

SPÓŁECZNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ BIZNESU JAKO CZYNNIK KSZTAŁTOWANIA INNOWACYJNOŚCI W SEKTORZE TRANSPORTU – SPEDYCJI – LOGISTYKI

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KODY JEL: R4, M14

Janusz Figura, Maria Michałowska

Wydział Ekonomii, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach
e-mail: janusz.figura@ue.katowice.pl, mariamic@ue.katowice.pl

STRESZCZENIE

Koncepcja społecznej odpowiedzialności rozumiana jako oddolna inicjatywa biznesu stanowi aktualnie jeden z istotnych aspektów kształtowania innowacyjności w sektorze transportu – spedycji – logistyki (TSL). Innowacyjność zdefiniowana jest z jednej strony oddziaływaniem różnorodnych czynników zewnętrznych, którym podlega funkcjonowanie sektora TSL, z drugiej zaś strony wprowadzenie działań innowacyjnych dotyczy czynników wewnętrznych powodujących dywersyfikację organizacji łącznie ze zmianami sposobów ich działania. Artykuł prezentuje wyniki badań dotyczących określenia czynników innowacyjności podmiotów sektora TSL, w których uwzględnia się założenia CSR i ich inkorporację do kultury firm.

SŁOWA KLUCZOWE

społeczna odpowiedzialność biznesu, innowacyjność, transport, spedycja, logistyka

WPROWADZENIE

Społeczna odpowiedzialność biznesu w sektorze transportu – spedycji – logistyki (TSL) budzi kontrowersje w odniesieniu nie tylko do rozumienia tego pojęcia, dominujących modeli w praktyce biznesu, ale także konsekwencji zaangażowania się przedsiębiorstw w społecznie odpowiedzialne działania (Depta, 2014). Praktyka pokazuje jednak, że wzrasta liczba przedsiębiorstw transportowych, spedycyjnych i logistycznych, które dobrowolnie podejmują realizację idei CSR. Tradycja i respektowane normy etyczne decydują o tym, czy przedsiębiorstwa traktują społeczną odpowiedzialność jako głęboko zakorzoną wartość firmy, czy wykorzystują ją głównie do celów marketingowych (Gasparski, 2013).

Rozważając zagadnienie społecznej odpowiedzialności współczesnych organizacji sektora TSL, należy zauważyć, iż kształtowanie innowacyjności postrzegane jest przez pryzmat oceny klientów, akcjonariuszy i otoczenia instytucjonalnego, jak również opinii menedżerów oraz

pracowników. Wielopłaszczyznowe postrzeganie czynników kształtowania innowacyjności jest zatem interaktywną relacją pomiędzy organizacją a jej otoczeniem. Odpowiedzialne prowadzenie biznesu w tym sektorze to proces poznawania i uwzględniania zmieniających się oczekiwań społecznych w strategiach funkcjonowania organizacji, a także monitorowania wpływu tych strategii na poszukiwanie przewagi konkurencyjnej płynącej z lepszego wykorzystania zasobów oraz budowania trwałych relacji z interesariuszami.

Nowym, niespotykanym dotychczas aspektem problematyki społecznie odpowiedzialnego biznesu w sektorze TSL, jak wskazują przeprowadzone badania, jest możliwość traktowania relacji organizacji z otoczeniem społecznym, gospodarczym i środowiskowym jako czynnika innowacyjności.

Cel opracowania koncentruje się na identyfikacji czynników kształtujących innowacyjność organizacji w sektorze TSL z perspektywy koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu, rozpoznanie obszarów CSR oraz identyfikacji wyzwań innowacyjnych.

SPOŁECZNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ BIZNESU W SEKTORZE TSL – ARGUMENTY ZA I PRZECIWIW

Koncepcja CSR odwołuje się do różnych rodzajów odpowiedzialności i wielorakich przestrzeni jej aplikacji. Wśród nich neuralgicznym obszarem jest sektor TSL, którego dynamiczny rozwój wskazuje na istotną rolę we współczesnej gospodarce. Zarówno zwolennicy, jak i przeciwnicy stosowania koncepcji CSR wysuwają różnego rodzaju argumenty. Warto, choćby w części, zaprezentować strukturę racji w dyskusjach dotyczących uwzględniania zasad społecznie odpowiedzialnego biznesu w sektorze TSL – nie tylko dla celów poznawczych, ale również ze względu na możliwość analizy prezentowanego zagadnienia.

Przeciwnicy koncepcji społecznie odpowiedzialnego biznesu w sektorze TSL koncentrują się wokół argumentu, którego istotę można streścić następująco: podstawowym celem każdego przedsiębiorstwa jest wykorzystanie posiadanych zasobów i angażowanie ich wyłącznie na rzecz osiągania maksymalnych zysków przy przestrzeganiu reguł gry. Zatem uzasadnienie negatywnego stanowiska wobec idei CSR leży u samych podstaw prowadzenia działalności gospodarczej – chodzi o pomnażanie zysku, a nie realizowanie celów pozaekonomicznych. Innym uzasadnieniem często wykorzystywanym w dyskusjach przeciwko angażowaniu się podmiotów sektora TSL w działania społecznie odpowiedzialne jest twierdzenie o możliwości obniżenia efektywności organizacji i negatywnych skutkach przeznaczania kapitału na potrzeby społeczne i środowiskowe.

Zwolennicy społecznie odpowiedzialnego biznesu w sektorze TSL wykorzystują zwykle argumenty koncentrujące się wokół aspektów moralnych, jak również dotyczących zrównoważonego rozwoju, społecznej licencji na działanie oraz reputacji podmiotów realizujących usługi transportu, spedycji i logistyki. Ich zdaniem funkcjonowanie sektora TSL jako części rynku nie jest wystarczającym usprawiedliwieniem dla czerpania z zasobów środowiska czy kapitału społecznego, a reguły rynku nie są wystarczającym regulatorem umożliwiającym kształtowanie relacji gospodarczych. Dlatego istotne jest społeczne zaangażowanie się biznesu dla łagodzenia negatywnych napięć (inflacji, bezrobocia, niesprawiedliwego podziału zysków itp.) w relacjach z otoczeniem. Kolejnym argumentem na rzecz społecznej odpowiedzialności biznesu jest wyjaśnienie odnoszące się do własnego interesu podmiotów sektora TSL, zgodnie z którym

istnieje potrzeba harmonizowania celów ekonomicznych i społecznych. Ponadto przedsiębiorstwa sektora TSL angażujące się w sprawy społeczne wzbudzają większe zainteresowanie i wsparcie ze strony klientów, co potencjalnie przekłada się na wzrost przychodów. Firmy o rozwiniętej strategii w zakresie odpowiedzialności społecznej łatwiej też utrzymują i lepiej motywują wartościowych pracowników, a także osiągają większą dyscyplinę kosztową i zwiększają zaufanie akcjonariuszy. Uzasadnieniem społecznie odpowiedzialnego biznesu jest również pojawianie się innowacyjnych przedsięwzięć technologicznych, które mogą przynieść korzyści zarówno dla firm sektora TSL, jak i dla społeczeństwa oraz środowiska (Burniewicz, 2009; 2010). Znaczne zasoby, jakimi dysponują niektóre przedsiębiorstwa sektora TSL, mogą być użyte do rozwiązywania lokalnych i regionalnych problemów społecznych, gospodarczych i środowiskowych.

RELACJE KRYTERIÓW INNOWACYJNOŚCI W SEKTORZE TSL

Spółecznie odpowiedzialny biznes jako czynnik kształtowania innowacji w sektorze transportu – spedycji – logistyce może dotyczyć różnorodnych aspektów. Jednym z ujęć jest rozróżnienie na zewnętrzne i wewnętrzne źródła powstawania innowacyjności. Klasyfikacja ta pokazuje, jak dalsze i bliższe otoczenie w podmiotach sektora TSL może kształtować relacje innowacyjności. W literaturze przedmiotu brak jednomyślności co do struktury zewnętrznych i wewnętrznych kryteriów innowacyjności.

Kryterium zewnętrzne wypływa z otoczenia krajowego i międzynarodowego, w którym funkcjonuje i z którego zasobów korzysta – w sposób bezpośredni i pośredni – podmiot sektora TSL. Kryterium to wyznacza więc elementy dalszego otoczenia, w którym działa przedsiębiorstwo. Są to:

- a) szeroko rozumiane uwarunkowania instytucjonalne (a więc nie tylko instytucje, ale także reguły gry, określone prawodawstwo oraz odziedziczone zasady działania), w tym polityka państwa i organów samorządowych;
- b) działania innych podmiotów (w tym również dostawców zagranicznych oraz firm z udziałem kapitału zagranicznego);
- c) popytowe uwarunkowania interakcji między klientami, które generują przepływ innowacji między nimi (*demand-driver innovation*);
- d) podażowe uwarunkowania sprzężeń między podmiotami wynikające z posiadanych zasobów innowacyjnych organizacji sektora TSL.

Kryterium zewnętrzne wskazuje więc na określoną zależność – im wyższy jest poziom innowacji podmiotów funkcjonujących w sektorze, czyli im bardziej innowacyjny jest sektor TSL, w którym działa przedsiębiorstwo, tym silniej generowane są proinnowacyjne bodźce. W sytuacji, gdy poziom innowacyjności usług sektora TSL jest niski, większe mogą być zewnętrzne efekty innowacyjności, a zatem większy wpływ wywierany jest na sektor o niższym poziomie innowacji. Należy jednak pamiętać, że fakt powstawania zewnętrznych efektów innowacyjności nie implikuje automatycznego wykorzystania posiadanego przez sektor TSL potencjału o niższym poziomie innowacyjności. Z drugiej strony zewnętrzne efekty innowacyjności sektora TSL mają potencjalnie istotne znaczenie dla tych podmiotów, które nie osiągnęły jeszcze wystarczająco wysokiego poziomu innowacyjnego. Powstaje więc uzasadnione pytanie o zdolność absorpcji innowacji do sektora TSL. Tym samym zewnętrzne determinanty innowacyjności mogą wpływać na jej efekty poprzez uruchomienie i wykorzystanie uwarunkowań wewnętrznych funkcjonowania podmiotów sektora TSL.

Kryterium wewnętrzne innowacji pozwala na wyodrębnienie bezpośrednich i pośrednich czynników innowacyjności w sektorze TSL. Grupa czynników o bezpośrednim oddziaływaniu na innowacyjność w tym obszarze może zostać sklasyfikowana następująco:

- a) zakumulowane zasoby kapitału społecznego (w tym poziom wykształcenia i kwalifikacji personelu), czyli wiedza i umiejętności zatrudnionych będące efektem wykształcenia, zwłaszcza o charakterze specjalistycznym, oraz nabytego doświadczenia; kapitał ludzki może spełniać podwójną rolę w kształtowaniu społecznie odpowiedzialnego biznesu jako czynnika innowacji w sektorze TSL – z jednej strony może kształtować poziom adaptacji i absorbować wiedzę z otoczenia, a z drugiej może funkcjonować w roli kreatora;
- b) zasoby zakumulowanej wiedzy umożliwiającej rozwój badań nad innowacyjnością w przedsiębiorstwach transportowych, spedycyjnych czy logistycznych;
- c) zasoby komercyjne związane z rozwojem innowacji w zakresie sprzedaży usług TSL, skierowane na wzrost sprawności wymiany usług pomiędzy przedsiębiorstwem a klientem;
- d) zasoby organizacyjne dotyczące wyznaczenia celów innowacyjnych, przyjęcia określonego podziału zadań innowacyjnych, wyposażenia technicznego i technologicznego przedsiębiorstwa oraz uelastycznienia struktury, co umożliwi wdrażanie procesów innowacyjnych, jak również zmiany kultury organizacji.

Pośrednie czynniki kształtują z kolei procesy innowacyjne w odmienny sposób. Ich funkcja związana jest z formowaniem warunków, a więc tworzeniem potencjału innowacyjności. Do grupy pośrednich czynników innowacji zaliczyć można zasoby finansowe przedsiębiorstwa sektora TSL, które wpływają na jego zdolność do finansowania innowacji oraz gotowość podejmowania ryzyka związanego z wdrażaniem innowacji.

Wyodrębnione według kryterium wewnętrznego czynniki innowacyjności towarzyszą procesowi tworzenia i realizacji społecznie odpowiedzialnego biznesu, kształtując tym samym charakter i strukturę innowacji w sektorze TSL. Szeroki zakres działań obejmuje zwłaszcza procesy zapoczątkowania innowacji, najczęściej w postaci informacji, następnie percepcję polegającą na zrozumieniu i wyborze potencjalnej innowacji i możliwości jej zastosowania w sektorze TSL. Kryterium wewnętrzne innowacji skierowane jest zazwyczaj na kształtowanie usług transportowych, spedycyjnych i logistycznych, gdyż te bezpośrednio przekładają się na wzrost efektywności (Grzelakowski, 2010).

Należy zauważyć, że zaprezentowane relacje stanowią wieloaspektowe zagadnienie badawcze. W treści opracowania zaprezentowano jedynie te spośród uwarunkowań, które zostały wskazane przez respondentów w przeprowadzonych badaniach ankietowych.

METODYKA, CELE I WYNIKI BADAŃ

Badania dotyczące wpływu koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu na kształtowanie innowacyjności w sektorze TSL przeprowadzono wśród podmiotów funkcjonujących na terenie Polski (N = 143) w okresie luty–październik 2015 roku¹. W badaniach zastosowano celowy dobór próby. W eksploracji znaczenia społecznej odpowiedzialności biznesu w kształtowaniu innowacyjności w sektorze TSL posłużono się ankietą internetową CAWI, zapraszając do jej wypełnienia zidentyfikowaną wcześniej grupę 143 podmiotów sektora TSL na terenie Polski. Poziom zwrotu

¹ Zaprezentowane w artykule wyniki badawcze dotyczą polskich przedsiębiorstw transportowych i spedycyjnych sektora MŚP. Opisane badania stanowią fragment szerszego projektu badawczego zrealizowanego przez Zespół Katedry Transportu Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach na temat aktywności organizacji TSL w zakresie wdrażania idei CSR w praktykach zarządzania firm, którego rezultaty badawcze zawarto w przygotowywanej do druku monografii.

ankiet wyniósł 65,7%, a więc uzyskane wyniki pozwalają na generalizowanie wniosków z badania z 95-procentową pewnością oraz przy maksymalnym, niespełna 6-procentowym dopuszczalnym błędzie pomiaru. Otrzymane wyniki są zatem reprezentatywne statystycznie. Badania jakościowe stanowiły indywidualny wywiad pogłębiony IDI. W ramach badań jakościowych przebadano 76 przedstawicieli firm sektora TSL. Główną trudnością w realizacji wywiadów jakościowych był brak zainteresowania znacznej części podmiotów uczestniczących w badaniach. Pomimo telefonicznej i bezpośredniej rekrutacji do badania wspartej e-mailową wysyłką zaproszeń wielu respondentów nie wyrażało zgody na udział w badaniu ze względu na obciążenie obowiązkami zawodowymi. Struktura badań społecznej odpowiedzialności biznesu w kształtowaniu innowacyjności w sektorze TSL została zaprezentowana na rysunku 1.



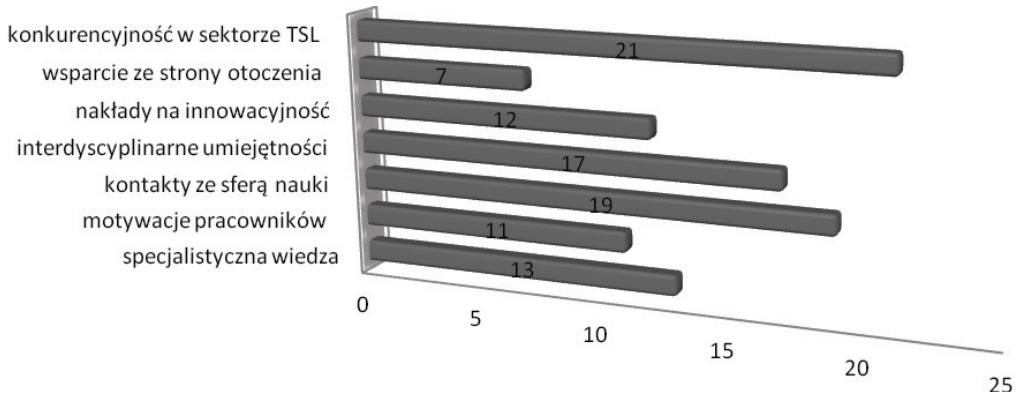
Rysunek 1. Wykorzystane metody i techniki – triangulacja metodologiczna w badaniach CSR sektora TSL

Źródło: opracowanie własne.

W ramach głównego celu badań sformułowano trzy cele szczegółowe:

- a) identyfikacja czynników kształtujących innowacyjność organizacji w sektorze TSL z perspektywy koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu;
- b) identyfikacja obszarów społecznie odpowiedzialnego biznesu w kształtowaniu innowacyjności w sektorze TSL:
 - kapitał ludzki,
 - finansowe wsparcie otoczenia społecznego, gospodarczego, środowiskowego,
 - wydatki innowacyjne przedsiębiorstw sektora TSL na realizację celów CSR,
 - współpraca podmiotów sektora TSL wskazująca na aktywność innowacyjną,
 - efekty ekonomiczne innowacyjności w zbiorze zagadnień CSR;
- c) identyfikacja wyzwań innowacyjnych stojących przed podmiotami sektora TSL w aspekcie koncepcji CSR.

W ramach pierwszego z przyjętych do realizacji celów szczegółowych dokonano zidentyfikowania czynników kształtujących innowacyjność organizacji w sektorze TSL z perspektywy koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu. Spośród ustalonej w badaniu grupy czynników największą rolę zdaniem respondentów odgrywa konkurencyjność w sektorze TSL (21%). Istotne znaczenie posiada również czynnik określony jako kontakty ze sferą nauki (19%) oraz interdyscyplinarne umiejętności (17%). Ponadto w opinii badanych podmiotów ważna jest też specjalistyczna wiedza (13%) oraz nakłady na innowacyjność (12%), motywacja pracowników (11%), a także wsparcie ze strony otoczenia (7%) (rys. 2).



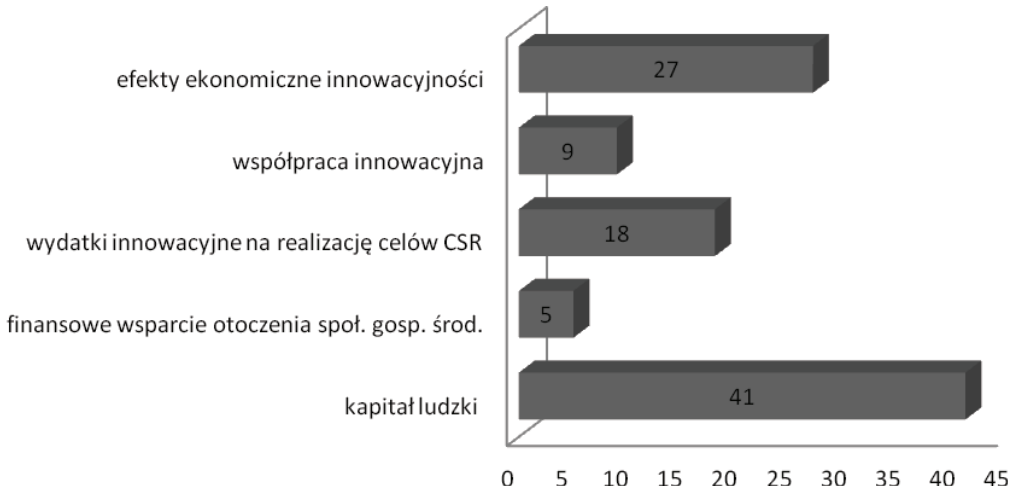
Rysunek 2. Identyfikacja czynników kształtujących innowacyjność organizacji w sektorze TSL z perspektywy koncepcji społecznej odpowiedzialności biznesu w badanej grupie przedsiębiorstw

Źródło: opracowanie własne.

Kolejnym etapem badań była identyfikacja obszarów społecznie odpowiedzialnego biznesu w kształtowaniu innowacyjności w sektorze TSL. W badanej grupie podmiotów wskazano na pięć obszarów: kapitał ludzki (41%), efekty ekonomiczne innowacyjności (27%), wydatki innowacyjne na realizację celów CSR (18%), współpracę innowacyjną (9%) oraz finansowe wsparcie ze strony otoczenia społecznego, gospodarczego i środowiskowego (5%) (rys. 3).

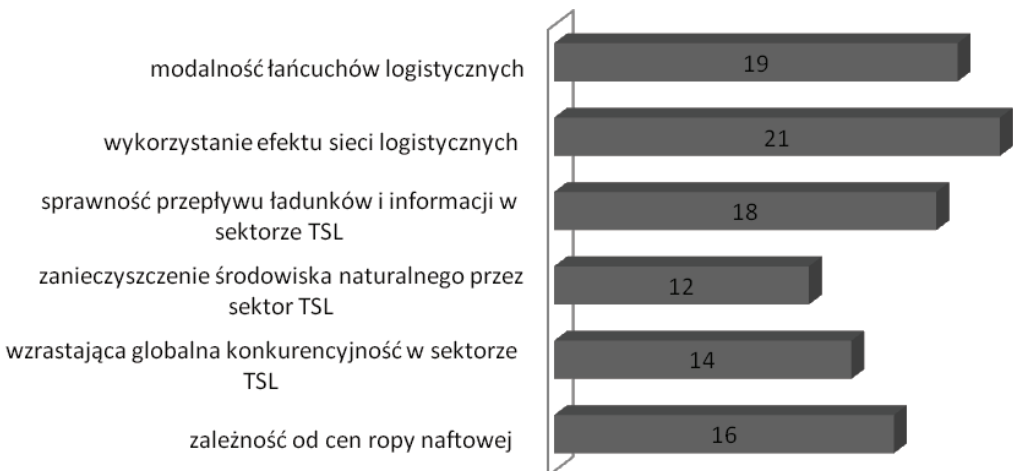
Wyniki badań wyraźnie wskazują na pierwszoplanowe znaczenie kapitału społecznego, którego ocena zdecydowanie przewyższa pozostałe czynniki. Niebagatelne znaczenie posiada również czynnik określony w badaniu jako efekty ekonomiczne innowacyjności. Rola tych dwóch czynników wydaje się być kluczowa w sektorze TSL ze względu na powiązanie obszaru społecznego i ekonomicznego.

Istotnym celem badań była także identyfikacja wyzwań innowacyjnych stojących przed podmiotami sektora TSL z perspektywy koncepcji CSR. W wyniku zrealizowanych badań zidentyfikowano sześć wyzwań (rys. 4). Bliższa analiza uzyskanych rezultatów badawczych wskazuje zwłaszcza na niewielką różnicę pomiędzy poszczególnymi wyzwaniami, która wyniosła zaledwie 7%. Dalsza analiza uzyskanych wyników badań pozwala wyodrębnić dwie główne grupy wyzwań. Pierwsza grupa, która uzyskała najwyższe oceny, związana jest ze sferą logistyki i dotyczy wykorzystania efektu sieci logistycznych (21%), modalności łańcuchów logistycznych (19%) oraz sprawności przepływu ładunków i informacji w sektorze TSL (18%). Druga grupa wyzwań innowacyjnych zawiera takie uwarunkowania, jak zależność od cen ropy naftowej (16%), wzrastająca globalna konkurencyjność w sektorze TSL (14%) oraz zanieczyszczenie środowiska naturalnego przez sektor TSL (12%). Analiza zawartości obu grup wyzwań innowacyjnych wyraźnie wskazuje na istotne znaczenie sfery logistyki jako kluczowego czynnika kreującego rozwiązania innowacyjne w sektorze TSL. O ile w pierwszej grupie wskazanie znaczenia sprawności przepływu ładunków i informacji jest oczywiste, o tyle na uwagę zasługują zwłaszcza dwa wyzwania, które osiągnęły najwyższe oceny, a mianowicie: wykorzystanie efektu sieci logistycznych oraz modalność łańcuchów logistycznych. Zestawienie tych dwóch czynników wyraźnie wskazuje na fundamentalne znaczenie logistyki w funkcjonowaniu i rozwoju sektora TSL w przyszłości.



Rysunek 3. Identyfikacja obszarów społecznie odpowiedzialnego biznesu w kształtowaniu innowacyjności w sektorze TSL w badanej grupie przedsiębiorstw

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 4. Identyfikacja wyzwań innowacyjnych stojących przed podmiotami sektora TSL w aspekcie koncepcji CSR

Źródło: opracowanie własne.

Warto również podkreślić, iż znaczenie obu zidentyfikowanych wyzwań, tj. efektu sieci logistycznych (Downar, 2010) i modalności łańcuchów logistycznych, pojawia się w kontekście problematyki badań związanych z zagadnieniami społecznie odpowiedzialnego biznesu w sektorze TSL. Wskazanie pierwszoplanowej roli wyzwań ze sfery logistyki może oznaczać, iż podmioty sektora TSL poszukują nowych kierunków rozwoju, a takie aktualnie daje logistyka (Figura, 2010).

PODSUMOWANIE

Reasumując, można stwierdzić, iż społeczna odpowiedzialność w podmiotach sektora TSL jako czynnik kształtujący innowacyjność to złożone i wielopłaszczyznowe zagadnienie. Należy jednak zwrócić uwagę na dwa istotne aspekty. Pierwszy związany jest ze znaczeniem kapitału ludzkiego, którego roli w kształtowaniu innowacyjności w sektorze TSL nie sposób przecenić, przede wszystkim jako kreatora innowacyjności, a także jako zasobu umożliwiającego absorpcję i adaptację wiedzy z/do otoczenia. Drugi aspekt wyników badań wskazuje na znaczenie rozwoju logistyki, który przekłada się na rozwój nowych tendencji w funkcjonowaniu podmiotów TSL w przyszłości.

Należy podkreślić, iż w przeprowadzonych rozważaniach nie wyczerpano problematyki społecznej odpowiedzialności biznesu jako czynnika kształtującego innowacyjność w sektorze TSL. Nie podjęto również głębszej analizy tej kwestii, świadomie pomijając aspekty analityczne, jak również próbę deskryptycznego ujmowania problematyki. Za istotne uznano natomiast rozpoznanie przedmiotowego zagadnienia dla zbudowania swoistego rodzaju bazy informacyjnej umożliwiającej kształtowanie zachowań związanych z zaangażowaniem przedsiębiorstw TSL w społecznie odpowiedzialne działania.

LITERATURA

- Burnewicz, J. (2009). Nowa era technologiczna zrównoważonego transportu. *Przegląd Komunikacyjny*, 6, 5–13.
- Burnewicz, J. (2010). Perspektywa innowacyjna transportu i logistyki. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 603, *Ekonomiczne Problemy Usług*, 59, 51–63.
- Depta, A. (red.). (2014). *Współczesne problemy zarządzania a społeczna odpowiedzialność biznesu*. Łódź: Wyd. Politechniki Łódzkiej.
- Downar, W. (2010). Budowanie sieci relacji a innowacyjność transportu. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 603, *Ekonomiczne Problemy Usług*, 59, 103–116.
- Drucker, P.F. (1992). *Innowacja i przedsiębiorczość. Praktyka i zasady*. Warszawa: PWE.
- Figura, J. (2010). Jakość usług wobec innowacji w sektorze transportu – spedycji – logistyki. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 603, *Ekonomiczne Problemy Usług*, 59, 117–128.
- Gasparski, W. (2013). *Biznes. Etyka. Odpowiedzialność*. Warszawa: PWN.
- Grzelakowski, A.S. (2010). Rynek transportowy jako stymulator innowacyjności w transporcie. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 603, *Ekonomiczne Problemy Usług*, 59, 129–143.
- Niedzielski, P. (2003). *Polityka innowacyjna w transporcie*. Szczecin: Wyd. Naukowe US.
- Społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstw sektora TSL w Polsce. Diagnoza i przyszłe wyzwania* (2013). *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 790, *Problemy Transportu i Logistyki*, 23.

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY AS A FACTOR IN SHAPING INNOVATION IN THE SECTOR
– TRANSPORT – FORWARDING – LOGISTICS

ABSTRACT | The concept of corporate social responsibility and its development, is currently one of the important aspects of the development of innovation in the field of transport – forwarding – logistics. Innovation is determined on the one hand the impact of various external factors which govern the functioning of the transport – forwarding – logistics sector. On the other hand, changes to the formation of the innovation is focused on internal factors resulting in diversification of the organizations including changes in how they work in the transport – forwarding – logistics. The article presents selected results of research related to corporate social responsibility as the innovation factor in the transport – forwarding – logistics sector.

KEYWORDS | corporate social responsibility, innovation, transportation, forwarding, logistics

Translated by Janusz Figura