

Systemy logistyczne w handlu międzynarodowym

*Monika Wyrzykowska**

Wzrost obrotów w handlu światowym stał się możliwy dzięki organizacji systemów logistycznych w przedsiębiorstwach na całym świecie. Rozwój logistyki zbliża do siebie poszczególne państwa. W większości krajów świata nastąpił wzrost obrotów w handlu zagranicznym w ujęciu wartościowym. Rozwój działalności logistycznej sprzyja również zaostrzeniu konkurencji w skali światowej. Współczesne przedsiębiorstwo jest w stanie produkować swoje wyroby w dowolnym miejscu na świecie, powierzając odpowiedzialność za ich transport z kraju A do kraju B profesjonalnym usługodawcom logistycznym. Dlatego też, logistyka ma ogromne znaczenie dla rozwoju wymiany międzynarodowej. Celem opracowania jest określenie roli systemów logistycznych w handlu międzynarodowym.

16.1. Systemy logistyczne i ich kategorie

W pierwszym rzędzie, w odpowiedzi na otwieranie się gospodarek, zainteresowanie przedsiębiorców zwróciło się w stronę handlu zagranicznego i jego podstawowych form, takich jak import, eksport i handel tranzytowy. Sam handel jednak nie gwarantuje jeszcze pożądanych efektów długookresowych. Obecnie uwaga koncentruje się na systemach logistycznych zorientowanych na przepływy. Tendencje globalizacyjne spowodowały wzrost znaczenia logistyki, konieczność integracji źródeł zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji. Punkty dostaw i odbioru znajdujące się w różnych krajach stworzyły potrzebę precyzyjnego planowania, realizacji, kontroli i koordynacji przekraczających granice przepływów towarów.

* Dr, Katedra Ekonomii, Wyższa Szkoła Bankowa w Gdańsku

Złożoność logistyki jako konglomeratu wielu elementarnych operacji, jak i jej wieloaspektowość rodzi możliwość zróżnicowanego do podejścia do niej, które najlepiej uwidacznia się w rozróżnianiu terminów: logistyka, zarządzanie logistyką i zarządzanie logistyczne. Pierwsze z pojęć dotyczy wyłącznie ruchu i operowania produktami z miejsc wytwarzania do miejsc konsumpcji i sprowadza logistykę do fizycznej dystrybucji i gospodarki materiałowej, a więc jest zbieżne z jedną z pierwszych definicji logistyki sformułowaną przez American Marketing Association [Dworecki 1999, s. 60]. Pojęcie drugie traktuje o zarządzaniu tym procesem, a więc o planowaniu, realizowaniu, sterowaniu i kontroli przepływu, ujmuje najpopularniejsze obecnie rozumienie logistyki propagowane przez Council of Logistics Management i przyjęte przez European Logistics Association [Lambert, Stock 1993, s. 676; Pfohl 2001, s. 349-350]. Trzecie zaś wskazuje pewną koncepcję zarządzania przedsiębiorstwem zorientowaną na przepływy, formułowanie strategii w tym zakresie, ze szczególnym uwzględnieniem sfery zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji, w której firma stanowi ogniwo w systemie transformacji dóbr [Christopher 1998, s. 11; Abt 1998, s. 21]. Wszystkie wymienione pojęcia charakteryzują proces logistyczny.

Ze względu na lokalizację przebiegu procesu logistycznego wyróżniamy logistykę: krajową logistykę międzynarodową czy logistykę globalną. Z natury rzeczy trudno dzielić logistykę na krajową oraz logistykę międzynarodową, o czym decyduje w zasadzie lokalizacja poszczególnych ogniw łańcucha dostaw, a sam podział wydaje się umowny.

Rynek europejski przez długi okres charakteryzował się rozdrobnieniem na rynki narodowe. Zasadnicze przemiany, jakie zaszły w Europie w latach 80. i 90., które były i są związane z uregulowaniem kwestii dotyczących rynku wewnętrznego Unii Europejskiej oraz z otwarciem rynków krajów Europy Środkowej i Wschodniej rzuciły nowe wyzwania i doprowadziły do wytyczenia nowych założeń kształtowania europejskich systemów logistycznych. W wyniku przemian, europejski rynek logistyczny, w tym także będący jego integralną częścią polski rynek logistyczny, został narażony na wpływ dualnej rewolucji, tzn. tendencji globalizacyjnych znajdujących wyraz w postępującej integracji łańcuchów dostaw oraz trendów integracyjnych w Europie tworzących nowe wyzwania dla logistycznej obsługi procesów zaopatrzeniowych, produkcyjnych i dystrybucyjnych [Rutkowski, 2000, s. 73]. Utworzenie jednolitego rynku na kontynencie europejskim, wprowadzenie wspólnej waluty oraz rozwój krajów Europy Środkowo-Wschodniej, jak również zwiększona międzynarodowa konkurencyjność, wymagania klientów, wysokie koszty utrzymywania zapasów, udoskonalone systemy transportowe i informacyjne stały się czynnikami, które wpłynęły na wykształcenie się międzynarodowego, zintegrowanego systemu logistycznego zwanego eurologistyką. Charak-

terystyczną cechą europejskiego systemu logistycznego jest trend do ponadgranicznego zaopatrywania całych regionów z niewielu miejsc. W Europie wytworzyły się różne grupy regionalne (klastry) obejmujące kraje z dalece ujednoliconymi systemami logistycznymi [Blaik 2010, s. 72-74]. Czynnikiem decydującym dla tworzenia tych specyficznych regionów jest nie tylko bliskość geograficzna, lecz także zbliżone warunki, takie jak: otoczenie transportowe, zintegrowane ze sobą struktury handlu, podobne oczekiwania klientów, znaczenie terminów dostaw oraz wartość produktów i branża docelowa. Jako szczególnie istotne dla rozwoju zarządzania logistycznego określa się życzenia klientów oraz nadążanie za rozwojem technologii informacyjnych i komunikacyjnych. Kształtowanie systemów logistycznych w Europie nie różni się zasadniczo od podobnych działań w innych regionach świata. Na pewne tendencje w obecnej i przyszłej logistyce europejskiej wskazują następujące charakterystyki [Blaik 2010, s. 51-52, 55, 58-59, 84]:

- racjonalizacja systemów logistycznych poprzez konsolidacje produkcji i systemów logistycznych,
- zwiększenie wykorzystania wyspecjalizowanych operatorów logistycznych,
- ograniczenie liczby dostawców i tworzenie w zamian więzi z tymi, z którymi współpracują,
- rozwój logistycznych systemów informatycznych w celu lepszego zarządzania wewnętrznym i zewnętrznym przepływem dóbr i usług, oraz większej integracji przedsiębiorstw w całym łańcuchu dostaw,
- wykorzystanie nowych, bardziej skutecznych metod zarządzania w celu doskonalenia operacji logistycznych,
- rozszerzenie zakresu funkcji logistycznych poprzez przechodzenie od koordynacji przepływów wewnątrz firmy do kooperacji więzi zewnętrznych,
- powtórne wykorzystanie materiałów – logistykę zwrotną i problemy związane z ochroną środowiska,
- tworzenie sieci międzynarodowych centrów logistycznych,
- poprawę jakości usług logistycznych dzięki ich dużej podaży oraz poprawę jakości oferowanych wyrobów,
- integrację i wynikające z niej przywileje,
- dyspozycję w pojedynczych elementach, zabezpieczenie stabilności dostaw, w konsekwencji – stworzenie systemów dających możliwość zaopatrywania się przez międzynarodowe centrale,
- ujednolicenie międzynarodowych standardów zaopatrzenia.

Od europejskiego systemu logistycznego należy przejść do charakterystyki międzynarodowego systemu logistycznego. Przez międzynarodowy system

logistyczny rozumie się procesy celowo zorganizowane i zintegrowane w obrębie danego międzynarodowego układu gospodarczego – przepływy materiałów i produktów w sensie czasowo-przestrzennym. Inaczej logistyka międzynarodowa to całokształt procesów kierowania, informowania i kontroli, pozwalających na efektywne zarządzanie międzynarodowymi systemami logistycznymi. Zatem przez logistykę międzynarodową rozumiemy planowanie, realizowanie i kontrolowanie w skali międzynarodowej przepływów materialnych i informacyjnych w relacjach: od dostawców i kooperantów, pomiędzy wewnętrznymi jednostkami przedsiębiorstwa oraz do odbiorców [Wood, Barone, Murphy, Wardlow 1995].

Logistykę międzynarodową można również sprowadzić do organizacji przepływu towarów przez granice państwowe [Johnson, Wood 1995, s. 394]. Syntetycznie można powiedzieć, iż logistyka międzynarodowa dotyczy organizacji eksportu bądź importu surowców i wyrobów gotowych, transferu towarów częściowo przetworzonych do innego kraju w celu dalszej obróbki lub ostatecznego montażu, organizacji przepływów związanych z montażem wyrobów poza krajem i ich dystrybucją do krajów trzecich, przemieszczania dóbr tranzytem (np. pod zamknięciem celnym) przez terytorium innych krajów. Termin logistyka międzynarodowa sugeruje się nawet zastąpić określeniem logistyka ponad granicami lub logistyka transgraniczna. Takie sformułowanie nie tylko koncentruje się na przepływach międzynarodowych, ale wskazuje na specyficzną współpracę w tym zakresie, obejmującą także strategię tworzenia łańcuchów logistycznych i determinujące powiązania międzynarodowe w tym zakresie [Abt 2000, s. 9, 13 i 14]. Logistykę międzynarodową plasuje się zatem jako ponadnarodową infrastrukturę dla realizowania strategii międzynarodowej w zakresie technologii, marketingu i wytwarzania. Poczynania we wszystkich sferach, łącznie z logistyką, muszą zachodzić synchronicznie, a logistyka może być sama w sobie źródłem przewagi konkurencyjnej. Zatem logistyka międzynarodowa to wielorakie globalne operacje (*global operations*), przez które rozumie się proces planowania, wdrażania i kontroli przepływu i składowania surowców, zapasów produkcji w toku, wyrobów gotowych oraz związanej z nimi informacji z punktu pochodzenia do punktu konsumpcji w celu zaspokojenia wymagań globalnego klienta przy efektywnym wykorzystaniu globalnych zasobów przedsiębiorstwa. Jak się wydaje jest to prosta transpozycja znanej definicji logistyki na grunt globalny [Coyle, Bardi, Langley 1992, s. 125-127].

Zatem istota logistyki międzynarodowej dotyczy powiązań przedsiębiorstw w ramach systemów gospodarczych różnych krajów, a treść tych powiązań stanowi wymiana handlowa, z którą zawsze związany jest przepływ towarów lub usług. Logistyka międzynarodowa ma dwa wyraźne aspekty [www.pwn.pl, 26.09.2010]:

- makroekonomiczny – dotyczący tworzenia systemów logistycznych, w którym logistykę międzynarodową można uznać za platformę integracyjną globalizującego się biznesu,
- mikroekonomiczny – pozwalający traktować logistykę międzynarodową, rozumianą jako metodę zarządzania ponadnarodowymi łańcuchami dostaw, w kategoriach systemowego narzędzia wspomagającego i optymalizującego procesy handlu zagranicznego.

Specyfika logistyki międzynarodowej wynika z cech charakterystycznych międzynarodowych przebiegów towarowych, a szczególnie z [Koźmiński 1999, s. 159-160]:

- wielokrotnego przekraczania granic państwowych przez towary, co wiąże się z dodatkowymi opłatami (np. celnymi) oraz opóźnieniami i zahamowaniami materialnych strumieni;
- obiegających dookoła globu przepływów ładunków, przekraczających wiele stref klimatycznych przy użyciu rozmaitych środków transportu oraz różnych systemów magazynowania i składowania;
- istniejącej substytucji między nakładami na logistykę a nakładami na produkcję, obsługę i sprzedaż, z której wynika, iż skomplikowaną i drogą logistykę można w pewnej mierze i pewnym kosztem zastąpić odpowiednim rozmieszczeniem procesów produkcyjnych.

Wobec tego, gdy w odniesieniu do danego zagadnienia logistycznego istotne znaczenie ma zjawisko internacjonalizacji działalności gospodarczej i to niezależnie od skali, procesy logistyczne mają charakter międzynarodowy [Ciesielski 2001, s. 2]. Logistyka międzynarodowa jest konsekwencją procesów internacjonalizacji i globalizacji biznesu.

Rozwój logistyki międzynarodowej staje się zatem wyznacznikiem rozwoju gospodarczego świata. Tempo i kierunki rozwoju logistyki międzynarodowej wywołują szereg zmian i rzutują bezpośrednio na jakość systemów logistycznych. Zaliczamy do nich [Skowronek, Saryusz-Wolski 1999, s. 279-280; Coyle, Bardi, Langley 1992, s. 125-127]:

- wzrost międzynarodowych przewozów towarowych, który wymusza modernizację infrastruktury transportowej i środków transportu, a także przyczynia się do dalszego rozwoju transportu intermodalnego;
- wzrost szybkości przepływu produktów, na bazie którego rozwijają się (w oparciu o zmodernizowaną infrastrukturę transportową i informacyjną) nowe struktury dystrybucji towarów;
- rozwój obsługiwanej przestrzeni, a tym samym zwiększenie się odległości w kanałach logistycznych wymusza powstanie kolejnych tech-

- nologii zdalnej kontroli i zarządzania oraz nowych standardów komunikacji oraz wymiany dokumentacji handlowej;
- podniesienie wymagań co do świadczonych usług logistycznych, co wyraża się w zwiększeniu niezawodności i terminowości dostaw;
- rozszerzenie zakresu usług logistycznych, co powoduje przeniesienie prostych operacji montażowo-produkcyjnych na szczebel dystrybucji i znaczne rozwinięcie usług informacyjnych (banki danych, giełdy wirtualne, usługi decyzyjne);
- poprawienie obsługi i ograniczanie kosztów, które powoduje dalej idącą standaryzację i normalizację w zakresie urządzeń transportowo-magazynowych, opakowań,
- postępująca deregulacja w transporcie oraz znoszenie kolejnych barier w handlu między państwami, które są warunkami koniecznymi dalszego rozwoju międzynarodowego.

Logistyka krajowa, eurologistyka i logistyka międzynarodowa stanowią części składowe logistyki globalnej. Logistyka globalna obejmuje swoim zasięgiem cały rynek światowy. Logistyka globalna w porównaniu z logistyką krajową czy międzynarodową wymaga większej koordynacji, komunikacji i kontroli w zakresie procesów zaopatrzenia produkcji oraz dystrybucji. Ma ona wpływ na rachunek zysków i strat, a także na lepsze wykorzystanie zasobów. Przy organizowaniu logistyki globalnej można wskazać pewne ogólne zasady [*Connectig to Compete*, 2010]:

- organizacja oraz ogólna kontrola przepływu towarów musi być scentralizowana, gdyż dzięki temu można zoptymalizować koszty działalności na świecie;
- kontrola i zarządzanie obsługą klienta muszą się odbywać na szczeblu lokalnym, gdyż ich cechy powinny odpowiadać wymaganiom danego rynku, co umożliwia uzyskanie i utrzymanie przewagi nad konkurencją;
- w miarę jak coraz silniejsza staje się tendencja do zaopatrywania zewnętrznego musi wzrosnąć potrzeba globalnej koordynacji;
- globalny system informacji logistycznej jest podstawowym warunkiem dostosowania się do lokalnych potrzeb rynku przy jednoczesnej optymalizacji globalnych kosztów.

W świetle zaprezentowanych definicji logistyki można mówić o systemowej koncepcji logistyki. Umożliwia ona identyfikację systemów logistycznych z ich wielością elementów i powiązań między nimi, a przez to pozwala poznać potencjał i interakcje procesowe wewnątrz i między subsystemami logistyki, jak również między systemem logistycznym i innymi systemami w skali przedsiębiorstwa i jego relacji rynkowych. System logistyczny można

zatem zdefiniować jako celowo zorganizowany i zintegrowany – w obrębie danego układu gospodarczego – przepływ strumieni materiałów i wyrobów gotowych oraz związanych z nimi informacji, którego celem jest zagwarantowanie optymalnego ich przebiegu. System logistyczny jest zatem systemem otwartym, gdyż jego elementy występują w relacji do otoczenia.

Dla rozwoju systemów logistycznych zarówno na szczeblu krajowym, europejskim, międzynarodowym, jak i globalnym istotne wobec tego znaczenie mają warunki ramowe określane również jako zmienne logistyczne. Owe warunki można podzielić na ogólne i specyficzne dla poszczególnych państw. Do warunków ogólnych charakteryzujących procesy logistyczne zalicza się [mfiles, 26.09.2010]:

- odległość transportu – która w systemie logistyki międzynarodowej jest większa w porównaniu z krajowym systemem logistycznym, dlatego też przedsiębiorstwa prowadzące obsługę tego procesu muszą zwrócić szczególną uwagę na następujące terminy: dostawa, zapasy, zaopatrzenie, prognozowanie popytu, ponieważ błędne decyzje logistyczne będą oddziaływać w większym stopniu na wzrost kosztów i obsługę niż w krajowych systemach logistycznych;
- środki transportu – w systemach międzynarodowych logistycznych transport należy organizować jako transport intermodalny; w tym zakresie nieodzownym warunkiem podejmowania racjonalnych decyzji przy zakupie usług transportowych oraz kalkulacji cen jest znajomość struktury kosztów środków transportowych i zdolności przewozowych (tj. szybkość i możliwość tworzenia sieci połączeń);
- instytucje – w przypadku logistyki globalnej wymaga się większej koordynacji, komunikacji i kontroli przez instytucje niż w logistyce o charakterze krajowym;
- dokumenty – przy planowaniu i organizacji przedsiębiorstwa logistycznego należy zwrócić uwagę na różnorodność dokumentów (handlowych, transportowych, spedycyjnych, ubezpieczeniowych i finansowych) w międzynarodowych procesach logistycznych, ponieważ wpływają one na wyższe koszty obsługi zamówień oraz utrudniają komunikację;
- informacje – których zbieranie, przekazywanie i przetwarzanie jest związane z dokumentami i instytucjami biorącymi udział w procesie logistycznym; brakujące, nieprawdziwe lub spóźnione informacje zwiększają koszty logistyczne lub pogarszają obsługę.

Do specyficznych warunków, w odniesieniu do różnych państw, zaliczamy wszystkie odmienne warunki przebiegu procesów logistycznych [<http://mfiles.pl>, 26.09.2010]:

- prawne – występuje różne podejście do konkurencji na rynkach, na których istnieje popyt i podaż na usługi logistyczne (np. wpływające na czas wykorzystania materiałów eksploatacyjnych, ustawowe uregulowanie czasu pracy);
- administracyjne – charakteryzujące sposób stosowania przepisów prawnych oraz organizację przebiegów procesów logistycznych o zasięgu globalnym i są rezultatem istniejących struktur i procedur administracyjnych w różnych państwach;
- infrastrukturalne i geograficzne – wynikające z warunków topograficznych w różnych państwach, które są również rezultatem prowadzonej w tych państwach polityki w stosunku do dróg transportowych i sieci komunikacyjnych;
- techniczne – które wynikają z różnej jakości taboru przewozowego przedsiębiorstw transportowych, wyposażenia przedsiębiorstw spedycyjnych oraz środków elektronicznego przetwarzania danych;
- kulturowe – powodujące utrudnioną komunikację, wydajność i gotowość do świadczenia usług personelu logistycznego w różnych krajach, ze względu na przyzwyczajenia regionalne, mentalność, systemy kształcenia i poziom znajomości języków obcych.

16.2. Rola systemów logistycznych w handlu międzynarodowym

Powstanie rynków globalnych jest bezpośrednią konsekwencją uznania i ujednolicenia potrzeb i oczekiwań klientów na całym świecie. Dzięki nowym dalekosiężnym technologiom komunikacyjnym ludzie na całym świecie mogli poznać wiele takich samych produktów i wyrazić chęć ich posiadania. Fakt ten doprowadził do rezygnacji z dotychczasowych preferencji na rzecz bardziej zestandaryzowanych produktów o wyższej jakości i niższej cenie. Ta zmiana preferencji klientów jest spowodowana czynnikami ekonomicznymi i kulturowymi. Dostępność towarów o wysokiej jakości oraz w cenie stosownej dla lokalnych nabywców motywuje do kupna tych towarów na całym świecie. Co więcej, możliwość posiadania lub użytkowania produktów dostępnych także w innych krajach pozwala ich nabywcom mieć poczucie, że standard ich życia jest porównywalny ze standardem życia w innych krajach. W celu zaspokojenia potrzeb konsumentów niezbędne jest organizacja dostaw towarów. Nerozłącznym zatem elementem prowadzenia międzynarodowej wymiany handlowej staje się proces logistyczny i jego składniki, a zwłaszcza sam transport. W powiązaniu z międzynarodową wymianą handlową największe znaczenie ma transport globalny.

Z transportem o charakterze globalnym związane są duże odległości, najczęściej wzrasta też liczba stron zaangażowanych w transport. Ze względu na rozległe przestrzenie wodne oddzielające większość regionów świata główne gałęzie transportu globalnego to transport morski i lotniczy.

Przewóz towarów drogą morską jest najbardziej rozpowszechnioną i najważniejszą metodą transportu globalnego, na którą przypadają 2/3 wszystkich przewozów międzynarodowych. Handlowa żegluga morska może być liniowa, tzn. taka która oferuje usługi przewozowe na regularnych trasach, zgodnie z rozkładem. Kolejną kategorię żeglugi morskiej stanowi żegluga czarterowa, z której firmy korzystają w ramach kontraktu i w ramach której są świadczone usługi na ustalonych trasach. Występuje również żegluga prywatna, która może być zarówno żegluga liniowa i czarterowa.

Kolejną metodą przewozu towarów między krajami jest transport lotniczy. Główną jego cechą jest krótki czas przewozu, co wywiera pozytywny wpływ na dystrybucję międzynarodową.

Inną metodą transportu towarów jest transport lądowy. Za pośrednictwem transportu lądowego przemieszcza się także znaczna część ładunków pomiędzy krajami sąsiadującymi, głównie w Europie, gdzie trasy lądowe są stosunkowo krótkie. Każda z poszczególnych gałęzi transportu spełnia określoną funkcję w światowej sieci transportu. Transport lądowy może mieć charakter transportu samochodowego lub kolejowego. Transport samochodowy jest wykorzystywany przez przedsiębiorstwa w celu przewiezienia towarów do sąsiedniego kraju. Do zalet tego typu transportu należy zaliczyć szybkość, bezpieczeństwo, niezawodność i dostępność do miejsca dostawy. Wadą są częste przeszkody czekające na kierowców na granicach związane głównie z przepisami importowymi. Dlatego, też w tym celu wykorzystywany przez przedsiębiorstwa jest również transport kolejowy.

Zasady funkcjonowania międzynarodowego transportu kolejowego są bardzo podobne do krajowego, aczkolwiek dostępność kolei w przypadku transportu międzynarodowego jest o wiele bardziej ograniczona, gdyż nie istnieje zbyt wiele przejść granicznych [mfiles, 26.09.2010].

Wraz rozwojem technologii komunikacyjnych wzrosła rola systemów logistycznych w handlu międzynarodowym (por. tabela 16.1).

Dynamiczny rozwój zarówno eksportu, jak i importu wynika, z jednej strony – z rozwoju gospodarczego krajów, z drugiej strony – wzrost obrotów handlowych nie byłby możliwy bez dobrze funkcjonujących systemów logistycznych. Wzrost obrotów krajów europejskich, tj. Niemiec, Francji, czy Polski świadczy przede wszystkim o dobrze rozwiniętej eurologistyce czy logistyce międzynarodowej. Wzrost obrotów handlowych zarówno po stronie eksportu, jak i importu, takich krajów jak: Japonia czy Stany Zjednoczone

potwierdza dobrze funkcjonujący system logistyki międzynarodowej. Efektywność stosowanych systemów logistycznych w handlu przez wymienione powyżej kraje poświadcza również wartość indeksu wydajności logistyki (LPI – *Logistics Performance Index*). Według tego wskaźnika dokonuje się oceny systemu logistycznego w skali od jednego (najgorszy rezultat) do pięciu punktów (por. tabela 16.2).

Tabela 16.1. Obroty handlu międzynarodowego w wybranych krajach w latach 2000-2009 w bln USD

Wyszczególnienie							
Kraje	Lata	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Eksport							
Niemcy		75,75	80,83	92,31	109,98	119,80	93,48
Francja		37,63	38,58	41,31	46,58	51,02	40,23
Japonia		47,13	49,70	53,90	59,39	65,31	48,25
Polska		6,21	7,44	9,23	11,65	14,02	11,14
Stany Zjednoczone		68,23	75,50	86,39	95,68	107,29	88,00
Chiny		49,44	49,44	80,75	101,51	119,16	100,13
Import							
Niemcy		59,58	64,69	75,53	87,82	98,17	77,88
Francja		39,20	41,97	45,14	52,51	59,27	46,47
Japonia		46,47	43,07	48,11	51,74	63,56	45,79
Polska		7,43	8,46	10,58	13,77	17,19	12,15
Stany Zjednoczone		122,48	139,45	154,49	163,08	175,30	129,97
Chiny		46,77	55,00	65,95	79,69	94,37	83,81

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <http://stats.oecd.org>, 26.09.2010.

Tabela 16.2. Indeks wielowymiarowej oceny wydajności logistyki LPI w 2009 roku w wybranych krajach

Wyszczególnienie			
Kraje	Pozycja w rankingu	LPI	% udział w najwyższym LPI
Niemcy	1	4,11	100,00
Francja	17	3,86	91,7
Japonia	7	3,84	91,3
Polska	30	3,97	95,2
Stany Zjednoczone	15	3,44	78,2
Chiny	27	3,49	79,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Connectig to Compete 2010, Trade Logistics in the Global Economy* (CtC 2010) World Bank, Waszyngton 2010, s. 8.

Wskaźnik LPI informuje o wydajności systemów logistycznych, w tym zawiera w sobie ocenę czasu, kosztów i niezawodności przywozu i wywozu

towarów, a także łańcuchów dostaw, infrastruktury, jakości świadczenia usług oraz przyjazności procedur w handlu. Najbardziej efektywny system logistyczny według tego wskaźnika posiadają Niemcy. Wśród analizowanej grupy krajów na drugim miejscu, a na siódmym w ogólnym rankingu obejmującym 133 państwa kolejną pozycję zajęła Japonia. Na podobnym poziomie kształtuje się wydajność systemów logistycznych Stanów Zjednoczonych i Francji, które zajęły odpowiednio piętnaste i siedemnaste miejsce w rankingu oraz Chin i Polski. Wysokie pozycje osiągnięte przez te kraje w rankingu wynikają przede wszystkim z wprowadzania programów upraszczających procedury prowadzenia handlu międzynarodowego, a zwłaszcza powszechnej liberalizacji obrotów handlowych i usług im towarzyszących.

* * *

Międzynarodowy handel jest prowadzony przez globalne sieci operatorów logistycznych. Łatwość, z jaką przedsiębiorcy mogą korzystać z tej sieci, aby zaopatrywać rynki międzynarodowe zależy w dużej mierze od czynników wynikających z uwarunkowań wewnętrznych krajów, takich jak np.: procedury w handlu, regulacje w transporcie i telekomunikacji, infrastruktura transportowa. Postępująca globalizacja rynków, wprowadza nowe standardy w systemach logistycznych. Standardy globalnej logistyki wskazują, że przepływ towarów powinien odbywać się bez żadnych przeszkód. Kraje, aby dostosować się w pełni do tego systemu muszą wprowadzać nowe przepisy dotyczące zarządzania granicami, instytucjami, czy dokonywać zmian regulacji dotyczących transportu, a także inwestować w infrastrukturę zawiązaną z handlem. Postępująca globalizacja będzie zachęcała do dalszego rozwoju systemów logistycznych w handlu międzynarodowym.

Streszczenie

Rozwój logistyki zbliża do siebie poszczególne państwa. Wzrost obrotów w handlu światowym stał się możliwy dzięki organizacji systemów logistycznych w przedsiębiorstwach na całym świecie. Logistyka ma ogromne znaczenie dla rozwoju wymiany międzynarodowej. Celem opracowania jest charakterystyka współczesnych systemów logistycznych oraz określenie ich roli w handlu międzynarodowym. W pierwszej części opracowania wyjaśniono znaczenie systemów logistycznych. Ponadto wskazano w niej na różnice w definiowaniu: logistyki, eurologistyki, logistyki międzynarodowej czy globalnej. Wyjaśnienia te pozwoliły zweryfikować w drugiej części opracowania, że dynamiczny wzrost obrotów towarowych nie byłby możliwy bez stosowania efektywnych systemów logistycznych.

Summary

Logistics Systems in the International Trade

The development of logistics systems cause that countries becomes closer. Growth in world trade was made possible through the organization of logistics systems in the companies all over the world. Therefore, logistics is very important for the development of international trade. The main aim of this paper is the characteristic of the modern logistics systems and the their role in the international trade. The first part of the paper explains the importance of the logistics systems. Additionally in this part of paper indicates the differences in the definition of logistics, eurologistics, international or global logistics. These explanations allowed to verify in the second part of paper that the dynamic growth of trade would not be possible without the using the efficient logistics systems.

Bibliografia

- Abt S. (red.), *Logistyka ponad granicami*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2000.
- Abt S., *Zarządzanie logistyczne w przedsiębiorstwie*, PWE, Warszawa 1998.
- Blaik P., *Logistyka. Koncepcja zintegrowanego zarządzania*, PWE, Warszawa 2010.
- Ciesielski M., *Logistyka międzynarodowa*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 4, 2001.
- Coyle J.J., Bardi E.J., Langley C.J., *The Management of Business Logistics*, 5th ed., West Publishing, St. Paul 1992.
- Christopher M., *Logistyka i zarządzanie łańcuchem podaży*, Wydawnictwo Profesjonalnej Szkoły Biznesu, Kraków 1998.
- Dworecki S.E., *Zarządzanie logistyczne*, Wyższa Szkoła Humanistyczna w Pułtusku, Pułtusk 1999.
- Johnson J.C., Wood D.F., *Contemporary Logistics*, 6th ed., Prentice Hall International, London 1996.
- Koźmiński A.K., *Zarządzanie międzynarodowe. Konkurencja w klasie światowej*, PWE, Warszawa 1999.
- Lambert D.M., Stock J.R., *Strategic Logistics Management*, 3rd ed., Irwin, Homewood 1993.
- Pfohl H.-C., *Systemy logistyczne. Podstawy organizacji i zarządzania*, wyd. 2, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2001.
- Rutkowski K. (red.), *Logistyka dystrybucji*, Difin, Warszawa 2000.
- Skowronek C., Sarjusz-Wolski Z., *Logistyka w przedsiębiorstwie*, wyd. 2, PWE, Warszawa 1999.
- Wood D.F., Barone A., Murphy P., Wardlow D.L., *International Logistics*, Chapman & Hall, New York 1995.
- Connectig to Compete 2010, Trade Logistics in the Global Economy*, (CtC 2010) World Bank, Waszyngton 2010.

Źródła internetowe

http://mfiles.pl/pl/index.php/Logistyka_mi%C4%99dzynarodowa (mfiles)

http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI_TRD (stats)

Luberda A., *Logistyka międzynarodowa*,

Szymczak M., *Internacjonalizacja logistyki: istota i cechy logistyki międzynarodowej*, [w:] *Internacjonalizacja i globalizacja przedsiębiorstwa i gospodarki*, Prace naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, nr 930 2002, [http://podreczniki.pwn.pl/logistyka /referat_s.php](http://podreczniki.pwn.pl/logistyka/referat_s.php) (pwn)