

Marta Wincewicz-Bosy

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

LOGISTYKA MIĘDZYNARODOWA I JEJ PODMIOTY

Streszczenie: W artykule przedstawiono pojęcie logistyki międzynarodowej jako składowej nauki logistyki. Współcześnie jest to jeden z najbardziej dynamicznie rozwijających się obszarów funkcjonowania podmiotów gospodarczych, a jej wpływ na efekty działalności przedsiębiorstw czy korporacji międzynarodowych jest bezsprzeczny. Szczególną rolę w rozwoju logistyki odgrywają państwa i ugrupowania integracyjne, tworząc nie tylko infrastrukturalne warunki realizacji funkcji operacyjnych i strategicznych, ale umożliwiając także działalność w sferze międzynarodowej.

Słowa kluczowe: logistyka, logistyka międzynarodowa, państwo, układ integracyjny, przedsiębiorstwo.

1. Wstęp

Wpływ globalizacji i integracji międzynarodowej oraz postęp w technice przekazu informacyjnego prowadzą do upowszechniania wzorców konsumpcji. Logistyka sprawia, że choć są one kreowane w skali globalnej czy międzynarodowej, mogą być zaspokajane na rynkach lokalnych. Postęp technologiczny umożliwia funkcjonowanie na „globalnym, lokalnym rynku” [Szymczak 2004, s. 8-10]. Daje to podmiotom lokalnym ogromną szansę na uczestnictwo w mezosystemie dzięki możliwości kreowania oferty (choć faktycznie realizowanej na rynku lokalnym) dla klientów z całego świata. Celem artykułu jest w świetle pojęcia logistyki międzynarodowej przedstawienie podstawowych podmiotów będących jej uczestnikami oraz nakreślenie konsekwencji rozwoju logistyki międzynarodowej dla tych podmiotów. Artykuł powstał na podstawie analizy publikacji naukowych z zakresu logistyki i ekonomii międzynarodowej.

2. Pojęcie logistyki

Termin „logistyka” do biznesu zapożyczony został z wojskowości, gdzie definiuje się nim dziedzinę wiedzy o racjonalnym i kompleksowym masowo-energetyczno-informacyjnym zabezpieczeniu działań bojowych przy istniejących zasobach,

ograniczeniach i zakłóceniach, w danych warunkach i czasie [Dwiliński 1998, s. 11]. Nie ma jednak zgodności wśród badaczy co do początków stosowania pojęcia logistyki. J. Witkowski [2002, s. 11] wskazuje za W. Tatarkiewiczem jako jednego z prekursorów koncepcji logistyki Heraklita z Efezu (VI i V wiek p.n.e.), który identyfikował logistykę ze sztuką rozumnego myślenia [Tatarkiewicz 1983, s. 30-32]. W nurcie badań europejskich wymienia się także cesarza bizantyjskiego Leontosa (887-911), przypisując mu sformułowanie pierwszej zwartej definicji¹. Dokonując analizy chińskich traktatów wojennych [Sun, Sun 2004], pochodzących z VI i V wieku p.n.e., odnaleźć można uzasadnienie wykorzystania odpowiednich obszarów wiedzy logistycznej do właściwego prowadzenia różnego typu działań wojskowych i państwowych. Mimo tych różnic, większość naukowców pozostaje zgodna co do tego, iż logistykę w biznesie zaczęto stosować w latach 50. i 60. ubiegłego wieku, początkowo wykorzystując ją do usprawniania i koordynacji przepływów dóbr w przedsiębiorstwie, a wraz z postępem internacjonalizacji i globalizacji – jako koncepcję zarządzania całym łańcuchem dostaw [Gołembska 2009, s. 9-11]. Istota logistyki sprowadza się do tego, by właściwy towar, o określonych parametrach (we właściwym stanie, ilości i jakości), znalazł się w odpowiednim czasie, w takim miejscu, w którym pojawi się klient, który będzie chciał go nabyć, po ustalonych (odpowiednich dla każdej ze stron transakcji) kosztach². Można zatem przyjąć, iż pojęcie logistyki w biznesie oznacza: systemy planowania, zarządzania i sterowania zintegrowanymi przepływami dóbr fizycznych, kapitałów i informacji od źródeł ich powstania aż do ogniw końcowych, pozwalające na ich koordynację na wybranym poziomie integracji, z uwzględnieniem indywidualnych potrzeb tychże podmiotów, w ramach określonej przestrzeni gospodarczej. Według P. Blaika, „nowoczesna logistyka jest traktowana i opisywana przede wszystkim jako:

- zasada, koncepcja myślenia i działania,
- zintegrowany system i proces podejmowania decyzji związanych z zarządzaniem obiegiem towarów i informacji,
- skoordynowana, zintegrowana funkcja przedsiębiorstwa,
- koncepcja kreowania i dostarczania nowych wartości i użyteczności rynkowych dla klientów w procesie dostaw towarów,
- działalność zorientowana na racjonalne wykorzystanie i kreowanie potencjału efektywności i wzrostu konkurencyjności,
- koncepcja stymulowania osiągnięcia celów przedsiębiorstwa,

¹ Według niej, sednem logistyki jest: żeby żołąd był wypłacany, wojsko odpowiednio uzbrojone i uszeregowane, wyposażone w działa i sprzęt wojenny; żeby potrzeby wojska były dostatecznie i w odpowiednim czasie zaspokojone, a każda wyprawa odpowiednio przygotowana, tzn. przestrzeń i czas odpowiednio obliczone, obszar oszacowany z uwzględnieniem ruchu wojsk, a także siły oporu przeciwnika, i zgodnie z tymi funkcjami należy regulować i porządkować ruchy i podział własnych sił zbrojnych

² Koncepcja 7W (7R).

- koncepcja i funkcja organizacji (reorganizacji) przedsiębiorstwa,
- nowy paradygmat przepływowo zorientowanego zarządzania przedsiębiorstwem i powiązaniami z klientami” [Blaik 2010, s. 23-24].

Analiza literatury przedmiotu pozwala wyodrębnić podstawowe składniki procesów logistycznych, do których zalicza się: fizyczny przepływ dóbr rzeczowych, procesy informacyjno-decyzyjne, utrzymanie zapasów rzeczowych, infrastrukturę procesów logistycznych oraz koszty logistyczne [Skowronek, Sarjusz-Wolski 2008, s. 19-20]. Wśród podstawowych zadań wyznaczanych przez logistykę, a zwłaszcza przez obszar praktyki gospodarczej, należy zaliczyć: wzrost ekonomiczności, efektywności i elastyczności przepływów, usprawnienie systemów funkcjonowania, poprawę pozycji rynkowej, a przede wszystkim wzrost konkurencyjności związany z zapewnieniem odpowiedniego poziomu obsługi klienta, któremu towarzyszy racjonalizacja kosztów. Logistyka jest dziedziną o interdyscyplinarnym charakterze, która wykorzystując m.in. nauki zarządzania i ekonomii, przy niezbędnym wsparciu wiedzy technicznej, determinowana jest przede wszystkim potrzebami konsumenta.

3. Systematyka logistyki

Systematyki logistyki można dokonać ze względu na obszar oddziaływania. Pierwszym elementem jest mikrologistyka, czyli działania logistyczne na poziomie przedsiębiorstwa, będące wynikiem realizacji zadań, w ramach poszczególnych funkcji (produkcja, marketing itd.). Mezologistyka natomiast stanowi element pośredni pomiędzy mikro- i makrologistyką. Obejmuje ona branże i działy gospodarki narodowej. Makrologistyka jest przedstawiana jako logistyka w skali gospodarki krajowej. „Makrologistyczne planowanie i organizacja dotyczą np.: systemu połączeń komunikacyjnych, infrastruktury transportu, które to elementy dla jednostek gospodarczych są częścią otoczenia ich systemu. Wieloma elementami makrologistycznymi zajmuje się państwo. Buduje ono sieć komunikacyjną, tworzy instytucje logistyczne” [Szczepankiewicz 1996, s. 8]. Z podobną sytuacją można się spotkać na poziomie międzynarodowym, gdzie rolę „stymulatora i stróża” odgrywać powinny odpowiednie organizacje i instytucje o zasięgu ponadnarodowym. Logistyka międzynarodowa może być postrzegana jako procesy koordynacji i optymalizacji wszelkich przepływów w skali międzynarodowej bazujących na analizie relacji między różnymi organizacjami (przedsiębiorstwami, instytucjami itp.), powstałych na bazie realizacji idei łańcucha logistycznego. Niezwykle ważnym elementem są w tym przypadku procesy tworzenia międzynarodowych kanałów logistycznych i zarządzania nimi. Podstawowym celem logistyki globalnej jest uzyskanie przewagi konkurencyjnej na rynku światowym. „Drogą realizacji zadań logistyki globalnej jest: budowanie właściwych struktur organizacyjnych i kanałów dystrybucji międzynarodowych. Rozwój logistyki globalnej polega na dążeniu do wysokiego po-

ziomu koordynacji pomiędzy menedżerami logistyki, marketingu a procesem zaopatrzenia i dystrybucji w firmach” [Gołębska 1999, s. 277].

W konsekwencji przeobrażeń gospodarczych, technicznych, społecznych, a w ich efekcie – konieczności integracji źródeł zaopatrzenia, produkcji i obrotu między firmami nie tylko z różnych krajów, ale i z różnych kontynentów, w XXI wieku nastąpił gwałtowny rozwój logistyki międzynarodowej [Gołębska, Szymczak 2004, s. 9]. Wśród badaczy zjawisk logistycznych nie ma jednej definicji logistyki międzynarodowej. Bywa ona definiowana jako proces planowania, realizacji oraz kontroli przepływu dóbr i informacji pomiędzy poszczególnymi krajami [Kozłowski 1999, s. 158]. E. Gołębska stwierdza, iż jest to „zarządzanie międzynarodowym łańcuchem dostaw³ rozumiane jako połączenie działalności logistycznej firm-ogniw łańcucha dostaw, zwłaszcza funkcji operacyjnej, finansowej i marketingowej zarządzania logistycznego, a także kontroli przepływu fizycznego dóbr, środków pieniężnych i informacji przez granice i ponad różnymi państwami” [Gołębska, Szymczak 2004, s. 15]. Logistykę międzynarodową można według E. Płaczek rozpatrywać w trzech aspektach [Płaczek 2006, s. 11]:

- funkcjonalnym – oznaczającym funkcje i procesy transportu towarów i informacji przebiegające w czasie i przestrzeni między punktami wysyłki a odbiorcami (magazynowanie, transport, oznakowanie);
- instytucjonalnym – tworzonym przez wszystkie jednostki, które zostały powołane w celu realizacji zadań logistycznych;
- procesowym – którego obszarem zainteresowań są wszelkie zmiany wywołane nowymi warunkami funkcjonowania gospodarki światowej; elementem rozważań na tym poziomie jest eurologistyka (opisująca jednolitą przestrzeń gospodarczą z wolnym przepływem towarów, usług, osób i kapitałów).

„Potrzeba traktowania logistyki jako systemu gospodarczego, określonego jako zbiór wzajemnie powiązanych podmiotów gospodarczych, zaangażowanych w procesy wymiany towarowo-pieniężnej” [Gołębska 2004, s. 9], pozwala na spojrzenie na logistykę międzynarodową jako na sferę funkcjonowania takich podmiotów, jak państwo, ugrupowanie integracyjne, przedsiębiorstwo.

4. Państwo jako podmiot logistyki międzynarodowej

Analiza warunków funkcjonowania logistyki międzynarodowej obejmuje także system czynników generowanych na poziomie poszczególnych państw oraz między państwami. Istnienie właściwych regulacji umożliwiających podmiotom gospodarczym nawiązywanie kontaktów międzynarodowych jest warunkowane m.in. odpowiednią polityką państwa. Prowadzenie gospodarki autarkicznej eliminuje

³ Łańcuch dostaw to współdziałające w różnych obszarach funkcjonalnych firmy wydobywcze, produkcyjne, handlowe, usługowe oraz ich klienci, między którymi przepływają strumienie produktów, informacji i środków finansowych [Witkowski 2003, s. 17].

praktycznie podmioty danego kraju z udziału w wymianie międzynarodowej. Dlatego też istnienie systemu gospodarek otwartych jest warunkiem koniecznym dla istnienia wymiany międzynarodowej, a tym samym dla logistyki międzynarodowej. Liberalizacja gospodarcza i usuwanie barier w przepływach czynników produkcji powoduje wzrost intensywności wymiany międzynarodowej i rozwój logistyki. Wprowadzanie różnego typu narzędzi polityki protekcjonistycznej albo elementów polityki retorsyjnej, w tym szczególnie ograniczeń handlowych (np.: embargo), wpływa na zmniejszenie przepływów gospodarczych między podmiotami, a tym samym ogranicza logistykę międzynarodową. Sytuacja nagłego wprowadzenia embarga i konieczności mimo to realizacji systemu przepływów międzynarodowych niezbędnych do funkcjonowania jednostek gospodarczych oraz braku możliwości szybkiego ich zastąpienia przez dostawy z terytoriów nieobjętych embargiem powoduje wzrost znaczenia logistyki jako narzędzia koordynacji przepływów o zwiększonym stopniu komplikacji, co wynika z konieczności ominięcia powstałych barier handlowych. Państwo uczestniczące w różnego typu porozumieniach i organizacjach międzynarodowych, związanych z tworzeniem warunków dla rozwoju wymiany międzynarodowej, tworzy również warunki dla rozwoju logistyki międzynarodowej. Nie tylko przez system regulacyjno-administracyjny jest ono w stanie wpływać na wielkość i jakość rozwiązań logistycznych. Szczególną rolę państwo odgrywa w sferze infrastrukturalnej. Jako koordynator, właściciel i twórca infrastruktury kreuje warunki dla rozwoju logistyki, nie tylko na obszarze państwa, ale także w sferze międzynarodowej. Tworząc obiekty do obsługi systemu przepływów międzynarodowych (porty lotnicze, morskie, dworce kolejowe, autostrady i drogi, stacje badawcze – kosmiczne, systemy transmisji danych czy regulacje w dostępie – powszechność Internetu, systemy EDI), tworzy warunki do odpowiedniego kreowania przepływów oraz ich sprawności i efektywności. Istnienie powszechnie dostępnych i współfinansowanych przez państwo infrastruktur liniowych i punktowych wpływa także na koszty transferów, a co za tym idzie – także na ich liczbę. Polityka proinwestycyjna i proinnowacyjna stanowi również istotny element rozwoju logistyki międzynarodowej powiązanej z przepływem międzynarodowym nie tylko w sferze handlu, ale także w obszarach lokowania inwestycji zagranicznych. Działalność państwa związana z generowaniem rozwiązań sprzyjających rozwojowi systemów logistycznych tworzy możliwości włączenia się podmiotów zlokalizowanych na jego terytorium w zewnętrzne systemy logistyczne w ramach współpracy międzynarodowej.

5. Wpływ integracji międzynarodowej na logistykę

Pojęcie integracji w ekonomii jest elementem wielopłaszczyznowym i wieloznacznym. Jego analiza może być dokonywana według różnego typu kryteriów. Zauważając je do pojęcia międzynarodowej integracji gospodarczej, przyjąć można, iż

oznacza scalanie narodowych potencjałów ekonomicznych w jeden potencjał międzynarodowy [Budnikowski, Kawecka-Wyżykowska 1997, s. 267], w efekcie którego tworzona jest nowa jakość. Jest ona specyficznym procesem, który w odniesieniu do różnych podmiotów i obszarów może przyjmować różnorodne formy, horyzont czasowy, mechanizm kreacji i funkcjonowania oraz katalog korzyści i kosztów. Niewątpliwie jej celem jest scalanie poszczególnych elementów w taki sposób, by możliwe było osiąganie wspólnych celów gospodarczych. Generalnie ma ona charakter geograficzny i wraz z jej postępem wzrasta stopień jej formalizacji oraz zwiększa się sprawność i efektywność współgospodarowania. Do podstawowych warunków międzynarodowej integracji gospodarczej zalicza się: położenie geograficzne, odpowiednią infrastrukturę gospodarczą, komplementarność struktur – przede wszystkim gospodarczych, oraz politykę sprzyjającą integracji [Bożyk, Misala, Puławski 2002, s. 366-373], a także specyficzną postawę poszczególnych podmiotów – elementów składowych procesu integracji.

„Logistyka jako dziedzina wiedzy wywodzi się z zagadnień transportu międzynarodowego, który stanowi jeden z głównych elementów wielu znanych modeli ekonomicznych” [Harrison, Van Hoek 2010, s. 147- 160], w tym modeli integracji gospodarczej. W dzisiejszych czasach zagadnienia przemieszczania dóbr i usług przybrały charakter pospolity, często wręcz nieidentyfikowany przez konsumenta niedomyślającego się istnienia ogromnego, międzynarodowego zaplecza logistycznego wykorzystywanych przez niego produktów. W trakcie tych procesów strumienie dóbr napotykać liczne bariery. Począwszy od utrudnień natury geograficzno-przyrodniczej, przez systemy lokalnej odrębności i autonomii, lokalnych norm i procedur w obszarach zarówno działań, jak i ich regulacji, po uwarunkowania natury społeczno-kulturowej, nie wspominając o barierach technicznych i politycznych. Logistyka, postrzegana jako pokonywanie barier przestrzenno-czasowych, wpływa na realizację przepływów mimo licznych utrudnień, nie tylko pozwalając na ich sprawną i efektywną realizację, ale także koordynując i integrując je z innymi strumieniami. Integracja międzynarodowa jest procesem, w którym znoszone są bariery między jej uczestnikami, wpływając tym samym na organizację systemów logistycznych.

Wśród naturalnych czynników integracyjnych są m.in. położenie geograficzne i towarzyszące mu uwarunkowania przyrodnicze. Dokonując analizy logistyki w wymiarze mezoekonomicznym, zwłaszcza z punktu widzenia elementów infrastrukturalnych, należy zwrócić uwagę na organizację procesów logistycznych w ramach poszczególnych kontynentów. Położenie szlaków komunikacyjnych [Gołemska, Szymczak 2000, s. 125-145], lokalizacja elementów punktowych i węzłowych infrastruktury transportowo-magazynowej, rozmieszczenie systemu osadniczego i produkcyjnego są w dużej mierze konsekwencją przyrodniczych uwarunkowań kontynentalnych. Rozwój gospodarczy poszczególnych państw, a zwłaszcza wielkość i kierunki wymiany międzynarodowej, także są konsekwencją obrazu

kontynentalnego. Również specyfika układów państwowych wpływa na kształt systemów logistycznych i przyjmowane rozwiązania techniczne. Uczestnictwo w systemie międzynarodowym i globalnym uwarunkowane jest uzyskaniem odpowiedniego stopnia zaawansowania krajowego systemu logistycznego i możliwości włączenia się w systemy innych podmiotów. Procesy integracji gospodarczej mają charakter regionalny, dlatego też eliminowanie barier i unifikacja systemów obejmuje najpierw bliskich sąsiadów, rozszerzając się stopniowo na dalsze terytoria. Wraz z rozwojem technologii transportowej i komunikacyjnej postępuje rozwój wymiany międzynarodowej (zarówno obszarowo, jak i wielkościowo i wartościowo) oraz rozwój systemów logistycznych.

Międzynarodowa integracja gospodarcza jako tworzenie wspólnego systemu między państwami foruje⁴ systemy logistyczne integrujących się krajów przez zwiększenie konkurencyjności podmiotów zlokalizowanych na ich terenie. Obniżenie barier, związanych m.in. z pokonaniem granic państwowych (np.: cła), zwiększa korzyści z wymiany wewnątrz ugrupowania integracyjnego, tworzy lepsze warunki rozwojowe podmiotom wewnętrznym. Pozwala także, w wyniku wewnętrznej konkurencji, na podniesienie poziomu konkurencyjności i innowacyjności względem otoczenia. Wpływa to na zwiększenie możliwości ekspansji międzynarodowej tych podmiotów. Standaryzacja i integracja przepływów wewnątrz ugrupowania przyczynia się do wzrostu efektywności przy jednoczesnym obniżaniu kosztów i dostępie do większego rynku. Przenikanie się technologii i racjonalizacja rozwiązań infrastrukturalnych pozwala na zwiększenie ekonomiczności realizowanych procesów, a tym samym wzmacnia możliwości ekspansji na zewnątrz. Realizacji korzyści z systemów integracji sprzyja rozwój sieci centrów logistycznych, będących węzłowymi elementami infrastruktury logistycznej. W ujęciu modelowym jest to podmiot wyposażony w zasoby rzeczowe, osobowe i finansowe, realizujący kompleks usług logistycznych na zlecenie różnych klientów, zlokalizowany na styku infrastruktury liniowej różnych gałęzi transportowych. „Obsługuje więc różnorodne przedsiębiorstwa produkcyjne, handlowe, usługowe i inne, przejmuje ich pełną lub ograniczoną obsługę logistyczną, tj. transportową, magazynową, spedycyjną” [Skowronek, Sarjusz-Wolski 2008, s. 133-135], a nawet realizuje proste procesy produkcyjne. I. Fechner centrum logistyczne definiuje jako „obiekt przestrzennie funkcjonalny wraz z infrastrukturą i organizacją, w którym realizowane są usługi logistyczne związane z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdziałem i wydawaniem towarów, oraz usługi towarzyszące, świadczone przez niezależne w stosunku do nadawcy lub odbiorcy podmioty gospodarcze” [Fechner 2004, s. 11]. Są one obiektami nie tylko wspomagającymi procesy logistyczne wewnątrz obszaru integracyjnego, odgrywają również istotną rolę w procesach logistycznych w skali globalnej, tworząc możliwości kreowania systemu komplekso-

⁴ Promuje, preferuje, wspiera.

wej obsługi logistycznej 3PL (Third Party Logistics)⁵ i 4PL (Four Party Logistics)⁶, zarządzanej przez jednego operatora logistycznego [Gołębska 2009, s. 212-213].

Szczególnym przypadkiem, ze względu na stopień zaawansowania, jest eurologistyka.

W kontekście rozwoju logistyki w ramach Unii Europejskiej dużego znaczenia nabiera realizacja funkcji operacyjnej. Oznacza ona tworzenie warunków oraz realizację przepływów fizycznych produktów logistycznych, przede wszystkim w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw. Konieczna jest zatem koordynacja infrastruktury (transportowej, magazynowej), systemów komunikacji, obiegu dokumentów – zwłaszcza w sferze zamówień, w taki sposób, by przy dążeniu do obniżki kosztów i maksymalizacji zysków realizować procesy zgodnie z wymaganym poziomem obsługi klienta. Można zatem przyjąć, że „zadaniem eurologistyki jest projektowanie, wdrażanie i kontrolowanie wspólnego dla państw europejskich systemu przemieszczania i magazynowania produktów, obejmującego przepływ fizyczny oraz przepływ finansów i informacji” [Gołębska 2001a, s. 11]. Poza wykorzystaniem technologii informatycznych duże znaczenie ma tu także umiejętna adaptacja metod i modeli zarządzania pochodzących z rynku zarówno amerykańskiego, jak i azjatyckiego. Wśród nich wymienić można: Total Quality Management, KANBAN, Just In Time, Efficient Consumer Response, Supplier Retailer Collaboration, Leading Edge Procurement, Electronic Data Interchange, Electronic Delivery System, Estimated Annual Usage, Kaizen i wiele innych. Z punktu widzenia problematyki zarządzania, szczególnie w obszarze organizacji łańcuchów dostaw, rynek europejski charakteryzuje się dużą aktywnością podmiotów należących do sektora MŚP⁷, tworząc w ten sposób specyficzne warunki dla rozwoju współpracy w ramach dynamicznych łańcuchów dostaw. Przekłada się także na systemy współpracy o zasięgu regionalnym – zwłaszcza w ramach euroregionów.

6. Przedsiębiorstwo jako podmiot logistyki międzynarodowej

Uczestnictwo przedsiębiorstw w systemie logistyki międzynarodowej może przybierać różną postać, począwszy od uczestnictwa w systemie zaopatrzenia i sprzedaży obejmującej kontakty handlowe z partnerami z rynków zagranicznych, przez

⁵ 3PL oznacza podmiot świadczący zintegrowane usługi outsourcingowe w zakresie logistyki i/lub działalności pokrewnych. Zamiennie używa się określenia Logistics Service Provider (LSP), czyli operator logistyczny. W ofercie operatorów logistycznych znajdują się m.in. usługi transportowe, przeładunkowe, magazynowe, informacyjne, finansowe [Internet 2].

⁶ Podmiot gospodarczy oferujący klientom usługi wykraczające poza tradycyjną logistykę. Nie ma na własność infrastruktury, jego funkcjonowanie opiera się przede wszystkim na zasobach posiadanych przez inne firmy (3PL). Jego działalność polega na tworzeniu kompleksowych rozwiązań logistycznych przez dobieranie najkorzystniejszych rozwiązań dla klientów [Internet 1].

⁷ MŚP – małe i średnie przedsiębiorstwa.

podejmowanie współpracy długoterminowej w ramach łańcuchów dostaw, po organizację przepływów w skali globalnej wynikającej z systemu funkcjonowania koncernu globalnego. Wykorzystanie logistyki jest zatem związane przede wszystkim z realizacją wymiaru operacyjnego i strategicznego przedsiębiorstwa. Biorąc pod uwagę ten punkt widzenia, można przyjąć, że „pojęcie logistyki międzynarodowej obejmuje:

- procesy czasowo-przestrzennej transformacji dóbr ponad granicami państwowymi, a więc w międzynarodowych łańcuchach i sieciach dostaw;
- procesy logistyczne realizowane przez przedsiębiorstwo w różnych miejscach na świecie;
- strategię logistyczne przedsiębiorstwa prowadzącego działalność w wielu krajach” [Szymczak 2004, s. 40].

Ze względu na uwarunkowania makroekonomiczne można wyróżnić trzy podstawowe przypadki realizacji wymiaru operacyjnego przez przedsiębiorstwa. Pierwszy dotyczy polityki pełnej izolacji państwa, co związane jest z brakiem możliwości realizacji swobodnej wymiany przez przedsiębiorstwa. W tej sytuacji wszelkie operacje logistyczne związane z przekroczeniem granicy wymagają akceptacji i współuczestnictwa organów państwa. Generalizując, można zatem przyjąć, iż w tym przypadku przedsiębiorstwa są jedynie uczestnikami systemu logistycznego w ramach danego kraju. Sytuacją przeciwną jest pełna otwartość gospodarki i uczestnictwo w układzie integracyjnym. W konsekwencji brak jest barier handlowych i organizacyjnych, a przedsiębiorstwa rynek krajowy i międzynarodowy traktują w ten sam sposób. W wymiarze przedmiotowo-strukturalnym podmioty realizują *de facto* tylko logistykę międzynarodową. Trzecia sytuacja to uczestnictwo przedsiębiorstw w systemie makroekonomicznym generującym bariery handlowe i polityczno-administracyjne, jednak umożliwiającym duży stopień swobody w organizacji i realizacji przepływów przez poszczególne podmioty gospodarcze. W tym wymiarze logistyka jest bezpośrednio powiązana z internacjonalizacją, determinując m.in. jej stopień, zasięg, jakość czy ekonomiczność.

„Przez pojęcie internacjonalizacji rozumie się każdy rodzaj działalności gospodarczej podejmowanej przez przedsiębiorstwo za granicą” [Rymarczyk 2004, s. 19]. Do podstawowych form internacjonalizacji w układzie fazowym należy zaliczyć: eksport, przekazanie licencji, franchising, *joint venture*, filię zagraniczną, zakład produkcyjny i spółkę-córkę [Rymarczyk 1996, s. 113]. Podstawą ich wyodrębnienia jest rosnący stopień zaangażowania w działalność na rynkach zagranicznych i konieczność wyboru odpowiedniej strategii wejścia oraz aktywności na rynkach zagranicznych. Logistyka stanowi integralny element wsparcia wszelkich procesów w przedsiębiorstwie, podporządkowany ogólnej strategii. W walce konkurencyjnej posłużyć się logistyką jako koncepcją strategiczną, zarówno w wymiarze cząstkowym, jak i jako samodzielną strategią, staje się czynnikiem sukcesu, zwłaszcza w walce o uzyskanie odpowiedniego poziomu obsługi klienta.

Szczególnie obecnie właściwa organizacja przepływów dóbr fizycznych, informacji i kapitałów jest warunkiem niezbędnym i koniecznym do istnienia firmy na rynku międzynarodowym. Uczestnictwo przedsiębiorstwa w logistyce międzynarodowej dotyczy nie tylko odpowiedniego kreowania strumieni przepływów w relacjach z rynkiem, ale także wewnątrz przedsiębiorstwa. Biorąc pod uwagę geograficzne rozproszenie jednostek gospodarczych i elastyczne podejście do realizowanych przez nie zadań, należy stwierdzić, że niezbędne jest odpowiednie kreowanie infrastruktury własnej oraz umiejętne wykorzystanie zasobów oferowanych przez rynki goszczące. Współcześnie przy elastycznych formach produkcji i dominacji wymagającego konsumenta względem systemu wytwórczego konieczne jest właściwe operowanie własnymi zasobami, tak by w jak najlepszym stopniu spełniać wymagania rynków. Istniejąca międzynarodowa infrastruktura i technika transportowa, zmieniające się warunki, nie tylko rynkowe, ale i geopolityczne, wymuszają tworzenie szybkich systemów reakcji, opartych na sieciach informacyjnych. Logistyka staje się elementem ogromnie złożonym, wynikającym nie tylko z wewnętrznej złożoności samych przedsiębiorstw, ale także skomplikowanych relacji zewnętrznych przez nie tworzonych – w każdym przypadku unikatowych.

Internacjonalizacja działalności przedsiębiorstwa dotyczy świadomego zwiększania zaangażowania w działalność poza granicami kraju macierzystego. Wyodrębnienie logistyki międzynarodowej w tym kontekście wydaje się tak samo uzasadnione jak rozróżnienie handlu krajowego i handlu zagranicznego. Specyfika logistyki międzynarodowej w tym kontekście wynika m.in. z wielokrotnego przekraczania granic przez przepływy materialne i konieczności pokonywania barier handlowych oraz uwzględniania specyficznych warunków rynków goszczących (waluta, język, kultura, normy techniczne, warunki polityczne itp.). Inna cecha to wykorzystanie różnego typu infrastruktury magazynowej i transportowej, dzięki której przebiegi towarowe obiegają całą planetę, przekraczając przy tym różne strefy klimatyczne i czasowe. Wymusza to m.in. stosowanie odpowiednich opakowań, środków transportu, warunków magazynowania i składu, zabezpieczeń przed zniszczeniem czy uszkodzeniem. Szczególnym obszarem jest „substytucja między nakładami na logistykę a nakładami na produkcję, obsługę i sprzedaż” [Kozłowski 1999, s. 159-160].

Rozmieszczanie sieci zakładów wytwórczych na każdym rynku, gdzie obecne są produkty firmy, można zastąpić organizacją sieci logistycznej i koncentracją produkcji w obszarze jej największej opłacalności. Można też nadmiernie skomplikowaną i kosztowną sieć logistyczną zastąpić odpowiednią lokalizacją zakładów produkcji. A nawet dzięki zastosowaniu nowoczesnej technologii, nie tylko informatycznej, tworzyć „wirtualne fabryki”, których przykładem są produkty oferowane przez rynek czasopism.

Szczególną rolę logistyka odgrywa w ramach międzynarodowych łańcuchów dostaw. Definiowane są one jako „sieć powiązanych i współzależnych organizacji,

które działając na zasadzie wzajemnej współpracy, kontrolują i usprawniają przepływy rzeczowe i informacyjne od dostawców do ostatecznych użytkowników.” [Christopher 2000, s. 17]. Podstawą tworzenia takich form jest przekonanie o możliwości realizacji korzyści w długich okresach przez poszczególne podmioty wchodzące w skład łańcucha dostaw, w zamian za rezygnację z części autonomii na rzecz podporządkowania się regułom wewnętrznym układu. Do podstawowych typów uczestników międzynarodowych łańcuchów dostaw należy zaliczyć firmy: wydobywcze, produkcyjne, handlowe, usługowe, a także klientów powiązanych strumieniami przepływów fizycznych, informacyjnych i finansowych. Integralną częścią tego jest łańcuch logistyczny, czyli „łańcuch magazynowo-transportowy, który stanowi technologiczne połączenie punktów magazynowych i przeładunkowych drogami przewozu towarów oraz organizacyjne i finansowe skoordynowanie operacji, procesów, zamówień i polityki zapasów wszystkich ogniw tego łańcucha.” [Gołemska 2001b, s. 19]. Tworzenie międzynarodowych łańcuchów dostaw wpływa na łagodzenie konfliktów związanych z zarządzaniem zapasami, a szczególnie ich optymalizacją. Wpływają one także na możliwości usprawnienia procesów informacyjnych i decyzyjnych, ale przede wszystkim skupienie się wokół osiągnięcia pożądanego przez wszystkie ogniwa efektu rynkowego (koncentracja na kliencie) pozwala osiągać wyższy stopień konkurencyjności w skali międzynarodowej. Dzięki relacjom partnerskim, wspólnym strategiom, integracji informacyjnej, minimalizacji kosztów globalnych oraz zasięgowi geograficznemu łańcuchy nie tylko integrują wokół swoich celów podmioty międzynarodowe, ale także umożliwiają podmiotom o charakterze lokalnym uczestnictwo w systemie globalnym.

7. Podsumowanie

Dynamiczny rozwój rynków i przeobrażenia w gospodarce światowej oraz w jej podmiotach wymagają tworzenia i wykorzystywania coraz nowszych technik i technologii, a także wymuszają rozszerzenie zakresu stosowania już istniejących obszarów wiedzy i praktyki. Szczególną sferą realizacji procesów rynkowych jest logistyka. Początkowo wykorzystywana jako narzędzie usprawnienia przepływów fizycznych obecnie stanowi niezbędny element istnienia oraz konkurowania na rynkach międzynarodowych i krajowych. Rozwój tej dziedziny wiedzy, w kontekście ciągłej intensyfikacji przepływów w skali światowej, wydaje się niezaprzeczalny. Dlatego też konieczne jest umiejętne i świadome kreowanie jej przez wszystkich uczestników systemu przez nią tworzonego. Należy pamiętać, że jego podmiotami są nie tylko przedsiębiorstwa – najczęściej z nim utożsamiane, ale także m.in. państwa i ugrupowania integracyjne. Od jakości rozwiązań tworzonych przez nie zależą możliwości rozwoju wszystkich ich podmiotów wewnętrznych, a szczególnie podmiotów gospodarczych.

Literatura

- Blaik P., *Logistyka. Koncepcja zintegrowanego zarządzania*, PWE, Warszawa 2010.
- Bożyk P., Misala J., Puławski M., *Międzynarodowe stosunki ekonomiczne*, PWE, Warszawa 2002.
- Budnikowski A., Kawecka-Wyżykowska E., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa 1997.
- Christopher M., *Logistyka i zarządzanie łańcuchami dostaw*, PCDL, Warszawa 2000.
- Dwiliński L., *Wstęp do logistyki*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 1998.
- Fechner I., *Centra logistyczne*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2004.
- Gołemska E., *Eurologistyka. Przesłanki. Metody. Koncepcja*, AE, Poznań 2001a.
- Gołemska E., *Kompendium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa-Poznań 2001b.
- Gołemska E., *Kompendium wiedzy o logistyce*, PWN, Warszawa Poznań 1999.
- Gołemska E., *Logistyka międzynarodowa w teorii i praktyce*, AE, Poznań 2004.
- Gołemska E., *Logistyka w gospodarce światowej*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2009.
- Gołemska E., Szymczak M., *Logistyka międzynarodowa*, PWE, Warszawa 2004.
- Gołemska E., Szymczak M., *Logistyka międzynarodowa*, AE, Poznań 2000.
- Harrison A., Van Hoek R., *Zarządzanie logistyką*, PWE, Warszawa 2010.
- Koźmiński A., *Zarządzanie międzynarodowe*, PWE, Warszawa 1999.
- Placzek E., *Logistyka międzynarodowa*, AE, Katowice 2006.
- Rymarczyk J., *Internacjonalizacja i globalizacja przedsiębiorstwa*, PWE, Warszawa 2004.
- Rymarczyk J., *Internacjonalizacja przedsiębiorstwa*, PWE, Warszawa 1996.
- Skowronek Cz., Sarjusz-Wolski Z., *Logistyka w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa 2008.
- Sun T., Sun P., *Sztuka wojny*, Wydawnictwo HELION, Gliwice 2004.
- Szczepankiewicz W., *Logistyka marketingowa. Organizacja zasilania materialowego przedsiębiorstw*, AE, Kraków 1996.
- Szymczak M., *Logistyka w procesie internacjonalizacji przedsiębiorstw*, AE, Poznań 2004.
- Tatarkiewicz W., *Historia filozofii*, PWN, Warszawa 1983.
- Witkowski J., *Logistyka w zarządzaniu przedsiębiorstwem*, AE, Wrocław 2002.
- Witkowski J., *Zarządzanie łańcuchem dostaw*, PWE, Warszawa 2003.

Źródła internetowe

- [1] www.elogistyk.pl.
- [2] www.logistica.pl.

INTERNATIONAL LOGISTICS AND THEIR ENTITIES

Summary: The article presents the concept of international logistics as a component of logistics' science. Today it is one of the most dynamically developing areas of businesses and it has an impact on the results of businesses and multinational corporations. A state (a country) and integration groups play a special role in the development of international logistics, creating not only infrastructural conditions for the implementation of operational and strategic functions, but also opportunities of running a business in the international area.

Key words: Logistics, international logistics, country (state), integration, enterprises.