

Elżbieta Gołemska

Akademia Ekonomiczna w Poznaniu

ZADANIA LOGISTYKI MIĘDZYNARODOWEJ I EUROLOGISTYKI W INTEGRACJI I GLOBALIZACJI GOSPODARKI

1. Wstęp

Współczesne zadania logistyki międzynarodowej, czy szerzej globalnej, ściśle się wiążą z pierwszą i drugą falą globalizacji gospodarki. Wynika to z tego, iż istotną cechą współczesnego globalizmu jest tak szybki postęp technologiczny, że koszty transakcji i komunikowania się są coraz niższe. Zdaniem E. Jantón-Drozdowskiej [2004, s. 18, 20] proces globalizacji można charakteryzować, identyfikując ważniejsze jego przejawy, takie jak: kształtowanie się światowej sieci obrotu towarami i usługami, rozwój światowego systemu transportowego oraz systemu informacyjnego dla wszechstronnej komunikacji. Przejawy globalizacji w tym rozumieniu to nic innego, jak infrastruktura logistyki globalnej, niezbędnej dla światowej gospodarki. Celem niniejszych rozważań jest identyfikacja ważniejszych zadań logistyki międzynarodowej w globalizacji gospodarki, ze szczególnym uwzględnieniem eurologistyki jako ważnego przypadku logistyki międzynarodowej.

2. Rola logistyki w pierwszej i drugiej fali globalizacji gospodarki

Celem wyznaczenia zadań logistyki międzynarodowej w pierwszej i drugiej fali globalizacji gospodarki należy najpierw odnieść się krótko do genezy procesów globalizacji z przełomu XIX i XX w., kiedy to w wyniku nastania ery wolnego handlu zwiększyła się swoboda przepływu towarów, a udział eksportu w światowym dochodzie się podwoił [Balcerowicz 2002, s. 50].

Zwiększenie międzynarodowej aktywności przedsiębiorstw doprowadziło w konsekwencji do wzrostu powiązań i zależności gospodarczych pomiędzy państwami.

Zwiększenie międzynarodowej aktywności przedsiębiorstw określono mianem pierwszej fali globalizacji, która charakteryzowała się wysokim stopniem integracji gospodarczej między głównymi potęgami światowymi [Gwiazda 1998, s. 31-33].

W latach dziewięćdziesiątych XX w. największy wpływ na globalizującą się gospodarkę miała zarówno dobra koniunktura gospodarcza w USA, jak i dalsza liberalizacja gospodarki w Europie, a także procesy transformacji gospodarczej i społecznej w krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Skokowe zwiększenie aktywności zagranicznej przedsiębiorstw przejawiało się m.in. wzrostem przepływów inwestycyjnych, gdyż w okresie 1990-2000 średnia roczna wartość inwestycji wyniosła 500 mld USD, co owocowało zwiększeniem skumulowanej wartości zagranicznych inwestycji bezpośrednich w skali całego świata z 1,7 bln USD w 1990 r. do 6,6 bln USD w 2001 roku. Można więc uznać, iż w efekcie powstała druga fala globalizacji [*Transnational Corporations...* 2002, s. 15].

Druga fala globalizacji to procesy tworzenia globalnych zależności i powiązań pomiędzy gospodarkami poszczególnych państw. Zdaniem A. Jarczewskiej-Romaniuk [2004, s. 36], druga fala globalizacji znacznie różniła się od pierwszej, gdyż objęła swym zasięgiem prawie wszystkie kraje świata.

Należy w tym miejscu powiedzieć, że logistyka globalna, z jej nowoczesnymi metodami i technologiami informatycznymi, staje się nie tylko podstawą, ale również gwarantem takich procesów.

W literaturze przedmiotu pojawiają się często takie pojęcia, jak logistyka globalna czy logistyka międzynarodowa. Powstaje zatem pytanie, jaka jest różnica między tymi terminami?

Otóż należy stwierdzić, że mówiąc o zakresie międzynarodowym, mamy na uwadze rozpoznane i opisane relacje czy kontrakty między firmami różnych państw, natomiast mówiąc o zakresie globalnym, rozumiemy przez to wszystkie światowe relacje zarówno udokumentowane instytucjonalnie, jak i realizowane bieżąco w gospodarce światowej. Takie rozróżnienie pojęć dotyczy także logistyki, gdyż jak w logistyce międzynarodowej mamy do czynienia z połączonymi w łańcuch logistyczny firmami różnych państw, tak w logistyce globalnej wszystkie operacje logistyczne przeprowadzane są w firmach na całym świecie.

Logistyka globalna to zespół operacji logistycznych na całym świecie, przeprowadzanych pomiędzy firmami różnych państw na różnych kontynentach. Nie ulega wątpliwości, że do najważniejszych zadań współczesnej gospodarki, w tym logistyki globalnej, należy identyfikacja, a potem klasyfikacja tego, co nazywamy siłami prowadzącymi do globalizacji, a pośród nich można wyróżnić siły polityczne, ekonomiczne, techniczne czy społeczne.

Podobnie jak wtedy, gdy na skutek zwiększania międzynarodowej aktywności przedsiębiorstw mieliśmy do czynienia z pierwszą, a potem drugą falą globalizacji, umiędzynarodowienie logistyki odbywało się kolejnymi falami. Fale te były jednak inaczej rozłożone w czasie, a także powstały trochę później, bo pierwsza z nich

rozpoczęła się w połowie XX w., druga zaś w latach osiemdziesiątych tego stulecia (i trwa do dziś).

Długa droga do globalizacji logistyki rozpoczęła się praktycznie od wizyty synów Sakichi Toyoda w fabryce Forda. Jak bowiem wiadomo, w 1908 r. Henry Ford skonstruował pierwszy samochód, zaprojektował taśmę produkcyjną oraz opublikował pogląd, że gromadzenie zapasów ponad bieżące potrzeby firmy jest dużym błędem ekonomicznym. Synowie Toyody po powrocie do Japonii stworzyli filozofię *just in time* – dokładnie na czas, celem ograniczenia zapasów w produkcji. Kuchiro Tojoda, syn Sakichi Toyoda, wybudował w 1938 r. fabrykę w Koromo, obecnie Toyota City, w której zastosował metodę *just in time* (JIT), a także metodę *kanban*. Z biegiem lat zastosowanie tych metod rozpowszechniło się także w Europie.

Wykorzystanie JIT w produkcji samochodów w Japonii spowodowało zmniejszenie koniecznego do tej produkcji czasu z 15 dni do 24 godzin, w USA zaś:

- zwiększenie obrotu dostaw zapasami z 16 do 20 razy,
- zredukowanie czasu dostaw z 15 do 1,5 dnia,
- zredukowanie zapasów w produkcji z 22 do 1 dnia,
- zredukowanie liczby wózków z 50 do 6,
- zredukowanie odpadów z produkcji z 2,5 do 0,9% w Europie,
- zmniejszenie powierzchni magazynów o 50-70%, w tym wyrobów gotowych o 33%,
- zwiększenie synchronizacji zaopatrzenia produkcji od 4 do 2 dni,
- skrócenie cykli produkcyjnych o 30-50%.

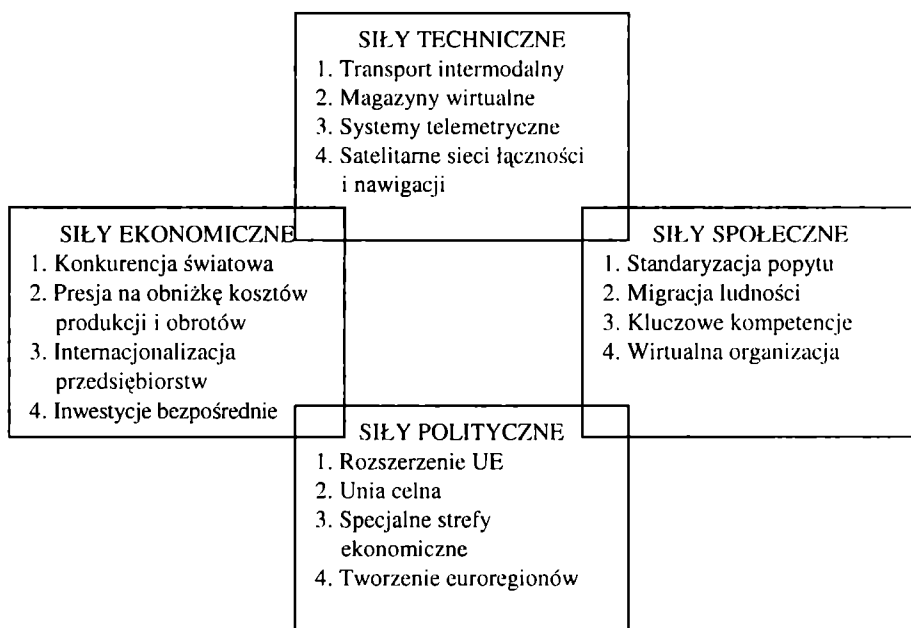
Szeroko zaczęto stosować na świecie metodę *kanban*, którą opracowano w Japonii na podstawie metody JIT.

Należy zadać sobie pytanie, czy w obrębie wspomnianych wcześniej tych samych sił, prowadzących do globalizacji, można znaleźć takie, które prowadzą do logistyki globalnej? Odpowiedź na tak zadane pytanie jest twierdząca, choć w szczegółowej klasyfikacji tych sił należy uwzględnić te specyficzne dla logistyki siły, które nie tylko wspierały lecz i stymulowały procesy globalizacji. Na szczególną uwagę zasługują np. takie, jak:

- presja na obniżanie kosztów produkcji i obrotu towarowego,
- znaczący wzrost inwestycji bezpośrednich,
- wzrost znaczenia marketingu międzynarodowego (rys. 1).

W latach 1950-1980 nastąpił rozwój logistyki zarówno w teorii, jak i w praktyce. Ze względu na fakt, iż doświadczenia militarne II wojny światowej z uwzględnieniem działalności logistycznej zostały wykorzystane nie tylko przez przedsiębiorstwa amerykańskie, ale również europejskie, azjatyckie i australijskie, rozpoczął się pierwszy okres globalizowania zadań logistycznych tak w firmach, jak i w całych łańcuchach dostaw.

Za pierwszą falę globalizacji logistyki można więc uznać szybki jej rozwój w latach 1950-1980, kiedy tworzone i rozwijano łańcuchy dostaw pośród firm ściśle z sobą współpracujących, i to od producenta do miejsca konsumpcji.



Rys. 1. Siły prowadzące do logistyki globalnej

Źródło: opracowanie własne.

Planowanie, wytwarzanie, transportowanie produktów na rynku światowym wymagało skokowego wzrostu zarówno metod zarządzania logistyką globalną, jak i przygotowania się firm do współpracy. Wraz ze zdobywaniem nowych umiejętności: kluczowych kompetencji logistycznych, tworzyła się druga fala globalizacji logistyki.

Druga fala globalizacji miała swój początek pod koniec lat osiemdziesiątych i trwa do dzisiaj. Powstanie światowej infrastruktury komunikacyjnej na bazie satelitarnych sieci łączności i nowych technologii informatycznych umożliwia dalszy rozwój logistyki globalnej czy międzynarodowej.

Współczesne metody zarządzania logistycznego budowane w ramach lokalnych, czy rozległych sieci komputerowych, z wykorzystaniem EDI, tzn. *electronic data interchange*, czyli bezpapierowego obiegu dokumentów, nie tylko umożliwiają rozwijanie logistyki globalnej, ale również przyczyniają się do racjonalizowania operacji logistycznych i dalszej znaczącej obniżki kosztów produkcji i obrotu towarowego.

Na czym polega więc rola logistyki globalnej, a szczególnie międzynarodowej w procesach globalizacji gospodarki?

Druga fala tej globalizacji jest praktycznie tożsama w czasie i przestrzeni z drugą falą globalizacji logistyki, co nie tylko oznacza efekt sprzężenia zwrotnego pomiędzy efektami globalizacji i umiędzynarodowienia logistyki, ale także wskazuje na wyprzedzający charakter infrastruktury logistycznej względem aktywności

gospodarczej. Można więc powiedzieć, iż do ważniejszych zadań logistyki w XXI w. należy zaliczyć:

- osiąganie efektu synergii w procesach globalizacyjnych,
- szybki rozwój światowej infrastruktury komunikacyjnej, w tym logistycznej, a także społecznej,
- wywieranie presji na obniżenie kosztów produkcji.

3. Eurologistyka w integracji i globalizacji gospodarki

Szczególnym przypadkiem logistyki międzynarodowej jest eurologistyka. Jeśli przyjąć, że na istotę zarządzania logistycznego w przedsiębiorstwie i pomiędzy firmami składają się trzy funkcje, operacyjna, finansowa i marketingowa, to taki system połączonych ze sobą przynajmniej dwóch europejskich firm, dla których chociaż jedna z tych funkcji jest wspólna, nazywamy eurologistyką. Ze względów oczywistych budowanie eurologistyki musi być czynione z wykorzystaniem najnowocześniejszych systemów informatycznych, ze szczególnym uwzględnieniem bezpapierowego obiegu dokumentów i łączy satelitarnych.

Wykorzystanie technologii informacyjnych jest, jak wiadomo, kapitałochłonne. Opór firm przed inwestowaniem w takie projekty może mieć i takie uzasadnienie. W każdym jednak przypadku można przecież przeprowadzić rachunek ekonomiczny, za pomocą miar prostych lub złożonych, a ciekawym przykładem takiego pomiaru jest miernik EVA [Berry 2003, s. 68]:

$$EVA = NOPAT - (capital \times cost \text{ of } capital),$$

gdzie: NOPAT (*net operation profit after taxes*) – zysk operacyjny netto po opodatkowaniu,

capital – całkowita wartość inwestycji, *cost of capital* – zakładana stopa dyskontowa.

Miernik EVA pozwala na oszacowanie korzyści finansowych przy podjęciu decyzji o inwestowaniu w technologie informatyczne.

Szybki rozwój eurologistyki w XXI w. ma znaczący wpływ na wywołanie efektu synergii makroekonomicznych czynników determinujących nie tylko międzynarodową konkurencyjność przedsiębiorstw i krajów, ale też globalizację logistyki.

Do najważniejszych zadań współczesnej eurologistyki należy zatem zaliczyć:

1. Zwiększenie koncentracji aktywów strategicznych drogą tworzenia superorganizacji w eurologistyce.
2. Zwiększenie roli organów instytucjonalnych UE i OECD w opiece nad przestrzeganiem zasad konkurencyjności przedsiębiorstw.
3. Zwiększenie kompresji czasu w eurologistycznym łańcuchu dostaw.
4. Ograniczenie ryzyka zagrożeń asymetrycznych w Europie.

Ad 1. Jedną z największych zalet eurologistyki jest możliwość koncentracji aktywów strategicznych, co prowadzi do powiększania kapitału niezbędnego do realizacji postępu nowoczesnych rozwiązań w ramach wdrażanego postępu technicznego. Typowym dla eurologistyki przykładem takiej koncentracji jest tworzenie superorganizacji przedsiębiorstw europejskich.

Superorganizacja to grupa przedsiębiorstw powiązanych ze sobą, funkcjonujących samodzielnie, ale z wydzielonym jednym obszarem podejmowania wspólnych decyzji, np. co do źródeł zaopatrzenia, wyboru kierunku importu czy wspólnej polityki cen. Eurologistyka jest więc obszarem podejmowania takiej działalności przez wszystkich europejskich członków superorganizacji.

Zarządzanie superorganizacją eurologistyki może być dokonywane wtedy, gdy występuje samomotywacja wszystkich ogniw łańcucha eurologistycznego, a także wtedy, gdy wysiłek każdego ogniwa – firmy nagradzany jest proporcjonalnym do niego zyskiem. W zarządzaniu superorganizacją zaufanie do przeprowadzonych transakcji musi być większe niż w sytuacji zarządzania pojedynczym przedsiębiorstwem. Skuteczność tego zarządzania zależy od zastosowania:

1) precyzyjnych metod gromadzenia, przetwarzania i wykorzystywania wszystkich informacji towarzyszących działalności logistycznej, uzyskiwanych i przekazywanych wszystkim członkom superorganizacji,

2) precyzyjnych metod podziału zysków pomiędzy przedsiębiorstwami – członkami superorganizacji,

3) określonej strategii, dotyczącej sposobu rozwiązywania konfliktów w ramach superorganizacji.

Drugim ważnym zadaniem superorganizacji logistyki jest opracowanie metod podziału zysku pomiędzy przedsiębiorstwami. W tabeli 1 przedstawiono podział zysku, opracowany przez J. Hesketta i R. Ballou [Ballou 1992, s. 63].

Graficznie wyniki dokonanych obliczeń są przedstawione na rys. 2.

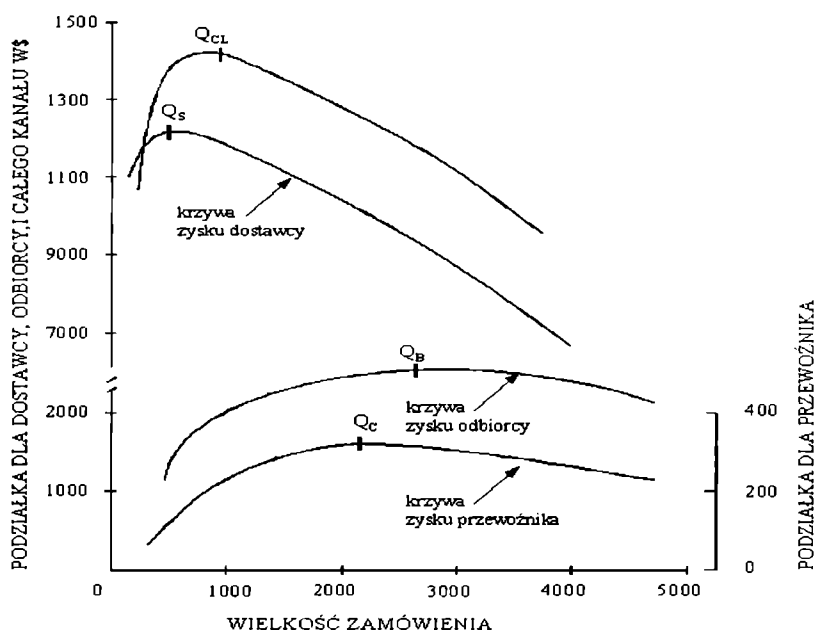
Metoda podziału zysku pozwala na ocenę, kiedy przedsiębiorstwo powinno działać samodzielnie, a kiedy osiągnie zwiększenie zysków w wyniku przystąpienia do superorganizacji.

Ad 2. W odniesieniu do zwiększenia roli organów instytucjonalnych w przestrzeganiu zasad konkurencyjności krajów i przedsiębiorstw warto przede wszystkim, za R. Youngiem [1990, s. 13-26], stwierdzić, iż wśród wszystkich zmian wynikających z wcielenia w życie idei jednolitego rynku europejskiego głównie trzy z nich wpływają w sposób bezpośredni na rozwój eurologistyki.

1. Pierwsza dotyczy uproszczenia międzynarodowych procedur wysyłkowych drogą wprowadzenia jednolitego dokumentu administracyjnego celem uproszczenia dokumentacji i skrócenia czasu na granicy.

2. Druga zmiana związana jest ze zracjonalizowaniem formalności celnych dla tych przesyłek, które przemieszczane są tranzytem przez kraje europejskie.

3. Trzecia zmiana polega na wprowadzeniu wspólnych posterunków granicznych.



Rys. 2. Krzywe zysków dla dostawcy, przewoźnika odbiorcy i całego kanału na przykładzie superorganizacji logistyki

Źródło: [Ballou 2003, s. 634].

Tabela 1. Podział zysku między przedsiębiorstwami

Przedsiębiorstwa – ogniwa kanału dystrybucji	Wielkość zamówień (w USD)				
	polityka cen				skorygowana polityka cen
	QB=2 320	Qc= 2 220	Qs = 320	Qcl = 820	Qclr = 800
Odbiorca	2 969	2 968	9	2 367	3 652
Przewoźnik	310	311	67	263	368
Dostawca	8 688	8 873	12 032	11 409	10 152
Razem w kanale dystrybucji	11 967	12 152	11 108	14 039	14 172

Ułatwienia przepływów międzynarodowych, zdaniem autora, wpłyną na koncentrację europejskich sieci logistycznych w sferze produkcji i obrotu towarowego, a także w zakresie wymiany handlowej.

Na uwagę zasługuje także koncepcja zmierzająca do opracowania zasad nadzoru korporacyjnego w OECD. Istota tej koncepcji sprowadza się do tworzenia lub doskonalenia pracy w instytucjach monitorujących zarządzanie korporacjami globalnymi. W ten sposób będzie się dążyć do wyrównania szans rozwoju zarówno sektora MSP, jak i dużych przedsiębiorstw. Ma to szczególne znaczenie dla polskich firm zarówno świadczących usługi logistyczne, będących na nieco słabszych

pozycjach rynkowych, jak i dla tych, które przygotowują się do udziału w międzynarodowych łańcuchach dostaw. Należy dodać, że niezależnie od tego kierunku polityki UE, który jest związany ze stopniowym likwidowaniem ograniczeń w wymianie międzynarodowej, UE rozwija własne instrumenty polityki handlowej. W realizacji procesów logistycznych w globalizującej się gospodarce szczególnego znaczenia nabierają środki pozataryfowe, takie jak kontyngenty ilościowe oraz opłaty wyrównawcze. Umożliwiają one w konsekwencji stabilizację poziomu działalności logistycznej, niezależnie od bieżącej koniunktury na rynkach światowych, a także niezależnie od zmian cen surowców naturalnych czy wahań kursu walut.

Ad 3. Ważnym czynnikiem stymulującym globalizację logistyki jest zwiększenie zjawiska kompresji czasu, a co za tym idzie, zmniejszenie kosztów dostaw. Wiąże się to z wprowadzeniem inteligentnych, elastycznych systemów produkcji i dystrybucji, zwiększeniem szybkości reakcji na zmiany popytu oraz ze wzrostem liczby kluczowych kompetencji logistyków w organizacjach wirtualnych. Jak stwierdza J. Coyle [Coyle, Bardi, Langley 2002, s. 616], w miarę jak firmy opanowują rynki globalne, sieci logistyczne stają się coraz bardziej złożone, a także rozległe. Ze względu na fakt, iż czas jest podstawą konkurencji, firmy, aby się rozwijać, muszą stosować systemowe zarządzanie logistyczne, ze szczególnym uwzględnieniem kompresji czasu. Działania w tym kierunku polegają na skracaniu (tam, gdzie to możliwe) przede wszystkim długości cyklu realizacji zamówień oraz lokalizowaniu produkcji w miejscu występowania popytu wąskoasortymentowego na potrzeby rynku lojalnego. Zdaniem autora taką właśnie strategię z wielkim sukcesem prowadzą firmy europejskie: Unilever, Electrolux czy SKE. Trzeba dodać, że kompresja czasu w międzynarodowych łańcuchach dostaw jest konkretnym i możliwym do osiągnięcia w najbliższych latach, ważnym czynnikiem stymulującym globalizację logistyki.

Ad 4. Nowoczesna eurologistyka może mieć znaczący wpływ na ograniczenie zagrożeń asymetrycznych. W ramach jej funkcjonowania mogą i powinny być tworzone kanały eurologistyczne „bis”. Wyznaczanie kierunków dostaw i odbioru towarów może być opracowane w kilku wariantach, tak aby w razie wystąpienia zakłóceń dysponować kanałami, rezerwowymi drogami przewozu i miejscami składowania zapasów.

Przewrotnie można powiedzieć, iż gwałtowny rozwój technologii informatycznych obrócił się przeciwko twórcom tej koncepcji, a także przeciwko tym rozwiązaniom, które stworzyli. Wynika to z faktu, iż globalne sieci informatyczne i telekomunikacyjne mogą być wykorzystywane przez grupy terrorystyczne, a także służyć w celu uzyskiwania nielegalnych dochodów. Warto wyjaśnić, iż konflikt asymetryczny ma miejsce wtedy, gdy jedna ze stron, np. inne państwo lub podmiot niepaństwowy, posiada przewagę potencjału, druga strona natomiast stara się zniwelować tę przewagę. Do szczególnych przykładów zagrożeń asymetrycznych należy zaliczyć wrogie zastosowanie technologii informatycznych wywołujących wojnę informatyczną (*infwar*) lub cybernetyczną (*cyberwar*), a także działalność transnarodowych grup przestępczych czy terroryzm. Zagrożenia asymetryczne [Madej 2003, s. 224], rozumiane jako pocho-

dzące ze strony podmiotów niepaństwowych, dobrze wpisują się w logikę procesów globalizacyjnych, których jednym z najbardziej charakterystycznych elementów jest właśnie wzrost znaczenia i wpływu pozarządowych uczestników stosunków międzynarodowych. Zagrożenia te są w takim razie jednocześnie wynikiem, przejawem i elementem globalizacji, decydującej zarówno o kształcie środowiska, w którym funkcjonują, jak i techniczno-organizacyjnym aspekcie funkcjonowania podmiotów i skali oddziaływania na sytuację międzynarodową.

Przedstawione w niniejszych rozważaniach zadania logistyki międzynarodowej w integrującej się i globalizującej gospodarce należą do ważniejszych i bardziej znanych. Zakres i struktura takich zadań winny być przedmiotem dalszych badań, zarówno teoretycznych, jak i empirycznych.

Literatura

- Balcerowicz L., *Rozum i odwaga*, „Wprost” 2002 nr 21.
- Ballou R., *Business Logistics Management*, Prentice Hall, Englewood Cliff 1992.
- Berry J., *Przychodzi EVA do informatyka*, „CXO, Magazyn Kadry Zarządzającej” 2003.
- Coyle J., Bardi E., Langley C., *Zarządzanie logistyczne*, PWE, Warszawa 2002.
- Gwiazda A., *Globalizacja i regionalizacja gospodarki światowej*, UMK, Toruń 1998.
- Jantoń-Drożdżowska E., *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, AVS boni et aequi, Poznań 2004.
- Jarczewska-Romaniuk A., *Relacje polityki i ekonomii w procesie globalizacji*, [w:] *Globalizacja a stosunki międzynarodowe*, BRATA, Bydgoszcz-Warszawa 2004.
- Madej M., *Globalizacja zagrożeń asymetrycznych*, [w:] *Globalizacja a stosunki międzynarodowe*, BRATA, Bydgoszcz 2003.
- Young R.R., *Europe 1992. The Logistics Perspective of a European-based Multinational*, Penn, State University Park 1990.
- Transnational Corporations and Export Competitiveness*, UNCTAD World Investment Report 2002, UN, New York-Geneva 2002.

INTERNATIONAL LOGISTICS AND EUROLOGISTICS TASKS IN INTEGRATION AND GLOBALIZATION OF THE ECONOMY

Summary

The contemporary role of international logistics, or broader – global logistics, is closely related to the first and second waves of economic globalization. A very important feature of globalization is the consistent lowering of transaction and communication costs brought about by technical advancements. The process of globalization can be characterized by identifying its major manifestations such as the world-wide network for trading goods and services, and the development of international transportation and information systems facilitating universal communication. The aim of the present paper is to identify and discuss the major tasks of international logistics in the process of economic globalization, with particular focus on eurologistics as an important case of international logistics.