



FUNKCJONOWANIE TRANSPORTU MORSKIEGO W WARUNKACH GLOBALIZACJI

Tomasz Nowosielski

Streszczenie

Współczesna gospodarka światowa podlega dynamicznym procesom integracyjnym, które powodują otwarcie się większości krajów na swobodny import i eksport towarów. Intensywna wymiana handlowa wymaga swobodnego dostępu do sprawnie działających systemów transportowych. W przypadku handlu z odległymi partnerami, zwłaszcza na innych kontynentach ważnym kryterium organizacji obsługi towarowej jest daleki zasięg. Rozwój technologiczny środków transportu sprawił, iż usługi transportowe stały się tanie i wysoce dostępne dla pasażerów i gestorów ładunków.

Słowa kluczowe: transport morski, globalizacja, handel międzynarodowy

1. Transport morski w obsłudze handlu międzynarodowego

Innowacje techniczne w sferze konstrukcji i wyposażenia statków morskich powodują ciągły rozwój żeglugi morskiej. Dynamiczny okres rozkwitu przypadł na XV i XVI wiek, kiedy wprowadzono do użytku nowoczesne typy statków żaglowych – karawele, karaki i galeony, co spowodowało udoskonalenie technik żeglarskich. Mając nowoczesne statki ówcześni żeglarze coraz śmielej podejmowali niebezpieczne oceaniczne podróże morskie, których efektem było odkrywanie nowych lądów. Od ery wielkich odkryć geograficznych rozpoczyna się powszechne wykorzystywanie statków handlowych i okrętów wojennych w prowadzeniu wymiany towarowej oraz realizacji polityki zagranicznej i strategii militarnych. Następne wieki przynoszą czasy podbojów kolonialnych, kiedy żegluga morska stanowiła główny środek transportu i komunikacji pomiędzy metropoliami a koloniami. Historia podbojów kolonialnych wiąże się nierozdzielnie z okresami panowania na morzach i oceanach Hiszpanii, Portugalii, Wielkiej Brytanii i Holandii.

Charakter działalności gospodarczej związanej z morzem na przestrzeni wieków wzbogacał się i współcześnie obejmuje:¹

– żeglugę handlową, polegającą na wykonywaniu za pomocą statków usług przewozowych;

¹ Prawo morskie, pod red. J. Łopuskiego, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1996, s. 27 – 29.

- rybołówstwo morskie;
- górnictwo morskie;
- wykonywanie usług na rzecz statków w portach morskich;
- przemysł stoczniowy;
- działalność turystyczną;
- aktywność naukowo – badawczą;
- sprawowanie czynności administracyjnych przez służby publiczne.

Z istotnych cech transportu morskiego wskazać można jego międzynarodowy charakter, wiążący się z wykonywaniem przewozów pomiędzy co najmniej dwoma krajami. Oczywiście żeglugę morską wykorzystuje się także w przewozach wewnątrz krajowych – kabotażowych, które realizowane są najczęściej w krajach wyspiarskich i rozciągniętych wzdłuż długich wybrzeży. Morza i oceany umożliwiają statkom morskim realizację usług transportowych wszędzie tam, gdzie możliwe jest dopłynięcie do portu morskiego lub wyładowanie ładunku w pobliżu brzegu. Przyjąć więc można, że transport morski jest w stanie stworzyć połączenia transportowe o globalnym zasięgu. Kolejną istotną cechą jest różnica kosztów usług wykonywanych przez różne gałęzie transportu, gdzie transport morski jest najtańszy w relacji do przemieszczonej masy towarowej². Niskie koszty usług żeglugi morskiej powodują jej globalną dominację w sferze przewozu ładunków. Niekorzystną cechą żeglugi morskiej jest niezmiennie od wieków ryzyko podróży, które związane jest bezpośrednio ze środowiskiem morskim i nieprzewidywalnością sytuacji na morzu. W obecnych czasach wpływ ryzyka transportowego na przebieg rejsu został, dzięki zastosowaniu nowoczesnych systemów nawigacji i łączności, zminimalizowany. Wymienione cechy powodują, że transport morski jest najważniejszą z gałęzi transportowych ze względu na przejmowanie największej części masy ładunkowej przewożonej w skali globalnej, stanowiącej około 80% ogółu ładunków.

Transport morski obsługuje wszystkie rodzaje ładunków począwszy od surowców naturalnych a skończywszy na wysokoprzetworzonych towarach konsumpcyjnych. Rodzaj przewożonego ładunku powoduje konieczność wykorzystywania określonych typów statków, dostosowanych do cech fizyko – chemicznych określonego przedmiotu przewozu. W transporcie morskim występuje daleko idąca konieczność specjalizacji środków transportu, która wiąże się z wykorzystywaniem statków towarowych o określonym typie eksploatacyjnym:³

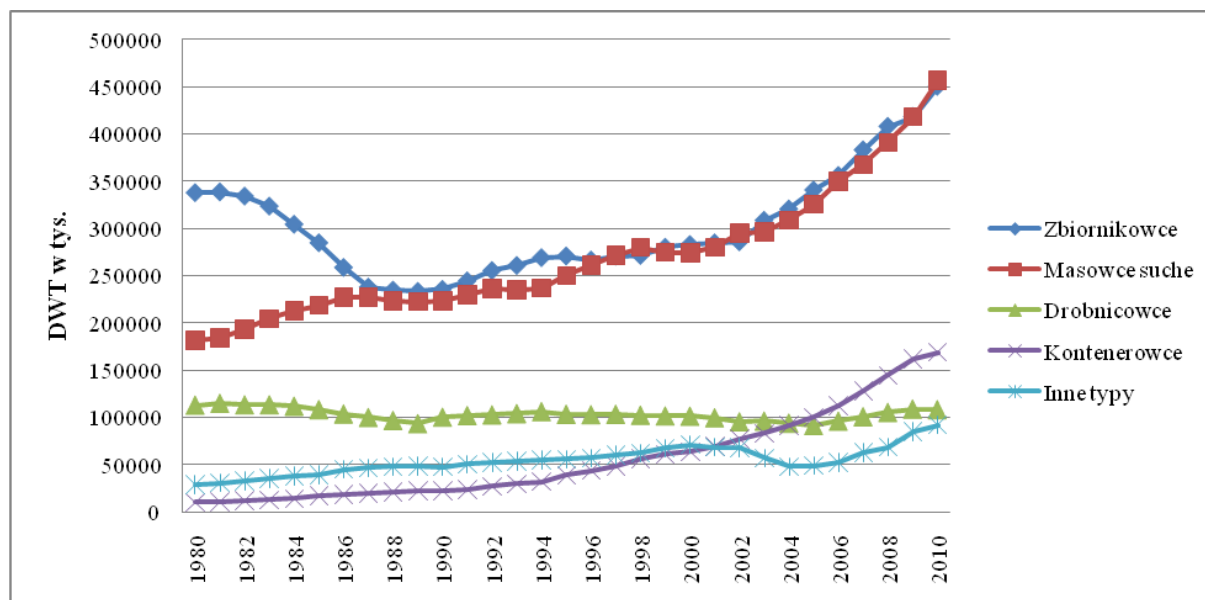
- do przewozu ładunków suchych – masowce do przewozu ładunków suchych;
- do transportu ładunków masowych płynnych – zbiornikowce ropy naftowej, produktowce do paliw płynnych, chemikaliowce i gazowce LNG (metan) oraz LPG (propan butan);
- kombinowane rudoropomasowce - O/B/O;
- do przewozu ładunków suchych jednostkowanych – drobnicowce klasyczne, semikontenerowce, kontenerowce różnego typu, pojazdowce o technologii załadunku tocznego (*roll on – roll off*);
- do przewozu pasażerów i ładunku, gdzie dominują promy pasażersko – towarowe;
- pasażerskie, wśród których współcześnie największą grupę stanowią wycieczkowce, wyspecjalizowane w wykonywaniu usług turystycznych (nie są wykonywane typowe usługi przewozu między portami).

Zasady organizacji wykonawstwa usług przewozowych zmieniały się wraz z rozwojem żeglugi morskiej. Początkowo wszelkie połączenia utrzymywane były nieregularnie ze względu na nieprzewidywalne warunki podróży morskiej – zawodny, żaglowy napęd statku oraz sztormy. Z chwilą wprowadzenia jako napędu maszyny parowej transport morski wszedł w erę obsługi połączeń regularnych, gdzie utrzymywano stałe rejsy między ustalonymi portami.

² J. Kunert, *Technika handlu morskiego*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1970, s. 17.

³ *Organizacja i technika transportu morskiego*, pod red. J. Kujawy, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001, s. 14.

Współcześnie żegluga nieregularna obsługuje przewozy ładunków masowych płynnych i suchych oraz ładunki specjalne, wśród których najbardziej popularne są: sztuki ciężkie i ponadgabarytowe (project cargo). Największą tonażowo grupą statków działających w żegludze nieregularnej są zbiornikowce do przewozu ropy naftowej oraz masowce do transportu ładunków suchych (rysunek 1).



Rysunek 1. Rozwój światowej floty statków transportowych z podziałem na główne typy eksploatacyjne w latach 1980 – 2010 (w tys. DWT)

Źródło: opracowanie na podstawie: Unctadstat, [www: unctadstat.unctad.org](http://www.unctadstat.unctad.org), 10.07.2011

Z usług przewozowych żeglugi liniowej korzystają gestorzy ładunków drobnicowych oraz półmasowych. Charakter przewozu polega na utrzymywaniu z góry wyznaczonych połączeń pomiędzy portami morskimi, gdzie rejsy realizowane są według rozkładu (*sailing lists*). Dominującą część rynku usług transportu morskiego regularnego zajmują przewozy ładunkowych jednostek skonteneryzowanych⁴. Widoczny jest obecnie dynamiczny rozwój floty kontenerowców i skłonność armatorów do zwiększania pojemności ładunkowej pojedynczego statku, nawet do kilkunastu tysięcy kontenerów. Umożliwia to obniżenie jednostkowych kosztów przewozu kontenerów i oferowanie gestorom towaru i spedytorom usług w atrakcyjnych cenach (Rysunek 1.). W przyszłości oczekuje się trendu dalszego wzrostu tonażu floty transportowej, a szczególnie statków do przewozu ładunków masowych i kontenerowców.

Ciągły wzrost zapotrzebowania na usługi przewozu ładunków morzem powoduje wzrost poziomu gospodarki światowej, zmiany alokacji obszarów importu i eksportu towarów na świecie.

⁴ Ładunkowe jednostki kontenerowe w transporcie morskim stanowią kontenery standardu ISO (Międzynarodowej Organizacji Standaryzacyjnej). Powszechnie stosowane są kontenery długości 40, 30, 20 stóp, które posiadają standardową szerokość 8 stóp i wysokość w zależności od typu: 8 st, 8st i 6 cali oraz 9 st i 6 cali. System kontenerowy obok paletowego stał się standardem przewozu ładunków drobnicowych i wybranych masowych (wysokopłatnych) w transporcie międzynarodowym dalekiego zasięgu (morski, kolejowy) i dowozowo – odwozowym (kolejowy, samochodowy). Pojemność środków transportowych, przewożących kontenery określa się w jednostkach TEU – ekwiwalentu standardowego kontenera dwudziestostopowego typ 1C.

2. Globalizacja handlu międzynarodowego

Procesy integracyjne i współzależne gospodarek poszczególnych krajów obserwowane były już w historii gospodarczej ludzkości. Przykładem dawnych procesów integracyjnych jest doprowadzenie do powstania Związku Hanzy, który z powodzeniem funkcjonował od XII do XVII wieku, przyczyniając się do wzrostu bogactwa i rozwoju ekonomicznego wszystkich jego miast członkowskich. Kolejnymi istotnymi wydarzeniami historycznymi o konsekwencjach ekonomicznych były odkrycia geograficzne i zwierzchność krajów europejskich nad nowo odkrytymi posiadłościami zamorskimi – koloniami. Analizując przebieg procesów kolonizacji Ameryki Południowej, Środkowej i Północnej, Afryki oraz Indii, można stwierdzić, iż wykorzystywanie zasobów naturalnych i pracy dostępnych w koloniach, było rozwiązaniem powszechnie stosowanym w ówczesnych krajowych gospodarkach europejskich. Zatem idea współzależności działalności ekonomicznej poszczególnych państw nie jest nowa, jest tylko na nowo odkryta.

Globalizacja rozumiana jest jako proces postępującego umiędzynaradawiania działalności gospodarczej przez krajowe i międzynarodowe przedsiębiorstwa. Naturą integracji jest tworzenie dużej liczby niezależnych powiązań pomiędzy przedsiębiorstwami w skali globalnej i udoskonalanie oraz modyfikacja tych związków w taki sposób, aby uzyskać najwyższy potencjał handlowy lub/i produkcyjny.

Na procesy globalizacji składa się kilka cech występujących łącznie:⁵

- wielowymiarowość procesów integracji,
- duża złożoność i wielowątkowość integracji,
- współzależność w skali międzynarodowej,
- przenikanie się zdobyczy nauki, techniki i organizacji,
- kompresja czasu i przestrzeni.

Globalizacja obejmuje, obok gospodarki, również kulturę i politykę, sfery życia które są wzajemnie mocno powiązane poprzez różnego rodzaju działania, stąd jej wielowymiarowość. Integracja powoduje występowanie zmian relacji międzynarodowych pomiędzy krajami oraz zmiany ról poszczególnych państw z dominującej na podporządkowaną⁶. Charakterystyczne dla globalizacji są także powiązania międzynarodowe podmiotów o charakterze gospodarczym, politycznym, kulturowym i militarnym. Integracja w skali międzynarodowej jest możliwa dzięki osiągnięciom naukowym związanym z udoskonalaniem istniejącej i rozwojem nowej technologii komunikacji i środków transportu oraz doskonaleniem technologii produkcji. Istotne zmiany jakościowe następują w związku z wdrażaniem doskonalszych rozwiązań organizacyjnych we wszystkich sferach aktywności człowieka, począwszy od działań produkcyjnych, handlowych, politycznych a kończąc na zmianach zachowań kulturowych związanych z informatyzacją i wysoką mobilnością społeczeństw.

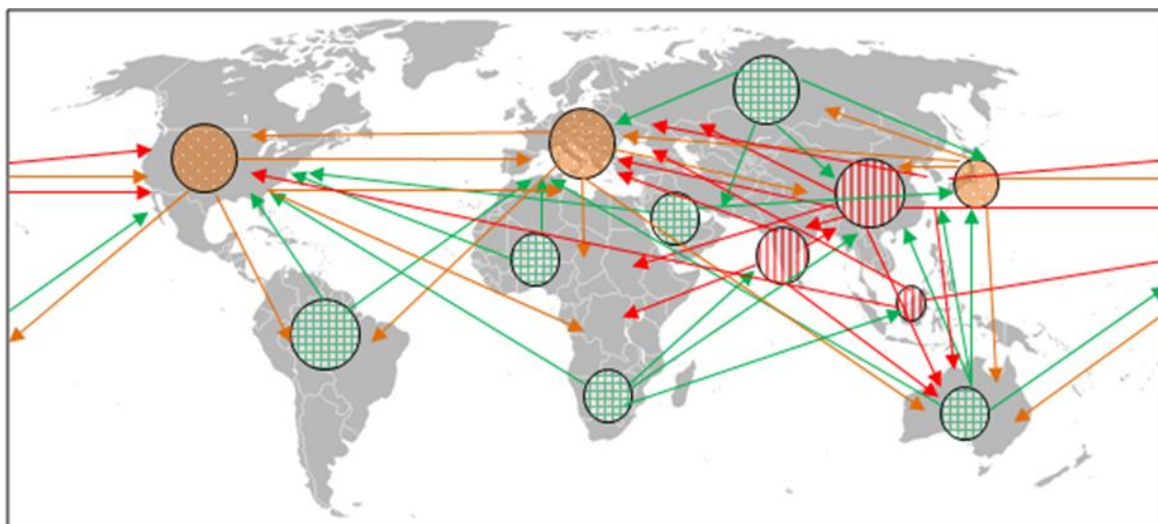
Z punktu widzenia rozwiązań dotyczących roli transportu w procesach integracyjnych należy wyróżnić zjawisko skracania czasu transportu pasażerów i ładunków oraz ciągłego udoskonalania środków transportu. Wykorzystywanie transportu lotniczego w przewozie pasażerów spowodowało skrócenie czasu niezbędnego do podróży międzykontynentalnych, stanowiąc doskonalszą alternatywę dla pasażerskiego transportu morskiego. Powszechność dostępu do usług transportowych spowodowało wzrost skłonności ludzi do migracji i korzystania z usług turystycznych. Wprowadzenie niezawodnego i relatywnie ekonomicznego napędu spalinowego statków umożliwiło wykonywanie bez ograniczeń procesów transportowych o globalnym zasięgu.

⁵ A. Zaorska, *Ku globalizacji? Przemiany w korporacjach transnarodowych i gospodarce światowej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1998, s. 16 – 17.




⁶ Przykładem zmian związanych z globalizacją jest słabnąca rola Stanów Zjednoczonych A.P. oraz wzmocnienie się roli państw rozwijających się: Chin i Indii.

Handel międzynarodowy to odpłatna wymiana towarów albo usług z podmiotami mającymi siedzibę za granicą państwa⁷. Przedmiotem transakcji międzynarodowych mogą być także dobra niematerialne, prawa i informacja. Procesy integracyjne i otwarcie krajowych gospodarek, powodują wzrost liczby transakcji zawieranych przez podmioty gospodarcze.

Międzynarodowe rynki charakteryzują się dużą segmentacją, co jest wynikiem różnorodności oferowanych dóbr handlowych. W handlu międzynarodowym często spotykana jest specjalizacja poszczególnych państw w produkcji ściśle wybranych dóbr. Sytuacja ta powszechna jest w krajach opierających swój rozwój na wydobyciu posiadanych bogactw naturalnych, albo wykorzystywaniu korzystnego położenia geograficznego, które umożliwia prowadzenie intensywnych upraw rolnych.



LEGENDA:

-  - TRADYCYJNE OŚRODKI PRODUKCJI (KRAJE WYSOKOROZWI NIETE)
-  - OŚRODKI PRODUKCJI SUROWCÓW NATURALNYCH (KRAJE ROZWIJAJACE SIĘ)
-  - NOWE OŚRODKI PRODUKCJI (KRAJE ROZWIJAJĄCE SIĘ INTENSYW NIE W LATACH 1990 – 2010)

Rysunek 2. Główne ośrodki produkcji przemysłowej i wydobywczej na świecie oraz kierunki eksportu i importu

Źródło: opracowanie własne. Mapa: www.world-geographics.com

Kraje rozwinięte przemysłowo specjalizują się w eksporcie dóbr wysokoprzetworzonych, o wysokiej wartości dodanej, postrzeganej przez konsumenta. W ostatnich latach obserwowane jest zjawisko relokacji produkcji z krajów wysokorozwiniętych o dominujących wysokich kosztach pracy do krajów rozwijających się o niskich kosztach pracy. Sytuacja taka powoduje powstawanie w krajach o korzystnych warunkach działalności gospodarczej, przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego oraz lokalizację filii koncernów międzynarodowych. Następnie przedsiębiorstwa budują sieć kanałów dystrybucji, którymi wysyłają dobra w celu zaspokojenia popytu wewnętrznego danego rynku. W efekcie tworzą się skomplikowane powiązania wewnątrz przedsiębiorstw międzynarodowych, które wymagają dodatkowych usług zewnętrznych, umożliwiających ich niezakłócone funkcjonowanie.

⁷ Handel zagraniczny. Organizacja i technika, pod red. J. Rymarczyka, Wydanie VI zmienione, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2005, s. 17.

Analizując relacje związane z międzynarodową wymianą i zakresem specjalizacji określonych krajów, można wskazać na pewne prawidłowości (rysunek 2):

- tradycyjne ośrodki produkcji przemysłowej: Stany Zjednoczone A.P. i Kanada, Europa i Japonia;
- ośrodki produkcji surowców naturalnych o znaczeniu strategicznym – ropa naftowa, gaz, rudy metali i paliwa stałe; rejony wydobywania to: Zatoka Perska, Afryka Południowa, Afryka Zachodnia, Australia, Ameryka Południowa i Rosja;
- nowe ośrodki produkcji, które ukształtowały się w latach 1990 – 2010 i ich rola
- będzie w przyszłości rosła to: Chiny, Indie, Korea Południowa oraz Malezja
- i Filipiny.

Ośrodki produkcji surowców naturalnych eksportują dobra do miejsc ich zużycia – centrów produkcji, a te z kolei eksportują swoje produkty do miejsc ostatecznej konsumpcji. Lokalizacja miejsc produkcji przemysłowej i wydobywania surowców naturalnych powoduje konieczność wykorzystywania złożonych procesów transportowych.

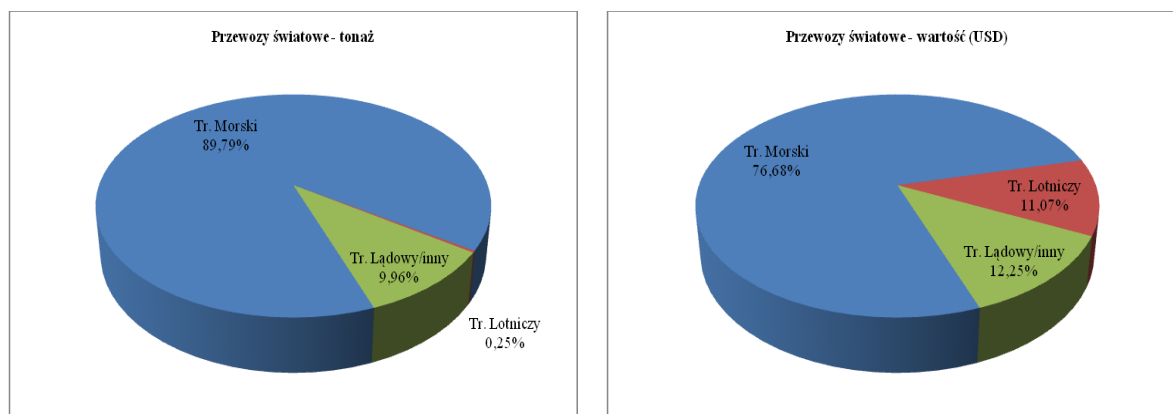
3. Obsługa handlu międzynarodowego przez transport morski

Wzrost lub spadek popytu na usługi transportowe zależy jest od zmienności potrzeb wyrażanych przez ich konsumentów. Specyfika transportu powoduje, że ma on wtórny charakter w stosunku do wcześniej powstałych potrzeb transportowych. Najczęstszą przyczyną wystąpienia potrzeb transportowych jest wcześniejsze zawarcie transakcji handlowej, która wymaga przemieszczenia od siedziby sprzedającego do miejsca wskazanego przez kupującego określonych towarów. Globalny popyt na usługi transportowe wiąże się zatem ze stanem gospodarki światowej. Istnieje proporcjonalna zależność wzrostu gospodarczego i wzrostu potrzeb transportowych związanych z koniecznością realizacji transakcji handlu wewnętrznego i międzynarodowego.

Globalizacja gospodarki powoduje konieczność realizacji przez przedsiębiorstwa procesów zaopatrzenia i dystrybucji w relacjach międzynarodowych. Utrzymanie strumieni dostaw wymaga zastosowania transportu o dalekim zasięgu, który w sposób niezakłócony jest w stanie dostarczyć zasoby niezbędne do produkcji oraz przewozić dobra handlowe we wskazane miejsca ich sprzedaży. Rozległość powiązań handlowych i produkcyjnych współczesnej gospodarki światowej powoduje konieczność powszechnego wykorzystywania usług transportowych wszystkich gałęzi transportu. Ze względu na możliwości przewozowe – pojemność i nośność ładunkową, środkiem transportu, który najlepiej sprawdza się w takich warunkach jest statek morski. Z tego względu przeważająca część ładunków w relacjach międzykontynentalnych przewożona jest transportem morskim.

Udział transportu morskiego w światowych przewozach ładunków w 2008 roku wynosił 89,79% przewiezionej masy ładunkowej oraz 72,69% wartości wszystkich przewiezionych ładunków⁸ (rysunek 3).

⁸ U.S. Environmental Protection Agency. www.epa.gov/international/trade/transport.html, 10.07.2011



Rysunek 3. Praca przewozowa poszczególnych gałęzi transportu w ujęciu ilościowym i wartościowym (w procentach w 2008 roku)

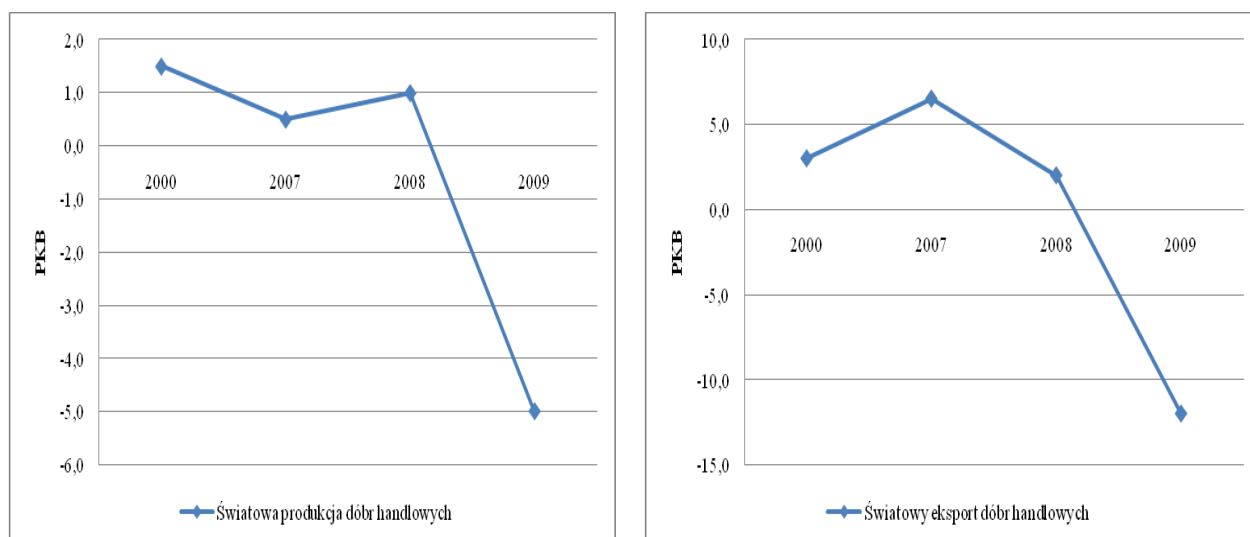
Źródło: U.S. Environmental Protection Agency. www.epa.gov/international/trade/transport.html, 10.07.2011

Przyczyną szerokiego wykorzystywania transportu morskiego są jego specyficzne cechy:

- globalny zasięg, zależny od rozległości mórz i oceanów oraz lokalizacji portów, mogących przyjmować statki;
- niskie koszty transportu w stosunku do pozostałych gałęzi transportu;
- duża nośność i pojemność ładunkowa – transport lotniczy i lądowy nie jest w stanie zrealizować przewozu jednostkowego w podobnej skali.

Zasięg transportu morskiego zależny jest od możliwości żeglugi po określonych akwenach, co wiąże się głównie z bezpieczną głębokością dla statku oraz występowaniem zalodzeń i strefy zamrażania mórz. Ograniczeniem mogą także być głębokości kanałów morskich, torów podejścia do portów i samych portów. Rozwiązaniem problemów związanych z limitem zanurzenia statku jest odpowiednie dobranie wielkości statku do specyfiki wód, po których ma się poruszać. Transport morski jest gałęzią, która na dalekich odległościach cechuje się najniższymi kosztami eksploatacyjnymi w przeliczeniu na jednostkę przewiezionego ładunku. Innym czynnikiem kosztowym jest także redukcja kosztów zewnętrznych, które wiążą się z negatywnym oddziaływaniem procesów przewozowych na środowisko naturalne. Duży środek transportu przewożąc większą masę ładunkową generuje niższe poziomy zanieczyszczeń niż transport lotniczy i samochodowy. Zdolności przewozowe statków umożliwiają masowość przewozów surowców naturalnych oraz wszelkiego rodzaju ładunków wysokoprzetworzonych. Mając dużą pojemność i nośność ładunkową armator statku jest w stanie przewozić ładunki o różnej zdolności płatniczej, zarówno niskowartościowe jak i wysokowartościowe. W transporcie lotniczym przewoźnik ogranicza się tylko do przewozu wysokopłatnych ładunków, których transport zapewni odpowiedni przychód. Tak jak w pozostałych gałęziach transportu istnieje ryzyko transportowe związane ze środowiskiem funkcjonowania żeglugi. Procesy transportu morskiego nie odbiegają bezpieczeństwem od innych gałęzi transportu, co zapewnia nowoczesna technologia oraz dopracowane i znormalizowane standardy obsługi statków.

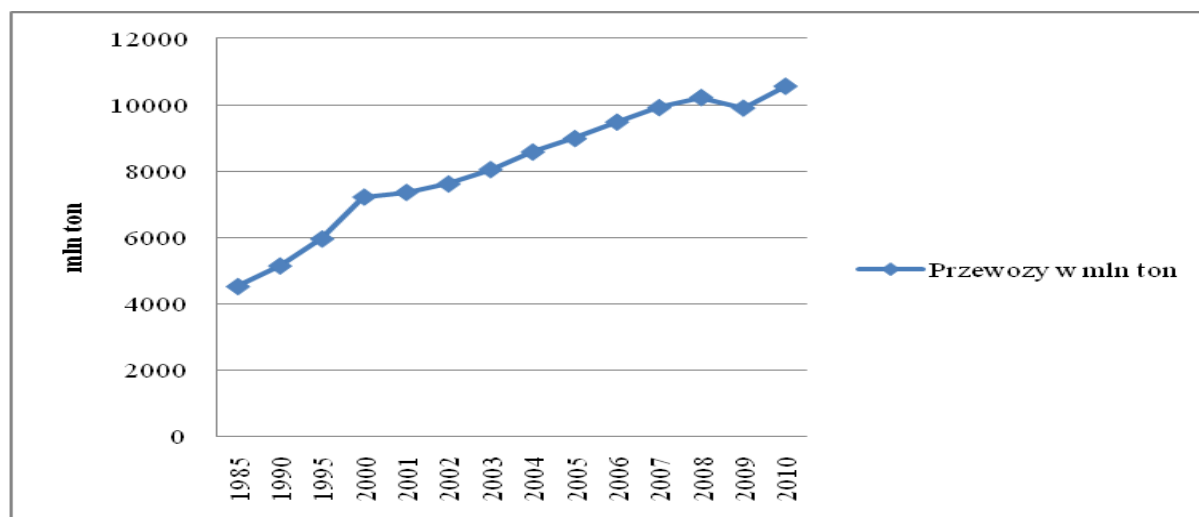
Pamiętając o wtórnym charakterze transportu morskiego w stosunku do transakcji handlu międzynarodowego wskazać można na dość wyraźne powiązanie stanu koniunktury gospodarki światowej z przewozami morskimi. Dość interesującym przykładem, który potwierdza wskazaną zależność jest ostatni kryzys ekonomiczny z roku 2009. Charakterystykę przebiegu PKB dla handlu światowego przedstawia rysunek 4.



Rysunek 4. Rozwój światowego handlu, eksport dóbr handlowych 2000, 07 – 09 (wartość w PKB)

Źródło: WTO, statystyki światowe, INTERNATIONAL TRADE STATISTICS 2010

W 2009 roku nastąpił kryzys ekonomiczny o zasięgu światowym, w efekcie którego załamały się wskaźniki wzrostu gospodarczego większości dużych krajów: Stanów Zjednoczonych, Kanady, Chin, Japonii i krajów Unii Europejskiej (z wyjątkiem Polski). Kryzys spowodował spadek produkcji i eksportu światowego. Wraz z eksportem światowym ograniczyły się potrzeby transportowe wyrażane przez kupujących i sprzedających na międzynarodowych rynkach dóbr handlowych. Wielkość przewozów ładunków transportem morskim przedstawia Rysunek 5. Zauważyć można zapaść przewozów przypadającą na rok 2009, która jest czasowo zgodna z sytuacją dotyczącą kryzysu produkcji światowej i eksportu towarów.



Rysunek 5. Światowe przewozy ładunków w latach 1985, 90, 95, 2000 – 2010 (w mln ton)

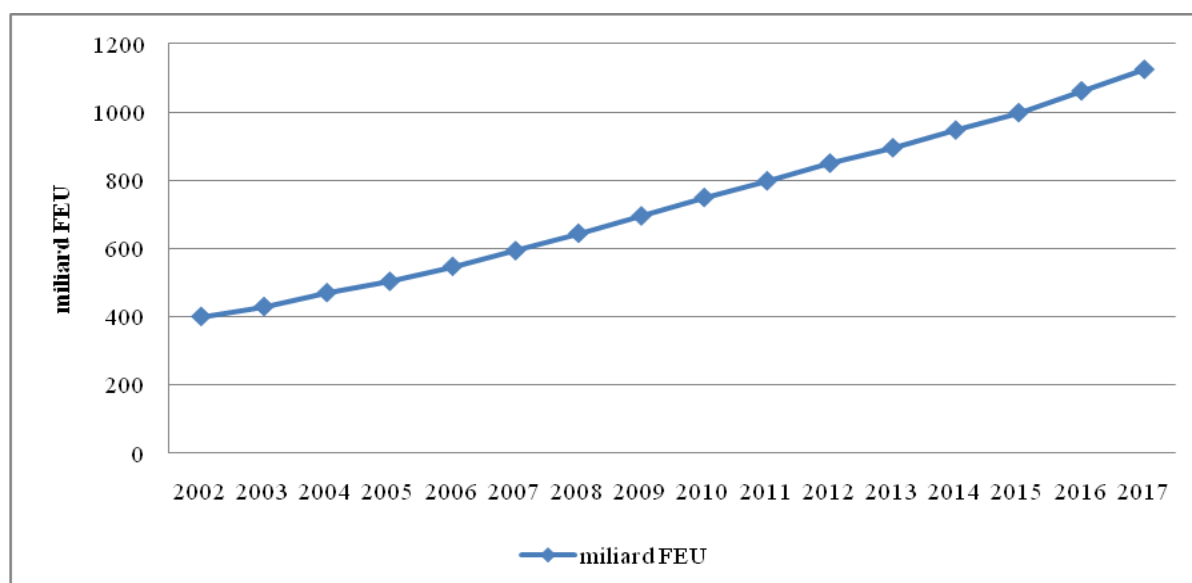
Źródło: opracowanie na podstawie: International maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010, "FAL Bulletin", Issue No. 288-Number 8/2010, s. 4.

Transport morski spełnia rolę głównego środka transportu realizującego globalne powiązania gospodarcze. Popyt na usługi przewozowe zależy bezpośrednio od wielkości importu

i eksportu pomiędzy krajami reprezentującymi ośrodki produkcji dóbr i ich konsumpcji. Interesujący jest także fakt ciągłego wzrostu wielkości floty transportowej (Rysunek 1.), co może wskazywać na ciągły rozwój potrzeb transportowych gospodarki globalnej. Pomimo głębokiego kryzysu, którym została dotknięta gospodarka światowa w 2009 roku, sytuacja obecna wskazuje na tendencje powrotu koniunktury gospodarczej. W 2010 roku przewozy morskie osiągnęły poziom 10562 mln ton, co świadczyć może o oddaleniu widma długotrwałego kryzysu gospodarczego, który mógłby wpłynąć negatywnie na funkcjonowanie i rozwój transportu morskiego⁹.

Zakończenie

Transport morski stanowi istotne narzędzie procesów globalizacyjnych. Za pomocą powiązań transportowych możliwe jest utrzymanie niezwykle złożonego systemu wzajemnych powiązań gospodarczych pomiędzy dostawcami zasobów i ich importerami. Z dalekowschodnich ośrodków produkcji importerzy sprowadzają masowo na rynki zbytu towary wysokoprzetworzone. Brak sprawnego i taniego transportu spowodowałby paraliż tego systemu wymiany handlowej. Przewidywać można dalszy rozwój transportu morskiego ze szczególnym naciskiem na żeglugę kontenerową. Możliwe, że dynamika rozwoju przewozów kontenerowych nie będzie tak wysoka jak przewidywali to Amerykanie w 2008 roku (rysunek 6), ale biorąc pod uwagę korektę kryzysu oraz istniejące tendencje armatorów do zwiększania floty kontenerowców, można się liczyć ze stałym rozwojem konteneryzacji.



Rysunek 6. Rozwój przewozów kontenerowych w latach 2002 – 2017 (w miliardach FEU¹⁰)

Źródło: B. Clancy, D. Hoppin, J. Moses, J. Westphal, Insomnia. Why challenges facing the World container shipping industry make for nightmares than they should, "American Shipper", July 2008, s. 83.

Bez przesady można wskazać transport morski jako przyczynę procesów integracji, które w historii już występowały oraz element spajający sprawne funkcjonowanie współczesnej gospodarki globalnej.

⁹ *International maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010*, "FAL Bulletin", Issue No. 288-Number 8/2010, s. 4

¹⁰ FEU – ekwiwalent kontenera czterdziestostopowego FEU = 2xTEU.

Literatura

1. Clancy B., Hoppin D., Moses J., Westphal J., Insomnia. Why challenges facing the World container shipping industry make for nightmares than they should, "American Shipper", July 2008
2. Handel zagraniczny. Organizacja i technika, pod red. J. Rymarczyka, Wydanie VI zmienione, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2005
3. International maritime transport in Latin America and the Caribbean in 2009 and projections for 2010, "FAL Bulletin", Issue No. 288-Number 8/2010, s. 4
4. Kunert J., Technika handlu morskiego, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1970
5. Organizacja i technika transportu morskiego, pod red. J. Kujawy, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001
6. Prawo morskie, pod red. J. Łopuskiego, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 1996
7. Zaorska A., Ku globalizacji? Przemiany w korporacjach transnarodowych i gospodarce światowej, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1998

MARITIME TRANSPORT OPERATION IN CONDITIONS OF GLOBALIZATION

Summary

The contemporary world economy is subject to dynamic integration processes that cause the most open countries in the free import and export goods. Intensive trade relations requires intercontinental free access to well-functioning transport systems. In the case of trade with distant partners, especially on other continents, an important criterion for the organization of cargo handling is a long range. Technological development of means of transport has meant that transport services have become a cheap and highly accessible to passengers and cargo.

Keywords: marine transport, globalization, international trade

dr Tomasz Nowosielski
Uniwersytet Gdański,
Wydział Ekonomiczny,
Instytut transportu i Handlu Morskiego
Sopot, ul. Armii Krajowej 119/121
Adres e-mailowy: seatrade@ek.univ.gda.pl