

Józef Stanielewicz*

WPŁYW KRYZYSÓW EKONOMICZNYCH NA ZMIANY W MORSKIEJ ŻEGLUDZE ŚWIATOWEJ OD KOŃCA XIX WIEKU

Obroty w portach morskich i związane z nimi przewozy żeglugą morską są jednym z podstawowych wskaźników rozwoju gospodarki światowej, sygnalizujących kolejne fazy cyklu koniunkturalnego. Powtarzające się cyklicznie kryzysy gospodarcze zamykające fazę koniunktury, wymuszały zasadnicze zmiany w przewozach morskich dotyczące wielkości tonażu, zagadnień technicznych, organizacji przewozów itd. Od drugiej połowy XIX wieku cezurą graniczną między fazami wzrostowymi i spadkowymi długich cykli ekonomicznych (M. Kondratiewa i J. Schumpetera) stały się ogólnoswiatowe kryzysy gospodarcze, które wybuchały w latach 1873, 1929 i 1973 nadając nowe kierunki rozwoju morskiej żeglugi światowej.

Słowa kluczowe: kryzysy ekonomiczne, cykle koniunkturalne, konkurencja w żegludze, kartelizacja, zmiany strukturalne we flocie, przewozy morskie

Wstęp

Obroty w portach morskich i związane z nimi przewozy żeglugą morską są jednym z podstawowych wskaźników rozwoju gospodarki światowej, sygnalizujące kolejne fazy cyklu koniunkturalnego. Powtarzające się cyklicznie kryzysy gospodarcze zamykające fazę koniunktury, skutkujące między innymi spadkiem obrotów w handlu światowym, wymuszały zasadnicze zmiany w przewozach

* prof. dr hab. Józef Stanielewicz – Katedra Historii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Szczeciński.

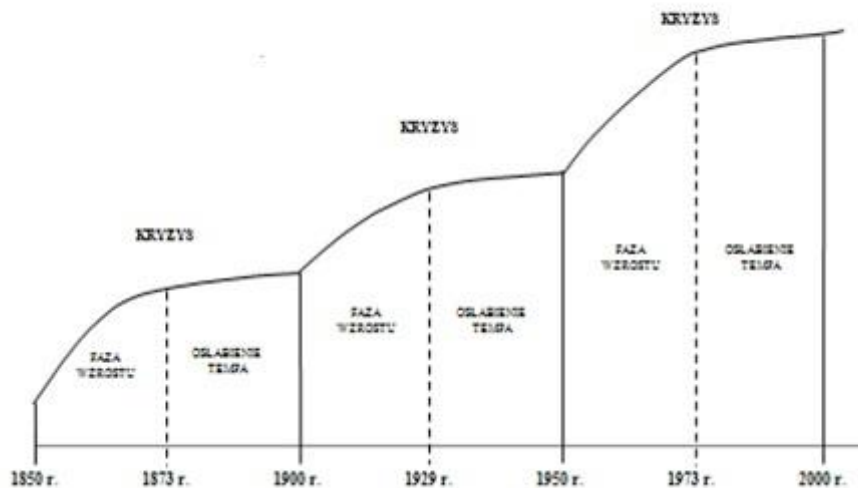
morskich, co dotyczyło zagadnień technicznych, wielkości tonażu, struktury i organizacji przewozów, działalności przedsiębiorstw armatorskich, reorientacji geograficznej przewozów, pracy portów a także w transporcie zaplecwowym portów. Historia transportu morskiego w XIX wieku pozwala na ustalenie ścisłych współzależności pomiędzy przebiegiem długookresowych cykli gospodarki światowej (tzw. długich fal Mikołaja Kondratiewa i Josepha Schumpetera) a przemianami w tej gałęzi transportu. M. Kondratiew wykazał, że w długookresowym cyklu, liczącym 50 lat po przeciętnie 25-letniej fazie wzrostowej występowała około 25-letnia faza spadkowa. Od drugiej połowy XIX wieku cezurą graniczną między fazami wzrostowymi i spadkowymi stały się ogólnoswiatowe kryzysy gospodarcze, które wybuchały w 1873, 1929 i 1973 roku¹.

1. Skutki pierwszego ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego w 1873 roku

Długie fale jednoznacznie wskazują na przełom w gospodarce światowej, który przyniósł początek lat siedemdziesiątych XIX wieku, zamykający fazę wzrostową. Wielkie załamanie gospodarcze, będące skutkiem pierwszego *stricte* ogólnoswiatowego kryzysu ekonomicznego w 1873 roku doprowadziło do zasadniczych zmian w systemie gospodarki rynkowej, rozpoczynających jej nowy etap. Kryzys ten wpłynął, zgodnie z teorią twórczej destrukcji J. Schumpetera, mobilizując na rozwój gospodarki światowej i światowego transportu morskiego, wytyczając jej nowe kierunki ekspansji.

Aspekt techniczny zmian w żegludze morskiej wyrażał się zastąpieniem żelaza przez stal podczas budowy kadłubów statków i w ostatecznym zwycięstwie pary nad wiatrem (lata 90. XIX w.), co wiązało się z radykalnym wzrostem wielkości i szybkości statków, ich zdolności przewozowej, okresu ich eksploatacji i żywotności oraz kosztów utrzymania. Warto zaznaczyć, że każda tona tonażu parowego równała się 3–4 tonom tonażu żaglowego pod względem rocznej zdolności przewozowej. Nowe perspektywy dotyczące wzrostu szybkości statków wyznaczała turbina parowa wynaleziona w 1883 roku i jej groźny konkurent – silnik wysokoprężny Rudolfa Diesla (1897 r.).

¹ R. Cameron, *Historia gospodarcza świata. Od paleolitu do czasów najnowszych*, Książka i Wiedza, Warszawa 1976, s. 238; A.S. Grzelakowski, *Współczesne porty morskie*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2012, s. 76; J. Kaliński, *Historia gospodarcza XIX i XX w.*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2008, s. 76; J.H. De Soto, *Pieniądz, kredyt bankowy i cykle koniunkturalne*, Instytut Ludwiga von Misesa, Warszawa 2009, s. 364 i n.



Rys. 1. Falowy trend rozwoju światowej żeglugi morskiej od połowy XIX wieku na tle długich fal Kondratiewa–Schumpetera

Źródło: opracowanie własne.

Masę ładunkową stanowiły głównie surowce przemysłowe (węgiel, rudy żelaza, saletra a także zboże). Nową grupą ładunków stało się paliwo płynne, dając początek flocie zbiornikowców.

Pojawienie się nowoczesnych statków z napędem mechanicznym o dużych nośnościach, nowych walorach techniczno-eksploatacyjnych i specjalnym przeznaczeniu oraz szybko rosnący wolumen przewozów wymusiły konieczność przebudowy, bądź budowy nowych portów (położonych dotychczas z reguły w głębi lądu, u ujścia wielkich rzek do morza) i wyposażenie ich w nowoczesny sprzęt przeładunkowy oraz niestosowane dotychczas mola i pirsy.

Rozwojowi infrastruktury portowej towarzyszył wzrost znaczenie kolei, która przejęła główną rolę transportu dowozowo-odwozowego, z zachowaniem dotychczasowej funkcji żeglugi śródlądowej w wypadku portów położonych u ujścia dużych rzek.

W latach 1870–1913 światowa wymiana handlowa wzrosła czterokrotnie. Zmienił się także udział w niej poszczególnych krajów i kontynentów, doprowadzając do zasadniczej reorientacji geograficznej morskiej żeglugi światowej. Duży wpływ na ten stan rzeczy miało także uruchomienie w 1869 roku Kanału Sueskiego, który ożywił żeglugę między Bliskim i Dalekim Wschodem a Europą.

W 1913 roku głównymi partnerami handlu światowego były: Wielka Brytania – 17% (spadek z 23% w 1880 r.), Stany Zjednoczone – 15% i Niemcy – 12%.

Narastająca podaż tonażu, nie zawsze zharmonizowana z potrzebami przewozowymi, zaostrzała konkurencję pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi. Do pierwszej wojny światowej walka konkurencyjna na szlakach morskich rozgrywała się w trzech płaszczyznach: konkurencji między poszczególnymi armatorami, współzawodnictwa między żeglugą liniową i trampową oraz w płaszczyźnie politycznej. Rujnujące armatorów skutki walki konkurencyjnej starano się łagodzić zawieraniem porozumień pomiędzy przedsiębiorstwami żeglugi regularnej tzw. konferencji żeglugowych mających na celu ustalanie wzajemnych stosunków i sfer wpływów, co zapoczątkowało proces kartelizacji żeglugi. Kartelizacja w żegludze, łagodząca skutki współzawodnictwa między przedsiębiorcami, nie łagodziła, lecz wręcz zaostrzała międzynarodowe antagonizmy polityczne. Głównym udziałowcem światowego rynku żeglugowego pozostawała Wielka Brytania, której interesy zabezpieczał monopol ubezpieczeń morskich (wielka centrala klasyfikacyjna Lloyd'a), monopol giełdy towarowo-frachtowej i monopolizacja zaopatrzenia stacji bunkrowych, a także zawładnięcie Kanału Sueskiego, przy rosnącej konkurencji Stanów Zjednoczonych i Niemiec².

Dominacji Wielkiej Brytanii nie naruszyła pierwsza wojna światowa, której ofiarą padło co najmniej 1/3 światowego tonażu. Tonaż brytyjski obniżył się wówczas o niemal 30%. Rok 1919 zapoczątkował powojenną wysoką koniunkturę przewozową. Transport morski, zaspokajając powojenny głód towarowy, stał się przedsięwzięciem gwarantującym wysoką stopę zysku, o czym zadecydowało także zaabsorbowanie tonażu przez reewakuację z Europy dwumilionowej armii amerykańskiej wraz z wyposażeniem. Ceny frachtów były tak wysokie, że często dwa rejsy z Europy do Ameryki zwracały armatorowi koszty budowy lub nabycia statku.

Powojenne ożywienie koniunktury okazało się krótkotrwałe. W 1921 roku wystąpiły pierwsze objawy kryzysu, przypisywane zubożeniu krajów europejskich a także osłabieniu wymiany międzynarodowej w wyniku wprowadzenia przez Stany Zjednoczone wysokich opłat celnych, czego efektem stało się obniżenie popytu na usługi transportu morskiego i spadek rentowności przedsiębiorstw

² M. Peters, *Die Entwicklung der Deutschen Reederei seit Beginn des 19 Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reichs*, t. 2 Jena 1905, s. 34; D. Rucińska, *Cykle Kondratiewa-Schumpetera a rozwój transportu morskiego w XIX i XX wieku*, „Zagadnienia Transportu” 1988, nr 1/2–3/4, s. 43 i n.; A. Wielopolski, *Zarys gospodarczych dziejów transportu do roku 1939*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975, s. 303 i n.

żeglugowych. Sytuację komplikowała rozbudowana wcześniej produkcja stoczniowa, która nie przerywała działalności.

Zmiana na lepsze wystąpiła dopiero po przełamaniu kolejnego kryzysu gospodarczego z 1925 roku. W początkach krótkotrwałej koniunktury rozpoczynającej się w 1926 roku tonaż światowy wyniósł 64,8 mln BRT (przewyższając o 32% stan z 1914 r.), by podnieść się do 66,5 mln BRT w 1928 r., z tego 1/3 należała do armatorów brytyjskich, tonaż Stanów Zjednoczonych był niewiele mniejszy, reszta krajów pozostawała daleko w tyle.

W żegludze morskiej coraz większą rolę odgrywały statki napędzane paliwem płynnym. Przełom polegający na przechodzeniu od parowca węglowego do motorowca przypadł na 1925 rok i był pośrednim skutkiem kryzysu w żegludze, zmuszającego do poszukiwania sposobów obniżenia kosztów jej eksploatacji. Dalszy postęp poczyniła specjalizacja statków – m.in. wzrosła liczba i pojemność tankowców. Trwała rozbudowa i modernizacja nadbrzeży i urządzeń portowych. W obsługę transportu zapleczonego portów włączyły się przewozy samochodowe. Do największych portów świata należały: Londyn, Nowy Jork, Rotterdam, Hamburg i Antwerpia.

2. Skutki wielkiego kryzysu gospodarczego z 1929 roku

Wielki kryzys gospodarczy, zapoczątkowany krachem na giełdzie nowojorskiej w październiku 1929 roku przyniósł drastyczne w skutkach zachwianie równowagi między zapotrzebowaniem na morskie usługi transportowe a ich podażą, powodując częściowe wykorzystanie mocy produkcyjnej flot, rejsy pod balastem, prace armatorów poniżej kosztów własnych, bankructwo przedsiębiorstw armatorskich oraz konkurencji, co prowadziło do kartelizacji i koncentracji w żegludze. Po raz pierwszy w historii żeglugi morskiej w sposób rażący wystąpiło zakłócenie prawidłowości reakcji floty handlowej wobec rzeczywistości gospodarczej fazy stagnacji cyklu koniunkturalnego. Mimo nasilającego się kryzysu do 1931 roku następował dalszy wzrost tonażu – do 70,1 mln BRT, dopiero od 1932 roku nastąpił jego spadek ilościowy trwający do 1935 roku (do 64,9 mln BRT).

Wielki kryzys głęboko uderzył w żeglugę światową. W latach 1930–1934 nastąpił drastyczny – 30% spadek wielkości przewozów (do 350 mln ton, czyli o 110–120 mln poniżej poziomu z lat 1928–1929). Spadek ten wynikał z dotkliwego spadku światowych obrotów handlowych, których wartość w latach 1929–1924 zmniejszyła się o 2/3, zaś w jednostkach fizycznych o 20%.

Wraz z przewyciężaniem skutków kryzysu następowała powolna odbudowa tonażu, który osiągnął w 1939 roku 69,4 mln BRT, zbliżając się do poziomu z początków kryzysu. Czołową potęgą pozostawała Wielka Brytania przed Stanami Zjednoczonymi, Japonią, Norwegią i Niemcami. Nie dokonały się większe zmiany w konstrukcji i wyposażeniu statków. Stalowy kadłub, maszyna parowa, napęd łokowy, turbinowy lub spalinowy w zastępstwie parowego stały się trwałymi elementami tych środków transportu. Ulepszenia polegały na zmniejszaniu kosztów eksploatacji statku przez zwiększanie jego trwałości, prędkości, ładowności oraz zastosowaniu urządzeń, pozwalających na zmniejszenie liczebności załogi. Średnia wielkość statku zwiększyła się zaledwie z 1964 BRT w 1925 roku do 2226 BRT w 1939 roku. Dokonały się dalsze przeobrażenia w gospodarce portowej, dotyczące głównie przemian ich zagospodarowania funkcjonalno-przestrzennego, konieczności stosowania różnych rodzajów urządzeń przeladunkowych i stopnia ich mechanizacji. Obsługa potrzeb transportowych portów i ich zaplecza pozostawała domeną transportu kolejowego³.

Okres drugiej wojny światowej przypadł na fazę stagnacji długiego cyklu koniunkturalnego kończącego się w połowie XX stulecia. Doświadczenia wojenne znalazły szerokie zastosowanie w powojennej gospodarce morskiej, umożliwiając jej szybką odbudowę w latach 1945–1950. Zakończenie wojny przyniosło stosunkowo trwale ożywienie na światowym rynku frachtowym, spowodowane zwiększonym popytem na dobra inwestycyjne i konsumpcyjne przez państwa odbudowujące swoje gospodarki ze zniszczeń wojennych oraz pomocą krajom poszkodowanym przez wojnę (UNRRA). Dla poprawy regularności dostaw i ich stabilizacji zaznaczyła się wówczas tendencja preferowania żeglugi liniowej kosztem trampowej. Nowością w żegludze były narodziny tanich bander, poczynając od Liberii, Panamy i Kostaryki.

Już w 1947 roku światowe obroty drogą morską osiągnęły średnią wielkość z okresu 1919–1933. Gwałtownie rósł tonaż, osiągając w 1949 roku 82,6 mln BRT. Był to wstęp do kolejnej cyklicznej fazy wzrostu gospodarki światowej w latach 1950–1975. Po 1950 roku gospodarka światowa przeżywała najdłuższy i najszybszy w dziejach okres wzrostu. Lata 50. i 60. XX wieku były okresem dominacji koncepcji keynesowskich w polityce ekonomicznej i wyrażały się stałym zaabsorbowaniem rządów w sprawy gospodarcze, co znalazło również swój wyraz w gospodarce morskiej, zapewniając jej niespotykane wcześniej tempo rozwoju.

³ D. Rucińska, *Cykle Kondratiewa...*, s. 51 i n.; A. Wielopolski *Zarys gospodarczych dziejów...*, s. 362 i n.

Lata te charakteryzowały się przede wszystkim wielkimi przeobrażeniami ilościowymi transportu morskiego. Na niespotykaną dotychczas skalę rozwinęły się również techniki i technologie transportu (morskiego i zapleczewego) oraz nowoczesne zespoły portowe.

Procesy szybkiej ekspansji wystąpiły zwłaszcza w Niemczech Zachodnich (RFN) i Japonii, bijącej światowe rekordy w tempie rozwoju gospodarczego. Subsydiowany przez rząd japoński przemysł stoczniowy wyspecjalizowany w budowie wielkich tankowców, umożliwił import do Japonii taniej ropy naftowej z Bliskiego Wschodu i rozwój przemysłu przetwórczego. Ropa bliskowschodnia umożliwiła procesy wzrostu gospodarczego i zmian strukturalnych w pozostałych krajach, zwłaszcza europejskich. Gwałtowny wzrost zapotrzebowania na ropę naftową doprowadził do zasadniczej zmiany w strukturze ładunkowej transportu morskiego. O ile do końca lat 50. XX wieku w ogólnej masie ładunkowej dominowały ładunki suche, to od 1961 roku przewagę uzyskały ładunki płynne. Ożywienie przewozów było także następstwem konfliktów wojennych na Dalekim Wschodzie (wojna w Korei i Wietnamie), a także wyścigu zbrojeń między supermocarstwami związanego z koniecznością tworzenia rezerw strategicznych surowców przemysłowych. Nieoczekiwany wzrost przewozów morskich nastąpił z powodu zamknięcia Kanału Sueskiego w latach 1967–1974, co znacznie wydłużyło trasy żeglugowe między Azją a Europą.

W latach 60. XX wieku w światowej polityce strukturalnej nastąpiła zmiana polegająca na wspieraniu nowoczesnych gałęzi przemysłu wytwarzających dobra o wysokim stopniu przetworzenia surowca. Zaznaczyła się też tendencja do stopniowego ograniczania międzynarodowych obrotów surowcowych na rzecz półproduktów i artykułów gotowych. Inicjatywę wykazała ponownie Japonia, której rząd wiązał parytety polityki ekonomicznej z rozwojem przemysłu elektronicznego i motoryzacyjnego. Przesłanki te stały się również głównym założeniem polityki gospodarczej większości krajów zachodnioeuropejskich a także Stanów Zjednoczonych.

Powyższe tendencje, przy utrzymującym się wysokim przyroście masy ładunkowej, prowadziły do zmian strukturalnych we flocie. Najważniejszą z nich był wzrost wielkości statków – ich nośności i pojemności przy coraz mniejszym ciężarze. W ćwierćwieczu 1970–1975 wzrost liczby statków wynosił 202%, wielkość tonażu wzrosła w tym czasie o 368%. Średni statek w 1950 roku miał pojemność 2741 BRT, w 1975 roku – ponad 10 000 BRT. Szczególny wzrost wielkości statków nastąpił po zamknięciu Kanału Sueskiego. Największy zbiornikowiec

„Tina Onassis” wybudowany w 1954 roku (początek ery wielkich tankowców) miał 45 230 ton nośności, nośność 100 000 ton przekroczono w 1958 roku, 200 000 ton w 1965 roku, 300 000 ton w 1967 roku. Oddany w 1973 roku zbiornikowiec „Globtik Tokyo” miał 483 600 ton, a „Battilius” – 553 662 ton (1976 r.). Pomijając wynalazki i udoskonalenia techniczne dotyczące na przykład napędu statków, które znalazły praktyczne zastosowanie, poza fazę eksperymentu nie weszły w zasadzie próby zastosowania w żegludze handlowej napędu atomowego. Podstawową część floty początków lat 70. XX wieku stanowiły zbiornikowce, masowce i zbiornikowce. W obrębie drobnicowców dokonała się rewolucyjna zmiana wynikająca z nowych technologii przewozowych, przede wszystkim konteneryzacji. Rozwój wielkiej konteneryzacji na dużych odległościach rozpoczął się w końcu lat 60. XX wieku. W transporcie zapleczowym wyrażała się ona w stosowaniu pojazdów wielodrogowych i barkowców, czemu towarzyszyła automatyzacja urządzeń napędowych i statkowych urządzeń przeładunkowych. Zaczęła się kształtować sieć międzykontynentalnych linii kontenerowych łączących porty europejskie, północnoamerykańskie i dalekowschodnie. Zmiany we flocie wymuszały konieczność dostosowania portów morskich do ich obsługi. Cechą charakterystyczną tego okresu stała się rozbudowa i budowa nowych portów głębokowodnych bliżej otwartego morza, a także specjalizacja portów, w tym terminali kontenerowych. Porty stały się czynnikiem wyznaczającym maksymalną granicę postępu ekonomicznego w żegludze morskiej⁴.

3. Skutki kryzysu energetycznego z 1973 roku

Wybuch kryzysu gospodarczego, zapoczątkowany wojną arabsko-izraelską w październiku 1973 roku, zweryfikował optymistyczne prognozy rozwoju transportu morskiego, dotyczące rozwoju rozmiarów tonażu, wielkości przewozów, przeładunków portowych i rozwoju portów morskich.

Gwałtowny wzrost kosztów energii, wynikający przede wszystkim z restrykcyjnej polityki krajów OPEC, ograniczającej wydobycie i eksport ropy naftowej na rynki światowe, uderzył w podstawy gospodarki rynkowej. W krajach importujących ropę naftową powszechnie zastosowano doraźnie oszczędzanie energii oraz przyjęto program długookresowych zmian w zakresie poziomu i struktury

⁴ A. Piskozub, *Zarys najnowszych dziejów transportu*, WKiŁ, Warszawa 1979, s. 166 i n.; D. Rucińska, *Cykle Kondratiewa...*, s. 55 i n.

wykorzystania energii oraz jej alternatywnych źródeł. Przyspieszono program budowy elektrowni atomowych, zwiększono wydobycie węgla, zawarto wieloletnie kontrakty na dostawę do Europy Zachodniej gazu syberyjskiego i wdrożono energooszczędne technologie. Uruchomiono bogate złoża ropy naftowej na Morzu Północnym i Alasce. Prognozy sprzed kryzysu, dotyczące zapotrzebowania na energię pierwotną zostały brutalnie zweryfikowane, co znalazło odbicie w pracy transportu morskiego. Kryzys dotknął zwłaszcza dotkliwie potężny rynek zbiornikowców. Ładunki płynne stanowiły dotychczas 50% przewozów światowych a budowa zbiornikowców prawie 70% nowego tonażu. Kolejny kryzys paliwowy w latach 1979–1980 spowodował dalszy wzrost ceny ropy naftowej, pociągając za sobą wzrost kosztów eksploatacji statków i ograniczenie dostaw ropy naftowej. W początkach lat 80. XX wieku nastąpiło załamanie światowych obrotów na co wpłynął w decydującym stopniu spadek obrotów paliw płynnych – o 13,4% w latach 1980–1981, przy spadku przewozów ładunków suchych o 4%. Dla złagodzenia skutków kryzysu wprowadzono nowe formy organizacyjne, techniczne i technologiczne transportu dostosowane do aktualnych potrzeb międzynarodowego obrotu towarowego. Na podkreślenie zasługiwało wprowadzenie systemowej integracji transportu sięgającej w głąb zaplecza i przedpola portowego (głównie transport kombinowany), eliminujące przestoje statków i innych środków transportu w portach morskich, przy szerokim zastosowaniu jednostek ładunkowych, zwłaszcza kontenerów. W miejsce dotychczasowych technologii przewozowych zastosowano systemy charakteryzujące się wielokrotnie większą zdolnością przewozową, co wpłynęło na zwiększanie tempa przyrostu światowego tonażu. Kryzys zdusił zapotrzebowanie na wielkie zbiornikowce doprowadzając do złomowania tonażu suboptymalnego. Skutki recesji okazały się szczególnie bolesne dla armatorów niezależnych, posiadających swoje statki pod tanimi banderami oraz tonaż koncernów naftowych. Część armatorów zaczęła łączyć się w konsorcja i porozumienia, zmieniając formy organizacyjne żeglugi. Głównym przejawem integracji stało się zastosowanie przewozów multimodalnych (kombinowanych), wchodzenie w skład łańcuchów transportowych, przekształcanie portów morskich w centra o charakterze logistycznym oraz informacyjnym z kompleksowymi rozwiązaniami dotyczącymi spedycji. Rozbudowano system subwencjonowania. Dokonały się istotne zmiany technologiczne, wyrażające się m.in. spadkiem liczby statków z napędem turboparowym, zrezygnowano z turbin gazowych, zwiększył się udział statków o napędzie motorowym. Próby stosowania alternatywnych paliw przejawiały się w budowie statków nowej generacji

opalanych węglem a nawet żaglowców, które nie wyszły jednak z fazy eksperymentów zakończonej w latach 80. XX wieku. Komputeryzacja objęła procesy sterowania i kontrolowania głównych mechanizmów i instalacji okrętowych.

Procesy innowacyjne objęły nawigację, co dotyczyło m.in. instalowania na statkach mikrokomputerowych radarów antykolizyjnych, odbiorników nawigacji satelitarnej, automatycznych systemów określających pozycje statków i określających jego całą trasę z uwzględnieniem jego wszystkich uwarunkowań⁵. Dopiero od 1983 roku wskutek poprawy koniunktury światowej nastąpił szybki wzrost obrotów w wymianie międzynarodowej, spowodowany głównie wzrostem światowego eksportu surowców i wyrobów przemysłowych, ożywiając przewozy morskie. Jednocześnie dokonała się zasadnicza reorientacja geograficzna handlu światowego. Szybki rozwój gospodarczy Japonii, Korei Południowej, Tajwanu, Hongkongu, Malezji oraz Australii i Nowej Zelandii zadecydował o rosnącej roli handlu transpacyficznego, który zdystansował obroty transatlantyckie i doprowadził do szybkiego wzrostu przewozów towarowych drogą morską z 3074 mln ton w 1980 roku do 4008 mln ton w 1990 roku i 5984 mln ton w 2000 roku. W tym ostatnim roku struktura rodzajowa przewozów przedstawiała się następująco: ropa z płynnym gazem stanowiły 36%, główne masowe (ruda żelaza, węgiel, zboża, boksyty i fosfaty) 22% i pozostałe ładunki suche 42%. Największą dynamikę wzrostu wykazywały przewozy wysokowartościowych ładunków w kontenerach. Technologia kontenerowa od początku lat 90. XX wieku znajduje się w stadium silnego wzrostu, osiągając w 2000 roku 8,5% globalnych przewozów, co oznacza, że niemal 29% ładunków drobnicowych podatnych na jednostkowanie przemieszczano w kontenerach.

W latach 1990–2000 handel światowy rozwijał się szybciej od rozwoju produkcji, co stało się nowym zjawiskiem w historii gospodarczej. Przeciętne roczne tempo wzrostu wynosiło 6% dochodząc w 2000 roku do 12,5%, stając się główną przesłanką rozwoju światowej żeglugi morskiej. Omawianym procesom sprzyjała nowa fala globalizacji, przejawiająca się w sferze ekonomicznej wznoszeniem barier ograniczających wymianę dóbr i usług, transportu, wdrażaniu nowych

⁵ W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, *Współczesne problemy polityki transportowej Polski*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1987, s. 37; S. Szwanowski, *Łądowo-morskie łańcuchy transportowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998, s. 17; E. Załoga *Wpływ globalizacji i integracji na zjawiska i procesy w transporcie*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 435, s. 206 i n.; J. Wronka, *Transport kombinowany w aspekcie wymogów zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Naukowe Ośrodka Badawczego Ekonomiki Transportu P. P., Warszawa–Szczecin 2002, s. 80 i n., A. Piskozub, *Zarys najnowszych...*, s. 254 i n., D. Rucińska, *Cykle Kondratiewa...*, s. 64 i n.

technologii i metod zarządzania oraz ograniczaniem funkcji regulacyjnych państwa, co otwierało nową kartę w dziejach światowej żeglugi u progu nowego długiego cyklu ekonomicznego rozpoczynającego się w 2000 roku. Niezależnie od koniunktury światowej, na której cieniem położył się kryzys finansowy z 2008 roku, a następnie załamanie gospodarcze, międzynarodowa wymiana towarowa utrzymywała tendencję wzrostową, chociaż tempo tego wzrostu nieznacznie spadło w czasie kryzysu. Siłą napędową światowego handlu stała się stała obniżka kosztów transportu, jako następstwo postępu techniczno-technologicznego oraz liberalizacja światowej wymiany handlowej w warunkach dalszej globalizacji gospodarki światowej.

Znaczenia transportu morskiego w gospodarce globalnej nie sposób przecenić, biorąc pod uwagę fakt, że obecnie 80% wolumenu handlu światowego przemieszczane jest drogą morską, co przy znacznej średniej odległości przewozu sprawia, iż licząc w jednostkach pracy przewozowej ta gałąź transportu realizuje ponad 90% światowej wymiany towarowej. W ujęciu ilościowym w strukturze przewozów drogą morską największy udział miały nadal ładunki masowe ciekłe, jak ropa naftowa i gaz skroplony, główne masowe i ładunki suche – głównie w wyniku zwiększonego zapotrzebowania na rudę żelaza i węgiel w Azji, przy spadku udziału ropy i gazu w wyniku wzrostu ich ceny. Utrzymywała się silna dynamika wzrostu przewozów wysokowartościowych ładunków w kontenerach. Wzrost ten szacowany jest na ok. 10% rocznie, co sprawia że w 2011 roku technologią tą obsługiwano ponad 17% wolumenu handlu morskiego, zaś jej udział w przewozach drogą morską drobnicy wzrósł z 28,6% w 2000 roku do 58% w 2011 roku⁶. W konsekwencji zmian dokonujących się w układzie globalnych ośrodków produkcji i konsumpcji (z kluczowym udziałem krajów azjatyckich na czele z Chinami) nastąpiły istotne zmiany struktury geograficznej przewozów towarowych drogą morską. Trzy najważniejsze kierunki światowego handlu tworzyły w 2011 roku relacje: Azja–Europa (8,8%), Azja–Ameryka Północna (7,8%) oraz Azja–Bliski Wschód (5,1%). Jednocześnie nastąpił silny spadek udziału kierunku Ameryka Północna–Europa. Na uwagę zasługuje silny wzrost przepływów handlowych w relacji Azja–Afryka generowany eksportem z Afryki do Chin paliw i innych surowców oraz w imporcie z Chin produktów

⁶ A.S. Grzelakowski, K.A. Krośnicka, *Technologie przewozu i przeladunku w transporcie morskim*, w: *Technologie Transportowe*, red. L. Mindura, Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Radom 2014, s. 194 i n.; I. Kotowska, M. Mańkowska, M. Pluciński, *Strategie Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 r.* (maszynopis), s. 6 i n.

gotowych. Wraz ze wzrostem światowych przewozów drogą morską rósł tonaż eksploatowanej floty. W latach 2001–2013 flota morska uległa podwojeniu, osiągając 1,47 mld ton nośności. W jej strukturze przeważają masowce, przewożące ładunki masowe suche (38,5%), tankowce (34% – spadek udziału z 50% w 1980 r.), kontenerowce (13,5%) i drobnicowce (7,5%). Kontenerowce są najmłodszą i najszybciej rozwijającą się grupą statków. Przeciętny roczny wzrost liczby kontenerowców (w TEU) w latach 2008–2012 wyniósł 9,2%, przy średniej dla floty światowej – 7,9%. Rosła też dynamicznie przeciętna wielkość statku kontenerowego – ponad dwukrotnie w ciągu ostatnich 20 lat, do 3064 TEU na początku 2012 roku. Obecnie w eksploatacji znajdują się już statki o pojemności powyżej 18 000 TEU. Wraz ze wzrostem wielkości statków i postępującym procesem ich specjalizacji, zmienił się charakter portów morskich, które funkcjonowały wcześniej wykorzystując konwencjonalne terminale masowe i drobnicowe. Proces ten doprowadził do powstania terminali obsługujących określone grupy ładunków lub nawet jeden konkretny ładunek. Charakterystycznym przykładem tego zjawiska są terminale kontenerowe. Wśród 20 największych portów kontenerowych świata aż 14 znajduje się na Dalekim Wschodzie (w tym 10 w Chinach, poczynając od największego w Szanghaju), 3 w Europie (Hamburg, Rotterdam i Antwerpia), 2 w Stanach Zjednoczonych (Los Angeles i Long Beach) i jeden na Bliskim Wschodzie (Dubaj). Być może w przyszłości dołączy do nich rozbudowywany w Porcie Północnym w Gdańsku terminal kontenerowy, do którego już dzisiaj zawijają największe kontenerowce świata, co stawia Gdańsk na czele bałtyckich terminali kontenerowych⁷.

Bibliografia

- Cameron R., *Historia gospodarcza świata. Od Paleolitu do czasów najnowszych*, Książka i Wiedza, Warszawa 1976.
- De Soto J.H., *Pieniądz, kredyt bankowy i cykle koniunkturalne*, Instytut Ludwiga von Misesa, Warszawa 2009.

⁷ *Review of Maritime Transport 2012*, UNCTAD, New York and Genewa, s. 10, 23; A. Wielądek, *Korytarze transportowe*, w: *Technologie Transportowe...*, s. 710 i n.; I. Kotowska, M. Mańkowska, M. Pluciński, *Strategie Rozwoju...*, s. 14 i n.; podstawowe projekty strategii rozwoju portu Gdańsk do roku 2027, Gdańsk 2013.

- Grzelakowski A.S., Krośnicka K.A., *Technologie przewozu i przeladunku w transporcie morskim*, w: *Technologie Transportowe*, red. L. Mindur, Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Radom 2014.
- Grzelakowski A.S., *Współczesne porty morskie*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2012.
- Kaliński J., *Historia gospodarcza XIX i XX w.*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2008.
- Kotowska I., Mańkowska M., Pluciński M., *Strategie rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 r.* (maszynopis).
- Peters M., *Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19 Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reichs*, t. 2, Jena 1905.
- Piskozub A., *Zarys najnowszych dziejów transportu*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979.
- Review of Maritime Transport 2012, UNCTAD, New York–Genewa.
- Rucińska D., *Cykle Kondratiewa–Schumpetera a rozwój transportu morskiego w XIX i XX wieku*, „Zagadnienia Transportu” 1988, nr 1/2–3/4.
- Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., *Współczesne problemy polityki transportowej*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1997.
- Szwankowski S., *Lądowo-morskie łańcuchy transportowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998.
- Wielądek A., *Korytarze Transportowe*, w: *Technologie Transportowe*, red. L. Mindur, Wydawnictwo Naukowe Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Radom 2014.
- Wielopolski A., *Zarys gospodarczych dziejów transportu do roku 1939*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975.
- Wronka J., *Transport kombinowany w aspekcie wymogów zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Naukowe Ośrodka Badawczego Ekonomiki Transportu P.P., Warszawa–Szczecin 2002.
- Załoga E., *Wpływ globalizacji i integracji na zjawiska i procesy w transporcie*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 435.

**THE IMPACT OF ECONOMIC CRISES ON CHANGES IN WORLDWIDE SHIPPING
SINCE THE END OF THE NINETEENTH CENTURY**

Summary

Turnover in ports and related maritime transport is one of the basic indicators of development of the world economy, signaling the next phase of the business cycle. Repeated economic crises periodically closing phase of the economic growth, forced the major changes in marine transport on tonnage, technical issues, organization, transport etc. From the second half of the nineteenth century ceazura between phases with growth and declining in long cycles of succession in economics (M. Kondratiev and J. Schumpeter) have become global crises economic, which erupted in 1873, 1929 and 1973, giving new developments of the Worldwide shipping.

Keywords: economic crisis, conjunctural cycle, competition in maritime transport, structural changes in fleet

Translated by Przemysław Stanielewicz