

PRZEDMOWA

<https://doi.org/10.18559/978-83-8211-106-4/0>

Publikowana monografia jest kolejnym odzwierciedleniem dyskusji animowanej przez pracowników katedr logistycznych na polskich uczelniach. Powstała w szczególnych okolicznościach zamrożenia normalnej aktywności akademickiej wskutek pandemii COVID-19. Jednak główny problem podejmowany w wypowiedziach na przełomie 2019 i 2020 roku był związany z istotą i wpływami umiędzynarodowienia łańcuchów dostaw i operacji logistycznych.

Globalizacja gospodarki światowej ma oczywisty związek z internacjonalizacją logistyki. Globalne łańcuchy dostaw są skutkiem i warunkiem działalności gospodarczej zarówno wielkich korporacji transnarodowych, jak i małych oraz średnich przedsiębiorstw uwikłanych w transakcje handlu zagranicznego. Świat gospodarczy nie może się obyć bez sprawnych procesów logistycznych ogarniających całą kulę ziemską. Tytuł monografii został zaczerpnięty z poglądów głoszonych przez francuskich logistyków akademickich, którzy zaproponowali wprowadzenie do profesjonalnego języka terminu „logistyka”. Jest on rozumiany jako nasycenie relacji kooperacyjnych między przedsiębiorstwami dużą liczbą złożonych i intensywnych procesów logistycznych.

Logistyka gospodarki światowej to opis stanu globalnego systemu ekonomicznego, który – dzięki liberalizacji stosunków gospodarczych i politycznych oraz wsparciu ze strony technologii informacyjno-komunikacyjnych – jest zbudowany z wielu podmiotów gospodarczych rozproszonych na wszystkich zamieszkałych kontynentach świata i który nie mógłby funkcjonować bez międzynarodowej logistyki.

Treści zawarte w niniejszej monografii są oczywiście świadectwem wiedzy i ocen aktualnych na początku 2020 roku. Szybko upływający czas i radykalny charakter toczących się procesów społeczno-gospodarczych otwiera kolejne wątki potencjalnej dyskusji o stanie i perspektywach logistyki międzynarodowej. Pandemia COVID-19 uświadomiła światowej opinii publicznej, jak kruche są globalne łańcuchy dostaw zorientowane na skrajnie interpretowaną efektywność finansową, ile problemów społecznych mogą wywoływać brak ciągłości transportu międzynarodowego i nadmiernie wydłużone korytarze transportowe oraz jak łatwo się odchodzi od polityki współpracy międzynarodowej na rzecz dbałości wyłącznie o partykularne intere-

sy. Pojawia się zatem kolejny problem – jak uczynić procesy logistyczne bardziej odpornymi na potencjalne zakłócenia, w szczególności o atrybutach tzw. czarnych łabędzi. Takie wątki pojawiają się, choć nie dominują w niniejszej książce.

Na koniec niech publicznie zostaną wyrażone słowa podziękowania wszystkim, którzy przyczynili się do przeprowadzenia dyskusji akademickiej poświęconej logistyce gospodarki międzynarodowej, którzy zabiegali o jej poziom naukowy, dbali o jej techniczną sprawność i podjęli się zadania przelania swych poglądów na papier oraz zredagowania tych wypowiedzi.

Piotr Banaszyk