

WAŻNIEJSZE PRZESŁANKI LOGISTYKACJI W BIZNESIE MIĘDZYNARODOWYM

<https://doi.org/10.18559/978-83-8211-106-4/1>



Elżbieta Gołębska

Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu

MAJOR PREMISES OF LOGISTICS IN INTERNATIONAL BUSINESS

Abstract: The United Nations Basic Principles on the Role of Lawyers (1990) is the most important document dealing with international legal principles and guarantees applicable to advocates. It had been formulated to assist Member States in their task of promoting and ensuring the proper role of lawyers, should be respected and taken into account by Governments within the framework of their national legislation and practice. Although more than 30 years have elapsed since the formulation of that document, it would be difficult to assume that the objectives of this document were fully achieved. The multiplied cases of unlawful pressure, violence and intimidation against lawyers make the international community search for more effective remedial instruments. The author analyses efforts made in that area by international organization, especially the Council of Europe. The initiative put forward by the Parliamentary Assembly to regulate these matters in the Council of Europe convention, i.e. in the form of a legally binding instrument, is of great importance. Its implementation would undoubtedly contribute to the achievement of progress in this area.

Keywords: logistation, international business, factors of production flow, market information asymmetry.

Słowa kluczowe: logistyka, biznes międzynarodowy, czynniki przepływu produkcji, asymetria informacji rynkowej.

Sugerowane cytowanie:

Gołębska, E. (2022). Ważniejsze przesłanki logistyki w biznesie międzynarodowym. W: S. Konecka i A. Łupicka (red.), *Logistyka gospodarki światowej* (s. 13–25). Poznań: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. <https://doi.org/10.18559/978-83-8211-106-4/1>

Wstęp

Globalizująca się coraz szybciej gospodarka światowa wymusza potrzebę, a nawet konieczność logistyki świata wielkiej transformacji. W ujęciu neologistycznym zjawisko to było mało opisywane w kontekście rozwoju informatyzacji. Logistyka jest dość nowym terminem, wprowadzonym przez Nathalie Fabbe-Costes i Aurélien Rouquet (2019), ale zjawisko to obserwowano już w XX wieku. Wszechobecna i uniwersalna logistyka bowiem stopniowo weszła do wszystkich sektorów i potwierdziła istnienie pryncypiów logistycznych, tak ważnych w zarządzaniu zasobami rzeczowymi i ludzkimi. Szczególne jednak znaczenie należy przypisać logistyce w biznesie międzynarodowym, co wynika z obowiązku doskonalenia zarządzania międzynarodowym łańcuchem dostaw. Istnieje bowiem uzasadnione przekonanie, że współcześnie konkurujemy nie tyle cenami towarów czy usług, ile przede wszystkim łańcuchami dostaw.

Celem niniejszego rozdziału było wyodrębnienie i scharakteryzowanie trzech ważnych przesłanek tworzenia w gospodarce światowej logistyki i ich wpływu na rozwój biznesu międzynarodowego. Do przesłanek tych zaliczono w pierwszej kolejności konieczność uznania logistyki za gałąź nauk o zarządzaniu i jakości, co umożliwi rozszerzenie się logistyki w wymiarze światowym. Kolejną przesłanką jest redefinicja międzynarodowych przepływów czynników wytwórczych stymulujących logistykę. Trzecią przesłanką rozwoju logistyki, komplementarną wobec dwóch pierwszych, jest zastosowanie logistyki w procesie redukcji skutków asymetrii informacji rynkowych w przedsiębiorstwach, ogniwach międzynarodowych łańcuchów dostaw.

Logistyka jako nowa gałąź nauk o zarządzaniu i jakości wsparciem logistyki

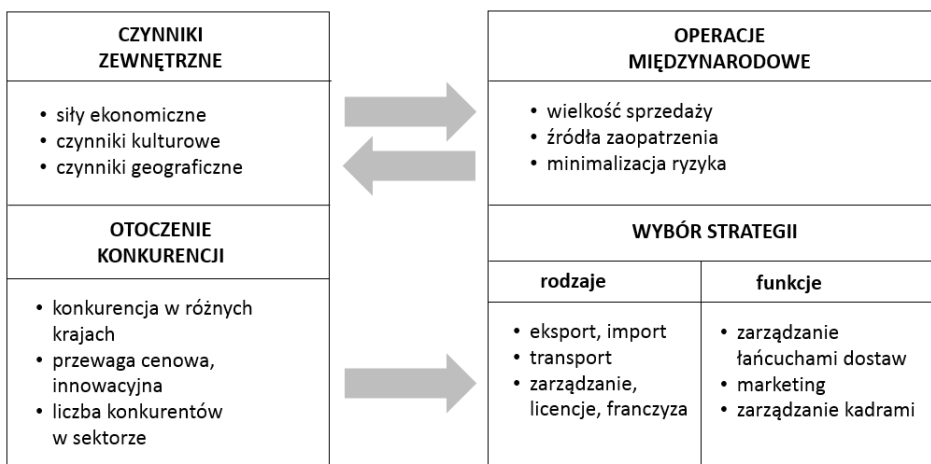
Rozważania w tej części rozpoczniemy od wyjaśnienia terminu „logistyka”. Zjawisko to jest kluczowe we współczesnej gospodarce choćby dlatego, że dotyczy logistyki jako strategii przedsiębiorstw. Nathalie Fabbe-Costes i Aurélien Rouquet (2019) podają przykłady takich firm jak: Zara, IKEA czy Amazon, w których stosuje się strategię logistyki zintegrowanej. Wartość logistyki jako strategii dla firmy wynika przede wszystkim ze zdolności do innowacji, do kreowania dynamiki interorganizacyjnej, a także przemysłu usług logistycznych. Następuje także łączenie polityki przemysłowej z polityką logistyczną. Co więcej, wszechobecność logistyki we współczesnej gospodarce światowej, we wszystkich sektorach, np. zdrowia, usług, militarnym, motoryzacyjnym, generuje konkurencyjność firm i łańcuchów dostaw niezależnie od bieżącej działalności gospodarczej różnych państw. Logistykę zatem można zdefiniować następująco: jest to upowszechnienie zarządzania

logistyką w gospodarce światowej w ekonomicznej i pozaekonomicznej działalności człowieka.

Warunkiem koniecznym takiego upowszechnienia jest systematyczne i powszechne zdobywanie wiedzy o logistyce jako dźwigni trwałego rozwoju logistyki. Prostą drogą do kształcenia logistyków oraz, co ważne, budowania świadomości wszechogarniającej społecznie i gospodarczo o nieuniknionych procesach logistycznych w różnych dziedzinach życia jest wprowadzenie logistyki jako gałęzi nauk o zarządzaniu i jakości. W polskiej literaturze przedmiotu z początkiem XXI wieku coraz częściej pojawiały się koncepcje dotyczące roli i miejsca logistyki w naukach o zarządzaniu i jakości. Na przykład Piotr Blaik (2010) stwierdził, że podstawowe znaczenie zintegrowanego zarządzania ujawnia się w samej istocie logistyki. Logistyka bowiem to przekrojowa koncepcja zarządzania, a także podstawowy potencjał strategiczny, który jest niezbędnym warunkiem działalności i sukcesu na współczesnym konkurencyjnym rynku. Co więcej, zwrócono szczególną uwagę na logistykę w naukach o zarządzaniu międzynarodowym (Gołemska, 2010, s. 96–97), które często jest nazywane zarządzaniem na styku kultur. W rozważaniach odniesiono się do tych elementów teoretycznej bazy zarządzania międzynarodowego, które pozwalają na uzasadnienie miejsca logistyki w naukach o zarządzaniu i jakości. Za ważne elementy uznano np. koncepcję kluczowych kompetencji, koncepcję łańcucha wartości dodanej czy koncepcję transnarodowej działalności i globalnej integracji.

Należy dodać, że szczególnymi obszarami zainteresowań logistyki jako części nauk o zarządzaniu i jakości są te, które ściśle się łączą z korzyściami wymiany międzynarodowej i nie ograniczają się do dóbr materialnych i usług, ale dotyczą także informacji oraz finansów (Gołemska, 2012, s. 46–47). Obecnie w badaniach nad teorią logistyki i jej stosowaniem w praktyce gospodarczej przyjmuje się, że logistyka jest częścią nauk o zarządzaniu. Na przykład Magdalena K. Gąsowska (2018, s. 67) uważa, że analiza oddziaływania logistyki na konkurencyjność przedsiębiorstw wymaga traktowania logistyki jako elementu, części składowej nie tylko nauk o zarządzaniu i jakości, ale również wybranych zagadnień z dziedziny ekonomii czy finansów. W tym kontekście należy podkreślić, że szybki rozwój logistyki jako części nauk o zarządzaniu należy utożsamiać z interdyscyplinarną naturą biznesu międzynarodowego jako subdyscypliny w nauce ekonomii, której celem jest badanie działalności ekonomicznej na międzynarodowym poziomie. Do czynników warunkujących skuteczność międzynarodowych operacji zalicza się nie tylko finanse, technologie, innowacje, ale także ceny, popyt i zapasy, które umożliwiają racjonalność działalności logistycznej. Szczególne znaczenie w biznesie międzynarodowym przypisuje się logistycznym potencjałom sukcesu firmy w łańcuchu dostaw (Gołemska, 2019). Z początkiem XXI wieku w literaturze przedmiotu zaczęto przedstawiać wyniki badań dotyczące strategii zarządzania w biznesie międzynarodowym. Frank L. Bartels i Christopherson L. Pass (2000, s. 15) określili zasady planowania tego biznesu, w tym: produkcji, marketingu, finansów, i uznali,

że strategia biznesu międzynarodowego musi mieć charakter holistyczny oraz że powinna prowadzić do integrowania wszystkich funkcji zarządzania. Z kolei John D. Daniels i Lee H. Radebaugh (2001, s. 5) uważają, że celem biznesu międzynarodowego są transakcje, w ramach których uwzględnia się sprzedaż, bezpośrednie inwestycje zagraniczne i transport, który jest ważnym elementem logistyki (rys. 1).



Rysunek 1. Wpływ otoczenia zewnętrznego na biznes międzynarodowy

Źródło: opracowano na podstawie (Daniels i Radebaugh, 2001, s. 5).

Duże znaczenie autorzy przypisują otoczeniu firmy lub korporacji transnarodowej, ze szczególnym uwzględnieniem otoczenia konkurencyjnego. Zainteresowanie biznesem międzynarodowym w XXI wieku ściśle się wiązało z potrzebą, a nawet koniecznością rozwoju zarządzania międzynarodowego. Wynikało to z powstania w tym okresie ważnych trendów w gospodarce światowej takich jak: wzrost operacji, w tym logistycznych, o zasięgu międzynarodowym, powstawanie bezpośrednich inwestycji zagranicznych, a przede wszystkim rozszerzająca się internacjonalizacja w procesach zarządzania (Nowakowski, 2005, s. 350). Należy przypuszczać, że właśnie wraz z rozwojem internacjonalizacji przedsiębiorstw, zwłaszcza przedsiębiorstw międzynarodowych, zaczęło się tworzyć zjawisko logistyki. Jeśli bowiem uznamy, że internacjonalizacja to otwieranie się firm na współpracę międzynarodową, możemy powiedzieć, że jest to jednocześnie zwiększenie świadomości co do wpływu działalności międzynarodowej, w tym logistyki międzynarodowej, na ich przyszły rozwój. Warto przypomnieć, że zdaniem Marcina Nowakowskiego (2005), zarządzanie międzynarodowe tradycyjnie jest rozumiane jako proces planowania, organizowania, przywództwa i kontroli w otoczeniu wielokulturowym. Zarządzanie to polega zatem na wykonywaniu czynności zarządczych ponad granicami państwowymi. W tym rozumieniu zarządzanie międzynarodowe niewątpliwie jest siłą na-

pędową biznesu międzynarodowego, drogą realizowania operacji od eksportu do aliansów strategicznych, polityki finansowej, zarządzania logistycznego i zarządzania zasobami ludzkimi.

Jan Rymarczyk (2020) z kolei szczególną wagę przywiązuje do wyboru orientacji strategicznej w ramach zarządzania międzynarodowego, a także w łańcuchu dostaw w przedsiębiorstwie międzynarodowym. Obecnie biznes międzynarodowy to ogromny obszar badawczy, dynamicznie zmieniający się w czasie i przestrzeni. Meik W. Peng i Klaus Meyer (2019, s. 9–12) twierdzą, że obszar ten zawiera takie dyscypliny jak: ekonomia, geografia, historia, polityka, psychologia i socjologia. To bardzo szerokie postrzeganie biznesu międzynarodowego przypomina dynamicznie rozszerzającą się logistykę. Skłania to do zadania pytania, czy istnieją powody uznania zarządzania logistycznego, w tym międzynarodowego, za gałąź nauk o zarządzaniu i jakości. Przedstawione rozważania dotyczące przedmiotu i zakresu ważnych części składowych zarządzania w biznesie międzynarodowym jednoznacznie uzasadniają nieuchronność włączenia logistyki do nauk o zarządzaniu i jakości. To z kolei znajduje się u źródeł powstawania i rozwoju logistyki w gospodarce światowej, a zatem konieczności traktowania logistyki jako gałęzi nauk o zarządzaniu i jakości, co jest istotną przesłanką wspierającą nowe zjawisko logistyki.

Redefinicja międzynarodowych przepływów czynników wytwórczych w stymulowaniu logistyki

Znaczącym impulsem do uwzględnienia istoty przepływów czynników wytwórczych w generowaniu zjawiska logistyki było uznanie przez Nathalie Fabbe-Costes i Aurélien Roquet (2019, s. 6) konieczności realizowania logistyki *par les flux* – drogą przepływów – za niezbędne we współczesnej gospodarce światowej. Należy przypomnieć, że w pierwotnych definicjach zadań logistycznych to właśnie zarządzanie przepływami dóbr i usług nazywano logistyką. Ze względu na to, że obecnie uczestniczymy w logistyce świata wielkiej transformacji, przepływy dóbr i usług w ramach przepływów czynników wytwórczych zawsze stanowią podstawę logistyki, a szerzej – logistyki.

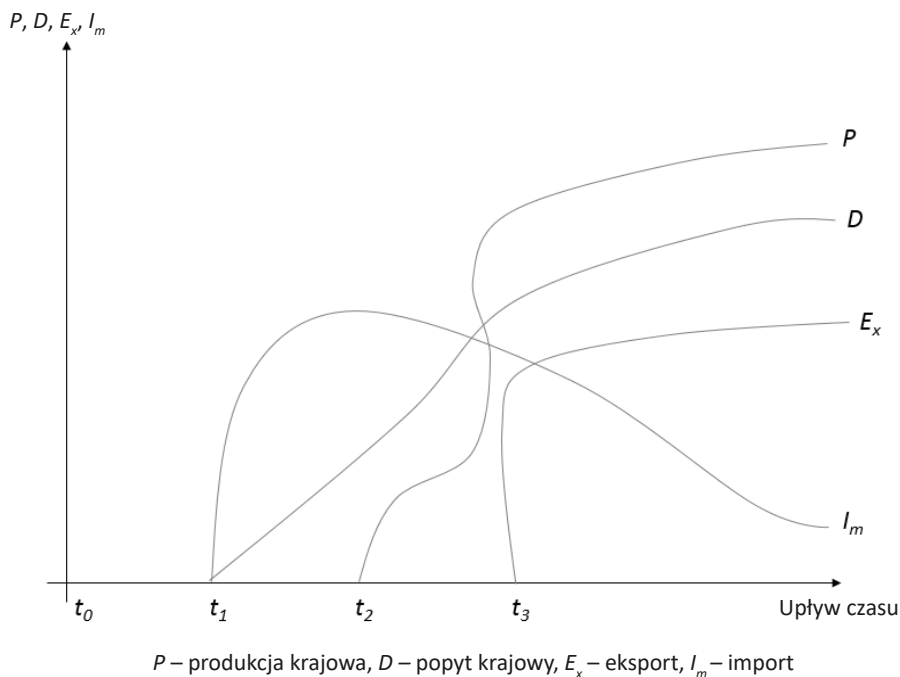
Rozważania dotyczące możliwości redefiniowania przepływów rozpoczniemy od charakterystyki tych międzynarodowych przepływów czynników wytwórczych, które w sposób szczególny są uwarunkowane operacjami logistycznymi. Jak wiadomo, wyróżniamy następujące rodzaje przepływów (Gołemska, 2014, s. 117):

- przepływy kapitału, w tym bezpośrednich inwestycji zagranicznych niezbędnych w rozwoju logistyki,
- przepływy wiedzy technicznej, w tym alokację ucieleśnionej wiedzy technicznej (*embookied technology*), którą znajdujemy w neotechnologicznej teorii handlu międzynarodowego,

- przepływy siły roboczej, związane z koniecznością pozyskiwania kluczowych kompetencji logistycznej i specjalistycznej wiedzy o nowoczesnych procesach logistycznych.

Przepływ wiedzy technicznej w operacjach logistycznych łączy się najczęściej z przepływem kapitału, odgrywa więc rolę podobną do przepływu kapitału, szczególnie w postaci bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Ciekawą teorią międzynarodowego przepływu wiedzy technicznej, zarówno ucieleśnionej, jak i nieucieleśnionej, jest zaproponowana przez Kaname Akamatsu (Misala, 2005, s. 122) teoria doganiania cyklu życia produktu. Istota tego modelu polega na tym, że kraje słabiej rozwinięte zaspokajają popyt na dobra wysoko przetworzone drogą importu, dzięki któremu zyskują wiedzę techniczną (rys. 2).

Nie ulega wątpliwości, że międzynarodowy łańcuch dostaw jest podstawą realizacji przepływów kapitału, wiedzy technicznej i siły roboczej. Stąd w podejmowanej próbie redefinicji przepływów czynników wytwórczych drogą unowocześnienia ekonomicznej, technicznej i technologicznej postaci międzynarodowych łańcuchów dostaw ważną rolę będą odgrywać przepływy tych czynników zintegrowane z infrastrukturą logistyczną. Racjonalizowanie operacji logistycznych w łańcuchach dostaw jest uzależnione od:



Rysunek 2. Przedstawienie teorii doganiania cyklu życia produktu, zwane modelem sztyku lotu dzikich gęsi

Źródło: (Misala, 2005, s. 122).

- poziomu rozwoju infrastruktury komunikacyjnej, w tym logistycznej i społecznej, w danym regionie świata,
- poziomu konwergencji między regionami na świecie,
- sprawności i mobilności nowych technologii informatycznych w całym łańcuchu dostaw.

Niezwykle ważny dla biznesu międzynarodowego, zwłaszcza w kontekście logistyki, jest ten wymiar łańcucha dostaw, który ma charakter procesowy. Ujęcie procesowe wiąże się zresztą nie tylko z łańcuchem dostaw, ale także z budową w jego ramach korporacji transnarodowych. Do ważniejszych celów strategicznych przedsiębiorstw będących ogniwami łańcucha dostaw należą:

- optymalizowanie aktywów przedsiębiorstwa drogą redukcji poziomu zapasów, kosztów transportu i kosztów obsługi centrów logistycznych,
- zmniejszanie kosztów transakcyjnych oraz podejmowanie działań tworzących wartość dla klienta,
- zmniejszanie skutków występowania zjawiska asymetrii informacji rynkowych drogą racjonalizowania operacji logistycznych wewnątrz łańcucha dostaw.

Podjmując próbę redefiniowania przepływu czynników wytwórczych zintegrowanych z nowoczesnymi łańcuchami dostaw, szczególną wagę należy przypisać dwóm zagadnieniom wspierającym przyszłe rozwiązania:

- wprowadzenie metody metaanalizy big data jako podstawy podejmowania decyzji strategicznych w zarządzaniu łańcuchem dostaw,
- tworzenie projektów dynamicznych modeli biznesowych dla nowych łańcuchów dostaw.

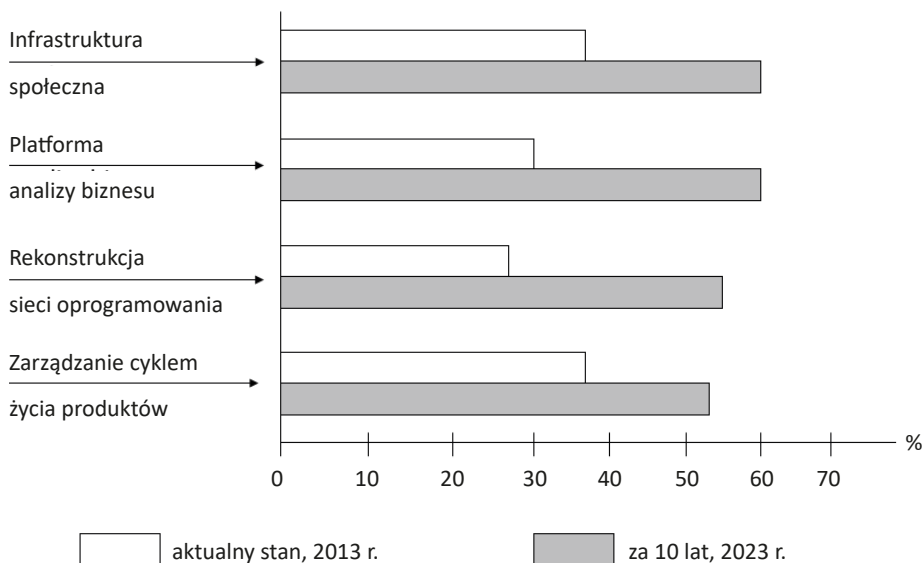
Robert Handfield, Frank Straube, Hans Ch. Pfohl i Andreas Wieland (2013, s. 51) na podstawie wyników badań przeprowadzonych z zastosowaniem dużych ilości danych źródłowych metodą big data application stwierdzili, że istnieje duża skłonność firm i korporacji do inwestowania w przyszłości w taką metodę (rys. 3).

Tworzenie projektów modeli biznesowych dla przyszłych łańcuchów dostaw jest jednym z najważniejszych zadań w XXI wieku, ale jest uzależnione od:

- zdolności do konwergencji poziomu obsługi logistycznej zarówno u dostawcy, jak i odbiorcy towarów przemieszczanych w międzynarodowych łańcuchach dostaw,
- rozmiarów turbulencji na światowych rynkach towarów i usług, ze szczególnym uwzględnieniem zmian kursów walutowych, wahań cen, czynników politycznych i losowych,
- poziomu dywersyfikacji zaopatrzenia w surowce naturalne, półprodukty.

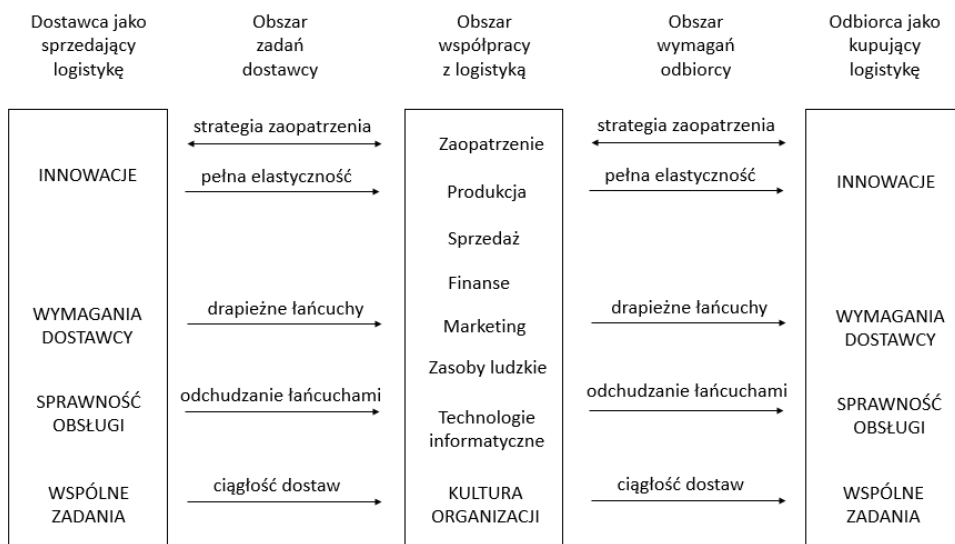
Jako przykład modelu biznesowego dla łańcuchów dostaw na rysunku 4 przedstawiono rozwiązanie zaproponowane przez Johna Gattornę, Roberta Ogulina i Marka W. Reynoldsa (2003, s. 143, rys. 4).

W kontekście powyższych rozważań należy stwierdzić, że istnieje uzasadnione przypuszczenie, iż redefinicja przepływów czynników wytwórczych nie tylko może, ale powinna stanowić ważną przesłankę dalszego rozwoju logistyki na świecie.



Rysunek 3. Bieżące planowane inwestycje w technologii big data w Unii Europejskiej

Źródło: (Handfield, Straube, Pfohl i Wieland, 2013, s. 52).



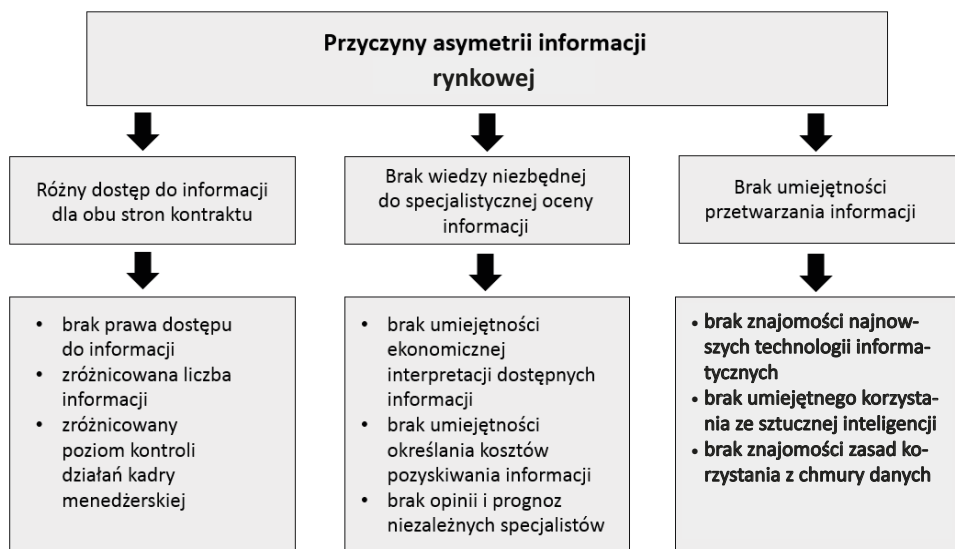
Rysunek 4. Dynamiczny model biznesowy dla przyszłych łańcuchów dostaw

Źródło: opracowano na podstawie (Gattorna i in., 2003, s. 143).

Redefinicja taka polega na wprowadzeniu nowych form międzynarodowych przepływów tych czynników w postaci zintegrowanych z logistyką przepływów kapitału, wiedzy technicznej i siły roboczej. W uzasadnieniu takiego poglądu należy podkreślić, że obecnie systematycznie zmniejszają się tak zwane przepływy czyste na rzecz przepływów łączonych, sterowanych i zarządzania logistycznego z użyciem najnowszych technologii informatycznych (łączności satelitarnej itp.). Ponadto, jak zauważa Barbara Liberska (2012, s. 38–40), w wyniku stosowania technologii telekomunikacyjnych w logistyce obserwuje się większe możliwości zarządzania usługami na odległość, co w warunkach rozproszonej produkcji tych usług powoduje obniżkę kosztów.

Logistyka w redukowaniu skutków asymetrii informacji rynkowych w łańcuchach dostaw

Jak już wcześniej stwierdzono, jednym z najważniejszych celów strategicznych firm będących ogniwami łańcucha dostaw jest redukovanie skutków asymetrii informacji rynkowych. Trzeba podkreślić, że kluczowa rola logistyki w biznesie międzynarodowym wynika nie tylko z interdyscyplinarnego charakteru biznesu, ale także z tego, że właśnie logistyka stanowi potencjał sukcesu przedsiębiorstw. Okazuje się, że w XXI wieku działalność biznesowa na międzynarodowym poziomie jest systematycznie zakłócana wstępowaniem zjawiska asymetrii rynkowej w międzynarodowym łańcuchu dostaw. W polskiej literaturze (Banaszyk i Gołemska, 2015, s. 136) pojawił się pogląd, zgodnie z którym logistyka jako strategia dla firmy może mieć korzystny wpływ na redukovanie dotkliwych skutków asymetrii informacji rynkowych. Ostatecznie wpływ ten określono mianem nowego paradygmatu logistyki. Jest to o tyle ważne, że digitalizacja, jako istotny element transformacji współczesnej logistyki w UE, wymaga przeznaczenia na inwestycje w przemyśle logistycznym do 2025 roku 1,42 trylionu USD (Godsmark i Richards, 2020, s. 274). W tym kontekście nieodzowne, a nawet nieuniknione wydaje się redukovanie skutków asymetrii w celu ułatwienia i przyspieszenia przepływu informacji w całym łańcuchu dostaw. Przyczyny powstawania asymetrii informacji rynkowej możemy podzielić na obiektywne i subiektywne. Przyczyny obiektywne to różnice w dostępie uczestników rynku do informacji oraz duże trudności w interpretowaniu informacji. Przyczyn subiektywnych, wewnętrznych, powstawania asymetrii informacji rynkowych możemy szukać w psychice kadry menedżerskiej, która dążąc do maksymalizowania zysków firmy, działa świadomie lub podświadomie i przyczynia się do stworzenia takiej asymetrii. Do takich przyczyn można zaliczyć nadmierną pewność siebie, iluzję prawdy oraz skłonność do hazardu moralnego łączonego z potrzebą nadużycia. W ujęciu syntetycznym zakres przyczyn asymetrii rynkowej przedstawiono na rysunku 5.



Rysunek 5. Przyczyny asymetrii informacji rynkowej

Źródło: opracowanie własne.

W Polsce badania teoretyczne i empiryczne dotyczące nie tylko przyczyn, ale także skutków asymetrii informacji rynkowych rozpoczęto w 2010 roku. Autorzy tych badań – Tomasz Gruszecki (2002, s. 128, 136), Maciej Stradomski (2010, s. 18) i Adam Noga (2011, s. 41) – zajęli się problemem niedoskonałej informacji w ramach współczesnych teorii przedsiębiorstwa jako przeciwieństwa teorii neoklasycznych. Uznano bowiem, że asymetria informacji jest znaczącym czynnikiem utrudniającym działalność firm. Jednym z pierwszych polskich autorów, którzy podjęli się weryfikacji empirycznej zjawiska asymetrii informacji rynkowej, jest Jarosław Kubiak (2013, s. 51). W latach 2002–2008 za pomocą metody porządkowania liniowego zbadał zjawisko w zakresie alokacji kapitału w ważniejszych branżach gospodarki Polski.

W badaniach nad naturą współczesnej logistyki – zarówno w ujęciu teoretycznym, jak i empirycznym – uznano, że istnieje realna możliwość określenia wpływu logistyki na redukcję skutków asymetrii rynkowej. Zbudowano więc teoretyczny model *logistics market information asymetry* (LMAI) (Banaszyk i Gołębska, 2015, s. 136). W konstrukcji tego modelu wykorzystano wzór J. Kubiaka (2013). Model ten przedstawia się następująco:

$$LMAI = 1 - \frac{q_i}{q_0} \quad (i = 1, 2, \dots, n), \quad (1)$$

gdzie:

$LMAI$ – logistyczny model asymetrii informacji rynkowej,

q_i – wartość współczynnika $LMAI$ dla i -tego przedsiębiorstwa,

q_0 – obiekt wzorcowy – $\max \{q\}$ jako norma.

Uznano, że takie elementy systemu logistycznego jak: wielkość sprzedaży, wartość aktywów firmy, wartość zapasów, nakłady inwestycyjne na infrastrukturę logistyczną, koszty logistyki i koszty transportu, stanowią zasadniczą bazę dla obliczeń dotyczących wpływu logistyki na redukowanie skutków asymetrii informacji. Trzeba podkreślić, że jest to pierwsza, autorska próba wyboru elementów systemu logistycznego jako podstawy przeprowadzenia obliczeń.

W badaniach empirycznych uwzględniono trzy grupy firm – producentów, dystrybutorów oraz firmy usługowe funkcjonujące w celowo wybranych dziewięciu sektorach gospodarczych (tab. 1). W obliczeniach przyjęto średnie wartości charakteryzujące działalność logistyczną w firmach w newralgicznych branżach w Polsce, w latach 2008–2018.

Tabela 1. Wartości współczynnika $LMAI$ w wybranych grupach firm w latach 2008–2018

Rodzaj przedsiębiorstwa	Branża	Wartość współczynnika $LMAI$ (%)
Producenci	przemysł metalowy	0,0
	przemysł farmaceutyczny	11,4
	przemysł elektroniczny	50,8
Dystrybutorzy	hurtownie sprzętu AGD	53,6
	handel odzieżą	64,3
	handel żywnością	35,7
Usługi	telekomunikacja	30,0
	transport	46,2
	turystyka	10,8

Źródło: obliczenia własne.

Jak wynika z przedstawionych wartości, w grupie firm produkcyjnych najniższy procent asymetrii informacji występuje w przemyśle farmaceutycznym, co można wyjaśnić stosowaniem kosztownych i najnowocześniejszych technologii informatycznych.

Pośród dystrybutorów z kolei to handel żywnością cechuje się w miarę poprawnym rezultatem w zakresie występowania asymetrii informacji rynkowej. W usługach natomiast niskimi wartościami współczynnika $LMAI$ cechują się turystyka i telekomunikacja.

Wniosków tych jednak nie należy uogólniać, gdyż przedstawione przykłady mają jedynie charakter poglądowy, nawet sygnałny, są wynikiem wstępnego rozpozna-

nia ciekawego i ważnego zjawiska, którym niewątpliwie jest obraz asymetrii informacji rynkowej w Polsce.

Zakończenie

Logistyka gospodarki światowej, zwłaszcza w biznesie międzynarodowym, jest dość nowym zjawiskiem, ale o bardzo szerokim zakresie przedmiotowym. Stąd rozważania zawarte w niniejszej pracy mają charakter autorski, subiektywny, mimo że wynikają z przemyśleń gromadzonych na podstawie wieloletnich badań nad teorią i praktyką zarządzania logistyką. Z całą pewnością warto w najbliższym czasie uznać logistykę za gałąź nauk o zarządzaniu i jakości. Warto także prowadzić dalsze badania nad zintegrowanymi z logistyką przepływami czynników wytwórczych, choćby ze względu na miliardy euro inwestowane w nowoczesne zadania i procesy logistyczne. Z kolei problem asymetrii informacji będzie można łagodzić, wprowadzając logistykę jako strategię dla firm i stosując w praktyce logistyczny miernik tej asymetrii. Istotą nieuchronnego rozwoju logistyki jest w XXI wieku intensyfikacja dalszych badań naukowych, których wyniki będą rzetelnie legitymizowane przez współczesny przemysł logistyczny w Polsce i na świecie.

Bibliografia

- Banaszyk, P. i Gołębska, E. (2015). *Logistyka w biznesie międzynarodowym*. Warszawa: Wydawnictwo WNT.
- Bartels, F. L. i Pass, Ch. L. (2000). *International business*. Prentice Hall.
- Blaik, P. (2010). Rozwój logistyki w kierunku zintegrowanej koncepcji zarządzania. W: D. Kempny (red.), *Logistyka w naukach o zarządzaniu* (s. 52-71). Katowice: Akademia Ekonomiczna w Katowicach.
- Daniels, J. D. i Radebaugh, L. H. (2001). *International business: Environments and operations* (9th ed.). Pearson.
- Fabbe-Costes, N. i Rouquet, A. (dir.). (2019). *La logistisation du monde. Chroniques sur une révolution en cours*. Marseille: Presses Iniversitatnes de Provense, Aix Marseille Université.
- Gattorna, J., Ogulin, R., i Reynolds, M. W. (Eds.). (2003). *Gower handbook of supply chain management*. Farnham: Gower Publishing.
- Gąsowska, M. K. (2018). *Logistyka a konkurencyjność przedsiębiorstwa*. Warszawa: Difin.
- Godsmark, J. i Richards, G. (2020). *The logistics outsourcing handbook*. Kogan Page.
- Gołębska, E. (2010). Logistyka w naukach o zarządzaniu międzynarodowym W: I. Bonk (red.), *Logistyka w naukach o zarządzaniu* (s. 96-97). Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach.
- Gołębska, E. (2012). Miejsce współczesnej logistyki w ekonomii i zarządzaniu. W: S. Kauf (red.), *Logistyka i inne koncepcje zarządzania w naukach ekonomicznych*. Opole: Uniwersytet Opolski.

- Gołemska, E. (2014). *Logistyka międzynarodowa*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Gruszecki, T. (2002). *Współczesne teorie przedsiębiorstwa*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Handfield, R., Straube, F., Pfohl, H.-C. i Wieland, A. (2013). *Trends and strategies and supply chain, Management*. Berlin: BVL International.
- Kubiak, J. (2013). *Zjawisko asymetrii informacji a struktura kapitału przedsiębiorstw w Polsce*. Poznań: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.
- Liberska, B. (2012). *Globalizacja. Mechanizmy i wyzwania*. Warszawa: PWE.
- Misala, J. (2005). *Wymiana międzynarodowa i gospodarka światowa. Teoria i mechanizmy funkcjonowania*. Warszawa: Szkoła Główna Handlowa Oficyna Wydawnicza.
- Noga, A. (2011). *Teorie przedsiębiorstw* Warszawa: PWE.
- Nowakowski, M. K. (red.). (2005). *Biznes międzynarodowy. Od internacjonalizacji do globalizacji*. Warszawa: Szkoła Główna Handlowa Oficyna Wydawnicza.
- Peng, M. W. i Meyer, K. (2019). *International business*. Cengage Learning EMEA.
- Rymarczyk, J. (2020). *Biznes międzynarodowy*. Warszawa: PWE.
- Stradomski, M. (2010). *Finansowanie obce firm rodzinnych na rynku niedoskonałym*. Warszawa: PWE.