

Współczesna Gospodarka



Contemporary Economy
Electronic Scientific Journal
www.wspolczesnagospodarka.pl

Vol. 3 Issue 2 (2012) 21-33
ISSN 2082-677X

KIERUNKI ROZWOJU RYNKÓW ŻEGLUGOWYCH

Tomasz Nowosielski

Streszczenie

Rynki żeglugowe są związane realizacją transakcji handlu międzynarodowego, które generują potrzeby transportowe. Potrzeby te mogą dynamicznie się zmieniać w zależności od sytuacji na światowych rynkach surowcowych i towarowych. Przeobrażanie się rynków żeglugowych spowodowane może być także zmianą dotychczasowych relacji przewozowych oraz powstaniem nowych w różnych rejonach geograficznych. Przewiduje się, że w przyszłości nastąpią zmiany obejmujące rynki żeglugowe, przejawiające się osłabieniem przewozów morskich w rejonie Ameryki Północnej i Europy na rzecz Azji.

Słowa kluczowe: żegluga regularna, żegluga nieregularna, segmentacja rynków żeglugowych

Wstęp

Żegluga morska jest jedną z najstarszych form transportu pasażerów i ładunków. Żegluga realizuje międzykontynentalne połączenia transportowe i stanowi bazowy element światowego systemu transportowego. Wtórny charakter usług transportowych powoduje, że pierwotnymi czynnikami, koniecznymi do zaistnienia procesów przewozu są potrzeby transportowe deklarowane przez pasażerów i gestorów ładunków. Pasażerowie zainteresowani są przemieszczeniem się w określonych kierunkach, natomiast za organizację transportu ładunków odpowiadają ich właściciele, gestorzy, spedytorzy albo operatorzy logistyczni.

Realizacja procesów transportowych możliwa jest w przypadku pojawienia się efektywnego popytu po stronie usługobiorców, co związane jest z wcześniejszym zaistnieniem potrzeb wynikających z konieczności przemieszczania się pasażerów i ładunków. Na potrzeby transportowe reprezentowane przez ładunki wpływa stan koniunktury handlu międzynarodowego, a dokładnie wolumen transakcji handlowych. O zapotrzebowaniu na transport decyduje często rodzaj kupowanego towaru oraz warunki dostawy. Wszelkie tego typu bodźce wpływają na światowy rynek żeglugowy.

Złożoność rynku powoduje, że poszczególne jego części – segmenty funkcjonują na odmiennych zasadach organizacyjno-prawnych i w różny sposób reagują na zmiany występujące w bliższym i dalszym otoczeniu rynkowym. Deklarowany popyt na usługi

transportowe może zmieniać się w sposób dynamiczny i powiązany jest zazwyczaj z ogólnym stanem światowej koniunktury gospodarczej.

Należy podkreślić, że dotychczasowy kształt światowych rynków żeglugowych nie jest stały i będzie ulegać zmianom w zależności od sytuacji rynków towarowych, surowcowych oraz wahań koniunktury gospodarczej na świecie.

1. Charakterystyka funkcjonowania rynków żeglugowych

Żegluga morska znalazła trwałe miejsce w globalnym systemie transportowym i pozostaje od okresu Wielkich Odkryć Geograficznych główną gałęzią transportu, która wykonuje przewozy towarów w relacjach międzykontynentalnych. Substytucja żeglugi morskiej jest możliwa i ekonomicznie uzasadniona głównie w przypadku przewozów pasażerów, gdzie dominuje transport lotniczy, który powoduje skrócenie czasu transportu. Istotnym problemem, który warunkuje sprawność transportu morskiego, jest jego komplementarność w stosunku do gałęzi transportu lądowego. Powoduje to konieczność współpracy kilku gałęzi transportu w celu zorganizowania i realizacji sprawnego technicznie oraz efektywnego ekonomicznie procesu transportowego. Standardem w nowoczesnych procesach transportowych jest wykorzystywanie lądowo-morskich systemów transportowych, które łączą zalety transportu morskiego – daleki zasięg oraz transportu lądowego – wysoką dostępność do usług i możliwość dowozu do wskazanego miejsca dostawy.

Ze względu na odmienne rozwiązania organizacyjne można wyróżnić żeglugę nieregularną i regularną – liniową. Nieregularność żeglugi objawia się wykonywaniem przewozów na zindywidualizowanych zasadach ustalanych w drodze negocjacji pomiędzy przewoźnikiem morskim (armatorem) a zleceniodawcą na podstawie umowy czarterowej¹.

Rynek żeglugi nieregularnej dzieli się na część otwartego rynku – trampingu oraz część żeglugi specjalnej – koncernowej. Warunki otwartego rynku oznaczają funkcjonowanie mechanizmów wolnorynkowych, czyli konkurencji, która występuje pomiędzy przewoźnikami zgłaszającymi podaż usług na rynek żeglugowy. Działalność na warunkach żeglugi specjalnej wiąże się z obsługą określonych grup ładunkowych na długie wieloletnie okresy. Przewozy w ramach żeglugi koncernowej odbywają się na warunkach czarterów wieloletnich lub kontraktach przewozowych, uwzględniających sezonowość obsługi określonych grup ładunkowych.

Głównym przedmiotem przewozu żeglugi nieregularnej są ładunki masowe, gdzie możliwe jest maksymalne wykorzystanie parametrów pojemnościowych lub/i ciężarowych zaangażowanych statków morskich. Grupy ładunkowe obsługiwane przez żeglugę nieregularną to: ładunki masowe płynne, masowe suche i chłodzone (tablica 1). Wraz z rozwojem przewozów morskich następował rozwój technologii przewozu oraz konstrukcji statków transportowych. Współczesne statki morskie, wykorzystywane w żegludze nieregularnej, charakteryzują się wysokim stopniem dostosowania do przewożonego ładunku. Spośród najczęściej występujących typów jednostek wskazać można: zbiornikowce do przewozu surowej ropy naftowej oraz produktów ropopochodnych, masowce do przewozu ładunków suchych w tym masowce uniwersalne – rudoropomasowce.

¹ Umowy czarterowe stanowią podstawowy dokument zawarcia umowy przewozu w żegludze nieregularnej, gdzie ustalone są warunki wykonania umowy, prawa i obowiązki przewoźnika i czarterującego – podmiotu zawierającego umowę przewozu. Więcej na ten temat: *Organizacja i technika transportu morskiego*, red. J. Kujawa, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001, Rozdział VI – VIII.

Tablica 1. Charakterystyka nadawców i odbiorców ładunków w żegludze morskiej

Przemieszczanie ładunków	Charakterystyka nadawców i odbiorców ładunków					
Procesy transportowe realizowane przez morską żeglugę nieregularną	Nadawcy ładunków					
	Producenci surowców naturalnych			Producenci produktów pochodzenia zwierzęcego i roślinnego		
	Rodzaje ładunków					
	Surowce energetyczne: ropa naftowa, węgiel, metan, biopaliwa	Surowce metalurgiczne i kruszywa	Zboża, produkty pochodzenia zwierzęcego, bawełna, kauczuk	Mięso, ryby, owoce i warzywa	Oleje roślinne, wina, soki owocowe, melasa	Drewno, tarcica drewniana, odpady drewniane
	Ładunki masowe płynne i suche	Ładunki masowe suche	Ładunki masowe suche	Ładunki chłodzone	Ładunki masowe płynne	Masowe suche
	Odbiorcy ładunków (surowców)					
Procesy transportowe realizowane przez morską żeglugę regularną	Przemysł paliwowy	Przemysł metalurgiczny, elektrotechniczny	Przemysł spożywczy, lekki	Przemysł spożywczy		Przemysł drzewno-papierniczy
	Rodzaje ładunków					
	Paliwa płynne i LPG	Stal, metale kolorowe, maszyny, środki transportu	Żywność, tekstylia i obuwie	Żywność	Żywność	Drewno, papier, meble
	Ładunki masowe płynne	Ładunki drobnicowe	Ładunki drobnicowe	Ładunki chłodzone drobnicowe	Ładunki drobnicowe	Ładunki drobnicowe
	Ostateczni odbiorcy ładunków (produktów wysokoprzetworzonych)					
	Producenci energii elektrycznej, transport, przemysł maszynowy i budowlany			Przedsiębiorstwa handlowe, konsumenci indywidualni		

Źródło: opracowanie na podstawie: M. Stopford, *Maritime economics*, Routledge Taylor & Francis Group, London and New York 2009, s. 55.

Odbiorcami usług żeglugi nieregularnej są gestorzy ładunków, którzy zainteresowani są przewiezieniem posiadanej partii ładunku na zasadzie udostępnienia przestrzeni ładunkowej na konkretnym statku lub dyspozycji handlowej nad całym statkiem. Ze względu na optymalizację procesów przewozowych wymagane jest, aby używany statek odpowiadał swoimi parametrami ładunkowymi odpowiedniej wielkości partii ładunkowej. W części żeglugi otwartej występują pośrednicy - maklerzy frachtujący², którzy zajmują się wiazaniem przewoźników dysponujących odpowiednim statkiem i czarterujących, posiadających ładunek do przewiezienia. Dodatkowym elementem regulującym funkcjonowanie otwartych rynków

² Zadania maklera frachtującego określone są w Kodeksie morskim, Dz. U. z dnia 4 grudnia 2001 r., Dział V, Usługi maklerskie.

żeglugi nieregularnej są giełdy frachtowe³, gdzie odnotowywane są stawki frachtowań statków, stanowiące istotną informację dla wszystkich uczestników rynku. W żegludze koncernowej relacje pomiędzy przewoźnikami a usługobiorcami mają charakter niejawni i nie są znane dokładne warunki finansowe zawieranych umów.

Przedsiębiorstwa żeglugowe reprezentują podaż usług przewozowych i w zależności od rodzaju rynków mogą to być przewoźnicy działający w warunkach otwartego rynku albo związani z rynkiem specjalnym, na którym wykonują usługi tylko dla wybranych podmiotów gospodarczych.

Żegluga regularna bazuje na eksploatacji linii żeglugowej, na którą składają się co najmniej dwa statki, utrzymujące regularne połączenia pomiędzy wyznaczonymi portami morskimi. Warunki wykonywania przewozów regularnych nakładają obowiązek rytmicznej obsługi portów według przyjętego przez przewoźnika liniowego rozkładu rejsów. Przewoźnicy zawierają szereg umów z różnymi załadowcami na warunkach standaryzowanych umów bukingowych i w oparciu o taryfowy system kwotowania stawek frachtowych. Funkcjonowanie rynków żeglugi liniowej wiąże się z istnieniem dużych operatorów liniowych, którzy działają w określonych segmentach rynku. Do dynamicznie rozwijającej się części rynku żeglugi regularnej należą przewozy ładunków skonteneryzowanych, które mają coraz szersze zastosowanie

w międzykontynentalnych łańcuchach transportowych. Istotną część rynku żeglugowego stanowią przewozy promowe, obsługujące pasażerów oraz ładunki na krótkich i średnich dystansach. Funkcjonowanie linii promowych wiąże się z zapewnieniem transportu pomiędzy lądem a morzem i stanowi przedłużenie drogi transportowej.

Podstawowym rodzajem ładunku, który obsługiwany jest przez żeglugę liniową, jest drobnica zjednostkowana występująca w formach ładunków paletowych, kontenerowych oraz naczep samochodowych⁴ (tablica 1). Najczęściej ładunki drobnicowe konsolidowane są w jedną przesyłkę w formie standardowego kontenera morskiego typu ISO i stanowią jednostkę pełnokontenerową (*full container load – FCL*). Po skonsolidowaniu kontener stanowi ładunek łatwo podlegający procesom przeładunku, składowania i transportu. W nielicznych przypadkach przedmiotem przewozu może być drobnica klasyczna, którą stanowią ładunki w formie skrzyń, pakietów, wiązek, beczek i worków. Wtedy wymagane jest przeprowadzenie czynności sztauerskich oraz odpowiednie zabezpieczenie ładunku. W początkowym okresie rozwoju żeglugi morskiej statki miały możliwość przewozu drobnicy klasycznej, wraz z wprowadzeniem zjednostkowania drobnicy nastąpił proces dostosowywania technicznego statków do obsługiwanego ładunku. Obecnie wykorzystuje się w przewozach regularnych przede wszystkim statki kontenerowe, promowe⁵ oraz coraz rzadziej drobnicowce klasyczne. Szerokie zastosowanie konteneryzacji przyczyniło się do dynamicznego rozwoju wielkości floty statków kontenerowych oraz wzrostu zdolności przewozowej pojedynczych jednostek do granicy 16 tys. TEU⁶.

³ Giełdy frachtowe stanowią instytucje dokonujące monitoringu wolnokonkurencyjnej części rynku żeglugi nieregularnej. Podstawowe informacje, które uzyskać można dzięki ciągłym notowaniom stawek frachtowych to: wysokość stawki frachtowej dla przewozu określonego typu ładunku w danym dniu, wielkość statku, który wykonywał zlecenie oraz relację przewozową. Posiadanie tego typu informacji daje pogląd o wysokości stawek frachtowych, co wpływa na zawieranie innych umów przewozowych na rynkach żeglugowych zarówno w części otwartego rynku jaki i w żegludze specjalnej – koncernowej.

⁴ Jednostki ładunkowe w formie roadtrailerów – naczep samochodowych oraz rolltrailerów – naczep niskopodwoziowych, stosowane są w przewozach promowych.

⁵ Statki promowe (promowce) posiadają możliwość przeładunku tocznego (*roll on – roll off*) przy wykorzystaniu rampy ładunkowej, która wydatnie skraca czas przeładunku i postoju statku w porcie.

⁶ TEU (*twenty-foot equivalent unit*) – jest to miara pojemności kontenera 20 stopowego, która jest stosowana w określaniu pojemności ładunkowej statków, pociągów kontenerowych i placów składowych. W TEU wyraża się także zdolność przeładunkową urządzeń terminalowych, najczęściej biorąc pod uwagę kryterium czasu obsługi ładunków.

Publiczny charakter żeglugi liniowej powoduje, że istnieje szeroki dostęp do usług transportowych, co przekłada się na wielość zawieranych umów z różnymi załadowcami. Zainteresowani przewozami morskimi są przede wszystkim importerzy i eksporterzy, spedytorzy morscy, operatorzy multimodalni i logistyczni. Najcenniejszymi z punktu widzenia przewoźnika są załadowcy stale współpracujący z armatorem i dysponujący dużą ilością ładunku. Wprowadzenie ustawodawstwa antymonopolowego w poszczególnych sektorach gospodarki międzynarodowej spowodowało osłabienie roli porozumień cenowych pomiędzy przewoźnikami liniowymi i doprowadziły do wzrostu siły rynkowej załadowców⁷. Ponadto, w żegludzie kontenerowej, nastąpił znaczący przyrost potencjału usługowego przedsiębiorstw armatorskich, który związany jest z zwiększaniem liczby i pojemności eksploatowanych kontenerowców. Duże możliwości przewozowe umożliwiają elastyczne zachowania rynkowe wobec załadowców, co związane jest ze stosowaniem strategii indywidualnego traktowania klientów.

Rynek przewozów kontenerowych opiany jest przez kilkunastu dużych przewoźników morskich, którzy uzyskali dominującą pozycję poprzez fuzje, przejęcia oraz współpracę na zasadach aliansów strategicznych. Istotną cechą serwisów liniowych są bardzo wysokie koszty związane z ich utrzymaniem. Przetrwanie przewoźników morskich na rynku żeglugi nieregularnej wymaga także ponoszenia nakładów związanych z wymianą floty na nowoczesne kontenerowce i promowce. Bardzo wysokie koszty odnawiania tonażu sprawiają, że słabe kapitałowo przedsiębiorstwa armatorskie są przejmowane przez dużych operatorów liniowych albo znikają z rynku.

2. Czynniki wpływające na kształtowanie się rynków żeglugowych

Wtórny charakter procesów transportowych odczuwany jest przez rynki frachtowe jako powtarzające się wahania wielkości popytu na usługi. Dynamika rynków żeglugowych dotyczy zarówno żeglugi nieregularnej jak i regularnej. Możliwe zakłócenia rynków frachtowych mogą się wiązać z wahaniami o charakterze: sporadycznym, sezonowym i koniunkturalnym⁸.

Wahania rynku występujące sporadycznie powodowane są różnicami pomiędzy popytem na usługi, a podażą usług żeglugowych. Zmiany podaży na rynkach żeglugi trampowej związane mogą być z czasowym ograniczeniem skali oferowanych usług i oczekiwaniem przez armatorów na wzrost stawek frachtowych. W takim przypadku dłuższe utrzymywanie się tego trendu powoduje wzrost stawek frachtowych i poszukiwanie substytucyjnych możliwości transportu ładunków. W trampingu mechanizm rynkowy doprowadza w końcu do osiągnięcia równowagi rynkowej przy nowym poziomie cen. Sytuacja odwrotna – wzrost podaży usług – zdarzyć się może z chwilą zbliżającego się załamania popytu na usługi transportowe, wynikającego z przewidywań obniżenia się potrzeb transportowych załadowców. Wahania sporadyczne zazwyczaj dokonują się w krótkich okresach czasu i stanowią prawidłową reakcję rynków na zmiany po stronie popytu i podaży.

Drugi typ wahań rynkowych związany jest ze zjawiskiem sezonowości przewozów na rynkach frachtowych. Sezonowość występuje najczęściej przy przewozach artykułów spożywczych i produktów rolnych. Wahania mogą występować także w zależności od zgłaszanego przez konsumentów wzrostu popytu na dane produkty. Nasilenie lub zmniejszenie przewozów może być także efektem zawierania długookresowych kontraktów przewozowych, które są wyzna-

⁷ Rozporządzenie Rady (WE) NR 1419/2006 z dnia 25 września 2006 r. J. Kujawa, *Konferencje żeglugowe tracą immunitet (na razie w Europie)*, „Namiary na Morze i Handel”, 2006 nr 20, s. 14.

⁸ S. Borowicz, *Stan koniunktury w międzynarodowym transporcie morskim (na przykładzie przewozu ładunków suchych)*, [w:] *Konkurencyjność transportu morskiego Polski*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, Ekonomika Transportu Morskiego, Gdańsk 1999, s. 9. S. Borowicz, S. Ładyka, T. Łodykowski, *Ekonomika transportu morskiego*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1978, s. 160 – 164.

czane przez harmonogramy przewozów i powinny być wykonane do czasu zamknięcia umów. Zjawisko sezonowych wahań popytu na usługi frachtowe nie stanowi zagrożenia dla stabilności rynków żeglugowych i ma charakter przewidywalny.

Ostatnim czynnikiem zakłócającym równowagę rynków frachtowych są wahania koniunkturalne. Wahania te wywoływane są przez niedopasowanie skali podaży usług do deklarowanego popytu. Sytuacja taka ma miejsce w momencie zakłóceń związanych z produkcją przemysłową i handlem międzynarodowym. Wzrost lub spadek zapotrzebowania na towary w skali światowej powoduje zmiany potrzeb transportowych, które z kolei wpływają bezpośrednio na rynki frachtowe.

Istnieją różnice pomiędzy wahaniami koniunkturalnymi na rynku żeglugi nieregularnej i regularnej. Żegluga trampowa, działająca w warunkach otwartego rynku, w wysokim stopniu narażona jest na wszelkie zmiany popytu na usługi. Z kolei żegluga specjalna nie podlega tak intensywnej zmienności popytu na usługi, ze względu na przewagę umów frachtowych średnio- i długookresowych, które niwelują efekty wahań koniunktury. Najmniej podatna na krótkotrwałe zmiany koniunktury rynkowej jest żegluga liniowa, której specyfika działania – utrzymywanie stałych połączeń pomiędzy portami – powoduje niższą czułość na wahania popytu na usługi przewozowe.

Długotrwałe okresy dekonunktury rynków frachtowych wiążą się z występowaniem kryzysów gospodarczych w sferze produkcji i wymiany handlowej. Spadek popytu na usługi transportowe skutkować może:

- uwiązaniem czasowym statków transportowych – wycofaniem z eksploatacji na skutek wysokiej kosztowności albo braku zainteresowania załadowców;
- wycofaniem z czynnej służby handlowej – redukcja statków, zawieszanie działalności linii żeglugowych, przygotowanie do sprzedaży lub czarterów długookresowych;
- złomowaniem starych jednostek, które charakteryzują się wysoką kosztownością i zużyciem.

Długotrwałe stany zmniejszonego popytu na usługi frachtowe mogą spowodować globalny spadek ich podaży. Armatorzy żeglugi nieregularnej i liniowej w sytuacji długotrwałej dekonunktury na rynkach frachtowych mogą podejmować decyzje związane z wycofaniem statków. Długotrwała niska podaż usług transportowych spowoduje wzrost stawek frachtowych, co z kolei wywoła mechanizm wprowadzania nowych statków na rynek. W takich okolicznościach armatorzy będą skłonni do realizacji inwestycji tonażowych i będą dążyli do pozyskania, różnymi drogami, statków. Istotnym problemem staje się szybkie wprowadzenie statku na rynki żeglugowe, gdzie istnieją różne możliwości: zamówienie nowego statku, zakupienie używanego oraz wyczarterowanie na umowy długookresowe.

Ze względu na zmienność koniunktury rynków żeglugowych armatorzy i przewoźnicy morscy powinni prowadzić planowane działania, mające na celu monitorowanie stanu rynków i przewidywanie dalszego rozwoju sytuacji. Planowanie i prognozowanie działań przedsiębiorstw żeglugowych umożliwia szybkie reagowanie na aktualne stany rynków. W przypadku przewidywania uwarunkowań, powodujących wzrost efektywnego popytu na usługi przewozu przedsiębiorstwo armatorskie powinno rozważyć możliwe działania, prowadzące do zwiększenia gotowości usługowej.

Ze względu na rozległość można wyróżnić rynki żeglugowe obejmujące poszczególne regiony geograficzne. Intensywność przewozów morskich zależna jest od potencjału gospodarczego danego regionu, im wyżej rozwinięty tym większe zapotrzebowanie na procesy transportowe. Ze względu na lokalizację przemysłu możliwe jest wyróżnienie obszarów o intensywnej produkcji surowców naturalnych oraz centrów wytwarzania wysokoprzetworzonych dóbr konsumpcyjnych.

W przypadku ładunków masowych płynnych i suchych przewozy morskie odbywają się z miejsc wydobycia surowców naturalnych do rejonów o intensywnej konsumpcji (tablica 2).

Tablica 2. Światowe przewozy morskie ładunków masowych płynnych i suchych wg rejonów geograficznych (w latach 1970, 1980, 1990, 2000 i 2010)

Rok	Eksport/ import w milionach ton	Regiony					
		amery- kański 1)	europejski 2)	afrykański 3)	azjatycki 4)	Australii i Oceanii 5)	Ogółem
1970	import	528,1	1248,8	90,1	620,2	42,2	2529,4
	eksport	629,8	501	408,8	860,9	103,3	2503,8
1980	import	834,2	1557,6	181,3	1068,6	37,3	3679,1
	eksport	1034,3	763,3	467,7	1279,6	159	3703,9
1990	import	791,4	1584,2	217,2	1494,1	39,8	4126,7
	eksport	1067,2	976,4	524,3	1154,4	285,3	4007,4
2000	import	1313,9	2122,3	236,7	2520,5	79,9	6273
	eksport	1261,1	1517,4	529,1	2141,7	534	5983,3
2010	import	1341	1893	399	4627	118	8378
	eksport	1805	1583	733	3366	921	8408

Legenda:

- 1) Ameryka Północna, Ameryka Środkowa i Centralna, Ameryka Południowa;
- 2) Europa Zachodnia, Europa Środkowa, Rosja;
- 3) Afryka Południowa, Afryka Północna, Afryka Zachodnia i Centralna, Afryka Wschodnia;
- 4) Bliski Wschód, Daleki Wschód, Azja środkowa, Azja Zachodnia, Azja Wschodnia, Azja Południowa;
- 5) Australia, Nowa Zelandia, Oceania.

Źródło: World Seaborne Trade by Country Groups, 1970, 1980, 1990, 2000 and 2010, The International Association of Ports and Harbors, 2011.

W formie ładunków drobnicowych przewożone są wysokoprzetworzone dobra konsumpcyjne i inwestycyjne z rejonów produkcji na rynki ostatecznego zbytu. Najczęstszym sposobem transportu drobnicy w relacjach międzykontynentalnych stanowi obecnie żegluga kontenerowa, której połączenia obejmują obszar całego świata. Największymi rejonami przewozów ładunków skonteneryzowanych są duże centra produkcyjne zlokalizowane przede wszystkim w Azji, Europie oraz Ameryce Północnej, Środkowej i Południowej (tablica 3).

Tablica 3. Światowe przewozy morskie kontenerów wg rejonów geograficznych z krajami o największym udziale w tys.TEU (w latach 2006 - 2010)

Rok	Regiony z krajami o największym udziale przewozów					Pozostałe kraje	Ogółem przewozy światowe
	amery- kański 1)	europej- ski 2)	afrykań- ski 3)	azjatycki 4)	Australii i Oceanii 5)		
2006	68,21	72,307	10,827	246,548	7,549	405,441	433,253
2007	72,092	81,055	10,896	281,725	8,602	454,370	484,361
2008	72,372	81,353	11,766	302,276	8,439	476,690	509,440
2009	64,56	69,663	12,823	279,554	9,152	435,752	443,953
2010	70,89	77,307	14,090	322,721	8,991	493,999	503,512

Legenda:

- 1) Ameryka Północna, Ameryka Środkowa i Centralna, Ameryka Południowa;
- 2) Europa Zachodnia, Europa Środkowa, Rosja;
- 3) Afryka Południowa, Afryka Północna, Afryka Zachodnia i Centralna, Afryka Wschodnia;
- 4) Bliski Wschód, Daleki Wschód, Azja środkowa, Azja Zachodnia, Azja Wschodnia, Azja Południowa;
- 5) Australia, Nowa Zelandia, Oceania.

Źródło: opracowanie na podstawie: Containerisation International Yearbook 2012.

Światowe przewozy ładunków masowych płynnych i suchych mają tendencję wzrastającą, co związane jest z intensyfikacją produkcji wszelkiego rodzaju dóbr i usług. Zwiększająca się produkcja wymaga dostarczenia odpowiednich zasobów produkcyjnych, na które składają się surowce energetyczne oraz zasoby niezbędne do realizacji procesów przetwarzania. Wiąże się to ze wzrostem popytu na usługi transportu morskiego. Intensywna działalność produkcyjna wymaga zaangażowania systemów transportowych, które byłyby w stanie przejąć dystrybucję dóbr do ostatecznych miejsc konsumpcji. We współczesnej gospodarce rolę taką spełnia transport kontenerowy wraz z częścią lądową i morską, które zapewniają realizację łańcuchów lądowo – morskich w relacjach nadawca – odbiorca.

Współczesne systemy transportowe muszą charakteryzować się wysokimi standardami jakościowymi, które można zapewnić stosując kombinację odpowiednich czynników będących w gestii przedsiębiorstwa oraz zależnych od aktualnej sytuacji rynkowej (tablica 4).

Tablica 4. Czynniki wewnętrzne i zewnętrzne utrzymywania jakości usług żeglugi morskiej

Czynniki wewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
<ul style="list-style-type: none"> – struktura majątku trwałego – wiedza pracowników – optymalizacja struktury organizacyjnej – przebieg i sprawność procesów decyzyjnych – organizacja pracy – kultura organizacyjna – jakość systemu planowania i kontroli – obowiązujący system motywacyjny 	<ul style="list-style-type: none"> – struktura rynków (żegluga regularna, nieregularna) – siła konkurencji na rynkach – stan koniunktury – dostępne zasoby – koszt uzyskania zasobów – system standardów jakości usług – standardy bezpieczeństwa żeglugi – standardy ochrony środowiska

Źródło: opracowanie na podstawie: J. Żurek, *Warunki poprawy konkurencyjności przedsiębiorstw żeglugi morskiej*, [w:] *Konkurencyjność transportu morskiego Polski*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, Ekonomika Transportu Morskiego, Gdańsk 1999, s. 40 – 41.

Jakość usług żeglugowych postrzegana jest jako całość działań związanych z przewozem ładunków/pasażerów, na który składają się również usługi wykonywane w portach morskich. Istotnym kryterium oceny usług jest również ich zdolność do tworzenia wartości dodanej dla klientów, co wiąże się z budowaniem systemów przemieszczania różnych ładunków „drzwi – drzwi”. Ciągły wzrost wymagań jakościowych postulowanych przez stronę popytową rynku wymusza na przewoźnikach morskich działania prowadzące do utrzymywania odpowiedniego poziomu jakości usług. Wzrost jakości usług osiągnąć można poprzez udoskonalanie organizacji, techniki i technologii systemów transportowych, co wiąże się z wzrostem kosztów działalności przedsiębiorstw żeglugowych.

Utrzymanie standardów jakościowych działalności podstawowej przedsiębiorstw armatorskich wiąże się także z wdrażaniem i optymalizacją systemów informacyjnych, dzięki którym możliwe jest uzyskiwanie szybkiej informacji, przydatnej w sytuacji występowania częstych zmian warunków funkcjonowania rynków frachtowych. Możliwość budowania przewagi konkurencyjnej w danym segmencie rynku frachtowego jest uzależniona od posiadania aktualnych i wiarygodnych informacji.

3. Kierunki zmian rynków żeglugowych

Dotychczasowy kształt rynków żeglugowych podlega zmianom związanym z funkcjonowaniem w skali światowej gospodarki otwartej. Idea handlu międzynarodowego bez sztucznych barier politycznych stała się rzeczywistością i w takiej sytuacji w wielu krajach nastąpiło pogłębienie się przewagi komparatywnej w handlu międzynarodowym. Specjalizacja produkcji

przemysłowej doprowadziła do powstania regionów gospodarczych, które nie posiadają w swoim najbliższym otoczeniu rynków zbytu i są uzależnione od transportu dalekiego zasięgu. Sytuację związaną z międzynarodowym podziałem produkcji pogłębia także polityka międzynarodowych przedsiębiorstw, polegająca na powszechnym stosowaniu outsourcingu produkcji poza krajami macierzystymi na rzecz regionów oferujących niskie koszty działalności. Rozwój przestrzenny funkcjonowania gospodarki światowej spowodował włączanie państw azjatyckich do grona producentów dóbr konsumpcyjnych i rolnych, co spowodowało wydłużenie dróg transportu produktów na rynki zbytu. Zwiększanie skali produkcji dóbr oraz usług powoduje wzrost zapotrzebowania na materialne zasoby produkcyjne i energetyczne. Dostarczanie niezbędnych przedmiotów i środków pracy, które sprowadzane są często z innych regionów świata, powoduje konieczność zaangażowania transportu morskiego lub lotniczego.

W przyszłości przewiduje się zmiany rejonów przewozów ładunków, spowodowane alokacją głównych rynków zbytu. Obecnie największymi rynkami są Ameryka Północna i Środkowa oraz Europa. Przewiduje się, że dotychczasowe ośrodki zbytu dóbr konsumpcyjnych i inwestycyjnych zostaną zmarginalizowane na rzecz powiązań wewnątrzazjatyckich (tablica 5).

Tablica 4. Przewidywane główne kierunki i wielkości przewozów kontenerowej żeglugi morskiej (do 2015 roku w mln TEU)

Rejon geograficzny	Przewidywana wielkość przewozów morskich w mln TEU stan na 2015 rok
Azja – Europa	43,8
Azja – Ameryka Północna i Środkowa	43,4
Inter – Azja	80,4
Północ - Południe/Południe – Południe	38,8

Źródło: Regional Shipping and Port Development, Container Traffic Forecast 2007 Update, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, United Nations, New York, 2007, s. 42 – 45.

Przewidywane są zmiany głównych rejonów aktywności żeglugi morskiej z obszaru Europy i Ameryk na rzecz połączeń wewnątrzazjatyckich. Głównymi krajami prowadzącymi handel morski będą Chiny⁹. Transport drogą morską będzie obejmował połączenia dalekiego zasięgu: Chiny – Ameryka Północna/Południowa oraz Chiny – Europa. W ramach powiązań gospodarczych krajów azjatyckich odbywać się będzie handel morski pomiędzy Indiami i Pakistanem a Chinami oraz Chinami a Malezją, Indonezją i Wietnamem. Ponadto intensywne powiązania transportowe obejmować będą kraje leżące w południowej części Oceanu Indyjskiego: Australię i Nową Zelandię z Chinami oraz Japonią. Rozwój przewozów wewnątrzazjatyckich odbywać się będzie pomiędzy Japonią, Koreą Południową i Chinami.

Na przestrzeni ostatnich lat dużą dynamiką wzrostu potencjału przewozowego charakteryzuje się żegluga kontenerowa, pozyskująca coraz więcej ładunków wysokowartościowych. Zasadniczym czynnikiem przemawiającym na korzyść przedsiębiorstw żeglugi kontenerowej była możliwość ograniczania wzajemnej konkurencji. W tak sprzyjających warunkach stało się możliwe inwestowanie w nowoczesne duże kontenerowce, które charakteryzują się niższymi kosztami eksploatacji w stosunku do przemieszczonej masy ładunkowej. Koncepcja rozwoju dużej floty kontenerowej lansowana była do czasu wystąpienia ostatniego kryzysu gospodarczego w latach 2008 - 2009.

⁹ H. Klimek, T. Nowosielski, S. Szwanowski, *Rynek usług transportu morskiego z uwzględnieniem Polski*, [w:] *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie – przemiany – rozwój*, red. D. Rucińska, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012, s. 293.

Czynnikiem intensyfikującym rozwój żeglugi kontenerowej są procesy koncentracji, przejawiające się łączeniem poszczególnych przedsiębiorstw lub wchodzeniem w powiązania mające charakter aliansów strategicznych. Dzięki prowadzeniu działań konsolidacyjnych operatorzy kontenerowi mają większe szanse przetrwania na rynkach frachtowych. Wzrost wymagań jakościowych ze strony usługobiorców oraz konieczność wdrażania innowacyjnych rozwiązań technologicznych generują wysoki poziom nakładów kapitałowych i organizacyjnych, który muszą ponieść przedsiębiorstwa żeglugowe.

Dotychczasowe rozwiązania regulacji rynku żeglugi regularnej – systemy konferencyjne – zostały zderegulowane na rzecz mechanizmów rynkowych. Próby zmywy cenowej przewoźników żeglugi regularnej zostały wyeliminowane i zastąpione koniecznością zabiegania o załadowców i ich ładunki. Sytuacja taka spowodowała pewne zagrożenia związane z możliwością daleko idących zmian w podażowej strukturze rynku, mogących doprowadzić do eliminacji części usługodawców. Biorąc pod uwagę fakt, iż ok. 90% kosztów przedsiębiorstw żeglugi kontenerowej to koszty stałe, należy oczekiwać co najmniej przejściowego zakłócenia wielkości oferowanych usług na rynku. Część ekspertów wskazuje wprost na ryzyko wzrostu niekontrolowanej i wyniszczającej konkurencji oraz niedostosowania podaży usług do potrzeb rynków, co w końcowym efekcie odbije się na stanie rynku żeglugi regularnej¹⁰.

Na rynku żeglugi kontenerowej występuje około stu liczących się operatorów, ale największą zdolnością przewozową dysponuje pierwsza dziesiątka przedsiębiorstw, gdzie pierwsze miejsce zajmuje niezmiennie APM – Maersk (tablica 5).

Tablica 5. Ranking największych operatorów kontenerowych (stan na czerwiec 2012 r.)

Ranking	Operator kontenerowy	Flota kontenerowa stan na czerwiec 2012 r.	
		Pojemność w TEU	Liczba statków
1.	AP Moler – Maersk /Dania	2,602,297	641
2.	Mediterranean Shipping Company /Szwajcaria	2,220,286	472
3.	CMA CGM Group /Francja	1,360,560	406
4.	COSCO Container Line /Chiny	721,361	160
5.	Evergreen Marine Corporation /Republika Chińska -Taiwan	680,108	180
6.	Hapag Lloyd AG /Niemcy	655,491	147
7.	China Shipping Container Line /Chiny	582,893	153
8.	Hanjin Shipping /	554,568	108
9.	Mitsui O.S.K. Lines –MOL /Japonia	506,041	112
10.	Orient Overseas Container Line - OOCL/ Chiny – Hong Kong	429,617	92

Źródło: Alphaliner - TOP 100 Operated fleets as per 06 July 2012, <http://www.alphaliner.com> (6.07.2012)

Na rynkach żeglugi trampowej umowy czarterowe zawierane są na zasadach wolnorynkowych, ale istnieje tendencja przenoszenia floty na rynki żeglugi specjalnej. Funkcjonowanie

w ramach żeglugi specjalnej umożliwia uzyskanie większej stabilności warunków gospodarczych. Zawarcie długookresowych umów powoduje wyeliminowanie wpływu niekorzystnych wahań koniunkturalnych oraz daje pewność zatrudnienia statków. W

¹⁰ J. Kujawa, *Nowe reguły dla konsorcjów kontenerowych*, „Kontenery”, Dodatek specjalny „Namiarów na Morze i Handel”, Luty 2010, s. 23 – 24.

przyszłości kształt rynków może ewoluować do bardzo ograniczonej części otwartego rynku i rozbudowanej części żeglugi koncernowej.

Wzrost wymiany towarowej w relacjach międzykontynentalnych i kontynentalnych będzie wzrastał, co wpłynie na dalszy wzrost zapotrzebowania na usługi przewozowe. Przewiduje się, że w przyszłości nastąpi wzrost potrzeb transportowych w dużych państwach azjatyckich, co związane będzie z jeszcze wyższym zakresem ich aktywności gospodarczej. Głównymi ładunkami przemieszczanymi pomiędzy krajami azjatyckimi będą surowce, półprodukty oraz produkty wysokoprzetworzone. Wymiana towarowa pomiędzy Azją, obiema Amerykami i Europą ograniczy się do przewożenia ładunków wysokoprzetworzonych, przy założeniu przewagi eksportu państw Dalekiego Wschodu.

Unia Europejska uznała za bardzo istotne zagadnienia związane z funkcjonowaniem żeglugi morskiej, stąd próby wprowadzania wspólnej polityki europejskiej związanej z bieżącym funkcjonowaniem oraz rozwojem transportu morskiego. Z istotnych celów przyjętych do realizacji było: osłabienie i eliminacja w dłuższym okresie roli porozumień konferencyjnych w żegludzie liniowej oraz wdrożenie koncepcji rozwoju zrównoważonego transportu.

Polityka zrównoważonego rozwoju wiąże się z koniecznością wprowadzania nowych regulacji prawnych związanych z bezpieczeństwem żeglugi i ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne¹¹. Wdrażanie działań mających na celu ochronę środowiska morskiego wpływa na rynki żeglugowe, które reagują wzrostem stawek frachtowych dla nowoczesnych statków spełniających wymagania konwencji międzynarodowych i spadkiem zainteresowania starym nienowoczesnym tonażem. Wysokie wymagania ekologiczne w stosunku do konstrukcji oraz emisji zanieczyszczeń statków powodują konieczność wyłączenia z eksploatacji najstarszych jednostek. Obecne regulacje międzynarodowego prawa morskiego dokładnie określają wymogi konstrukcyjne oraz procedury przewozu ładunków ropopochodnych, drobnicy skonteneryzowanej oraz zasady postępowania z zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków. Najnowsze standardy wprowadzają dodatkowo konieczność spełnienia wysokich wymagań związanych z zanieczyszczeniem powietrza przez statki, w formie emisji do atmosfery chemicznych związków szkodliwych. Ograniczenie emisji dotyczy przede wszystkim substancji będących efektem spalania paliwa przez statki (są to: tlenek i dwutlenek węgla oraz tlenek siarki i związki azotu) i będzie obowiązywało od 1 stycznia 2015 roku w obszarach, gdzie zanieczyszczenia mają krytyczny wpływ na środowisko¹². Po terminie wprowadzenia tej regulacji można spodziewać się zmian w funkcjonowaniu żeglugi obszarów specjalnych, do których należy także M. Bałtyckie, polegających na redukcji podaży usług na tych obszarach. Przewoźnicy ze względu na surowe normy ograniczać będą eksploatację swoich jednostek w tych rejonach, a pozostaną tylko tacy, którzy wdrożą kosztowne procedury pozwalające na spełnienie wymagań. Koszty wiązać się będą z używaniem droższego, niskosiarkowego paliwa, albo nowoczesnych systemów zasilania alternatywnymi paliwami np. skroplonym metanem – LNG, co także generować będzie wysokie koszty.

Realizując politykę zrównoważonego rozwoju wszystkich państw – członków Unia Europejska wprowadziła koncepcję utworzenia korytarzy transportowych i autostrad morskich jako systemu połączeń transportowych alternatywnych do lądowych, które wyeliminowałyby

¹¹ Zbiór norm prawnych związanych z całokształtem wymagań bezpieczeństwa określa Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu SOLAS (*International Convention for the Safety of Life at Sea*). Wymagania prawne dotyczące ochrony środowiska reguluje Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, MARPOL 73/78 (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*).

¹² Regulacja dotyczy obszarów SECA (*Sulphur Oxide Emission Control Area*) do których należy M. Bałtyckie. Więcej na ten temat: T. Nowosielski, *Innowacyjność w żegludzie morskiej – wykorzystywanie alternatywnych paliw do napędu statków*, [w:] *Innowacyjne przedsiębiorstwa – standard XXI wieku*, red. J. Fryca i T. Nowosielski, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne Oddział w Gdańsku, Gdańsk 2011, s. 229.

problem kongestii oraz przyczyniły się do niższej emisji spalin¹³. W przyszłości przewiduje się przerzucenie części ładunków transportu lądowego na żeglugę krótkiego zasięgu (*Sea Short Shipping*). W celu aktywizacji połączeń kabotażowych na terenie całej Europy wprowadzono program Marco Polo, który niestety jak dotąd nie znalazł szerokiego uznania załadowców i przewoźników morskich¹⁴. Bariery rozwoju tego typu przewozów lądowo – morskich są wysokie koszty realizacji procesów transportowych, powodujące niekonkurencyjność tych systemów transportowych w stosunku do przewozów lądowych. W przyszłości możliwe jest zastosowanie pewnych narzędzi finansowych i prawnych, zmierzających do przeniesienia części ładunków z transportu lądowego na morski, wówczas oczekiwać należy wzrostu popytu na usługi statków krótkiego zasięgu (*ro-pax*) i ożywienia rynków przewozów kabotażowych.

Zakończenie

Rozwój rynków żeglugowych związany jest ze wzrostem globalnych potrzeb przewozowych, na które wpływają przede wszystkim światowe rynki surowcowe i towarowe. Rynek żeglugowy, tak jak każdy z rynków, podlega wahaniom koniunkturalnym, które stanowią odbicie kryzysów gospodarczych o zasięgu międzynarodowym. Pomimo zmiennego charakteru popytu na usługi można wskazać utrzymującą się stałą tendencję wzrostową przewozów morskich. Dalszy rozwój rynków żeglugowych związany jest przede wszystkim ze stałym wzrostem przewozów morskich w Azji, a szczególnie w rejonach M. Chińskiego i Oceanu Indyjskiego. Rozwój handlu morskiego napędzany będzie przede wszystkim potrzebami krajów azjatyckich, których systemy gospodarcze funkcjonować będą na zasadzie wyrównywania dysproporcji w stosunku do krajów rozwiniętych i wysokouprzemysłowionych. Na atrakcyjność Dalekiego Wschodu wpływają wciąż niższe koszty procesów produkcji i wynagrodzeń, co wpływa również na nierównowagę towarową w skali światowej i powoduje konieczność dystrybucji dużej masy ładunkowej na międzynarodowe rynki zbytu.

Na kształt rynków żeglugowych wpłynąć mogą także procesy klimatyczne, związane z przewidywanym roztopieniem się lądolodu na obszarze Arktyki i pojawieniem się możliwości użytkowania Drogi Północnej w relacjach Daleki Wschód – Europa i Ameryka Północna.

Biorąc pod uwagę organizacyjne, techniczne i technologiczne możliwości transportu morskiego można przewidywać jego dalszy rozwój oraz brak realnej konkurencji ze strony innych gałęzi transportu (szczególnie lotniczego) w sferze przewozów różnego rodzaju ładunków w skali globalnej.

Literatura

1. Borowicz S., Ładyka S., Łodykowski T., *Ekonomika transportu morskiego*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 1978
2. Borowicz S., *Stan koniunktury w międzynarodowym transporcie morskim (na przykładzie przewozu ładunków suchych)*, [w:] *Konkurencyjność transportu morskiego Polski*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, Ekonomika Transportu Morskiego, Gdańsk 1999
3. *Finansowanie uruchamiania autostrad morskich* (2008/C 317/08), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, 12.12.2008.
4. Klimek H., Nowosielski T., Szwanowski S., *Rynek usług transportu morskiego z uwzględnieniem Polski*, [w:] *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie –*

¹³ *Zielona księga TEN-T: Przegląd polityki*, Opinia Komitetu Regionów (2010/C 79/05), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 27.3.2010.

¹⁴ Komunikat Komisji przedstawiający wytyczne w sprawie pomocy państwa uzupełniającej wspólnotowe finansowanie uruchamiania autostrad morskich (2008/C 317/08), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, 12.12.2008.

- przemiany – rozwój*, red. D. Rucińska, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012
5. Kodeks morski, Dz. U. z dnia 4 grudnia 2001 r.
 6. Kujawa J., *Konferencje żeglugowe tracą immunitet (na razie w Europie)*, „Namiary na Morze i Handel”, 2006 nr 20
 7. Kujawa J., *Nowe reguły dla konsorcjów kontenerowych*, [w:] *Kontenery*, Dodatek specjalny „Namiarów na Morze i Handel”, Luty 2010
 8. Nowosielski T., *Innowacyjność w żegludze morskiej – wykorzystywanie alternatywnych paliw do napędu statków*, [w:] *Innowacyjne przedsiębiorstwa – standard XXI wieku*, red. J. Fryca i T. Nowosielski, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne Oddział w Gdańsku, Gdańsk 2011
 9. *Organizacja i technika transportu morskiego*, red. J. Kujawa, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001
 10. Regional Shipping and Port Development, Container Traffic Forecast 2007 Update, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, United Nations, New York, 2007
 11. Rozporządzenie Rady (WE) NR 1419/2006 z dnia 25 września 2006 r.
 12. Stopford M., *Maritime economics*, Routledge Taylor & Francis Group, London and New York 2009
 13. *Zielona księga TEN-T: Przegląd polityki*, Opinia Komitetu Regionów (2010/C 79/05), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 27.3.2010
 14. Żurek J., *Warunki poprawy konkurencyjności przedsiębiorstw żeglugi morskiej*, [w:] *Konkurencyjność transportu morskiego Polski*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, Ekonomia Transportu Morskiego, Gdańsk 1999

TRENDS OF SHIPPING MARKETS DEVELOPMENT

Summary

Shipping markets are dependent on international trade transactions that generate transport needs. These needs can dynamically change depending on global natural resources and commodity markets situation. The changes affecting shipping markets can also be caused by changes to the existing cargo flows and by establishing new ones in different geographies. It is anticipated that in the future shipping markets will change, visible by a decline in shipping in North America and Europe and an increase in Asia.

Keywords: regular shipping, tramp shipping, segmentation of shipping markets

dr Tomasz Nowosielski
Uniwersytet Gdański
Wydział Ekonomiczny
Instytut Transportu i Handlu Morskiego
Sopot, ul. Armii Krajowej 119/121
e-mail: tnski1@tlen.pl