

ODDZIAŁYWANIE POLITYKI HANDLU ZAGRANICZNEGO W KSZTAŁTOWANIU WSPÓŁCZESNYCH PROCESÓW GLOBALIZACYJNYCH NA PRZYKŁADZIE WYBRANYCH GOSPODAREK Z Wczesnym TAKE-OFF

WSTĘP

Globalizacja w ujęciu ekonomicznym jest historycznym procesem liberalizacji i integracji dotychczas funkcjonujących, w pewnej mierze w odosobnieniu, rynków, towarów, kapitału i siły roboczej w jeden rynek światowy (Myszczyszyn, 2014). Laureat nagrody Banku Szwecji im. Alfreda Nobla z ekonomii J. Stiglitz wskazuje, że globalizacja wywołana jest ogromną redukcją kosztów transportu i telekomunikacji oraz zniesieniem sztucznych barier w przepływach dóbr, usług, kapitału, wiedzy i (w mniejszym stopniu) ludzi z kraju do kraju (Stiglitz, 2004, 16-17).

Procesy globalizacyjne nasiliły się już w XIX w., natomiast od połowy XX w. integracja poszczególnych rynków jest dużo większa, podobnie jak szerszy zakres terytorialny tych procesów.

W pierwszej fali globalizacji, mającej swe miejsce w XIX w., obroty handlowe wzrastały niemal czterokrotnie szybciej niż wzrost gospodarki światowej. Handel był istotnym czynnikiem umożliwiającym wzrost gospodarczy, rozprzestrzenianie się technologii, głównie dzięki powstaniu i rozwojowi nowoczesnego, wydajnego, relatywnie taniego transportu i łączności (parowce, koleje, telegraf), ale także ze względu na powszechność polityki otwartego handlu i rozwoju rynków finansowych. W tym czasie większość mocno rozwiniętych gospodarek zanotowała swój take-off (Anglia, Francja, Niemcy, Belgia i USA) (World Trade Report, 2014, 45). W XIX w. występowały powszechnie akceptowane cechy globalizacji, jak: integracja gospodarcza, współzależności międzynarodowe, zależność od postępu w nauce, technice, organizacji, kompresja czasu i przestrzeni, prowadzenie polityki inwestycyjnej przez sektor publiczny, itd. (Por. Frankel, 2000, 45-46, Myszczyszyn, 2013, 155-156).

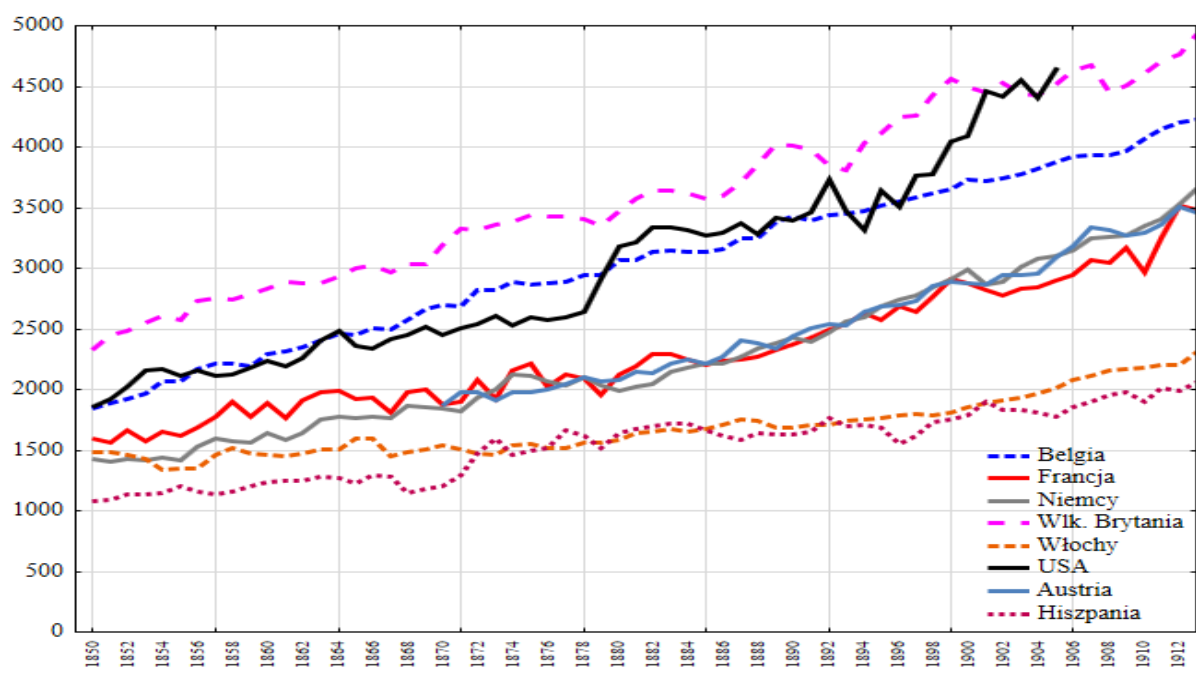
Mimo zahamowania tempa integracji od lat dwudziestych do lat pięćdziesiątych XX w. (faza deglobalizacji), kolejne fale globalizacji nasiliły się począwszy od połowy XX w. Nie sposób wyjaśnić obecnie funkcjonujących pojęć, skutków, a także zagrożeń związanych z wszechobecną globalizacją bez spojrzenia w przeszłość.

Głównym celem artykułu pozostaje ukazanie wpływu zmian w polityce handlowej i technologii (w tym rozwoju transportu) na integrację gospodarczą w warunkach XIX i w XX wieku,

a także określenie siły, tempa i trwałości globalizacji. Czy procesy globalizacyjne rzeczywiście — od etapu startu gospodarek do kapitalistycznego rozwoju — nasilają się i nie ma od nich odwrotu? Jakie czynniki determinują globalizację ekonomiczną? Jakie są cechy szczególne kolejnych fal globalizacji w wieku XX i XXI i czym się różnią od tych w wieku XIX? Czy gospodarkę światową może dotknąć zjawisko deglobalizacji typowe dla okresu zimnej wojny?

PIERWSZA FALA GLOBALIZACJI GOSPODARCZEJ — PRZEWRÓT TECHNICZNY, REWOLUCJA W TRANSPORCIE

W wielu źródłach określa się, że wraz z przewrotem technicznym i startem gospodarek do samoczynnego rozwoju (*take-off*) nastąpił szybki wzrost gospodarczy, któremu towarzyszył wzrost wymiany handlowej (Maddison, 2001, Skodlarski, Matera, 2004, Findlay, O'Rourke, 2007). Tempo wzrostu gospodarczego dla wiodących gospodarek europejskich, USA i Kanady w przeliczeniu na jednego mieszkańca (PKB per capita) zostało zobrazowane na poniższym rysunku (rys. 1).



Rys.1. PKB per capita w latach 1850-1914 dla wybranych krajów europejskich, USA i Kanady (USD 1990).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: A. Maddison, *The World Economy: A Millennial Perspective*. Paris 2001, OECD, Volume 2. *Historical Statistics*, s. 424-427.

Rysunek powyższy jest dowodem, że zmiany w produkcji, jak i rozwoju gospodarczym nie następowały w tym samym tempie w całej Europie, nie wspominając o innych częściach globu ziemskiego. Liderem zmian w Europie i na świecie pozostawała Wielka Brytania z PKB per capita

niemal 2,5 tys. USD w 1850 r., w ciągu 62 lat niemal podwoił się i osiągnął w 1912 r. wartość 4921 USD. W szybkim tempie wzrastał poziom dobrobytu społecznego w USA (1850 r. — 1849 USD PKB per capita, 1913 r. — 5301 USD). Podobnie było w Belgii, Niemczech, Francji.

Choć powoli, ale zmiany w polityce celnej państw (obniżanie taryf celnych) wpływały na wielkość i wolumen handlu. Najlepszym dowodem może być pruska ustawa handlowa i celna z 1818 r. (*das Zoll- und Handelsgesetz vom 26 Mai 1818*), a następnie powstanie w łonie państw niemieckich Niemieckiego Związku Celnego (*Der Deutsche Zollverein*) i proces integracji w łonie państw niemieckich (Myszczyński, 2013, 134-148).

Jak zauważa Patrick O'Brien, europejskiemu wzrostowi gospodarczemu, który znacznie przyspieszył w drugiej połowie XVIII w., towarzyszyła ekspansja podaży usług transportowych. Popyt na usługi transportowe wzrastał, kiedy przemysłowcy i rolnicy (farmerzy) próbowali zakupić czynniki wytwórcze (surowce, narzędzia, maszyny) niezbędne w procesie produkcji z coraz większych odległości oraz sprzedać swoje produkty na rynkach znacznie oddalonych od miejsca wytworzenia (P. O'Brien, 1983, 1).

Niewątpliwie przewrót techniczny, mający swój początek w Wielkiej Brytanii, skutkujący powstaniem nowoczesnego przemysłu (np. przemysł tekstylny, produkcja i obróbka metali), w połączeniu z rozwojem transportu były siłą napędową postępującej integracji gospodarczej i wymiany międzynarodowej. Spadek kosztów transportu sprawiał, że wiele surowców i towarów (zboża, bawełna, surowce mineralne) dostarczano na coraz większe odległości, a ich cena była często niższa niż rodzimych produktów.

Innowacje dotyczące transportu, do których zaliczyć można: utwardzanie dróg, rozwój dróg wodnych i kolejowych, a przede wszystkim zastosowanie siły pary i ograniczenie roli wiatru, wody, siły rąk ludzkich i siły zwierząt stopniowo docierały (głównie z Anglii) na cały kontynent europejski i amerykański. Nowoczesny transport obok najważniejszej zalety, jaką był niski koszt, oznaczał szybszą, tańszą i pewniejszą dostawę towarów i surowców. Nowe środki transportu zapewniały także masowe przemieszczanie się ludzi i przyspieszoną dyfuzję wiedzy. Rolę szczególną w tym zakresie odegrała rozbudowa szlaków kolejowych.

Rozwój kolejnictwa sprawił, że wielu naukowców, jak Walt Rostow, czy Rainer Fremdling określało sektor kolejowy jako podstawowy sektor wzrostu (*ang. primary sector*) (Rostow, 1973, Fremdling, 1985). Linie kolejowe gęstą siecią pokryły Europę, Stany Zjednoczone (Myszczyński, 2013). W końcu XIX w. rozprzestrzeniły się także w Ameryce Łacińskiej, Azji. Procesom globalizacyjnym sprzyjały ogromne inwestycje w koleje, a szczególnie w linie transkontynentalne — łączące np. wschodnie rubieże USA z zachodnimi (1869), linia *the Canadian-Pacific* (1885), czy

w końcu kolej transsyberyjska (1903). Długość wybudowanych linii kolejowych na całym świecie wzrosła z ponad 191 tys. km w 1870 r. do blisko 1 mln w 1914 r.

Praktycznie od 1830 r. parowce regularnie kursowały po Oceanie Atlantyckim w kierunku Ameryki, podobnie działało się po uruchomieniu (od 1850) regularnych kursów parowcami do Afryki Południowej, Zachodniej. W 1874 r. parowcami transportowano z Kalkuty do W. Brytanii 90% imbiru, 90% maku i herbaty, 99% bydła, jedną trzecią ryżu (Fletcher 1958, 561). Od 1880 roku uruchomiono transatlantyckie linie żeglugowe, które w ciągu 10 dni pokonywały odcinek Liverpool–Nowy Jork. Otwarcie Kanału Sueskiego w 1869 roku przyczyniło się do zmniejszenia odległości z Londynu do Bombaju o 41%, do Madrasu o 35%, Kalkuty 32% i Hong Kongu o 26%. Wzrastała rola wymiany handlowej dalekomorskiej, wypierając dotychczasowe kierunki handlu (Landes, 1969). Dzięki rozwojowi transportu malały koszty frachtu, zgodnie z indeksem Harley’ a koszt angielskiego frachtu oceanicznego w latach 1840-1913 spadł o około 70% (Findlay, O’Rourke, 2003, 37).

W warunkach XIX w. równie ważnym wynalazkiem wpływającym na proces komunikacji i przepływu informacji było wykorzystanie telegrafu. Wydaje się bezsporne, że skrócenie połączenia pomiędzy Europą a Ameryką Północną, z kilkudziesięciu dni (żaglowce) do 10 dni było już rewolucją, ale dzięki użyciu telegrafu czas przepływu informacji zredukowano z 10 dni do minuty (sierpień 1858). Okazało się, że jest to dopiero początek rewolucji w komunikacji, która miała ze szczególną siłą wybuchnąć już w XX w.

Parowce, koleje i telegraf łączyły dotychczas odległe rynki dóbr, czynników produkcji, rynki finansowe wywierające wpływ na rozwój światowego handlu, dynamikę inwestycji, a także szybką dyfuzję wiedzy i innowacji. Już Ernest Behm w wydanej w 1867 r. *Die modernen Verkehrsmittel Dampfschiffe, Eisenbahnen, Telegrafen* podkreśla przełomowe znaczenie trojga dzieci XIX stulecia: kolei żelaznych, parowców i telegrafu. Zastosowanie silnika parowego i telegrafu wywołało istną rewolucję we wszystkich obszarach życia ludzkiego — zarówno materialnych, jak i intelektualnych (Behm, 1867, 1).

WZROST ZNACZENIA HANDLU MIĘDZYKONTYNETALNEGO

W latach 1750-1820 stopa wzrostu ludności w Wielkiej Brytanii osiągnęła ponad dwukrotnie wyższy poziom niż w XVII w. Obok tego szybko wzrastał poziom urbanizacji. PKB również wzrastał w tempie dotąd niespotykanym o blisko 200% wyższym niż średnia europejska, malała liczba zatrudnionych w rolnictwie (w 1820 zaledwie 36% ogółu zatrudnionych), a w strukturze tworzenia dobrobytu społecznego wzrastała rola przemysłu i sektora usług. Zmiany te następowały z dużo większym natężeniem w porównaniu do kontynentalnej Europy. Wielka Brytania

stawała się liderem przemian gospodarczych. Dla przykładu zupełnie przeciwstawne procesy miały miejsce w gospodarce Niderlandów — następował proces deindustrializacji, deurbanizacji, a także, co znamienne zaoszczędzony niderlandzki kapitał wspierał zagraniczne inwestycje, w tym brytyjskie (Maddison, 2001, 96).

Poziom światowej wymiany handlowej (liczonej jako suma eksportu i importu do całkowitej produkcji PKB) przyspiesza w XIX w. W wiekach XVI-XVIII tempo to wynosiło (niezmiennie) około 1% rocznie, w XIX w. i początkach XX w. przyspieszyło do 3% rocznie. Biorąc pod uwagę, że tempo wzrostu produkcji i innowacyjności było zdecydowanie większe w XX w., wiek XIX należy uznać za fenomen. Na rozwój wymiany międzynarodowej, obok zmian technologicznych, z całą pewnością wpływ miał rozwój naukowej teorii handlu, w tym wolnego handlu, stworzonej przez klasyków ekonomii — A. Smitha i D. Ricardo. Teorie kosztów absolutnych i komparatywnych stworzone przez przedstawicieli szkoły klasycznej ukazywały, że wymiana handlowa — w tym specjalizacja poszczególnych krajów w produkcji relatywnie tańszych dóbr — może przynieść wymierne korzyści dla każdego uczestnika takiej wymiany, łącznie ze wzrostem poziomu produkcji światowej.

Idea wolnego handlu, zapożyczona z Anglii, znalazła w połowie XIX w. wielu gorliwych zwolenników na kontynencie europejskim (Myszczyński, 2012).¹ Proces liberalizacji trwał wiele lat w samej Anglii (praktycznie do czasu zniesienia ustaw zbożowych (ang. *corn-laws*) w 1846 r.) i święcił swój triumf w latach sześćdziesiątych XIX w. W latach 1861–1870 zawarto 120 traktatów handlowych, w których powszechnie stosowano klauzulę największego uprzywilejowania. I tak: Włochy podpisały 24 traktaty bilateralne, Francja i Belgia po 19, Niemcy — 18, Austria — 14, Wielka Brytania — 8 (Schmidt, 2004, 8-9). Traktaty liberalizowały wymianę między państwami, choć nie znosiły cel zupełnie (Cipielewski, Kostrowicka, Landau, Tomaszewski, 1985, 188). W rezultacie zawsze, kiedy wchodził w życie nowy traktat, następowała ogólna obniżka cel. Przez około 10 lat Europa była bliższa pełnej wolności handlu niż kiedykolwiek później, aż do końca II wojny światowej.

Liczba zawartych traktatów miała ogromny wpływ na tempo obrotów w handlu międzynarodowym i postępujący proces integracji rynków. Według szacunków, średni roczny wskaźnik wzrostu obrotów handlowych w latach 1785–1830 wynosił 1,37%/rok, w latach 1820–1840 — 2,81%/rok, w 1840-1860 — 4,84%/rok, aby w latach 1860–1870 osiągnąć poziom 5,53%/rok. Zaś w okresie protekcjonistycznej polityki handlowej w latach 1870-1913 europejska wymiana

¹ Nie można zapominać o przeciwnikach wolnej wymiany handlowej, która w tym czasie była korzystna dla samej Anglii. Wśród nich byli m.in. A. Hamilton i założyciel niemieckiej szkoły historycznej w ekonomii F. List — postulowali oni m.in. konieczność czasowego wprowadzania tzw. cła wychowawczego (por. List, 1910).

międzynarodowa wzrastała średnio o 4,1% rocznie i skala ta była wyższa niż w wieku XX (Daudin, Morys, O'Rourke, 2008, 1). W latach 1800–1870 wartość obrotów w handlu światowym zwiększyła się ośmiokrotnie z około 280 mln funtów szterlingów w 1800 r., do ponad 2,2 mld funtów szterlingów w 1870 r. (Skodlarski, Matera, 2004, 119). W latach 1800-1880 poziom wymiany handlowej wzrósł już ponad dwunastokrotnie (Skodlarski, 2012, 148). Dla zobrazowania tempa zmian w poniższej tabeli (tab. 1) autor prezentuje wysokość obrotów handlowych dla poszczególnych krajów oraz dynamikę obrotów w latach 1870-1913. Zauważyć można dominację Wlk. Brytanii, Niemiec i Francji. Dla Wlk. Brytanii suma obrotów handlowych wyniosła w 1870 r. ponad 12,2 mld USD, dla Niemiec 6,7 mld USD, dla Francji 3,5 mld USD. (Daudin, Morys, O'Rourke, 2008). Największą dynamikę wzrostu w latach 1870-1913 zanotowały: Belgia (492%), Niemcy (465%), Szwajcaria (418%). Wlk. Brytania prowadząca bardzo liberalną politykę handlową (po 1870 r.) zanotowała wzrost o 222%.

Dogodne warunki wymiany międzynarodowej wpływały na wzrost poziomu wymiany handlowej w stosunku do wytwarzanego PKB. Poniższe zestawienia (rys. 2, 4.) ukazują rozmiary eksportu i importu towarów w odniesieniu do poziomu PKB w latach 1820-1913 oraz od lat sześćdziesiątych XX w. Zauważalny jest wzrost poziomu wymiany w okresie 1870-1913. Zahamowanie nadeszło po I wojnie światowej i praktycznie ożywienie nastąpiło dopiero w latach sześćdziesiątych XX w. Wzrost imperializmu, dwie wojny światowe, kryzys ekonomiczny w latach trzydziestych XX w. oraz okres „zimnej wojny”, z całą pewnością hamowały procesy globalizacyjne. Dla niemal wszystkich analizowanych krajów poziom wymiany w 1950 r. był niższy niż przed wybuchem I wojny światowej.

Tab. 1. Wartość obrotów i dynamika handlu zagranicznego wybranych państw europejskich.

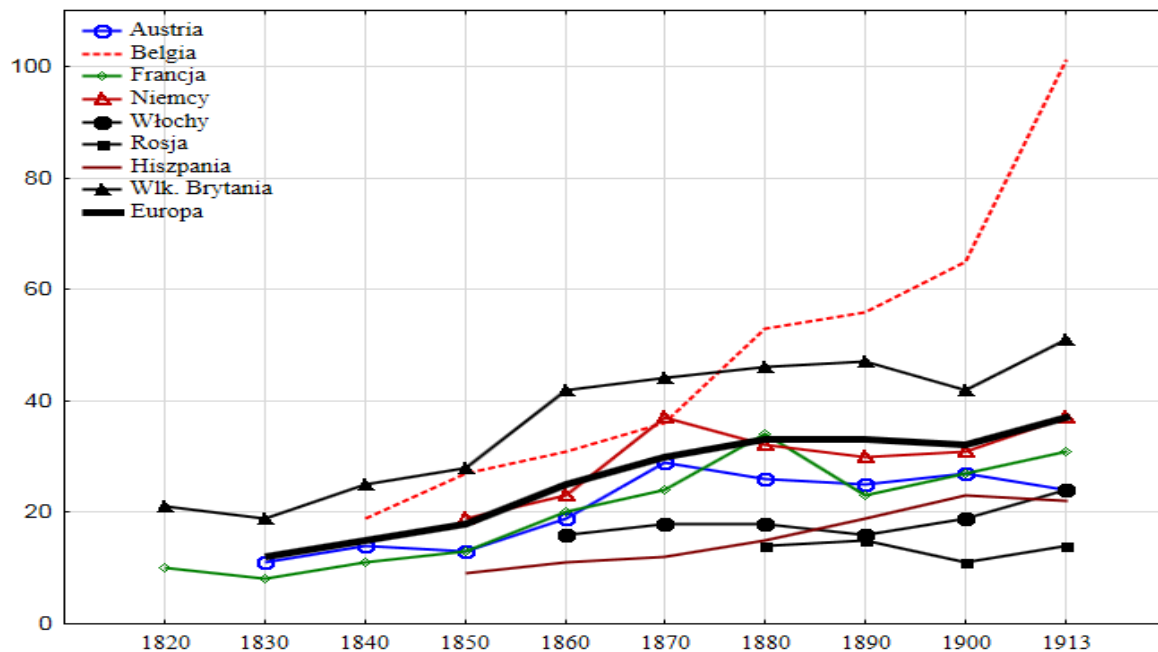
Kraj	1870 r. — obroty w mln USD (1990)	Wzrost 1870-1913 (%)
Wlk. Brytania	12237	222
Niemcy	6761	465
Francja	3512	222
Włochy	1788	158
Holandia	1727	151
Belgia	1237	492
Szwajcaria	1107	418
Hiszpania	850	335
Austria	467	333
Dania	314	376

Źródło: opracowanie własne na podstawie: A. Maddison, *The World Economy: A Millennial Perspective*, Paris 2001, OECD.

Gdyby chcieć ukazać stosunek wymiany handlowej (z włączeniem poziomu eksportu i importu) jako procent w stosunku do PKB wówczas w latach 1870-1913 wskaźnik wzrósłby z 9,2% do 13,5%. Dla przykładu wskaźnik powyższy dla poszczególnych krajów europejskich w 1913 r. wyniósł: 101,4% dla Belgii, 64,5% dla Szwajcarii, 51,2% dla Zjednoczonego Królestwa, 37,2% dla Niemiec, 30,8% dla Francji, 13,8% dla Rosji (Daudin, Morys, O'Rourke, 2008, 24). Wzrost wolumenu wymiany międzynarodowej w epoce wolnego handlu ukazał korzyści płynące ze specjalizacji, ale także uaktywnił konkurencję w sferze produkcji oraz wrogie zachowania i konflikty mające swój wyraz w zmianie polityki handlowej i ochronie rynków krajowych, szczególnie w czasie kryzysów ekonomicznych (Myszczyzyn, 2012, 300-310).

Wzrastający poziom eksportu, przy spadających cenach eksportowanych dóbr, wywołał np. spadek brytyjskiego *terms of trade* (Tilly, 1999, 18). Efektem rozbudzonego handlu była postępująca konwergencja cen dóbr (towarów), co jest najlepszym wskaźnikiem integracji rynków np. cena pszenicy dla Liverpoolu i Chicago, ceny bawełny notowanej w Liverpoolu i Aleksandrii (Myszczyzyn, 2014, 147-148). Inne przykłady postępującej konwergencji cen na przykładach USA i Anglii, Anglii i Niemiec można znaleźć w pracach Kevina O'Rourke'a i Jeffreya Williamsona oraz Jana Klovlanda (O'Rourke, Williamson, 1994, Klovland, 2005). Różnice cenowe pomiędzy regionami mogą wskazywać na wysokie koszty transportu, prowadzoną politykę handlową (celną), lokalne wojny, klęski nieurodzaju.

Na poniższym rysunku (rys. 2) przedstawiono otwartość gospodarek wybranych państw europejskich w latach 1820-1913. Liderami pozostają Wielka Brytania oraz Belgia. W 1860 r. indeks wynosił: dla Belgii 31%, Wielkiej Brytanii 42%, Niemiec 23%, Hiszpanii 11% na tle średniej europejskiej 25%. W roku 1913 w przypadku Belgii zsumowana wartość importu i eksportu przekraczała wartość wytwarzanego PKB (101%), dla Wlk. Brytanii indeks pozostawał na poziomie 51%, dla Rzeszy Niemieckiej wynosił 37%, Hiszpanii 22%, a Rosji 14%. Średnia europejska wzrosła do poziomu 37%.



Rys. 2. Otwartość gospodarek wybranych krajów europejskich na tle otwartości gospodarki Europy (1820-1913)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: S. Broadberry, K. O'Rourke, 2010, *The Cambridge Economic History of Modern Europe: Volume 1 1700-1870, Volume 2, 1870 to the Present*. Cambridge University Press.

Mimo wyraźnego wzrostu produkcji, rolnictwo, a szczególnie uprawa zbóż, w Europie Zachodniej stawało się mało opłacalne, dotychczasowi eksporterzy (np. Prusy) stanęli w obliczu inwazji taniego zboża z innych regionów świata (USA, Argentyna). Niemcy, będąc eksporterem żywności, w tym zbóż, dość szybko stały się ich importerem.

W wymianie międzynarodowej podczas pierwszej fali globalizacji dominowały produkty pierwszego sektora gospodarki. Według dostępnych danych produkty pierwszego sektora w końcu XIX w. stanowiły 62-64% światowego eksportu ogółem; w 1913 roku żywność stanowiła 27% światowego eksportu, surowce rolne około 23%, zaś 14% minerały. Wielka Brytania i rozwinięte kraje europejskie stały się głównymi importerami dóbr żywnościowych (w tym zbóż), a zarazem eksporterami dóbr przemysłowych. Stany Zjednoczone początkowo były głównym eksporterem żywności, aczkolwiek szybka rozbudowa własnego przemysłu sprawiała, że wzrastał także eksport dóbr przemysłowych. Tymczasem Oceania, Ameryka Łacińska, Afryka nie eksportowały praktycznie żadnych towarów. Z kolei w przypadku Azji przeważał wywóz podstawowych produktów, które stanowiły np. w przypadku Indii $\frac{3}{4}$ eksportu w 1913 r.

Wraz ze wzrostem obrotów handlowych w procesie globalizacji zauważalny jest (obok handlu towarami) przepływ kapitału na rynkach międzynarodowych. Typowym pozostaje przepływ kapitału z krajów zamożnych do krajów mniej zaawansowanych (Myszczyszyn, 2014). W 1874 r. łączna suma inwestycji zagranicznych dla Wielkiej Brytanii, Rzeszy Niemieckiej i Francji wyniosła

6 mld USD, aby w 1914 roku przekroczyć 33 mld USD. Niemcy i Francuzi inwestowali głównie w Europie (odpowiednio 53,2% i 61,1% inwestycji zagranicznych), Ameryce Łacińskiej (16,2%, i 13,3%), Azji i Afryce (12,8% i 21,1%). Udział globalnych zagranicznych inwestycji stanowił 12,8% całkowitych inwestycji niemieckich (Daudin, Morys, O'Rourke, 2008, 25-26). Z kolei inwestycje brytyjskie ulokowane były głównie w Ameryce, Australii, Rosji stanowiąc łącznie 68% ogółu inwestycji. Brytyjczycy wspierali głównie rozwój kolejnictwa i projekty infrastrukturalne.

Innymi efektami typowymi dla pierwszej fali globalizacji były migracje zarobkowe z Europy do Nowego Świata, konwergencja plac. Nie należy zapominać, że państwa europejskie posiadały (1913 r.) ponad 52,5 mln km² powierzchni swoich zamorskich posiadłości (kolonii). Europa pozostawała liderem zmian gospodarczych, w tym także procesów globalizacyjnych z wiodącą rolą Wielkiej Brytanii. Poziom PKB Europy wynosił blisko 47% gospodarki światowej. Hegemonii Europy skutecznie przeciwstawiały się w coraz większym stopniu: Ameryka, Australia, Nowa Zelandia (Broadberry, O'Rourke, 2010, 20-32).

OKRES DEGLOBAŁIZACJI. HANDEL ZAGRANICZNY W WARUNKACH DRUGIEJ I TRZECIEJ FALI GLOBALIZACJI — WZROST UDZIAŁU KRAJÓW ROZWIJAJĄCYCH SIĘ

Pomiędzy 1914 a 1945 rokiem rozwój gospodarczy Europy został brutalnie przerwany podobnie jak procesy integracji. Okres ten nazwać można latami deglobalizacji (Broadberry, O'Rourke, 2010, 1, 151). Do wzorców wypracowanych w XIX w. można było powrócić po dwóch wojnach światowych, jednakże świat w tym czasie bardzo się zmienił — w wielu przypadkach ludność Europy, a także innych regionów świata doświadczona została przez wykorzystanie nowoczesnej broni (w tym bomby atomowej), eksterminację, zniszczenia na niespotykaną dotąd skalę, migracje. Po zakończeniu wojen nastąpiły zmiany granic, powstanie obozu państw socjalistycznych, miała miejsce także era zimnej wojny. W tym czasie warunki ekonomiczne, jak i polityczne, stały się bardzo niestabilne.

Po II wojnie wzrost gospodarczy krajów europejskich, jak i procesy integracyjne, nie miały już takiego związku z kolonializmem. Kraje europejskie rozpoczęły ściślejszą współpracę z USA, a także z państwami (będącymi dotąd) koloniami. Rysował się także nowy etap współpracy gospodarczej w samej Europie. Wzrastało także zaangażowanie państw i władz publicznych w procesy gospodarcze (interwencjonizm państwowy). Na tej bazie w drugiej połowie XX w. nastąpił szybki niemal sześciokrotny wzrost gospodarki światowej. Dekada lat sześćdziesiątych określana jest, jako złote lata dla gospodarki Europy Zachodniej.

W latach 1950-1998 gospodarka światowa wzrastała średnio o 3,9% rocznie, dla porównania w latach 1820-1950 wzrost ten wynosił około 1,6%, zaś w latach 1500-1820 nie więcej niż 0,3%

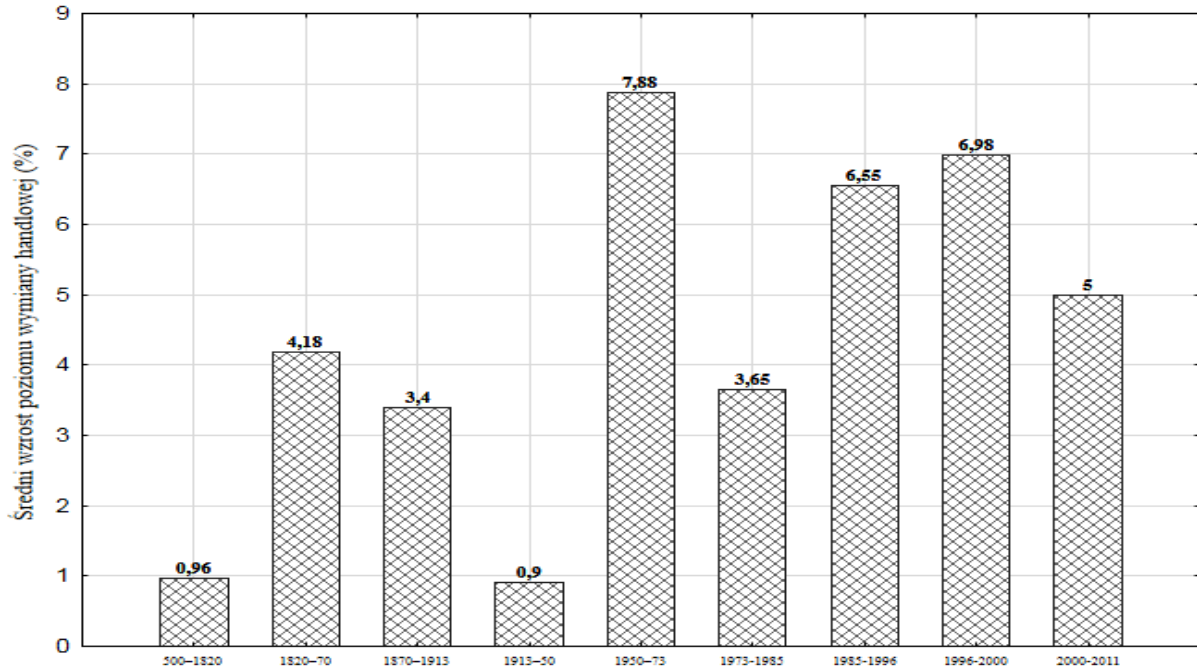
(Maddison, 2001, 125). Na rys. 3 autor zobrazował poziom wzrostu światowej wymiany handlowej — jest to tylko potwierdzenie szybkiego tempa przyrostu obrotów handlowych, choć zauważalny jest lekki spadek poziomu obrotów w latach 2000-2011. W XX w. w mniejszym stopniu niż w XIX w. spadały koszty transportu, ale z pewnością na tempo procesów globalizacyjnych wpłynęło znoszenie barier celnych, począwszy od lat pięćdziesiątych XX w. Europa po II wojnie światowej zmniejszyła swój udział w tworzeniu gospodarki światowej do 40%, co jest tylko dowodem na zwiększenie udziału innych państw i regionów globu ziemskiego.

W alarmującym tempie wzrastała liczba mieszkańców ziemi, co sprawiało, że tempo PKB per capita w latach 1950-1998 wynosiło 2,1% (np. 1820-1950 około 0,9%). W najnowszych czasach wzmagają się wzajemna zależność różnych części globu ziemskiego, a dowodem tego jest ciągle powiększanie się poziomu wymiany handlowej, który przewyższa wzrost poziomu PKB. Wzrost międzynarodowych podróży, rozwój komunikacji (w tym transportu lotniczego), przepływu usług, prowadzi do międzynarodowego podziału pracy, ułatwiając rozpowszechnianie idei i technologii łącznie z eksportem dóbr i usług z krajów o wysokim poziomie rozwoju gospodarczego do innych obszarów świata.

Mimo że udział Europy w obrotach handlowych świata maleje — na korzyść gospodarek spoza tej części świata — pozostaje ona bardziej związana procesami integracyjnymi niż strefa Ameryki czy azjatycka. Powstanie Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali (1952 r.), Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (1958 r.) i w końcu Unii Europejskiej (1993 r.) potwierdzały wolę współpracy, znoszenia barier handlowych. Znamienne było rozszerzenie UE o kolejne kraje europejskie pozostające w okresie powojennym w tzw. bloku socjalistycznym (lata: 2004, 2007, 2013).

W drugiej fazie globalizacji następowała przede wszystkim integracja gospodarek krajów wysoko rozwiniętych tj. krajów Europy Zachodniej, Ameryki Północnej (w tym: Stanów Zjednoczonych) oraz Japonii.

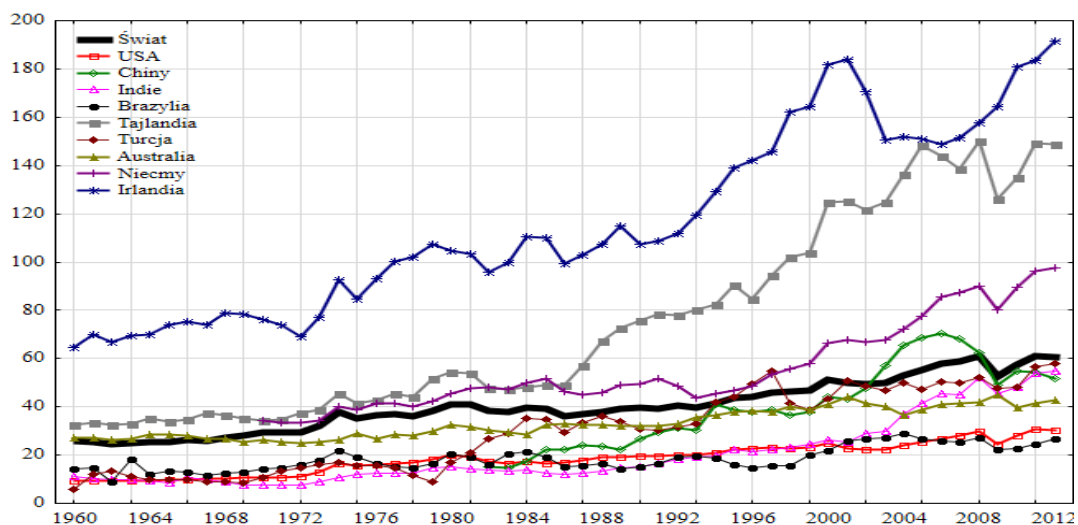
Do współczesnej fali globalizacji włączyły się także inne państwa globu, co ją odróżnia od globalizacji w XIX w. Potwierdzeniem tego są spadające taryfy celne. Jak zauważa O'Rourke średni poziom taryf celnych w ostatnich dekadach XX w. (np. 1980-1990) systematycznie obniżał się — średnia taryfa celna na towary przemysłowe spadła nawet o kilkanaście procent zarówno w Ameryce Łacińskiej, Azji Wschodniej i w Afryce Subsaharyjskiej. Na początku 1990 roku średnia stawka celna wyniosła już 12,5% w Ameryce Łacińskiej, 17,1% w Azji Wschodniej, 22,5% w Afryce Subsaharyjskiej, w porównaniu do 4-5% dla Stanów Zjednoczonych, Kanady, Unii Europejskiej i Japonii.



Rys.3. Średni wzrost poziomu światowej wymiany handlowej (%)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: M. Roser, 2015, International Trade, <http://ourworldindata.org/data/global-interconnections/international-trade> (dostęp: 15.04.2015).

Dla określenia tempa integracji autor posłużył się także poziomem otwartości gospodarek krajowych (w tym gospodarki światowej). Im stosunek obrotów handlowych do poziomu PKB jest wyższy tym większe znaczenie — w przypadku danego kraju — ma wymiana międzynarodowa, a tym samym większy jest poziom integracji. Poniższe wyniki są zobrazowaniem procesów globalizacyjnych w latach 1965-2012.



Rys. 4. Otwartość gospodarek wybranych krajów na tle otwartości gospodarki światowej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: S. Broadberry, K. O'Rourke, 2010, The Cambridge Economic History of Modern Europe: Volume 1 1700-1870, Volume 2, 1870 to the Present. Cambridge University Press.

TRWAŁOŚĆ I KSZTAŁT GLOBALIZACJI (?)

Historyczne okresy zahamowania procesów globalizacji, zarówno w wieku XIX jak i w XX w. są wymownym argumentem, że integracja rynków może okazać się nietrwała. Procesy globalizacyjne mogą być skutecznie hamowane przez kraje o niskim tempie wzrostu gospodarczego, niestabilne politycznie, w których demokratyzacja jest ograniczona lub jej brak. Mimo że deglobalizacja prowadzi do spadku wymiany międzynarodowej, ogranicza przepływy kapitału inwestycyjnego, redukuje tempo migracji, może stać się ważnym argumentem w ręku polityków, ekonomistów, rządów, grup interesów ukazujących również jej pozytywne skutki dla poszczególnych grup społecznych czy pojedynczego kraju. Dla przykładu noblista Joseph Stiglitz uważa, że liberalizacja handlu, będąca jednym z warunków wzrostu wolumenu obrotów handlowych oznaczać może dla krajów biednych, w których mechanizmy rynkowe (w tym konkurencja) działają mało efektywnie, wzrost bezrobocia, spadek wydajności, a w konsekwencji opór społeczny przed otwieraniem własnych rynków (Stiglitz, 2005). Faktycznie liberalizacja i wolny handel nie zawsze są korzystne dla słabo rozwiniętej gospodarki wybranego kraju, a ochrona celna w postaci cła wychowawczego prowadzona była przez wiele krajów zamożnych, nie wyłączając USA, Wielkiej Brytanii, Niemiec. Promowanie (jedynie) wolnego handlu przez Światową Organizację Handlu (WTO) jest niejako wyrzeczeniem się skuteczności selektywnej i czasowej ochrony celnej, przy użyciu której przecież bogate kraje ukształtowały swój obecny poziom rozwoju gospodarczego (Mahnkopf, 2005, 122).

Nie należy zapominać także, że niezależnie od poziomu zamożności krajów obok zwolenników globalizacji część społeczeństwa, elit politycznych wyraża także wątpliwości w jej sens (Mahnkopf, 2005). Szczególnie jest to widoczne w trakcie różnego rodzaju spotkań np. Grupy G-8, Banku Światowego, Międzynarodowego Funduszu Walutowego, Światowej Organizacji Handlu, krajów OECD, podczas których przeciwnicy globalizacji wyrażają swoje niezadowolenie i sprzeciw wobec negatywnych konsekwencji procesów integracji gospodarczej oraz instytucji wyżej wymienionych. Równoległe do spotkań Światowego Forum Ekonomicznego (Davos), zwolennicy tzw. alternatywnej globalizacji (antyglobaliści) organizują Światowe Forum Społeczne (2001–2003, 2005, 2012 Pôrto Alegre, 2004 Bombaj, 2006 Bamako, 2007 Nairobi, 2009 Belém, 2011 Dakar, 2013 Tunis). Sprzeciw antyglobalistów budzi choćby typowy dla globalizacji prymat ekonomii (w tym liberalizacji i wolnego handlu) nad polityką społeczną. Niepożądanymi efektami globalizacji w krajach rozwijających się mogą być przykłady przenoszenia produkcji z krajów bogatych i wyzysk tamtejszych pracowników (np. niskie płace, zatrudnianie niepełnoletnich), degradacja środowiska naturalnego, ograniczenie rozwoju narodowych przedsiębiorstw. Innym zagrożeniem jest koncentracja kapitału i wpływ na decyzje dotyczące kierunków dalszych procesów globalizacyjnych w ręku stosunkowo niewielkiej grupy osób. W zglobalizowanym świecie maleje

siła państw i instytucji narodowych, a przykładem może być wspólna waluta (EUR). Mimo wielu korzyści uczestnictwo w unii walutowej jest dowodem na to, że pojedyncze państwo członkowskie nie może stosować suwerennej polityki monetarnej dla potrzeb własnej gospodarki (np. operacji otwartego rynku stosowanej przez bank centralny). Ruch antyglobalistyczny jest z definicji nastawiony na negowanie globalizacji, jej zatrzymanie i likwidację, co wydaje się zadaniem trudnym do realizacji.

Z kolei ruchy alterglobalistyczne nie negują samej globalizacji, ale zwracają uwagę na konieczność czynnego udziału w określaniu kierunku globalizacji wszystkim obywatelom, a nie tylko nielicznym grupom. Jednocześnie domagają się globalizacji, która będzie bardziej sprawiedliwa (Gawor, 2006, 41-47).

Inną koncepcją, którą można traktować jako kontrpropozycję współczesnej globalizacji może być idea zrównoważonego rozwoju. Termin „rozwój zrównoważony” (*sustainable development*) pojawił się w raporcie Brundtlanda „Nasza wspólna przyszłość” (*Our Common Future*) w 1987 roku. Koncepcja zakłada zachowanie równowagi pomiędzy wzrostem gospodarczym a koniecznością ochrony środowiska i zachowania nieodnawialnych zasobów przyrody dla przyszłych pokoleń. Tak rozległy zakres działania, obejmujący sferę ekonomiczną, społeczną oraz ekologiczną wydaje się racjonalną alternatywą dla obywateli poszczególnych części globu (por. Myszczyński, 2010, 57-58).

WNIOSKI

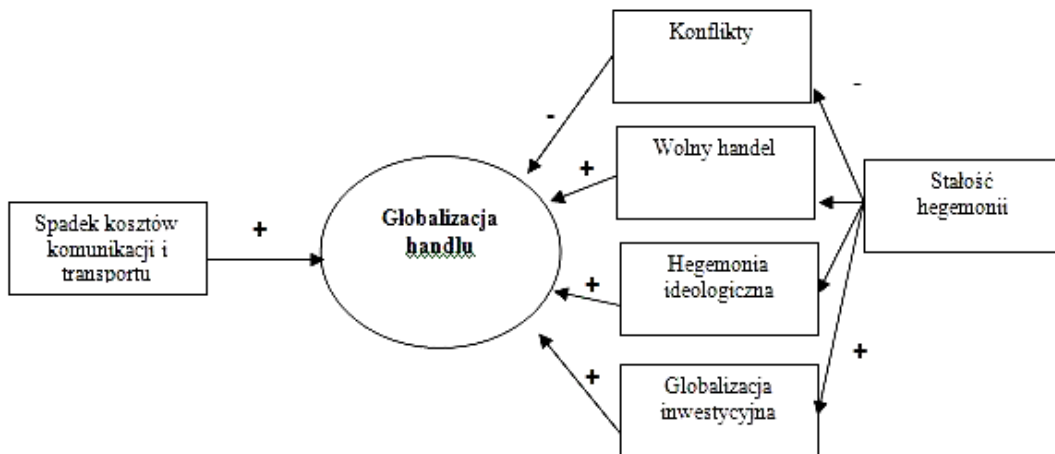
Lata 1850-1913, to okres startu (*take-off*) wielu gospodarek europejskich i USA, to także niespotykane dotąd szybkie tempo zmian technologicznych i towarzyszący temu procesowi wzrost gospodarczy i wzmożone tempo obrotów handlowych. W krajach Europy Zachodniej i USA zauważalny był, mimo przyrostu liczby mieszkańców, wzrost produktu per capita, co jest dowodem na dokonujący się rozwój gospodarczy i poprawę warunków życia ludności tych obszarów

Postępujący proces globalizacji umożliwił integrację gospodarczą głównie rozwiniętych krajów europejskich i Ameryki Północnej. Mimo wielu wrogich zachowań postępująca integracja umożliwiała szybszą dyfuzję technologii, kapitału, wiedzy z krajów zamożnych do krajów (wówczas) biednych. Oznaczała także dla krajów rozwiniętych możliwość zakupu tańszych surowców (np. rolnych), co mogło skutecznie obniżać koszty utrzymania gospodarstw domowych, a jednocześnie kraje rozwinięte mogły eksportować dobra przemysłowe, a także inwestować kapitał. Globalizacja jednak, jak wykazuje autor, nie rozwiązała wielu problemów społecznych (ubóstwa, bezrobocia, polaryzacji dochodów), ochrony środowiska naturalnego, jednocześnie na jej kształt i kierunek zmian mają wpływ najzamożniejsze kraje i przedstawiciele ogromnych korporacji, co

może być poważnym zagrożeniem dalszych procesów integracji gospodarczej i trwałości dotychczasowych zmian.

Zauważyć należy, że procesy globalizacyjne przybierały na sile w drugiej połowie XIX w., ale do czasu I wojny światowej dotyczyły głównie półkuli północnej (Tilly, 1999, 8), więc nie były czymś masowym i powszechnym jak dziś. Po okresie spadku tempa integracji rynków (okres dwóch wojen światowych, „zimna wojna”, kryzys lat trzydziestych) ponownie procesy globalne nasiliły się w latach sześćdziesiątych XX w., aby z największą siłą dokonywać się od lat dziewięćdziesiątych XX w.

Ważnym czynnikiem procesów globalizacyjnych były zmiany w bezpośrednich inwestycjach zagranicznych. Jeszcze innym czynnikiem potwierdzającym procesy globalizacyjne w analizowanym okresie były pominięte w tym opracowaniu masowe migracje ludności (w tym transatlantyczne), szczególnie nasilone w Irlandii, Norwegii, Europie Wschodniej. Niemniej jednak, obok handlu międzynarodowego, liberalizacji wymiany należy postrzegać procesy globalizacyjne w połączeniu z innymi czynnikami (rys. 5). Poniżej przedstawiono hipotetyczne przyczyny procesów globalizacyjnych, które przedstawiają w swoim artykule Ch. Chase-Dunn, Y. Kawano, B. D. Brewer. Analizując kolejne fale globalizacji handlu, zauważają, że równie ważnym czynnikiem pozostaje tzw. stałość hegemonii. W warunkach pierwszej fali globalizacji krajem zapewniającym szybkie tempo integracji gospodarczej pozostawała Wielka Brytania — to tam powstały: nowoczesna teoria handlu, zaczątki przewrotu technicznego, promocja idei wolnego handlu. W warunkach drugiej fali globalizacji rolę lidera można przypisać Stanom Zjednoczonym. W kolejnej fazie należałoby zwrócić uwagę na rolę globalizacji politycznej przybierającej formę instytucjonalną w postaci globalnych i międzyregionalnych organizacji polityczno-militarnych, włączając w to instytucje o charakterze ekonomicznym jak: Międzynarodowy Fundusz Walutowy, Bank Światowy, czy Światowa Organizacja Handlu. Działania tychże są poddawane krytyce przez (już) silnie rozwinięte ruchy antyglobalistów i alterglobalistów.



Rys. 5. Hipotetyczne przyczyny globalizacji handlu.

Źródło: Ch. Chase-Dunn, Y. Kawano, B. D. Brewer, 2000, Trade Globalization since 1795: Waves of Integration in the World-System, , American Sociological Review, Vol. 65, No. 1.

Jak podają autorzy raportu Światowej Organizacji Handlu wzrost obrotów handlowych i promocja handlu mogą prowadzić do wzrostu PKB poprzez: poprawę alokacji zasobów przez specjalizację zgodnie z teorią (kosztów) przewagi komparatywnej; umożliwienie wykorzystania efektów skali produkcji (ekonomia skali). Otwarte gospodarki rozwijają się szybciej, ponieważ handel promuje inwestycje, innowacje i determinuje zmiany instytucjonalne (World Trade Report, 2014, 6). Jednakże różne tempo poziomu rozwoju krajów globu uniemożliwia natychmiastową realizację polityki wolnego handlu, co może skutecznie spowalniać tempo globalizacji poszczególnych obszarów, państw. O tym jakby zwolennicy globalizacji zapominają.

Czynnikami, które mogą prowadzić do zahamowania tempa globalizacji (deglobalizacji) pozostają konflikty, w tym te, które na tym etapie rozwoju technologicznego mogą objąć swym zasięgiem znaczne obszary, w tym również zmiany w polityce handlowej (np. rosyjskie embargo, amerykańskie embargo dotyczące Kuby, itd.), czy hamujące przepływ siły roboczej (np. ostatnie wypowiedzi polityków w Wielkiej Brytanii). Ważną alternatywą wobec globalizacji gospodarczej wydaje się koncepcja zrównoważonego rozwoju, która z racji swej definicji nie tylko kładzie nacisk na wzrost gospodarczy (w tym politykę handlu zagranicznego), ale także ochronę środowiska naturalnego i kształtowanie dobrobytu społecznego poprzez sprawiedliwy podział dochodu społecznego i zwalczanie ubóstwa.

Literatura:

- Behm Ernest; 1867, Die modernen Verkehrsmittel: Dampfschiffe, Eisenbahnen, Telegraphen; eine geographisch-statistische Übersicht mit historischen und volkswirtschaftlichen Notizen mit einer Telegraphen- und Dampfschiffahrts-Karte der Erde und einer Kommunikations-Karte von Central-Europa, Gotha: Wyd. Perthes
- Broadberry, Stephen; O'Rourke, Kevin; 2010, The Cambridge Economic History of Modern Europe: Volume 1 1700-1870 and Volume 2, 1870 to the Present, Cambridge: Cambridge University Press
- Cipielewski, Jerzy; Kostrowicka, Irena; Landau, Zbigniew; Tomaszewski, Jerzy; 1985, Dzieje gospodarcze świata do roku 1980, Warszawa: KiW
- Daudin, Guillaume; Morys, Matthias; O'Rourke, Kevin; 2008, Europe and globalization, 1870-1914; w: Unifying the European Experience: An Economic History of Modern Europe, Broadberry, Stephen; O'Rourke, Kevin (eds.), Cambridge: Cambridge University Press
- Findlay, Ronald; O'Rourke, Kevin; 2003, Commodity Market Integration, 1500–2000, Chicago: University of Chicago Press
- Findlay, Ronald; O'Rourke, Kevin; 2007, Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium, Princeton: Princeton University Press.
- Fletcher, Max; 1958, The Suez Canal and world shipping, 1869–1914, w: Journal of Economic History Vol. 18, Iss. 04, pp. 556-573
- Frankel, Jeffrey; 2000, Globalization of the Economy, Joseph Nye (ed.), John Donahue Governance in a globalizing world, Washington: DC Brookings Institutions Press
- Fremdling, Rainer; 1985, Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, Dortmund: Ges. für Westfäl. Wirtschaftsgeschichte e.V.
- Gawor, Leszek; 2006, Antyglobalizm, alterglobalizm i filozofia zrównoważonego rozwoju jako globalizacyjne alternatywy; w: Problemy Ekorozwoju, vol. 1, No. 1, s. 41-48
- <http://www.sfu.ca/~dajacks/data/prices/Germany/prices.html>
- Klovland, Jan; 2005, Commodity market integration 1850-1913: Evidence from Britain and Germany; w: European Review of Economic History No. 9 (2), pp. 163-197
- Landes, David; 1969. The Unbound Prometheus: Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present, Cambridge: Cambridge University Press.
- List, Friedrich; 1910, Das Nationale System der politischen Oekonomie, Zweite Auflage, Jena: Verlag von G. Fisher
- Maddison, Angus; 2001, The World Economy: A Millennial Perspective, Paris: Wyd. OECD
- Mahnkopf, Birgit; 2005, Investition als Intervention: Wie interregionale und bilaterale Investitionsabkommen die Souveränität von Entwicklungsländern beschneiden, w: Internationale Politik und Gesellschaft, H.1, pp. 121–141
- Myszczyszyn, Janusz; 2010, Próba oceny korzyści i barier związanych z implementacją wspólnotowego systemu zarządzania i audytu (EMAS), w: Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis, Oeconomica No. 277 (58), s. 57–70
- Myszczyszyn, Janusz; 2012, Przesłanki i ekonomiczne konsekwencje polityki protekcjonistycznej na przykładzie „unii żyta i żelaza”; w: Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu: Polityka ekonomiczna 2012, No. 246, Wrocław: Wyd. Uniwersytetu Wrocławskiego

- Myszczyzyn, Janusz; 2013, Wpływ kolei żelaznych na wzrost gospodarczy Niemiec (1840–1913), Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Myszczyzyn, Janusz; 2014, Rozwój transportu i wymiany międzynarodowej a pierwsza fala globalizacji gospodarczej, *Kultura-Historia-Globalizacja* nr 15, s. 139-152,
http://www.khg.uni.wroc.pl/files/9_KHG_15_myszczyzyn_t.pdf (15.04.2015 r.)
- O'Brien, Patrick; 1983, *Transport and Economic Development in Europe 1789-1914*, w: P. O'Brien (ed.), *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*, Oxford: Oxford University Press
- O'Rourke, Kevin; Williamson Jeffrey; 1999, *Globalization and history. The evolution of a nineteenth-century Atlantic economy*, London: MIT Press
- O'Rourke, Kevin; Williamson, Jeffrey; 1994, *Late Nineteenth-Century Anglo-American Factor-Price Convergence: Were Heckscher and Ohlin Right?*; w: *Journal of Economic History*, Vol. 54, No. 4, pp. 892-916
- Roser Max, 2015, *International Trade*, <http://ourworldindata.org/data/global-interconnections/international-trade>
- Rostow, Walt; 1973, *Politics and Stages of Growth*, Warszawa: PWN
- Schmidt, Sebastian; 2004, *1860-1914 Europa zwischen Liberalismus und Protektion*, Seminararbeit, Norderstedt
- Skodlarski, Janusz; 2012, *Historia gospodarcza*, Warszawa: PWN.
- Skodlarski, Janusz; Matera, Rafal; 2004, *Gospodarka światowa geneza i rozwój*, Warszawa: PWN
- Stiglitz, Joseph; 2004, *Globalizacja*, Warszawa: PWN
- Stiglitz, Joseph; 2005, *Fair Trade for All*, Oxford: Oxford University Press
- Tilly, Richard; 1999, *Globalisierung aus historischer Sicht und das Lernen aus der Geschichte*, *Kölner Vorträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Heft 41, Köln
- Williamson, Jeffrey; 1996, *Globalization, Convergence, and History*, w: *The Journal of Economic History*, Vol. 56, No. 2, pp. 1-30
- World Trade Report 2014; 2014, *Trade and development: recent trends and the role of the WTO*, Published by World Trade Organization