

Kateryna Pererva

II rok Logistyka

Wydział Ekonomii, Finansów i Zarządzania, Uniwersytet Szczeciński

ROZWÓJ SZLAKÓW HANDLOWYCH W EUROPIE I NA ŚWIECIE

Wstęp

W kontekście nieustannie zmieniającej się globalnej gospodarki, rozwój szlaków handlowych wyłania się jako krytyczny element kształtowania cywilizacji i społeczeństw. W erze globalizacji, gdzie dynamika zmian otaczającego nas świata zaskakuje swoją szybkością, logistyka — rozumiana zarówno jako dziedzina naukowa, jak i praktyczna sfera działania — staje się nieodzownym fundamentem efektywnego handlu międzynarodowego. Logistyka, definiowana jako proces planowania, realizacji i kontrolowania efektywnego przepływu oraz magazynowania towarów, usług i informacji od punktu wysłania do punktu odbioru i konsumpcji, ma za zadanie osiągnięcie wymagań klienta. Taka definicja rzuca światło na kluczową rolę logistyki w optymalizacji łańcuchów dostaw, podkreślając jej wpływ na rozwój szlaków handlowych poprzez usprawnienie procesów transportowych, redukcję kosztów operacyjnych oraz przyspieszenie dostaw.¹

Celem artykułu jest analiza ewolucji szlaków handlowych przez pryzmat zadań logistycznych. Dąży się do zrozumienia, jak te drogi komunikacyjne wpłynęły na kształt współczesnego świata, a także do zidentyfikowania wyzwań i trendów, które będą miały decydujący wpływ na przyszłość globalnego handlu. Przez ten pryzmat odkrywa się, jak zarówno historyczne, jak i współczesne ścieżki handlowe przyczyniają się do tworzenia zintegrowanej, dynamicznie rozwijającej się globalnej gospodarki, podkreślając tym samym nierozzerwalną więź między logistyką a handlem międzynarodowym.

W artykule przeanalizowano przez pryzmat Nowej Ligi Hanzeatyckiej², jakie znaczenie mają szlaki morskie dla gospodarki międzynarodowej. Ta współczesna inkarnacja historycznej unii handlowej staje się żywym świadectwem

1 M. Chaberek, G. Karwacka, *Logistyka jako praktyczne urzeczywistnienie prakseologicznych zasad dobrej roboty*, Acta Universitatis Nicolai Copernici *Ekonomia* XL – nauki humanistyczno-społeczne, nr 391, 2009, s. 9.

2 Klub Jagielloński, <https://klubjagiellonski.pl/2019/06/15/hanza-2-0-czy-sojusz-panstw-polnocy-zapowiada-przewartosciowanie-w-europejskich-relacjach/> (dostęp: 15.06.2019).

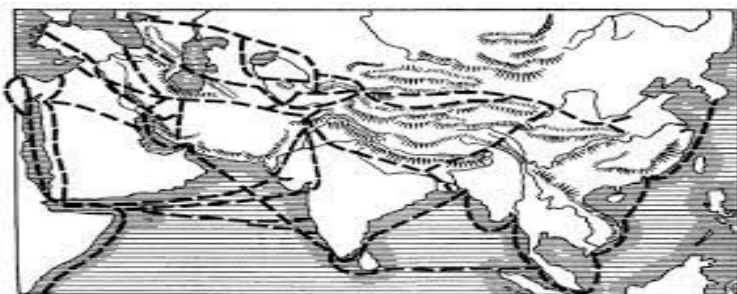
tego, jak transport morski kształtuje przepływy handlowe, łącząc kontynenty i otwierając nowe perspektywy dla globalnego wymiaru współpracy gospodarczej. W odnowionej wersji Ligi Hanzeatyckiej, podobnie jak w jej średniowiecznym pierwowzorze, szlaki morskie ponownie wyłaniają się jako kręgosłup handlu międzynarodowego, podkreślając ich niezmienną wartość i wpływ na rozwój oraz prosperowanie społeczności na całym świecie.

1. Historyczny rozwój szlaków handlowych

1.1. Od starożytności do średniowiecza

Rozwój szlaków handlowych ma swoje korzenie w starożytności, kiedy to różne cywilizacje zaczęły nawiązywać kontakty handlowe, przekraczając granice swoich terytoriów. Te wczesne szlaki handlowe nie tylko ułatwiały wymianę towarów, ale także przyczyniały się do rozprzestrzeniania kultury, technologii i innowacji. Jako przykład można wymienić Jedwabny Szlak, lub szlaki morskie Fenicjan i Ligę Hanzeatycką.

Jedwabny Szlak, łączący Chiny z Europą przez Azję Środkową, jest jednym z najbardziej znanych przykładów dawnych szlaków handlowych. Jego nazwa pochodzi od jedwabiu, cennego towaru eksportowego z Chin, ale szlak ten służył również do wymiany wielu innych towarów, w tym przypraw, metali i klejnotów. Jedwabny Szlak był nie tylko arterią handlową, ale również ważną drogą dla wymiany kulturowej, sprzyjającą rozprzestrzenianiu się religii, sztuki i wiedzy³ (rysunek 1).



Rysunek 1. Transeuroazjatyckie szlaki handlowe w starożytności i średniowieczu

Źródło: A.M. Pietrow, *Wielki Jedwabny Szlak*, Firma Literatura Wschodnia RAS, Moskwa 1995, s. 126.

³ M. Kaczmarek, *Nowy Jedwabny Szlak: uniwersalne narzędzie chińskiej polityki*, Komentarze, nr 161, 2015, s. 1-2.

Fenicjanie, jako wytrawni żeglarze, rozwijali szlaki morskie na Morzu Śródziemnym, łącząc cywilizacje, od Bliskiego Wschodu po północne wybrzeża Afryki i południową Europę. Ich handel obejmował cenne metale, barwniki, takie jak purpura tyryjska, oraz wynalazki, jak alfabet. Szlaki morskie Fenicjan miały kluczowe znaczenie dla rozwoju handlu w basenie Morza Śródziemnego⁴.

W średniowiecznej północnej Europie Liga Hanzeatycka, konfederacja miast handlowych, odegrała istotną rolę w rozwoju morskich szlaków handlowych. Liga ta, opierając się na wzajemnych umowach handlowych i ochronie interesów swoich członków⁵, zdominowała handel w basenie Morza Bałtyckiego i Morza Północnego. Handel Ligii Hanzeatyckiej obejmował towary takie jak zboże, drewno, futra, ryby i sól, a jej działalność przyczyniła się do rozwoju infrastruktury handlowej i logistycznej w Europie⁶ (rysunek 2).



Rysunek 2. Miasta i strefy Hanzy około 1400 roku

Źródło: Trojmiasto.pl, <https://historia.trojmiasto.pl/Hanza-pierwsza-korporacja-w-Europie-n152921.html?strona=4> (dostęp: 03.02.2021)

4 World History Encyclopedia, <https://www.worldhistory.org/trans/pl/2-897/fenicjanie---mistrzowie-zeglugi/> (dostęp: 28.04.2016).

5 H. Samsonowicz, *Późne średniowiecze miast nadbałtyckich*, PWN, Warszawa 1968, s. 148.

6 A. Świstak, *Początki instytucjonalizacji współpracy międzynarodowej w starożytnej i średniowiecznej Europie*, *Studenckie Zeszyty Naukowe*, nr 34, 2017, s. 64 – 65.

1.2. Nowożytność – rewolucja w transporcie i handlu

Rewolucja przemysłowa, rozpoczynająca się w XVIII wieku, zasadniczo zmieniła charakter i zakres szlaków handlowych. Wprowadzenie kolei i parowców zrewolucjonizowało transport, znacznie skracając czas i koszty przewozu towarów na długie dystanse.

Rozwój sieci kolejowej w Europie i Ameryce Północnej umożliwił szybki transport dużych ilości towarów między miastami i portami, co miało kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarczego. Koleje stały się kręgosłupem handlu wewnętrznego i międzynarodowego, umożliwiając ekspansję rynków i integrację gospodarczą na niespotykaną dotąd skalę odsuwając centra handlowe od portów i często intensyfikując tym samym ich funkcjonowanie⁷.

Wprowadzenie parowców zmieniło zasady funkcjonowania transportu morskiego, umożliwiając bardziej niezawodne i szybsze niż dotąd połączenia między kontynentami. Przewaga parowców nad tradycyjnymi żaglowcami polegała na ich zdolności do przewidywalnego i stałego kursowania niezależnie od warunków wiatrowych, co było rewolucją w międzynarodowym handlu i logistyce⁸.

Ewolucja szlaków handlowych doprowadziła do przekształcenia europejskiej logistyki w zaawansowaną sieć globalną. Innowacje transportowe, zapotrzebowanie rynkowe i ambicje polityczno-ekonomiczne napędzały ten rozwój. W starożytności i średniowieczu, trasy koncentrowały się wokół Morza Śródziemnego i lądowych połączeń z Azją i Afryką, promując rozwój kluczowych centrów handlowych, takich jak Wenecja czy miasta Hanzy.

Liga Hanzeatycka, działająca od XII do XVII wieku, była prekursorem międzynarodowej współpracy handlowej, ustanawiając standardy transakcji i ujednolicając prawa celne. Ta konfederacja portowych miast handlowych zabezpieczała transport i zwiększała efektywność logistyczną, pokazując wartość koordynacji i międzynarodowej współpracy w logistyce⁹.

2. Analiza koncepcji Nowej Ligi Hanzeatyckiej

W XXI wieku, w obliczu rosnącej globalizacji i wymogów zrównoważonego rozwoju, Nowa Hanza, inspirowana historycznym sukcesem Ligi Hanzeatyckiej, dąży do promowania współpracy gospodarczej i innowacji w logistyce.

7 A. Pomykała, *Rozwój koncepcji międzynarodowej sieci kolejowej*, TTS Technika Transportu Szybnego, nr 6, 2018, s. 14-17.

8 M. Michalski, *Od I do IV rewolucji przemysłowej*, Studia i Artykuły, nr 1, 2017, s. 4-7.

9 Portal miasta Gdańska, <https://www.gdansk.pl/urząd-miejski/biuro-prezydenta/miedzynarodowy-zwiazek-nowej-hanzy-hanza,a,1684> (dostęp: 8.04.2016).

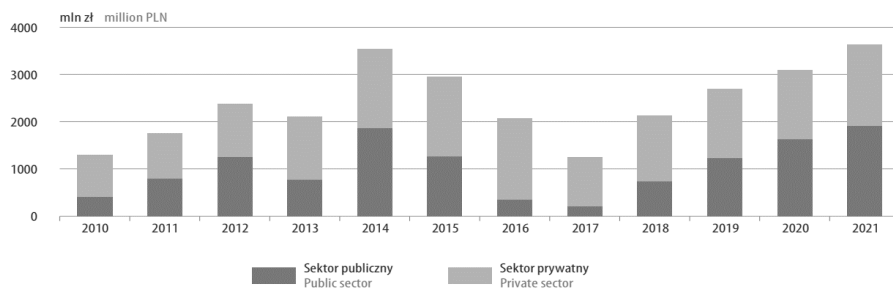
Kluczowym elementem tej strategii jest wykorzystanie transportu kontenerowego, charakteryzującego się wysoką elastycznością i efektywnością.

Celem integracji transportu kontenerowego w ramach Nowej Hanzy jest optymalizacja globalnych łańcuchów dostaw poprzez zwiększenie efektywności logistycznej, redukcję kosztów transportu, promowanie zrównoważonego rozwoju oraz wzmocnienie współpracy gospodarczej między regionami.

Rozważając odnowienie Hanzy w nowoczesnej formie, warto zastanowić się nad potencjalnymi korzyściami, jakie może przynieść taka współpraca. Czy podejmowanie tak znaczącego wysiłku jest uzasadnione i jakie są tego powody?

Patrząc na dane z lat 2015-2022, widoczne jest, że popularność transportu morskiego, zwłaszcza kontenerowego, rośnie i coraz częściej jest wybierany do transportu międzynarodowego. Współpraca w ramach nowej Hanzy może dać korzyści wynikające z synergii i potencjału poszczególnych partnerów tak aby nie tylko rywalizować ale współpracować i systemowo rozwijać transport morski aby był opłacalny na całym wybrzeżu a nie tylko rozwijał się punktowo. Dzięki temu można mówić o bardziej ekologicznym i rozproszonym potencjale i w konsekwencji o minimalizacji transportu samochodowego, który ciągle nie jest ekologiczny.

W 2021 roku, inwestycje w nowe obiekty majątkowe oraz modernizację tych już istniejących stanowiły 90,5% całkowitych wydatków inwestycyjnych, podczas gdy wydatki na nabycie używanych środków trwałych odpowiadały za 9,5%. Wartość inwestycji w nowe obiekty osiągnęła 3 292,7 mln zł, notując wzrost o 21,5% w stosunku do roku 2020 i o 20,6% w porównaniu z rokiem 2015 (rysunek 3).

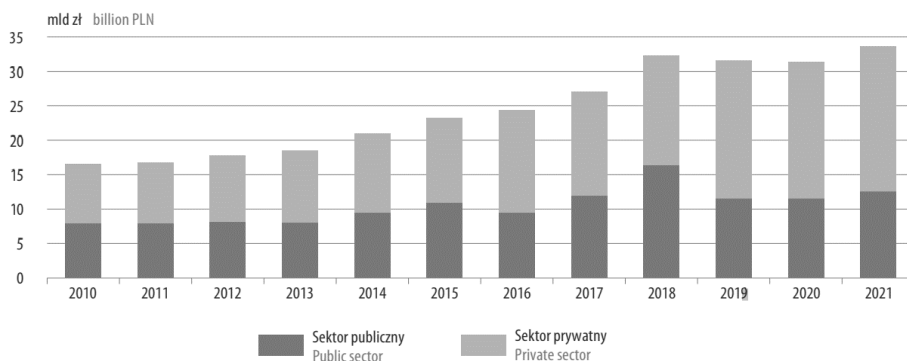


Rysunek 3. Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej w Polsce (ceny bieżące)

Źródło: A. Andrychowska, A. Bilka, J. Janik, M. Jaśków, A. Kamińska, K. Makiewicz, A. Niewiarowski, M. Rodziewicz, *Gospodarka morska w Polsce w latach 2021 i 2022*, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa, Szczecin 2023, s. 31.

Na koniec roku 2021 w sektorze gospodarki morskiej odsetek zużycia środków trwałych osiągnął 49,5%, co oznacza wzrost z 42,7% zarejestrowanych w 2015 roku. Szczególnie zauważalne zużycie dotyczyło środków transportu, gdzie wskaźnik ten wyniósł 62,8%, w porównaniu do 59,8% w 2015 roku. Największe zużycie środków trwałych w 2021 roku odnotowano w następujących obszarach:

- w jednostkach prowadzących działalność badawczo-rozwojową oraz edukacyjną w dziedzinie morskiej 67,3% (wzrost z 64,0% w 2015 roku), przy czym zużycie środków transportu osiągnęło 95,5% (wzrost z 82,9% w 2015 roku) (rysunek 4);
- w działalnościach wspomagających transport morski 66,5% (wzrost z 53,5% w 2015 roku), gdzie zużycie środków transportu wyniosło 79,0% (wzrost z 60,9% w 2015 roku) (rysunek 4);
- w zarządzaniu portami morskimi 52,9% (wzrost z 49,5% w 2015 roku), z zużyciem środków transportu na poziomie 62,2% (wzrost z 47,2% w 2015 roku) (rysunek 4);
- w hurtowej i detalicznej sprzedaży ryb, skorupiaków i mięczaków 52,0% (wzrost z 35,1% w 2015 roku), przy czym zużycie środków transportu wyniosło 64,2% (wzrost z 62,4% w 2015 roku) (rysunek 4).



Rysunek 4. Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej w Polsce (bieżące ceny ewidencyjne)

Źródło: A. Andrychowska, A. Bilaska, J. Janik, M. Jaśków, A. Kamińska, K. Makiewicz, A. Niewiarowski, M. Rodziewicz, *Gospodarka morska w Polsce w latach 2021 i 2022*, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa, Szczecin 2023, s. 36.

W latach 2015 – 2022 corocznie liczba kontenerów w międzynarodowym obrocie morskim wzrasta o 72 095 sztuk (rysunek 5).



Rysunek 5. Liczba kontenerów w międzynarodowym obrocie morskim w Polsce w latach 2015-2022

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z *Gospodarka morska – Przegląd statystyczny*, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk z lat 2016-2023.

Podsumowanie

Podsumowując, renesans i promocja Nowej Hanzы w erze zaawansowanego transportu morskiego kontenerowego otwierają rozległe horyzonty i mogą przynieść dodatkowe korzyści przedsiębiorstwom transportowym, portom morskim, eksporterom, importerom, społecznościom lokalnym, instytucjom finansowym, rządowi oraz firmom zajmującym się technologią i badaniami. Te korzystne zmiany mają potencjał, aby pozytywnie wpłynąć na światową logistykę, międzynarodowy handel oraz na współpracę ekonomiczną i kulturową między różnorodnymi regionami. Mogą również rozładować napięcia i zbytnią konkurencję na rzecz synergii i współpracy tak aby rozwijać i duże i małe porty.

Transport morski, a w szczególności kontenerowy, jest nieodzowną częścią współczesnego globalnego układu handlowego i logistycznego, pełniąc coraz istotniejszą rolę w przepływie towarów na międzynarodowej arenie. Jego rosnące znaczenie manifestuje się poprzez ciągły wzrost wolumenu przewozów oraz dynamiczny rozwój infrastruktury portowej.

Statystyki jednoznacznie wskazują na stały wzrost liczby kontenerów przewożonych drogą morską każdego roku, co jest wyraźnym sygnałem dynamicznego postępu w tej branży transportowej. Jest to rezultat zwiększonego zapotrzebowania na efektywną międzynarodową wymianę towarową i poszukiwania bardziej efektywnych metod jej realizacji.

Inwestycje na całym świecie w rozwój portów morskich umożliwiają obsługę coraz większej liczby kontenerów. Modernizacja infrastruktury portowej jest zatem bezpośrednią odpowiedzią na intensyfikujący się ruch kontenerowy, stanowiąc kluczowy element umożliwiający dalszy rozwój tego sektora.

W kontekście tych przemian, Nowa Hanza jawi się jako projekt o głębokim znaczeniu strategicznym, zdolny do katalizowania postępu i otwierania nowych szlaków handlowych, przy jednoczesnym umacnianiu więzi między narodami i kulturami.

Bibliografia

- Andrychowska A., Bilska A., Janik J., Jaśków M., Kamińska A., Makiewicz K., Nie-wiarowski A., Rodziejewicz M., *Gospodarka morska w Polsce w latach 2021 i 2022*, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa, Szczecin 2023.
- Chaberek M., Karwacka G., Logistyka jako praktyczne urzeczywistnienie prakseologicznych zasad dobrej roboty, *Acta Universitatis Nicolai Copernici Ekonomia XL – nauki humanistyczno-społeczne*, nr 391, 2009.
- Główny urząd statystyczny, <https://stat.gov.pl>
- Kaczmarek M., Nowy Jedwabny Szlak: uniwersalne narzędzie chińskiej polityki, *Komentarze*, nr 161, 2015.
- Klub Jagielloński, <https://klubjagiellonski.pl/2019/06/15/hanza-2-0-czy-sojusz-panstw-polnocy-zapowiada-przewartosciowanie-w-europejskich-relacjach/>
- Latow J., Wielki Jedwabny Szlak jako prolog gospodarki światowej, *Ekonomia międzynarodowa*, nr 1, 2010.
- Mecalux, Rozwiązania magazynowe, <https://www.mecalux.pl/blog/trendy-logistyka-2023>
- Michalski M., Od I do IV rewolucji przemysłowej, Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie, *Studia i Artykuły*, nr 1, 2017.
- Pomykała A., Rozwój koncepcji międzynarodowej sieci kolejowej, *TTS Technika Transportu Szynowego*, nr 6, 2018.
- Portal miasta Gdańska, <https://www.gdansk.pl/urząd-miejski/biuro-prezydenta/miedzynarodowy-zwiazek-nowej-hanzy-hanza,a,1684>
- Samsonowicz H., *Późne średniowiecze miast nadbałtyckich*, PWN, Warszawa 1968.
- Świstak A., Początki instytucjonalizacji współpracy międzynarodowej w starożytnej i średniowiecznej Europie, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, *Studenckie Zeszyty Naukowe*, nr 34, 2017.
- World History Encyclopedia w języku polskim, <https://www.worldhistory.org/trans/pl/2-897/fenicjanie---mistrzowie-zeglugi/>

Streszczenie

W artykule zbadano dynamiczną ewolucję dróg handlowych, od starożytnych czasów do współczesności, i podkreślono ich znaczący wpływ na kształtowanie globalnej gospodarki i efektywności logistycznej. Zanalizowano transformację szlaków handlowych od pradawnych ścieżek wymiany towarów, takich jak Jedwabny Szlak lub

Szlaki morskie Fenicjan, przez rewolucje w transporcie morskim i kolejowym, po nowoczesne innowacje w transporcie kontenerowym. Szczególnie zwrócono uwagę na renesans Nowej Ligi Hanzeatyckiej, podkreślając jej rolę w promowaniu współpracy gospodarczej i logistycznej innowacji. W artykule podkreślono, że nie tylko postęp w technologiach transportowych, lecz także rozbudowa infrastruktury portowej znacząco przyczyniły się do zwiększenia efektywności globalnego handlu. W podsumowaniu stwierdzono, że rozwój nowoczesnych dróg handlowych, wspomagany strategicznymi inwestycjami w sektor logistyczny, odgrywa kluczową rolę w umacnianiu międzynarodowej wymiany handlowej i pogłębianiu integracji gospodarczej. Te inwestycje nie tylko zwiększają efektywność przepływu towarów na skalę globalną, ale także ugruntowują ich nieodzowne znaczenie dla przyszłości handlu międzynarodowego, podkreślając ich wpływ na długoterminowy rozwój gospodarczy i współpracę między krajami.

Słowa kluczowe: logistyka, Liga Hanzeatycka, szlaki handlowe

DEVELOPMENT OF TRADE ROUTES IN EUROPE AND THE WORLD

Summary

The article examines the dynamic evolution of trade routes from ancient times to the present, highlighting their significant impact on shaping the global economy and logistic efficiency. It analyzes the transformation from ancient trade paths like the Silk Road and Phoenician sea routes through maritime and railway transportation revolutions to modern container transport innovations. Special attention is given to the renaissance of the New Hanseatic League, emphasizing its role in promoting economic cooperation and logistic innovation. The article stresses that advancements in transportation technologies and the expansion of port infrastructure have significantly contributed to enhancing global trade efficiency. In conclusion, it is stated that the development of modern trade routes, supported by strategic investments in the logistics sector, plays a crucial role in strengthening international trade exchange and deepening economic integration. These investments increase the efficiency of global goods flow and cement their indispensable role in the future of international trade, underscoring their impact on long-term economic development and cooperation between countries.

Keywords: logistics, Hanseatic League, Trade routes

Część szósta

FUNKCJONOWANIE PRZEDSIĘBIORSTWA

