

Sebastian TWARÓG
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach
Katedra Logistyki Społecznej
sebastian.twarog@ue.katowice.pl

SIŁY KSZTAŁTUJĄCE LOGISTYKĘ

Streszczenie. Logistyka znajduje się w fazie stałego, lecz zarazem zmiennego w swoim natężeniu rozwoju. Ta zmienność spowodowana jest zmieniającym się bilansem sił sprzyjających rozwojowi i hamujących go. Celem niniejszego artykułu jest dokonanie przeglądu sił stymulujących rozwój oraz powstrzymujących go, by móc w świadomy sposób przewidywać potencjalne kierunki rozwoju logistyki.

Słowa kluczowe: paradygmat logistyki, istota logistyki, siły napędzające logistykę, siły hamujące logistykę

FORCES THAT DEVELOP LOGISTICS

Abstract. Logistics is undergoing growth that is constant but variable in its intensity. The changing balance of driving forces to the development and inhibiting it causes this variation. The aim of this article is to review the forces stimulating and inhibiting growth to be able to consciously anticipate potential directions of development of logistics.

Keywords: logistics paradigm, essence of logistics, driving forces of logistics, inhibiting forces of logistics

1. Wprowadzenie

„W porównaniu z innymi koncepcjami teoretycznymi, koncepcją marketingu, koncepcja logistyki rozpowszechniła się nieporównywalnie szybciej jako ekonomiczny sposób myślenia”¹. Tak w 1994 roku Hans-Christian Pfohl rozpoczął swoje rozważania na temat stanu rozwoju logistyki. Jego uwagę przykuwały wyłącznie praktyczne zastosowania logistyki w przedsiębiorstwach. Od dłuższego czasu w Polsce i za granicą trwają dyskusje na temat tożsamości logistyki jako dziedziny wiedzy praktycznej, posługującej się wiedzą z obszaru niekiedy wykraczającego poza nauki ekonomiczne, jak też na temat uznawania nowych obszarów jej stosowania za „logistyczne”. Często poglądy wspomnianych reprezentantów są niespójne. Dlatego udział w tejszej dyskusji uznałem za interesujący.

Współcześnie można zauważyć coraz szersze stosowanie logistyki. Postrzeganie logistyki jako czynnika sukcesu w przedsiębiorstwie oraz poszukiwanie oszczędności kosztowych spowodowało, że znajduje ona zastosowanie w obszarach działalności praktycznej, niekiedy bardzo odległych od tradycyjnych. Dla ustrukturyzowania treści prowadzonego wywodu należy w pierwszej kolejności doprecyzować istotę oraz obszar stosowania logistyki. Ramy rozważań zostały określone przez paradygmat logistyki.

2. Paradygmat logistyki – istota logistyki

Bezpiecznym oraz pewnym i wyróżniającym od innych pól eksploracji paradygmatem logistyki winna być następująca kontestacja: „paradygmatem logistyki jest jej orientacja przepływowa, tj. istnienie fizycznych i informacyjnych przepływów, które w procesie zarządzania są kształtowane w sposób umożliwiający osiągnięcie dostępności produktów w ramach założonych walorów czasowo-przestrzennych”². Zaprezentowany paradygmat dokładnie oddaje istotę logistyki – „kształtowanie (w drodze zarządzania logistycznego) przepływów materialnych i informacyjnych w celu osiągnięcia dostępności (do dóbr materialnych lub miejsc) na ustalonych zasadach i priorytetach działań”³. Zatem logistyka jako dziedzina wiedzy może znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie mamy do czynienia z przepływami materialnymi do różnych miejsc przeznaczenia, z zachowaniem wymogu użyteczności miejsca i czasu. Stopniowe poszerzanie zastosowań logistyki, a także obserwowane coraz częstsze sięganie po koncepcje logistyczne w rzeczywistości gospodarczej

¹ Pfohl H.Ch.: Zarządzanie logistyką. Funkcje i instrumenty. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2000, s. 2.

² Szołtysek J.: Paradygmat logistyki a paradygmat w logistyce, [w:] Kauf S. (red.): Logistyka i inne koncepcje zarządzania w naukach ekonomicznych. Uniwersytet Opolski, Opole 2012, s. 62.

³ Szołtysek J.: Pryncypium logistyki. „Logistyka”, nr 1, 2015, s. 70.

i społecznej wskazuje nie tylko na uniwersalność (w określonym zakresie) zasad logistyki, lecz również na to, że istnieją realne potrzeby wspierania działalności ludzkiej związanej z istnieniem przepływów materialnych, ludzkich i informacyjnych, w celu uzyskiwania większej skuteczności czy też ekonomiczności owej działalności. Można zaobserwować mechanizmy, które powodują coraz szersze próby stosowania zasad logistyki w usprawnianiu działalności ludzkiej. Pojawiające się nowe zastosowania logistyki, utrwalające się w praktyce i dostarczające nowych uogólnień, są współcześnie faktem, przed którym nie możemy uciec⁴. Zatem należy przyjąć, że postawa badacza, obserwatora zjawisk społecznych i gospodarczych, uwzględniająca ową skomplikowaną naturę zjawisk, znajduje możliwości wykorzystania – bezpośrednio lub po dokonaniu odpowiednich modyfikacji – metod i narzędzi logistycznych. Jak zauważa M. Sołtysik: „problematykę zmian w logistyce najczęściej rozpatruje się przez pryzmat przesłanek rozwoju logistyki albo czynników rozwoju i wzrostu znaczenia logistyki”⁵. Jednak takie podejście w dzisiejszych czasach można uznać za niewystarczające. Zasadne wydaje się podejście wyróżniające określone siły kształtujące zmiany w logistyce.

3. Siły kształtujące zmiany w logistyce

Siły zmian w logistyce to nie siły według terminologii M.E. Portera, u którego dotyczą one natężenia konkurencji w sektorze, zaś sektorem jest grupa firm wytwarzająca wyroby będące substytutami⁶. Najczęściej są to siły o charakterze makroekonomicznym: ekonomiczne, polityczne, społeczne, techniczne i inne. Funkcjonowanie w takim konglomeracie sił implikuje poważną trudność w zakresie wyodrębnienia wpływu określonej siły tylko na logistykę. Można wskazać na występowanie różnych sił kształtujących zmiany w logistyce. Istniejące siły, wywołujące pożądane zmiany w logistyce, w dłuższym okresie mogą sprzyjać rozwojowi logistyki (siły napędowe) bądź jej przeciwdziałać (siły hamujące). Jeżeli bilans sił napędowych i sił hamujących wskazuje na przewagę tych pierwszych, wówczas można zaobserwować zjawisko rozwoju logistyki w danym obszarze. Siły napędowe i hamujące mają różny charakter, oddziałują z różną siłą i w różny sposób: 1) rodzaj tych sił jest zmienny w czasie; 2) stopień złożoności tych sił jest bardzo różny: jedne oddziałują bezpośrednio, ale ich wpływ może być niewielki, inne zaś wpływają na logistykę pośrednio, ale ich wpływ może być znaczący;

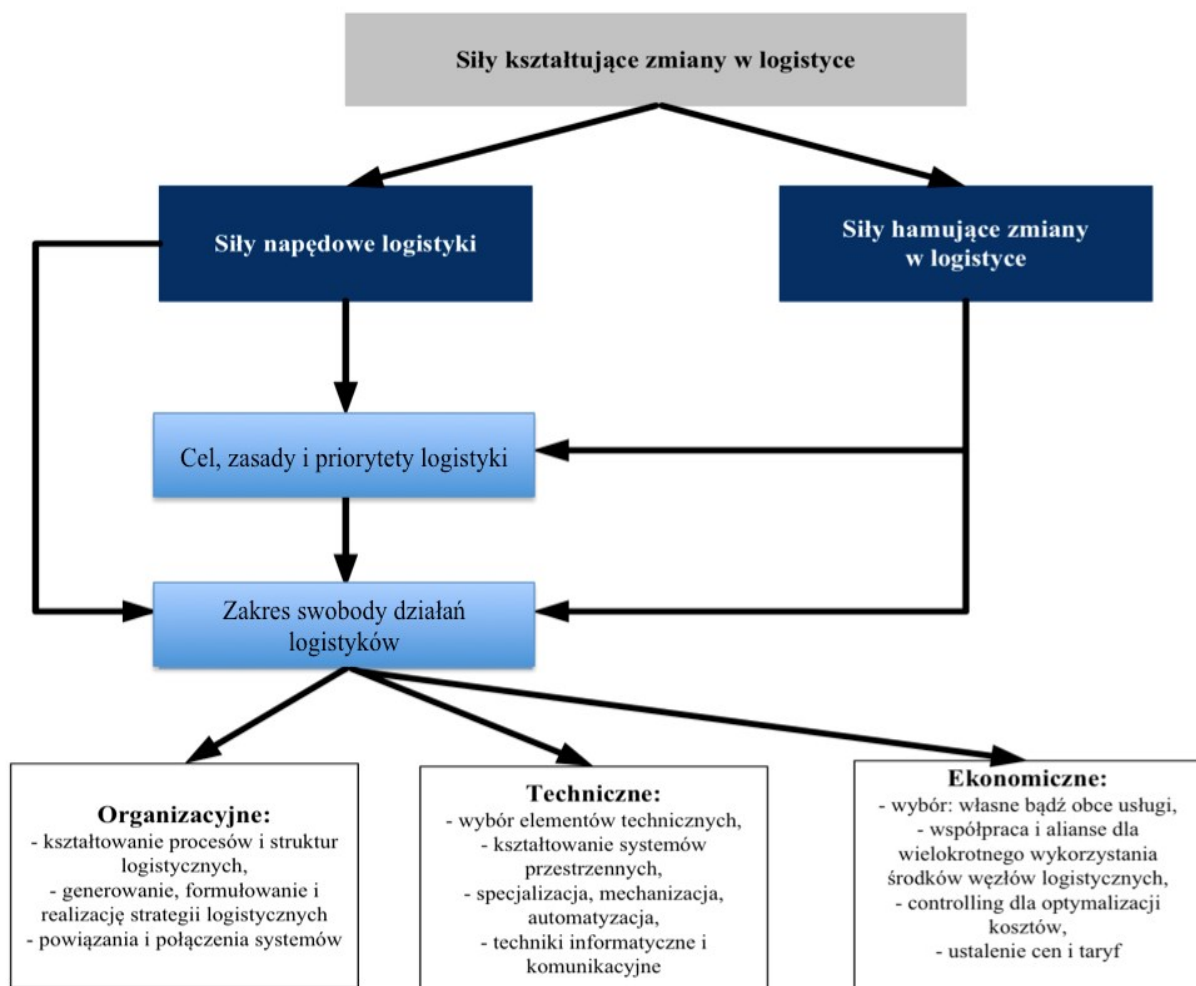
⁴ Szołtysek J.: Typologia obszarów stosowania logistyki – propozycja rozwiązania. „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 8, 2010, s. 2.

⁵ Sołtysik M.: O dynamice zmian w logistyce, [w:] Sołtysik M. (red.): Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych. Akademia Ekonomiczna, Katowice 2004, s. 17.

⁶ Porter M.E.: Strategia konkurencji. Metody analizy sektorów i konkurentów. PWE, Warszawa 1992, s. 21.

3) pojawiają się wciąż nowe siły, których oddziaływanie w danym momencie może być trudne do ustalenia⁷.

Rozwój koncepcji logistycznych jest rezultatem oddziaływania kombinacji omawianych sił. Siły te wpływają zarówno na wybór oraz stopień realizacji celu (jakim jest zapewnienie dostępności), zasad logistyki (jakimi są ekonomiczność, korzystność i skuteczność) oraz priorytetów (jakimi są zysk, jakość życia czy bezpieczeństwo), jak również na zakres swobody działań logistyki. Istniejące związki między siłami napędowymi i hamującymi, celem, zasadami a priorytetami logistyki, jak też zakresem działań logistyków, przedstawia rysunek 1.



Rys. 1. Siły kształtujące zmiany w logistyce

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Sołtysik M.: O dynamice zmian w logistyce, [w:] Sołtysik M. (red.): Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych. Akademia Ekonomiczna, Katowice 2004, s. 24.

⁷ Rokita J.: Zarządzanie strategiczne. Tworzenie i utrzymywanie przewagi konkurencyjnej. PWE, Warszawa 2005, s. 335.

Analizując rysunek 1, można wysnuć następujące związki:

- 1) wypadkową oddziaływania sił kształtujących zmiany w logistyce jest wyznaczenie celu, zasad i priorytetów logistyki oraz zakresu i możliwości swobody działań logistyków w ich zrealizowaniu, w wyznaczonym czasie i warunkach;
- 2) realizacja celu, zasad i priorytetów logistycznych zależy od potencjalnych możliwości działania logistyki;
- 3) siły napędowe i hamujące wpływają na wybór zakresu i możliwości swobody działania logistyków. Wśród tych możliwości znajdują się: organizacyjne, techniczne i ekonomiczne.

4. Siły napędowe kształtujące zmiany w logistyce

W rozważaniach dotyczących sił kształtujących zmiany w logistyce wśród głównych sił napędowych zmian w logistyce należy wymienić: 1) potrzeby i stałe wymagania klientów; 2) globalizację rynku; 3) dostępność zasobów; 4) współpracę i orientację na usługi; 5) deregulację i liberalizację; 6) technologie informacji i komunikowania⁸; 7) zarządzanie wiedzą; 8) innowacje; 9) kreatywność; 10) wzrost świadomości społecznej, znaczenia jednostki, zrównoważonego rozwoju i społecznej odpowiedzialności biznesu; 11) wzrost znaczenia zarządzania sektorem publicznym; 12) sposób kształcenia zawodowego logistyków.

Za jedną z podstawowych sił napędowych zmian w logistyce uznaje się potrzeby i wymagania klientów. To klienci zapoczątkowują i determinują decyzje podejmowane w łańcuchu dostaw⁹, wpływają na projektowanie wyrobów, jakość wytwarzania, inicjują zamówienia na te wyroby, wymuszają elastyczność i krótkie czasy dostaw. Pojawiające się nowe obszary stosowania logistyki są rezultatem powszechnego dążenia w gospodarce do uzyskania przewagi konkurencyjnej. Uzyskuje się ją poprzez sprawne prowadzenie procesów nie tylko biznesowych tak, aby ich koszt pozwalał na zaspokojenie potrzeb zgłaszanych przez rynek oraz społeczeństwo, jak też zapewnił przedsiębiorcy realizację ustalonych celów częściowych. Cele te związane są: z rynkiem (udział w rynku, dynamika obrotów), efektywnością (zysk, rentowność) i kwestiami socjalnymi (zadowolenie z pracy i z płacy) czy prestiżem (niezależność, image)¹⁰. Inaczej na logistykę oddziałuje globalizacja rynków. Wpływa ona na rozwijanie działalności logistycznej zwłaszcza na dużych rynkach, wymuszając

⁸ Sołtysik M.: O dynamice..., s. 19.

⁹ Rozumianym jako „grupa firm skoordynowanych pionowo (czyli: wszystkich niezbędnych do wytworzenia i dostarczenia produktu do konsumenta), między którymi istnieją przepływy materiałowe i informacyjne, zorientowanych na dostarczenie produktu do konsumenta na ustalonych warunkach” [23, 2015].

¹⁰ Por.: Szoltysek J.: Logistyczne aspekty zarządzania przepływami osób i ładunków w miastach. Akademia Ekonomiczna, Katowice 2009, s. 76-77.

nowe formy organizacji działalności logistycznej oraz zmierzając ku konsolidacji firm logistycznych. Jednak o dynamice zmian na globalnym rynku decyduje nie tylko kapitał zasobowy i intelektualny zespołów menedżerskich, ale przede wszystkim ich zdolność do wykreowania w oparciu o te walory unikatowych i zyskowych rozwiązań. Transnarodowe korporacje, walcząc o zdobycie przewagi w sferach swojego wpływu, wykorzystują te czynniki w dążeniu do uzyskania pozycji lidera, co stopniowo prowadzi do coraz większej skuteczności najważniejszych innowacji, które posiadają globalny zakres oddziaływania¹¹. Dostępność zasobów wpływa na kształtowanie procesów produkcyjnych i na logistykę. Z jednej strony powiązania produkcyjne powinny być rozpatrywane w zamkniętych cyklach, a przedsiębiorstwa powinny w swoich decyzjach logistycznych uwzględniać problem wykorzystania odpadów. Z drugiej strony należy uwzględniać zjawiska dematerializacji logistyki¹². Należy także podkreślić, że globalizacja działalności gospodarczej poszerza przestrzenny wymiar dostępności produktów o nowe elementy i miejsca zaopatrzenia, produkcji oraz dystrybucji¹³. Silny i długotrwały wpływ na logistykę wykazują także nowe formy partnerskiej współpracy, jak również dalszy rozwój społeczeństwa usługowego. Inny charakter mają procesy deregulacji i liberalizacji, które zmniejszają kontrolę rządów nad rynkami usług logistycznych, w szczególności transportowych, a także eliminują bariery w dostępności produktów i usług. Jeszcze inny charakter ma wpływ technologii informacji i komunikowania. Siła ta stwarza różne możliwości natury technicznej działania w logistyce, takie jak: szybszy przepływ produktów i informacji, redukcja kosztów transakcji czy możliwość realizacji wielu strategii logistycznych. Tworzenie nowej wiedzy logistycznej, jej uogólnianie teoretyczne, wreszcie jej dystrybucja (po procesie ujawniania owej wiedzy) jest czynnikiem przyspieszającym nie tylko popularyzację zastosowań, lecz również wzbogacającym podstawy teoretyczne tej dziedziny wiedzy. Informacje i dane pozyskiwane przez przedsiębiorstwa, zarówno ze źródeł wewnętrznych, jak i zewnętrznych, powinny być przekształcane w zasoby wiedzy. Tak wygenerowana wiedza i umiejętne zarządzanie nią powinno z kolei stanowić fundament dla kreatywności i tworzenia innowacji (produktowej, procesowej, behawioralnej, strategicznej)¹⁴, co przyczyni się do tworzenia trwałej przewagi konkurencyjnej¹⁵ i rozwoju. Mamy zatem erę gospodarki opartej na wiedzy, czyli takiej, gdzie wiedza jest tworzona jak produkt, który jest

¹¹ Szymański W.: *Interesy i sprzeczności globalizacji*. Difin, Warszawa 2004, s. 203.

¹² Sołtysik M.: *O dynamice...*, s. 20.

¹³ Sołtysik M.: *Uwarunkowania logistyki w łańcuchach dostaw*, [w:] Kisperska-Moroń D., Krzyżaniak S.: *Logistyka*. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2009, s. 20.

¹⁴ Ellonen R., Blomqvist K., Puumalainen K.: *The Role of Trust in Organizational Innovativeness*. „European Journal of Innovation Management”, Vol. 11, No. 2, 2008, p. 160-181.

¹⁵ Tura T., Harmaakorpi V., Pekkola S.: *Breaking Inside the Black Box: Towards a Dynamic Evaluation Framework of Regional Innovative Capability*. „Science and Public Policy”, Vol. 35, No. 10, 2008, p. 735.

dystrybuowany i praktycznie wykorzystywany, by napędzać rozwój. W takich warunkach przychodzi przedsiębiorstwu zabiegać o klienta i konkurować¹⁶.

Kolejną grupę sił napędowych zmian w logistyce stanowi wzrost świadomości społecznej i wynikające z tego faktu konsekwencje. Współczesny biznes to nie tylko działalność zmierzająca do wzrostu konkurencyjności firm poprzez wprowadzanie innowacyjnych technologii i rozwiązań oraz oferowanie coraz lepszych produktów i usług. Obecnie o pozycji przedsiębiorstwa świadczy także umiejętność szerszego spojrzenia na jego rolę w otoczeniu. Budując długofalowe strategie, nie sposób nie uwzględnić szerszego kontekstu społecznego. Skuteczna strategia rozwoju przedsiębiorstwa musi obejmować w równym stopniu wymiar ekonomiczny, ekologiczny i społeczny, tak aby nie dopuścić do degradacji kapitału przyrodniczego i społecznego. Efektem powinno być poszukiwanie takich kierunków rozwoju działalności gospodarczej, które są społecznie odpowiedzialne, ekologicznie przyjazne i jednocześnie ekonomicznie wartościowe. Nowe kryteria oceny, poszerzone o wymiar ekologiczny i społeczny, ułatwiły zdobywanie świadomych inwestorów dla etycznych funduszy inwestycyjnych, które stały się ważnymi uczestnikami rynków finansowych. Korzyści, jakie mogą być uzyskane z umiejętnego wspierania rozwiązaniami logistycznymi procesów gospodarczych, zostały już częściowo zidentyfikowane i wykorzystane – szczególnie w zakresie logistyki zwrotnej, notującej w ostatnim dziesięcioleciu dynamiczny rozwój. Wreszcie pojawiająca się od niedawna siła napędowa rozwoju logistyki, związana z zarządzaniem w sektorze publicznym czy też z zarządzaniem sprawami społecznymi pozostaje słabo zgłębiona, niedoceniona. S. Sudol zauważa, że zarządzanie publiczne wchodzi w skład rozszerzonego pojęcia zarządzania i jest wyrazem otwarcia się nauk zarządzania na nowe, ważne dziedziny i problemy życia społecznego, przyczyniając się do podnoszenia ich sprawności i efektywności¹⁷. Zatem należy wnioskować, że również doświadczenia praktyczne logistyki, jak też specjalnie opracowywane koncepcje odwołujące się do sfery społecznej, mogą zwiększać sprawność i efektywność procesów istotnych z punktu widzenia zaspokajania potrzeb społecznych. Z punktu widzenia teorii i praktyki pojawiające się problemy społeczne są rozwiązywane głównie dzięki działaniom podejmowanym przez organizacje publiczne w obszarze zdefiniowanym jako sektor publiczny. Jak pisze J. Kleer, teoria ekonomii miała zawsze kłopoty z określeniem sektora publicznego, wyraźnym wyspecyfikowaniem zasad jego funkcjonowania, a przede wszystkim z przedstawieniem celów i zadań, jakie ma do realizacji¹⁸. Definitywnie zarządzanie publiczne jest dziedziną wiedzy wyeksponowaną na praktyczną i publiczną weryfikację, o teoretycznych odniesieniach zarówno do sfery nauk ekonomicznych,

¹⁶ Szoltysek J.: Logistyka w gospodarce opartej na wiedzy – Quo vadis, Logistyko, [w:] red. Szoltysek J. (red.): Logistyka w gospodarce opartej na wiedzy, nr 11. Wyższa Szkoła Bankowa, Poznań 2009, s. 24.

¹⁷ Sudol S.: Nauki o zarządzaniu. Węzłowe problemy i kontrowersje. Dom Organizatora, 2007, s. 42.

¹⁸ Kleer J.: Identyfikacja dóbr wytwarzanych przez sektor publiczny, [w:] Kleer J. (red.): Sektor publiczny w Polsce i na świecie. Między upadkiem a rozkwitem. Warszawa 2005, s. 9.

jak i humanistycznych. Ze względu na głębokie więzi ze sferą praktyczną zarządzanie publiczne możemy interpretować również dynamicznie, co oznacza poszukiwanie efektywnej organizacji procesu realizacji programów publicznych/projektów publicznych, czyli działań zaspokajających istotne potrzeby społeczne¹⁹. Z punktu widzenia teorii nauk o zarządzaniu, z uwzględnieniem odmienności sektora publicznego jako obiektu badań i zmiany paradygmatu jego działania (z pasywnego administrowania na aktywne zarządzanie), uwypuklany jest często fakt zaistnienia innowacji społecznej, czyli intencjonalnej zmiany wprowadzonej w obrębie systemu społecznego. Ma ona dla tego systemu charakter nowości, będącej rezultatem procesu decyzyjnego zmierzającego do rozwiązania problemu zrodzonego w toku funkcjonowania tego systemu. Powoduje ona również zmiany istniejących reguł postępowania i struktury systemu²⁰. Olbrzymi wpływ na owe reguły mają ponadto czynniki polityczne. Jest to bowiem ta część gospodarki, w której reguły ekonomiczne przemieszane są z regułami politycznymi, dlatego tak skomplikowany jest proces zarządzania organizacjami działającym w tym sektorze. Skoro mowa o przemieszaniu reguł politycznych i ekonomicznych w wyborze preferencji, w których biorą udział decydenci, to wiązki celów, jakie ma realizować konkretny proces społecznie ważny, mogą znacznie różnić się między sobą, a to z kolei może w istotny sposób modyfikować pogląd logistyka na sposób zarządzania danym procesem. W takiej sytuacji istnieje potrzeba ustanawiania nowych reguł kształtowania przepływów oraz ponownego zdefiniowania zakresu integrowania procesów i czynności logistycznych. Również sfera aplikacyjna logistyki, daleka od tradycyjnie już rozpoznanej i uprawianej wspólnie w wojsku czy w biznesie, przesuwa swoją perspektywę spojrzenia z wąsko wyspecjalizowanej funkcji transformacji produktów na poziom zarządczy, a nawet koncepcyjny, wdrażany nie do poszczególnych podmiotów, lecz do całych łańcuchów bądź sieci. To spostrzeżenie wydaje się o tyle trafne, o ile mowa o potrzebie wzmacniania relacji i partnerstwa między podmiotami, działającymi w obszarze rynku (jako podstawowego wyznacznika określającego relacje między podmiotami funkcjonującymi w gospodarce wolnorynkowej), emanacją w działaniu demokratycznej władzy publicznej oraz możliwością zniesienia przez organizacje społeczne nierówności, które są konsekwencją dysfunkcji w tych dwóch pierwszych obszarach²¹. Efektem tej konstatacji jest zatem pojawianie się obszarów działalności społeczno-gospodarczej – logistyki społecznej²², a także poszukiwanie metod efektywnego stymulowania procesów rozwoju w skali lokalnej, regionalnej, państwowej oraz ponadnarodowej. Logistyka bez wątpienia zajmuje w tych procesach swoje użyteczne miejsce.

¹⁹ Frąckiewicz-Wronka A.: Poszukiwanie istoty zarządzania publicznego, [w:] Frąckiewicz-Wronka A. (red.): Zarządzanie publiczne – elementy teorii i praktyki. Akademia Ekonomiczna, Katowice 2009, s. 22.

²⁰ Ibidem, s. 22.

²¹ Ibidem, s. 13.

²² Szoltysek J.: Typologia obszarów stosowania logistyki – propozycja rozwiązania. „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 8, 2010; Szoltysek J., Kołodziejczyk P.: op.cit.

5. Siły hamujące zmiany w logistyce

Nie należy jednak zapominać o siłach hamujących zmiany w logistyce, które mogą występować w każdej gospodarce. Do swoistych hamulców można zaliczyć: 1) bariery prawne w handlu i transporcie; 2) niski poziom rozwoju infrastruktury logistycznej; 3) niską świadomość logistyczną; 4) niewystarczające przygotowanie struktur logistycznych do wymagań Unii Europejskiej; 5) słabe przygotowanie kadry menadżerskiej do wprowadzania nowoczesnych koncepcji i rozwiązań logistycznych.

Poza wyżej wymienionymi można zidentyfikować nowe siły wpływające na „zastój” logistyki. Do tej grupy autor zalicza: 1) opór środowiska naukowego w zakresie poszerzania kompetencji logistycznych na nowe obszary działalności praktycznej; 2) niski poziom kompetencji logistycznych kadry menadżerskiej; 3) certyfikaty kompetencji logistycznych uznające jedynie kompetencje w zakresie prowadzenia biznesu; 4) przekonanie przedstawicieli niektórych profesji, że osoby spoza ich profesji nie są w stanie zarządzać wyspecjalizowanymi systemami; 5) niedostosowanie programów nauczania logistyki w szkolnictwie średnim i wyższym do zmieniających się uwarunkowań zewnętrznych, w tym do zmian społecznych; 6) niskie nakłady na naukę i brak mechanizmów komercjalizacji wyników badań naukowych.

Jak wspomniano we wstępie, od dłuższego czasu trwają dyskusje na temat tożsamości logistyki i uznawania nowych obszarów jej stosowania za „logistyczne”. Przykładem może być dyskusja na łamach „Gospodarki Materiałowej i Logistyki”, zapoczątkowana przez M. Sołtysika artykułem *Teoretyczno-metodologiczne problemy współczesnej logistyki*²³, a następnie podjęta przez M. Ciesielskiego tekstem *Nowe problemy z logistyką*, w którym poruszono szereg istotnych wątpliwości o charakterze teoretycznym i porządkującym, ale też wskazano praktyczne implikacje pojmowania istoty logistyki. M. Ciesielski formułuje listę siedmiu grzechów głównych polskiej literatury logistyki, do których należy zaliczyć: 1) traktowanie generalnych, powszechnych w naukach ekonomicznych założeń metodologicznych jako szczególnie właściwych dla logistyki (podejście systemowe, podejście procesowe); 2) niezwiązane z procesami zachodzącymi w gospodarce rozszerzanie zakresu logistyki na przewozy ludzi, działalność marketingową czy politykę finansową; 3) podejście autonomiczne, wyrażające się pomijaniem lub pomniejszaniem związków logistyki z innymi obszarami zarządzania; 4) nadawanie logistyce nadrzędnej roli w zarządzaniu całymi organizacjami, a także w procesach internacjonalizacji i globalizacji; 5) lekceważenie podstaw teoretycznych (co niekiedy prowadzi do nazywania definiowania pojęć teorią, a logistyki – odrębną nauką); 6) unikanie jednoznacznego określenia relacji między logistyką a współczesnymi koncepcjami zarządzania; 7) mało precyzyjne określenie relacji między strategiami

²³ Sołtysik M.: *Teoretyczno-metodologiczne problemy współczesnej logistyki*, nr 11, 2001, s. 14-17.

konkurencyjnymi a strategiami logistycznymi²⁴. Zdaniem D. Kempny istnieją pewne teoretyczne i praktyczne niebezpieczeństwa związane z nierozważną adaptacją wiedzy logistycznej w różnych, mniej typowych dziedzinach działalności i sektorach gospodarki, takie jak: 1) nadmierne unaukowianie różnych praktycznych dziedzin działania i niszczenie w ten sposób wypracowanej kultury naukowej i dorobku teoretycznego logistyki; 2) zakłócanie standardowo lub rutynowo przeprowadzonych działań oraz ich ewolucji organizacyjnej i zarządzania poprzez wprowadzenie rozwiązań logistycznych i „klisz” koncepcyjnych ze sfery produkcji i obrotu towarowego; 3) brak gotowości i przystosowania do zmian w tych obszarach; 4) nieumiejętne „tłumaczenie” i „naszczepianie” wiedzy logistycznej w nowych zastosowaniach, nieuprawnione analogie teoretyczne i nieudane adaptacje w praktyce itd.²⁵.

Na skutek tego stanu rzeczy powstał podział krajowego środowiska naukowego logistyki na reprezentantów trzech niezależnych i niewspółpracujących przedstawicieli nauk inżynierskich, ekonomicznych oraz wojskowych. Hermetyzacja środowiska naukowego, niechęć do współpracy z przedstawicielami dziedzin pokrewnych, jałowe dyskusje na tematy metodologiczne, nadużywanie bądź ograniczanie argumentów o interdyscyplinarności, jak też ograniczanie zakresu kształcenia do dość wąskiej, aczkolwiek nowej tematyki. Edukacja logistyczna w Polsce ma ponad 20-letnią historię i w tym okresie programy nauczania skoncentrowane były w głównej mierze na treściach logistyki w biznesie i tylko nieznacznie ewoluowały²⁶. Wskutek tego obecnie (z nielicznymi wyjątkami) nie obejmują one nowych, pozabiznesowych zastosowań logistyki. Dodatkowo można wymienić niskie nakłady na naukę (szkolnictwo wyższe) i brak mechanizmu transferu działań w komercjalizacji wyników badań naukowych i długookresowej współpracy z przedsiębiorstwami.

Wzrost kooperacji gospodarczej w wymiarze międzynarodowym i związany z tym, postępujący proces integracji o wymiarze globalnym powoduje, że logiści muszą posiadać podobne kompetencje, aby ich zróżnicowanie nie stało się barierą stojącą na drodze usprawniania procesów logistycznych i płynności bieżącej współpracy. Taką weryfikacją kompetencji zawodowych jest możliwość uzyskania certyfikatu²⁷, który wymaga wiedzy objętej jedynie edukacją logistyczną – w zasadzie tylko w obszarze procesów biznesowych,

²⁴ Ciesielski M.: Nowe problemy z logistyką. „Gospodarka Materialowa i Logistyka”, nr 10, 2009, s. 2.

²⁵ Kempny D.: Koncepcje logistyki w nietypowych zastosowaniach. Orientacja logistyczna w procesie świadczenia usług nieprodukcyjnych, [w:] Sołtysik M. (red.): Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych. Akademia Ekonomiczna, Katowice 2004, s. 42.

²⁶ „W obszarze szkolnictwa wyższego logistyka stała się »kubłem«, do którego wrzuca się różne rzeczy. Być może próby znacznego powiększania owego »kubła« wiążą się z nadzieją, że zmieszczą się tam jeszcze inne treści mniemające nic wspólnego z logistyką”; Ciesielski M.: op.cit.

²⁷ Proces certyfikacji logistyków w Polsce i nie tylko staje się coraz bardziej popularny. Pracownicy sfery logistyki, zwłaszcza menadżerowie średniego i wyższego szczebla, poddają się procesowi certyfikacji w ramach Europejskiego Systemu Certyfikacji Logistyków nadzorowanego i koordynowanego przez Europejską Radę Certyfikacji w Logistyce ECBL (European Certification Board for Logistics); Fechner I., Szyszka G. (red.): Logistyka w Polsce. Raport 2007. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2008, s. 172.

gospodarczych. Takie osoby mogą utrwalać przekonania o ograniczonym zakresie możliwości stosowania logistyki w obszarze pozabiznesowym (i pozamilitarnym) oraz stanowić przeszkodę na drodze do podejmowania prób wyjścia poza znany sobie obszar aplikacji logistyki.

Niedostateczna promocja możliwości logistyki może wzmacniać przedstawicieli innych dziedzin (zawodów) w przekonaniu, że nie warto szukać (lub korzystać z) rozwiązań czy usprawnień proponowanych w logistyce, skoro sami logistycy bądź osoby uważające się za logistyków sądzą, że brak jest odpowiednich narzędzi i metod. Tego typu działania nie są tylko charakterystyczne dla środowiska logistycznego, lecz również dla innych środowisk naukowych czy praktycznych, które odrzucają możliwość swobodnego poruszania się w obszarach specjalistów nie reprezentujących tej samej bądź pokrewnej dziedziny lub dyscypliny. Niedocenianie roli logistyki i innych obszarów wspomagających funkcjonowanie systemu wynika również z przekonania niektórych decydentów o tym, że jedynie osoby o specjalistycznym wykształceniu są predestynowane do doskonałego zarządzania danym systemem.

Wymienione bariery rozwoju, przedstawione na tle doświadczeń polskich, hamują rozwój logistyki. Pojawianie się nowych obszarów jej stosowania świadczy o korzystnym bilansie sił napędowych i hamujących rozwój logistyki. Kończąc rozważania, można stwierdzić, że współczesną logistykę charakteryzuje ogromna dynamika rozwoju. Zmienia się jej oblicze – poszerza się obszar stosowania koncepcji logistycznych.

Bibliografia

1. Ciesielski M.: Nowe problemy z logistyką. „Gospodarka Materialowa i Logistyka”, nr 10, 2009.
2. Ellonen R., Blomqvist K., Puumalainen K.: The Role of Trust in Organizational Innovativeness. “European Journal of Innovation Management”, Vol. 11, No. 2, 2008.
3. Frączkiewicz-Wronka A.: Poszukiwanie istoty zarządzania publicznego, [w:] Frączkiewicz-Wronka A. (red.): Zarządzanie publiczne – elementy teorii i praktyki. Akademia Ekonomiczna, Katowice 2009.
4. Kempny D.: Koncepcje logistyki w nietypowych zastosowaniach. Orientacja logistyczna w procesie świadczenia usług nieprodukcyjnych, [w:] Sołtysik M. (red.): Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych. Akademia Ekonomiczna, Katowice 2004.
5. Kleer J.: Identyfikacja dóbr wytwarzanych przez sektor publiczny, [w:] Kleer J. (red.): Sektor publiczny w Polsce i na świecie. Między upadkiem a rozkwitem. Warszawa 2005.

6. Fechner I., Szyszka G. (red.): *Logistyka w Polsce. Raport 2007*. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2008.
7. Pfohl H.Ch.: *Zarządzanie logistyką. Funkcje i instrumenty*. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2000.
8. Porter M.E.: *Strategia konkurencji. Metody analizy sektorów i konkurentów*. PWE, Warszawa 1992.
9. Rokita J.: *Zarządzanie strategiczne. Tworzenie i utrzymywanie przewagi konkurencyjnej*. PWE, Warszawa 2005.
10. Sołtysik M.: *O dynamice zmian w logistyce*, [w:] Sołtysik M. (red.): *Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych*. Akademia Ekonomiczna, Katowice 2004.
11. Sołtysik M.: *Teoretyczno-metodologiczne problemy współczesnej logistyki*, nr 11, 2001.
12. Sołtysik M.: *Uwarunkowania logistyki w łańcuchach dostaw*, [w:] Kisperska-Moroń D., Krzyżaniak S.: *Logistyka*. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2009, s. 20.
13. Sudoł S.: *Nauki o zarządzaniu. Węzłowe problemy i kontrowersje*. Dom Organizatora, 2007.
14. Szoltysek J.: *Logistyczne aspekty zarządzania przepływami osób i ładunków w miastach*. Akademia Ekonomiczna, Katowice 2009.
15. Szoltysek J.: *Logistyka w gospodarce opartej na wiedzy – Quo vadis*, *Logistyko*, [w:] Szoltysek J. (red.): *Logistyka w gospodarce opartej na wiedzy*, nr 11. Wyższa Szkoła Bankowa, Poznań 2009.
16. Szoltysek J.: *Paradygmat logistyki a paradygmat w logistyce*, [w:] Kauf S. (red.): *Logistyka i inne koncepcje zarządzania w naukach ekonomicznych*. Uniwersytet Opolski, Opole 2012.
17. Szoltysek J.: *Pryncypium logistyki*. „*Logistyka*”, nr 1, 2015.
18. Szoltysek J.: *Typologia obszarów stosowania logistyki – propozycja rozwiązania*. „*Gospodarka Materialowa i Logistyka*”, nr 8, 2010.
19. Szoltysek J., Kołodziejczyk P.: *Epistemologia logistyki społecznej*. „*Przegląd Organizacji*”, nr 4, 2009.
20. Szymański W.: *Interesy i sprzeczności globalizacji*. Difin, Warszawa 2004.
21. Tura T., Harmaakorpi V., Pekkola S.: *Breaking Inside the Black Box: Towards a Dynamic Evaluation Framework of Regional Innovative Capability*. “*Science and Public Policy*”, Vol. 35, No. 10, 2008.
22. Twaróg S.: *Łańcuch dostaw jako forma organizacji przepływów – spojrzenie logistyczne*. „*Gospodarka Materialowa i Logistyka*”, nr 9, 2015.