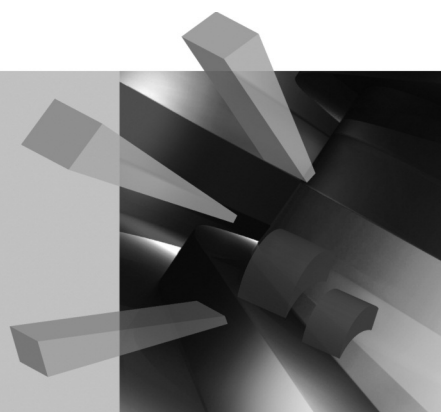


# **Strategie i logistyka w sektorze usług. Strategie na rynku TSL**



Redaktorzy naukowi  
**Jarosław Witkowski**  
**Urszula Bąkowska-Morawska**



Recenzenci: Elżbieta Gołębska, Danuta Kempny, Jerzy Kubicki,  
Maria Nowicka-Skowron  
Redaktor Wydawnictwa: Barbara Majewska  
Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz  
Korektor: Justyna Mroczkowska  
Łamanie: Comp-rajt  
Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

[www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl),  
The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com),  
a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon  
[http://kangur.uek.krakow.pl/bazy\\_ae/bazekon/nowy/index.php](http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php)

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się  
na stronie internetowej Wydawnictwa  
[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie  
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2011

**ISSN 1899-3192**

**ISBN 978-83-7695-236-9**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana  
Druk: Drukarnia TOTEM

## Spis treści

Wstęp .....	11
-------------	----

---

### Część 1. Rynek TSL i outsourcing usług logistycznych

---

<b>Maciej Urbaniak:</b> Międzynarodowe standardy zarządzania w łańcuchu dostaw .....	15
<b>Jerzy Kubicki:</b> Logistyka w transporcie – koncepcje, warunki i rozwiązania wdrożeniowe .....	25
<b>Ewa Płaczek:</b> Kształtowanie kompetencji operatorów logistycznych na potrzeby logistyki społecznej .....	36
<b>Marcin Weleszczuk:</b> Technologia świadczenia usług zewnętrznych firm transportowych oraz błędy występujące przy ich współpracy z przedsiębiorstwem produkcyjnym. Studium przypadku .....	44
<b>Piotr Hanus:</b> Systemy informacji i ich rola we wsparciu obsługi logistycznej operatorów 3PL .....	53
<b>Grażyna Wieteska, Mariusz Szuster:</b> Identyfikacja zagrożeń międzynarodowych w usługach logistycznych .....	63
<b>Arkadiusz Kawa:</b> Miejsce i rola branży KEP w polskiej gospodarce .....	74
<b>Adam Przybyłowski:</b> Przesłanki rozwoju transportu zrównoważonego na przykładzie województwa śląskiego .....	82
<b>Mirosław Chaberek, Anna Trzuskawska-Grzezińska:</b> Źródła i kierunki rozwoju funkcji trzeciego partnera logistycznego we współczesnych łańcuchach dostaw .....	96
<b>Agnieszka Skowrońska:</b> Sektor logistyczny jako przykład pojęcia implikowanego intensyfikacją rozwoju rynku usług logistycznych .....	109
<b>Marek Kasperek:</b> Definicja, geneza i zapotrzebowanie na usługi 4PL .....	123
<b>Beata Skowron-Grabowska:</b> Outsourcing usług logistycznych a innowacyjność .....	137
<b>Marzenna Cichosz, Aneta Pluta-Zaremba:</b> Rola operatorów ekspresowych w logistyce „ostatniej mili” firm usługowych .....	149
<b>Dominika Zenka-Podlaskewska:</b> Wyniki finansowe netto a nakłady inwestycyjne w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności w latach 1995-2008. Analiza kointegracji .....	161
<b>Tomasz Weremij:</b> Insourcing usług logistycznych jako koncepcja zarządzania na rynku paliw płynnych w Polsce .....	172

---

## Część 2. Rynek transportu morskiego i lotniczego

---

<b>Zuzanna Kłos:</b> Funkcjonowanie i perspektywy rozwoju lotniczych przewo- zów towarowych w Polsce .....	185
<b>Jan Długosz:</b> Bezpieczeństwo w transporcie międzynarodowym – aspekt współczesnego piractwa morskiego .....	195
<b>Robert Marek:</b> Przekształcenia rynkowe i strategiczne w kontenerowym sektorze transportu morskiego .....	205
<b>Czesława Christowa:</b> Algorytm badań w zakresie lokalizacji, budowy i eksploatacji portowych centrów logistycznych w Polsce .....	215
<b>Robert Marek:</b> Ewolucyjny rozwój kontenerowców na świecie .....	225
<b>Sławomir Drożdziejki:</b> Przewozy drobnicy morzem. Strategie w dobie kry- zysu gospodarczego .....	234
<b>Henryk Salmonowicz:</b> Wpływ uwarunkowań zewnętrznych na strategię rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu .....	245

---

## Część 3. Koncepcje, metody oraz techniki strategicznego zarządzania logistycznego w sektorze usług

---

<b>Katarzyna Grzybowska:</b> Koordynacja w łańcuchu dostaw. Przejaw zarzą- dzenia logistycznego – ujęcie teoretyczne .....	259
<b>Katarzyna Grzybowska:</b> Rola koordynacji w łańcuchu dostaw – badanie eksperymentalne .....	269
<b>Maciej Bielecki:</b> Wybrane aspekty produktu logistycznie sprawnego w kontekście usług logistycznych w małych przedsiębiorstwach pro- dukcyjnych .....	281
<b>Joanna Nowakowska-Grunt:</b> Strategie przedsiębiorstw na rynku usług lo- gistycznych w Polsce i Europie .....	291
<b>Marcin Światała:</b> Targi jako element strategii marketingowej przedsiębiorstw transportowych i logistycznych .....	301
<b>Tomasz Małkus:</b> Platforma logistyczna jako narzędzie integracji współpra- cy logistycznej .....	313
<b>Sławomir Drożdziejki:</b> Nowoczesne powierzchnie magazynowe w strate- giach logistycznych przedsiębiorstw .....	324
<b>Sascha Zeisberg:</b> Skuteczność i efektywność negocjacji w zarządzaniu łań- cuchem dostaw .....	336
<b>Paweł Hanczar:</b> Metody optymalizacyjne w planowaniu wykorzystania za- sobów przedsiębiorstw usługowych .....	346
<b>Bartłomiej Rodawski:</b> Zarządzanie zapasami przez dostawcę jako przykład usługi logistycznej w łańcuchu dostaw .....	355

---

#### Część 4. Klient na rynku usług logistycznych

---

<b>Anna Maryniak:</b> Uwarunkowania implementacji koncepcji CRM w przedsiębiorstwach branży TSL .....	373
<b>Małgorzata Maternowska:</b> Zarządzanie łańcuchami dostaw w świetle koncepcji zorientowanych na obsługę .....	387
<b>Urszula Bąkowska-Morawska:</b> Strategie obsługi klienta w sektorze usług ...	398
<b>Ilona Urbanyi-Popiołek, Magdalena Klopott:</b> Ocena poziomu okołobarkacyjnej obsługi pasażera niezmotoryzowanego na przykładzie linii promowej Gdynia-Karlskrona. Wyniki badań ankietowych .....	409

#### Summaries

---

##### Part 1. TSL market and outsourcing of logistic service

---

<b>Maciej Urbaniak:</b> International standards of management in supply chain ..	24
<b>Jerzy Kubicki:</b> Transport logistics – concepts, conditions and implementation solutions .....	35
<b>Ewa Płaczek:</b> Forming competence of logistic services providers for social logistics .....	43
<b>Marcin Weleszczuk:</b> Technology of external services in transport companies and errors in cooperation with a manufacturing company. Case study .....	52
<b>Piotr Hanus:</b> Information systems and their role in supporting logistic services of 3PL operators .....	62
<b>Grażyna Wieteska, Mariusz Szuster:</b> Threats identification in international logistic services for subjects operating internationally .....	73
<b>Arkadiusz Kawa:</b> The place and role of the CEP industry in Polish economy .....	81
<b>Adam Przybyłowski:</b> Premises of sustainable transport development strategy on the example of Silesia voivodeship .....	95
<b>Mirosław Chaberek, Anna Trzuskawska-Grześnińska:</b> Sources and directions for the 3PL role development in the contemporary supply chains .....	108
<b>Agnieszka Skowrońska:</b> Logistic sector as an example of an implicated concept by the intensification of development of the market of logistic services .....	122
<b>Marek Kasperek:</b> Definition, origins and demand for 4PL services .....	136
<b>Beata Skowron-Grabowska:</b> Logistic service outsourcing and innovation	148

<b>Marzenna Cichosz, Aneta Pluta-Zaremba:</b> The role of express operators in “last mile” logistics of service companies .....	160
<b>Dominika Zenka-Podlaszewska:</b> Net financial results and investment outlays in transport, storage and communication in the years 1995-2008. A cointegration analysis .....	171
<b>Tomasz Weremij:</b> Insourcing of logistic services as the management concept on the liquid fuel market in Poland .....	181

---

## Part 2. Market of maritime and air transport

---

<b>Zuzanna Kłos:</b> Functioning and perspectives development of air cargo in Poland .....	194
<b>Jan Długosz:</b> Safety in international transport – present maritime piracy issue .....	204
<b>Robert Marek:</b> Market and strategic transformations in container marine transport sector .....	214
<b>Czesława Christowa:</b> Algorithm of the research in the range of location, design and operation of port logistic centres in Poland .....	224
<b>Robert Marek:</b> Evolutionary development of container vessels in the world .....	233
<b>Sławomir Drożdziejki:</b> General cargo seaborne transport. Strategies in days of economic crisis .....	244
<b>Henryk Salmanowicz:</b> Influence of external conditionality on strategy of development of seaport in Szczecin and Świnoujście .....	255

---

## Part 3. Concepts, methods and techniques of strategic logistic management in the sector of services

---

<b>Katarzyna Grzybowska:</b> Coordination in the supply chain – an indication of logistic management. A theoretical approach .....	268
<b>Katarzyna Grzybowska:</b> The role of coordination in the supply chain – experimental research .....	280
<b>Maciej Bielecki:</b> Chosen aspects of logistically efficient product in the context of logistic services in small productive enterprises .....	290
<b>Joanna Nowakowska-Grunt:</b> Business strategies for logistic services market in Poland and Europe .....	300
<b>Marcin Świtała:</b> Fairs as an element of marketing strategy used by transport and logistic enterprises .....	312
<b>Tomasz Markus:</b> Logistic platform as a tool for integration of logistic cooperation .....	323
<b>Sławomir Drożdziejki:</b> Modern warehouses in logistic strategies of enterprises .....	335

---

<b>Sascha Zeisberg:</b> Negotiation efficiency and effectivity in supply chain management .....	345
<b>Paweł Hanczar:</b> Optimization methods in planning of resource allocation in services companies .....	354
<b>Bartłomiej Rodawski:</b> Vendor Managed Inventory (VMI) as an example of logistic service in supply chain .....	369

---

#### **Part 4. Client on the market of logistic services**

---

<b>Anna Maryniak:</b> Conditions for the implementation of Customer Relations Management (CRM) in transport shipping and logistic enterprises .....	386
<b>Małgorzata Maternowska:</b> Supply Chain Management focused on modern service-based concepts .....	397
<b>Urszula Bąkowska-Morawska:</b> Customer services strategies in service sector	408
<b>Ilona Urbanyi-Popiolek, Magdalena Klopott:</b> Assessment of pre-embarkation level of passengers' service based on the ferry connection Gdynia-Karlskrona. Results of a questionnaire survey .....	417

**Agnieszka Skowrońska**

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

---

## SEKTOR LOGISTYCZNY JAKO PRZYKŁAD POJĘCIA IMPLIKOWANEGO INTENSYFIKACJĄ ROZWOJU RYNKU USŁUG LOGISTYCZNYCH

---

**Streszczenie:** Zasadniczym celem niniejszego opracowania jest wskazanie na intensyfikację rozwoju rynku usług logistycznych jako istotny czynnik implikujący konieczność wyodrębnienia sektora logistycznego jako sektora gospodarki i jako przedmiotu statystyki gospodarczej.

**Słowa kluczowe:** sektor logistyczny, usługi logistyczne, makrologistyka.

### 1. Wstęp

Praktyka gospodarcza coraz częściej łącznie rozpatruje: transport, spedycję i logistykę, przy czym logistyka dotyczy planowania, realizowania i kontrolowania sprawności przepływów fizycznych i informacyjnych; spedycja odnosi się do działalności polegającej na organizowaniu przewozów, a transport do przemieszczania ładunków i ludzi.

W dobie globalizacji logistyka zaczyna odgrywać nie tylko istotną rolę w funkcjonowaniu pojedynczych przedsiębiorstw, ale rośnie także jej znaczenie w skali makroekonomicznej. Zaczyna się eksponować jej oddziaływanie na cały system gospodarczy danego kraju, kontynentu, a nawet świata<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Udział logistyki w światowym PKB wynosi 13,8% (pierwsza dekada XXI 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). Konkurencja w europejskiej logistyce jest nasiloną. Można to wyjaśnić niską koncentracją niezależnych przedsiębiorstw logistycznych w Europie – udział 20 największych przedsiębiorstw w rynku wynosi zaledwie 33%. Jednocześnie średnie koszty logistyczne, obejmujące transport, składowanie stanowią od 10% do 15% ostatecznych kosztów gotowych produktów. Biorąc pod uwagę spodziewane tempo rozwoju logistyki w skali makroekonomicznej o około 50% do 2020 r., wyraźnie wskazać można tu na tendencję wzrostową. (Wyniki oparto na modelu obliczeń ekonometrycznych, uwzględniającym 29 zmiennych obejmujących informacje dotyczące regionu geograficznego, poziomu dochodów, wielkości kraju, poziomu gospodarki i trans-



Zasadniczym celem niniejszego opracowania jest wskazanie na intensyfikację rozwoju rynku usług logistycznych jako istotny czynnik implikujący konieczność wyodrębnienia sektora logistycznego jako sektora gospodarki i jako przedmiotu statystyki gospodarczej.

## **2. Rynek usług logistycznych jako istotny element systemu makrologistycznego, uzasadniający potrzebę wyodrębnienia sektora logistycznego**

Rezultatem rosnącego zainteresowania makroekonomicznymi aspektami logistyki jako czynnika rozwoju gospodarki światowej<sup>2</sup> było zdefiniowanie pojęcia makrologistyki.

Dla S. Kempy makrologistyka to całokształt przepływu dóbr materialnych w gospodarce. Makrologistyka, według tego autora, obejmuje wielkość i strukturę utrzymywanych zapasów, a także infrastrukturę techniczną warunkującą procesy przepływu i utrzymania zapasów<sup>3</sup>.

Zdaniem W. Rydzkowskiego makrologistyka obejmuje globalne procesy gospodarcze. Ewidentnym efektem funkcjonowania systemu makrologistycznego jest cała infrastruktura logistyczna kraju: szlaki i budowle komunikacyjne, środki transportu, systemy łączności, infrastruktura portów (lądowych, morskich, lotniczych), budowle magazynowe, składy celne, centra dystrybucyjne itp. Niezwykle ważną dziedziną makrologistyki jest stanowienie prawa gospodarczego i obsługa prawna podmiotów gospodarczych. Wobec globalizacji gospodarki i handlu światowego ważnym problemem jest standaryzacja procedur i usług, kodyfikacja, certyfikacja i identyfikacja surowców, produktów i materiałów. W tym celu tworzone są między innymi gospodarcze organizacje pozarządowe i ponadnarodowe, które mają integrować kraje europejskie oraz pod egidą Unii Europejskiej tworzyć i rozwijać eurologistykę, ponad sztucznymi podziałami politycznymi, celnymi i gospodarczymi<sup>4</sup>.

---

portu: drogowego, kolejowego i lotniczego towarowego oraz ruchu kontenerów w portach). Wyniki badań podano za: L. Ojala i in., *Logistics Value Chain*, Memedovic Global Production Networks, UNIDO 2008, s. 26.

<sup>2</sup> Więcej na temat ekonomicznego, społecznego, przyrodniczego i przestrzennego wymiaru logistyki w: A. Skowrońska, *Rola polityki logistycznej państwa we wdrażaniu zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław 2009; *Logistyka a konkurencja globalna*, [w:] M. Ciesielski, (red.), *Logistyka w tworzeniu przewagi konkurencyjnej firmy*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Poznań 2001, s. 21-34; S. Boyson, *Logistics and Extended Enterprise*, J. Wiley, New York 1999, s. 18.

<sup>3</sup> S. Kempa, *Logistyka – narzędzie kształtowania procesów gospodarczych*; szerzej w: <http://www.kdinfo.com.pl> (2.07.2010). Artykuł powstał w ramach projektu szkoleniowego współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Społecznego. Projekt realizowany pod nadzorem Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości.

<sup>4</sup> W. Rydzkowski, *Aktualne tendencje w logistyce europejskiej*, „Logistyka” 1999, nr 1, s. 36.

S. Krzyżaniak postrzega makrologistykę jako całokształt przepływu dóbr materialnych w gospodarce – od źródeł ich pozyskania, poprzez kolejne fazy przetwórstwa, aż do końcowych ogniw popytu finalnego (konsumpcyjnego i inwestycyjnego). Autor ten wskazuje, że z fizycznymi procesami przepływu surowców, materiałów i towarów wiąże się wielkość i struktura utrzymywanych zapasów oraz infrastruktura transportowo-magazynowa warunkująca procesy przepływu i utrzymania zapasów<sup>5</sup>.

Zdaniem autorki niniejszego opracowania makrologistykę traktować można jako całokształt 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).

Zgodzić się tu należy z S. Kempą, który wskazał, że budowa systemów makrologistycznych w skali kraju czy nawet 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 rozwój systemów przedsiębiorstw uzależniony jest bowiem przede wszystkim od podjęcia budowy systemów makrologistycznych, obejmujących łańcuchy logistyczne, które powstają jako naturalne połączenia kooperantów. Ich forma uzależniona jest jednak od wielu uwarunkowań, m.in. prawno-organizacyjnych, a nawet różnic kulturowych i różnic w stopniu rozwoju państw<sup>6</sup>.

Do elementów systemów makroekonomicznych, wspomagających funkcjonowanie makrologistyki należy zaliczyć:

1) sieci transportowe i spedycyjne (sieć drogowa, kolejowa, infrastruktura wspomagająca 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.

Coraz istotniejszym elementem systemów makrologistycznych stają się wyspecjalizowane podmioty świadczące już nie tylko usługi transportowe czy spedycyjne, ale szeroko rozumiane usługi logistyczne.

Zakres usług oferowanych przez firmy logistyczne<sup>7</sup> jest bardzo zróżnicowany. Podstawową grupę czynności świadczonych przez operatorów logistycznych sta-

---

<sup>5</sup> S. Krzyżaniak, *Logistyka w gospodarce narodowej*, „Logistyka” 1997, nr 4, s. 14.

<sup>6</sup> S. Kempa, wyd. cyt.

<sup>7</sup> Szerzej na ten temat w: A. Skowrońska, *Analiza porównawcza krajowego i europejskiego rynku usług logistycznych*, [w:] T. Orzeszko (red.), *Zarządzanie i marketing – aspekty makro- i mikroekonomiczne*, Prace Naukowe nr 20, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. O. Langego, Wrocław 2002, s. 180-191.

nowią usługi związane z fizycznym przepływem (przemieszczanie, składowanie, obsługa procesów zaopatrzeniowych, obsługa zwrotów, logistyczna obsługa utylizacji odpadów, konsolidacja i dekonsolidacja przesyłek). Okazuje się, że w ostatnich latach zwiększa się popyt na usługi dodatkowe, uzupełniające usługi fizyczne (doradztwo logistyczne, etykietowanie, metkowanie towarów, inwentaryzacja zapasów, kontrola przewozów, zarządzanie terminalami i inne). Nie można zapominać także o usługach wysokospecjalistycznych, czyli dedykowanych konkretnym branżom (np. przewóz i/lub magazynowanie towarów w kontrolowanej temperaturze), ani o usługach zintegrowanych typu *one stop shopping* (umożliwiających łączenie różnorodnych usług logistycznych w jednym miejscu przez jednego operatora).

O sukcesie na rynku usług logistycznych, oprócz coraz szerszego wachlarza usług, kompleksowości obsługi, decyduje także dostęp do centrów logistycznych oraz efektywne zarządzanie łańcuchem dostaw, które przejawia się w dostarczaniu odbiorcom właściwego produktu we właściwe miejsce o właściwym czasie. To z kolei ściśle wiąże się z dostępem do sprawnych i nowoczesnych systemów informatycznych oraz technologii logistycznych (zarówno tych *stricte* technicznych, jak i tych z zakresu organizacji i zarządzania)<sup>8</sup>.

Rozwój centrów logistycznych (niezależnie, czy powstają zgodnie z modelem ewolucyjnym, modelem zarodkowania czy modelem wirtualnym), które odgrywają coraz większą rolę na rynku usług logistycznych i jako element systemów makroekonomicznych wspomagających makrologistykę, wymaga odpowiedniej polityki państwa. Wiąże się bowiem m.in. z: tworzeniem dla inwestorów (podmiotów logistycznych, produkcyjnych, handlowych) warunków, zachęt i udogodnień do podejmowania działalności; inwestowaniem w sposób permanentny w umacnianie sektora technologii logistycznych, rozwój publicznej infrastruktury transportowo-magazynowej oraz gruntów pod inwestycje, tak aby były one atrakcyjne dla inwestorów ze względu na dobre przygotowanie, usytuowanie i skomunikowanie z siecią dróg i linii kolejowych<sup>9</sup>.

Według aktualnych prognoz ekonomistów z Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) PKB strefy euro wzrośnie do końca 2011 r. o 1,7%, a Polski o 4%. W opublikowanej 18 listopada 2010 r. analizie specjaliści OECD prognozują na 2012 r. wzrost polskiego PKB o 4,3% (wobec wzrostu w 2010 r. o 3,5%), a w całym Eurolandzie w roku 2012 gospodarka ma przyspieszyć do 2%. Rynek usług logistycznych, postrzegany jako swoisty barometr stanu koniunktury rynkowej (obok motoryzacyjnej i nieruchomości), ma przed sobą perspektywę

---

<sup>8</sup> Zob. więcej informacji na ten temat w: A. Skowrońska, *Technologie logistyczne jako przykład technologii środowiskowych na drodze do równoważenia rozwoju*, „Logistyka” 2008, nr 1, s. 85-90.

<sup>9</sup> Szerzej na ten temat w: A. Skowrońska, *Logistic Centres as Examples of Logistic Projects in the Context of Sustainable Development*, [w:] J. Witkowski, A. Skowrońska (red.), *Zarządzanie projektami logistycznymi*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 11, Wrocław 2009, s. 176-189.

rozwoju – po wyraźnym wystudzeniu w 2008 r. i stratach w 2009. Fachowcy szacują, że prawdziwe odbicie się tego rynku nastąpi mniej więcej za 2-3 lata. Na kształt finalny ma olbrzymi wpływ trwający obecnie tzw. szczyt paczkowy. Istotny jest także rozwijający się outsourcing usług – wielu przedsiębiorcom po prostu nie opłaca się organizować nie tylko transportu, ale i pozostałych procesów logistycznych, własnymi środkami<sup>10</sup>.

Ze względu na fakt, że praktyka gospodarcza coraz częściej łącznie rozpatruje: transport, spedycję i logistykę, konieczne wydaje się 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 większej całości, jaką jest logistyka. Również podmioty, działające na rynku usług logistycznych coraz intensywniej koncentrują uwagę na szeroko rozumianej logistyce, a nie tylko transporcie. Praktyka dodatkowo wskazuje, że to właśnie kraje bardziej wydajne logistycznie charakteryzują się większą dynamiką i tempem wzrostu i rozwoju<sup>11</sup>. 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, a w perspektywie strategicznej może także hamować tempo wzrostu rynku firm logistycznych.

### 3. Sektor logistyczny – istota i znaczenie<sup>12</sup>

Zdaniem autorki zanim zostanie podjęta próba określenia i wyodrębnienia sektora logistycznego, zasadne wydaje się zdefiniowanie pojęcia samego sektora. W języku potocznym pojęcie „sektor” rozumiane jest jako pewna część, wycinek, ewentualnie odcinek traktowany odrębnie w stosunku do reszty ze względu na określony wyznacznik<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> <http://twojbiznes.infor.pl/index.php/dzialy/raporty/arttykul-1699247.html> (15.03.2011).

<sup>11</sup> Potwierdzają to badania Banku Światowego przeprowadzone w 2010 r. na grupie 155 krajów i regionów świata. Zwiększenie wydajności w logistyce w krajach o niskim i średnim dochodzie zwiększa handel 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.

<sup>12</sup> Szersze rozważania dotyczące istoty sektora logistycznego zawarto w: A. Skowrońska, *Ma-krologistyka jako czynnik rozwoju gospodarki światowej*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka” 2011, nr 1, s. 2-9.

<sup>13</sup> E. Sobol (red.), *Słownik wyrazów obcych*, PWN, Warszawa 1999, s. 1003.

W ekonomicznym wymiarze tego pojęcia wydawnictwa encyklopedyczne wskazują, że sektor to nic innego jak część gospodarki wyodrębniona ze względu na swe znaczenie społeczne i ekonomiczne<sup>14</sup>.

W przeszłości w polskiej praktyce i teorii sektor definiowany był jako część gospodarki objętej określoną formą własności.

Obserwowana obecnie powszechność i swoboda w posługiwaniu się tym terminem w aparatach pojęciowych wielu dyscyplin ekonomicznych wiąże się z rozwojem różnego typu analiz, w tym zwłaszcza służących zarządzaniu strategicznemu i politykom sektorowym. Jednoznaczna definicja sektora jest przedmiotem nieustającej dyskusji. Brak jednomyślności poglądów stanowi przyczyną istnienia wielu zróżnicowanych podejść w tym zakresie.

W najbardziej ogólnej definicji sektora stwierdza się, że sektor grupuje przedsiębiorstwa mające jedną lub kilka cech wspólnych. Cechy te mogą dotyczyć wielkości przedsiębiorstw, formy prawnej, charakteru wytwarzanych dóbr i/lub świadczonych usług itp.<sup>15</sup> Przytoczona definicja oparta jest na kryterium podmiotowym i dotyczy jednostek w znaczeniu instytucjonalnym, tj. przedsiębiorstw. Stosując kryterium podmiotowe, można zatem grupować przedsiębiorstwa w jednorodne zbiorzy, a do delimitacji tych zbiorów mogą służyć cechy grupowanych przedsiębiorstw. Tak wyróżnione klasy przedsiębiorstw nazywane są sektorami.

Nieco inne podejście w tej kwestii reprezentuje M.E. Porter, który definiuje sektor jako część gospodarki grupującą przedsiębiorstwa wytwarzające i dostarczające wyroby i/lub usługi o podobnym przeznaczeniu i sprzedające je na tym samym geograficznie rynku<sup>16</sup>. W tym przypadku jako podstawę delimitacji sektora proponuje się przyjąć kryterium produktowe, podmiotowe i geograficzne. Wynika z tego, że to samo przedsiębiorstwo o zróżnicowanej (zdywersyfikowanej) produkcji może być zaliczane do różnych sektorów.

Grupa Strategor<sup>17</sup> w wyjaśnianiu pojęcia „sektor” akcentuje fakt, że każdy sektor wpisany jest w ciąg gospodarczy rozumiany jako:

- zbiór operacji technicznych, począwszy od wyodrębnienia surowców aż po wykonanie produktu końcowego nabywanego przez konsumenta;
- zbiór relacji ekonomicznych i transakcji handlowych zawieranych między przedsiębiorstwami uplasowanymi w różnych komplementarnych stadiach ciągu;
- zbiór silniej lub słabiej zhierarchizowanych organizacji, które koordynują operacje techniczne i zarządzają transakcjami handlowymi.

---

<sup>14</sup> *Słownik wyrazów obcych*, PIW, Warszawa 1992, s. 599.

<sup>15</sup> M. Gorynia, *Delimitacja systemów gospodarczych w naukach ekonomicznych*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1993, nr 2, s. 65-72.

<sup>16</sup> M.E. Porter, *Strategia konkurencji. Metody analizy sektorów i konkurentów*, PWE, Warszawa 1994, s. 23.

<sup>17</sup> Strategor, *Zarządzanie firmą. Strategie, struktury, decyzje, tożsamość*, PWE, Warszawa 2001, s. 30-31.

Gdyby przyjąć, że ciąg taki jest całkowicie zintegrowany, to każdy kolejny sektor powinien być rozpatrywany w powiązaniu z sektorem poprzedzającym go, tzn. sektorem dostawcy i sektorem następującym po nim, czyli sektorem klienta.

Zbliżone podejście w definiowaniu sektora reprezentują: G. Gierszewska i M. Romanowska. Przyjmują one Porterowską definicję sektora i jednocześnie akcentują, podobnie jak grupa Strategora, że podstawą identyfikacji sektora działalności jest prześledzenie ścieżki transformacji, która prowadzi od surowca do produktu finalnego nabywanego przez klienta. Pośrodku tej ścieżki znajduje się sektor działalności podmiotu<sup>18</sup>.

Z kolei D. Faulkner i C. Bowman proponują, by przez to pojęcie rozumieć grupę firm dostarczających podobnych wyrobów lub świadczących podobne usługi dla tego samego rynku<sup>19</sup>.

Trudności związane z jednoznaczną interpretacją pojęcia sektora wynikają również z tego, że pojęcie to bywa bardzo często używane zamiennie z takimi terminami, jak „branża” czy „rynek”. Szukając różnic znaczeniowych tych pojęć, można wskazać, że sektory skupiają się na podaży produktu, podczas gdy rynki odnoszą się do popytu. Sektor zatem składa się z grupy firm dostarczających podobnych wyrobów (dóbr lub usług). Pomimo że nie istnieje żadna precyzyjna definicja sektora, można oczekiwać, że wszystkie firmy należące do określonego sektora będą miały takie cechy, jak: umiejętności i kompetencje, technologia, procesy i działania zwiększające wartość, materiały, kanały dostawców, kanały dystrybucji, produkty. Natomiast rynki odnoszą się do takich cech wspólnych, jak: produkty i usługi, klienci, wymagania klientów, kanały dystrybucji, konkurenci<sup>20</sup>.

Należy zauważyć, że we współczesnych sporach terminologicznych, dotyczących różnic znaczeniowych podstawowych klas mezosystemów gospodarczych, odnaleźć można ślady postaw zakorzenionych w historycznych różnicach poglądów, jakie ujawniły się w polemikach toczonych w przeszłości na gruncie teorii struktury branży. Przedmiotem polemiki były wówczas poglądy A. Marshalla, który w wyodrębnianiu mezosystemów (branż) eksponował znaczenie kryterium grupowania firm produkujących te same produkty, i poglądy jego opozycjonistów, którzy wskazywali na potrzebę uwzględniania w tym zakresie strony popytowej gospodarki i przestrzennego wymiaru procesu gospodarowania.

Problem wyodrębnienia sektora z szerszego tła systemu gospodarczego jako całości określa się w literaturze przedmiotu mianem delimitacji. W wyodrębnianiu i określaniu granic sektora (mezosystemu) jako obiektu badań wykorzystuje się

---

<sup>18</sup> G. Gierszewska, M. Romanowska, *Analiza strategiczna przedsiębiorstwa*, PWE, Warszawa 1997, s. 72.

<sup>19</sup> D. Faulkner, C. Bowman, *Strategie konkurencji*, Gebethner i Spółka, Warszawa 1996, s. 50.

<sup>20</sup> G. Stonehouse, *Globalizacja. Strategia i zarządzanie*, Felberg SIA, Warszawa 2001, s. 57-58; J. Fudaliński, *Analizy sektorowe w strategicznym zarządzaniu przedsiębiorstwem*, Antykwia, Kraków 2002, s. 58-63.

dwa wymiary delimitacji: pionowy i poziomy. Jeśli chodzi o pionowy wymiar delimitacji, to sektor umieszcza się pomiędzy gospodarką (poziom makro) a przedsiębiorstwem (poziom mikro). W tym wymiarze delimitacji sektora panuje pełna zgodność poglądów, z których wynika, że sektor ma właściwości układu gospodarczego typu mezo. Natomiast odnośnie do wymiaru poziomego jego sprecyzowanie oznacza przyjęcie kryterium bazowego dla przyporządkowania przedsiębiorstwa do sektora „A” lub sektora „B”. Wymiar ten stanowi przedmiot licznych kontrowersji powodujących niejednoznaczność tego pojęcia<sup>21</sup>.

W praktyce delimitacji sektorów wykorzystuje się najczęściej takie kryteria, jak:

- kryterium podobieństwa produktów i/lub świadczonych usług (wyodrębniony w ten sposób sektor jest zbiorem firm w znaczeniu branży);
- kryterium rodzaju potrzeb (wówczas granice sektora wyznacza zbiór firm tworzących nieprzerwany łańcuch substytucyjnych produktów bądź usług);
- kryterium przestrzenne, które biorąc za punkt wyjścia poprzednie kryteria, pozwala doprecyzować granice sektora w wymiarach lokalnych, regionalnych, krajowych, międzynarodowych bądź globalnych;
- kryterium statystyczne, w którym granice sektora są zgodne z przyjętą i obowiązującą klasyfikacją statystyczną (wówczas termin sektor stosuje się do działalności gospodarczych, głównie działów i sekcji sklasyfikowanych na różnych szczeblach agregacji systematyk).

W różnego rodzaju mezoanalizach, w praktyce, w sposób równoprawny wykorzystuje się różne podejścia do delimitacji sektorów. Wybór w tym zakresie zależy zawsze od celu badań. Należy zatem przyjąć, że definicja sektora jest niezwykle płynna, zrelatywizowana i zawsze dostosowana do celów analizy. Samo zgłębienie definicji sektora jest więc mało istotne, jeśli nie wiadomo, jakiemu celowi to służy. Ostateczne granice sektora po jego delimitacji wynikają zawsze z przyjętego zestawu kryteriów zakreślenia jego granic, a dobór tych kryteriów musi być dostosowany do celów analizy.

O wiele istotniejsze niż toczenie sporów o słuszność poszczególnych kryteriów poziomego wymiaru delimitacji sektorów jest odnotowanie w wyjaśnieniu istoty sektora tych jego cech, które wynikają z powszechnie akceptowanego usytuowania sektora w pionowym wymiarze jego delimitacji. Cechy te wynikają w sposób oczywisty z natury układów gospodarczych typu mezo. Warto w związku z tym zwrócić uwagę na następujące fakty<sup>22</sup>:

- sektor jest bytem realnym i daje się wyodrębnić jako pewna całość;

---

<sup>21</sup> M. Gorynia, wyd. cyt., s. 67.

<sup>22</sup> M. Gorynia, *Teoria i polityka regulacji mezosystemów gospodarczych a transformacja postsojalistycznej gospodarki polskiej*, Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej, Poznań 1995, s. 5-12; B. Jankowska, *Branża jako mezosystem gospodarczy*, „Ruch Prawniczy i Ekonomiczny” 2002, nr 2, s. 234-243.

- sektor jako określona całość i jedność elementów, z jakich się składa, może być traktowany jako obiekt wyższego rzędu w stosunku do mikropodmiotów, z jakich się składa;
- sektor, podobnie jak jego elementy, ma określoną strukturę, którą tworzą uczestnicy sektora wraz z występującymi między nimi powiązaniem;
- sektor jako całość ma jednak specyficzne cechy, które nie są redukowane do poziomu cech jego przedsiębiorstw (oznacza to, że sektor nie jest pod tym względem agregatem, będącym prostą sumą cech tworzących go przedsiębiorstw);
- sektor ma autonomiczne, właściwe mu cechy, które są skutkiem wzajemnego oddziaływania tworzących go przedsiębiorstw;
- sektor jako wyodrębniony podsystem cechuje się występowaniem specyficznych problemów badawczych i z metodologicznego punktu widzenia może być poznawany z zastosowaniem względnie autonomicznego zestawu metod badawczych.

W związku z celami badań prowadzonych na potrzeby polityki transportowej, uwzględniającej elementy myślenia logistycznego, najbardziej interesujące z poznawczego punktu widzenia wydają się te kryteria delimitacji sektorów, które wskazują na podobieństwo dostarczanych produktów i/lub świadczonych usług, a na pewno produktów i/lub usług mających podobne przeznaczenie. Wyodrębniony w ten sposób sektor jest zbiorem firm w znaczeniu branży. Warto też zauważyć, że podmioty tworzące sektor w wyżej wskazanym znaczeniu wcale nie muszą oferować produktów i świadczyć usług tym samym segmentom nabywców.

Zdaniem autorki, zgodnie z powyższymi rozważaniami, sektor logistyczny można zdefiniować jako grupę podmiotów świadczących usługi o podobnym przeznaczeniu, tzn. jako 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 podażową. Jako reprezentantów strony podażowej należałoby 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<sup>23</sup>), a nawet podmioty będące ogniwami łańcuchów dostaw, posiadające duże (tzn. zatrudniające ponad 100 osób) działy logistyczne z wyodrębnionym transportem. Za reprezentatywne podmioty dla strony popytowej należałoby uznać firmy

---

<sup>23</sup> 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, 7-11 October 2002.



przemysłowe, handlowe korzystające z usług logistycznych świadczonych przez zewnętrznych oferentów.

Sektor logistyczny w praktyce, podobnie jak wszystkie inne sektory gospodarcze, jest czynnikiem sprawczym oddziałującym na ekonomię, społeczeństwo, przyrodę oraz przestrzeń. Podobnie także te czynniki oddziałują na sektor logistyczny w ramach wzajemnego sprzężenia zwrotnego<sup>24</sup>.

#### 4. Podsumowanie

Logistyka stanowi coraz istotniejszy czynnik rozwoju gospodarki światowej i poprawy konkurencyjności. Warto zwrócić uwagę choćby na: poprawę sprawności procesów logistycznych przedsiębiorstw, która wpływa na postęp w zakresie specjalizacji i kooperacji prowadzących do rozszerzenia rynków zbytu; podnoszenie efektywności obsługi logistycznej wpływającej na tworzenie warunków do obniżania cen – dzięki efektom ekonomii skali i skracaniu czasu realizacji dostaw; lokalizację publicznych centrów logistycznych czy innych podmiotów świadczących usługi logistyczne, wpływającą na stopień dostępności produktów wytwarzanych w odległych miejscach kraju i świata. Nie bez znaczenia jest także infrastruktura transportowo-magazynowa kształtowana przez państwo, a wpływająca na zachowania potencjalnych inwestorów przemysłowych i handlowych. Logistyka integruje przedsiębiorstwa zlokalizowane w najodleglejszych miejscach kraju, kontynentu, świata, w konsekwencji integruje rynki, zmniejszając wagę położenia geograficznego i przyczyniając się tym samym do wspierania regionalnego wzrostu gospodarczego i konkurencyjności).

Rola logistyki w jej wymiarze ekonomicznym jest niepodważalna. Jak słusznie zauważył W. Szymański, konkurencyjność w warunkach otwartego globalnego rynku staje się w istocie jedynym wyznacznikiem poziomu gospodarczego rozwoju, dynamiki wzrostu, poziomu dochodów i równowagi makroekonomicznej<sup>25</sup>. Nie można też zapominać, że globalizacja stworzyła nowe możliwości w zakresie konfiguracji działań zwiększających wartość. Koordynacja działań rozproszonych w różnych częściach świata jest bardzo złożonym problemem. Tylko firmy, które pokonują potencjalne problemy związane z koordynacją, uzyskują i utrzymują największe przewagi konkurencyjne. To właśnie logistyka, dzięki swoim funkcjom integracyjnym, pozwala umiejętnie koordynować, integrować powiększający się zakres konfiguracji w dobie globalizacji<sup>26</sup>.

---

<sup>24</sup> Szerzej kwestie te zostały opisane w: A. Skowrońska, *Rola polityki logistycznej państwa we wdrażaniu zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław 2009, s. 56-72.

<sup>25</sup> W. Szymański, *Globalizacja. Wyzwania i zagrożenia*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2001, s. 143.

<sup>26</sup> Podstawowe funkcje integracyjne, koordynacyjne i synergiczne logistyki opisano w: A. Skowrońska, *Rola polityki logistycznej państwa...*, s. 53-55.

Logistyka, koordynując i integrując fazy i procesy zachodzące zarówno w pojedynczych przedsiębiorstwach, jak i pomiędzy nimi – w celu zagwarantowania odbiorcy właściwego produktu we właściwym miejscu i czasie, z natury rzeczy wywiera ogromny wpływ na konkurencyjność systemów logistycznych przedsiębiorstw tworzących ogniwa łańcuchów logistycznych (dostaw), na całe łańcuchy, a w konsekwencji na konkurencyjność gospodarek poszczególnych krajów.

Poza tym logistyka, której skuteczność z natury rzeczy uwarunkowana jest najnowocześniejszymi rozwiązaniami technicznymi, technologicznymi, organizacyjnymi i ekonomicznymi, stanowi podstawę wszelkich innowacji. Dzięki coraz powszechniejszym powiązaniom pomiędzy firmami w ramach łańcuchów logistycznych możliwy staje się transfer metod i sposobów zarządzania oraz najnowszych technologii. Logistyka dostarcza rozwiązań, które nie tylko podnoszą konkurencyjność, ale również tworzą wartość dodaną.

Logistykę można także uznać za swoisty czynnik integrujący rozwój lokalny i regionalny, ponieważ przez integrację podmiotów w ramach łańcuchów dostaw logistyka integruje także rynki. W dobie globalizacji pojawia się integracja podmiotów gospodarczych zlokalizowanych w różnych krajach, na różnych kontynentach. W kontekście owej globalnej integracji lokalna różnorodność umożliwia wzajemne uczenie się podmiotów gospodarczych najnowszych technik, a także stymuluje wykorzystanie logistyki do umocnienia przewagi konkurencyjnej na rynku globalnym<sup>27</sup>. Nie bez znaczenia i racji jest stwierdzenie S. Boysona, że logistyka globalna to epicentrum transformacji biznesu, zmierzające w kierunku połączenia poszczególnych działań w całość<sup>28</sup>.

Globalizujące się systemy gospodarcze państw coraz częściej konkurują pomiędzy sobą poprzez udoskonalanie i unowocześnianie szeroko stosowanej logistyki, którą zaczyna się traktować jako jeden z istotniejszych warunków osiągania przewagi konkurencyjnej w firmie, pomiędzy firmami, których powiązane systemy logistyczne tworzą łańcuchy dostaw, a także całych gospodarek<sup>29</sup>.

---

<sup>27</sup> Więcej informacji na ten temat w: *Logistyka a konkurencja globalna*, [w:] M. Ciesielski (red.), *Logistyka w tworzeniu przewagi konkurencyjnej firmy*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Poznań 2001, s. 21-34.

<sup>28</sup> S. Boyson, *Logistics and Extended Enterprise*, J. Wiley, New York 1999, s. 18.

<sup>29</sup> Zob. w: Projekt Sprawozdania w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności, Komisja Transportu i Turystyki (2228/2006(INI)) wersja tymczasowa, Bruksela 2006; 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; Opinia w sprawie europejskiej polityki w dziedzinie logistyki. Opinia rozpoznawcza, Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny TEN/240, Bruksela, 15 lutego 2007; T.J. Kauppinen i in., *Elements for European Logistics Policy – A Discussion Paper*, Publications of the Ministry of Transport and Communications of Finland, Helsinki 2006, Vol. 8.

Coraz istotniejszym elementem systemów makrologistycznych stają się wyspecjalizowane podmioty świadczące już nie tylko usługi transportowe czy spedycyjne, ale szeroko rozumiane usługi logistyczne. Wzrost gospodarczy i rosnąca w skali globalnej wymiana handlowa powodują dynamiczny rozwój rynku usług logistycznych. Nieustająca presja na redukcję kosztów i coraz powszechniejsza tendencja wśród przedsiębiorstw do koncentracji na działalności podstawowej sprawiają, że już nie tylko funkcje transportowe, ale wszystkie pozostałe funkcje logistyczne coraz częściej powierzane są wyspecjalizowanym firmom. Prowadzi to tym samym do szybkiego wzrostu popytu na wszelkiego rodzaju usługi logistyczne i znajduje odzwierciedlenie w strategii firm transportowo-spedycyjno-logistycznych, które w obliczu otwierających się możliwości i rosnących oczekiwań klientów rozszerzają działalność na nowe segmenty rynku (geograficzne i produktowe) oraz stale rozwijają ofertę<sup>30</sup>. Jak wynika z badań autorki prowadzonych w 2007 r., przełom XX i XXI wieku to czas dostrzegania rosnącej roli logistyki w skali makroekonomicznej. To także okres cezury dla krystalizowania się sformalizowanej, publicznej polityki logistycznej na świecie<sup>31</sup>.

Skuteczne budowanie, wdrażanie i kontrolowanie polityki logistycznej zorientowanej na podnoszenie sprawności i efektywności funkcjonowania łańcuchów dostaw, m.in. poprzez intensyfikację rozwoju i ułatwienia dla podmiotów świadczących usługi logistyczne, tak długo nie będzie możliwe, jak długo w ramach światowej klasyfikacji gospodarczej sektor logistyczny nie zostanie wyodrębniony jako nowy sektor gospodarczy i jako przedmiot statystyki gospodarczej. Wprowadzenie takiego sektora staje się koniecznością w dobie rosnącej roli podmiotów świadczących szeroko rozumiane usługi logistyczne i tym samym stanowiących istotne ogniwo podnoszące sprawność przepływów fizycznych i informacyjnych w globalizujących się łańcuchach dostaw.

## Literatura

Boyson S., *Logistics and Extended Enterprise*, J. Wiley, New York 1999.

*Branża transportowo-logistyczna w Polsce*, Raport Ekspertów ING, Warszawa 2010.

Faulkner D., Bowman C., *Strategie konkurencji*, Gebethner i Spółka, Warszawa 1996.

---

<sup>30</sup> Przykładowo w Polsce transport i logistyka to jeden z kluczowych obszarów gospodarczych, w których realizuje się przychody rzędu 100 mld złotych, a udział w PKB sięga 5%. W polskim transporcie i logistyce zatrudnionych jest 400 tysięcy pracowników (*Branża transportowo-logistyczna w Polsce*, Raport Ekspertów ING, Warszawa 2010). W innych krajach i regionach świata udział ten jest równie duży, a nawet większy. Z danych Australian Bureau Statistics wynika, że w latach 1999-2000 udział firm świadczących usługi logistyczne w tworzeniu australijskiego PKB wynosił 9%, a w 2010 r. udział ten sięgał już 14,5%.

<sup>31</sup> Szerzej te kwestie zostały omówione w: A. Skowrońska, *Polityka logistyczna na świecie*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka” 2007, nr 9, s. 9-17.

- Fudaliński J., *Analizy sektorowe w strategicznym zarządzaniu przedsiębiorstwem*, Antykwa, Kraków 2002.
- Gierszewska G., Romanowska M., *Analiza strategiczna przedsiębiorstwa*, PWE, Warszawa 1997.
- Gołębska E., *Logistyka a konkurencja globalna*, [w:] M. Ciesielski (red.), *Logistyka w tworzeniu przewagi konkurencyjnej firmy*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Poznań 2001.
- Gorynia M., *Delimitacja systemów gospodarczych w naukach ekonomicznych*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1993, nr 2.
- Gorynia M., *Teoria i polityka regulacji mezosystemów gospodarczych a transformacja postsocjalistycznej gospodarki polskiej*, Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej, Poznań 1995.
- Jankowska B., *Branża jako mezosystem gospodarczy*, „Ruch Prawniczy i Ekonomiczny” 2002, nr 2.
- Kauppinen T.J., Lindqvist J., Beuthe M., Ewer G., Haasis H-D., Kallstrom I., Lloyd M., Ojala L., Tavasszy L., Bontekoning Y., Chevroulet T., Goentzel J., Krzyżaniak S., Scjott-Larsen T., Sorghetti M., *Elements for European Logistics Policy – A Discussion Paper*, Publications of the Ministry of Transport and Communications of Finland, Helsinki 2006, Vol. 8.
- Kempa S., *Logistyka – narzędzie kształtowania procesów gospodarczych*, <http://www.kdkinfo.com.pl> (2.07.2010). Artykuł w ramach projektu szkoleniowego współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Społecznego. Projekt realizowany pod nadzorem Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości.
- Krzyżaniak S., *Logistyka w gospodarce narodowej*, „Logistyka” 1997, nr 4.
- 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.
- Ojala L., Andersson D., Naula T., *Logistics Value Chain*, Memedovic Global Production Networks, UNIDO 2008.
- Opinia w sprawie europejskiej polityki w dziedzinie logistyki. Opinia rozpoznawcza*, Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny TEN/240, Bruksela, 15 lutego 2007.
- Porter M.E., *Strategia konkurencji. Metody analizy sektorów i konkurentów*, PWE, Warszawa 1994.
- Projekt Sprawozdania w sprawie logistyki transportu towarowego w Europie – klucza do zrównoważonej mobilności, Komisja Transportu i Turystyki (2228/2006(INI)), wersja tymczasowa, Bruksela 2006.
- Rydzkowski W., *Aktualne tendencje w logistyce europejskiej*, „Logistyka” 1999, nr 1.
- 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.
- Skowrońska A., *Analiza porównawcza krajowego i europejskiego rynku usług logistycznych*, [w:] T. Orzeszko (red.), *Zarządzanie i marketing – aspekty makro- i mikroekonomiczne*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu nr 20, Wrocław 2002.
- Skowrońska A., *Logistic Centres as Examples of Logistic Projects in the Context of Sustainable Development*, [w:] J. Witkowski, A. Skowrońska (red.), *Zarządzanie projektami logistycznymi*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego nr 11, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław 2009.
- Skowrońska A., *Makrologistyka jako czynnik rozwoju gospodarki światowej*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka” 2011, nr 1.
- Skowrońska A., *Polityka logistyczna na świecie*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka” 2007, nr 9.
- Skowrońska A., *Rola polityki logistycznej państwa we wdrażaniu zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław 2009.
- Skowrońska A., *Technologie logistyczne jako przykład technologii środowiskowych na drodze do równoważenia rozwoju*, „Logistyka” 2008, nr 1.

- Sobol E. (red.), *Słownik wyrazów obcych*, PWN, Warszawa 1999.
- Stonehouse G., *Globalizacja. Strategia i zarządzanie*, Felberg SIA, Warszawa 2001.
- Strategor, *Zarządzanie firmą. Strategie, struktury, decyzje, tożsamość*, PWE, Warszawa 2001.
- Szymański W., *Globalizacja. Wyzwania i zagrożenia*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2001.

### **Źródło internetowe**

<http://twojbiznes.infor.pl/index.php/dzialy/raporty/arttykul-1699247.html> (15.03.2011).

## **LOGISTIC SECTOR AS AN EXAMPLE OF AN IMPLICATED CONCEPT BY THE INTENSIFICATION OF DEVELOPMENT OF THE MARKET OF LOGISTIC SERVICES**

**Summary:** The main goal of this article is to show the intensification of development of the market of logistic services as a crucial factor implicating the necessity of separating the logistic sector as a sector of economy and as a subject of economic statistics.

**Keywords:** logistic sector, logistic services, macrologistics.