

PRÓBA NEOINSTYTUCJONALNEGO SPOJRZENIA NA WIELOWYMIAROWOŚĆ WSPÓŁCZESNEJ LOGISTYKI

prof. dr hab. Zenon STACHOWIAK
dr Anna DZIURNY
Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego

Streszczenie

Artykuł stanowi analityczne studium zmian charakteru współczesnej logistyki. Rozważania zostały skoncentrowane na rozpoznaniu współczesnej wielowymiarowości logistyki jako dyscypliny wiedzy oraz zbioru praktycznych działań. Dokonano tego przywołując dorobek nowej ekonomii instytucjonalnej. Kwestia wielowymiarowości logistyki rozpatrzona została przez pryzmat elementów strukturalnych paradygmatu ekonomii instytucjonalnej, to jest „ceremonii społecznych”, „technologii”, „filozofii” oraz „środowiska” otoczonego własnym „pasem bezpieczeństwa”, będącego ich otoczeniem. Charakterystyka została oparta na przypisanym im zbiorze zasadniczych wyznaczników. Takie podejście ma argumenty w przeszłości i w teraźniejszości.

Słowa kluczowe: wielowymiarowość logistyki, nowa ekonomia instytucjonalna, ceremonie społeczne, technologia, filozofia, środowisko.

Wstęp

Literatura przedmiotu, a także analiza zjawisk praktyki życia gospodarczego dowodzi, że mamy do czynienia z narastającymi zmianami charakteru współczesnej logistyki. Zasadne w ślad za tym jest pytanie: czym jest, a także jakie przesłanki zdecydowały o krystalizacji współczesnej wielowymiarowości logistyki jako dyscypliny wiedzy oraz zbioru praktycznych działań? Konkretyzując formułę tego pytania do wymiaru problemowego, trafne wydaje się wskazanie, że jest ona odzwierciedleniem wyzwania cywilizacyjne współczesnego świata. Takie podejście ma możliwość zastosowania w przeszłości i teraźniejszości. Ich rozpoznanie wymaga odpowiedniego sposobu podejścia i interpretacji. W największym stopniu pomocny w realizacji tego zadania okazać się może dorobek nowej ekonomii instytucjonalnej.

Przesłanki identyfikacji podłoża instytucjonalizacji współczesnej logistyki

Trudności w rozwikłaniu problemu wielowymiarowości współczesnej logistyki doszukiwać trzeba się przede wszystkim w fakcie, iż współczesne nurty identyfikacji i charakterystyki logistyki w swych ramach pojęciowych i analitycznych pomijają instytucje jako – wstępnie określając – stworzone przez ludzi ograniczenia, które kształtują interakcje polityczne, gospodarcze i społeczne, którymi są zarówno ograniczenia nieformalne, takie jak: sankcje, tabu, zwyczaje, tradycje oraz kodeksy postępowania, jak i ograniczenia formalne, którymi są konstytucje, ustawy, prawa własności. Instytucje te charakteryzuje duża stabilność na przestrzeni czasu oraz oddziaływanie w sposób trwały.

Analiza logistyki na współczesnym etapie jej rozwoju zdaje się hołdować zasadzie, iż logistyka bardziej funkcjonuje w realnym świecie niż w umysłach logyków-naukowców. Wydaje się, iż mamy do czynienia ze sprzyjaniem lekceważącemu stosunkowi do teoretycznych uogólnień praktyki logistycznej. Wynika to często z przeświadczenia, iż logistyka nie potrzebuje gruntownych uogólnień wiedzy o realnych systemach logistycznych albo pozwala im funkcjonować bez takiej wiedzy. Jest to podejście, które nie może zostać zaakceptowane, bowiem jeśli podłożem funkcjonowania logistyki jest realna gospodarka rynkowa, to oznacza, iż funkcjonuje ona w oparciu o innego typu instytucje. Zauważyć jednak należy, iż nie ma jednego typu gospodarki rynkowej, a różnią się one pod względem rodzajów rynków i ilością gospodarek na świecie. Oznacza to, że instytucje logistyki będą różne w zależności od modelu gospodarki rynkowej. Dylematem w tej sytuacji jest także wybór wzorca gospodarki rynkowej, a w konsekwencji odwołania się do lokalnych doświadczeń i prób innowacyjnych, a w ślad za tym zaproponowanie własnych propozycji zmian podejścia do logistyki. Są one w swej istocie wyrazem poszukiwania alternatywy wobec obecnego postrzegania i badania procesów logistycznych.

Spośród wielu nurtów współczesnej myśli ekonomicznej pomocna w zrozumieniu współczesnego obrazu logistyki jest dynamika rozwoju, która charakteryzuje nową ekonomię instytucjonalną koncentrującą się na badaniu zależności między rezultatami gospodarczymi oraz instytucjonalnymi warunkami zachowań i otoczenia instytucjonalnego. Przywiązuje ona dużą wagę do uwarunkowań prawno-organizacyjnych oraz stabilności działań zroutynizowanych. Zakłada traktowanie jednostki jako przedsiębiorcy, który kieruje się interesem własnym i dalece ograniczonym interesem publicznym. Przyjmuje także, że jego rozwiązania mają charakter racjonalny i są ukierunkowane na maksymalizację swojej użyteczności¹. Wydaje się ona na tyle dojrzała metodologicznie, by mogła przyczynić się do sformułowania nowego spojrzenia na współczesny wielowymiarowy obraz logistyki.

¹ Por. S. Rudolf, *Nowa ekonomia instytucjonalna lekarstwem na kryzys* [w:] *Nowa ekonomia instytucjonalna wobec kryzysu gospodarczego*, red. S. Rudolf, WSEiP w Kielcach, Kielce 2012, s. 13.

Wiele uogólnień ekonomii instytucjonalnej może być z powodzeniem wykorzystane przy tworzeniu zrębów nowego podejścia do teorii i praktyki logistycznej. Jest to możliwe dzięki usankcjonowaniu społecznych reguł gry ekonomicznej i wskazaniu możliwości wykorzystania instytucji w procesach wyborów ekonomicznych, które wynikają z nieprzewidywalności wyborów społeczeństwa i państwa. Przy czym chodzi tutaj o wybory prowadzące do przewyciężenia ograniczeń wzrostu efektywności systemów logistycznych, a w konsekwencji także ograniczeń w procesach logistycznych we wszystkich ich segmentach i obszarach.

W odniesieniu do wielowymiarowości logistyki w realnym świecie pojawia się wiele zagadek oraz tajemnic przyszłości, które często napotykalibyśmy w naszej wiedzy i wyobraźni. Potęgują je obrazy stanów i procesów, które z jednej strony trzeba postrzegać i traktować jako doświadczenie, a z drugiej jednak jako fakty, którym nie wolno ulegać bezgranicznej fascynacji. Świadomość tych zależności muszą mieć nie tylko naukowcy, ale również politycy i praktycy gospodarczy. Pamiętać należy jednak o tym, iż nie da się utrzymać dotychczasowej drogi rozwoju logistyki, bowiem jej wielowymiarowość wymaga dostrzeżenia takiej wizji jej drogi rozwoju, która pozwoliłaby zapewnić poprawę jej wydajności i efektywności.

Analizy problemu logistyki w znacznej jego części nie mają charakteru systemowego i nie sięgają dostatecznie głęboko i nie ujawniają istoty ważnych problemów na miarę aspiracji, potrzeb i możliwości współczesnych trendów integracyjnych i globalizacyjnych. Sytuacja ta jednocześnie wymusza potrzebę spojrzenia na problemy logistyczne przez pryzmat ładu instytucjonalnego w gospodarce, który by prowadził do efektywności ekonomicznej oraz sprawności mechanizmów jej funkcjonowania i wzmocnienia charakteryzujących ją procesów realnych.

Doszukując się w teoriach ekonomicznych podwalin do rozwoju teorii i praktyki logistycznej, zauważyć trzeba, iż stanowiące je w okresie po II wojnie światowej do początku lat 80. XX wieku keynesizm, a dla kolejnych lat do końca I dekady XXI wieku neoliberalizm, były nie tylko teoriami ekonomicznymi, ale również teoriami organizacji systemów gospodarczych i politycznych. Obie one jednak ujawniły daleko idącą ograniczoność w rozwiązywaniu wielu problemów gospodarczych, w tym problemów logistycznych. Ich analizy wyjaśniające funkcjonowanie systemów logistycznych przez ekonomistów i polityków gospodarczych nie przynosiły jednak satysfakcjonujących rezultatów. Okazywały się one bowiem dalece odległe od istniejącej rzeczywistości. Sytuacja ta uświadomiła również potrzebę przywołania nowej dominującej teorii ekonomicznej. Jej poszukiwania doprowadziły do przywołania dorobku neoinstytucjonalistów. Jego przywoływanie znalazło wyraz w rosnącej skali analiz i interpretacji instytucjonalnych zjawisk gospodarczych²

2 Autorzy artykułu takie podejście zastosowali również w odniesieniu do problematyki bezpieczeństwa ekonomicznego postrzeganego w różnych ujęciach podmiotowych i przedmiotowych (Por. Z. Stachowiak, *Teoria i praktyka mechanizmu bezpieczeństwa ekonomicznego. Ujęcie instytucjonalne*, AON, Warszawa 2012; Z. Stachowiak, A. Dziurny, *Dylematy zarządzania bezpieczeństwem ekonomicznym państwa – ujęcie instytucjonalne* [w:] *Nowa ekonomia instytucjonalna*

w tym logistycznych³. Uznanie zdobyło przekonanie, że trudno jest badać zmiany dokonujące się obecnie w otoczeniu, czy też poszukiwać prawidłowości i rozwiązań teorii i praktyki logistycznej, bez przywołania kategorii „instytucji”.

Dorobek nowej ekonomii instytucjonalnej jako podstawa budowy teorii i praktyki wielowymiarowej logistyki

Procesem, który zaangażował czołowych neoinstytucjonalistów, odwołujących się do poglądów T.B. Veblena i pojęć przez niego używanych, jest budowa paradygmatu nowej ekonomii instytucjonalnej⁴. Przywoływana była w pierwszej kolejności koncepcja systemu społeczno-ekonomicznego ujmowanego jako zbiór różnych instytucji: użytecznych to jest tych, które związane są ze światem przemysłu określanym jako ta część układu, w którym klasa pracująca, pobudzana instynktem dobrej roboty, realizuje proces wytwórczy; oraz nieużytecznych to jest tych, które związane są z światem interesu określanym jako ta część układu, w którym klasa próżniacza kieruje się motywem zysku, a celem jest konsumpcja ostentacyjna⁵. Przy czym przez pojęcie kategorii „instytucji społecznych” rozumiano *dominujące sposoby myślenia uwzględniające poszczególne warunki społeczne, poszczególne funkcje jednostki i społeczności. (...) nawyki myślowe czy sposoby ujmowania zjawisk – które kierują ludzkim życiem, pochodzą z przeszłości. Są wytworami przeszłości, dostosowanymi do ówczesnych warunków, dlatego nigdy nie są w całkowitej zgodzie z wymaganiami teraźniejszości*⁶. Między zaś instytucjami reprezentującymi różne światy wykształciły się stosunki oparte na prywatnej własności środków produkcji. Źródeł zaś przemian upatrywano w nieustannym doskonaleniu technologii.

Instytucjonalisci mieli przy tym świadomość – obok przesłanek, które zdecydowały o potrzebie wyartykułowania paradygmatu nowej ekonomii instytucjonalnej – także wymagań stawianych wobec niego, a mianowicie, że: nie jest on dany raz na zawsze – lecz powinien być przyjęty na zasadzie konsensusu większości badaczy; może okresowo ulegać zasadniczym przemianom prowadzącym do głębokich zmian w nauce zwanych z rewolucją naukową; powinien podważać sens absolutnej słuszności. Przyjmowali także, że powinna go przy tym charakteryzować: spójność logiczna i pojęciowa, względna prostota, to jest powinien on zawierać tylko te poję-

a nauki o zarządzaniu, prace naukowe WSzB w Gdańsku, tom 48, red. nauk. S. Rudolf, WSzB, Gdańsk 2016, s. 85–110.

³ Por. M. Ratajczak, *Instytucjonalizm – wzbogacenie czy alternatywa ekonomii głównego nurtu* [w:] *Lad instytucjonalny w gospodarce*, tom I, red. B. Polaszkiwicz i J. Boehlke, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2005, s. 58.

⁴ Por. W. Stankiewicz, *Historia myśli ekonomicznej*, PWE, Warszawa 1988, s. 492–496.

⁵ Por. tamże, s. 294.

⁶ T. Veblen, *Teoria klasy próżniaczej*, PWN, Warszawa 1971, s. 171.

cia i teorie, które są dla danej nauki rzeczywiście niezbędne, oraz dawać możliwość tworzenia teorii szczegółowych zgodnych ze znanymi faktami⁷.

Pierwszym, który się tego podjął jest C.E. Ayres⁸. Wzbogacił on obraz procesu rozwoju społeczno-ekonomicznego, w którym ekonomia funkcjonuje w otoczeniu „kultury” postrzeganej przez niego jako zorganizowany układ ludzkich zachowań, w którym występuje z jednej strony obszar instytucjonalny (ceremonialny), a z drugiej technologiczny.

W ślad za tym w jego przekonaniu każdy system gospodarczy pozostaje pod ciągłą presją, zarówno sił różnych instytucji (legend, zwyczajów, hierarchii społecznej), jak i bodźców generowanych przez technologię. Odwołując się do filozofii instrumentalnej, zajmującej się wykorzystaniem ograniczonych zasobów do osiągnięcia celów indywidualnych i grupowych formułuje postulat przystosowania się tych przeciwstawnych sił. Obszarem tego procesu jest układ gospodarczy, który tworzą dwa powiązane ze sobą, ale będące w sprzeczności bloki: pierwszy to blok gospodarki cenowej identyfikowanej jako kompleks historycznie ukształtowanych instytucji przyjmujący za podstawę zachowania ceremonialne, której wartość wynika z władzy opartej na potędze pieniądza; drugi zaś to blok gospodarki przemysłowej bazujący na technologii, nauce i proliferacji narzędzi pracy. Każdy z nich generuje inne wartości: pierwszy wartość cenową, drugi zaś wartość przemysłową. Ich syntezą zaś jest idea rozumnego społeczeństwa, którego wyznacznikami powinny być: obfitość dóbr, jakość życia, wolność, bezpieczeństwo i doskonałość. Do jego osiągnięcia powinien zmierzać postęp społeczeństwa, to jest taki, który zapewnia ciągłość trwania ludzkości, dzięki rozwojowi nauki i twórczości, a nie postęp realizujący cele maksymalizacji użyteczności i zadowolenia wynikających z aspiracji jednostek. Nad prawidłowym zaś kierunkiem jego ewolucji czuwać powinna instytucja planowania społecznego.

Wartościowe poglądy dla budowy paradygmatu nowej ekonomii instytucjonalnej wniósł K. Polanyi, który dokonał analizy rozpadu cywilizacji XIX wieku bazującej na czterech instytucjach: równowadze sił, złotym standardzie, samoregulującym się rynku oraz liberalnym państwie. Jego zdaniem cywilizacja ta upadła dlatego, że jej gospodarka opierała się na własnym interesie i działała wbrew interesom społecznym. Wywody te wsparte są argumentami z antropologii ekonomicznej⁹.

Znaczący wkład dla opracowania paradygmatu ekonomii neoinstytucjonalnej wniósł dorobek metodologiczny K.R. Popera, T.S. Kuhna i I. Lakatosa. Przy czym jeśli dorobek dwóch pierwszych uznać trzeba za diametralnie różny, to dorobek trzeciego należy uznać za próbę przerzucenia pomostu między dwoma pierwszymi.

K.R. Popper odrzucał w badaniach naukowych indukcjonizm, to jest postępowanie badawcze wiodące od przeprowadzenia wielu obserwacji i wykorzystania

7 Por. W. Stankiewicz, *Ekonomika instytucjonalna. Zarys wykładu*, wyd. III uzup., AON, Warszawa 2014, s. 9–26, 47–66; W. Stankiewicz, *Historia myśli...*, dz. cyt., s. 492–496.

8 Tamże, s. 21.

9 Por. W. Stankiewicz, *Historia myśli...*, dz. cyt., s. 494.

wnioskowania indukcyjnego do teorii. Postulował natomiast drogę badawczą według schematu: postawienie pewnego problemu przez dotychczasową teorię – eliminację błędów starej teorii – postawienie nowego problemu. Zwalczał także historyzm, to jest pogląd o możliwości przewidywania nieuchronnego biegu dziejów. Postulował ponadto odrzucenie weryfikacji hipotez na rzecz ich falsyfikacji, to jest zbudowanie takiej formy logicznej, aby możliwe było jej obalenie przez doświadczenie.

Z kolei S. Kuhn neguje i zwalcza ahistoryzm w wydaniu popperowskim. Wiedzy historycznej przypisuje on ważną rolę. Uważa, że nie należy jej traktować wyłącznie jako składnicy opisów wydarzeń ujętych chronologicznie, które to dążą do odtworzenia ciągłej linii rozwoju, lecz jako wykrywanie integralności nauki w poszczególnych okresach. W ślad za tym wprowadza pojęcie paradygmatu jako szczególnej „macierzy dyscypliny naukowej”, który rozumie się jako zbiór pewnych uogólnień, modeli, wartości i wzorców akceptowanych przez naukowców. W jego ramach umiejscawia uprawianie nauki „normalnej”, której zadaniem jest rozwiązywanie różnych „zagadek i łamigłówek” aż do pojawienia się anomalii, to jest faktów niedających się wyjaśnić na podstawie macierzy. Sytuacja taka prowadzi do kryzysu, którego następstwem jest rewolucja naukowa, zaś po nim pojawia się nowy paradygmat. W takim ujęciu rozwoju nauki nie jest ona procesem powolnej akumulacji wiedzy, ale procesem skokowym. S. Kuhn odrzucił także – podobnie jak K.R. Popper – induktywizm. Odrzucił on także indywidualizm, uważając, że metodologia trafna i użyteczna w ramach jednego paradygmatu może się okazać nieskuteczna w innym.

Trzeci z metodologów – I. Lakatos, starał się pogodzić zasadnicze poglądy K.R. Poppera i S. Kuhna, poszukując pewnej syntezy ich ujęć, głosząc jednocześnie własne przemyślenia. W odniesieniu do ekonomii wskazać trzeba koncepcje naukowych programów badawczych, przez które rozumie małe zbiory mniej lub bardziej powiązanych ze sobą teorii. W ich strukturze wyróżnia „twardy rdzeń” tworzący zbiór fundamentalnych i warunkowo niepodważalnych założeń, których treści ulegają powolnym zmianom; oraz „pas ochronny”, który otacza „twardy rdzeń” składający się z hipotez pomocniczych modyfikowanych zgodnie z potrzebami obrony podstaw naukowego programu badawczego.

Idea paradygmatu nowej ekonomiki neoinstytucjonalnej jest wypadkową wszystkich przytoczonych poglądów. Nastawiony jest on na całościowe podejście poznawcze narzucające potrzebę stosowania metody modelowania (konkretnie zaś modelu wzorcowego) pozwalającej skupić uwagę na relacjach między częściami a całością, poszukiwać spójnej jedności zjawisk i śledzić proces ewolucji społecznej¹⁰. Zasadza się ona na zbiorze elementów stanowiących „jądro” paradygmatu oraz „pasów bezpieczeństwa” stanowiących jego otoczenie.

Jądro paradygmatu ekonomiki instytucjonalnej stanowią cztery elementy strukturalne: „ceremonie społeczne” i „technologia” (odpowiadające idei świata biznesu

¹⁰ Por. tamże, s. 494–495.

i świata przemysłu T.B. Veblena), „filozofia” (nawiązująca do poglądów C.E. Ayresa, pragmatyzmu J. Deweya i instrumentalizmu) oraz „środowisko” (bazujące na poglądach K. Polanyiego i jego antropologii ekonomicznej). Każdy z tych elementów ma własny „pas bezpieczeństwa” będący jego otoczeniem i charakteryzujący jego zasadnicze wyznaczniki. „Ceremonie społeczne” opisane są wyznacznikami: instytucje, przekonania i wartości. Z kolei „technologie” opisane są wyznacznikami: narzędzia i kwalifikacje. „Środowisko” natomiast konkretyzuje wyznaczniki: flora, gleba, fauna, klimat. „Filozofia” zaś została opisana wyznacznikami prawomocności społecznej (odwołującej się do kryteriów prawomocności społecznej – W.C. Neale’a), demokracji uczestniczącej (bazującej na istocie demokracji uczestniczącej – autorstwa M.T. Tola) oraz wystarczalności (nawiązującej do wystarczalności – K. Polanyiego).

Formuła przedstawionego paradygmatu ekonomiki instytucjonalnej zakłada, że obserwator rzeczywistości, który zamierza ją badać, nie może być neutralny i nie będzie obiektywny, ponieważ jest zawsze przedstawicielem określonej kultury. Musi on przy tym uwzględnić dorobek wielu nauk, aby wypowiadać sądy wartościujące. Mając to na względzie podejmuje się próby jego doskonalszego ujęcia – czyni tak F.G. Hayden, G.M. Hodgson. F.G. Hayden lansuje koncepcję tablicy macierzy układu społecznego złożonej ze strumieni i zasobów niemających jednego denominatora, której to poszczególne komórki integrują relacje świadczeń darmowych, dystrybucji i wymiany¹¹. Z kolei G.M. Hodgson wprowadza do paradygmatu ekonomiki instytucjonalnej cztery kwestie: koncepcje wymiany rozumianej jako transfer praw własności; instytucje rynku postrzegane jako zbiór instytucji społecznych, w których wymienia się towary ze szczególną regularnością; przedsiębiorstwo jako twór zapewniający obniżenie kosztów alternatywnych działających w warunkach niepewności i uprawiających rachunek gospodarczy; oczekiwania sprowadzające się do postulatu tworzenia instytucji sprzyjających kształtowaniu w przyszłości mieszanego układu społeczno-gospodarczego, w którym będą współistnieć tradycja, rynek i planowanie¹².

Instytucjonalna wielowymiarowość „logistyki”

Przywołane rozważania na gruncie nowej ekonomii instytucjonalnej w odniesieniu do kwestii wielowymiarowości logistyki upoważniają do rozpatrzenia jej przez pryzmat wymienionych już elementów strukturalnych paradygmatu ekonomiki instytucjonalnej, to jest „ceremonii społecznych”, „technologii”, „filozofii” oraz „środowiska”.

¹¹ Por. tamże, s. 496.

¹² Tamże.

Ceremonie społeczne

Pierwszym elementem strukturalnym wielowymiarowości logistyki rozpatrywanej z punktu widzenia nowej ekonomii instytucjonalnej są „ceremonie społeczne” opisane wyznacznikami: instytucji – użytecznych i nieużytecznych, przekonań oraz wartości. Ich rozpoznanie jest możliwe przez ujawnienie czterech stron logistyki: etymologii, postrzegania, definiowania oraz metodologii.

W pierwszej kolejności w obszarze „ceremonii społecznych” lokują się te kwestie, które są związane z identyfikacją logistyki jako nauki, jak i praktyki gospodarczej. Jej obraz narzuca **etymologia** samego pojęcia logistyka, które w każdym ze światowych języków kładzie akcent na inną stronę jej istoty. Ma ona z jednej strony swoje historyczne spojrzenie, z drugiej jej współczesne postrzeżenie. Korzenie greckie wskazują, że pojęcie „logistyka” jest pochodnym kategorii *logos* (słowo, mowa, rozum, liczenie, wypowiedź, wiadomość, opowieść, księga, rachunek, myśl, opinia, dowód, wartość)¹³; *logiamos* (obliczenie, rachunek, rozważenie)¹⁴; *Logistikon* (siła rozumu, rozsądek), czy też *logistike* (sztuka liczenia, sztuka kalkulowania). Etymologia tych pojęć eksponuje: siłę rozumu, rozsądek, sztukę liczenia i kalkulowania, wartość dowodów i rachowania. Jeszcze inną stronę ujawniają angielskojęzyczne korzenie etymologiczne tego pojęcia. Słowo *logistics* jest definiowane jako gałąź sztuki wojskowej zajmująca się organizacją transportu, zakwaterowaniem i zaopatrywaniem wojsk w czasie działań wojennych. Zostało ono przejęte z języka francuskiego *logistique* od słowa *logis* – oznaczającego mieszkanie, kwaterę itp.¹⁵ Podobny w brzmieniu jest niemiecki odpowiednik – *logistik*.

Za drugą ze stron wielowymiarowości logistyki uznać trzeba jej **postrzeżenie**. Sprowadza się ono do dwóch nurtów: wojskowego i gospodarczego, postrzeganych zarówno w wymiarze teoretycznym, jak i praktycznym, a jednocześnie ściśle ze sobą związanych.

Patrząc zaś na logistykę w ujęciu militarnym, przedmiotem jej badań będą: strumienie pieniężne, uzbrojenie, a także strumienie rzeczowe związane z zaspokajaniem potrzeb wojska.

W ujęciu gospodarczym natomiast, ujmując całościowo przedmiotem dociekań logistyki, jest funkcjonowanie łańcucha logistycznego.

Mimo dynamicznego rozwoju logistyki osiągnięcie poważnych efektów w praktyce, z tytułu wdrożenia w życie logistycznych rozwiązań systemowych, ciągle jeszcze nie pozwoliło wyjaśnić wielu problemów teoretycznych dotyczących tego obszaru. Przede wszystkim nie zdołano ujednoczyć stanowiska co do pojęcia logistyki. Jedni autorzy uważają logistykę za naukę, inni są odmiennego zdania. Bardzo skromnie w literaturze przedmiotu potraktowano politykę i strategię logistyczną,

¹³ W. Kopaliński, *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1971, s. 449.

¹⁴ S. Abt, H. Woźniak, *Podstawy logistyki*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1993, s. 18.

¹⁵ W. Stankiewicz, *Kilka uwag o logistyce*, „Przegląd Kwatermistrzowski” 1965, nr 6, s. 34–35.

które wraz z instrumentami regulacji i rozwiązaniami systemowymi determinować powinny efektywność funkcjonowania wielowymiarowej logistyki.

Większą uwagę zwrócono na formułowanie zasad logistycznych. Były one i są tworzone wraz z jej postępującym rozwojem logistyki i pogłębiającym się charakterem jej wielowymiarowości. Dotyczy to zarówno zasad w sferze gospodarki cywilnej, jak i wojskowej¹⁶.

Patrząc na wielowymiarowość logistyki, należy zauważyć konieczność uwzględnienia całego szeregu zasad logistycznych, które literatura przedmiotu ujmuje w kilka zbiorów. Jednym z nich jest zasada 7R obejmująca: właściwy towar, we właściwej ilości, we właściwym stanie/jakości, po właściwym koszcie/cenie; który musi trafić: we właściwe miejsce, we właściwym czasie do właściwego klienta¹⁷. Brak realizacji którejkolwiek z przywołanej zasad na ogół prowadzi do negatywnych konsekwencji ekonomicznych dla przedsiębiorstw ich niestosujących.

Przywołuje się także i inne zasady, które powinny obowiązywać w logistyce. W ich zbiorze wskazuje się: a) podział klientów zgodnie z ich potrzebami; b) dostosowanie usług do potrzeb i dochodowości wydzielonych grup klientów; c) dostosowanie usług logistycznych do rynku; d) różnicowanie dostępności produktów; e) skuteczne zarządzanie dostawcami; e) mierzenie efektywności procesów logistycznych; oraz f) automatyzowanie i informatyzowanie procesów logistycznych¹⁸.

Z przedstawioną stroną wielowymiarowości logistyki ściśle związana jest kolejna strona jej postrzegania, jaką jest jej **definiowanie**. Pierwsze jej próby miały miejsce już w starożytności. Związane były one z wojnami, które ludzkość od niepamiętnych czasów prowadzi między sobą. Okazało się, że podstawowym warunkiem działań ofensywnych (agresywnych), jak i obronnych jest standardowe zaspokojenie materialnych i innych potrzeb walczących wojsk (uzbrojenie, amunicja, żywność, transport, ochrona zdrowia, infrastruktura, remonty, budownictwo itp.). Przedsięwzięcia te zarówno w przeszłości, jak i obecnie wchodzą w zakres zainteresowań logistyki.

Po raz pierwszy pojęcia „logistyka” użył bizantyjski cesarz Leontos VI (żyjący w latach 886–911)¹⁹. Podobną w swej treści definicję sformułował Antoin Henry

16 Por. W. Stankiewicz, *Nowe trendy we współczesnej logistyce zachodniej*, AON, Warszawa 1995.

17 Por. K. Grzybowska, *Podstawy logistyki*, Difin, Warszawa 2009, s. 30.

18 Tamże, s. 30–32.

19 *Jest rzeczą logistyki, żeby żold był wyplacony, wojsko odpowiednio uzbrojone i uszeregowane, wyposażone w działa i sprzęt wojenny, żeby potrzeby wojska były dostatecznie i w odpowiednim czasie zaspokojone, a każda wyprawa odpowiednio przygotowana, tzn. przestrzeń i czas odpowiednio obliczone, obszar oszacowany z uwzględnieniem ruchów wojsk, a także siły oporu przeciwnika i zgodnie z tymi funkcjami należy regulować i porządkować ruchy i podział własnych sił zbrojnych* (cyt. za: B.H. Kortschak, *Was ist Logistik?*, Instytut Wspierania Rozwoju Gospodarczego, Kraków 1992, s. 14–15).

de Jomini (1837)²⁰. Uwzględniały one zarówno wymagania (potrzeby) podbojów, jak i obrony. Były ukierunkowane nie tylko na ekonomiczno-organizacyjne problemy walki, życia i funkcjonowania wojsk, ale również na budowę infrastruktury gospodarczo-obronnej, odkrywczych wypraw czy też transportu. Termin ten był więc odnoszony nie tylko do działań tyłowych, ale obejmował także wszelkie poczynania dotyczące optymalizowania pokonywania przez wojska przestrzeni, zarządzania zasobami i informacjami²¹. Podobne podejście, ale znacznie wcześniej, ujawniają przemyślenia mędrca Sun Tzu, żyjącego w VI–V w. p.n.e., zawarte w traktacie *Sztuka wojny*²².

Rozwój logistyki w gospodarce wojskowej sił zbrojnych przebiegał od „uśpienia” do rozwoju. Sytuacja ta dotyczyła wszystkich krajów świata, w tym także Polski. W gospodarce Wojska Polskiego na początku lat 90. XX wieku zarysowała się wyraźna orientacja na logistykę. Było to podejście odmienne od tego, które miało miejsce zarówno przed drugą wojną światową, jak i po niej. W okresie międzywojennym nie posługiwano się terminologią logistyczną. W oddziale gospodarczym (typowej jednostce wojskowej, np. pułku) był jeden pion gospodarczy, którym kierował (dowodził) zastępca dowódcy do spraw gospodarczych. Podlegały mu wszystkie ogniwa gospodarcze, w tym także skarbnika (obecne finanse)²³. Była to identyczna sytuacja z tymi rozwiązaniami logistycznymi, jakie istnieją od lat 1992–1993, z wyjątkiem pionu finansowego, który nie wchodzi w skład struktur logistycznych.

Po drugiej wojnie światowej, mimo że nie stosowano terminologii i rozwiązań na miarę obecnego dorobku teoretycznego logistyki, to jednak rozwijane były dyscypliny naukowe, które tworzyły podstawy teoretyczne funkcjonowania gospodarki wojskowej w okresie pokoju i wojny. Ogólne problemy teoretyczne dotyczące gospodarki wojskowej były rozwiązywane w pracach z ekonomiki wojskowej oraz gospodarki wojskowej²⁴. Problemy teoretyczne dotyczące zagrożenia wojennego i wojny były rozstrzygane w ekonomice wojennej²⁵. Niezależnie od tego teoretycznymi zagadnieniami gospodarczymi zajmowały się ekonomiki branżowe (zaopatrzenia,

20 Przedstawiał on, że logistykę (*logistique*) jako *praktyczną sztukę i stosowaną naukę planowania i prowadzenia ruchów wojsk oraz ich zaopatrzenia* (*Logistyka. Teoria i praktyka*, tom 1, red. nauk. S. Krawczyk, Difin, Warszawa 2011, s. 154).

21 Por. M. Skarżyński, *Antonie Henri Jomini – XIX-wieczny teoretyk i praktyk logistyki*, „Logistyka” 2008, nr 5, s. 81–83.

22 Spośród wielu dla przykładu przytoczyć należy tezę: *jeżeli sprzęt przywieźliście z własnego kraju i zagarniecie zapasy przeciwnika, żywności dla armii nie zabraknie. Armia zubaża kraj, gdy transportuje prowiant daleko. Od przewożenia prowiantu na duże odległości biednieje lud ... gdy maleje siła ludu i kurczy się majątek, domy w kraju pustoszeją* (Sun Tzu, Sun Pin, *Sztuka wojny*, Wyd. Helion, Gliwice 2004, s. 66–67.)

23 Por. Z. Kłoczewski, *Gospodarka wojskowa 1918–1939*, Wyd. MON, Warszawa 1987.

24 *Ekonomika wojskowa*, red. M. Koch, Warszawa 1979; M. Koch, *Gospodarka wojskowa*, Wyd. MON, Warszawa 1987.

25 W. Stankiewicz, *Ekonomika wojenna*, Warszawa 1981.

eksploatacji, transportu, finansów, budownictwa i inwestycji)²⁶. Ponadto wydano prace teoretyczne poświęcone dyscyplinom narzędziowym: planowaniu, kontroli, analizie systemów i innym²⁷. Rozwiązania dotyczące gospodarki wojskowej z okresu nakazowo-rozdzielczego były adekwatne do wymogów tamtych czasów. Mimo że brak w nich było formalnego języka logistycznego i rozwiązań logistycznych, to wypełniały one określone funkcje gospodarcze, wykorzystując niektóre rozwiązania w dzisiejszym logistycznym znaczeniu. System gospodarki wojska tamtego okresu był obciążony wieloma wadami. Nie mógł zapewnić pozytywnych rezultatów, które daje logistyka w gospodarce rynkowej (samodzielność, decentralizacja zakupów i usług, negocjowanie korzystnych cen w drodze przetargów, bezpośrednie więzy z wytwórcami itd.). Istotnym mankamentem były zamrażane w nadmiernych ilościach dobra ogólnego i specjalnego przeznaczenia. W grupie innych mankamentów trzeba wskazać: niewykorzystywanie przez praktykę zasad, atutów, cech szczególnych logistyki, które mogły skutecznie poprawić efektywność gospodarki wojskowej. Wiązało się to z faktem, że w zasadzie do 1962 roku nie było stosownych prac poświęconych teorii logistyki w siłach zbrojnych. Zwiastuny dotyczące tej problematyki ukazały się dopiero w latach 1962 i 1965²⁸, a szersze publikacje na ten temat zostały opublikowane dopiero w 1968 roku²⁹. Nie wpłynęły one jednak na wdrożenie logistyki do praktyki wojska, ani też nie stały się przyczynkiem do opracowania jej teorii.

O intensywnym rozwoju logistyki w wojsku z początkiem lat 90. ubiegłego stulecia zdecydowały przede wszystkim: konieczność zasadniczej poprawy efektywności gospodarowania wszystkich rodzajów Sił Zbrojnych RP, zdecydowane zmniejszenie wydatków na obronę narodową, konieczność przystosowania rozwiązań systemu gospodarczego Sił Zbrojnych RP do rozwiązań w państwach Sojuszu Północnoatlantyckiego, w związku z planowanym wejściem Polski do NATO. Przesłanki te spowodowały w latach 1992–1996 intensywny rozwój logistyki, co znalazło wyraz: we wdrożeniu kompleksowej logistyki (1992–1995) na wszystkich

26 M. Koch, *Wojskowa ekonomika zaopatrzenia materiałowo-technicznego*, MON, Warszawa 1980; M. Wasylko, *Ekonomika eksploatacji urządzeń technicznych w wojsku*, Warszawa 1983; T. Kamiński, *Ekonomika transportu wojskowego*, MON, Warszawa 1979; L. Mucha, *Zasilanie walczących wojsk*, MON, Warszawa 1979; J. Chechliński, M. Dziarmakowski, *Finanse jako narzędzie gospodarki wojskowej*, WAP, Warszawa 1973.

27 W. Stankiewicz, *Planowanie obronne*, Warszawa 1977; M. Wasylko, *Kontrola gospodarki wojska*, Warszawa 1966; M. Wasylko, *Kontrola jako system sterowania procesami gospodarczymi*, Warszawa 1980; A. Rogucki, *Analiza systemów w planowaniu obrony*, Warszawa 1975; M. Daniluk, *Rachunek ekonomiczny w zarządzaniu obronnym*, Warszawa 1974.

28 Por. M. Fuks, *Co to jest logistyka*, „Przegląd Kwatermistrzowski” 1962, nr 1; W. Stankiewicz, *Kilka uwag o logistyce*, „Przegląd Kwatermistrzowski” 1965, nr 6.

29 Por. L. Dudek, *Logistyka a taktyka tyłów (podobieństwa i różnice)*, „Przegląd Kwatermistrzowski” 1968, nr 6; W. Stankiewicz, *Logistyka. Z zagadnień gospodarki wojskowej państw NATO*, Warszawa 1968.

szczeblach dowodzenia (gospodarowania) oraz w utworzeniu w szkolnictwie wojskowym struktur szkolenia z logistyki.

Pojęcie „logistyka” jest więc zarówno problemem teoretycznym, jak i praktycznym. Obecnie można wyróżnić dwa poglądy teoretyków na logistykę. Jedni uważają, że jest ona tylko metodą osiągnięcia określonej efektywności działania, drudzy – że jest dyscypliną naukową.

Większość autorów definicji logistyki podkreśla, że logistyka jest nauką. Definiują oni logistykę jako naukę, naukę i sztukę, czy też swoistą filozofię praktycznego zarządzania. Zaliczyć do nich trzeba zarówno przedstawicieli środowiska logistyków cywilnych (S. Abt³⁰, J. Bomberger, E. Gabele, E. Gołemska, H.K. Klain, W. Kirsch, J. Penc, K. Rutkowski³¹, C. Skowronek), jak i wojskowych (M. Wasylko³², E. Nowak, E. Chylak³³, S. Dworecki, K. Pajewski³⁴, K. Ficoń i inni). Wydaje się jednak, iż jeszcze bardziej trafnym podejściem jest postrzeganie logistyki jako swoistą filozofię zarządzania, czy też naukę i sztukę praktycznego działania (A. Szymonik³⁵).

Odwołując się zaś do rysu historycznego doświadczeń militarnych i gospodarczych, upoważnione jest postawienie tezy, iż pojęcie „logistyka” ma rodowód wojskowy, chociaż wchodzące w jego obszar problemy, były także realizowane w wymiarze praktyki gospodarczej. Oznacza to jednocześnie, że rozwój logistyki należy wiązać zarówno z funkcjonowaniem gospodarki wojskowej, jak i cywilnej. Każda ze wskazanych stron podkreśla pośrednio aspekt potrzeby.

Przywołane spojrzenia na wielowymiarowość logistyki w aspekcie rynkowym wskazują na jej ekonomiczny rodowód i zajmowanie się fizycznymi przepływami dóbr i usług gospodarczych według kryterium ekonomicznej efektywności przy spełnieniu wymaganych standardów obsługi klienta. W sytuacji gdy wszystkie obszary logistyki w gospodarce rynkowej są rozwijane i integrowane na bazie kryteriów ekonomicznych, zasadne jest traktowanie tego wymiaru jako głównego w procesie czasoprzestrzennego przemieszczania dóbr i usług w strukturze logistycznego łańcucha dostaw.

Analiza przywołanych definicji logistyki wskazuje – przytaczając za Cz. Skowronkiem – że można wyróżnić przynajmniej trzy koncepcje logistyki, które się nie tylko wzajemnie nie wykluczają, ale uzupełniają, mianowicie:

- pierwsza, że logistyka to *procesy fizycznego przepływu dóbr materialnych – surowców, materiałów, półfabrykatów, wyrobów gotowych – w przedsiębiorstwie, a także między przedsiębiorstwami – oraz przepływy strumieni informacyjnych*

30 Por. S. Abt, *Logistyka i jej zakres*, WOSSK, Poznań 1992.

31 Por. F.J. Beier, K. Rutkowski, *Logistyka*, SGH, Warszawa 1993, s. 16.

32 Por. M. Wasylko, *Logistyka w gospodarce narodowej*, część I: *Podstawowe problemy makrologistyki*, Wyższa Szkoła Kupiecka, Łódź 1999; M. Wasylko, *Logistyka w gospodarce narodowej*, część II: *Podstawowe problemy mikrologistyki*, Wyższa Szkoła Kupiecka, Łódź 2000.

33 Por. E. Chylak, *Logistyka w strategii wojskowej*, AON, Warszawa 1994, s. 9–26.

34 Por. K. Pajewski, *Logistyczny system zaopatrywania*, Bellona, Warszawa 1996.

35 Por. *Zarządzanie zapasami i łańcuchem dostaw*, red. nauk. A. Szymonik, Difin, Warszawa 2013.

odzwierciedlające procesy rzeczowe i wykorzystywane w sterowaniu tymi procesami³⁶;

- druga, że logistyka to *pewna koncepcja, filozofia zarządzania procesami realnymi (przepływem dóbr), oparta na zintegrowanym, systemowym ujmowaniu tych procesów*³⁷;

- trzecia, że logistyka to *dziedzina wiedzy ekonomicznej badająca prawidłowości i zjawiska przepływu dóbr i informacji w gospodarce, a także w poszczególnych ich ogniwach*³⁸.

W przytoczonych definicjach logistyki daje się zauważyć także eksponowanie bądź to – jak dostrzec można w ślad za etymologią grecką tego pojęcia – siły rozumu, rozważę, rozsądek, rachunek itd., bądź też – w ślad za etymologią angielską, francuską i niemiecką – przedmiot logistyki oraz wiedzę (gałąź sztuki wojskowej). Analizując definicje logistyki, nie można jednak odżegnywać się od refleksji i przemyśleń o logistyce mędrców Dalekiego Wschodu, zwłaszcza zaś Chin³⁹.

Z tą stroną wielowymiarowości logistyki wiąże się kolejna – strona metodologiczna. Jest ona pokłosiem przywołania pluralizmu metodologicznego odwołującego się do zbioru różnych i ciągle nowych pytań prowadzących w konsekwencji do podważania dotychczasowych paradygmatów.

Postrzeżenie logistyki jako nauki wiąże się z koniecznością dysponowania swoją aparaturą metodologiczną, a więc formułą własnego przedmiotu (obiektu) badań, podmiotu badań oraz zdolności do prowadzenia określonej polityki, spełniania właściwych funkcji, posiadania dla siebie jako nauki określonych zasad. Podobnie jak i w innych naukach rodzą się tendencje do poszukiwania nowego postrzeżenia i rozumienia logistyki.

Logistyka ma własny przedmiot (obiekt) badań. Są nim przepływy strumieni zasilania w łańcuchu logistycznym (materiały, części, zespoły, podzespoły, towary, produkty itd.). W tym miejscu warto zaznaczyć, że zakres przedmiotu logistyki jest różnie określany przez poszczególnych autorów. Trzeba jednak dążyć do wypracowania wspólnego stanowiska, ponieważ ma ono zarówno znaczenie teoretyczne, jak i praktyczne. Teoretyczne dlatego, że ustala zakres badań logistyki, a praktyczne dlatego, że ustala zakres odpowiedzialności za realizację określonych przedmiotów (zadań) oraz osiąganie wyników działalności (wielkość, rodzaj, jakość, czas, koszty i efekty ekonomiczne).

Ujmując całościowo przedmiot dociekań logistyki, podkreślić trzeba, że jest nim łańcuch logistyczny, obejmujący: a) strumienie przepływu fizycznego (zaopatrzenie – zaopatrywanie, eksploatację – wszystkie procesy od momentu wejścia techniki do

36 C. Skowronek, Z. Saryusz-Wolski, *Logistyka w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa 2003.

37 Tamże.

38 Tamże.

39 Por. Z. Stachowiak, *Refleksje o logistyce w oparciu o studium myśli Sun Tzu [w:] Instrumenty sfery realnej łańcucha logistycznego jako determinanty racjonalizacji procesów gospodarczych*, Wyd. Nauk. Wyższej Szkoły Kupieckiej, Łódź 2007, s. 43–57.

systemu po jej wyjście), infrastrukturę, przewozy (przemieszczanie dóbr fizycznych i stanów osobowych), energię; b) usługi; c) informację i informatykę; d) zasilanie pieniężne; e) zasilanie osobowe. Oznacza to, że logistyka obejmuje podstawowe problemy gospodarcze, których rozwiązania decydują o efektywności wykonywania przez nią zadań.

Podmiot logistyki jest kwestią struktur organizacyjnych, np. przedsiębiorstw i innych ogniw gospodarki. O podmiotach logistyki możemy mówić tylko w tych ogniwach gospodarki, w których ona występuje. W sferze militarnej będą nimi: a) pion dowódcze wszystkich szczebli dowodzenia (gospodarowania); b) pion logistyki (na szczeblu centralnym – inspektorat logistyki, zarządy i departamenty; szczebel okręgu wojskowego (rodzaju sił zbrojnych) – szefostwa logistyki; szczebel związku taktycznego – wydziały logistyki; szczebel wojskowej jednostki budżetowej – sekcje logistyki); c) inne pion sił zbrojnych; d) społeczność wojskowa (żołnierze oraz pracownicy wojska) zaangażowana bezpośrednio lub pośrednio w realizację procesów logistycznych.

W sferze gospodarki cywilnej podmiotami logistyki są: a) kierownictwa zakładów (firm), w których występuje logistyka; b) kierownictwa komórek logistycznych oraz bazy logistycznej; c) kierownictwa komórek funkcjonalnych; d) społeczność zakładu (firmy) uczestnicząca w realizacji procesów logistycznych; e) inne podmioty gospodarki cywilnej.

Technologie

Kolejnym elementem strukturalnym wielowymiarowości logistyki rozpatrywanej z punktu widzenia nowej ekonomii instytucjonalnej są „technologie” opisane takimi wyznacznikami jak narzędzia i kwalifikacje. Nakazują one łączyć wiedzę teoretyczną z obszaru logistyki z wiedzą praktyczną, w której dominują osiągnięcia inżynierskie. Tak rozumiana wielowymiarowość logistyki oznacza jednocześnie konieczność pogłębienia wiedzy o procesach logistycznych, przede wszystkim ich wyróżnienia, koordynacji i modelowania. Wyznacznik kwalifikacji wielowymiarowości logistyki oznacza jednocześnie potrzebę tworzenia teorii podbudowującej to, co jest już w praktyce.

Analizując rozumienie logistyki jako połączenie wiedzy ekonomicznej i menedżerskiej z wiedzą techniczną, zauważyć trzeba, iż odnoszą się one do:

- przedsiębiorstwa jako podmiotu gospodarczego, który jest w sieci łańcucha logistycznego i w którym dokonują się konkretne procesy logistyczne;
- procesów logistycznych w kontekście: pozyskiwania klientów, gromadzenia informacji o popycie, planowania produkcji, zakupów, dostaw, produkcji i dystrybucji wewnętrznej do własnych centrów dystrybucji oraz dystrybucji do klientów;
- ekonomiki logistyki w kontekście: rachunkowości logistycznej identyfikowanej przez pryzmat przychodów, kosztów i wyniku finansowego; majątku przedsiębiorstwa logistycznego, jego ewidencji, inwentaryzacji i zasad przeprowadzania;

zasad prowadzenia dokumentacji logistycznej, statystycznej i księgowej oraz prowadzenia sprawozdawczości finansowej;

- systemów transportowych w kontekście: infrastruktury technicznej, charakterystyki techniczno-eksploatacyjnych systemów, ograniczeń infrastrukturalnych i technicznych środków transportu, przepisów w zakresie wymagań stawianych środkom transportu, doborze środków transportu do określonych zadań przewozowych;

- systemów magazynowania w kontekście: roli magazynu i jego menedżera w łańcuchu dostaw, wyposażenia magazynu z punktu widzenia składowania, manipulacji i indywidualnych procesów magazynowych, gospodarowania kosztami i ich kalkulacji, inżynierii i obsługi nowoczesnych magazynów oraz wykorzystania systemów informatycznych i telematycznych do sterowania przepływami produktów i informacji w systemach logistycznych, automatyki, oprogramowania komputerowego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy zatrudnionych w magazynie;

- strategii logistycznych w kontekście instrumentów (metod, narzędzi) osiągnięcia celów logistycznych, o wyborze których decydują warunki funkcjonowania przedsiębiorstwa w konkretnym otoczeniu, pozycji konkurencyjnej, stopnia nowoczesności technicznych i organizacyjnych rozwiązań i stylu zarządzania;

- planowania i prognozowania logistycznego w kontekście metod planowania, obejmującego procesy od pozyskiwania informacji o popycie do planowania zapotrzebowania materiałowego, produkcji i dystrybucji oraz zasady przechodzenia od planów do realizacji;

- podejmowania decyzji logistycznych i zarządzania ryzykiem w łańcuchu logistycznym w warunkach niepewności i ryzyka;

- świadczenia usług logistycznych przez podmioty zewnętrzne na zasadzie outsourcingu;

- wykorzystania metod ilościowych, badań operacyjnych i teorii gier, w planowaniu i prognozowaniu działalności gospodarczej w sieciach logistycznych oraz ich przestrzennej konfiguracji;

- nadzoru i kontroli (controlingu) przebiegu i oceny procesów logistycznych;

- intensyfikacji kształcenia nowoczesnych menedżerów logistyki⁴⁰.

W sukurs takiemu podejściu idą poglądy (K. Ficoń) podkreślające, iż *fizyczną platformą integrującą wszystkie procesy logistyczne jest współczesna technika i technologia, czyli infrastruktura logistyczna obejmująca techniczne systemy logistyczne*⁴¹. Wskazuje się przy tym, iż istotą logistyki jako nauki o sprawnych przepływach czasoprzestrzennych różnych dóbr, w tym mediów między różnymi punktami przestrzeni

⁴⁰ Por. *Logistyka. Teoria i praktyka*, t. 1 i 2, red. nauk. S. Krawczyk, Difin, Warszawa 2011; T. Truś, E. Januła, *Ekonomika logistyki*, Difin, Warszawa 2010; S. Krzyżaniak, A. Niemczyk, J. Majewski, P. Andrzejczyk, *Organizacja i monitorowanie procesów magazynowych*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2013; G. Richards, *Zarządzanie logistyką magazynowa*, PWN, Warszawa 2016.

⁴¹ K. Ficoń, *Logistyka ekonomiczna. Procesy logistyczne*, Bel Studio, Warszawa 2008, s. 5.

operacyjnej, są silne związki logistyki z teorią badań operacyjnych, informatyką stosowaną, wirtualnym światem technologii internetowych, a także organizacyjno-funkcjonalna jedność przepływów dóbr materialnych i strumieni informacyjnych sterujących tymi przepływami⁴².

Analiza ewolucji logistyki wskazuje, że jej obecny rozwój ma charakter pewnej mody, która się pojawiła w latach 50. i trwa po dziś dzień⁴³. Globalnie patrząc na rozwój logistyki, można powiedzieć, że ma on charakter odzewu na wyzwania, które pojawiają się we współczesnym świecie zarówno w sferze gospodarki wojskowej (szerzej zaś militarnej), jak i gospodarki cywilnej⁴⁴.

W literaturze przedmiotu coraz częściej uzewnętrznia się naukowy aspekt ostrzegania logistyki. I tak, np. podkreśla się (K. Rutkowski), że *logistyka jako swoista filozofia zarządzania, dyscyplina naukowa i sztuka praktycznego działania, która pojawiła się na pewnym etapie historycznym, w którym czynności logistyczne zostały ostatecznie uznane za tworzące wartość i mające decydujący wpływ na zadowolenie klienta, zaś zintegrowane zarządzanie logistyczne za jeden z podstawowych elementów wzmocnienia pozycji konkurencyjnej i osiągnięcia celów strategicznych przedsiębiorstw*⁴⁵. Podobne jest także podejście mówiące (J. Penc), że *logistyka – „logistics” to nauka i sztuka praktycznego działania, zajmująca się procesami sprawnego i efektywnego sterowania przepływami materiałów i wyrobów oraz związanej z nimi informacji z otoczenia do firmy, wewnątrz firmy i z firmy do otoczenia; całość działań dotyczących przepływu materiałów i wyrobów łącznie z systemami, informacjami i systemami sterowania*⁴⁶.

Tak rozumiana logistyka rozpoczyna się więc od zakupu towarów, surowców, usług, informacji i metod, instrumentów działania łącznie z poradnictwem; obejmuje wszystkie następujące po sobie funkcje przedsiębiorstwa, takie jak: zakupy, badania i rozwój, produkcja z jej różnymi fazami. Wywiera też istotny wpływ na gospodarkę kadrami, procesy finansowania, a następnie znajduje wyraz w sferze zbytu i sięga aż do odbiorcy. Do zbioru czynności logistycznych można zaliczyć: prognozowanie w logistyce zaopatrzenia, magazynowanie i zarządzanie zapasami, zasilanie stanowisk pracy w materiały, surowce, podzespoły itp., pakowanie i konfekcjonowanie, transport, gospodarkę opakowaniami i odpadami produkcyjnymi, serwis, a także gromadzenie, przetwarzanie i dystrybucję informacji związanej z tymi czynnościami. W nowoczesnym przedsiębiorstwie logistyka jest więc nie tylko techniką stero-

42 Tamże.

43 Por. E. Gołemska, *Logistyka jako zarządzanie łańcuchem dostaw*, Akademia Ekonomiczna, Poznań 1994, s. 8.

44 Por. P. Błaik, *Logistyka. Koncepcja zintegrowanego zarządzania przedsiębiorstwem*, PWE, Warszawa 1966, s. 20–33.

45 K. Rutkowski, *Tendencje rozwojowe logistyki w Polsce. Od dezintegracji do integracji*, [w:] *Systemy logistyczne kluczem dla rozwoju gospodarczego*, Materiały III Międzynarodowej Konferencji Logistics '96, Polskie Towarzystwo Logistyczne, Poznań 1996, s. 5.

46 J. Penc, *Leksykon biznesu*, Agencja Wydawnicza „Placet”, Warszawa 1997.

wania, lecz podobnie jak racjonalizacja sposobem myślenia metodycznego i systemowego. Jest ona instrumentem optymalizacji ilości, wartości i jednostek czasu.

Przywołane cechy wskazują na interdyscyplinarność logistyki jako nauki⁴⁷. Za takim podejściem przemawia to, iż logistyka powinna uwzględniać w teorii i praktyce dotychczasowy dorobek nauki. W każdej z niej można dostrzec elementy dowodowe, że logistykę należy rozpatrywać w kategoriach interdyscyplinarnych. Argumentem przemawiającym za tym było i jest wykorzystywanie w sferze regulacji łańcucha logistycznego funkcji zarządzania. Innym dowodem jest zapewnienie efektywności przepływu strumieni zasilania w łańcuchu logistycznym, którą można osiągnąć, m.in. dzięki stosowaniu narzędzi ekonomicznych, takich jak np. rachunek ekonomiczny, czy też rachunek kosztów. Podejście to znalazło odzwierciedlenie w postrzeganiu logistyki przez wielu znawców tej problematyki (E. Gołębską⁴⁸, K. Pajewskiego⁴⁹ i innych).

Logistykę jako interdyscyplinarną dziedzinę nauki traktuje także M. Wasylko. Mówi on, że logistyka to *interdyscyplinarna dziedzina nauki, która przez badania, prowadzoną politykę, formułowane i stosowane zasady, realizowane funkcje, instrumenty regulacji oraz rozwiązania systemowe tworzy warunki do optymalizacji tych dziedzin gospodarczych, w których realnie funkcjonuje*. Podkreśla również, że w tak postrzeganej definicji można wyróżnić kilka segmentów, mianowicie: interdyscyplinarność logistyki jako dziedziny nauki; badania (aby logistyka – teoria i praktyka – mogła się rozwijać są konieczne badania jako podstawa rozwoju nauki i doskonalenia praktyki); polityka, funkcje i zasady jako determinanty dobrego funkcjonowania logistyki i jej rozwoju; instrumenty regulacji łańcucha logistycznego, które obejmują różne narzędzia, w tym funkcje zarządzania, konwencjonalne oraz współczesne dostosowane do gospodarki rynkowej (np. informacyjno-decyzyjna) lub utrzymywanie kompleksowego spojrzenia na organizację jako system i jej bieżącą sytuację; system i podejście systemowe, które muszą być stosowane przy rozwiązywaniu wszystkich problemów łańcucha logistycznego na całej jego długości i pojemności; oraz uniwersalność definicji, która odnosi się zarówno do teorii i praktyki logistyki w skali gospodarki narodowej, jak i do jej podsystemów – logistyki produkcji, dystrybucji i innych. Oznacza to, że w każdym przypadku logistyka ma zapewnić efektywność funkcjonowania podmiotów gospodarczych w skali makro i mikro, uwzględniając wymagania konsumenta i producenta, biorąc pod uwagę: ilość, rodzaj, jakość, czas, koszty i ceny produktów oraz świadczonych usług.

Interdyscyplinarne podejście do logistyki ujawnia także K. Ficoń, podkreślając, iż we współczesnej gospodarce rynkowej należy ją rozumieć jako sterowanie całym łańcuchem dostaw na poziomie mikro- i makroekonomicznym. Podejście to – będąc zgodne z definicją rekomendowaną przez EWG już w 1991 roku – akcentuje fakt

47 M. Wasylko, *Koncepcja modelu logistyki SZ RP i jej wpływu na kształcenie kadr w WSOSK*, „Przegląd Kwatermistrzowski” 1975, nr 3, s. 28.

48 E. Gołębska, *Logistyka jako...*, dz. cyt.

49 Por. K. Pajewski, dz. cyt.

doskonałej organizacji procesów gospodarczych głównie w sferze przepływów fizycznych surowców, materiałów i półproduktów, a także wyrobów gotowych. Osiągnięcie takiego zamiaru wiąże się jednak z czasoprzestrzenną integracją (globalną i regionalną) i synchronizacją wszystkich multistrumieni gospodarczo-społecznych (fizycznych, usługowych, osobowych, finansowych i informacyjnych). Mimo interdyscyplinarności podejścia do logistyki przeważa w nim pragmatyzm filozofii praktycznego zarządzania łańcuchami logistycznymi⁵⁰.

W ślad za takim podejściem coraz częściej dokonuje się wyróżnienia, obok logistyki lokalnej, także logistyki międzynarodowej w wymiarze logistyki regionalnej (a w jej obszarze eurologistyki) oraz globalnej⁵¹. W istocie rzeczy logistyka ujawnia się na wielu szczeblach (lokalnym: mikro-, mezo-, makro-; międzynarodowym: regionalnym i globalnym), tworząc swoistą piramidę logistik, która jednak może mieć tylko charakter modelowy⁵². Konkretyzując tę problematykę, należy zauważyć, iż *logistyka globalna to taka, która jest uprawiana pomiędzy i poza granicami danego obszaru ekonomicznego, wiąże niekompatybilne gospodarczo i infrastrukturalnie obszary celem dostarczenia znajdującym się tam klientom produktów, w tym produktów przemysłowych i produktów ujednoliconej konsumpcji oraz surowców, materiałów i innych dóbr do ich produkcji*⁵³.

Coraz częściej podkreśla się również kwestię efektywności działań logistycznych. Odnosi się ją przede wszystkim do następujących aspektów: optymalnych relacji między poziomem produkcji i świadczonych usług a ponoszonymi kosztami; obniżaniem zapasów – w tym zapasów w toku produkcji i produkcji do racjonalnie określonych granic; zapewnieniem skutecznego przepływu strumieni zasilania rzeczowo-pięniężnego na całej długości łańcucha logistycznego, uwzględniając wszystkie podsystemy logistyki oraz uwarunkowania klientów i przedsiębiorstw (firm); zaopatrywanie klientów w towary oraz świadczenie usług, uwzględniając czas, miejsce, ilość, jakość, cenę i walkę o obniżkę kosztów; wzrost wydajności pracy oraz stworzenie rozwiązań umożliwiających skuteczną walkę z konkurencją na rynkach: krajowym i zagranicznym; skracanie czasu przepływu strumieni zasilania rzeczowo-finansowego oraz zapewnienie lepszej płynności i terminowości dostaw towarów i wykonania usług; usprawnienie kierowania firmą przez nowoczesne zarządzanie logistyczne; zapewnienie postępu techniczno-ekonomicznego; wykorzystywanie nowoczesnych systemów informatycznych logistyki jako narzędzi poprawy efektywności gospodarowania.

⁵⁰ Por. K. Ficoń, *Eurologistyka – międzynarodowa infrastruktura logistyki*, „Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny” 2003, nr 3, s. 17.

⁵¹ Por. E. Płaczek, *Logistyka międzynarodowa*, AE, Katowice 2000, s. 8; D. Kempny, *Koncepcja logistyki globalnej*, ANNALES Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, Sectio H, Oeconomia, UMCS, Lublin 2003, s. 575–585.

⁵² Por. C. Skowronek, Z. Saryusz-Wolski, dz. cyt.

⁵³ D. Kempny, dz. cyt., s. 580.

Środowisko

Trzecim elementem strukturalnym wielowymiarowości logistyki rozpatrywanej z punktu widzenia nowej ekonomii instytucjonalnej jest „środowisko” skonkretyzowane takimi wyznacznikami, jak: flora, gleba, fauna, klimat. W odniesieniu do logistyki postrzeganej wielowymiarowo to jest nią otoczenie bliższe i dalsze.

W obszarze środowiska bliższego dostrzec należy w pierwszej kolejności wyznacznik przestrzeni postrzeganej w ujęciu geograficznym. Odnieść trzeba go lokalizacji magazynów, centrów logistycznych oraz systemów transportowych.

Lokalizację magazynu traktować należy jako jedną z najważniejszych strategicznych decyzji. Podejmowana jest ona w oparciu o liczny zbiór kryteriów uwzględniających dane ilościowe, jak i jakościowe. W ich zbiorze wskazać trzeba przede wszystkim: dostępność do sieci transportowych (do sieci dróg i autostrad), po to by z jednej strony skrócić czas odbioru przesyłek przez firmy kurierskie, a z drugiej by wydłużyć czas składania przesyłek do ich realizacji; koszty gruntu, wynajmu i opłat; dostępność wystarczająco wykwalifikowanej siły roboczej; połączenia transportowe dla pracowników; dostępność do finansowania; dostępność do istniejących budynków; dostępność i koszt infrastruktury techniczno-ekonomicznej i telekomunikacyjnej; dostępność do zasobów kapitałowych; dobry przepływ ruchu drogowego; bliskość portów i lotnisk; lokalizacja producentów i dostawców; oraz potencjalni sąsiedzi⁵⁴.

Z lokalizacją magazynów ściśle wiąże się lokalizacja centrów logistycznych. Jeśli lokalizacja magazynów w dużej mierze ma charakter kwestii taktycznej, to lokalizacja centrów jest kwestią strategiczną. Wybór lokalizacji centrum logistycznego polega na wieloetapowej selekcji miejsca lokalizacji, a tym samym sprowadza się do coraz bardziej szczegółowej analizy.

I tak pierwszy etap musi polegać na wyborze regionu, drugi zaś na wyborze konkretnego obszaru lub obszarów; kolejny natomiast polega na przeprowadzeniu szczegółowego badania miejsc znajdujących się w obrębie danego obszaru. Obejmować powinien on fizyczną inspekcję wybranego miejsca, dokładną analizę planów zagospodarowania przestrzennego i obowiązujących przepisów⁵⁵.

Kolejnym wyznacznikiem wielowymiarowości logistyki jest logistyczny system transportowy, którego istotą jest pokonanie czasoprzestrzeni, połączenie producentów i konsumentów oraz umożliwienie obrotu towarowego. Działania te są możliwe w oparciu o środki transportowe i sieć transportową. Mimo że system transportowy pełni w działalności gospodarczej funkcje usługowe, to w procesach logistycznych odgrywa ważną rolę. Wynika to z faktu, iż: warunkują one fizyczne przemieszczenia surowców, materiałów i towarów zgodnie z potrzebami gospodarczymi; wpływają na sprawność i niezawodność fizycznych przepływów w całym logistycznym łańcuchu

⁵⁴ Por. G. Richards, dz. cyt., s.12–16.

⁵⁵ Por. P.R. Murphy jr, D.F. Wood, *Nowoczesna logistyka*, Hellion S.A., Gliwice 2011, s. 225–226.

dostaw; oraz generują znaczące koszty stanowiące obok kosztów magazynowania dominującą pozycję w strukturze kosztów⁵⁶.

System transportowy w swej istocie jest bardzo zróżnicowany, bo: drogowy (autostrady; drogi: szybkiego ruchu, główne przelotowe, główne, zbiorcze, dojazdowe, lokalne), kolejowy (magistrale, pierwszorzędne, drugorzędne, znaczenia miejscowego), śródlądowy (o znaczeniu: regionalnym, międzynarodowym), lotniczy (komunikacja pasażerska, transport towarowy); morski (trasy: morskie, oceaniczne), intermodalny (kombinowany – dwie różne gałęzie transportu; multimodalny – wiele gałęzi transportu), i rurociągowy (cieczy, gazu...)⁵⁷. Coraz częściej w literaturze przedmiotu można spotkać się z wyróżnieniem transportu kosmicznego.

W obszarze otoczenia bliższego środowiska postrzegać należy zmiany klimatyczne, zanieczyszczenia powietrza, hałas, wibracje. Wszystkie z tych czynników mogą tworzyć przesłanki generowania kosztów logistycznych. Zakłócają one również równowagę środowiska. Idee rozwiązania tej problematyki koncentrują się na ideach powtórnego zagospodarowania odpadów produkcyjnych oraz na tzw. logistyce zwrotnej. Sytuacje te muszą kierować uwagę wielowymiarowości logistyki na kwestie ekologii postrzeganej przez pryzmat wyznacznika ochrony środowiska w odniesieniu do gospodarki odpadami oraz emisji zanieczyszczeń i spalin. Osiągnięcie poprawy w tym obszarze zależne jest również od wprowadzenia jakości usług i produktów logistycznych poprzez standaryzację procesów i procedur. Waga tej problematyki wymusiła działania na rzecz rozwiązania problemów i konfliktów ekologicznych w obszarze logistyki, które to zrodziły powstanie nowego jej działu – ekologii⁵⁸. Zagrożenia dla środowiska to także kwestia przewozów materiałów niebezpiecznych (substancji preparatów). Stanowią one również zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa człowieka.

W obszarze zaś środowiska dalszego dostrzec należy środowisko biznesowe. Nie ma ono jednak charakteru geograficznego, lecz ekonomiczny. Zaczęło ono być kształtowane wraz z rozwojem logistyki w obszarze gospodarki narodowej, który był pochodną zmian systemowych i transformacji ustrojowej. Kształtowały je procesy przejścia od gospodarki nakazowo-rozdzielczej do rynkowej, co oznaczało jednocześnie zmianę rynku producenta na rynek nabywcy; konieczność stworzenia takich rozwiązań systemowych, które zapewnią zwycięstwo w walce konkurencyjnej na rynku produkcji i usług; konieczność obniżki kosztów; wprowadzenie nowoczesnego systemu zarządzania; konieczność integracji, która tworzy warunki do lepszego wykorzystania potencjału i osiągania wyższych efektów finansowych; inne wymagania gospodarki rynkowej, które w szerokim zakresie rozwiązuje logistyka. Wpływ na jej rozwój miały również inne czynniki, mianowicie: konieczność zdecydowanego usprawnienia gospodarki działającej w warunkach gry rynkowej; utworzenie w wielu uczelniach ekonomicznych katedr logistyki; dorobek konferencji poświęco-

⁵⁶ Por. K. Ficoń, *Infrastruktura logistyczna*, BEL Studio Sp. Z o.o., Warszawa 2009, 57–58.

⁵⁷ Por. *Logistyka. Teoria i praktyka*, tom 1, dz. cyt., s. 273–374.

⁵⁸ Por. K. Grzybowska, dz. cyt., s. 387–390.

nych logistycy; powołanie Polskiego Towarzystwa Logistycznego, a także dorobek teoretyczny z zakresu logistyki⁵⁹ i osiągnięcia wdrożeniowe praktyki.

Identyfikacja potrzeb logistycznych jako wyzwania dla działalności gospodarczej mieści się w obszarze podejścia akcentującego, że logistyka jest sztuką całościowego zarządzania w skali przedsiębiorstwa. Takie podejście oznacza w praktyce bliskość uznania logistyki za dyscyplinę naukową, ale pod pewnymi warunkami odniesionymi do niektórych aspektów logistyki (konceptyjno-funkcjonalnych, przedmiotowo-strukturalnych, efektywnościowych) oraz ich identyfikacja⁶⁰. Podkreśla się przy tym, że w przywoływanych definicjach nie ma wzmianki, iż logistyka to: nauka, dyscyplina wiedzy, teoria; ale, że to system, proces, sposób działania, którego celem jest: *wzrost wydajności i konkurencyjności przedsiębiorstwa, dostarczanie odpowiednich towarów do właściwego miejsca w określonym czasie, przy optymalnym poziomie kosztów*, a także zapewnienie *optimum reakcji między poziomem kosztów i standardem świadczonych usług* itd. W ślad za tym stwierdza się, że uprawnione jest: postrzeganie logistyki jako systemu zarządzania (całościowego przedsiębiorstwem, procesami i potencjałem); eksponowanie dwóch funkcji zarządzania (planowanie i kontrolę); brak funkcji motywacyjnej z uwypukleniem instrumentów ekonomiczno-finansowych; pomijanie niekiedy funkcji organizacyjnej logistyki; sprzężenie przepływów środków rzeczowych z przepływem informacji.

Wydaje się, że można postawić tezę, iż generatorem potrzeb logistycznych są postępujące procesy globalizacji i regionalizacji. One to – bez względu na charakter, zasięg i rozmiar działalności gospodarczej – potrafią ją zespałać na płaszczyźnie rynek konsumenta – rynek producenta. Ich generowaniu, jak i rozwojowi sprzyja postęp cywilizacyjny, którego wyrazem jest poszerzające się pole gospodarki elektronicznej (e-Economy, e-Business), handel elektroniczny (e-Commerce), elektroniczny marketing (e-Marketing), czy też logistyka elektroniczna (e-Logistyka).

Współcześnie potrzeby logistyczne generuje przede wszystkim kryterium efektywności i sprawności działalności gospodarczej. Strategią stała się minimalizacja zapasów magazynowych kosztem zwiększonej intensywności dostaw zaopatrzeniowych. Oznacza to zwiększenie rangi paradygmatu racjonalności łańcucha logistycznego, a w konsekwencji budowy efektywnych systemów logistycznych na wszystkich szczeblach działalności gospodarczej.

59 Wskazać trzeba przede wszystkim na takie publikacje, jak: S. Abt, *Systemy logistyczne w gospodarowaniu. Teoria i praktyka logistyki*, Akademia Ekonomiczna, Poznań 1996; S. Abt i H. Woźniak, *Podstawy logistyki*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1993; J. Ciesielski, *Strategie logistyczne przedsiębiorstw*, Akademia Ekonomiczna, Poznań 1977; F. Beier i K. Rutkowski, dz. cyt.; P. Blaik, dz. cyt.; E. Gołębska, *Logistyka jako...*, dz. cyt.; E. Gołębska i M. Szymczak, *Informatyzacja w logistyce przedsiębiorstw*, PWN, Warszawa-Poznań 1997; C. Skowronek i Z. Saryusz-Wolski, dz. cyt.; W. Szczepankiewicz, *Logistyka marketingowa*, Akademia Ekonomiczna, Kraków 1996; T. Wojciechowski, *Marketing i logistyka na rynku środków produkcji*, PWE, Warszawa 1995.

60 Tamże; P. Blaik, *Logistyka...*, dz. cyt., s. 14–15.

Filozofia logistyki

Następnym elementem strukturalnym wielowymiarowości logistyki rozpatrywanej z punktu widzenia nowej ekonomii instytucjonalnej jest „filozofia”, którą opisują wyznaczniki prawomocności społecznej, demokracji uczestniczącej oraz wystarczalności spięte instrumentalizmem.

Filozofia zasadza się na instrumentalizmie, który zespala ze sobą trzy kolejne jej elementy, to jest prawomocność społeczną, demokrację uczestniczącą oraz wystarczalność. Każdy z nich formułuje określone wymagania wobec procesów logistycznych. Instrumentalizm w odniesieniu do wielowymiarowości logistyki musi być postrzegany jako współczesny kierunek filozoficzny będący odmianą pragmatyzmu. Ten zaś formułuje program przebudowy i doskonalenia logistyki w procesie, którego nauka ma pełnić rolę instrumentu. Wyobrażenia dla człowieka mają być dla niego narzędziem działania, a nie poznania bytu. Oznacza to, że wszystkie wyobrażenia o logistyce – o ile są produktem społecznego myślenia – należy uznać za słuszne, rozumne, logiczne i poprawne.

Instrumentalizm w odniesieniu do wielowymiarowości logistyki należy postrzegać jako praktyczny pogląd na teorię wiedzy. Rozwój logistyki opiera się na przekonaniu, iż cała wiedza i wszelka działalność ludzka w obszarze szeroko rozumianej logistyki pełni jedynie funkcje instrumentalne ukierunkowane na przystosowanie się do środowiska i opanowania go. Cała wiedza i wszelka działalność ludzka muszą być postrzegane jako reakcje na bodźce środowiska, a jako takie mogą pełnić jedynie funkcje instrumentów.

Pierwszym z wyznaczników filozofii – postrzeganej przez pryzmat instrumentalizmu – stanowi prawomocność społeczna. Rozumie się ją jako legitymizację i uprawomocnienie do podejmowania określonych działań przez władzę oraz społeczeństwo reprezentowane przez podstawowe podmioty gospodarcze powiązane łańcuchem logistycznym. Jest ona pochodną prawa stanowionego, chociaż wpływ na nią będą miały również zmiany kulturowe oraz zmiana znaczenia wcześniej obowiązujących kryteriów (wynikających z tradycji, czy też zwyczaju), a także mandatu sprawujących władzę w oparciu o mandat wyniku wyborów. Władza jest legitymizowana, gdy została nabyta i jest sprawowana zgodnie z regułami pisanymi lub niepisanymi. Te zaś jeśli mają stać się podstawą wykonywania władzy, to również powinny być uprawomocnione.

Prawomocność społeczną wzmacniają takie cechy, jak: tradycjonalizm, wiara afektywna, wiara racjonalna ze względu na wartości oraz wiara w legalność. W odniesieniu do logistyki – postrzeganej w jej wielowymiarowym obrazie – oznacza ona prawomocność państwa do kształtowania polityki i strategii logistycznej na szczeblu państwa, co wiąże się także z kształtowaniem odpowiedniej infrastruktury techniczno-logistycznej traktowanej jako dobro publiczne. Wskazać należy przy tym na takie cechy procesów logistycznych, jak mechanizmy wymiany postrzegane przez pryzmat rynku, redystrybucji i wzajemności relacji między podmiotami w ciągu łańcucha logistycznego.

Prawomocność społeczna to także proces uprawniający do przekazania uprawnień przysługującej władzy na rzecz podmiotów gospodarczych bezpośrednio zaangażowanych w procesy logistyczne. Rządzeni wyrażają ponadto czynne przyzwolenie na bycie rządzonymi poprzez konkretne zachowania (udział w wyborach).

Legalność prawomocności społecznej w odniesieniu do działalności logistycznej opiera się na mocy uzgodnień między zainteresowanymi stronami; na mocy narzucenia swoich rozwiązań lub na zasadzie uległości. Zauważyć przy tym trzeba, iż państwo czerpie swoją legitymację ostatecznie nie z demokratycznej formy politycznego kształtowania woli, lecz z przesłanek zgodnego z prawem sprawowania władzy politycznej – mianowicie z abstrakcyjnej struktury norm ustawowych, z autonomii orzecznictwa prawnego oraz ze związania ustawami i budowy administracji jako organizacji władzy według kompetencji, z hierarchii urzędów, kształceniem urzędników, oddzieleniem urzędu od osoby, oddzieleniem sztabu administracyjnego od ośrodków administracyjnych itd. (M. Weber).

Prawomocność społeczna w odniesieniu do wszystkich procesów gospodarczych, w tym również do procesów logistycznych alokacji dóbr – tak na wejściu, jak i na wyjściu – prowadzi do kryzysu, który może mieć charakter ekonomiczny, racjonalności, prawomocności i motywacji.

Prawomocności społecznej w odniesieniu do wielowymiarowej logistyki idzie w sukurs demokracja uczestnicząca, którą postrzegać trzeba jako proces podejmowania decyzji odwołujący się do zasad demokracji bezpośredniej i pośredniej (przedstawicielskiej). Jej istotą jest podejmowanie decyzji w sposób kolektywny. Każdy ma prawo uczestniczyć w tym procesie, a decyzje podejmowane są w sposób otwarty zgodnie z zasadami prawomocności. Sprawdzają się one w przypadku samorządów terytorialnych i pracowniczych. Obywatele i stowarzyszenia przedstawicielskie mają możliwość wypowiedzenia się w interesujących ich kwestiach. Jej idea wydaje się możliwa do przetransponowania w ograniczonym zakresie w odniesieniu do podmiotów funkcjonujących w głównych ciągach łańcucha logistycznego.

W zdecydowanie większym zakresie idea demokracji uczestniczącej odnosi się do społeczności funkcjonującej w obszarze działania podmiotów logistycznych. Sprowadzić się ona może do możliwości uczestnictwa jej w kształtowaniu infrastruktury oraz procesów logistycznych w podejmowaniu decyzji, które dotyczą takich spraw, jak: planowanie budżetu, podatków, opłat lokalnych oraz inwestycji. Idee odwołują się do zaangażowania jednostek w konstrukcje konkretnego spójnego planu oraz konkretnego celu sprzyjającego rozwojowi określonej grupy społecznej. Formy demokracji uczestniczącej współlistnieją ze strukturami państwa i samorządu lokalnego. Wyrazem jej realizacji jest budżet partycypacyjny, który polega na oddolnym procesie dofinansowania priorytetów uznanych przez społeczeństwo za pożądane i celowe. Jest on wyrazem realizacji prowadzenia dialogu obywatelskiego rozumianego jako proces kształtujący opinię publiczną w oparciu o wszelkie dostępne formy dialogu, który powinien być prowadzony na zasadach otwartości, uczestnictwa, odpowiedzialności, skuteczności, spójności i pomocniczości. Sprowadza się on między innymi do konieczności uzyskania przez prywatnych inwestorów reprezentujących podmioty logistyczne zgody mieszkańców na realizację swoich

inwestycji. Demokracja uczestnicząca rodzi pojawianie się i działanie organizacji pozarządowych. Odwołuje się do niej często przy projektowaniu architektury urbanistycznej.

Z kolei wystarczalność jako wyznacznik filozofii należy rozumieć jako zgodność czterech „instytucji”: równowagi sił, złotego standardu, samorealizującego się rynku oraz liberalnego państwa. Jest ona nieodzowna ze względu na konflikt między gospodarką działającą w własnym interesie a interesem społecznym. Rynek przy tym należy traktować jako instytucję przyrodzoną człowiekowi, lecz jako odzwierciedlenie wymiany w formie „odwzajemnienia się”. Kwestie te dają się odnieść do wielowymiarowego postrzegania logistyki.

Zakończenie

Podjęte i przeprowadzone rozważania upoważniają do sformułowania szeregu wniosków.

Pierwszy. Literatura przedmiotu, a także analiza zjawisk praktyki życia gospodarczego dowodzi, że mamy do czynienia z narastającymi zmianami charakteru współczesnej logistyki. Zdecydowały o tym argumenty z przeszłości i teraźniejszości dotyczące wyzwań cywilizacyjnych współczesnego świata. Ich rozpoznanie wymaga odpowiedniego sposobu podejścia i interpretacji. Ma to miejsce w sytuacji hołdowania zasadzie, iż logistyka bardziej funkcjonuje w realnym świecie niż w umysłach logyków-naukowców. W praktyce mamy więc do czynienia ze sprzyjaniem lekceważącemu stosunkowi do teoretycznych uogólnień praktyki logistycznej.

Drugi. W największym stopniu pożytecznym w realizacji identyfikacji i charakterystyki współczesnej wielowymiarowej logistyki okazać się może wykorzystanie dorobku nowej ekonomii instytucjonalnej do tworzenia zrębów nowego podejścia do teorii i praktyki logistycznej. Wymaga to jednak usankcjonowania społecznych reguł gry ekonomicznej i wskazania możliwości wykorzystania instytucji w procesach wyborów ekonomicznych, które wynikają z nieprzewidywalności wyborów społeczeństwa i państwa. W odniesieniu do wielowymiarowości logistyki w realnym świecie pojawia się to poprzez pryzmat wielu zagadek oraz tajemnic przeszłości, które w praktyce często napotykają możliwości naszej wiedzy i wyobraźni. Świadomość tych zależności muszą mieć nie tylko naukowcy, ale również politycy i praktycy gospodarczy. Utrzymanie dotychczasowej drogi rozwoju wielowymiarowej logistyki wymaga dostrzeżenia takiej wizji tej drogi rozwoju, która pozwoliłaby zapewnić poprawę jej wydajności i efektywności.

Trzeci. Rzeczywistość współczesnego świata, przyczyniając się do ukształtowania wielowymiarowego postrzegania logistyki, ukazała jednocześnie zbiór układów sytuacyjnych, które ujawniają się w rzeczywistości. Zrodziły one jednocześnie szybkie zbliżanie nauki do rzeczywistości gospodarczej oraz potrzebę porządkowania zdobywanej wiedzy i wykorzystania jej w praktyce. Upoważnia to do postrzegania wielowymiarowości logistyki zarówno w wymiarze nauki, jak i praktyki, pozosta-

jących w głębokiej symbiozie, której efektem jest relacja: im szersza i głębsza staje się wiedza logistyczna, tym bardziej poszerza się pole praktycznej działalności logistycznej. Sytuacja ta może jednak prowadzić do szafowania pojęciem „logistyka” i sprowadzaniem jego rozwiązań na manowce nieefektywnych rozwiązań.

Czwarty. Przywołane rozważania na gruncie nowej ekonomii instytucjonalnej w odniesieniu do kwestii wielowymiarowości logistyki upoważniają do rozpatrzenia jej przez pryzmat elementów strukturalnych paradygmatu ekonomii instytucjonalnej, to jest „ceremonii społecznych”, „technologii”, „środowiska” oraz „filozofii”. Dostrzec przy tym trzeba, iż każdy z tych elementów strukturalnych ma własny „pas bezpieczeństwa” będący jego otoczeniem i charakteryzujący jego zasadnicze wyznaczniki. „Ceremonie społeczne” opisane są wyznacznikami: instytucje, przekonania i wartości. Z kolei „technologie” opisane są wyznacznikami: narzędzia i kwalifikacje. „Środowisko” natomiast konkretyzuje wyznaczniki: flora, gleba, fauna, klimat. „Filozofia” zaś została opisana wyznacznikami prawomocności społecznej, demokracji uczestniczącej oraz wystarczalności.

Piąty. Spojrzenie na wielowymiarowość logistyki z punktu widzenia nowej ekonomii instytucjonalnej pozwala dostrzec zarówno pozytywne, jak i negatywne strony jej obrazu. Jako rodzące źródła zagrożeń dla realizacji procesów logistycznych należy uznać w odniesieniu do ceremonii społecznych – brak dostatecznego rozpoznania instytucji – użytecznych i nieużytecznych, przekonań oraz wartości odpowiadającym wyzwaniom cywilizacyjnym; do technologii – niedostateczne łączenie wiedzy teoretycznej z obszaru logistyki z wiedzą praktyczną, zwłaszcza z osiągnięciami inżynierskimi, przede wszystkim w kontekście ich wyróżnienia, koordynacji i modelowania; do środowiska – pomijania z reguły w analizach procesów logistycznych warunków klimatyczno-przyrodniczych; i do filozofii – brak koncentracji uwagi na całościowej polityce logistycznej państwa i strategii jej realizacji.

Bibliografia

- Abt S., *Logistyka i jej zakres*, WOSSK, Poznań 1992.
- Abt S., *Systemy logistyczne w gospodarowaniu. Teoria i praktyka logistyki*, Akademia Ekonomiczna, Poznań 1996.
- Abt S., Woźniak H., *Podstawy logistyki*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1993.
- Beier F.J., Rutkowski K., *Logistyka*, SGH, Warszawa 1993 (1997).
- Blaik P., *Logistyka. Koncepcja zintegrowanego zarządzania przedsiębiorstwem*, PWE, Warszawa 1996.
- Chechliński J., Dziarmakowski M., *Finanse jako narzędzie gospodarki wojskowej*, WAP, Warszawa 1973.
- Chylak E., *Logistyka w strategii wojskowej*, AON, Warszawa 1994.
- Ciesielski J., *Strategie logistyczne przedsiębiorstw*, Akademia Ekonomiczna, Poznań 1977.
- Daniluk M., *Rachunek ekonomiczny w zarządzaniu obronnym*, Warszawa 1974.
- Dudek L., *Logistyka a taktyka tyłów (podobieństwa i różnice)* [w:] „Przegląd Kwatermistrzowski” 1968, nr 6.
- Ekonomika wojskowa*, red. M. Koch, Warszawa 1979.

- Ficoń K., *Eurologistyka – międzynarodowa infrastruktura logistyki* [w:] „Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny” 2003, nr 3.
- Ficoń K., *Infrastruktura logistyczna*, BEL Studio Sp. Z o.o., Warszawa 2009.
- Ficoń K., *Logistyka ekonomiczna. Procesy logistyczne*, Bel Studio Sp. Z o.o., Warszawa 2008.
- Fuks M., *Co to jest logistyka*, „Przegląd Kwatermistrzowski” 1962, nr 1.
- Gołębska E., *Logistyka jako zarządzanie łańcuchem dostaw*, Akademia Ekonomiczna, Poznań 1994.
- Gołębska E., Szymczak M., *Informatyzacja w logistyce przedsiębiorstw*, PWN, Warszawa–Poznań 1997.
- Grzybowska K., *Podstawy logistyki*, Difin, Warszawa 2009.
- Kamiński T., *Ekonomika transportu wojskowego*, MON, Warszawa 1979.
- Kauf S., Tłuczak A., *Logistyka miasta i regionu. Metody ilościowe w decyzjach przestrzennych*, Difin, Warszawa 2014.
- Kempny D., *Koncepcja logistyki globalnej*, ANNALES Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, Sectio H, OECONOMIA, UMCS, Lublin 2003.
- Kłoczewski Z., *Gospodarka wojskowa 1918–1939*, Wyd. MON, Warszawa 1987.
- Koch M., *Gospodarka wojskowa*, Wyd. MON, Warszawa 1987.
- Koch M., *Wojskowa ekonomika zaopatrzenia materiałowo-technicznego*, MON, Warszawa 1980.
- Kopaliński W., *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1971.
- Kortschak B.H., *Was ist Logistik?*, Instytut Wspierania Rozwoju Gospodarczego, Kraków 1992.
- Krzyżaniak S., Niemczyk A., Majewski J., Andrzejczyk P., *Organizacja i monitorowanie procesów magazynowych*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2013.
- Logistyka*, red. nauk. D. Kisperska-Moroń i S. Krzyżaniak, Biblioteka Logistyka, Poznań 2009.
- Logistyka. Teoria i praktyka*, tom 1 i 2, red. nauk. S. Krawczyk, Difin, Warszawa 2011.
- Mucha L., *Zasilanie walczących wojsk*, MON, Warszawa 1979.
- Murphy P.R. jr, Wood D.F., *Nowoczesna logistyka*, Hellion S.A., Gliwice 2011.
- Pajewski K., *Logistyczny system zaopatrywania*, Bellona, Warszawa 1996.
- Penc J., *Leksykon biznesu*, Agencja Wydawnicza „Placet”, Warszawa 1997.
- Pisz I., Łapuńska I., *Zarządzanie projektami w logistyce*, Difin, Warszawa 2015.
- Płaczek E., *Logistyka międzynarodowa*, AE, Katowice 2000.
- Ratajczak M., *Instytucjonalizm – wzbogacenie czy alternatywa ekonomii głównego nurtu* [w:] *Ład instytucjonalny w gospodarce*, tom I, red. B. Polaszkiwicz i J. Boehlke, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2005.
- Richards G., *Zarządzanie logistyką magazynową*, PWN, Warszawa 2016.
- Rogucki A., *Analiza systemów w planowaniu obrony*, Warszawa 1975.
- Rudolf S., *Nowa ekonomia instytucjonalna lekarstwem na kryzys* [w:] *Nowa ekonomia instytucjonalna wobec kryzysu gospodarczego*, red. S. Rudolf, WSEiP w Kielcach, Kielce 2012.
- Rutkowski K., *Tendencje rozwojowe logistyki w Polsce. Od dezintegracji do integracji* [w:] *Systemy logistyczne kluczem dla rozwoju gospodarczego*, Materiały III Międzynarodowej Konferencji Logistics’96, Polskie Towarzystwo Logistyczne, Poznań 1996.

- Skarżyński M., *Antonie Henri Jomini – XIX-wieczny teoretyk i praktyk logistyki*, „Logistyka” 2008, nr 5.
- Skowronek Cz., Saryusz-Wolski Z., *Logistyka w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa 2003.
- Stachowiak Z., Dziurny A., *Dylematy zarządzania bezpieczeństwem ekonomicznym państwa – ujęcie instytucjonalne* [w:] *Nowa ekonomia instytucjonalna a nauki o zarządzaniu*, prace naukowe WSzB w Gdańsku, tom 48, red. nauk. S. Rudolf, WSzB, Gdańsk 2016.
- Stachowiak Z., *Refleksje o logistyce w oparciu o studium myśli Sun Tzu* [w:] *Instrumenty sfery realnej łańcucha logistycznego jako determinanty racjonalizacji procesów gospodarczych*, Wyd. Nauk. Wyższej Szkoły Kupieckiej, Łódź 2007.
- Stachowiak Z., *Teoria i praktyka mechanizmu bezpieczeństwa ekonomicznego. Ujęcie instytucjonalne*, AON, Warszawa 2012.
- Stankiewicz W., *Ekonomika wojenna*, Warszawa 1981.
- Stankiewicz W., *Historia myśli ekonomicznej*, PWE, Warszawa 1988.
- Stankiewicz W., *Kilka uwag o logistyce*, „Przegląd Kwatermistrzowski” 1965, nr 6.
- Stankiewicz W., *Logistyka. Z zagadnień gospodarki wojskowej państw NATO*, Warszawa 1968.
- Stankiewicz W., *Nowe trendy we współczesnej logistyce zachodniej*, AON, Warszawa 1995.
- Stankiewicz W., *Planowanie obronne*, Warszawa 1977.
- Stankiewicz W., *Ekonomika instytucjonalna. Zarys wykładu*, wydanie III uzupełnione, AON, Warszawa 2014.
- Sun Tzu, Sun Pin, *Sztuka wojny*, Wyd. Helion, Gliwice 2004.
- Szczepankiewicz W., *Logistyka marketingowa*, Akademia Ekonomiczna, Kraków 1996.
- Truś T., Januła E., *Ekonomika logistyki*, Difin, Warszawa 2010.
- Veblen T., *Teoria klasy próżniaczej*, PWN, Warszawa 1971.
- Wasyłko M., *Ekonomika eksploatacji urządzeń technicznych w wojsku*, Warszawa 1983.
- Wasyłko M., *Koncepcja modelu logistyki SZ RP i jej wpływu na kształcenie kadr w WSOSK*, „Przegląd Kwatermistrzowski” 1975, nr 3.
- Wasyłko M., *Kontrola gospodarki wojska*, Warszawa 1966.
- Wasyłko M., *Kontrola jako system sterowania procesami gospodarczymi*, Warszawa 1980.
- Wasyłko M., *Logistyka w gospodarce narodowej, część I: Podstawowe problemy makrologistyki*, Wyższa Szkoła Kupiecka, Łódź 1999.
- Wasyłko M., *Logistyka w gospodarce narodowej, część II: Podstawowe problemy mikrologistyki*, Wyższa Szkoła Kupiecka, Łódź 2000.
- Wojciechowski T., *Marketing i logistyka na rynku środków produkcji*, PWE, Warszawa 1995.
- Zarządzanie zapasami i łańcuchem dostaw*, red. nauk. A. Szymonik, Difin, Warszawa 2013.

AN ATTEMPTED NEO-INSTITUTIONAL LOOK AT THE MULTI-DIMENSIONALITY OF MODERN LOGISTICS

Abstract

The article “An attempted neo-institutional look at the multi-dimensionality of modern logistics” is an analytical study of changes in the nature of modern logistics. Note that the discussion was focused on the identification of modern multidimensional logistics as a discipline of knowledge and a set of practical actions. This was done recalling the achievements of the new institutional economics. The issue was considered as multidimensional logistics through the prism of structural elements of the paradigm of institutional economy, it is “social ceremony”; “technology”; “philosophy” and “environment” surrounded by their own “safety belt” which is their surroundings. Characterisation was done on the basis of their assigned set of fundamental determinants. This approach has produced arguments in the past and in the present.

Key words: multidimensionality of logistics, the new institutional economics, social ceremonies, technology, philosophy, environment.