



The World's Largest Open Access Agricultural & Applied Economics Digital Library

This document is discoverable and free to researchers across the globe due to the work of AgEcon Search.

Help ensure our sustainability.

Give to AgEcon Search

AgEcon Search

<http://ageconsearch.umn.edu>

aesearch@umn.edu

*Papers downloaded from **AgEcon Search** may be used for non-commercial purposes and personal study only. No other use, including posting to another Internet site, is permitted without permission from the copyright owner (not AgEcon Search), or as allowed under the provisions of Fair Use, U.S. Copyright Act, Title 17 U.S.C.*

No endorsement of AgEcon Search or its fundraising activities by the author(s) of the following work or their employer(s) is intended or implied.

Rola logistyki w pogłębianiu procesów globalizacji

The Role of Logistics in Deepening Globalization Processes

Synopsis. W opracowaniu przedstawiono znaczenie logistyki w pogłębianiu globalizacji, zwłaszcza w zakresie wykorzystania transportu morskiego. Ten dział transportu jest bowiem najszerzej wykorzystywany w międzynarodowych przepływach towarów. Stwierdzono, że przewozy w skali świata od połowy lat 90. wzrosły prawie o połowę, do czego przyczyniło się najbardziej zwiększone przemieszczanie ładunków drobnicowych (2,6-krotnie) i kontenerowych (2 razy). Jeśli zostaną utrzymane dotychczasowe trendy o tempie procesów globalizacji w przyszłości będą decydować szybko rozwijające się państwa azjatyckie, zaś zmaleje rola rozwiniętych państw europejskich i Stanów Zjednoczonych.

Słowa kluczowe: globalizacja, transport morski, przepływy towarów, ładunki drobnicowe, transport kontenerowy

Abstract. The study presents the importance of logistics in deepening globalization, especially in the use of maritime transport. This transport industry is the most widely used in the international flow of goods. It was found that world-wide transport from the mid-1990s increased almost by half, which was due to the most increased shipment of general cargo (2.6 times) and container loads (2 times). If the current trends in the pace of globalization processes are maintained in the future, rapidly developing Asian countries will be the deciding factor, while the role of developed European countries and the United States will decline.

Key words: globalization, maritime transport, flow of goods, general cargo, container transport

JEL Classification: F60, F69, R40, R41

Wstęp

Chociaż słowo "globalny" ma ponad 400 lat, powszechne użycie takich pojęć jak "globalizacja", "globalizacja" i "globalizacja" pojawiło się dopiero około 1960 roku. Pierwsza wzmianka o procesie globalizacji miała miejsce w czasopiśmie *The Economist*, gdzie użyto stwierdzenia, że "zglobalizowany udział Włoch w przypadku importu samochodów wzrósł", a w 1961 r. słownik Webstera (*Webster's Third New International Dictionary of the English Language Unabridged*) stał się pierwszą publikacją zawierającą definicję globalizmu i globalizacji (Waters, 2001).

Globalizacja gospodarki światowej od 1945 roku poczyniła znaczne postępy. W najważniejszych obszarach handlu, produkcji i finansów świat stał się bardziej

¹ prof. dr hab. inż., Katedra Logistyki, Wydział Nauk Ekonomicznych, SGGW w Warszawie, ul. Nowoursynowska 166, bud.3, pok. 104A, 02-787 Warszawa, e-mail: bogdan_klepacki@sggw.pl; <https://orcid.org/0000-0003-3483-7530>

² mgr, Katedra Logistyki, Wydział Nauk Ekonomicznych, SGGW w Warszawie, ul. Nowoursynowska 166, 02-787 Warszawa, e-mail: aleksandra_perkowska@sggw.pl; <https://orcid.org/0000-0002-7059-0689>

powiązany oraz zintegrowany niż kiedykolwiek wcześniej. Globalizacja rynków finansowych, z ich zmiennymi skutkami dla krajowego zarządzania gospodarczego, zdestabilizowała i osłabiła autonomię wszystkich państw narodowych (Fernandez i Mommen, 2017).

Państwa narodowe dostosowują się do globalnej presji lub próbują stawić opór, przyłączając się do regionalnych bloków handlowych w integracyjnej gospodarce światowej (McGrew i Lewis, 1992). Globalizacja wpłynęła na intensyfikację poziomów interakcji wzajemnych powiązań i współzależność między państwami oraz społeczeństwami.

Siły rynkowe i wielonarodowe korporacje tworzą napięcia oraz kształtują nowe wzorce współzależności. Wzrost zainteresowania przedsiębiorstw zagranicznymi inwestycjami i eksportem powoduje presję na ograniczanie tradycyjnych barier handlowych, a dodatkowy nacisk wynika z ustaleń regionalnych (Haggard, 1995). Wywołuje to proces głębszej integracji i liberalizacji handlu zagranicznego.

Podstawą internacjonalizacji gospodarczej jest handel. Może on łączyć ze sobą geograficznie odległych producentów i konsumentów, często ustanawiając związek identyfikacji i współzależności między nimi (Waters, 2001). Na przykład, Brytyjczycy sprowadzali herbatę z Azji Południowej, jednocześnie eksportując tam tanie tkaniny. W wyniku współpracy nie tylko przepływały dobra materialne, lecz również następowała wymiana wiedzy z zakresu rozwoju infrastruktury kolejowej, prawa czy nowoczesnych technologii wytwarzania.

Globalizację możemy scharakteryzować jako proces przebiegający bezpośrednio, o czym świadczy istnienie globalnych organizacji międzynarodowych, takich jak ONZ czy WTO, jak również pośrednio poprzez regionalizację, której wyrazem są międzynarodowe regionalne organizacje (np. UE, NAFTA). Jednak skutki tego procesu są inne dla małych i średnich przedsiębiorstw, a inne dla olbrzymich korporacji transnarodowych (Staszczak, 2008).

Pojęcie globalizacji może być opisywane i omawiane różnorodnie w zależności od nauki do której się autor odwołuje. Można mieć ona charakter ekonomiczny, polityczny, socjologiczny, techniczny czy kulturowy (Muller, 2004). Globalizacja ma wpływ na gospodarkę krajową oraz międzynarodową, a może być on pozytywny albo negatywny. Do pozytywnych stron należy ułatwienie transferu technologii, nieograniczony międzynarodowy przepływ pracowników, rozwój międzynarodowych i międzykontynentalnych korporacji, swobodny transport produktów, globalne komunikowanie poprzez Internet, telekomunikację czy telewizję satelitarną, większa konkurencyjność na rynku, podwyższony standard jakości produktów, wolny handel towarem i kapitałem, kooperacja ludzi z różnych społeczeństw przy tworzeniu przepisów prawnych i analizowaniu procesów ekonomicznych (Mielus, 2009).

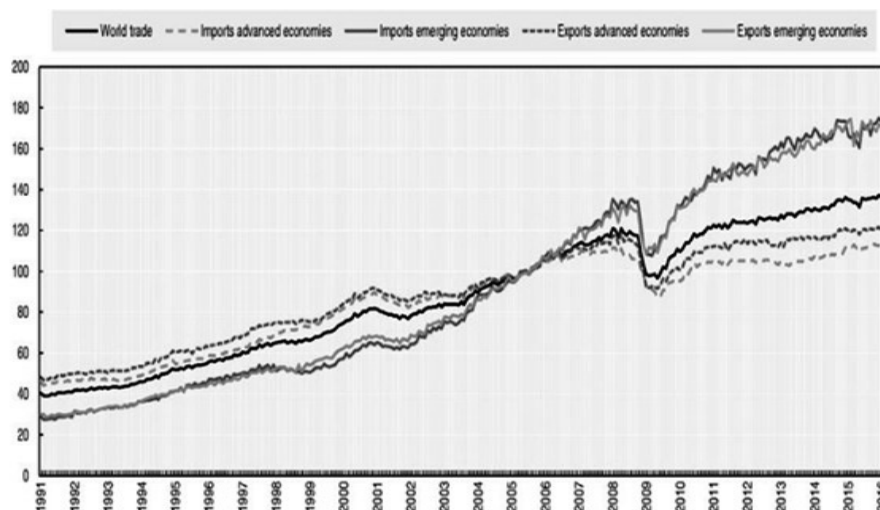
Proces globalizacji niesie za sobą również negatywne skutki. Odpowiada ona za zubożenie państw narodowych, polityczną destabilizację na świecie, erozję obywateli i zakłócenie procesów demokratycznych, sprzyja korupcji i niekontrolowanym procesom transnarodowym, prowadzi do ubezwłasnowolnienia narodów, zanikania tradycji i religii, zanieczyszczenia środowiska związanego z urbanizacją i rozwojem przemysłu (Grzybowska, 2013).

Celem opracowania było rozpoznanie poziomu oraz tendencji zmian w zakresie przepływu towarów z wykorzystaniem transportu morskiego. Przyjęto jedynie ten rodzaj transportu ponieważ dla rozpoznania problematyki globalizacji jest on najbardziej reprezentatywny (transport morski dominuje w obrotach międzynarodowych). W opracowaniu zastosowano metodę analizy porównawczej, w ujęciu statycznym oraz

dynamicznym. W analizie szczegółowej do badań przyjęto lata 2009-2015. Do obliczeń wykorzystano dane statystyki masowej dotyczące morskiego obrotu towarowego.

Dynamika handlu światowego jako miernik oceny tendencji globalizacyjnych

Poziom globalizacji może być oceniany rozmiarami przepływów ludzi, wiedzy, inwestycji, kapitału. Jednym z głównych wskaźników służących ocenie skali powiązań międzynarodowych jest poziom i kierunki zmian w eksporcie oraz imporcie światowym. Na rysunku 1 zaprezentowano indeks zmian wymiany towarowej krajów wysoko rozwiniętych oraz rozwijających się w ujęciu miesięcznym. Podziału na te dwie grupy krajów dokonujemy, ponieważ nadal istnieją między nimi znaczne różnice w poziomie rozwoju gospodarczego.



Rys. 1. Zmiana indeksu miesięcznych zmian handlu światowego państw wysoko i rozwijających się w latach 1991-2016

Fig. 1. Change in the index of monthly changes in world trade in high and developing countries in the years 1991-2016

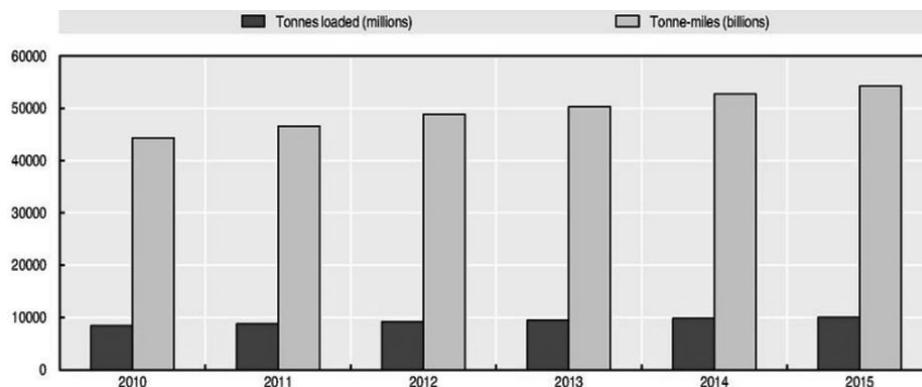
Źródło: ITF Transport Outlook 2017, International Transport Forum, s. 25.

Rysunek 1 przedstawia tendencje zmian oraz różnice w poziomie wymiany handlowej między gospodarkami wschodzącymi i rozwiniętymi. Prawie w całym badanym okresie dominował trend wzrostowy wymiany międzynarodowej, z okresowym jej spadkiem w czasie kryzysu światowego, to jest w latach 2008-2009. Z danych zawartych na rysunku 1 można odczytać interesującą tendencję o charakterze długoterminowym. Mianowicie do połowy pierwszej dekady XXI wieku większą (choć słabnącą) dynamikę handlu międzynarodowego wykazywały kraje wysoko rozwinięte. W latach 2004-2007 w obu grupach była ona zbliżona, jednak w następnym okresie tendencja uległa odwróceniu, a mianowicie pojawiła się i zwiększała przewaga w dynamice wzrostu importu i eksportu

krajów wschodzących nad rozwiniętymi. Miało to miejsce przed i po kryzysie, z tendencją do rozwierania luki na korzyść krajów wschodzących. Oznacza to, że w pewnej perspektywie czasowej, raczej nieodległej, grupa państw wschodzących wejdzie do grupy rozwiniętych i to ona nada kierunek oraz tempo rozwoju globalizacji, zaś pozycja dotychczasowych liderów gospodarki światowej może ulec osłabieniu.

Skala działań logistycznych w morskim transporcie towarowym

W strukturze transportu światowego/globalnego dominuje transport morski, stąd rozważania dotyczące globalizacji koncentrujemy na tej gałęzi, ograniczając je jednak do transportu towarów, z pominięciem przewozu pasażerów. Transport morski jest głównym środkiem transportu produktów handlu dalekosiężnego i odpowiada za przewóz około 2/3 wolumenu handlu światowego (ITF, 2017). Jego poziom w latach 2010-2015 przedstawiamy na rysunku 2.



Rys. 2. Światowy handel morski (miliony ton i miliardy tonokilometrów) w latach 2010-2015

Fig. 2. Global maritime trade (millions of tons and billions of tonne-kilometers) in 2010-2015

Źródło: ITF Transport Outlook 2017, International Transport Forum, s. 28.

Wielkość transportu w ostatnich latach stale wzrastała, zarówno licząc go w masie, jak i uwzględniając odległości przewozu. Wolumen przewożonych ładunków w roku 2015 przekroczyła po raz pierwszy 10 miliardów ton (ITF, 2017). Wielkość handlu morskiego mierzona w tonokilometrach w latach 2010 - 2015 wzrosła o 2,9%. Wzrost ilości towarów przeznaczonych na handel międzynarodowy zwiększa zapotrzebowanie na usługi spedycyjne i tonaż.

Ładunki przewożone oceanami i morzami są bardzo zróżnicowane. Skalę i strukturę przewozu ładunków prezentujemy w tabeli 1.

W transporcie morskim przeważają ładunki masowe, czyli transportowane luzem, bez opakowania. Mogą one występować w postaci suchej oraz płynnej. Jako ładunki suche można wskazać jak węgiel, różnego rodzaju rudy, nawozy sztuczne, zboża i pasze, sól, sodę, siarkę, cement, piasek, żwir itd. Te towary w całym okresie objętym badaniami stanowiły największą, dość ustabilizowaną pozycję w transporcie, a ich udział wzrósł z 42,2% w roku 1995 do 43,6% w 2016 roku (Freight transport, 2018).

Tabela 1. Światowe przewozy morskie według rodzajów ładunków

Table 1. World seaborne trade by type of cargo

Grupy ładunków	Przewozy w latach [mln ton]						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ładunki masowe ciekłe	3002	3348	3638	3534	3516	3499	3653
- w tym							
ropa naftowa	1763	1944	2017	802	859	912	1029
gaz ciekły (LNG)	243	298	329	328	859	912	1029
Ładunki masowe suche	3034	3447	3684	4232	4479	4695	4681
- w tym							
rudę	1202	1348	1467	1110	1190	1338	1360
węgiel	829	961	1031	1121	1180	1215	1129
zboże	463	507	512	243	270	271	310
Kontenery	840	966	1043	1463	1543	1639	1691
Ładunki drobnicowe	322	376	413	768	796	805	847

Źródło: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2014, 447-448; Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017, 454-455.

Do ładunków masowych płynnych zaliczamy ropę naftową i jej produkty, chemikalia płynne, soki owocowe itd. Mogą one występować także w postaci gazowej, z najważniejszym - sprężonym gazem ziemnym (jednak w stanie lotnym, a nie jako ciecz). Poziom przewozów tych ładunków w światowym transporcie morskim w badanych latach wzrósł o 21,7%, jednak ich udział w wielkości globalnej zmniejszył się z 41,7% do 34,1%. Odbyło się to głównie w wyniku spadku wolumenu transportu ropy naftowej (o 41,6%), którego nie zrównoważył wzrost przewozu gazu ciekłego (4,2-krotnie)

W okresie ostatnich dwóch, trzech dekad coraz większą rolę odgrywa transport kontenerami, które można określić jako skrzynie o zunifikowanych wymiarach, wykorzystywane do transportu towarów drobnych, wewnątrz zapakowanych w różnego rodzaju opakowania, najczęściej kartony, ale też mogą być skrzynie, worki itd. Zaletą kontenerów jest łatwość mechanicznego ich przemieszczania na kolejne środki transportu, w związku z tym stosowania rozwiązań intermodalnych, a także dostawa w stanie nienaruszonym towarów od producenta do odbiorcy zlokalizowanego nawet w najdalszych rejonach świata. Udział kontenerów w przewozach wzrósł w badanym okresie z 11,7% do 15,7%, zaś tonaż uległ podwojeniu (wzrost o 101,3%).

Relatywnie mniejszy był udział w transporcie światowym ładunków drobnicowych, czyli produktów przemieszczanych w opakowaniach jednostkowych bądź zbiorczych. Najczęściej takie ładunki są umieszczane na paletach o standaryzowanych rozmiarach, scalone w jednostkę logistyczną np. poprzez foliowanie czy wiązanie drutami, pasami itp. Mogą też być jednostki niestandardowe, lecz ważne jest, iż ładunek taki przy przeładunku nie podlega podziałowi (rozformowanie zwykle odbywa się w magazynie). Często towary takie mają większą wartość jednostkową od ładunków masowych. Skala transportu ładunków drobnicowych w latach 1995 – 2016 wzrosła 2,6-krotnie, zaś ich udział z 4,5% do 7,9%. Można więc stwierdzić, że są to towary o znacznym potencjale wzrostu wolumenu przewozów, co wiąże się ze zwiększaniem podziału pracy, specjalizacją państw lub regionów w określonych rodzajach produkcji i rozszerzaniem zasięgu eksportu towarów przetworzonych, zwłaszcza produktów przemysłowych w skali całego świata.

W organizacji morskiego transportu towarów (podobnie jak w przewozach pasażerskich) bardzo ważną rolę spełniają porty. Wielkość dokonywanych w nich załadunków i wyładunków prezentujemy w tabeli 2.

Tabela 2. Obroty ładunkowe portów morskich świata

Table 2. World seaport cargo traffic

Wyszczególnienie	Obroty ładunkowe w latach [mln ton]					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Załadunek	7858,0	8408,9	8787,3	9196,7	9513,6	9343,4
Ropa naftowa	1710,5	1787,7	1759,5	1785,7	1737,9	1706,9
Produkty z ropy naftowej	931,1	983,8	1034,2	1055,0	1090,8	1118,3
Ładunki suche	5216,4	5637,5	5990,5	6356,0	6684,8	7018,2
Wyładunek	7832,0	8443,8	8797,7	9188,5	9500,1	9836,1
Ropa naftowa	1874,1	1933,2	1896,5	1929,5	1882,0	1850,4
Produkty z ropy naftowej	921,3	979,2	1037,7	1055,1	1095,2	1127,1
Ładunki suche	5036,6	5531,4	5863,5	6203,8	6523,0	6858,6

Źródło: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2014, str. 407; Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017, str. 416.

Wielkość załadunków i wyładunków na ogół jest zbliżona, choć się one różnią, z uwagi na upływ czasu (np. załadunek w końcu jednego, a rozładunek na początku następnego roku), czy też ponoszone straty lub ubytki w trakcie transportu (ubytki naturalne, zepsucie, katastrofy). Ogólnie jednak obie wielkości w badanym okresie uległy zwiększeniu w podobnym zakresie (wolumen załadunku o 27,9%, a rozładunku 28,1%). Pewnej zmianie ulega struktura przeładunków, bowiem rośnie znaczenie największej grupy ładunków, czyli suchych (wzrost udziału z 64 – 66% do około 70%), natomiast maleje ropy naftowej, przy stabilnym udziale produktów z ropy naftowej.

W rozwoju transportu morskiego bardzo ważną rolę pełnią statki handlowe. Wielkość floty w państwach o największym ich tonażu (według bander) przedstawiamy w tabeli 3.

Globalna pojemność brutto statków handlowych świata w badanym okresie wzrosła o 37,2% i to bez okresów spadkowych. Najbardziej zwiększyła się flota pod banderą Wysp Marshalla (2,5-krotnie) oraz Hongkongu (2,2 razy). Z większych państw najsilniejszy wzrost zanotowała Japonia (53,6%) oraz Chiny (47,2%). Rozwój floty handlowej wynika z nasilającej się globalizacji, objawiającej się między innymi zwiększającą się wymianą handlową realizowaną głównie drogą morską. Sytuacja w zakresie rejestracji statków jest jednak kuriozalna. Wskazuje na to np. fakt, iż największe floty w rejestrze mają kraje niewielkie, morskie, określane jako „tanie bandery”. Zjawisko to jest znane od lat, zdumiewa jednak jego skala i tendencja. W roku 1995 w Panamie zarejestrowane było 21,6% całego tonażu świata, udział pierwszej piątki wynosił 48,1%, zaś dziesiątki aż 66,9% (Freight transport, 2018). Do roku 2015 sytuacja uległa dalszemu „pogłębieniu”, bowiem pierwsza piątka dysponowała 53,8%, a dziesiątka aż 73,0% światowej floty handlowej. W pierwszej dziesiątce znalazły się tylko dwie silne gospodarki na poziomie światowym: na ósmym miejscu Chiny (3,7%) i na dziesiątym Japonia (1,9%), niższy był udział takich potęg morskich jak Wielka Brytania (1,2%), Niemcy (1,1%), czy USA (0,9%). W dodatku w państwach tych wystąpiła wyraźna tendencja spadkowa.

Tabela 3. Morska flota handlowa świata – najważniejsze kraje

Table 3. World merchant fleet – the most important countries

Bandera	Pojemność brutto w latach [tys. GT]						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Świat	882635	957982	1043082	1081205	1122649	1166847	1211223
Panama	190663	201264	214760	218663	218269	217605	216806
Liberia	91696	106708	121519	126017	126439	126991	131044
Wyspy Marshalla	49088	62011	76054	85320	95025	109384	120883
Bahamy	48119	50370	52390	52424	52986	54950	59451
Honkong	45338	55543	70206	78299	85576	92355	102138
Singapur	41047	44870	53830	60318	69353	77041	80982
Grecja	38911	40795	41276	41141	41735	42347	41230
Malta	35037	38738	45117	44168	40707	56239	64173
Chiny	30077	34705	37924	40612	43064	44475	44278
Cypr	20169	20732	20993	20039	21049	21079	21270
Wielka Brytania	16958	16478	17651	16922	14739	13462	14653
Norwegia	16615	16529	16512	16527	16404	15916	16447
Włochy	15531	17044	18492	18510	18143	16239	16138
Niemcy	15157	15283	15320	13300	12411	11117	10154
Japonia	14725	16858	17423	18527	19801	21066	22617
Korea Południowa	12893	12513	12084	11973	12012	12135	11482
Stany Zjednoczone	12018	11941	11601	11336	11256	11507	11282
Dania	10804	11530	11416	11357	12166	14326	15262
Wyspa Man	10194	11621	13341	14203	15804	15288	14299

Źródło: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2014, 414-417; Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017, 423-425.

W ostatnich kilku dziesięcioleciach wyraźnie wzrasta wykorzystanie kontenerów do transportu ładunków suchych, zarówno w transporcie morskim, jak i drogowym oraz lotniczym. Do ich przewozu w żegludze morskiej wykorzystuje się kontenerowce. Stan tych statków i główne państwa w których są one zarejestrowane przedstawiamy w tabeli 4.

Pojemność kontenerowców w skali świata w badanym okresie wzrosła o 48,1%, najsilniej pod banderą Hongkongu (3-krotnie), Wysp Marshalla (2,8) oraz Singapuru (2,5-krotnie). Spośród krajów dużych i/lub rozwiniętych gospodarczo wzrost zanotowano w Chinach (26,9%) i we Francji (20,9%), w pozostałych na ogół ich pojemność spadła (w tym w Holandii, Niemczech, USA, Wielkiej Brytanii). Generalnie można stwierdzić, że w skali świata potencjał żeglugi pod względem transportu kontenerowego zwiększa się, jako odpowiedź na potrzeby rosnącej wymiany towarowej, zwłaszcza ze strony krajów azjatyckich. Czynnikiem zwiększającym zapotrzebowanie na transport kontenerowy jest olbrzymi wzrost produkcji w ogóle, a zwłaszcza eksportowej Chin i kilku innych państw azjatyckich, kierujących swoje tanie towary na rynki całego świata.

Tabela 4. Flota kontenerowców – najważniejsze kraje

Table 4. Container fleet – the most important countries

Bandera	Pojemność brutto w latach [tys. GT]						
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Świat	145541	158618	171784	179422	188059	200349	215479
Panama	30171	31979	33795	34457	34234	32117	34404
Liberia	28478	33415	37681	40375	38700	37835	38687
Niemcy	13176	13335	13486	11879	11187	9907	8948
Singapur	8894	9922	10887	13145	17100	21262	22326
Hongkong	8738	10403	12820	15314	19029	22559	26642
Wielka Brytania	.	8626	9486	8975	6954	7010	7437
Dania	5997	6416	6614	6620	7402	9545	10626
Antigua i Barbuda	5151	5892	5875	5307	4875	4593	3862
Chiny	4409	5224	5284	5388	5385	5651	5597
Wyspy Marshalla	4290	5643	7175	7193	7752	10055	11889
Cypr	4089	4164	3954	3939	4249	4121	3976
Stany Zjednoczone	.	3354	3412	3226	3141	3113	2900
Grecja	2189	2169	2280	2196	1505	1675	847
Francja	1633	1833	1872	1947	1992	1992	1974
Holandia	1613	1123	1072	927	839	858	779

Źródło: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2014, str. 438-440; Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017, 446- 447.

Podsumowanie

1. Proces globalizacji w obecnym nasileniu jest zjawiskiem relatywnie nowym, jednak nieuchronnym i to z tendencją narastającą. Obejmuje ona przepływy ludzi, towarów, informacji, wiedzy, technologii oraz środków pieniężnych.

2. Wielką rolę w utrwalaniu i przyspieszaniu globalizacji odgrywa rozwój środków łączności, zarówno o charakterze stricte rzeczowym (środki transportu), jak wykorzystującym know how, szczególnie w zakresie informatyki i elektroniki. W przypadku wzrostu wolumenu transportu towarów, będącym skutkiem globalizacji handlu, szczególnie ważne jest zwiększenie możliwości przewozowych morzami i oceanami, który jest główną gałęzią transportu towarowego świata w ujęciu międzynarodowym.

3. Przewozy światowe transportem morskim od połowy lat 90. ubiegłego wieku okresie wzrosły prawie o połowę, zwłaszcza w ładunków drobnicowych (2,6-krotnie) i kontenerowych (2 razy). Tonażowo przewozy zwiększyły się we wszystkich grupach towarów, jednak w ich strukturze spada udział ładunków masowych ciekłych (głównie za sprawą zmniejszenia transportu ropy naftowej (przewozy gazu ziemnego nieznacznie wzrosły).

4. Morska flota handlowa jest trudna do analizy pod kontem uczestnictwa w jej tonażu poszczególnych państw, ze względu na wybór tzw. tanich bander. Dotyczy to różnych rodzajów statków handlowych, ale w najmniejszym stopniu kontenerowców.

Porównując strukturę udziału w tonażu ogółem i kontenerowców można stwierdzić, że najszybciej flota przypisana do bander narodowych rozwija się w krajach azjatyckich, szczególnie takich jak Chiny z Hongkongiem i Singapur.

5. Z ogólnej analizy procesów zachodzących w transporcie morskim towarów można wysnuć wniosek, że o tempie procesów globalizacji mogą w przyszłości decydować szybko rozwijające się państwa azjatyckie, zaś zmaleje rola rozwiniętych państw europejskich i Stanów Zjednoczonych.

Literatura

- Fernández Jilberto, A.E., Mommen, A. (2017). Regionalization and globalization in the modern world economy. *Routledge*, 5, 1-3.
- Freight transport, International Transport Forum. Pobrane 15 września 2018 z: <https://stats.oecd.org/>.
- Grzybowska, A. (2013). Globalizacja - szanse i zagrożenia (The Globalization – Opportunities and Threats). *Studia Ekonomiczne / Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach*, 139, 10-19.
- GUS, (2014). Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2014. Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin. Pobrane 10 września 2018 z: https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5515/11/7/1/rs_rocznik_gospodarki_morskiej_2014.pdf.
- GUS, (2017). Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2017. Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin. Pobrane 10 września 2018 z: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-gospodarki-morskiej-2017,11,10.html>.
- Haggard, S. (1995). *Developing Nations and the Politics of Global Integration*. Brookings Institution Press, Washington, D.C.
- OECD/ITF (2017). *ITF Transport Outlook 2017*. OECD Publishing, Paryż. Pobrane 10 września 2018 z: https://www.ttm.nl/wp-content/uploads/2017/01/itf_study.pdf.
- McGrew, A., Lewis, P. (1992). *Globalization and the Nation-State*. Polity Press, Cambridge.
- Mielus, M., (2009). Dylematy globalizacji w XXI wieku (The Dilemmas of Globalization in the 21st Century).: Fatuła D., Przyczyny i skutki kryzysu w ujęciu makro- i mikroekonomicznym (Causes and effects of the crisis in macro- and microeconomic approach. Selected aspects). WEiZ Krakowskiej Akademii im. A.F. Modrzewskiego, Kraków.
- Muller, A., (2004). Globalizacja – mit czy rzeczywistość? (Globalization - myth or reality?). W: *Globalizacja od A do Z (Globalization from A to Z)*. (red.) Czarny E., NBP, Warszawa, 35-57.
- Staszczak, D. (2008). Znaczenie regionalizacji i globalizacji dla konkurencyjności polskich przedsiębiorstw agrobiznesu (Importance of Regionalization and Globalization for the Competitiveness of the Polish Agribusiness Enterprises). *Roczniki Naukowe SERiA*, 10(2), 246-250.
- Waters, M., (2001). *Globalization*. Routledge, Wyd. 2. London and New York.

Do cytowania / For citation:

Klepacki B, Perkowska A. (2019). Rola logistyki w pogłębianiu procesów globalizacji. *Problemy Rolnictwa Światowego*, 19(1), 59–67; DOI: 10.22630/PRS.2019.19.1.5

Klepacki B, Perkowska A. (2019). The Role of Logistics in Deepening Globalization Processes (in Polish). *Problems of World Agriculture*, 19(1), 59–67; DOI: 10.22630/PRS.2019.19.1.5