



**Beata Andrzejczak**

Filia Uniwersytetu Łódzkiego w Tomaszowie Mazowieckim  
Instytut Turystyki i Rozwoju Gospodarczego  
beata.andrzejczak@wp.pl

## **PERSPEKTYWY I CZYNNIKI ROZWOJU USŁUG LOGISTYCZNYCH W UNII EUROPEJSKIEJ – WYBRANE ZAGADNIENIA**

**Streszczenie:** Badania na temat uwarunkowań rozwoju usług logistycznych mają zdecydowany wpływ na kształtowanie głównych trendów i perspektyw rozwoju usług logistycznych w Europie. W badaniach uwzględnionych zostało szereg czynników, które stanowią siły napędowe lub ograniczające rozwój logistyki w gospodarce światowej. Celem artykułu jest zaprezentowanie wybranych klasyfikacji czynników kształtujących rozwój logistyki oraz analiza aktualnych wskaźników charakteryzujących rozwój usług logistycznych w Europie. Analiza usług logistycznych została przedstawiona na podstawie kosztów logistycznych oraz charakterystyki rynku usług logistycznych z punktu widzenia wielkości sprzedaży w Europie.

**Słowa kluczowe:** logistyka, międzynarodowe stosunki gospodarcze.

### **1. Uwarunkowania rozwoju usług logistycznych z wykorzystaniem wybranych klasyfikacji kształtujących trendy w logistyce**

Perspektywy usług logistycznych w UE są wyznacznikiem rozwoju zarówno dla firm świadczących usługi logistyczne, jak i dla przedsiębiorstw korzystających z tych usług. Na podstawie badań, które zostały przeprowadzone w ostatnim półwieczu w branży logistycznej, stworzono główne trendy, które charakteryzują dynamiczny rozwój logistyki w gospodarce światowej. Autorzy w swoich licznych publikacjach wymieniają szereg czynników<sup>1</sup>, które wpłynęły na kształtowanie się zmian w logistyce [Christopher, 2000; Sołtysik, 2004; Bla-

---

<sup>1</sup> W artykule słowa czynniki, determinanty, uwarunkowania są używane zamiennie.

ik, 2010] Przykładami tych analiz rozwoju logistyki są J.J. Coyle, E.J. Bardi i C.J. Langley, którzy w swojej książce [2007] oparli badania na analizie zmian, jakie wystąpiły w gospodarce amerykańskiej. Według nich do czynników zewnętrznych, które wpłynęły na kształtowanie się zmian w zarządzaniu logistycznym należy zaliczyć m.in.:

- zmiany po stronie popytu rynku dotyczące wzrostu wymagań co do jakości i ceny produktu;
- globalizacja i wzrost konkurencji w gospodarce światowej;
- złożoność łańcuchów dostaw jako efekt nowych możliwości m.in. zakupu surowców, sprzedaży produktów na rynkach międzynarodowych oraz przy udziale wielu pośredników;
- integracja gospodarcza i finansowa krajów (UE);
- nowoczesne technologie w logistyce (np. kody kreskowe i EDI);
- wzrost znaczenia recyklingu i gospodarka odpadami;
- deregulacja transportu i polityka rządu [Coyle, Bardi, Langley Jr, 2007].

Analiza czynników zewnętrznych J.J. Coyle'a, E.J. Bardiego i C.J. Langleya przedstawia jeden z aspektów problematyki determinantów rozwoju logistyki w gospodarce światowej. Dlatego wydaje się, że kolejne syntetyczne klasyfikacje w lepszy sposób przedstawią problematykę trendów i perspektyw rozwoju logistyki w gospodarce światowej ze szczególnym uwzględnieniem UE. Nie pretendując do omówienia całokształtu niniejszej problematyki, zostały zaprezentowane trzy kolejne klasyfikacje, które zasługują na szczególną uwagę. Pierwszą z nich jest podział czynników decydujących o kierunkach rozwoju logistyki w gospodarce światowej na czynniki zewnętrzne i wewnętrzne. Przykład takiej klasyfikacji można odnaleźć w książce H. Brdulak [2012] Do czynników zewnętrznych, wpływających na globalny łańcuch dostaw Autorka zaliczyła m.in.:

- zmiany w przebiegu globalnego łańcucha dostaw;
- szybki wzrost umiędzynarodowienia rynków rozwijających się;
- wzrost zainteresowania zrównoważonym rozwojem.

Natomiast do czynników wewnętrznych wpływających na globalny łańcuch dostaw należy zaliczyć:

- optymalizację zarządzania zasobami globalnego łańcucha dostaw;
- opłacalność, czyli tworzenie wartości przez aktywne działania wzdłuż łańcucha dostaw;
- możliwości, jakie daje *zwinność łańcucha dostaw* [Brdulak, 2012].

Kolejny podział czynników charakteryzujący trendy w logistyce uwzględniony został w klasyfikacji uwarunkowań w logistyce. W tego rodzaju klasyfikacjach został wyróżniony następujący podział uwarunkowań wraz przyporządkowanymi im cechami prezentujący rozwój logistyki:

- uwarunkowania polityczno-prawne (np. zmiany w środowisku, zmniejszenie międzynarodowych barier handlowych);
- uwarunkowania ekonomiczne (np. globalizacja);
- uwarunkowania technologiczne (np. przepływ informacji i dokumentów);
- uwarunkowania socjalno-kulturalne (np. wymagania klientów, pewność, rynek pracy);
- uwarunkowania rynkowe (np. usługi logistyczne, dokumenty logistyczne, konkurencja) [Blaik, 2010; Roth, 2010].

W klasyfikacji czynników prezentujących uwarunkowania rozwoju logistyki możliwe było również zastosowanie kryterium ważności poszczególnych czynników wymienionych w klasyfikacji. A. Roth przedstawiła wyniki badań dla ponad 50% prawdopodobieństwa znaczenia czynników, które mają lub w przyszłości będą miały wpływ na rozwój logistyki [Roth, 2010].

Ostatni z trzech przykładowych podziałów czynników kształtujących trendy w logistyce opublikowany został przez BVL (Die Bundesvereinigung Logistik). W publikacjach na lata 2009/2010 i 2011/2012, BVL zaprezentował podział czynników decydujących o rozwoju logistyki w UE na:

- *megatrendy* określające popyt w logistyce
- oraz *megatrendy*, które zmieniają ofertę w logistyce [Klaus, Kille, Schwemmer, 2009; 2011].

Podział ten jest podobny w swojej konstrukcji do klasyfikacji zaprezentowanej przez H. Brdulak, ponieważ zostały w nim wymienione i opisane czynniki, które z jednej strony prezentują zmiany, jakie występują w gospodarce światowej i ich wpływ na rozwój logistyki, a z drugiej charakteryzują zmiany pojawiające się w obrębie branży logistycznej (np. wdrażanie nowych technologii). Dlatego zaprezentowany najnowszy schemat dotyczy głównych sił napędowych rozwoju logistyki, który został zamieszczony w tab. 1 [Kille, Schwemmer, 2012; 2014].

**Tabela 1.** Współzależności występujące między czynnikami wpływającymi na rozwój logistyki w Niemczech

<i>Szybciej tykający zegar</i>	
Efekt	korzyści dla klienta oraz większa podatność na ryzyko
Przedział czasowy	Nowe modele i stosowane metody mają charakter długoterminowy, w okresie średnioterminowym przewiduje się wprowadzenie innych rozwiązań niż JIT, mających na celu zmniejszenie zapasów
Dotyczy	wszystkich obszarów logistyki
Współzależność	Dzięki zastosowaniu <i>nowych technologii</i> , możliwe jest zmniejszenie napięć pojawiających się w łańcuchach dostaw. Koncentracja <i>na kluczowych kompetencjach</i> wpływa na zwiększenie elastyczności, a tym samym na zwiększenie reakcji na bodźce zewnętrzne. Sytuacja ta jednak może przyczynić się również do powstania nowych zagrożeń w globalnych łańcuchach dostaw przy niskim stanie zapasów

cd. tabeli 1

<b><i>Nowe technologie</i></b>	
Efekt	wzrost efektywność i bezpieczeństwo usług logistycznych
Przedział czasowy	ciągłe pojawianie się nowych rozwiązań na rynku
Dotyczy	wszystkich obszarów logistyki
Współzależność	<i>Nowe technologie</i> są wsparciem dla <i>profesjonalnej logistyki</i> , a w szczególności tzw. czynnik <i>szybciej tykający zegar</i> wymaga innowacji – jest to możliwe jedynie przy zastosowaniu <i>nowych technologii</i> rozwiązujących powstające problemy. Istnieje również możliwość tworzenia nowych modeli biznesowych <i>zorientowanych na usługi</i> na podstawie <i>nowych technologii</i> , których realizacja nie była wcześniej możliwa. <i>Nowe ryzyko</i> dla globalnych łańcuchów dostaw może zostać zniwelowane w wyniku zastosowania <i>nowych technologii</i>
<b><i>Nowa orientacja na usługi</i></b>	
Efekt	wartość dla klienta stanowi centrum decyzji biznesowych
Przedział czasowy	pierwsze efekty są już widoczne w przemyśle i handlu Niemiec
Dotyczy	wszystkich obszarów logistyki, które uwzględniają w swoich strategiach usługi dodane (sytuacja ta dotyczy nie tylko logistyki kontraktowej)
Współzależność	<i>Nowe usługi</i> mogą być realizowane tylko przy pomocy <i>nowych technologii</i> . Usługi muszą być również realizowane w ramach <i>profesjonalnej logistyki</i>
<b><i>Koncentracja na kluczowych kompetencjach</i></b>	
Efekt	większa skuteczność w branży
Przedział czasowy	obecnie – efekty są coraz bardziej widoczne po stronie spedytorów, niż u dostawców usług logistycznych; intensyfikacja efektów analizowanego czynnika nastąpi w okresie średnioterminowym
Dotyczy	wszystkich obszarów logistyki
Współzależność	<i>Szybciej tykający zegar</i> spowoduje większą elastyczność <i>profesjonalnej logistyki</i> ; dostawca usług logistycznych otrzyma odpowiedź na pytanie np., które firmy, prowadząc swoją działalność, skupiają się na <i>kluczowych kompetencjach</i>
<b><i>Krajowe uwarunkowania</i></b>	
Efekt	złożony
Przedział czasowy	obecnie priorytetem są: ochrona zasobów naturalnych i zrównoważony rozwój; średnioterminowe perspektywy – dotyczą rozwoju infrastruktury i rynku pracy
Dotyczy	wszystkich obszarów logistyki, ze szczególnym uwzględnieniem operacyjnej działalności logistycznej
Współzależność	<i>Zmiany klimatu</i> sprawiły, że interwencja polityczna staje się koniecznością, ponieważ rzadkością jest sytuacja, w której firmy funkcjonują z powodów idealistycznych; ze względu na <i>zmiany demograficzne</i> istnieje potrzeba stosowania instrumentów do zabezpieczenia optymalizacji procesów logistycznych, pomimo tego, że istnieje niedobór wykwalifikowanej siły roboczej w Niemczech
<b><i>Dynamika gospodarki światowej i globalizacja</i></b>	
Efekt	ciągły rozwój logistyki międzynarodowej
Przedział czasowy	obecnie można zaobserwować wzrost <i>dynamiki gospodarki światowej i globalizacji</i> , która będzie miała również długoterminowe znaczenie dla rozwoju logistyki
Dotyczy	głównie umiędzynarodowienia szeroko pojętej działalności branży logistycznej; pośrednio – jako dostawca usług nastawionych na eksport dla pozostałych gałęzi przemysłu
Współzależność	nowe zagrożenia dla <i>Supply Chain</i> działających w sposób globalny

cd. tabeli 1

<b>Zmiany demograficzne</b>	
Efekt	negatywny wpływ na dostępność wykwalifikowanej siły roboczej
Przedział czasowy	jest obecnie przedmiotem dyskusji, aczkolwiek efekt ten będzie widoczny dopiero w długim okresie czasowym
Dotyczy	pracochłonnych sektorów branży logistycznej, którym towarzyszy silna presja konkurencyjna i mała liczba atrakcyjnych miejsc pracy
Współzależność	<i>krajowe uwarunkowania</i> – stosowanie odpowiednich zachęt i narzędzi państwowych do regulacji rynku pracy
<b>Zmiany klimatu</b>	
Efekt	konsekwencje internalizacji kosztów zewnętrznych
Przedział czasowy	obecnie problematyka ta jest w fazie dyskusji, tylko długoterminowe działania mogą przynieść realne rozwiązania
Dotyczy	wszystkich obszarów logistyki, które funkcjonują na podstawie dużych ilości zasobów naturalnych, zwłaszcza zużycia paliwa w procesach transportowych (w tym np. handel emisjami zanieczyszczeń w transporcie lotniczym)
Współzależność	pojawienie się <i>nowych zagrożeń wzdłuż globalnego Supply Chains</i> w kontekście m.in. zmian <i>klimatu</i> oraz nowego kierunku w świadczeniu usług – usługi zrównoważonego rozwoju
<b>Nowe ryzyko w globalnym Supply Chains</b>	
Efekt	tworzenie planów alternatywnych i zarządzanie ryzykiem
Przedział czasowy	stwierdzono, że w okresie długoterminowym różnego rodzaju strategie i mechanizmy będą w stanie niwelować ryzyko
Dotyczy	głównie międzynarodowych dostawców usług logistycznych
Współzależność	<i>Globalizacja</i> , jak i <i>zmiany klimatyczne</i> będą odpowiednio przyczyniać się do zwiększenia ryzyka, jednak ryzyko to może ulec zmniejszeniu przez zastosowanie <i>profesjonalizacji logistyki</i> i <i>nowych technologii</i>
<b>Profesjonalizacja logistyki</b>	
Efekt	efektywność logistyki
Przedział czasowy	w okresie długoterminowym <i>profesjonalizacja logistyki</i> będzie miała w odbiorze <i>pozytywny wizerunek</i>
Dotyczy	wszystkie segmenty logistyki powinny zobowiązać się do realizacji zwiększenia znaczenia tego sektora
Współzależność	W wyniku <i>koncentracji na głównych kompetencjach</i> , branża logistyczna może uzyskać większą przejrzystość swoich działań; bodźcem dla <i>profesjonalizacji logistyki</i> może być również zastosowanie <i>nowych technologii</i> . Odpowiednie reagowanie na pojawienie się <i>nowego ryzyka</i> , może przyczynić się do <i>profesjonalizacji logistyki</i>

Źródło: [Kille, Schwemmer, 2012, s. 28-29; 2014, s. 4].

Raport BVL przedstawił klasyfikację 10 czynników, które ukierunkowują rozwój logistyki w najbliższej przyszłości. Czynniki te to: *szybciej tykający zegar*, *nowe technologie*, *nowa orientacja na usługi*, *koncentracja na kluczowych kompetencjach*, *krajowe uwarunkowania*, *dynamika gospodarki światowej* i *globalizacja*, *zmiany demograficzne*, *zmiany klimatu*, *nowe ryzyko w global-*

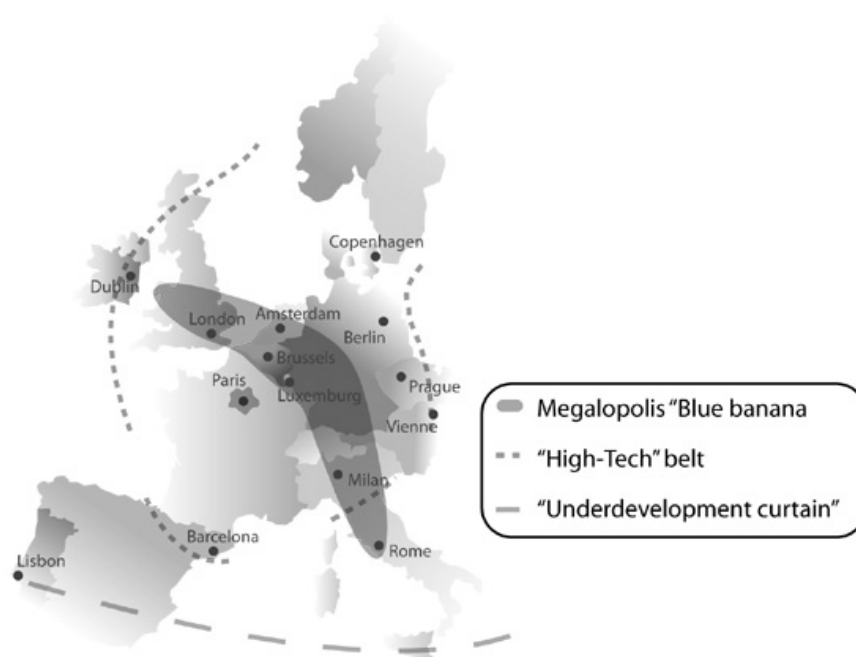
*nym SM i profesjonalizacja logistyki*. Większość wymienionych czynników pojawiła się już we wcześniej wspomnianych klasyfikacjach na ten temat, ale w badaniach BVL zostały one również przeanalizowane z punktu widzenia:

- efektów i ich wpływu na branżę logistyczną;
- ram czasowych, w jakich będą realizowane efekty analizowanych czynników;
- współzależności występujących w poszczególnych gałęziach gospodarki ze szczególnym uwzględnieniem branży logistycznej dla poszczególnych czynników.

Autorzy w raporcie BVL zwracają uwagę na następujące kwestie:

- Po pierwsze – nie każdy z 10 wymienionych czynników może pozytywnie oddziaływać na branżę logistyczną. Czynniki te mogą również spowodować negatywne konsekwencje dla logistyki. Na przykład negatywny wpływ *globalizacji i zmian klimatycznych* na tworzące się *ryzyko wzdłuż Supply Chains*.
- Po drugie – ramy czasowe, w jakich będą osiągane efekty analizowanych 10 czynników, są zróżnicowane (BVL wyróżnił w badaniach okresy średnio-terminowe i długoterminowe).
- Po trzecie – zależności, jakie występują między 10 czynnikami wpływającymi na logistykę, tworzą pewnego rodzaju sieć powiązań; żaden z wymienionych czynników nie pozostaje bez współzależności, z co najmniej jednym z 9 pozostałych czynników oddziałujących na logistykę. Na przykład *nowe technologie* mają pozytywny wpływ na rozwój *profesjonalizacji logistyki* [Kille, Schwemmer, 2012; 2014].

Zaprezentowana klasyfikacja w tab. 1 na podstawie danych z raportów BVL na lata 2012/2013 i 2013/2014 została ukierunkowana na analizę rozwoju logistyki w Niemczech. Dlatego np. problem nizu demograficznego i jego wpływu na rozwój logistyki będzie zupełnie inny w kontekście Niemiec, a zupełnie inaczej postrzegany w przypadku analizy dla całej gospodarki światowej. Można jednak przyjąć, że Niemcy ze względu na szybkie tempo rozwijającej się branży logistycznej mają ogromny wpływ na kształtowanie się głównych kierunków rozwoju logistyki dla całej UE. Nie bez znaczenia jest również fakt, iż Niemcy, należąc do tzw. regionu *blue banana* w Europie, posiadają bardzo dobre uwarunkowania do rozwoju logistyki.



**Rys. 1.** Region blue banana

Źródło: [www 1].

Region *blue banana* charakteryzuje się dużym zagęszczeniem europejskich ośrodków dystrybucji (EDC), najgęstszą siecią dróg, najszybszymi pociągami i największymi lotniskami (m.in. lotniska we Frankfurcie nad Menem czy w Liege) oraz portami morskimi (w Rotterdamie i Antwerpii). Z tej przyczyny rozwój logistyki w Niemczech jest możliwy ze względu na dogodne położenie transportowe z resztą Europy, dostarczanie kompleksowych usług transportowych oraz rozwój dystrybucji krajowej [Zmieniająca się rola portów morskich..., 2009].

## 2. Prezentacja badań BVL w zakresie wybranych czynników kształtujących rozwój logistyki w Europie

Badania zaprezentowane powyżej, dotyczące czynników warunkujących rozwój logistyki, nie są jedynym wyznacznikiem dla firm chcących odnieść sukces w tej branży. W związku z tym analiza wybranych wskaźników z raportów BVL *die Top 100 der Logistik* przybliży w dużym stopniu badaną problematykę. Badania BVL na temat rozwoju branży logistycznej obecnie i dla najbliższej przyszłości w Europie, opierają się w dużym stopniu na analizie wielkości

sprzedaży usług logistycznych rynku UE. Europejski rynek usług logistycznych charakteryzuje się tendencją wzrostową i w 2011 r. jego wielkość wyniosła 950 mld euro. W porównaniu do 2009 r. obroty rynku wzrosły o prawie 8% [Klaus, Kille, Schwemmer, 2010; Kille, Schwemmer, 2012]. Tendencja ta załamała się w 2012 r., wówczas rynek usług logistycznych odnotował stratę, która wyniosła tyle samo, co wzrost rynku odnotowany w latach 2009-2011, czyli 8%. Wartość rynku usług logistycznych w 2012 r. osiągnęła wielkość 930 mld USD.

Z punktu widzenia wielkości sprzedaży europejskiego rynku usług logistycznych, Niemcy są największym rynkiem usług logistycznych, który w 2012 r. wyniósł blisko 288 mld euro [Kille, Schwemmer, 2014]. Na kolejnych miejscach znalazły się Francja i Wielka Brytania. Tendencja wzrostowa dla tzw. pierwszej trójki europejskich krajów utrzymuje się od 2008 r. [Klaus, Kille, Schwemmer, 2009; 2010; 2011; Kille, Schwemmer, 2012]. Niemiecki rynek usług logistycznych wraz z rynkiem francuskim i angielskim, stanowią ponad połowę wielkości sprzedaży europejskiego rynku logistycznego i w 2012 r. wynosi 513 mld euro. Polska na tle 29 krajów Europy klasyfikuje się na 7 pozycji (45 mld euro) i utrzymuje swoją pozycję od 2009 r. Z kolei wśród tzw. nowych krajów UE, Polska w 2012 r. znalazła się w rankingu na pierwszym miejscu [Kille, Schwemmer, 2014].

Jedną z kluczowych analiz dotyczących rozwoju logistyki jest prezentacja w raportach BVL struktury kosztów ponoszonych przez branżę logistyczną. Koszty te zostały podzielone na częściowe wydatki na logistykę – TUL (składające się z transportu i gospodarki magazynowej oraz koszty inwestycyjne) oraz całkowite wydatki na logistykę (składające się z: TUL, kosztów realizacji zamówień oraz kosztów administracji i planowania). W tab. 2 została przedstawiona projekcja całkowitych wydatków na usługi logistyczne dla 29 krajów Europy dla 2010 r. i 2012 r. [Klaus, Kille, Schwemmer, 2011; Kille, Schwemmer, 2014].

**Tabela 2.** Projekcja całkowitych wydatków na usługi logistyczne dla 29 krajów Europy dla 2010 r. i 2012 r.

Kraj	Częściowe wydatki na logistykę TUL w mld euro*			Suma wydatków na logistykę w mld euro**		
	2010	2012	Stopa wzrostu w %	2010	2012	Stopa wzrostu w %
1	2	3	4	5	6	7
Belgia	20,7	20,2	2,4	30,4	29,7	-2,6
Dania	9,6	10,2	6,3	14,1	14,9	5,7
Niemcy	144,6	157,0	9,0	212,7	228,0	7,2
Finlandia	18,1	15,2	-16,0	26,7	22,3	-16,5



cd. tabeli 2

1	2	3	4	5	6	7
Francja	83,5	85,9	-3,0	122,7	126,3	2,9
Grecja	16,4	11,4	-31	24,1	16,7	-30,7
Wielka Brytania	62,8	67,4	7,3	92,3	99,2	7,5
Irlandia	4,8	4,4	-8,3	7,0	6,4	-8,6
Włochy	60,6	51,1	-16	89,1	75,2	-15,6
Luxemburg	2,3	2,2	-4,4	3,4	3,3	-2,9
Holandia	33,0	32,4	-2	48,5	47,6	-1,9
Norwegia	18,5	20,5	11	27,2	30,1	10,7
Austria	12,4	12,8	3,2	18,2	18,8	3,3
Portugalia	5,2	4,7	-10	7,7	6,9	-10,4
Szwecja	19,3	20,2	4,7	28,5	29,7	4,2
Szwajcaria	12,3	15,0	22,0	18,1	22,1	22,1
Hiszpania	54,1	48,0	-11,3	79,5	70,6	-11,2
Suma dla 17 krajów Europy	578,3	578,5	0,04	850,2	847,3	-0,3
% PKB	4,8	4,5	-6,3	7,1	6,6	-9,9
Bułgaria	1,4	1,7	21,4	2,1	2,5	19,0
Chorwacja	-	1,4	-	-	2,1	-
Czechy	6,7	6,7	0	9,8	9,8	0
Estonia	1,4	1,5	7,1	2,0	2,2	10
Łotwa	1,6	1,8	12,5	2,4	2,6	8,3
Litwa	1,6	1,8	12,5	2,3	2,6	13,0
Malta	0,2	0,2	0	0,3	0,3	0
Polska	29,1	30,6	2,4	42,8	45,0	5,1
Rumunia	4,6	4,7	2,2	6,7	6,9	4,5
Słowacja	2,3	2,0	-4,4	3,4	3,0	-11,8
Słowenia	1,6	1,2	-25	2,4	1,8	-25
Węgry	3,2	2,9	-9,4	4,7	4,2	-10,6
Cypr	0,5	0,5	0	0,9	0,7	-22,2
Suma dla nowych krajów UE	54,3	57,1	5,2	79,8	83,7	4,9
Suma dla 29 krajów Europy	632,6	635,6	0,5	930,0	931,5	0,2
% PKB	4,9	4,6	-6,1	7,2	6,7	-6,9

\* Częściowe wydatki na logistykę TUL – transport i gospodarka magazynowa + koszty inwestycyjne.

\*\* Suma wydatków na logistykę – TUL + koszty realizacji zamówień + koszty administracji i planowania.

Źródło: Na podstawie: [Klaus, Kille, Schwemmer, 2011, s. 49; Kille, Schwemmer, 2014, s. 47].

Według danych zaprezentowanych w tab. 2 największy przyrost całkowitych wydatków w latach 2010-2012 osiągnęły następujące kraje: Szwajcaria (22,1%), Norwegia (10,7%) oraz z tzw. nowych krajów UE – Bułgaria (19%). Wydatki na logistykę w tych krajach oznaczają wysoki wzrost inwestycji i rozwój branży logistycznej. Niestety, aż w 13 krajach UE odnotowano spadek kosztów w branży logistycznej, a największy spadek kosztów wyniósł w Grecji (-35%) i w Słowenii (-25%). W porównaniu do lat 2008-2010 spadek kosztów

logistycznych w UE był zdecydowanie większy, ponieważ objął on aż 19 krajów. [Klaus, Kille, Schwemmer, 2009; 2011].

W artykule charakterystyka tempa rozwoju branży logistycznej stanowi fragment opisu wybranych wskaźników BVL, które przybliżają sytuację branży logistycznej w Europie.

Badania BVL dostarczają szeregu innych ważnych informacji na temat rynku logistycznego w Europie i są nimi np. znaczenie usług logistycznych w poszczególnych branżach gospodarek krajów UE, wskaźnik zapotrzebowania na przewóz towarów masowych przez firmy logistyczne dla poszczególnych branż gospodarek oraz charakterystyka poszczególnych segmentów rynku logistycznego w UE. Rzetelna analiza wskaźników z pewnością da odpowiedź, w jakim stadium rozwoju znajduje się rynek usług logistycznych w Europie.

## Podsumowanie

Perspektywy rozwoju usług logistycznych uzależnione są od szeregu czynników, które ewoluują wraz ze zmianami zachodzącymi w gospodarce światowej, jak i w samej branży logistycznej. Do najczęściej wymienianych przez Autorów determinantów rozwoju logistyki należy wymienić: globalizację, wzrost znaczenia nowoczesnych technologii w logistyce, krajowe uwarunkowania, ryzyko w globalnym supply chain i wiele innych czynników. Pomimo tego, że wymienione determinanty rozwoju logistyki w UE powtarzają się w badaniach prowadzonych na ten temat, każda z przeprowadzonych analiz wnosi dodatkowe elementy rozszerzające wiedzę dotyczącą perspektyw rozwoju usług logistycznych. Na przykład w badaniach BVL, *die Top der Logistik* (2012/2013 i 2013/2014) [Kille, Schwemmer 2012; 2014], czynniki kształtujące główne trendy branży logistycznej zostały przeanalizowane z punktu widzenia popytu oraz podaży branży logistycznej. Z kolei w badaniach z 2013 r., czynniki dla Niemiec zostały poddane ocenie z punktu widzenia współzależności występujących pomiędzy nimi oraz ich wpływu na rozwój branży logistycznej. Wiedzę na temat rozwoju usług logistycznych na najbliższe lata, przybliżają również wskaźniki charakteryzujące rozwój branży logistycznej, w tym analiza kosztów logistycznych. Pomimo spadku kosztów dla połowy krajów uczestniczących w badaniach w latach 2010-2012 dotyczących całkowitych wydatków na branżę logistyczną dla 29 krajów Europy, ich całkowita suma kosztów zakończyła się nieznacznym wzrostem o 0,2%, aczkolwiek tzw. stare kraje UE, które ukształtowały główne trendy branży logistycznej, odnotowały spadek kosztów w wysokości 0,3%. Dlatego ze względu na spadek istotnych wskaźników charakteryzu-

jących branżę logistyczną (wielkość rynku usług logistycznych w latach 2011-2012) lub niewielki ich wzrost (całkowite wydatki na logistykę) w UE, BVL nie bez przyczyny próbuje odpowiedzieć na jedno z głównych pytań postawionych w jednym z ostatnich raportów, a mianowicie: czy branża logistyczna po kryzysie z 2007 r. nie stoi u progu kolejnego kryzysu? Odpowiedź na to pytanie z pewnością będzie można odnaleźć w kolejnych raportach i publikacjach o stanie rozwoju logistyki w Europie.

## Literatura

- Blaik P. (2010), *Logistyka. Koncepcja zintegrowanego zarządzania*, PWE, Warszawa.
- Brdulak H. (2012), *Logistyka przyszłości*, PWE, Warszawa.
- Christopher M. (2000), *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw*, Polskie Centrum Doradztwa Logistycznego, Warszawa.
- Coyle J.J., Bardi E.J., Langley Jr. C.J. (2007), *Zarządzanie logistyczne*, PWE, Warszawa.
- Kille Ch., Schwemmer M. (2012), *Die Top 100 der Logistik: Marktgrößen, Marktsegmente und Marktführer in der Logistikdienstleistung 2012/2013*, DVV Media Group, Hamburg.
- Kille Ch., Schwemmer M. (2014), *Top 100 in European Transport and Logistics Services: Market, Sizes, Market Segments Leaders in the European Logistics Industry 2013/2014*, DVV Media Group, Hamburg.
- Klaus P., Kille C., Schwemmer M. (2009), *Top 100 in European Transport and Logistics Services 2009/2010: Market Sizes, Market Segments and Market Leaders in the European Logistics Industry*, DVV Media Group, Hamburg.
- Klaus P., Kille C., Schwemmer M. (2010), *Top 100 in European Transport and Logistics Services 2010/2011: Market Sizes, Market Segments and Market Leaders in the European Logistics Industry*, DVV Media Group, Hamburg.
- Klaus P., Kille C., Schwemmer M. (2011), *Top 100 in European Transport and Logistics Services 2011/2012: Market Sizes, Market Segments and Market Leaders in the European Logistics Industry*, DVV Media Group, Hamburg.
- Roth A. (2010), *Der Logistikbildungsmarkt 2020: bedarfsgerechte Bildungsangebote für die Logistikwirtschaft der Zukunft*, Habilitationsschrift, Shaker Verlag, Erlangen, Nürnberg.
- Sołtysik M. (2004), *O dynamice zmian w logistyce* [w:] M. Sołtysik (red.), *Kierunki rozwoju logistyki w świetle tendencji światowych*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice.
- Zmieniająca się rola portów morskich w globalnej logistyce morskiej* (2009), Transport i Turystyka Ekspertyza, Departament Tematyczny Polityka Strukturalna i Polityka Spójności, Dyrekcja Generalna Ds. Polityki Wewnętrznej, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/419121/IPOL-TRAN\\_ET\(2009\)419121\\_PL.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/419121/IPOL-TRAN_ET(2009)419121_PL.pdf) (dostęp: 15.12.2015).
- [www 1] [http://www.ardennelogistics.be/pages/menugauche\\_en\\_al/luxemburg-province/index.html?LANG=en](http://www.ardennelogistics.be/pages/menugauche_en_al/luxemburg-province/index.html?LANG=en) (dostęp: 15.12.2015).

**PERSPECTIVES AND FACTORS OF DEVELOPMENT OF LOGISTICS  
SERVICES IN THE EU-SELECTED TOPICS**

**Summary:** Research on conditions for the development of logistics services have a decisive influence on the main trends and development perspectives of logistics services in Europe. The studies included were a number of factors which are driving forces or restricting the development of logistics in the global economy. The aim of the article is to present some grading factors shaping the development of logistics and analysis of current indicators characterizing the development of logistics services in Europe. Analysis of logistics services on the basis of BVL has been presented on the basis: logistic costs and the characteristics of the logistics market in terms of sales volume in Europe.

**Keywords:** logistics, international economic relations.