

# PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

# RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 369

## Przemiany strukturalne i koniunkturalne na światowych rynkach

Tom 1

Redaktorzy naukowi

Jan Rymarczyk

Małgorzata Domiter

Wawrzyniec Michalczyk



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2014

Redakcja wydawnicza: Elżbieta Kozuchowska, Barbara Majewska  
Redakcja techniczna i korekta: Barbara Łopusiewicz  
Łamanie: Małgorzata Czupryńska  
Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:  
[www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl), [www.ebscohost.com](http://www.ebscohost.com),  
w Dolnośląskiej Bibliotece Cyfrowej [www.dbc.wroc.pl](http://www.dbc.wroc.pl),  
The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com),  
a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon  
[http://kangur.uek.krakow.pl/bazy\\_ae/bazekon/nowy/index.php](http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php)

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania  
znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa  
[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie  
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2014

**ISSN 1899-3192**  
**ISBN 978-83-7695-478-3 (całość)**  
**ISBN 978-83-7695-451-6 (tom 1)**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk i oprawa:  
EXPOL, P. Rybiński, J. Dąbek, sp.j.  
ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek

## Spis treści

<b>Wstęp</b> .....	9
<b>Franciszek Adameczuk:</b> Identyfikacja modelu klastra oraz etapu jego rozwoju na przykładzie klastra ceramika i turystyka .....	11
<b>Łukasz Ambroziak:</b> Ocena pozycji konkurencyjnej nowych państw członkowskich UE w handlu zagranicznym produktami rolno-spożywczymi ...	25
<b>Eric Ambukita:</b> Zagraniczne inwestycje bezpośrednie w Demokratycznej Republice Konga w latach 2009-2012.....	36
<b>Zbigniew Bentyn:</b> Rola e-logistyki w procesie adaptacji struktury łańcucha dostaw do potrzeb klientów .....	48
<b>Zbigniew Biniek:</b> Proces wprowadzenia euro na Łotwie – wnioski dla Polski	58
<b>Sebastian Bobowski:</b> Implikacje ekonomiczne i polityczne projektu trójstronnego porozumienia o wolnym handlu Chiny – Japonia – Republika Korei .....	67
<b>Elżbieta Bombińska:</b> Pozycja państw azjatyckich w światowym eksporcie usług na początku XXI wieku.....	78
<b>Jarosław Brach:</b> Europejski – unijny drogowy transport ładunków w procesach internacjonalizacji i globalizacji – przyczyny sukcesu tej gałęzi .....	89
<b>Dominika Brzęczek-Nester:</b> Zmiany struktury geograficznej oraz struktury przedmiotowej obrotów towarowych w polskim handlu zagranicznym w latach 1999-2012.....	113
<b>Anna Chrzęściewska:</b> Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Meksyku.....	129
<b>Monika Chutnik, Aleksandra Kuźmińska-Haberła:</b> Polska i Polacy w oczach młodych Europejczyków studiujących na Uniwersytecie Ekonomicznym we Wrocławiu. Stereotypy a decyzje edukacyjne.....	138
<b>Małgorzata Czarnas:</b> Atrakcyjność lokalizacji usług offshoringowych w Polsce na tle wybranych krajów Europy Środkowo-Wschodniej.....	148
<b>Małgorzata Czermińska:</b> Graniczny ruch towarowy w Unii Europejskiej – wybrane aspekty z punktu widzenia procedur celnych .....	160
<b>Małgorzata Domiter:</b> Jakość instytucjonalna a zjawisko kłęski bogactwa ....	174
<b>Jerzy Dudziński:</b> Nowe relacje cen w handlu międzynarodowym a rola Chin w gospodarce światowej .....	188
<b>Elżbieta Golemska, Małgorzata Szczyt:</b> Wpływ logistyki międzynarodowej na przemiany strukturalne i koniunkturalne na rynkach światowych..	198
<b>Eugeniusz Gostomski:</b> Łotwy droga do strefy euro.....	209
<b>Monika Grottel:</b> Polska Służba Celna w realizacji innowacyjnego systemu obsługi podmiotów gospodarczych .....	219

<b>Marcin Haberla:</b> Przesłanki tworzenia klastrów i inicjatyw klastrowych w Polsce oraz cele ich funkcjonowania w świetle wyników badań własnych.....	230
<b>Agnieszka Hajdukiewicz:</b> Przyczyny wzrostu światowych cen produktów rolno-spożywczych w pierwszej dekadzie XXI wieku.....	239
<b>Rafał Hryniewiecki:</b> Geopolityczne implikacje zmian na światowych rynkach energetycznych – przypadek Kataru .....	251
<b>Anna H. Jankowiak:</b> Lokalizacja w klastrze jako motyw internacjonalizacji przedsiębiorstw .....	263
<b>Dorota Agata Jarema:</b> Reforma przedsiębiorstw państwowych w Chińskiej Republice Ludowej.....	272
<b>Artur Klimek:</b> Zmiany w polskich przedsiębiorstwach wskutek umiędzynarodowienia .....	288
<b>Karolina Łopacińska:</b> Inwestycje bezpośrednie chińskich przedsiębiorstw na rynku europejskim w przekroju branż .....	298
<b>Marek Maciejewski:</b> Specjalizacja i konkurencyjność eksportu państw Unii Europejskiej na rynki zewnętrzne.....	309
<b>Dominika Malchar-Michalska:</b> Polski eksport owoców i przetworów z owoców w latach 2001-2012 .....	320
<b>Joanna Michalczyk:</b> Ewolucja polityki rolnej Unii Europejskiej na tle koncepcji zrównoważonego rozwoju .....	333
<b>Wawrzyniec Michalczyk:</b> Zmienność kursu złotego względem euro na tle innych walut krajów Unii Europejskiej .....	351
<b>Bartosz Michalski:</b> Zaawansowanie technologiczne polskiej wymiany handlowej w perspektywie problematyki bezpieczeństwa ekonomicznego. Przypadek sektorów <i>low-tech</i> w latach 2001-2012 .....	363
<b>Magdalena Myszowska:</b> Atrakcyjność krajów Europy Środkowo-Wschodniej jako miejsca lokalizacji offshoringu usług .....	376

## Summaries

<b>Franciszek Adamczuk:</b> Cluster model identification and its development stage on the example of ceramics and tourism cluster .....	24
<b>Łukasz Ambroziak:</b> The assessment of the competitive position of the new EU member states in foreign trade of agri-food products .....	35
<b>Eric Ambukita:</b> Foreign direct investment in the Democratic Republic of Congo in the years 2009-2012.....	47
<b>Zbigniew Bentyn:</b> The role of e-logistics in the process of adapting the structure of the supply chain to customer needs.....	57
<b>Zbigniew Biniek:</b> The process of euro introduction in Latvia – conclusions for Poland .....	66

<b>Sebastian Bobowski:</b> Economic and political implications of the project of China – Japan – Republic of Korea trilateral free trade agreement.....	77
<b>Elżbieta Bombińska:</b> The position of Asiatic countries in the world's export of services at the beginning of XXI century.....	88
<b>Jarosław Brach:</b> European – European Union road freight transport in the processes of internationalization and globalization – reasons behind the success of that mode .....	112
<b>Dominika Brzęczek-Nester:</b> Spatial-structural changes in Poland's foreign trade in 1999-2012.....	128
<b>Anna Chrzęściewska:</b> Foreign direct investment inflows to Mexico .....	137
<b>Monika Chutnik, Aleksandra Kuźmińska-Haberla:</b> Poland and Polish people in the eyes of young Europeans studying at the University of Economics in Wrocław. Stereotypes vs. educational decisions.....	147
<b>Malgorzata Czarnas:</b> Attractiveness of the offshoring services location in Poland against chosen Central and Eastern Europe countries.....	157
<b>Malgorzata Czermińska:</b> Border freight traffic in the European Union – some aspects from the point of view of customs procedures .....	173
<b>Malgorzata Domiter:</b> Institutional Quality and its relation to “the paradox of plenty” phenomenon.....	187
<b>Jerzy Dudziński:</b> New price relations in international trade and the role of China in the world economy.....	197
<b>Elżbieta Golemska, Malgorzata Szczyt:</b> Influence of international logistics on structural and economic changes on the global markets.....	208
<b>Eugeniusz Gostomski:</b> The Latvian way to the European Monetary Union ..	218
<b>Monika Grottel:</b> Polish Customs Authority in the implementation of innovative system of services for entrepreneurs.....	229
<b>Marcin Haberla:</b> Premises of clusters and cluster initiatives creation in Poland and the aims of their functioning in the light of own surveys .....	238
<b>Agnieszka Hajdukiewicz:</b> Reasons for the increase in world prices of agricultural products in the first decade of the XXI century .....	250
<b>Rafał Hryniewiecki:</b> Qatar and the geopolitical implications of the new developments on global energy markets .....	262
<b>Anna H. Jankowiak:</b> Location in the cluster as a motive of internationalization of enterprises .....	271
<b>Dorota Agata Jarema:</b> Reform of the State-Owned Enterprises in the Peoples Republic of China.....	286
<b>Artur Klimek:</b> Changes in Polish enterprises resulting from internationalization .....	297
<b>Karolina Łopacińska:</b> Direct investment of Chinese enterprises on the European market branch in the cross section of industries .....	308
<b>Marek Maciejewski:</b> Specialization and competitiveness of export of the EU countries to external markets .....	319

---

<b>Dominika Malchar-Michalska:</b> Polish export of fruit and fruit preparations in the period 2001-2012.....	332
<b>Joanna Michalczyk:</b> The evolution of European Union's agricultural policy against the background of the conception of sustainable development.....	350
<b>Wawrzyniec Michalczyk:</b> The volatility of the zloty's exchange rate to the euro against the background of other currencies of the European Union member states .....	361
<b>Bartosz Michalski:</b> Technological intensity of Polish foreign trade in the perspective of the concept of economic security. The case of low-tech sectors in the period 2001-2012 .....	375
<b>Magdalena Myszkowska:</b> The attractiveness of Central and Eastern Europe countries for services offshoring.....	386

## Jarosław Brach

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

e-mail: jaroslaw.brach@ue.wroc.pl

---

# EUROPEJSKI – UNIJNY DROGOWY TRANSPORT ŁADUNKÓW W PROCESACH INTERNACJONALIZACJI I GLOBALIZACJI – PRZYCZYNY SUKCESU TEJ GAŁĘZI

---

**Streszczenie:** W artykule są podane główne przyczyny sukcesu w europejskich warunkach drogowego transportu ładunków w procesach internacjonalizacji i globalizacji.

**Słowa kluczowe:** procesy, internacjonalizacja, globalizacja, drogowy transport ładunków.

DOI: 10.15611/pn.2014.369.1.08

## 1. Założenia wstępne

Gospodarowanie praktycznie nierozłącznie wiąże się z potrzebą przemieszczania ładunków na różne odległości. Przemieszczanie to może się odbywać w samej sferze zaopatrzenia – przy dowozie niezbędnych elementów lub dóbr wykorzystywanych w przeróbce czy w dalszych fazach tworzenia wartości dodanej w systemie produkcyjnym, w samej sferze dystrybucji – przy wywozie powstałych wyrobów gotowych, półfabrykatów czy wyhodowanych roślin i zwierząt, oraz w obu sferach jednocześnie. Do tego trzeba dodać przemieszczanie wewnątrz danego podmiotu, odbywające się w trakcie realizacji przez niego określanego etapu tworzenia wartości dodanej.

Gdyby nie owo przemieszczanie, rozpatrując zagadnienie z punktu widzenia danego podmiotu gospodarującego, trudniącego się jedynie wytwarzaniem, handlem czy oboma tymi sferami równocześnie, to wówczas istniałaby autarkia. W takiej sytuacji podmioty w oparciu wyłącznie o zasoby dostępne w danym miejscu wytwarzałyby dobra konsumowane też w tym samym miejscu. W efekcie nie mogłoby dochodzić do zwiększania efektywności gospodarowania, w tym do niezwykle istotnej specjalizacji w układach poziomym i pionowym.

Tym samym gospodarowanie jest nierozzerwalnie związane z transportem, gdyż sposób samego przemieszczania oraz rodzaj użytych do tego zasobów – narzędzi – urządzeń transportowych określa i determinuje wiele zagadnień, w tym:

- możliwość fizycznego dowozu w wymaganym czasie, w wymagane miejsce, w wymaganej ilości/objętości, po określonych kosztach niezbędnych surowców, materiałów i półfabrykatów;
- możliwość fizycznego wywozu w wymaganym czasie, z wymaganego miejsca, w wymaganej ilości/objętości, po określonych kosztach surowców oraz powstałych półfabrykatów i wyrobów gotowych;
- możliwość dowozu do wymaganego miejsca produkcji koniecznych maszyn i urządzeń – kompletnych albo w zestawach montażowych oraz materiałów budowlanych, co, pomijając kwestię występowania w danym miejscu określonych zasobów, może w ogóle determinować prowadzenie określonego rodzaju działalności gospodarczej w danej lokalizacji;
- możliwość systematycznego zwiększania przestrzennego zasięgu zaopatrzenia i zbytu, co oznacza, że procesy te nie muszą się dalej odbywać jedynie w najbliższej okolicy – lokalnie, lecz mogą na poziomie regionalnym, narodowym, ponadnarodowym – międzynarodowym czy nawet ponadkontynentalnym. W rezultacie, dzięki przewyciężaniu barier w transporcie, dochodzi do zwiększania przestrzennego zasięgu oddziaływania przedsiębiorstwa, czyli może dochodzić do jego zaopatrzeniowej, sprzedażowej czy produkcyjnej ekspansji w przestrzeni międzynarodowej.

Ten wzrost przestrzennego zasięgu zbytu roślin, zwierząt, półfabrykatów i wyrobów gotowych może się więc wiązać z procesem internacjonalizacji, stanowiącym podstawowy warunek konieczny do zachodzenia procesu globalizacji. Tym samym już od samego miejsca hodowli roślin czy zwierząt, wydobywania surowców oraz produkcji komponentów bądź wyrobów gotowych transport wpływa na kształt, charakter i kierunki realizowanego przemieszczania, ponieważ faktycznie determinuje, jaki ładunek, na jaką odległość, w jakich warunkach, przy spełnieniu jakich wymogów i przy uwzględnieniu jakich ograniczeń będzie mógł zostać przewieziony z punktu nadania do punktu odbioru. Jeśli te punkty znajdują się na terytorium różnych państw wydzielonych administracyjnie lub, przy braku takowego wydzielenia, na różnych terytoriach plemiennych (etnicznych), wówczas transport umożliwia zachodzenie procesu internacjonalizacji. Oznacza to, że nie mogłoby dojść do zwiększania przestrzennego zasięgu zaopatrzenia i/czy zbytu w układzie międzynarodowym – między państwami/terytoriami plemiennymi, gdyby dane towary nie zostały między nimi przewiezione. Jednocześnie ta zachodząca internacjonalizacja obejmuje dwa nierozłączne procesy, będące następstwem specyfiki usługi transportowej jako takiej. W efekcie internacjonalizację tę można rozpatrywać na dwóch połączonych płaszczyznach jako internacjonalizację:

- w ramach samych realizowanych procesów zaopatrzeniowych, produkcyjnych i dystrybucyjnych;
- samych przewozów, będącą następstwem przemieszczania danego ładunku z punktów nadania i odbioru w innych państwach, z możliwością tranzytowego przejazdu przez terytorium/terytoria państwa/państw trzecich.



Jeśli dodatkowo zachodzące przemieszczanie – z punktu widzenia nadawcy i/czy odbiorcy ładunku – odbywają się w układzie międzynarodowym w sposób zintegrowany oraz centralnie nadzorowany i przy tym, jako następstwo tej integracji i koordynacji po stronie zleceniodawców, ze swojej strony przewoźnik dokonuje przewozu w sposób zintegrowany i centralnie koordynowany, przeważnie powiązany z integracją i koordynacją ze strony zleceniodawców, wówczas taki transport umożliwia w ramach sfer zaopatrzenia czy dystrybucji wdrożenie strategii globalnej. Przy czym warunkiem koniecznym do zajścia tej globalizacji jest zajście procesu internacjonalizacji, a to wdrażanie strategii globalnej dotyczy więc zarówno samego przewoźnika, jak i jego zleceniodawców. Dlatego właśnie globalizację tę należy rozpatrywać na dwóch płaszczyznach. Pierwsza dotyczy działań realizowanych przez zleceniodawców usług transportowych w ich sferach zaopatrzenia i dystrybucji. Druga odnosi się do samej sfery przewozów, generalnie wiąże się (jest pochodną) z globalizacją po stronie zleceniodawców i przejawia centralnie koordynowanym oraz nadzorowanym przyporządkowaniem przez samych przewoźników środków transportu i obsługujących je osób do wykonania konkretnych zleceń. Powyższe oczywiście nie wyklucza sytuacji, w której sam przewoźnik wdraża strategię globalną przy braku wykorzystywania elementów takiej strategii przez zleceniodawców.

Należy w takim razie przyjąć, że maksymalne powiązanie centralnie koordynowanej i zintegrowanej sfery zaopatrzenia i/czy dystrybucji po stronie zleceniodawców z centralnie koordynowanym i zintegrowanym wykonywaniem samych przewozów przyczyni się do zachodzenia procesu globalizacji w sposób maksymalnie zoptymalizowany, tzn. w danych warunkach i przy danych ograniczeniach w określonym momencie najbardziej efektywny pod względem technologicznym, kosztowym, czasowym, proekologicznym i w obszarze bezpieczeństwa. Trzeba również jednoznacznie podkreślić, że rozwój technologii transportowych umożliwił najpierw podmiotom produkcyjnym i/czy handlowym prowadzenie internacjonalizacji, potem zaś wdrażanie strategii globalnej, w oparciu o wcześniejszą lub równocześnie wdrażaną strategię internacjonalizacji (globalizacja w internacjonalizacji). Z punktu widzenia podmiotów produkcyjnych i/czy handlowych dla realizacji przez nie internacjonalizacji i globalizacji szczególnie istotne były i są:

- umożliwienie znacznego zwiększenia przestrzennego zasięgu dostępności i zbytu dóbr z miejsc położonych bardzo blisko siebie do miejsc oddalonych od siebie, i to znacznie, połączone ze zdecydowanym zwiększeniem masy i objętości przemieszczanych ładunków. Poprzez to zwiększanie zasięgu geograficznej penetracji handel i produkcja w coraz większym stopniu mogły być zatem sukcesywnie przenoszone na poziomy lokalny, krajowy oraz międzynarodowy – ponadkrajowy i ponadkontynentalny, w tym ogólnosiwiatowy;
- zwiększenie masy i objętości przewożonych ładunków – przez setki lat masa jednostkowego, niepodzielnego ładunku mogła wynosić maksymalnie kilkaset kilogramów – kilka ton, dziś takie ładunki mogą ważyć nawet kilkaset ton;

- wzrost przeciętnej prędkości przewożonego ładunku. Przykładowo w transporcie drogowym para koni na przełomie XIX i XX wieku mogła ciągnąć 3-tonowy wóz ze średnią prędkością 10 km/h<sup>1</sup>. Współcześnie 40-tonowy zestaw samochodu porusza się po autostradzie ze średnią prędkością 70-80 km/h;
- od drugiej połowy XX wieku spadek negatywnego oddziaływania przez przewozy na przyrodę, będący następstwem z jednej strony rozwoju niezbędnej infrastruktury, z drugiej rozwoju samych środków transportu, w tym stałego doskonalenia technologii silnikowych;
- wzrost pewności co do wykonania przewozu, czyli że dany przewóz w ogóle zostanie wykonany;
- wzrost pewności co do jakości wykonania przewozu, czyli że dostawa ładunku odbędzie się w określonym czasie i miejscu, przy zachowaniu najwyższego bezpieczeństwa przewozu, tzn. iż ładunek zostanie przemieszczony zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa, a ewentualne straty w nim, spowodowane jego uszkodzeniem, zaginięciem, zniszczeniem, będą zminimalizowane czy nawet kompletnie wyeliminowane;
- spadek jednostkowych kosztów przemieszczania, który *de facto* zachodzi już od dawna, będąc zjawiskiem o znacznie trwalszym charakterze. Jak podaje J. Burnewicz<sup>2</sup>, w gospodarce europejskiej w ciągu kilku ostatnich stuleci dało się zauważyć, że transport ładunków tanieje, w dodatku w tempie szybszym, niż taniało wiele towarów. Z ekonomicznego punktu widzenia, pomijając aspekty i możliwości techniczno-organizacyjne, pozwoliło to przewoźnikom na przewożenie ładunków na coraz większe odległości. Jako doskonały przykład przytaczana jest tu relacja między kosztami transportu a cenami węgla. Koszt ten, wyliczony dla odległości 20 km, w XVI wieku zwiększał cenę węgla, jeśli weźmie się pod uwagę stosunek ceny usługi transportowej do ceny węgla w danym okresie, o prawie 140%, w wieku XVII o prawie 130%, w wieku XVIII już tylko o 36%, z kolei w wieku XIX o mniej niż 10%. Obecnie te obciążenia są jeszcze niższe.

Wszystkie te procesy zachodzą niemal równocześnie, co wcale nie oznacza, że z jednakową intensywnością w poszczególnych okresach, gdyż tu zderzały się odmienności. Generalnie należy jednak przyjąć, że na przestrzeni wieków postęp w transporcie, który niezwykle przyspieszył na początku wieku XIX, miał mieszany charakter rewolucyjno-ewolucyjny, tzn. że po rewolucji w danej gałęzi, pozwalającej na niemal skokową poprawę osiąganych rezultatów, następował okres postępu ewolucyjnego, naznaczonego jedynie sukcesywnymi modyfikacjami i usprawnieniami. Takimi rewolucyjnymi technologiami, pozwalającymi na skokowe polepszenie ja-

---

<sup>1</sup> R. Przybylski *Historia światowego transportu drogowego*, AutoPress, Warszawa 2013, s. 9.

<sup>2</sup> J. Burnewicz, *Wpływ cen transportu na wytwarzanie, dystrybucję i ceny towarów*, Rozprawy i Monografie Uniwersytetu Gdańskiego, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1983, opis za: W. Grzywacz, J. Burnewicz, „*Ekonomika Transportu*”, WKiŁ Warszawa 1989, s. 77.

kości wykonywanych usług transportowych przy skróceniu czasu tego wykonania, redukcji jego kosztów oraz możliwości przemieszczania cięższych i większych ładunków, były:

- odejście w przypadku statków od napędu realizowanego siłami natury (za pomocą wiatru i przy pomocy pracy żywej – wysiłku galerników) na rzecz napędu realizowanego przez maszyny;
- zastosowanie do napędu statków coraz bardziej efektywnych silników wysokoprężnych;
- wykorzystanie w budowie statków w coraz większym stopniu zamiast drewna stali, co najpierw dotyczyło poszycia, potem też szkieletu. W rezultacie, dzięki zastosowaniu nowych materiałów, systemów napędowych i technologii budowy, wyporność statków morskich mogła wzrosnąć z kilkuset do nawet ponad 200 000 ton;
- sukcesywne zastępowanie części przewozów żegluga śródlądową i zaprzęgami konnymi przewozami kolejowymi;
- w przewozach drogowych zastąpienie zaprzęgów konnych najpierw pojazdami parowymi (pierwsze ciężarówki i ciągniki – początek XIX wieku, u kresu swojej świetności w latach 20. i 30. XX wieku najlepsze takie konstrukcje cechowały się masą własną wynoszącą 3 tony i ładownością 4 tony), potem pojazdami z silnikami spalinowymi, początkowo benzynowymi, następnie – od lat 50. – w stale rosnącym stopniu wysokoprężnymi (diesla). Do tego dochodzą technologie napędów na paliwa alternatywne (głównie gaz – CNG i LPG oraz wodór) bądź alternatywnych – hybrydowych zespołów napędowych, w tym hybrydowych zespołów napędowych na paliwa alternatywne;
- pojawienie się transportu lotniczego;
- wprowadzenie nowych systemów nawigacji – kompas, systemy oparte na GPS i Glonas;
- wprowadzenie nowych systemów nadzoru i kontroli nad realizowanymi przewozami, w tym nad samym środkiem transportu. W przypadku transportu drogowego systemy te są znane jako systemy zarządzania flotą.

W artykule tym zostanie omówione, dlaczego w warunkach europejskich – unijnych jedna z gałęzi transportu – transport samochodowy – okazała się najlepsza, najbardziej odpowiednia dla podmiotów gospodarczych ze sfer produkcji i dystrybucji, w tym podmiotów realizujących w tych sferach internacjonalizację oraz globalizację.

## 2. Rys historyczny

Historycznie w wymianie międzynarodowej – internacjonalizacji realizowanej przez podmioty produkcyjne i/czy handlowe w przewozach międzynarodowych wykorzystywano:

- W przewozach drogowych – zaprzęgi konne. Były one pierwszymi pojazdami drogowymi stosowanymi w lądowym transporcie międzynarodowym, a składały się zazwyczaj z jedno- bądź dwuosioowego wozu oraz konia w charakterze zwierzęcia pociągowego. W zaprzęgach jeżdżących na dłuższych dystansach praktycznie nie używano innych zwierząt hodowlanych, takich jak osły, muły czy krowy, gdyż ze względów biologiczno-eksploatacyjnych do tego się one nie nadawały. Tylko konie zapewniały satysfakcjonującą prędkość przewozu oraz były wystarczająco wytrzymałe i odpowiednio reagowały na polecenia powożących. Dzięki temu, jako zwierzęta pociągowe, przeznaczone do przemieszczania ładunków na większe odległości, służyły człowiekowi przez kilka tysięcy lat. Koni w tym celu używali starożytni. Bez koni nie pojawiłyby się karawany kupieckie, przemierzające Europę, Azję czy Afrykę w średniowieczu i w okresach późniejszych, w tym w odrodzeniu i oświeceniu. Konie były zresztą protoplastami współczesnych pojazdów silnikowych, po doczepieniu wozu pełniły podobną funkcję, jaką dziś pełnią auta w zestawach przyczepowych czy naczepowych. Niemniej trzeba podkreślić, iż w przeważającym stopniu zaprzęgi konne nadawały się do przewozów na krótszych dystansach oraz cechowały się niewielką średnią prędkością jazdy i relatywnie niewielkimi zdolnościami przewozowymi. Używano ich jednak w lądowym transporcie międzynarodowym ze względu na brak sensownej alternatywy.
- W przewozach lądowych wodnych – łodzie i barki, wyróżniające się niewielką średnią prędkością podróży, ale przy relatywnie dużej, w porównaniu z zaprzęgami konnymi, zdolności przewozowej co do masy i objętości zabieranego ładunku. Ponadto istotnymi, po części naturalnymi ograniczeniami dla tej gałęzi transportu były i są: dostępność na danym obszarze sieci spławnych rzek, jezior i kanałów oraz warunki pogodowe i hydrologiczne, wpływające na faktyczną możliwość wykonywania żeglugi.
- W przewozach morskich – statki wykonane z drewna. Przez setki lat to przewozy morskie dominowały w obsłudze wymiany międzynarodowej, pomimo swojej niewielkiej prędkości i silnej zależności od warunków pogodowych, lecz przy relatywnie dużych zdolnościach przewozowych, głównie co do masy zabieranych ładunków. To rozwój transportu morskiego umożliwił prowadzenie wymiany międzynarodowej na relatywnie dużą skalę takim starożytnym państwom, jak Egipt, Fenicja, Kartagina, Grecja czy potem Rzym<sup>3</sup>. Bez rozwoju floty, zarówno handlowej, jak i wojennej, państwa te nie osiągnęłyby wielu znaczących sukcesów. Także bez rozwoju floty w okresie późnego średniowiecza nie doszłoby do zaistnienia intensywnej wymiany handlowej w basenie Morza Śródziemnego. Rola transportu, przeważnie realizowanego drogą morską, znacznie jeszcze wzrosła od epoki wielkich odkryć geograficznych. Bez dobrze

---

<sup>3</sup> *Transport i spedycja w handlu międzynarodowym*, red. W. Januszkiewicz, PWN, Warszawa 1986, s. 18-19.

rozwiniętej floty najpierw Hiszpania i Portugalia, potem Holandia i Belgia oraz szczególnie Anglia i Francja nigdy nie zrealizowałyby podbojów kolonialnych, a później, co w pierwszym rządzie odnosi się do Anglii i w mniejszym stopniu do Francji, nie włączyłyby zajętych terytoriów w sposób najbardziej dla siebie korzystny do systemu międzynarodowej produkcji i wymiany. Ta ekspansja dodatkowo pozwoliła na rozwój wielu firm o międzynarodowym charakterze.

Istotny przełom w obsłudze towarowej wymiany międzynarodowej zaczął następować od XIX wieku. Dotyczył on zarówno żegluga śródlądowej i morskiej, jak i przewozów lądowych odbywających się poza środowiskiem wodnym. W rozwoju tym da się wyróżnić etapy komercjalizacji:

- pojazdów parowych – samochodów parowych, które przetrwały nieco ponad 100 lat, okazały się nierozwojowe, a faktycznie były eksploatowane głównie na krótkich dystansach.
- kolei. Narodziła się ona w wieku XIX i rozwijała bardzo dynamicznie w większości ówczesnych państw Europy (Anglia, Francja, Prusy/Niemcy, Austrio-Węgry, Rosja), stopniowo zyskując również w przewozach międzynarodowych. Przy czym przewozy międzynarodowe były wówczas przez nią wykonywane na krótszych dystansach, zazwyczaj do państw graniczących ze sobą, co niezbyt osłabiało jeszcze pozycję przewoźników morskich, a stanowiło pewną alternatywę dla przewozów wykonywanych zaprzęgami konnymi bądź żegluga lądową. Generalnie, ze względu na rozwój infrastruktury, międzynarodowe przewozy kolejowe przeważały na terytorium Europy, natomiast w przewozach między kontynentami dominowała żegluga morska. Mimo to w XIX wieku kolej zdobyła tak duże znaczenie gospodarcze, że wiek ten określa się mianem wieku kolei;
- drogowych pojazdów silnikowych;
- samolotów;
- technologii przesyłowych, takich jak rurociągi, naftociągi, linie energetyczne.

Dla zachodzenia oraz rozwoju internacjonalizacji i globalizacji zdecydowanej większości podmiotów gospodarczych spośród tych wszystkich systemów najważniejszy jest rozwój przewozów samochodowych. Dlatego o ile XIX wiek nazywa się wiekiem kolei, o tyle wiek XX należy nazwać stuleciem motoryzacji.

W układzie funkcjonalnym samochody w bezpośredni sposób zaczęły zastępować zaprzęgi konne, w porównaniu z którymi cechowały się relatywnie:

- większą – wysoką i zwiększającą się, do granic ustanowionych przez prawo, ładownością (dopuszczalna masa całkowita);
- wyższą średnią prędkością przewozu;
- długim okresem użytkowania w porównaniu z okresem efektywnego wykorzystania koni w zaprzęgach;
- wysoką, stale zwiększającą się niezawodnością – relatywnie wysokim współczynnikiem gotowości technicznej.

Do tego, na przestrzeni dekad, samochody okazały się niezwykle podatne na modernizację i usprawnienia. Stały postęp techniczny sukcesywnie podnosił ich

walory użytkowe, w tym prędkość eksploatacyjną, zdolności przewozowe i niezawodność oraz redukował jednostkowy koszt przemieszczania i negatywny wpływ na środowisko, podczas gdy w przypadku zaprzęgów konnych nastąpił kres ich dalszego rozwoju. O ile bowiem pewne poprawki dało się wprowadzać w budowie wozów, o tyle naturalną przeszkodę w dalszym rozwoju zaprzęgów stanowiły konie jako zwierzęta. Ponadto dzięki swoim zaletom, samochody zaczęły po części zastępować żeglugę śródlądową, kolej, a nawet żeglugę morską. Do eliminacji kolei zaczęło dochodzić nie tylko w układzie krajowym, ale i międzynarodowym. I była to eliminacja historycznie odbywająca się niezwykle szybko po pojawieniu się samochodów. Przykładowo już w latach 20. XX wieku jeden z sabaudzkich producentów zrezygnował z dostaw swoich towarów koleją do Paryża. Przewozy kosztowały go bowiem rocznie 6 mln franków przy obrotach na poziomie 25 mln franków. Tymczasem zastosowanie ciężarówek pozwoliło mu zredukować wydatki na transport aż o  $\frac{3}{4}$ <sup>4</sup>.

### **3. Rozwój transportu samochodowego, w tym samochodowego transportu międzynarodowego**

Pierwsze samochody pojawiły się pod koniec XIX wieku (1886 rok), a pierwsze ciężarówki niewiele później. Już w 1897 roku, zaledwie rok po wynalezieniu ciężarówki przez Gottlieba Daimlera, Daimler Motor Company wprowadził pojazd zdolny przewieźć ładunek o masie 5 ton<sup>5</sup>.

Początkowo ciężarówki były stosowane w przewozach cięższych ładunków na krótszych dystansach. Dlatego najchętniej nabywały je browary oraz przedsiębiorstwa z branż chemicznej i metalurgicznej. Stale rosnące zainteresowanie wyrażała także armia. Transport nimi na większe odległości był jednak wtedy niezwykle problematyczny. Wynikało to z trzech zasadniczych powodów: relatywnie słabych jeszcze parametrów samych aut oraz ich wysokiej awaryjności, niedostatków w rozwoju infrastruktury drogowej, co szczególnie ujawniało się w okresach jesiennym i zimowym (błota, zasy pył itd.) oraz niedostatków w zakresie dostępnej infrastruktury naprawczej (niezbędne części zamienne należało wozić ze sobą). Jednocześnie warunki pracy kierowców praktycznie nie różniły się od warunków pracy woźniców.

Pierwszy poważny szybki postęp w przemyśle motoryzacyjnym i tym samym w konstrukcji samochodów użytkowych dokonał się podczas pierwszej wojny światowej. Wojna zawsze bowiem powoduje znaczne przyspieszenie niezbędnych prac badawczo-rozwojowych, a coraz doskonalsze samochody dobrze sprawdzały się jako środki transportu żołnierzy, zaopatrzenia, niezbędnego sprzętu wojskowego (m.in. holowniki artyleryjskie oraz baza dla pojazdów pancernych), czyli jako środki zabezpieczenia logistycznego i bojowego. Dalszy rozwój motoryzacji trwał całe

<sup>4</sup> R. Przybylski, wyd. cyt., s. 25.

<sup>5</sup> [www.daimler.com/media](http://www.daimler.com/media); oficjalna strona dla prasy dostępna po załogowaniu się.

20-lecie międzywojenne, by ponownie znacznie przyspieszyć w trakcie drugiej wojny światowej. To właśnie po jej zakończeniu, pod koniec lat 40. na rynku pojawiły się konstrukcje pod względem technicznym, eksploatacyjnym i ekonomicznym nadające się do efektywnego wykonywania przewozów na większych odległościach, w tym w ruchu międzynarodowym.

Drogowe samochodowe przewozy międzynarodowe były już realizowane przed drugą wojną światową, ale ich rzeczywisty rozwój nastąpił dopiero kilka lat po jej zakończeniu. Wtedy powstały pierwsze podmioty wykorzystujące samochody i zajmujące się drogowym międzynarodowym transportem ładunków. Podmioty te zaczęły funkcjonować najwcześniej, bo na przełomie lat 40. i 50., w Europie Zachodniej, w Polsce natomiast pod koniec lat 50. Wśród przyczyn ich założenia znalazły się:

- powstanie prawodawstwa międzynarodowego, umożliwiającego w miarę łatwe i wykonywane w myśl jednolitych zasad przewożenie ładunków pojazdami samochodowymi w ruchu międzynarodowym pomiędzy wybranymi państwami;
- wzrost zapotrzebowania na lądowe przewozy w układzie międzynarodowym, wynikający ze wzrostu wymiany międzynarodowej w układzie wewnątrzkontynentalnym – europejskim oraz konieczności zapewniania lepszej dystrybucji towarów przywożonych czy zabieranych statkami morskimi. Temu wzrostowi zapotrzebowania nie były w stanie podołać transport kolejowy ani, w ograniczonym zakresie, żegluga śródlądowa;
- polepszający się, szczególnie w Europie Zachodniej od lat 50., stan infrastruktury drogowej, wynikający z budowy sieci nowoczesnych autostrad oraz dróg ekspresowych i pozwalający na znaczne usprawnienie w przewozach towarów ciężarówkami<sup>6</sup>;
- powstanie pojazdów samochodowych pod względem technicznym oraz użytkowym nadających się do wykorzystania w ruchu dalekobieżnym – międzynarodowym. Po drugiej wojnie światowej i dokonaniu odbudowy ze zniszczeń przemysł motoryzacyjny, głównie w zachodniej części kontynentu, w relatywnie krótkim czasie był w stanie zaproponować pojazdy nadające do realizacji przewozów dalekodystansowych. Od przełomu laty 40. i 50. samochody wyróżniały się bowiem:
  - relatywnie mocnymi silnikami, o mocy powyżej 100 czy nawet 150 KM, co zapewniało odpowiednią prędkość i dynamikę jazdy;
  - dużą ładownością, wynoszącą około 6 ton dla odmiany solo 2-osiowej oraz 10 ton dla odmiany solo 3-osiowej i wzrastającą do 16-20 ton w przypadku zestawów naczepowych bądź przyczepowych;
  - poprawionymi warunkami pracy załóg, przekładającymi się na dość małe ich zmęczenie przy wykonywaniu dłuższych jazd; z czasem kabiny wydłużono i zaczęto zaopatrywać w jedną albo dwie leżanki do spania.

---

<sup>6</sup> *Lebensadern des Wirtschaftswunders, Sonderedition*, red. T.P. Göttl, ETM Verlag, Stuttgart 2010, s. 44-49.

Dzięki temu właśnie firmy zajmujące się przewozami drogowymi mogły wykonywać zlecenia co do masy i objętości przewożonego ładunku oraz kosztów, czasu i pewności dostawy konkurencyjne w stosunku do innych gałęzi transportu, w tym głównie kolejowego.

Drogowe przewozy międzynarodowe ładunków w warunkach europejskich na dobre zaczęły się rozwijać od lat 50. Rozwój ten jeszcze przyspieszył w latach 60., o czym świadczy m.in. liczba wydanych karnetów TIR, która z nieco ponad 80 000 w roku 1960 wzrosła blisko 10-krotnie w roku 1969<sup>7</sup>. W wykorzystaniu tych karnetów zdecydowanie wówczas dominowali przewoźnicy zachodnioeuropejscy: francuscy użyli ich 194 500, niemieccy ponad 140 000, holenderscy niemal 120 000, włoscy 105000, a belgijscy 56 000. Dla porównania węgierski drogowy monopolistyczny przewoźnik ładunków – Hungarocamion zużył ich 11 800, rumuński Romtrans 9500, czechosłowacki CSAD 7300, polski PMPS Pekaes 6500, a bułgarski Somat 4800. Przy czym przewoźnicy z tzw. bloku wschodniego, by uniezależnić się od karnetów TIR, posługiwali się karnetami – manifestami własnego systemu AGT.

Rola transportu samochodowego, zarówno krajowego, jak i międzynarodowego, uległa dalszemu zwiększeniu w latach 70. i systematycznie wzrastała przez trzy kolejne dekady. Sprzyjało temu szereg zjawisk, w tym:

- zwiększanie w wymianie międzynarodowej roli państw, do których dojazd koleją był ograniczony czy praktycznie niemożliwy, zaś przewożone towary, jak żywność czy elektronika, wymagały zagwarantowania przewozów w miarę szybkich i bezpiecznych;
- stały szybki postęp w przemyśle motoryzacyjnym, powodujący, że samochody użytkowe stawały się coraz efektywniejsze w eksploatacji (wzrost średniej prędkości jazdy, wzrost ładowności, spadek zużycia paliwa w układach bezwzględny i względny – w przeliczeniu na tkm wykonanej pracy przewozowej, ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko – normy Euro 0, 1, 2, 3, 4, 5 i 6 oraz regulacja EEV);
- poprawianie się w wielu krajach stanu infrastruktury drogowej – stały rozwój sieci autostrad oraz tras szybkiego ruchu;
- liberalizacja w gospodarce światowej – przemiany z przełomu lat 80. i 90. oraz sukcesywne poszerzanie liczby państw członkowskich Unii Europejskiej;
- zmiany w systemach produkcyjnych i dystrybucyjnych, dokonujące się szczególnie po okresie 1989-1990. Wśród tych zmian w pierwszym rzędzie trzeba wymienić:
  - zmiany w strukturze produkcji, powodujące spadek zapotrzebowania na przewozy towarów masowych, o dużej masie i małej wartości jednostkowej, takich jak stal czy węgiel;
  - wzrost produkcji przez branże wysoko zawansowane technologicznie, jak elektroniczna czy farmaceutyczna, co przekładało się na wzrost zapotrzebowania

<sup>7</sup> R. Przybylski, wyd. cyt., s. 64.



- na przewozy ładunków o dużej wartości jednostkowej i małej masie, do czego w naturalny sposób najlepiej nadają się samochody;
- ekonomizacja działań odbiorców, którzy nie chcieli dalej znacznych środków finansowych przetrzymywać (zamrażać) w zapasach i w związku z tym zaczęli preferować częstsze dostawy mniejszych partii ładunków niż duże dostawy jednorazowe;
  - pojawienie się nowych zakładów i centrów dystrybucyjnych, zlokalizowanych w nowych miejscach, z daleka od dotąd istniejącej infrastruktury kolejowej;
  - wzrost wymagań co do jakości, bezpieczeństwa i pewności obsługi, którym w licznych przypadkach nie były w stanie poddać kolej czy żegluga;
  - wzrost wymagań zleceniodawców co do dalszego skrócenia czasu przewozu;
  - przrzucanie na przewoźników roli magazynowej. Coraz częściej zleceniodawcy, w celu redukcji swoich kosztów magazynowania, rolę magazynów przenoszą na przewoźników. Ze względu na techniczne i funkcjonalne ograniczenia najlepiej do tej roli predestynowane są kontenery i nadwozia wymienne oraz środki transportu kołowego – naczepy samochodowe. Te ostatnie, pomijając kontenery i nadwozia wymienne, idealnie nadają się do roli ruchomych magazynów, gdyż są niezwykle elastyczne w użyciu, dają się łatwo przestawić oraz mają dużą jednostkową objętość i ładowność. Nie są też, tak jak kontenery i nadwozia wymienne, przypisane do konkretnego ciągnika. Dlatego w wielu dużych flotach oraz u tzw. operatorów logistycznych stosunek liczby naczep do liczby ciągników kształtuje się na poziomie 1,2-1,4:1;
  - wdrażanie przez wiele podmiotów strategii internacjonalizacji sfer zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji;
  - dalszy wzrost znaczenia w handlu między krajami wysoko rozwiniętymi wymiany wewnętrzzałęziowej, co wynika m.in. z powstawania w różnych państwach, nawet na różnych kontynentach, nowych, wysoko specjalizowanych filii wytwórczych, w ramach silnie zdezagregowanych łańcuchów tworzenia wartości dodanej. To ta dezagregacja, będąca pochodną właśnie pogłębiającej się specjalizacji i ukierunkowana na dalszą redukcję kosztów wytwarzania, powoduje wzrost dodatkowego zapotrzebowania na przewozy.

#### **4. Rola transportu samochodowego w procesach internacjonalizacji i globalizacji**

Znaczenie funkcji pełnionych przez transport samochodowy niepomiaralnie wzrosło w okresie po 1990 roku. Wynikało ono m.in. ze spadku jednostkowych kosztów przewozu, będących pochodną zaproponowania nowych, bardziej efektywnych w eksploatacji pojazdów, oraz przechodzenia gospodarki światowej z etapu internacjonalizacji do etapu globalizacji. Globalizacja procesów ekonomicznych powiązana z postępującą integracją gospodarczą oraz wzrostem, i tak już wysokiej, mobilności społeczeństw krajów wysoko rozwiniętych, kreuje mianowicie nowe źródła potrzeb

transportowych. Jest je w stanie zaspokoić transport, dzięki dokonującym się w nim zmianom będącym wynikiem postępu technicznego<sup>8</sup>. M. Porter<sup>9</sup>, opisując ewolucję w kierunku sektorów globalnych, stwierdził, że obniżka kosztów składowania i transportu, przekładająca się na spadek realnych kosztów przemieszczania towarów w układzie wewnątrz krajowym i międzynarodowym, ułatwia firmom ekspansję, przez co przenosi konkurencję na poziom ogólnoswiatowy. Dochodzi do tego w warunkach, w których, ze względu na postępującą globalizację, wyspecjalizowane filie poszczególnych korporacji transnarodowych odpowiadają tylko za realizację wybranych etapów w łańcuchu tworzenia wartości dodanej.

W efekcie obniżka cen w transporcie samochodowym, powiązana z pogłębiającym się podziałem pracy i specjalizacją, przekłada się na możliwość zaistnienia kolejnych korzystnych zjawisk. Transport samochodowy pozwala przede wszystkim na sprawną obsługę coraz bardziej masowej, wielkoseryjnej produkcji, realizowanej przez wyspecjalizowane filie w ramach zdezagregowanych, łącznie z poziomem międzynarodowym, systemów wytwórczych. Ta postępująca kooperacja przemysłowa może zachodzić właśnie głównie dzięki temu transportowi, gdyż to on umożliwia jej przebieg na wszystkich poziomach, począwszy od lokalnego, poprzez regionalny, krajowy, na międzynarodowym – kontynentalnym i ponadkontynentalnym kończąc. Tym samym transport samochodowy oddziałuje nie tylko na skalę produkcji i zbytu, ale i na charakter wytworzonych dóbr. Wynika to z zapewniania spójności pomiędzy rodzajem pojazdów wykonujących przewozy na rzecz danych wytwórców a dobrami przewożonymi tymi pojazdami. Ponieważ tej coraz bardziej zdezagregowanej produkcji towarzyszą nowoczesne systemy zaopatrzenia i dystrybucji towarów, daje to asumpt do tworzenia i rozwoju nowoczesnych systemów logistycznych. Rozpatrując zagadnienie międzynarodowego handlu między- i wewnątrzgałęziowego, podziału łańcucha tworzenia wartości dodanej oraz rozwoju nowoczesnych systemów logistycznych, trzeba wskazać, iż to właśnie transport – jako czynnik – odgrywa ponadprzeciętną rolę w integracji gospodarki danego kraju z rynkiem światowym. Pełnił więc i wciąż pełni niepodważalną funkcję w postępujących procesach internacjonalizacji i globalizacji. Musi w takim razie istnieć sprawny system integracji i koordynacji, by z jednej strony funkcjonował sprawny system zaopatrzenia w niezbędne surowce, komponenty i podzespoły, też na poziomie międzynarodowym, z drugiej, by równie sprawnie dochodziło do wywozu, łącznie z poziomem międzynarodowym, powstających wyrobów. W przypadku wdrożenia przez przedsiębiorstwo centralnie koordynowanego i zarządzanego systemu produkcyjnego ważne jest zatem, by z punktu widzenia tego przedsiębiorstwa jako całości, w tym spółki matki i poszczególnych filii, ta centralnie koordynowana i zarządzana produkcja opierała się na centralnie koordynowanym i zarządzanym transporcie. Transport musi być

---

<sup>8</sup> Por. M. Mindur, *Ocena tendencji przewozów w Unii Europejskiej i w Polsce*, część I, „Logistyka” 2006, nr 5, s. 18-20.

<sup>9</sup> E.M. Porter, *Strategia konkurencji*, PWE, Warszawa, 1994, s. 281-282.

wobec tego podporządkowany tym samym regułom działania, w myśl których funkcjonuje wytwarzanie, rozumiane szeroko, łącznie z zaopatrzeniem, przepływami między filiami oraz ostatecznym zbytem. Tylko wówczas system produkcyjny będzie mógł funkcjonować w sposób niezakłócony.

Należy również zaznaczyć, iż rola transportu drogowego w procesach internacjonalizacji i globalizacji powinna być rozpatrywana na dwóch płaszczyznach. Pierwsza to płaszczyzna bezpośredniego oddziaływania, gdy za pomocą samochodów są realizowane przewozy międzynarodowe. Transport drogowy wspomaga więc tu bezpośrednio internacjonalizację i ewentualnie globalizację firm produkcyjnych i/ czy handlowych, sam przy okazji ulegając internacjonalizacji i/ czy globalizacji. Druga płaszczyzna odnosi się zaś do układu pośredniego – zazwyczaj przybierającego postać drogowych przewozów lokalnych i regionalnych albo o zasięgu co najwyżej krajowym. Przewozy międzynarodowe są wówczas wykonywane innymi gałęziami transportu – morskim, kolejowym, lotniczym, żeglugą śródlądową. Natomiast transport drogowy przy tym przemieszczaniu pełni funkcję pomocniczą dla tych gałęzi, tzn. odpowiada za odbiór ładunków u nadawców i ich przewiezienie do punktów odbioru innych gałęzi transportu bądź/ i odbiór ładunków od innych gałęzi transportu i ich dostarczenie do odbiorców. Chociaż transport samochodowy jedynie tu zatem współpracuje z pozostałymi gałęziami i bezpośrednio nie uczestniczy w przemieszczaniu dóbr w układzie międzynarodowym, ale bierze czynny udział we wsparciu internacjonalizacji i globalizacji przedsiębiorstw produkcyjnych czy/ i handlowych, jednocześnie samemu mogąc być włączonym w zintegrowane, centralnie nadzorowane i koordynowane sieci zaopatrzenia, dystrybucji i zbytu.

## 5. Pozycja europejskiego – unijnego transportu drogowego

Chociaż transport samochodowy, a w jego ramach towarowy transport samochodowy, jest jedną z najmłodszych gałęzi transportu, zdecydowanie młodszą niż żegluga i o kilkadziesiąt lat młodszą od kolei, lecz mimo to właśnie jemu na przestrzeni 120 lat swojego istnienia udało się zdobyć niezwykle mocną pozycję w Europie i na pozostałych kontynentach. Ta wzrostowa tendencja, oprócz początkowego okresu do pierwszej wojny światowej, ma generalnie trwały charakter, a zwiększanie znaczenia odbywa się głównie kosztem innych gałęzi transportu lądowego, tzn. żeglugi śródlądowej oraz kolei. Szczególnie spadek znaczenia przez tę ostatnią trzeba uznać za poważny, tym bardziej że dokonał się on na przestrzeni zaledwie dwóch dekad – po 1990 roku (tab. 1).

Stanowiący bazę do rozważań rok 1990 wybrano nieprzypadkowo<sup>10</sup>. Doszło wtedy do istotnych zmian polityczno-ekonomicznych w krajach byłego bloku wschodniego, co zaowocowało otwarciem tych rynków i zwiększoną wymianą towarową z nimi. Ponadto był to moment, w którym w Europie coraz mocniej zaczęto

<sup>10</sup> Por. M. Mindur, wyd. cyt., część I, s. 18-20, część II, s. 18-20.

**Tabela 1.** Wielkość i struktura przewozów w Unii Europejskiej w latach 1990-2020

Rok	1990		1995		2000		2005		2010		2015		2020	
	w mld tkm	%	w mld tkm	%	w mld tkm	%	w mld tkm	%	w mld tkm	%	w mld tkm	%	w mld tkm	%
Żegluga śródlądowa	260,4	14,8	268,2	14,5	297,9	13,9	320,0	13,4	345,8	13	374,7	12,5	403,3	12,1
Kolejowy	440,2	24,9	358,0	19,2	368,0	17,1	367,5	15,3	378,8	14	397,3	13,2	420,1	12,6
Samochodowy	1064,3	60,3	1233,6	66,3	1482,7	69	1710,5	71,3	1966,2	73	2232,3	74,3	2516,9	75,3
Razem	1764,9	100	1859,8	100	2148,6	100	2398	100	2690,8	100	3004,3	100	3340,3	100

Źródło: European Energy and Transport Trends, dane za: *Commercial vehicles: on the move for everyone*, VDA 2006, s. 9, oraz obliczenia własne.

odchodzić od produkcji materiało- i pracochłonnej na rzecz tej opartej na bardzo dużym udziale kapitału oraz wymagającej zastosowania najnowocześniejszych technik i technologii. Spowodowało to istotne zmiany po stronie zapotrzebowania na przewozy. Spadł popyt na przemieszczanie towarów masowych, o niskiej wartości jednostkowej, przy jednoczesnym znacznym wzroście popytu na przewozy towarów wysoko przetworzonych, o niższej masie własnej, ale wysokim koszcie jednostkowym. Do tego towary wysoko przetworzone, jak sprzęt elektroniczny, miały coraz mniejsze gabaryty i masę własną. Rok 1990 stanowi też dobrą bazę do dokonywania wszelkich analiz i porównań, ponieważ wkrótce współpraca europejska przeszła na zdecydowanie wyższy poziom zintegrowania, co znalazło swój wyraz w przekształceniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej w systematycznie rozszerzaną Unię Europejską. W efekcie rok 1990 można uznać za najbardziej reprezentatywny z jednej strony z powodu zanikania tendencji charakterystycznych dla europejskiego transportu, w tym lądowego, przez wcześniejsze dziesięciolecia, z drugiej ze względu na zapoczątkowanie w nim licznych nowych trendów i zjawisk.

W 1990 roku z wykonanej na terenie Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej pracy przewozowej, równej 1764,9 mld tkm, na transport samochodowy przypadło 1064,3 mld tkm, czyli ponad 60,3%. Drugie miejsce zajęła kolej z pracą przewozową na poziomie 440,2 mld tkm, co odpowiadało 24,9%, a trzecie żegluga śródlądowa z pracą przewozową wynoszącą 260,4 mld tkm, co dało jej 14,8-procentowy udział. W następnych latach tendencja do zwiększania udziału transportu samochodowego zaczęła się niezwykle mocno zaznaczać i nic nie wskazuje na to, aby miało dojść do zatrzymania tego procesu. Co najwyżej może dochodzić do pewnych korekt spowodowanych przykładowo polityką państw zmierzającą do popierania innych gałęzi albo czasowymi perturbacjami gospodarczymi. Niemniej podstawowy kierunek zmian jest znany. Dlatego, zgodnie z wykonanymi analizami, wiele wskazuje, iż w ciągu trzech dekad, pomiędzy latami 1990 i 2020, przewozy samochodami mogą ulec zwiększeniu aż o ponad 136%, przy wzroście w latach 1990-2005 o 60%. W rezultacie udział transportu drogowego w ogóle wykonanej pracy przewozowej, wyrażonej w tkm, wzrośnie o 15% – z wcześniejszych 60,3% w roku 1990 do aż 75,3%

w roku 2020. Tak więc w 2020 roku, zgodnie z przewidywaniami z połowy ubiegłej dekady,  $\frac{3}{4}$  wykonanej pracy przewozowej ma przypadać na transport drogowy. Jednocześnie niezbyt dobre prognozy dotyczą kolei. Mimo iż władze Unii Europejskiej od wielu lat podejmują rozmaite próby jej rewitalizacji, polegające m.in. na popieraniu lepszego współdziałania z transportem samochodowym w postaci przewozów multimodalnych, zdecydowanie traci ona znaczenie na rynku. Ma je także tracić w przyszłości i zjawisko to jest już raczej trwałe. W rezultacie udziały rynkowe mogą spaść o niespełną połowę, z 24,9% w roku 1990 do zaledwie 12,6% w roku 2020. Przy czym za najgorszy okres dla kolei uznano lata 1990-2005. Wtedy udział tej gałęzi spadł z 24,9 do 15,3%, przy spadku wykonanej pracy przewozowej z 440,2 do 368 mld tkm. W kolejnych latach, zgodnie z analizami, kolej powinna zwiększać wykonaną pracę przewozową, ale mimo to wykonana w 2020 roku praca przewozowa ma być zaledwie o 4,5% wyższa niż ta w rozpatrywanym jako bazowy roku 1990. Ten spadek znaczenia kolei w układzie realnym, przy niewielkim wzroście przewozów w układzie nominalnym, stanowi następstwo tego, iż przewozy ogółem rosły i wciąż będą rosnać w zdecydowanie szybszym tempie niż przewozy realizowane koleją.

W porównaniu z tracącym transportem kolejowym na przestrzeni trzech rozpatrywanych dekad niezwykle ustabilizowana sytuacja jest i wciąż będzie panować w żegludze śródlądowej. Przez cały omawiany okres, chociaż w różnym stopniu w poszczególnych latach, powinna ona sukcesywnie zwiększać wykonaną pracę przewozową, dzięki czemu praca ta w roku 2020 ma być wyższa aż o 54,8% niż w roku 1990. W związku jednak z faktem, że wzrost ten i tak będzie niższy niż przyrost przewozów – wykonanej pracy przewozowej – ogółem, a tym bardziej przyrost pracy przewozowej wykonywanej przez transport samochodowy, w układzie realnym żegluga śródlądowa powoli będzie tracić swoje udziały – z 14,8% w roku 1990 do 12,1% w roku 2020. Udziały te będą spadać systematycznie, tak jak w przypadku transportu kolejowego, lecz nie będzie to spadek aż tak drastyczny. W związku z tym można postawić tezę, że znaczenie żeglugi śródlądowej dla europejskiego transportu lądowego utrzyma się na niezmiennym poziomie. Spowoduje to, że w 2020 roku, jeśli nie dojdzie do znaczącego odwrócenia tendencji, udziały rynkowe tego rodzaju żeglugi zrównają się z udziałami rynkowymi kolei, które są jedynie nieznacznie od nich niższe (12,1 wobec 12,6%).

Wiele z zaprezentowanych prognoz, formułowanych w połowie pierwszej dekady tego stulecia, sprawdziło się w rzeczywistości (tab. 2).

Udział transportu samochodowego w całości wykonanej pracy przewozowej jest już nawet wyższy niż ten pierwotnie przewidywany, gdyż, bez uwzględniania żeglugi morskiej, kształtuje się na poziomie 75-77,8%, podczas gdy w roku 2010 miał wynosić 73%, a dopiero w roku 2020 – 75,3%. W rezultacie przyrost udziału transportu drogowego w całości wykonanej pracy przewozowej następuje w tempie zdecydowanie szybszym, niż wcześniej prognozowano.

**Tabela 2.** Struktura gałęziowa przewozów towarowych w Unii Europejskiej w latach 2008-2011

Lata	Wykonana praca przewozowa w mld tkm					
	transport samochodowy	transport kolejowy	żegluga śródlądowa	żegluga morska	razem	razem bez żeglugi morskiej
2008	1881	443	143	1498	3965	2476
2009	1691	362	120	1336	3509	2173
2010	1756	391	148	1415	3710	2295
2011	1734	420	141	1408	3702	2294
	Udziały procentowe z żeglugą morską i bez jej uwzględniania					
2008	47,4/76	11,1/17,9	3,6/5,7	37,8		
2009	48,2/77,8	10,3/16,7	3,4/5,5	38		
2010	47,3/76,5	10,5/17	3,9/6,4	38,1		
2011	46,8/75,6	11,3/18,3	3,8/6,1	38		

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook, European Commission, 2011, s. 32, oraz *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook, European Commission, 2013, s. 36-37.

W najnowszych opracowaniach specjaliści nie przewidują jednak aż tak dynamicznego rozwoju towarowego transportu samochodowego, w tym szczególnie rozwoju dokonywanego kosztem transportu kolejowego (tab. 3).

**Tabela 3.** Prognozy wzrostu przewozów w Unii Europejskiej – scenariusz do 2030 roku

Gałąź transportu	Przewozy w mln ton			Relatywne zmiany w procentach	
	2005	2010	2030	2020/2005	2030/2005
Samochodowy	20 555	23 348	23 943	13,6	16,5
Kolejowy	1 743	2 217	2 470	27,2	41,7
Żegluga śródlądowa	421	512	565	21,8	34,3
Morski	5 425	6 959	7 916	28,3	45,9
Ogółem	28 144	33 037	34 895	17,4	24,0

Źródło: TEN Connect 2008, Raport końcowy, szkic.

Zgodnie z zaprezentowanymi prognozami przewozy towarowe ogółem w latach 2005-2030 wzrosną o 24%. Głównym beneficjentem tego wzrostu nie będzie jednak transport drogowy, ale transporty morski i kolejowy. O ile antycypowany wzrost przewozów samochodami wyniesie zaledwie 16,5%, czyli poniżej wzrostu wyliczonego dla wszystkich gałęzi, o tyle przewozy ładunków transportem morskim wzrosną aż o 45,9% (prawie dwa razy więcej niż średnia), a kolejowym o 41,7%. Znacznie, bo o 34,3%, mają też wzrosnąć przewozy żeglugą śródlądową. Mimo to w całości wykonanych przewozów transport samochodowy nadal utrzyma domi-

nującą pozycję. W 2030 roku pod względem masowym zostanie nim przemieszczonych 68,6% ładunków, chociaż w roku 2005 udział tej gałęzi w rozpatrywanym kryterium kształtował się na o wiele wyższym poziomie 73%. W efekcie w ciągu dwóch i pół dekady udział transportu samochodowego w zakresie wielkości wykonanych przewozów dość wyraźnie, bo o 4,4%, się zmniejszy, przede wszystkim na rzecz transportów morskiego i kolejowego.

Proces ten, o ile rzeczywiście wystąpi, będzie stanowił następstwo zajścia trzech zjawisk<sup>11</sup>. Pierwszym jest wzrost znaczenia kolei na skutek polityki unijnej zmierzającej do wzmocnienia tej gałęzi transportu. Drugie, powiązane z pierwszym, to wzrost znaczenia przewozów kombinowanych – szynowo-drogowych, w tym bimodalnych, kosztem samych przewozów drogowych. Za trzeci uznano zaś brak możliwości znacznego wzrostu przewozów w transporcie drogowym ze względu na ograniczenia infrastrukturalne w tym zakresie. Żegluga morska i kolej dysponują dziś i dysponować będą w najbliższej przyszłości dużą możliwością zwiększenia przewozów, podczas gdy w transporcie samochodowym, z powodu coraz bardziej ograniczonej przepustowości już istniejących dróg wskutek rosnącego zatłoczenia oraz braku chęci wielu krajów do istotnej rozbudowy dotychczas istniejącej sieci drogowej, dalsze możliwości dynamicznego rozwoju będą znacznie ograniczone. Przy tym kwestią otwartą pozostają zdolności przystosowawcze przedsiębiorstw transportu drogowego oraz spedytorów i operatorów logistycznych do tej sytuacji. Może się mianowicie zdarzyć, że mimo niewielkiego wzrostu długości dróg oraz podniesienia ich kategorii (z jednopasmowych na wielopasmowe) przewozy transportem drogowym wcale relatywnie nie spadną, lecz nawet wzrosną. Taka sytuacja wystąpi, gdy dojdzie do optymalizacji w istniejących sieciach zaopatrzenia i dystrybucji – sieciach logistycznych, efektywność przewozów wzrośnie na skutek nowych metod kontroli i nadzoru oraz gdy w wielu krajach na większą skalę dopuszczone zostaną do ruchu dłuższe oraz cięższe zestawy.

Niezależnie od formułowanych prognoz w ostatnich latach podobne tendencje co do wzrostu znaczenia przewozów drogowych dotyczyły nie tylko przewozów towarowych w ogóle, ale i w ich ramach przewozów międzynarodowych, na które przypada mniejszy odsetek wykonanej pracy przewozowej. Na przykład w latach 1970-1998<sup>12</sup> w 15 krajach Unii Europejskiej, a wcześniej krajach Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, transport samochodowy zanotował blisko 3-krotny wzrost przewozów. O tym wzroście dobitnie świadczą dane cząstkowe. W 1990 roku ciężarówkami wykonano pracę przewozową równą 993 mld tkm, w 1999 roku 1258 mld tkm, a w 2001 roku 1329 mld tkm, co oznacza przyrost odpowiednio o 33,8% i 5,6%. Ponadto z tych 1329 mld tkm 75% przypadało na transport krajowy,

<sup>11</sup> Por. C. Sessa, R. Enei, *EU Transport GHG; Routes to 2050?*, s. 27-28.

<sup>12</sup> O ile nie zaznaczono inaczej, dane w tym fragmencie pochodzą z: Biała Księga – Europejska polityka transportowa, czas na decyzję, UE 2001 oraz Eurostat – EU Energy and Transport nr 7-2/1999, 7-2/2002, 7-3/2002, 7-5/2003, 7-7/2003 i 7-9/2003, „EU Transport in Figures...”, s. 35-36.

a 25% na międzynarodowy. Udział transportu międzynarodowego w całości przewozów, przy ich permanentnym wzroście, nie jest zatem zbyt duży, lecz stale wzrasta. W roku 1997 przypadało na niego 21% ogółu wykonanej pracy przewozowej, na przewozy krajowe 79%, podczas gdy dwa lata później, w 1999 roku, struktura przewozów realizowanych przez przewoźników drogowych kształtowała się następująco: przewozy krajowe 76%, międzynarodowe 24%. Podobna tendencja, ale z relatywnie niewielkimi rocznymi wahaniami, wystąpiła w latach następnych. Wykonana przez transport samochodowy praca przewozowa, liczona dla 27 państw tworzących Unię, w 2004 roku wyniosła 1697,8 mld tkm, w 2005 roku 1725,3 mld tkm, w 2006 roku 1887,4 mld tkm, w 2008 roku 1880,5 mld tkm, w 2009 roku 1691,4 mld tkm, w 2010 roku 1755,6 mld tkm, a w 2011 roku 1734,1 mld tkm<sup>13</sup>. Z tego w poszczególnych latach na przewozy krajowe i międzynarodowe przypadało odpowiednio: 2004 rok – 69,4% i 30,6%, 2005 rok – 69,5% i 30,5%, 2006 rok – 67,5% i 32,5%, 2008 rok – 67,5% i 32,5%, 2009 rok – 68,2% i 31,8%, 2010 rok – 67% i 33% oraz 2011 rok – 67,4% i 32,6%. W ciągu bez mała 15 lat (okres 1997-2011) udział transportu krajowego uległ więc zmniejszeniu z 79% do przeciętnie 67-68% (dla lat 2006-2011), czemu towarzyszył wzrost udziału przewozów międzynarodowych z 21% do aż 32-33%, przy stałym wzroście wykonanej pracy przewozowej ogółem. Należy jednak zaznaczyć, iż w unijnym transporcie międzynarodowym przeważają zamówienia wewnętrzne, na które przypada około 90% ogółu wykonanej pracy przewozowej.

## 6. Przyczyny sukcesu transportu samochodowego

Głównych powodów znaczącej i wciąż rosnącej popularności transportu drogowego<sup>14</sup>, w tym międzynarodowego, jest co najmniej kilka. Już w publikowanej wiele lat temu literaturze fachowej zwrócono uwagę, że „specyficzne właściwości techniczno-eksploatacyjne transportu samochodowego – dostępność, elastyczność, przystosowanie nadwozi do przewozu różnych ładunków, możliwość wykonywania przewozów bezpośrednich – stały się przyczyną silnej ekspansji tej gałęzi transportu”<sup>15</sup>. Ekspansja transportu samochodowego trwa nadal i jest spowodowana wystąpieniem wielu ułatwiających ją i sprzyjających jej czynników. Spośród nich najważniejsze to<sup>16</sup>:

- bardzo duża elastyczność, wynikająca z naturalnych cech transportu samochodowego jako gałęzi;
- struktura popytowa na przewozy, w której wyraźnie zaznacza się dominacja przewozów na krótkie odległości. Do tego dochodzi znaczne rozproszenie

<sup>13</sup> Dane za: Eurostat, „Transport” 2008, nr 35.

<sup>14</sup> J. Brach *Internacjonalizacja polskich przedsiębiorstw międzynarodowego drogowego transportu ładunków*, UE, Wrocław 2012, s.70-73.

<sup>15</sup> *Ekonomika i organizacja przedsiębiorstw...*, s. 67.

<sup>16</sup> Por. *Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2008, s. 425-426; J. Neider, *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2008, s. 55, oraz *Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 39.



miejsc nadania i odbioru, związane z dynamicznym rozwojem sektora usług, w tym szczególnie w zakresie lokalizacji magazynów i centrów dystrybucji;

- postępująca deregulacja, przejawiająca się niezwykle silną liberalizacją, połączona z bardzo dużą, najwyższą ze wszystkich gałęzi liczbą działających niezależnych podmiotów. W efekcie jest to branża wyróżniająca się wysoką konkurencyjnością, co znajduje swoje odzwierciedlenie z jednej strony w braku występowania monopolu, z drugiej w silnej konkurencji, mogącej powodować spadek cen czy utrudniać ich znaczny wzrost.

Wymienione cechy należy uzupełnić o kolejne, związane z cechami konstrukcyjnymi środków transportu samochodowego, cechami infrastruktury drogowej oraz specyfiką przewozów samochodowych, w tym w zakresie dostępności środków transportu w określonym czasie i miejscu. Dlatego branża przewozów samochodowych swój sukces, przejawiający się dynamicznym rozwojem, zawdzięcza również<sup>17</sup>:

- bardzo niskim kosztom budowy nawet prowizorycznej, gruntowej drogi, niezbędnej do dotarcia do określonego punktu. W skrajnych przypadkach samochodami o specjalnej budowie, umożliwiającą pokonywanie bezdroży, w tym nawierzchni nietwardzonych, da się dojechać w wiele miejsc pozbawionych dostępności w postaci jakiegokolwiek infrastruktury drogowej;
- wynikającej z poprzedniego punktu niemal nieograniczonej dostępności do podstawowych środków pracy, dzięki czemu środki transportu samochodowego mogą być podstawione prawie w każde miejsce;
- przestrzennemu rozmieszczeniu dróg, wyróżniającemu się największą spójnością i gęstością, jeśli porówna się rozmieszczenie elementów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu;
- wysokiej efektywności przy bezpośrednich przewozach ładunków występujących w mniejszych partiach i o niestałych relacjach przewozowych;
- dużej elastyczności podróży, wyrażającej się możliwością obsługi zróżnicowanego poziomu potrzeb bez konieczności ponoszenia dodatkowych nakładów inwestycyjnych;
- możliwości dostosowania istniejącego potencjału przewozowego do zmieniających się zadań przewozowych;

---

<sup>17</sup> Por. L. Grochowski, A. Żuchowski, *Technika transportu ładunków*, WKiŁ, Warszawa 2009, s. 12; *Transport...* 2008, s. 425-426; J. Neider, wyd. cyt., 2008, s. 55; *Transport...* 2009, s. 39; H. Bronk, *Mobilność transportu samochodowego w przewozie ładunków w Polsce*, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie nr 16 (88), Szczecin 2009, s. 19-20; *Ekonomika i organizacja przedsiębiorstw...*, s. 67 oraz W. Bąkowski, *Zarządzanie systemowe ciężarowym transportem samochodowym*, WKiŁ, Warszawa 1976, s. 79. W tym ostatnim przypadku autor wymienia następujące cechy transportu samochodowego, ustalone na podstawie kryteriów techniczno-produkcyjnych: prędkość przewozu, różnorodność nadwozi, niezależność od sieci drogowej, niezależność od warunków atmosferycznych, operatywność, mnogość drobnych zamówień na pracę przewozową, rozproszenie potencjału przewozowego, koszty przemieszczania oraz koszty urządzenia lub urządzeń, w które muszą być wyposażone pojazdy, ewentualnie urządzeń, które są niezbędne do realizacji procesu przewozowego.

- najkorzystniejszemu dostosowaniu sieci dróg do rozmieszczenia obecnych i planowanych miejsc produkcji, handlu i konsumpcji, z relatywnie dużą łatwością dokonywania zmian w tej sieci w przypadku zaistnienia zmian w lokalizacji wyżej wymienionych miejsc;
- najlepszemu przystosowaniu do obsługi niewielkich oraz rozproszonych potoków ładunków – przewozu ładunków drobnych i małych partii ładunków;
- relatywnie dużej łatwości w realizacji przewozów ponadgabarytowych, przekraczających kodeksowe limity w obszarze dopuszczalnych mas, wymiarów i nacisków na osie. Pod względem techniczno-konstrukcyjnym wykorzystywane środki transportu nadają się bowiem do przemieszczania niemal wszystkich rodzajów ładunków, poczynając od drobnicowych, a kończąc na ponadgabarytowych, o masie jednostkowej rzędu nawet 300 000-400 000 kg i długości do 50-60 m. Pomijając kodeksowe ograniczenia w tym zakresie w przypadku transportu samochodowego podstawowe limity dotyczą wysokości i szerokości ze względu na występowanie elementów infrastruktury punktowej (jak np. wiadukty, tunele) oraz innych elementów znajdujących się wzdłuż drogi przejazdu (przykładowo zlokalizowane zbyt blisko jezdni domy czy drzewa), których nie da się usunąć, przesunąć czy podwyższyć;
- łatwości wprowadzania nowych rozwiązań technicznych, w sposób ewolucyjny czy nawet rewolucyjny podnoszących efektywność wykonywanych przewozów;
- generalnie wysokiej tzw. operatywności usługowej, polegającej na możliwości dysponowania nawet w krótkim czasie relatywnie dużą liczbą jednostek transportowych; niemniej trzeba zaznaczyć, że powyższe zależy od chwilowej podaży tych jednostek;
- dużej możliwości wyznaczenia tras alternatywnych oraz małej, najmniejszej spośród wszystkich gałęzi lądowych, możliwości zablokowania drogi w sytuacji wystąpienia awarii albo wypadku. W przypadku transportu wodnego – żeglugi śródlądowej i transportu kolejowego awarie lub wypadki przeważnie powodują o wiele dłuższe przestoje, a ich skutki, takie jak zniszczona infrastruktura czy zatory, zazwyczaj są o wiele poważniejsze i trudniejsze do usunięcia;
- generalnie małej, najmniejszej wśród wszystkich gałęzi, zależności od warunków atmosferycznych, chociaż nadal niesprzyjające warunki mogą utrudniać czy wręcz uniemożliwiać przewozy;
- największej ze wszystkich gałęzi możliwości wykonywania przewozów typu dom-dom, czyli możliwości zapewnienia bezpośrednio dostaw;
- najmniejszej ze wszystkich gałęzi (co wiąże się z punktem poprzednim) potrzeby korzystania z innych gałęzi w operacjach dowozowych. Jest to gałąź, która, by realizować przewozy typu dom-dom, w najmniejszym stopniu musi być wspierana przez pozostałe gałęzie. Poza tym w wykonywaniu przewozów wymaga najmniejszej liczby czasochłonnych oraz podnoszących koszty przewozu operacji przeładunkowych, a przeważnie nie wymaga ich wcale;

- bardzo dużej unifikacji w układzie międzynarodowym w zakresie obowiązujących ograniczeń czy wymagań co do dopuszczalnych maksymalnych mas, wymiarów, nacisków na osie oraz norm czystości spalin. Bardzo duża unifikacja dotyczy też wymogów stawianych kierowcom (czas pracy, uznawanie kompetencji) oraz wyglądu i funkcji pełnionych przez elementy infrastruktury punktowej, jak znaki drogowe i urządzenia sygnalizacyjne;
- relatywnie niskim cenom świadczonych usług, będących pochodną niskich cen paliw, niezbyt wygórowanych podatków i niewielkich, chociaż wciąż rosnących, opłat związanych z dostępem do infrastruktury. Przy czym w przyszłości, nawet już w najbliższych latach, ze względu na wzrost cen paliw, wzrost kosztów dostępu do infrastruktury oraz pojawienie się nowych rodzajów opłat, jak internalizacyjne od zanieczyszczenia środowiska i hałasu, nominalne oraz realne ceny świadczonych usług, mogą zacząć wyraźnie rosnać;
- dobrym właściwościami związanym z czasem trwania transportu, o czym świadczą:
  - znaczna szybkość eksploatacyjna pojazdów, w tym przede wszystkim na autostradach i trasach szybkiego ruchu. Z drugiej strony szybkość tę ograniczają zatory, skutecznie przyczyniające się do wydłużenia czasu jazdy;
  - duża szybkość przejazdu, istotna szczególnie na krótkich i średnich dystansach, czyniąca użycie na tych dystansach środków transportu z innych gałęzi mało efektywnym;
  - bardzo duża możliwość wyboru trasy przejazdu co do dystansu i przewidywanego czasu przemieszczania. Wobec tego istnieją: możliwość wyboru drogi uznanej za najbardziej dogodną w danych warunkach oraz duże prawdopodobieństwo wyboru w miarę dogodnej trasy alternatywnej;
  - najkorzystniejsza w czasie dostępność środków transportu dla załadowców, zdecydowanie większa niż w przypadku pozostałych gałęzi;
  - wysoki stopień skorelowania – dostosowania częstotliwości jazd do potrzeb klienta;
  - duża terminowość i punktualność dostaw.

Cechy te wynikają głównie z możliwości realizacji przewozów zgodnie ze ściśle sprecyzowanym wcześniej harmonogramem.

Transport samochodowy ułatwia także wprowadzanie licznych innowacji w łańcuchach dostaw oraz w najlepszy sposób spełnia oczekiwania nowoczesnej gospodarki w sferze produkcji i dystrybucji dóbr<sup>18</sup>, szczególnie wysoko przetworzonych, o wysokiej wartości jednostkowej. Wynika to ze stosowania szeregu innowacyjnych rozwiązań w kołowych środkach transportu, skutkujących tym, że są one w stanie z jednej strony w coraz większym stopniu pogodzić m.in. wymagania typowej dystrybucji miejskiej i przewozów na dalekich dystansach, z drugiej spowodować właśnie, że w samych systemach dystrybucyjnych muszą zachodzić zmiany ukie-

<sup>18</sup> *Transport...* 2009, s. 426.

runkowane na rozwój tych systemów<sup>19</sup>. Ponadto w pewnych przypadkach istnieje niewielka możliwość substytucji, czyli alternatywnego skorzystania z innych gałęzi transportu. Stanowi ona pochodną tego, iż pełna substytucyjność przez inne gałęzie jest czasami niemożliwa z technicznego punktu widzenia i/lub nieopłacalna pod względem ekonomicznym. Dotyczy to głównie transportu kolejowego. W jego przypadku, rozpatrując teoretycznie zagadnienie substytucyjności, należy zauważyć, że możliwość znalezienia alternatywy zalicza się do znacznych, ale w rzeczywistości zależy od stanu i stopnia rozwoju infrastruktury kolejowej na danym obszarze i w danym kraju<sup>20</sup>.

## 7. Podsumowanie

Niezaprzeczalnie w warunkach europejskich, i nie tylko, drogowy transport ładunków, w tym międzynarodowy, najlepiej zaspokaja potrzeby przedsiębiorstw produkcyjnych i/czy handlowych w zakresie zabezpieczenia przepływu dóbr z miejsc nadania do miejsc odbioru co do kierunków, charakteru, wielkości i czasu w układach:

- technologicznym – samego sposobu przewozu;
- ekonomicznym – kosztów dokonywania przemieszczania, w tym kosztów samej usługi transportowej oraz innych kosztów, w tym ewentualnych kosztów strat, ubytków lub zniszczeń;
- czasowym – dowozu na czas;
- jakościowym – pewności dotarcia na czas.

Dlatego zarówno obecnie, jak i w najbliższej przyszłości nie ma wobec niego sensownej alternatywy. Tym bardziej iż to, że nie są nim dziś masowo realizowane przewozy na bardzo długich dystansach, ponad 5000 km w jedną stronę, wcale nie wynika z bariery tkwiącej w samych pojazdach czy nawet bariery infrastrukturalnej (dostępność odpowiedniej infrastruktury), lecz stanowi pochodną rozwiązań organizacyjnych oraz woli politycznej poszczególnych zainteresowanych stron. Przykładowo już w 1964 roku<sup>21</sup> Bob Paul oraz Michale Woodman, założyciele brytyjskiej firmy Asian Transport, pojechali z Wielkiej Brytanii do Afganistanu, dokładnie do Kabulu. Byli pierwszymi Europejczykami, którzy ciężarówką przejechali Iran, a trasa tam i z powrotem wynosiła ponad 16 000 km i trwała 39 dni. Dziś natomiast do rzadkości nie należą przewozy na dystansach do 5000 km (Hiszpania – państwa arabskie czy byłego ZSRR), a w przyszłości wartość ta może się zwiększyć, z kolei takie transkontynentalne trasy staną się bardziej masowe. Jednym z przedsięwzięć do tego zmierzających jest NELTI – Nowa Euroazjatycka Inicjatywa Transportowa<sup>22</sup>, ma-

<sup>19</sup> Por. H. Brdulak, *Branża transportowa i logistyczna w 2009 roku. Perspektywy rozwoju*, Seminarium MAN, Otrębusy, 25 czerwca 2009.

<sup>20</sup> Por. S. Kwaśniewski, T. Nowakowski, M. Zając, *Transport intermodalny w sieciach logistycznych*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2009, s. 13-14.

<sup>21</sup> R. Przybylski, wyd. cyt., s. 67.

<sup>22</sup> [www.iru.org](http://www.iru.org), strony poświęcone NELTI.

jąca na celu restytucję starożytnego Jedwabnego Szlaku. Obecnie rozważane są aż trzy alternatywne trasy<sup>23</sup>: północna o dystansie 6500 km, łącząca Uzbekistan przez Kazachstan, Rosję i Białoruś z Unią Europejską – preferowane ładunki – tekstylia, produkty rolne, urządzenia przemysłowe, żywność, szacunkowy czas przewozu – 12-14 dni; centralna o dystansie 5100 km, łącząca Chiny Środkowe przez Kirgistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Azerbejdżan, Gruzję z Unią Europejską – preferowane ładunki – części do samochodów i bawełna, szacunkowy czas przewozu – 14-18 dni; południowa o dystansie około 4000 km, łącząca Kirgistan przez Uzbekistan, Turkmenistan, Iran z Turcją – preferowane ładunki – towary sezonowe jak kapary, orzechy oraz skóry, surowce, suszone owoce, dobra powszechnego użytku, części zamienne do samochodów i tworzywa do produkcji ram okiennych, szacunkowy czas przewozu 12-14 dni.

Rozwój takich przewozów drogowych, na długich czy nawet bardzo długich dystansach, ma oczywiście duże znaczenie w procesach internacjonalizacji i globalizacji przedsiębiorstw produkcyjnych i/czy handlowych. Powoduje bowiem, że płody rolne, żywność przetworzona, surowce, półfabrykaty, komponenty czy wyroby gotowe mogą być dostarczane szybciej, pewniej oraz względnie/bezwzględnie taniej niż przy wykorzystaniu innych gałęzi transportu, głównie morskiego i kolejowego. Przy czym czasami przewozy koleją nie są w ogóle możliwe, a poza tym w zdecydowanej większości przypadków posłużenie się transportem morskim, lotniczym czy kolejowym i tak wymaga wsparcia w dowozie/wywozie ze strony transportu samochodowego, by móc zrealizować przewozy w relacji „dom-dom”.

Dalsze zwiększenie przestrzennego zasięgu europejskiego (unijnego) transportu drogowego wzmocni zatem ekspansję zagraniczną europejskich (unijnych) – i nie tylko – podmiotów ze sfer produkcji i/czy handlu, w układzie międzynarodowym przyczyniać się do:

- wzrostu liczby obsługiwanych klientów;
- wzrostu wymiany międzynarodowej – zwiększenia masy i ilości przemieszczanych ładunków;
- pojawienia się nowych powiązań kooperacyjnych, po części zapewne kosztem tych dotąd istniejących (efekt wypychania);
- możliwości dalszego i bardziej pogłębionego implementowania elementów strategii globalnej w układzie geograficznym oraz co do liczby obsługiwanych klientów.

Wszystko to skutkować więc powinno dalszym zintensyfikowaniem zachodzących współcześnie procesów internacjonalizacji i globalizacji.

---

<sup>23</sup> Por. W. Witamborski, *Powrót na „Jedwabny Szlak”*, „Truck-Auto-Komis” 2008, s. 14-15.

## Literatura

- Bąkowski W., *Zarządzanie systemowe ciężarowym transportem samochodowym*, WKiŁ, Warszawa 1976.
- „Biała Księga” – „Europejska polityka transportowa, czas na decyzję”, UE 2001.
- Brach J., *Internacjonalizacja polskich przedsiębiorstw międzynarodowego drogowego transportu ładunków*, UE, Wrocław 2012.
- Brdulak H., *Branża transportowa i logistyczna w 2009 roku. Perspektywy rozwoju*, Seminarium MAN, Otrębusy, 25 czerwca 2009.
- Bronk H., *Mobilność transportu samochodowego w przewozie ładunków w Polsce*, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie nr 16 (88), Szczecin 2009.
- Burnewicz J., *Wpływ cen transportu na wytwarzanie, dystrybucję i ceny towarów*, Rozprawy i Monografie Uniwersytetu Gdańskiego, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1983.
- Burnewicz J., Grzywacz W., *Ekonomika transportu*, WKiŁ Warszawa 1989.
- Grochowski L., Żuchowski A., *Technika transportu ładunków*, WKiŁ, Warszawa 2009.
- Kwaśniewski S., Nowakowski T., Zając M., *Transport intermodalny w sieciach logistycznych*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2009.
- Lebensadern des Wirtschaftswunders, Sonderedition*, red. T.P. Göttl, ETM Verlag, Stuttgart 2010.
- Mindur M., *Ocena tendencji przewozów w Unii Europejskiej i w Polsce*, część I, „Logistyka” 2006, nr 5.
- Neider J., *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2008.
- Porter E.M., *Strategia konkurencji*, PWE, Warszawa 1994.
- Przybylski R., *Historia światowego transportu drogowego*, AutoPress, Warszawa 2013.
- Sessa C., Enei R., *EU Transport GHG; Routes to 2050? EU transport demand; Trends and drivers*, (ISIS), 23 września 2009.
- Transport i spedycja w handlu międzynarodowym*, red. W. Januszkiewicz, PWN, Warszawa 1986.
- Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2008.
- Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2009.
- „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook, European Commission, 2011.
- „EU Transport in Figures”, Statistical Pocketbook, European Commission, 2013.
- TEN Connect 2008, Raport końcowy.
- Eurostat, „EU Energy and Transport” nr 7-2/1999, 7-2/2002, 7-3/2002, 7-5/2003, 7-7/2003 i 7-9/2003.
- Witamborski W., *Powrót na „Jedwabny Szlak”*, „Truck-Auto-Komis” 2008, nr 14-15.
- [www.daimlerokucom/media](http://www.daimlerokucom/media).
- [www.iru.org](http://www.iru.org).

### EUROPEAN – EUROPEAN UNION ROAD FREIGHT TRANSPORT IN THE PROCESSES OF INTERNATIONALIZATION AND GLOBALIZATION – REASONS BEHIND THE SUCCESS OF THAT MODE

**Summary:** In the article there are given the main reasons behind the success in the European/European Union conditions of road freight transport in the processes of internationalization and globalization

**Keywords:** processes – internationalization, globalization, road freight transport.