

Andrzej S. Grzelakowski

Akademia Morska w Gdyni

Globalizacja i jej wpływ na rozwój transportu morskiego i globalnych łańcuchów dostaw

Globalizacja jako złożone zjawisko ekonomiczne i polityczne współczesnego świata, kreujące i stymulujące zarazem rozwój gospodarki globalnej, wpływa na wszystkie sfery aktywności gospodarczej realizowanej w tym megasystemie. Jedną z nich jest transport morski, który z jednej strony poddany jest silnemu oddziaływaniu procesów globalizacji, a z drugiej sam na nie wpływa i je współkształtuje. Autor na bazie analizy wzajemnych współzależności istniejących z jednej strony między rozwojem handlu światowego i handlu morskiego oraz czynnikami kształtującymi ich wielkość i dynamikę w ostatnim dziesięcioleciu a rozwojem światowej floty handlowej i przewozów drogą morską z drugiej, podejmuje próbę: 1) wskazania podstawowych tendencji istniejących w tym zakresie oraz 2) określenia efektów globalizacji dla sektora transportu morskiego i siły jego wpływu na procesy globalizacji oraz rozwój globalnych łańcuchów dostaw. Z analizy tej wynika, że transport morski nie tylko nie stanowi bariery rozwoju globalizacji i globalnych łańcuchów dostaw oraz wzrostu gospodarki globalnej, ale wręcz procesy te utrwala i stymuluje.

Globalization and its impact on the maritime transport and the development of the global supply chains

Globalization is in its nature a very complex economic and political phenomenon of the contemporary world. It both creates and stimulates the global economy development, simultaneously influencing all spheres of activity carried out in this mega-system. The maritime transport belongs to one of them. On the one hand, it is exposed to a strong impact of the globalization processes and, on the other, the maritime transport itself affects these processes. The author analyses the relations existing between the world merchandise trade and the seaborne trade as well as a group of factors determining their dynamics and dimension in terms of value and volume on the one hand, and the world tonnage development as well as the quantity of goods transported by sea on the other. In such a way he attempts to: 1. identify and indicate some basic tendencies existing in this field of the global economy, 2. define a substantial effect of globalization for the maritime transport sector and its impact on the globalization processes and the development of the global supply chains. As a result, it can be pointed out that the maritime transport does not provide any barriers to further development of globalization, the world economy and global supply chains. Moreover, it has a great potential not only to stabilize their development, but also to strengthen and stimulate them on the global scale.

Keywords: globalization, global economy, maritime transport, freight markets, supply chains

Wprowadzenie

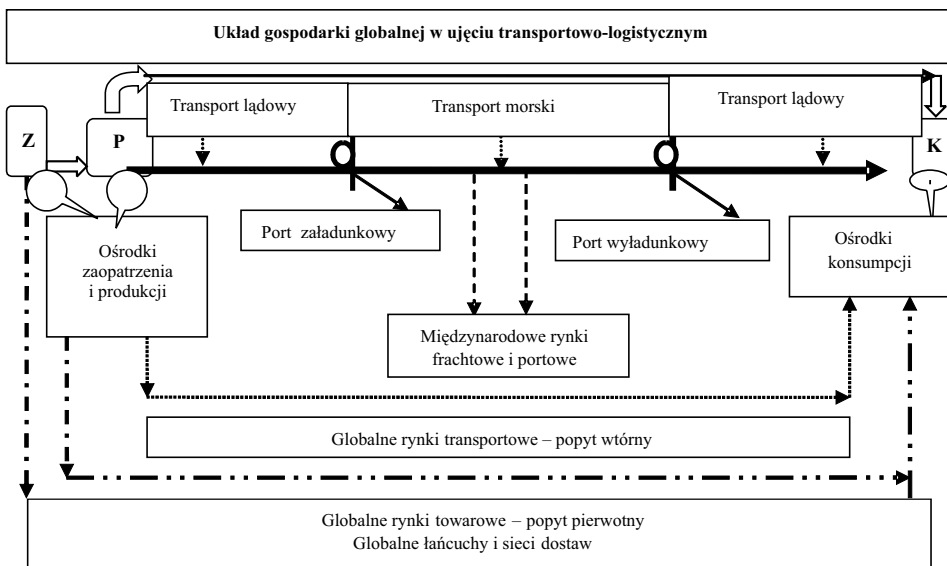
Proces globalizacji postępuje od ponad dwudziestu lat z ogromną dynamiką. Cykliczny rozwój gospodarki światowej, a w tym pojawiające się w tym okresie w jej różnych segmentach i regionach fale kryzysów ekonomicznych i finansowych, które dotknęły dość dotkliwie główne lokomotywy wzrostu tej gospodarki i ją samą bezpośrednio, nie zdołały wyhamować tempa rozwoju tego zjawiska. Dokonujący się proces deregulacji gospodarek nadal centralnie zarządzanych i towarzysząca mu liberalizacja wszystkich rodzajów rynków, silnie wspierana przez WTO oraz inne organizacje i ugrupowania gospodarcze, takie jak OECD, UNCTAD, UE, NAFTA itp., nie tylko podtrzymuje konieczną dynamikę globalizacji, ale także w znacznym stopniu ją utrwala. Potężny potencjał proglobalizacyjny tkwi także w samym układzie gospodarki światowej – zarówno w jej sferze realnej, jak i regulacyjno-zarządczej, stymulowanej siłą działania mechanizmów rynkowych, przede wszystkim rynków towarowych i kapitałowych. Efektem ich oddziaływania jest nadal utrzymująca się tendencja w kierunku zarówno poziomej, jak i pionowej koncentracji produkcji i kapitału, czego przejawem jest dalszy rozwój korporacji transnarodowych, realizujących swoje strategiczne cele w sferze tworzenia przewag konkurencyjnych w skali globalnej poprzez outsourcing i offshoring. W rezultacie rośnie dynamicznie handel światowy, a wraz z nim na skutek rosnącego wolumenu przemieszczanej masy towarowej i wzrostu średniej odległości przewozów wzrasta popyt na usługi transportowe. Procesy te wydatnie wspomaga rozwój logistyki globalnej, która doprowadziła do powstania globalnych łańcuchów i sieci dostaw, które z kolei prowadzą do dalszej koncentracji strumieni przepływów dóbr rzeczowych, finansowych i informacji, tworząc podwaliny nowego ładu ekonomicznego w wymiarze globalnym.

Ogromną rolę w tym procesie odgrywa międzynarodowy transport morski, który obsługuje gros światowej wymiany towarowej zarówno w wymiarze ilościowym, jak i wartościowym. Determinuje on tym samym efektywność realizacji handlu światowego, zapewniając skuteczność działania zliberalizowanych rynków towarowych oraz sprawność i elastyczność funkcjonowania globalnych łańcuchów i sieci dostaw. Urasta on zatem współcześnie do rangi jednego z głównych filarów wspierających i utrwalających procesy globalizacji i rozwoju gospodarki globalnej. Określenie roli i znaczenia oraz charakterystyka funkcji międzynarodowego transportu morskiego w układzie gospodarki światowej, a także w procesach globalizacji jest zasadniczym przedmiotem rozważań podjętych przez autora w tym opracowaniu. Głównym natomiast jego celem jest identyfikacja oraz analiza podstawowych tendencji, jak też procesów i zjawisk, które występują w tym sektorze transportu w jego rozlicznych relacjach z otoczeniem międzynarodowym. Podjęto również próbę wskazania istotnych barier i ograni-

czeń jego rozwoju oraz czynników ze sfery regulacji międzynarodowej, które mogą w pewnym zakresie negatywnie oddziaływać na ten sektor transportu, niwelując skalę efektów, jakie współcześnie generuje on dla handlu światowego i gospodarki globalnej.

1. Transport morski – jego rola w handlu światowym i w gospodarce globalnej

Transport morski odgrywa istotną rolę we współczesnej gospodarce globalnej oraz rozwoju globalnych łańcuchów i sieci dostaw, współokreślając zarówno od strony technicznej, jak i ekonomicznej efektywność realizacji światowej wymiany towarowej, a głównie tzw. handlu morskiego. Jego miejsce w tym systemie w sposób schematyczny prezentuje rys. 1.

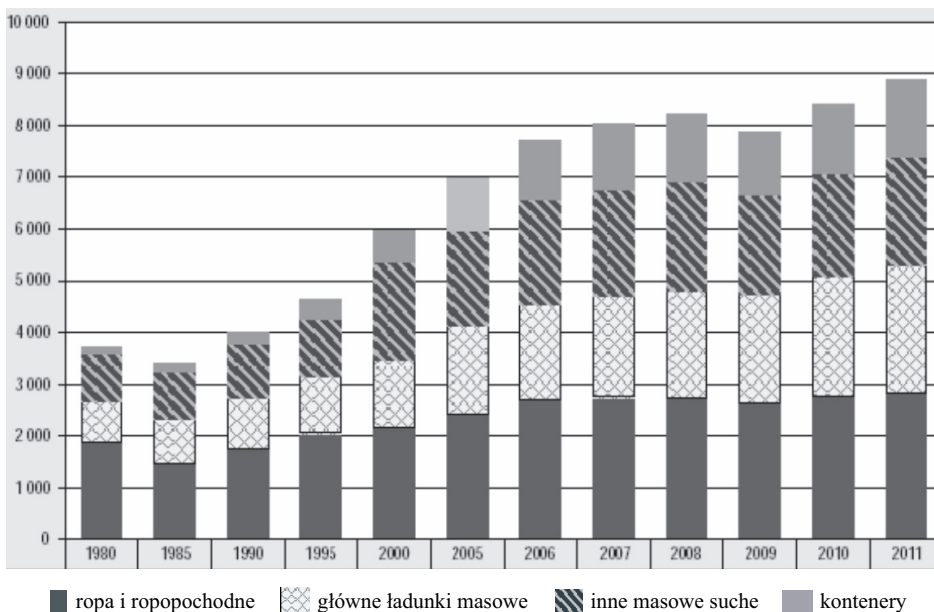


Rys. 1. Transport morski w układzie globalnych łańcuchów dostaw

Źródło: Opracowanie własne.

Znaczenia transportu morskiego w gospodarce globalnej wręcz nie sposób przecenić, zważywszy na fakt, iż obecnie już nieco ponad 80% wolumenu handlu światowego przemieszczane jest drogą morską (tzw. handel morski), co przy znacznej średniej – wzrastającej ponadto w warunkach globalizacji odległości przewozu (ponad 4200 mil morskich) sprawia, że licząc w jednostkach pracy przewożo-

wej, ta gałąź transportu realizuje ponad 90% światowej wymiany towarowej [UNCTAD, 2011; Geneva, 2012, s. 2]. W 2011 r. przemieszczono drogą morską 8,88 mld ton masy towarowej, odnotowując wzrost o 5,9% w stosunku do 2010 r. Przewozy te były ponad 2,4 razy większe niż w 1990 r. (por. rys. 2).

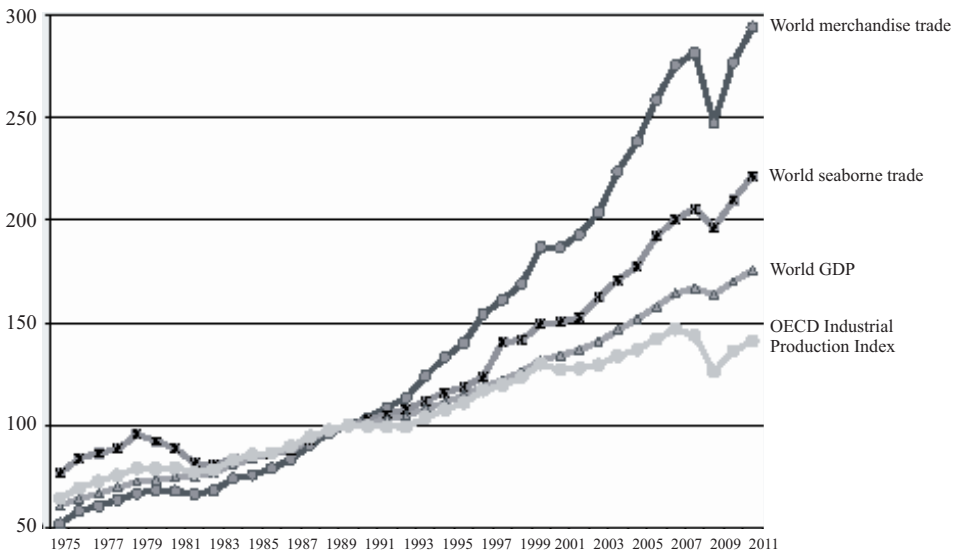


Rys. 2. Światowe przewozy drogą morską w wybranych latach w okresie 1990–2011 [wybrane grupy ładunkowe w mln t na bazie załadunku]

Źródło: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2011, New York–Geneva, s. 10.

Od 1970 r. handel drogą morską wzrastał przeciętnie o 3,2%, a tempo tego wzrostu wyprzedzało dynamikę wzrostu światowego PKB oraz produkcji przemysłowej krajów OECD, lecz było niższe od dynamiki wzrostu handlu światowego – w latach 2000–2011 wynosiła ona przeciętnie rocznie 8,9%. Wzajemne relacje między tymi wielkościami w ujęciu dynamicznym w wybranych latach okresu 1975–2011 prezentuje rysunek 3. Jeśli dotychczasowa wysoka dynamika wzrostu handlu morskiego w skali globalnej się utrzyma, oznacza to, iż w 2020 r. wielkość przemieszczanej masy towarowej drogą morską zwiększy się o 36–40%, osiągając 12,0–12,5 mld t, a w 2031 r. zostanie podwojona w stosunku do jej poziomu z 2010 r. W rezultacie udział transportu morskiego w łącznych przewozach handlu światowego w tonach może wzrosnąć w 2020 r. nawet do 85% (w 2006 r. wynosił 75%), kosztem zmniejszenia udziału transportu lądowego (kolejowy, drogowy i przesyłowy) z obecnych 24% do 14,6%, przy jednoczesnym wzroście udziału transportu

lotniczego w obsłudze handlu światowego z obecnych 0,3% do 0,4% [*International Chamber of Shipping*, 2012, s. 16–17; Stachniol, 2011, s. 2].



Rys. 3. Dynamika wzrostu handlu światowego i morskiego oraz PKB i produkcji przemysłowej (na bazie indeksu OECD)

Źródło: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2011, New York–Geneva, s. 4.

Największą dynamikę wzrostu wykazują przewozy wysokowartościowych ładunków w kontenerach. Technologia kontenerowa od początku lat dziewięćdziesiątych znajduje się w stadium silnego wzrostu. Wzrost ten jest szacowany na około 10% rocznie (w latach 1990–2010 było to 8,2%). W wyniku tego w okresie 1985–2010 udział tej technologii w obsłudze przewozów morskich zwiększył się trzykrotnie, a w latach 2000–2011 podwoił się – w 2000 r. wynosił bowiem tylko 8,5%, a w 2011 r. wykorzystywana była ona już w obsłudze ponad 17% wolumenu światowego handlu morskiego. Transportem morskim przemieszczono ponad 1,45 mld t masy towarowej (ponad 144 mln TEU), co oznacza, że w skali globalnej wykorzystanie kontenerów dla obsługi ładunków drobnicowych podatknych na jednostkowanie wzrosło z 28,6% w 2000 r. do blisko 58% w 2011 r. [WTO, 2011, s. 5; ISL, 2010, s. 5–7].

Transport morski jest także dominującą gałęzią transportu w obsłudze handlu światowego, jeśli mierzyć jego udział w przewozach masy towarowej w jednostkach wartościowych. Szacuje się, nie uwzględniając handlu wewnętrznego UE, że partycypuje on obecnie w jej przewozach w ok. 76%. Uwzględniając natomiast wymianę towarową krajów członkowskich UE jako integralną część handlu światowego, ocenia się obecnie udział transportu morskiego w jego obsłudze na bazie

eksportu na poziomie 59%; udział ten wzrastał z 44% w 1997 r. do 56% w 2007 r. [Insight & Analysis, 2011]. Oznacza to, że transport lądowy obsługuje łącznie zaledwie 30% (w tym 2% rurociągowy) globalnego eksportu liczonego w jednostkach wartościowych, a lotniczy aż ok. 12% [European Commission, MEMO/09/16, s. 3–5; Hauke, Kite-Powell, 2010, s. 35–38; Grzelakowski, 2011, s. 157–158; Insight & Analysis, 2011, s. 2]. Przyjmując na podstawie danych WTO, że wartość światowego eksportu towarów w 2011 r. wyniosła 16,2 bln USD, można oszacować wartość handlu morskiego w skali globalnej na poziomie 9,72 bln USD [WTO, 2011, s. 5; Mandryk, 2009, s. 17–18; Stachniol, 2011, s. 2]. Wartość przewozów drogą morską tak określona sukcesywnie wzrasta – szybciej niż wolumen eksportowanej masy towarowej – to skutek między innymi wzrostu cen towarów oraz zmian ich struktury rodzajowej (wzrasta udział wysokowartościowych ładunków) i w konsekwencji zakłada się, że w 2020 r. transportem morskim przemieszczać się będzie towar o wartości nie mniejszej niż 16,6 bln USD [TWN Info Service, s. 2; International Chamber of Shipping, 2012, s. 2].

To z kolei oznacza, że przeciętna wartość jednej tony ładunku przemieszczanego (eksportowanego) drogą morską wynosi obecnie około 1100 USD i wykazuje – szczególnie na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia – stałą dynamikę wzrostu. Według obliczeń UNCTAD jeszcze w 2000 r. wartość jednej tony masy towarowej przewożonej drogą morską była prawie 90,5 razy niższa od wartości 1 tony przemieszczanej transportem lotniczym (wówczas 56 624 USD), podczas gdy już w 2006 r. relacja ta kształtowała się jak 1 do 67, a obecnie wynosi jak 1 do 58. W stosunku natomiast do wartości 1 tony masy towarowej transportowanej drogą lądową relacja ta na bazie danych z 2010 r. kształtuje się już jak 1 do 2. W rezultacie tego przeciętna wartość 1 tony masy towarowej globalnego handlu morskiego stanowi już obecnie prawie 84% przeciętnej wartości takiej jednostki wolumenu handlu światowego przemieszczanego w skali globalnej różnymi środkami transportu (w 2006 r. było to jeszcze 72,4%, a w 2006 r. 78,3%). [Insight & Analysis, 2011, s. 2; International Chamber of Shipping, 2012, s. 5].

Oprócz wskazanego już czynnika wzrostu cen i zmian struktury asortymentowej handlu i transportu światowego, istotny wpływ na tę tendencję ma postępujący proces jednostkowania ładunków, a przede wszystkim konteneryzacja. W efekcie jej rozwoju, z czym w warunkach utrwalonego już współcześnie modelu funkcjonowania i rozbudowy logistycznych sieci dostaw i łańcuchów dostaw wiąże się w coraz większym stopniu wzrost szybkości, terminowości i bezpieczeństwa dostaw, sukcesywnie wzrasta odsetek wysokowartościowych towarów w handlu morskim; ich udział w handlu światowym szacowany jest już obecnie na min. 72% wartości światowego eksportu. Przyjmując na bazie danych UNCTAD i WTO, iż aktualnie 17% wolumenu handlu morskiego i aż 60% jego wartości transportowane jest w skali globalnej w kontenerach, szacuje się, że za pomocą tej technologii przewozu w 2011 r. przemieszczono towary o łącznej war-

tości 5,83 bln USD. Wartość tę wyrazić można również w odniesieniu do wartości produkcji światowej – ma ona w niej swój udział w wysokości 1 USD w każdych 14 USD wytworzonej produkcji [WTO, 2011, s. 5; International Chamber of Shipping, 2012, s. 7]. Oznacza to, że przeciętna wartość 1 tony ładunku w eksporcie drogą morską w kontenerach jest 3,7 razy wyższa od przeciętnej jednostkowej wartości ładunku w handlu morskim.

Wielkość i wartość handlu światowego, jaki obsługuje transport morski, jednoznacznie wskazuje na jego szczególne znaczenie i funkcje w układzie gospodarki globalnej i w systemie światowego transportu. Jego dynamiczny rozwój, wyrażający się w postaci stałego wzrostu potencjału przewozowego floty światowej i jej wysokiej adaptacji do wymogów zarówno ilościowych, jak i jakościowych rynków towarowych, jednoznacznie dowodzi, iż nie tylko nadąża on za potrzebami i wymogami handlu światowego, obsługując sprawnie i efektywnie ogromne strumienie towarowe, ale wręcz zabezpiecza i tworzy zarówno w kategoriach techniczno-operacyjnych, jak i ekonomiczno-finansowych potencjał transportowo-logistyczny konieczny dla jego dalszego, niezakłóconego rozwoju i tym samym wzrostu gospodarki globalnej stymulowanego procesami globalizacji.

2. Rynki frachtowe i globalne łańcuchy dostaw – ich relacje i dynamika rozwoju

Transport morski oddziałuje aktywnie na procesy i strumienie przepływów towarowych w skali globalnej. Sfera jego oddziaływania jest bardzo rozległa, obejmując swym zakresem nie tylko rynki frachtowe oraz inne powiązane z nimi rynki transportowe i towarowe, ale również pozostałe segmenty globalnych łańcuchów i sieci dostaw. W wielu wypadkach w zależności od rodzaju i charakteru globalnego łańcucha dostaw, procesy transportowe stanowią nawet 70–80% wszystkich procesów i czynności realizowanych w jego ramach [Branch, 2009, s. 127; Chopra, Meindl, 2010, s. 79]. W istocie swej bowiem łańcuch dostaw obejmuje sferę zaopatrzenia rozmieszczonych przestrzennie w skali globalnej ośrodków produkcji oraz sferę szeroko rozumianej dystrybucji dóbr finalnych, jak też obsługę zwrotów. Działalność transportowa realizowana z reguły w relacjach lądowo-morskich w łańcuchach globalnych, koncentruje się zatem na obsłudze rynków zaopatrzenia i zbytu, tj. rynków towarowych, które bezpośrednio oddziałują na rynki transportowe (zob. rys. 1). Relacje między obu rodzajami rynków są bardzo bliskie zważywszy na fakt, że na rynkach towarowych, gdzie powstaje tzw. popyt pierwotny rodzi się jednocześnie popyt na usługi transportowe, mający już charakter popytu wtórnego. W związku z tym wszelkie zmiany dokonujące się w skali globalnej na rynkach towarowych, a w tym i różnego typu perturbacje natury koniunkturalnej i strukturalnej, będą transmitowane do

układu rynków frachtowych. Tam też – w zależności od elastyczności cenowej popytu i podaży usług transportowych realizowanych na rzecz pozostałych ogniw i sfer łańcucha dostaw – z większą lub mniejszą siłą oraz odpowiednim przesunięciem w czasie, oddziaływać będą na sprawność i efektywność procesów gospodarczych wykonywanych w układzie globalnego łańcucha dostaw [Grzelakowski, 2011, s. 157].

Uwarunkowania rynkowe, a zatem wszelkie zmiany popytowo-podażowe dokonujące się zarówno w układzie globalnych rynków towarowych, jak i – w następstwie tego – rynków frachtowych, wywierają silny wpływ na funkcjonowanie i rozwój globalnych łańcuchów dostaw. Jak dowodzą tego doświadczenia ostatnich czterech lat, uwarunkowania rynkowe, a w tym transportowe, obok czynników politycznych i regulacyjno-porządkowych, obejmujących swym zasięgiem gospodarkę globalną lub ważne jej regionalne segmenty, mogą współkształtować dynamikę i architekturę handlu światowego oraz formy organizacji i sposoby zarządzania globalnymi łańcuchami dostaw (GSCM). Uwarunkowania rynkowe urastają więc do rangi podstawowego czynnika determinującego transportową sprawność i efektywność funkcjonowania i rozwoju globalnych łańcuchów dostaw o tak szerokim zasięgu działania. Potwierdzają to szczegółowe badania prowadzone w tej dziedzinie przez Bank Światowy, OECD i WTO.

Analiza danych statystycznych dotyczących kształtowania się światowego PKB oraz handlu towarami w ostatnim dziesięcioleciu wskazuje na przykład, że produkcja dóbr rzeczowych w skali globalnej współokreślająca poziom światowego PKB jest mniej elastyczna (bardziej sztywna) w relacji do wszelkich zmian cyklu niż handel światowy. Oznacza to, że ośrodki produkcji reagują z mniejszą siłą i zdecydowanie wolniej na wahania koniunkturalne, obejmujące swym zakresem gospodarkę globalną (tworząc np. zapasy), niż światowe ośrodki konsumpcji, określające strukturę i wielkość popytu efektywnego. Każda ze sfer – ogniw globalnego łańcucha dostaw, tj. zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji dóbr – funkcjonuje zatem nadal z typową dla siebie rytmiką realizacji procesów gospodarczych, wynikającą z właściwych jej prawidłowości techniczno-technologicznych oraz ekonomiczno-organizacyjnych, kształtując popyt na usługi transportowe, a w tym głównie usługi transportu morskiego.

Rodzi to z oczywistych powodów poważne wyzwania dla operatora globalnego łańcucha dostaw, dotyczące sfery zarządzania (GSCM). Ma to bowiem ogromne znaczenie dla odpowiedniej kompozycji podmiotowo-przestrzennej globalnych łańcuchów dostaw oraz sprawności ich funkcjonowania i rozwoju, a w tym możliwości elastycznej adaptacji wszystkich ich ogniw do zmian dokonujących się w globalnym otoczeniu. Rodzi to również poważne wyzwania dla sfery rynków transportowych, których potencjał podażowy, oparty w znacznym stopniu na bazie składników infrastruktury technicznej i musi się elastycznie dostosowywać do wymogów każdego z tych rynków oraz jednocześnie łańcucha dostaw jako kompletnego globalnego układu sieciowego. W największym stop-

niu wyzwania te dotyczą rynków transportu morskiego – rynków frachtowych, które obsługują dominującą część światowej wymiany towarowej, a więc i przewozów realizowanych w układzie globalnych łańcuchów dostaw.

Charakteryzując zatem w grupie uwarunkowań transportowych aspekty rynkowe funkcjonowania i rozwoju globalnych łańcuchów dostaw, należy przede wszystkim zwrócić uwagę na fakt, że obecnie w dobie gospodarki globalnej, a więc otwartej i konkurencyjnej przestrzeni ekonomicznej, wszystkie rynki transportowe, a przede wszystkim rynki frachtowe o zasięgu globalnym, poddane są jak nigdy wcześniej dynamicznym zmianom dokonującym się w układzie rynków towarowych. Te natomiast podlegają krótko- i średniookresowym wahaniom cyklicznym (cykle J. Kitchina i C. Juglara), a w dłuższym horyzoncie również strukturalnym (cykle S. Kuzneta i N. Kondratiewa). Wahania te, które realnie wzajemnie nachodzą na siebie w określonych przedziałach czasu, przenoszą się z kolei na układ rynków transportowych. Dotyczy to szczególnie tych rynków, które z natury rzeczy mają charakter globalny, a ponadto charakteryzują się wysokim stopniem otwartości i umiędzynarodowienia. Należą do nich przede wszystkim rynki sektora transportu morskiego, tj. rynki frachtowe i portowe, których dynamika zmian jest największa.

Od sprawności i efektywności funkcjonowania światowego transportu morskiego, a w głównej mierze żeglugowych rynków frachtowych oraz portowych (porty morskie wykonują z reguły co najmniej dwukrotnie większą pracę transportową niż przewoźnicy), które spajają rynki zaopatrzenia i zbytu dóbr rzeczowych w skali globalnej – w układzie poszczególnych łańcuchów dostaw – zależą zatem bezpośrednio efekty ich działalności oraz szanse przetrwania i rozwoju. Procesy adaptacyjne tych rynków do zmian dokonujących się na rynkach towarowych, zarówno surowcowych, jak i dóbr finalnych o charakterze konsumpcyjnym i inwestycyjnym, a przede wszystkim dostosowanie strony podażowej tych rynków, tj. potencjału przewozowego floty oraz operatorów transportowych do wymogów strony popytowej (popytu pierwotnego), determinować będą więc ostatecznie te efekty. Siła oddziaływania tych rynków na poszczególne globalne łańcuchy dostaw może być jednak różna w zależności od ich charakteru i formy zorganizowania, tj. ukształtowania względem tzw. orientacji morskiej.

3. Podstawowe tendencje rozwoju transportu morskiego w skali globalnej

Rozwój transportu morskiego w skali globalnej – jego podstawowe kierunki i tendencje oraz prawidłowości istniejące w tym zakresie – odzwierciedlają współczesne rynki frachtowe, obsługujące gros strumieni towarowych przemie-

szczanych w układzie globalnych łańcuchów i sieci dostaw. Rynki te, obecnie silnie zintegrowane (zanik fragmentaryzacji), dzięki aktywności i przemyślanej strategii operatorów globalnych logistycznych łańcuchów dostaw, poddawane są stałej presji procesów dostosowawczych. Ich strona podażowa relatywnie szybko reaguje na wszelkie zmiany dokonujące się po stronie popytowej rynku, wykazując wysoki stopień adaptacji zarówno do ilościowych, jak i jakościowych – strukturalnych przeobrażeń zachodzących w sferze popytowej rynków frachtowych. Przejawia się to między innymi:

- 1) Rosnącą wielkością potencjału przewozowego floty światowej i to we wszystkich segmentach tonażu oraz wzrastającą jego produktywnością, przy czym wzrost pojemności i zdolności przewozowej poszczególnych typów i rodzajów statków jest skorelowany z popytem na tego typu tonaż. W 2012 r. światowa flota osiągnęła ponad 1,4 mld dwt, a jej produktywność na przestrzeni ostatnich czterech lat mierzona w tonach/dwt kształtowała się średnio na poziomie 7,4, a w tonomilach: 25 tys. tm/dwt. Charakterystyczne jest jednakże to, że na skutek globalnego kryzysu gospodarczego i w konsekwencji stosowania przez operatorów żeglugowych strategii *slow steamingu*, produktywność ta w 2010 r. obniżyła się do poziomu 16,9 tys. tm/dwt, podczas gdy jeszcze w 2008 r. wynosiła 22,8 tys. tm/dwt. Nadpodaż tonażu kształtowała się w 2010 r. na poziomie tylko 1,5%, podczas gdy jeszcze w 1990 r. wynosiła 23,4%, a w 2000 r. – 3,1% [Review of Maritime Transport 2011; UNCTAD, Geneva 2012, s. 34; Grzelakowski, 2011, s. 159].
- 2) Bardzo wysokim i co charakterystyczne ciągle wzrastającym stopniem koncentracji kapitałowo-produkcyjnej we wszystkich segmentach rynków transportu morskiego, i tak:
 - 35 krajów i terytoriów z największym udziałem kontrolowanej floty morskiej (kryterium własności) dysponuje 95,46% światowego tonażu, a 10 z nich aż 69,2%; w grupie 10 największych pod względem potencjału posiadanej (kontrolowanej) floty krajów świata znajdują się 4 kraje europejskie: Grecja (1) – 15,98%, Niemcy (4) – 8,91%, Norwegia (6) – 3,48% i Dania (8) – 2,85%;
 - 35 krajów prowadzących otwarte, międzynarodowe rejestry koncentruje również 93,23% skupionej przez tę grupę krajów floty morskiej, przy czym tylko dwa kraje Panama i Liberia skupiły aż 67% ogólnej liczby statków pływających pod tzw. wygodnymi banderami (*flags of convenience*);
 - w segmencie żeglugi kontenerowej 20 największych operatorów kontenerowych na świecie dysponuje potencjałem przewozowym stanowiącym aż 67,7% światowego potencjału floty kontenerowej, a pierwszych 10 z nich skupiło aż 50,2% potencjału przewozowego w tej grupie tonażu (w pierwszej piątce największych armatorów floty kontenerowej znajduje się aż trzech operatorów z Europy, tj. Maersk Line, MSC oraz CMA CGM;

- silne zjawisko koncentracji strumieni przewozowych i floty kontenerowej znajduje też swoje odzwierciedlenie w koncentracji przeładunków kontenerowych w największych portach morskich na świecie; 100 największych portów kontenerowych koncentruje ponad 80% światowych obrotów, a 20 z nich 48% ogółu przeładunków (TEU), z czego same porty Chin obsługują obecnie ponad 30% obrotów kontenerowych świata, szacowanych obecnie na około 560 mln TEU; co charakterystyczne, zjawisko koncentracji obrotów kontenerowych w grupie 20 największych portów kontenerowych świata przybiera znacznie w ostatnich latach na sile [*Review of Maritime Transport 2011*, UNCTAD, Geneva 2012, s. 47];
 - koncentracja pionowa w ramach łańcucha transportowego, obejmująca jego elementy morskie i lądowe oraz pozioma – zarówno w segmencie żeglugowym (fuzje i przejęcia operatorów, tworzenie konsorcjów żeglugowych – głównie kontenerowych), jak i portowym.
- 3) Znacznym stopniem liberalizacji i to we wszystkich segmentach, czego przejawem jest:
- wysoki udział floty zarejestrowanej pod banderami krajów prowadzących otwarte, międzynarodowe rejestry (ok. 64% światowego tonażu);
 - względnie zrównoważony rozwój flot krajów rozwijających się, dysponujących obecnie 25,23% udziałem w światowej flocie (dwt) oraz krajów wysoko rozwiniętych, pod których banderą pływa 17,89% światowej floty, przy jednoczesnym wyższym stopniu koncentracji floty w czołowej grupie krajów otwartych rejestrów – 10 z nich skoncentrowało bowiem aż 55,44% tonażu floty światowej (z obu grup krajów);
 - utrzymująca się dysproporcja (asymetria) między udziałem krajów w handlu światowym a ich potencjałem floty; 25 krajów świata o największym udziale w handlu globalnym (79% w 2011 r.) kontrolowało (kryterium własności floty) wprawdzie 66% światowego tonażu, aczkolwiek pod własną banderą utrzymywało jedynie 31% tonażu; oznacza to, że 53,02% kontrolowanego przez nie potencjału zostało włączone do układu globalnych aktywów i podlegało jurysdykcji międzynarodowych, otwartych rejestrów [*Review of Maritime Transport 2011*, UNCTAD, Geneva 2012, s. 41];
- 4) Silną konkurencją i to zarówno w relacji do innych rynków transportowych (konkurencja międzygałęziowa), jak też w obrębie wszystkich segmentów globalnego rynku frachtowego, która wymuszała na armatorach realizację strategii oszczędności (redukcji) kosztów, w tym głównie kosztów zużycia paliwa (*slow steaming*) oraz reorganizacji serwisów i prowadziła do poszukiwania przez nich nowych form kooperacji w układzie globalnych sieci i łańcuchów dostaw.
- 5) Znacznie większą dynamiką wzrostu wartości masy towarowej będącej przedmiotem przewozów drogą morską, niż transakcji zawieranych na tych

rynkach, w rezultacie czego wartość obrotów rynkowych (wartość rynków frachtowych) wzrasta w tempie mniej niż proporcjonalnym w stosunku do wzrostu wartości obsługiwanej tam masy towarowej [Grzelakowski, 2011, s. 160].

- 6) Niskim poziomem kwotowanych cen – frachtów i to mimo znacznego wzrostu wartości przewożonej masy towarowej, co jest rezultatem silnej konkurencji i wynikającej stąd presji do obniżki kosztów przewozu; w konsekwencji spowodowało to niewysoki udział kosztów transportu morskiego (wysokości frachtów) w wartości światowego importu – udział ten kształtował się w okresie 2000–2010 przeciętnie w przedziale od 5–6%, przy czym w krajach wysoko rozwiniętych gospodarczo wynosił on średnio o 1% mniej niż przeciętna światowa, a w grupie krajów rozwijających się był on średnio o 3% wyższy od średniej dla tej pierwszej grupy krajów, co jest następstwem istniejących różnic w strukturze rodzajowej i wartościowej importu i eksportu między tymi krajami [Lundgren, Lulea 1999, s. 37].
- 7) Rosnącym uzależnieniem od innych rynków transportowych, przede wszystkim portowych, ale również w ogromnym stopniu kolejowych i drogowych; jest to skutek koncentracji pionowej – tak kapitałowej, jak i operacyjnej – inicjowanej przez silnych operatorów żeglugowych w układzie lądowo-morskich łańcuchów dostaw [Pryke (red.), 2009, s. 99–107].

Jak wynika z przedstawionej analizy funkcjonowania rynków frachtowych, ich stan rozwoju oraz mechanizm funkcjonowania nie stanowi bariery rozwoju gospodarki globalnej i globalnych łańcuchów dostaw. Nie ogranicza on również podstawowych parametrów efektywności ich funkcjonowania. Jedynym elementem, który potencjalnie może być czynnikiem zagrażającym dynamice procesów globalizacji, a jednocześnie ograniczającym rozwój globalnych łańcuchów dostaw w ich obecnym kształcie i możliwości elastycznego i sprawnego zarządzania nimi, jest nadal narastający proces koncentracji w światowym transporcie morskim, postrzegany we wszystkich aspektach jego rozwoju. Aby zminimalizować to zagrożenie w skali globalnej, konieczne jest podejmowanie działań o charakterze regulacyjnym (publicznym), dotyczącym między innymi sfery tworzenia konsorcjów i karteli żeglugowych.

4. Problemy regulacji sektora transportu morskiego w skali globalnej

Oprócz uwarunkowań o charakterze globalnym, w tym rynkowych i techniczno-infrastrukturalnych, określających sprawność realizacji operacji transportowych w układzie globalnego łańcucha dostaw i tym samym determinujących efektywność przepływu strumieni dóbr rzeczowych w gospodarce globalnej, ist-

nieje grupa czynników o charakterze regulacyjnym (prawno-instytucjonalnym, organizacyjno-administracyjnym i ekonomicznym), które również silnie oddziałują na sferę funkcjonowania i rozwoju światowego transportu morskiego i globalnych łańcuchów dostaw. Tego typu czynniki wynikają z działań, jakie podejmują organizacje międzynarodowe, takie jak: IMO, WTO, ILO, ISO, KE (UE), EMSA, ECSA, HELCOM i inne publiczne podmioty prawa międzynarodowego, współkształtujące relacje ekonomiczne, ekologiczne, społeczne, przestrzenne i techniczne w skali globalnej lub regionalnej.

Działania te, obecnie zazwyczaj koordynowane w wymiarze międzynarodowym, tworzą podwaliny współczesnego mechanizmu regulacji publicznej w sektorze transportu morskiego, który uzupełnia i wspomaga działanie mechanizmu regulacji autonomicznej, jakim są rynki frachtowe. Ten ostatni bowiem z wymienionych mechanizmów regulacyjnych, mimo wskazanych już wielu jego zalet, a w tym znacznej przejrzystości i otwartości, nie jest idealnym podsystemem – mechanizmem regulacji. Nie jest on w stanie rozwiązać samodzielnie (autonomicznie) poważnych problemów, jakie generuje działalność transportowa – przewozy drogą morską w skali globalnej, a w tym szeregu wyzwań z zakresu szeroko rozumianych kwestii bezpieczeństwa żeglugi i bezpieczeństwa morskiego (*safety and security*), bezpieczeństwa ekologicznego, socjalnego itp. Z tych głównie powodów musi być uzupełniony przez dodatkowy względem niego, publiczny reżim regulacyjny, kształtowany przez silne i wpływowe organizacje międzynarodowe o charakterze rządowym i pozarządowym [Grzelakowski, 2011, s. 160–162; Grzelakowski, 2008, s. 4–5].

Ten publiczny, międzynarodowy mechanizm regulacyjny tego sektora, który z założenia ma tworzyć międzynarodowy ład w tej dziedzinie, oddziałuje jednakże również z dużą siłą na mechanizm rynkowy i może zniekształcać jego działanie, powodując perturbacje w sektorze transportu morskiego. Te z kolei przenosi się zazwyczaj na układ globalnych łańcuchów i sieci dostaw i tym samym na sferę gospodarki globalnej. Z tego punktu widzenia może on stanowić w pewnych okresach, przy znacznym nasileniu aktywności regulacyjnej, swoistą barierę w sprawnym funkcjonowaniu i rozwoju zarówno transportu morskiego, jak i łańcuchów i sieci dostaw rozpiętych w układzie gospodarki globalnej.

Podstawową rolę w zakresie budowy tego mechanizmu regulacji w sektorze morskim odgrywa IMO. Organizacja ta opracowała szereg konwencji międzynarodowych dotyczących: a) bezpieczeństwa morskiego, a w tym bezpieczeństwa morskiego odcinka łańcucha dostaw; b) zapobieganiu zanieczyszczeniom środowiska morskiego i c) odpowiedzialności za wyrządzone szkody i form rekompensat. Biorąc pod uwagę liczbę instrumentów regulacyjnych wydanych przez IMO w formie konwencji i protokołów uzupełniających do konwencji, jak też liczbę krajów, które je ratyfikowały i potencjał floty, których te regulacje dotyczą, można

stwierdzić, że Międzynarodowa Organizacja Morska tworzy podstawy światowego ładu regulacyjnego w tej dziedzinie. Uzupełnia ją ILO, która tworzy konwencje i rekomendacje z zakresu regulacji socjalnych standardów pracy w sektorze transportu morskiego [UNCTAD, 2012, s. 9–14].

Wskazując na szereg pozytywnych działań tego typu organizacji, podkreślić jednak należy, iż niektóre z nich prowadzą lub prowadzić mogą do wydatnego wzrostu kosztów działalności przewoźników morskich i powstania wielu perturbacji w sferze funkcjonowania wybranych segmentów rynku frachtowego. Należą do nich między innymi rygorystyczne działania w sferze ochrony środowiska morskiego. Szczególnie spektakularnym tego przykładem jest tworzenie specjalnych stref kontroli emisji siarki, tzw. SECA (*Sulphur Emission Control Area*) na określonych akwenach morskich (w pierwszej kolejności M. Bałtyckie i M. Północne wraz z Kanałem La Manche), gdzie już obowiązują restrykcyjne normy dotyczące zawartości siarki w paliwie okrętowym. Od 01.07.2010 r. zgodnie z załącznikiem VI konwencji MARPOL 73/78 i zmienioną w 2005 r. dyrektywą 32/99/WE, nałożono na armatorów prowadzących działalność na tych obszarach obowiązek używania paliwa o zawartości siarki do 1,0%. Normy dotyczące poziomu zawartości siarki w paliwie okrętowym ulegają dalszemu zaostrzeniu – do 0,1% od 2015 r. w strefach SECA i 3,5% na pozostałych akwenach [ESPO News, 2012, s. 4]. Regulacje te prowadzą do znacznego wzrostu kosztów eksploatacji tonażu (szacowany wzrost kosztów ocenia się na 40–60%) i niewątpliwie spowodują w części ich transmisję poprzez kwotowanie wyższych stawek frachtowych i czarterowych na załadowców, a więc eksporterów i importerów. To z kolei wpłynie na obniżenie konkurencyjności wielu załadowców i działających w szczególnie wrażliwych segmentach rynków frachtowych przewoźników morskich i spowoduje przesunięcie strumieni towarowych w układzie funkcjonujących tam łańcuchów dostaw w kierunku lądowym – transportu drogowego i kolejowego [Grzelakowski, 2011, s. 59–60].

Określone, negatywne skutki dla sektora transportu morskiego wynikać mogą również z działań regulacyjnych, jakie w ostatnim okresie intensywnie podejmuje UE w ramach swej długookresowej polityki transportowej (polityki zrównoważonej mobilności), realizując strategię internalizacji kosztów zewnętrznych. Jej wdrożenie wiąże się z potrzebą ustalania cen za usługi transportowe na bazie społecznych kosztów krańcowych i wymaga oprócz wyboru właściwej formuły kosztowej, tj. krótko- lub długookresowych kosztów krańcowych, precyzyjnego doboru składników kosztowych wchodzących w zakres kosztów zewnętrznych. Dodatkowo w grę wchodzi również handel emisjami w transporcie morskim, który wpisuje się w system UE ETS (*European Emission Trading Scheme*).

Realizacja strategii zrównoważonego rozwoju jest zatem ogromnym wyzwaniem dla krajów członkowskich UE oraz samych użytkowników transportu –

w tym również morskiego, a także użytkowników infrastruktury portowej. Tworząc bowiem podwaliny nowego systemu cen za korzystanie z infrastruktury transportu morskiego, modyfikować ona będzie działanie mechanizmu rynków transportowych i frachtowych oraz w konsekwencji zachowań wszystkich ich uczestników. W przypadku tych ostatnich, budzi ona określone nadzieje jedynie operatorów i zarządców sieci w sektorze transportu morskiego. To oni powinni być bowiem głównymi beneficjentami nowego ładu rynkowego, jaki wygeneruje internalizacja kosztów zewnętrznych w sektorze międzynarodowego transportu morskiego.

Transportowy sektor portowo-morski odczuje jej skutki wprawdzie w mniejszym stopniu niż międzynarodowy transport drogowy, niemniej jednak wzrosną również koszty jego działalności. W następstwie tego zmieni się obecnie istniejący model rozkładu popytu na usługi transportowe, a w konsekwencji również struktura gałęziowa przewozów (*modal split*). Będzie ona stopniowo w coraz większym zakresie odzwierciedlać poziom i strukturę cen opartych na krańcowych pełnych społecznych kosztach produkcji usług transportowych, co oznacza, że zmieni się również struktura kosztów operatorów żeglugowych i załadowców korzystających z usług transportu morskiego, a w konsekwencji także wielkość i struktura kosztów logistycznych w układzie globalnych łańcuchów i sieci dostaw.

Wzrost tych kosztów będzie największy w tej grupie łańcuchów dostaw, które zostały zorganizowane na bazie szerokiego udziału transportu drogowego w obsłudze kanałów zaopatrzenia i zbytu. Mniejszy z kolei w tej grupie, która funkcjonuje przy szerokim wykorzystaniu operatorów z sektora transportu kolejowego i morskiego. To spowoduje, że mimo generalnie negatywnych dla operatorów żeglugowych skutków wdrożenia strategii internalizacji kosztów w transporcie, wyrażających się w postaci wzrostu kosztów eksploatacji tonażu i to przede wszystkim w segmencie przewozów kontenerowych (wysoka energochłonność), ich pozycja w układzie globalnego rynku transportowego generalnie nie ulegnie osłabieniu. Może to jednak oznaczać, że celem utrzymania dotychczasowych przewag konkurencyjnych, nasili się w tym sektorze tendencja w kierunku dalszej koncentracji kapitału i integracji rynków frachtowych. Ta z kolei zmusi podmioty i organizacje międzynarodowe (KE) odpowiedzialne za procesy regulacyjne w tym sektorze do wprowadzenia bardziej jeszcze niż dotychczas restrykcyjnych działań na rzecz jej ograniczenia lub wręcz eliminacji. Ten proces zderzania sił układu rynkowego i mechanizmu regulacji autonomicznej – rynkowej w transporcie morskim z procesem regulacji publicznej będzie zatem kontynuowany, co nie pozostanie bez wpływu na sferę funkcjonowania gospodarki globalnej i formowanie łańcuchów dostaw w skali globalnej oraz zarządzanie nimi poprzez między innymi optymalizację procesów i kosztów obsługi transportowej i logistycznej.

Podsumowanie

Transport morski z racji swego miejsca w obsłudze handlu światowego i funkcji w zakresie efektywnego i sprawnego kształtowania strumieni przepływów towarowych w skali globalnej, odgrywa istotną rolę w integracji wszystkich procesów realizowanych w ramach globalnego łańcucha dostaw i w gospodarce globalnej. Zapewnia on wymaganą spójność tego układu oraz gwarantuje jednocześnie niezbędną elastyczność działania, a także jego zdolność adaptacji do dynamicznie zmieniających się warunków otoczenia. Partycypuje on zatem aktywnie w tworzeniu wartości w poszczególnych ogniwach łańcucha dostaw, generując jednocześnie wartość dodaną dla klienta. W tych warunkach transport morski, który jest jednocześnie głównym komponentem transportowym większości globalnych łańcuchów dostaw, staje się zarówno czynnikiem, jak i narzędziem optymalizacji tak ukształtowanej struktury sieciowej, warunkując jej możliwości trwania i efektywnego rozwoju.

Analiza funkcjonowania transportu morskiego w skali globalnej, oparta na charakterystyce podstawowych tendencji, jakie występują w obszarze funkcjonowania rynków frachtowych oraz w sferze regulacyjnej tego sektora jednoznacznie wskazuje, że nie jest on barierą rozwoju globalnych łańcuchów dostaw i gospodarki globalnej. Wykazuje ponadto, jak wynika to z analizy stanu kryzysowego z lat 2008–2010, dużą zdolność absorpcji większości negatywnych skutków generowanych z układu globalnych rynków towarowych – zarówno zaopatrzenia, jak i zbytu. W swym obecnym stadium rozwoju, transport morski urasta zatem do rangi czynnika wspierającego rozwój globalnych łańcuchów dostaw.

Transport morski nie tylko nie wpływa bowiem negatywnie na wzrost kosztów przewozu i szerzej rozumianych kosztów logistycznych związanych z obsługą dynamicznie rosnących strumieni towarowych w układzie globalnej sieci handlu towarami, ale co istotne, ze względu na zakres swego udziału w przewozach oraz niski poziom kosztów i cen za usługi (frachtów) wręcz łagodzi skutki wzrostu udziału kosztów logistycznych w cenach zbytu importowanych towarów w gospodarce globalnej (np. koszt przewozu 40" kontenera z ładunkiem na odległość 1 mili morskiej to obecnie mniej niż 0,10 USD, co stanowi zaledwie niewielki ułamek kosztów jego transportu drogą lądową). W rezultacie bowiem rosnącej presji konkurencji w układzie rynków frachtowych i w konsekwencji coraz lepszego dostosowania podaży usług (potencjału przewozowego floty) do wielkości i struktury popytu na te usługi w skali globalnej, następuje od ponad 20 lat spadek udziału kosztów obsługi transportowej światowego importu, mierzonej wartością frachtów płaconych przez załadowców operatorom żegludowym (określają one tzw. wartość światowego rynku frachtowego) w stosunku do wartości globalnego importu towarów. I tak na przestrzeni lat 2000–2011 handel świa-

towy wzrastał przeciętnie w granicach 10,5–11,0% rocznie, podczas gdy wydatki załadowców mierzone wysokością opłaconych frachtów, jako skutek obniżki kosztów jednostkowych przewozu drogą morską, rosły średnio tylko w granicach 50% tej wielkości. Wysokość wydatków poniesionych przez sektor handlu światowego w formie frachtów za usługi przewozu towarów drogą morską szacuje się w 2011 r. na około 785 mld USD, co stanowi ok. 4,8% światowego importu ogółem i 8,4% wartości towarów handlu morskiego określanego na bazie importu. W 2006 r. wartość światowego rynku frachtowego wynosiła 630 mld USD, co stanowiło ok. 5% wartości handlu światowego; w 1997 r. udział ten wynosił jeszcze 5,24%, a w 1980 r. 6,64% wartości światowego importu. W rezultacie tego maleje również udział łącznych kosztów transportu w wartości towarów importowanych w skali globalnej, który obecnie w grupie krajów wysoko rozwiniętych gospodarczo na bazie cen detalicznych towarów konsumpcyjnych ocenia się przeciętnie na 6%. Wskaźnik ten zależy od rodzaju produktu, jego ceny jednostkowej (wartości) oraz kraju pochodzenia i odległości przewozu z podziałem na drogę lądową i morską.

Podkreślić jednak należy, iż pewne zagrożenia wynikające ze sfery transportu morskiego dla procesów globalizacji oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki globalnej i rozwoju łańcuchów dostaw, może generować – oprócz niedostawienia sfery infrastruktury portowej do wymogów sprawnej w kategoriach czasu i kosztów obsługi statków – przeregulowanie rynku frachtowego. Nadmiar restrykcyjnych międzynarodowych regulacji w tej dziedzinie, które pojawiają się głównie w sferze bezpieczeństwa ekologicznego, może bowiem spowodować drastyczny wzrost kosztów eksploatacji tonażu i w konsekwencji również frachtów, co przełoży się na sferę handlu światowego i gospodarki globalnej oraz układy globalnych łańcuchów dostaw i ich zdolność do generowania wyższej wartości dodanej.

Bibliografia

- Branch A.E., 2009, *Global supply chain management and international logistics*, Routledge, Taylor and Francis Group, New York–London.
- Chopra S., Meindl P., 2010, *Supply Chain Management. Strategy, Planning and Operation*, Fourth Edition. Pearson. New York.
- European Commission, MEMO/09/16, *The European Union's maritime transport policy for 2018*, 21/09/2009.
- ESPO. *Parliament aims for stricter rules on sulphur*, ESPO News, 2012, March.
- Grzelakowski A.S., 2011, *Internalization of External Costs in the EU Transport Sector as an Instrument of Rationalization of the Logistics Supply Chains*, Logistics and Transport, nr 2, Wrocław.
- Grzelakowski A.S., 2008, *Transport morski w gospodarce światowej*, Przegląd Komunikacyjny, nr 12.

- Grzelakowski A.S., 2011, *Uwarunkowania i bariery transportowe funkcjonowania i rozwoju globalnych łańcuchów dostaw*, Zeszyty Naukowe, nr 31, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Kolegium Gospodarki Światowej, Warszawa.
- Hauke L., Kite-Powell, 2010, *Marine Policy: Shipping and Ports*. Marine Policy Center, Woods Hole Oceanographic Institution, Hole, Massachusetts.
- Insight & Analysis, 2011, World Trade Service Brochure, GlobalInsight.
- International Chamber of Shipping, Shipping and world trade, <http://www.ics.org> [dostęp: 27.02.2012].
- IS 2010, International Shipping Statistics and Market Review, nr 9, <http://www.isl.org> [dostęp: 05.03.2012].
- Lundgren N.G., 1999, *Bulk trade and maritime transport costs. The evolution of global markets*, Department of Business Administration and Social Sciences, Lulea University of Technology, Lulea.
- Mandryk W., 2009, *Measuring global seaborne trade*, Lloyd's Marine Intelligence Unit, International Maritime Statistics Forum, New Orleans, May.
- Pryke S. (red.), 2009, *Construction Supply Chain management: Concepts and Case Studies*, Wiley-Blackwell, London.
- Stachniol A., 2011, *The expected overall impact on trade from a maritime Market Based – Mechanism (MBM)*, March.
- TWN Info Service on WTO and Trade Issues, 09.12.2012.
- UNCTAD, Review of Maritime Transport 2007, Report by the UNCTAD Secretariat, Geneva.
- UNCTAD, Review of Maritime Transport 2011, Report by the UNCTAD Secretariat, Geneva.
- WTO 2011, *Trade growth to ease in 2011 but despite 2010 record surge, crisis hangover persists*, World Trade 2010, Prospects for 2011, Press Releases/6287, April.
- WTO reports, 2010, Trade to expand by 9.5% in 2010 after a dismal 2009, International Trade Statistics, Press/598, WTO, March.