

Andrzej S. Grzelakowski¹

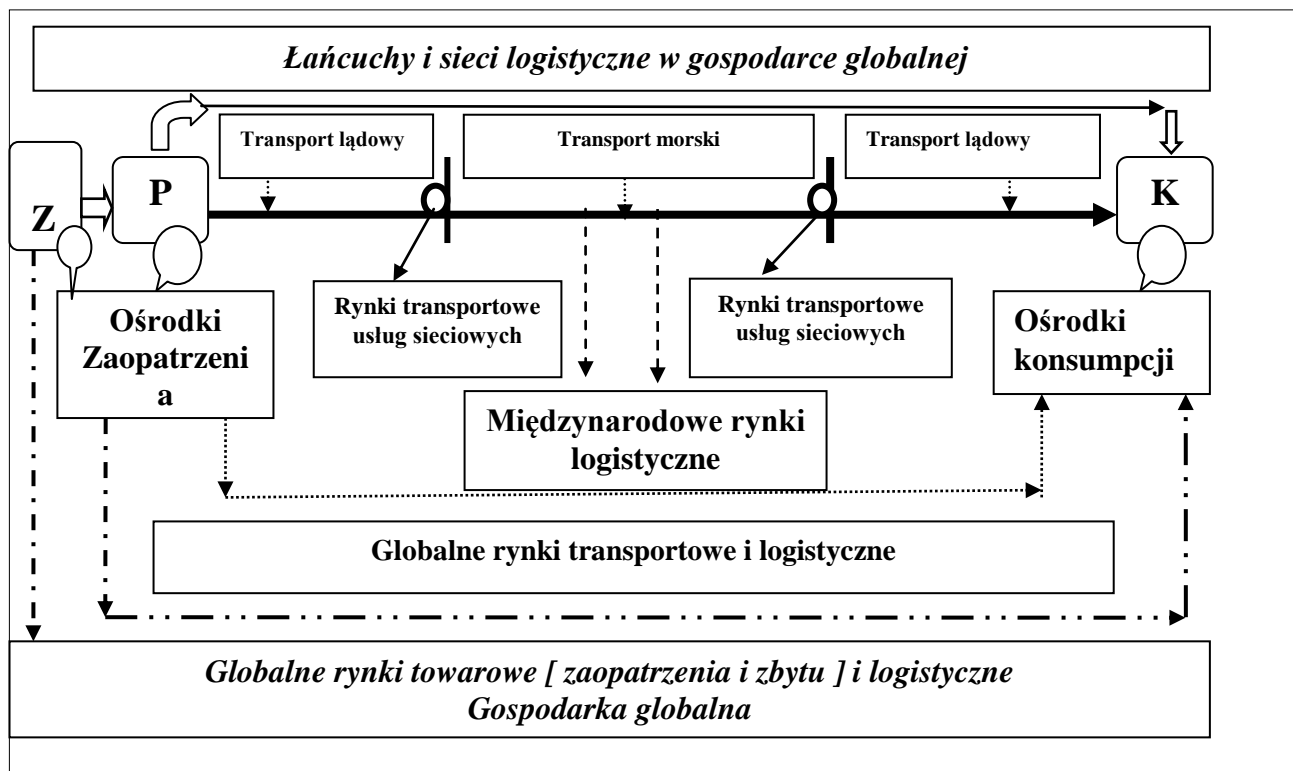
Europejska przestrzeń transportowa i logistyczna wobec wyzwań globalnych

1. GOSPODARKA GLOBALNA - CZYNNIKI I UWARUNKOWANIA JEJ ROZWOJU

Na przestrzeni ostatnich 30 lat rozwój gospodarki światowej stymulowany był silnie przez globalizację, której źródła tkwiły w zmieniających się uwarunkowaniach geopolitycznych i towarzyszących im przekształcaniach struktur gospodarczych, jakie następowały w wyniku postępujących procesów deregulacji gospodarek i liberalizacji rynków, wspieranych przez liderów gospodarki światowej oraz rosnące w siłę organizacje i ugrupowania międzynarodowe. Uruchomione z dużą dynamiką procesy integracji gospodarek i w następstwie tego wszystkich rodzajów rynków i organizacji gospodarczych, stworzyły niespotykane dotychczas ułatwienia w zakresie rozwoju wymiany handlowej i prowadzenia działalności gospodarczej w skali globalnej. Zmiany te prowadziły do stopniowego przekształcania tradycyjnego modelu funkcjonowania gospodarki światowej, jako systemu zdeintegrowanego, w jakościowo nowy, znacznie już zliberalizowany i dostatecznie zintegrowany w sensie ekonomiczno-organizacyjnym i instytucjonalnym model gospodarki światowej, określane obecnie mianem gospodarki globalnej. Ten globalny, stosunkowo już spójny system gospodarczy powiązany jest nie tylko siecią relacji politycznych, opartych na stworzonym systemie regulacji prawno-międzynarodowych, ale również, jeśli nie przede wszystkim, siecią powiązań gospodarczych, wśród których największe znaczenie przypisuje się sieciom dostaw oraz funkcjonującym w ich ramach łańcuchom dostaw. Sieci dostaw, grupujące podmioty o zróżnicowanym charakterze i profilu produkcji działające w różnie skonfigurowanych układach globalnych łańcuchów dostaw, połączone są przepływami produktów rzeczowych, informacji, strumieni pieniężnych, osób i innych zasobów spajających tę sieciowo zorganizowaną strukturę gospodarczą [3, s.14; 9, s.32-35; 7, s.13-16].

Tak zorganizowane i funkcjonujące w wymiarze międzynarodowym łańcuchy i sieci dostaw integrują ekonomicznie i przestrzennie ośrodki zaopatrzenia, produkcji, dystrybucji i konsumpcji w skali globalnej (por. rysunek 1). Integrują one również i optymalizują jednocześnie wszystkie funkcje, procesy i zadania, jakie wykonują poszczególne ogniwa tak ukształtowanych układów, tj. zakupy, transport, magazynowanie, produkcję, dystrybucję, marketing, finanse, zwroty, itp. Sieci i łańcuchy dostaw tworzą więc podwaliny nowej, zintegrowanej podmiotowo, funkcjonalnie i przestrzenie organizacji prowadzenia działalności gospodarczej w skali globalnej, a w tym handlu międzynarodowego i transportu, racjonalizując jednocześnie w kategoriach kosztów i czasu realizację procesów gospodarczych, przez co ułatwiają i wspierają rozwój gospodarczy [11, s. 10-12 i 9, s.35-36].

¹ Prof., dr hab. Andrzej S. Grzelakowski, Katedra Logistyki i Systemów Transportowych, Akademia Morska w Gdyni



Rys. 1. Rynki transportowe i logistyczne w układzie globalnego łańcucha dostaw w gospodarce globalnej

Procesy tworzenia i szybkiego rozwoju globalnych łańcuchów dostaw, determinowało wiele czynników o bardzo różnorodnym, a jednocześnie złożonym charakterze.[1, s.2-5 i 126] Do grupy podstawowych z nich należy zaliczyć:

- dynamiczny rozwój produkcji i handlu w skali międzynarodowej, spowodowany w głównej mierze procesami deregulacji gospodarek oraz liberalizacji - przede wszystkim rynków pieniężnych i towarowych, a w tym głównie wzrostem zapotrzebowania na dobra inwestycyjne i konsumpcyjne; dynamika rozwoju handlu światowego była przy tym – za wyjątkiem 2012 r. zawsze zdecydowanie wyższa niż produkcji i globalnego PKB (por. tab. 1).
- wymóg zapewnienia sprawnej obsługi intensywnie wzrastających strumieni towarowych handlu światowego i przewozów w nowym modelu gospodarki globalnej, co rodziło potrzebę wdrożenia nowych, innowacyjnych form i sposobów organizacji oraz zarządzania i sterowania procesami gospodarczymi, a w tym również w sektorze transportu i logistyki,
- nasilający się wzrost konkurencji – tak cenowej (kosztowej), jak i produktowej (jakościowej), co w rezultacie prowadzi w skali globalnej z jednej strony do narastającej koncentracji tak kapitału, jak i produkcji, a z drugiej, przy forsowanej koncepcji utrzymania wysokiej konkurencyjności wszystkich rynków (WTO), do poszukiwania nowych form i sposobów: a/ obniżki kosztów produkcji (jej „odchudzania”), w tym poprzez zakrojony na szeroką skalę *offshoring i outsourcing*, jak również b/ kooperacji i adaptacji do wymogów konkurencyjnego otoczenia poprzez tworzenie i rozbudowę logistycznych łańcuchów i sieci dostaw, silnie zorientowanych na wzrost produktywności zasobów i efektywności gospodarowania – skracanie czasu zamrożenia kapitału ulokowanego w towarach oraz redukcje poziomu zapasów – optymalizacji ich poziomu i źródeł zaopatrzenia,
- postępującą standaryzację i normalizację procesów techniczno-technologicznych i produktów (efekt naśladownictwa), a także ich certyfikację oraz ujednolicanie procedur handlowych i transportowych (odpraw celnych i granicznych) oraz wymogów ze sfery bezpieczeństwa obrotu towarowego i transportu (*supply chain security*),

- skracanie cyklu życia produktów, co zwiększa wymogi w zakresie rozwoju nowych technologii, wdrażania innowacyjnych rozwiązań we wszystkich sferach procesu gospodarowania, a w tym stosowania, inteligentnych form sterowania procesami, przetwarzania i przesyłania informacji, prowadzenia badań rynkowych, projektowania i szybkiego wprowadzania nowych produktów - w tym też transportowych i logistycznych.

Tab. 1. Dynamika wzrostu globalnego PKB oraz handlu w latach 2010 – 2014 [13, dn.11.9.201]

Wyszczególnienie - lata - wzrost rok do roku	2010 %	2011 %	2012 %	2013 P* %	2014 P* %
1. Globalny realny PKB [rynkowy kurs walutowy]	3,8	2,4	2,1	2,1	2,7
2. Handel światowy [wolumen (przeciętny) eksportu i importu]	13,9	5,2	2,0	3,3	5,0

Legenda: P * - wielkości prognozowane dla lat 2013 – 2014

Wszystkie wyżej wskazane czynniki, działając w różnych okresach ze zmienną siłą, współokreślały dynamikę rozwoju globalnych łańcuchów i sieci dostaw oraz ich ewolucję. Wśród tych czynników istotne znaczenie miał również czynnik transportowy, który determinował warunki, sposoby i skuteczność realizacji szeroko rozumianych fizycznych procesów przemieszczania, tj. przewozu, przeładunku, składowania, magazynowania itp. towarów w ramach tak ukształtowanych łańcuchów dostaw. Czynnikiem temu przypisuje się dużą rolę w zapewnieniu sprawnej i efektywnej realizacji procesów zaopatrzenia, produkcji, dystrybucji i obsługi zwrotów uważając, iż w wielu wypadkach miał on i ma nadal znaczenie kluczowe nie tylko dla elastycznego funkcjonowania i rozwoju globalnych łańcuchów dostaw, ale także gospodarki światowej w różnych fazach rozwoju koniunktury.[2, s. 67-68 i 380-381 oraz 1, s. s. 9 i 79-81]

2. CZYNNIKI I UWARUNKOWANIA TRANSPORTOWE ROZWOJU GLOBALNYCH ŁAŃCUCHÓW DOSTAW I ICH WPLYW NA SEKTOR TRANSPORTU I LOGISTYKI UE

Z racji funkcji i zadań, jakie pełni transport w globalnym łańcuchu dostaw, realizowane w układzie jego poszczególnych ogniw procesy transportowe, tj. przewozowe, przeładunkowe i inne im towarzyszące, które mogą stanowić nawet 70-80% wszystkich procesów i czynności tam wykonywanych, wnoszą istotny wkład w tworzenie łańcucha wartości, jaki tego typu struktura generuje [4, s. 3-4 i 5-6]. Jego rola w tym zakresie sukcesywnie rośnie, co wynika głównie z:

- rozszerzenia struktury asortymentowej wytwarzanych produktów i jednocześnie wzrastającego udziału produktów o wysokiej wartości jednostkowej w handlu światowym (nowe produkty i krótszy cykl ich życia, innowacje produktowe, itp.),
- malejącego udziału ładunków masowych, o niskiej relatywnie wartości jednostkowej w łącznych obrotach towarowych, a rosnącego wysoko przetworzonych (postęp techniczno-technologiczny, spadek materiałochłonności, *lean production*, itp.),
- presji na minimalizację zapasów i usprawnienie przepływu dóbr w skali globalnej - wyzwania logistyczne wiążące się z koniecznością uproszczenia struktur sieciowych i redukcją kosztów transportu, jako składnika łącznych kosztów logistycznych,
- rosnącej relatywnie szybciej wartości przewożonych produktów niż ich wolumenu, w wyniku czego zmienia się zasadniczo poziom tzw. wrażliwości kosztów transportu (*transport cost sensitivity*) – koszty te nie wzrastają proporcjonalnie do wzrostu wielkości przewozów oraz wartości przemieszczanych dóbr (*transport cost penalty*).

Skutkiem tego, w warunkach rosnącej wydajności i produktywności sektora transportu, jest rosnący popyt na jego usługi. Dynamika tego popytu kształtuje się jednakże różnie w skali globalnej w układzie poszczególnych rodzajów transportu. Jest ona najwyższa w segmencie transportu morskiego, który przewozi ponad 9,5 mld. ton masy towarowej, tj. ponad 80% wolumenu handlu

światowego. Jeśli dotychczasowa wysoka dynamika wzrostu przewozów drogą morską w skali globalnej się utrzyma, to w 2020 r. przewozy te zwiększą się o 36-40%, osiągając 12,0 - 12,5 mld. t, a w 2031 r. ponad 15,8 mld. t. [10]. W rezultacie tego udział transportu morskiego w łącznych przewozach handlu światowego w tonach może wzrosnąć w 2020 r. nawet do 85 %, kosztem zmniejszenia udziału transportu lądowego z obecnych 24 do 14,6%, przy jednoczesnym wzroście udziału transportu lotniczego w obsłudze handlu światowego z obecnych 0,3% do 0,4%. W jednostkach pracy przewozowej z kolei, udział transportu morskiego w obsłudze handlu globalnego kształtuje się na poziomie ponad 92%.

Transport morski jest także dominującą gałęzią transportu w obsłudze handlu światowego jeśli mierzyć jego udział w przewozach masy towarowej w jednostkach wartościowych. Szacuje się, nie uwzględniając handlu wewnętrznego UE, że partycypuje on obecnie w jej przewozach w ok. 76 procentach. [5, s. 31-34] Uwzględniając natomiast wymianę towarową krajów członkowskich UE, jako integralną część handlu światowego, ocenia się obecnie udział transportu morskiego w jego obsłudze na bazie wartości eksportu na poziomie 59 %; udział ten wzrastał z 44% w 1997 r. do 56 % w 2007 r. Oznacza to, że transport lądowy obsługuje łącznie zaledwie 30 % (w tym rurociągowy 2%) wartości globalnego eksportu, a lotniczy ok. 12%. [8, s. 35-38]

Przyjmując na podstawie danych WTO, iż wartość światowego eksportu towarów w 2012 r. wyniosła 18,2 bil. \$, można oszacować wartość handlu morskiego w skali globalnej na poziomie 10,8 bil. \$ [13, s. 5]. Wartość przewozów drogą morską tak określona sukcesywnie wzrasta – szybciej niż wolumen eksportowanej masy towarowej – to skutek między innymi wzrostu cen towarów oraz zmian ich struktury rodzajowej (wysoki udział wysokowartościowych ładunków) i w konsekwencji zakłada się, iż w 2020 r. transportem morskim przemieszczać się będzie towary o wartości nie mniejszej niż 16,6 bil. \$. To z kolei oznacza, iż przeciętna wartość jednej tony ładunku przemieszczanego (eksportowanego) drogą morską wynosi obecnie około 1.100 \$ i wykazuje - szczególnie na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia stałą dynamikę wzrostu. Według obliczeń UNCTAD jeszcze w 2000 r. wartość jednej tony masy towarowej przewożonej drogą morską była prawie 90,5 razy niższa od wartości 1 t przemieszczanej transportem lotniczym (wówczas 56.624 US \$), podczas, gdy już w 2006 r. relacja ta kształtowała się jak 1 : 67, a obecnie wynosi jak 1: 58. W stosunku natomiast do wartości 1 tony masy towarowej transportowanej drogą lądową relacja ta na bazie danych z 2010 r. kształtuje się już jak 1 : 2. W rezultacie tego przeciętna wartość 1 tony masy towarowej globalnego handlu morskiego stanowi już obecnie prawie 84% przeciętnej wartości takiej jednostki wolumenu handlu światowego przemieszczanego w skali globalnej różnymi środkami transportu (w 2006 r. było to jeszcze 72,4%, a w 2006 r. 78,3%). [6, s.2]

Oprócz wskazanego już czynnika wzrostu cen i z mian struktury asortymentowej handlu światowego i przewozów, istotny wpływ na tę tendencję ma postępujący proces jednostkowania ładunków, a przede wszystkim konteneryzacja. W efekcie jej rozwoju, z czym w warunkach utrwalonego już współcześnie modelu funkcjonowania i rozbudowy logistycznych sieci dostaw i łańcuchów dostaw wiąże się w coraz większym stopniu wzrost szybkości, terminowości i bezpieczeństwa dostaw, sukcesywnie wzrasta również odsetek wysokowartościowych towarów w handlu morskim; ich udział w handlu światowym szacowany jest już obecnie na min. 72% wartości światowego eksportu. Przyjmując na bazie danych UNCTAD i WTO, iż aktualnie 17% wolumenu handlu morskiego i aż 60% jego wartości transportowane jest w skali globalnej w kontenerach, szacuje się, że za pomocą tej technologii przewozu w 2011 r. przemieszczono towary o łącznej wartości 5, 83 bil. \$ US. Wartość tę wyrazić można również w odniesieniu do wartości produkcji światowej – ma ona w niej swój udział w wysokości 1 \$ w każdych 14 \$ wytworzonej produkcji. Oznacza to, że przeciętna wartość 1 tony ładunku w eksporcie drogą morską w kontenerach jest 3,7 razy wyższa od przeciętnej jednostkowej wartości towarów handlu morskiego.

Transport zabezpiecza więc i tworzy zarówno w kategoriach techniczno-operacyjnych, jak i ekonomiczno-finansowych odpowiedni potencjał transportowo-logistyczny, konieczny dla dalszego, niezakłóconego rozwoju handlu światowego i tym samym wzrostu gospodarki globalnej. Ogromną rolę w tym zakresie odgrywa transport intermodalny - konteneryzacja, będąca nośnikiem globalizacji oraz dźwignią rozwoju handlu światowego. Wynika to z tego, iż przeciętnie koszty przewozu

kontenerów drogą morską stanowią obecnie zaledwie 3-4% wartości przemieszczanego tą technologią transportu ładunku, a koszt przewozu 40” kontenera z ładunkiem na odległość 1 mili morskiej kształtuje się przeciętnie na poziomie 0,10 \$, co stanowi zaledwie niewielki ułamek kosztów jego transportu drogą lądową. W rezultacie tego (to też skutek rosnącej presji konkurencji w układzie rynków frachtowych) w skali globalnej od ponad 20 lat spada udział kosztów obsługi transportowej światowego importu. I tak na przestrzeni lat 2000 – 2012 handel światowy wzrastał przeciętnie w granicach 10,5 – 11,0% rocznie, podczas gdy wydatki załadowców mierzone wysokością opłaconych frachtów, rosły średnio tylko w granicach 50% tej wielkości. Wysokość wydatków poniesionych przez eksporterów i importerów z tytułu opłaconych frachtów za usługi przewozu towarów drogą morską szacuje się obecnie na ok. 798 mld. \$, co stanowi ok. 4,8% światowego importu ogółem i 8,4 % wartości towarów handlu morskiego określanego na bazie importu.

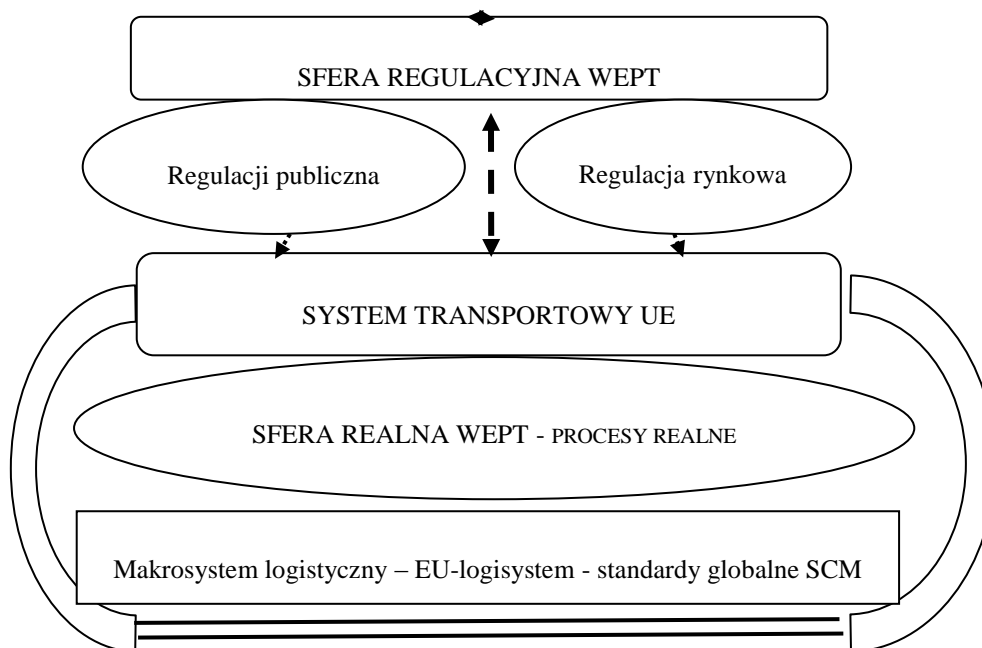
Tendencje te obserwowane w skali globalnej są wynikiem działań dokonujących się z różną siłą w głównych ośrodkach produkcji i konsumpcji światowej, zlokalizowanych w regionach i krajach zaliczanych do tzw. lokomotyw wzrostu gospodarki globalnej. Należy do nich również UE, która z jednej strony sama aktywnie współokreśla te procesy, a z drugiej próbuje dostosować się do nich. Jako lokomotywa rozwoju handlu światowego, UE zakresem działań dostosowawczych obejmuje zatem także sektor transportu, który obecnie - z racji rozwoju logistycznych łańcuchów i sieci dostaw - musi być traktowany, jako składnik europejskiego systemu logistycznego. System ten musi spełniać wymogi wpisujące się w strategię globalnych operatorów łańcuchów i sieci, zapewniając niski poziom kosztów logistycznych obsługi wymiany towarowej tak wewnętrznej, jak i zewnętrznej tego ugrupowania. Od jego efektywności zależy bowiem konkurencyjność UE w skali globalnej, a przede wszystkim zdolność tworzenia trwałych przewag konkurencyjnych. Z tego też powodu UE silnie wspiera rozwój transportu morskiego, tak w zakresie obsługi wymiany towarowej z krajami trzecimi (90% udział w wolumenie), jak i w relacjach wewnętrznych (*short sea shipping* – 40% udział). Tym samym buduje trwałe podstawy do redukcji kosztów logistycznych, współokreślając kształt i efektywność globalnej przestrzeni transportowej i logistycznej

3. JEDNOLITA PRZESTRZEŃ TRANSPORTOWA I LOGISTYCZNA UE A WYZWANIA GLOBALNE

Wspólna (jednolita) europejska przestrzeń transportu (WEPT, ang. *SETA*) jest koncepcją ze sfery polityki transportowej i gospodarczej UE, zakładającą konieczność budowy pełnej spójności systemów transportowych krajów członkowskich w wymiarze ekonomicznym i technicznym, a także prawnoregulacyjnym i przestrzennym [12, s. 5-7]. Koncepcja ta stwarza przesłanki do budowy ładu transportowego Europy, opartego na zasadach ładu zintegrowanego. Ten nowy, zintegrowany europejski system transportowy, wyznaczający ramy przestrzenne WEPT, oparty na strategii zrównoważonego rozwoju, funkcjonować powinien w sposób efektywny i przyjazny dla środowiska naturalnego, zapewniając jednocześnie optymalizację wykorzystania zasobów. Oznacza to, że system ten musi: 1/ podlegać jednolitym standardom regulacji, a w tym reżimowi regulacji publicznej UE oraz 2/ posiadać względnie jednolity w kategoriach operacyjno-technicznych poziom rozwoju sfery realnej sektora transportu – głównie podstawowych składników infrastruktury, odpowiadający najwyższym standardom światowym. Osiągnięcie tego drugiego wymogu jest szczególnie trudne oraz czasochłonne.

WEPT osadzona jest w przestrzeni logistycznej UE, której zakres i formy wyznacza europejski makrosystem logistyczny (EML). Makrosystem logistyczny jest rozległą przestrzennie strukturą gospodarczą, obejmującą ośrodki produkcji i konsumpcji oraz miejsca nadania i odbioru masy towarowej (źródła generowania potoków masy i jej ujścia), w ramach której realizowane są różnorodne przepływy rzeczowe obsługiwane w wymiarze fizycznym przez system transportowy. System transportowy rozpatrywany w takim - logistyczno-sieciowym ujęciu - ułatwia zatem realizację zadań logistycznych określonych przez korzystających z niego operatorów łańcuchów i sieci dostaw, stanowiąc tym samym integralną część składową większej struktury, jaką jest makrosystem logistyczny. Oznacza to, że w procesie budowy WEPT jednolity system transportu UE musi być

postrzegany w wymiarze logistycznym, czyli w skali makrosystemu logistycznego, a więc na zdecydowanie szerszej płaszczyźnie niż ta, jaką tworzy system transportowy. System ten stanowi bowiem tylko bazę techniczno-ekonomiczną i wyznacza wymiar przestrzenny dla WEPT, która realnie będzie uwarunkowana tak skalą, jak i racjonalnością zadań transportowych, stawianych jej przez makrosystem logistyczny, stanowiący w istocie stroną popytową tak postrzeganego systemu transportowego (rysunek 2).



Rys. 2. System transportowy i jego miejsce w systemie logistycznym wraz z ich sferą regulacyjną

Racjonalność zadań stawianych przed sektorem transportu, odnosząca się do wielkości i struktury popytu na usługi transportowe i im pochodne, określona charakterem i strukturą produkcyjno-wytwórczą oraz przestrzenną makrosystemu logistycznego (rysunek 2), będzie zatem podstawowym czynnikiem determinującym możliwości tworzenia i efektywnego funkcjonowania WEPT i to nie tylko w kategoriach racjonalności transportowej, ale również przypisanych standardowi sprawności i elastyczności stricte logistycznej. Oznacza to, że ocena efektywności funkcjonowania WEPT, oparta na kryterium logistycznej racjonalności realizacji zadań stawianych przed tym sektorem, powinna być mierzona w oparciu o kryterium kosztów logistycznych, a nie tylko transportowych [2, s. 49]. Rozwiązania logistyczne stosowane przez globalnych operatorów łańcuchów i sieci dostaw – ich decyzje regulacyjne oparte na optymalizacji SCM, wpływają bowiem bezpośrednio na prawidłowe z punktu widzenia wymogu minimalizacji kosztów logistycznych rozmieszczenie strumieni ruchu towarowego - rozdział zadań przewozowych w ramach systemu transportowego, ułatwiając tym samym budowę WEPT opartej na kryteriach logistycznych.

Rozwój logistycznych koncepcji zarządzania globalnymi łańcuchami i sieciami dostaw (SCM) funkcjonującymi w ramach makrosystemu logistycznego, tworząc nowe podstawy racjonalności w układzie sektora transportu UE, oparte na minimalizacji społecznych kosztów logistycznych, sprzyja i wspiera budowę WEPT. Ten trzeci zatem, logistyczny wymiar regulacji wykorzystywanej w skali makrosystemu logistycznego - EML (rysunek 2), wiąże się więc silnie z koniecznością rozwoju logistyki w transporcie, która następnie powinna wspierać koncepcje efektywnego wykorzystania transportu w logistyce. W związku z tym, przypisując polityce transportowej UE podstawową rolę w zakresie budowy zrębów WEPT, należy podejmować działania na rzecz jej przeorientowania w kierunku tworzenia nie tylko ładu transportowego, ale przede wszystkim logistycznego. Oznacza to, że powinna ona, szczególnie współcześnie, nie tylko koncentrować się na celach i zadaniach odnoszących się do systemu transportu, lecz również makrosystemu logistycznego

UE, w ramach którego ten system funkcjonuje. Polityka transportowa UE realizując swoje cele w tym obszarze, powinna zatem kreować ład transportowy w makrosystemie logistycznym oparty na standardach globalnych, dążąc do ich wdrażania go w sposób jednolity tak do systemu transportu, jak i makrosystemu logistycznego.

ZAKOŃCZENIE

UE silnie osadzona w strukturach gospodarki globalnej, celem zachowania posiadanych przewag konkurencyjnych i wspierania rozwoju handlu, musi kreować ład transportowy i logistyczny oparty na standardach globalnych. Oznacza to, że przyszła jednolita europejska przestrzeń transportowa (WEPT), tworzona zgodnie z założeniami polityki transportowej UE opartej na strategii zrównoważonego rozwoju, powinna stanowić nie tylko segment jej przestrzeni logistycznej, ale również globalnej. Tę z kolei w sposób bardzo dynamiczny budują operatorzy globalnych łańcuchów i sieci dostaw, mocno osadzonych w strukturach europejskiego makrosystemu logistycznego (EML). Operatorzy ci z kolei, zgodnie ze swymi strategiami wpisującymi się w koncepcje SCM, realizują swoje zadania i funkcje głównie na bazie kryteriów rynkowych. Orientacja ta wskazuje, że przyszła WEPT i EPL powinna być oparta na mechanizmach regulacji rynkowych, typowych dla układu gospodarki globalnej.

Streszczenie

Celem artykułu jest określenie wpływu podstawowych czynników i uwarunkowań rozwoju gospodarki globalnej na sferę transportu i logistyki w UE. Charakteryzując podstawowe procesy, tendencje i zjawiska występujące współcześnie w układzie gospodarki globalnej w aspekcie ich oddziaływania na światowy sektor transportu, dokonano oceny ich wpływu na rozwój europejskiego systemu transportowego i logistycznego, postrzeganego w kontekście realizacji strategicznych celów polityki transportowej UE. Cele te wiążą się z budową jednolitej europejskiej przestrzeni transportowej i logistycznej, opartej na zasadach wynikających z wdrażanej strategii zrównoważonego rozwoju transportu. Ocena ta przedstawiona została w głównej mierze na podstawie analizy rozwoju najbardziej umiędzynarodowionego w skali globalnej obszaru działalności transportowej, tj. transportu morskiego. Na tej podstawie określono szanse i zagrożenia, jakie niesie globalizacja dla rozwoju wspólnej przestrzeni transportowej i logistycznej UE.

Single European Transport and Logistics Area with Regard to Global Challenges

Abstract

The author's main aim is to characterize the impact of the key factors and determinants of the development of the global economy on EU transport and logistics sector. Presenting the main processes and tendencies being found in the contemporary global economy in view of their impact on the world transport sector, their influence on European transport and logistics system has been assessed. The European transport system has been regarded in terms of strategic goals set up by the EU transport policy. These goals are oriented on establishing single European transport and logistics area based on principles of sustainable development strategy. The analysis is based on the maritime transport which is viewed as the globally most internationalized mode of transport. As a result, the chances and barriers generated by globalization processes to the development of the single European transport and logistics area have been determined.

BIBLIOGRAFIA

1. Branch A. E., Global supply chain management and international logistics. Routledge. Taylor and Francis Group. New York and London, 2009.
2. Chopra S., Meindl P., Supply Chain Management. Strategy, Planning, and Operation, Fourth Edition. Pearson. New York, 2010.
3. Christopher M., Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw. Strategie obniżki kosztów i poprawy poziomu obsługi, Polskie Centrum Doradztwa Logistycznego, Warszawa 2000.

4. Construction Supply Chain management: Concepts and Case Studies. Praca zbiorowa pod red. S. Pryke, Wiley-Blackwell, London 2009.
5. Grzelakowski A. S., Rynek żeglugi kontenerowej na tle globalnego rynku frachtowego w 2012/2013 r. Jego dynamika i podstawowe tendencje zmian. „Biuletyn Polskiej Izby Spedycji i Logistyki” 2013, nr 04-05.
6. Insight & Analysis, World Trade Service Brochure, GlobalInsight 2012.
7. Instrumenty zarządzania łańcuchami dostaw. Praca zbiorowa pod. red. M. Ciesielskiego, PWE, Warszawa 2009.
8. Kite-Powell. H.L, Marine Policy. Shipping and Ports, Marine Policy Center, Woods Hole Oceanographic Institution, Hole, Massachusetts. 2012.
9. Logistyka. Praca zbiorowa pod. red. D. Kisperskiej-Moroń i S. Krzyżaniaka. Instytut Logistyki i Magazynowania. Poznań 2009.
10. Mandryk W., Measuring global seaborne trade, Lloyd’s Marine Intelligence Unit. International Maritime Statistics Forum, New Orlean, May 2011.
11. Mangan J., Lalwani Ch., Butcher T., Global Logistics and Supply Chain Management. John Wiley & Sons, Ltd., New York 2009.
12. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. White Paper. EC. COM(2011)144 final. Brussels, 28.3.2011.
13. WTO: Press Releases. Press/628/2013, New York 2013.