



Elżbieta Bombińska*

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

KIERUNKI ROZWOJU ŚWIATOWEGO TRANSPORTU MORSKIEGO NA POCZĄTKU XXI WIEKU – WYBRANE ASPEKTY**

Streszczenie

Celem artykułu jest próba identyfikacji i analiza wybranych tendencji i zjawisk występujących w światowym transporcie morskim na początku obecnego stulecia. W badaniach zastosowano metodę analityczno-deskryptywną z wykorzystaniem źródeł literatury oraz danych statystycznych UNCTAD obejmujących lata 2000–2015. Omówiono wielkość i strukturę ładunków międzynarodowego transportu morskiego oraz główne czynniki determinujące ich zmiany w badanym okresie, a także scharakteryzowano najważniejsze kierunki geograficzne przewozów, w tym – w szczególności – przewozów kontenerowych, oraz przemiany zachodzące w wielkości oraz strukturze rodzajowej i własnościowej światowej floty handlowej. Przeprowadzona analiza wskazuje, iż tendencje rozwojowe międzynarodowego transportu morskiego na początku obecnego wieku wyznaczone były w dużym stopniu przez rozwijające się kraje azjatyckie, zwłaszcza Chiny, które zaczęły odgrywać kluczową rolę w funkcjonowaniu globalnych łańcuchów dostaw oraz stanowiły niezwykle

* Adres e-mail: bombinse@uek.krakow.pl.

** Artykuł powstał w ramach projektu badawczego nr 060/WE-KHZ/01/2016/S/6060 pt. „Wymiana handlowa a procesy dezintegracji Unii Europejskiej” sfinansowanego ze środków przyznanych Wydziałowi Ekonomii i Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie na utrzymanie potencjału badawczego.

istotne źródło popytu surowcowego. W rezultacie region Azji stał się współcześnie dominującym centrum międzynarodowego transportu morskiego.

Słowa kluczowe: transport morski, handel międzynarodowy, gospodarka światowa, kraje rozwijające się

Wprowadzenie

Międzynarodowy transport morski jest jednym z filarów wspierających rozwój gospodarki światowej i zachodzące w niej procesy globalizacji. Ma on fundamentalne znaczenie dla rozwoju światowego handlu, obsługując ponad 80% wolumenu jego obrotów, a także warunkuje sprawność i elastyczność funkcjonowania globalnych łańcuchów i sieci dostaw (Grzelakowski, 2012). Ten kluczowy element światowego systemu transportowego podlega ciągłym zmianom, determinowanym przeobrażeniami zachodzącymi w gospodarce światowej, które – oddziałując zwrotnie – nie pozostają bez wpływu na jej funkcjonowanie.

Celem artykułu jest próba identyfikacji i analiza podstawowych, wybranych – ze względu na ograniczoną objętość opracowania – tendencji i zjawisk występujących w tym sektorze transportu na początku obecnego stulecia. W badaniach zastosowano metodę analityczno-deskryptywną z wykorzystaniem źródeł literatury oraz danych statystycznych UNCTAD obejmujących lata 2000–2015.

Opracowanie składa się z trzech części. Na wstępie omówiono wielkość i strukturę ładunków międzynarodowego transportu morskiego oraz wskazano główne czynniki determinujące ich zmiany w badanym okresie. Następnie zaprezentowano najważniejsze kierunki geograficzne przewozów, w tym – w szczególności – przewozów kontenerowych, które cechuje od ponad dwóch dekad dynamiczna tendencja wzrostowa. W końcowej części skoncentrowano się na zmianach zachodzących w wielkości oraz strukturze rodzajowej i własnościowej światowej floty handlowej.

1. Wielkość przewozów i struktura ładunków światowego transportu morskiego

W latach 2000–2015 przewozy transportem morskim stale wzrastały. Wyjątkiem był rok 2009, w którym odnotowano zmniejszenie wolumenu przewożonych

ładunków o 5,2%. Spadek objął wówczas wszystkie grupy towarów oprócz głównych ładunków masowych (do których zaliczane są: ruda żelaza, węgiel, zboża, boksyty, fosforyty i korund). W 2015 roku w porównaniu z rokiem 2000 wielkość handlu morskiego (wyrażonego w tonach) wzrosła o 68%, a praca przewozowa (w tono-milach) o 74%.

Zwiększenie przewozów było widoczne we wszystkich rodzajach ładunków, przy czym największy wzrost odnotował transport kontenerów (na bazie ton załadowanych – o 182%) oraz głównych ładunków masowych (128%), podczas gdy przewozy ropy naftowej i gazu ziemnego oraz pozostałych ładunków suchych zwiększyły się w znacznie mniejszym stopniu, odpowiednio o 36 i 28%. (tab. 1). Obserwowana w ciągu ostatnich kilku dekad wysoka dynamika morskiego handlu kontenerowego była determinowana przede wszystkim umiędzynarodowieniem procesów produkcji i ich fragmentaryzacją, rozwojem międzynarodowych łańcuchów dostaw oraz korzyściami ekonomicznymi, jakie niesie wykorzystanie transportu intermodalnego w obsłudze tych łańcuchów. Z kolei głównym czynnikiem dynamicznego wzrostu przewozów głównych suchych ładunków masowych były potrzeby importowe gospodarek wschodzących i rozwijających się, w szczególności Chin i Indii. W strukturze towarów przewożonych drogą morską dominują główne ładunki masowe (29,4%) oraz ropa naftowa i gaz ziemny (29,3%), natomiast na pozostałe suche ładunki oraz ładunki kontenerowe przypadało w 2015 roku odpowiednio 24,5% oraz 16,8% całkowitego wolumenu handlu morskiego. U progu obecnego stulecia widoczna jest zmiana struktury towarowej światowych przewozów morskich: od 2000 roku swoje udziały zmniejszyły w niej ropa naftowa i gaz ziemny (o 6,8 pp.) oraz pozostałe ładunki suche (o 7,7 pp.), wzrosło natomiast znaczenie przewozów podstawowych ładunków masowych oraz kontenerów, odpowiednio o 7,7 i 6,8 pp. (rys. 1).

Na rozwój transportu morskiego oddziałuje wiele różnorodnych czynników, jednak wielkość przewozów jest determinowana przede wszystkim stanem światowej koniunktury. Potwierdzają to statystyki zaprezentowane na rysunku 2, z których wynika, iż w badanym okresie trend rozwoju transportu morskiego był zgodny z tendencjami zmian światowego PKB i międzynarodowego handlu towarowego. Dominującą częścią światowej wymiany towarowej są przewozy drogą morską, dlatego też pewne obawy co do dalszych tendencji rozwoju transportu morskiego może rodzić wyraźnie słabnące tempo jej zmian, które obserwujemy po kryzysowym odbiciu o 13% w 2010 roku. W 2011 roku wolumen obrotów światowego handlu wzrósł

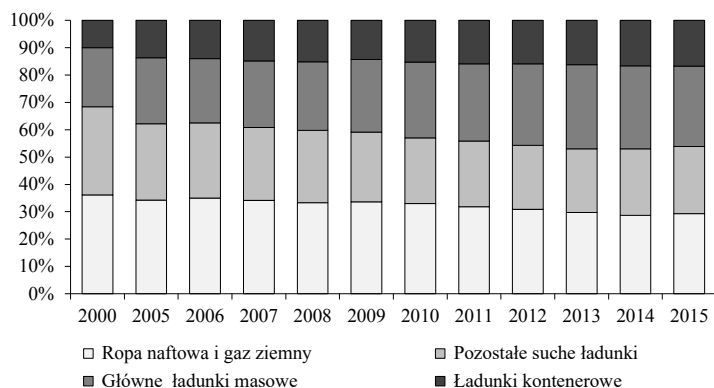
Tabela 1. Światowy transport morski w okresie 2000–2015 według rodzaju przewożonych ładunków

Wyszczególnienie	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 (2000 = 100)
	mln ton załadowanych												
Ropa naftowa i gaz ziemny	2 163	2 422	2 698	2 747	2 742	2 642	2 772	2 794	2 841	2 829	2 826	2 947	136
Główne ładunki masowe	1 295	1 709	1 814	1 953	2 065	2 085	2 335	2 486	2 742	2 923	2 985	2 951	228
Pozostałe suche ładunki (z wyłączeniem głównych ładunków masowych)	1 928	1 975	2 112	2 141	2 173	2 004	2 022	2 112	2 150	2 218	2 393	2 463	128
Ładunki kontenerowe	598	969	1 076	1 193	1 249	1 127	1 280	1 393	1 464	1 544	1 640	1 687	282
Ogółem	5 984	7 075	7 700	8 034	8 229	7 858	8 409	8 785	9 197	9 514	9 844	10 048	168
	mld tono-mil												
Chemikalia	552	651	689	724	736	765	824	864	889	908	914	953	173
Gaz ziemny	576	736	833	913	956	958	1 147	1 344	1 346	1 347	1 392	1 467	255
Ropa naftowa	9 631	10 729	11 036	11 011	11 200	10 621	11 237	11 417	11 890	11 779	11 717	12 059	125
Ładunki kontenerowe	3 170	5 269	5 757	6 422	6 734	6 030	6 833	7 469	7 673	8 076	8 237	8 428	266
Główne ładunki masowe	6 896	9 107	9 745	10 503	11 028	11 400	12 824	13 596	14 691	15 312	15 768	15 790	229
Pozostałe ładunki	9 998	10 782	11 330	11 186	11 272	10 325	11 504	11 927	12 375	12 952	14 707	14 892	149
Ogółem	30 823	37 274	39 390	40 759	41 926	40 099	44 369	46 617	48 864	50 374	52 735	53 589	174

Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2001, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016).

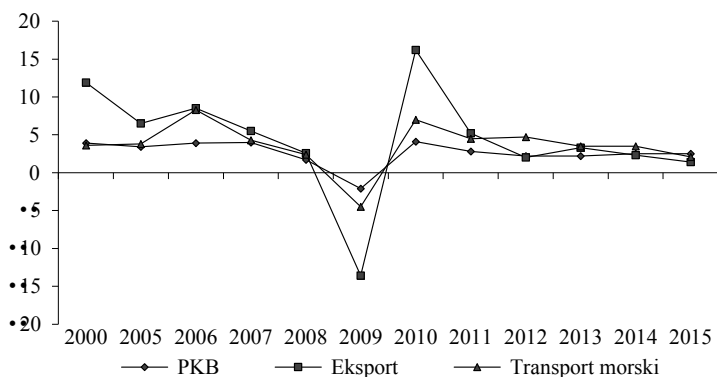
wprawdzie o 6,2%, jednak w następnym latach wskaźniki wzrostu kształtowały się na coraz niższym poziomie i wynosiły kolejno: 2,8; 3,0; 2,3 i 1,5% (UNCTAD, 2016).

Rysunek 1. Struktura ładunków przewożonych transportem morskim w okresie 2000–2015



Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2001, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016).

Rysunek 2. Tempo zmian światowego PKB oraz wolumenów eksportu i transportu morskiego w okresie 2000–2015 (%)



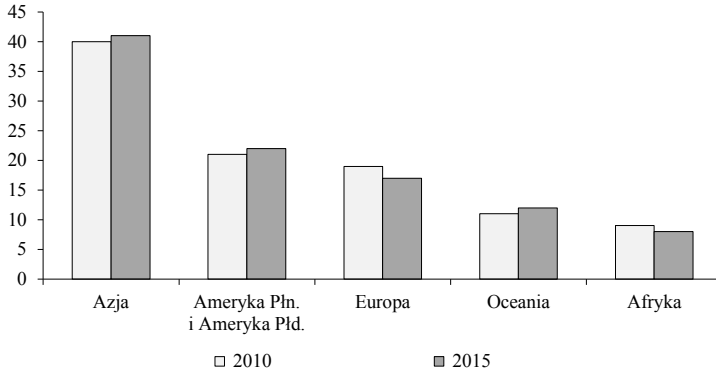
Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2001, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016); UNCTADSTAT (2016).

W badaniach poświęconych analizie przyczyn tej tendencji (Constantinescu i in., 2015; ECB, 2015; United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2016) wymieniane są różnorodne czynniki zarówno o charakterze cyklicznym, jak i strukturalnym, a w szczególności: słabnące tempo światowego wzrostu gospodarczego, nasilający się protekcjonizm handlowy, zmiany w strukturze handlu oraz zagregowanego popytu. Badania empiryczne wskazują ponadto na jeszcze jeden istotny czynnik strukturalny, jakim jest wyraźnie obniżająca się dochodowa elastyczność wymiany handlowej. Przez ostatnich kilka dekad, w związku ze znacznie wyższym tempem wzrostu światowego handlu w porównaniu ze wzrostem światowego PKB, wskaźnik elastyczności kształtował się na poziomie powyżej jedności, podlegając jednak pewnym długookresowym tendencjom. Mianowicie, w okresie 1970–1985 kształtował się na poziomie 1,3, a pomiędzy 1986 a 2000 rokiem nastąpił jego skokowy wzrost do wysokości 2,2. Początek obecnego wieku przyniósł wyraźne obniżenie elastyczności handlu względem dochodu; wynosiła ona już jedynie 1,5 w przedkryzysowym okresie 2001–2007 i 0,7 w latach 2008–2013, natomiast w latach 2014 i 2015 kolejno: 0,94 i 0,62 (Constantinescu i in., 2015). Kluczową rolę w skokowym wzroście elastyczności w dekadzie lat 90. miały procesy specjalizacji wertykalnej i fragmentaryzacji produkcji, stymulujące rozwój międzynarodowych łańcuchów dostaw (Escaith i in., 2010; ECB, 2015; Constantinescu i in., 2015). W kolejnej dekadzie ekspansja tych procesów wyraźnie wyhamowała, i to już w okresie przedkryzysowym, co znalazło bezpośredni wyraz w słabnącej dynamice światowej wymiany handlowej, a w konsekwencji – międzynarodowego transportu morskiego.

2. Główne kierunki geograficzne przewozów transportu morskiego

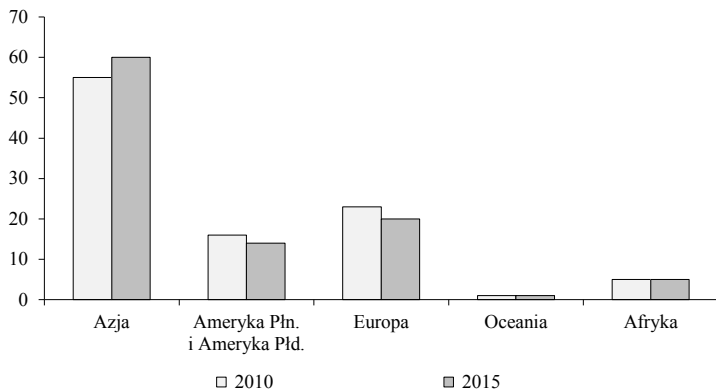
W handlu morskim dominującą pozycję zarówno jako załadowcy, jak i odbiorcy ładunków zajmują kraje rozwijające się. W 2015 roku na tę grupę państw przypadało ponad 60% światowego wolumenu ładunków przewożonych drogą morską (zarówno załadowanych, jak i wyładowanych), podczas gdy w 2000 roku ich udziały kształtowały się na poziomie 53% dla ładunków załadowanych, a dla ładunków wyładowanych – 37%. Ten wysoki i wzrastający na przestrzeni analizowanych lat udział krajów rozwijających się w światowych przewozach transportu morskiego stanowi odzwierciedlenie zmiany pozycji, jaką ta grupa państw zajmuje w obrotach handlu światowego oraz procesach produkcji międzynarodowej. Kraje rozwijające

Rysunek 3. Światowy handel morski według regionów w latach 2000 i 2015
(w %, udział w wolumenie towarów załadowanych)



Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2001, 2016).

Rysunek 4. Światowy handel morski według regionów w latach 2000 i 2015
(w %, udział w wolumenie towarów wyładowanych)



Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2001, 2016).

się stały się w XXI wieku głównymi światowymi eksporterami i importerami; przestały być wyłącznie źródłem dostaw surowców mineralnych, ale pełnią obecnie rolę kluczowych podmiotów objętej falą globalizacji gospodarki światowej i stanowią niezwykle istotne źródło popytu światowego. W przekroju regionalnym dominuje i umacnia swą pozycję kontynent azjatycki (na który w 2015 r. przypadało 41%

światowego wolumenu towarów załadowanych oraz 58% towarów wyładowanych), a za nim, z dużo mniejszymi udziałami, obie Ameryki oraz Europa (rys. 3 i 4).

Rosnące obroty światowego handlu morskiego i dominacja w nim regionu Azji znajdują również swoje odzwierciedlenie w wielkości przeładunków w największych portach świata. W 2015 roku siedem z dziesięciu portów o największym wolumenie przeładunkowym ogółem, a także wolumenie przeładowanych kontenerów, stanowiły porty chińskie (tab. 2).

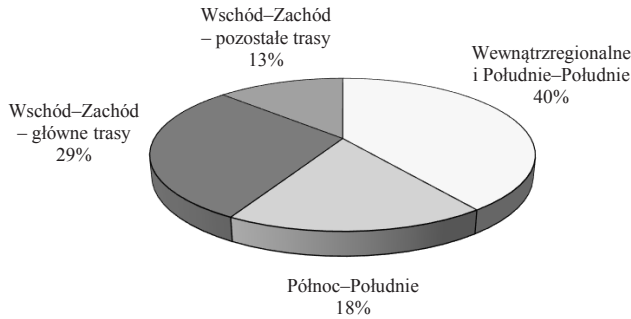
Tabela 2. Wielkość przeładunków w największych portach i terminalach kontenerowych świata w latach 2000 i 2015

Największe porty		Największe terminale kontenerowe			
2015		2000		2015	
port	przeładunek (mln t)	port	przeładunek (tys. TEU)	port	przeładunek (tys. TEU)
Ningbo i Zhoushan	889,0	Hong Kong	18 100	Szanghaj	36 540
Szanghaj	717,4	Singapur	17 040	Singapur	30 922
Singapur	574,9	Busan	7 540	Shenzen	24 200
Tianjin	541,0	Kaohsiung	7 426	Ningbo i Zhoushan	20 630
Suzhou	540,0	Rotterdam	6 275	Hong Kong	20 100
Guangzhou	519,9	Szanghaj	5 613	Busan	19 467
Qingdao	500,0	Los Angeles	4 879	Guangzhou	17 590
Tangshan	490,0	Long Beach	4 600	Qingdao	17 430
Rotterdam	466,4	Hamburg	4 248	Dubai	15 590
Port Hedland	452,9	Antwerpia	4 082	Tianjin	14 110

Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2001, 2016).

Zważywszy bardzo wysoką dynamikę notowaną w ostatnich dwóch dekadach, szczególnie interesujące wydają się kierunki rozwoju światowych przewozów kontenerowych. Przewozy te obejmują kilka szlaków (rys. 5), spośród których w 2015 roku największy udział miały przewozy wewnątrzregionalne (głównie – bo w 2/3 – wewnątrzazjatyckie) i w kierunku Południe–Południe (40%). Drugie miejsce zajmowały główne szlaki obsługujące handel Wschód–Zachód (29%), natomiast na przewozy kontenerowe w wymianie Północ–Południe oraz na pozostałe połączenia Wschód–Zachód przypadało odpowiednio 18 i 13% morskiego handlu kontenerowego.

Rysunek 5. Główne kierunki geograficzne światowych przewozów kontenerowych transportu morskiego w 2015 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2016).

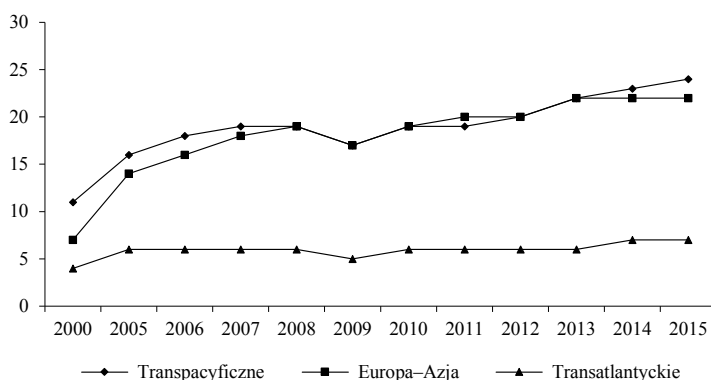
Morski transport kontenerowy jest więc zdominowany przez przewozy wewnętrzne, stymulowane rozwojem wymiany handlowej na kontynencie azjatyckim oraz obrotami handlowymi Południe-Południe. Statystyki zaprezentowane w tabeli 3 dowodzą wyższej dynamiki wzrostu przewozów na tej trasie w porównaniu z innymi szlakami morskimi, w szczególności z przewozami na głównych szlakach handlowych Wschód-Zachód. Te ostatnie obejmują trzy podstawowe trasy – transpacyficzną, Europa-Azja oraz transatlantycką – które łączą ze sobą najważniejsze regiony gospodarki światowej: Daleki Wschód (w szczególności Chiny i Indie), będący centrum produkcyjnym świata, oraz Europę i Amerykę Północną – główne światowe rynki konsumpcji. W analizie wielkości przewozów kontenerowych zrealizowanych na tych trasach w latach 2000–2015 (rys. 6) zwraca uwagę relatywnie niewielki udział przewozów transatlantyckich oraz niskie – w porównaniu z pozostałymi dwoma trasami – tempo ich zmian: w prezentowanym okresie wielkość morskiego transportu kontenerowego między Europą a Dalekim Wschodem wzrosła ponad 3-krotnie, przewozy transpacyficzne zwiększyły się 2-krotnie, zaś transatlantyckie jedynie o 75%. Wynik ten wskazuje na relatywnie niską intensywność powiązań produkcyjno-handlowych między partnerami po obu stronach Atlantyku.

Tabela 3. Morskie przewozy kontenerowe na głównych szlakach handlowych w latach 2011–2015 (mln TEU)

Szlaki handlowe	2011	2012	2013	2014	2015	2015 (2011 = 100)
Handel wewnątrzregionalny i Południe–Południe	56,2	60,1	63,7	68,0	70,0	125
Północ–Południe	25,8	26,0	27,2	28,7	31,0	120
Wschód–Zachód – główne trasy	47,2	47,0	48,9	51,3	53,0	112
Wschód–Zachód – pozostałe trasy	18,8	19,5	20,0	21,3	22,7	121

Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2015, 2016).

Rysunek 6. Wielkość morskich przewozów kontenerowych na głównych trasach handlowych Wschód–Zachód w okresie 2000–2015 (mln TEU)



Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2015, 2016).

3. Światowa flota handlowa

Tonaż światowej floty handlowej zwiększył się w analizowanym okresie ponad 2-krotnie, z blisko 800 mln DWT do ponad 1800 mln DWT. Wzrost ten stanowił naturalną konsekwencję rosnącego popytu na usługi transportu morskiego. Zróżnicowane zapotrzebowanie na przewozy poszczególnych grup ładunków, o którym już wspomiano, skutkowało nierównomiernym wzrostem tonażu statków morskich

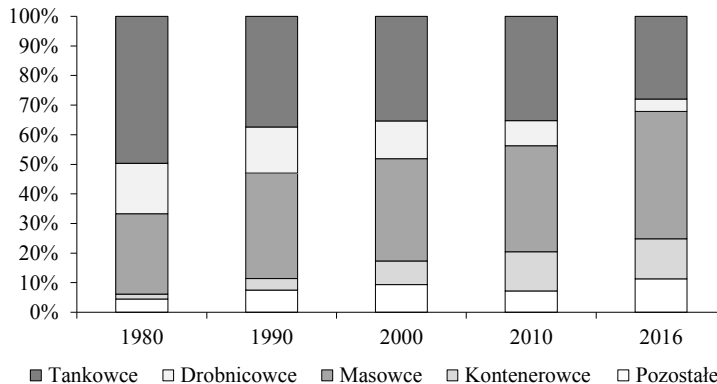
specjalizujących się w ich transporcie (tab. 4), a w rezultacie – zmianą struktury tego tonażu (rys. 7).

Tabela 4. Tonaż światowej floty handlowej w latach 2000 i 2015 według rodzajów statków morskich

Wyszczególnienie	Tonaż ogółem (tys. DWT)			Średni tonaż statku (DWT)	
	2000	2015	2015 (2000 = 100)	w wieku 0–4 lat	w wieku 15–19 lat
Tankowce	282 458	503 343	178	77 324	82 949
Masowce	276 091	778 890	282	78 988	60 182
Drobnicowce	101481	75 258	74	7 985	5 188
Kontenerowce	63 637	244 274	384	79 877	28 516
Pozostałe	75 328	204 886	272	8 853	6 912
Ogółem	798 995	1 806 650	226	42 284	24 657

Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2001, 2016).

Rysunek 7. Struktura rodzajowa światowej floty handlowej w okresie 1980–2015



Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2011, 2016).

Największe przyrosty odnotowały kontenerowce i masowce, których łączny tonaż wzrósł odpowiednio o 284 i 182%. W dużo mniejszym stopniu (o 78%) zwiększył się tonaż tankowców, a statki drobnicowe odnotowały jego spadek o 26%. Wysoka dynamika wzrostu (172%) cechowała również grupę statków określanych

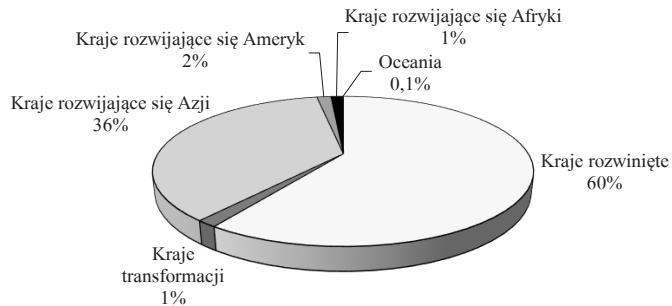
jako „pozostałe”, w skład której wchodzi bardzo zróżnicowane jednostki, na ogół wyspecjalizowane w przewozie określonych typów ładunków (np. bananowce, cementowce, samochodowce). Duże tempo wzrostu w tej grupie jest wyrazem utrzymującej się tendencji do wąskiej specjalizacji środków transportu morskiego i odchodzenia od eksploatacji statków uniwersalnych, zaprojektowanych do przewozu różnorodnych typów ładunków. Tendencja ta, w połączeniu z rozwojem przewozów kontenerowych, przyczyniła się do – wskazywanego wcześniej – znacznego ograniczenia wykorzystania statków drobnicowych.

Analizując zmiany w zakresie środków transportu morskiego trudno pominąć utrzymującą się od kilku dekad tendencję do budowania i eksploatacji coraz większych jednostek. Porównanie średniego tonażu statków, których wiek nie przekracza 4 lat, z jednostkami zbudowanymi 15–19 lat temu (tab. 4) wyraźnie pokazuje, iż we wszystkich typach statków morskich – za wyjątkiem tankowców – ich przeciętny tonaż zwiększył się. Największy, blisko 3-krotny wzrost w tym zakresie odnotowały statki kontenerowe, dysponujące w grupie jednostek w wieku 0–4 lata największym przeciętnym tonażem; dla jednostek starszych (15–19 lat) sytuacja jest całkowicie odmienna, gdyż przeciętny tonaż kontenerowca stanowi około 1/3 średniego tonażu tankowca i niespełna połowę tonażu masowca. Wśród ekspertów od dawna trwają dyskusje na temat granicy opłacalności zwiększania tonażu kontenerowców, gdyż korzyści wynikające z obniżki jednostkowych kosztów przewozu mogą okazać się mniejsze od dodatkowych kosztów usług portowych i logistycznych związanych z obsługą mega-kontenerowców (Veldman, 2011; *The Impact...*, 2015; Cullinane, Khanna, 2000).

W strukturze własnościowej światowej floty handlowej dominują kraje rozwinięte gospodarczo, do których w 2016 roku należało 59,5% wszystkich handlowych statków morskich. Na kraje rozwijające się – głównie te leżące na kontynencie azjatyckim – przypadała w zasadzie prawie cała pozostała część floty, gdyż kraje o gospodarkach transformujących się dysponowały znikomym, niespełna 1,5% udziałem (rys. 7). W analizie struktury własnościowej morskiej floty handlowej zwraca uwagę niezmiennie bardzo wysoki stopień jej koncentracji – podmioty pochodzące z 10 państw skupiają w swoich rękach ponad 2/3 światowego tonażu (tab. 5). W prezentowanym okresie Grecja i Japonia utrzymały pozycję liderów, choć ich udziały uległy obniżeniu, m.in. na rzecz Chin. Utrzymuje się również tendencja do

rejestracji statków morskich w państwach tzw. tanich bander, wśród których największą rolę odgrywają Panama, Liberia oraz Wyspy Marshalla (tab. 5).

Rysunek 8. Struktura własnościowa światowej floty handlowej w 2016 roku według grup krajów (udział w liczbie statków morskich)



Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2016).

Tabela 5. Struktura własnościowa światowej floty handlowej i główne kraje rejestracji statków morskich w latach 2000 i 2016 – 10 państw o największych udziałach (udział w światowym tonażu, w %)

Kraje będące właścicielami statków morskich				Kraje rejestracji statków morskich			
2000		2016		2008		2016	
Kraj	udział	kraj	udział	kraj	udział	kraj	udział
Grecja	19,09	Grecja	16,36	Panama	22,60	Panama	18,51
Japonia	13,17	Japonia	12,78	Liberia	10,51	Liberia	11,42
Norwegia	8,01	Chiny	8,87	Grecja	5,49	Wyspy Marshalla	11,07
USA	5,97	Niemcy	6,65	Bahamy	5,34	Hong Kong	8,96
Chiny	5,43	Singapur	5,32	Wyspy Marshalla	5,33	Singapur	7,04
Hong Kong	4,76	Hong Kong	4,88	Hong Kong	5,30	Malta	5,26
Niemcy	4,39	Republika Korei	4,40	Singapur	4,97	Bahamy	4,40
Republika Korei	3,42	USA	3,36	Malta	4,05	Chiny	4,20
Singapur	2,75	Wielka Brytania	2,87	Chiny	3,32	Grecja	4,07
Wielka Brytania	2,58	Bermudy	2,70	Cypr	2,63	Cypr	1,84
10 państw razem	69,57	10 państw razem	68,19	10 państw razem	69,54	10 państw razem	76,77

Źródło: opracowanie własne na podstawie UNCTAD (2001, 2016).

Podsumowanie

Z przeprowadzonej analizy wynika, iż początek obecnego stulecia przyniósł stabilny, stały rozwój przewozów międzynarodowego transportu morskiego. W ujęciu rzeczowym największą dynamiką cechowały się przewozy kontenerowe oraz przewozy podstawowych suchych ładunków masowych. Tendencja ta w dużym stopniu była determinowana przez rozwijające się kraje azjatyckie, zwłaszcza Chiny, które zaczęły odgrywać kluczową rolę w funkcjonowaniu globalnych łańcuchów dostaw oraz stanowiły niezwykle istotne źródło popytu surowcowego.

Naturalną konsekwencją zmieniającej się pozycji azjatyckich państw rozwijających się w obrotach handlu światowego był wzrost ich roli w handlu morskim. Na początku XXI wieku region Azji stał się bez wątpienia centrum międzynarodowego transportu morskiego. Dowodzą tego zarówno wolumen towarów załadowanych i wyładowanych na tym kontynencie oraz dominacja portów azjatyckich wśród największych światowych portów morskich, wysoka dynamika przewozów na wszystkich szlakach łączących Daleki Wschód z innymi regionami, jak również rosnący udział państw Azji w światowym tonażu morskiej floty handlowej. Wydaje się, iż kierunki rozwoju międzynarodowego transportu morskiego w najbliższych latach będą nadal w dużym stopniu determinowane stanem koniunktury gospodarczej w tej części świata oraz tendencjami rozwoju międzynarodowych łańcuchów i sieci dostaw.

Literatura

- Constantinescu, C., Mattoo, A., Ruta, M. (2015). *The Global Trade Slowdown: Cyclical or Structural?* IMF Working Paper, No. 15/6.
- Cullinane, K., Khanna, M. (2000). Economies of Scale in Large Containerships: Optimal Size and Geographical Implications. *Journal of Transport Geography*, 8, 181–195.
- Escaith, H., Lindenberg, N., Miroudot, S. (2010). *International Supply Chains and Trade Elasticity in Times of Global Crisis*. WTO Staff Working Paper ERSD-2010-08.
- European Central Bank (2015). Understanding the Weakness of World Trade. *Economic Bulletin*, 3.
- Grzelakowski, A.S. (2012). Globalizacja i jej wpływ na rozwój transportu morskiego i globalnych łańcuchów dostaw. *Prace i Materiały Instytutu Handlu Zagranicznego Uniwersytetu Gdańskiego*, 31, 768–785.

- The Impact of Mega-Ships*. (2015). OECD and International Transport Forum. Pobrano z: http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cspa_mega-ships.pdf.
- UNCTAD (2001). *Review of Maritime Transport 2001*. New York–Geneva.
- UNCTAD (2006). *Review of Maritime Transport 2006*. New York–Geneva.
- UNCTAD (2007). *Review of Maritime Transport 2007*. New York–Geneva.
- UNCTAD (2008). *Review of Maritime Transport 2008*. New York–Geneva.
- UNCTAD (2009). *Review of Maritime Transport 2009*. New York–Geneva.
- UNCTAD (2010). *Review of Maritime Transport 2010*. New York–Geneva.
- UNCTAD (2011). *Review of Maritime Transport 2011*. New York–Geneva.
- UNCTAD (2012). *Review of Maritime Transport 2012*. New York–Geneva.
- UNCTAD (2013). *Review of Maritime Transport 2013*. New York–Geneva.
- UNCTAD (2014). *Review of Maritime Transport 2014*. New York–Geneva.
- UNCTAD (2015). *Review of Maritime Transport 2015*. New York–Geneva.
- UNCTAD (2016). *Review of Maritime Transport 2016*. New York–Geneva.
- UNCTADSTAT (2016). *UNCTADSTAT Data Center*. Pobrano z: http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2016). *World Economic Situation and Prospects*. New York.
- Veldman, S. (2011). *On the Ongoing Increase of Containership Size*. W: E. Chew, L. Lee, L. Tang (red.), *Advances in Maritime Logistics and Supply Chain Systems* (s. 201–228). Singapore: World Scientific Publishing.

DEVELOPMENT TENDENCIES OF THE INTERNATIONAL SEABORNE TRADE AT THE BEGINNING OF THE 21ST CENTURY

Abstract

The main purpose of the paper is an attempt to identify and analyse the main development tendencies of the international seaborne trade at the beginning of the 21st century. In the research the analytical descriptive method was employed with the use of published sources and statistical data of UNCTAD covering the period of 2000–2015. The paper discusses the statistics concerning the size of transports, the types of cargoes, the most important geographical destination on the world seaborne trade – in particular on the containerized trade – as well as changes in the vessel types and sizes and in the structure of shipowning

countries. The analysis shows that the development tendencies of the international seaborne trade at the beginning of the present century have been mainly determined by the developing countries' group, in particular China, which started to play a key role in the global value chains and was important source of the world demand for mineral resources. As a result Asia has become the dominating centre of the world maritime transport.

Keywords: maritime transport, international trade, global economy, developing countries

JEL codes: F18, F44, R41