

Agnieszka SKOWROŃSKA\*

## POLITYKA TRANSPORTOWA CZY POLITYKA LOGISTYCZNA?

Logistyka odgrywa dziś niezwykle istotną rolę nie tylko w funkcjonowaniu pojedynczych przedsiębiorstw. Coraz częściej wskazuje się na jej bezpośrednie i pośrednie skutki oddziaływania na gospodarkę. Poza tym globalizacja produkcji i związanych z nią łańcuchów dostaw powoduje zwiększenie znaczenia logistyki w międzynarodowych stosunkach gospodarczych.

Wzrost zainteresowania makroekonomicznymi aspektami logistyki i badaniem zależności zachodzących na styku działalności produkcyjnej, handlowej i transportowej stają się zaczynem do wykreowania nowego rodzaju polityki gospodarczej państwa, nazywanej polityką logistyczną, której zadaniem jest celowe, pośrednie i bezpośrednie oddziaływanie państwa na poprawę sprawności i efektywności procesów przepływu produktów i towarzyszących im informacji między uczestnikami łańcuchów dostaw.

W opracowaniu zaprezentowane zostały: słabości tradycyjnie rozumianej polityki transportowej; argumenty przemawiające za prowadzeniem polityki logistycznej; globalne trendy cywilizacyjne stanowiące podstawę ewoluowania polityki transportowej w kierunku polityki logistycznej. Dokonano również przeglądu polityk logistycznych wybranych krajów świata.

### 1. WPROWADZENIE

Logistyka odgrywa dziś niezwykle istotną rolę nie tylko w funkcjonowaniu pojedynczych przedsiębiorstw<sup>1</sup>. Coraz częściej wskazuje się na jej bezpośrednie i pośrednie skutki oddziaływania na gospodarkę<sup>2</sup>. Najistotniejsze zależności występujące pomiędzy logistyką i gospodarką to<sup>3</sup>:

- 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;

\* Dr Agnieszka Skowrońska, Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu.

<sup>1</sup> Udział branży logistycznej w światowym PKB wynosi 13,8% - 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; koszty logistyki stanowią średnio 10-15% końcowego kosztu gotowego produktu.

<sup>2</sup> Szerzej na ten temat w: Coyle, Bardi, Langley, *Zarządzanie logistyczne*, PWE, Warszawa 2002, s.58; Skowronek Cz., Sarjusz- Wolski Z., *Logistyka w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa 2003, s.40-75.

<sup>3</sup> Witkowski J., *Polityka logistyczna nowym rodzajem polityki gospodarczej państwa*, [w:] Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych, pod red. Sołtysika M., Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2004, s.55; Skowrońska A., Rola logistyki w polityce gospodarczej państwa, „*Ekonomika i Organizacja Przedsiębiorstwa*” 2006 nr 6, s.35-42.



- 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.

Globalizacja produkcji i związanych z nią łańcuchów dostaw powoduje wzrost znaczenia logistyki w międzynarodowych stosunkach gospodarczych. Podstawowym czynnikiem wzrostu znaczenia logistyki w skali makroekonomicznej staje się konkurencja pomiędzy gospodarkami Europy, Stanów Zjednoczonych i Dalekiego Wschodu, która determinująco oddziałuje na punkty węzłowe (morskie, lotnicze) oraz przepustowość infrastruktury. Z drugiej strony, konieczne staje się zapewnienie integracji rynków i działalności przedsiębiorstw w ramach współpracy europejskiej z innymi dużymi ośrodkami logistycznymi na świecie (USA, Rosja, Japonia, Chiny, Indie, Brazylia).

Wyraźnie obserwuje się, że z jednej strony następuje centralizacja organizacji logistyki w europejskich i regionalnych ośrodkach dystrybucyjnych, a z drugiej - w świetle zjawiska nasycenia występującego na drogach europejskich - pojawia się decentralizacja, która umożliwi szybkie reagowanie na potrzeby klientów z wykorzystaniem lokalnych magazynów lub składów buforowych. Coraz częściej obserwuje się outsourcing działań logistycznych, w ramach którego wysyłający wykupują wielowymiarowe usługi logistyczne od zewnętrznych usługodawców, takich jak niezależne przedsiębiorstwa logistyczne. Istotne jest też, że w ostatnich latach ta współpraca pomiędzy wysyłającymi i usługodawcami nabrała bardziej długofalowego charakteru i została połączona z wysokim poziomem integracji w strukturach organizacyjnych i informatycznych. Ponadto przy optymalizacji łańcuchów dostaw, przedsiębiorstwa funkcjonujące w UE coraz częściej wykorzystują konkurencyjne alternatywy transportu drogowego (np. duzi przewoźnicy zapewniają kompleksową obsługę logistyczną z wykorzystaniem kilku form transportu, ponieważ dzięki temu uzyskują przewagę kosztową nad konkurencją)<sup>4</sup>.

Z powyższych względów, stopniowo wzrasta zainteresowanie makroekonomicznymi aspektami logistyki i badaniem zależności zachodzących na styku działalności produkcyjnej, handlowej i transportowej, które stają się zaczynem do wykreowania nowego rodzaju polityki gospodarczej państwa, nazwanej polityką logistyczną.

## 2. GLOBALNE TRENDY CYWILIZACYJNE PODSTAWĄ EWOLUOWANIA POLITYKI TRANSPORTOWEJ W KIERUNKU POLITYKI LOGISTYCZNEJ

W krajowej literaturze przedmiotu, za prekursora definicji polityki logistycznej należy uznać J. Witkowskiego, który pod tym pojęciem rozumie „...celowe, pośrednie i bezpośrednie oddziaływanie państwa na poprawę sprawności i efektywności procesów przepływu produktów i towarzyszących im informacji między uczestnikami łańcuchów dostaw...”<sup>5</sup>.

Do listy wyżej wskazanych argumentów, przemawiających za prowadzeniem polityki logistycznej, należy dodać także te, które zawarte są w Białej Księdze z 2001<sup>6</sup>. Wskazano tu na bardzo ważną rolę logistyki w zapewnianiu zrównoważonej mobilności i w realizacji takich celów jak: czystość środowiska, bezpieczeństwo dostaw energii i równoważenie rozwoju.

<sup>4</sup> Szerzej na ten temat w: *Logistyka transportu towarowego w Europie- klucz do zrównoważonej mobilności*. Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006 COM(2006) 336 wersja ostateczna

<sup>5</sup> Witkowski J., *Polityka logistyczna*..., s.57.

<sup>6</sup> *Europa w ruchu - zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu*. Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno - Społecznego i Komitetu Regionów. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006 COM(2006) 314 wersja ostateczna.



W ramach programowania rozwoju gospodarczego do niedawna wystarczało funkcjonowanie polityki transportowej. Jednak globalizacja i związane z nią trendy (zob. tabela 1), a także Jednolity Rynek Unii Europejskiej stawiają nowe wyzwania. Związane jest to z - oczywistą w dobie globalizacji - koniecznością zastosowania szerszej optyki, nakazującej uwzględnienie wszystkich aspektów związanych z logistyką (transportu, zaopatrzenia, magazynowania, dystrybucji i lokalizacji). Tym samym wąskie programowanie przepływów oraz łańcuchów dostaw, tylko przez pryzmat systemu transportowego, okazuje się niewystarczające, i - co ważniejsze - zmniejsza konkurencyjność państw nieposiadających odpowiedniej polityki logistycznej.

Tabela 1. Wpływ logistycznych trendów cywilizacyjnych na funkcjonowanie i zarządzanie łańcuchami dostaw  
Table 1. Influence of logistic civilization trends on the functioning and management of supply chains

Logistyczne trendy cywilizacyjne	Wpływ na globalny obraz łańcuchów dostaw	Wpływ na zarządzanie łańcuchami dostaw
Internacjonalizacja rynków narodowych	Globalizacja gospodarki prowadzi do globalizacji łańcuchów dostaw, z którą wiążą się globalne problemy z kontrolą przepływów fizycznych i informacyjnych w owych łańcuchach (konieczność koordynacji przepływów pomiędzy odległymi miejscami).	Organizacje stają się coraz bardziej powiązane sieciowo
Wzrost produkcji (głównie w rozwijających się gospodarkach Chin, Indii, Brazylii i Rosji)	Rywalizacja pomiędzy USA, Europą a Dalekim Wschodem (Chiny, Indie, Rosja). W Europie znaczącą przeszkodą w tym zakresie staje się niska jakość i wydajność infrastruktury, szczególnie jeśli chodzi o lotniska, porty, drogi, które wymagają znaczących nakładów inwestycyjnych.	Wiele działań logistycznych przekazywanych jest wyspecjalizowanym podmiotom na zasadzie outsourcingu
Wzrost ilości transportowanych towarów	Wzrost gospodarczy Chin i Indii pobudza rozwój międzynarodowego transportu kontenerowego i lotniczego	Współpraca np. w dziedzinie technologii informacyjnej, transportu, magazynowania
Wydlużanie się odległości transportowych	Zmieniający się charakter produkcji i konsumpcji w Europie Środkowej nie pozostaje bez wpływu na wewnętrzny system transportowy całej Europy. Już występująca presja środowiskowa w kierunku zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego coraz intensywniej powodować będzie naciski na zwiększenie udziału dróg kolejowych, wewnętrznego (narodowego) transportu rzecznoego oraz europejskiego transportu morskiego	Holistyczny model zarządzania łańcuchem dostaw
Przesunięcie centrum gospodarki światowej w kierunku Azji	Wzrost popytu na transport (trzeba zaspokoić ogromną liczbę potrzeb)	W usługach na rzecz spółek w celu podniesienia skali przepływu coraz większą rolę odgrywają zewnętrzni dostawcy logistyczni
Przesunięcie się ośrodków decyzyjnych związanych z zarządzaniem i kontrolą nad łańcuchami dostaw do Azji	Pojawiają się wyższe opłaty za transport towarowy na autostradach	Wzrasta znaczenie usługi cross - docking
Wydajność infrastruktury staje się jednym z istotniejszych czynników konkurencyjności (jest to wynikiem wzrostu współzawodnictwa między obszarami gospodarczymi)	Pojawiają się przeszkody dla transportu w postaci zagęszczeń w punktach węzłowych	Zamiast na zarządzaniu łańcuchem dostaw, uwaga skupia się na operacjach łańcucha
Wzrost produkcji i konsumpcji w Europie Wschodniej zmuszający do zmiany przyzwyczajęń transportowych	Dążenie ku „mega - miastom”	Wzrasta znaczenie hybrydowych i elastycznych struktur łańcuchów dostaw
Wzrost popytu na informacje o środowiskowym oddziaływaniu produktów i usług oraz wzrost znaczenia logistyki zwrotnej w związku z koniecznością utylizacji i/lub kontrolowanego pozbywania się zużytych produktów	Coraz więcej prac wykonują światowe zespoły projektowe połączone za pomocą zaawansowanych technologii komunikacyjnych	Dochodzi do różnicowania łańcuchów dostaw pod kątem cech produktów, potrzeb i oczekiwań nabywców
Wyparcie struktur hierarchicznych przez struktury sieciowe (rozwój sieci globalnych zapoczątkuje globalną kulturę biznesu opartą na wydajności kosztów i specjalizacji)		Coraz powszechniejsze staje się monitorowanie zasobów celem zwiększenia wydajności i unikania odpadów
Wzrost znaczenia współpracy jako rezultat połączenia planowania zasobów z innymi systemami		Handel internetowy zwiększa zapotrzebowanie na niewielkie przesyłki towarowe
Wzrost znaczenia outsourcingu		Pojawia się współdziałanie w zakresie ryzyka finansowego
Opanowanie rynków światowych przez wyspecjalizowanych operatorów niszowych		



<p>Upowszechnienie się rozwiązań telematycznych w logistyce (identyfikacja częstotliwości radiowej, automatyczna identyfikacja pojazdów, zabezpieczenie elektronicznej więzi między pojazdem i dostawcą usługi itd.)</p> <p>Upowszechnienie zastosowania systemów informatycznych i komunikacyjnych w planowaniu i sterowaniu przepływami w łańcuchach dostaw</p> <p>Wzrost kosztów transportu spowodowany wzrostem: kosztów siły roboczej, cen ropy naftowej, opłat związanych z zatorami drogowymi oraz z zaostrzającymi się wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa</p>	<p>Handel i przemysł zdominowany przez potentatów</p> <p>Rosnąca liczba fuzji i przejęć</p> <p>Rosnące zapotrzebowanie na specjalistyczne i małe firmy</p> <p>Tworzenie globalnych centrów</p> <p>Pojawia się rywalizacja pomiędzy sieciami logistycznymi a mega - korporacjami</p> <p>Małe i średnie firmy stają się coraz mniej zdolne do podporządkowania się coraz bardziej rygorystycznym przepisom, co powoduje powstawanie słabych ogniw w ekologicznej poprawie ogólnego bezpieczeństwa łańcucha dostaw</p> <p>Ewolucja łańcuchów logistycznych w kierunku form hybrydowych</p> <p>Pojawia się integracja systemowa zorientowana na technologię, organizację i wiedzę</p> <p>Zyskuje na znaczeniu dostarczanie produktów i usług do domu (starzejące się populacje stają się coraz mniej mobilne)</p> <p>Internet i rozwiązania telematyczne przekształcają istniejące kanały dystrybucji (procedury sieciowo-automatyczne usprawniają komunikację pomiędzy wszystkimi etapami łańcucha dostaw, systemy komputerowe pozwalają na „inteligentną rozmowę” pomiędzy systemami itp.)</p> <p>Uczestnicy łańcuchów zmuszeni zostają do zapewnienia ekologicznego zbierania zużytych produktów oraz zwrotów handlowych</p>	
---	---	--

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Elements for European. logistics policy - a discussion paper. Ministry of Transport and Communications, Helsinki 2006.

Source: Author's research based on: Elements for European. logistics policy- a discussion paper. Ministry of Transport and Communications, Helsinki 2006.

Zdaniem autorki, jedynie szersza perspektywa umożliwić może skuteczne planowanie, realizowanie i kontrolowanie przepływów fizycznych i informacyjnych pomiędzy uczestnikami w łańcuchach logistycznych.

Polityka transportowa gwarantuje jedynie podejście czynnościowe (funkcjonalne), które coraz bardziej utrudnia np. planowanie inwestycji związanych z budową centrów logistycznych, rozwojem infrastruktury, z lokalizacją zakładów produkcyjnych, składów itd. Polityka transportowa pomija tak ważny aspekt, jakim jest transport wewnętrzny i inne procesy logistyczne wewnątrz przedsiębiorstw.

W przeciwieństwie do tego, polityka logistyczna - przez rozwiązania systemowe - gwarantuje optymalizację łańcuchów dostaw. Dziś potrzebne jest właśnie takie podejście, które uwzględni

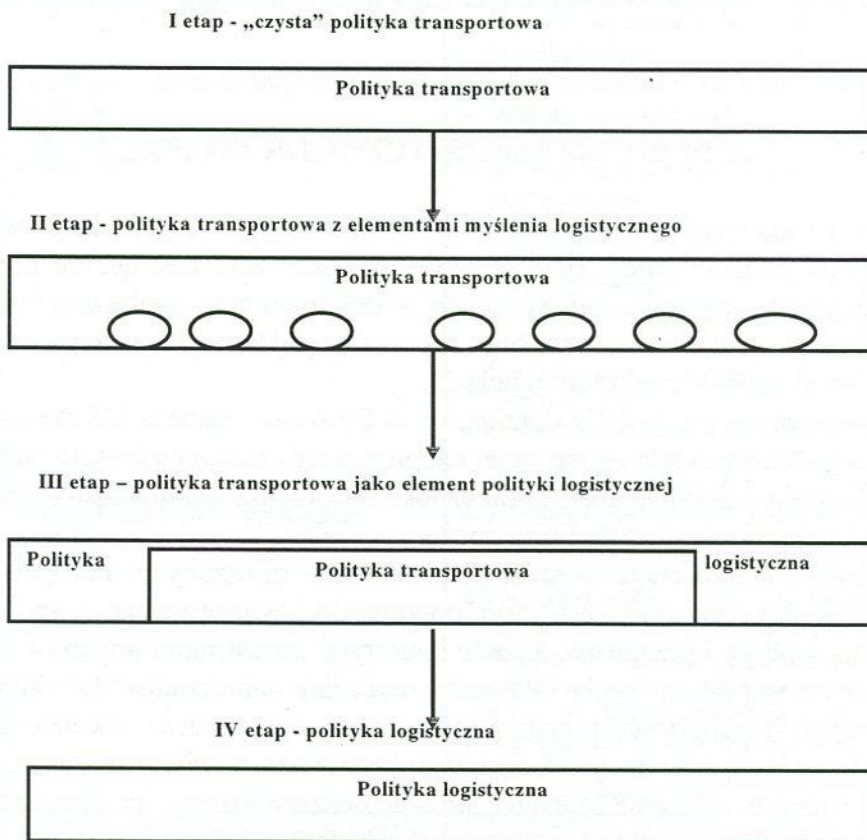


mechanizmy rynkowe, wymiar społeczny i środowiskowy, a także stwarza korzystną sytuację dla wszystkich uczestników globalnych łańcuchów dostaw<sup>7</sup>.

Tylko wysoka jakość rozwiązań logistycznych może odegrać rolę katalizatora w utrzymaniu fachowej wiedzy, umiejętności i miejsc pracy w Europie. Logistyka może zwiększyć wydajność poszczególnych form transportu, jak również form kombinowanych. Tylko holistyczne spojrzenie i korelacje pomiędzy działalnością transportową a pozostałymi działaniami logistycznymi mogą, poza tym, przyczynić się do realizacji zasad zrównoważonego rozwoju, do oddzielenia rozwoju transportu od jego szkodliwych oddziaływań. Wynika to z faktu, że czynniki związane z realizacją założeń zrównoważonego rozwoju, bezpieczeństwem i sprawnością przepływów fizycznych i informacyjnych nie są wyizolowane z całości systemów mikro- i metalogistycznych oraz w coraz większym stopniu muszą uwzględniać całość łańcuchów dostaw.

Rys.1. Ewolucja polityki transportowej

Fig. 1 Evolution of transport policy



Źródło: opracowanie własne.

Source: Author's research.

<sup>7</sup> Takie podejście jest zgodne z podejściem UE eksponującym koncepcję zrównoważonego rozwoju jako całościowego paradygmatu generującego nową wizję ładu zintegrowanego, wyrażającą się w dążeniu do gospodarczej sprawności, społecznej harmonii i równowagi systemów przyrodniczych i wskazującym również konieczność nowego podejścia do tworzenia polityk sektorowych, podejścia wspierającego harmonijny rozwój całej UE, służącego wzmocnieniu jej spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej wyrażonym choćby w: The Lisbon European Council - An Agenda of Economic and Social Renewal for Europe, Contribution of the European Council to Special European Council in Lisbon, 22-23 marca 2000, DOC/00/7; Strategia Lizbońska - droga do sukcesu zjednoczonej Europy, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Warszawa 2002; Zrównoważona Europa dla Lepszego Świata. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Unii Europejskiej. Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich, Bruksela 2001, COM(2001)264 final; Elements for European. logistics policy - a discussion paper. Ministry of Transport and Communications, Helsinki 2006.



Potwierdzeniem powyższych argumentów, przemawiających za prowadzeniem polityki logistycznej, jest również fakt, że Komisja Europejska w Komunikacie z 2006 roku<sup>8</sup> wyraźnie wskazuje, że środki logistyczne są niezbędne do utrzymania i zwiększenia europejskiej konkurencyjności i dobrobytu, zgodnie z odnowioną Strategią Lizbońską na Rzecz Wzrostu Gospodarczego i Zatrudnienia. W Komunikacie zapisano poza tym, że Europa może stawić czoła wyzwaniom transportowym wyłącznie przez włączenie myślenia logistycznego w swoją politykę transportową, co, zdaniem autorki, w konsekwencji prowadzić będzie do ewoluowania polityki transportowej w kierunku polityki logistycznej, koncentrującej się na poprawie warunków, jakie pojedyncze państwo (a także UE jako całość) może zaoferować innowacjom logistycznym (zob. rys. 1).

Praktyka funkcjonowania większości krajów świata wskazuje, że znajdują się one pomiędzy drugim a trzecim etapem ewolucji. Zdaniem autorki, globalne trendy cywilizacyjne i wzrost znaczenia makroekonomicznych aspektów logistyki nieuchronnie prowadzi będą do wykształcenia w przyszłości w ramach programowania rozwoju gospodarczego państw odpowiedniej polityki logistycznej, ujmującej w sobie wszystkie elementy tradycyjnej polityki transportowej.

### 3. POLITYKA LOGISTYCZNA NA ŚWIECIE

Przez wiele lat, ze stricte logistyczną polityką mieliśmy do czynienia głównie w praktyce funkcjonowania gospodarki japońskiej. Obecnie, w coraz większej liczbie państw zaczynają zaznaczać się elementy myślenia logistycznego w dokumentach regulujących kwestie polityki transportowej. Praktyka ostatnich lat wskazuje, że coraz więcej krajów dostrzega wręcz konieczność prowadzenia polityki logistycznej (zob. tabela 2).

Informacje zestawione w tabeli 2 wskazują, że w 2006 roku także w UE dostrzeżono potrzebę prowadzenia europejskiej polityki logistycznej i dopiero wtedy nastąpiła krystalizacja jej koncepcji<sup>9</sup>. Przed europejską polityką stoi jednak konieczność stworzenia środowiska operacyjnego, które wzmocłoby 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. 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 transportowych będzie rosło, muszą one zwracać również uwagę na rozwój globalnego środowiska operacyjnego. Samorządy promować powinny innowacje i sposoby ich wykorzystania. Z punktu widzenia logistyki, główne obszary rozwoju to zarządzanie łańcuchami dostaw oraz nowe modele biznesowe. W łańcuchach dostaw dalszego rozwoju wymagają np. sfera bezpieczeństwa, procesy logistyki odwrotnej oraz operacje intermodalne. W sferze logistyki potrzeba poza tym nowych umiejętności (np. w zakresie współpracy i podziału ryzyka).

Władze muszą zapewnić konkurencyjność na rynku transportowym. 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 więc uwzględniać logistykę. Efektywna logistyka jest wydajna co do kosztów. Należy więc poprawić wiedzę dotyczącą kosztów logistyki, znajomości kosztów korzystania z infrastruktury i innych usług publicznych.

<sup>8</sup> *Logistyka transportu towarowego w Europie- klucz...*

<sup>9</sup> W następstwie fińskiej inicjatywy Komisja Europejska zgodziła się na dyskusję nad logistyką podczas fińskiej prezydentury w UE w 2006 roku. Wspierając te działania, Finlandia zorganizowała tzw. Proces EULOC, do którego zaproszono ekspertów z dziedziny logistyki z różnych krajów. Rezultatem tego procesu było: zbudowanie prognozy dotyczącej logistyki w gospodarce europejskiej w 2015 roku oraz określenie misji, wizji i priorytetów polityki logistycznej Europy.



Tabela 2. Wybrane polityki logistyczne na świecie  
Table 2. Selected logistic policies in the world

Kraj	Dokumenty wyznaczające ramy polityki logistycznej	Nadrzędne cele polityki logistycznej
Japonia	„Spójny Program Polityki Logistycznej” z 1997 roku; „Program Skutecznej Dystrybucji i Logistyki” z 2001 roku	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poprawa obsługi logistycznej po kosztach niwelujących negatywne oddziaływanie lokalizacji przemysłu na jego konkurencyjność z uwzględnieniem problemów zużycia energii, ochrony środowiska, kongestii i bezpieczeństwa</li> <li>• Budowa i modernizacja portów morskich, lotniczych i terminali przeładunkowych</li> <li>• Promocja standardów elektronicznej wymiany danych</li> </ul>
USA	Ustawy dotyczące transportu intermodalnego z 1991 ( <i>Intermodal Transportation System Efficiency Act-ISTEA91</i> oraz <i>Equity Act for 21 st Century TEA21</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wzrost konkurencyjności gospodarki przez poprawę bezpieczeństwa, efektywności oraz redukcję udziału kosztów transportu w PKB</li> <li>• Promocja rozwoju transportu intermodalnego</li> <li>• Partnerstwo publiczno-prywatne w zakresie rozwoju infrastruktury</li> </ul>
Wielka Brytania	„Strategia Zrównoważonej Dystrybucji” z 1990 roku; „Strategia Zrównoważonej Dystrybucji” z 2006 roku	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poprawa efektywności dystrybucji</li> <li>• Minimalizacja kongestii</li> <li>• Lepsze wykorzystanie infrastruktury transportowej</li> <li>• Minimalizacja emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych</li> <li>• Ograniczanie presji na krajobraz, zarówno naturalny, jak i wytworzony przez człowieka</li> <li>• Redukcja hałasu</li> <li>• Minimalizacja szkodliwego oddziaływania transportu ciężkiego</li> <li>• Redukcja liczby wypadków i liczby ofiar śmiertelnych</li> <li>• Redukcja odpadów w produkcji i odpadów w ogóle, przez projektowanie i wytwarzanie wyrobów o dłuższej żywotności i łatwo rozkładalnych</li> </ul>
Hongkong	„Polityka Rozwoju Logistycznego” z 2001 roku	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kształtowanie podstaw dobrej infrastruktury dla rozwoju Hongkongu i dla przepływów w międzynarodowych łańcuchach dostaw</li> <li>• Rozwój Hongkongu jako logistycznego centrum łączącego część lądową Republiki Chin ze światem</li> <li>• Rozwój transportu intermodalnego i innych rozwiązań sprzyjających i przyspieszających przepływy fizyczne i informacyjne</li> <li>• Rozwiązanie problemów logistyki w zakresie zużycia energii, ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu</li> </ul>
Węgry	„Wstępna koncepcja tworzenia centrów logistycznych na Węgrzech” z 1993 roku „Węgry jako centrum logistyczne” z 2004 roku	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozwój transportu intermodalnego</li> <li>• Rozwój centrów logistycznych</li> <li>• Osiągnięcie przez Republikę Węgierską pozycji regionalnego centrum logistycznego dla Europy Środkowo-Wschodniej</li> </ul>
UE - polityka transportowa	„Strategia Lizbońska” z 2000 roku uzupełniona po szczycie w Barcelonie w 2002 roku i odnowiona w 2005 roku oraz Biała księga transportu z 2001 roku ( <i>European transport policy for 2010: time to decide. White Paper</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liberalizacja rynku transportowego oraz zrównoważony pod względem ekonomicznym, społecznym i ekologicznym rozwój transportu</li> <li>• Zniesienie regulacyjnych i infrastrukturalnych barier dostępu do usług transportu kolejowego, morskiego, lotniczego</li> <li>• Ekonomiczno-finansowe wsparcie rozwoju transportu kombinowanego, poprawy bezpieczeństwa i ochrony środowiska</li> </ul>



UE - koncepcja polityki logistycznej	„Elementy Europejskiej Polityki Logistycznej” z 2006 roku ( <i>Elements for European Logistics Policy - a Discussion Paper</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• W zakresie infrastruktury: <ul style="list-style-type: none"> <li>- inwestycje w sektorze transportowym, sieciach ICT oraz w zakresie sprzętu związanego z transportem</li> <li>- poprawa stanu infrastruktury (zwłaszcza w nowych krajach członkowskich UE)</li> <li>- rozwój infrastruktury transportowej UE z uwzględnieniem analiz kosztów i zysków społecznych, ekonomicznych i środowiskowych</li> </ul> </li> <li>• W zakresie badań, rozwoju i szkoleń: <ul style="list-style-type: none"> <li>- zapewnienie finansowania badań i rozwoju</li> <li>- szkolenia dla specjalistów ds. logistyki</li> <li>- wdrażanie europejskich programów edukacyjnych w celu zwiększenia kompatybilności</li> <li>- zwiększanie dostępności usług i wyników ze sfery badawczo-rozwojowej</li> <li>- rozwój procesów i technologii automatycznych w celu optymalnego wykorzystania zasobów</li> </ul> </li> <li>• W zakresie wydajności kosztów: <ul style="list-style-type: none"> <li>- wdrożenie europejskich programów B+R w celu ustanowienia wspólnej podstawy dla całkowitych kosztów działalności (włącznie z kosztami społecznymi i środowiskowymi)</li> <li>- zapewnienie przejrzystości kosztów dla użytku infrastrukturalnego i użytku z zakresu innych usług publicznych</li> </ul> </li> <li>• W zakresie zrównoważenia w logistyce: <ul style="list-style-type: none"> <li>- bardziej rygorystyczny nadzór ekologiczny</li> <li>- unikanie odpadów oraz kontrolowane ponowne użycie produktów</li> <li>- promowanie rozwoju i wdrażanie zastosowania paliw alternatywnych</li> <li>- wdrażanie i osadzanie w polityce gospodarczej zrównoważonej polityki logistycznej</li> </ul> </li> <li>• W zakresie współpracy: <ul style="list-style-type: none"> <li>- udział w międzynarodowych pracach nad standaryzacją wymiany informacji w logistyce</li> <li>- dzielenie się bazami przez platformy elektroniczne</li> <li>- zintegrowane i spójne działania logistyczne pomiędzy firmami i władzami</li> <li>- przyczynianie się do płynnej i szybkiej integracji oraz zgodności między różnymi modalnościami</li> </ul> </li> <li>• W zakresie partnerstwa publiczno-prywatnego: <ul style="list-style-type: none"> <li>- realizowanie potrójnej spirali synergii w zakresie współpracy między administracją publiczną, instytucjami nadzorującymi, biznesem a światem akademickim</li> <li>- maksymalizowanie dochodów z inwestycji publiczno-prywatnych</li> <li>- analizy i rekomendacje dotyczące modeli finansowych porozumień i ich optymalnej roli</li> </ul> </li> </ul>
--------------------------------------	--	---

Source: Author's research based on: Witkowski J., *Polityka logistyczna...*, s.60-61; Skowrońska A., *Globalne trendy cywilizacyjne podstawą europejskiej polityki logistycznej*, *Gospodarka Materialowa & Logistyka*, 2007 nr 1, s.15-18; *Elements for European Logistics Policy - a Discussion Paper*. Ministry of Transport and Communications, Helsinki 2006; *Sustainable Distribution: A Strategy*. Department of the Environment, Transport and the Regions, London 2006; *Logistics Hong Kong*, The Hong Kong Logistics Development Council (LOGSCOUNCIL), Hong Kong, 2001.



Nowoczesna logistyka jest zrównoważona. Coraz ostrzejsze wymagania dotyczące ekologii należy wiązać z celami wydajnościowymi. Należy unikać odpadów i dobrze zarządzać logistyką odwrotną<sup>10</sup>.

W społeczności sieciowej kwestią strategiczną jest współpraca. Należy zwiększyć wysiłki mające na celu międzynarodową standaryzację wymiany informacji w logistyce. Dobrymi rozwiązaniami praktycznymi należy się dzielić poprzez platformy elektroniczne.

Z powyższych rozważań wyraźnie wynika, że polityka transportowa staje się zbyt wąska i niewystarczająca dla realizacji bieżących potrzeb UE. Potrzebna jest strategia regulacyjna wdrażana w ramach europejskiej polityki logistycznej, która powinna 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.

UE nie może zapominać, że wzrośnie rola regionów w zakresie regulacji transportowych i kluczowych inwestycji infrastrukturalnych. Firmy nie mogą żyć w niestabilnym otoczeniu, nie mogą nie wiedzieć, czego oczekiwać od rządu i w związku z tym postrzegać niepewnej sytuacji jako groźby dla własnych operacji.

Ważna jest rola logistycznej polityki publicznej polegająca na zapewnianiu infrastruktury strategicznej. Nie wydaje się, by nawet w przyszłości sam rynek był ją w stanie rozwinąć, chyba że we współpracy z państwem, co powinniśmy uznać. Konieczne jest podjęcie trudnych decyzji w sprawach takich, jak poprawa infrastruktury Europy Środkowej. Można pomóc temu procesowi, przedstawiając wobec tych decyzji bardziej obiektywne kryteria, kryteria polityki logistycznej. Nie bez wpływu na kształt polityki logistycznej będą korporacje transnarodowe, które oddziaływać będą na legislację i standardy międzynarodowe poprzez lobbing i uczestnictwo w grupach roboczych ISO. W celu pozbycia się efektów granicznych, ważna jest harmonizacja polityki sektora publicznego i przepisów.

Komisja Europejska powinna przejąć inicjatywę, by bardziej uwidocznic politykę logistyczną w Europie celem zapewnienia jej powodzenia ekonomicznego. Konieczne jest zatem, aby:

- Kontrolerzy i urzędnicy publiczni stali się jeszcze bardziej profesjonalni i rozumiejący naturę łańcucha dostaw jako źródła konkurencyjnej przewagi.
- Sektor publiczny mógł przyznać współzawodniczącym jednostkom neutralną platformę do wymiany informacji i negocjacji.
- Świadomie pomagać małym i średnim przedsiębiorstwom celem łatwiejszej integracji ich procesów z procesami większych firm.
- Wzajemnie połączone strony i partnerzy mieli warunki, by funkcjonować bez przeszkód wraz ze rdzeniowym procesem zarządzania całym łańcuchem dostaw.
- Standardy europejskie połączyć ze standardami międzynarodowymi w celu uniknięcia 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

<sup>10</sup> Szerzej na temat roli rozwiązań logistycznych i polityki logistycznej w równoważeniu rozwoju w: Skowrońska A., *The logistic environmental imperative as the basis for sustainability of supply chains*, Economics & Management 2006 No 3, s.35-43; Skowrońska A., *Logistics as a Tool for Sustainable Development*, [w:] Platje J., Słodczyk J., Filho W.L., *Current Issues of Sustainable Development - Priorities and Trends*, Economic and Environmental Studies 2006 No 8, s.369-382; Skowrońska A., *Zrównoważone łańcuchy logistyczne*, Gospodarka Materiałowa & Logistyka 2006 nr 3, s.2-7; Skowrońska A., *Krótkie czy długie łańcuchy logistyczne, czyli jak równoważyć rozwój*, Gospodarka Materiałowa & Logistyka 2006 nr 9, s.25-27; red. Krupanek J., Skowrońska A., *Analiza warunków rozwoju technologii środowiskowych w Polsce. Technologie ekoinnowacyjne w badaniach i praktyce*, Ekonomia i Środowisko, Katowice - Białystok 2006.



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.

#### 4. UWAGI KOŃCOWE

Przez lata cechami światowej polityki transportowej były liberalizacja i harmonizacja, które wpłynęły na kształt światowego, w tym europejskiego systemu transportowego. Coraz większa globalizacja światowej gospodarki, jak i dalszy rozwój poszerzonej Europy stawiają nowe wyzwania, których naturalną konsekwencją jest ewoluowanie polityki transportowej w kierunku polityki logistycznej.

Transport stanowi jedynie jeden z wielu elementów łańcucha dostaw. Dlatego władze mają do odegrania ważną rolę w zakresie tworzenia, nie tylko warunków ramowych polityki transportowej, ale i włączenia całej logistyki w założenia tej polityki.

Przełom wieków przyniósł w transporcie istotne zjawiska, do których należą m.in.:<sup>11</sup>

- stabilizacja wielkości przewozów towarowych przy równoczesnej zmianie ich struktury (spadek przewozu towarów masowych i wzrost przewozów ładunków wartościowych);
- kontynuacja trendu znacznego wzrostu motoryzacji i udziału transportu drogowego w przewozach;
- skokowy wzrost przewozów w transporcie lotniczym;
- stabilizacja kolejowych przewozów transportowych;
- rosnące wymagania użytkowników pod adresem poszczególnych podsystemów transportowych (komfort, niezawodność, bezpieczeństwo, czas dojazdu, niskie koszty itp.);
- rosnące zapotrzebowanie użytkowników na rozwój transportu rowerowego;
- zmniejszanie się liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, przy niezmiennie liczbie wypadków i ofiar rannych;
- rosnące obciążenie środowiska ujemnymi skutkami funkcjonowania systemu transportowego.

Dołączając do nich wskazane wcześniej trendy cywilizacyjne oraz bezpośrednie i pośrednie skutki oddziaływania logistyki na gospodarkę, konieczna, a wręcz oczywista, staje się potrzeba wprowadzenia perspektywy logistycznej do polityki transportowej.

Zasadniczym celem polityki logistycznej musi stać się celowe i świadome oddziaływanie państwa na poprawę sprawności i efektywności procesów przepływu produktów i towarzyszących im informacji między uczestnikami łańcuchów dostaw. Ważną kwestią staje się tu m.in. stworzenie dogodnych warunków do:

- obserwowania i śledzenia towarów we wszystkich formach transportu<sup>12</sup>;
- wprowadzania inteligentnych technologii w celu uniknięcia opóźnień w łańcuchach dostaw<sup>13</sup>;
- wdrożenia systemu zarządzania siecią drogową z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportu (Intelligent Transport Systems-ITS);

<sup>11</sup> Szerzej w: *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 27 czerwca 2005.

<sup>12</sup> System nawigacji satelitarnej GALILEO, system identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (RIS); europejski system kierowania ruchem kolejowym (ERTMS); system informacji żeglugi rzecznej (AIS) itp.

<sup>13</sup> Np. RFID - system identyfikacji radiowej, który wciąż wymaga prowadzenia prac w zakresie zarządzania częstotliwością, interoperacyjności i standaryzacji.



- podnoszenia kwalifikacji, umiejętności, wiedzy i kompetencji pracowników zaangażowanych nie tylko w transporcie, lecz także w podejmowanie innych decyzji logistycznych, związanych np. z lokalizacją zakładów produkcyjnych, składów; zaopatrzeniem czy magazynowaniem;
- budowy nowej i usprawniania już istniejącej infrastruktury poprzez wprowadzanie wydajnych i zrównoważonych rozwiązań logistycznych<sup>14</sup>;
- zapewnienia nie tylko inwestycji publicznych, ale również prywatnych, które stworzą obiekty przeładunkowe (porty morskie i lotnicze) oraz poprawią ich efektywność, która jest niezwykle ważna z punktu widzenia wydajności logistyki;
- zwiększenia interoperacyjności i ograniczenia opóźnień, np. w kolejowym transporcie towarowym powodowanych przez ruch mieszany;
- wspierania i upraszczania przepływów multimodalnych przez powołanie punktów zintegrowanej obsługi administracyjnej;
- rozwoju multimodalnych rozwiązań logistycznych w łańcuchach śródlądowych.

Polityka transportowa nie uwzględnia ważnej kwestii centrów logistycznych, których rozwój jest ściśle związany z dostępnością infrastruktury transportowej, leżącej przecież w gestii polityki transportowej, a które są doskonałym narzędziem równoważenia rozwoju<sup>15</sup> i które sprzyjają efektywnemu i zrównoważonemu zagospodarowaniu przestrzeni zgodnie - w przypadku Polski - z zaleceniami zawartymi w koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju<sup>16</sup>, a także w Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym<sup>17</sup>.

Przestrzeń miast, obszary aglomeracji czy też tereny podmiejskie muszą być dostosowywane do budowy centrów logistycznych przez usprawnianie powiązań komunikacyjnych, budowę obwodnic, autostrad, dróg szybkiego ruchu, bocznic kolejowych, lotnisk transportowych. Rozbudowa połączeń transportowych jest oczywistym warunkiem do rozwoju centrów logistycznych. Jednak przy braku polityki publicznej w odniesieniu do rozwoju centrów logistycznych, istnieje zagrożenie rozproszenia i nieefektywności inwestycji transportowych oraz całego systemu komunikacyjnego, jeżeli centra logistyczne powstają w sposób przypadkowy i nieskoordynowany<sup>18</sup>. Doskonałe rozwiązanie mogłaby przynieść właśnie polityka logistyczna, wiążąc elementy polityki transportowej i zawierającej publiczny program rozwoju centrów logistycznych.

<sup>14</sup> Zarządzanie flotą, zarządzanie infrastrukturą kolejową i infrastrukturą żeglugi śródlądowej, ściślejsza współpraca pomiędzy uczestnikami łańcuchów dostaw i zarządcami infrastruktury, łączenie środków różnych form transportu, budowa i zarządzanie centrami logistycznymi.

<sup>15</sup> Szerzej na ten temat w: Skowrońska A., *Zrównoważony rozwój a centra logistyczne*, [w:] red. Markowski T., Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju, Biuletyn Polskiej Akademii Nauk Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Zeszyt 225, Warszawa 2006, s. 75-86.

<sup>16</sup> Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z 26 lipca 2001 r. o ogłoszeniu koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (MP Nr 26, poz.432).

<sup>17</sup> Ustawa z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U z 2003 r., Nr 80, poz. 717).

<sup>18</sup> Drzazga D., *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju. Wnioski i rekomendacje dla władz rządowych i samorządowych*, [w:] red. Markowski T., Rola..., s. 15,16.



## LITERATURA

- [1] Coyle, Bardi, Langley, *Zarządzanie logistyczne*, PWE, Warszawa 2002.
- [2] Drzazga D., *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju. Wnioski i rekomendacje dla władz rządowych i samorządowych*, [w:] red. Markowski T., Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju, Biuletyn Polskiej Akademii Nauk Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Zeszyt 225, Warszawa 2006.
- [3] *Elements for European. logistics policy* - a Discussion Paper. Ministry of Transport and Communications, Helsinki 2006.
- [4] *Europa w ruchu - zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu*. Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno - Społecznego i Komitetu Regionów. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006 COM(2006) 314 wersja ostateczna.
- [5] Red. Krupanek J., Skowrońska A., *Analiza warunków rozwoju technologii środowiskowych w Polsce*. Technologie ekoinnowacyjne w badaniach i praktyce, Ekonomia i Środowisko, Katowice - Białystok 2006.
- [6] *Logistics Hong Kong*. The Hong Kong Logistics Development Council (LOGSCOUNCIL), Hong Kong, 2001.
- [7] *Logistyka transportu towarowego w Europie - klucz do zrównoważonej mobilności*. Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno - Społecznego i Komitetu Regionów. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006 COM(2006) 336 wersja ostateczna
- [8] *The Lisbon European Council - An Agenda of Economic and Social Renewal for Europe*, Contribution of the European Council to Special European Council in Lisbon, 22-23 marca 2000, DOC/00/7.
- [9] Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z 26 lipca 2001 r. o ogłoszeniu Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (MP Nr 26, poz. 432).
- [10] *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 27 czerwca 2005.
- [11] Skowronek Cz., Sarjusz - Wolski Z., *Logistyka w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa 2003.
- [12] Skowrońska A., *Globalne trendy cywilizacyjne podstawą europejskiej polityki logistycznej*, *Gospodarka Materiałowa & Logistyka* 2007 nr 1.
- [13] Skowrońska A., *Krótkie czy długie łańcuchy logistyczne, czyli jak równoważyć rozwój*, "Gospodarka Materiałowa & Logistyka" 2006 nr 9.
- [14] Skowrońska A., *Rola logistyki w polityce gospodarczej państwa*, *Ekonomika i Organizacja Przedsiębiorstwa* 2006 nr 6.
- [15] Skowrońska A., *The logistic environmental imperative as the basis for sustainability of supply chain*, *Economics & Management* 2006 No 3.
- [16] Skowrońska A., *Zrównoważone łańcuchy logistyczne*, *Gospodarka Materiałowa & Logistyka* 2006 nr 3.
- [17] Skowrońska A., *Zrównoważony rozwój a centra logistyczne*, [w:] red. T.Markowski: Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju, Biuletyn Polskiej Akademii Nauk Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Zeszyt 225, Warszawa 2006.
- [18] Skowrońska A., *Logistics as a Tool for Sustainable Development*, [w:] Platje J., Słodczyk J., Filho W.L., *Current Issues of Sustainable Development - Priorities and Trends*. Economic and Environmental Studies 2006 No 8.
- [19] *Strategia Lizbońska - droga do sukcesu zjednoczonej Europy*, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Warszawa 2002.
- [20] *Sustainable Distribution: A Strategy*. Department of the Environment, Transport and the Regions, London 2006
- [21] Ustawa z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U z 2003 r., Nr 80, poz. 717).
- [22] Witkowski J., *Polityka logistyczna nowym rodzajem polityki gospodarczej państwa*, [w:] red. Soltysik M., *Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2004.
- [23] *Zrównoważona Europa dla Lepszego Świata*. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Unii Europejskiej. Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich, Bruksela 2001, COM(2001)264 final.



## SUMMARY

## Transport Policy or Logistic Policy?

Nowadays logistics plays a very important role, not only in the functioning of separate companies. More and more often one can point out its direct and indirect influence on economy. Beside this, globalization of production and associated supply chains makes it even more significant in international economic relations.

Increased interest in macroeconomic aspects of logistics and interrelations on the verge of production, trade and transport facilitate the emergence of a new type of central economic policy, called logistic policy. Its main task is to intentionally, directly or indirectly, influence the effectiveness of product flow processes and accompanying information among participants of supply chains.

This article attempts to present the weaknesses of traditional transport policy, arguments in favour of the introduction of logistic policy, and global civilization trends being the base of evaluation of transport policy towards logistic policy. It also reviews logistic policies in selected countries of the world.