

## **WPLYW INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ NA ROZWÓJ RYNKU USŁUG LOGISTYCZNYCH**

W branży usług logistycznych w przeciągu ostatnich lat znacząco zmienił się popyt na usługi logistyczne. Rozwijał się on wraz ze wzrastającym poziomem międzynarodowej wymiany gospodarczej. Największą dynamikę nabrał on po akcesji Polski do Unii Europejskiej. (Wojciechowski, 2012) Rozwój w branży usług logistycznych zdeterminowany jest przede wszystkim przez transport towarów wraz z uwarunkowaniami o charakterze gospodarczym, politycznym oraz technologicznym. Logistyczne cechy transportu drogowego, takie jak: elastyczność, niezawodność czy zdolność do integracji logistycznej – zwłaszcza w kontekście konkurencji o charakterze globalnym i rozszerzenia Unii Europejskiej – mają istotne znaczenie w procesie kształtowania sieci logistycznych w ramach zarządzania łańcuchami dostaw. (Pofhl, 2004) W poszczególnych krajach Unii Europejskiej występuje zróżnicowany poziom rozwoju rynku usług logistycznych, wynikający z różnego stopnia koncentracji w obszarze produkcji i handlu w tych krajach. W państwach, w których stopień rozdrobnienia wśród producentów oraz detalistów jest wysoki przeważają przedsiębiorstwa transportowo – spedycyjne, charakteryzujące się różnym poziomem innowacyjnych rozwiązań. Natomiast w państwach charakteryzujących się zaawansowanymi procesami koncentracji istotną rolę odgrywają wyspecjalizowani operatorzy usług logistycznych. Stałym trendem na unijnym rynku usług logistycznych jest silna tendencja do konsolidacji. Przedsiębiorstwa logistyczne, w celu zapewnienia optymalnego poziomu obsługi klientów, wykorzystują nowoczesne narzędzia informatyczne oraz funkcjonują także w handlu elektronicznym B2B. Na polskim rynku usług logistycznych, podobnie jak na rynkach innych krajów Europy Środkowo – Wschodniej, dominują małe oraz średnie przedsiębiorstwa, świadczące usługi przewozów samochodowych drobnicy oraz towarów masowych. Część tych organizacji, rozszerzając swoją działalność, podejmuje się również realizacji takich funkcji jak przechowywanie towarów, spedycja, pakowanie, itd. Firmy te określają same siebie jako operatorów logistycznych, jednak w rzeczywistości są one przedsiębiorstwami wyspecjalizowanymi w wykonywaniu określonego rodzaju usług. W rzeczywistości w krajach Europy Środkowo – Wschodniej jest niewielu typowych przedsiębiorstw spełniających wszystkie kryteria, aby być operatorami usług logistycznych, dysponujących własną siecią logistyczno-magazynową i wykorzystujących nowoczesne narzędzia informatyczne. Włączenie Polski i innych krajów Europy Środkowo – Wschodniej do Unii Europejskiej wymagało więc szybkiego zniwelowania tych dysproporcji. Aby określić wpływ integracji europejskiej na rozwój rynku TSL, należy przeanalizować kilka obszarów (Tajer, 2005):

- jak kształtuje się struktura rodzajowa uczestników rynku TSL w krajach Europy Zachodniej,
- jakie rozwiązania występują w krajach Europy Zachodniej w obszarze realizacji centrów logistycznych,
- w jakim kierunku postępują zmiany na europejskim rynku usług logistycznych,
- które czynniki wywierają najsilniejszy wpływ na zmiany zachodzące na europejskim rynku usług logistycznych,
- wpływ zagranicznego kapitału na rozwój rynków usług logistycznych w krajach Europy Środkowo – Wschodniej,
- perspektywy rozwoju centrów logistycznych w Europie,

- jak będą przebiegać procesy konsolidacji na europejskim rynku usług logistycznych w przyszłości,
- przesłanki rozwoju przedsiębiorstw logistycznych prowadzących działalność w handlu elektronicznym B2B.

Należy także dokonać charakterystyki zmian zachodzących na europejskim rynku usług logistycznych, oznaczyć strukturę rodzajową przedsiębiorstw typu TSL i przedsiębiorstw działających w handlu elektronicznym B2B. Ponadto przeanalizować rozwiązania stosowane przy realizacji centrów logistycznych. (Tajer, 2005)

Analiza czynników warunkujących dalsze przemiany w branży TSL wykazała, iż dotychczasowa infrastruktura logistyczna krajów Europy Środkowo – Wschodniej stanowi barierę dla rozpowszechnienia unijnych rozwiązań oraz rozwoju rynku usług logistycznych na tym obszarze. Także uwarunkowania będące wynikiem struktury wielkościowej producentów oraz dystrybutorów nie wpływają pozytywnie na rozwój nowoczesnych przedsiębiorstw typu TSL w Krajach Europy Środkowo – Wschodniej, przede wszystkim wyspecjalizowanych operatorów usług logistycznych. (Tajer, 2005)

Podpisanie układu stowarzyszeniowego z Unią Europejską w 1991 r. rozpoczęło szereg procesów integracyjnych, które miały przygotować kraje kandydackie do wymagań wspólnego rynku.

Branża TSL, wykazując międzynarodowy charakter, zdecydowanie szybciej zaczęła się dostosowywać do standardów obowiązujących w krajach starej Unii w porównaniu do innych branż. Rynek usług transportowo – logistycznych jest zależny wprost proporcjonalnie od koniunktury gospodarczej. (Piekarski, Ruściński, 2005) Przesłanki rozwoju rynku TSL mają przede wszystkim charakter makroekonomiczny, gdyż rynek ten jest swoistym barometrem koniunktury gospodarczej. (Zysińska, 2007) Rozszerzenie Unii Europejskiej zniósło granice oraz bariery celne w wymianie towarowej, co stanowiło bardzo silny bodziec dla wzrostu obrotów handlowych pomiędzy krajami członkowskimi. Od chwili przyłączenia dziesięciu nowych krajów członkowskich branża TSL uległa dużym zmianom we wszystkich krajach członkowskich. Nastąpił wzrost ilości ładunków spowodowany uproszczeniem procedur administracyjnych oraz dostęp do przewozów kabotażowych, ale jednocześnie stawki frachtowe na terenie całej Unii Europejskiej uległy drastycznemu obniżeniu. (Piekarski, Ruściński, 2005)

Akcesja Polski do Unii Europejskiej miała pozytywny wpływ na sytuację na rynku usług logistycznych. Po otwarciu granic, rozwój ten napędzany był przez międzynarodową wymianę handlową, obserwowany wśród zagranicznych przedsiębiorstw trend do przenoszenia produkcji w poszukiwaniu tańszej siły roboczej. (Gryko – Nikitin, 2010) W Polsce systematycznie wzrastała ilość przewozów wykonywanych w transporcie drogowym. W 2006 roku transportem drogowym w celach zarobkowych przewieziono o 3,2% większą licznę ton ładunków niż w poprzedzającym roku oraz wykonano o 16,2% wyższą pracę przewozową. Nastąpił także wzrost liczby przewozów międzynarodowych (41% w tonach oraz 35% w tonokilometrach). To spowodowało, iż procentowy udział przewozów międzynarodowych w przewozach ogółem w tonach wzrósł z 6% w 2005 roku do aż 8% w 2006 roku. W tonokilometrach wielkość ta zmieniła się z 45% do 54%. (Rydzikowski, 2008)

W przyszłości, w wyniku integracji europejskiej, na rynku europejskim powinny występować dwie równoległe tendencje, tendencja do specjalizacji i tendencja do uniwersalizacji oferty usługowej rodzimych przedsiębiorstw z branży TSL. Poza tym należy spodziewać się dalszej konsolidacji w branży TSL, rozwoju centrów dystrybucyjnych oraz logistycznych i podejmowania działalności w handlu elektronicznym B2B. (Tajer, 2005) Dodatkowo, ze względu na rosnącą presję optymalizacji kosztów oraz korzyści wynikających z uczestniczenia w sieciach logistycznych oraz konieczność dostosowywania się do wymagań klientów, którzy poszukują kompleksowych rozwiązań logistycznych, powstawać będą struktury rynku o charakterze oligopolu, stworzone na bazie joint venture oraz zakupionych przedsiębiorstw.

Realizacja celu europejskiej polityki transportowej, jakim jest systematyczne przenoszenie przewozów z dróg na kolej, będzie wymagała dalszej liberalizacji i harmonizacji europejskiego rynku transportowego. Ujednoczenie elementów infrastruktury komunikacyjnej usprawni ponadgraniczne przewozy kolejowe, natomiast innowacje w sferze technologii informacyjnych i komunikacyjnych przyczynią się do zapewnienia bezpieczeństwa i kształtowania optymalnych łańcuchów dostaw. Rozszerzenie Unii Europejskiej o kraje Europy Środkowo-Wschodniej wpływa na branżę TSL, szczególnie w aspekcie podejmowania decyzji o miejscu powstania centrów dystrybucji. (Pfohl, 2004).

### **Bibliografia**

1. Gryko-Nikitin, A., 2010, Polski rynek usług TSL w świetle danych statystycznych, *Economy and Management* – 4/2010, s. 39 – 48.
2. Pfohl, H. C., 2004, Trendy rozwojowe na rynku logistycznym, *Polski Kongres Logistyczny LOGISTICS*, s. 41 – 62.
3. Piekarski, W., Juściński, S., 2005, Rozwój sektora usług: Transport – Spedycja – Logistyka w Polsce po wstąpieniu do Unii Europejskiej, *Eksploatacja i niezawodność* nr 4/2015, s. 20 – 29.
4. Rydzikowski, W., 2008, Rozwój transportu i usług logistycznych po wejściu Polski do Unii Europejskiej, *Logistyka* 2/2008, s. 5-7.
5. Tajer, S., 2005, Tendencje rozwojowe polskiego rynku usług logistycznych, Warszawa.
6. Wojciechowski, A., 2012, Rynek usług logistycznych w Polsce – Analiza, perspektywy rozwoju, *Czasopismo Logistyka* nr 4 /2012, s. 1382 – 1395.
7. Zysińska, M., 2007, Kierunki rozwoju przedsiębiorstw branży TSL w Polsce w: Menes, E. (red.), *Biuletyn informacyjny ITS* nr 4/2007, Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa.