



Dr hab. Tomasz Nowakowski, prof. nadzw. Politechniki Wrocławskiej, jest Dyrektorem Instytutu Konstrukcji i Eksploatacji Maszyn oraz Kierownikiem Zakładu Logistyki i Systemów Transportowych na Wydziale Mechanicznym PW. Jest także Przewodniczącym Polskiego Towarzystwa Logistycznego.

Fot. Iwo Nowak

Zastanawiam się czy możliwe / celowe jest rozważanie przyszłego stanu tak złożonych systemów jakim jest system logistyczny w dość odległej perspektywie roku 2030.

Z jednej strony, dla zarządzania gospodarką, konieczne jest prognozowanie przyszłych zdarzeń mogących w istotny sposób wpływać na analizowane zjawiska. Prognozowanie wykorzystuje informację dotyczącą wielu czynników i ich wpływu na badane zjawisko. Z uwagi na charakter prognozowanych zjawisk, można je podzielić na:

- ilościowe (wynik prognozy wyrażony liczbowo); punktowe lub przedziałowe
- jakościowe (wynik prognozy wyrażony słownie).

Zadane we wstępie pytanie pozwala tylko na wykorzystanie prognozowania jakościowego, wykorzystujące wiedzę ekspertów na temat prognozowanych zjawisk i procesów. Taki charakter mają np. prognozy sformułowane w dokumencie „Polska 2030. Wyzwania rozwojowe” określające główne wyzwania stojące przed państwem polskim w ciągu

najbliższych 20 lat, w tym także problemy branży transportowo-logistycznej.

Z drugiej strony należy pamiętać o prognozach Klubu Rzymskiego i bardzo krytycznej ocenie jego działalności dokonanej na początku XXI wieku. Wykpił szereg katastroficznych wizji głoszących załamanie obecnej cywilizacji. Na naszych oczach dokonuje się rewizja „jedynie słusznych” politycznie działań związanych z przeciwdziałaniem ociepleniu klimatu. Jednocześnie nie sposób przecenić wpływu tych prognoz na zmianę czy to technokratycznego postrzegania rozwoju społeczeństwa.

Rozsądne korzystanie z opracowywanych prognoz wymaga uwzględnienia stopnia niepewności oszacowanych wyników. Standardowym działaniem powinno być przeprowadzenie analizy niepewności. Znane są różne źródła niepewności, np. niepewność wynikająca z braku dostatecznej ilości danych, niepewność wynikająca z braku wiedzy o charakterze przebiegu zjawiska lub niepewność związana z niepełnym zakresem prowadzonej analizy. Próby przeprowadzenia oceny stopnia niepewności uzyskanych oszacowań podnoszą jakość publikowanych wyników.

Przyszły stan logistyki w Polsce można próbować oszacować odnosząc się do najlepszych, najbardziej zaawansowanych rozwiązań logistycznych funkcjonujących obecnie w świecie lub w Europie przyjmując, że w najbliższych latach będziemy wzorować się na najlepszych przykładach, odrabiając zacołanie cywilizacyjne. Najlepsze firmy w Polsce stosują rozwiązania zbliżone do rozwiązań światowych, natomiast istnieje bardzo duży rozrzut między przedsiębiorstwami wiodącymi a firmami przeciętnymi, nie mówiąc o najsłabszych. Punktem odniesienia mogą być rozwiązania nagradzane za najlepsze rozwiązania logistyczne w poszczególnych krajach europejskich, a w szczególności nagrodą Europejskiego Towarzystwa Logistycznego ELA – European Award for Logistics Excellence. W 2010 roku taką nagrodę otrzymała firma MARS Deutschland za projekt AGENDA 2017.

Projekt AGENDA 2017 dotyczył opracowania platformy wspierającej współpracę przedsiębiorstw przemysłu szyb-

ko rotujących produktów żywności. Sformułowano hasło: „konkurujemy na półkach (sklepowych) a nie w logistyce”. Opracowano i wdrożono szereg rozwiązań ułatwiających i obniżających koszty współpracy w 5 obszarach: producent – producent, producent – handel, producent – partner logistyczny, partner logistyczny – partner logistyczny i partner logistyczny – handel. Uważa się, że stosując metody klasyczne firma MARS byłaby w stanie uzyskać obniżkę kosztów do 2017 roku w analizowanych obszarze działalności logistycznej o 3 – 5%. Realizacja projektu dała już obniżenie kosztów dystrybucji o 10% i w perspektywie roku 2017 jest szansa na uzyskanie planowanego efektu redukcji o 25%.

Przykład tego projektu, jak również inne rozwiązania zgłoszone do nagrody (o bardzo różnym zakresie oddziaływania, np. przemysł motoryzacyjny, żywności, leków, itd.), wskazują na możliwe i efektywne kierunki rozwoju systemów logistycznych.

Dalszą perspektywę rozwoju logistyki pokazują różne badania prowadzone w ostatnich latach. Bardzo wartościowe wydają się badania opublikowane i omówione na Kongresie Logistycznym Niemieckiego Towarzystwa Logistycznego w Berlinie w 2008 roku. Co prawda, badania zostały zrealizowane przed wystąpieniem ostatniego kryzysu w gospodarce światowej, ale aktualne publikacje wskazują na ważność uzyskanych wówczas wyników.

Badania zostały przeprowadzone wśród kilkuset przedsiębiorstw (handlowych, przemysłowych, transportowych) w Niemczech, Chinach i Stanach Zjednoczonych. Niezależnie od obszaru działalności firmy (handel, produkcja, transport) za najważniejszą właściwość procesu logistycznego uznano zarówno obecnie, jak i w perspektywie 2015 roku, niezawodność realizacji procesu logistycznego (oceny od 3,9 do 4,2 w skali od 1 do 5). Mniejsze znaczenie przywiązuje się do kosztów, zdolności do reagowania na zmiany, elastyczności czy zdolności do wykorzystywania zasobów. Należy podkreślić, że w ocenie respondentów globalne znaczenie logistyki dla efektywnego funkcjonowania firmy będzie rosło. Rozważając brakujące metody i narzędzia do

podnoszenia niezawodności i bezpieczeństwa systemu logistycznego na pierwszych miejscach znalazły się procedury dotyczące identyfikacji, oceny i zarządzania ryzykiem w łańcuchu dostaw. Wśród wielu wartościowych wyników analizy warto także zwrócić uwagę na znaczenie zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania systemów logistycznych. Rozróznięto także działania prowadzące do powstania konfliktu, działania neutralne i działania komplementarne z rozwojem logistyki. Za najbardziej konfliktogenne uważają przedsiębiorcy działania w zakresie kosztów, najbardziej neutralne są problemy wykorzystania zasobów, a za najbardziej komplementarne oceniono działania podnoszące niezawodność.

Tak formułowane oczekiwania przez przedsiębiorców z całego świata stanowią istotną informację dla osób kształtujących zadania stojące przed firmami logistycznymi w Polsce w jeszcze dłuższym horyzoncie czasu.



Dr hab. Danuta Kisperska-Moroń, prof. AE w Katowicach, pracuje w Katedrze Logistyki Ekonomicznej na Wydziale Zarządzania Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach oraz jest zastępcą Przewodniczącego Polskiego Towarzystwa Logistycznego. Jest również członkiem Sekcji Logistyki Komitetu Transportu PAN, członkiem Research & Development Committee of European Logistics Association, członkiem zarządu International Society for Inventory Research oraz stałym członkiem grupy naukowej Global Manufacturing Research Group

Fot. archiwum

Stoimy w obliczu nowych jakościowo Szjawisk gospodarczych, dalszej globalizacji rynków, coraz bardziej dynamicznych procesów przepływu produktów oraz pojawiania się wyraźnych nieciągłości biznesu. Przyszły kształt logistyki XXI wieku zależy od aktualnych możliwości znajdowania niekonwencjonalnych rozwiązań, takich jak na przykład logistyka wirtualna.

Internalizacja kosztów zewnętrznych transportu spowoduje ich zwiększenie w takim stopniu, że decydenci gospodarczy skłaniać się będą w kierunku traktowania gromadzonych zasobów materiałów, półfabrykatów, komponentów i części jako „waluty wymiennej”. Dostęp do niej i jej pozyskanie będzie przypominać dzisiejsze operowanie środkami pieniężnymi, zaś liczne punkty gromadzenia zapasów będą służyły jako swoiste „bankomaty” dóbr, uniezależniające biznes od procesów transportu oraz związanych z nimi kosztów i problemów. Aktualne techniki informacyjno – komunikacyjne już w tej chwili są w stanie wspierać takie rozwiązania, ale najważniejszą przeszkodą są tradycje określonej formy biznesu, a także przyzwyczajenia menedżerów i decydentów gospodarczych.

Rok 2030... Cóż przyniesie logistyce? Niektórzy autorzy wieszczą nadchodzący nieuchronnie kryzys demograficzny, energetyczny i żywnościowy. Przewiduje się też, że kończy się cywilizacja przedmiotów, na rzecz cywilizacji wartości niematerialnych (w tym – wartości intelektualnych), więc bardziej będziemy dążyć do bogactwa wewnętrznego i społecznego, by być lepszymi, mądrzejszymi... A zatem, czeka nas wyraźna jakościowa zmiana postaw – wzrost etosu zawodowego, dążenie do poszukiwania prawdy, do działania wspólnego, do bycia też bardziej zaangażowanymi ekologicznie i społecznie.

Przewodnie hasło tegorocznego Polskiego Kongresu Logistycznego LOGISTICS 2010 „Logistyka wobec nowych wyzwań – elastyczność, zrównoważenie i innowacyjność” wskazuje, że przedmiot zainteresowań logistyki przyszłości wydaje się być podobny do współczesnych, zwłaszcza w kontekście celu logistyki: podnoszenia zdolności wytwórczych



Dr hab. Mariusz Jedliński, prof. US, jest Kierownikiem Katedry Logistyki na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego oraz Prezesem Centrum Transferu Wiedzy i Technologii US. Jest zastępcą Przewodniczącego Polskiego Towarzystwa Logistycznego.

Fot. archiwum

i osiągnięcia sprawności funkcjonowania na rynku. Środki techniczno – technologiczne, wykorzystywane do osiągnięcia przyszłych celów, będą doskonalsze.

Natomiast gdy weźmiemy pod uwagę aspekt ekologiczny widać, że na przykład na WorldExpo 2010 w Szanghaju koncerny GM i SAIC przedstawiły projekt „Drive to 2030”, dotyczący pojazdów EN-V (Electric Networked – Vehicle), czyli koncepcję samochodów podłączanych do sieci.

Gdyby więc zatem jeszcze raz zadać sobie pytanie: jaka tak naprawdę będzie logistyka w roku 2030, to może jednak lepiej jest odpowiedzieć, że chociaż jeszcze tego nie wiemy, to z pewnością będzie to logistyka przełomu. Zwłaszcza, że stawiamy na intensywny rozwój innowacji techniczno – technologicznych, a te pozwolą lepiej zarządzać procesami logistycznymi w przyszłości.

Wypowiedzi zebrała
Maria Tymińska