

Sabina KAUF¹
Uniwersytet Opolski

Spółeczna odpowiedzialność (C)SR i jej zastosowanie w logistyce publicznej

WSTĘP

Sektor publiczny (państwo, województwo, powiat, gmina) na zakup dóbr i usług w ramach zamówień publicznych wydaje rocznie ponad 130 mld złotych. Stanowi to ponad 8% PKB [20], w całej Unii Europejskiej wartość ta sięga nawet 1,5 biliarda Euro, co stanowi prawie 17% europejskiego PKB [10]. A tendencje są wzrostowe. Ogromne wydatki sektora publicznego skłaniają ku refleksji, czy sektor ten nie powinien aktywniej angażować się we wdrażanie aspektów zrównoważonego rozwoju w sferze logistyki publicznej², czy może w ten sposób pobudzać odpowiedzialne zachowania względem społeczeństwa i środowiska podmiotów gospodarczych realizujących zadania publiczne.

Już w 2005 roku Komisja Europejska opublikowała podręcznik wskazujący na konieczność włączenia aspektów zrównoważonego rozwoju do zamówień publicznych, a w roku 2008 plan zrównoważonej konsumpcji i produkcji przemysłowej (*Sustainable Consumption and Production and Sustainable Industrial Policy*) zawierający niezbędne wskazówki mające przyczynić się do zmniejszenia presji gospodarki i społeczeństwa na środowisko naturalne. Poszczególne kraje wychodząc naprzeciw dyrektywom unijnym w kolejnych nowelizacjach ustawy prawo zamówień publicznych wprowadzały zapisy umożliwiające organizacjom publicznym stawianie większych wymogów środowiskowych i społecznych przedsiębiorcom realizującym zadania statutowe jednostek terytorialnych. Jednak, jak wygląda to w praktyce? Jakie kryteria powinny być zastosowane w zrównoważonych zamówieniach publicznych w zakresie np. ochrony klimatu, dziedzictwa kulturowego, standardów socjalnych i praw człowieka? W jaki sposób powinny być one ustanawiane, kontrolowane i oceniane, by możliwy był wybór rozwiązania najbardziej konkurencyjnego i korzystnego? Czy odpowiedzialna logistyka publiczna wspiera zrównoważoną gospodarkę, czy może hamuje innowacje w sektorze prywatnym i prowadzi do nadmiernego obciążenia budżetów organizacji publicznych? Na wiele z tych pytań odpowiedzię dzisiaj jednoznacznie jeszcze nie można. Niemniej dla wielu organizacji publicznych spełnienie kryteriów zrównoważonego rozwoju w sferze logistyki publicznej ma znaczenie zasadnicze. A to sprawia, że poszukują one rozwiązań i możliwości wdrożenia zrównoważonych zamówień publicznych, tzn. takich, które są społecznie odpowiedzialne.

W niniejszym artykule podjęta zostanie próba wskazania zasadności stosowania społecznej odpowiedzialności (C)SR w obszarze logistyki publicznej.

1. ODPOWIEDZIALNOŚĆ SPOŁECZNA JAKO UZASADNIENIE EKONOMICZNEGO DZIAŁANIA SEKTORA PUBLICZNEGO

Sektor publiczny – w skład którego wchodzi jednostki i organizacje państwowe oraz samorządowe, finansowane ze środków budżetu państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, działające na zasadach niekomercyjnych – realizują zadania przyczyniające się do realizacji celów

¹ Prof. dr hab. Sabina Kauf, prof. nadzw. UO - Uniwersytet Opolski, Wydział Ekonomiczny, Katedra Logistyki i Marketingu, e-mail: skauf@uni.opole.pl
Artykuł recenzowany.

² W ujęciu szerokim logistyka publiczna oznacza wszelkie działania związane z czasowo-przestrzenną transformacją dóbr, niezależnie od ich formy własności i charakteru organizacji działania te realizującej. Obejmuje także udostępnianie i utrzymanie narzędzi i maszyn niezbędnych do realizacji zadań publicznych [7, s. 8].

społecznych. Funkcjonowanie sektora publicznego regulują zatem finanse publiczne, które pełnią trzy zasadnicze funkcje:

- alokacyjną – w ramach której państwo może przemieszczać środki finansowe na realizację zadań obligatoryjnych lub wymagających dofinansowania. Funkcja ta pozwala na korektę niesprawności rynku, jak i optymalne wyposażenie społeczeństwa w dobra merytoryczne i publiczne³;
- redystrybucyjną – pozwalającą na wtórny podział PKB, tzn. podział środków uzyskanych; w sferze produkcyjnej do sfery nieprodukcyjnej;
- stabilizacyjną – pozwalającą na „wygładzanie” cykli koniunkturalnych i zabezpieczenie stabilizacji wzrostu gospodarczego.

Wychodząc od wspomnianych zadań polityki fiskalnej sektor publiczny powinien wpływać na właściwą alokację dóbr merytorycznych oraz podział dochodów zgodny z celami społecznymi [12, s. 27 i nast.].

Podmioty sektora publicznego realizują zadania statutowe, które określają podstawowe cele ich przedsiębiorczego zaangażowania. Dotyczy to w szczególności realizacji usług w zakresie gospodarki wodnej, energetycznej i mieszkaniowej, zagospodarowania odpadów oraz służby zdrowia⁴.

Urzeczywistnienie podstawowych celów sektora publicznego służy zagwarantowaniu prawidłowego funkcjonowania społeczeństwa. Podmioty sektora publicznego świadczą usługi, które bez ich istnienia oferowane byłyby najprawdopodobniej na poziomie niezadowolającym w zakresie ilości, jakości i ceny. W tym kontekście sektor publiczny pozwala na optymalizację poziomu zaspokojenia potrzeb społecznych. A realizacji *uno actu* celów alokacyjnych i redystrybucyjnych służy, w szczególności umiarkowana polityka cenowa.

Obok celów podstawowych podmioty sektora publicznego realizują cele drugorzędne, do których zaliczamy te związane ze społeczną odpowiedzialnością. Mogą się one przejawiać m.in. w zastosowaniu energooszczędnych i przychylnych środowisku procesów świadczenia usług, promowaniu działalności kulturalnej, sportowej i społecznej (np. poprzez sponsoring) oraz wsparciu polityki regionalnej. Tego rodzaju świadczenia dodatkowe realizowane są przez podmioty sektora publicznego z własnej inicjatywy; mogą być także narzucone na mocy zapisów prawnych.

Działania społecznie odpowiedzialne, bez względu czy realizowane są przez podmioty prywatne czy publiczne, służą społecznej legitymizacji [11, s. V i nast.]. Zadaniem społecznej odpowiedzialności jest wykazanie, że wszelkie działania przedsiębiorcze zarówno w aspekcie etycznym, ekologicznym, jak i społecznym realizowane są odpowiedzialnie. W przypadku organizacji publicznych powoływanych z reguły na podstawie decyzji politycznych, odpowiedzialność społeczna i zrównoważony rozwój stanowią cele najważniejsze. I choć podmioty sektora publicznego posiadają legitymację demokratyczną, to należy zadać pytanie: czy w sektorze tym nie występują deficyty legitymizacji?

Sektor publiczny – jednostki samorządu terytorialnego i inne organizacje pożytku publicznego – mogą podejmować działalność gospodarczą jedynie wówczas, jeżeli znajduje to uzasadnienie w celach społecznych i jeżeli zadania te nie mogą być równie dobrze i ekonomicznie zrealizowane przez podmioty trzecie. Decyzje o podjęciu działalności gospodarczej przez podmioty publiczne oparte są o procedury demokratyczne, a zasadność jej prowadzenia podlega permanentnej weryfikacji.

Dyskusje dotyczące znaczenia społecznej odpowiedzialności opierają się na założeniu, że w organizacjach publicznych, podobnie jak w przedsiębiorstwach prywatnych, występują deficyty legitymizacji. W przypadku sektora publicznego stwierdzenie to wydaje się niewłaściwe, gdyż działania podmiotów publicznych z założenia posiadają legitymizację społeczną. Dlatego też odczuwany brak legitymizacji może być jedynie deficytem komunikacyjnym, który jako taki wymaga zniwelowania. Można skonstatować, że podmioty sektora publicznego nie muszą podejmować dodatkowych (ponad te, należące do zadań podstawowych) i kosztochłonnych działań społecznie

³ Autorem klasyfikacji dóbr na merytoryczne publiczne jest R. Musgrave, który uważany jest za współtwórcę teorii dóbr publicznych oraz twórcę kategorii dóbr merytorycznych, tzn. mieszanych, które wytwarzane są przez podmioty rynkowe, ale zaspokajają potrzeby społeczne. Sytuacja taka może prowadzić jednak do suboptymalnego wyposażenia społeczeństwa w te dobra. [13, s. 52 i nast.].

⁴ Działalność sektora publicznego obejmuje również inne obszary, takie jak m.in.: kultura i nauka.

odpowiedzialnych, tylko ze względu na niedosyt legitymizacji. Niemniej aspekty społeczne ciągle jeszcze nie znajdują szerokiego uwzględnienia w procedurach przetargowych, będących podstawą zakupów publicznych oraz zadań realizowanych w ramach logistyki publicznej.

2. SPOŁECZNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ BIZNESU (CSR) W LOGISTYCE PUBLICZNEJ

Społeczna odpowiedzialność biznesu (*Corporate Social Responsibility*) nie jest pojęciem do tej pory jednoznacznie zdefiniowanym. Z konotacji semantycznych jest równoznaczna ze społeczną odpowiedzialnością podmiotów gospodarczych, co też znajduje swoje odzwierciedlenie w ujęciach definicyjnych. I tak np. Zielona Księga Unii Europejskiej CSR definiuje jako koncepcję, według której przedsiębiorstwa dobrowolnie prowadzą strategię uwzględniania interesów społecznych i ochrony środowiska, a także relacje z interesariuszami [19]. Bycie odpowiedzialnym oznacza nie tylko spełnianie wymogów formalnych, ale także inwestowanie w zasoby ludzkie, ochronę środowiska, oraz partnerstwo, tzn. uświadomienie zainteresowanym stronom zależności pracowników i akcjonariuszy, partnerów biznesowych i dostawców, klientów, władz publicznych i organizacji pozarządowych [19]. W myśl definicji CSR koncentruje się na aspektach społecznych i ekologicznych, oraz wynikających z nich uwarunkowań prawnych [19]. W tym kontekście koncepcja CSR wydaje się pokrywać z założeniami zrównoważonego rozwoju, który obejmuje wymiar społeczny, ekologiczny i ekonomiczny. Podczas, gdy koncepcja zrównoważonego rozwoju wszystkie trzy wymiary traktuje jako równoważne, społeczna odpowiedzialność biznesu koncentruje się na wymiarze społecznym i środowiskowym [8, s. 376].

W przypadku sektora publicznego przymiotnik „biznes” nie wydaje się szczególnie adekwatny, co wynika z jego przedsiębiorczych konotacji, adresowanych do podmiotów gospodarczych. Niemniej organizacje i instytucje sektora publicznego z założenia są społecznie odpowiedzialne (co już wykazano). Nawet więcej, sektor publiczny aspektem tym przypisuje szczególne znaczenie.

Uwidacznia się to szczególnie wyraźnie w obszarze logistyki, który przechodzi ogromne przemiany. Z inicjatywy logistyków organizowane są konferencje klimatyczne, dyskutowane są problemy zrównoważonego rozwoju, odpowiedzialności i etyki. To właśnie w realizacji procesów logistycznych rozpoczęto poszukiwanie rozwiązań proekologicznych, a uwzględnienie skutków działań logistycznych na otoczenie i społeczeństwo znalazło swoje odzwierciedlenie w *Logistics Social Response* (LSR) [2]. Zgodnie z raportem *The Future Supply Chain 2016* [18] opracowanym w 2008 roku podstawowym zadaniem logistycznej obsługi klienta jest tworzenie przejrzystych łańcuchów dostaw, zarządzanych zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Zakłada ona długookresową, transparentną integrację oraz realizację celów społecznych, środowiskowych i ekonomicznych zmierzających do poprawy efektów funkcjonowania pojedynczych przedsiębiorstw i całych łańcuchów dostaw [3, s. 370 i nast.]. W tym kontekście logistyka publiczna i budowanie (publicznych) łańcuchów dostaw powinno bazować na dialogu z partnerami oraz propagowaniu takiej formy współpracy, która pozwoli na wspólne ustalanie celów i działań wzdłuż całego łańcucha dostaw. Celów uwzględniających zasady zrównoważonego rozwoju i dobra społecznego.

Wdrożenie zasad społecznej odpowiedzialności w obszarze logistyki publicznej wynika jednocześnie z reguł zamówień publicznych, w których aspekty społeczne przejawiają się głównie w [14, s. 98]:

- analizie wpływu aspołecznego wynikającego z samego procesu zamówienia;
- identyfikacji społecznych obszarów zainteresowania powiązanych z zamawianym świadczeniem;
- partnerskich relacjach ze zleceniobiorcami (np. operatorami logistycznymi), celem poprawy społecznego aspektu ich działalności.

Uwzględnienie czynników społecznych przy wyborze operatora logistycznego znajduje swoje odzwierciedlenie w preferowaniu podmiotów, które dbają o zdrowie i bezpieczeństwo pracowników, promują zatrudnienie, przestrzegają podstawowych standardów pracy, a także sprawiedliwe zarobki oraz równość szans.

Wdrożenie logistyki publicznej powinno następować nie tylko z uwzględnieniem rachunku ekonomicznego, ale także reguły zgodności (przejrzystości, znajdującej swoje odzwierciedlenie w zamówieniach publicznych) oraz adekwatności z celami politycznymi organizacji publicznych. Z opracowanej przez Schappera i zespół koncepcji analizy zamówień publicznych jasno wynika, że podstawowe kryterium realizacji logistyki publicznej stanowią aspekty ekonomiczne i efektywnościowe [16]. Niemniej decyzja o zleceniu wykonania zadań publicznych przez operatorów logistycznych podlega przepisom wynikającym z prawa o zamówieniach publicznych. W tym sensie logistyka publiczna powinna maksymalizować usługi publiczne przy optymalnym wykorzystaniu dostępnych środków [17, s. 100]. Oznacza to, że każdorazowo wybierany powinien być podmiot, który będzie świadczył usługi publiczne najtaniej. Jednak przy wyborze operatora logistycznego mogą być uwzględnione inne kryteria, niezawarte w prawie o zamówieniach publicznych. Mamy tu na myśli przede wszystkim kryteria ekologiczne i społeczne. Ich uwzględnienie prowadzić może np. do zakupu droższych, ale bardziej przyjaznych środowisku i tańszych w eksploatacji środków komunikacji miejskiej (mniejsze zużycie paliwa). Wówczas efektywność decyzji uzasadnić można np. na podstawie analizy kosztów w całym cyklu życia produktu (*Life Cycle Cost, LCC*).

Obecnie decyzje w zakresie zaopatrzenia w dobra publiczne lub szerzej w zakresie logistyki publicznej podejmowane są w zasadzie jedynie z uwzględnieniem kosztów. Aspekty strategiczno-ekonomiczne są ciągle jeszcze zanedbywane. Choć analiza literatury przedmiotu w tym zakresie wskazuje rosnące zainteresowanie podmiotów publicznych odpowiedzialnością społeczną i zrównoważonym rozwojem⁵, to nie znajduje to potwierdzenia w praktyce zamówień publicznych.

3. PRAWNE UWARUNKOWANIE ODPOWIEDZIALNOŚCI SPOŁECZNEJ W OBSZARZE LOGISTYKI PUBLICZNEJ

Podstawowa różnica pomiędzy podmiotami sektora prywatnego i publicznego wynika ze statusu zleceniodawcy. Ten w przypadku logistyki publicznej jest przedstawicielem sektora publicznego, np. zlecana jest realizacja transportu miejskiego. Zleceniodawcami mogą być zarówno państwo, organy samorządowe, jak i podmioty pożytku publicznego. Różnica widoczna jest także w przypadku procedur. W sektorze publicznym zastosowanie znajduje prawo o zamówieniach publicznych. Rozważając kwestie społecznej odpowiedzialności w obszarze logistyki publicznej należałoby zastanowić się czy, i jeżeli tak, to w jakim zakresie aspekty społeczne i ekologiczne mogą być w ogóle uwzględniane w zamówieniach publicznych.

Unia Europejska, a także państwa członkowskie ustanowiły szczegółowe przepisy dotyczące zamówień publicznych. W Polsce prawo zamówień publicznych nie reguluje kwestii społecznych, zwłaszcza tych dotyczących warunków pracy osób zatrudnionych u zleceniobiorcy lub jego podwykonawców. Pomimo to w procesie udzielania zamówień publicznych aspekty społeczne mogą być uwzględniane.

Propagowanie idei społecznej odpowiedzialności w zamówieniach publicznych rozpoczęła Rada Europy, która w 2001 roku w Goteborgu wyznaczyła podstawy dla odnowionej strategii zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej. Strategia ta została przyjęta w czerwcu 2006 roku, a jej podstawową ideą jest społeczne, ekologiczne i ekonomiczne współtworzenie wartości dodanej dla ogólnego wymiaru procesu lizbońskiego.

Celem wyjaśnienia możliwości uwzględnienia w zamówieniach publicznych aspektów społecznej odpowiedzialności w roku 2001 wydany został komunikat Komisji Europejskiej, a w roku 2004 Parlament Europejski przyjął dwie dyrektywy wspólnotowe [6, 7] zawierające regulacje prawne dotyczące aspektów społecznych. Wśród nich wymienić należy m.in.: możliwość udzielenia zamówienia na usługi socjalne, zdrowotne, edukacyjne z zastosowaniem mniej rygorystycznych procedur. W propagowaniu aspektów społecznych szczególne odgrywał zapis otwierający zleceniodawcom możliwość opisu przedmiotu zamówienia uwzględniającego np. potrzeby osób

⁵ Dokonano analizy literatury przedmiotu, a w szczególności artykułów publikowanych w czasopiśmie z zakresu logistyki i zarządzania publicznego. Sprawdzono częstotliwość występowania sformułowań społeczna odpowiedzialność biznesu i zrównoważony rozwój w powiązaniu z zamówieniami publicznymi.

niepełnosprawnych, czy też wykluczenie z postępowania wykonawców zalegających z opłatami składek na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne [14, s. 98 i nast.]. Inny zapis pozwalał na zastrzeżenie przez zamawiającego w ogłoszeniu, że o udzielenie zamówienia mogą ubiegać się tylko przedsiębiorstwa, w których zatrudnione są osoby niepełnosprawne. Potencjalny zleceniobiorca mógł zostać wykluczony w przypadku wyroku sądowego czy postępowania upadłościowego.

Zapisy dyrektyw pozwalały także, aby zadania publiczne mogły być zlecane oferentowi, który złoży najkorzystniejszą, z punktu widzenia organizacji publicznych ofertę lub zaproponował najniższą cenę [6]. Zapis ten pozwalał podmiotom sektora publicznego na uwzględnianie w zamówieniach publicznych nie tylko kryteriów efektywnościowych, ale także celów społecznych – jeżeli te mają związek z przedmiotem zamówienia [1, s. 221].

Wspomniane dyrektywy zostały uchylone nową dyrektywą Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 roku, która weszła w życie z dniem 18 kwietnia bieżącego roku [4]. Zakres zmian jest niezmiernie szeroki, a implementacja przepisów może pociągnąć za sobą gruntowną nowelizację ustawy prawo zamówień publicznych. Przepisy zawarte w tej dyrektywie znacznie poszerzają zakres wykorzystania społecznej odpowiedzialności w realizacji zadań publicznych.

Zapisy wskazują ogromne znaczenie zatrudnienia i pracy jako elementów gwarantujących wszystkim równe szanse i przyczyniające się do integracji społeczeństwa. Zapis ten wpisuje się w idee społecznej odpowiedzialności stosowane w zarządzaniu (publicznym) łańcuchem dostaw, co przejawia się w przestrzeganiu, w każdym ogniwie (bez względu na jego lokalizację), takich kwestii jak: prawa człowieka, bezpieczeństwo pracy, zapobieganie dyskryminacji czy zakaz pracy dzieci. W tym kontekście społecznie odpowiedzialna logistyka publiczna powinna akceptować różne aspekty etyki, charakterystyczne dla odmiennych form organizacyjnych, a także dążyć do osiągania korzyści społecznych i środowiskowych przez wszystkich jego uczestników (publicznego) łańcuch dostaw [9, s. 108].

Dyrektywa ta precyzuje również sposób, w jaki instytucje zamawiające mogą przyczynić się do ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju, zapewniając jednocześnie możliwość uzyskania najlepszych korzyści ekonomicznych. W myśl dyrektywy zabronione mają być wyłącznie kryteria ceny lub kosztu do celów oceny oferty najkorzystniejszej. Niezmiernie istotnym elementem jest również realizacja strategii „Europa 2020” na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. Zapisy dyrektywy pozwalają zamawiającym na wybór oferty najkorzystniejszej stosując rachunek kosztów cyklu życia [9].

Informacje w zakresie rozwiązań prawnych w obszarze społecznej odpowiedzialności zawierają także zalecenia Ministra Rozwoju Regionalnego oraz Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych z października 2009 roku [21].

Znaczenie aspektów społecznych, ekologicznych i ekonomicznych w zamówieniach publicznych znajduje wyraz także w Rezolucji Parlamentu Europejskiego z 13 marca 2007 roku. Łączy ona społeczną odpowiedzialność biznesu z zielonymi, społecznie odpowiedzialnymi i innowacyjnymi zamówieniami publicznymi. W sprawozdaniu w sprawie społecznej odpowiedzialności Parlament Europejski apeluje do władz państw członkowskich o propagowanie innowacyjnych wzorców przedsiębiorstw, zdolnych umocnić poczucie wzajemnego powiązania między podmiotami gospodarczymi a kontekstem społecznym, w którym te ostatnie działają [15]. Ponadto w sprawozdaniu podkreśla się – obok znaczenia ochrony środowiska i celów społecznych, jak np. poprawa warunków pracy – wagę rozwiązań innowacyjnych, takich jak inteligentne systemy transportu oraz ekoefektywne produkty dostępne i opracowane dla wszystkich, a umożliwiającymi przedsiębiorstwom uporać się z wyzwaniami społecznymi, a także środowiskowymi [15].

Komisja Europejska w dokumentach dotyczących ekologicznych i społecznie odpowiedzialnych zamówień publicznych stwarza podstawy wspierania zrównoważonego rozwoju przez wszystkie podmioty sektora publicznego. Wspomniane uregulowania prawne pozwalają na wdrożenie społecznej odpowiedzialności do logistyki publicznej i tworzenia społecznie odpowiedzialnych łańcuchów dostaw realizujących zadania publiczne. Wdrożenie społecznie odpowiedzialnej logistyki publicznej wymaga jednak klauzul społecznych w zamówieniach publicznych. Klauzule takie

obejmują możliwość uzależnienia realizacji zamówienia od spełnienia przez wykonawcę warunków, istotnych z uwagi na osiągnięte dzięki ich spełnieniu korzyści społeczne.

Konstatując można stwierdzić, że społeczna odpowiedzialność i zrównoważony rozwój wynikają z potrzeb współczesnego świata. I to nie dlatego, że cena przestała odgrywać rolę, ale dlatego, że to właśnie jej przypisywane jest obecnie dominujące znaczenie. Coraz więcej podmiotów sektora publicznego zdaje sobie sprawę, że efektywność i dbałość o zasoby naturalne oraz dobro społeczne przyczyniają się nie tylko do poprawy wizerunku, ale także (a może przede wszystkim) do poprawy jakości życia mieszkańców.

WNIOSKI

W sektorze publicznym społeczna odpowiedzialność (C)SR staje się coraz bardziej rozpowszechniona. Jeżeli logistyka publiczna w przyszłości będzie miała znaczenie strategiczne dla podmiotów sektora publicznego, to cele związane ze społeczną odpowiedzialnością i zrównoważonym rozwojem będą musiały być priorytetowe dla operatorów logistycznych. Odpowiedzialna logistyka publiczna będzie musiała realizować politykę zrównoważonego rozwoju poprzez osiągnięcie równowagi pomiędzy efektywnością a interesem społecznym. Stosując zasady (C)SR podmioty sektora publicznego powinny nastawić się na długofalowe budowanie relacji z operatorami logistycznymi, którzy społeczną odpowiedzialność powinni traktować jako inwestycje długookresową podnoszącą wartość firmy i prowadzącą do wypracowania pozytywnych relacji z interesariuszami.

Streszczenie

Stale wzrastające wydatki w sektorze publicznym i jego współpraca z sektorem prywatnym, a w szczególności przekazywanie zadań publicznych do realizacji przez operatorów logistycznych skłonił do przedstawienia w artykule problematyki społecznej odpowiedzialności w logistyce publicznej. Poszukiwano w nim odpowiedzi, na ile logistyka publiczna powinna być społecznie odpowiedzialna, a na ile zasady odpowiedzialności społecznej wynikają z istoty zadań publicznych.

Social Responsibility (C)SR and its application in public logistics

Abstract

Today we can observe a steady increase in expenditure in the public sector and the growing cooperation with the private sector. More and more often we can observe a transfer of public tasks to be performed by logistics operators. These conditions led to present the issues of social responsibility in logistics public in this paper. In this paper author is looking for answers for the following questions: how the public logistics should be socially responsible and how the rules of social responsibility arise from the essence of public duties?

BIBLIOGRAFIA

1. Barth R. et. al., Umweltfreundliche öffentliche Beschaffung; Innovationspotentiale, Hemmnisse, Strategien, Heidelberg 2005, s. 221.
2. Carter C.R., Jennings M.M., Logistics Social Responsibility: An Integrative Framework, "Journal of Business Logistics" 2002, vol. 23 No. 1.
3. Carter C.R., Rogers D.S., A framework of sustainable supply chain: Moving toward new theory, "International Journal of Physical Distribution and Logistics Management" 2008, vol. 38, No 5
4. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE; file:///C:/Users/u%C5%B4Cytownik/Downloads/Nowa%20dyrektywa%20klasyczna.pdf (dostęp: 08.08.2014).
5. Dyrektywa Wspólnotowa 2004/18/WE, Parlament Europejski, Bruksela 2004.
6. Dyrektywy Wspólnotowe 2004/17/WE, Parlament Europejski, Bruksela 2004.
7. Eßig M., Witt M., Scheckenhofer M., Öffentliche Logistik. Logistik zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben [w:] Öffentliche Logistik, M. Eßig, M. Witt (Hrsg.), Wiesbaden 2009.

8. Hansen U., Schrader U., Corporate Sozial Responsibility als aktuelles Thema der Betriebswirtschaftslehre, „Die Betriebswirtschaft“ H. 7, 2005.
9. Kisperska-Moroń D., Ewolucja koncepcji społecznych aspektów funkcjonowania łańcuchów dostaw [w:] Kauf S. (red.), Logistyka i inne koncepcje zarządzania w naukach ekonomicznych, Opole, 2012.
10. Komisja Europejska, 2001.
11. Kuhlen B., Corporate Social Responsibility (CSR). Die ethische Verantwortung von Unternehmen für Ökologie, Ökonomie und Soziales, Baden-Baden 2005.
12. Muhlenkamp H., Eine ökonomische Analyse ausgewählte institutioneller Arrangements zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben, Baden-Baden 1999.
13. Musgrave R., Peggy B., Public finance in theory and practice, Tokyo 1973.
14. Nowe podejście do zamówień publicznych. Zamówienia publiczne a małe i średnie przedsiębiorstwa, innowacje i zrównoważony rozwój, Ministerstwo Gospodarki, Departament Gospodarki i Rozwoju, Warszawa 2008.
15. Parlament Europejski, Sprawozdanie w sprawie społecznej odpowiedzialności, <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2013-0017+0+DOC+XML+V0//PL> (dostęp: 07.08.2014).
16. Schapper P., at. Al., An analytical framework for the management and reform of public procurement, „Journal of Public Procurement” 2006, Vol. 6, N0 1/3.
17. Stahl M., Cele publiczne i zadania publiczne [w:] Zimmermann J. (red.), Koncepcja systemu prawa administracyjnego, Warszawa 2007, s. 100.
18. The Future Supply Chain 2016. Serving Consumers in a Sustainable Way, Raport by GCI and Capgemini.
19. Zielona Księga Unii Europejskiej, Green Paper: Promoting framework for Corporate Social Responsibility, 2001
20. [www. http://uokik.gov.pl](http://uokik.gov.pl) (dostęp: 11.09.2013).
21. www.uzp.gov.pl (dostęp: 08.08.2014).