

SZYC Rafał

## Transport samochodowy w świetle globalizacji

### WSTĘP

*Proces globalizacji ma silny związek z zastosowaniem innowacyjnych rozwiązań technologicznych w dziedzinie transportu oraz telekomunikacji. Tak było w XIX w. kiedy do powszechnego użytku wprowadzono statki parowe i telegraf, oraz w drugiej połowie XX w. kiedy bodźcem do dynamicznego wzrostu wymiany handlowej między kontynentami stało się upowszechnienie statków kontenerowych oraz rozwój internetu. Obecnie zdecydowana większość towarów w globalnym handlu transportowana jest w kontenerach drogą morską. Wymusza to tworzenie sprawnie funkcjonującego lądowego transportu kontenerów na zapleczu portów morskich. W tak skonstruowanych łańcuchach logistycznych, aby zapewnić nierozzerwalność i terminowość dostaw, transport samochodowy i proces globalizacji stają się wzajemnie zależne. Celem referatu jest próba wskazania znaczenia transportu samochodowego w procesie globalizacji a także przedstawienia dualistycznej roli transportu samochodowego, jako z jednej strony czynnika determinującego proces globalizacji a z drugiej, beneficjenta jej rozwoju.*

### 1. ISTOTA GLOBALIZACJI

Proces globalizacji dotyka wszystkich sfer życia społeczno-gospodarczego. Determinuje on, jak podkreśla J. Strojny, coraz większą zmienność totalną, nieuniknioną i wszechobecną [22, s. 27].

O globalizacji napisano wiele książek i artykułów zarówno w kraju jak i za granicą. Mimo, że jest to stosunkowo nowe pojęcie, istota jego sięga dalekiej przeszłości, bo wzmianki o tym zjawisku pojawiły się już w okresie odkryć geograficznych (koniec XVII wieku) [13, s. 121].

Pojęcie „globalizacja” pochodzi od słowa „glob”, wskazujący na zasięg ogólnosiwiatowy [14, s. 147-171]. W Polsce pionierem ekonomicznych analiz dotyczących globalizacji był J. Pajestka. Wraz z rozwojem procesu termin obejmował coraz większą liczbę nauk społecznych. Pojawiło się wiele różnych definicji.

Termin „globalizacja” pojawił się już w 1953 roku, w niemieckiej gazecie "Frankfurter Allgemeine Zeitung" [11, s. 165]. Z kolei „The Economist” w kontekście ekonomicznym użył pojęcia globalizacji w 1959 roku. Chodziło wówczas o „wzrost zglobalizowanej ilości importowanych samochodów”, zaś atrybutem był handel międzynarodowy. Ideę „globalnej wioski” wprowadził w 1960 roku kanadyjski krytyk literacki i teoretyk komunikacji H. M. McLuhan by zilustrować „kurczenie się” świata, podkreślając, że mieszkańcy różnych stron świata przeżywają wydarzenia zachodzące w skali globu w sposób podobny jak mieszkańcy tradycyjnej wioski, którzy cały czas są świadomi istnienia i działania sąsiadów [28, s. 26]. Z kolei w 1961 roku globalizacja zastępuje pojęcie „globalny” o „ekologicznych i społeczno-ekonomicznych konotacjach” i pojawia się w słowniku Webstera [24]. W literaturze [5, s. 17] spotkać można informację, że pojęcie po raz pierwszy zostało użyte przez R. Robertsona w 1985 roku. Mówił on wówczas, że globalizacja jest „zespołem procesów, które współorganizują wspólny świat” [19, s. 65].

Często autorzy zgodni są, co do tego, że globalizacja „to proces stopniowego kurczenia się czasoprzestrzeni, w której poruszamy się i w której działamy” [6, s. 19] poprzez „zastosowanie nowoczesnych technologii”. Zmiany nastąpiły we wszystkich wymiarach współczesnego świata, na wszystkich poziomach od ekonomicznego i politycznego po kulturowy.

Termin ten określa jednocześnie „wzrost różnego rodzaju powiązań między różnymi podmiotami życia międzynarodowego oraz wzajemne, najczęściej asymetryczne oddziaływania we wszystkich sferach życia społeczeństwa, od umiędzynarodowienia rynków i kapitału po kulturę masową, migracje, finanse i zapewnienie pokoju” [9, s. 9].

Zdaniem Z. Baumana globalizacja oznacza „nieunikniony los świata, a także nieunikniony proces, który dotyczy każdego z nas”. Nieodłączne cechy globalizacji to subiektywnie „kurczący się czas i

przestrzeń”, konsekwencją tworzenia się światowych rynków gospodarczych handlowych i finansowych, powstawania ponadpaństwowych struktur politycznych i militarnych a także niebywałych postępów w zakresie szybkiego przekazywania i wymiany informacji w skali ogólnoswiatowej [1, s. 5]. Patrząc na tworzące się struktury ponadpaństwowe jak Unia Europejska (1993), Unia Euroazjatycka (w planach, w 2015 roku utworzono Eurazjatycką Unię Gospodarczą), Unia Afrykańska (2002) wydaje się niemożliwy odwrót od globalizacji.

Mnogość definicji globalizacji wskazuje na to, jak ważny jest to temat we współczesnym świecie. „Globalizacja staje się wymiarem współczesnej gospodarki”. E. Załoga pisze, że istotniejszy poza definicjami jest fakt postępującej liberalizacji działalności gospodarczej, deregulacji gospodarek narodowych i ograniczenia roli państwa, a także otwierania rynków, postępu naukowego i technicznego państw oraz regionów [29, s. 22]. K. Kuciński dodaje, że „dzięki globalizacji możliwe jest konfigurowanie i koordynowanie działalności gospodarczej w skali całego świata co pozwala minimalizować koszty, maksymalizować nowo tworzoną wartość produktów, uzyskać dostęp do rynku światowego” [12, s. 13].

## 2. TRANSPORT A GLOBALIZACJA

Globalizacja otwiera nowe możliwości rozszerzenia i dywersyfikacji wymiany handlowej, wzrostu inwestycji i rozwoju nowych technologii efektem, czego jest wzrost gospodarczy w wielu krajach [7, s. 5]. Zmiany technologiczne, postęp w wykorzystywaniu komputerów, rozwoju telekomunikacji, informatyki, logistyki i obniżenie kosztów transportu stworzyły nowe możliwości dla wielu dziedzin przemysłu, jak również zmieniły sposób organizacji produkcji.<sup>1</sup> Globalizacja obejmuje wiele różnego rodzaju działań, od zakupu surowców po sprzedaż wyrobów gotowych na międzynarodowych rynkach. Złożoność działalności logistycznej i transportowej będzie coraz większa ze względu na długość łańcuchów dostaw. Krajowe systemy transportowe muszą być w dobie globalizacji dostosowane do działań firm transportowych o zasięgu międzynarodowym [4, s. 36-37].

Transport i logistyka, stanowią podstawę w dystrybucji towarów na rynki międzynarodowe. Mówiąc o transporcie szeroko pojętym, ma się na myśli zakres działalności człowieka, bez którego globalizacja byłaby możliwa w ograniczonym zakresie. Z kolei eliminowanie barier związanych z granicami, eksportem czy importem towarów wpływa pozytywnie na rozwój transportu.

Szczególne przyspieszenie procesu globalizacji widać od lat 80 XX wieku, na którego dynamikę w szczególności wpłynęło:

- upowszechnienie konteneryzacji w transporcie morskim,
- spopularyzowanie się pasażerskiego transportu lotniczego,
- wynalezienie technik telekomunikacyjnych w szczególności późniejszego Internetu.

Na rozwój globalizacji duży wpływ miała zmiana przepisów prawa transportowego na świecie. Złagodzenie polityki regulacyjnej w zakresie transportu morskiego, powietrznego czy lądowego spowodowało powstanie większej ilości firm świadczących usługi w branży TSL. Jedną z ważniejszych ustaw w tym zakresie była deregulacja amerykańskiej liniowej żeglugi morskiej w 1984 roku (Shipping Act). „Ustawa była wyrazem złagodzenia regulacyjnej polityki rządu i reorientacji transportu morskiego na potrzeby rynku, czego bezpośrednią konsekwencją było umożliwienie zawierania z klientami kontraktów na obsługę, uprawnienie przewoźników morskich do niezależnego ustalania stawek przewozowych i oferty usługowej a także możliwość ustalania z przewoźnikami lądowymi (kolejowymi i samochodowymi) stawek łącznych w transporcie intermodalnym” [4, s. 618]. Transport intermodalny to najszybciej rozwijająca się działalność w logistyce globalnej, łącząc dwie lub więcej gałęzi transportu.

Niestety, mimo że globalizacja dotyczy całego świata, to korzyści z niej uzyskuje zaledwie kilkadziesiąt krajów najlepiej rozwiniętych. Powstała jako efekt rozwoju oraz ewolucji kapitalistycznej gospodarki rynkowej. Jest zjawiskiem dwubiegunowym co szczególnie widać w postaci różnic między bogatymi krajami i biednymi. Powoduje z jednej strony bogacenie się krajów

<sup>1</sup> Zwane powszechnie, jako „postfordyzm”, czyli odejście od produkcji masowej do bardziej elastycznych form produkcji i organizacji nastawionych na zaspokojenie potrzeb konsumentów.

już bogatych, lub o dobrej kondycji gospodarczej a z drugiej strony zubożenie innych krajów o słabej gospodarce [15, s. 46-47].

W miarę znoszenia globalnych barier handlowych zaostrza się konkurencja na światowych rynkach, co prowadzi do powstawania firm globalnych, które formułują strategie w skali światowej [15, s. 651]. Do 2006 roku uważano, że jednym z efektów globalizacji jest wzrost wymiany towarowej między kontynentami, a jednocześnie obserwowano procesy sprzyjające korzystnej koniunkturze w perspektywie kilku lat, jak i lokalne zjawiska kryzysowe. Nikt nie myślał jeszcze poważnie o kryzysie finansowym i gospodarczym, który wybuchł rok później. Oddziaływanie globalizacji na transport przedstawiono w tabeli 1.

**Tab. 1.** Potencjalne oddziaływanie globalizacji gospodarki na transport [29, s. 22-24]

Megatrend (J. Naisbitt)	Oddziaływanie na transport
Od gospodarki narodowej do globalnej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zmiana wielkości, długości i przestrzennego przebiegu potoków ładunkowych, zapotrzebowanie na środki transportu spełniające postulat masowości (korzyści skali),</li> <li>• Wzrost inwestycji międzynarodowych,</li> <li>• Wzrost znaczenia megaportów (morskich i lotniczych), lądowych centrów dystrybucyjnych,</li> <li>• Wzrost poziomu oraz odległości podróży pasażerskich,</li> <li>• Wchodzenie nowych silnych graczy na rynek usług transportowych,</li> <li>• Wzrost znaczenia bezpieczeństwa i ochrony transportu,</li> <li>• Wzrost znaczenia logistyki i multimodalizmu,</li> <li>• Globalizacja przemysłu samochodowego, stoczniowego itp.</li> </ul>
Globalizacja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nadaje nowy wymiar konkurencyjności regionu, kraju, przedsiębiorstwa,</li> <li>• Jest wymiarem współczesnej gospodarki,</li> <li>• Deterytorializacja,</li> <li>• Wzrost społecznej zdolności do interkomunikacji przez granice polityczne i geograficzne,</li> <li>• Przyspieszenie społecznej aktywności dzięki technologiom,</li> <li>• Technologie transportowe, informacyjne i komunikacyjne,</li> <li>• Skrócenie odległości między ludźmi (kompresja czasu i przestrzeni)<sup>2</sup></li> </ul>

Transport warunkuje rozwój globalizacji. Również noblista J.E Stiglitz podkreślił znaczenie transportu dla globalizacji, konstatując, że globalizacja „to coraz ściślejsza integracja państw oraz ludzi na świecie, spowodowana ogromną redukcją kosztów transportu i telekomunikacji oraz zniesieniem sztucznych barier w przepływach dóbr, usług, kapitału, wiedzy i ludzi z kraju do kraju” [20, s. 26]. Inni ekonomiści [24, s. 25] sugerują, że bez transportu obok industrializacji i rewolucji informacyjno-komunikacyjnej, nie mogłoby dojść do globalizacji (tabela 2).

**Tab. 2.** Siły rozwoju globalizacji a transport [29, s. 25]

<p style="text-align: center;"><b>Siły techniczne</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Industrializacja</li> <li>• Rewolucja transportowa</li> <li>• Rewolucja informacyjno-komunikacyjna</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Siły ekonomiczne</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Handel światowy,</li> <li>• Siły rynkowe</li> <li>• Konkurencja światowa</li> <li>• Światowe rynki finansów</li> <li>• Wzrastające dochody indywidualne</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Siły społeczne</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsumpcja</li> <li>• Ujednoczenie się upodobań konsumentów</li> <li>• Edukacja i umiejętności</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Siły polityczne</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redukcja barier handlowych</li> <li>• Prawa własności intelektualnej</li> <li>• Prywatyzacja</li> </ul>

<sup>2</sup> Określenie pochodzi od Davida Harveya (The „New” imperialism: Accumulation by dispossession, w: The new imperial challenge, red. L. Panitch, C.C. Leys, Socialist Register, London 2004), za: E. Alvater, Conceptualizing globalizations: fossil energy, global finance and the labour market, “Work Organization, Labour and Globalisation” 2007, vol. 1, no 2, pol. Tłum. Zrozumieć globalizację: energia z paliw kopalnych, globalne rynki finansowe i praca - Biblioteka Online 2011, www.ekologiasztuka.pl

- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tworzenie się bloków handlowych</li> <li>• Standardy techniczne</li> </ul> |
|--|---|

Procesy globalizacji, jak podkreśla E. Załoga, „dokonują się dzięki postępowi w transporcie, telekomunikacji i informatyce”. Dowodzi ona, że transport to czynnik, który determinuje ich rozwój, a jednocześnie jest dziełem kształtowanym przez te procesy. Globalizacja stymuluje liberalizację, mobilność, rozwój i współpracę oraz innowacje, efektywność i konkurencyjność. Rozwija się m.in. dzięki postępowi w dziedzinie transportu poprzez narzucanie standardów jakościowych, wyznaczanie poziomu akceptowanej infrastruktury, pogłębianie złożoności sieci logistycznych czy tworzenie określonych preferencji dla struktury gałęziowej rynku. Globalizacja kształtuje wzorce konsumpcji oraz prowadzi do wzrostu handlu, popytu. Jest wreszcie źródłem dyfuzji i konwergencji postępu technicznego na świecie [29, s. 25-26].

Następstwem globalizacji jest wzrost znaczenia infrastruktury transportu jako czynnika lokalizacji bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ). Słabo rozwinięta infrastruktura jest często warunkiem atrakcyjności inwestycyjnej, w związku z tym, poprawa jej może pomóc krajowi pozyskać inwestorów. Globalizacja wyznacza zatem margines akceptowanej jakości infrastruktury [29, s. 27].

Presja ekonomiczna i społeczna, jaką odczuwa obecnie transport związana jest ze skutkiem procesów transformacyjnych, ewolucyjnych, a także następstwem integracji i globalizacji. Transport aktywnie uczestniczy w tychże procesach. Transport pośrednio i bezpośrednio wpływa na wzrost gospodarczy, efektywność gospodarowania, sprawność procesów wymiany towarów i usług, przez co kształtuje poziom konkurencyjności na poziomie globalnym [29, s. 31].

Globalizacja stymulowana transportem morskim, lotniczym oraz infrastrukturą transportu wpływa na czynniki pośrednie rozwoju transportu jakimi są: jakość usług transportowych, innowacje techniczne, odległość przewozu, konteneryzacja, intermodalność, globalne łańcuchy dostaw.

### **3. WSPÓLZALEŻNOŚCI MIĘDZY GLOBALIZACJĄ I TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM**

Jak wspomniano, pierwsze ekonomiczne znaczenie globalizacji użyte przez „The Economist”, odnosiło się do motoryzacji, a dokładnie do liczby importowanych samochodów. Również współcześnie jednym z najbardziej zglobalizowanych rynków jest rynek producentów samochodów, tak osobowych jak i ciężarowych. Jednym z najbardziej wyrazistych przykładów globalnej ekspansji ekonomicznej jest koncern Daimler z Niemiec, produkujący pojazdy pod bardzo znanymi markami np. Mercedes, Smart. Jednakże jak się okazuje Daimler jest w posiadaniu także marek amerykańskich, japońskich, i indyjskich: Freightliner, Western Star, Fuso. Jedną z poważniejszych decyzji zarządu Daimlera, mającą charakter globalny, było połączenie w 1999 r. z amerykańskim Chryslerem. Założeniem obu spółek było wykorzystać ekonomię skali, aby Chryslerowi dać dostęp do niemieckiej technologii a Daimlerowi dostęp do amerykańskiego rynku zbytu. Założenie to nie byłoby możliwe do spełnienia, gdyby nie wspomniana rewolucja internetowa, rozwój pasażerskiego transportu lotniczego oraz upowszechnienie konteneryzacji. Obecnie Daimler jest największym globalnym producentem pojazdów. Sprzedaje swoje pojazdy i świadczy usługi finansowe na wszystkich kontynentach. Poprzez serię fuzji i przejęć zyskał dostęp do rynków azjatyckich i amerykańskich, a także zdobył doświadczenie i technologie produkcji specyficzne dla przedtem nie eksplorowanych rynków.

W wyniku zjawisk globalnych, światowa produkcja samochodów ciężarowych ulega swoistej homogenizacji, powodując przejawiającej się tym, że 10 producentów z 4 krajów ma 61,5 % udział w światowym rynku ich produkcji. Ponadto podział rynku w latach 2006 – 2010 znacząco się zmienił na korzyść producentów z tzw. rynków wschodzących – Chiny, Indie, kosztem producentów z rynków rozwiniętych - USA, Japonia, Szwecja, Niemiec [3, s. 7].

W konsekwencji globalnej produkcji dóbr i usług, ich dystrybucja także została zglobalizowana, co spowodowało powstanie złożonych systemów transportowych [23, s. 12]. Ich funkcjonowanie uzależnione jest od sprawnego działania poszczególnych ogniw systemu transportowego. Sprawność tą opisuje się jako elastyczną zdolność do adaptacji zmieniających się potrzeb przewozowych, przez

które rozumie się ciągłość, terminowość, prędkość, niezawodność techniczną, regularność i bezpieczeństwo [17, s. 177].

Analizując skalę międzykontynentalną współczesnej gospodarki, a co za tym idzie globalne systemy transportowe należy zwrócić uwagę na to, że dwie gałęzie transportu odgrywają szczególną rolę w łańcuchach dostaw, jest to: transport morski, szczególnie kontenerowy oraz transport lotniczy, z tym że ze względu na wielkość pracy przewozowej w transporcie ładunków, ważniejszą rolę odgrywa transport morski kontenerowy, szczególnie funkcjonujący w systemie intermodalnym. Z punktu widzenia zarządzania transportem globalnym, wykorzystującym usługi typu 3PL i 4PL, należy stwierdzić, że transport samochodowy stając się integralnym, najczęściej pierwszym i ostatnim ogniwem łańcucha dostaw w gospodarce globalnej również w istotny sposób wpływa na procesy globalizacyjne.

Ze względu na swoje unikalne i pozytywne cechy, jakie trudno jest znaleźć w innych gałęziach transportu, transport samochodowy jest bardzo ważnym i trudno zastępowalnym elementem globalnych łańcuchów dostaw. Do zalet transportu samochodowego przyczyniającego się do sprawności globalnego systemu transportowego zaliczamy zaliczyć można:

- możliwość dostaw towarów i pasażerów „od drzwi do drzwi”,
- duża ilość przewoźników,
- elastyczność,
- krótki czas przewozu, w szczególności na krótkich dystansach,
- terminowość i punktualność przewozów ( just in time ),
- duża podaż wyspecjalizowanego taboru,
- umiarkowany poziom cen za usługi [25, s. 91 ].

Cechy te w sposób naturalny determinują wagę transportu samochodowego w globalnych łańcuchach dostaw. Transport samochodowy rozpatrywany oddzielnie i w wymiarze międzykontynentalnym ma raczej marginalne znaczenie, ze względu na jego krajowy i regionalny wymiar. Ma to związek z barierami geograficznymi oraz technologicznymi na jakie napotyka transport samochodowy w realizowaniu pracy przewozowej. Mimo tych niedogodności historycznie próbowano połączyć Europę z Azją wykorzystując do tego celu pojazdy samochodowe. Za pionierów tego typu połączeń uważa się B. Paula i M. Woodmana, którzy w 1964 samochodem ciężarowym wykonali transport maszyny drukarskiej z Anglii do Kabulu (Afganistan) [18, s. 67]. Również współcześnie władze chińskie planują budowę nowego „Jedwabnego Szlaku”, który w swoich założeniach oprócz połączeń kolejowych i morskich ma mieć również lądową infrastrukturę drogową. Działanie to ma na celu zapewnienie sprawności łańcucha dostaw z Chin do Europy oraz gospodarczą stymulację najbardziej regionów środkowych Chin.

Specyfika transportu samochodowego polegająca na:

- znacznym uzależnieniu gospodarczej użyteczności tej gałęzi od istnienia gęstej sieci dobrej jakości dróg; powodującym konieczność stworzenia dużego potencjału infrastruktury drogowej, zajmującej coraz większy odsetek przestrzeni ekonomicznej;
- braku możliwości skoncentrowania działalności na ograniczonej liczbie tras i punktów, podobnie jak to czyni się w transporcie kolejowym, lotniczym i morskim;
- istnieniu poważnych wad koncepcyjnych i eksploatacyjnych pojazdów samochodowych: takich jak np. napęd oparty na spalaniu deficytowych nieodnawialnych nośników energii oraz konieczność permanentnej koncentracji uwagi kierowców na prowadzeniu pojazdów, znacznie intensywniejszej niż w przypadku kierujących innymi środkami transportu;
- zjawisku powszechnego chaosu w ruchu pojazdów pojawiających się na sieci bez żadnego planu lub rozkładu jazdy [2, s. 7-9]

stymulują poszukiwanie innowacyjnych rozwiązań w tej gałęzi transportu.

Ekonomiczna zasadność wykorzystywania transportu samochodowego maleje wraz ze zbliżaniem się do jego kosztu krańcowego. Znaczną częścią tego kosztu są koszty zewnętrzne które w transporcie samochodowym są wyższe niż w innych gałęziach transportu. Do najistotniejszych kosztów zewnętrznych generowanych w najwyższym stopniu przez transport samochodowych zaliczyć można: kongestię, terenochłonność, zanieczyszczenie powietrza, wypadki śmiertelne oraz

hałas. W sytuacji tej oraz zważywszy na zalety tej gałęzi transportu zasadnym jest nadawanie jej w globalnych łańcuchach funkcji dowozowo odwozowej z i do portów oraz centrów logistycznych.

## WNIOSKI

Reasumując globalizacja zwiększa wymianę handlową, międzykontynentalną, co zwiększa popyt na przewozy, szczególnie transportem morskim, który z kolei generuje popyt na przewozy transportem samochodowym, jako najczęściej ostatnie ogniwo łańcucha transportowego. Do czasów powstania globalnych sieci logistycznych, rozumianych jako zintegrowane ogniwa różnych gałęzi transportu, zarządzane przez wysoko wyspecjalizowane przedsiębiorstwa typu 3PL i 4PL, traktowano transport samochodowy jako nierozwalne ogniwo globalnych łańcuchów dostaw.

Jednak od początku XXI w. globalna gospodarka światowa nastawiona na klienta i jego potrzeby takie jak: indywidualizacja potrzeb, szybkość, czas i jakość dostawy a także szybki rozwój technologii teleinformatycznych zmusiły graczy na rynku światowym rynku transportu i logistyki, do zmian idących w kierunku rozbudowania łańcuchów dostaw, i przystosowania ich do większej elastyczności i szybkiej reakcji na zapotrzebowanie rynku. Od tego zatem momentu transport samochodowy staje się nierozłączną i ważną częścią globalnej sieci logistycznej. Można stwierdzić, że w tej sytuacji globalizacja istotnie wpływa na transport samochodowy, a ten na globalizację.

Transport samochodowy pełni podwójną rolę, z jednej strony czynnika determinującego proces globalizacji a z drugiej, beneficjenta jej rozwoju.

### **Streszczenie**

*Globalizacja jest jednym z ważniejszych wyzwań społeczno gospodarczych współczesnego świata i dotyczy prawie wszystkich aktywności człowieka. Szczególnie silne więzi występują między globalizacją i transportem, w tym zwłaszcza między globalizacją a transportem kontenerów drogą morską. Celem referatu jest próba wskazania znaczenia transportu samochodowego w procesie globalizacji a także przedstawienia dualistycznej roli transportu samochodowego, jako z jednej strony czynnika determinującego proces globalizacji a z drugiej, beneficjenta jej rozwoju.*

*Wykazano, że różne gałęzie transportu odgrywają ważną rolę w tworzeniu globalnych łańcuchów dostaw. Dotyczy to także transportu samochodowego, który ze względu na ograniczenia technologiczne jak i geograficzne, często nie jest wiązany z globalizacją.*

## Road transport in the light of globalisation

### **Abstract**

*Globalization is one of the major economic and social challenges of the modern world and affects almost all human activity. Particularly strong ties exist between globalization and transport, in particular between globalization and the transport of containers by sea. Other modes of transport also plays an important role in the creation of global supply chains. This also applies to road transport which, due to technological and geographical limitations is often not linked with globalization.*

*The aim of this paper is to indicate the importance of road transport in the globalization process and the presentation of the dual role of road transport, on the one hand as a determinant of the process of globalization and on the other, the beneficiary of its development.*

## **BIBLIOGRAFIA**

1. Bauman Z., Globalizacja. PIW, Warszawa 2000.
2. Burnewicz J., Nowoczesna wizja transportu i jej potencjalny wpływ na zagospodarowanie przestrzenne, Konferencja "Koncepcja zagospodarowania kraju a wizje i perspektywy rozwoju przestrzennego Europy" Jachranka, 25-26 września 2008.

3. Competing in the Global Industry, Institut Fur Automobil Wirtshft, Geiselingen an der Steife 2011.
4. Coyle J.J., Bardi E. J., Langley Jr C.J., Zarządzanie logistyczne. PWE, Warszawa 2007.
5. Cynarski W.J., Globalizacja a spotkanie kultur. wyd. UR, Rzeszów 2003.
6. Dembiński P. H., Globalizacja- wyzwanie i szanse, w: Globalizacja, Red. J. Klich. ISS, Kraków 2001.
7. Dowda D., Rewolucja - a potem wszystko inaczej, Rynki zagraniczne nr 53 - 55/2002.
8. Gołembski E., Współczesne kierunki rozwoju logistyki PWE, Warszawa 2006.
9. Gwiazda A., Globalizacja i regionalizacja gospodarki. Adam Marszałek, Toruń 2000.
10. Karnowska D., Szatlach M., Globalizacja- pomiędzy polityką a ekonomią. Wybrane aspekty. Wyd. Adam Marszałek, Toruń 2006.
11. Kołodko G. W., Wędrujący świat. Prószyński i S-ka, Warszawa 2008.
12. Kuciński K., Gospodarka globalna, Wyd. "Kurpisz", Poznań 2002.
13. Łoś- Nowak T., Encyklopedia politologii, Kraków 2002.
14. Micał M., Proces globalizacji we współczesnym świecie, ZNZE WSiIZ 3/2008 (8).
15. Mindur M., Transport w erze globalizacji gospodarki, Wyd. NITE - PIB, Warszawa 2010.
16. Pajestka J., Prolegomena globalnej racjonalności człowieka. Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1983.
17. Pawłowska B., Zrównoważony rozwój transportu na tle współczesnych procesów społeczno-gospodarczych. Wydawnictwo UG, Gdańsk 2013.
18. Przybylski R., Historia światowego transportu samochodowego. Auto Press, Warszawa.
19. Robertson R., Globalization: Social Theory and Global Culture, Londyn 1992.
20. Stiglitz J.E., Globalizacja: PWN, Warszawa 2005.
21. Stonehouse G., Hamill J., Campbell D., Purdie T., Globalizacja - strategia i zarządzanie.
22. Strojny J., Zarządzanie przedsiębiorcze w dobie globalizacji – perspektywa kulturowa. W: Przedsiębiorczość a współczesne wyzwania cywilizacyjne. Red. Z. Ziolo i T. Rachwała, „Przedsiębiorczość – Edukacja” 2005, nr 1.
23. Transport and globalisation: European Parliament. Policy Department, Brussel 2010.
24. Webster's Third New International Dictionary of the English Language, Unabridged, Merriam-Webster, Encyclopedia Britannica, London 1961.
25. Wojewódzka - Król K., Rolbiecki R., Polityka rozwoju transportu. Wydawnictwo UG, Gdańsk 2013.
26. Worthington R., Rethinking Globalization. Production. Politics. Action. New York, Oxford 2000.
27. Yang X., Globalisation of the Automobile Industry, The United States, Japan and the People's Republic of China, Praeger Publishers, Westport 1995.
28. Zalega T., Wpływ globalizacji na rynek pracy, "Nowe życie gospodarcze" 2002, nr 4.
29. Załoga E., Trendy w transporcie lądowym Unii Europejskiej. US, Szczecin 2013.
30. Ziolo Z., Rachwała T., Przedsiębiorczość a współczesne wyzwania cywilizacyjne., "Przedsiębiorczość - Edukacja" 2005, nr 1.