

Paulina Rówińska<sup>1</sup>  
 Politechnika Krakowska  
 Augustyn Lorenc<sup>2</sup>  
 Politechnika Krakowska

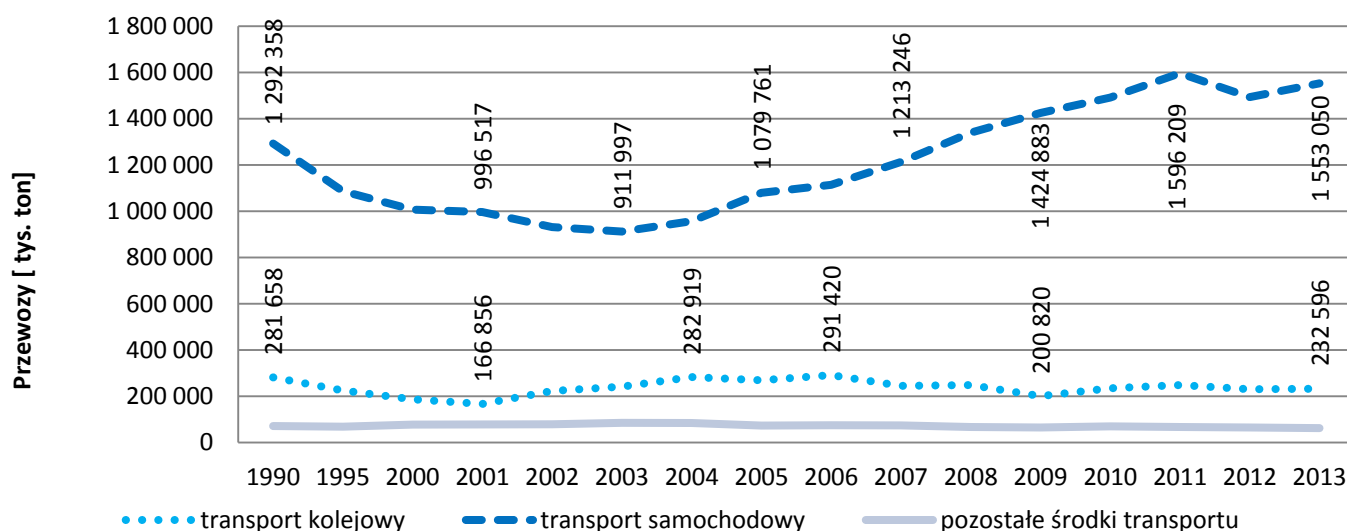
## Polskie firmy branży TSL na rynku krajowym i europejskim<sup>3</sup>

### Wprowadzenie

Sektor usług w Polsce ciągle się rozwija, co widoczne jest w przyroście wartości dodanej brutto (WDB), która opisuje przyrost wartości dóbr w danym okresie czasu. Według raportu GUS (2014) WDB w 2012 roku wyniosło 64%, a w 2013 już 64,9%, co oznacza przyrost wartości o 0,9%. Spośród sekcji usługowych handel jest na pierwszym miejscu w WDB i utrzymuje stałe wartości udziału (ok 29,7% od 2011 roku). Usługi transportowe zajmują drugą pozycję i ich udział w wartości dodanej brutto ciągle wzrasta. W 2011 roku ich wkład wynosił 9%, w 2012 roku już 9,8%, a w 2013 roku 10,4%. Oznacza to zmianę o 1,4% w ciągu dwóch lat.

Tabela 1. Przewozy ładunków w Polsce w latach 1995 – 2013 w tysiącach ton. Opracowano na podstawie danych statystycznych GUS (1995–2013).

|                              | 1995            | 2000             | 2005             | 2010             | 2011             | 2012             | 2013             |
|------------------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Transport kolejowy           | 225 348         | 187 247          | 269 553          | 234 568          | 248 606          | 230 878          | 232 596          |
| Transport samochodowy ogółem | 1 086 762       | 1 006 705        | 1 079 761        | 1 491 253        | 1 596 209        | 1 493 386        | 1 553 050        |
| samochodowy zarobkowy        | 319 354         | 375 976          | 563 584          | 770 126          | 839 193          | 808 297          | 857 959          |
| samochodowy gospodarczy      | 767 408         | 630 729          | 516 177          | 721 127          | 757 016          | 685 089          | 695 091          |
| Transport rurociągowy        | 33 353          | 44 342           | 54 259           | 56 208           | 54 482           | 52 985           | 50 656           |
| Żegluga śródlądowa           | 9 306           | 10 433           | 9 607            | 5 141            | 5 093            | 4 579            | 5 044            |
| Żegluga morska               | 26 019          | 22 774           | 9 362            | 8 362            | 7 737            | 7 476            | 6 965            |
| <b>OGÓLEM</b>                | <b>138 0810</b> | <b>1 271 529</b> | <b>1 422 576</b> | <b>1 795 573</b> | <b>1 912 172</b> | <b>1 789 345</b> | <b>1 848 348</b> |



Rys. 1. Przewozy ładunków w Polsce w latach 1990 – 2013. Opracowano na podstawie danych GUS (1990-2013).

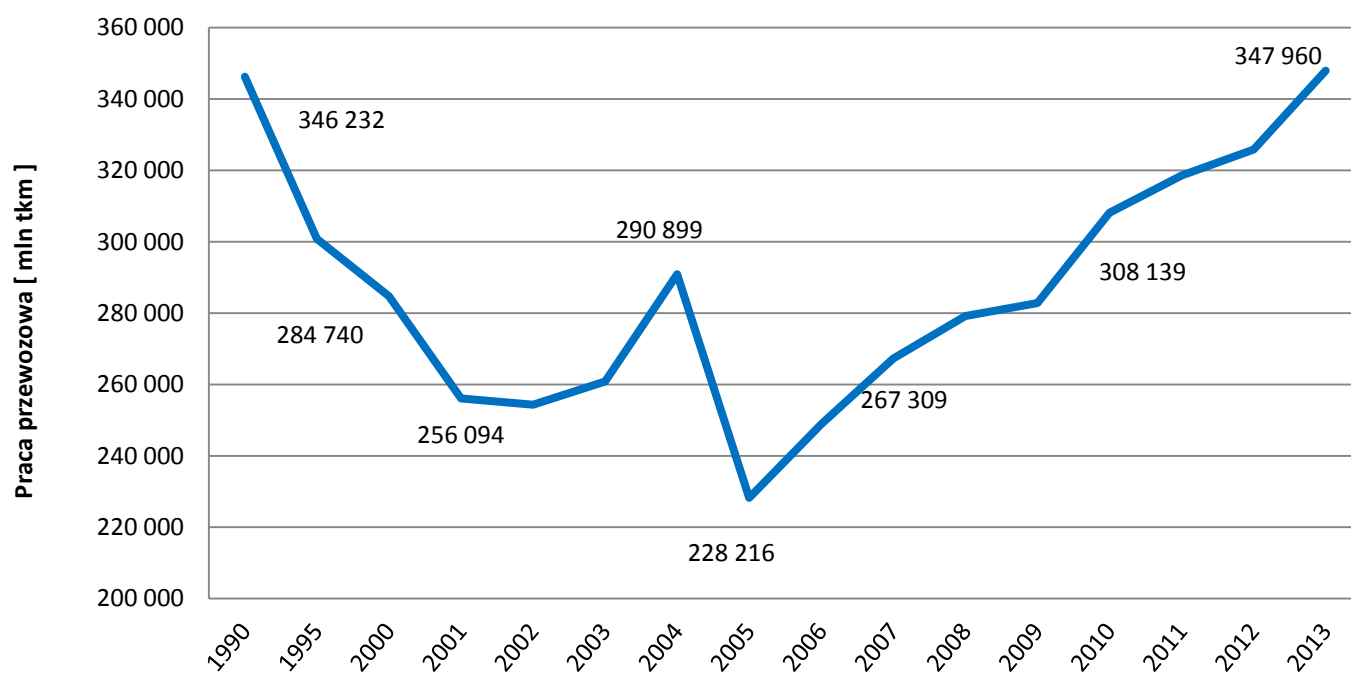
<sup>1</sup> Inż. P. Rówińska, Politechnika Krakowska, Wydział Mechaniczny, Instytut Pojazdów Szynowych.

<sup>2</sup> Mgr. inż. A. Lorenc, Politechnika Krakowska, Wydział Mechaniczny, Instytut Pojazdów Szynowych.

<sup>3</sup> Artykuł recenzowany.

Tabela 2. Wykonana praca przewozowa Polsce w latach 1995 – 2013 w milionach tonokilometrów. Opracowano na podstawie danych statystycznych GUS (1995– 2013).

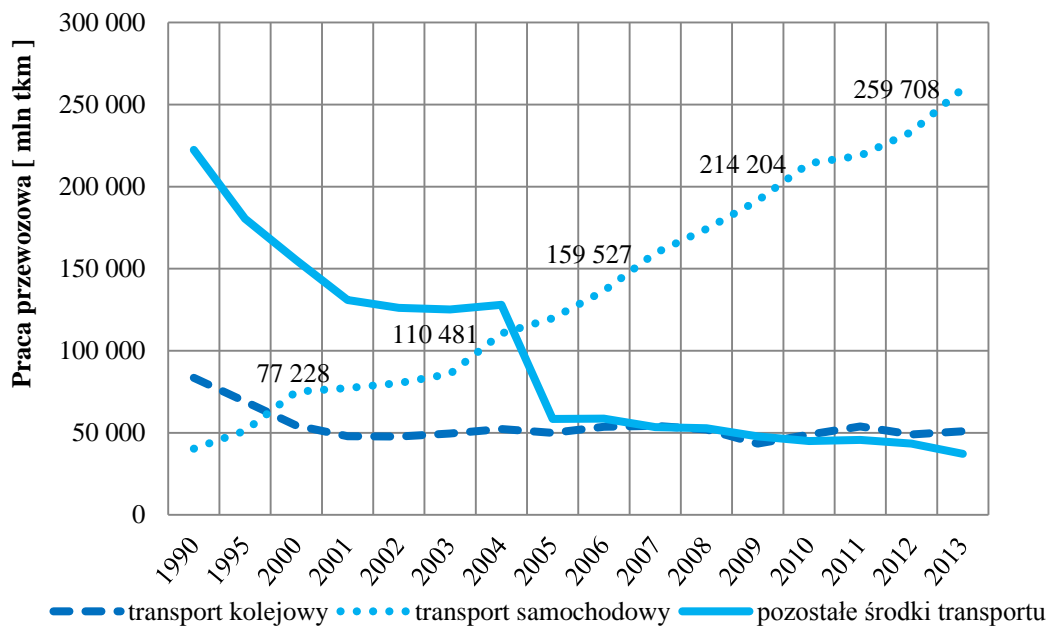
|                              | 1995           | 2000           | 2005           | 2010           | 2011           | 2012           | 2013           |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Transport kolejowy           | 69 116         | 54 448         | 49 972         | 48 861         | 53 841         | 48 946         | 50 954         |
| Transport samochodowy ogółem | 51 200         | 75 023         | 119 740        | 214 204        | 218 888        | 233 310        | 259 708        |
| samochodowy zarobkowy        | 28 178         | 46 892         | 92 866         | 173 126        | 178 426        | 193 860        | 216 155        |
| samochodowy gospodarczy      | 23 022         | 28 131         | 26 874         | 41 078         | 40 462         | 39 450         | 43 553         |
| Transport rurociągowy        | 13 493         | 20 354         | 25 388         | 24 157         | 23 461         | 22 325         | 20 112         |
| Żegluga śródlądowa           | 876            | 1 173          | 1 277          | 1 030          | 909            | 815            | 768            |
| Żegluga morska               | 166 048        | 133 654        | 31 733         | 19 773         | 21 341         | 20 299         | 16 299         |
| <b>OGÓLEM</b>                | <b>300 807</b> | <b>284 740</b> | <b>228 216</b> | <b>308 139</b> | <b>318 569</b> | <b>325 818</b> | <b>347 960</b> |



Rys. 2. Wykonana praca przewozowa wszystkich rodzajów transportu przy przewozie ładunków w Polsce w latach 1990 – 2013. Opracowano na podstawie danych GUS (1990-2013).

Dane zawarte na wykresach (rysunek 1-2) oraz tabelach 1-2 wskazują, że przyrost przewozu ładunków od roku 2012 wyniósł 4% w skali rocznej w przewozie ładunków transportem samochodowym. Od 2000 roku widoczny jest ciągły wzrost przewozów ładunków, z wyjątkiem roku 2012, gdzie jego udział roczny obniżył się o 6% w stosunku do roku poprzedniego. Jednak w 2012 roku praca przewozowa, była większa niż w roku poprzednim. Możliwe, że właśnie mała ładowność, puste przebiegi, jak i gwałtowny wzrost paliwa w tamtym okresie przyczyniły się do spadku przewozów w 2012.

Widoczne jest, że praca przewozowa systematycznie wzrasta. Od 2012 praca przewozowa wzrosła o 7% w ogólnym transporcie ładunków, a w transporcie samochodowym wzrosła o 11,3%. Należy podkreślić, że do wzrostu pracy przewozowej przyczynił się jedynie transport samochodowy. Na wykresie (rysunku 3) ukazana jest praca przewozowa na przestrzeni lat 1990 – 2013 w zależności od użytego środka transportu.

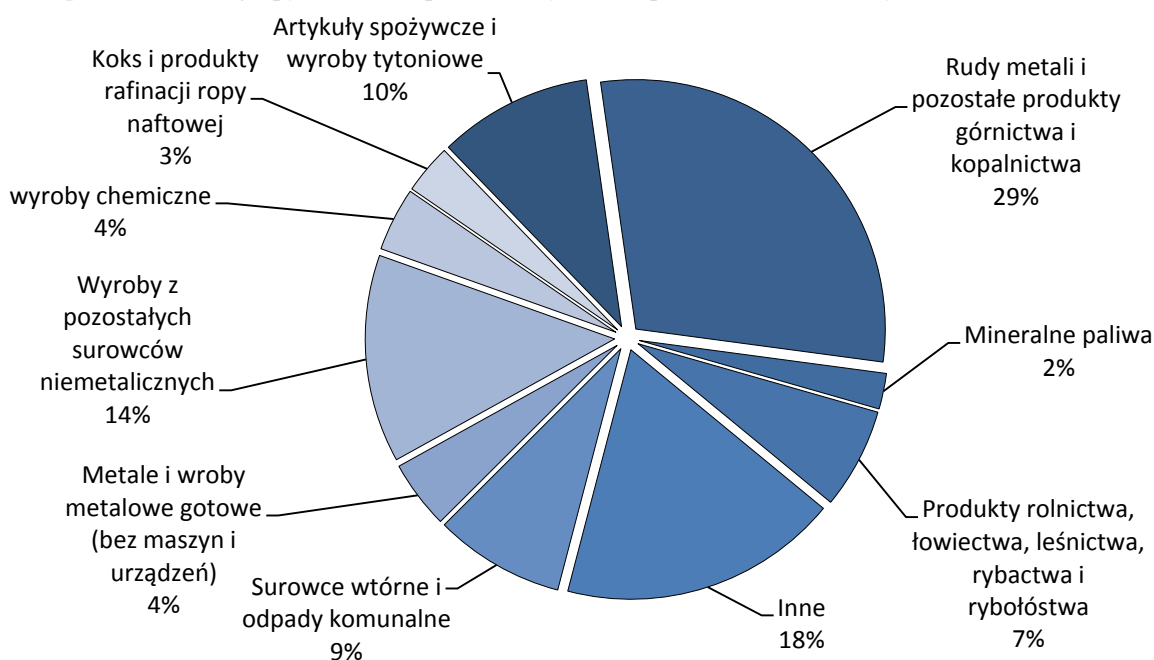


Rys. 3. Wykonana praca przewozowa dla poszczególnych środków transportu przy przewozie ładunków w Polsce w latach 1990 – 2013. Opracowano na podstawie danych GUS (1990-2013)

Transport samochodowy jest dominującą gałęzią w dziedzinie przewozów. Udział transportu zarobkowego w ogólnych przewozach wyniósł 55,2%, a gospodarczego 44,8%. W pracy przewozowej udział transportu zarobkowego osiągnął 83,2%, a transportu gospodarczego 16,8%. Transportem zarobkowym przewieziono o 6,1% więcej towarów, a praca przewozowa była wyższa o 11,5% niż w 2012 roku.

Widocznym potwierdzeniem faktu, że transport samochodowy się rozrasta jest liczba nowo zarejestrowanych samochodów ciężarowych. Według danych statystycznych GUS liczba samochodów ciężarowych w 2013 roku wyniosła prawie 3 miliony sztuk, czyli o 1,4% więcej niż w 2012 roku. Najliczniejszą grupę wśród pojazdów ciężarowych stanowią samochody o masie minimalnej 16 ton.

Ważnym czynnikiem określającym usługę transportową oraz jest formę jest rodzaj przewożonych towarów. Na rysunku 4 przedstawiono grupy ładunków przewożonych transportem samochodowym.



Rys.4. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup ładunków w 2013 roku. Wykres pochodzi z Rocznika Statystycznego GUS 2014

W transporcie drogowym w grupach ładunków dominują przede wszystkim materiały z branży wydobywczej, górnictwa, jak i wyroby niemetaliczne czy artykuły spożywcze. Oznacza to, że w polskiej branży transportowej wykonuje się przede wszystkim przewozy towarów masowych oraz nieprzetworzonych.

Z powyższej analizy wynika, że transport samochodowy ma wysoką dynamikę rozwoju. Przyrosty zostały odnotowane zarówno w ładowności jak i w pracy przewozowej. Aktualna sytuacja wskazuje, że transport samochodowy będzie dominującą gałęzią przewozów w Polsce w nadchodzących latach, co oznacza szerokie spektrum możliwości dla firm spedycyjnych, jak i coraz większą konkurencję, co widoczne jest poprzez wysoką liczbę nowo zarejestrowanych pojazdów ciężarowych. Na korzystną sytuację transportu samochodowego wpływa także planowana modernizacja infrastruktury drogowej oraz brak wyraźnego konkurenta stanowiącego inną gałąź transportową. Transport drogowy wykazuje również znacznie wyższy poziom organizacji przewozu oraz logistyki przedsięwzięcia nad innymi gałęziami.

## Relacje zagraniczne polskiego transportu drogowego

Polska po wstąpieniu do Unii Europejskiej i zlikwidowaniu barier granicznych, a także poprzez sąsiedztwo ze Wschodnią Europą i strategiczne położenie realizuje wiele przewozów zagranicznych. Potwierdzeniem tego jest wykonana praca przewozowa w 2013 roku o wartości 247 594 mln tonokilometrów.

Tabela 3. Przewozy ładunków transportem samochodowym według danych kierunków działań. Opracowano na podstawie danych statystycznych GUS (2014)

| Kierunek Transportu                                | 2012      |                     |                       | 2013      |                     |                       |
|--|-----------|---------------------|-----------------------|-----------|---------------------|-----------------------|
|  | ogółem    | transport zarobkowy | transport gospodarczy | ogółem    | transport zarobkowy | transport gospodarczy |
| <b>Przewóz ładunków w tysiącach ton</b>            |           |                     |                       |           |                     |                       |
| OGÓŁEM   | 1 245 053 | 805 266             | 439 787               | 1 300 608 | 854 671             | 445 937               |
| transport krajowy                                  | 1 082 475 | 652 869             | 429 606               | 1 117 001 | 681 260             | 435 741               |
| transport międzynarodowy                           | 162 578   | 152 397             | 10 181                | 183 607   | 173 411             | 10 196                |
| eksport  | 56 865    | 51 460              | 5 405                 | 62 877    | 57 556              | 5 321                 |
| import   | 51 585    | 48 143              | 3 442                 | 53 699    | 50 553              | 3 146                 |
| przewozy pomiędzy obcymi krajami                   | 37 438    | 36 899              | 539                   | 53 699    | 50 553              | 3 146                 |
| kabotaż  | 16 690    | 15 895              | 795                   | 22 058    | 21 281              | 777                   |
| <b>Przewóz ładunków w milionach tonokilometrów</b> |           |                     |                       |           |                     |                       |
| OGÓŁEM   | 222 332   | 193 698             | 28 634                | 247 594   | 215 972             | 31 622                |
| transport krajowy                                  | 89 013    | 66 174              | 22 839                | 100 320   | 74 846              | 25 474                |
| transport międzynarodowy                           | 133 319   | 127 524             | 5 795                 | 147 274   | 141 126             | 6 148                 |
| eksport  | 50 891    | 47 774              | 3 117                 | 54 296    | 51 031              | 3 265                 |
| import   | 45 164    | 43 137              | 2 027                 | 47 878    | 45 773              | 2 105                 |
| przewozy pomiędzy obcymi krajami                   | 31 980    | 31 433              | 547                   | 37 721    | 37 128              | 593                   |
| kabotaż  | 5 284     | 5 180               | 104                   | 7 379     | 7 194               | 185                   |

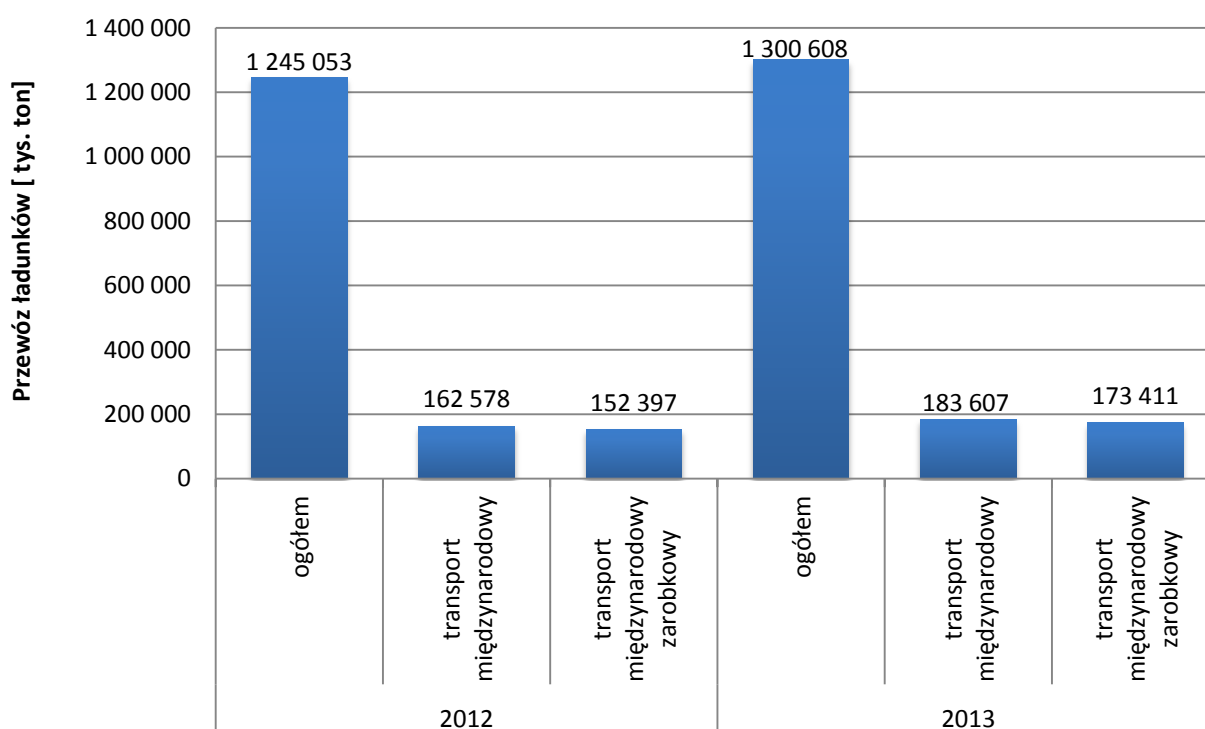
Na podstawie danych zawartych w tabeli 3 można stwierdzić, że przewóz ładunków międzynarodowych jest stosunkowo niski, w porównaniu do przewozów krajowych. W 2012 roku wyniósł on 13,1%, a w 2013 14,1% w skali ogólnych przewozów. W ciągu tego okresu nastąpił wzrost o 1% w stosunku do roku poprzedniego.

Odmienne przedstawia się praca przewozowa wykonywana w ramach transportu międzynarodowego, wynosi ponad połowę ogólnej pracy przewozowej realizowanej transportem polskim. W 2012 roku wyniosła ona 60%, a w 2013 było

to 59,5%. Oznacza to, że przewóz jednej tony ładunku jest realizowany na znacznie dłuższy dystans niż w transporcie krajowym i wynosi on średnio 172 km (transportem krajowym jest to 167 km). W przypadku przewozów międzynarodowych puste przebiegi stanowią ok. 13% przebytej drogi (kilometrażu), a średni ładunek wynosił 15,4 tony [1].

W 2013 roku przewieziono o 20 000 tys. ton ładunku więcej niż przed rokiem w transporcie międzynarodowym, co daje 13,9%, oraz wykonano o 10,5% więcej pracy przewozowej.

Wywóz (eksport) oraz przywóz (import) ładunków do Polski rozkładają się na podobnych poziomach. Widoczny jest za to duży wzrost przewozów pomiędzy zagranicznymi krajami, w związku z czym nasuwa się wniosek, że polskie firmy transportowe są coraz bardziej angażowane przez zagranicznych przedsiębiorców do transportu. Zmiana zaangażowania polskich firm w przewozy pomiędzy zagranicznymi krajami od 2012 roku wyniosła 18% w pracy przewozowej.



Rys. 5. Wykres przewozu ładunków w udziale w transporcie ogólnym przewozów ładunków międzynarodowych. Opracowano na podstawie danych statystycznych GUS (2014)

## Uwarunkowania gospodarki rynkowej i systemu transportowego na terenie Europy

Europa jest kontynentem na którym znajduje się 46 państw, z czego 28 państw tworzy Unię Europejską, w skład której wchodzi Polska. Kolejne państwa chcą dołączyć do Unii, bądź są z nią stowarzyszone. Oznacza to, że tworzenie jednego wielkiego rynku jest sprawą nadrzędną i aby istnieć w gospodarce. Skutkiem tego jest większa możliwość zdobycia zleceń transportowych, przynależności do tej sieci i współdziałania wraz z innymi państwami. Celem UE, związanym z transportem międzynarodowym jest stworzenie systemu transportowego na kontynencie europejskim, który będzie jednolity i zrównoważony. Jako cele szczegółowe dotyczące transportu samochodowego wymieniane są [2]:

- tworzenie jednolitych zasad organizacji i funkcjonowania rynków transportowych, czyli wspólnych reguł dostępu do rynku i konkurencji obecnej na rynku, realizowane poprzez proces deregulacji sektora transportu,
- stworzenie spójnych relacji rynkowych w układzie międzygałęziowym,

- zharmonizowanie warunków konkurencji pomiędzy wszystkimi gałęziami transportu;
- stworzenie jednolitego systemu transportowego,
- rozwój transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T, ang. *Trans - European Network*).
- 

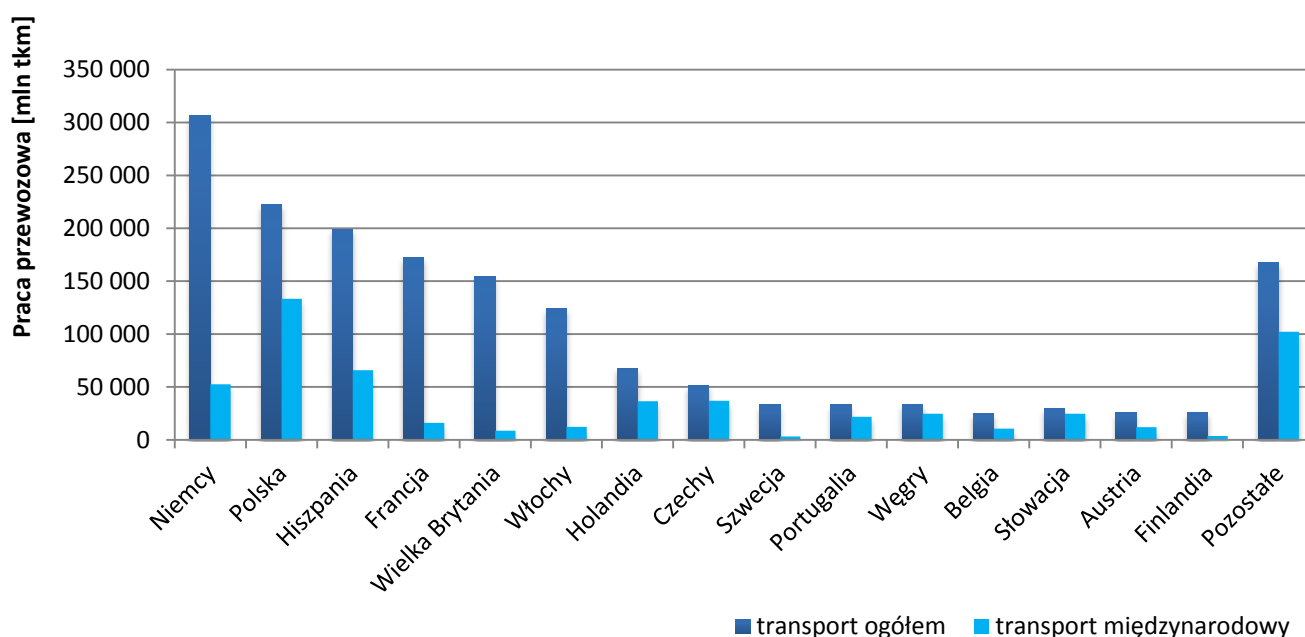
Najważniejszym punktem jest plan transeuropejskiej sieci dotyczącej transportu (TEN-T). Zakres TEN-T został ustalony w Białej Księdze Komisji Europejskiej w 1993 roku. W miarę upływu czasu ustalono w tym względzie 30 projektów rozbudowania infrastruktury, obejmującej wszystkie gałęzie transportu (projekt nr. 25 dotyczy rozbudowy autostrady na trasie Gdańsk – Wiedeń). TEN-T dzieli się na kilka podstawowych sektorów w tym transeuropejską sieć drogową (TERN). Docelowo do 2020 roku TEN-T ma obejmować 89 500 km dróg kołowych o najwyższym standardzie na kontynencie europejskim.

Wraz z planem wdrożenia systemu transportowego, polityka Unii Europejskiej staje się coraz bardziej niedogodna dla podmiotów oferujących usługi transportu drogowego. Powodem tego, jest nastawienie na zachowanie równowagi gałęziowej i ekologicznej, dlatego celem UE jest zredukowanie liczby wykonywanych przewozów transportem samochodowym.

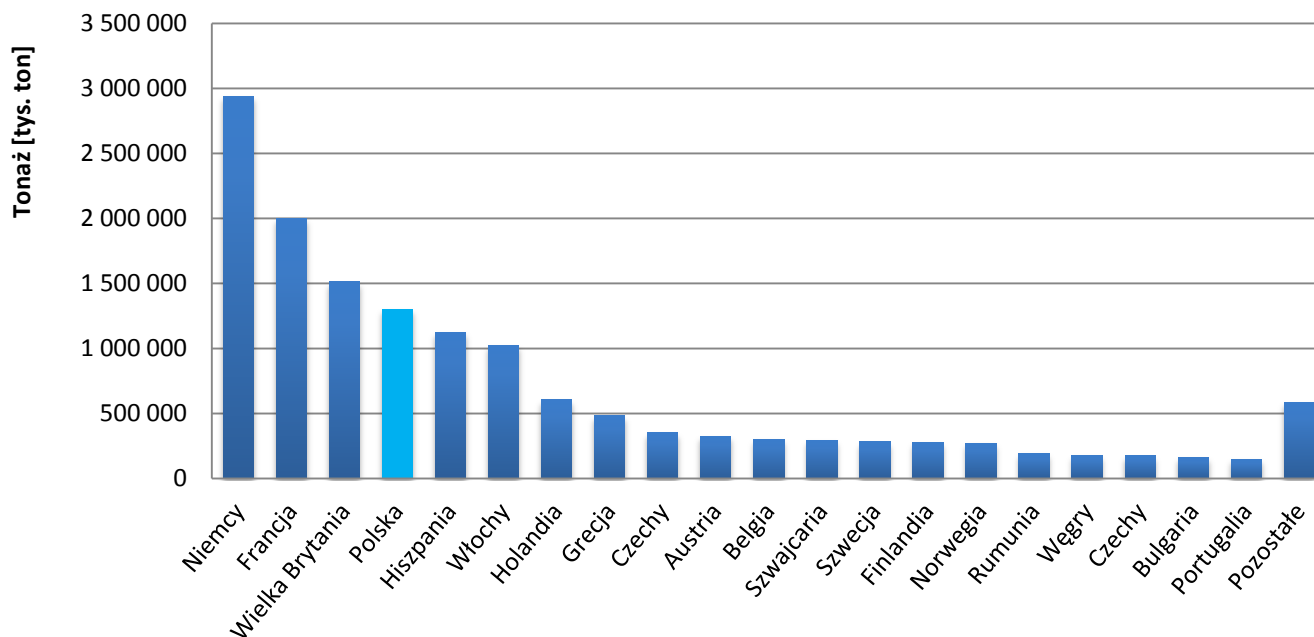
Jako główny czynnik zapobiegający dalszemu rozwojowi transportu samochodowego stosowana jest odpłatność za korzystanie z infrastruktury drogowej, która występuje w dwóch rodzajach na terenie UE, jako winiety i myto. Myto jest najczęściej pobierane w formie elektronicznej na odcinku trasy, a winieta jest opłatą za korzystanie w infrastrukturę. Zależnie od kraju podlegają jej pojazdy o ładowności od 3,5 tony (m.in. Austria, Czechy, Słowacja), bądź od 12 ton (m.in. Niemcy, Dania, Szwecja).

Równocześnie wprowadzane są kolejne normy Euro mające na celu zredukowanie ilości szkodliwych substancji w spalinach aby poprawić ekologię transportu samochodowego. Są prowadzone prace nad unowocześnieniem konstrukcji pojazdów ciężarowych oraz ciągną naprawa istniejącego taboru, który znajduje się w nieodpowiednim stanie technicznym [2].

W Unii Europejskiej widoczną przewagę nad innymi krajami mają Niemcy, którzy w 2013 roku wykonali 17% pracy przewozowej transportem drogowym w Europie. Polska na tle 28 krajów UE zajmuje bardzo wysoką pozycję, wykonując 14% tej pracy. Od 2000 roku Polska wykonała znaczący wzrost z 7 miejsca do pozycji wśród liderów na rynku przewozu towarów zajmując drugą pozycję w rankingu (rysunek 6).



Rys. 6. Praca przewozowa wykonana transportem drogowym w poszczególnych krajach UE-28 w 2012 roku. Opracowano na podstawie danych EUROSTAT (2014)



Rys. 7. Tonaż przewiezony transportem drogowym w poszczególnych krajach UE-28 w 2013 roku. Opracowano na podstawie danych EUROSTAT (2014)

W czołówce europejskiej można wyróżnić 6 państw. Niemcy są bezwzględnym liderem, co wynika z położenia geograficznego kraju w Środkowej Europie, jak i jego dużego udziału w handlu zagranicznym. Grupę liderów tworzy Francja, Polska, Hiszpania, Wielka Brytania oraz Włochy. Łącznie te 6 państw realizowało w 2013 roku ponad 70% całkowitych usług w transporcie drogowym UE. Udział poszczególnych państw w transporcie międzynarodowym stanowi 34% wszystkich realizowanych przewozów w Unii Europejskiej. Polska jest zdecydowanym liderem, ponieważ zrealizowała aż 24% wszystkich przewozów międzynarodowych, za nią znajduje się Hiszpania, a później Niemcy.

W branży TSL w Europie w 2012 roku zatrudnienie znalazło 10 306 mln osób, w tym 47% w transporcie samochodowym, 24% w działalności usługowej wspomagającej transport i magazynowaniu. Prawie 2 miliony pracowników łącznie zatrudniają Niemcy, a 1,4 mln Francja. W usługach transportowych Polska zatrudnia 60% w branży samochodowej, a 18% w działalności wspomagającej transport i w magazynowaniu.

## Tendencje rozwojowe międzynarodowych przedsiębiorstw spedycyjnych na rynku polskim

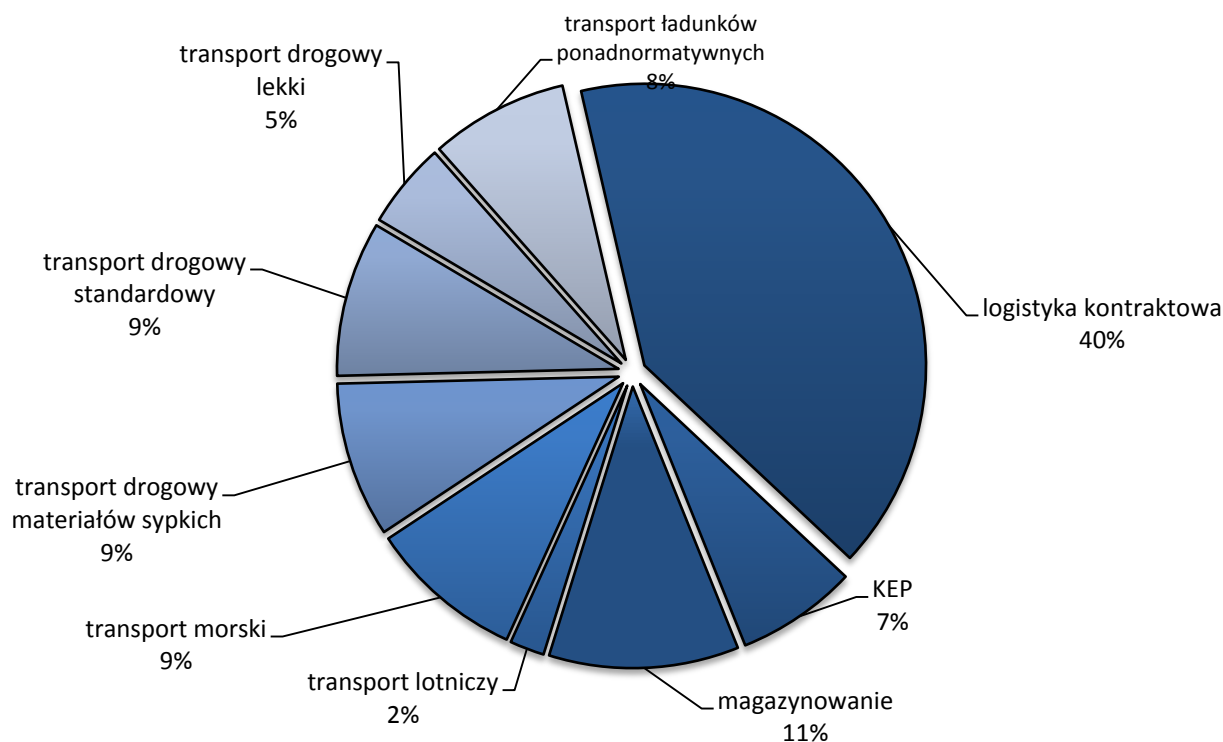
Branża TSL aktualnie znajduje się w trendzie szybkiego rozwoju, co skutkuje poszerzaniem zadań przedsiębiorstwa realizującego transport. W wyborze wykonawcy często głównym kryterium oceny jest kompleksowe wykonanie wymaganych usług. Jest to już zupełnie nowa forma świadczenia usługi, która obejmuje klasyczne usługi transportowe takie jak przewóz, załadunek, wyładunek oraz zadania czysto spedycyjne (dokumentacja, odprawa celna, nadzór itp.). Dołączają do tego również takie czynności jak magazynowanie, składowanie i inne. Oznacza to, że dane przedsiębiorstwo świadczy wtedy wszystkie wymagane czynności w tej branży obejmujące transport, spedycję i logistykę. Najczęściej przedsiębiorstwa te noszą nazwę operatorów logistycznych.

W dobie globalizacji, liberalizacji i szybkiego przepływu informacji coraz więcej przedsiębiorstw transportowych działa w kierunku utworzenia własnego imperium, gdzie posiadając wielkie zaplecze, kapitał jak i własne sieci spedycyjne mogą osiągnąć niezależność działań i przejąć nowe rynki. Stąd widoczny jest tak duży napływ zagranicznych inwestorów w Polsce. Udział inwestorów zagranicznych przyspiesza proces globalizowania się rynku. Zauważa się, że to właśnie oni, mając zlokalizowane oddziały w Polsce, wykonują większość zleceń usługowych.



Bezpośrednie inwestycje zagraniczne (BIZ) przy wyborze Polskiego rynku kierowali się czynnikami gospodarczymi, geograficznymi jak i szeregiem innych cech (stosowaną technologią, organizacją pracy, wykształconym kapitałem ludzkim itp.), które wpływają na funkcjonalność i nowoczesne zarządzanie przedsiębiorstwem.

Rynek TSL tworzą firmy, specjalizujące się w różnych działalnościach: logistyce, magazynowaniu, transporcie, spedycji lub usługach kurierskich. W Europie dominująca baza przedsiębiorców działających międzynarodowo z najwyższymi przychodami pochodzi z Niemiec, a na drugim miejscu są przedsiębiorstwa francuskie. Na rysunku 8 przedstawiono, jak rozkłada się przychód poszczególnych segmentów rynku.



Rys. 8. Struktura przychód branży usług TSL na rynku europejskim w zależności od świadczonych usług w 2012 roku [32].

Ogólny przychód sektora TSL w 2012 roku wynosił 920 bilionów euro. W usługach dominuje logistyka kontraktowa, którą świadczą operatorzy logistyczni, osiągając 41 % przychodów, czyli blisko 383 bilionów euro. Kolejną wyróżniającą się usługą jest szeroko pojęty transport drogowy, w postaci transportu ładunków lekkich i standardowych, co stanowi 14% ogólnych przychodów. Najczęściej transportem drogowym wożone są również materiały sypkie (9%), jak i ponadnormatywne (8 %). Ładunki ponadnormatywne są to ładunki przekraczające wymiary dopuszczalne dla pojazdu nawet o 1 cm (w Europie dopuszczalna długość zestawu z naczepą wynosi 16,50 m.) oraz wywierające zwiększony nacisk na osie pojazdu (większy niż 10 ton) [7]. Najślabszy jest transport lotniczy, który na rynku europejskim, przy niewielkiej powierzchni kontynentalnej jest nieopłacalny.

Międzynarodowe przedsiębiorstwa zajmują znaczące miejsce na polskim rynku usług TSL. W pierwszej 10-tce przedsiębiorstw o największych dochodach zagraniczni operatorzy logistyczni zajmują 6 pozycji. To właśnie te przedsiębiorstwa narzucają standardy jakościowe, organizacyjne i wpływają na szybki postęp technologiczny na polskim rynku. W głównej mierze wpływają na to klienci, którzy w zależności od określonego ładunku podlegającego pod daną branżę wymagają dostosowania rozwiązań transportowych i technologicznych. Stąd w przyszłości najlepiej rokują



operatorzy logistyczni, którzy poprzez kompleksowy i zintegrowany łańcuch logistyczny mogą w sposób elastyczny zrealizować powierzone zlecenie.

Branża TSL jest ściśle uzależniona od kondycji gospodarczej oraz globalnych tendencji obecnych na poszczególnych rynkach. Poprzez takie procesy jak skrócenie trwałości produktu oraz wprowadzane oszczędności na równoległych rynkach koniecznym działaniem jest optymalizacja czasu dostawy produktów. Stąd wymagane jest od firm branży TSL coraz lepsze zarządzanie frachtem, aby koszty produktu (w które wliczane są wszelkie koszty transportowe i logistyczne) były jak najniższe. Z tego względu operatorzy logistyczni mają istotną przewagę nad innymi przedsiębiorstwami branży TSL. Są one w stanie wdrażać najnowsze systemy technologicznie, aby sprawnie kontrolować łańcuch logistyczny, jak i oferują coraz więcej usług klientom. Firmy TSL wraz ze wzrostem wymagań rynkowym, będą zmuszone wprowadzać dodatkowe oferty wykraczające poza podstawowe pojęcie zadań transportu, spedycji, czy logistyki, m.in. konfekcjonowanie towarów, realizowanie przesyłek w sprzedaży internetowej, czy nawet metkowanie. Tym wymaganiom najlepiej sprostać mogą największe przedsiębiorstwa transportowe [3].

Poprzez wykonywanie i coraz większą kontrolę logistyki magazynowej oraz projektowanie odpowiedniego łańcucha dostaw dla klienta coraz więcej operatorów logistycznych decyduje się na współpracę z podwykonawcami odnośnie przewozu towaru, niż inwestycję w powiększenie własnej floty pojazdów. Przykładem jest przedsiębiorstwo Rohlig Suus Logistics S.A., które należy do grupy Rohlig, lecz jest samodzielnym przedsiębiorstwem, ponieważ zostało wykupione przez polskiego udziałowca i posiada w 100% polski, niezależny kapitał. Przedsiębiorstwo to przynależy do grupy liczącej ponad 200 oddziałów na całym świecie i funkcjonuje na zasadzie franczyzy. Posiada dostęp do kontaktów, infrastruktury logistycznej oraz rozwiązań komunikacyjnych. Taka struktura organizacyjna pozwala przedsiębiorstwu na wprowadzenie wielu innowacji w działalność firmy oraz rozwój w szczególności przy projektowaniu operacji logistycznych. Rohlig Suus Logistics S.A nie posiada rozbudowanej bazy własnego taboru, lecz korzysta z usług przewoźników, których liczy ok. 2000 kontaktów i którzy związani są z przedsiębiorstwem umową kontraktową. Posiada silną pozycję przetargową nad przewoźnikami, a dodatkowo zapewnia im ubezpieczenie oraz usługi w zakresie zakupu pojazdów, bądź wyboru formy finansowania. Stąd firma ta określana jest integratorem łańcucha dostaw, ponieważ koordynuje wszelkie ogniwa w łańcuchu transportowym [6, 8].

Internacjonalizacja przedsiębiorstw branży TSL na polskim rynku jest coraz bardziej widoczna, oznacza to, że coraz więcej przedsiębiorstw uważa polski rynek za atrakcyjny. Szczególnie kraje Europy Zachodniej (Francja, Niemcy, Holandia) decydują się na inwestycje w Polsce z powodu niższych kosztów. Koszty oraz forma działalności zależą w dużej mierze od formy ekspansji na rynek. Raben Group weszła na polski rynek i otworzyła spółki córki, czyli własne niezależnie filie, które w całości do niej należą i ma nad spółkami pełną kontrolę. Przedsiębiorstwo Rohlig Suus Logistics S.A. aktualnie jest niezależne i posiada polski kapitał. Jednak zaczęło ono swoją działalność na rynku polskim jako spółka Joint Venture. Oznacza to wspólne przedsięwzięcie z miejscowym przedsiębiorcą w oparciu o prawo panujące w danym kraju oraz posiadanie własnej formy prawnej. W takim układzie został połączony kapitał zagranicznego inwestora oraz miejscowego przedsiębiorcy [4]. Poprzez taką formę ekspansji inwestor zagraniczny mógł wejść na rynek nie znając dobrze jego potrzeb, ponieważ nawiązał partnerstwo z przedsiębiorcą lokalnym, który jest zorientowany na potrzebach rynku, a także jest to tańsza forma inwestycji. Dla polskich firm jest to dogodniejsze rozwiązanie, ponieważ pozwala na utworzenie przedsiębiorstwa opartego na nowszej technologii i innowacyjnych rozwiązaniach, które może wnieść zagraniczny inwestor. Istnieje jeszcze trzecia możliwa forma ekspansji na rynek, czyli przejęcie udziałów firmy już istniejącej na polskim rynku. W taki sposób firma DB Schenker Sp. z o.o. rozwinęła swoją działalność do globalnego operatora logistycznego po połączeniu z operatorem TSL – firmą Spedpol. Firma Spedpol należała do Spółki Stinnes Logistics, która z kolei należała do niemieckiego Deutsche Bahn AG, a przedsiębiorstwo DB Schenker należy do grupy DB (Deutsche Bahn). W 2004 roku po fuzji Spedpolu z Schenker, przedsiębiorstwo Schenker Sp. z o.o. znalazło się w gronie liderów na polskim, a także europejskim rynku branży TSL [5].

## Wnioski

---

Obecnie warunki gospodarcze są ciężkie dla małych przedsiębiorstw. Wpływają na to coraz większe wymagania klientów odnośnie cen, jak i większej rozpiętości oferowanych usług oraz podnoszące się coraz bardziej koszty wytworzenia usługi. W rezultacie w pierwszej kolejności są obniżane marże przewoźników, a to powoduje upadek

małych przedsiębiorców. Aby utrzymać się na rynku potrzebne jest dopasowanie się do aktualnych trendów, to znaczy do świadczenia kompleksowej usługi o wysokiej jakości serwisu i szerokim zakresie działań dodatkowych. Prowadzenie liberalnej polityki oraz zanik barier państwowych spowodowały, że polski rynek sektora usług TSL charakteryzuje się wysoką konkurencyjnością. Prognozuje się dalszy duży popyt na usługi transportowe, chociaż na rynku istnieje już wysoka nadpodaż. W perspektywie niedługiego czasu wyniszczająca może się okazać konkurencja cenowa na rynku, przy której ciężko utrzymać wysoką jakość wykonywanej usługi. Tworzenie grup, budowanie wspólnych sieci, konsolidacja oraz kooperacja są rozwiązaniem, które może zapewnić długoterminowy rozwój dla polskich przedsiębiorstw TSL. Stosowane rozwiązania zachodnioeuropejskich przedsiębiorstw świadczą o tym, że współpraca i łączenie się generują sukces.

## Streszczenie

W niniejszym artykule zaprezentowano sytuację polskiej branży TSL na rynku krajowym oraz europejskim. Omówiono uwarunkowania dla działalności transportowej na obu rynkach europejskim oraz polskim, a także zobrazowano statystycznie udziały przedsiębiorstw ze środowiska TSL w Europie i Polsce. Ponadto dokonano analizy funkcjonowania polskich przedsiębiorstw spedycyjno - transportowych oraz ich roli zarówno na rynku polskim, jak i europejskim. Przedstawione zostały szanse i zagrożenia dla polskich firm z branży TSL, jak i przewidywania odnośnie dalszego ich rozwoju.

Artykuł jest analizą rynku usług branży TSL na rynku europejskim. Jego celem była ocena szans polskiej spedycji na rynku europejskim oraz wskazanie czynników decydujących o powodzeniu prowadzenia firmy spedycyjnej na rynku polskim, jak i europejskim.

**Słowa kluczowe:** rynek transportowy, TSL w Polsce, tendencje rozwoju rynku

## Polish company from TSL sector on domestic and European market

### Abstract

This article presents the situation of Polish TSL sector in domestic and European levels. Discusses conditions for transport operations on both the European and Polish markets, as well as illustrated statistically shares of companies with TSL environment in Europe and Poland. In addition, an analysis of the functioning of Polish enterprises forwarding - transport and their role both on the Polish and European. Presented opportunities and threats for Polish companies from the TSL and predictions relevant for further development.

The article is an analysis of the TSL sector services market in the European market. Its aim was to assess opportunities for Polish forwarding on the European market, and identify critical success factor driving freight forwarding company on the Polish and European.

**Key words:** transport market, TSL in Poland, trends in market development

### LITERATURA / BIBLIOGRAPHY

- [1] Główny Urząd Statystyczny, *Transport wyniki działalności w 2013 roku*, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa 2014.
- [2] Neider J., *Transport międzynarodowy*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne S.A., Warszawa 2008.
- [3] Rudnikowska E., Gęściej, czyli świat się kureczy, *Newsweek*, 11/2013.
- [4] Simpson D., *Joint venture jako forma internacjonalizacji w sektorze usług spedycyjnych*, Konferencja Globalizacja wyzwaniem dla środowiska spedytorów, Sopot 2001.
- [5] Strona internetowa: [www.logistics.dbschenker.pl](http://www.logistics.dbschenker.pl) (dostęp dnia 2015-07-20).
- [6] Strona internetowa: [www.suus.com](http://www.suus.com) (dostęp dnia 2015-07-20).
- [7] Szymonik A., *Eurologistyka teoria i praktyka*, Difin, Warszawa 2014.
- [8] Zysińska M., Model biznesowy w branży TSL – analiza, *Transport samochodowy*, 2/2013.