

## **MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT MORSKI ORAZ HANDEL ŚWIATOWY, TRENDSY I PROGNOZY**

### **Wstęp**

Niniejszy artykuł jest ogólnym przeglądem sytuacji w handlu światowym. Aspekty zawarte w nim skupiają się przede wszystkim na międzynarodowym transporcie morskim towarów. Wybrany temat jest rozwinięciem opracowania UNCTAD dotyczącego podsumowania w handlu światowym za rok 2022. Zebrane dane w trakcie analizowania bieżącej sytuacji pozwalają wysnuć pewne wnioski, które mogą posłużyć jako prognozy. Celem jest identyfikacja obecnej sytuacji oraz wydarzeń, które miały bezpośredni bądź pośredni wpływ na handel światowy oraz transport morski. Wybrany temat jest egzemplifikacją sytuacji gospodarczej, zawierającej w sobie informacje ekonomiczno-społeczne, które wynikają z wielu wydarzeń i zjawisk ogólnoswiatowych występujących w ostatnim czasie. Zastosowaną metodą badawczą jest przegląd źródeł wtórnych. Metodologia indukcji pozwoliła określić i przyporządkować wydarzenia niżej omówione, do wpływu na badane zagadnienie. Istotnym aspektem jest skupienie się na transporcie morskim, który stanowi „kręgosłup” wymiany międzynarodowej. To właśnie na podstawie dogłębnego zanalizowania tego sektora transportu można dojść do konkluzji zawartych w artykule. Aby zobrazować istotność i zasadność transportu morskiego należy powołać się na kilka faktów. Ponadto żegluga oceaniczna jest integralną częścią łańcucha dostaw dla większości branż, czyni ją to podstawą globalnego handlu.

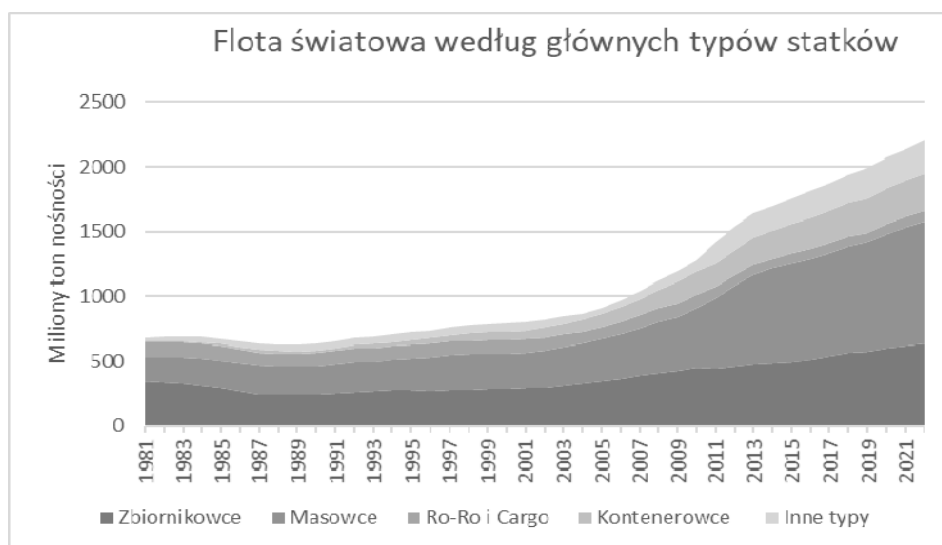
### **1. Transport morski oraz handel światowy – statystyka**

Szacuje się, że ogromna część, która stanowi większość towarów (około 80% wolumenu światowego handlu), jest transportowana przez statki<sup>1</sup>. Wielkość handlu morskiego wykazuje tendencję wzrostową od 1990 roku. W latach 1990–

---

<sup>1</sup> Strona Światowej Organizacji Handlu, [www.wto.org](http://www.wto.org) (dostęp: 15.02.2023).

2020 wielkość ładunków transportowanych przez statki wzrosła ponad dwukrotnie, z 4,0 do prawie 10,7 mld ton. Według danych UNCTADSTAT w 2020 roku na świecie załadowano 10 648 mln ton towarów na statki, natomiast rozładowano 10 631 mln ton. Po skurczeniu się o prawie 4% w 2020 roku na skutek pandemii COVID-19, międzynarodowy handel morski ożywił się w 2021 roku, gdy wolumeny odbiły się w tempie szacowanym na 3,2%. Wysyłki osiągnęły 11,0 mld ton, wartość nieco poniżej poziomów sprzed pandemii. Warto zaznaczyć, iż równoległe ze wzrostem handlu morskiego rośnie pojemność światowej floty handlowej. W latach 2013–2020 pojemność tej floty wzrosła o około 37%, osiągając w 2020 roku prawie 2 mld ton nośności<sup>2</sup>. Dokładna egzemplifikacja opisywanego zjawiska została zobrazowana na rysunku 1.



Rysunek 1. Flota światowa według głównych typów statków do roku 2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://unctadstat.unctad.org/EN/Index.html>.

W styczniu 2022 roku światowa flota osiągnęła nośność 2,2 mld ton nośności, o 63 mln ton nośności więcej niż w roku poprzednim. W ostatnich latach tonaż wzrósł we wszystkich segmentach, z wyjątkiem drobnicowców. Na uwagę zasługuje znaczny wzrost udziału kontenerowców. Szczególnie szybki wzrost odnotowały masowce. W latach 2012–2022 ich udział w całkowitej nośności wzrósł z 41% do 43%, podczas gdy udział zbiornikowców zmniejszył się z 30% do 29%, a ro-ro i cargo (drobnicy) z 5% do 4%<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Baza danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju, <https://unctadstat.unctad.org/> (dostęp: 15.02.2023).

<sup>3</sup> UNCTAD, <https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/> (dostęp: 01.03.2023).

Kluczowym trendem w handlu morskim jest zmiana składu ładunków. W 1970 roku ponad połowę globalnego handlu morskiego stanowiły ładunki z tankowców. Obecnie prawie  $\frac{3}{4}$  załadowanych towarów to ładunki suche, w tym ładunki masowe i ładunki wysyłane w kontenerach. Potwierdzeniem powyższego sformułowania może być poniżej zobrazowany udział i podział floty światowej ze względu na nośność<sup>4</sup>. Pandemia COVID-19 szczególnie mocno uderzyła w światowy przemysł żeglugowy. Porty musiały poradzić sobie z zamknięciem, co spowodowało zatory, niedobory siły roboczej i puste rejsy. W tym samym czasie przewoźnicy kontenerowi zmagali się z wykorzystaniem zdolności przewozowych i opóźnieniami statków, co spowodowało, że przez większość 2021 roku niezawodność harmonogramu głównych operatorów kontenerowych wynosiła poniżej 40%<sup>5</sup>.

Na dodatek stawki frachtowe gwałtownie wzrosły, wywierając presję na branżę, które opierają się na eksporcie lub imporcie towarów i dóbr. Z kolei konsumenci na całym świecie zostali zmuszeni do ponoszenia rosnących kosztów transportu w postaci coraz wyższych cen. Wzrost cen spotęgowały również takie czynniki, jak m.in. „szaleństwo zakupowe” w Internecie oraz zakłócenia spowodowane blokadą Kanału Sueskiego przez kontenerowiec *Ever Given*. Obecnie ceny stabilizują się: „Uspokojenie ruchu w portach i otwarcie innych wąskich gardeł w łańcuchu dostaw doprowadziło do załamania stawek frachtowych z rekordowych poziomów osiągniętych w czasie pandemii. Koszt wysyłki 40-stopowego kontenera z Chin na zachodnie wybrzeże Ameryki wynosi obecnie 1400 dolarów, co stanowi spadek o 93% w stosunku do szczytowego poziomu 20 600 dolarów we wrześniu 2021 roku, według Freightos, Internetowej giełdy transportowej (rys. 2)”<sup>6</sup>.

Dodatkowo dzięki temu, że stawki frachtowe w latach 2021 i 2022 osiągnęły rekordowe wartości, przewoźnicy kontenerowi byli zwycięzcami ostatnich zawirowań w branży żeglugi oceanicznej. W 2021 roku firmy zajmujące się żeglugą kontenerową odnotowały zyski w wysokości 110 mld dolarów amerykańskich, czyli ponad 2-krotnie więcej niż w poprzedniej dekadzie<sup>7</sup>. Ten nowy napływ pieniędzy pozwala przewoźnikom kontenerowym inwestować w rozbudowę swojej floty poprzez zamawianie nowych statków do budowy. Zjawisko to potwierdzają również dane prezentujące wzrost nośności floty światowej, która jest skorelowana z nowoczesnością jej produkcji.

---

<sup>4</sup> UNCTAD, <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/> (dostęp: 01.03.2023).

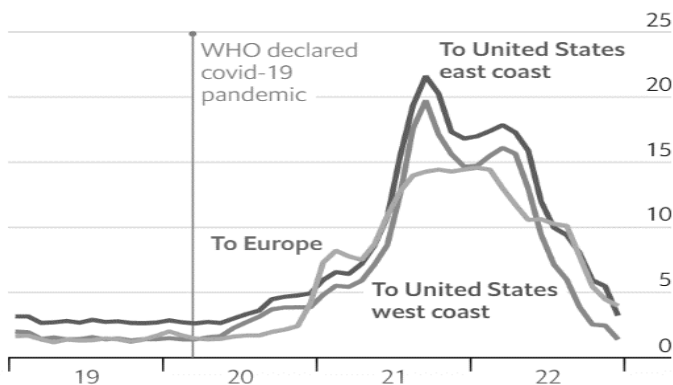
<sup>5</sup> Sea-Intelligence, *Global Liner Performance report-2021-FY*, <https://www.sea-intelligence.com/press-room/122-global-liner-performance-report-2021-fy> (dostęp: 17.02.2023).

<sup>6</sup> The Economist, [www.economist.com/graphic-detail/2023/01/09/global-shipping-costs-are-returning-to-pre-pandemic-levels](http://www.economist.com/graphic-detail/2023/01/09/global-shipping-costs-are-returning-to-pre-pandemic-levels) (dostęp: 03.03.2023).

<sup>7</sup> M. Placek, *Operating profit of the global container shipping industry 2010–2021*, „Statista” 2022, <https://www.statista.com/statistics/1299477/operating-profit-container-carriers/> (dostęp: 27.02.2023).

## Sunk cost

Shipping container costs from China  
\$'000 per 40-foot container



Source: Freightos

Rysunek 2. Koszt transportu kontenera 40 stopowego

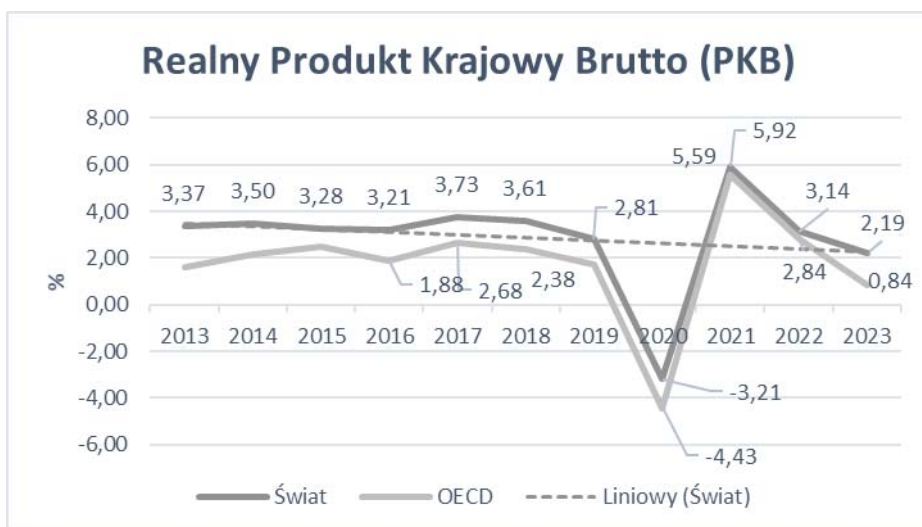
Źródło: Freightos, giełda transportowa.

W tym miejscu warto skupić się na omówieniu aktualnych światowych trendów w wymianie międzynarodowej. Szacuje się, że w 2022 roku światowy handel ma osiągnąć rekordowy wynik 32 bln dol., z czego handel towarami wynosić ma łącznie 25 bln dol. (wzrost o około 10% w stosunku do 2021 roku). Wartości te wynikają przede wszystkim z silnego wzrostu i pobudzenia w pierwszej połowie. Prognozy UNCTAD przewidują, iż poprzez stonowany wzrost handlu w drugiej połowie w jego IV kwartale nastąpi nieznaczny spadek, zarówno w przypadku handlu towarami, jak i usługami. Co ciekawe, należy zaznaczyć, iż pomimo spadku wartości handlu jego wolumen stale rośnie, to z kolei ukazuje odporność globalnego popytu na fluktuacje. Globalne trendy w całej swojej formie na przestrzeni kilku lat zostały zachwiane przez liczne czynniki. Wojna na Ukrainie, we wszystkich jej wymiarach, wywołuje niepokojące efekty kaskadowe w świecie, który już został dotknięty przez pandemię COVID-19 i wciąż narastające zmiany klimatyczne. Przekłada się to na znaczne szkody wyrządzone w gospodarce światowej oraz zaburzeń w jej utrzymywaniu względnie stałych parametrów „homeostazy”.

### 2.1. Niższy wzrost gospodarczy

Pogarszające się warunki gospodarcze i rosnąca niepewność spowodowały spowolnienie handlu w drugiej połowie 2022 roku. W roku 2023 przewiduje się utrzymanie trwającego spowolnienia handlu, zjawisko to potęgują jeszcze bar-

dziej negatywne czynniki, które wydają się przeważać nad pozytywnymi. Do tych negatywnych czynników zaliczyć można niższy wzrost gospodarczy. Prognozy wzrostu gospodarczego na rok 2023 są rewidowane w dół z powodu wysokich cen energii, rosnących stóp procentowych, utrzymującą się inflacją w wielu gospodarkach oraz negatywnymi gospodarczo skutkami ubocznymi wojny na Ukrainie. Realny PKB (rys. 3) według danych OECD będzie znacznie mniejszy w 2023 roku niż w roku poprzednim. Geopolityczne tarcia, utrzymująca się inflacja i niższy wzrost globalny mogą negatywnie wpłynąć na globalny handel w 2023 roku<sup>8</sup>.



\* Ogółem roczna stopa wzrostu (w %), lata 2013–2023.

Rysunek 3. PKB w latach 2013–2023

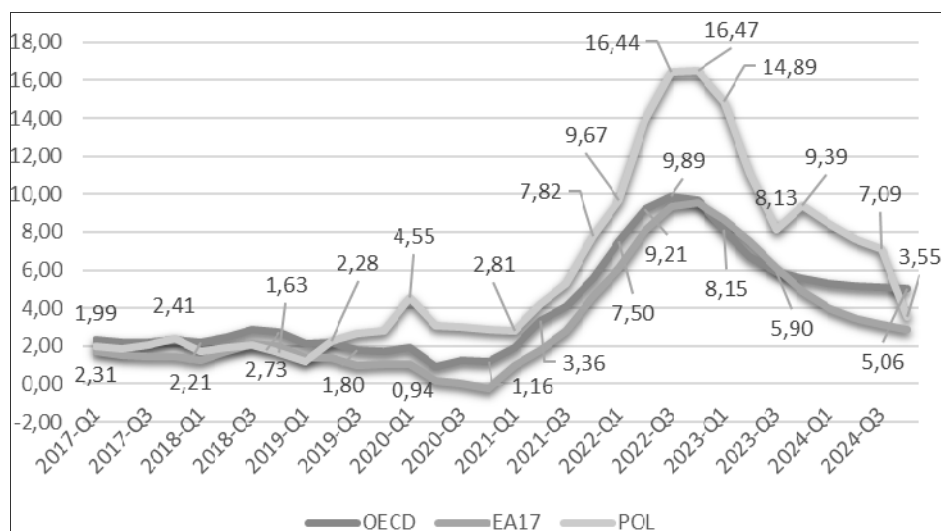
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OECD: <https://data.oecd.org/gdp/real-gdp-forecast.htm#indicator-chart>.

## 2.2. Wysokie ceny towarów będących przedmiotem obrotu handlowego

Oczekuje się, że utrzymujące się wysokie ceny energii oraz ciągły wzrost cen półproduktów i dóbr konsumpcyjnych przełoży się na spadek popytu na import i spadek wolumenu handlu międzynarodowego. Inflacja uderzy w światowy handel, producenci oraz konsumenci będą musieli stawić czoła rosnącym cenom produktów importowanych. Ceny surowców pośrednich i dóbr konsumpcyjnych w handlu międzynarodowym, będących przedmiotem handlu międzynarodowego półproduktów i dóbr konsumpcyjnych w samym okresie IV kwartału 2022

<sup>8</sup> OECD, <https://data.oecd.org/gdp/real-gdp-forecast.htm#indicator-chart> (dostęp: 28.02.2023).

roku, nadal rosną, niestety potęguje to narastające obawy o utrzymującą się globalną inflację. Jednakże prognozy OECD na przyszłe lata nie są tak ponure i zakładają stopniowe obniżki procentowe na przyszłe lata. Na rysunku 4 zostało zobrazowane zjawisko inflacji oraz jej przyszłe założenia na kolejny rok. W Polsce w IV kwartale 2023 roku przewiduje się spadek do poziomu 9,4%<sup>9</sup>.



Rysunek 4. Inflacja w latach 2017–2024 prognozy (ujęcie %)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych OECD.

### 2.3. Obawy o stabilność zadłużenia

Rekordowy poziom światowego zadłużenia i wzrost stóp procentowych stwarzają poważne obawy co do zdolności obsługi zadłużenia. Prognozuje się, że trwające zaostrenie warunków finansowych jeszcze bardziej zwiększy presję na wysoko zadłużone rządy, zwiększając podatność na zagrożenia i negatywnie wpływając na inwestycje i międzynarodowe przepływy handlowe.

## 3. Usprawnienia w logistyce handlu światowego

Jednakże dla pełnego obrazu należy zestawić również pozytywne czynniki, które mogą przyczynić się do opanowania globalnych trendów. Porty i firmy żeglugowe dostosowały się obecnie do wyzwań, jakie przyniosła pandemia COVID-19. Nowe statki wchodzą do eksploatacji, a zatłoczenie portów jest roz-

<sup>9</sup> OECD, <https://data.oecd.org/price/inflation-forecast.htm> (dostęp: 01.03.2023).

wiązywane. Stawki frachtowe i towarowe są nadal wyższe niż przed pandemią, natomiast przewiduje się spadki cen spowodowane zmniejszeniem popytu, który może przełożyć się na zmniejszenie cen produktów, gdyż koszty transportu wliczane pośrednio będą stanowiły mniejszy udział.

### 3.1. Wchodzące w życie umowy handlowe

Niedawno podpisano umowy, takie jak Regionalne Kompleksowe Partnerstwo Gospodarcze<sup>10</sup> i Afrykański Kontynentalny. Afrykańskie Kontynentalne Porozumienie o Wolnym Handlu to największa umowa o wolnym handlu na świecie, obejmująca rynek liczący 1,2 mld osób i łączny PKB wynoszący 2,5 bln dolarów. Została podpisana w marcu 2018 roku przez 44 głowy państw afrykańskich, a po wstępnym podpisaniu, w lipcu dołączyło do niej 5 kolejnych krajów, co daje łącznie 49. Głównym celem Afrykańskiej Kontynentalnej Umowy o Wolnym Handlu jest zwiększenie handlu wewnątrz afrykańskiego poprzez promowanie swobodnego przepływu towarów i bezcłowego handlu<sup>11</sup>. Te, jak również wiele mniejszych umów handlowych, powinny zacząć przynosić efekty i zapewnić pewien determinant impetu zapalnego dla handlu międzynarodowego. Wyzwania, przed którymi stoi również między innymi handel światowy, a które mogą mieć wkład w zmianę wzorców, zostały przytoczone poniżej.

## 4. Przekształcenie globalnych łańcuchów dostaw

Ryzyko i niepewność pozostają wysokie w przypadku operacji globalnego łańcucha dostaw. Strategie ograniczania ryzyka, takie jak dywersyfikacja dostawców, *reshoring*, *near-shoring* i *friend-shoring*, prawdopodobnie wpłyną na wzorce handlu międzynarodowego w nadchodzącym roku. Już teraz zauważyć można znaczącą dywersyfikację armatorów morskich wybieranych w celu zrealizowania usługi w transporcie morskim przez liczne korporacje. W ten sposób „nie wrzucają wszystkich jaj do jednego koszyka”, chroniąc się przed ryzykiem nie tylko zabezpieczenia towarów, ale również zmian cen frachtowych.

---

<sup>10</sup> Regionalne Kompleksowe Partnerstwo Gospodarcze – porozumienie o wolnym handlu, zawarte między krajami azjatyckoceanicznymi (Australia, Brunei, Kambodża, Chiny, Indonezja, Japonia, Laos, Malezja, Mjanma, Nowa Zelandia, Filipiny, Singapur, Korea Południowa, Tajlandia, Wietnam) w celu utworzenia największej na świecie strefy wolnego handlu i zwiększenia konkurencyjności gospodarek państw członkowskich.

<sup>11</sup> A.L. Dahir, *Africa's historic free trade deal now has enough countries signed up to go into force*, „Quartz” 2019, <https://qz.com/africa/1586526/africa-free-trade-deal-gets-gambia-signature-to-go-into-force> (dostęp: 02.03.2023).

#### 4.1. Transformacja w ekologiczną gospodarkę światową

Oczekuje się, że wysiłki w kierunku bardziej ekologicznej gospodarki światowej pobudzą popyt na produkty zrównoważone środowiskowo, przy jednoczesnym zmniejszeniu popytu na towary o wysokiej zawartości węgla oraz na energię z paliw kopalnych. Przyczynić się to może do uniezależnienia się energetycznego wielu podmiotów. Zmiana ta znajdzie odzwierciedlenie w modelu handlu międzynarodowego<sup>12</sup>. Warto nadmienić, iż wiele państw, a także Unia Europejska, koncentrują się na rozwiązaniach przyjaznych środowisku i wskazują kierunki rozwoju zrównoważonego transportu. Należą do nich między innymi Biała księga, czyli „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, który dąży do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Podmioty te wprowadzają liczne programy oraz zmieniają politykę w różnych aspektach, m.in. Europejski Fundusz Odbudowy (*Next Generation EU*). Podmioty te planują, wdrażają, realizują i kontrolują rozwiązania związane z problematyką dynamiki zużycia energii przez sektor transportu. Są to działania dotyczące wielu aspektów życia gospodarczego, począwszy od zmian w preferencjach oraz zachowaniu konsumentów, a skończywszy na zmianach technologicznych urządzeń. Wszystko to realizowane jest w celu efektywnego wykorzystania zasobów, uniezależnienia się od innych podmiotów, a także zapobiegnięciu nadmiernego eksploataowania planety przy jednoczesnym zrównoważonym rozwoju społecznym i gospodarczym.

#### Podsumowanie

Podsumowując, obecnie gospodarka światowa boryka się z licznymi przesiewzięciami, które stawiają przed każdym podmiotem nowe wyzwania. Zarówno handel światowy, jak i transport morski, są ze sobą wysoce powiązane. Ta dwustronna zależność pozwala zanalizować obecną sytuację i dostarczyć wielu cennych informacji. Transport morski, który stanowi trzon wymiany międzynarodowej, odzwierciedla sytuację panującą na globalnych rynkach. To właśnie on jest częścią składową całego systemu logistycznego, w tym systemu wymiany międzynarodowej. Aby zapewnić nieustanny, nieprzerwany, a przede wszystkim zrównoważony rozwój gospodarek narodowych, potrzebne są odpowiednie działania. Obecnie świat zmierza w kierunku globalnej recesji i długotrwałej stagnacji, o ile nie zmieni się w sposób sprawny i efektywny obecnego kursu polityki pieniężnej, fiskalnej, społecznej oraz gospodarczej. Szoki po stronie podaży, słabnące zaufanie konsumentów i inwestorów oraz wojna na Ukrainie spowodowały globalne spowolnienie i wywołały presję inflacyjną. Przedstawione i omówione zda-

---

<sup>12</sup> UNCTAD, <https://unctad.org/publication/global-trade-update-december-2022> (dostęp: 06.03.2023).



zenia, czynniki nie napawają optymizmem, mogą skłaniać nawet do pesymistycznych prognoz, jednakże należy również pamiętać o wielu istotnych pozytywnych aspektach, których skala przewyższać może nad negatywnymi. Dodatkowo odpowiednio precyzyjne podjęte działania mogą doprowadzić do łagodzenia, a nawet zwalczania ewentualnych skutków kryzysu. Wyzwania te w pewnej mierze są zwalczane, przez to coraz nowsze technologie i usprawnienia w transporcie morskim, także zmiany w łańcuchu dostaw i zielona transformacja mogą również pozytywnie wpłynąć na handel. Tematy te zostały zaprezentowane w niniejszym opracowaniu. Ponadto globalna gospodarka udowodniła nie raz, iż jest wysoce odporna na różnego rodzaju fluktuacje oraz zmiany, a mechanizmy rynku potrafiły często samoczynnie wrócić na odpowiednie tory. Warto jednakże poruszoną problematykę rozszerzyć, a ewentualnym jej skutkiem w jak najkrótszej perspektywie czasu zaradzić.

## **Bibliografia**

Baza danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju, <https://unctadstat.unctad.org/>.

Dahir A.L., *Africa's historic free trade deal now has enough countries signed up to go into force*, „Quartz” 2019.

Placek M., *Operating profit of the global container shipping industry 2010–2021*, „Statista” 2022.

OECD, <https://data.oecd.org/gdp/real-gdp-forecast.htm#indicator-chart>.

OECD, <https://data.oecd.org/price/inflation-forecast.htm>.

Sea-Intelligence, <https://www.sea-intelligence.com>.

Strona Światowej Organizacji Handlu, [www.wto.org](http://www.wto.org).

The Economist, [www.economist.com/graphic-detail/2023/01/09/global-shipping-costs-are-returning-to-pre-pandemic-levels](http://www.economist.com/graphic-detail/2023/01/09/global-shipping-costs-are-returning-to-pre-pandemic-levels).

UNCTAD, <https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/>.

UNCTAD, <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/>.

UNCTAD, <https://unctad.org/publication/global-trade-update-december-2022>.

## **Streszczenie**

Artykuł jest aktualnym zbiorem informacji na temat międzynarodowego transportu morskiego oraz handlu światowego. Wybrany temat jest rozwinięciem opracowania UNCTAD dotyczącego podsumowania w handlu światowym za rok 2022. Temat jest aktualnym zestawieniem bieżącej sytuacji gospodarczej, zawiera w sobie informacje ekonomiczno-społeczne, które wynikają z wielu wydarzeń i zjawisk ogólnoswiatowych występujących w ostatnim czasie. W artykule przytoczono liczne dane obrazujące również obecną sytuację makroekonomiczną świata, takie jak wskaźniki inflacji czy też PKB. Zebrane dane pozwoliły na połączenie informacji i zrównanie ich z obecną sytuacją panującą w transporcie morskim oraz w handlu. Opracowanie ma za zadanie zwrócić

uwagę czytelnika na aspekty związane z oddziaływaniem transportu na gospodarkę oraz gospodarki na transport, na zasadzie sprzężenia zwrotnego. Dane zawarte w artykule zostały okrojone i rozpatrują tylko te wątki, które są istotne z punktu widzenia transportu i logistyki, aby rzetelniej i dogłębniej przeanalizować panującą obecnie sytuację należałoby uwzględnić wiele innych istotnych czynników, które zostały pominięte. Owe opracowanie zawiera również dane prognostyczne, które pozwalają oszacować przyszłe trendy i sytuację panującą w przytoczonych aspektach.

**Słowa kluczowe:** transport morski, handel światowy, logistyka

## **INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT AND WORLD TRADE, TRENDS AND FORECASTS**

### **Summary**

The article is an up-to-date collection of information on international maritime transport and world trade. The selected topic is an expansion of UNCTAD's study of the World Trade Summary for 2022. The topic is an up-to-date compilation of the current economic situation, incorporating economic and social information from several global events and phenomena occurring recently. The article cites numerous data that also illustrate the current macroeconomic situation of the world, such as inflation rates or GDP. The collected data made it possible to combine the information and equate it with the current situation in maritime transport and trade. The study is intended to draw the reader's attention to aspects of the impact of transport on the economy and the economy on transport, on a feedback basis. The data contained in the article have been truncated and consider only the threads that are relevant from the point of view of transport and logistics, in order to analyze the current situation more reliably and in depth, it would be necessary to consider many other important factors that have been omitted. This study also contains forecasting data, which allows estimating future trends and the prevailing situation in the cited aspects.

**Keywords:** maritime transport, world trade, logistics