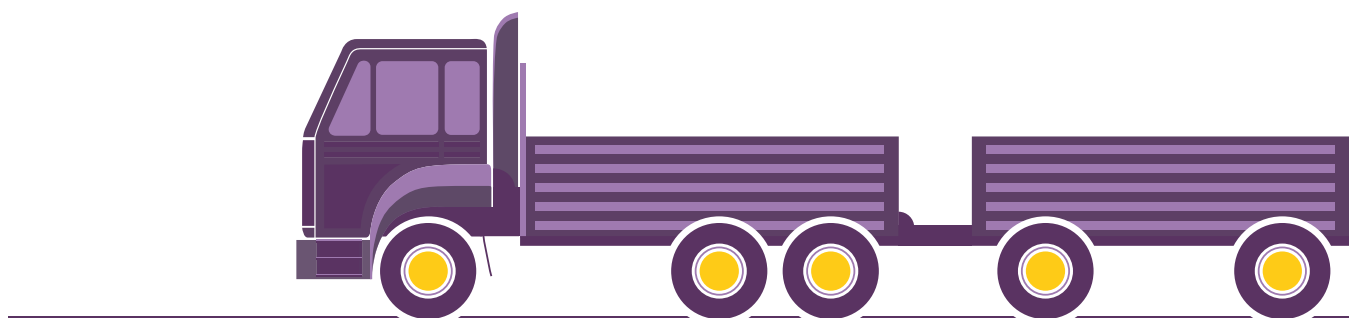
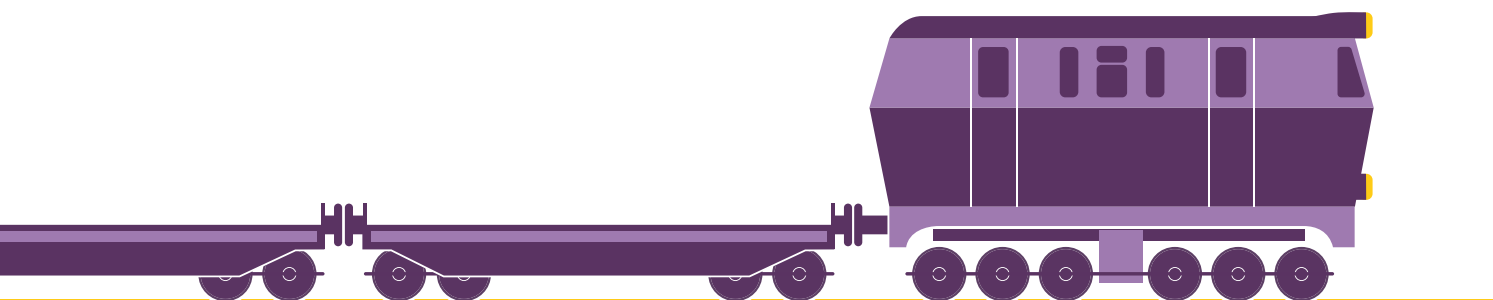




Branża logistyczna

Wpływ zakazu handlu w niedziele

Kluczowe wnioski

Jak projekt ustawy o zakazie handlu w niedziele wpłynie na branżę logistyczną, a w konsekwencji na całą gospodarkę? W kolejnych rozdziałach raportu przeanalizowaliśmy rolę branży logistycznej w polskiej gospodarce, a także zakres i wpływ zaproponowanych przez związki zawodowe regulacji. Na koniec omówiliśmy proponowane przez różne środowiska możliwości złagodzenia zakazu handlu niedziele, określiliśmy prawdopodobieństwo ich przyjęcia oraz wpływ na branżę. Poniżej prezentujemy najważniejsze wnioski z tego badania.

Związki zawodowe chcą by zakaz działalności objął także część branży logistycznej. Według obywatelskiego projektu ustawy zakazem handlu w niedziele byłoby objęci prawie wszyscy przedsiębiorcy zajmujący się handlem detalicznym i hurtowym (sekcja G klasyfikacji działalności gospodarczej) oraz firmy świadczące usługi związane z magazynowaniem, dystrybucją i przeładunkiem towarów (H52). Dodatkowo zakazem byłby objęty również cały handel w portach, na dworcach autobusowych czy na kolei. W rezultacie w niedziele działalności gospodarczej nie mogłaby prowadzić większość przedsiębiorstw zaliczanych do grupy H52, które stanowią drugi największy po towarowym transporcie drogowym segment branży logistycznej.

Branża logistyczna jest jedną z najważniejszych gałęzi polskiej gospodarki. Jej znaczenie wynika z dużego i dynamicznie rosnącego rynku wewnętrznego, niższych niż w krajach ościennych jednostkowych kosztów pracy i korzystnego położenia geograficznego. Według naszych szacunków roczne obroty całej branży wyniosły w 2016 r. ponad 160 mld zł, co przełożyło się na wytworzenie przez firmy logistyczne 47 mld zł wartości dodanej. Po uwzględnieniu samozatrudnionych i firm świadczących usługi wspierające logistykę udział tej branży w PKB wyniósł nieco powyżej 5 proc. i był większy niż branży motoryzacyjnej, finansowej czy energetycznej.

W firmach logistycznych pracuje obecnie ponad 630 tys. osób. Do tego dochodzi jeszcze około 50-60 tys. pracowników samozatrudnionych w większości świadczących usługi towarowego transportu drogowego. Oznacza to, że 4,5 proc. wszystkich pracujących Polaków znalazło zatrudnienie w branży logistycznej. Największy udział w zatrudnieniu mają firmy świadczące usługi towarowego transportu drogowego (53 proc. całego zatrudnienia w branżach) oraz firmy wspomagające transport drogowy – od terminali przeładunkowych, po dworce kolejowe i przedsiębiorstwa zajmujące się utrzymaniem infrastruktury transportowej. Ich udział w zatrudnieniu wynosi 11 proc.

Najszybciej rosną centra magazynowe i dystrybucyjne.

Udział firm świadczących usługi magazynowe w rynku usług logistycznych wzrósł do ok. 5 proc. z 3 proc. w 2009 r. Przedsiębiorstwa te zatrudniają obecnie ponad 20 tys. osób, a liczba ich pracowników rośnie w ostatnich latach o 2-3 tys. osób rocznie. To rezultat coraz częstszego outsourcingu usług magazynowych przez firmy zagraniczne i rozwoju Polski jako unijnego centrum spedycyjnego, do czego przyczyniła się m. in. skokowa poprawa jakości dróg w latach 2009-2014.

Liczba firm z kapitałem zagranicznym systematycznie rośnie.

Jest ich obecnie blisko 180 wobec 126 w 2008 r., najwięcej przybyło przedsiębiorstw obsługujących magazyny, centra logistyczne i dystrybucyjne. Pracownicy w firmach z kapitałem zagranicznym są nieco bardziej wydajni. Międzynarodowe korporacje odpowiadają obecnie za blisko jedną piątą obrotów branży i jedną szóstą jej wartości dodanej zatrudniając 12 proc. pracowników branży. W zagranicznych firmach zajmujących się transportem drogowym pracuje blisko 30 tys. osób, a kolejne 32 tys. w gospodarce magazynowej.

Najwięcej firm logistycznych usytuowanych jest wzdłuż szlaków handlowych.

Nieco bardziej popularna jest trasa wschód-zachód – w woj. mazowieckim zatrudnionych jest blisko 30 proc. pracowników branży, podczas gdy w woj. wielkopolskim 9,4 proc., a w łódzkim 5,8 proc. Szlak handlowy północ-południe sprzyjał natomiast rozwojowi firm logistycznych na Śląsku (11 proc. zatrudnionych w branży), w Małopolsce (7,1 proc.) i na Pomorzu (6,2 proc.). Udział pozostałych województw w zatrudnieniu branży nie przekracza 6 proc.

Branżę logistyczną charakteryzuje ostra konkurencja.

W 2014 r. jako firmy logistyczne było zarejestrowane 94 tys. podmiotów, z czego ponad połowa to firmy jedno- lub dwuosobowe zwykle zajmujące się transportem drogowym. Niespełna 4 tys. z nich zatrudniało więcej niż 10 pracowników, z czego tylko 138 więcej niż 250 osób. Duże przedsiębiorstwa działały praktycznie wyłącznie w trzech działach – w towarowym transporcie drogowym, działalności wspierającej i w magazynowaniu. Oznacza to, że wysokość marż i siła przetargowa pojedynczych podmiotów jest mocno ograniczona.

Logistyka jest odporna na szoki ekonomiczne. W latach 2008-2014 rentowność, mierzona relacją nadwyżki operacyjnej brutto do obrotów, wynosiła 14-15 proc. Nawet kryzys finansowy, który doprowadził do gwałtownego obniżenia globalnych obrotów handlowych w 2009 r., nie przełożył się na istotny spadek rentowności polskich firm logistycznych. To rezultat bardzo elastycznego rynku pracy w tym segmencie – utrzymanie wysokiej rentowności w 2009 r. było możliwe dzięki redukcji zatrudnienia o 6 proc. przy równoczesnym obniżeniu wynagrodzeń.

Zakaz handlu miałby dwojakie skutki dla branży logistycznej – bezpośrednie i pośrednie. Skutki bezpośrednie to te wynikające z zakazu działalności części firm logistycznych. Zakaz ograniczyłby znacząco ich zdolność obsługiwanie firm detalicznych, a zwłaszcza zamówień internetowych z kraju i zagranicy. Skutki pośrednie to z kolei te związane ze spadkiem łącznych obrotów handlowych w sklepach i hurtowniach oraz z koniecznością zwiększenia maksymalnych dziennych obrotów handlowych poza niedzielami. Spowodują one równoczesne obniżenie przychodów wszystkich firm logistycznych i wzrost kosztów części z nich.

Głównym skutkiem bezpośrednim będzie odpływ kapitału zagranicznego z branży logistycznej. Zakaz pracy w niedziele opóźni dostarczanie przesyłek nie tylko do Polski, ale także do Niemiec, krajów bałtyckich czy Czech. Co więcej, konieczność rozłożenia wzmożonego popytu zwłaszcza z handlu internetowego na inne dni tygodnia wymusi zwiększenie mocy przerobowych centrów logistycznych i dystrybucyjnych średnio o 15-20 proc., a według niektórych przedstawicieli branży nawet o 100 proc. Tym samym ich utrzymywanie w Polsce przestanie być rentowne i wiele firm, które były motorem napędowym branży opuści Polskę. Szacujemy, że w rezultacie wartość dodana firm z grupy H52 spadnie o 7,1 proc., a zatrudnienie zmniejszy się o 9,5 tys. osób.

Najsilniej spadną obroty firm transportujących towary. Równoczesny spadek obrotów w sklepach i hurtowniach spowoduje spadek obrotów firm świadczących usługi transportu drogowego o 7,1 proc. Pod nieznacznie mniejszym wpływem zakazu będą firmy zajmujące się magazynowaniem (5,7-proc. spadek obrotów) i wspierające transport (4,6-proc. spadek), w tym centra logistyczne, którym najmniej spadną obroty, ponieważ są bardziej uzależnione od branży e-commerce i eksportu. W przeciwieństwie jednak do transportu drogowego w tej grupie firm spadek wartości dodanej będzie większy niż spadek obrotów, głównie za sprawą dużego udziału kosztów zmiennych.

Wartość dodana obniży się najmocniej w firmach magazynowych. Spadek ten wyniesie aż 17 proc. Niewiele słabiej efekty pośrednie odczują centra dystrybucyjne i logistyczne – w ich przypadku wartość dodana zmniejszy się o 14,6 proc. Nieproporcjonalnie większy spadek wartości dodanej niż obrotów będzie wynikał z konieczności zwiększenia mocy przerobowych przez tę część branży logistycznej – z opinii przedstawicieli sektora wynika, że wzrost ten będzie musiał wynieść od 15 do 25 proc., co według naszych wyliczeń spowoduje zwiększenie kosztów działalności magazynowej o 0,6 proc., a dystrybucyjnej i logistycznej nawet o 1,5 proc. i to już po uwzględnieniu cięć kosztów zmiennych uzyskanych dzięki spadkowi obrotów.

Wiele firm magazynowych i logistycznych utraci rentowność. Efekty bezpośrednie i pośrednie zakazania handlu w niedziele przełożą się na silne obniżenie rentowności firm z grupy H52 – od 4,5 pkt proc. dla centrów magazynowych przez 3,9 pkt proc. dla centrów dystrybucyjnych i logistycznych do 0,8 pkt proc. w przypadku pozostałych firm wspierających transport. W takiej sytuacji należy liczyć się z falą bankructw mniejszych przedsiębiorstw i w konsekwencji ze wzrostem koncentracji branży.

Obywatelski projekt ustawy obniżyłby wartość dodaną branży o 13,5 proc. Jest to równoznaczne z obniżeniem PKB o 0,5 proc. Za połowę tego efektu będzie odpowiedzialny odpływ zagranicznych inwestycji wynikający ze stopniowego przenoszenia z Polski centrów magazynowych, logistycznych i dystrybucyjnych. Odczuwalny dla pracowników z branży będzie spadek zatrudnienia – w sumie prace straci 33 tys. osób. Co ważne, wyliczenia te nie obejmują spadku wartości dodanej w branży handlowej.

Politycy opowiadają się za wyłączeniem branży logistycznej spod zakazu. Wszystkie rozważane przez polityków propozycje zmian w projekcie ustawy zawierają wyłączenie branży logistycznej spod zakazu. W najbardziej radykalnym przypadku byłaby to jedyna istotna z punktu widzenia gospodarczego zmiana w porównaniu do wersji zaproponowanej przez związki zawodowe. Formalnie propozycja wyłączenia działalności wspierającej handel powinna zostać zgłoszona najpóźniej na początku października. Jeżeli zostałaaby zatwierdzona to spadek wartości dodanej branży wyniósłby tylko 4,9 proc. (0,2 proc. PKB) a spadek zatrudnienia 20 tys. osób.



AUTOR

Adam Czerniak

Główny ekonomista

(+48) 22 436 73 15

a.czerniak@politykainsight.pl

WSPÓŁPRACA

Karol Nycz

Maciej Czapluk

Katarzyna Blauth

REDAKCJA

Julita Żylińska

PROJEKT GRAFICZNY

Max Belina Brzozowski

Justyna Nowak



Raport powstał na zamówienie American Chamber of Commerce in Poland. POLITYKA INSIGHT dołożyła wszelkich starań by był on bezstronny i obiektywny. Wszystkie prawa zastrzeżone.

**POLITYKA
INSIGHT**

POLITYKA INSIGHT jest wiodącym centrum analiz polityczno-gospodarczych w Polsce i wydawcą codziennego serwisu, skierowanego do decydentów w polityce, biznesie i dyplomacji. W ramach PI RESEARCH wykonujemy badania ilościowe i jakościowe na zlecenie klientów, przygotowujemy analizy na użytek wewnętrzny, a także briefujemy zarządy firm na temat aktualnej sytuacji polityczno-gospodarczej w Polsce.

www.research.politykainsight.pl

Spis treści

Znaczenie branży logistycznej dla polskiej gospodarki	6
Struktura branży logistycznej	7
Zróżnicowanie regionalne firm logistycznych	8
Koncentracja branży logistycznej	9
Kondycja finansowa firm logistycznych	10
Znaczenie firm z kapitałem zagranicznym	11
Wpływ zakazu handlu w niedziele na branżę logistyczną i gospodarkę	12
Zakres proponowanych zmian regulacyjnych	13
Bezpośrednie skutki zmian regulacyjnych dla firm logistycznych	14
Pośrednie skutki zmian regulacyjnych dla firm logistycznych	14
Wpływ zmian regulacyjnych na PKB, rynek pracy i finanse publiczne	15
Efekty złagodzenia zakazu handlu w niedziele	16
Wyłączenia podmiotowe	17
Tylko dwie niedziele w miesiącu objęte zakazem handlu	18
Ograniczenie godzinowe zakazu handlu	19
Aneks metodyczny	20

Znaczenie branży logistycznej dla polskiej gospodarki

100 tys.

liczba firm
w logistyce

4,4%

udział firm
zatrudniających
>10 osób

Branża logistyczna jest jedną z najważniejszych gałęzi polskiej gospodarki. Jej znaczenie wynika z dużego i dynamicznie rosnącego rynku wewnętrznego, niższych niż w krajach ościennych jednostkowych kosztów pracy i korzystnego położenia geograficznego na skrzyżowaniu szlaków transportowych północ-południe i wschód-zachód. Według naszych szacunków¹ roczne obroty całej branży wyniosły w 2016 r. ponad 160 mld zł, co przełożyło się na wytworzenie przez firmy logistyczne 47 mld zł wartości dodanej. Co więcej, po uwzględnieniu samozatrudnionych i pracowników firm świadczących usługi wspierające logistykę udział tej branży w PKB wyniósł nieco powyżej 5 proc. i był większy niż udział branży motoryzacyjnej, finansowej czy energetycznej.

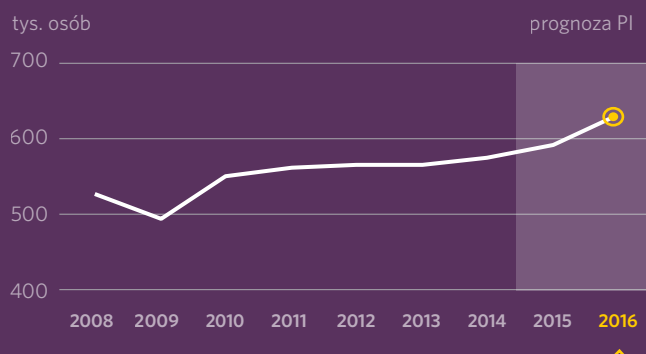
W firmach logistycznych pracuje obecnie ponad 630 tys. osób i dodatkowo około 50-60 tys. pracowników samozatrudnionych, w większości świadczących usługi towarowego transportu drogowego. Oznacza to, że 4,5 proc. wszystkich pracujących Polaków znalazło zatrudnienie w branży logistycznej. Pomimo, że w ostatnich dwóch dekadach branża rozwijała się w podobnym tempie jak cała gospodarka, można wyróżnić dwa okresy szybkiego wzrostu poszczególnych jej segmentów. Pierwszy boom rozwojowy miał miejsce tuż po wejściu Polski do Unii Europejskiej, kiedy bardzo szybko wzrosło

zatrudnienie w towarowym transporcie drogowym – o 20 proc. w latach 2004-2007.

Drugi boom miał miejsce w latach 2012-2016 i był rezultatem rozwoju centrów logistycznych, magazynowych i dystrybucyjnych. Wówczas zatrudnienie w tym dziale rosło w tempie 11-14 proc. rocznie. Rozwój ten był związany z szybkim wzrostem usług *e-commerce* na terenie Unii i tworzeniem przez międzynarodowe koncerny centrów dystrybucyjnych i logistycznych w Polsce. W rezultacie co roku rośnie także wielkość eksportu usług logistycznych z Polski, a krajowe przedsiębiorstwa stają się coraz ważniejszym ogniwem europejskiego łańcucha dostaw – według ostatnich danych udział sprzedaży zagranicznej w całości obrotów wyniósł 14 proc. dla usług magazynowych i dystrybucyjnych oraz 21 proc. dla usług transportu drogowego (wraz z transportem osobowym).

Równocześnie wraz z rozwojem przedsiębiorstw spedycyjnych oraz powstawaniem centrów dystrybucyjnych i magazynowych spadało gospodarcze znaczenie transportu wodnego i lotniczego, a także usług pocztowych i kurierskich. Od wybuchu globalnego kryzysu finansowego w tej ostatniej kategorii zatrudnienie maleje, co jest związane z restrukturyzacją Poczty Polskiej i spadkiem znaczenia kurierów na rzecz punktów odbioru paczek.

ZATRUDNIENIE W BRANŻY LOGISTYCZNEJ



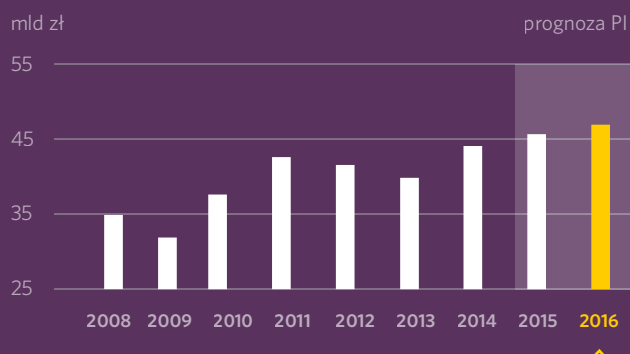
630 tys.

liczba pracowników
logistyki

4,5%

udział w zatrudnieniu
ogółem

WARTOŚĆ DODANA W BRANŻY LOGISTYCZNEJ



47 mld zł

wartość dodana

5,1%

udział branży
logistycznej w PKB

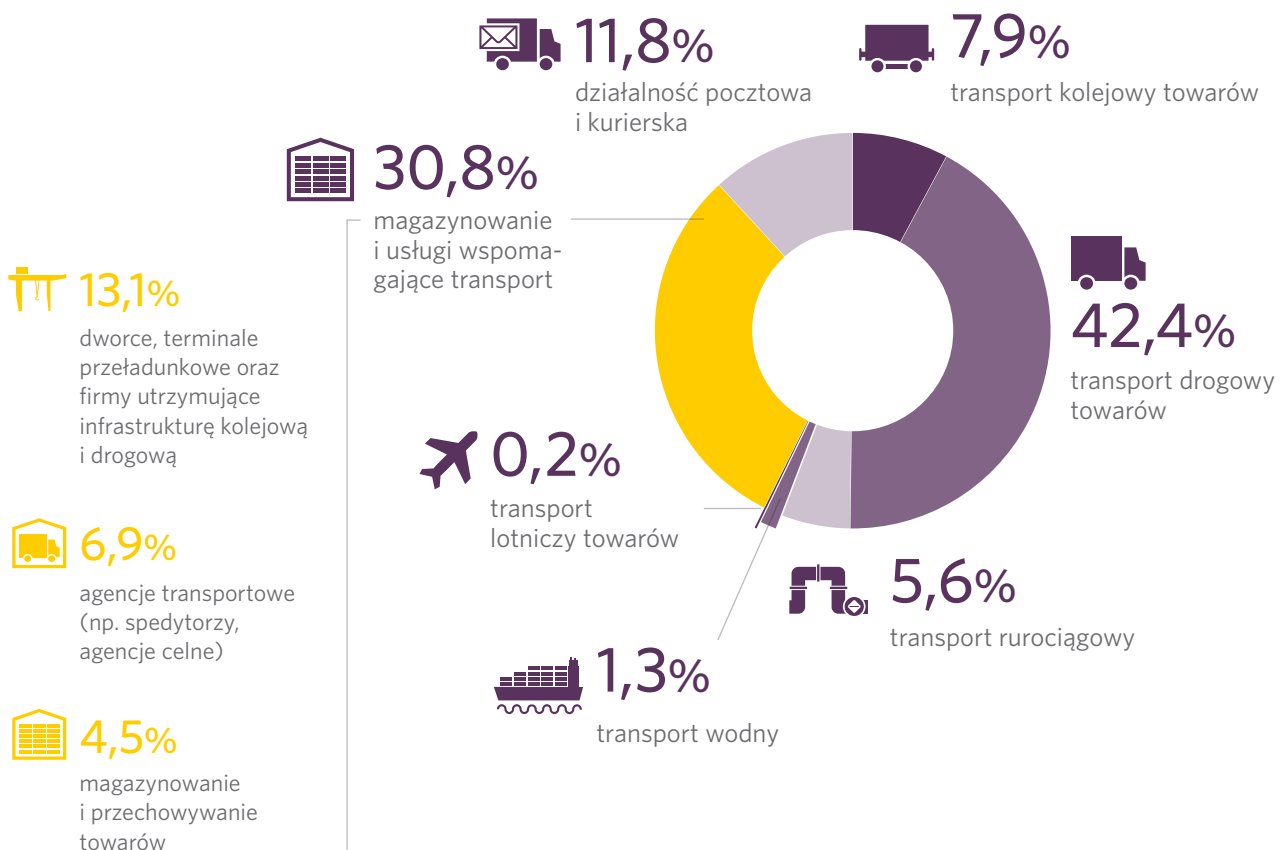
Źródło: Eurostat, szacunki własne.

¹ Szczegółowe omówienie sposobu szacowania danych i analizy wpływu zakazu handlu w niedziele na polską gospodarkę znajduje się w aneksie metodycznym na końcu raportu.

Struktura branży logistycznej

STRUKTURA WARTOŚCI DODANEJ

Źródło: Eurostat (dane z 2014 r.), obliczenia własne.



Określenie branża logistyczna nie jest pojęciem precyzyjnie zdefiniowanym. W wąskim rozumieniu firmy logistyczne to wyłącznie agencje zajmujące się optymalizacją przesyłu i magazynowania towarów oraz obsługą prawno-formalną całego procesu. W szerokim, to wszystkie przedsiębiorstwa zajmujące się transportem (spedycją), magazynowaniem, przeładunkiem i obsługą prawno-formalną sprzedaży towarów – zarówno na poziomie B2B, czyli obsługą handlu pomiędzy dwoma firmami, jak też na poziomie B2C, czyli dostarczaniem towarów klientom detalicznym.

W tym raporcie posługujemy się szerszym ujęciem branży logistycznej, co oznacza, że uwzględniamy wszystkie firmy oferujące usługi transportu towarowego (lądowego, wodnego i powietrznego), centra dystrybucyjne, magazyny, agencje wspomagające transport (np. spedytorzy, agencje celne), porty morskie, lotniska, dworce, a także przedsiębiorstwa pocztowe i kurierskie².

W tak rozumianej branży logistycznej w Polsce największy udział mają firmy świadczące usługi towarowego transportu drogowego – odpowiadają one za 42 proc. wartości dodanej i za 53 proc. całego

² Według klasyfikacji NACE rev. 2.0 i odpowiadającej jej polskiej klasyfikacji PKD do branży logistycznej zaliczamy grupy i klasy przedsiębiorstw numer 49.2, 49.41, 49.5, 50.2, 50.4, 51.2 oraz całe działy 52 i 53 z sekcji H.

zatrudnienia. Drugie miejsce zajmują firmy wspomagające transport drogowy – od terminali przeładunkowych, po dworce kolejowe i przedsiębiorstwa zajmujące się utrzymaniem infrastruktury transportowej. Ich udział w wartości dodanej branży to 13 proc. i 11 proc. w zatrudnieniu.

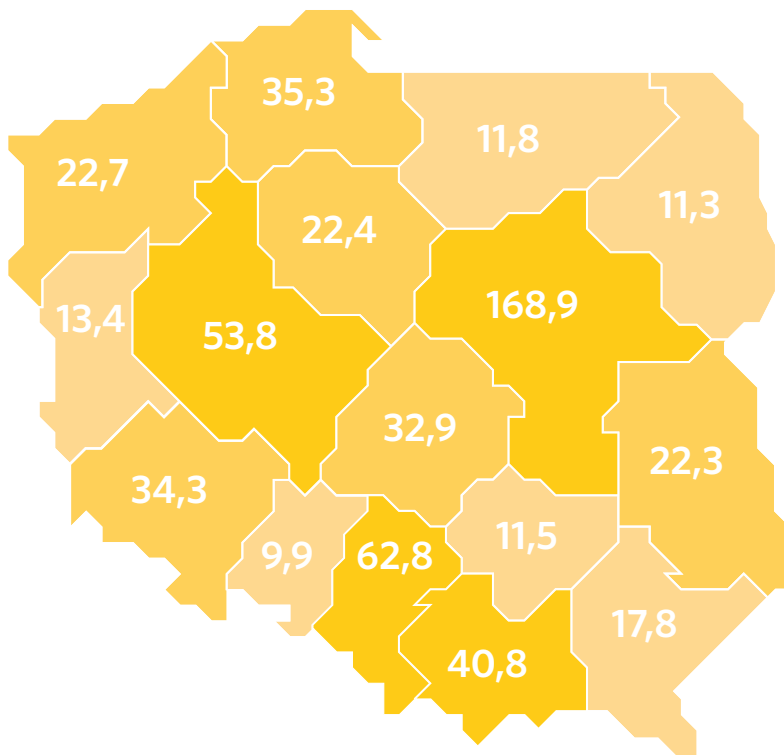
Trzecią największą grupę stanowią przedsiębiorstwa świadczące usługi pocztowe i kurierskie. Ich wkład w wartość dodaną wynosi 12 proc., zatrudniają one 16,6 proc. pracowników sektora. Zdecydowana większość osób w tym segmencie rynku jest zatrudniona w placówkach Poczty Polskiej. Według naszych szacunków wartość dodana samych firm kurierskich wynosi 650-700 mln zł, co daje 1,5 proc. wartości dodanej całej branży, a udział zatrudnienia jest jeszcze mniejszy i jedynie nieznacznie przekracza 1 proc.

Dużo mniejsze znaczenie dla gospodarki ma natomiast transport kolejowy (8 proc. wartości dodanej branży logistycznej), agencje transportowe (7 proc.) oraz transport rurociągowy (6 proc.). Na szczególną uwagę zasługują firmy obsługujące magazynowanie towarów – ich udział w wartości dodanej zbliża się obecnie do 5 proc., podczas gdy w 2009 r. wynosił niecałe 3 proc. Przedsiębiorstwa te zatrudniają ponad 20 tys. osób i w ostatnich latach zwiększały liczbę pracowników o 2-3 tys. rocznie. To rezultat coraz częstszego outsourcingu usług magazynowych przez firmy zagraniczne i rozwoju Polski jako unijnego centrum spedycyjnego, do czego poza stosunkowo niskimi kosztami wynajmu przestrzeni magazynowych i konkurencyjnymi kosztami pracy, przyczyniła się skokowa poprawa jakości dróg w latach 2009-2014.

Zróżnicowanie regionalne firm logistycznych

ZATRUDNIENIE W LOGISTYCE (LICZBA OSÓB ZATRUDNIONYCH W TYS.)

Źródło: Eurostat (dane z 2014 r.), obliczenia własne.



Występuje znaczne zróżnicowanie regionalne wielkości zatrudnienia i wysokości wynagrodzeń w firmach logistycznych. Najwięcej przedsiębiorstw usytuowanych jest wzdłuż szlaków handlowych, przy czym nieco więcej na trasie wschód-zachód – na województwo mazowieckie przypada blisko 30 proc. zatrudnienia, podczas gdy na województwo wielkopolskie 9,4 proc., a łódzkie 5,8 proc.

Szlak handlowy północ-południe sprzyja natomiast rozwojowi firm logistycznych na Śląsku (11 proc. zatrudnienia w branży), w Małopolsce (7,1 proc.) i na Pomorzu (6,2 proc. zatrudnienia). Udział zatrudnienia w firmach logistycznych z pozostałych województw nie przekracza 6 proc. Co ciekawe, rozwój branży logistycznej był w ostatnich latach w miarę równomierny, z wyjątkiem województwa wielkopolskiego. Wraz z budową autostrady A2 udział firm z tego regionu w całej branży logistycznej stopniowo rośnie (średnio o 0,15 pkt proc. rocznie).

Centra logistyczne, magazynowe i dystrybucyjne oraz ich zaplecza biurowe, w których wynagrodzenia są najwyższe, zlokalizowane są w większości na Mazowszu (43,8 proc.), Śląsku (11 proc.), w Wielkopolsce (9,1 proc.) i na Pomorzu (8,4 proc.). Najwyższą średnią płacę brutto otrzymują osoby zatrudnione w firmach logistycznych z województwa mazowieckiego (3455 zł) oraz pomorskiego (2945 zł). W pozostałych regionach nie przekracza ono 2500 zł brutto. To rezultat dużego zróżnicowania struktury branży logistycznej w poszczególnych województwach.

Koncentracja branży logistycznej

W 2014 r. jako firmy logistyczne było zarejestrowane 94 tys. podmiotów, z czego ponad połowa to przedsiębiorstwa jedno- lub dwuosobowe zwykle zajmujące się transportem drogowym. Niespełna 4 tys. firm zatrudniało więcej niż 10 pracowników, z czego tylko w 138 pracowało powyżej 250 osób. Duże firmy działały praktycznie wyłącznie w trzech działach – towarowym transporcie drogowym, działalności wspierającej i w magazynowaniu. Dodatkowo tego typu firmą jest Poczta Polska, której działalność regulowana jest ustawowo. Duże firmy wygenerowały 22 mld zł wartości dodanej, co stanowiło prawie połowę całej branży logistycznej. Cechowała je też dużo wyższa wydajność, ponieważ ich udział w zatrudnieniu sektora wynosił 40 proc.

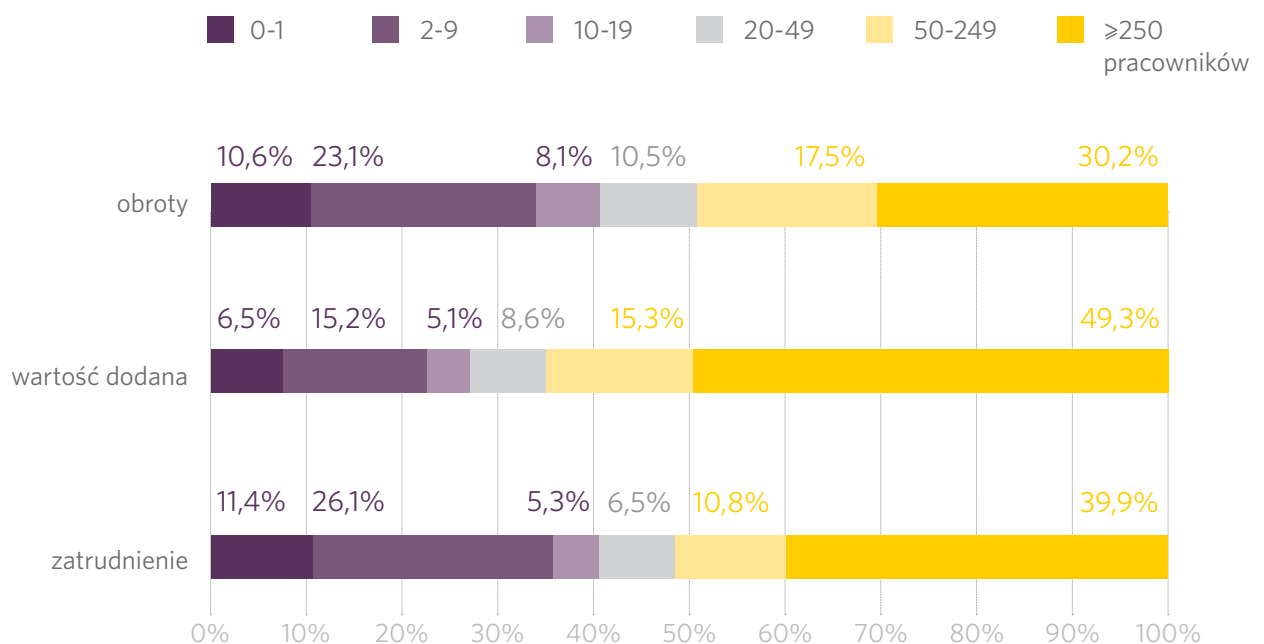
Drugą największą pod względem udziału w branży grupą przedsiębiorstw były mikro przedsiębiorstwa zatrudniające od dwóch do dziewięciu pracowników – przypadało na nie 15 proc. wartości dodanej, 23 proc. obrotów i 26 proc. zatrudnienia. Zajmują się one głównie towarowym transportem

drogowym i działalnością wspierającą ten rodzaj transportu.

Powyższe dane wskazują, że z kilkoma wyjątkami branża logistyczna jest bardzo konkurencyjna, co oznacza, że wysokość marż i siła przetargowa pojedynczych podmiotów jest mocno ograniczona. Wyjątek stanowią centra logistyczne i dystrybucyjne, gdzie ze względu na specyficzny charakter działalności przewagę mają duże przedsiębiorstwa, często z kapitałem międzynarodowym. Ich siła przetargowa i marże są jednak również ograniczone, ponieważ działają na wysoce konkurencyjnym rynku unijnym.

UDZIAŁ FIRM W OBROTACH, WARTOŚCI DODANEJ I ZATRUDNIENIU BRANŻY W ZALEŻNOŚCI OD LICZBY PRACOWNIKÓW

Źródło: Eurostat (dane z 2014 r.), obliczenia własne.



Kondycja finansowa firm logistycznych

W ostatnich latach rentowność branży logistycznej, mierzona relacją nadwyżki operacyjnej brutto do obrotów, kształtowała się na poziomie 14-15 proc. Nawet światowy kryzys finansowy, który doprowadził do gwałtownego obniżenia globalnych obrotów handlowych w 2009 r., nie przełożył się na istotny spadek rentowności polskich firm logistycznych. Ich rentowność spadła w tym czasie tylko o 0,4 pkt proc., co świadczy o wysokiej elastyczności branży. Wynika to z możliwości szybkiego i niskokosztowego zwalniania pracowników w tym segmencie – utrzymanie wysokiej rentowności w 2009 r. było możliwe dzięki redukcji zatrudnienia o 6 proc. przy równoczesnym obniżeniu wynagrodzeń. Sytuacja ulega jednak stopniowej zmianie i również w logistyce rynek pracy staje się w coraz większym stopniu rynkiem pracownika.

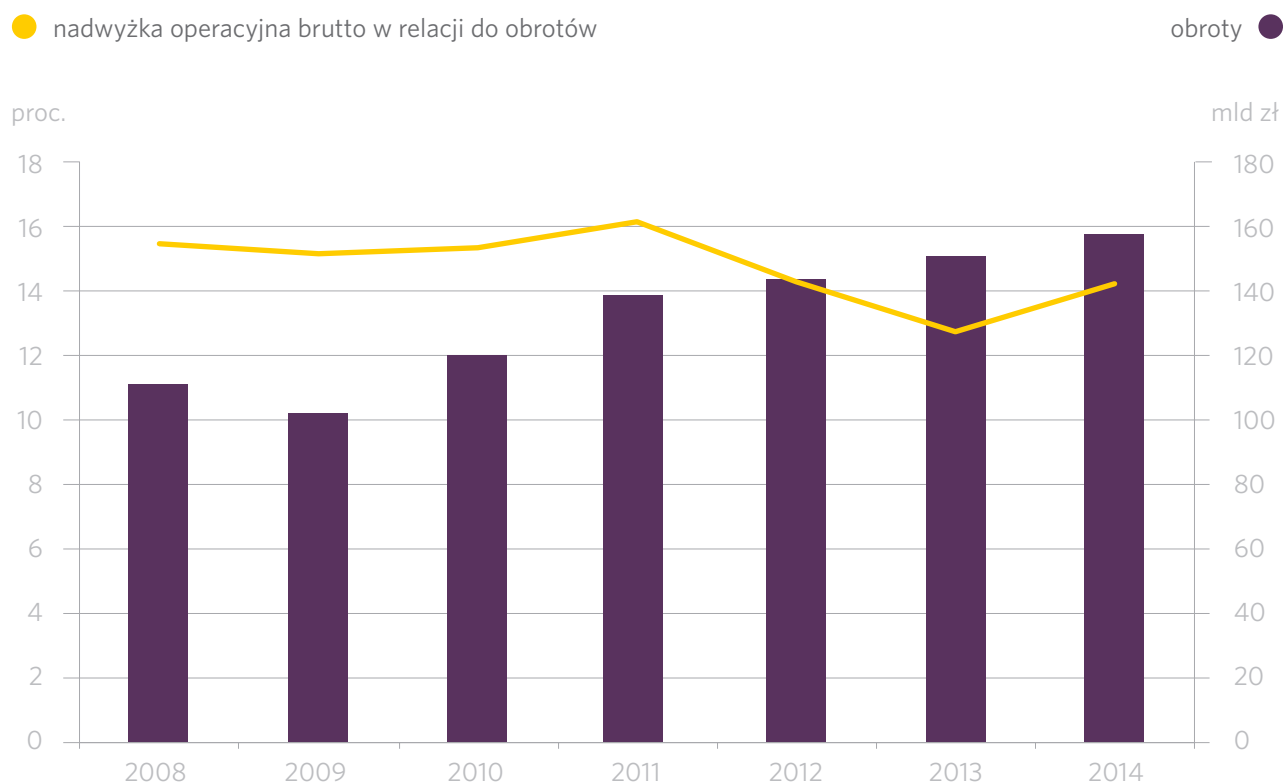
W 2013 r. silne spowolnienie polskiej gospodarki wraz z recesją w strefie euro odbiło się dużo silniej na kondycji firm transportu drogowego. Rentowność branży przejściowo spadła o 1,5 pkt proc., ciągnąc w dół zyski całej logistyki.

Najbardziej rentowną grupą są przedsiębiorstwa obsługujące transport rurociągowy – w ich przypadku relacja nadwyżki operacyjnej brutto do obrotów przekracza zwykle 50 proc. Rentowność wyższa od średniej w branży cechuje też firmy transportu wodnego, zarówno morskiego, jak i śródlądowego.

Najmniej rentowne są natomiast przedsiębiorstwa zajmujące się usługami pocztowymi i kurierskimi – tam wskaźnik rentowności oscyluje w granicach 10-11 proc., a w 2008 r. spadł przejściowo nawet do 6,2 proc. Odpowiada za to głównie Poczta Polska, która przechodzi ciągły proces restrukturyzacji. Wśród firm kurierskich rentowność jest o kilka punktów procentowych wyższa.

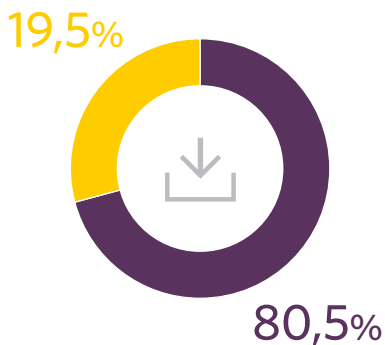
WYNIKI FIRM LOGISTYCZNYCH

Źródło: Eurostat, obliczenia własne.

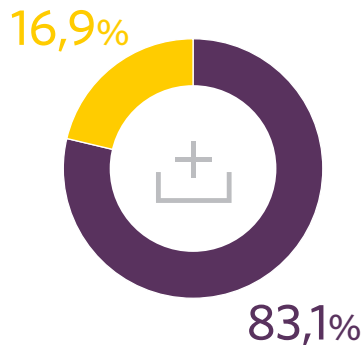


Znaczenie firm z kapitałem zagranicznym

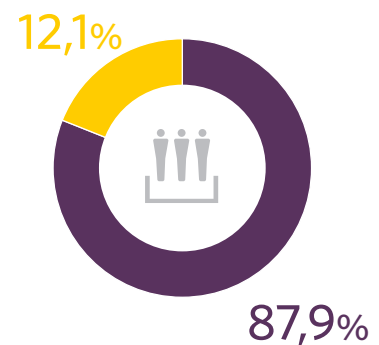
OBROTY



WARTOŚĆ DODANA



LICZBA OSÓB ZATRUDNIONYCH



● firmy z kapitałem zagranicznym

● firmy z kapitałem krajowym*

*przy założeniu, że firmy zatrudniające do 9 osób należą wyłącznie do polskich udziałowców.

Źródło: Eurostat (dane z 2014 r.), obliczenia własne.

Udział firm z kapitałem zagranicznym w wartości dodanej całej branży logistycznej wynosi 17 proc., a w przychodach 20 proc. Oznacza to, że w przeciwieństwie do innych sektorów gospodarki, firmy logistyczne z kapitałem zagranicznym są mniej rentowne³ od tych z kapitałem krajowym (10,7 proc. wobec 17,1 proc. w firmach zatrudniających co najmniej 10 pracowników). Różnica w rentowności wynika m. in. z tego, że firmy z kapitałem zagranicznym zajmują się najczęściej najmniej rentowną działalnością, czyli transportem drogowym, magazynowaniem czy zarządzaniem centrami logistycznymi i dystrybucyjnymi.

Drugą przyczyną są dużo wyższe wynagrodzenia w firmach z kapitałem zagranicznym. Średnia pensja brutto u zagranicznego pracodawcy zatrudniającego co najmniej 10 osób wynosi ok. 4100 zł, o 650 zł więcej niż w firmach z kapitałem krajowym z tej kategorii. Jedynie w grupie firm

świadczących usługi magazynowe i dystrybucyjne wynagrodzenia dla przedsiębiorstw z kapitałem krajowym i zagranicznym są zbliżone.

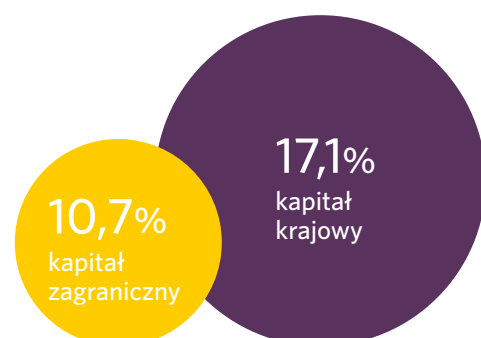
Równocześnie pracownicy zatrudnieni w firmach z kapitałem zagranicznym są nieco bardziej wydajni – w rezultacie stanowią oni 12 proc. zatrudnionych w branży. Blisko 30 tys. osób pracuje w firmach z kapitałem zagranicznym zajmujących się transportem drogowym, a kolejne 32 tys. gospodarką magazynową.

Liczba przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym systematycznie rośnie, zwłaszcza wśród tych obsługujących magazyny, centra logistyczne i dystrybucyjne – jest ich obecnie blisko 180 wobec 126 w 2008 r. Liczba spółek z kapitałem zagranicznym w towarowym transporcie drogowym przejściowo spadła w związku z globalnym kryzysem finansowym. W ostatnich latach znów zaczęła rosnąć i w 2014 r. przekroczyła 200.

³ Wskaźnik rentowności mierzony relacją nadwyżki operacyjnej brutto do obrotu.

RENTOWNOŚĆ FIRM Z KAPITAŁEM KRAJOWYM I ZAGRANICZNYM

Źródło: Eurostat (dane z 2014 r.), obliczenia własne.



Wpływ zakazu handlu w niedziele na branżę logistyczną i gospodarkę



Projekt ustawy o zakazie handlu w niedziele został złożony w Sejmie przez Komitet Inicjatywy Ustawodawczej pod przewodnictwem Krajowego Sekretariatu Banków, Handlu i Ubezpieczeń NSZZ Solidarność. W skład komitetu weszły również inne związki zawodowe, organizacje zrzeszające pracodawców z branży handlowej oraz stowarzyszenia i organizacje społeczne, w tym m. in. Związek Rzemiosła Polskiego, Akcja Katolicka, Polska Izba Paliw Płynnych i Polska Grupa Supermarketów. Zebrali oni ponad 350 tys. podpisów pod projektem, ponad trzykrotnie więcej niż wymagane minimum.

Projekt wpłynął do parlamentu 22 września 2016 r., a już 6 października 2016 r. odbyło się pierwsze czytanie. Następnie dokument trafił do sejmowej podkomisji stałej do spraw rynku pracy i tam prace praktycznie ustały. Dopiero po zmianie prze-

wodniczącego podkomisji na Janusza Śniadka, posła PiS i byłego przewodniczącego Solidarności, wzrosły szanse na wznowienie prac.

Na tym etapie nie wiadomo jednak, jaki będzie finalny kształt przepisów, ani nawet kiedy projekt trafi z powrotem pod obrady plenarne Sejmu. Dlatego niniejsza analiza skupia się na zbadaniu wpływu na branżę logistyczną najbardziej restrykcyjnej wersji zapisów, zaproponowanej przez komitet. Następnie w rozdziale trzecim sprawdziliśmy, czy i w jakim stopniu proponowane obecnie przez różne środowiska łagodniejsze warianty tej ustawy będą miały wpływ na wyniki analizy.

Zakres proponowanych zmian regulacyjnych

W obywatelskim projekcie ustawy handel podlegający ograniczeniu rozumiany jest dwojako – jako wymiana dóbr na środki pieniężne przez przedsiębiorców oraz jako wykonywanie „innych czynności sprzedażowych (...) w placówkach handlowych oraz podmiotach świadczących usługi na rzecz handlu” – zarówno w Polsce, jak i poza jej granicami. Drugie ujęcie jest stosunkowo szerokie i nie zostało precyzyjnie zdefiniowane w projekcie ustawy. Komitet zapisał natomiast, że inne czynności sprzedażowe to czynności logistyczne, magazynowe, przeładunkowe i dystrybucyjne, ale terminy te nie zostały zdefiniowane na podstawie klasyfikacji działalności gospodarczej, a jedynie opisane w samym projekcie.

Przez centra logistyczne, które mają zostać objęte niedzielnym zakazem działalności, wnioskodawca rozumie „obiekty przestrzenne funkcjonalne” wraz z „infrastrukturą i organizacją”, w których realizowane są usługi logistyczne związane z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdziałem i wydawaniem towarów. Z kolei centra magazynowe to obiekty umożliwiające magazynowanie i przemieszczanie towarów pomiędzy nadawcą i odbiorcą, zaś w terminalach przeładunkowych realizowane są usługi wyladunku,

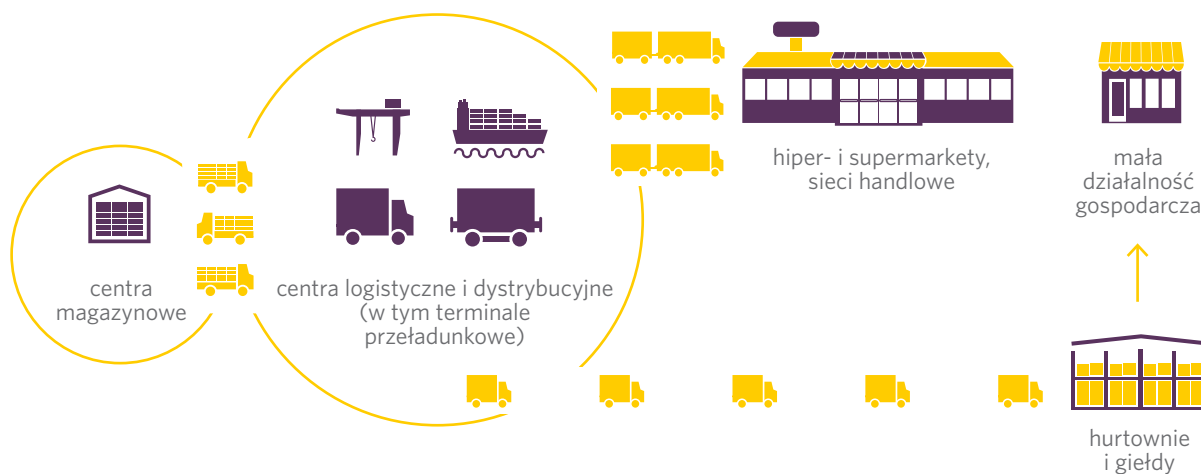
rozładunku, przeładunku i czasowego składowania kontenerów. Za centra dystrybucyjne uznano z kolei obiekty służące do magazynowania towarów należących do dostawców i ich rozdzielania do odbiorców według dyspozycji właściciela.

W projekcie ustawy przewidziano też kilka wyłączeń – zakazem nie byłby objęty handel artykułami niezbędnymi do zapewnienia pracy w ruchu ciągłym i zaopatrywania ludności w wodę, gaz, energię elektryczną, opał i paliwo, a także handel w strefach wolnocłowych i szpitalach.

Zakazem handlu w niedziele byłoby zatem objęci prawie wszyscy przedsiębiorcy zajmujący się handlem detalicznym i hurtowym (sekcja G klasyfikacji działalności gospodarczej) oraz firmy świadczące usługi związane z magazynowaniem, dystrybucją i przeładunkiem towarów, a także handel w portach i na dworcach autobusowych lub kolejowych (większość grupy H52).

W JAKI SPOSÓB ZAKAZ HANDLU W NIEDZIELĘ WPŁYNIE NA BRANŻĘ LOGISTYCZNĄ?

Usługi transportowe    



ZAKAZ DZIAŁALNOŚCI BRANŻY LOGISTYCZNEJ

ZAKAZ HANDLU DETALICZNEGO

skutki bezpośrednie

skutki pośrednie


przenoszenie
firm za granicę


zwiększenie mocy
przerobowych


spadek obrotów
handlowych


spadek
zatrudnienia


spadek
rentowności

Bezpośrednie skutki zmian regulacyjnych dla firm logistycznych



Obywatelski projekt ustawy przewiduje nie tylko zakaz niedzielного handlu w placówkach detalicznych, ale także zakaz funkcjonowania tego dnia centrów logistycznych, magazynowych, dystrybucyjnych i terminali przeładunkowych. Miałyby to bezpośrednie i pośrednie skutki dla kondycji branży. Z jednej strony firmy te nie mogłyby funkcjonować w niedzielę, co znacząco ograniczyłoby ich zdolność obsługi firm detalicznych, a zwłaszcza zamówień internetowych z kraju i zagranicy. Z drugiej strony branża pośrednio odczułaby efekty spadku obrotów handlowych w sklepach i hurtowniach.

Głównym bezpośrednim skutkiem zakazu działalności firm logistycznych w niedzielę byłoby bardzo wysokie ryzyko wyjścia z Polski wielu międzynarodowych przedsiębiorstw dystrybucyjnych, które w ostatnich latach były głównym motorem rozwoju sektora. Ze względu na dogodne położenie, korzystny stosunek kwalifikacji i wydajności pracowników do wynagrodzeń oraz relatywnie niskie koszty ziemi, w Polsce budowano centra logistyczne i dystrybucyjne obsługujące inne kraje regionu.

Zakaz ich pracy w niedzielę spowoduje zmniejszenie korzyści z napływu kapitału zagranicznego do Polski, gdyż niemożność prowadzenia działalności przez siedem dni w tygodniu zaburzy

płynność przesyłu towaru i opóźni przesyłki nie tylko do Polski, ale także Niemiec, krajów bałtyckich czy Czech. Co więcej, konieczność rozłożenia popytu na inne dni tygodnia wymusi zwiększenie mocy przerobowych tych centrów średnio o 15-20 proc., a według niektórych przedstawicieli branży nawet o 100 proc. Większość sobotnio-niedzielnich zamówień internetowych będzie musiała być bowiem obsługiwana w poniedziałek.

Obecnie jedna trzecia obrotów całej branży to obrót generowany przez firmy z kapitałem zagranicznym w grupie H52 (magazynowanie i działalność wspierająca transport), a eksport ich usług to 15 proc. całości przychodów grupy. Na podstawie rozmów z przedstawicielami branży przyjęliśmy, że na skutek takiego zakazu z Polski wyszłyby przedsiębiorstwa odpowiadające za dwie trzecie eksportu usług. W takim przypadku szacujemy, że obroty firm z grupy H52 spadną o 7 mld zł, a generowana przez nie wartość dodana o 2,2 mld zł, czyli 7,1 proc. Przełoży się to na zmniejszenie zatrudnienia o 9,5 tys. osób.

Pośrednie skutki zmian regulacyjnych dla firm logistycznych



Niektóre segmenty branży logistycznej reagują na zmiany obrotów w sklepach w proporcji jeden do jednego, a nawet większej. W rezultacie każdy spadek sprzedaży, zwłaszcza w hiper- i supermarketach korzystających na dużą skalę z usług logistycznych, będzie przekładał się na kondycję sektora. Bazując na wcześniejszych szacunkach PwC⁴ i opiniach ekspertów, zakładamy, że po wprowadzeniu zakazu handlu w niedzielę obroty w sklepach spadną średnio o 4-6 proc. Większych spadków oczekujemy w sklepach wielkopowierzchniowych, a mniejszych w małych placówkach, które i tak często nie handlują w niedzielę.

Najsilniej pośredni efekt niedzielного zakazu odczuwają firmy transportujące towary. Równoczesny spadek obrotów w sklepach i hurtowniach spowoduje – według naszych szacunków – 7,1-proc. spadek obrotów przewoźników. Przełoży się to na obniżenie wartości dodanej o 5,5 proc., czyli

o 1,2 mld zł rocznie. Wśród firm zajmujących się transportem drogowym ucierpią także małe i średnie przedsiębiorstwa, które w najgorszym przypadku mogą stracić większość popytu na świadczone usługi i zbankrutować.

Niższy spadek wartości dodanej niż obrotów wynika z elastyczności branży transportowej w cięciu kosztów, a także ze wzrostu efektywności przewozów w związku z większym ruchem w pozostałe dni tygodnia. W rezultacie w branży transportowej spodziewamy się stosunkowo małego spadku rentowności mierzonej nadwyżką operacyjną brutto do obrotów – o 0,6 pkt proc.

⁴ PwC, 2015, Rynek handlu detalicznego w Polsce. Potencjalne skutki wprowadzenia węgierskich rozwiązań regulacyjnych dla polskich sieci handlowych.

Pod nieznacznie mniejszym wpływem zakazu będą firmy zajmujące się magazynowaniem (5,7-proc. spadek obrotów) i wspierające transport (4,6-proc. spadek), w tym centra logistyczne, którym najmniej spadną obroty, ponieważ są bardziej uzależnione od branży *e-commerce* i eksportu. W przeciwieństwie jednak do transportu drogowego w tej grupie firm spadek wartości dodanej będzie większy niż spadek obrotów, głównie za sprawą dużego udziału kosztów zmiennych.



W centrach magazynowych, dystrybucyjnych i logistycznych będą musiały wzrosnąć moce przerobowe, ponieważ od 30 do 70 proc. niedzielnych obrotów będą one obsługiwać w sobotę i piątek, a także w poniedziałek w przypadku firm obsługujących zakupy w internecie. Wymusi to dodatkowe jednorazowe inwestycje i przede wszystkim zwiększy koszty firm, które będą musiały utrzymywać większe magazyny, więcej stanowisk dystrybucyjnych i miejsc pracy. Z opinii przedstawicieli branży wynika, że wzrost mocy przerobowych będzie musiał wynieść od 15 do 25 proc.

Przyjmując optymistyczny scenariusz (15-proc. wzrost) szacujemy, że koszty pośrednie w magazynach wzrosną o 0,6 proc., a w centrach dystrybucyjnych i logistycznych nawet o 1,5 proc. i to już po uwzględnieniu cięć w kosztach zmiennych uzyskanych dzięki spadkowi obrotów. W efekcie wartość dodana w firmach świadczących usługi magazynowe spadnie o 17

proc., w centrach dystrybucyjnych i logistycznych o 14,6 proc., a w pozostałych firmach świadczących usługi wspierające transport o 5,5 proc.

Tym samym efekty bezpośrednie i pośrednie zakazania handlu w niedzielę przełożą się na silne obniżenie rentowności firm z sekcji H52 – od 4,5 pkt proc. dla centrów magazynowych przez 3,9 pkt proc. dla centrów dystrybucyjnych i logistycznych do 0,8 pkt proc. w przypadku pozostałych firm wspierających transport. Skala spadku rentowności będzie w dużym stopniu zależała od siły negocjacyjnej pracowników przy ustalaniu nowych wynagrodzeń – zakaz pracy w niedzielę będzie bowiem dla nich oznaczał spadek realnych płac, co zapewne część z nich będzie chciała zrekompensować podniesieniem bazowej stawki godzinowej.

Zakaz handlu w niedzielę może spowodować, że część przedsiębiorstw z branży logistycznej, zwłaszcza te świadczące usługi magazynowe i dystrybucyjne może stracić rentowność. W takiej sytuacji należy liczyć się z falą bankructw mniejszych firm działających w okolicach dużych miast, gdzie trudniej znaleźć pracowników, i w konsekwencji ze wzrostem koncentracji branży.

Wpływ zmian regulacyjnych na PKB, rynek pracy i finanse publiczne

Suma spadków wartości dodanej w poszczególnych grupach firm w relacji do wartości dodanej całej branży logistycznej wyniesie aż 13,5 proc., co oznacza obniżenie PKB o 0,5 proc. Za połowę tego efektu będzie odpowiedzialny odpływ zagranicznych inwestycji z branży wynikający ze stopniowego przenoszenia z Polski centrów magazynowych, logistycznych i dystrybucyjnych. Wpływ zakazu handlu w niedzielę będzie rozłożony w czasie i wyniesie 0,3 pkt proc. w pierwszym roku od wprowadzenia przepisów i nie więcej niż po 0,1 pkt proc. w kolejnych latach.



Odczuwalny dla pracowników z branży będzie spadek zatrudnienia – w sumie pracę straci 33 tys. osób, głównie w województwach położonych przy szlakach handlowych, czyli w mazowieckim, wielkopolskim czy śląskim. W skali całej gospodarki wpływ ten będzie jednak nieznaczny, ponieważ przy obecnym niedoborze rąk do pracy pracownicy w tych regionach zostaną wchłonięci przez inne branże i spadek zatrudnienia nie powinien mieć istotnego statystycznie wpływu na stopę bezrobocia.

Zakaz wpłynie też negatywnie na dochody podatkowe państwa. Według naszych szacunków spadną one o ok. 0,5 mld zł, co będzie głównie rezultatem mniejszych wpływów z podatków pośrednich w transporcie, w tym wpływów z akcyzy. Spadek pozostałych dochodów podatkowych, w tym dochodów z podatków PIT i CIT, łącznie nie powinien przekroczyć 0,2 mld zł. Tym samym dochody samorządów spadną o mniej niż 0,1 mld zł, a spadek ten będzie odczuwalny wyłącznie w gminach i powiatach, w których działają centra logistyczne i magazynowe, czyli głównie w mniejszych samorządach woj. mazowieckiego.



-33 tys.

zatrudnienie
w logistyce



-0,5 mld zł

dochody podatkowe



-13,5%

-0,5% PKB

wartość dodana
w logistyce

Efekty złagodzenia zakazu handlu w niedziele



Wyłączenia podmiotowe

Propozycja

Rozważane są obecnie dwa rodzaje podmiotowych wyłączeń spod zakazu handlu w niedzielę. Po pierwsze, wyłączenie poszczególnych typów placówek takich jak apteki, stacje benzynowe, piekarnie, czy jednoosobowa działalność gospodarcza, gdzie sprzedaż prowadzi sam przedsiębiorca. W drugim przypadku spod zakazu wyjęta zostałaby widniejąca teraz w projekcie działalność wspierająca handel, a zatem centra logistyczne, dystrybucyjne, magazynowe i terminale przeładunkowe.

Szanse na uchwalenie

Nad propozycją pierwszego rodzaju wyłączeń pracuje już sejmowa podkomisja, a zatem ma ona duże szanse na uchwalenie, ewentualnie z małymi poprawkami. Drugi typ wyłączeń napotyka sprzeciw, zwłaszcza związków zawodowych, ale z naszych informacji wynika, że taka propozycja została już zaakceptowana przez rząd i zaangażowanych w prace nad projektem posłów. Rządzący argumentują, że zakaz niedzielnej pracy m.in. dla centrów dystrybucyjnych i terminali spowodowałby braki w poniedziałkowych dostawach dla sklepów. Ponadto rząd obawia się, że na skutek zakazu firmy świadczące usługi logistyczne na rzecz całego regionu przeniosłyby się z Polski do np. Czech czy Słowacji. Formalnie propozycja wyłączenia działalności wspierającej handel powinna zostać zgłoszona na początku października, gdy ponownie ruszą sejmowe prace nad ustawą.

Skutki gospodarcze

Wprowadzenie pierwszej grupy wyłączeń podmiotowych do projektu ustawy nie złagodzi znacząco negatywnych skutków gospodarczych zakazu dla branży logistycznej, obniży natomiast koszty społeczne. Podmioty w tej grupie odpowiadają bowiem za mały odsetek obrotów handlowych i nie potrzebują bieżącego uzupełniania dostaw, w takim stopniu jak centra handlowe, hiper- i supermarkety, czy dyskonty.

Znacząco spadłyby natomiast koszty ustawy dla branży logistycznej, gdyby wyłączyć spod zakazu firmy wspierające handel. Zniknęłyby bowiem wszystkie efekty bezpośrednie wymienione w rozdziale drugim, a skala potrzebnego zwiększenia mocy przerobowych magazynów oraz centrów logistycznych i dystrybucyjnych byłaby dużo mniejsza. Część sobotnich czy poniedziałkowych transakcji mogłaby bowiem być obsługiwana w niedzielę, co rozładowałoby ruch w szczytowych godzinach dostaw. Na podstawie danych statystycznych i rozmów z przedstawicielami branży zakładamy, że wówczas moce przerobowe w magazynach i centrach dystrybucyjnych należałoby zwiększyć o nie więcej niż 5 proc.

Przy takim założeniu szacujemy, że wprowadzenie zakazu z wyłączeniem usług dla handlu ograniczyłoby jego negatywny wpływ na branżę logistyczną do 4,9-proc. spadku wartości dodanej, co odpowiada obniżeniu PKB o 0,2 proc. Wpływ ten byłby odczuwalny w całości w pierwszym roku po wprowadzeniu ustawy. Równocześnie spadek zatrudnienia w branży wyniósłby 20 tys. osób, a obniżenie wszystkich wpływów podatkowych 0,3 mld zł.

WD -4,9%
-0,2% PKB
wartość dodana
w logistyce

III -20 tys.
zatrudnienie
w logistyce

VAT -0,3 mld zł
dochody podatkowe

Tylko dwie niedziele w miesiącu objęte zakazem handlu

Propozycja

Kolejnym rozważanym wariantem wyłączeń jest ograniczenie zakazu do dwóch niedziel w miesiącu. W wolne niedziele obowiązywałyby wszystkie wyjątki zawarte w poprzedniej propozycji, w tym dopuszczenie działalności centrów logistycznych, dystrybucyjnych i magazynowych. Natomiast w niedziele pracujące handel i inne czynności odbywałyby się na dotychczasowych zasadach. Dodatkowo pracujące byłyby dwie niedziele przed świętami Bożego Narodzenia i Niedziela Palmowa.

Szanse na uchwalenie

Propozycja ta jest obecnie najbardziej realnym wariantem złagodzenia zakazu handlu w niedziele. Jej zwolennikiem jest m. in. wicepremier Mateusz Morawiecki i minister rodziny, pracy i polityki społecznej Elżbieta Rafalska. Sprzeciwia się jej natomiast wpływowy poseł PiS Adam Abramowicz, przewodniczący parlamentarnego zespołu na rzecz wspierania przedsiębiorczości i patriotyzmu ekonomicznego. Jego zdaniem takie rozwiązanie wprowadzi chaos i spowoduje, że konsumenci nie będą wiedzieli, która niedziela jest pracująca, a która wolna. Abramowicz zastrzega jednak, że jest to jego prywatna opinia, a w sprawie ostatecznego kształtu regulacji podporządkuje się decydom politycznym. Związki zawodowe nie przyjęły jeszcze oficjalnego stanowiska w tej sprawie, ale z naszych informacji wynika, że byłyby to dla nich wariant do zaakceptowania.

Skutki gospodarcze

Oszacowanie wpływu tego rozwiązania na sytuację gospodarczą w branży logistycznej jest najtrudniejsze ze względu na dużą niepewność zachowań konsumentów – nie wiadomo, na ile będą skłonni do zakupów w niedziele pracujące. Natomiast jest to rozwiązanie korzystne w kontekście wyłączeń podmiotowych, ponieważ nie spowoduje odpływu kapitału zagranicznego z Polski i nie wymusi znacznego zwiększania mocy przerobowych przez centra logistyczne i dystrybucyjne. Ich wzrost w niektóre weekendy nie przekroczyłby w tym wariantcie 5 proc.

Oczekujemy zatem, że po wprowadzeniu tego wariantu wartość dodana w branży logistycznej spadnie o 2,8 proc., co przełoży się na obniżenie PKB o 0,1 proc. Efekt ten w całości zmaterializuje się w pierwszym roku po wejściu ustawy w życie. Równocześnie spadek zatrudnienia w tym wariantcie wyniósłby 11 tys. osób, ponieważ skutki tego rozwiązania byłyby najmniej dotkliwe dla firm zajmujących się transportem towarowym. Wpływy podatkowe spadłyby o 0,1 mld zł.



-2,8%
-0,1% PKB

wartość dodana
w logistyce



-11 tys.

zatrudnienie
w logistyce



-0,1 mld zł

dochody podatkowe

Ograniczenie godzinowe zakazu handlu

Propozycja

Szukając kompromisu między branżą handlową a związkami zawodowymi poseł Abramowicz zaproponował ograniczenie czasowe – handel byłby dozwolony wyłącznie do godziny 13 w niedziele i od 6 rano w poniedziałek. Propozycja zawiera również kilka wyłączeń podmiotowych, ale jest ich dużo mniej niż w pierwszym wariantcie. Działać mogłyby jedynie stacje benzynowe, apteki oraz co najważniejsze centra logistyczne, dystrybucyjne i magazynowe.

Szanse na uchwalenie

Do niedawna był to najbardziej prawdopodobny wariant złagodzenia ustawy, bowiem propozycja Abramowicza została wstępnie zaakceptowana przez rządzących, sektor handlowy i część związków zawodowych. Ostatecznie jednak poparcie branży handlowej zostało wycofane, bo jej przedstawiciele zgłosili własny projekt. Przypomina on co prawda projekt zakazu handlu w dwie niedziele w miesiącu, ale jest od niego bardziej elastyczny. Implementacja pomysłu branży oznaczałaby, że każdy pracownik uzyska prawo do co najmniej dwóch wolnych niedziel w miesiącu, bez sztywnego ustalania, w których tygodniach. Wszystkie sklepy i podmioty wspierające handel, co do zasady mogłyby przy tym pracować w niedziele bez przeszkód. Pomysł ten nie zyskał jednak praktycznie żadnego poparcia.

Skutki gospodarcze

Propozycja Abramowicza jest najbardziej korzystnym dla branży logistycznej wariantem zakazu handlu w niedziele. Międzynarodowe koncerny nie miałyby powodu do opuszczania Polski, a przedsiębiorstwa logistyczne i świadczące usługi magazynowe nie musiałyby zwiększać swoich mocy przerobowych. Branża byłaby w stanie płynnie obsługiwać handel detaliczny i internetowy, w kraju i zagranicą. Firmy logistyczne odczułyby tylko efekty pośrednie związane z mniejszymi obrotami w niektórych grupach sklepów. Dotyczy to zwłaszcza galerii handlowych, które w niedziele są zwykle otwarte od godz. 10-11, co przy ograniczeniu handlu do godz. 13 sprawia, że niedzielna działalność stałaby się nieopłacalna.

W rezultacie wartość dodana w branży logistycznej spadłaby o 1,8 proc., na co w dwóch trzecichłożyłyby się obniżenie aktywności w transporcie towarowym a w jednej trzeciej w działalności magazynowej. Skutki te nie byłyby jednak odczuwalne na poziomie całej gospodarki, spadek PKB nie przekroczyłby 0,1 proc., a zatrudnienie byłoby mniejsze o kilka tysięcy osób.



-1,8%
-0,1% PKB

wartość dodana
w logistyce



-7 tys.

zatrudnienie
w logistyce



brak wpływu

dochody podatkowe

Aneks metodyczny



Do obliczeń struktury wartości dodanej (*value added at factor cost*), obrotów (*turnover or gross premiums written*) i zatrudnienia (*number of persons employed*) według grup firm według klasyfikacji PKD wykorzystano bazę Structural Business Statistics (SBS) Eurostatu. Do interpolacji brakujących danych za 2009 r. z działu H50 wykorzystano średnią z lat 2008 i 2010, a danych za lata 2008, 2010 i 2011 dla grupy H50.4 regresję liniową. W wyniku tego otrzymano kompletne dane dla działów H49, H50, H51, H52 i obliczono rezydualnie dane dla działu H53 dla lat 2008-2011. Z kolei do przybliżenia wartości dodanej grupy H53.2 w latach 2012-2014 posłużono się dynamiką przychodów z raportu firmy PwC. Następnie rezydualnie obliczono wartość dodaną dla grupy H53.1. W przypadku danych o zatrudnieniu grup H50.2 i H50.4 dla lat 2008-2011 zastosowano analogiczny algorytm jak dla wartości dodanej. Przy rozbiciu działu H53 od 2012 roku posłużono się ekstrapolacją udziału grupy H53.1 w dziale H53 na podstawie regresji liniowej. Przy obliczeniach statystyk dla poszczególnych klas wielkości przedsiębiorstw wykorzystano bazę SBS Eurostatu. Dla danych utajnionych lub niedostępnych posłużono się przybliżeniem, zakładającym stałość szacowanych wielkości na pracownika (wartość dodana, zatrudnienie, obroty) w danym roku bez względu na rozmiar przedsiębiorstwa. W przypadku niespójności pomiędzy tak obliczonymi danymi a sumą dla całej grupy reszta (dodatnia lub ujemna) była rozdzielana według liczby zatrudnionych w tym sektorze. Do oszacowania rentowności firm użyto bazy SBS. Dla brakujących wyników finansowych i przychodów grup H50 i H53 od 2008 do 2011 przyjęto stałe udziały sekcji H z wyłączeniem grup H49, H51, H52 dla 2012 r. Dodatkowo do uzupełnienia braków danych z działu H50, wykorzystano średnie oraz regresję liniową analogicznie jak dla wartości dodanej. Dla danych o strukturze właścicielskiej wykorzystano bazę SBS obejmujących firmy zatrudniające 10 i więcej pracowników. Do oszacowania braków w danych dla grup H50 i H53 w latach od 2008 do 2011 przyjęto stałe udziały z 2012 r. w sekcji H z wyłączeniem grup H49, H51, H52. W celu wydzielenia obrotów towarowych z transportu wodnego i powietrznego wykorzystano udziały tego transportu w całości sektora obliczone na potrzeby oszacowania wartości dodanej. Na koniec skorygowano dane o firmy zatrudniające mniej niż 10 osób, zakładając że mikroprzedsiębiorstwa mają w całości kapitał krajowy. Dodatkowo ze względu na rozbieżności pomiędzy danymi o wartości dodanej i zatrudnieniu z bazy SBS oraz danymi o rachunkach narodowych (NA), a także duże braki w danych za lata 2014-2016 musieliśmy dokonać szacunków, co do obecnej wielkości branży logistycznej i jej udziału w PKB. Szacunki te mają charakter ekspercki i opierają się na dostępnych danych na temat wartości dodanej i zatrudnienia dla całej sekcji H publikowanych przez GUS i Eurostat, a także danych o przewozach towarowych GUS i sprawozdaniach z działalności firm logistycznych.

Szacunki wpływu zakazu w handlu w niedziele zostały przeprowadzone na podstawie powyższych danych oraz z bazy WIOD za lata 2008-2014. Posłużyły one do estymacji ekonometrycznej modeli kointegrujących, które pozwoliły oszacować zależności występujące pomiędzy poszczególnymi grupami firm w gospodarce, a także określić relacje pomiędzy obrotami, wartością dodaną, konsumpcją pośrednią i kosztami pracy (*personel costs*) w ramach jednej grupy przedsiębiorstw.

Przy szacunkach przyjęto następujące założenia:

- średni wzrost potrzebnych mocy przerobowych w grupie H52.1 i klasie H52.24 wynosi w scenariuszu bazowym 15 proc. (5 proc. w scenariuszu pierwszym i drugim oraz 0 proc. w scenariuszu trzecim) i oznacza wzrost o 15 proc. wszystkich stałych kosztów pośrednich dla działu H52, wyznaczonych na podstawie macierzy Leontiefa;
- zależność pomiędzy zmianą zatrudnienia a zmianą kosztów pracy jest stała, i.e. wzrost kosztów pracy o 1 proc. odpowiada wzrostowi zatrudnienia o 1 proc.;
- po wprowadzeniu zakazu obroty spadną o równowartość dwóch trzecich całego eksportu działu H52;
- za danymi raportu PwC (por. przypis 4) przyjęliśmy, że sklepy wielkopowierzchniowe (pow. 400 m² powierzchni) odpowiadają za 66,1 proc. klasy G47.11, natomiast małe niespecjalizowane sklepy z żywnością za 33,9 proc. tej sekcji;
- domy towarowe i galerie handlowe to firmy z grupy G47.1 z wyłączeniem klasy G47.11;
- spadek obrotów w scenariuszu bazowym wyniesie 5,9 proc. dla sklepów wielkopowierzchniowych oraz 3,9 proc. dla małych sklepów (za PwC);
- spadek obrotów domów towarowych i galerii handlowych wyniesie 4 proc., a hurtowni (sekcje G46.3 i G46.9) 1 proc. w scenariuszu bazowym;
- w scenariuszu drugim obroty we wszystkich segmentach spadną o połowę mniej niż w scenariuszu bazowym;
- w scenariuszu trzecim obroty sklepów wielkopowierzchniowych spadną o połowę mniej niż w scenariuszu bazowym, obroty małych sklepów i hurtowni się nie zmieniają, a obroty galerii i domów towarowych spadną tak jak w scenariuszu bazowym.

Ze względu na niespójność danych z bazy SBS i NA Eurostatu przeliczenie znaczenia wpływu zakazu handlu w niedziele na branżę transportową dla PKB w 2017 r. zostało przeprowadzone analogicznie jak w przypadku obliczeń poczynionych na potrzeby rozdziału pierwszego.



Wiedza szyta na miarę

Polityka Insight oferuje usługi analityczne na zamówienie. Nasi eksperci zbadają interesujący Cię temat i odpowiedzą na Twoje pytania. Więcej na: www.research.politykainsight.pl



PREZENTACJE TEMATYCZNE

Briefujemy zarządy firm i banków na temat sytuacji politycznej, perspektyw gospodarczych i otoczenia regulacyjnego.



ANALIZY I RAPORTY

Wykonujemy badania ilościowe i jakościowe, zawsze zorientowane na użyteczność dla zamawiającego. Przygotowujemy kilkunastonicowe analizy.



SPOTKANIA EKSPERCKIE

Wspólnie z partnerami organizujemy okrągłe stoły lub śniadania eksperckie na wybrany temat – ze starannie dobranymi uczestnikami.