

# EKONOMIA ECONOMICS

4(16) • 2011



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2011

Redaktor Wydawnictwa: *Aleksandra Śliwka*  
Redaktor techniczny: *Barbara Łopusiewicz*  
Korektor: *Justyna Mroczkowska*  
Łamanie: Comp-rajt  
Projekt okładki: *Beata Dębska*

Publikacja jest dostępna na stronie [www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl)

Streszczenia opublikowanych artykułów są dostępne w międzynarodowej bazie danych  
The Central European Journal of Social Sciences and Humanities <http://cejsh.icm.edu.pl>  
oraz w The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com)

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 Wydawnictwa

© Copyright Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2011

**ISSN 2080-5977** (Ekonomia)

**ISSN 1899-3192** (Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu)

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

Nakład: 200 egz.

## Spis treści

Wstęp .....	9
<b>Ewa Pancer-Cybulska:</b> Społeczna odpowiedzialność terytorium w świetle koncepcji zrównoważonego rozwoju .....	11
<b>Sebastian Bobowski:</b> Ewolucja polityki spójności Unii Europejskiej w perspektywie 2014-2020 .....	29
<b>Mirosława Klamut:</b> Nowe mechanizmy realizacji spójności terytorialnej w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego do roku 2020 .....	41
<b>Grażyna Adamczyk-Łojewska:</b> Problemy konwergencji i dywergencji ekonomicznej na przykładzie krajów Unii Europejskiej, w tym Polski ....	57
<b>Urszula Markowska-Przybyła:</b> Integracja a konwergencja realna. Konwergencja regionalna w Polsce według klasycznych i alternatywnych metod badań .....	77
<b>Małgorzata Markowska, Danuta Strahl:</b> Klasyfikacja dynamiczna unijnych regionów ze względu na poziom charakterystyk innowacyjności (w zakresie INPUT) .....	97
<b>Małgorzata Markowska:</b> Klasyfikacja regionów UE ze względu na dynamikę charakterystyk innowacyjności (w zakresie INPUT) .....	119
<b>Bernadeta Baran:</b> Kierunki zmian w zakresie polityki socjalnej w krajach UE	139
<b>Leszek Cybulski:</b> Realizacja unijnej polityki zatrudnienia w Polsce .....	151
<b>Joanna Jakubowska:</b> Polsko-niemiecki rynek pracy po 1 maja 2011 r. – analiza sytuacji, skutki i prognozy .....	168
<b>Agata Chlebicka:</b> Kryzys modelu multikulturalizmu – przegląd wybranych problemów rynku pracy na przykładzie Holandii .....	180
<b>Maciej Żmuda:</b> Strategia Europa 2020 jako plan rozwoju społeczno-gospodarczego Unii Europejskiej .....	200
<b>Artur Szmaciarski:</b> Współpraca energetyczna Unii Europejskiej i Federacji Rosyjskiej na tle unijnej polityki energetycznej .....	211
<b>Alicja Lindert-Zyznarska:</b> Instrumenty finansowe wspierania rozwoju regionów w perspektywie finansowej 2014-2020 .....	226
<b>Jan Borowiec:</b> Polityka pieniężna w Polsce i w strefie euro – analiza porównawcza .....	238
<b>Jarosław Czaja:</b> Działania Rządu RP umożliwiające dostosowanie do zmienności kursów walut .....	254
<b>Agnieszka Tkaczyszyn:</b> Nowy kształt struktury instytucjonalnej nadzoru bankowego w Unii Europejskiej .....	272
<b>Alina Bartosiewicz:</b> Dokapitalizowanie instytucji finansowych w świetle przepisów o konkurencji Unii Europejskiej .....	288

<b>Waldemar Piotr Gil:</b> Międzynarodowa sprawozdawczość finansowa europejskim językiem biznesu .....	305
<b>Magdalena Broszkiewicz:</b> Proces konwergencji regulacji ładu korporacyjnego na rynkach kapitałowych krajów Unii Europejskiej .....	325
<b>Wawrzyniec Michalczyk:</b> Perspektywy przystąpienia kolejnych krajów do strefy euro .....	339
<b>Marta Wincewicz-Bosy:</b> Logistyka i eurologistyka jako elementy systemu integracji międzynarodowej w gospodarce światowej .....	353
<b>Łukasz Olipra:</b> Tanie linie lotnicze – nowa „jakość” w przewozach lotniczych w Unii Europejskiej .....	368
<b>Joanna Michalczyk:</b> Przemiany w polskim przemyśle spożywczym po akcesji do Unii Europejskiej .....	387
<b>Franciszek Kapusta:</b> Drobiarstwo mięsne w Polsce i jego powiązania z rynkiem Unii Europejskiej .....	398
<b>Zbigniew Piepiora:</b> Rola Unii Europejskiej w przeciwdziałaniu skutkom katastrof naturalnych .....	412
<b>Marcin Nowik:</b> Wpływ Traktatu Lizbońskiego na kształt współpracy rozwojowej pomiędzy Unią Europejską a krajami AKP .....	423
<b>Andrzej Raszkowski:</b> Program TACIS w państwach postsowieckich .....	436
<b>Nikita Nikiforov, Valery Nikiforov:</b> The main directions of international co-operation in the sphere of higher education .....	446
<b>Nikita Nikiforov:</b> Политические аспекты вхождения стран Балтии в Болонский процесс .....	458
<b>Magdalena Biedziak, Joanna Piotrowicz, Marta Rewera:</b> Erasmus – nowy wymiar studiowania. Realizacja Programu LLP Erasmus na wrocławskich uczelniach w latach 2002-2011 .....	471

## Summaries

<b>Ewa Pancer-Cybulska:</b> Social territorial responsibility in the light of sustainable development concept .....	28
<b>Sebastian Bobowski:</b> Evolution of EU Cohesion Policy in years 2014-2020 .....	40
<b>Mirosława Klamut:</b> New mechanisms of territorial cohesion realization in “National Strategy for Regional Development during the period 2010-2020” .....	56
<b>Grażyna Adamczyk-Łojewska:</b> Problems of economic convergence and divergence on the example of the European Union countries, including Poland .....	76

<b>Urszula Markowska-Przybyła:</b> Integration versus real convergence. Regional convergence in Poland according to classical and alternative methods of research .....	96
<b>Małgorzata Markowska, Danuta Strahl:</b> Dynamic classification of EU regions with regard to innovation characteristics level (regarding INPUT) .....	118
<b>Małgorzata Markowska:</b> Classification of EU regions by the dynamics of innovation characteristics (regarding INPUT) .....	137
<b>Bernadeta Baran:</b> Directions of changes in social policy of the European Union states .....	150
<b>Leszek Cybulski:</b> Accomplishment of the European Union's employment policy in Poland .....	167
<b>Joanna Jakubowska:</b> Polish-German labour market after May 1, 2011 – analysis of the situation, implications and forecasts .....	179
<b>Agata Chlebicka:</b> Crisis of multiculturalism – an overview of labour market's chosen problems on the example of the Netherlands .....	198
<b>Maciej Żmuda:</b> Europe 2020 strategy as a plan of socio-economic growth of the European Union .....	210
<b>Artur Szmaciarski:</b> Energy cooperation of the European Union and the Russian Federation against the background of EU energy policy .....	225
<b>Alicja Lindert-Zyznarska:</b> Financial instruments supporting regional development in the financial perspective 2014-2020 .....	237
<b>Jan Borowiec:</b> Monetary policy in the euro zone and in Poland – a comparative analysis .....	253
<b>Jarosław Czaja:</b> Actions of Polish government enabling the adjustment to volatility of exchange rates .....	271
<b>Agnieszka Tkaczyszyn:</b> New shape of institutional structure of banking supervision in the European Union .....	287
<b>Alina Bartosiewicz:</b> Recapitalisation of financial institutions in the light of the European Union competition law .....	304
<b>Waldemar Piotr Gil:</b> International financial reporting as the European business language .....	324
<b>Magdalena Broszkiewicz:</b> Convergence process of corporate governance regulations on capital markets of the European Union member states .....	337
<b>Wawrzyniec Michalczyk:</b> Perspectives of accession another countries accession to the euro zone – an overview .....	352
<b>Marta Wincewicz-Bosy:</b> Logistics and eurologistics as the elements of the system of international integration in the global economy .....	367
<b>Łukasz Olipra:</b> Low cost airlines – a new “quality” in the air transport in the European Union .....	386
<b>Joanna Michalczyk:</b> Changes in Polish food industry after the accession to the European Union .....	397

---

<b>Franciszek Kapusta:</b> Poultry meat production in Poland and its relation with the European Union market .....	411
<b>Zbigniew Piepióra:</b> The role of the European Union in counteracting the results of natural disasters .....	422
<b>Marcin Nowik:</b> The impact of the Lisbon Treaty on the EU – ACP states development cooperation .....	435
<b>Andrzej Raszkowski:</b> TACIS programme in post-Soviet countries .....	445
<b>Nikita Nikiforov, Valery Nikiforov:</b> Główne determinanty międzynarodowej współpracy w zakresie szkolnictwa wyższego .....	457
<b>Nikita Nikiforov:</b> Political aspects of joining the Bologna Process by the Baltic states .....	470
<b>Magdalena Biedziak, Joanna Piotrowicz, Marta Rewera:</b> Erasmus – new dimension of studying. Implementation of LLP Erasmus at Wrocław's universities in 2002-2011 .....	489

**Marta Wincewicz-Bosy**

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

---

## **LOGISTYKA I EUROLOGISTYKA JAKO ELEMENTY SYSTEMU INTEGRACJI MIĘDZYNARODOWEJ W GOSPODARCE ŚWIATOWEJ**

---

**Streszczenie:** Artykuł przedstawia koncepcję logistyki międzynarodowej jako pochodną zjawisk zachodzących we współczesnej gospodarce światowej. Logistyka międzynarodowa to efekt zarówno przeobrażeń i rozwoju koncepcji samej logistyki oraz nauki i praktyki zarządzania, jak i zmian w funkcjonowaniu rynku międzynarodowego spowodowanych m.in. rozwojem procesów integracji w skali światowej. Efektem powyższych zjawisk jest wykreowanie pojęcia eurologistyki, która w praktyce może być uznawana za czynnik integracji europejskiej. Na tej podstawie można wysnuć wniosek, że logistyka jest jednym z czynników współczesnej integracji międzynarodowej.

**Słowa kluczowe:** logistyka międzynarodowa, eurologistyka, integracja międzynarodowa, gospodarka światowa.

### **1. Wstęp**

Współczesna gospodarka światowa jest zjawiskiem niezwykle dynamicznym i wieloaspektowym. Jednym z jej podmiotów są ugrupowania integracyjne, które nie tylko wywierają wpływ na sferę podmiotów gospodarczych, ale oddziałują także na koncepcje teoretyczne, tworząc nowe obszary analiz. Celem artykułu jest przedstawienie logistyki międzynarodowej, na której powstanie wpływ miały przede wszystkim zjawiska będące efektem funkcjonowania gospodarki światowej. Rozwój relacji międzynarodowych i ich różnorodność są przyczyną wykreowania m.in. pojęcia eurologistyki, stanowiącej specyficzny obszar w ramach logistyki międzynarodowej. Przedstawiony artykuł jest próbą wskazania wpływu procesów integracyjnych na zastosowanie koncepcji logistycznych oraz uznania logistyki za jeden z czynników integracji międzynarodowej. W obszarze tym szczególne miejsce należy przypisać integracji europejskiej. Niniejszy artykuł powstał na podstawie analizy publikacji naukowych oraz jest efektem obserwacji zjawisk zachodzących przede wszystkim w obszarze Unii Europejskiej.

## 2. Gospodarka światowa

„Pod pojęciem gospodarki światowej można rozumieć zbiorowość różnorodnych organizmów i instytucji funkcjonujących zarówno na poziomach krajowym, jak i międzynarodowym, tzn. regionalnym, ponadregionalnym i globalnym – bezpośrednio lub pośrednio zajmujących się działalnością gospodarczą oraz powiązanych z sobą w pewien całościowy system poprzez sieć międzynarodowych stosunków ekonomicznych” [Kisiel-Łowczyk 1999, s. 9]. Do podstawowych podmiotów wchodzących w skład gospodarki światowej należy zaliczyć: przedsiębiorstwa krajowe, przedsiębiorstwa międzynarodowe (w tym korporacje transnarodowe), gospodarkę narodową wraz z instytucją państwa, organizacje międzynarodowe oraz ugrupowania integracyjne. Międzynarodowe stosunki ekonomiczne koncentrują się na badaniach zasad gospodarowania między podmiotami gospodarki światowej w skali międzynarodowej, w przeciwieństwie do klasycznej ekonomii operującej w skali mikro – przedsiębiorstwo, lub makro – kraj [Bożyk i in. 2002, s. 15]. W obszarze praw specyficznych teorii międzynarodowych stosunków ekonomicznych najdłuższą historię mają powiązania towarowe, które są konsekwencją międzynarodowego podziału pracy i rozwijającego się handlu międzynarodowego. Rozwój techniki i technologii – szczególnie w obszarze transportu i informacji – spowodował intensyfikację wymiany dóbr nie tylko w skali lokalnej czy regionalnej, ale także globalnej. Globalizacja i internacjonalizacja to podstawowe zjawiska, które determinują funkcjonowanie podmiotów gospodarczych, instytucji oraz społeczeństw. Cechą charakterystyczną współczesnych zjawisk ekonomicznych jest ich trudność w definiowaniu i określaniu jednoznacznych parametrów. Jest to konsekwencja rozwoju różnych obszarów nauki, które przenikają się nawzajem, przybierają coraz częściej interdyscyplinarny charakter. Jest to widoczne na przykładzie próby identyfikacji pojęcia globalizacji.

Przez wiele lat globalizacja była postrzegana jako zjawisko czysto ekonomiczne i uważana była za wyższy stopień internacjonalizacji przedsiębiorstw, sektorów i gospodarki – tworzących gospodarkę światową. Jednak rozwój systemów handlu, komunikacji wpłynął także na zmiany funkcjonowania społeczeństw. Od lat 90. XX wieku globalizacja jest postrzegana i analizowana jako zjawisko socjoekonomiczne. Niezależnie od definicji do najczęściej wymienianych elementów globalizacji należą: integracja, powiązania, współzależność, postęp naukowo-techniczny, systemowość. A. Zorska globalizację działalności gospodarczej określa jako „dokonujący się na świecie długofalowy proces integrowania coraz większej liczby krajowych gospodarek ponad granicami, dzięki rozszerzaniu oraz intensyfikowaniu wzajemnych powiązań (inwestycyjnych, produkcyjnych, handlowych, kooperacyjnych), w wyniku czego powstaje ogólnoswiatowy system ekonomiczny o dużej współzależności i znaczących reperkusjach działań podejmowanych/toczących się nawet w odległych krajach” [Zorska 1998, s. 20]. J. Stiglitz stwierdza, że globali-



zacja to „ściślejsza integracja państw oraz ludzi na świecie, spowodowana ogromną redukcją kosztów transportu i telekomunikacji oraz zniesieniem sztucznych barier w przepływach dóbr, usług, kapitału, wiedzy i ludzi z kraju do kraju” [Stiglitz 2006, s. 2]. Dokonując analizy różnych definicji globalizacji, można wskazać jeszcze jeden, poza wcześniej wymienionymi, element tego zjawiska, a mianowicie przepływy szeroko rozumianych dóbr. Pozwala to na włączenie w obszar analiz ekonomii międzynarodowej nauki logistyki, postrzeganej jako systemy planowania, zarządzania i sterowania zintegrowanymi przepływami dóbr fizycznych, kapitałów, informacji (w tym także idei), od źródeł ich powstawania aż do ogniw końcowych, pozwalające na ich koordynację i optymalizację na wybranym poziomie integracji podmiotów, z uwzględnieniem indywidualnych potrzeb tychże podmiotów, w ramach określonej przestrzeni gospodarczej.

Logistyka najczęściej postrzegana jest jako zjawisko mikroekonomiczne, co wynika z jej klasycznego ujęcia, przypisującego ją do sfery funkcjonowania przedsiębiorstwa lub też tworzenia relacji z bezpośrednimi kooperantami. Można ją postrzegać jako „procesy fizycznego przepływu dóbr materialnych – surowców, materiałów, półfabrykatów, wyrobów gotowych – w przedsiębiorstwie, a także między przedsiębiorstwami; oraz przepływy strumieni informacyjnych, odzwierciedlające procesy rzeczowe i wykorzystywane w sterowaniu tymi procesami. Logistyka to pewna koncepcja, filozofia zarządzania procesami realnymi (przepływy dóbr), oparta na zintegrowanym systemowym ujmowaniu tych procesów. Logistyka to dziedzina wiedzy ekonomicznej, badająca prawidłowości i zjawiska przepływu dóbr i informacji w gospodarce, także w poszczególnych jej ogniwach [Skowronek, Sarjusz-Wolski 1995, s. 16]. Interdyscyplinarność i elastyczność rozwiązań logistycznych oraz możliwości adaptacyjne oferowanych przez nią modeli i metod przyczyniły się do ogromnego rozkwitu tej nauki. W konsekwencji pojawiło się m.in. pojęcie logistyki międzynarodowej – stanowiącej odpowiedź na wyzwania internacjonalizacji i globalizacji gospodarki światowej.

### **3. Pojęcie logistyki międzynarodowej**

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 dla klientów z całego świata (choć faktycznie realizowanej na rynku lokalnym).

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 podstawie 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 poziomu 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 2004, s. 9]. Wśród badaczy zjawisk logistycznych nie ma jednej definicji logistyki międzynarodowej. Bywa ona definiowana jako proces planowania, realizacji i kontroli przepływu dóbr i informacji pomiędzy poszczególnymi krajami [Kozłowski 1999, s. 158]. E. Gołębska stwierdza, iż jest to „zarządzanie międzynarodowym łańcuchem dostaw<sup>1</sup> 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 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);

---

<sup>1</sup> 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].

- 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).

#### 4. Istota eurologistyki w zarządzaniu

Wyodrębnienia eurologistyki dokonano w latach 90. XX wieku. Większość autorów publikacji dotyczących tego typu zagadnień jako podstawowy trend decydujący o stworzeniu koncepcji eurologistyki wskazuje nauki o zarządzaniu i wykreowanie pojęcia zarządzania europejskiego. Odnoszą oni tym samym swoje rozważania do sfery funkcjonowania przedsiębiorstw. „Jeśli bowiem przyjąć, iż na zarządzanie logistyczne składają się takie jego funkcje, jak: operacyjna, marketingowa czy finansowa, to w sytuacji, gdy choć jedna z nich jest wspólna dla przynajmniej dwóch firm różnych państw europejskich, wówczas działanie takie można określić mianem eurologistyki. Jeszcze prościej eurologistykę można zdefiniować jako zarządzanie europejskim łańcuchem dostaw” [Gołomska i in. 2005, s. 21]. Źródeł odrębności eurologistyki w systemie relacji międzynarodowych autorzy publikacji z tej dziedziny dopatrują się najczęściej w rozwoju nauki o zarządzaniu, która na gruncie europejskim rozwinęła własne koncepcje wywodzące się z teorii A. Smitha czy D. Ricardo<sup>2</sup>. Wskazują oni także inny aspekt związany z rozwojem współpracy i konkurencji przedsiębiorstw pochodzących i działających na rynku europejskim, a mianowicie internacjonalizację działalności w ramach najbliższego sąsiedztwa geograficznego. Nie bez znaczenia jest tu także silny rodowód kultury europejskiej, oddziałujący na specyfikę funkcjonowania przedsiębiorstw. „Kultura organizacyjna w firmach europejskich jest budowana z udziałem banków, firm ubezpieczeniowych, w związku z czym ich zdolność kredytową oceniano bardziej na podstawie zaufania do firmy niż wyników finansowych” [Gołomska 2009, s. 237], tworząc specyficzne warunki dla rozwoju innowacji. Istotne dla rozwoju zarządzania europejskiego i eurologistyki jest zjawisko redukcji perturbacji<sup>3</sup>, skutkujące wzrostem skłonności do wymiany wewnątrz europejskiej. Odmienność potencjału gospodarczego Europy i jej różnorodność w obszarze czynnika ludzkiego odczytywana jest jako szansa sukcesu w systemie globalnym. Wśród czynników warunkujących powodzenie takiego systemu wskazuje się [Gołomska 2009, s. 238]:

- staranie o homogenizację europejskich wartości;

---

<sup>2</sup> Dotyczą one rozwoju w kierunku administrowania i współrzędzenia, w przeciwieństwie do rozwoju amerykańskiej koncepcji naukowego zarządzania.

<sup>3</sup> Sytuacja, w której kraje o nierównowadze podażowej wykazują wysoką skłonność do wzajemnej wymiany, w konsekwencji czego zakłócenia wymiany nie przybierają rozmiarów ogólnogospodarczych, lecz oddziałują na poszczególne podmioty gospodarcze.

- podtrzymywanie jednorodności kultury zarządzania firmą;
- uelastycznienie struktur organizacyjnych przedsiębiorstwa, dostosowanie do bieżących zadań i wymogów, zgodnie z nowymi tendencjami światowymi.

Odmienność rozwiązań menedżerskich, kulturowych, infrastrukturalnych i organizacyjno-technicznych sprawia, iż zarządzanie europejskie oznacza akceptację różnorodności. Zwłaszcza różnorodność kultur organizacyjnych i umiejętne wykorzystanie ich atutów stanowią o jego sile, zgodnie z argumentami T. Coksa, które wskazują przyczyny sukcesu różnorodności kulturowej [Cox, Barrett-Koehler 1993, s. 43-56]. Wśród nich są argumenty: kosztowy (obniżenie poziomu konfliktów, fluktuacji kadr, wzrost efektywności), pozyskiwania zasobów (zwiększa się liczba osób, których zdolności mogą być spożytkowane dla dobra przedsiębiorstwa), rynkowy (wzrost wrażliwości, zrozumienie potrzeb, trafniejsza reakcja i dokładniejsze prognozy), twórczości (swoboda działania, wymiana poglądów, klimat twórczy), rozwiązywania problemów (różnorodność grup decyzyjnych sprzyja wyszukiwaniu różnych metod) oraz elastyczności systemu (zwiększenie możliwości i tempa reakcji). Przekłada się to także na systemy współpracy, konkurencji, kooperacji i ekspansji międzynarodowej firm europejskich.

W kontekście rozwoju eurologistyki szczególnego znaczenia nabiera realizacja funkcji operacyjnej. Oznacza ona tworzenie warunków oraz realizację przepływów fizycznych produktów logistycznych w ramach 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 przyjąć zatem, 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” [Gołemska 2001, 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 MŚP<sup>4</sup>, tworząc w ten sposób szczególne warunki dla rozwoju współpracy w ramach dynamicznych łańcuchów dostaw. Przekłada się także na systemy współpracy o zasięgu regionalnym – zwłaszcza w ramach euroregionów. Generuje to także specyficzne rozwiązania, w kontekście analizy pro-

---

<sup>4</sup> Małych i średnich przedsiębiorstw.

cesów internacjonalizacji, jako formy świadomego zaangażowania w działalność poza granicami kraju macierzystego. Znaczny udział mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw w internacjonalizacji oznacza szczególnie dużą ich aktywność w obszarach niższych<sup>5</sup> form umiędzynarodowienia, takich jak: eksport, import, licencje, franchising, joint venture. Rozwój tych form działalności przyczynił się do rozwoju centrów logistycznych<sup>6</sup>, do których podstawowych zadań należy zaliczyć [Gołomska 2010, s. 104]:

- standaryzację systemów transportowych i magazynowych;
- automatyzację zadań w przepływie produktów logistycznych;
- koordynację działań między przedsiębiorstwami produkcyjnymi i usługowymi;
- świadczenie usług logistycznych, tworzenie logistycznego systemu informacji.

Również europejskie centra logistyczne mają swoją specyfikę, związaną z kształtowaniem się w ciągu wielu lat. „Początkowo źródła inicjatyw były różne i podjęte działania nie przesądzały o tym, czy powstanie centrum logistyczne. Były one ukierunkowane na rozwiązanie lokalnych problemów związanych z rozwojem gospodarczym lub realizacją planów kształtowania ładu przestrzennego przez koncentrowanie działalności gospodarczej w wydzielonych obszarach aglomeracji miejskich. W efekcie tej długofalowej polityki władz lokalnych i administracji państwowej, często po wielu latach od podjęcia pierwszych decyzji, zaistniały warunki do budowy centrum logistycznego” [Fechner 2004, s. 55]. Współcześnie państwa europejskie wspierają inicjatywy budowy centrów logistycznych, akcentując potrzebę ich współpracy sieciowej w ramach zarówno systemu europejskiego, jak i gospodarki światowej.

Współczesna gospodarka światowa, tworząca warunki dla rozwoju współczesnej praktyki i teorii gospodarczej, nie ogranicza się tylko do podmiotów *stricto* gospodarczych. Poza przedsiębiorstwami krajowymi i międzynarodowymi istotne znaczenie mają także państwa, organizacje międzynarodowe i ugrupowania integracyjne. Przyjmując zatem perspektywę międzynarodowych stosunków gospodarczych, także dla analizy zjawisk logistycznych, można stwierdzić, że rozwój wymiany międzynarodowej oraz postępujące procesy integracyjne miały i mają nadal duże znaczenie w kreowaniu logistyki międzynarodowej. Zwłaszcza postępująca integracja państw w ramach Unii Europejskiej stanowi ważny czynnik powstania i rozwoju eurologistyki.

## 5. Integracja gospodarcza – aspekt teoretyczny

Integracja gospodarcza oznacza proces gospodarczego scalania, który może odbywać się w skali narodowej regionalnej lub międzynarodowej (światowej), a po-

<sup>5</sup> Ze względu na stopień zaangażowania w działalność na terytorium kraju goszczącego.

<sup>6</sup> Są to międzyregionalne jednostki gospodarcze, w których koordynuje się usługi magazynowania i transportu na małe i wielkie odległości, wraz z przepływem informacji i kontroli tej działalności.

wstałe w jej wyniku organizmy tworzą nową jakość [Rymarczyk 2006; Rymarczyk i in. 2007; Budnikowski, Kawecka-Wyrzykowska 1997]. Jest ona zjawiskiem wielopłaszczyznowym, obejmującym różne dziedziny życia gospodarczego, społecznego, politycznego itp. [Bożyk i in. 2002, s. 368]. Istotę międzynarodowej integracji gospodarczej stanowi proces scalania, który może się odbywać w różnej skali (lokalnej, regionalnej, globalnej), oraz nowa jakość w skali gospodarki globalnej, która powstaje z różnej liczby podmiotów w wyniku ich przeobrażeń. Jest to proces szerokich przeobrażeń i dostosowań, zwłaszcza w strukturze ekonomicznej integrujących się elementów, scalający te elementy i kształtujący jednolitą, tzn. wewnątrznie komplementarną i spójną, a zatem przeobrażoną jakościowo, nową strukturę ekonomiczną całego obszaru. Integracja gospodarcza jest procesem dynamicznym, dokonuje się przez wewnętrzne i wzajemne dostosowanie się struktur gospodarczych poszczególnych krajów – spaja je w jeden organizm gospodarczy. Wśród warunków międzynarodowej integracji gospodarczej w literaturze przedmiotu można zidentyfikować kilka postulatów, których spełnienie umacnia potencjalną integrację krajów. Jednym z nich jest komplementarność struktur gospodarczych poszczególnych, zmierzających do integracji podmiotów. Jednakże jest to element dynamiczny, który jak wynika z praktyki gospodarczej, okresowo może nie występować. Zjawiska komplementarności lub konkurencyjności muszą dotyczyć wybranych obszarów korzystnych wzajemnie dla integrujących się podmiotów, tak by możliwe było pogłębienie specjalizacji i podziału pracy. Zaleca się, by poziom rozwoju gospodarczego i przemysłowego poszczególnych krajów sprzyjał integracji. Dlatego też kraje muszą dysponować niezbędnymi warunkami technicznymi (m.in. infrastruktura) umożliwiającymi realizację obrotów gospodarczych oraz muszą zaistnieć sprzyjające integracji warunki społeczne i kulturowe. Integracji sprzyjają także: prointegracyjna polityka państwa, pogłębiający się liberalizm w stosunkach między partnerami (także upraszczanie form współpracy) oraz względny protekcjonizm w stosunkach z państwami trzecimi. Istotnym elementem jest stosunkowo precyzyjne określenie formy instytucjonalno-organizacyjnej, a w związku z tym gotowość do dokonania odpowiednich przystosowań strukturalnych.

W teorii ekonomii do podstawowych metod integracji gospodarczej zaliczane są metody [Misala 2001, s. 345]:

- funkcjonalna: funkcje międzynarodowych instytucji w zakresie polityki integracyjnej powinny się ograniczać do likwidacji barier w obrotach międzynarodowych i zapewnienia swobodnego przepływu czynników produkcji, a właściwy proces pozostawić należy mechanizmowi rynkowemu (nie pogłębiać dezintegracji regionalnej gospodarki światowej);
- instytucjonalna (autorytatywna): integracja jest możliwa pod warunkiem skoordynowania, a nie zunifikowania polityki ekonomicznej określonych krajów (przekazanie funkcji i kompetencji ekonomicznych instytucjom ponadnarodowym – centralizacja).

Międzynarodowa integracja gospodarcza jest procesem, w którym więzi pomiędzy integrującymi się podmiotami ulegają stopniowemu pogłębieniu. Można ją rozpatrywać według kryterium czasowego, wyodrębniając integrację, która ustaje – kończy się w określonym czasie lub po zaistnieniu określonych warunków (określony horyzont czasowy). Innym rodzajem integracji ze względu na horyzont czasu jest integracja niekończąca się. Dokonując przeglądu form integracji, można wymienić integrację o charakterze:

- formalnym (UE, EFTA, NAFTA) – występują w formie określonej postaci międzynarodowych ugrupowań, mają swoją strukturę, organy itp.,
  - strefa wolnego handlu,
  - unia celna,
  - wspólny rynek,
  - unia walutowa i ekonomiczna;
- nieformalnym (silne powiązanie gospodarcze i polityczne państw – związek USA-Kanada – przed powołaniem NAFTA do 1991 r.).

Ze względu na instytucjonalne formy integracji można zidentyfikować integrację:

- umowną państw suwerennych – jej podstawą jest umowa międzynarodowa, zawierana przez państwa suwerenne, powołująca do życia określony typ ugrupowania integracyjnego, państwa te tworzą pewną instytucjonalną formę integracji równych partnerów, zakładającą ekwiwalentność ich korzyści z integracji;
- umowną państw dobrowolnie ograniczających suwerenność na rzecz instytucji integracyjnych;
- polityczną nierównomierną, tzn. politycznie podporządkowaną jednemu krajowi;
- gospodarczo nierównomierną, tzn. gospodarczo podporządkowaną jednemu krajowi.

Wśród naukowców dominuje pogląd, iż współczesna integracja gospodarcza zachodzi przede wszystkim dzięki działaniu mechanizmu rynkowego, a rola państwa powinna się ograniczać do tworzenia warunków umożliwiających rozszerzenie tego mechanizmu w skali międzynarodowej (np. przez eliminowanie ograniczeń handlowych). Integrację ekonomiczną można zatem określić jako proces scalania gospodarki narodowej poszczególnych krajów i tworzenie z nich jednego organizmu gospodarczego przez usuwanie ograniczeń w przepływie towarów i czynników wytwórczych oraz tworzenie podobnych warunków konkurencji [Budnikowski 2001, s. 246-247]. Przyjmując taką interpretację pojęcia integracji, należy stwierdzić, że jego integralną częścią stają się procesy logistyczne.

## **6. Formy integracji międzynarodowej a zmiany wybranych obszarów logistyki**

Integracja międzynarodowa jest procesem długotrwałym, postępującym stopniowo, którego motywy są pochodną interesów poszczególnych jego uczestników. Do podstawowych motywów międzynarodowej integracji regionalnej zaliczyć można

czynniki ekonomiczne (głównie strukturalne, techniczno-technologiczne i koniunkturalne), dominujące w ujęciu długookresowym, oraz czynniki pozaekonomiczne (ideologiczne, kulturowe) [Misala 2001, s. 348]. Na możliwość inkorporacji logistyki jako elementu procesów integracji wpływają szczególnie czynniki strukturalne i techniczno-technologiczne. W tym kontekście celem logistyki jest zapewnić optymalne kształtowanie łańcuchów dostaw od momentu pozyskania surowców przez ich transformację (przetworzenie), dystrybucję w różnych ogniwach produkcji i handlu, aż do ostatecznego nabywcy [Abt 1997, s. 7], jednocześnie zapewniając optymalizację poniesionych kosztów do uzyskanych efektów przy założeniu realizacji odpowiedniego poziomu jakości i obsługi klienta. Integracja gospodarcza wpływa na optymalizację dysponowania przez poszczególne kraje czynnikami wytwórczymi, w które kraje wyposażone są w różnym stopniu. Ich umiejętne łączenie i przemieszczanie wpływa na poprawę efektywności gospodarowania. Rozwój techniki i technologii w skali międzynarodowej sprawia, iż dostępność jej jest różna w ramach poszczególnych narodowych systemów gospodarczych. Uczestnictwo w systemie integracji oraz włączenie się do międzynarodowych łańcuchów dostaw pozwala uzyskać do nich łatwiejszy i tańszy dostęp. Logistyka jako metoda pokonywania barier przestrzenno-czasowych usprawnia proces wewnątrz ugrupowania integracyjnego, przyspieszając jego unifikację i rozwijając struktury komplementarne. Interdyscyplinarność logistyki sprawia, iż poszukuje ona rozwiązań w obszarach najnowszej wiedzy, tworząc możliwości zastosowań efektów działalności naukowo-badawczych, podnosząc tym samym poziom innowacyjności podmiotów uczestniczących w jej systemie. Integracja gospodarcza sprzyja rozprzestrzenianiu się innowacyjności, tworząc dodatkowe obszary twórczości (różnorodności).

Utworzenie ugrupowania integracyjnego skutkuje powstaniem różnego typu efektów ekonomicznych. Podstawowym jest efekt kreacji handlu, który polega na zwiększeniu obrotów handlowych w ramach krajów udzielających sobie preferencji celnych, tworzących strefę wolnego handlu lub unię celną [Rymarczyk 2010, s. 296-297]. W ich obrębie towary krajowe stają się bardziej konkurencyjne ze względu na niższą cenę (nie zawiera ona cła) w stosunku do towarów zewnętrznych. Efekt kreacji handlu generuje efekt produkcji i efekt konsumpcji na skutek zwiększenia popytu na towary wewnętrzne i rozwój tych producentów, którzy są bardziej wydajni, a tym samym stają się bardziej konkurencyjnymi eksporterami wewnętrznymi. W efekcie zwiększenia oferty rynku wewnętrznego i braku cła towary stają się tańsze, co powoduje wzrost możliwości nabywczych (konsumpcyjnych) klientów wewnętrznych. Efekt przesunięcia handlu występuje wtedy, gdy handel wewnętrzny w ramach strefy wolnego handlu lub unii celnej zwiększa się kosztem ograniczenia wymiany z krajami trzecimi. Jakość uzyskanych efektów integracji gospodarczej jest pochodną formy integracji, które mogą być traktowane jako swoiste etapy, od najmniejszego zaangażowania i największej autonomii krajów integrujących się po pełne zaangażowanie i zrzeczenie się znacznej części suwerenności na rzecz instytucji integracyjnych.



Za pierwszą formę integracji można zatem uznać strefę wolnego handlu. Charakteryzuje się ona przede wszystkim brakiem ceł wewnątrz ugrupowania integracyjnego. Kraje wchodzące w skład strefy znoszą między sobą cła i ograniczenia ilościowe w wymianie, pozostawiając jednocześnie narodowe taryfy celne oraz odrębną politykę handlową wobec krajów trzecich. Zakładając funkcjonowanie międzynarodowego łańcucha dostaw na terenie krajów tworzących strefę wolnego handlu, można rozpatrywać różne modele ich funkcjonowania. Jeżeli wszystkie ogniwa łańcucha zlokalizowane były tylko na terytoriach krajów, które weszły w skład strefy, łańcuch ten będzie funkcjonował nadal w tym samym układzie, a jego koszty ulegną obniżeniu ze względu na wyeliminowanie ceł i kosztów z nim związanych. Może też nastąpić zmiana poszczególnych ogniw łańcucha na inne podmioty z obszaru strefy, które staną się bardziej konkurencyjne względem poprzednich ogniw. Wcześniej były one poza zasięgiem łańcucha ze względu na zbyt wysokie koszty ich uczestnictwa lub inne bariery uniemożliwiające podjęcie współpracy. Inny model reakcji łańcucha dostaw na integrację zaobserwować można w przypadku, gdy pewne jego ogniwa po utworzeniu strefy wolnego handlu pozostaną poza jej obszarem. W takiej sytuacji, o ile wewnątrz strefy znajdą się podmioty substytucyjne, łańcuch będzie dążył do wymiany podmiotów pozostających poza strefą na podmioty wewnętrzne. Sytuacja ta nie dotyczy ulokowania ogniw dystrybucyjnych (konsumentów). W przypadku braku podmiotów substytucyjnych lub nieopłacalności zmiany podmiotów zewnętrznych łańcucha dostaw nastąpi jego reorganizacja wewnątrz strefy. W wyniku utrzymywania autonomicznej polityki handlowej przez kraje członkowskie strefy, a zatem różnych stawek celnych, łańcuch dostaw będzie przeobrażał się przede wszystkim geograficznie. Celem tego przeobrażenia będzie ulokowanie jego ogniw na terytoriach tych członków strefy, których cła i inne bariery są dla niego najmniej kosztowne. Jednakże należy wziąć pod uwagę stosowane przez członków strefy reguły pochodzenia towarów, które także wpłyną na jego organizację. Poza kosztami niezbędne jest, z punktu widzenia międzynarodowego łańcucha dostaw, zachowanie odpowiedniej jakości, niezawodności, elastyczności oraz odpowiedniego poziomu obsługi klienta. Na skutek utworzenia strefy wolnego handlu zostanie geograficznie wyodrębniony nowy rynek, na którym funkcjonowanie stanie się bardziej atrakcyjne dla podmiotów wewnętrznych, chociażby ze względu na obniżone koszty funkcjonowania – pochodne braku ceł. Z jednej strony umożliwi to podmiotom dostęp do większego rynku dostaw, ale także przyczyni się do wzrostu konkurencji wewnętrznej w jego obszarze. W krótkim okresie ta sytuacja może stanowić szansę dla podmiotów mniej efektywnych, gdyż ich produkty staną się bardziej konkurencyjne od produktów zewnętrznych. Ze względu na ich niższą cenę (bez ceł) mają szansę na wzrost sprzedaży, ale przede wszystkim – na stanie się bardziej atrakcyjnymi partnerami dla międzynarodowych łańcuchów dostaw. Będzie się tak działo do momentu obniżenia ceny przez konkurentów zagranicznych bądź zmian w pro-

dukcie, które spowodują spadek znaczenia ceny towaru. Jednak ta krótkookresowa przewaga podmiotów wewnętrznych, gdy zostanie wykorzystana dla nawiązania współpracy, w efekcie której nastąpi transfer wiedzy i technologii wykorzystany do podniesienia poziomu i efektywności funkcjonowania jednostki, może w istotny sposób przyczynić się do trwałej poprawy jej pozycji rynkowej. Jest to szansa szczególnie dla małych podmiotów, które dzięki swojej krótkookresowej atrakcyjności na rynku mają szansę na trwałą rozwój. Z punktu widzenia łańcuchów dostaw funkcjonujących na rynkach zewnętrznych szczególnie atrakcyjne stają się te kraje, które mają najniższe bariery handlowe dla krajów trzecich, stających się swego rodzaju wejściem na teren strefy wolnego handlu. Utworzenie strefy wolnego handlu zwiększa nie tylko poziom obrotów między krajami członkowskimi, ale także podnosi poziom powiązań między jej podmiotami gospodarczymi.

Drugą, bardziej zaawansowaną od strefy wolnego handlu, formą integracji jest unia celna. Pogłębia się liberalizacja obrotów wewnętrznych (brak ceł wewnątrz ugrupowania integracyjnego, intensyfikacja obrotów prowadzi do uproszczenia procedur), a członkowie unii znoszą bariery w przepływie towarów i ustanawiają wspólną taryfę celną oraz ujednolicają politykę handlową wobec partnerów zewnętrznych. Na skutek obniżenia kosztów produkcji, zwiększenia rynku zbytu, rozszerzenia rynku pozyskania czynników produkcji rynek wewnętrzny staje się dla łańcucha dostaw bardziej atrakcyjny od rynku zewnętrznego. Sytuacja ta ma miejsce i skutkuje substytucją ogniwi zewnętrznych na ogniwa wewnętrzne, o ile są one w stanie sprostać wymogom pozakosztowym łańcucha logistycznego. Jeśli jakość produkcji lub usług jest niezgodna z obowiązującymi standardami lub brak jest dostępu do pożądaných czynników lub usług, łańcuch logistyczny nie będzie skłonny do wymiany swych ogniwi. Konieczne jest także sprostanie wzrostowi konkurencji, a tym samym podniesienie poziomu innowacyjnego na rynku wewnętrznym oraz branie pod uwagę przez łańcuch dostaw stosowania specyficznej (preferencyjnej) polityki wewnętrznej układu integracyjnego. Niewątpliwie będzie to także miało wpływ na organizację międzynarodowego łańcucha dostaw. Ze względu na brak pełnej swobody przepływu czynników wytwórczych następuje rozwój inwestycji w tych obszarach, gdzie są one tańsze, łatwiej dostępne i lepszej jakości. Wraz z tym zmienia się struktura przestrzenna łańcucha dostaw. Ustanowienie wspólnej jednolitej polityki celnej i handlowej wobec krajów trzecich spowoduje, że podmioty zewnętrzne, w tym łańcuchy dostaw, będą poszukiwały dla swojej działalności takich lokalizacji, których infrastruktura oraz pozostałe czynniki produkcji są na odpowiednim poziomie jakościowym i o dużej dostępności. Daje to szanse rozwoju szczególnie obszarów o dużym zaawansowaniu techniczno-technologicznym, rozbudowanej potrzebnej infrastrukturze i wykształconej oraz taniej sile roboczej. By móc rozwijać działalność logistyczną oraz tworzyć szanse włączenia się podmiotów krajowych w systemy międzynarodowych łańcuchów dostaw, niezbędne jest wsparcie systemu makroekonomicznego, w postaci właściwej polityki państwa. Unia celna wymusza na poszczególnych członkach nie tylko ujed-

nolicenie polityki handlowej, ale także unifikację systemów technicznych i rozwiązań infrastrukturalnych. Dotyczy to zwłaszcza sfery przemieszczania towarów i systemów komunikacji. W konsekwencji wzrostu poziomu wymiany między krajami członkowskimi następuje uproszczenie procedur z nimi związanych oraz ich standaryzacja i automatyzacja. Najczęściej wykorzystywanym narzędziem z obszaru logistyki jest system EDI (*Electronic Data Interchange*), czyli elektroniczna wymiana danych, umożliwiająca obrót dokumentami elektronicznymi (niepapierowymi). Na przykładzie procesów zachodzących w ramach Unii Europejskiej można także zauważyć tendencję do ograniczania i koncentrowania punktów magazynowych oraz transformacji dóbr (centra magazynowe, przeładunkowe, dystrybucyjne).

„Istota pełnego wspólnego rynku sprowadza się do całkowitego usunięcia różnorodnych barier swobodnego przepływu nie tylko dóbr i usług, ale też czynników wytwórczych między krajami członkowskimi określonego ugrupowania integracyjnego” [Misala 2001, s. 368-370]. Oznacza to brak ceł wewnątrz ugrupowania integracyjnego, wspólną taryfę celną, swobodny przepływ kapitału, usług i ludzi. Pojawia się efekt wzbudzonych inwestycji i oszczędności, co oznacza ich przyciąganie do jednych krajów i odpływ z innych krajów. W efekcie powstaje lepsza alokacja zasobów oraz wzrasta poziom konkurencji wewnętrznej. Również rozwój i przeobrażenia w łańcuchach dostaw będą pochodną tych efektów. Na skutek wzrostu poziomu dobrobytu wewnątrz ugrupowania pojawi się wzrost oczekiwań co do poziomu obsługi klienta, któremu towarzyszyć będzie wzrost konkurencyjności i innowacyjności na rynku. Będzie to wymagać dodatkowych inwestycji i dostosowania struktury łańcucha do nowych wymagań. Wspólny rynek tworzy możliwości koncentracji łańcucha dostaw, zwłaszcza w sferze magazynowej. Pojawia się możliwość optymalizacji liczby podmiotów w ramach ogniw łańcucha. Towarzyszy temu tendencja do koncentracji różnych działań i procesów w jednym miejscu. Szczególną rolę zaczynają odgrywać centra logistyczne oraz outsourcing usług logistycznych. Powstaje tendencja do koordynacji procesów w skali całego ugrupowania, traktowanego przez podmioty jako wspólny rynek zaopatrzenia i zbytu. Warunkiem sprawnego funkcjonowania podmiotów gospodarczych jest odpowiedni rozwój i dostosowanie działań podmiotów regulacyjnych, administracyjnych i finansowych. Powstaje także potrzeba koordynacji polityki makroekonomicznej na poziom ugrupowania, w efekcie czego powstaje obszar możliwości dla rozwoju makrologistyki.

Unia walutowa „obejmuje, poza strefą wolnego handlu, unią celną i wspólnym rynkiem, koordynację (lub unifikację) polityki walutowej prowadzonej przez kraje wchodzące w skład ugrupowania integracyjnego. W zakres tej koordynacji wchodzi: ograniczenia (do z góry określonego przedziału) wahań kursów walutowych, tworzenie rezerw walutowych, wprowadzenie jednolitej waluty międzynarodowej, bezwarunkowa pomoc kredytowa itp.” [Bożyk i in. 2002, s. 379-380].

Unia ekonomiczna jest jedną z najwyższych form integracji regionalnej. Charakteryzuje ją brak ceł wewnątrz ugrupowania integracyjnego, wspólna taryfa celna, swobodny przepływ kapitału oraz usług i ludzi, harmonizacja polityki gospo-

darczej, wspólna waluta oraz jednolita polityka kursowa i pieniężna. Kraje znajdujące się na tym etapie ujednolicają politykę gospodarczą i powołują ponadnarodowy organ, którego decyzje są wiążące dla państw wchodzących w skład ugrupowania integracyjnego. W ujęciu teoretycznym istotę pełnej unii ekonomicznej stanowi całkowita harmonizacja różnego typu systemów politycznych dotyczących całości kształtu życia gospodarczego. W miarę wzrostu stopnia integracji (unia walutowa, unia ekonomiczna oraz unia polityczna) następuje przeniesienie punktu ciężkości procesów logistycznych z poziomu mikrologistycznego oraz wymiaru międzynarodowego na poziom makro- i metalogistyczny. Poza funkcjonowaniem łańcuchów dostaw niezbędna jest właściwa polityka ugrupowania integracyjnego, która w sposób szczególny obejmuje swym oddziaływaniem infrastrukturę logistyczną oraz te elementy systemu logistycznego, na które przedsiębiorstwa mają minimalny wpływ i są przede wszystkim ich użytkownikami. Posiadanie infrastruktury logistycznej o odpowiednim stopniu rozwoju może być elementem konkurencji poszczególnych krajów – obszarów, tworzących warunki dla rozwoju (przyciągnięcia) podmiotów tworzących ogniwa międzynarodowych łańcuchów dostaw. Jednak integracja infrastruktury logistycznej i tworzenia systemu logistycznego na poziomie strukturalno-administracyjnym ugrupowania integracyjnego, wraz z jego rozwojem, staje się warunkiem niezbędnym i koniecznym dla jego przetrwania i rozwoju. Widać to na przykładzie działań Unii Europejskiej, która przeznacza ogromne środki w ramach różnego typu form pomocy poszczególnym krajom członkowskim. Ich celem jest rozwój poszczególnych składników infrastruktury, tak by mogły wpisać się w całościowy system ugrupowania, tworząc techniczne i fizyczne uwarunkowania wszelkich przepływów dóbr, usług, informacji, energii, w sposób jak najbardziej optymalny. Właściwy system logistyczny umożliwia nie tylko funkcjonowanie ugrupowania, jego podmiotów i rynków, ale jest także czynnikiem wzmacniającym ekspansję i konkurencję na rynku globalnym.

## 7. Podsumowanie

Zwiększenie liczby i intensywności różnych form integracji międzynarodowej jest obecnie niezaprzeczalnym faktem. Podobnie jak rozwój logistyki i jej zastosowań w różnych sferach życia gospodarczego. Te dwa elementy współczesnej ekonomii, choć ze swej natury odległe od siebie, w praktyce gospodarczej są ze sobą powiązane. Rozwój dziedzin o interdyscyplinarnym charakterze oraz wzrost nasilenia i złożoności zjawisk międzynarodowych sprawiają, iż współcześnie można poszukiwać obszarów wzajemnego przenikania się oraz wsparcia zarówno logistyki, jak i stosunków międzynarodowych realizowanych w przestrzeni współczesnej gospodarki światowej. Wykorzystanie koncepcji logistycznych na poziomie zarówno mikro-, makro-, jak i mezosystemowym nie tylko tworzy szansę rozwoju i poprawy poziomu konkurencyjności poszczególnych podmiotów gospodarczych, ale także pozwala traktować logistykę jako swoiste narzędzie integracji międzynarodowej.

## Literatura

- Abt S., *Systemy logistyczne w gospodarowaniu. Teoria i praktyka logistyki*, AE, Poznań 1997.
- Bożyk P., Misala J., Puławski M., *Międzynarodowe stosunki ekonomiczne*, PWE, Warszawa 2002.
- Budnikowski A., Kawecka-Wyrzykowska E., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa 1997.
- Budnikowski A., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa 2001.
- Cox T.H., *Cultural Diversity in Organizations*, Barrett-Koehler, San Francisco 1993.
- Fechner I., *Centra logistyczne. Cel-realizacja-przyszłość*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2004.
- Gołemska E., *Eurologistyka. Przesłanki. Metody. Koncepcja*, AE, Poznań 2001.
- Gołemska E., Kempny D., Witkowski J., *Eurologistyka w zarządzaniu międzynarodowym*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa 2005.
- Gołemska E., *Kompendium wiedzy o logistyce*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa 2010.
- Gołemska E., *Kompendium wiedzy o logistyce*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa-Poznań 1999.
- Gołemska E., *Logistyka w gospodarce światowej*, C.H. Beck, Warszawa 2009.
- Gołemska E., Szymczak M., *Logistyka międzynarodowa*, PWE, Warszawa 2004.
- Kisiel-Łowczyk A.B., *Współczesna gospodarka światowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999.
- Koźmiński A., *Zarządzanie międzynarodowe*, PWE, Warszawa 1999.
- Misala J., *Współczesne teorie wymiany międzynarodowej i zagranicznej polityki ekonomicznej*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2001.
- Placzek E., *Logistyka międzynarodowa*, AE, Katowice 2006.
- Rymarczyk J., Drelich-Skulska B., Michalczyk W., *Regionalizacja i globalizacja we współczesnym świecie*, AE, Wrocław 2007.
- Rymarczyk J., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa 2006.
- Rymarczyk J., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa 2010.
- Skowronek Cz., Sarjusz-Wolski Z., *Logistyka w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa 1995.
- Stiglitz J., *Globalizacja*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa 2006.
- Szczepankiewicz W., *Logistyka marketingowa. Organizacja zasilania materialowego przedsiębiorstw*, AE, Kraków 1996.
- Szymczak M., *Logistyka w procesie internacjonalizacji przedsiębiorstw*, AE, Poznań 2004.
- Witkowski J., *Zarządzanie łańcuchem dostaw*, PWE, Warszawa 2003.
- Zorska A., *Ku globalizacji. Przemiany w korporacjach transnarodowych i gospodarce światowej*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa 1998.

## LOGISTICS AND EUROLOGISTICS AS THE ELEMENTS OF THE SYSTEM OF INTERNATIONAL INTEGRATION IN THE GLOBAL ECONOMY

**Summary:** The article presents the concept of international logistics as a result of modern processes in the contemporary world economy. International logistics is both the effect of transformation and development of the concept of logistics and science and management practices. Logistics is also influenced by the changes on the international market, partly due to the development of integration processes on a global scale. The effect of these phenomena is the creation of a concept of eurologistics, which in practice may be considered as a factor of European integration. On this basis it can be concluded that logistics is one of the factors of contemporary international integration.

**Keywords:** international logistics, eurologistics, international integration, world economy.