

Dr hab. Maciej Kaźmierczak, prof. ASzWoj  
Akademia Sztuki Wojennej  
ORCID: 0000-0001-6985-3157  
e-mail: m.kazmierczak@akademia.mil.pl

# Logistyka w ujęciu ekonomii instytucjonalnej<sup>1</sup>

## *Logistics in the approach of institutional economics*

### **Streszczenie**

Ekonomia instytucjonalna pojawiła się w Stanach Zjednoczonych już ponad sto lat temu. Amerykańscy ekonomiści w odróżnieniu od europejskich w małym stopniu koncentrowali uwagę na rozważaniach teoretycznych, natomiast intensywniej skupiali się na wyciąganiu wniosków, które mogły mieć praktyczne zastosowanie w polityce gospodarczej.

Logistyka w ujęciu instytucjonalnym wiąże się z aspektem organizacyjnej integracji działań (czynności) logistycznych, a w gospodarce narodowej funkcjonuje w postaci kilku strategii. Głównymi wyznacznikami jej działania są zespoły metod i teorii, które odgrywają w logistyce istotną rolę.

Celem artykułu jest rozpoznanie i analiza wpływu ekonomicznych determinant funkcjonowania logistyki w gospodarce narodowej w ujęciu ekonomii instytucjonalnej. Głównym problemem badawczym artykułu jest próba znalezienia odpowiedzi na pytanie: „Jakie ekonomiczne determinanty decydują o funkcjonowaniu logistyki w gospodarce narodowej?”.

### **Słowa kluczowe:**

ekonomia, ekonomia instytucjonalna, logistyka, logistyka gospodarcza, gospodarka narodowa

### **Abstract**

Institutional economics appeared in the United States over a hundred years ago. American economists, unlike European economists, focused their attention to a small extent on theoretical considerations, while they focused more intensively on drawing certain conclusions that would have practical application in economic policy.

In institutional terms, logistics is associated with the aspect of the organizational integration of logistic activities, and in the national economy it functions according to several strategies. The main determinants of its operation are sets of methods and theories, which play an important role in logistics.

The aim of the article is to identify and analyze the impact of economic determinants of logistics functioning in the national economy in the approach of institutional economy. The main research problem of the article is an attempt to answer the question: "What economic determinants determine the functioning of logistics in the national economy?"

### **Keywords:**

economics, institutional economics, logistics, economic logistics, national economy

JEL: A12

## **Wstęp**

Potrzeba istnienia logistyki jest nieodłącznym elementem funkcjonowania gospodarki każdego kraju, ponieważ stanowi ona jedną z najszybciej rozwijających się form aktywności gospodarczej. Obecnie pełni ważną rolę nie tylko w funkcjonowaniu pojedynczych przedsiębiorstw, ale coraz intensywniej oddziałuje na cały system gospodarczy. Dlatego otwarcie można mówić o wyodrębniającym się i nabierającym coraz większego znaczenia sektorze logistycznym jako jednym z sektorów mających istotny udział w wytwarzaniu dochodu narodowego.

Na rozwój gospodarczy kraju w podstawowym nurcie ekonomii mają wpływ trzy (skumulowane) główne czynniki produkcji, którymi są: praca, ziemia i kapitał. Oprócz zasadniczych faktorów można wymienić również rozwój technologii i przedsiębiorczość. Warto zaakcentować, że kluczowego znaczenia nabiera tu wiedza, która pozwala łączyć powyższe czynniki, przyczyniając się tym samym do osiągania efektywności i sprawności gospodarki, w której zachodzą procesy logistyczne.

Podjęcie problematyki logistyki w ujęciu ekonomii instytucjonalnej można uzasadnić względami teoretycznymi i praktycznymi. Względy teoretyczne

to przede wszystkim potrzeba dalszego pogłębiania dociekań teoretycznych w kwestii ekonomicznych uwarunkowań funkcjonowania logistyki, względy praktyczne zaś to aktualność problemów logistycznych postrzeganych z różnych punktów widzenia istotnych dla gospodarki narodowej.

Celem artykułu jest rozpoznanie i analiza wpływu ekonomicznych determinant funkcjonowania logistyki w gospodarce narodowej w ujęciu ekonomii instytucjonalnej. Głównym problemem badawczym artykułu jest próba znalezienia odpowiedzi na pytanie: „Jakie ekonomiczne determinanty decydują o funkcjonowaniu logistyki w gospodarce narodowej?”.

W ślad za przyjętym problemem badawczym rozważania podjęte w artykule skupiają się na:

- zidentyfikowaniu istoty ekonomicznych determinant funkcjonowania logistyki w gospodarce narodowej oraz ich ujęciu w ekonomii instytucjonalnej;
- dokonaniu analizy funkcjonowania logistyki w gospodarce narodowej z punktu widzenia wpływu ekonomicznych determinant;
- sformułowaniu ocen wpływu ekonomicznych determinant na funkcjonowanie gospodarki narodowej w ujęciu instytucjonalnym.

## Wprowadzenie do nowej ekonomii instytucjonalnej

Ekonomia instytucjonalna pojawiła się w Stanach Zjednoczonych już ponad sto lat temu. Autorami tego nurtu byli T. Veblen, W.C. Mitchell i J.R. Commons, którzy już wtedy analizowali oddziaływanie instytucji i zmian instytucjonalnych na sprawność gospodarki. Największe nasilenie amerykańskiego instytucjonalizmu to przełom lat 20. i 30. XX w. Nie trwało to jednak długo, gdyż po kilku latach instytucjonalizm zaczął wygasać. Jego renesans nastąpił mniej więcej ćwierć wieku temu, nurt ten przybrał wówczas nazwę nowej ekonomii instytucjonalnej (NEI). Zaistnienie nowej ekonomii instytucjonalnej było spowodowane zrozumieniem szczególnego „instytucjonalnego deficytu” ekonomii neoklasycznej, głównie z powodu rozpatrywania przez nią instytucji formalnych i nieformalnych, kluczowych dla życia gospodarczego, jako tzw. czarnej skrzynki. Natomiast, jak podkreśla się w literaturze: „Instytucjonalści usilnie dowodzą, że wzajemne oddziaływanie na siebie czynników ekonomicznych, kulturowych i socjologicznych jest zbyt wielkie, ażeby dopuścić do wyizolowanego skupienia się na czynnikach ekonomicznych, co stanowi główny temat dużej części nowoczesnej myśli ekonomicznej” (Landreth, Colander, 1998, s. 563).

Zagadnienie nowej ekonomii instytucjonalnej (NEI) jest w Polsce wciąż problematyką nową, zy-

skującą ledwie właściwą pozycję w teorii ekonomii. Chociaż załóżki neoinstytucjonalizmu sięgają lat 30. XX w., kiedy to wyrażono jego główne idee, to i tak nie od razu spotkał się on z należyтым zainteresowaniem. Jego popularność zarówno w Polsce, jak i w Stanach Zjednoczonych, przypada na ostatnie dziesięciolecie. Jest to czas, z którego pochodzi podstawowe dla tej tematyki piśmiennictwo. To także czas powstawania instytutów naukowych, które interesowały się tą tematyką i realizowały badania empiryczne. Na ten czas przypadają także prowadzone na szerszą skalę próby praktycznego wykorzystania tej teorii (Rudolf, 2009, s. 7).

Niewątpliwie, szczególnym wkładem nowej ekonomii instytucjonalnej w zaawansowany rozwój ekonomii jest nowy sposób analizy organizacji gospodarczych, czyli analizy dokonywanej przez pryzmat oszczędności kosztów transakcyjnych. Jest to sposób analizy cieszący się coraz większym uznaniem, ponieważ przynosi widoczne rezultaty, będące implikacją myślenia w kategoriach wskazanych kosztów (Rudolf, 2009, s. 7).

Dwa podstawowe ujęcia analizowane przez teoretyków nowej ekonomii instytucjonalnej to wspomniane wcześniej koszty transakcyjne oraz instytucje.

Pojęcie „kosztów transakcyjnych” do interpretacji ekonomicznej wdrożył R.H. Coase. Rozumiał przez nie koszty społecznej koordynacji bądź, innymi słowy, koszty funkcjonowania systemu ekonomicznego. Choć pojęcie to jest nadal szeroko używane, to nie zostało w dalszym ciągu sprecyzowane. Koszty transakcyjne są jednak dostrzegalne we wszystkich nurtach nowej ekonomii instytucjonalnej, w których traktuje się instytucje jako czynnik rozstrzygający o ich wysokości w toku społecznej koordynacji wykorzystania deficytowych zasobów.

Reprezentanci nowej ekonomii instytucjonalnej są ponadto zwolennikami opinii, że — poza uwzględnieniem kosztów transakcyjnych — nie można analizować zjawisk ekonomicznych, politycznych i społecznych z pominięciem równie istotnego aspektu, jakim jest otoczenie instytucjonalne. Termin „instytucje” także nie został przejrzysto sformułowany. Instytucje wyznaczają „formalne reguły, nieformalne przymusy oraz sposoby ich narzucania i egzekwowania” (DiMaggio, Powell, 1991, s. 14). Prezentują zasady, którymi trzeba się kierować, oraz wyznaczają granice działań dozwolonych. Są ponadto regułami, strukturami i układami społecznymi, które wpływają na wielkość kosztów transakcyjnych. Jeszcze inaczej instytucje są określane jako „makroabstrakty zracjonalizowanych i odpersonifikowanych zaleceń” (DiMaggio, Powell, 1991, s. 15).

Nowa ekonomia instytucjonalna jest dla polskich autorów raczej uzupełnieniem ekonomii neoklasycznej. J. Kochanowicz stwierdza, że: „mimo różnic, jakie występują między ekonomią neoklasyczną a no-

wą ekonomią instytucjonalną, zalecenia praktyczne, jakie z nich wynikają, są podobne. Można je opisać jednym zdaniem: powinno się umacniać gospodarkę rynkową, gdyż to właśnie sprzyja efektywności w alokacji środków, a w konsekwencji wzrostowi zamożności” (Kochanowicz, 2007, s. 231–232).

## Logistyka w kształtowaniu polityki państwa

W celu zaprezentowania polityki gospodarczej państwa przede wszystkim należy przedstawić pojęcia mikro- i makroekonomicznego ujęcia logistyki, a także pojęcie gospodarki państwa.

Mikroekonomiczne ujęcie procesów logistycznych obejmuje przede wszystkim logistykę podmiotów gospodarczych, czyli logistykę w przedsiębiorstwach (firmach). Celem każdej firmy, bez względu na jej charakter, rozmiar czy skalę produkcji w gospodarce rynkowej, jest osiągnięcie nadwyżek przychodów ponad koszty, które zostały poniesione. Mikrologistyka ma stosunkowo ograniczone pole działania — przeważnie sprowadza się do jednego podmiotu rynkowego, a więc pewne procesy logistyczne znacznie wykraczające poza zakres zainteresowań firmy muszą być analizowane w rozpiętości makroekonomicznej, z wykorzystaniem metod i narzędzi makrologistyki (Ficoń, 2008, s. 38).

Zdaniem Cz. Skowronka i Z. Sarjusza-Wolskiego logistyka w ujęciu makro to „całokształt przepływu dóbr materialnych w gospodarce, wielkość i struktura utrzymywanych zapasów, a także infrastruktura techniczna warunkująca procesy przepływu i utrzymania zapasów” oraz „logistyka makroekonomiczna (makrologistyka) to całokształt procesów logistycznych rozpatrywanych w szerszej skali gospodarki krajowej” (Skowronek, Sarjusz-Wolski, 2008, s. 31).

Analogicznie, wobec powyższych definicji, można stwierdzić, że na makrologistykę składają się globalne procesy gospodarcze analizowane w skali państwa. Bezspornym wynikiem funkcjonowania systemu makrologistycznego w kraju jest cała infrastruktura techniczna (inaczej logistyczna), obejmująca szlaki i urządzenia komunikacyjne, publiczne środki lokomocji, systemy łączności i telekomunikacji, infrastrukturę różnego rodzaju portów np. morskich, lotniczych; ponadto również budynki i kompleksy magazynowe, fabryczne, administracyjne i usługowe (Ficoń, 2008, s. 39).

Szczególnie istotną dziedziną makrologistyki jest tworzenie stałego prawa gospodarczego i obsługa prawna jednostek gospodarczych. Na skutek globalizacji gospodarki rynkowej i handlu światowego priorytetową kwestią stały się ujednolicenie procedur i usług oraz kodyfikacja i indeksacja surowców, towarów, materiałów. Z tą koncepcją od przeszło pięć-

dziesięciu lat utożsamia się większość państw europejskich. Dążą one, pod patronatem Unii Europejskiej (UE), do organizowania i ulepszania eurologistyki ponad sztucznymi podziałami politycznymi, celnymi i ekonomicznymi (Rydzkowski, 1991, s. 7).

Ukazując logistykę w aspekcie makro, należy dodać, że jest to ogół przepływu dóbr i wytworów materialnych w gospodarce, począwszy od źródeł ich pozyskania z ekosystemu (natury), przez późniejsze etapy przetwórstwa i fabrykacji końcowej, aż do docelowych działów popytu konsumpcyjnego i inwestycyjnego. Z faktycznymi procesami obiegu surowców, materiałów i towarów łączy się rozmiar i jakość posiadanej w kraju infrastruktury transportowo-magazynowej, a obecnie również teleinformatycznej, która determinuje należytą kondycję fizycznych procesów przepływów i utrzymania zapasów materiałowych (Ficoń, 2008, s. 40).

Usytuowanie makrologistyki na piramidzie rozwojowej logistyki pokazano na rysunku 1. Pod logistyką w skali makro, u podstaw, usytuowana jest mikro- i mezologistyka, zaś nad nią eurologistyka i logistyka globalna (wierzchołek piramidy).

Rysunek 1  
Piramida logistyczna



Źródło: opracowanie własne na podstawie: (Ficoń, 2008, s. 39).

Zamysł piramidy logistycznej ukazuje tylko generalną tendencję systemowej rozbudowy logistyki, począwszy od najprostszej logistyki podmiotów gospodarczych, przez następne stopnie integracji — specjalności i działy gospodarki narodowej (ujęcie mezologistyczne), gospodarkę narodową jako całość (kraj w ujęciu makrologistycznym), aż po zjednoczoną logistykę europejską (szczybel eurologistyki) i logistykę globalną, czyli logistykę gospodarki światowej.

K. Ficoń oprócz standardowej piramidy logistycznej przedstawia także odwróconą piramidę, która wskazuje, że zakres przedmiotowy kategorii wyszczególnionych w piramidzie rozwojowej logistyki jest odwrotnie proporcjonalny do mających miejsce kierunków rozwojowych. Szczyt odwróconej piramidy zajmuje największa funkcjonalnie logistyka przedsiębiorstw, która poprzez dalsze fazy skupiania procesów gospodarczych dąży w kierunku globalnej logistyki gospodarki światowej (Ficoń, 2008, s. 40).

Pierwszy szczebel scalania logistyki odnosi się do tzw. mezologistyki, która pojawia się na etapie branż, sektorów i gałęzi gospodarki narodowej. Mezologistyka dotyczy raczej jednolitych sfer działalności gospodarczej, którymi mogą być przykładowo rolnictwo, handel hurtowy lub detaliczny, przemysł ciężki (Krzyżaniak, 1997, s. 11). Przestrzenna integracja wybranych branż i obszarów gospodarczych na danym terytorium, w sprecyzowanym otoczeniu geograficznym, pociąga za sobą potrzebę utworzenia wyższej formy logistyki państwowej (krajowej) w postaci makrologistyki. To właśnie makrologistyka determinuje zasady gospodarowania w danym państwie, w tym również w Polsce.

Makrologistyka to w głównej mierze stanowione prawo gospodarcze, regulujące całość działalności gospodarczej w naszym kraju (dotyczy również innych państw), zasady jego uznania i sprawność funkcjonowania.

W Polsce oraz innych demokratycznych krajach z gospodarką rynkową na fundamencie unormowań prawnych rozprzestrzeniają się sprawne systemy gospodarczo-społeczne, wyznaczające zaawansowanie techniki, technologii jak również autentyczne warunki życia jego mieszkańców i stopień globalnej konkurencyjności. Pozostałe składniki makrologistyki, wśród których wyszczególnia się infrastrukturę techniczną państwa, jego systemy i węzły transportowe, jak też istniejące standardy telekomunikacyjne, mogą być uruchamiane dopiero na stabilnym gruncie prawnym.

Infrastrukturę logistyczną państwa reprezentuje w dzisiejszych czasach zwłaszcza kondycja jego sieci komunikacyjnej, która odzwierciedla tak zwany gałęziowy podziału transportu, czyli podział na transport powietrzny, lądowy i wodny. Coraz ważniejszą rolę odgrywają też nowoczesna wielkopowierzchniowa infrastruktura magazynowa oraz ogólnie wykorzystywane technologie informatyczne i telekomunikacyjne.

Logistyka pełni bardzo ważną misję nie tylko w funkcjonowaniu pojedynczych firm — coraz częściej zwraca się uwagę na bezpośrednie i pośrednie następstwa jej oddziaływania na gospodarkę narodową. Stanowi zatem istotny czynnik sprawczy, wywierający znaczny wpływ na otoczenie ekonomiczne, społeczne i przestrzenne. Oprócz powyższych, także środowiskowe oddziaływanie logistyki jest ogromne

i z tej przyczyny może ona odegrać istotną rolę w kwestiach redukcji emisji dwutlenku węgla, a także w dążeniu do pokrewnych celów. Natomiast w połączeniu z innymi staraniami, może działać na rzecz poprawy klimatu, zmniejszając negatywne skutki zmian klimatycznych (Coyle, Bardi, Langley Jr., 2002, s. 58).

Wskazując na wcześniej wspomniane bezpośrednie i pośrednie następstwa oddziaływania logistyki na gospodarkę, do najważniejszych zależności pojawiających się pomiędzy logistyką a gospodarką można zaliczyć (Witkowski, 2004, s. 55):

- wpływ polepszania się efektywności procesów logistycznych firm na postęp w dziedzinie specjalizacji i kooperacji skutkujących poszerzaniem rynków zbytu;
- wpływ zwiększania efektywności obsługi logistycznej na stwarzanie warunków do redukcji cen poprzez efekty skali i skracanie czasu realizacji dostaw;
- wpływ usytuowania publicznych centrów logistycznych na poziom dostępności produktów wytwarzanych w dalekich krajach i miejscach świata;
- wpływ infrastruktury transportowo-magazynowej, której kształt nadaje państwo, na zachowania ewentualnych inwestorów przemysłowych i handlowych.

W związku z wyżej wymienionymi okolicznościami stopniowo zwiększa się w kraju zainteresowanie makroekonomicznymi perspektywami logistyki i analizowaniem związków na styku działalności produkcyjnej, handlowej i transportowej, co stanowi załączek nowej odmiany polityki gospodarczej państwa, zwanej polityką logistyczną.

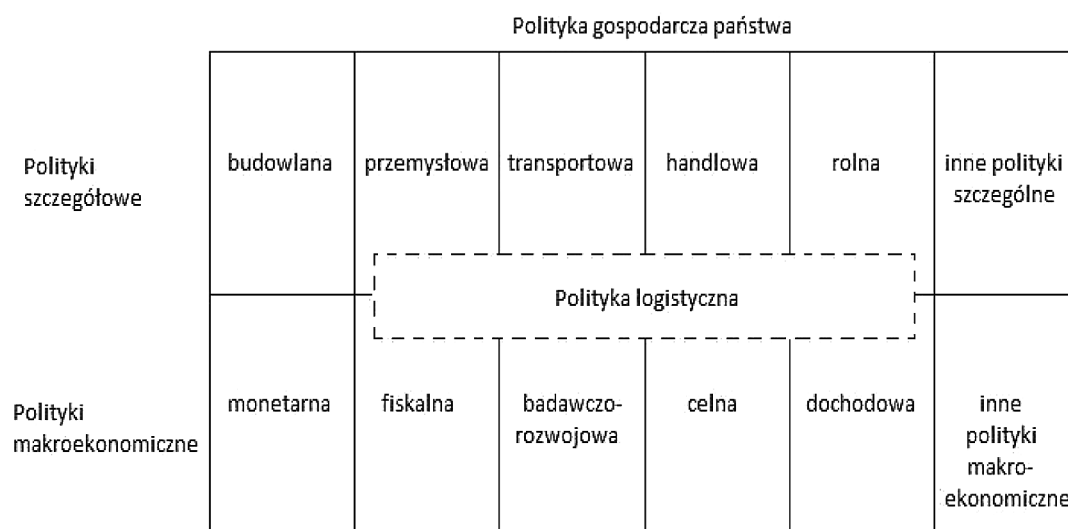
W polskiej literaturze przedmiotu za autora pojęcia polityki logistycznej wypada uznać J. Witkowskiego, który definiuje ją jako „celowe, pośrednie i bezpośrednie oddziaływanie państwa na poprawę sprawności i efektywności procesów przepływu produktów i towarzyszących im informacji między uczestnikami łańcuchów dostaw” (Witkowski, 2004, s. 59).

Próbując usytuować politykę logistyczną kraju w układzie polityk gospodarczych, można przyjąć podejście, w którym na pierwszym planie występują zależności i powiązania o nacechowaniu merytoryczno-koordynacyjnym. Miejsce, jakie zajmuje polityka logistyczna kraju na tle różnych polityk makroekonomicznych i polityk szczegółowych (branżowych, sektorowych), pokazano na rysunku 2.

Centralne umiejscowienie polityki logistycznej nie wpływa na wzajemne zależności i wzajemne pokrywanie się tej polityki z innymi. Warto dodać, że w trakcie sporządzania założeń polityki logistycznej powinna być realizowana koordynacja celów i instrumentów mieszczących się w politykach makroekonomicznych i innych, które są zorientowane na aktywność produkcyjną, handlową, transportową oraz

Rysunek 2

Polityka logistyczna w układzie polityki gospodarczej państwa



Źródło: Witkowski, 2004, s. 58.

związaną z celami społecznymi, ekonomicznymi i przyrodniczymi.

Efektywne i sprawne realizowanie polityki logistycznej wymaga zaawansowanej infrastruktury podmiotowej, w skład której wchodzi różnego typu instytucje o jednoznacznie sprecyzowanych rolach. Podmiotem omawianej polityki może być zbiorowy lub indywidualny członek życia politycznego, gospodarczego, społecznego, który podejmuje możliwe świadome, suwerenne i zaplanowane decyzje, mające odniesienie do jego pozycji w gospodarce, społeczeństwie i systemie politycznym. Celem podmiotu polityki gospodarczej jest zaspokojenie pewnych potrzeb, interesów, wartości poprzez bezpośrednie piastowanie władzy politycznej lub współdziałanie w niej. Są to głównie jednostki wykonujące w sposób stały i aktywny czynności polityczne; można wśród nich wymienić zawodowych polityków, organizacje polityczne, działaczy administracji państwowej i samorządu terytorialnego, jak również każdą z tych osób, która bez względu na zajmowane stanowisko w gospodarce oddziałuje przez efektywny wpływ na życie polityczne społeczeństwa (Witkowski, 2004, s. 59).

W skali kraju politykę prowadzi Rada Ministrów, w skali regionu — samorząd województwa, zaś w skali lokalnej — samorząd powiatowy i gminny (rysunek 3) (Skowrońska, 2009, s. 128).

Organ inicjujący i koordynujący politykę logistyczną w skali krajowej powinien ustalać sposób jej prowadzenia, powinien wyznaczać kryteria podziału państwowych funduszy przeznaczonych na określone cele, przyjmować programy rozwojowe i przedstawiać kraj wobec Unii Europejskiej w sferze polityki logistycznej.

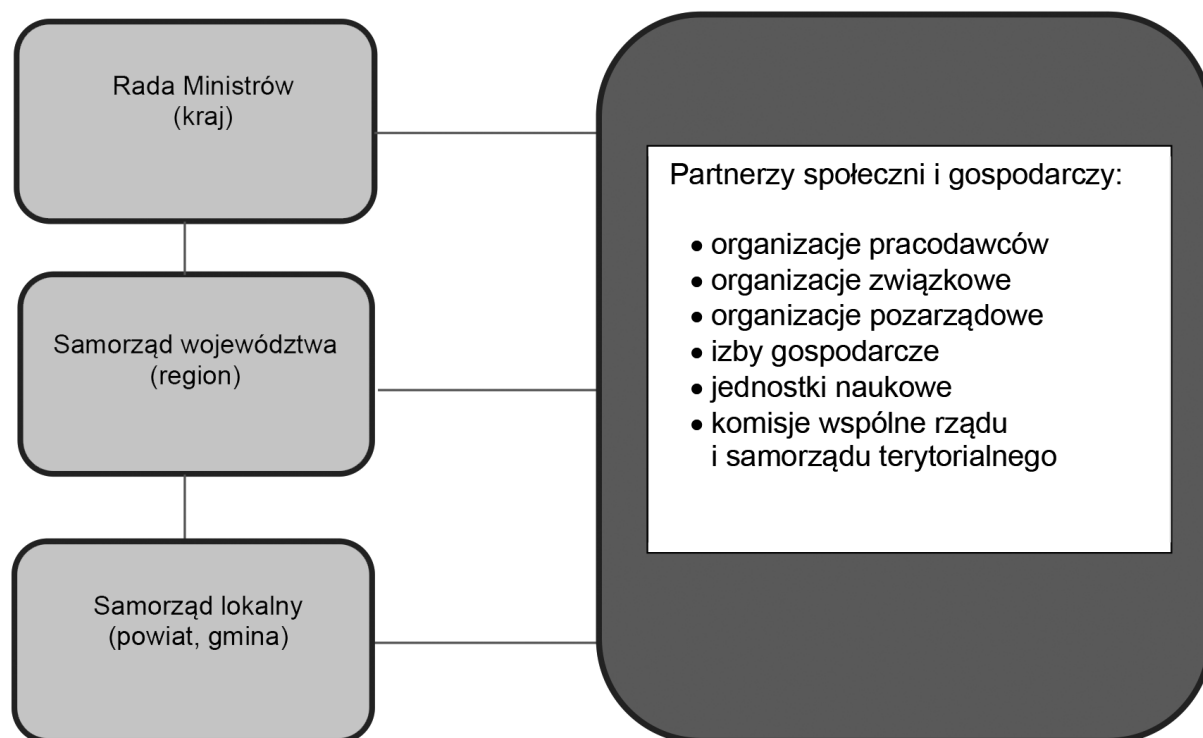
Istotnym zadaniem stojącym przed podmiotami polityki logistycznej (lecz nie tylko tej polityki) jest zbieranie potrzebnych informacji oraz prowadzenie dialogu z Komisją Europejską. Ważne jest uruchomienie właściwej struktury instytucjonalnej, ponieważ ta bardzo mocno wiąże się z efektywnym spożytkowaniem środków publicznych (Skowrońska, 2009, s. 129).

Podmioty prowadzące politykę są odpowiedzialne za opracowanie właściwych dokumentów politycznych przez które rozumie się programy i plany, a także strategie rozwoju, polityki. Zarazem z idei demokracji obywatelskiej wynika, iż formowanie polityki logistycznej powinno stronić od nadmiernej technokracji i nie powinno być urzeczywistniane tylko przez formalne organy władzy. Stąd niezbędne jest współdziałanie pomiędzy trzema sektorami: publicznym, pozarządowym i prywatnym (rysunek 4).

Oprócz podmiotów polityki logistycznej występują także jej instrumenty. Przez pojęcie instrumentu polityki przeważnie rozumie się taki układ bezpośredniego lub pośredniego wpływu, gdzie strukturę i cechy wyznacza cel, który ma być osiągnięty przy jego zastosowaniu. Pojęcie „instrument” często łączy się z pojęciem „narzędzie” i wielokrotnie jest traktowane jako jego synonim. Narzędziami polityki logistycznej powinny być zatem te zmienne, które są weryfikowane przez władze publiczne, za pomocą których władze mogą próbować oddziaływać na skuteczność i efektywność obiegu fizycznego i informacyjnego w łańcuchach logistycznych i pomiędzy łańcuchami, wykazując przy tym troskę o realizację celów nie tylko ekonomicznych, lecz również społecznych, środowiskowych i przestrzennych (Skowrońska, 2009, s. 138).

Rysunek 3

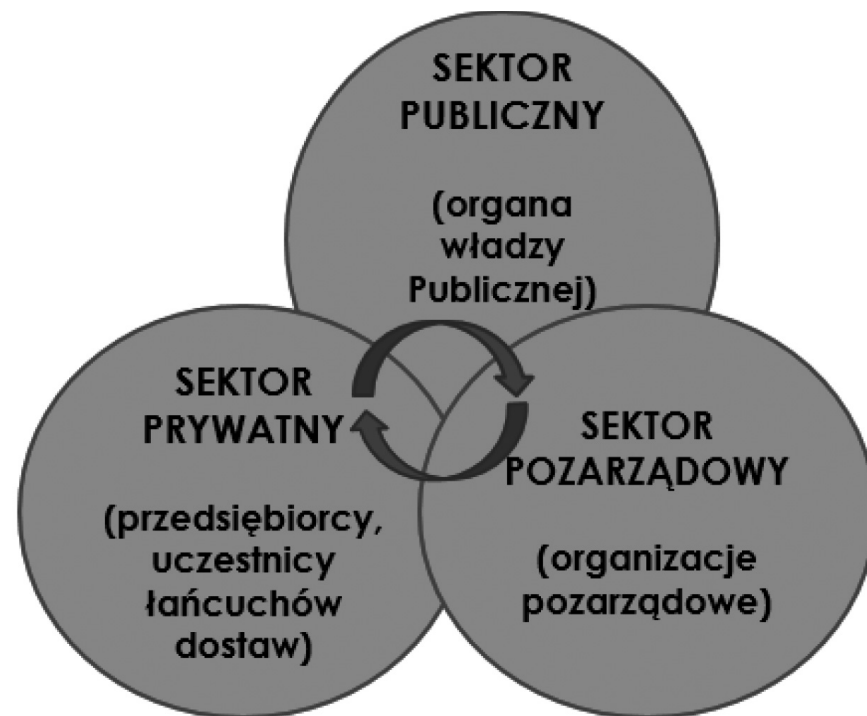
Podmioty prowadzące politykę



Źródło: opracowanie własne na podstawie: (Skowrońska, 2009, s. 128).

Rysunek 4

Partnerstwo międzysektorowe



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Skowrońska, 2009, s. 129.

Powołując się na literaturę przedmiotu, jak też odnosząc się do praktyki życia gospodarczego, można wskazać dwa podstawowe źródła sporządzania instrumentarium. Część instrumentów (na przykład ceny, stopy procentowe) tworzy się na drodze swobodnej gry sił rynkowych — należy je tylko dostosować do wymogów ujednoliconej polityki. Drugim źródłem instrumentarium jest każdorazowo działalność legislacyjna państwa. Rezultatem tej działalności jest objęcie zjawisk ekonomicznych normą prawną. Narzędzia stosowane w ekonomii powstają w drodze regulacji rozmaitych systemów prawa (mogą one dotyczyć prawa: finansowego, podatkowego, bankowego, cywilnego), a także poprzez zatwierdzanie uchwał, wydawanie ustaw, rozporządzeń, zarządzeń.

W związku z postępującą globalizacją, zwiększającą się skalą produkcji, powiązań technologicznych i zanieczyszczania środowiska bardzo ważne jest, aby procesy rozwoju gospodarczego nie były gwałtowne i przypadkowe, gdyż mogłyby to doprowadzić kraj (i nie tylko) do regresu. Z tego też powodu dąży się do sprowadzania rozwoju do osiągnięcia zintegrowanego ładu ekonomicznego, społecznego, środowiskowego, przestrzennego i instytucjonalno-politycznego. Ład ten nadaje kształt całej teraźniejszej rzeczywistości poprzez tworzenie realiów i strategicznych celów działania w wymiarze ekonomicznym, społecznym, środowiskowym i przestrzennym (Skowrońska, 2009, s. 141).

Z powodu wzrastającego wpływu logistyki na gospodarkę w skali makroekonomicznej i coraz mocniej wybijającego się sektora logistycznego — jako jednego z sektorów, który bierze udział w wytwarzaniu dochodu narodowego i jest elementem oddziałującym na gospodarkę i społeczeństwo — niezbędne staje się etapowe przekształcenie tradycyjnej polityki transportowej w politykę logistyczną. Polityka ta — przez strategię celowych, bezpośrednich i pośrednich interakcji oraz przez właściwe dla niej instytucje — mogłaby jeszcze zwiększyć znaczenie sektora logistycznego, a zarazem wprowadzić ład polityczno-instytucjonalny, który służyłby zrównoważonemu rozwojowi.

## Założenia nowej ekonomii instytucjonalnej

Rozwój gospodarczy kraju w podstawowym nurcie ekonomii jest traktowany jako funkcja gromadzenia trzech zasadniczych czynników produkcji, którymi są: praca, ziemia i kapitał. Bieżące teorie wzrostu gospodarczego nadmieniają, iż równie ważnymi zmiennymi endogenicznymi, które mają znaczenie dla kondycji gospodarczej kraju, są rozwój technologiczny i przedsiębiorczość (Stachowiak,

2015, s. 110–113). Praca (kapitał ludzki), ziemia i kapitał finansowy jako czynniki podstawowe są zatem wzmacniane czynnikami nowoczesnymi takimi jak: postęp technologiczny i przedsiębiorczość. Mają one łącznie największy bezpośredni wpływ na rozwój gospodarczy kraju. Czynniki jednak, jak do tej pory, nie wyjaśniają, dlaczego jednym krajom udaje się gromadzić kapitał szybciej niż drugim, nie odpowiadają także na pytanie, dlaczego niektóre kraje mają większą zdolność do wytwarzania innowacyjnych technologii niż pozostałe (Słomka-Gołębiowska, 2009, s. 113).

Prekursorzy nowej ekonomii instytucjonalnej zauważają, że wbrew temu, iż problematyce rozwoju gospodarczego poświęcono do tej pory niemało miejsca w zasadniczym nurcie ekonomii neoklasycznej, a podsumowania z tych analiz znalazły zastosowanie w światowej polityce gospodarczej, to wciąż państwa wysoko zaawansowane gospodarczo w teraźniejszym świecie stanowią wyjątek, a nie regułę. Nie istnieją jak dotąd neoklasyczne teorie wzrostu gospodarczego, które wyczerpywałyby tematykę opóźnień rozwojowych wielu państw dzisiejszego świata. Powstały natomiast, jak się okazuje, błędne tezy, które zakładały, że na wysokie tempo wzrostu gospodarczego kraju ma wpływ wysoki poziom oszczędności i edukacji. Ponadto badania empiryczne wskazują, że zależność pomiędzy wzrostem gospodarczym kraju a wielkością wydatków inwestycyjnych czy rozwojem technologicznym lub wskaźnikiem skolaryzacji nie w każdym przypadku jest statystycznie istotna.

Nowa ekonomia instytucjonalna akcentuje ważność instytucji. Nie eliminuje wszystkich wcześniejszych założeń głównego nurtu ekonomii, a tylko pewne przekształca lub wdraża nowe. W głównej mierze rozwija koncepcje ograniczoności zasobów, wyrażając zgodność z założeniem neoklasycznym o wszechobecnym braku konkurencji. Widzi ekonomię jako teorię wyboru zależnego od pewnych ograniczeń. Posługuje się mechanizmem cenowym w celu analizy instytucjonalnej, a zmiany względnych cen uważa za podstawową siłę stymulującą przemiany instytucjonalne.

Nowa ekonomia instytucjonalna stanowczo odrzuca założenie, że człowiek podczas realizacji indywidualnych celów, pośród których najistotniejszym jest maksymalizacja użyteczności, zachowuje się w pełni racjonalnie. Jest to nierealne z dwóch powodów (Słomka-Gołębiowska, 2009, s. 115):

- Ludzie posiadają pewne dyspozycje i wzorce koncepcyjne, zgodnie z którymi interpretują otaczający ich świat. Są one całościowo umieszczone w kulturze, z której się wywodzą. Wzorce te wyrabiają się wolno z powodu czasu potrzebnego na przekazanie pomiędzy pokoleniami norm, wiedzy, zwyczajów. Kształtuje się w ten sposób system wartości reprezentatywny dla danej grupy

etnicznej bądź społecznej. Na jego podstawie poszczególne jednostki dokonują wyborów, które mogą nie być obiektywnie racjonalne.

- Ludzie nie posiadają pełnej, bezpłatnej informacji, której koszty przetwarzania byłyby zerowe. Dotyczy to również kosztów podejmowania decyzji i rotacji dóbr bądź usług.

Co prawda, reprezentanci nowej ekonomii instytucjonalnej akcentują, iż ludzie, dokonując wyboru, sugerują się indywidualnym interesem, maksymalizację ich użyteczności, czyli wybór najlepszego rozwiązania, ograniczając: asymetryczne umiejscowienie informacji, dostęp do niej, komplikacje związane z jej przekazywaniem, uzewnętrznianiem oraz koszty jej gromadzenia. Stąd przedstawiciele NEI przyjmują koncepcję racjonalności ograniczonej. Termin ten do ekonomii wprowadził amerykański ekonomista H. Simon<sup>2</sup>, zauważając, że zdolność ludzkiego umysłu do formułowania i rozwiązywania złożonych problemów jest bardzo mała w porównaniu ze skalą problemów, jakie należałoby rozwiązywać w rzeczywistym świecie przy obiektywnie racjonalnym zachowaniu.

Nowa ekonomia instytucjonalna zmienia i poszerza dwie inne hipotezy ekonomii neoklasycznej.

Po pierwsze, nie skłania się ku założeniu, że rynek jest jedyną determinantą zachowania przedsiębiorstwa. Ekonomia neoklasyczna rynek postrzega wąsko — w charakterze miejsca, w którym odbywa się gra podaży i popytu, wskutek której wyznacza się stan równowagi. Równowaga jest stanem naturalnym, a zakłócenia odpalają mechanizm adaptacyjny. Narzędziem normowania działań podmiotów jest jedynie informacja cenowa, wytwarzana przez rynek bezpłatnie. Zapotrzebowanie na dobra unikatowe może być wyznaczane wyłącznie przez dwa parametry, a są nimi cena i ilość. Przedsiębiorstwo jest wówczas tzw. czarną skrzynką, ponieważ traktuje się podmiot gospodarczy jak jednoosobowego decydenta, nie biorąc pod uwagę interesów różnych grup, które są powiązane z jego działaniem. NEI, w przeciwieństwie do „starej” ekonomii (neoklasycznej), nie abstrahuje od jego wewnętrznej organizacji, synchronizacji jego wewnętrznych procesów, a także kontroli nad nim, które wpływają na jego funkcjonowanie.

Po drugie, NEI potępia ekonomię neoklasyczną za podejście dotyczące koncepcji przedsiębiorstwa. Co prawda i jedna, i druga zakłada nastawienie na zysk. Rozbieżność natomiast polega na tym, iż ekonomia neoklasyczna uznaje, że przedsiębiorstwo wyznacza taką wielkość produkcji, aby otrzymać jak największy zysk, przez który rozumie różnicę dochodów i kosztów.

Założeniem ekonomii instytucjonalnej jest także osiągnięcie zysku, którego wypracowywanie jednak przekłada się na długi okres, gdyż wszyscy interesariusze przedsiębiorstwa zaangażowali się w inwesty-

cje, dostarczając czynniki produkcji takie jak kapitał lub praca, podporządkowując tym samym swoje interesy jego późniejszym losom.

Nowa ekonomia instytucjonalna w stosunku do „starej” ekonomii jest nastawiona krytycznie, ale równocześnie zaznacza, iż stanowi komplementarny do niej składnik nauk ekonomicznych. Jej orientacja nie ma na celu stworzenia nowej, odmiennej doktryny ekonomicznej, która sprzeciwiałaby się założeniom ekonomii neoklasycznej. Tym, co odróżnia ją od tradycyjnego kierunku, jest to, że „nie poszukuje i nie daje odpowiedzi na pytania z głównego nurtu nauk ekonomicznych dotyczące alokacji zasobów oraz stopnia użyteczności” (Słomka-Gołębiowska, 2009, s. 116).

## Instytucjonalne determinanty funkcjonowania logistyki w gospodarce narodowej

Logistyka w ujęciu instytucjonalnym wiąże się z aspektem organizacyjnej integracji logistycznych działań (czynności), zaś w gospodarce narodowej funkcjonuje według kilku strategii — głównymi wyznacznikami jej działania są zespoły metod i teorii, które w logistyce odgrywają istotną rolę. Należą do nich:

- podstawowe elementy teorii produkcji i neoklasycznej teorii przedsiębiorstwa: prawo rosnących przychodów, prawo korzyści skali oraz teoretyczny model równowagi przedsiębiorstwa;
- nowa ekonomia instytucjonalna, a w szczególności znajomość kosztów transakcyjnych;
- teoria zarządzania strategicznego (model konkurencji w branży M.E. Portera).

Fundamentalną jednostką analizy instytucjonalnej, ale też logistycznej jest transakcja. Powstaje ona w następstwie zawarcia kontraktu pomiędzy kilkoma stronami (dwoma lub więcej). Dlatego też proces rynkowy powinno się interpretować jako zbiór transakcji i kontraktów, które są porządkowane przez instytucje gospodarcze. W związku z zawieraniem transakcji powstają koszty transakcyjne, które im towarzyszą. Są one związane ze sporządzeniem kontraktu, jego wypełnieniem (realizacją) i zagwarantowaniem respektowania zawartych w nim ustaleń (Bełdowski, 2013).

Rozważając funkcjonowanie logistyki w gospodarce kraju, można ją rozpatrywać w aspekcie kosztów transakcyjnych, które są charakterystyczną determinantą ekonomii instytucjonalnej. Instytucjonalizm stworzył zasady, którymi kieruje się także logistyka, i te zasady wskazują granice dozwolonych działań logistycznych. Na poziom wysokości kosztów transakcyjnych w firmie oddziałują reguły, struktury



i układy społeczne. Koszty te wpływają na koordynację działalności przedsiębiorstwa logistycznego i powstają w następstwie współdziałania wielu podmiotów gospodarczych na rynku. Przez podmioty gospodarcze należy rozumieć nie tylko podmioty logistyczne (dostawców, spedytorów, itp.), ale także instytucje publiczne, realizujące politykę fiskalną czy ustalające stopy procentowe (Bełdowski, 2013).

W spojrzeniu na badaną problematykę w ujęciu logistycznym zasadniczym nurtem nowej ekonomii instytucjonalnej jest nowy instytucjonalizm w teorii organizacji. Nie interesuje się on tym, jaka organizacja powinna być i jak nią zarządzać, aby uzyskać sukces w postaci zamierzonych zysków. Bada natomiast wpływ otoczenia instytucjonalnego na struktury organizacyjne, w tym zmiany zachodzące na etapie przedsiębiorstw. Aby osiągnąć największą efektywność w logistyce, niezbędne jest pełne zrozumienie w relacjach między podmiotem, jego otoczeniem, pośrednikami transakcji a klientem finalnym. Wymaga to bowiem niemałego stopnia zintegrowania z otaczającym światem, a więc umiejętności skutecznego komunikowania się ze wszystkimi rodzajami szeroko rozumianych instytucji. Wraz ze wzrastającą rolą logistyki, postępującymi procesami globalizacji i liberalizacji gospodarki światowej, zwiększa się otwartość systemów rynkowych. Standaryzacji podporządkowują się niektóre składniki otoczenia o charakterze stałym, czyli instytucje formalne. Na etapie regulacji nieformalnych pojawiają się tymczasem ważne różnice, które są następstwem szeroko pojmowanej miejscowej kultury (m.in.: tradycji, historii, systemu uznawanych wartości). To właśnie umiejętność współpracy z instytucjami odpowiedzialnymi za tę sferę zachowań rozstrzyga zazwyczaj o sukcesie funkcjonowania danego rodzaju struktury organizacyjnej. Rynkowe przedsiębiorstwa (w tym logistyczne), aby podołać tym wymogom, „tworzą swoje struktury formalne z uwzględnieniem instytucji, jakie obowiązują w otoczeniu. Innymi słowy, poprzez zastosowanie podobnych rozwiązań organizacyjnych tworzą wspólny, zrozumiały kod porozumiewania z otoczeniem” (Stępień, 2005, s. 208).

Oprócz typowo instytucjonalnych determinantów wpływających na logistykę (takich jak koszty transakcyjne) wyszczególnia się także oddziaływanie instrumentów ze sfery polityki gospodarczo-społecznej kraju, które mogą obniżać lub podnosić konkurencyjność poszczególnych branż i gałęzi gospodarki rynkowej. Jako przykład można tu wskazać koszty paliw i energii.

Jak widać, w ciągu minionych lat logistyka sukcesywnie rozszerzała zakres swoich zainteresowań, obejmując nimi procesy racjonalnej gospodarki zapasami, optymalnej lokalizacji produkcji, kosztów magazynowania i właściwego obiegu informacji. Z biegiem czasu logistyka wypracowała sobie nową pozycję w działalności gospodarczej, stając się jej

niezbędnym elementem, który wydatnie wpływa na wydolność ekonomiczną przedsiębiorstwa.

Do podstawowych czynników, które w ostatnich dziesięcioleciach istotnie przyczyniły się do rozwoju logistyki w Polsce, można zaliczyć (Bujak, Topolska, Gębczyńska, 2015):

- brak dalszej możliwości obniżki kosztów produkcji;
- wzrost zróżnicowania produktów;
- rosnące koszty transportu (paliwo, amortyzacja pojazdu, wszelkie opłaty, itp.);
- globalizację procesów gospodarczych;
- wzrastające koszty obsługi zapasów;
- postęp technik komputerowych, dzięki któremu powstają nowoczesne techniki optymalizacyjne.

Można również wskazać szczegółowe determinanty wpływające na funkcjonowanie logistyki w gospodarce w kontekście presji minimalizacji kosztów wywołanej wymaganiami rynkowymi. Dotyczą one charakterystycznych zjawisk towarzyszących zmianie podejścia i upodobań klientów generujących popyt na rynku. Wśród nich wyróżnia się (Bujak, Topolska, Gębczyńska, 2015):

- zmianę światopoglądu rynkowego, który powinien być zorientowany na klienta (jego fizyczne potrzeby);
- większe wymagania nabywców, zwłaszcza te uwzględniające jakość pozyskiwanych produktów;
- osobiste upodobania nabywców, którzy wymagają wielkiego zróżnicowania asortymentowego;
- globalizację preferencji klientów w związku z oferowanymi produktami;
- skrócenie „cyklu życia” wyrobów gotowych;
- wzrost świadomości ekologicznej klientów, którzy stawiają na zakupy wyrobów „z czystej produkcji”.

Mając na uwadze determinanty dzisiejszego podejścia do funkcjonowania logistyki, można przypisać jej następującą definicję: „Logistyka to proces zarządzania całym łańcuchem dostaw. Jest to więc działalność związana z przepływem produktów i usług, od źródła, przez formy pośrednie, aż do postaci, w której produkty i usługi są konsumowane przez klienta” (Gołomska, 2010, s. 46).

## Analiza determinant funkcjonowania logistyki w ujęciu instytucjonalnym

Chcąc dokonać analizy determinantów funkcjonowania logistyki w gospodarce kraju, należy w głównej mierze skupić się na funkcjonowaniu pojedynczych przedsiębiorstw logistycznych. Firmy te, poprzez swoje działanie, wpływają na obraz całej gospodarki, ponieważ nie istniałaby szeroko pojmowana logistyka, gdyby nie istniały przedsiębiorstwa wykonujące tę działalność. Dlatego też logistyki nie należy po-

strzeżać wyłącznie przez pryzmat dużych i dobrze rozwijających się przedsiębiorstw w naszym kraju, ale należy rozpatrywać ją także z punktu widzenia firm mniejszych, w których również zachodzą czynności logistyczne jednak na mniejszą skalę. Zatem zarówno duże, jak i małe przedsiębiorstwa wpływają na rozwój gospodarczy kraju i to one zostaną poddane jednej z analiz zarządzania strategicznego — analizie SWOT.

Zanim zostanie przedstawiona istota analizy SWOT, warto poświęcić kilka słów tematowi analizy strategicznej standardowego przedsiębiorstwa — mając w zamyśle, iż ów schemat równocześnie odnosi się do krajowych przedsiębiorstw logistycznych.

Aby dokonać analizy strategicznej przedsiębiorstwa, należy rozróżnić wpływ czynników wewnętrznych i zewnętrznych. Istnieją zjawiska i czynniki, które mogą być kształtowane przez kierownictwo firmy oraz takie, które występują poza horyzontem jego oddziaływania. Dla kierowników przedsiębiorstw prostsze do zbadania są problemy wewnętrzne, przede wszystkim z uwagi na lepszą znajomość zestawu technik badawczych. Znacznie trudniejsze jest dokonywanie analizy otoczenia — sam koszt takich badań jest przeważnie wyższy i często niezbędne jest skorzystanie z pomocy konsultanta. Stąd w głównej

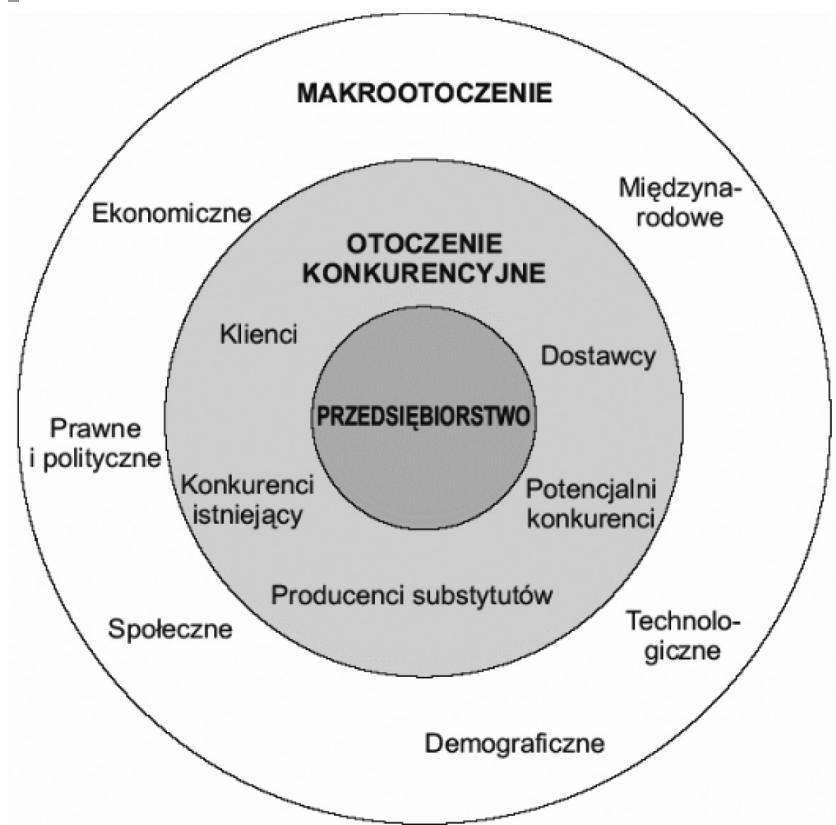
mierze uwaga kadry kierowniczej skupia się na problemach wewnętrznych przedsiębiorstwa, zaś wartości, które można by otrzymać z analiz otoczenia, schodzą na drugi plan.

Całościowa i wieloczynnikowa analiza otoczenia ma pomóc firmie dostrzec we właściwym czasie nie tylko zagrożenia, ale także potencjalne szanse w dynamicznym świecie zewnętrznym. Przedsiębiorstwo, które w sposób ciągły i kompleksowy obserwuje swoje otoczenie, nie jest zaskakiwane występowaniem coraz to nowych problemów. Wskazują je bowiem sygnały z otoczenia, stanowiące podstawę logicznego planowania przyszłości i konstruowania strategii. Dzięki temu firma może zwiększać elastyczność swoich działań, jest w niewielkim stopniu narażona na wstrząsy i kryzysy i silniej przygotowana do zachowań twórczych i kreatywnych.

Badania otoczenia są procesem śledzenia otoczenia organizacji w celu rozpoznania istniejących i przyszłych szans oraz zagrożeń mogących mieć wpływ na zdolność przedsiębiorstwa do wypracowania zamierzonych celów. Otoczenie przedsiębiorstwa dzieli się na: makrootoczenie oraz otoczenie konkurencyjne — przemysłowe lub sektorowe (rysunek 5) (Gierszewska, Romanowska, 2013, s. 22–23).

Rysunek 5

Obszary analizy przedsiębiorstwa



Źródło: Gierszewska, Romanowska, 2013, s. 24.

Makrootoczenie to zestaw warunków funkcjonowania określonego przedsiębiorstwa w konkretnym kraju i regionie, w wyznaczonej strefie klimatycznej, w danym układzie politycznym, prawnym, systemowym. Nie można natomiast mówić o takim samym funkcjonowaniu polskiego przedsiębiorstwa z lat 90. XX w. jak o przedsiębiorstwie działającym współcześnie, gdyż to drugie funkcjonuje w zupełnie innym układzie makrootoczenia (mimo, że upłynęło jedynie ponad 20 lat). I analogicznie, nie można porównywać polskiego przedsiębiorstwa z drugiej dekady XXI w. z przedsiębiorstwem działającym w Chinach lub Francji w tych samych latach, również z powodu innego układu makrootoczenia (m.in. inny system prawny, polityka itp.).

Cechą makrootoczenia jest to, że bardzo silnie wyznacza możliwości działania i rozwoju przedsiębiorstwa, a przedsiębiorstwo nie potrafi zmienić tych warunków. Do kształtujących je czynników należą czas i zjawiska, których znajomość i umiejętność przewidywania jest konieczna, ale które nie podlegają oddziaływaniu przedsiębiorstwa (działanie w jedną stronę). Przedsiębiorstwo odczytuje nadawane przez otoczenie bodźce i traktuje je jako szanse lub zagrożenia, aczkolwiek bez możliwości aktywnego wpływania na nie. W praktyce jednak istnieją wyjątki od tej reguły, gdyż np. duże przedsiębiorstwa o pokaźnym potencjale ekonomicznym lub sile politycznej mogą wywierać wpływ na pewne elementy makrootoczenia (znane są przypadki, kiedy znacznych rozmiarów organizacja obligowała rząd do zmiany polityki gospodarczej).

Z uwagi na silny wpływ otoczenia, zwłaszcza w sytuacjach kryzysu gospodarczego lub politycznego albo zmian systemowych, konieczna dla przedsiębiorstwa jest znajomość najważniejszych szans i zagrożeń związanych z poruszaniem się w makrootoczeniu, a także umiejętność przewidywania, jak będą się kształtować w następnych latach, tak aby przystosowywać do nich swoje programy rozwoju.

Oprócz makrootoczenia występuje także otoczenie konkurencyjne, które dla przedsiębiorstwa jest łatwiejsze do zidentyfikowania i obserwacji. Otoczenie konkurencyjne obejmuje wszystkie podmioty gospodarcze będące z przedsiębiorstwem w jakichś powiązaniach kooperacyjnych lub konkurencyjnych. Najważniejszymi ogniwami otoczenia konkurencyjnego są dostawcy, nabywcy, konkurenci istniejący i potencjalni. Otoczenie konkurencyjne ma taką właściwość, że między jego elementami a przedsiębiorstwem istnieje sprzężenie zwrotne: podmioty występujące w otoczeniu konkurencyjnym wpływają na przedsiębiorstwo, ale też samo przedsiębiorstwo ma możliwość aktywnej odpowiedzi na te bodźce. Obojętne stosunki mają więc charakter gry ekonomicznej — mogą być przez szefostwo przedsiębiorstwa badane i przezuwane, ale też kształtowane. To, w jaki sposób przedsiębiorstwo oddziałuje na oto-

czenie konkurencyjne, jest uwarunkowane jego pozycją konkurencyjną, jednak za każdym razem stanowi istotny element strategii przedsiębiorstwa (Gierszewska, Romanowska, 2013, s. 24).

Pomimo związków przedsiębiorstwa z makrootoczeniem i otoczeniem konkurencyjnym badaniom poddaje się także sytuację samego przedsiębiorstwa. Z tym etapem najlepiej radzą sobie pracownicy firmy, gdyż znają jej problemy „od podszewki”. Analiza musi wówczas dotyczyć wszystkich obszarów przedsiębiorstwa, nie jedynie sfery ekonomicznej, na której często skupia się szczególną uwagę, ale i technologicznej, marketingowej, społecznej i kulturowej. Konieczna więc jest umiejętność łączenia metod jakościowych i ilościowych, umiejętność posługiwania się nie tylko ankietą, ale też złożonymi metodami analizy finansowej lub symulacją komputerową.

Czynniki, które mogą wystąpić w branży logistycznej, tak po stronie mocnych, jak i słabych stron oraz szans i zagrożeń w małym i średnim przedsiębiorstwie dają się ująć w logicznie powiązane zbiory (tabela 1).

Działalność logistyczna jest na tyle szeroką dziedziną, iż wymienione aspekty do poruszenia w analizie SWOT stanowią tylko pewną jej część. Przedsiębiorstwo logistyczne powinno wykorzystywać swoje mocne strony. Dla przykładu, jeśli zaczyna wzrastać jego przewaga konkurencyjna, a jednocześnie jako czynnik zewnętrzny pojawia się szansa wejścia na nowe rynki i istnieją optymistyczne prognozy dla branży, należy zintensyfikować działania, wykorzystując pozytywne szanse, by osiągnąć cel. W przypadku słabych stron i zagrożeń należy umniejszać ich negatywny wpływ na przedsiębiorstwo, np. dodatkowo ubezpieczać towar. Warto wiedzieć, że przy rozliczeniach np. w handlu zagranicznym najkorzystniejszym sposobem zapłaty z punktu widzenia eksportera jest przedpłata, gdyż to importer wpłaca całą należność z góry za towar, a eksporter nie ponosi ryzyka.

Aby przedsiębiorstwo logistyczne mogło dobrze funkcjonować w gospodarce, powinno identyfikować swoje szanse i zagrożenia, mocne i słabe strony. Korzystając z tej wiedzy, powinno skupić się na ich wpływie na rozwój organizacji, a także zastanowić się nad sposobem osłabiania lub potęgowania siły ich oddziaływania. Konfrontacja szans i zagrożeń z mocnymi i słabymi stronami przedsiębiorstwa daje możliwość wskazania jego pozycji strategicznej, jak również może stanowić źródło interesujących pomysłów strategii.

## Ocena wpływu ekonomicznych determinant na funkcjonowanie logistyki

Chcąc dokonać oceny wpływu ekonomicznych determinant na funkcjonowanie logistyki w firmie, na-

Tabela 1

## Analiza SWOT małych i średnich firm

	Czynniki pozytywne	Czynniki negatywne
Czynniki wewnętrzne	<p><b>MOCNE STRONY</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ rozwój branży transport–spedycja–logistyka</li> <li>▪ zauważenie znaczenia zarządzania logistycznego</li> <li>▪ pojawienie się w strukturach organizacyjnych pionów i stanowisk logistycznych</li> <li>▪ zapoczątkowanie śledzenia kosztów logistycznych</li> <li>▪ powszechne dostrzeganie konieczności informatycznego wspomagania zarządzania procesami logistycznymi</li> <li>▪ wprowadzanie regularnych pomiarów wskaźników logistycznych</li> <li>▪ możliwość indywidualnego podejścia do klienta</li> <li>▪ bogate zasoby ludzkie w firmie</li> <li>▪ poprawa infrastruktury</li> <li>▪ rozwijająca się przewaga konkurencyjna</li> <li>▪ zaawansowana technologia</li> </ul>	<p><b>SŁABE STRONY</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nieliczne wdrożenia nowoczesnych strategii logistycznych</li> <li>▪ koszt jednostkowy wyższy niż głównych konkurentów</li> <li>▪ słaba pozycja konkurencyjna</li> <li>▪ trudności w pozyskiwaniu partnerów do wdrażania nowoczesnych strategii w łańcuchach dostaw</li> <li>▪ brak środków</li> <li>▪ brak systemowych rozwiązań w zakresie monitorowania wskaźników logistycznych w przedsiębiorstwach</li> <li>▪ niski stopień wdrożeń zaawansowanych technologii informatycznych (EDI)</li> <li>▪ długie i mało efektywne wdrażanie zintegrowanych systemów informatycznych</li> </ul>
Czynniki zewnętrzne	<p><b>SZANSE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ pozyskiwanie nowych zleceń/wejścia na nowe rynki</li> <li>▪ optymistyczne prognozy dla branży</li> <li>▪ wzrost znaczenia na arenie międzynarodowej</li> <li>▪ rynek logistyczny jest bardzo szybko rozwijającym się segmentem gospodarki</li> <li>▪ możliwość elastyczniejszego dostosowania do wymagań klienta</li> </ul>	<p><b>ZAGROŻENIA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kradzieże ładunków</li> <li>▪ rygorystyczne przepisy celne</li> <li>▪ spadek popytu na przewozy</li> <li>▪ wzrost opłat np. na autostradach</li> <li>▪ wzrost cen paliw</li> <li>▪ nieuczciwi przedsiębiorcy na rynku</li> <li>▪ pojawienie się nowych konkurentów</li> <li>▪ wzrost siły przetargowej konkurentów</li> <li>▪ długie (wydłużające się) terminy płatności za usługi</li> <li>▪ wysokie koszty ubezpieczenia</li> <li>▪ niespójne przepisy w różnych krajach</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Staniewska, 2011, s. 557–565.

leży przypomnieć ekonomiczne czynniki makrootoczenia.

Na koszty w szeroko rozumianej działalności logistycznej wpływają ceny towarów i usług, które zależą od stopy inflacji. Ogólnie większość gospodarek zmierza do szybkiego wzrostu gospodarczego, całkowitego zatrudnienia i stabilności cen. O ile oczywiście jest, że hiperinflacja niesie tragiczne skutki dla gospodarki, o tyle trudność tkwi w ustaleniu optymalnego poziomu stopy inflacji. Z badań przeprowadzonych w 127 krajach wynika, że hiperinflacja pojawia się przy gwałtownych spadkach tempa wzrostu produktu krajowego brutto (PKB), a deflacja i umiarkowana inflacja dopisują powolnemu wzrostowi. Można zatem wnioskować, że względnie niewysoka stopa inflacji może mieć stymulujący wpływ na gospodarkę i niekoniecznie musi pociągać za sobą ujemne skutki (Hall, Taylor, 2004, 64–66).

Innym czynnikiem wpływającym na logistykę są kursy wymiany walut. Sektor związany z transportem wytwarzał w 2019 r. 7,6% polskiego PKB<sup>3</sup>, odgrywa-

jąc przy tym ważną rolę w narodowej gospodarce. Nierzadko jest rozpatrywany nawet jako barometr jej kondycji. Tymczasem branża transportowa musi borykać się z wieloma problemami, do których należy m.in. ryzyko walutowe. Krajowe firmy transportowe skutecznie konkurują na europejskim rynku i niejednokrotnie dysponują nowoczesnym taborzem. Z uwagi na rosnące znaczenie transportu polscy przewoźnicy realizują także przewozy międzynarodowe, które wiążą się z rozliczaniem w zagranicznej walucie, co w efekcie powoduje ryzyko kursowe. Ryzyko to może poważnie obniżyć zyski lub zwiększyć koszty funkcjonowania firmy. Działalność transportowa (także logistyczna) jest bardzo czuła na wszelkie zmiany czynników zewnętrznych, gdyż niejednokrotnie mocno wpływają one na wyniki finansowe poszczególnych przewoźników. Wśród wspomnianych czynników ogromnie istotne są te, które wiążą się z kosztami (np. wydatki na paliwo).

Analizując determinanty funkcjonowania logistyki, należy poddać ocenie kolejny czynnik, jakim są

zasoby ludzkie. Występują one w każdym obszarze działalności gospodarczej, ponieważ zysk, silna i stabilna pozycja na rynku to priorytetowe cele przedsiębiorstw, które są możliwe do zrealizowania jedynie dzięki zatrudnionym w firmie pracownikom. Dlatego też akurat ludzie z ich zdolnościami, wiedzą i umiejętnościami, przekładającymi się na praktykę oraz motywację do pracy, rozstrzygają o sukcesie firmy i szansach utrzymania się na trudnym rynku, determinują mocne i słabe strony przedsiębiorstwa, wpływają na jego szanse i zagrożenia. Pracujący w organizacji ludzie są najcenniejszym składnikiem aktywów, gdyż to dzięki ich wiedzy stanowiącej repozytorium informacji, dzięki ich doświadczeniu i zaangażowaniu firma może osiągać długofalowe cele.

Wskazane elementy w połączeniu z wykorzystywaniem zaangażowanego w działalność firmy sprzętu technicznego stanowią kapitał ludzki. Warto dodać, że to właśnie dzięki zaangażowaniu zasobów ludzkich i kapitału firma może osiągnąć konkurencyjność na rynku. Jednakże, jak wynika z badań, zarządzanie zasobami ludzkimi w polskich przedsiębiorstwach opiera się nadal na niepostępowych ideach i celach, a także na niedopracowanych zasadach działania (Dudek, Śmiałkowska, 2014).

W ostatnich latach nasilił się wzrost znaczenia działu IT w logistyce i w istotny sposób wpływa on na funkcjonowanie przedsiębiorstw (procesy obsługi klienta, składanie zamówień, organizacja spedycji itd.). Przepływ informacji w transporcie i działalności spedycyjnej od zawsze stanowił ważny element, jednakże wraz z postępem technologii komputerowych osiągnął jeszcze wyższą rangę. Wprowadzenie technologii informacyjnej jest przede wszystkim korzystne dla klientów firm transportowych i spedycyjnych, a dodatkowo informatyka poprawia pozycję wielkich koncernów.

Chcąc dokonać oceny oddziaływania technologii informatycznych z punktu widzenia małych firm, nie można skupiać się wyłącznie na pozytywnych przesłankach ich stosowania, gdyż w przeciwieństwie do dużych koncernów wielu małych firm zwyczajnie nie stać na kosztowne inwestycje w tej sferze.

Wskutek rozwoju informatyki na rynku działalności logistycznej pojawiły się nowe podmioty, wśród których wymienia się m.in. producentów oprogramowania. Ich rola w przyszłości będzie się zwiększać. Jest to pozytywna przesłanka rozwoju logistyki, gdyż zapewnia wykwalifikowanym specjalistom miejsca pracy w gospodarce. Wzrost znaczenia programistów komputerowych nie oznacza wyeliminowania z rynku przedsiębiorstw transportowych i spedycyjnych, podmioty te będą się bowiem uzupełniać, a nie ze sobą konkurować (Koszewski, 2004).

## Podsumowanie

Rozważania podjęte w artykule upoważniają Autora do sformułowania następujących wniosków:

Po pierwsze, potrzeba istnienia logistyki jest nieodłącznym elementem funkcjonowania gospodarki każdego kraju, ponieważ logistyka stanowi jedną z najszybciej rozwijających się dziedzin aktywności gospodarczej. Obecnie nie tylko odgrywa ważną rolę w funkcjonowaniu pojedynczych przedsiębiorstw, ale coraz intensywniej oddziałuje na cały system gospodarczy. Stąd otwarcie można mówić o wyodrębniającym się i coraz istotniejszym sektorze logistycznym wnoszącym duży wkład w wytwarzanie dochodu narodowego.

Po drugie, na rozwój gospodarczy kraju w podstawowym nurcie ekonomii mają wpływ trzy (skumulowane) główne czynniki produkcji, którymi są: praca, ziemia i kapitał. Oprócz zasadniczych czynników wymienia się także rozwój technologii i przedsiębiorczość. Warto zaznaczyć, że dużego znaczenia nabiera również wiedza, która pozwala łączyć powyższe czynniki, przyczyniając się do osiągnięcia efektywności i sprawności gospodarki, w której zachodzą procesy logistyczne.

Po trzecie, dzisiejsza logistyka wykorzystuje szereg innowacji: technicznych, technologicznych, a także organizacyjnych, zaś ich wdrażanie jest traktowane jako reguła przez wiele firm funkcjonujących na rynku transport–spedycja–logistyka (TSL). Obecnie logistycy intensyfikują swoje działania w celu uzyskania przez przedsiębiorstwo przewagi konkurencyjnej przez szereg czynności — głównie dzięki optymalizacji kosztów.

Po czwarte, w celu zbadania otoczenia przedsiębiorstwa i chęci wyciągnięcia wniosków dotyczących jego funkcjonowania w gospodarce, niezbędna jest umiejętność przeprowadzania analiz strategicznych. Wysoce pomocne może okazać się zastosowanie koncepcji pięciu sił Portera lub analizy SWOT. Dzięki niej w czytelny sposób zestawia się mocne strony firmy, które należy wykorzystywać, i słabe, które trzeba niwelować, oraz jej potencjalne szanse i mogące wystąpić zagrożenia.

Po piąte, znajomość ekonomicznych determinant wpływających na funkcjonowanie logistyki w kraju jest wskazana dla wszystkich, którzy zamierzają być aktywni w tej dziedzinie. Ich nieznajomość bądź nieumiejętność przewidzenia zachowań rynkowych innych podmiotów może przynieść niepożądane efekty.

Po szóste, funkcjonowanie logistyki w gospodarce narodowej jest dzisiaj motorem napędzającym gospodarkę. Logistyka jest nieodzowna, aby szybko i efektywnie mogły się odbywać przepływy towarów. Nasze życie i gospodarka są wysoce uzależnione od świata zewnętrznego. Właściwe działanie przedsię-

biorstw lub nawet jednostek zależy od napływu określonych towarów, które najczęściej przybywają z innych regionów kraju, a nawet z zagranicy. To właśnie dzięki logistyce do najodleglejszych miejsc na

Ziemi docierają niezastąpione produkty codziennego użytku. Warto zatem podkreślić rolę logistyki i uzmysłwić sobie, jak znaczące są planowanie i optymalizacja kosztów.

## Przypisy/Notes

<sup>1</sup> Publikacja artykułu została sfinansowana w ramach zadania Upowszechnianie nauki, nr III.1.23 z Planu zadaniowo-finansowego działalności naukowej Akademii Sztuki Wojennej na 2019 r.

<sup>2</sup> [https://mfiles.pl/index.php/Herbert\\_Simon](https://mfiles.pl/index.php/Herbert_Simon) (15.08.2020).

<sup>3</sup> <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-rzeczypospolitej-polskiej-2019,2,19.html> (17.08.2020).

## Bibliografia/References

### Literatura/Literature

- Bełdowski, J. (2013). *Nieśmiertelne koszty transakcyjne*, <https://archiwum.rp.pl/artykul/1218637-Niesmiertelne-koszty-transakcyjne.html> (17.08.2020).
- Bujak, A., Topolska, K., Gębczyńska, A. (2015). Kierunki rozwoju współczesnej logistyki. *Technika Transportu Szynowego*, (12).
- Coyle, J. J., Bardi, E. J., Langley Jr., C. J. (2002). *Zarządzanie logistyczne*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Di Maggio, P. J., Powell, P. P. (1991). *The New Institutionalism in Organizational Analysis*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Dudek, T., Śmiałkowska, B. (2014). Efektywność gospodarowania zasobami ludzkimi przedsiębiorstwa logistycznego. *Logistyka*, (6).
- Ficoń, K. (2008). *Logistyka ekonomiczna. Procesy ekonomiczne*. Warszawa: BEL Studio.
- Gierszewska, G., Romanowska, M. (2013). *Analiza strategiczna przedsiębiorstwa*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Gołomska, E. (2010). *Kompendium wiedzy o logistyce*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- GUS (2019). *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2019*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-rzeczypospolitej-polskiej-2019,2,19.html> (17.08.2020).
- Hall, R. E., Taylor J. B. (2004). *Makroekonomia*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Kochanowicz, J. (2007). Ekonomiści polscy a nowy instytucjonalizm. W: J. Kochanowicz, S. Mandes, M. Marody (red.), *Kulturowe aspekty transformacji ekonomicznej*. Warszawa: Instytut Spraw Publicznych.
- Koszewski, R. (2004). *Wpływ technologii informatycznych na rozwój rynku usług transportowych*, [http://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/transport-i-spedycja/item/download/46\\_3b71\\_d63803489f5b37e08b699847da2c](http://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/transport-i-spedycja/item/download/46_3b71_d63803489f5b37e08b699847da2c) (17.08.2020).
- Krzyżaniak, S. (1997). Logistyka w gospodarce narodowej. *Logistyka*, (4).
- Landreth, H., Colander, P. C. (1998). *Historia myśli ekonomicznej*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Rudolf, S. (2009). *Nowa ekonomia instytucjonalna. Teoria i zastosowania*. Kielce: Wyższa Szkoła Ekonomii i Prawa im. prof. Edwarda Lipińskiego w Kielcach.
- Rydzkowski, W. (1999). Aktualne tendencje w logistyce europejskiej. *Logistyka*, (1).
- Skowronek, Cz., Sarjusz-Wolski, Z. (2008). *Logistyka w przedsiębiorstwie*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Skowrońska, A. (2009). *Rola polityki logistycznej państwa we wdrażaniu zrównoważonego rozwoju*. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Słomka-Gołobiowska, A. (2009). Nowa ekonomia instytucjonalna a rozwój gospodarczy. W: S. Rudolf (red.), *Nowa ekonomia instytucjonalna. Teoria i zastosowania*. Kielce: Wyższa Szkoła Ekonomii i Prawa im. prof. Edwarda Lipińskiego w Kielcach.
- Stachowiak, Z., Stachowiak, B. (2015). *Ekonomia gospodarki rynkowej. Ujęcie instytucjonalne*, tom 1. Warszawa: Akademia Obrony Narodowej.
- Staniewska, E. (2011). Logistyka w działalności przedsiębiorstw. *Logistyka* (2).
- Stępień, B. (2005). Struktury przedsiębiorstw międzynarodowych w świetle nowego instytucjonalizmu w teorii organizacji. W: E. Najlepszy (red.), *Biznes międzynarodowy a internacjonalizacja gospodarki narodowej*. Poznań: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu.
- Witkowski, J. (2004). Polityka logistyczna nowym rodzajem polityki gospodarczej państwa. W: M. Sołtysik (red.), *Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych*. Katowice: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach.

### Strony internetowe/Websites

[https://mfiles.pl/index.php/Herbert\\_Simon](https://mfiles.pl/index.php/Herbert_Simon) (15.08.2020).

**Dr hab. Maciej Kaźmierczak, prof. ASzWoj**

Profesor nadzwyczajny Akademii Sztuki Wojennej w Instytucie Logistyki w Katedrze Podstaw Logistyki. Jego dorobek naukowy zawiera się w obszarze nauk społecznych w dyscyplinie nauki o bezpieczeństwie oraz nauk o zarządzaniu i jakości, z uwzględnieniem problematyki logistyki, szczególnie związanej z procesami logistyki zaopatrzenia i gospodarki magazynowej podmiotów gospodarczych i wojskowych, bezpieczeństwem energetycznym państwa oraz zabezpieczeniem logistycznym wojsk. Znaczącą część zainteresowań naukowych i dydaktycznych stanowią logistyka zaopatrzenia i gospodarka magazynowa jako praktyka gospodarczo-obronna związana z integracją teorii i praktyki logistyki gospodarczej i wojskowej.

**Dr hab. Maciej Kaźmierczak, prof. ASzWoj**

Assoc. Prof. PhD at the War Studies University at the Institute of Logistics at the Department of Logistics Basis. His has scientific achievements are in the field of social sciences in the discipline of security science as well as management and quality, taking into account the issues of logistics, especially related to the processes of supply logistics and warehouse management of economic and military entities, state energy security and military logistics. A significant part of his scientific and didactic interests is supply logistics and warehouse management as an economic and defense practice related to the integration of economic and military logistics theory and practice.