

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

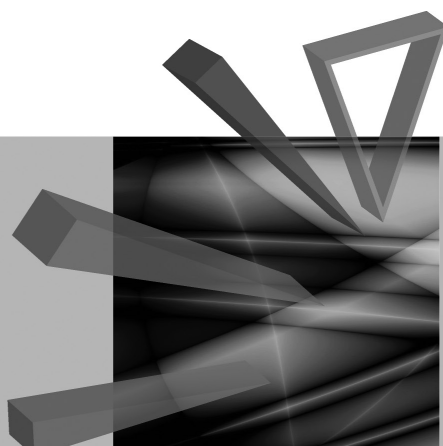
RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

267

Handel i inwestycje w semiglobalnym otoczeniu

Tom 2



Redaktorzy naukowi

**Jan Rymarczyk, Małgorzata Domiter,
Wawrzyniec Michalczyk**



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2012

Recenzenci: Jarosław Kundera, Leon Olszewski, Zdzisław Puślecki,
Kazimierz Starzyk, Krystyna Żołądkiewicz

Redaktorzy Wydawnictwa: Elżbieta Kożuchowska, Aleksandra Śliwka

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Barbara Cibis

Łamanie: Małgorzata Czupryńska

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

www.ibuk.pl, www.ebscohost.com,

The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com,

a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon

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

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2012

ISSN 1899-3192

ISBN 978-83-7695-235-2 (całość)

ISBN 978-83-7695-243-7 t. 2

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

Spis treści

Piotr Liszek: Polski handel zagraniczny gazem płynnym w latach 2004-2011	9
Marek Maciejewski: Otwartość polskiej gospodarki w warunkach liberalizacji przepływów kapitałowych	19
Justyna Majchrzak-Lepczyk: Obsługa logistyczna sektora handlu	30
Dominika Malchar-Michalska: Wpływ kryzysu żywnościowego na wykorzystanie ograniczeń eksportowych w handlu międzynarodowym surowcami rolnymi	39
Jakub Marszałek: Związki rynkowej wyceny akcji i obligacji zamiennych na akcje – analiza sektorowa na giełdzie papierów wartościowych w Tel Awiwie	49
Grzegorz Mazur: Powszechny system preferencji celnych UE – w kierunku nowych rozwiązań	60
Jakub Mazurek: Międzynarodowa strategia spekulacyjna Carry Trade. Sprzeczność z teorią nieobciążonego parytetu stóp procentowych i ryzyko kryzysu walutowego jako determinanta ponadprzeciętnej stopy zwrotu ...	72
Bartosz Michalski: Międzynarodowa konkurencyjność polskiej gospodarki w perspektywie koncepcji <i>soft power</i>	83
Ewa Mińska-Struzik: Konkurencyjność polskiego eksportu produktów wysokiej techniki	95
Edward Molendowski: Główne tendencje w handlu zagranicznym Nowych Państw Członkowskich (UE-10) wynikające z akcesji do UE	106
Barbara Mróz-Gorgoń: Procesy globalizacji i ich wpływ na zarządzanie marką sieci franczyzowych	122
Wanda Nowara: Cechy filii zagranicznej jako determinanty jej dezinvestycji	132
Anna Odrobina: Korporacje transnarodowe a globalna działalność badawczo-rozwojowa	144
Monika Paradowska: Problemy zrównoważonego rozwoju transportu w kontekście międzynarodowego handlu i inwestycji	155
Paweł Pasierbiak: Powiązania inwestycyjne między Japonią i Koreą Południową	168
Iwona Pawlas: Relacje handlowe Polski z wybranymi krajami Unii Europejskiej w okresie niestabilności gospodarczej	179
Bożena Pera: Wymiana handlowa krajów Unii Europejskiej a globalny kryzys finansowy	191

Katarzyna Puchalska: Korporacje transnarodowe i ich znaczenie we współczesnej gospodarce światowej	203
Łukasz Puślecki: Zarządzanie aliansami na podstawie wyników najnowszych badań.....	213
Denisa Repková: Financing financial crisis in banking sector.....	225
Magdalena Rosińska-Bukowska: Korporacje transnarodowe wobec wyzwań semiglobalnego otoczenia	231
Jerzy Rymarczyk: Wpływ globalnego kryzysu finansowego na zadłużenie krajów strefy euro	241
Iwona Sobol: Analiza instrumentów pochodnych z perspektywy finansów islamskich	252
Tadeusz Sporek: Konkurencyjność rozwoju gospodarki w procesie globalnej konkurencji i internacjonalizacji.....	262
Magdalena Kinga Stawicka: Handel zagraniczny a bezpośrednie inwestycje zagraniczne – zjawiska komplementarne czy substytucyjne w gospodarce polskiej?.....	269
Krzysztof Szaflarski, Anna Sobczyk-Kolbuch: Wpływ procesów globalizacyjnych na funkcjonowanie małych i średnich przedsiębiorstw w aglomeracji górnośląskiej.....	278
Barbara Szymoniuk: Budowanie kapitału społecznego klastrów w semiglobalnym otoczeniu	289
Alina Szypulewska-Porczyńska: Stan i tendencje rozwoju handlu w ramach rynku wewnętrznego usług Unii Europejskiej.....	298
Marek Wróblewski: Międzynarodowy Fundusz Walutowy wobec kryzysu finansowego w Europie	307
Waldemar Zadworny: Analiza postaw przedsiębiorczych w sektorze MŚP na Podkarpaciu (w świetle wyników badań ankietowych).....	318
Dominika Zenka-Podlaszewska: Zyski jako determinanta inwestycji w teorii ekonomii.....	331
Wojciech Zysk: Działalność eksportowa spółek z udziałem zagranicznym w Polsce w latach 2004-2010	342

Summaries

Piotr Liszek: Polish foreign trade of liquefied petroleum gas in the years 2004-2011	18
Marek Maciejewski: Openness of Polish economy in terms of capital account liberalization	29
Justyna Majchrzak-Lepczyk: Logistic service for trade sector.....	38
Dominika Malchar-Michalska: The impact of the food crisis on the implementation of agricultural export restrictions in the world agricultural trade	48

Jakub Marszałek: Shares and convertible bonds market valuation relation – sector analysis on the Tel Aviv Stock Exchange.....	59
Grzegorz Mazur: Generalised system of customs preferences of the European Union – towards new regulations	70
Jakub Mazurek: Carry Trade – international speculative strategy. Contraction with uncovered interest rate parity and currency crash risk as a determinant of excessive rate of returns	82
Bartosz Michalski: International competitiveness of Polish economy in the perspective of the soft-power concept	94
Ewa Mińska-Struzik: Competitiveness of Poland’s high-tech exports	105
Edward Molendowski: Main trends in foreign trade of New Member States (EU-10) resulting from the accession to the EU.....	121
Barbara Mróz-Gorgoń: Globalization processes and their influence on franchise chain brand management	131
Wanda Nowara: Characteristics of foreign subsidiaries as determinants of its divestment.....	143
Anna Odrobina: Transnational Corporations and global research and development activities.....	154
Monika Paradowska: Problems of sustainable transport development in the context of international trade and investments	167
Paweł Pasierbiak: Investment ties between Japan and the Republic of Korea.....	178
Iwona Pawlas: Trade relations between Poland and chosen EU member economies at the time of economic instability	190
Bożena Pera: European Union trade and global financial crisis	202
Katarzyna Puchalska: Transnational Corporations and their role in contemporary world economy	212
Łukasz Puślecki: Alliance management on the basis of results of recent studies.....	224
Denisa Repková: Finansowanie kryzysu w sektorze bankowym.....	230
Magdalena Rosińska-Bukowska: Transnational Corporations in the Face of semi-global environment challenges	240
Jerzy Rymarczyk: Impact of the total financial crisis on the debts of the euro zone countries	251
Iwona Sobol: Analysis of derivatives from the perspective of Islamic finance	261
Tadeusz Sporek: Competitiveness of the development of economy in the process of global competition and internationalization	268
Magdalena Kinga Stawicka: Foreign trade and foreign direct investments – complementary or substitutable phenomena in Polish economy?	277
Krzysztof Szafłarski, Anna Sobczyk-Kolbuch: Influence of globalisation on small and medium enterprises at Upper Silesian district	288

Barbara Szymoniuk: Building social capital of clusters in the semi-global environment	297
Alina Szypulewska-Porczyńska: State and tendencies in the development of trade within the EU internal services market.....	306
Marek Wróblewski: International Monetary Fund towards the financial crisis in Europe	317
Waldemar Zadworny: Analysis of self-starter attitude in SME'S sector in Podkarpacie region (in the light of poll results)	330
Dominika Zenka-Podlaszewska: Profits as a determinant of investment in the theory of economics.....	341
Wojciech Zysk: Export activity of companies with foreign capital share in Poland in the years 2004-2010	350

Monika Paradowska

Uniwersytet Opolski

PROBLEMY ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU W KONTEKŚCIE MIĘDZYNARODOWEGO HANDLU I INWESTYCJI

Streszczenie: Artykuł porusza wybrane kwestie dotyczące wyzwań i problemów wynikających ze ścisłej zależności pomiędzy międzynarodową wymianą i inwestycjami a transportem, przy coraz silniejszej potrzebie uwzględniania wymogów zrównoważonego rozwoju w planowaniu i rozwoju systemów transportowych. Transport stanowi niezwykle istotną determinantę handlu międzynarodowego oraz atrakcyjności inwestycyjnej, ale generuje wiele uciążliwości zagrażających człowiekowi i środowisku oraz powodujących straty gospodarcze. Działania na rzecz zrównoważonego rozwoju tego sektora są podejmowane na różnych szczeblach, należy jednak uwzględnić je również w kontekście dążenia do intensyfikacji korzyści i zwiększania wolumenu z wymiany oraz napływu inwestycji.

Słowa kluczowe: międzynarodowy handel, międzynarodowe inwestycje, zrównoważony transport.

1. Wstęp

Współczesny wzrost wymiany międzynarodowej oraz inwestycji, opartych na międzynarodowej specjalizacji i podziale pracy, byłby niemożliwy bez jednoczesnego rozwoju transportu. Jednak rosnąca presja na nakierowanie procesów rozwojowych na ścieżkę zgodną z założeniami zrównoważonego rozwoju (ZR) rodzi wiele wyzwań, w tym także w dziedzinie zmian w sektorze transportu i systemach transportowych służących międzynarodowym przepływowi towarów oraz inwestycjom. Celem niniejszego artykułu jest próba wstępnej analizy, do jakiego stopnia współczesny sposób organizacji wymiany międzynarodowej pozwala na realizację idei zrównoważonego transportu. Ze względu na światowe powiązania ujęte poniżej rozważania koncentrują się głównie na wybranych problemach przemian w transporcie w skali globu. Przedstawione kwestie są jedynie wstępnym zarysem głębszej analizy, pozwalają jednak wyróżnić kilka najważniejszych obszarów problemowych z punktu widzenia ZR w sektorze transportu.

2. Rola transportu w wymianie międzynarodowej

Transport bez wątpienia należy do tej grupy czynników, bez których niemożliwy byłby rozwój gospodarek na wszystkich szczeblach. Umożliwia zdobywanie rynków oraz mobilność czynników produkcji, wpływając tym samym na ich dostępność i poziom cen. Stymuluje zatem konkurencyjność i produktywność gospodarek, a przede wszystkim – w kontekście rozważanych problemów – determinuje rozwój specjalizacji i międzynarodowego podziału pracy, będących fundamentem międzynarodowego handlu i przesłanką inwestycji zagranicznych. Rozwijając te ogólne zależności, należy wskazać, że z punktu widzenia efektywności i sprawności wymiany międzynarodowej wpływ transportu ma dwojaki charakter. Przede wszystkim omawiany sektor oddziałuje na opłacalność handlu poprzez udział kosztów transportu w ostatecznej cenie towarów poddawanych wymianie. Z drugiej strony oddziaływanie to należy rozszerzyć o rozliczne aspekty jakościowe, gdzie uwzględnić trzeba takie kryteria, jak szybkość i niezawodność dostawy, bezpieczeństwo towarów, kompleksowość usług transportowych itp.

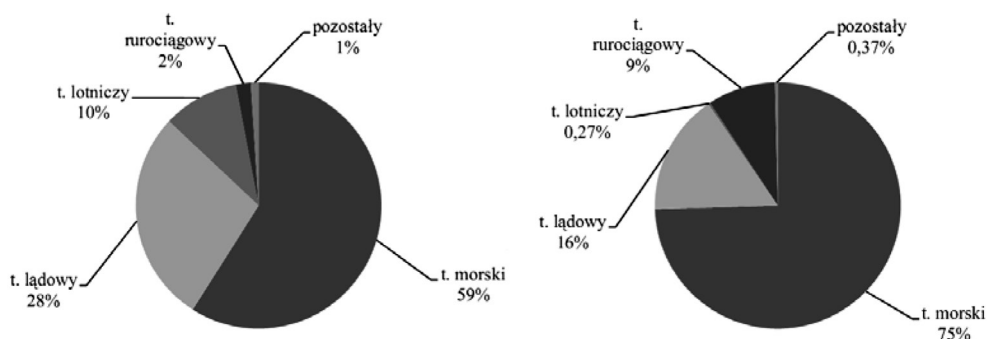
Spoglądając na powyższe zagadnienia z perspektywy neoklasycznej, można powiedzieć, że typowy *homo oeconomicus* uczestniczący w wymianie międzynarodowej będzie dążył do tego, aby przewieźć towary jak najtaniej, ale także w sposób zapewniający spełnienie jego (ewentualnych) dodatkowych wymagań¹. Współcześnie wymiana handlowa opiera się na sześciu głównych gałęziach: drogowej, kolejowej, lotniczej, wodnej śródlądowej, morskiej oraz rurociąkowej, a poziom ich wykorzystywania jest uwarunkowany wieloma różnorodnymi czynnikami, w tym właściwościami techniczno-eksploatacyjnymi samych gałęzi². Ogólnie rzecz biorąc, największy udział w przewozach handlu światowego przypada na transport morski, a następnie drogowy. Na rysunku 1 przedstawiono strukturę gałęziową przewozów w handlu światowym w 2006 r.

O ile w ujęciu globalnym prym wiedzie transport morski, o tyle w skali wewnątrzkontynentalnej (lub międzykontynentalnej tam, gdzie to możliwe) coraz większą dynamikę wzrostu odnotowują przewozy transportem drogowym. Na przykład w Unii Europejskiej struktura gałęziowa przewozów towarowych (w tkm) w 2009 r. wyglądała następująco: 46,6% – transport drogowy, 10% – kolej, 3,3% – żegluga śródlądowa, 3,3% – rurociągi, 36,8% – transport morski, 0,1% – transport lotniczy³.

¹ Wymagania dotyczące sposobu realizacji potrzeb przewozowych, a zatem postulowanej przez użytkowników jakości usług transportowych, określane są mianem postulatów transportowych (szerzej m.in. S. Marszałek, *Ekonomika, organizacja i zarządzanie w transporcie*, Wyd. Śląskiej Wyższej Szkoły Zarządzania, Katowice 2001, s. 85).

² Szerzej m.in.: M. Paradowska, *Transport międzynarodowy*, [w:] *Współczesne tendencje w handlu międzynarodowym*, red. J. Rymarczyk, M. Niemiec, Arboretum, Wrocław 2007, s. 100-126; T. Szczepaniak (red.), *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, PWE, Warszawa 2002, s. 33.

³ Dla handlu zagranicznego z krajami spoza EU w strukturze gałęziowej przewozów towarowych dominuje transport morski (48,7%), a następny w kolejności jest transport lotniczy (18,4%), drogowy



Rys. 1. Struktura gałęziowa przewozów w handlu światowym w 2006 r. według wartości (USD) oraz wielkości (tony)⁴

Źródło: opracowanie własne na podstawie: W. Mandryk, *Measuring global seaborne trade*, Lloyd's Marine Intelligence Unit, International Maritime Statistics Forum, New Orleans, 4-6 May 2009; http://www.imsf.info/papers/NewOrleans2009/Wally_Mandryk_LMIU_IMSF09.pdf, 10.03.2012.

Postulat taniości (transport drogowy jest droższy od kolejowego, morskiego i żeglugi śródlądowej, przy czym dwie ostatnie gałęzie cechują względnie najniższe koszty) ustępuje zatem innym wymaganiom, związanym przede wszystkim z elastycznością i bezpośredniością dostaw, czasem i punktualnością, organizacją przewozów itp. Stąd coraz większego znaczenia nabiera nie tylko transport drogowy, ale i lotniczy. Choć procentowo zmiany w obrębie gałęziowej struktury transportu międzynarodowego nie są znaczące, można je traktować jako oznaki przyszłych przeobrażeń, w tym przesunięcia z gałęzi obsługujących transport towarów masowych na gałęzie przystosowane do kompleksowych przewozów towarów wysoko przetworzonych. Struktura gałęziowa przewozów odgrywa dużą rolę z punktu widzenia poruszanej problematyki z tego względu, że transport drogowy uznawany jest za najmniej przyjazną środowisku gałąź transportu, decydującą o większości środowiskowych i społecznych problemów wynikających z działalności transportowej. Za „ekologiczne”

(12,9%), rurociągowy (6,8%) i kolejowy (1%) (*EU transport in figures. Statistical pocketbook 2011*, European Union, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2011, s. 28 i 32; <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2011/pocketbook2011.pdf>, 11.03.2012).

⁴ Dane zaprezentowane na rysunkach są rezultatem badań przeprowadzonych w 2006 r. przez firmę Lloyd's Marine Intelligence Unit (www.lloydslistintelligence.com), która dążyła do weryfikacji powszechnie (m.in. przez Międzynarodową Organizację Morską, Organizację Narodów Zjednoczonych czy rząd Stanów Zjednoczonych) podawanych statystyk, według których na transport morski przypadać ma 90% przewozów w wymianie międzynarodowej (szerzej: W. Mandryk, *Measuring global seaborne trade*, Lloyd's Marine Intelligence Unit, International Maritime Statistics Forum, New Orleans, 4-6 May 2009; http://www.imsf.info/papers/NewOrleans2009/Wally_Mandryk_LMIU_IMSF09.pdf, 10.03.2012).

gałęzie uznaje się przede wszystkim kolej oraz transport wodny, chociaż i one powodują powstawanie kosztów zewnętrznych⁵. Z tego punktu widzenia struktura handlu światowego przedstawia się relatywnie korzystnie.

Zróżnicowana struktura gałęziowa przewozów w wymianie międzynarodowej stanowi jeden z przejawów nierównomierności rozwoju transportu w układzie światowym. Podobnie bowiem jak rozwój gospodarczy, rozwój transportu przebiega niejednolicie, poza stopniem zastosowania różnych gałęzi w obsłudze wymiany międzynarodowej również pod względem przestrzennego ukształtowania głównych szlaków i dróg przewozowych czy układu sił w transporcie światowym. Główne szlaki przewozowe w ujęciu globalnym z jednej strony łączą kluczowe centra gospodarcze świata i kraje najbardziej rozwinięte z miejscami wydobywania surowców energetycznych, a z drugiej obejmują drogi przewozowe pomiędzy krajami wysoko rozwiniętymi, po których odbywa się przemieszczanie towarów wysoko przetworzonych, głównie konsumpcyjnych, o wysokiej wartości jednostkowej. Natomiast nierówny układ sił w transporcie międzynarodowym przejawia się dominacją w przewozach obsługujących handel światowy przewoźników z krajów wysoko rozwiniętych⁶.

Wskazane zależności mają swoje odzwierciedlenie m.in. w udziale kosztów transportu w wartości przewożonych towarów, a także w opłacalności podejmowania wymiany czy inwestycji. I tak na przykład malejące koszty transportu (głównie wskutek postępu technologicznego, ale też inwestycji infrastrukturalnych) stanowią jedną z przyczyn szybszej dynamiki wzrostu handlu międzynarodowego aniżeli wzrostu światowej produkcji⁷. O ile jednak w latach 1948-2005 wartość światowego eksportu wzrosła 175-krotnie (z 58 mld do 10,16 bln USD), o tyle udział Ameryki Północnej zmniejszył się z 28,3 do 14,5%, Ameryki Środkowej i Południowej z 12,3 do 3,5%, Afryki z 7,3 do 2,9%, natomiast Europy zwiększył się z 31,5 do 43%, Azji zaś z 13,6 do 27,4%⁸. Wysokie koszty transportu uznawane są obecnie za jedną z głównych barier rozwoju gospodarczego, wymiany zagranicznej, a także napływu inwestycji w Afryce oraz wielu krajach rozwijających się⁹. Niejednokrotnie jawią się

⁵ Szerzej m.in.: M. Paradowska, *Rozwój zrównoważonych systemów transportowych polskich miast i aglomeracji w procesie integracji z Unią Europejską – przykład aglomeracji wrocławskiej*, Wyd. Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2011; *Handbook on estimation of external costs in the transport sector*, European Commission DG TREN, Delft 2008.

⁶ T. Szczepaniak (red.), wyd. cyt., s. 38-42.

⁷ M. Dean, M. Sebastia-Barriel, *Why has world trade grown faster than world output?*, „Bank of England Quarterly Bulletin”, Autumn 2004, s. 314; http://www.econ.brown.edu/fac/Mark_Dean/Other_Paper_1.pdf, 12.03.2012.

⁸ *International trade statistics 2006*, World Trade Organization 2006, s. 28.

⁹ Badania przeprowadzone przez Ernst & Young wskazują, że słabo rozwinięta infrastruktura transportowa i logistyczna to piąty pod względem znaczenia czynnik stanowiący przeszkodę dla inwestowania w Afryce (*It's time for Africa*, Ernst & Young's 2011 Africa attractiveness survey; [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/2011_Africa_Attractiveness_Survey/\\$FILE/11EDA187_attractiveness_africa_low_resolution_final.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/2011_Africa_Attractiveness_Survey/$FILE/11EDA187_attractiveness_africa_low_resolution_final.pdf), 12.03.2012).

one jako poważniejsza przeszkoda niż cła czy bariery pozataryfowe, zwłaszcza dla „małych” gospodarek, które nie są w stanie oddziaływać na światowe ceny poddawanych wymianie towarów i muszą się do nich dostosować¹⁰.

Niewątpliwy wpływ kosztów transportu na pogłębianie się w skali globu różnic w poziomie rozwoju gospodarczego to niejedyny problem związany ze współczesnymi trendami rozwoju transportu. Kolosalne tempo wzrostu wymiany międzynarodowej pociąga za sobą także niezwykle dynamiczny wzrost przewozów, a to z kolei wiąże się z intensyfikacją uciążliwości społecznych i środowiskowych generowanych przez transport. Koszty społeczne transportu¹¹ znacznie przewyższają koszty prywatne, odzwierciedlone w stawkach przewozowych i ostatecznie w cenach produktów. Problematyka ta komplikuje się przy uwzględnianiu dyskontowania społecznych kosztów i korzyści rozwoju w czasie, a zatem m.in. przy próbie uwzględnienia w analizie sprawiedliwości międzypokoleniowej. Kwestie te zostaną omówione w kolejnych podpunktach.

3. Zrównoważony transport

Idea zrównoważonego transportu powstała wskutek sektorowego podejścia do problematyki ZR i podobnie jak samo pojęcie i założenia tego ostatniego, podlegała w ostatnich latach intensywnemu rozwojowi. Za punkt wyjścia można tu uznać definicję ZR ujętą w Raplocie „Nasza Wspólna Przyszłość”¹². Traktuje ona zrównoważony rozwój jako taki, który „zaspokaja potrzeby obecnego pokolenia bez pozbawiania możliwości przyszłych pokoleń do zaspokojenia ich potrzeb”, i nawiązuje przede wszystkim do problemu wyczerpywania się zasobów naturalnych naszej planety oraz konieczności ograniczenia negatywnego oddziaływania człowieka na środowisko. Tymczasem ZR coraz powszechniej utożsamiany jest z osiągnięciem kompromisu pomiędzy priorytetami sfery społecznej, gospodarczej i środowisko-

¹⁰ Dotyczy to krajów rozwijających się, praktycznie na całym świecie. Szerzej m.in.: *Global Economic Prospects and the Developing Countries 2002*, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Waszyngton 2001, s. 97-127; <http://siteresources.worldbank.org/INTGEP2002/Resources/gep2002complete.pdf>, 12.03.2012; N. Christ, M.J. Ferrantino, *Land Transport for Exports: The Effects of Cost, Time and Uncertainty in Sub-Saharan Africa*, Office of Economics, U.S. International Trade Commission, Waszyngton 2009; http://www.usitc.gov/research_and_analysis/economics_seminars/2009/ChristandFerrantino-LandTransportforExportTheEffectsofCostsTimendUncertaintyinSSAApril2009.pdf, 12.03.2012.

¹¹ Koszty społeczne transportu obejmują koszty prywatne oraz zewnętrzne. Te ostatnie zdefiniować można jako koszty, które powstają wskutek działalności transportowej, jednak nie są ponoszone bezpośrednio przez przewoźników czy użytkowników, a obciążają osoby (społeczeństwa) nieuczestniczące w tej działalności. Należą do nich m.in. koszty zanieczyszczenia powietrza i wody, kongestii, hałasu i wibracji, zmian klimatycznych, częściowo koszty wypadków.

¹² „*Our Common Future*”, *Report of the World Commission on Environment and Development*, WCED 1987, United Nations, 11 December 1987, <http://www.un.org/documents/ga/res/42/ares42-187.htm>, 12.03.2012.

wej, a przede wszystkim z zapewnieniem trwałości procesów rozwojowych. W tym kontekście zmieniało się też podejście do zrównoważonego transportu¹³, którego główne cechy zaprezentowano w tab. 1.

Tabela 1. Właściwości zrównoważonego transportu

	Zrównoważony transport
W sensie środowiskowym	<ul style="list-style-type: none"> – funkcjonuje w sposób bezpieczny, nie zagrażając ludziom ani ekosystemom, – ogranicza koszty zewnętrzne w postaci emisji zanieczyszczeń i CO₂, hałasu, kongestii itp. w ramach zdolności absorpcyjnych planety, – ogranicza energochłonność oraz terenochłonność, – wykorzystuje surowce odnawialne poniżej ich możliwości tworzenia, a nieodnawialne na poziomie ich odnawialnych substytutów lub poniżej tego poziomu
W sensie ekonomicznym	<ul style="list-style-type: none"> – sprzyja dynamicznemu ogólnemu rozwojowi gospodarczemu regionu oraz rozwojowi przedsiębiorstw przy jednoczesnej racjonalizacji popytu na transport (towarowy i osobowy), – oddziela wzrost i rozwój gospodarczy od wzrostu przewozów osób i ładunków, – sprzyja uczciwej konkurencji pomiędzy gałęziami transportu, przy jednoczesnej promocji i rozwoju gałęzi przyjaznych człowiekowi i środowisku, jak również pomiędzy przedsiębiorstwami
W sensie społecznym	<ul style="list-style-type: none"> – wpływa w dużym stopniu na podnoszenie jakości życia, – zapewnia dostępność funkcjonalną i finansową, – oferuje możliwość wyboru gałęzi transportu przy jednoczesnym upowszechnianiu zrównoważonych zachowań komunikacyjnych użytkowników, – sprzyja rozwojowi jednostek i społeczeństw przy jednoczesnej racjonalizacji popytu na transport (towarowy i osobowy), – zapewnia równość między obecnymi i przyszłymi pokoleniami

Źródło: M. Paradowska, *Rozwój zrównoważonych systemów transportowych polskich miast i aglomeracji w procesie integracji z Unią Europejską – przykład aglomeracji wrocławskiej*, Wyd. Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2011, s. 312-313.

Odnosząc się do zaprezentowanych właściwości, jakimi powinien cechować się zrównoważony transport, należy zauważyć, że nieco inne kwestie będą wysuwać się na pierwszy plan w skali globalnej i międzynarodowej (a zatem i w kontekście międzynarodowej wymiany handlowej i inwestycji), inne zaś w skali krajowej, regionalnej czy lokalnej (do których transport międzynarodowy w mniejszym bądź większym stopniu i tak się przyczynia). Znajduje to odzwierciedlenie nie tylko w hierarchii problemów związanych z niezrównoważonym rozwojem transportu, ale też w charakterze działań i zmian, które powinny pozwolić zbliżyć się do za-

¹³ Por. m.in.: *OECD Proceedings Towards Sustainable Transportation. The Vancouver Conference. Conference highlights and overview of issues*, OECD, Vancouver 1996; <http://www.oecd.org/dataoecd/28/54/2396815.pdf>, 12.03.2012; *OECD Guidelines towards Environmentally Sustainable Transport*, OECD 2002; <http://esteeast.unep.ch/phocadownload/oecd9714.pdf>, 12.03.2012; *Defining an Environmentally Sustainable Transport System*, Commission Expert Group on Transport and Environment, 2000.

łożeń ZR. Na przykład w skali lokalnej przede wszystkim różne grupy interesariuszy (samorządy, społeczność lokalna, przedsiębiorstwa itp.) koncentrować się będą na bezpośrednich efektach widocznych na obszarze, w którym działają, np. na ograniczaniu wypadków, kongestii, zanieczyszczenia powietrza, rozwoju lokalnej infrastruktury, ograniczaniu ruchu transportu drogowego itp. Tymczasem z punktu widzenia poruszanych w niniejszym artykule zagadnień należy również uwzględnić przyczyny i efekty niezrównoważonego rozwoju transportu w sensie globalnym i międzynarodowym oraz w kontekście handlu światowego i inwestycji. Posługując się przyjętym już w literaturze przedmiotu podziałem na trzy główne sfery, w sferze środowiskowej jako kluczowe problemy wskazać można rosnące zużycie energii przez transport¹⁴ i wyczerpywanie się konwencjonalnych źródeł energii, zmiany klimatyczne czy (bardziej w skali międzynarodowej i regionalnej) zanieczyszczenie powietrza i wód, w sferze gospodarczej i społecznej natomiast m.in. nierównomierny rozwój infrastruktury transportowej, co zwiększa dysproporcje w uczestnictwie w wymianie międzynarodowej pomiędzy krajami i kontynentami, a w konsekwencji i w podziale dochodu globalnego. Za pochodne zjawiska uznać można problem ubóstwa w skali globu, pogłębianie się dysproporcji rozwojowych, a przy dalszej analizie nawet narastanie niepokojów społecznych, politycznych i konfliktów zbrojnych.

Oczywiście powyższe problemy, tak jak i poszczególne sfery, są ze sobą ściśle powiązane. Dążenie do zwiększania wolumenu handlu międzynarodowego i poprawy atrakcyjności inwestycyjnej państw i regionów wynika z chęci zwiększenia stabilności i usprawnienia rozwoju gospodarczego oraz podnoszenia jakości życia (sfera gospodarcza i społeczna). Towarzyszący temu wzrost przewozów stanowi niejako „naturalną” konsekwencję tych procesów, paradoksalnie jednak negatywnie oddziałującą na wiele elementów ze wszystkich sfery. Pojawia się tu kolejny problem, związany z racjonalizacją przewozów oraz dynamiką ich wzrostu w porównaniu ze wzrostem światowej produkcji i handlu. Na przykład w Unii Europejskiej w latach 1995-2006 wielkość przewozów (w tkm) rosła średniorocznie szybciej (2,8%) niż PKB dla EU-27 (2,4%)¹⁵ i jednym z aktualnych celów polityki transportowej pozostaje postulat „rozdzielenia” (*decoupling*) wzrostu obydwu tych wskaźników. Wspomnianą już kwestią, która stawia pod znakiem zapytania dalsze możliwości

¹⁴ Według danych Międzynarodowej Agencji Energetycznej (International Energy Agency), udział transportu w światowym zużyciu energii wzrósł w latach 1973-2006 z 23 do 27,5% (łącznie o 106,2%), w tym w światowym zużyciu ropy naftowej z 45,4 do 60,5% (J. Platje, M. Paradowska, *Zarządzanie kryzysowe w przedsiębiorstwie transportowym*, Wyd. Nasz Dom i Ogród „Flora”, Wrocław 2011, s. 170).

¹⁵ *Energy and Transport in figures 2007*, European Union 2007, s. 8; http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/doc/2007/pb_3_transport_2007.pdf, 12.02.2012. Dane te uległy modyfikacji po zmianie roku bazowego z 1995 na 2000. Wówczas średnioroczne tempo wzrostu PKB w latach 1995-2009 zmalało do 1,8%, a wzrostu przewozów do 1,2%. Należy tu jednak uwzględnić także skutki światowego kryzysu, w tym gwałtowne załamanie wielkości przewozów (spadek w latach 2008-2009 o 11,2%, przy spadku PKB o 4,2%) (*EU transport in figures...*, s. 20).

rozwojowe gospodarek światowych, w tym rozwój wzajemnej wymiany towarów oraz inwestycji pomiędzy krajami, jest problem zależności transportu od paliw kopalnych, których zasoby coraz gwałtowniej się kurczą. Mimo że światowe opinie są w tym względzie podzielone¹⁶, zasoby paliw kopalnych przy obecnym rosnącym tempie zużycia starczą najprawdopodobniej na następnych kilkadziesiąt lat, co wymaga głębszej refleksji nad charakterem i determinantami procesów rozwojowych aniżeli wyłącznie ślepe zaufanie w postęp technologiczny, oparte na paradygmacie technocentrycznym¹⁷.

4. Problematyka wdrażania idei zrównoważonego transportu z punktu widzenia międzynarodowego handlu i inwestycji

Powyższe rozważania ukazują jedynie ogólny zarys problematyki związanej z negatywnymi efektami zewnętrznymi i innymi pejoratywnymi następstwami wzrostu przewozów obsługujących światowy handel i inwestycje, przy tendencji do niezrównoważonego rozwoju transportu. I choć analizy tej nie można traktować jako pełnej, można na jej podstawie wskazać pewne kategorie problemów, które mogą wyłonić się w procesie dążenia do ZR w kontekście wzajemnych zależności pomiędzy transportem a sprawnością i opłacalnością handlu międzynarodowego.

Rozwój wymiany międzynarodowej uznawany jest za jeden z głównych symulatorów rozwoju gospodarki w ujęciu globalnym, ale też międzynarodowym (przykładem są liczne ugrupowania integracyjne), krajowym czy nawet regionalnym. Nic więc dziwnego, że stanowi niezwykle istotny priorytet polityki gospodarczej prowadzonej na różnych szczeblach. Z tego względu na relacje pomiędzy transportem a możliwościami prowadzenia wymiany należy spojrzeć z nieco szerszej perspektywy, uwypuklając znaczenie tych czynników, które są decydujące z punktu widzenia intensyfikacji handlu. Dążenie do zwiększenia obrotów handlowych pomiędzy krajami można traktować jako jedną z głównych przyczyn zmian w technologii oraz w strukturze gałęziowej przewozów. Jak wspomniano, w kontekście potrzeb wymiany międzynarodowej transport ma być przede wszystkim sprawny, szybki, niezawodny, punktualny, a przy tym względnie tani. Kwestie związane z ochroną środowiska, wzrostem zużycia energii czy uciążliwościami dla społeczeństw w perspektywie globalnej schodzą na dalszy plan, m.in. z powodu ich pośredniego i odroczonego w czasie pod względem efektów charakteru. Co więcej, uwzględnia się je na szczeblu międzynarodowym czy krajowym wtedy, gdy mamy do czynienia z krajami relatywnie wysoko rozwiniętymi¹⁸, w których zapewniony jest już pewien

¹⁶ Por. m.in. S. Shafiee, E. Topal, *When will fossil fuel reserves be diminished?*, „Energy Policy”, January 2009, vol. 37, issue 1, s. 181-189.

¹⁷ Por. m.in. J. Platje, *Institutional Capital – Creating Capacity and Capabilities for Sustainable Development*, Wyd. Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2011.

¹⁸ Można się tu powołać na prawo Engla. Jeśli „czyste” środowisko potraktuje się jako dobro wyższego rzędu, będą o nie zabiegać kraje bogate, w których osiągnięto już pewien poziom dobrobytu

poziom dobrobytu społecznego (zależnego też od poziomu handlu zagranicznego), negatywne efekty wynikające z działalności transportowej obniżają ten dobrobyt i obciążają gospodarkę (np. zanieczyszczenie powietrza, kongestia, wypadki), kwestie energochłonności wiążą się z problemami zależności czy samowystarczalności energetycznej (np. Unia Europejska), a dodatkowo istnieją środki, które można przeznaczyć na „równoważenie” transportu przy względnie rozszerzonym rachunku opłacalności¹⁹.

W kontekście powyższych przemysłów wyłania się kolejny problem. Skoro rozwój wymiany międzynarodowej traktowany jest przez państwa jako jeden z priorytetów gospodarczych, a charakter współczesnego transportu można uznać za pochodną wymogów usprawnienia handlu, należy się zastanowić nad identyfikacją interesariuszy zrównoważonego transportu. Zgodnie z ogólnym rozumieniem zrównoważony transport zakłada kompromis pomiędzy celami gospodarczymi, społecznymi i środowiskowymi, a zatem „z definicji” może oznaczać konieczność poświęcenia części efektów w sferze gospodarczej na rzecz pozytywnych efektów w pozostałych sferach. Mogą tym być zainteresowane państwa bogate i jako takie będą względnie silnymi interesariuszami, za pomocą narzędzi administracyjnych i ekonomicznych wprowadzając zmiany w systemach transportowych i zapewniając bardziej zrównoważony transport dla wymiany handlowej. Działania te jednak dotyczyć mogą tylko terytorium danego państwa lub – w przypadku współpracy gospodarczej – grupy państw²⁰. Wówczas zaś zrównoważony rozwój transportu nabierać może cech (regionalnego, krajowego) dobra klubowego²¹. Nadal jednak pozostaje kwestia interesariuszy zrównoważonego transportu w kontekście globalnej wymiany handlowej. Zbyt duża liczba podmiotów zaangażowanych (bezpośrednio lub pośrednio) w handel międzynarodowy (państwa, przedsiębiorstwa o różnym zasięgu i sile działania, organizacje międzynarodowe, ugrupowania integracyjne itp.), spośród których każdy ma swój partykularny interes, niejednokrotnie sprzeczny z in-

(B. Fiedor (red.), *Podstawy ekonomii środowiska i zasobów naturalnych*, C.H. Beck, Warszawa 2002, s. 36). Podobnie zrównoważony rozwój, także w sektorze transportu, jawić się będzie zatem jako dobro wyższego rzędu, o które zabiegają raczej społeczeństwa wyżej rozwinięte, podczas gdy kraje uboższe koncentrują się w większym stopniu na priorytetach gospodarczych, aby osiągnąć określony poziom dobrobytu materialnego.

¹⁹ Uwzględniającym nie tylko koszty i korzyści czysto ekonomiczne, ale też społeczne i pośrednio (przede wszystkim ze względu na ich znaczenie dla dwóch pierwszych sfer) środowiskowe.

²⁰ Jako przykład można tu podać Stany Zjednoczone, wysoko rozwinięte państwa członkowskie Unii Europejskiej, ale także samą Unię Europejską pod względem współpracy państw w tworzeniu podstaw zrównoważonego rozwoju transportu (oczywiście efekty tej współpracy mogą być dyskusyjne z punktu widzenia ich niższej pozycji w hierarchii priorytetów Wspólnoty w porównaniu z zapewnieniem optymalnych warunków do wewnątrzspółnotowej wymiany handlowej).

²¹ Płatje omawia problem zrównoważonego rozwoju jako swego rodzaju dobra klubowego, a zatem takiego, które charakteryzuje brak rywalizacji w konsumpcji, ale – w przeciwieństwie do czystego dobra publicznego – już nie brak wyłączości w konsumpcji. Można bowiem ustanowić bariery, które wykluczą „nie-członków” klubu z konsumpcji (szerzej: J. Płatje, wyd. cyt.).

tereselem innych uczestników, komplikuje lub wręcz uniemożliwia podjęcie działań, których ostateczny cel miałyby charakter kompleksowej przemiany transportu w skali globalnej. Państwa niżej rozwinięte bądź też dążące do rozwoju i intensyfikacji korzyści z wymiany międzynarodowej oraz napływu inwestycji będą koncentrowały się w przeważającej mierze na dostosowaniu swej infrastruktury transportowej do obecnego charakteru i organizacji handlu światowego oraz wymogów inwestorów, niejednokrotnie pogłębiając poziom nierównoważenia transportu w skali świata²².

Jednakże, jak już zaznaczono, kwestie związane z koniecznością stworzenia warunków do bardziej zrównoważonego rozwoju transportu znajdują się na dość wysokiej pozycji wśród priorytetów wielu państw oraz licznych ugrupowań (z mniejszym lub większym odzwierciedleniem w sferze realizacji), które są skłonne ponieść dość wysokie koszty transakcyjne z tym związane. Jeśli jednak spojrzeć na możliwe koszty transakcyjne zrównoważenia przepływów transportowych towarzyszących wymianie międzynarodowej w skali globu, okazałyby się one ogromne. Postulaty szybkości i taniałości musiałyby ustąpić wymogom związanym z ograniczeniem kosztów zewnętrznych oraz mniejszym użyciem energii, co prawdopodobnie w krótkim i średnim okresie wpłynęłoby na wyższe koszty i mniejszą opłacalność wymiany, obniżając wskaźniki makroekonomiczne gospodarek. Ograniczanie przewozów transportem drogowym na rzecz bardziej ekologicznych gałęzi pociągnęłoby za sobą konieczność podniesienia wydatków na rozwój infrastruktury tych gałęzi, technologii przewozu, ale też zmiany organizacyjne w systemach transportowych, logistycznych, produkcyjnych itp. Co więcej, koszty transakcyjne tych przemian w różnym stopniu obciążałyby państwa, przedsiębiorstwa oraz konsumentów finalnych. Istnieje możliwość, że dla państw relatywnie słabo rozwiniętych mogłyby stanowić kolejną przeszkodę uniemożliwiającą zwiększenie partycypacji lub w ogóle partycypację w korzyściach z wymiany.

5. Podsumowanie

Procesy internacjonalizacji, globalizacji i integracji stanowią cechę charakterystyczną współczesnego świata, w którym wymiana międzynarodowa jest jedną z najważniejszych podstaw rozwoju gospodarczego. Problemy związane z podważaną trwałością tego modelu rozwoju dotyczą również zależności handlu zagranicznego oraz atrakcyjności inwestycyjnej od transportu, którego nierównoważony charakter stanowi przyczynę licznych kosztów zewnętrznych i innych pejoratywnych na-

²² Infrastruktura transportu jest uznawana za jedną z najważniejszych determinant konkurencyjności na poziomie globalnym i międzynarodowym pod względem atrakcyjności inwestycyjnej i rozwoju handlu (szerzej: A.P. Groh, M. Wich, *A composite measure to determine a host country's attractiveness for foreign direct investment*, IESE Business School – University of Navarra, Working Paper WP-833, 2009; <http://www.iese.edu/research/pdfs/DI-0833-E.pdf> (12.03.2012); *The Global Competitiveness Report 2010–2011*, World Economic Forum, Switzerland 2010, s. 4-5; http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2010-11.pdf, 12.03.2012).

stępsstw odczuwanych z odmienną intensywnością na różnych szczeblach. Potrzeba wdrożenia instrumentów, które pozwoliłyby osiągnąć założenia zrównoważonego transportu, wydaje się niepodważalna. Jednak z punktu widzenia przewozów obsługujących handel międzynarodowy realizacja tej idei rodzi wiele problemów, które w wielkim uogólnieniu zostały zarysowane powyżej. Wiązą się one przede wszystkim z dominacją priorytetów gospodarczych nad celami społecznymi czy środowiskowymi. O ile interesariuszy rozwoju wymiany międzynarodowej i w tym kontekście podporządkowanego jej transportu i infrastruktury jest wiele, o tyle identyfikacja podmiotów zainteresowanych zrównoważonym rozwojem transportu w skali powiązań światowych nastęcza trudności. W obliczu wykształcenia się już pewnych uwarunkowań i zależności pomiędzy transportem a wymianą międzynarodową koszty transakcyjne przemian mogą być ogromne i tak naprawdę trudne do przewidzenia. Zrównoważony transport na rzecz handlu zagranicznego, podobnie jak ZR w skali całego świata, wydaje się bardzo trudny (niemożliwy?) do osiągnięcia. Skoro bowiem priorytety gospodarcze silnych państw przeważają nad problemem ubóstwa czy kurczeniem się kapitału naturalnego w skali globalnej, trudno przypuszczać, aby pojawiły się impulsy do współdziałania na rzecz transportu, który podporządkowany byłby nie tylko wymogom sprawnej i opłacalnej wymiany, ale też aspektom społecznym i środowiskowym. Tym bardziej że negatywny wydzźwięk działalności transportowej, nawet przy względnie korzystnej z punktu widzenia ZR strukturze gałęziowej i racjonalizacji popytu na transport, potęguje się w ogromnym stopniu wskutek (pożądanego) wysokiego tempa rozwoju wymiany międzynarodowej i inwestycji zagranicznych. Ustępsstwo w sferze gospodarczej w postaci zmniejszenia rozmiarów handlu światowego na rzecz ograniczenia wielkości przewozów i tym samym negatywnych implikacji działalności transportowej może wydawać się w obecnych uwarunkowaniach nierealne.

Literatura

- Christ N., Ferrantino M.J., *Land Transport for Exports: The Effects of Cost, Time and Uncertainty in Sub-Saharan Africa*, Office of Economics, U.S. International Trade Commission, Waszington 2009; http://www.usitc.gov/research_and_analysis/economics_seminars/2009/ChristandFerrantino-LandTransportforExportTheEffectsofCostsTimendUncertaintyinSSAApril2009.pdf, 12.03.2012.
- Dean M., Sebastia-Barriel M., *Why has world trade grown faster than world output?*, „Bank of England Quarterly Bulletin”, Autumn 2004, s. 314; http://www.econ.brown.edu/fac/Mark_Dean/Other_Paper_1.pdf, 12.03.2012.
- Defining an Environmentally Sustainable Transport System*, Commission Expert Group on Transport and Environment, 2000.
- Energy and Transport in figures 2007*, European Union 2007; http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/doc/2007/pb_3_transport_2007.pdf, 12.02.2012.
- EU transport in figures. Statistical pocketbook 2011*, European Union, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2011; <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2011/pocketbook2011.pdf>, 11.03.2012.

- Fiedor B. (red.), *Podstawy ekonomii środowiska i zasobów naturalnych*, C.H. Beck, Warszawa 2002.
- Global Economic Prospects and the Developing Countries 2002*, The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, Waszyngton 2001; <http://siteresources.worldbank.org/INTGEP2002/Resources/gep2002complete.pdf>, 12.03.2012.
- Groh A.P., Wich M., *A composite measure to determine a host country's attractiveness for foreign direct investment*, IESE Business School – University of Navarra, Working Paper WP-833, 2009; <http://www.iese.edu/research/pdfs/DI-0833-E.pdf>, 12.03.2012.
- Handbook on estimation of external costs in the transport sector*, European Commission DG TREN, Delft 2008.
- International trade statistics 2006*, World Trade Organization 2006.
- It's time for Africa*, Ernst & Young's 2011 Africa attractiveness survey; [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/2011_Africa_Attractiveness_Survey/\\$FILE/11EDA187_attractiveness_africa_low_resolution_final.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/2011_Africa_Attractiveness_Survey/$FILE/11EDA187_attractiveness_africa_low_resolution_final.pdf), 12.03.2012.
- Mandryk W., *Measuring global seaborne trade*, Lloyd's Marine Intelligence Unit, International Maritime Statistics Forum, New Orleans, 4-6 May 2009; http://www.imsf.info/papers/NewOrleans2009/Wally_Mandryk_LMIU_IMSF09.pdf, 10.03.2012.
- Marszałek S., *Ekonomika, organizacja i zarządzanie w transporcie*, Wyd. Śląskiej Wyższej Szkoły Zarządzania, Katowice 2001.
- OECD Guidelines towards Environmentally Sustainable Transport*, OECD 2002; <http://est.east.unep.ch/phocadownload/oecd9714.pdf>, 12.03.2012.
- OECD Proceedings Towards Sustainable Transportation. The Vancouver Conference. Conference highlights and overview of issues*, OECD, Vancouver 1996; <http://www.oecd.org/dataoecd/28/54/2396815.pdf>, 12.03.2012.
- „Our Common Future”, *Report of the World Commission on Environment and Development*, WCED 1987, United Nations, 11 December 1987, <http://www.un.org/documents/ga/res/42/ares42-187.htm>, 12.03.2012.
- Paradowska M., *Rozwój zrównoważonych systemów transportowych polskich miast i aglomeracji w procesie integracji z Unią Europejską – przykład aglomeracji wrocławskiej*, Wyd. Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2011.
- Paradowska M., *Transport międzynarodowy*, [w:] *Współczesne tendencje w handlu międzynarodowym*, red. J. Rymarczyk, M. Niemiec, Arboretum, Wrocław 2007.
- Platje J., *Institutional Capital – Creating Capacity and Capabilities for Sustainable Development*, Wyd. Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2011.
- Platje J., Paradowska M., *Zarządzanie kryzysowe w przedsiębiorstwie transportowym*, Wyd. Nasz Dom i Ogród „Flora”, Wrocław 2011.
- Shafiee S., Topal E., *When will fossil fuel reserves be diminished?*, „Energy Policy” January 2009, vol. 37, issue 1.
- Szczepaniak T. (red.), *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, PWE, Warszawa 2002.
- The Global Competitiveness Report 2010-2011*, World Economic Forum, Switzerland 2010; http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2010-11.pdf, 12.03.2012.

PROBLEMS OF SUSTAINABLE TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE CONTEXT OF INTERNATIONAL TRADE AND INVESTMENTS

Summary: This paper discusses chosen issues connected with challenges resulting from close relations between international trade, investments and transport, including more and more visible need of taking sustainable development requirements into account while planning and developing transport systems. Transportation is one of the most important determinants of international trade as well as investment attractiveness. However, it creates many problems threatening human's life, environment and contributing to economic losses. Policies aimed at sustainable transport development are undertaken on different levels. They should also comprise activities connected with striving for intensification of benefits and increase in volume of international trade and investments.

Keywords: international trade, international investments, sustainable transport.