

Makrologistyka w polityce Unii Europejskiej

Intensyfikacja rozwoju logistyki na przełomie XX i XXI wieku, a także rewolucja informatyczna spowodowały, że odważne kiedyś wizje racjonalizowania przepływu produktów i usług pomiędzy państwami i kontynentami, właśnie dzięki logistyce, stały się możliwe. To skracanie procesów zamówień, czasu dostaw, unowocześnianie infrastruktury logistycznej warunkują osiągnięcie przewagi konkurencyjnej. W dobie globalizacji logistyka zaczyna odgrywać nie tylko istotną rolę w funkcjonowaniu pojedynczych przedsiębiorstw, ale rośnie także jej znaczenie w skali makroekonomicznej. Zaczyna eksponować się jej oddziaływanie na cały system gospodarczy danego kraju, kontynentu, a nawet świata. Coraz częściej można wręcz mówić o wyodrębniającym się i nabierającym znaczenia sektorze logistycznym, który ma istotny udział w generowaniu dochodu narodowego. Udział sektora logistycznego w światowym PKB wynosi 13,8% (pierwsza dekada XXI w. — 5,4 biliona euro). Roczne wydatki na logistykę w Europie i Ameryce Północnej kształtują się na poziomie około 1 biliona euro w każdym z tych regionów. W Unii Europejskiej logistyka, przy uwzględnieniu całokształtu czynności logistycznych, stanowi 13% PKB. Biorąc pod uwagę spodziewane tempo rozwoju sektora logistycznego o około 50% do 2020 roku, rola logistyki w ujęciu makroekonomicznym będzie wzrastać (wyniki oparto na modelu obliczeń ekonometrycznych, uwzględniającym 29 zmiennych, obejmujących informacje dotyczące regionu geograficznego, poziomu dochodów, wielkości kraju, poziomu gospodarki i transportu: drogowego, kolejowego i lotniczego towarowego oraz ruchu kontenerów w portach)¹.

Przełom XX i XXI w., ze względu na globalne trendy cywilizacyjne i wzrost znaczenia makroekonomicznych aspektów logistyki, jest cezurą dla krystalizowania się sformalizowanej i samostojnej publicznej polityki logistycznej, kierunkującej makrologistykę. Pionierem w tym względzie była niewątpliwie Japonia, która w roku 1997 ustanowiła narodową politykę logistycz-

ną. W pierwszej dekadzie XXI w. coraz więcej publicznych podmiotów zaczyna przyjmować dokumenty kreujące politykę w zakresie logistyki. Nie zawsze są one określane jako polityka, mogą mieć różne formalne tytuły, takie jak strategia zrównoważonej logistyki, strategia przemysłu logistycznego czy logistyczny master plan. Nie zmienia to jednak faktu, że w coraz większej liczbie państw zaczynają zaznaczać się elementy myślenia logistycznego, bardzo wiele polityk dotyczących transportu jest poszerzanych o zagadnienia logistyczne, stając się tym samym swoistego rodzaju hybrydą merytoryczną. Bez względu jednak na formalne określenia, zagadnienia logistyczne w coraz szerszym zakresie są przedmiotem programowania w ramach tworzenia strategii rozwoju czy to lokalnego, czy regionalnego, czy nawet ponadnarodowego.

Autorka w wielu wcześniejszych publikacjach wskazywała na rosnącą rolę logistyki w skali makroekonomicznej, w generowaniu dochodu narodowego i w oddziaływaniu na gospodarkę, społeczeństwo i środowisko, które to znaczenie implikuje konieczność jednoznacznego zdefiniowania makrologistyki i wskazania na nią jako na jeden z istotnych czynników rozwoju gospodarki światowej. Autorka w wielu rozważaniach podkreślała także potrzebę wyodrębnienia i jednoznacznego zdefiniowania sektora logistycznego jako oddzielnego sektora gospodarczego i przedmiotu statystyki gospodarczej, który ułatwiłby programowanie logistyki w skali makroekonomicznej². Badania i analizy prowadzone przez autorkę w latach 2005–2012 wyraźnie wskazują, iż w XXI wieku kierunkowanie i progra-

¹ L. Ojala, D. Andersson, T. Naula, *Logistics value chain*, Memedowic Global Production Networks, UNIDO 2008, s. 26.

² Kwestie te autorka opisywała m.in. w: A. Skowrońska, *Makrologistyka jako czynnik rozwoju gospodarki światowej*, *Gospodarka Materiałowa i Logistyka* 2011, nr 1, s. 2–9; A. Skowrońska, *Makrologistyka w teorii globalnych dóbr publicznych*, *Gospodarka Materiałowa i Logistyka* 2011, nr 2, s. 8–11; A. Skowrońska, *Makrologistyka a ortodoksyjne teorie i koncepcje ekonomiczne*, *Optimum. Studia Ekonomiczne* 2011, nr 3, s. 88–113; A. Skowrońska, *Makrologistyka a heterodoksyjne teorie i koncepcje ekonomiczne*, *Gospodarka Materiałowa i Logistyka* 2012, nr 1, s. 3–28; A. Skowrońska, *Rola polityki logistycznej państwa we wdrażaniu zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław 2009; A. Skowrońska, *Sektor logistyczny jako przykład pojęcia implikowanego intensyfikacją rozwoju rynku usług logistycznych*, w: J. Witkowski, U. Bąkowska-Morawska, *Strategie i logistyka w sektorze usług*, *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego* nr 215, Wrocław 2012.

mowanie makrologistyki jest coraz powszechniejsze na świecie³.

Zasadniczym celem artykułu jest ukazanie próby kierunkowania makrologistyki w krajach Unii Europejskiej. W niniejszej publikacji skoncentrowano uwagę na podejściu unijnej administracji publicznej do makrologistyki i umiejscowieniu jej w polityce gospodarczej Unii Europejskiej.

Makrologistyka i sektor logistyczny jako pojęcia stanowiące bazę wyjściową dla kierunkowania logistyki w skali makroekonomicznej

Przyjmując definicję makrologistyki jako całości kształtu przepływów fizycznych i informacyjnych zachodzących w łańcuchach dostaw, których ogniwami są podmioty funkcjonujące w obrębie gospodarki danego kraju (makrologistyka krajowa), kontynentu europejskiego (eurologistyka), a nawet całego świata (makrologistyka gospodarki światowej, logistyka globalna)⁴, zgodzić się także należy z S. Kempą, który wskazał, że budowa systemów makrologistycznych w skali kraju, czy nawet w skali międzynarodowej, uzależniona jest w dużym stopniu od systemów przedsiębiorstw, które będą docelowo współpracowały z tymi makrosystemami. Praktyka pokazuje, że wdrożenia systemów rozpoczynają się w skali mikroekonomicznej, choć proces ten można rozpatrywać jako sprzężenie zwrotne. Pełny bowiem rozwój systemów przedsiębiorstw uzależniony jest przede wszystkim od podjęcia budowy systemów makrologistycznych, obejmujących łańcuchy logistyczne, które powstają jako naturalne połączenia kooperantów. Ich forma uzależniona jest jednak od wielu uwarunkowań, do których można zaliczyć: uwarunkowania prawno-organizacyjne, a nawet różnice kulturowe i różnice w stopniu rozwoju państw⁵. Do elementów systemów makroekonomicznych, wspomagających funkcjonowanie makrologistyki, należy zaliczyć:

1. Sieci transportowe i spedycyjne (sieć drogową, kolejową, infrastrukturą wspomagającą itp.).
2. Systemy dystrybucji produktów (centra logistyczne, terminale kontenerowe, porty przeładunkowe itp.).
3. Sieci informatyczne i bazy danych dotyczące wszystkich obszarów związanych z logistyką w różnych sektorach i branżach.
4. Systemy zagospodarowywania i utylizacji odpadów.

Sprawą oczywistą, z praktycznego punktu widzenia, jest też — wielokrotnie opisywane przez autorkę — stopniowe odchodzenie od wąskiego, dominującego ciągle w przyjmowanych klasyfikacjach, spojrzenia jedynie przez pryzmat sektora transportowego. Transport jest wprawdzie istotnym elementem gospodarki, ale jednak tylko elementem składowym, będącym częścią większej całości, jaką jest logistyka. Praktyka jednoznacznie wskazuje, że to kraje bardziej wydajnie logistycznie charakteryzują się większą dynamiką i tempem wzrostu i rozwoju. Potwierdzają to badania Banku Światowego przeprowadzone w 2010 roku na grupie 155 krajów i regionów świata. Zwiększenie wydajności w logistyce w krajach o niskim i średnim dochodzie powoduje wzrost obrotów handlowych o około 15% i korzystnie wpływa na firmy i klientów poprzez niższe ceny i lepszą jakość usług. Analitycy Banku Światowego w badaniach skuteczności i wydajności sektora logistycznego na świecie wzięli pod uwagę m.in. wydajność systemu celnego, jakość infrastruktury, łatwość i cenę przewozu towarów, możliwość monitorowania drogi przesyłek, punktualność dostaw oraz dostępność narzędzi ułatwiających zarządzanie relacjami z partnerami biznesowymi. Konieczne jest więc przyjęcie zintegrowanego spojrzenia na sieci transportowe i system logistyczny, a to implikuje konieczność jednoznacznego zdefiniowania sektora logistycznego, o którym coraz częściej się mówi, ale który niestety jest pojmowany bardziej intuicyjnie niż naukowo. Brak jednoznaczności w interpretacji tego pojęcia stanowić będzie utrudnienie w pomiarze wydajności logistycznej i ocenie rzeczywistego udziału logistyki w tworzeniu dochodu narodowego.

Zdaniem autorki sektor logistyczny⁶ można zdefiniować jako grupę podmiotów świadczących usługi o podobnym przeznaczeniu, tzn. podmioty posiadające całokształt wiedzy dotyczącej metod realizacji procesów logistycznych, zapewniających uzyskanie określonego, spodziewanego przez odbiorców tych usług efektu logistycznego. Ważne wydaje się tutaj dokonanie podziału na stronę popytową i podaźową. Jako reprezentantów strony podaźowej należałoby

³ Zob. szerzej m.in. w: A. Skowrońska, *Polityka logistyczna na świecie*, *Gospodarka Materialowa i Logistyka* 2007, nr 9, s. 9–17; A. Skowrońska, *Polityka transportowa Australii*, 2010, nr 3, s. 9–16; A. Skowrońska, *Analiza i ocena niemieckiej polityki transportowej*, *Optimum. Studia Ekonomiczne* 2010, nr 2, s. 149–168; A. Skowrońska, *Analiza i ocena polityki transportowej Chin*, *Gospodarka Materialowa i Logistyka* 2012, nr 10, s. 2–9.

⁴ Szerzej m.in. w: A. Skowrońska, *Makrologistyka jako czynnik...*, jw., s. 2–9; S. Krzyżaniak, *Logistyka w gospodarce narodowej*, *Logistyka* 1997, nr 4, s. 14; W. Rydzkowski, *Aktualne tendencje w logistyce europejskiej*, *Logistyka* 1999, nr 1, s. 36.

⁵ Dokument elektroniczny, tryb dostępu: [<http://www.kdinfo.com.pl>, data wejścia: 02.07.2010].

⁶ Szerzej na temat sektora jako takiego, jego definicji, kryteriów delimitacji i podejść różnych autorów w tym zakresie w: A. Skowrońska, *Makrologistyka jako czynnik...*, jw., s. 2–9; A. Skowrońska, *Sektor logistyczny jako przykład pojęcia...*, jw.

wskazać firmy: spedycyjne, transportowe, ale także logistyczne (świadczące nie tylko usługi związane z samą organizacją przewozu i transportem, ale także oferujące pakiety usług w zakresie szeroko rozumianej logistyki), a nawet podmioty, będące ogniwami łańcuchów dostaw, które posiadają duże (tzn. zatrudniające ponad 100 osób) działy logistyczne z wyodrębnionym transportem. Za reprezentatywne podmioty dla strony popytowej należałoby uznać firmy przemysłowe i handlowe korzystające z usług logistycznych świadczonych przez zewnętrznych oferentów⁷.

Makrologistyka w polityce Unii Europejskiej — uwarunkowania, zalecenia i perspektywy rozwoju

Po roku 2000 na szczeblu Unii Europejskiej pojawia się coraz więcej inicjatyw wskazujących na dostrzeżenie przez administrację publiczną rosnącej roli makrologistyki. Inicjatywy te, obok szeregu innych uwarunkowań politycznych, wskazują na konieczność jednoznacznego zdefiniowania sektora logistycznego i ustanawiania odpowiedniej polityki logistycznej, a przynajmniej rozszerzenia tradycyjnie rozumianej polityki transportowej o elementy myślenia logistycznego. Są nimi między innymi rezolucje Parlamentu Europejskiego, opinie Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, czy wytyczne w tym zakresie opracowane w ramach prezydencji fińskiej w roku 2006.

Parlament Europejski już w 2006 r. wezwał Komisję Europejską i państwa południowo-wschodniego wybrzeża Morza Śródziemnego do⁸:

1. Udostępnienia środków finansowych wystarczających do modernizacji publicznej infrastruktury transportowo-magazynowej, przy zwróceniu szczególnej uwagi nie tylko na aspekty transportowe, ale także na aspekty szeroko rozumianej logistyki.

⁷ Przykładowo w USA struktura klasyfikacji statystycznej obejmująca logistykę wskazuje na: placówki zajmujące się doradztwem w sprawach zarządzania, w sprawach procesowych, dystrybucji fizycznej i logistyki. Klasa ta składa się z placówek zajmujących się świadczeniem usług w zakresie: poprawy efektywności operacji produkcyjnych, poprawy wydajności, planowania i sterowania produkcją, zapewnienia jakości i jej kontroli, sieci dystrybucji, zarządzania materiałami, transportu towarów i materiałów, wykorzystania i utylizacji magazynów (J. Schwärzler, *Treatment of Logistics in International Classifications*, United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Statistics Division, Meeting of the Technical Subgroup of the Expert Group on International Economic and Social Classifications, New York 2002).

⁸ *Policy Paper: Rethinking transport policy for more choice and sustainability in the European Union, Environment Logistics, EuroCommerce, Brussels 2005; Resolution on the thematic strategy on the urban environment*, Parlament Europejski, Brussels 2006.

2. Przeprowadzenia reform koniecznych do tego, aby sektor logistyczny był bardziej konkurencyjny i dynamiczny dzięki należytemu uwzględnieniu specyficznego położenia geograficznego państw wybrzeża południowo-wschodniego Morza Śródziemnego, będącego naturalnym miejscem tranzytu handlu towarami pomiędzy Europą a Azją (zwłaszcza Chinami i Indiami).
3. Zwiększenia skuteczności elementów systemu makrologistycznego, takich jak: sieci transportowe, sieci spedycyjne (szczególnie sieć drogową) i systemy dystrybucji produktów (szczególnie jeśli chodzi o porty załadunkowe, przeładunkowe i wyładunkowe). Celem takich działań miało być zmniejszenie bardzo wysokich kosztów logistyki, w tym magazynowania i transportu, które sprawiają, że eksportowane produkty przemysłowe i rolnicze z tego regionu są mniej konkurencyjne.
4. Zintensyfikowania wykorzystania transportu lotniczego do przewozów towarowych.
5. Ustanowienia miejskich planów logistycznych w celu usprawnienia przepływów fizycznych i informacyjnych pomiędzy podmiotami w łańcuchach dostaw w obrębie miast i pomiędzy nimi, ze szczególnym zorientowaniem na ograniczenia i usprawnienia w zakresie transportu towarowego i działania integrujące oraz koordynujące detaliczną dystrybucję towarów.

Dodatkowo Parlament wezwał wszystkie państwa członkowskie do: przygotowania krajowych planów działania na rzecz logistyki w transporcie towarowym w ramach ogólnego planu działania UE. Celem było lepsze planowanie i realizacja wydatków na publiczną infrastrukturę logistyczną (szczególnie transportowo-magazynową) ze środków Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności⁹.

Zdaniem autorki za niezwykle ważną kwestię w zakresie rozwiązań regulujących sprawy związane z makrologistyką należy uznać to, iż w następstwie inicjatywy fińskiej Komisja Europejska zgodziła się na dyskusję nad logistyką w skali makroekonomicznej podczas fińskiej prezydentury w Unii Europejskiej w 2006 roku. Wspierając te działania, Finlandia zorganizowała tzw. proces EULOC, do którego zaproszono ekspertów logistyki z różnych krajów. Rezultatem tego procesu było stworzenie Industry Foresight. Chodziło o zbudowanie prognozy dotyczącej logistyki w gospodarce europejskiej w 2015 roku, określenie misji, wizji i priorytetów polityki logistycznej Europy¹⁰.

⁹ *Projekt sprawozdania w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie — klucza do zrównowazonej mobilności*, Parlament Europejski, Bruksela 2006 (wersja polska).

¹⁰ A. Skowrońska, *Globalne trendy cywilizacyjne podstawą europejskiej polityki logistycznej*, *Gospodarka Materialowa i Logistyka* 2007, nr 1, s. 15–18.

Wskazano m.in., że obecność polityki logistycznej w obliczu rozwijających się megatrendów i rosnącej roli makrologistyki staje się koniecznością. Jako cele strategiczne europejskiej polityki logistycznej wskazano wtedy¹¹:

- umożliwienie optymalnego dostępu do towarów wysokiej jakości, przy niskich kosztach ogólnych i minimalnym zakłóceniu;
- stworzenie atrakcyjnych warunków oraz pola dla uczciwej konkurencji pomiędzy podmiotami stanowiącymi ogniwa różnych łańcuchów dostaw;
- wytyczenie państwom członkowskim ram pozwalających na promowanie wydajnych usług, nie tylko transportowych, ale także ram szeroko rozumianej branży TSL w kontekście europejskim;
- poprawę wydajności i równowagę logistyki transportowej, miejskiej oraz połączeń sieciowych pomiędzy państwami członkowskimi oraz innymi państwami gospodarki światowej, z czym wiązały się działania pośrednie i bezpośrednie, mające na celu usprawnienie przepływów fizycznych i informacyjnych w łańcuchach dostaw¹². Wśród celów operacyjnych wymieniono: inwestycje w zakresie infrastruktury; cele związane z badaniami, rozwojem i szkoleniami; inwestycje dotyczące innowacji i inteligentnych regulacji; cele związane z poprawą wydajności kosztów (z tzw. efektywną logistyką); równowagę w logistyce; współpracę i partnerstwo publiczno-prawne¹³.

Wyraźnie widać, że po 2006 roku w Unii Europejskiej coraz większego znaczenia zaczęły nabierać, obok inwestycji infrastrukturalnych, związanych z rozwojem, modernizacją i utrzymaniem sieci transportowych, spedycyjnych, dystrybucyjnych, systemów związanych z przepływem informacji i z logistyką zwrotną, także inwestycje niematerialne (dotyczące kształcenia, przekwalifikowywania, udostępniania informacji w ramach różnego rodzaju baz danych i platform, stymulowania sfery B+R oraz tworzenia centrów technologicznych i logistycznych).

Dostrzeżenie przez decydentów i planistów Unii Europejskiej rosnącej roli makrologistyki w rozwoju gospodarczym widoczne jest także w dokumencie

¹¹ T.J. Kauppinen, J. Lindqvist, M. Beuthe, G. Ewer, H.D. Haasis, L. Kallstrom, M. Lloyd, L. Ojala, L. Tavasszy, Y. Bontekoning, T. Chevroulet, J. Goentzel, S. Krzyżaniak, T. Sejott-Larsen, M. Sorghetti, *Elements for European Logistics Policy — A Discussion Paper*, Publications of the Ministry of Transport and Communications of Finland, Helsinki 2006.

¹² Szerzej na temat bezpośrednich i pośrednich instrumentów, które mogą być wykorzystywane w ramach polityki logistycznej, m.in. w: A. Skowrońska, *Zrównoważone łańcuchy logistyczne*, *Gospodarka Materialowa i Logistyka* 2006, nr 3, s. 2–7; A. Skowrońska, *Rola polityki logistycznej państwa...*, *iw.*, s. 138–151.

¹³ A. Skowrońska, *Globalne trendy cywilizacyjne...*, *iw.*, s. 17.

wydanym przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny¹⁴. Wskazano tu, że konieczne jest inteligentne podejście zarówno na szczeblu krajowym, jak i unijnym do rozwoju koncepcji łańcuchów dostaw i sieci logistycznych, opierających się na zintegrowanych i skoordynowanych interakcjach pomiędzy podmiotami tworzącymi łańcuchy i sieci logistyczne. Konieczność intensyfikacji bezpośrednich i pośrednich oddziaływań służących podnoszeniu sprawności, efektywności i wydajności podmiotów stanowiących ogniwa łańcuchów i/lub sieci dostaw, jak i całych łańcuchów i/lub sieci, dostrzeżono w związku z faktem, iż to właśnie te podmioty w długim okresie odgrywają istotną rolę w tworzeniu dochodu narodowego, a w konsekwencji w zdobywaniu i utrzymywaniu przewagi konkurencyjnej na arenie międzynarodowej. Podobne podejście przyjmują m.in.: Australia, Niemcy, Wielka Brytania, Japonia, Chiny¹⁵.

W Unii Europejskiej dostrzeżono, że niemożliwe, a na pewno niezwykle trudne, będzie kierunkowanie rozwoju przez pryzmat tradycyjnej i wąsko rozumianej polityki transportowej, która nie uwzględnia całej makrologistyki, ale koncentruje się wyłącznie na jednym z jej elementów, jakim jest transport. Dostrzeżono, że wąskie podejście nie pozwoli na rozwiązanie wielu problemów, w tym problemów tzw. małych i średnich przedsiębiorstw, funkcjonujących w ramach łańcuchów logistycznych i określanym mianem IIC (*Initial and Intermediate Companies*). Termin ten w tym przypadku nie odnosi się do klasycznych małych i średnich przedsiębiorstw definiowanych przez Komisję Europejską i państwa członkowskie na podstawie wymiernych danych, takich jak: wielkość obrotu, zatrudnienie itd., lecz na podstawie położenia w łańcuchu dostaw. Termin ten odnosi się do firm, które mogą zatrudniać nawet kilkaset lub kilka tysięcy pracowników, ale które to podmioty działają na początku lub w środku łańcucha dostaw. Nie pełnią one z reguły roli większego producenta/dostawcy finalnego¹⁶.

¹⁴ *Opinion of the European Economic and Social Committee on the value and supply chain development in a European and global context*, Official Journal of EU, European Economic and Social Committee, Brussels 2007.

¹⁵ *Freight Logistics in Australia, an Agenda for Action the Industry Steering Committee of the Freight Transport Logistics Industry*, Canberra 2002; *The National strategy for the transport and logistics freight industry, enhancing Australia's supply chains 2008–2015*, Transport & Logistics Industry, The Australian Logistics Council, Canberra 2007; Y. Zerui, *China's liberalization in trade logistics service: lessons learned and policy implications*, UNDP/E SCAP ARTNeT Trade Facilitation Research Meeting, Bangkok, Thailand, 15 March 2006; Y. Tsukada, T. Kono, *Reflection in the New Comprehensive Program of Logistics Policies. Reflection in Policies*, Tokyo 2006; *Sustainable Distribution: a Strategy Department of the Environment*, Transport and the Regions, London 2006; *Sustainable Distribution: a Strategy Department of the Environment*, Transport and the Regions, London 2011.

¹⁶ *Opinion of the European Economic and Social Committee on the Value...*, *iw.*

Praktyka gospodarcza wskazuje, że duże przedsiębiorstwa wielonarodowe są z reguły obecne na wszystkich etapach procesu pracy w łańcuchach i/lub sieciach logistycznych. Natomiast IIC zaangażowane są w realizację procesów logistycznych w środkowych i/lub końcowych etapach i ogniwach łańcuchów i/lub sieci dostaw. Powoduje to, że niejednokrotnie napotyka się trudne do samodzielnego pokonania bariery i utrudnienia implikowane globalizacją i związanymi z nią trendami cywilizacyjnymi, z którymi przyszło się zmagać nie tylko gospodarce europejskiej, a do których należy zaliczyć m.in.¹⁷:

1. Skracający się cykl użytkowania wyrobów, spowodowany zwiększaniem się interakcji pomiędzy usługami i wytwórstwem, przy jednoczesnym umiędzynarodawianiu konkurencji i współpracy.
2. Modyfikację i reorganizację w zakresie struktury i powiązań przedsiębiorstw tworzących łańcuchy i/lub sieci logistyczne.
3. Specjalizację procesów logistycznych (zwłaszcza w zakresie produkcji, transportu, magazynowania, zarządzania łańcuchami dostaw) i dostosowywanie się do potrzeb klienta.
4. Postępującą koncentrację, będącą rezultatem fuzji i przejęć.
5. Outsourcing na skalę światową, który często obok zalet wiąże się także z problemami. Przykładowo w branży motoryzacyjnej outsourcing stał się przyczyną problemów finansowych wielu przedsiębiorstw, ponieważ zarówno proces rozwojowy, jak i okres zwrotu są długie (często wynoszą odpowiednio 3–5 lat oraz 5–7 lat). W Stanach Zjednoczonych problem ten częściowo został rozwiązany przez łatwiejszy dostęp do kapitału prywatnego, a w wielu krajach wysoko rozwiniętych poprzez bardzo hojne zasady podatkowe i pomoc publiczną. Warunki w Unii Europejskiej, zwłaszcza w zakresie potrzeb finansowania B+R na rzecz innowacji technologicznych dla IIC, wymagają zasadniczej poprawy.
6. Offshoring na skalę globalną, który wraz z outsourcingiem pociąga za sobą delokalizację i realną utratę miejsc pracy. Gospodarki nowych państw członkowskich oraz Azji w dużym stopniu zaangażowane są w ten proces, a każda z nich oferuje nowe korzyści pod względem kosztów oraz potencjału własnego rynku. Azja stała się niekwestionowanym ośrodkiem niskokosztowej produkcji i świadczenia usług. W Chinach i Indiach rozwija się niezależne technologie.
7. Delokalizację działalności gospodarczej, będącą m.in. następstwem zmian w produkcji i liniach

usługowych, która powoduje trudności związane z: rosnącym stopniem złożoności zarządzania logistyką międzynarodową; rosnącymi kosztami realizacji procesów logistycznych na arenie międzynarodowej; kwestiami ekologicznymi, społecznymi, prawnymi, przestrzennymi; ochroną własności intelektualnej; dostępnością surowców, technologii i fachowej wiedzy specjalistycznej.

8. Delokalizację działalności innowacyjnej, grożącą Unii Europejskiej ryzykiem utraty *know-how* w sytuacji niewystarczającego zasilania bazy wiedzy oraz B+R. Z tego punktu widzenia wymowny jest wzrost liczby inżynierów w Chinach i Indiach (stanowią oni 45% wszystkich inżynierów na świecie).

Po roku 2007 w Unii Europejskiej zaczęto dostrzegać konieczność poprawy otoczenia, w którym funkcjonują przedsiębiorstwa zaliczane do grupy IIC. Problem stał się nagły z uwagi na fakt, iż 2/3 osób zatrudnionych w europejskim sektorze prywatnym pracuje dla małych i średnich przedsiębiorstw, z których 65% zalicza się do IIC¹⁸. Z reguły okazuje się, że są to firmy najbardziej twórcze i zaawansowane technologicznie. To z kolei oznacza, że sukces ekonomiczny tego rodzaju przedsiębiorstw ma nie tylko wymiar mikroekonomiczny, lecz również makroekonomiczny.

Praktyka gospodarcza wskazuje, że duże przedsiębiorstwa często zajmują dogodniejszą pozycję do stawienia czoła wskazanym powyżej wyzwaniom. Nawet w dobie kryzysu ekonomicznego mają one dużo łatwiejszy dostęp do banków i rynków kapitałowych. Są zaangażowane w różnego rodzaju interakcje i współdziałanie z innymi firmami. Mają także dostęp do szerokiego wachlarza rynków oraz stanowią czołówkę pod względem korzystania z outsourcingu.

Wszystkie wskaźniki pokazują, że proces fragmentacji produkcji, dostosowań i światowych sieci będzie się utrzymywał. W większości dziedzin duże, wielonarodowe przedsiębiorstwa działają jako liderzy strategiczni, lecz wiele zadań wykonują właśnie podmioty z grupy IIC. Niestety, bardzo często IIC — pomimo swojego dużego potencjału — z konieczności przyjmują podejście krótkoterminowe, gdyż muszą pokonać wiele czasu, trudu i barier, szczególnie zasobowych (w tym finansowych), aby wejść na nowe rynki. Najistotniejsze problemy, przed którymi stają firmy z grupy IIC działające w łańcuchach i/lub sieciach dostaw, zobrazowano w tabeli 1.

Tylko w polityce logistycznej, wykraczającej poza ramy transportu, można byłoby dostrzec szansę na rozwiązanie lub przynajmniej zminimalizowa-

¹⁷ A. Skowrońska, *Analiza i ocena polityki transportowej Chin*, *Gospodarka Materiałowa i Logistyka* 2012, nr 12, s. 29; A. Skowrońska, *Globalne trendy cywilizacyjne...*, jw., s. 15–18.

¹⁸ *Opinion of the European Economic and Social Committee on the Value...*, jw.

Tabela 1

Problemy przedsiębiorstw z grupy IIC działających w łańcuchach i/lub sieciach logistycznych

Problem	Charakterystyka problemu
Wyniszczająca konkurencja pomiędzy dostawcami	Jest ona spowodowana faktem, iż duże przedsiębiorstwa nie chcą być całkowicie uzależnione od jednego dostawcy, lecz wolą współpracę z wieloma różnymi podmiotami (szczególnie w dziedzinie badań, opracowywania i produkcji nowych komponentów i systemów przeznaczonych dla produktu finalnego)
Zagrożenie ryzykiem zerwania się łańcucha logistycznego	Ryzyko to jest implikowane przez wymagania w zakresie redukcji kosztów permanentnie stawiane przez dużych klientów, tzw. liderów łańcuchów logistycznych
Zagrożenie ryzykiem uwięzienia w łańcuchu dostaw	Efekt ten najczęściej dotyka podmioty działające w regionach zdominowanych przez jedną gałąź przemysłu. Współpraca z jednym dużym przedsiębiorstwem może ograniczyć dostawcę do stosowania jednej konkretnej technologii
Obciążenie dostawców (np. w przemyśle motoryzacyjnym) kosztami rozwoju technicznego i koniecznością dzielenia się fachową wiedzą z konkurentami	Najczęściej dotyczy to kosztów rozwoju technicznego i konieczności dzielenia się fachową wiedzą z konkurentami. Stanowi to problem szczególnie dla dostawców niemonopolistycznych. Przykładem tego zjawiska jest branża motoryzacyjna.
Uzależnienie od liderów	Uzależnienie dotyczy regularnych zamówień ze strony dużych, strategicznych klientów przy utrudnionym dostępie do rynków kapitałowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Opinion of the European Economic and Social Committee on the Value...*, jw.

nie problemów IIC. Tylko bowiem, spojrzenie przez pryzmat makrologistyki pozwoli przyjąć uregulowania, które wyposażą podmioty narażone na wykluczenie i/lub uwięzienie w łańcuchu dostaw w narzędzia i prawa ułatwiające wejście na nowe rynki i uczestnictwo w innych łańcuchach, bądź sieciach dostaw; uniezależniające je od jednego, strategicznego klienta i chroniące prawa własności intelektualnej. Przy programowaniu i kierunkowaniu makrologistyki w Unii Europejskiej konieczne są działania zmierzające do zmiany podejścia do IIC. Do najistotniejszych należy zaliczyć takie działania, jak:

1. Poprawa współpracy i wzajemnego zaufania wśród podmiotów z grupy IIC. Współpraca i rozwijanie wspólnych przedsięwzięć mogą wzmocnić pozycję przetargową i w konsekwencji pozycję rynkową firm oraz wesprzeć dostawców w negocjacjach z dużymi klientami, liderami łańcuchów i/lub sieci dostaw, a także zredukować koszty procesów logistycznych i marketingowych.
2. Ułatwienie dostępu do finansowania poprzez:
 - zachęcanie banków i podmiotów finansowych (fundusze kapitału ryzyka) do zajmowania pozytywnej postawy wobec podejmowania ryzyka, np. poprzez inwestowanie w zaawansowane technologicznie IIC;

- ułatwienie IIC dostępu do rynku kapitałowego, banków oraz kapitału prywatnego poprzez wzmocnienie znaczenia Europejskiego Banku Inwestycyjnego (mógłby on odegrać większą rolę pomocniczą, zwłaszcza w przypadku konsorcjów, w których skład wchodzi lokalne banki, dobrze znające przedsiębiorstwa funkcjonujące na swoim terenie) oraz Europejskiego Funduszu Inwestycyjnego w celu ułatwienia dostępu do narzędzi finansowania ryzyka oraz systemów gwarancji.
3. Zredukowanie efektu uwięzienia i wykluczenia z łańcucha dostaw.
 4. Egzekwowanie praw własności intelektualnej.
 5. Przyciąganie do IIC wykwalifikowanych młodych ludzi (zwłaszcza w dziedzinach inżynierskich).
 6. Uzupełnienie podejścia horyzontalnego o podejście sektorowe (oferujące preferencyjne traktowanie IIC), z którego w UE zrezygnowano w latach 90. XX wieku.
 7. Zwiększenie zaufania do elektronicznych rynków wymiany między przedsiębiorstwami.
 8. Inicjowanie i ułatwanie podmiotom z grupy IIC uczestnictwa w platformach technologicznych i zachęcanie do tworzenia zgrupowań, sieci wokół czołowych przedsiębiorstw i stref przemysłowych w wysoce uprzemysłowionych i zaawansowanych regionach.

9. Budowanie przez władze lokalne i regionalne systemu zachęt do przyjmowania otwartej postawy skierowanej na sąsiadujące z przedsiębiorstwami uczelnie, instytuty naukowe i technologiczne (jednym z przykładów owocnej współpracy może być region Eindhoven-Leuven, gdzie interakcje pomiędzy uczelniami wyższymi i podmiotami tworzącymi ogniwa łańcucha logistycznego, którego liderem jest wielonarodowa firma Philips, kreują korzystne środowisko dla zaawansowanych technologicznie małych i średnich przedsiębiorstw).
10. Zagwarantowanie interoperacyjności poprzez:
- ukierunkowanie na współpracę dostawców oprogramowania komputerowego na rzecz obsługi jak najszerszej bazy klientów;
 - obniżenie cen oprogramowania potrzebnego firmom IIC (za przykład w tym względzie może posłużyć Digital Business Ecosystems), bądź nawet dostarczanie go nieodpłatnie, co ma na celu umożliwienie IIC obsługę większej liczby klientów (przykładami udanej współpracy jest uniwersalna maszyna diagnostyczna umożliwiająca interoperacyjność garaży oraz GSM, którego sukces wynika z wczesnego porozumienia się sektora w zakresie podstawowych formatów, norm i metod wymiany).

Uwagi końcowe

Podsumowując powyższe rozważania wskazać należy, iż makrologistyka jest nie tylko szansą, ale wręcz wymogiem czasów, gdy procesy związane z przepływami fizycznymi i informacyjnymi stają się coraz bardziej złożone, a konieczność dostosowania się do potrzeb i oczekiwań klientów wiąże się z potrzebą redukcji kosztów działalności, aby sprostać konkurencji na rynkach. Zdolność dostarczania właściwego produktu i/lub usługi we właściwe miejsce, o właściwym czasie i zgodnie ze specyfikacją zawartą w zamówieniu ma bezpośrednie przełożenie na sprawność funkcjonowania poszczególnych podmiotów gospodarczych, a z drugiej strony na zapewnienie bezpieczeństwa państwa w wielu strategicznych dziedzinach działalności. Znaczenie makrologistyki na współczesnym rynku wynika nie tylko z jej szczególnej roli we wzroście wymiany towarowej i globalizacji gospodarki, lecz również z trendów przejawiających się w nowoczesnych strategiach działania ukierunkowanych na zarządzanie całymi łańcuchami dostaw oraz rosnącą rolę czasu we współczesnym gospodarowaniu.

Aby dostrzeżono rolę makrologistyki jako istotnego czynnika rozwoju gospodarki globalnej, konieczne jest nie tylko wyodrębnienie sektora logistycznego, ale także przyjęcie właściwego spojrzenia na ten sektor. Jak wynika z badań i analiz, które autorka prowadziła w la-

tach 2005–2012, najbardziej zasadne wydaje się spojrzenie przez pryzmat paradygmatu realistycznego. Jedynie orientacja w tym kierunku może pozwolić makrologistyce odegrać rolę w rozwoju gospodarki globalnej¹⁹.

Przed europejską polityką logistyczną, programującą i kierującą logistykę w skali makroekonomicznej, stoi konieczność stworzenia środowiska operacyjnego, które wzmocniłoby konkurencyjność handlu i przemysłu. Dalszy rozwój i konkurencja to niezbędne składniki mieszanych europejskich systemów gospodarczych, tak samo jak regulacje, które powinny być wprowadzane w sposób inteligentny i charakteryzować się elastycznością. Przez inteligentne i elastyczne regulacje autorka rozumie regulacje jawne i stabilne (choć otwarte na poprawki), które powstają przy wykorzystaniu wydajnych procedur opartych na dialogu ze wszystkimi zainteresowanymi stronami.

Zharmonizowanie polityk i przepisów, a także inwestycji infrastrukturalnych to wstępne warunki zniesienia barier na wspólnym rynku. Chociaż znaczenie samorządów lokalnych w sprawach regulacji i inwestycji logistycznych będzie rosło, muszą one zwracać również uwagę na rozwój globalnego środowiska operacyjnego. Samorzady promować powinny innowacje i sposoby ich wykorzystania. Z punktu widzenia makrologistyki główne obszary rozwoju to zarządzanie łańcuchami dostaw oraz nowe modele biznesowe. W łańcuchach dostaw dalszego rozwoju wymagają np.:

- sfera bezpieczeństwa przepływów fizycznych i informacyjnych, procesy logistyki odwrotnej;
- skracanie czasu przepływu produktów pomiędzy producentem, dostawcą i odbiorcą finalnym;
- skracanie czasu ekspedycji, określanego jako czas pomiędzy bramą fabryki a czasem załadunku cargo na statek, w którym to zawiera się czas konieczny do przeprowadzenia czynności administracyjnych (licencja eksportowa/importowa, odprawy celne, inspekcje towarów itp.);
- operacje intermodalne.

W sferze logistyki potrzeba poza tym nowych umiejętności (np. w zakresie współpracy i podziału ryzyka).

Władze Unii Europejskiej muszą zapewnić konkurencyjność nie tylko na rynku transportowym, ale na całym rynku logistycznym. Zmiany przepisów powinny mieć charakter długofalowy, tak by uczestnicy rynku mieli odpowiednią ilość czasu na przystosowanie się do nowych warunków. Ocena wpływu nowych przepisów musi uwzględniać także logistykę. Efektywna logistyka jest wydajna co do kosztów. Należy więc poprawić wiedzę dotyczącą kosztów logistyki, znajomości kosztów korzystania z infrastruktury i innych usług publicznych.

¹⁹ A. Skowrońska, *Od nihilistycznego do realistycznego paradygmatu, czyli jak równoważyć rozwój za pomocą logistyki*, *Gospodarka Materialowa i Logistyka* 2009, nr 9, s. 23–26.

Nowoczesna logistyka jest zrównoważona. Coraz ostrzejsze wymogi dotyczące ekologii trzeba wiązać z celami wydajnościowymi. Należy unikać odpadów i dobrze zarządzać logistyką odwrotną. Wszystkie polityki sektorowe, w tym także polityka handlowa czy energetyczna, powinny brać pod uwagę cele zrównoważonej logistyki²⁰. W społeczności sieciowej kwestią strategiczną jest współpraca i dlatego powinno się zwiększyć wysiłki mające na celu międzynarodową standaryzację wymiany informacji w logistyce. Dobrymi rozwiązaniami praktycznymi należy się dzielić poprzez platformy elektroniczne.

Z powyższych rozważań wynika, że strategia regulacyjna wdrażana w ramach europejskiej polityki logistycznej powinna poza tym być skierowana na umożliwienie, by konkurencyjna pozycja Europy generowała bogactwo potrzebne do utrzymania społeczności europejskiej na poziomie, jakiego potrzebuje. Handel potrzebuje struktury legislacyjnej, która pozwoliłaby mu na prężne działanie wraz ze społeczeństwem, które utrzymuje. Unia nie może zapominać, że systematycznie różnie rola regionów w zakresie regulacji z obszaru publicznej infrastruktury transportowo-magazynowej i kluczowych inwestycji infrastrukturalnych. Firmy stanowiące ogniwa łańcuchów dostaw nie mogą żyć w niestabilnym otoczeniu, nie mogą też nie wiedzieć, czego oczekiwać od rządu i w związku z tym postrzegać niepewną sytuację jako zagrożenie dla własnych operacji.

Ważną rolę spełnia polityka publiczna, która polega przede wszystkim na zapewnianiu logistycznej infrastruktury strategicznej. Nie wydaje się, by nawet w przyszłości sam rynek był ją w stanie rozwinąć, chyba że we współpracy z państwem. Konieczne okazało się więc podjęcie trudnych decyzji w takich sprawach, jak poprawa infrastruktury Europy Środkowej. Pomocne w tym procesie stały się próby przedstawienia wobec tego rodzaju decyzji bardziej obiektywnych kryteriów.

Nie bez wpływu na kształt polityki logistycznej programującej makrologistykę są i nadal będą korporacje transnarodowe, które oddziałują na legislację i standardy międzynarodowe poprzez lobbying i uczestnictwo w grupach roboczych ISO.

²⁰ Szerzej na ten temat w: A. Skowrońska, *Rola logistyki w polityce gospodarczej...*, jw., s. 35–42.

Summary

Macrologistics in the policy of the European Union

Owing to the ever-growing role of logistics in the accomplishment of economic, social, and environmental objectives, the author has attempted to define the logistics sector and point to the necessity to separate it as a distinct sector of national economy and a subject of economic statistics. In the empirical part of the article, the author has focused on an approach toward macrologistics of public administration within the European Union and the place of macrologistics in EU policy.

Mimo wielu inicjatyw i działań podejmowanych w środowiskach eksperckich i akademickich, Komisja Europejska powinna przejąć inicjatywę, by bardziej uwidocznić politykę logistyczną w Europie. Bez tego niemożliwe będzie zapewnienie jej powodzenia ekonomicznego i społecznego. Niemożliwe też będzie kierunkowanie makrologistyki w sposób gwarantujący uzyskanie i utrzymanie trwałej przewagi konkurencyjnej gospodarce europejskiej. Kontrolerzy i urzędnicy publiczni powinni być jeszcze bardziej profesjonalni i rozumiejący naturę łańcucha dostaw jako źródła konkurencyjnej przewagi.

Sektor publiczny mógłby przyznać współzawodniczącym jednostkom neutralną platformę do wymiany informacji i negocjacji. Państwo powinno zadbać, w ramach polityki programującej makrologistykę, także o równowagę pomiędzy kwestiami ekologii i zbyt restrykcyjnymi przepisami nieproporcjonalnie zwiększającymi koszty.

Koniecznością jest świadome pomaganie małym i średnim przedsiębiorstwom celem łatwiejszej integracji ich procesów z procesami większych firm w ramach łańcuchów dostaw, w których funkcjonują. Wzajemnie połączone strony i partnerzy powinni mieć warunki, by funkcjonować bez przeszkód wraz z rdzeniowym procesem zarządzania łańcuchem dostaw. Standardy europejskie trzeba połączyć ze standardami międzynarodowymi, aby uniknąć ich duplikacji i izolacji.

Główne źródło infrastrukturalnych inwestycji sieciowych powinno znajdować się w sektorze publicznym. Wspecjalizowane klastry mogą być pomocne w wykształceniu nowych modeli i ich testowaniu. Sektor publiczny mógłby działać jako czynnik wspomagający współpracę między przedsiębiorstwami (optymalizowanie połączeń między dostawcami usług logistycznych i dostawcami usług technologicznych). Należy korzystać z partnerstwa publiczno-prywatnego, gdy jest to wykonalne. Nie można tego instrumentu traktować jednak jako panaceum na wszystkie bolączki.

Konieczne jest lepsze zrozumienie połączeń między konkurencyjnością a wydajnością logistyczną w przedsiębiorstwach tworzących łańcuchy logistyczne. Zrozumienie to jest szczególnie istotne wśród twórców polityki kierunkującej makrologistykę. Organy centralne UE i rządy narodowe, celem stworzenia efektywnych procesów i przepisów, powinny jeszcze intensywniej niż obecnie pracować wspólnie z przemysłem.