

# Dobre perspektywy dla polskiego transportu

data aktualizacji: 2018.01.23



**Polska jest potęgą na europejskim rynku transportowym. Wraz ze wzrostem wolumenu przewożonych towarów rośnie popyt na zasoby powierzchni magazynowej, a także nowych pracowników, z których pozyskaniem firmy mają coraz większe problemy. Dlatego konieczne są inwestycje w innowacyjne rozwiązania i automatyzację pracy. FM Logistic, lider na rynku logistycznym, zapowiada, że w najbliższych miesiącach ten obszar inwestycji będzie kluczowy. W tym roku spółka zamierza zatrudnić trzystu nowych pracowników.**

- Rynek Polski i Europy Centralnej wciąż jest konkurencyjny. Staje się coraz bardziej konkurencyjny dla krajów Europy Zachodniej i wciąż wiele będzie się na nim działo przez najbliższe kilka lat - ocenia w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Piotr Sukiennik, dyrektor zarządzający FM Logistic na Europę Centralną.

Polska staje się potęgą na rynku transportu i logistyki. Nasze firmy mają w przewozach europejskich około 25-proc. udział. Rośniemy w siłę od momentu wejścia do UE i otwarcia europejskich rynków. Według statystyk GUS bezpośredni udział sektora usług transportu i logistyki w polskim PKB zwiększył się o ponad jedną piątą od momentu wstąpienia Polski do UE (wzrost z 5,4 proc. w 2004 roku do poziomu 6,5 proc. w 2015 roku). Polska staje się też coraz częściej krajem pierwszego wyboru dla największych firm logistycznych.

- Dla FM Logistic polski rynek jest jednym z ważniejszych. Jesteśmy obecni w 14 krajach, a Polska to jeden z głównych filarów grupy - wskazuje Piotr Sukiennik. - W 2017 roku podjęliśmy decyzję o integracji kilku krajów w regionie Europy Centralnej: Polski, Czech, Słowacji, Węgier, krajów bałtyckich. Stworzyliśmy jeden wirtualny kraj, dzięki czemu Europa Centralna jest zarządzana w sposób zunifikowany.

Rok temu podjęto decyzję o tym, że Polska będzie ośrodkiem zarządzania regionem, w którym grupa FM Logistic ma 22 lokalizacje, 17 platform i 4,7 tys. pracowników.

- Mamy plany rozbudowy naszych lokalizacji i budowy kilku nowych w regionie Europy Centralnej. Te inwestycje, m.in. w cross-dock [pozwala odebrać przesyłki z wielu punktów i dostarczyć je do jednego odbiorcy - red.] czy infrastrukturę transportową, będą dokonywane w najbliższych miesiącach -zapowiada dyrektor zarządzający FM Logistic na Europę Centralną. - Chcemy wzmacniać swoją pozycję w usługach magazynowych, copackingowych, repackingowych, comanufacturingowych, a przede wszystkim dystrybucyjnych.

FM Logistic co roku notuje kilkuprocentowe wzrosty sprzedaży. Prawie połowę przychodów generują usługi transportowe, w tym transport drobnicowy, w którym notowane są kilkudziesięcioprocentowe wzrosty rok do roku. To napędza inwestycje - rozbudowę centrów logistycznych i hubów przeładunkowych. Dziś w Polsce znajduje się dziesięć platform logistycznych i piętnaście hubów. W ubiegłym roku otwarty został nowy magazyn w Robakowie pod Poznaniem, nowe obiekty w Odrzywołku, Mszczonowie i Będzinie na Śląsku, a także rozbudowano centrum dystrybucyjne w Błoniu. W sumie do dyspozycji klientów firmy jest 630 tys. mkw.

- Nasza strategia opiera się na kompleksowości i synergii usług. Chcemy być proaktywnym ekspertem, innowacyjną firmą, co realizujemy poprzez rozwiązania i automatyzację, ale i innowacje w usługach. Trzecim filarem jest dostarczanie najwyższej możliwej jakości usług i budowanie kompleksowej usługi transportu drobnicowego w regionie - wymienia Piotr Sukiennik.

Wzrost zamówień powoduje także zwiększone zapotrzebowanie na kadry. W ubiegłym roku liczba zatrudnionych osób wzrosła o sto osiemdziesiąt osób - do poziomu trzech tysięcy, a w tym roku plany zakładają zatrudnienie kolejnych trzystu pracowników. Trwają rekrutacje do pracy w centrum logistycznym w Będzinie oraz w Centrum Dystrybucji do Klienta, prowadzonego dla IKEA, w okolicach Piotrkowa Trybunalskiego.

Logistyka coraz mocniej stawia też na innowacyjne rozwiązania, które pozwalają usprawnić prace w centrach logistycznych i przyspieszają czas dostawy towarów.

- Mamy wiele nowych projektów, nad którymi pracujemy. Jednym z rozwiązań jest Inventory Viewer. Inne rozwiązanie, które opatentowaliśmy, to Dual Frame. Kolejne projekty będziemy chcieli wdrażać w najbliższych 2-3 latach - zapowiada Piotr Sukiennik.

Inventory viewer, czyli automatyzowany system inwentaryzacji, który nie wymaga korzystania z podnośników, sprawdza się przede wszystkim w centrach logistycznych. Został nagrodzony nagrodą główną w konkursie na najbardziej Innowacyjny Produkt dla Logistyki, Transportu i Produkcji.

- Najbliższe miesiące to czas inwestycji w innowacyjność i automatyzację procesów, nie tylko magazynowych, lecz także tych, które pozwolą nam na zagwarantowanie

stabilności serwisu usług i ich jakości. To nasze główne zadanie na najbliższe miesiące – zapowiada Piotr Sukiennik.

Przedstawiciele firmy FM Logistic podkreślają, że inwestycje w innowacje są nieuniknione ze względu na sytuację na rynku pracy.

- W całym sektorze transportu brakuje kilkuset tysięcy kierowców. Brak pracowników w innych gałęziach gospodarki sprawia, że samochody przyjeżdżają i nie są rozładowywane na czas – ocenia Jacek Oraczewski, dyrektor ds. transportu międzynarodowego FM Logistic.

Już teraz na rynku jest ok. stu tysięcy wakatów dla zawodowych kierowców. Co roku z zawodu odchodzi ok. dwadzieścia pięć tysięcy osób, natomiast liczba kierowców uzyskujących kwalifikację to około trzydzieści pięć tys., co nie pozwala na uzupełnienie niedoborów. Mimo że w ubiegłym roku podwoiła się liczba ukraińskich i białoruskich pracowników zatrudnionych w polskich firmach transportowych, problem się nie zmniejszył – wynika z analiz PwC i TLP.

**Dla właścicieli firm bolesne może się okazać wprowadzenie pakietu drogowego, czyli zmiany w unijnych przepisach dotyczących transportu drogowego. To m.in. stosowanie takich samych warunków zatrudniania kierowców na terenie danego kraju członkowskiego, zwiększenie liczby kontroli płacy minimalnej. Zmianie mają też ulec normy czasu odpoczynku kierowców, którzy będą musieli wykorzystać przynajmniej dwa regularne i dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku w ciągu 4 tygodni zamiast minimum jednego regularnego i jednego skróconego w ciągu dwóch tygodni.**

- Są prowadzone rozmowy na szczeblu europejskim, ale na razie nie ma pozytywnych sygnałów, żeby poszło to w innym kierunku, niż to, co mieliśmy w ostatnich latach, czyli wprowadzanie ograniczeń co do odpoczynku kierowców i nowych regulacji dotyczących płacy minimalnej. Czekamy, co przyniosą nam regulatorzy rynku w najbliższym czasie – mówi Jacek Oraczewski.

Źródło: