

provide greater certainty about the possible costs of tackling climate change and lowering GHG emissions [8].

### *Literature*

1. *World Development Report 2010: Development and Climate Change*, The World Bank, Washington 2010.
2. Stern N., *The economics of climate change*, Cambridge University Press, Cambridge 2011.
3. Neumayer E., *A missed opportunity: The Stern Review on climate change fails to tackle the issue of non-substitutable loss of natural capital*, "Global Environmental Change" 2007, Vol. 17.
4. Nordhaus W., *The challenge of global warming: economic models and environmental policy*, 2007 ([http://nordhaus.econ.yale.edu/dice\\_mss\\_072407\\_all.pdf](http://nordhaus.econ.yale.edu/dice_mss_072407_all.pdf)).
5. *The economics of climate change mitigation policies and options for global action beyond 2012*, OECD, Paris 2009.
6. Hepburn C., *Carbon taxes, emissions trading, and hybrid schemes*, in: Helm D., Hepburn C. (ed.), *The economics and politics of climate change*, Oxford University Press, New York 2009.
7. Gandhi V., Cuervo J., *Carbon taxes – their macroeconomic effects and prospects for global adoption – a survey of the literature*, International Monetary Fund, 1998 (<http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/wp9873.pdf>).
8. *Climate Change 2001. Mitigation*, IPCC, New York 2001.

**Agnieszka SKOWROŃSKA**

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Jelenia Góra, Polska

## **LOGISTYKA W GOSPODARCE ŚWIATOWEJ XXI WIEKU**

Gwałtowny rozwój 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. Współcześnie, udział logistyki w światowym PKB wynosi 13,8% (pierwsza dekada dwudziestego pierwszego wieku - 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 stanowi 13% PKB (przy uwzględnieniu całokształtu czynności logistycznych). Biorąc pod uwagę spodziewane tempo rozwoju logistyki w skali makroekonomicznej o około 50% do 2020 roku, wyraźnie wskazać można tu na tendencję wzrostową (wyniki badań podano za: Ojala, Andersson, Naula 2011, s.26; Schwärzler 2002).

W związku z powyższym zasadnicze tezy opracowania autorka formułuje w następującym brzmieniu:

1. **Logistyka stanowi coraz istotniejszy czynnik poprawy konkurencyjności gospodarek narodowych, a w konsekwencji rozwoju gospodarki światowej.** Dla potwierdzenia tezy należy wskazać na:

- zależności występujące pomiędzy logistiką i gospodarką (poprawa sprawności procesów logistycznych przedsiębiorstw wpływająca na postęp w zakresie specjalizacji i kooperacji prowadzących do rozszerzenia rynków zbytu; podnoszenie efektywności obsługi logistycznej wpływające na tworzenie warunków do obniżania cen, dzięki efektom ekonomii skali i skracaniu czasu realizacji dostaw; lokalizacja publicznych centrów logistycznych wpływająca na stopień dostępności produktów wytwarzanych w odległych miejscach kraju i świata; infrastruktura transportowo-magazynowa kształtowana przez państwo wpływająca na zachowania potencjalnych inwestorów przemysłowych i handlowych; integracja przedsiębiorstw zlokalizowanych w najodleglejszych miejscach kraju,

kontynentu, świata, która w konsekwencji prowadzi do integracji rynków i zmniejszenia wagi peryferyjnego położenia geograficznego regionów; przyspieszanie ujednoczenia procedur organizacyjno-prawnych i standardów, dzięki konieczności funkcjonowania podmiotów tworzących ogniwa łańcuchów dostaw w oparciu o identyczne technologie związane z realizacją procesów logistycznych i obiegiem dokumentacji).

- właściwości integracyjne i koordynacyjne logistyki oraz technologie logistyczne, w których tkwią ogromne możliwości w zakresie budowania relacji pozytywnych i niwelowania relacji patologicznych w oddziaływaniu na środowisko, społeczeństwo i przestrzeń (szczegółowo te kwestie omówiono w: Skowrońska 2011 a, s. 2-9; Skowrońska 2008 a, s.176-189; Skowrońska 2008 b, s.85-90).

- wyniki badań Banku Światowego dotyczące wydajności logistycznej 155 krajów i regionów świata, z których jednoznacznie wynika, że kraje bardziej wydajne logistycznie (m.in. pod względem efektywności systemu celnego, jakości publicznej infrastruktury, łatwości i niskiej ceny przewozu, terminowości dostaw, możliwości monitorowania drogi przesyłki, itp.) mają wyższy poziom wzrostu gospodarczego, stają się bardziej konkurencyjne i w szybszym tempie zwiększają poziom inwestycji (szerzej na ten temat w: Skowrońska 2012 c, s. 3-28).

**2. Rosnące znaczenie makroekonomicznych aspektów logistyki (sieci transportowe i spedycyjne, systemy dystrybucji produktów, sieci informatyczne, systemy zagospodarowywania i utylizacji odpadów) powoduje konieczność jednoznacznego zdefiniowania pojęcia makrologistyki i wyodrębnienia sektora logistycznego jako sektora gospodarki i przedmiotu statystyki gospodarczej.** Jest to tym bardziej zasadne, że praktyka gospodarcza coraz częściej łącznie rozpatruje: transport, spedycję i logistykę (mówi się o branży TSL), gdzie logistyka dotyczy planowania, realizowania i kontrolowania sprawności przepływów fizycznych i informacyjnych; spedycja odnosi się do działalności polegającej na organizowaniu przewozów, a transport do przemieszczanie ładunków i ludzi. Zważywszy na praktykę gospodarczą, konieczne wydaje się więc odejście od wąskiego, dominującego ciągle w przyjmowanych klasyfikacjach, spojrzenia jedynie przez pryzmat sektora transportowego. Transport jest wprawdzie istotnym elementem gospodarki, ale jednak tylko elementem składowym wchodzącym w skład większej całości, jaką jest logistyka. Praktyka jednoznacznie wskazuje, że to kraje bardziej wydajne logistycznie charakteryzują się większą dynamiką i tempem wzrostu i rozwoju. 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 utrudnienia w pomiarze wydajności logistycznej i ocenie rzeczywistego udziału logistyki w tworzeniu dochodu narodowego (więcej na ten temat w: Skowrońska 2011 b).

**3. Dla wykorzystania rosnącej roli logistyki w rozwoju gospodarki światowej zasadne jest jej kierunkowanie w ramach polityki logistycznej, a nie tylko w ramach wąsko rozumianej polityki transportowej.** Praktyka wskazuje, że niemożliwe, a na pewno niezwykle trudne, okazuje się kierunkowanie rozwoju przez pryzmat tradycyjnej i wąsko rozumianej polityki transportowej, która nie uwzględnia całej makrologistyki, a koncentruje się wyłącznie na jednym z jej elementów, jakim jest transport. Wąskie podejście nie pozwala 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*); nie rozwiązuje kwestii podnoszenia sprawności i efektywności przepływów fizycznych i informacyjnych w łańcuchach i sieciach dostaw, ani nie poświęca wystarczającej uwagi publicznej infrastrukturze magazynowej, spedycyjnej, dystrybucyjnej i tej związanej z przepływami informacyjnymi (szerzej w: Skowrońska 2009).

**4. Kraje rozwijające się i wykorzystujące logistykę jako narzędzie pozwalające realizować cele ekonomiczne, przy jednoczesnym spełnianiu ograniczeń społecznych, środowiskowych i przestrzennych, uwzględniają makrologistykę w budowanej i wdrażanej polityce gospodarczej.** Przełom XX i XXI wieku ze względu na globalne trendy cywilizacyjne i wzrost znaczenia makroekonomicznych aspektów logistyki stał się cezurą dla krystalizowania się sformalizowanej publicznej polityki logistycznej. Pionierem, w tym względzie, była niewątpliwie Japonia, która w 1997 roku ustanowiła narodową politykę logistyczną. W pierwszej dekadzie dwudziestego pierwszego wieku 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 (więcej w: Skowrońska, s. 9-17; Skowrońska 2010 b, s. 9-16; Skowrońska 2012 a, s. 2-8; Skowrońska 2012 b, s. 2-9; A. Skowrońska, *Analiza i ocena niemieckiej polityki transportowej*, Optimum. Studia Ekonomiczne” 2010 a, s.149-168).

### **Bibliografia**

1. Ojala L., Andersson D., Naula T., *Logistics Value Chain*, Memedovic Global Production Networks, UNIDO 2011.
2. Skowrońska A., *Polityka logistyczna na świecie*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka” nr 9, 2007.
3. Skowrońska A., *Logistics Centres as Examples of Logistic Projects In the Context of Sustainable Development*, [w:] J.Witkowski, A.Skowrońska, *Logistic Project Management*, Research Papers Wrocław University of Economics No 11, Publishing House of the University of Economics, Wrocław 2008 a.
4. Skowrońska A. *Technologie logistyczne jako przykład technologii środowiskowych na drodze do równoważenia rozwoju*, „Logistyka” nr 1, 2008 b.
5. Skowrońska A., *Rola polityki logistycznej państwa we wdrażaniu zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2009.
6. Skowrońska A. *Analiza i ocena niemieckiej polityki transportowej*, Optimum. Studia Ekonomiczne” nr 2, 2010 a.
7. Skowrońska A., *Polityka transportowa Australii*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka” nr 3, 2010 b.
8. Skowrońska A., *Makrologistyka jako czynnik rozwoju gospodarki światowej*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka” nr 1, 2011 a.
9. Skowrońska A., *Sektor logistyczny jako przykład pojęcia implikowanego intensyfikacją rozwoju rynku usług logistycznych*, [w:] J.Witkowski, U. Bąkowska-Morawska (red.), *Strategie i logistyka w sektorze usług*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego nr 215, Wrocław 2011 b.
10. Skowrońska A., *Transport w Chinach – stan obecny i uwarunkowania rozwoju*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka” nr 9, 2012 a.
11. Skowrońska A., *Analiza i ocena polityki transportowej Chin*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka” nr 10, 2012 b.
12. Skowrońska A., *Makrologistyka a heterodoksyjne teorie i koncepcje ekonomiczne*, „Optimum. Studia Ekonomiczne” nr 1, 2012 c.
13. Schwärzler J., *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, 7-11 October 2002.