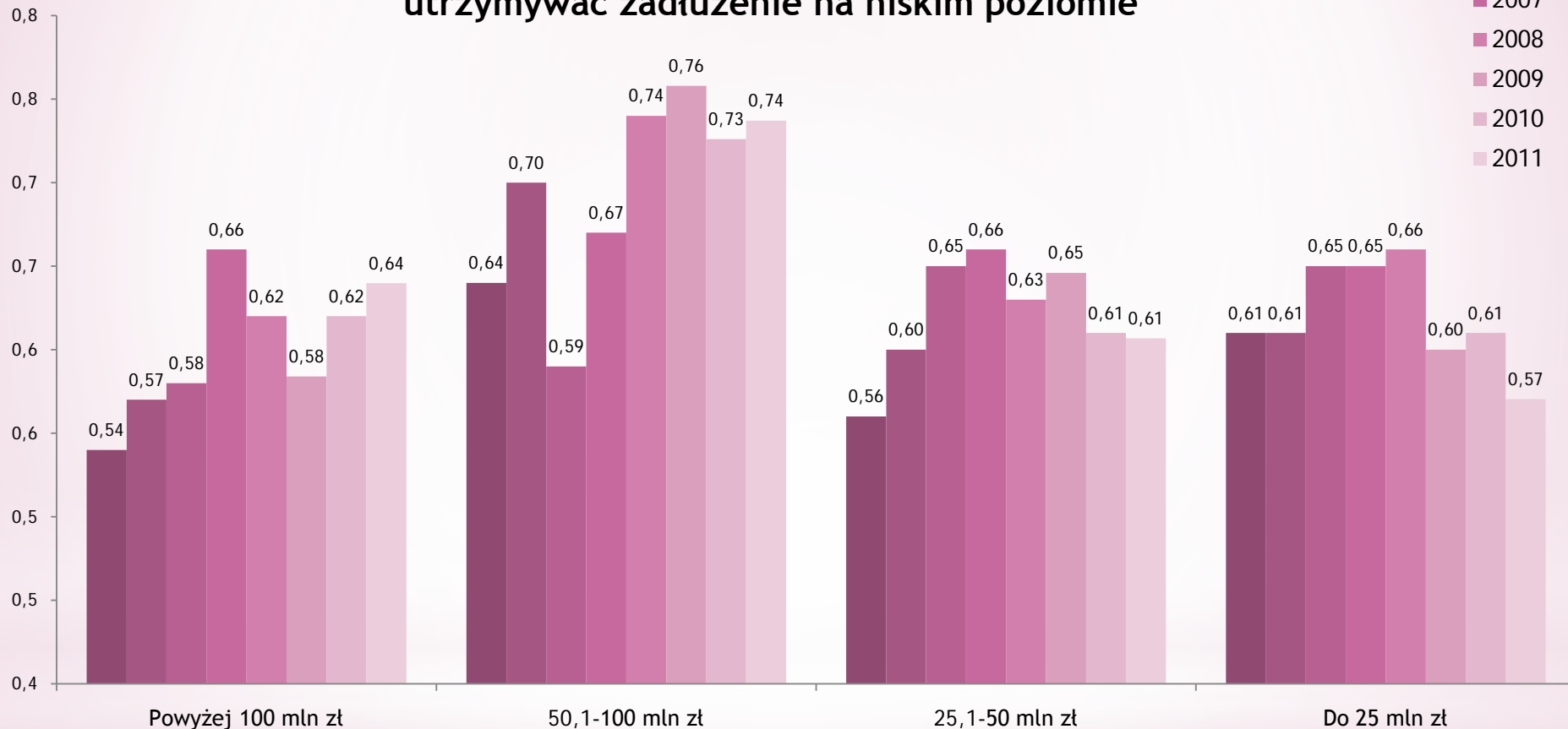
*** Dominujące tendencje**

Sprzedaż a rentowność największych firm logistycznych



*** Dominujące tendencje**

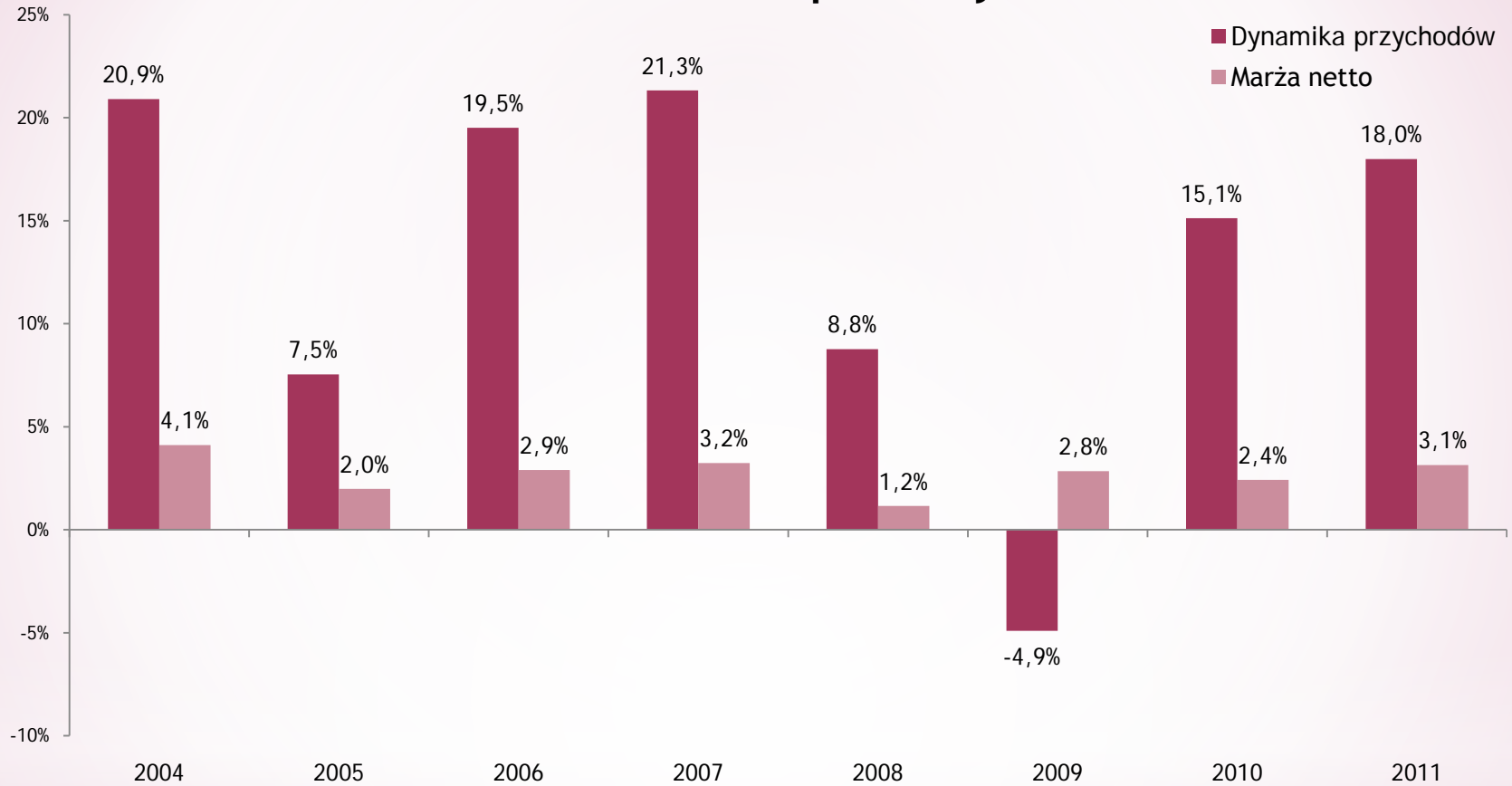
Ogólne zadłużenie dużych i średnich firm rośnie, często przekraczając górną granicę zalecanego przedziału 0,57-0,67; wśród pozostałych zaznaczyła się tendencja odwrotna, wiele takich firm obecnie woli utrzymywać zadłużenie na niskim poziomie



*** Dominujące tendencje**

*Rozwój rynku usług
logistycznych w cyklu
konjunktury

Zmiana wielkości sprzedaży a rentowność

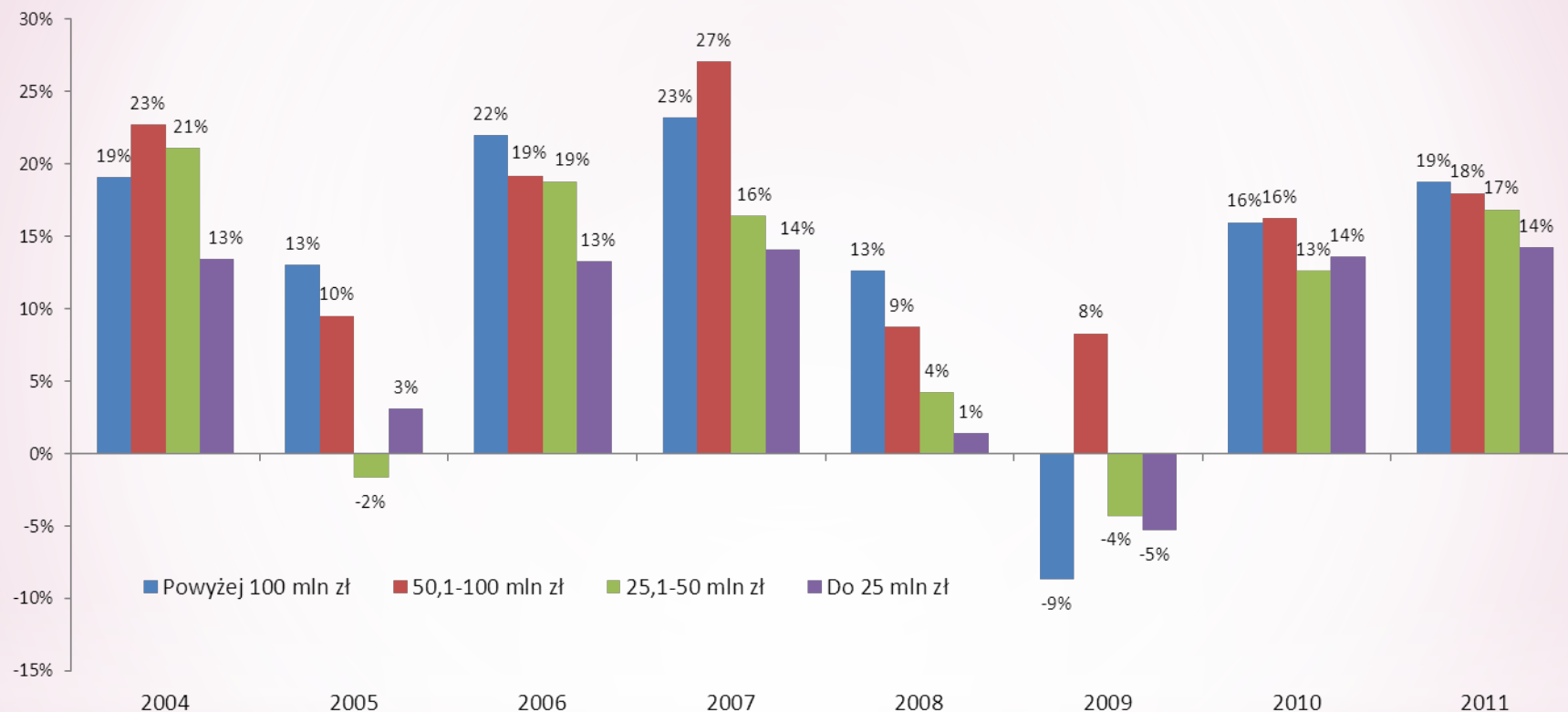


* Rynek usług logistycznych
dynamicznie się rozwija

- * Właściwie nieprzerwanie (wyjątek - 2009 r.) z roku na rok dynamicznie rośnie rynek usług logistycznych (w tempie kilkakrotnie większym niż przyrost PKB). Ze wzrostu korzysta stale powiększająca się liczba firm, pełniących samodzielną rolę na rynku. Liczebność grupy największych firm (np. o obrotach przekraczających 100 mln zł) także systematycznie wzrasta
- * W okresie ogólnej koniunktury gospodarczej z lat 2006-2008 utrzymywały się duże różnice w tempie rozwoju pomiędzy firmami różnej wielkości - większe firmy odnotowywały dużo większą dynamikę sprzedaży niż mniejsze
- * Obecnie, w okresie dekoniunktury, zmniejszają się różnice w szansach rozwoju pomiędzy tymi grupami firm - tempo wzrostu stopniowo się upodabnia, a liderzy w wyniku rozwoju większej liczebnie grupy pretendentów tracą udziały w rynku
- * Strategia liderów zakłada przede wszystkim obronę poziomu osiąganego zysku, strategia pretendentów za cenę niższych marż zmierza do pobudzenia sprzedaży. Strategia pierwszej grupy jest niezmiennie zachowawcza, strategia drugiej - ryzykowna, co pokazuje sposób korzystania z dźwigni finansowej

* Aktualna sytuacja

Zmiana sprzedaży według wielkości firm

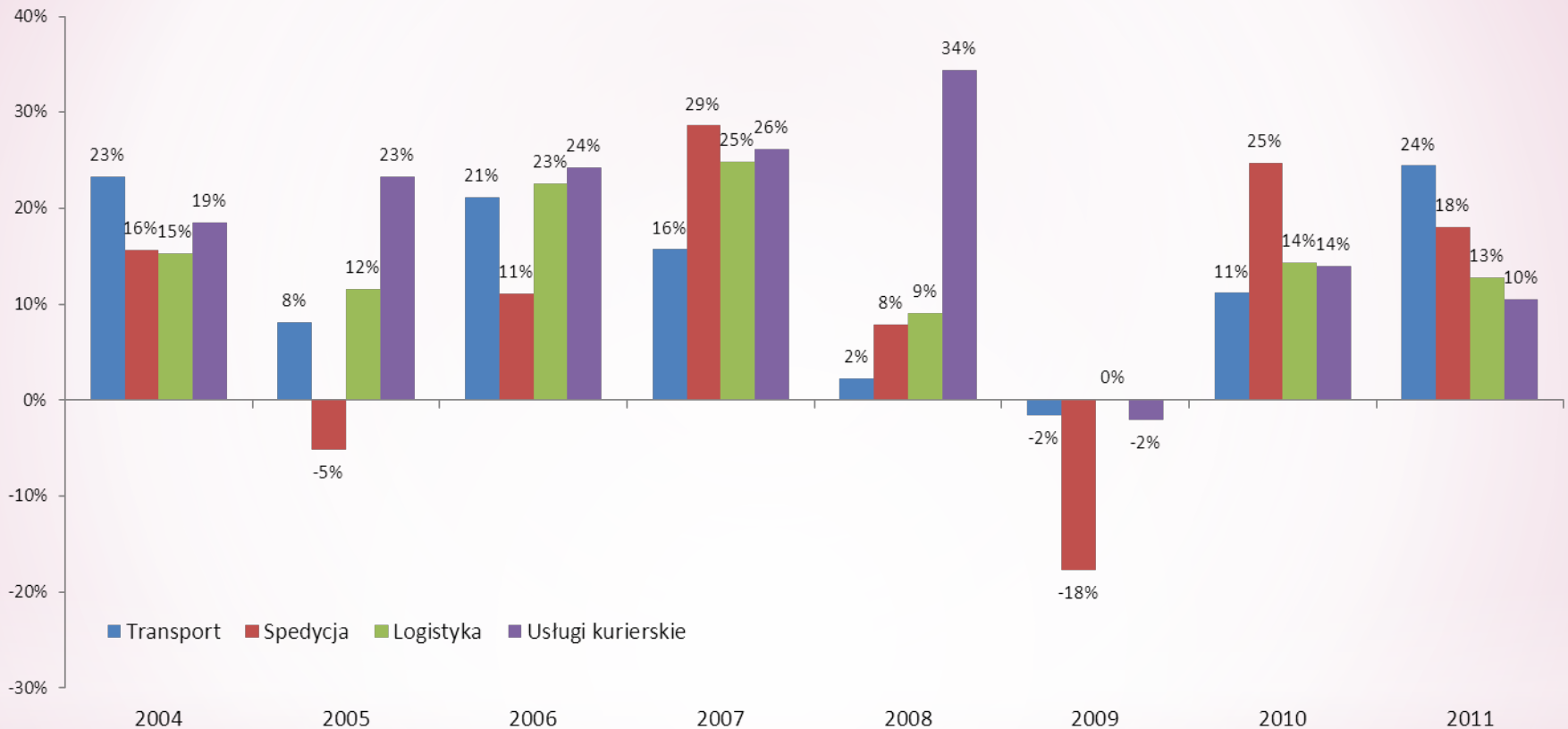


* Szanse rozwoju ma coraz
większa grupa firm

- * Dzięki postępującej stabilizacji upodabnia się sytuacja różnych grup firm - wprowadzenie w równym stopniu rośnie sprzedaż, ale wszystkim udaje się osiągnąć zysk
- * Nawet największe firmy nie potrafią lepiej niż inne zarabiać (rentowność nie dużo wyższa niż małych firm), nie rozwijają też sprzedaży szybciej niż silniejsza liczebnie grupa firm średniej wielkości
- * Niezależnie od cyklu koniunktury rynek usług logistycznych rozwija się w ostatnich latach dość intensywnie, ale jednak zdecydowanie wolniej niż wewnętrzne wydatki przedsiębiorstw w zakresie logistyki. Chodzi o trwałą a nawet pogłębiającą się tendencję do rozbudowywania wewnętrznych struktur wykonujących operacje logistyczne kosztem zleceń dla zewnętrznych usługodawców. Skutkiem tego procesu jest widoczny zastój w dziedzinie outsourcingu usług logistycznych
- * Mimo rozszerzenia zakresu świadczonych usług czołowym firmom logistycznym trudno w związku z tym zrekompensować ubytek zleceń i utratę niektórych klientów
- * Klienci chętniej wybierają oferty firm wyspecjalizowanych w jednorodnych usługach niż oferty integratorów usług

* Aktualna sytuacja

Zmiana sprzedaży według typu podstawowej działalności



* Spowolnienie gospodarcze
dotyka segmenty usług o
wartości dodanej

- * Poprawa jakości dostaw i rozwój kompetencji w organizacji łańcucha dostaw przyczynią się do oczekiwanej przez klientów optymalizacji kosztów. Zaznaczy się polaryzacja rynku. Dystans pomiędzy czołowymi firmami logistycznymi a ich zapleczem ponownie się poszerzy, gdyż tylko nieliczne będą w stanie oferować zróżnicowane usługi, wyróżniające się unikalnymi cechami w stosunku do usług oferowanych przez konkurentów
- * Już w 2012 (po raz pierwszy od 2004) jednocześnie spadły wydatki przedsiębiorstw na logistykę wewnętrzną a wzrosły i to znacznie wydatki na usługi logistyczne kupowane na zewnątrz
- * Dzięki zwiększeniu zaangażowania w outsourcing rynek usług logistycznych rozszerzy się, gdyż outsourcing nie zastąpi innych usług logistycznych, gdyż pozwala na przejęcie przez firmy logistyczne środków lokowanych dotąd wewnątrz przedsiębiorstw

*** Perspektywy na przyszłość rynku usług o wartości dodanej**

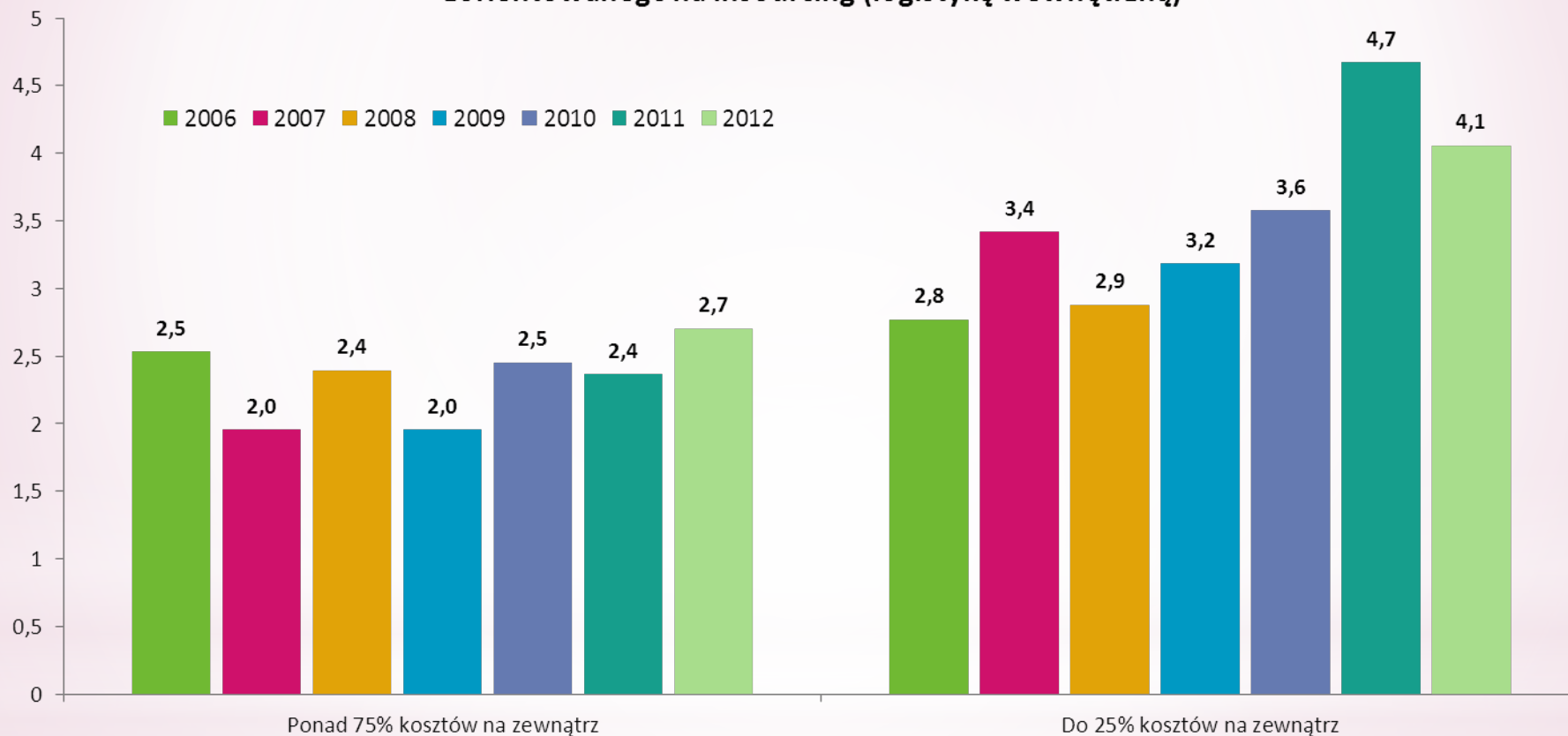
Gwałtowna zmiana struktury wydatków przedsiębiorstw na logistykę

Odsetek klientów przeznaczających na zakup zewnętrznych usług logistycznych ponad 75% wszystkich kosztów logistyki



 **Dominujące tendencje**

Porównanie szacunkowych danych o całości wydatków na logistykę (w mln zł) przeciętnego przedsiębiorstwa zorientowanego na outsourcing z wydatkami przedsiębiorstwa zorientowanego na insourcing (logistykę wewnętrzną)



*** Dominujące tendencje**

*Transport drogowy na
tle innych segmentów
usług logistycznych

- * Efektywność gospodarowania
- * Optymalizacja kosztów
- * Umiejscowienie kapitału
- * Efektywność kapitału

* **Strukturalne bolączki**

- * Stabilny wzrost zamówień umożliwił poprawę efektów działania firm przewozowych
- * Powstało dużo silnych organizacyjnie przedsiębiorstw dysponujących znacznym potencjałem
- * Rośnie znaczenie firm przewozowych stawiających na rozwój własnej floty
- * Taki model biznesowy wyzyskuje korzyści z dobrego zarządzania majątkiem

***Efektywność
gospodarowania**

Struktura kosztów operacyjnych a marża ze sprzedaży

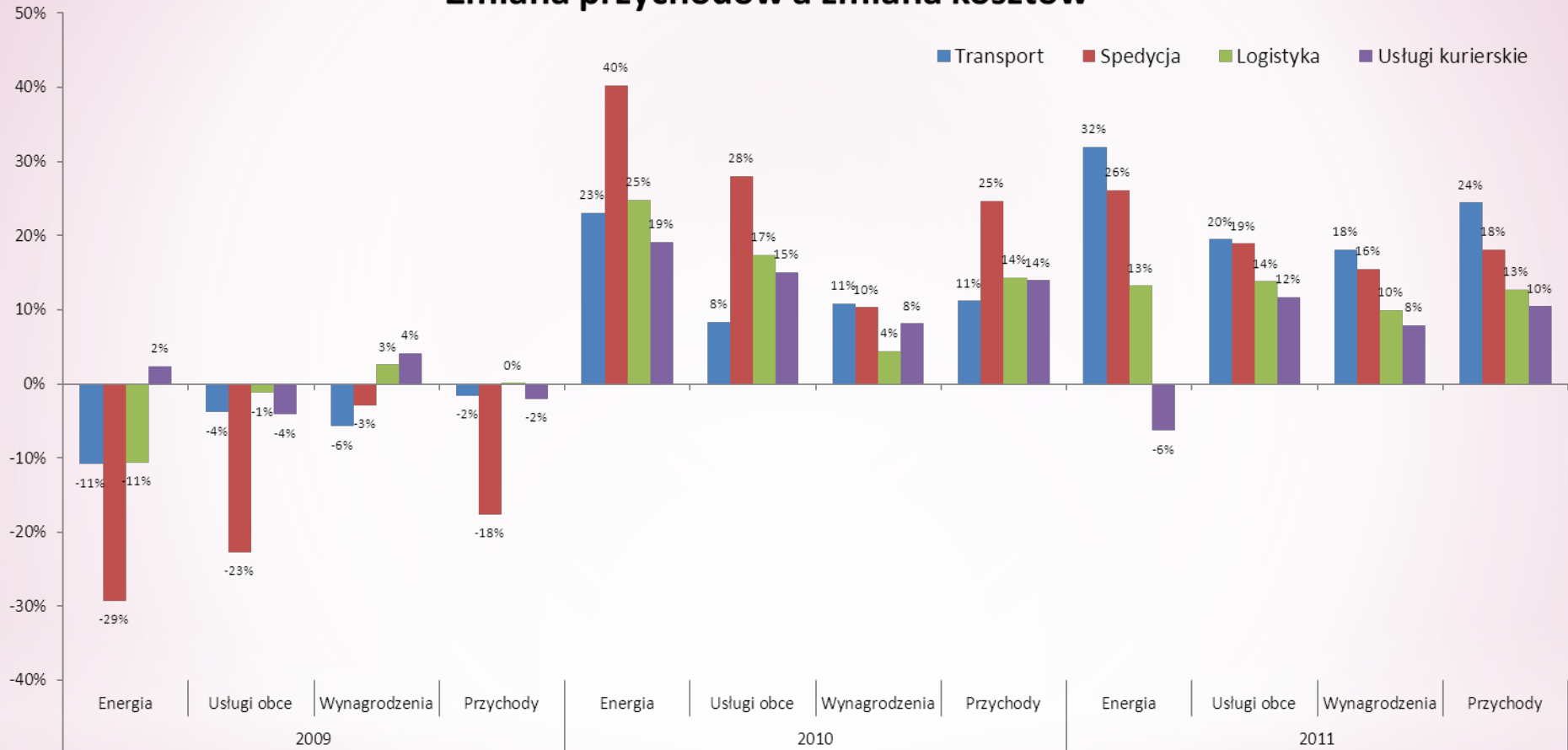


*** Własna flota gwarancją powodzenia**

- * Koszty zakupu energii i paliw firm przewozowych wzrosły rok do roku o 32%
- * Wzrost cen paliw i opłat drogowych nie prowadzi jednak do wzrostu liczby bankructw - równie wiele firm powstaje, jak upada
- * Sprzedaż i marże ze sprzedaży rosną mimo wzrostu kosztów
- * Firmy przewozowe bardzo dobrze radzą sobie w przerzucaniu wzrostu kosztów paliw na klientów

*** Optymalizacja
kosztów**

Zmiana przychodów a zmiana kosztów

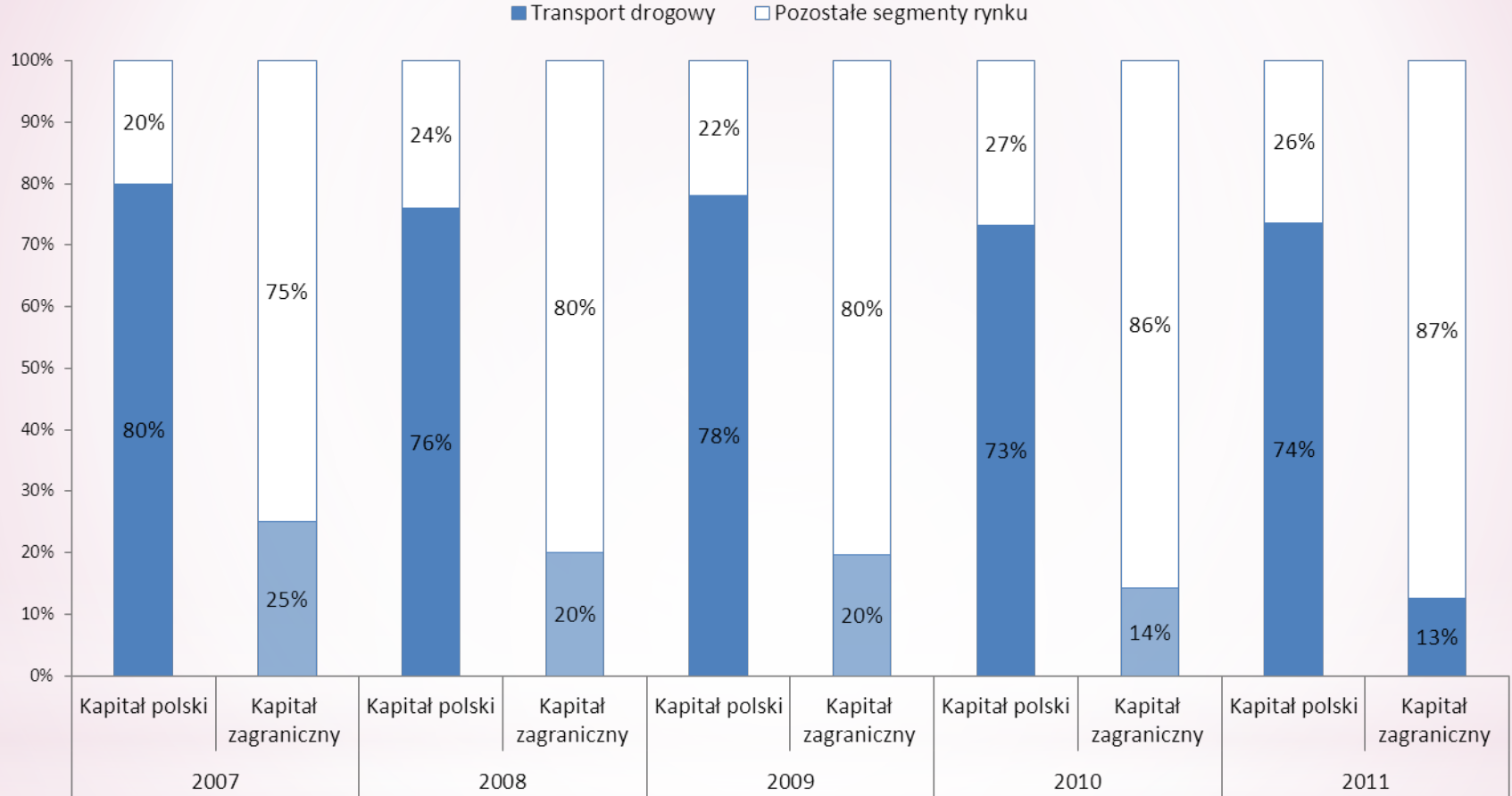


* Wzrost cen paliw nie hamuje wzrostu sprzedaży firm przewozowych

- * Dwie trzecie polskich firm i 43% firm zagranicznych specjalizuje się w transporcie drogowym, ale aż trzy czwarte polskiego i tylko 13% kapitału zagranicznego zostało zainwestowane w firmy transportowe

*** Umiejscowienie
kapitału**

Umiejscowienie kapitałów w logistyce

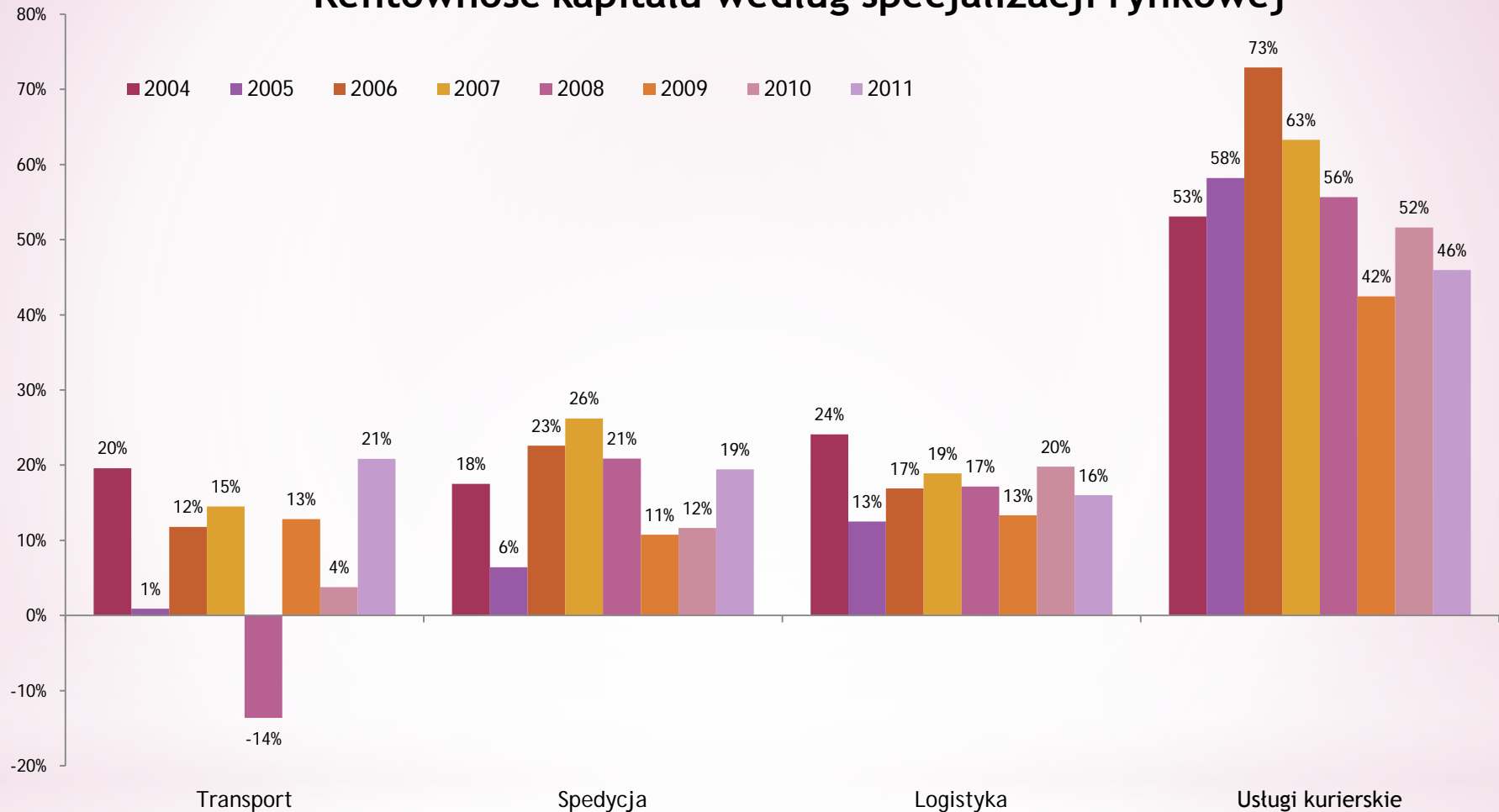


* Utrudniony dostęp do rynku
usług o wartości dodanej

- * Tendencja do słabnięcia rentowności kapitału zainwestowanego w logistykę
- * Dysproporcje efektywności kapitału
- * W niedalekiej przeszłości brak doświadczenia w prowadzeniu interesów, niedostateczna znajomość systemów logistycznych, utrudniony dostęp do źródeł finansowania przyczyniały się do mniejszej efektywności firm z polskim kapitałem

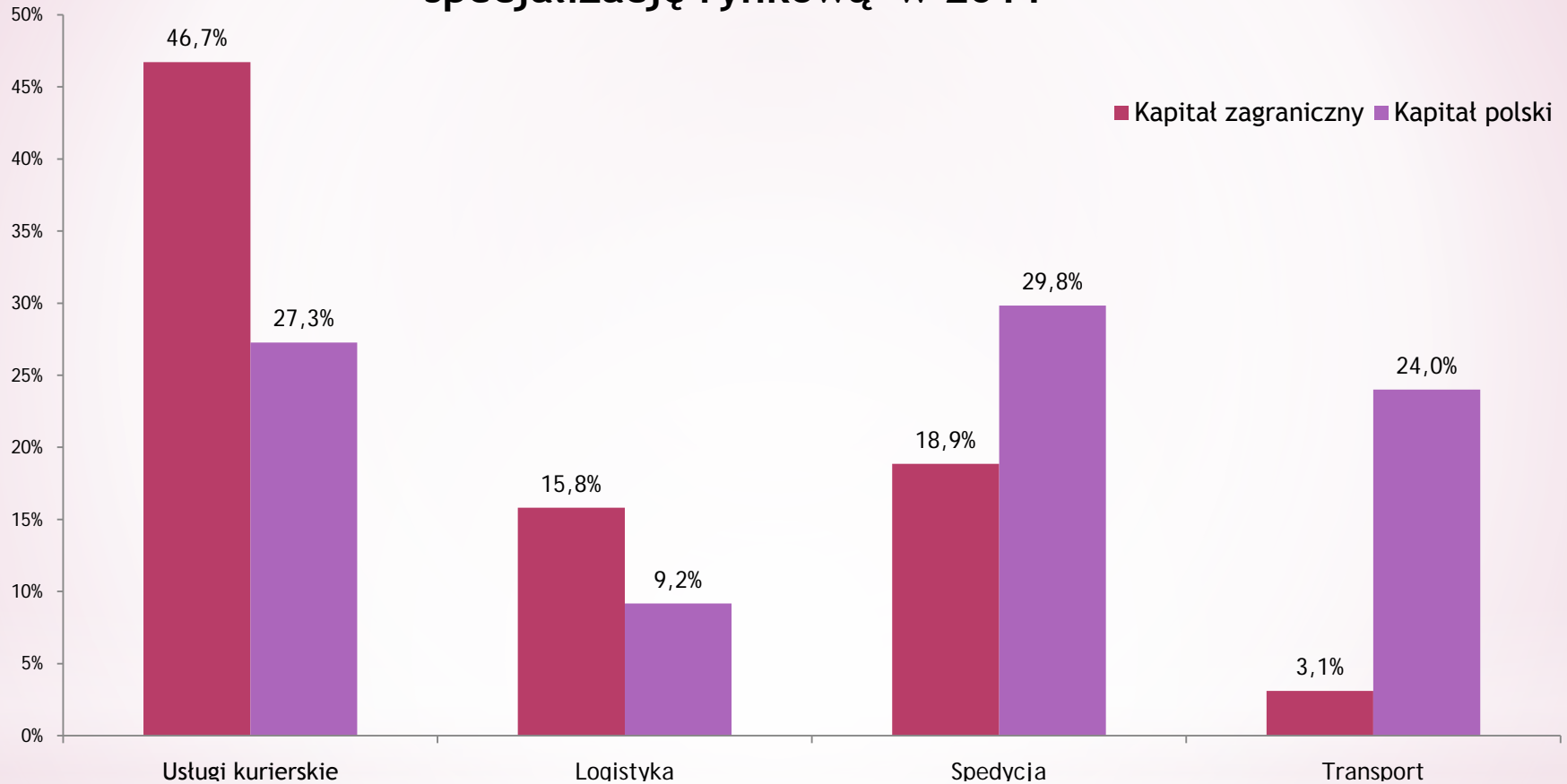
* **Efektywność kapitału**

Rentowność kapitału według specjalizacji rynkowej



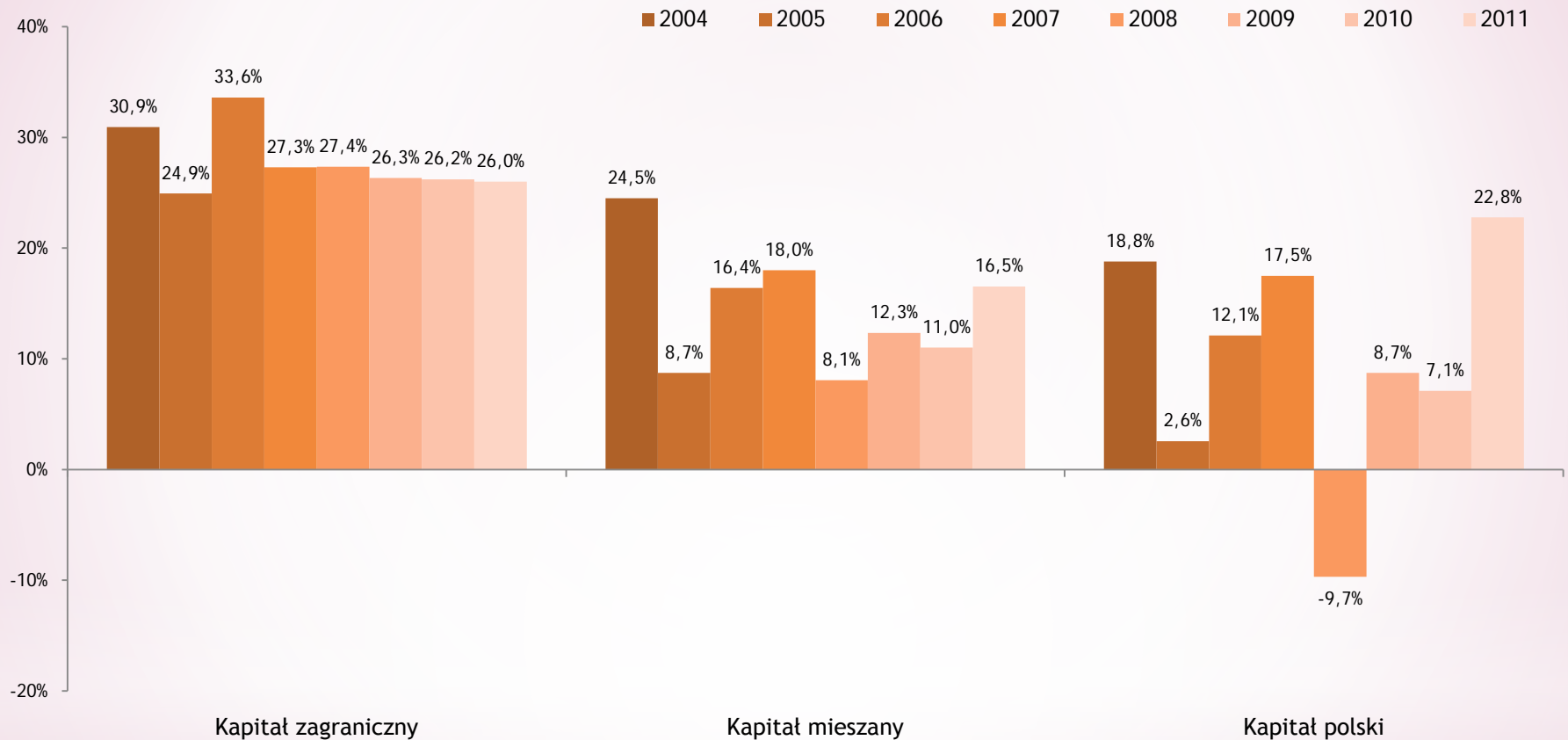
* Słabnąca
efektywność kapitału

Rentowność kapitału ze względu na jego pochodzenie i specjalizację rynkową w 2011



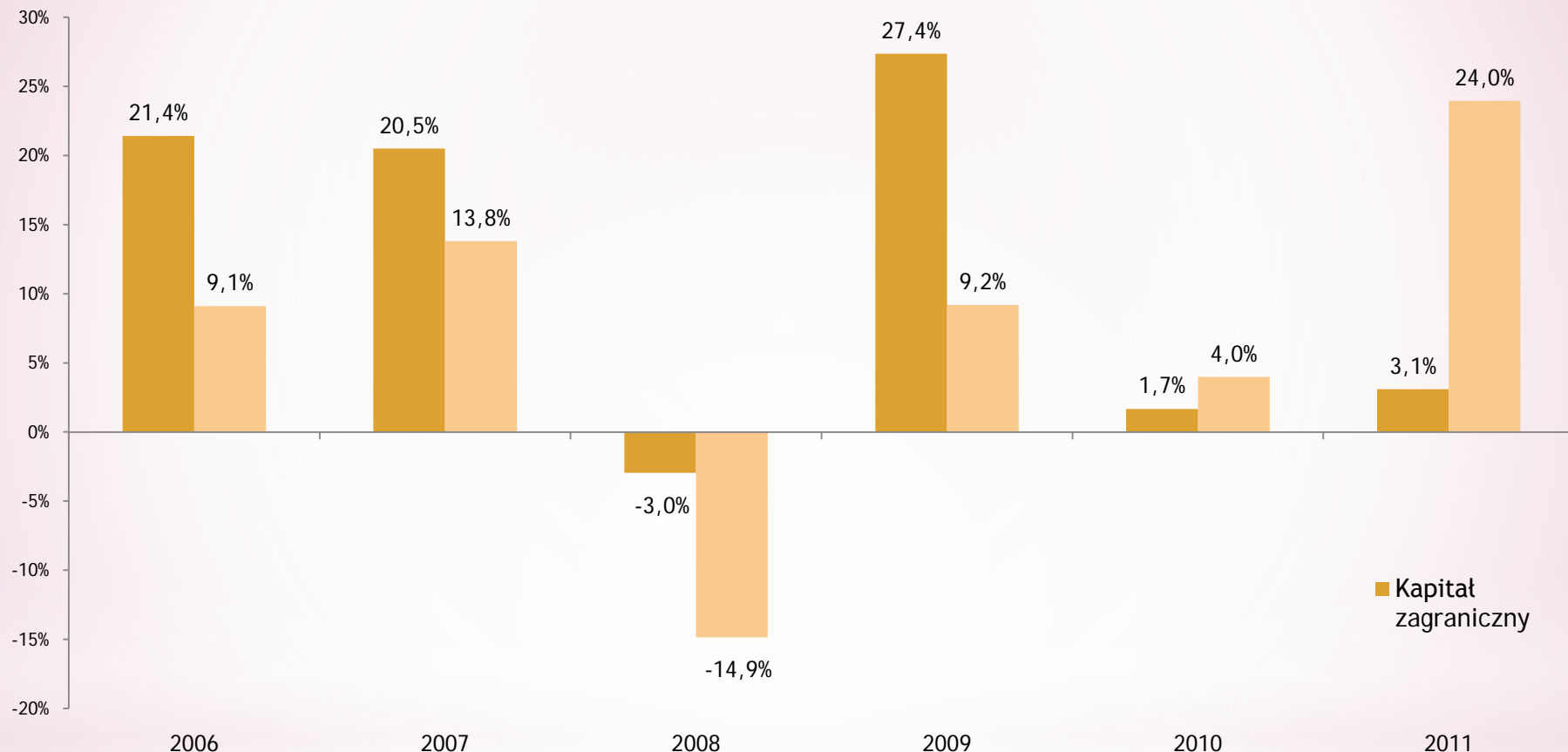
* Różnice w efektywności
kapitału

Rentowność kapitału według jego pochodzenia



*Efektywność polskiego
kapitału poprawia się

Rentowność kapitału firm wyspecjalizowanych w transporcie drogowym



* Polskie firmy transportowe
wygrywają rywalizację z
firmami międzynarodowymi

DZIĘKUJĘ ZA
UWAGĘ!

Piotr Szreter

