

Michał Pietrzak, Monika Roman
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Rozwój transportu jako siła napędowa procesów globalizacji i regionalizacji międzynarodowej

Wstęp

Obecnie obserwujemy postępujące procesy globalizacji i regionalizacji międzynarodowej, które zachodzą na poziomach: przedsiębiorstw, sektorów oraz gospodarki jako całości. Według Portera „Kierownicy niemal w każdym sektorze muszą traktować konkurencję globalną przynajmniej jako realną możliwość, jeśli nie jako rzeczywistość” [19]. W wymiarze ekonomicznym globalizacja oznacza międzynarodową integrację rynków towarowych, kapitałowych i pracy [8] - wskutek czego obserwujemy przenikanie zjawisk ekonomicznych ponad granicami państw [1].

Postęp procesów globalizacji i regionalizacji jest wypadkową zmian w równowadze sił rozszerzających oraz sił ograniczających granice geograficzne rynków/sektorów [18]. Istotnym czynnikiem w tym zakresie jest transport. Rozwój technologii transportowych skutkuje obniżaniem się kosztów transportu co sprzyja rozszerzaniu granic geograficznych rynków, w tym do poziomu regionalnego (semi-globalnego) i globalnego. Celem niniejszego artykułu jest ukazanie roli transportu jako jednego z czynników sprzyjających rozwojowi procesów globalizacji i regionalizacji gospodarki w oparciu o metodę studiów literaturowych.

Globalizacja i regionalizacja gospodarki

Od zakończenia II wojny światowej możemy zaobserwować postępującą dynamikę umiędzynarodowienia działalności gospodarczej prowadzącą do globalizacji konkurencji [21]. Wyraźny trend zacieśniania współpracy międzynarodowej, w szczególności – współpracy ekonomicznej można zaobserwować od 1947 kiedy to 23 kraje podpisały Układ Ogólny w sprawie Taryf Celnych i Handlu (GATT). Celem GATT była liberalizacja handlu światowego poprzez sukcesywne zmniejszanie, poprzez negocjacje wielostronne, wysokich taryf celnych oraz eliminowanie istniejących ograniczeń pozataryfowych. Założenia te były realizowane poprzez organizowanie tzw. rund negocjacyjnych. Do końca istnienia GATT, tj. do 1995 odbyło się osiem rund negocjacyjnych. Na mocy postanowień ostatniej z rund GATT tj. Rundy Urugwajskiej (1986-1994) utworzono WTO (Światową Organizacją Handlu) w 1995 roku. Sygnatariuszami porozumienia ustanawiającego WTO były 122 kraje, w tym Polska. WTO podobnie jak GATT - dąży do zniesienia barier utrudniających rozwój handlu międzynarodowego i do zapewnienia wszystkim krajom swobodnego dostępu do rynków światowych [23].

Globalizacja jako pojęcie pojawiła się po raz pierwszy w słowniku Webstera w 1961 r. W 1962 r. McLuhan wprowadza do publicznego obiegu popularne określenie „globalnej wioski” [16]. W latach 80. XX w. przejście od gospodarki lokalnej do gospodarki globalnej zostało uznane przez Naisbitta za jeden z dziesięciu megatrendów zmieniających przyszłość [7]. Od lat 90. ubiegłego wieku globalizacja zaczyna

być postrzegana jako kluczowy a zarazem wyjątkowy proces zmian dokonujących się w świecie, zmieniający ścieżkę przyszłego rozwoju [21,16].

W wymiarze ekonomicznym globalizację można postrzegać jako bardziej zaawansowany etap umiędzynarodowienia działalności gospodarczej, który zachodzi na poziomach przedsiębiorstw, rynków, gałęzi gospodarki oraz całej gospodarki [21,12,16]. Według definicji Levy globalizacja „dotyczy postępującej integracji pomiędzy gospodarkami narodowymi poprzez handel międzynarodowy oraz zagraniczne inwestycje bezpośrednie” [15]. Michalak zauważa, że globalizacja „oznacza narastanie systemowej współzależności gospodarek narodowych, które są przenikane i przekształcane przez międzynarodową działalność gospodarczą” [21].

Podobny do globalizacji efekt narastającej współzależności gospodarek krajowych wywiera postęp jaki się dokonuje w integracji państw na poziomie regionów, zwłaszcza w formie tworzenia stref wolnego handlu. Proces regionalizacji jest postrzegany jako komplementarny, ale także konkurencyjny wobec globalizacji. Region jest rozumiany jako wyodrębniony i względnie jednorodny obszar o odróżniających od przyległych terenów cechach [14, 11]. Tradycyjnie przez region rozumiano wydzielony obszar danego kraju. Obecnie jednak termin ten ulega rozszerzeniu i bywa używany na określenie przestrzeni obejmującej zbiór państw na danym obszarze geograficznym np. kontynencie [20,11]. Jako synonim regionalizacji bywa używane pojęcie semi-globalizacji [2], które wskazuje, że regionalizacja może być postrzegana jako etap pośredni integracji globalnej [20]. Klecha-Tylec wskazuje, że autorzy tacy jak Camilleri, a także Bøås, Marchant, Shaw czy Dent, uznają regionalizację za stymulantę globalizacji, czy też odpowiednik globalizacji w skali regionalnej” [11].

Szczególne dynamika wzrostu liczby porozumień regionalnych nastąpiła po zakończeniu Rudny Urugwajskiej GATT [22]. Jak podaje Czarny - do 2012 r. zawarto 345 porozumień o preferencjach handlowych zgodnych z zasadami WTO [4].

Tabela 1. Wartość eksportu i udział w handlu światowym 5 największych regionalnych porozumień handlowych

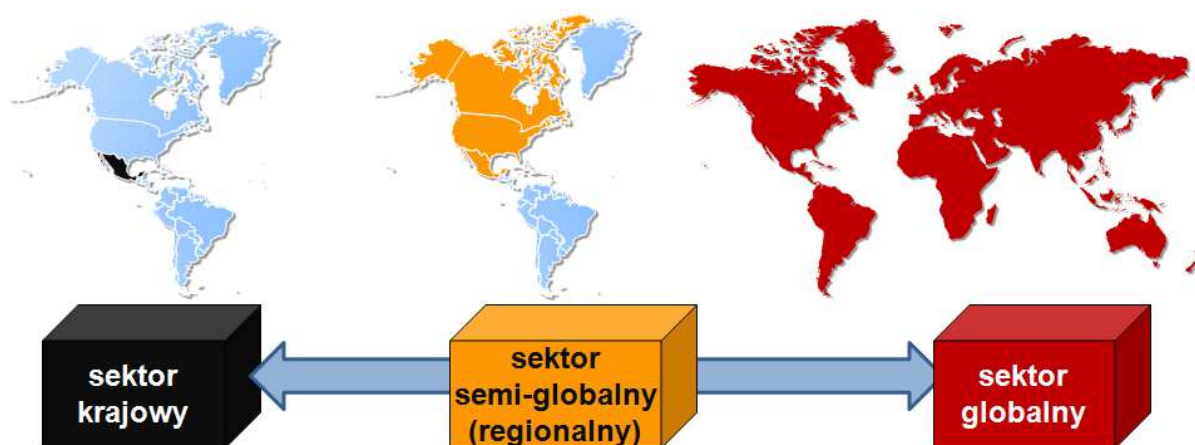
Nazwa	Kraje członkowskie	Wartość (mld \$)	Udział w handlu światowym
NAFTA	Kanada, Meksyk, USA	2371	13%
UE-27	Austria, Estonia, Irlandia, Holandia, Hiszpania, Belgia, Finlandia, Włochy, Polska, Szwecja, Bułgaria, Francja, Portugalia, Wielka Brytania, Łotwa, Cypr, Niemcy, Litwa, Rumunia, Czechy, Grecja, Słowenia, Luksemburg, Słowacja, Dania, Węgry, Malta	2167	12%
ASEAN	Filipiny, Indonezja, Malezja, Singapur, Tajlandia, Brunei, Wietnam, Laos, Mjanma, Kambodża	1253	7%
MERCOSUR	Argentyna, Brazylia, Paragwaj, Urugwaj	340	2%
SADC	Angolia, Botswana, Lesotho, Malawia, Mozambik, Suaz, Tanzania, Zambia, Zimbabwe, Demokratyczna Republika Kongo, Madagaskar, Mauritius, Namibia, Seszele, RPA	208	1%
Razem		6339	35%

Źródło: opracowanie własne na podstawie [10]

Siły napędowe globalizacji i regionalizacji

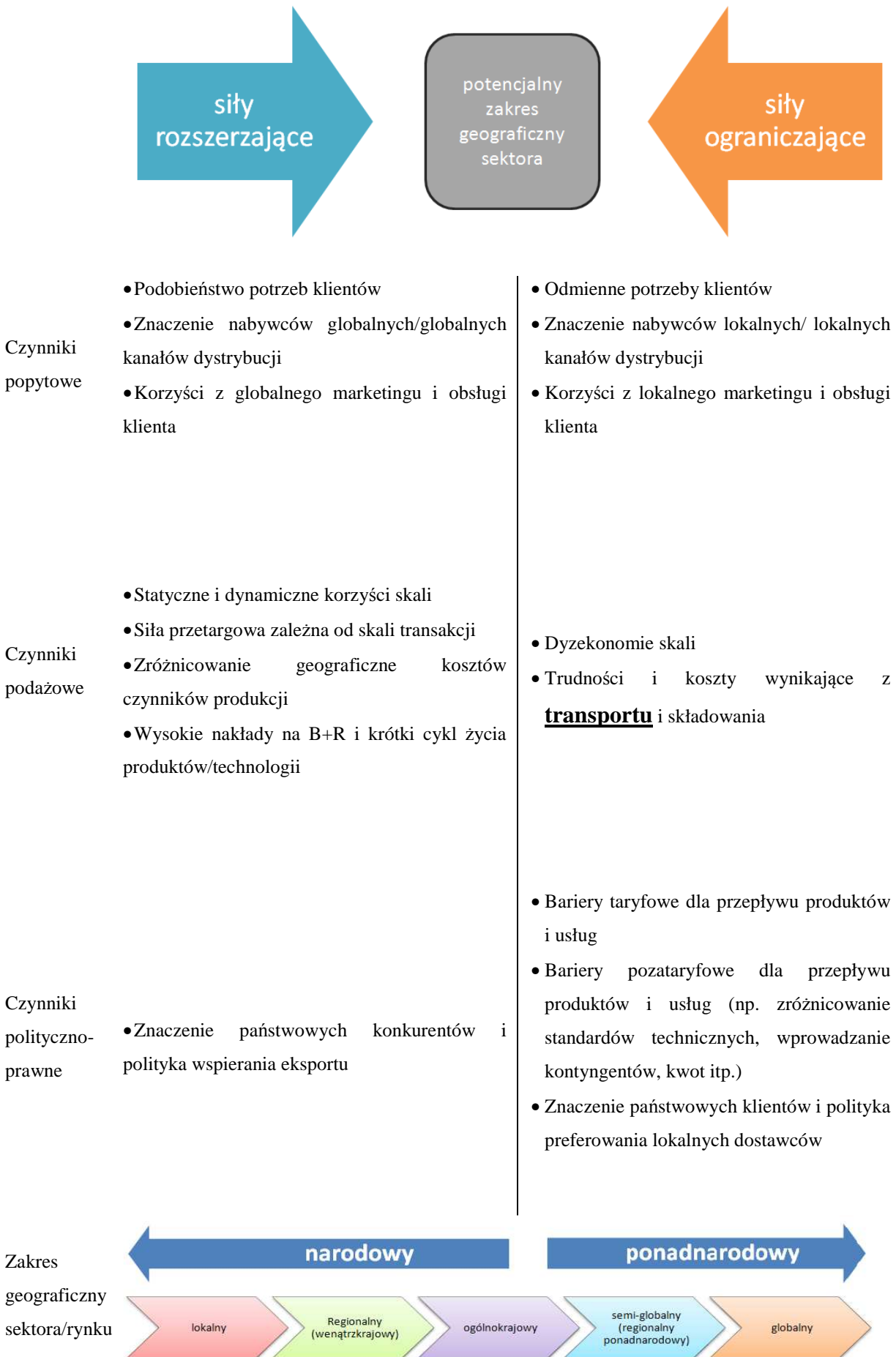
Według Portera sektor nabiera charakteru globalnego ze względu na określone korzyści z konkurencji w skoordynowany sposób na różnych rynkach narodowych. Z drugiej strony mogą wystąpić przeszkody w osiągnięciu tych korzyści. W im większym stopniu korzyści przeważają nad przeszkodami, w tym większym stopniu sektor posiada globalny potencjał [19]. Popularną metodą oceny potencjału globalizacyjnego sektora jest model opracowany przez doktoranta Portera – Yipa [6,18]. Według modelu Yipa istnieją cztery uwarunkowania potencjału globalizacyjnego danego sektora związane z rynkiem, związane z kosztami, związane z rządami i ich polityką, związane z zachowaniami konkurentów w skali światowej [20]. W modelu Yipa ocena potencjału globalizacyjnego sektora dokonywana jest w przekroju szczegółowych kryteriów zgrupowanych w wymienione wyżej kategorie czynników. W wyniku tej oceny możemy pozycjonować sektor na *continuum* lokalny-globalny (rysunek 1).

Rysunek 1. Możliwe zakresy geograficzne sektorów w ujęciu modelu Yipa



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 2. Propozycja metody określania zakresu geograficznego sektora/rynku



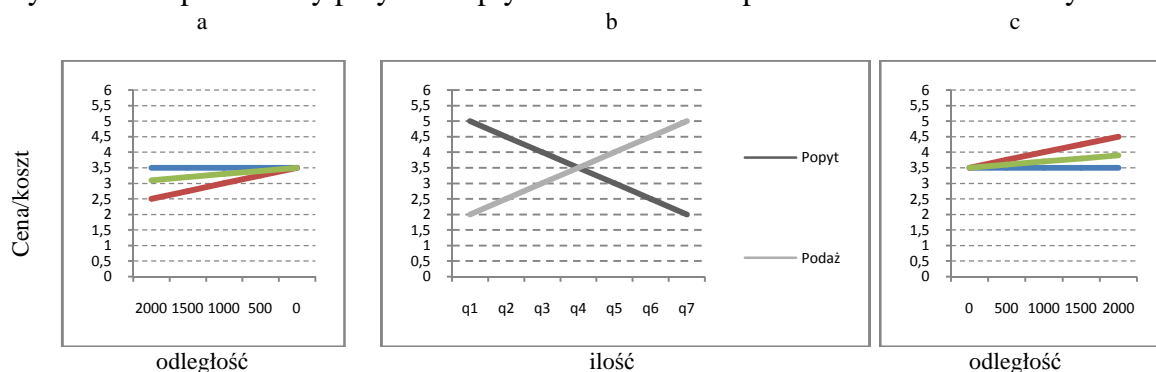
Źródło: [18]

Własną, aczkolwiek nieco zbliżoną do schematu Yipa koncepcję opracował Lassere. Wyodrębnia on dwie kategorie czynników: wymuszające globalizację oraz czynniki sprzeciwiające się globalizacji, inaczej: wymuszające podejście lokalne [13]. Kompilując podejście Portera, Yipa i Lassere'a oraz rozszerzając stopniowanie zakresu geograficznego rynku - Pietrzak zaproponował własną metodę określania zakresu geograficznego sektorów/rynków [18] – rysunek 2.

Rozwój transportu jako czynnik stymulujący wymianę handlową

We wszystkich wspomnianych wyżej koncepcjach oceny zakresu geograficznego sektora pojawia się kwestia transportu. Porter wymienia koszty transportu i składowania jako pierwszą kategorię przeszkód na drodze do konkurencji w skali globalnej [19]. Yip zalicza usprawnienia logistyczne, zwłaszcza zmniejszające koszty transportu do istotnych czynników kosztowych kształtujących potencjał globalizacyjny sektora poprzez rozszerzanie geograficznego obszaru konkurowania [20]. U Lassere'a kwestia transportu pojawia się zarówno w ramach czynników wymuszających globalizację (jako postęp technologiczny obniżający koszty transportu), jak i po stronie czynników wymuszających podejście lokalne (jako ograniczenia i utrudnienia związane z transportem redukujące korzyści z koncentracji produkcji)[13]. W metodzie zaproponowanej przez Pietrzaka trudności i koszty wynikające z transportu i składowania są zaliczone do sił ograniczających potencjalny zakres geograficzny sektora w grupie czynników podażowych (por. rysunek 2).

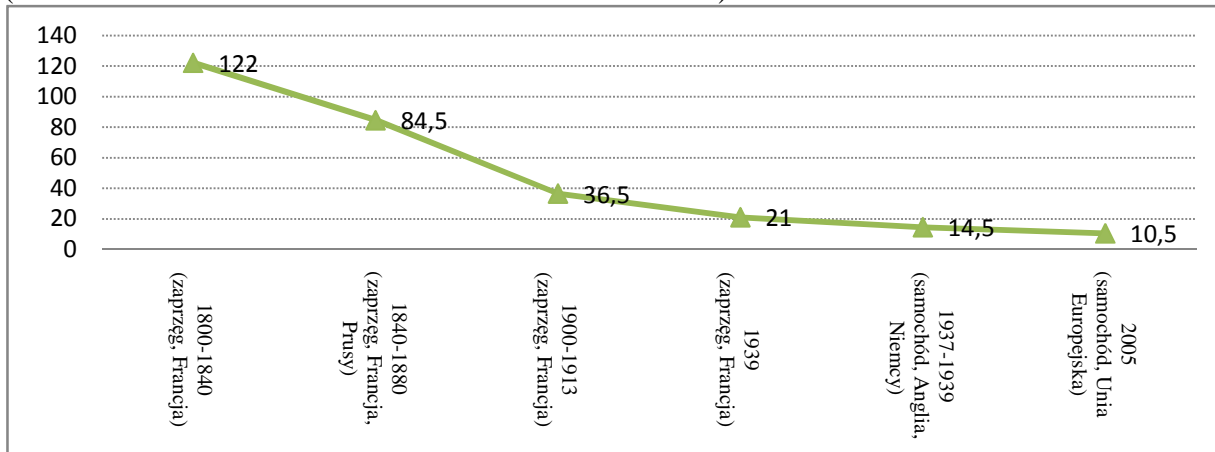
Rysunek 3. Uproszczony przykład wpływu kosztów transportu na zakres obszaru rynkowego



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Berry, B. J. L., Conkling, E. C., Ray, D. M., & Berry, B. J. L. (1993). *The global economy: Resource use, locational choice, and international trade*. EnglewoodCliffs, N.J: Prentice-Hall, cyt. za: [5]

Transport odgrywa istotną rolę w wyznaczeniu uzasadnionych ekonomicznie granic geograficznych rynku. Zwiększając nakłady na transport możemy sprowadzać z dalszych odległości towary tańsze od tych, które są dostępne bliżej. Innymi słowy możemy dokonać substytucji nakładów na dobra nakładami na transport [5]. Obniżka kosztów transportu i w konsekwencji spadek nakładów niezbędnych na transport pozwala zatem sprowadzać towary ze znacznie dalszych odległości prowadzące stopniowo do regionalizacji i globalizacji. Przestrzenna mobilność czynników produkcji i wytworzonych dóbr wzrastała wraz z postępem organizacyjno-technicznym. W postępie tym zasadniczą rolę odgrywało udoskonalenie transportu i łączności [5].

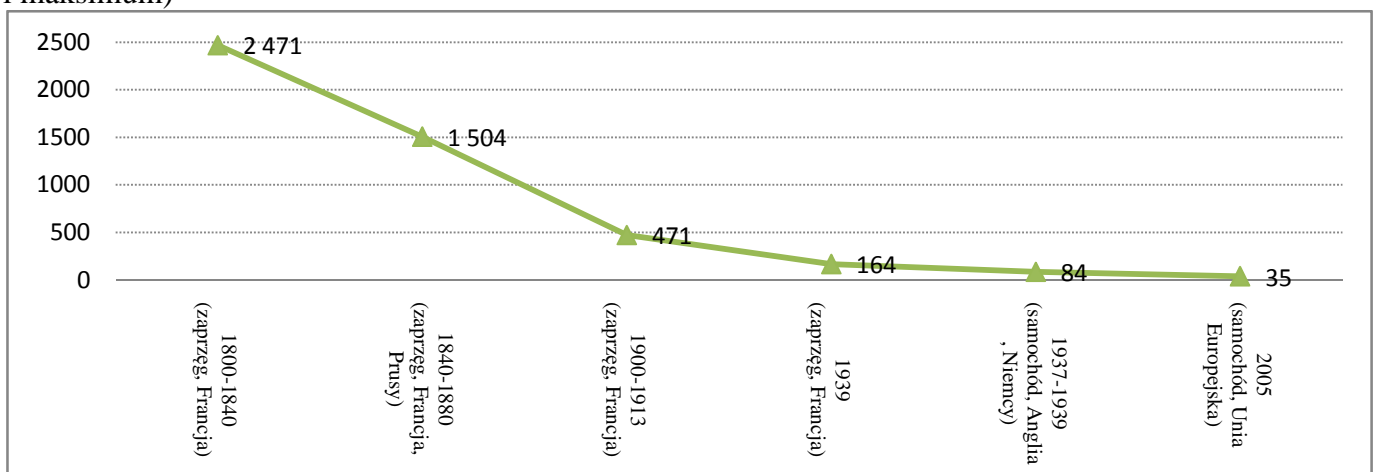
Rysunek 4. Długookresowa ewolucja kosztów drogowego transportu ładunków w gramach złota za 1000 tkm (dane uśrednione dla oszacowań minimum i maksimum)



Źródło: opracowanie własne na podstawie [3]

Ceny, podaż i popyt zmieniają się na obszarze geograficznym rynku w pewnym porządku pod wpływem kosztów transportu[5]. Sytuację tę ilustruje uproszczony przykład na rysunku 3. Realne koszty zakupu w formule *loco producent* wzrastają wraz z odległością od miejsca produkcji (rysunek 3c). Nabywcy płacą cenę równowagi rynkowej (niebieska linia na rysunku 3c) powiększoną o koszty transportu (czerwona linia na rysunku 3c), dopóty dopóki popyt dla tak definiowanej realnej ceny nabycia nie spadnie do zera (ewentualnie gdy pojawi się lokalny producent, któremu pokryje ona koszty krańcowe produkcji). Graniczna cena wyznacza obszar rynku. Tym czym dla klienta jest górny pułap cen w powyższej sytuacji, jest dla producenta dolny pułap realnych cen zbycia w przypadku sprzedaży w formule *franco nabywca* tj. poziom cen rynkowych (niebieska linia na rysunku 3a) pomniejszonych o koszty transportu (czerwona linia na rysunku 3a). Granicę obszaru rynkowego wyznaczają wówczas miejsca, w których dolny poziom cen jest za niski, aby przyciągnąć producentów (Ciekawą analizę tego typu dla rynku mleka przeznaczonego na mleko spożywcze oraz mleko przerobowe przedstawił Imbs[9]). Jak wynika z rysunku 3 – zmniejszenie kosztów transportu (zielona linia na rysunku 3a i 3c) wpływa *ceteris paribus* na zwiększenie się obszaru rynkowego.

Rysunek 5. Długookresowa ewolucja kosztów drogowego transportu ładunków w ekwiwalencji godzin pracy robotnika niewykwalifikowanego za 1000 tkm (dane uśrednione dla oszacowań minimum i maksimum)



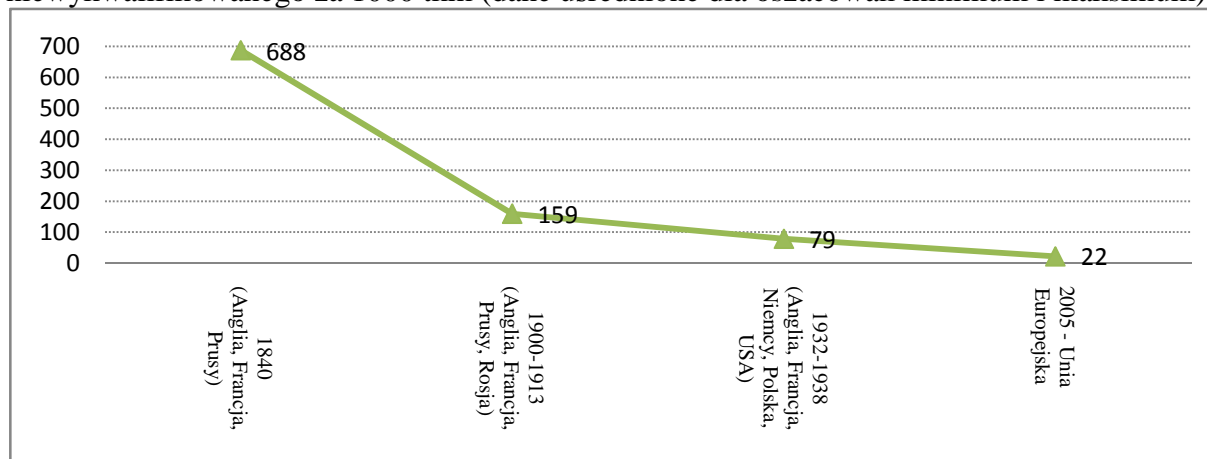
Źródło: opracowanie własne na podstawie [3]

Koszty transportu charakteryzują się dużą dynamiką zmian krótkookresowych wpisujących się w długookresową tendencję obniżki – dzięki postępowi organizacyjno-technicznemu [3]. Jednakże długookresowa analiza i ocena ewolucji kosztów transportu jest zadaniem niezwykle złożonym i trudnym [3,8]. Istotnym problemem metodologicznym jest między innymi przyjęcie jednostki wyceny służącej do porównań w czasie. Stosowane jest między innymi złoto, jednakże uważa się miernikiem realnej wartości w czasie jest cena godziny pracy robotnika niewykwalifikowanego [3].

Rysunki 4-6 przedstawiają długookresową ewolucję kosztów transportu drogowego i kolejowego z uwzględnieniem ekwiwalentu złota i czasu pracy. Wskazują one na bardzo istotny spadek kosztów transportu lądowego od XIX w. do czasów współczesnych. Przykładowo koszt przemieszczenia 1 tony towaru na odległość 1000 km w transporcie drogowym w Europie od połowy XIX w. do współczesności potaniał w uśrednionym ujęciu z 1504 do 35 rbh robotnika niewykwalifikowanego tj ok. 43-krotnie. W zbliżonym okresie transport kolejowy potaniał z 688 do 22 rbh robotnika niewykwalifikowanego za 1000 tkm, tj ok. 31-krotnie.

Według Burniewicza w średniowieczu koszt 1000 tkm w transporcie wodnym wynosił od 200 do 400 rbh robotnika niewykwalifikowanego (średnio 300), a w latach 80. XX w. 9-17 rbh (średnio 13) – co daje spadek ok.23-krotny. Ten sam autor podaje, że w latach 1930-2005 średnia wartość jednej pasażeromili w lotnictwie brytyjskim zmniejszyła się około 10-krotnie [3].

Rysunek 6. Długookresowa ewolucja kosztów transportu kolejowego w ekwivalencie godzin pracy robotnika niewykwalifikowanego za 1000 tkm (dane uśrednione dla oszacowań minimum i maksimum)



Źródło: opracowanie własne na podstawie [3]

W kontekście mechanizmu wyjaśnionego na rysunku 3 – stały trend obniżki kosztów transportu (praktycznie we wszystkich gałęziach) – powinien przełożyć się na stopniowy wzrost zakresu geograficznego rynków/sektorów. Znalazło to swój wyraz w ewolucji wielu rynków lokalnych do ogólnokrajowych w okresie tzw. II rewolucji przemysłowej [18]. W okresie po II wojnie światowej, w połączeniu z efektami działań GATT/WTO oraz wieloma innymi czynnikami, których omówienie wykracza poza ramy niniejszego opracowania, doprowadziło to do znacznego postępu procesów regionalizacji i globalizacji. Wyrazem tego postępu jest ponad 300-krtony wzrost obrotów w handlu światowym od 1948 roku w ujęciu nominalnym (por. tabel 2) – co daje średnioroczną stopę wzrostu na poziomie ok. 9%.

Tabela 2. Wartość i dynamika handlu światowego w okresie 1948-2012

Wyszczególnienie	1948	1953	1963	1973	1983	1993	2003	2012
Wartość (mld \$)	59	84	157	579	1 838	3 677	7 380	17 930
Dynamika (1948=1,0)	1,0	1,4	2,7	9,8	31,2	62,3	125,1	303,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie [8]

Podsumowanie

Problematyka odległości i obszaru jest kluczowym zagadnieniem w zakresie gospodarowania – kształtując ceny rynkowe i lokalizację produkcji oraz wpływając na zasięg granic geograficznych rynków. Intensyfikacja procesów globalizacji i regionalizacji w ostatnich dziesięcioleciach doprowadziła do rozszerzenia granic wielu sektorów. W literaturze podejmowane są próby definiowania czynników determinujących procesy globalizacji i regionalizacji – we wszystkich koncepcjach w tym zakresie omówionych w artykule podkreśla się znaczenie transportu. Długookresowemu spadkowi kosztów transportu obserwowanemu we wszystkich jego gałęziach towarzyszył bardzo dynamiczny wzrost obrotów w handlu światowym co wskazuje na dodatnią korelację pomiędzy ograniczeniem bariery transportowej a rozwojem procesów globalizacyjnych.

Streszczenie

W artykule ukazano znaczenie kosztów transportu jako bariery w handlu i wpływ obniżania jego kosztów na postęp w rozwoju procesów globalizacji i regionalizacji. Zaprezentowano metody określania zakresu geograficznego sektora/rynku zaproponowane przez Portera, Yipa, Lassere'a i jednego z autorów artykułu. We wszystkich koncepcjach oceny zakresu geograficznego sektora pojawia się kwestia transportu. W jednej z metod trudności i koszty wynikające z transportu i składowania są zaliczone do sił ograniczających potencjalny zakres geograficzny sektora w grupie czynników podaźowych. Zaprezentowano również uproszczony przykład wpływu kosztów transportu oraz długookresową ewolucję kosztów transportu mającą wpływ na rozszerzenie zakresu obszaru geograficznego rynku.

Development of transport as a driving force of globalization and regionalization of the economy

Abstract

The article shows the role of transport as one of the driving forces of globalization and regionalization of the economy. Presented methods for determining the geographic scope of the sector / market proposed by Porter, Yip, Lassere and one of the authors of the article. In all these concepts, appears the problem of transport. In one method, the difficulties and costs of transport and storage are included in the forces working against globalisation in the group of supply factors. Also presented a simplified example of the impact of transport costs and long-term evolution of transport costs having an impact on the scope of the market.

Literatura

- [1] Adamowicz M.: Wsparcie rozwoju regionalnego w warunkach uczestnictwa Polski w Unii Europejskiej. „*Roczniki Nauk Rolniczych, SERIA G*”, T. 98, z. 1, 2011.
- [2] Arregle J. R., Miller T. L., Hitt M. A., Beamish P. W.: Do Regions Matter? An Integrating Institutional and Semiglobalization Perspective on the Internationalization of MNEs. „*Strategic Management Journal*”, Vol. 34, No 8, 2013.
- [3] Burnewicz J.: Koszty w ekonomice transportu [w:] M. Bąk (red.) *Koszty i opłaty w transporcie*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009.
- [4] Czarny E.: *Regionalne ugrupowania integracyjne w gospodarce światowej*. Polskie Wyd. Ekonomiczne, Warszawa 2013.
- [5] Domański R.: *Geografia ekonomiczna – ujęcie dynamiczne*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2004;
- [6] Gierszewska G., Romanowska M.: *Analiza strategiczna przedsiębiorstwa*. Polskie Wyd. Ekonomiczne, Warszawa 2009.
- [7] Godlewska-Majkowska H.: *Lokalizacja przedsiębiorstw w gospodarce globalnej*. Wyd. Difin, Warszawa 2013.
- [8] Globalization and Trade, http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/anrep_e/wtr08-2b_e.pdf, data odczytu: 19.10.2013.
- [9] Imbs B.: Rynek mleka w warunkach gospodarki rynkowej. „*Zagadnienia Ekonomiki Rolnej*”, nr 1-2, 1990.
- [10] International Trade Statistics 2013, http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2013_e/its2013_e.pdf, data odczytu: 29.12.2013;
- [11] Klecha-Tylec K.: *Regionalizm w teorii i praktyce państw Azji Wschodniej*. Wyd. Naukowe PWN Warszawa 2013..
- [12] Kołodko G. W.: *Polska z globalizacją w tle. Instytucjonalne i polityczne aspekty rozwoju gospodarczego*. TNOiK Dom Organizatora, Toruń 2007;
- [13] Lassere Ph.: *Global Strategic Management*. Palgrave Macmillan, Houndmills, Basingstoke, NY 2003.
- [14] Lubbe A.: Globalizacja i regionalizacja we współczesnej gospodarce światowej [w:] *Rozwój w dobie globalizacji* (red. A. Bąkiewicz, U. Żuławska). Polskie Wyd. Ekonomiczne, Warszawa 2010;
- [15] Micał M.: Proces globalizacji we współczesnym świecie. „*Zeszyty Naukowe Zakładu Europeistyki Wyższej Szkoły Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie*” nr 3, 2008.
- [16] Niedziółka M.: Wpływ globalizacji na rozwój regionalny i lokalny [w:] *Glokalizacja* (red. K. Kuciński). Wyd. Difin, Warszawa 2011.
- [17] Oziewicz E.: Globalizacja gospodarki światowej [w:] *Globalizacja i regionalizacja w gospodarce światowej* (red. R. Orłowska, K. Żołądkiewicz K.). Polskie Wyd. Ekonomiczne, Warszawa 2012.
- [18] Pietrzak M.: Problem geograficznego zakresu rynków/sektorów w dobie globalizacji i regionalizacji, „*Zagadnienia Ekonomiki Rolnej*”, nr 1, 2014.

- [19] Porter M.E.: *Strategia konkurencji. Metody analizy sektorów i konkurentów*. Polskie Wyd. Ekonomiczne, Warszawa 1998.
- [20] Yip G.S.: *Strategia globalna*. Polskie Wyd. Ekonomiczne, Warszawa 2004.
- [21] Zorska A.: *Ku globalizacji? Przemiany w korporacjach transnarodowych i w gospodarce światowej*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2000.
- [22] Żołądkiewicz K.: Regionalizacja i regionalizm w gospodarce światowej [w:] *Globalizacja i regionalizacja w gospodarce światowej* (red. R. Orłowska, K. Żołądkiewicz K.). Polskie Wyd. Ekonomiczne, Warszawa 2012.
- [23] Żołądkiewicz K.: Regionalizm a multilateralizm, [w:] *Globalizacja i regionalizacja w gospodarce światowej* (red. R. Orłowska, K. Żołądkiewicz K.). Polskie Wyd. Ekonomiczne, Warszawa 2012.