

Mechanizm regulacji

sektora transportu morskiego w skali globalnej i w UE

Międzynarodowa regulacja versus rynek frachtowy

Andrzej S. Grzelakowski

Transport morski, obsługujący gros światowej wymiany towarowej, jest jednym z filarów wspierających procesy globalizacji i rozwoju gospodarki globalnej. Jego sprawność i efektywność uzależniona jest od skuteczności funkcjonowania mechanizmu regulacji tego sektora transportu, a w tym głównie rynku frachtowego. Autor analizuje sferę regulacji tego sektora w aspekcie oddziaływania na niego zarówno mechanizmu regulacji autonomicznej – rynkowej, jak też międzynarodowej regulacji publicznej (IMO, UE), wskazując na skutki, jakie ten dualny system regulacji niesie dla transportu morskiego. Silnie akcentowany jest na przykładzie UE problem spójności i sprzeczności w obszarze działania obu mechanizmów regulacyjnych w aspekcie różnych celów tego ugrupowania dotyczących transportu morskiego. Celem analizy podjętej przez autora jest próba odpowiedzi na pytanie, jak dalece we współczesnej gospodarce globalnej czynnik publiczny może ingerować w sferę otwartego międzynarodowego rynku transportowego i jakie są lub mogą być konsekwencje takiej ingerencji dla tego sektora i jego otoczenia. Problem ten dotyczy zatem określenia granic regulacji publicznej i sprowadza się do wyboru właściwych narzędzi koniecznych do budowy ładu międzynarodowego w tym sektorze transportu.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 03.04.2012

data akceptacji do druku: 08.06.2012



prof. dr hab.
Andrzej S. Grzelakowski
Akademia Morska
w Gdyni, Katedra Systemów Transportowych
grand@am.gdynia.pl

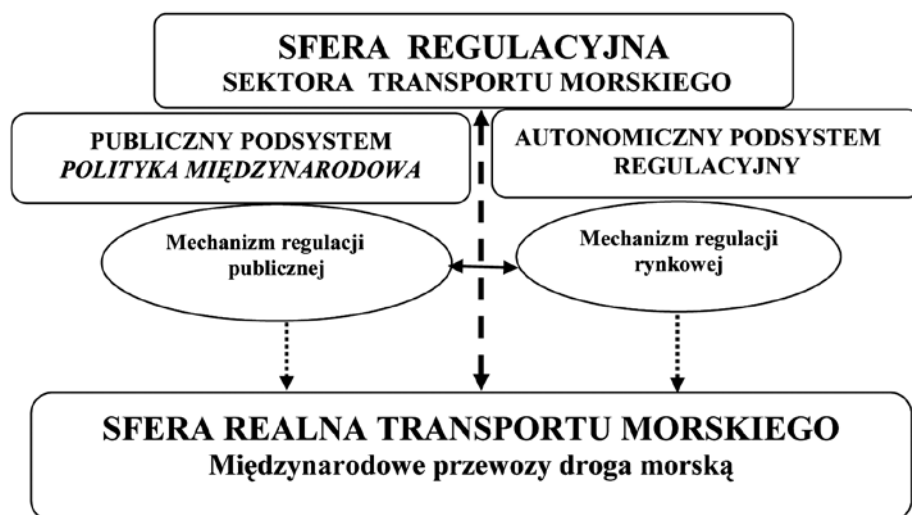
Mechanizmy regulacyjne sektora transportu morskiego

Sektor transportu morskiego – jego sfera realna, a więc wszelka działalność gospodarcza tam realizowana, jest przedmiotem regulacji. Sektor ten podlega oddziaływaniu dwu zasadniczo różnych podsystemów regulacyjnych z typowymi dla nich mechanizmami regulacji. Jest to podsystem publicznej, z istoty swej międzynarodowej regulacji oraz podsystem regulacji autonomicznej, czyli rynkowej. Ten pierwszy ma charakter zewnętrzny względem tego sektora transportowego, podczas gdy drugi zarówno zewnętrzny, jak i w znacznym stopniu wewnętrzny, gdyż jeden z rodzajów rynków – rynek frachtowy stanowi integralny element samego sektora – jest jednym z jego podsystemów. Każdy z nich, wraz z typowym dla siebie zestawem narzędzi regulacyjnych, wpływa w różnym stopniu na efektywność funkcjonowania transportu morskiego oraz jego relacje z otoczeniem. Wzajemne relacje między sferą regulacyjną sektora transportu morskiego i jej podsystemami regulacji, a sferą realną sektora transportu morskiego, w sposób schematyczny przedstawiono na rys. 1.

Z przedstawionego schematu wynika, że międzynarodowy transport morski podlega regulacji dwu, działających równolegle, aczkolwiek w dużym stopniu od siebie niezależnie, a więc i w sposób nie w pełni z sobą skoordynowany, podsystemów regulacyjnych. Każdy z nich posiada sobie właściwy mechanizmy oddziaływania na sferę realną tego sektora gospodarki globalnej oraz jego relacje z otoczeniem. Podstawowym podsystemem regulacyjnym pozostaje podsystem rynkowy. Sektor transportu morskiego działa bowiem w otoczeniu rynkowym, głównie międzynarodowym o różnym jednakże stopniu liberalizacji i regulacji. Otoczenie rynkowe to nie tylko globalny rynek frachtowy, stanowiący kompozycję różnego typu częściowych rynków, ale również rynki towarowe, rynki usług, rynki pieniężne (kapitałowe) oraz rynki pracy. Wszystkie one, jako zewnętrzne mechanizmy regulacyjne, w mniejszym lub

większym stopniu oddziałują na sferę realną transportu morskiego, współkształtując realizowane tam procesy realne oraz jego formy powiązań z otoczeniem. Jest sprawą oczywistą, iż efektywność i skuteczność oddziaływania autonomicznego podsystemu regulacji na sferę realną sektora transportu morskiego zależy od stopnia spójności mechanizmów poszczególnych typów rynków, a ten z kolei określony jest poziomem liberalizacji każdego z nich. Im bardziej jest on wyrównany, tym większą skutecznością i efektywnością charakteryzuje się podsystem regulacji rynkowej, jako złożony w swej strukturze mechanizm kształtowania procesów realnych w międzynarodowym transporcie morskim i jednocześnie instrument jego optymalizacji tak w kategoriach mikro- jak i makro.

Mechanizm regulacji rynkowej w sektorze globalnego transportu morskiego, w istocie swej autonomiczny, podlega jednak sam



1. Sfera regulacyjna sektora transportu morskiego i jej struktura (opracowanie własne)

i to od dawna rozlicznym regulacjom. Powodów tego jest wiele, ale w odróżnieniu od innych rynków transportowych (drogowych, kolejowych, itp.), rynków niedoskonałych, nie sprowadzają się one zasadniczo do potrzeby demonopolizacji rynków frachtowych, czy też wręcz wspomagania ich budowy, jako rynków nie w pełni jeszcze rozwiniętych, a więc rynków niedojrzałych, tj. takich, które nie zdołały wykreować jeszcze w pełni rozwiniętego, konkurencyjnego i przejrzystego mechanizmu regulacji przy wykorzystaniu swobodnie kształtowanych przez ten mechanizm cen za usługi (*infant markets*). W tym obszarze transportu, który zalicza się do jednej z najbardziej umiędzynarodowionych dziedzin działalności gospodarczej, przyczyną interwencji czynnika publicznego w sferę funkcjonowania rynku, a więc regulacji publicznej, jest przede wszystkim dążenie do:

1. zapewnienia odpowiednich warunków i standardów bezpieczeństwa w sferze przewozu osób i towarów (*safety and security*), a w tym bezpieczeństwa łańcuchów dostaw (*supply chain security*), jak również szeroko rozumianego bezpieczeństwa ekologicznego i socjalnego w tym obszarze transportu,
2. ustalenia jednolitych zasad dostępu do zawodu przewoźnika oraz rynku usług transportowych wraz z uwzględnieniem roli i funkcji regulatora tego rynku w postaci administracji morskiej państw nadbrzeżnych,
3. wprowadzenia jednolitych norm i standardów technicznych (standaryzacja jednostek ładunkowych, itp.) oraz organizacyjnych i prawnych w sferze przewozów drogą morską i lądową, celem zapewnienia ścisłej integracji działalności transportowej w intermodalnych, logistycznych łańcuchach dostaw w skali globalnej.

Sam mechanizm rynkowy w sposób automatyczny tych zadań i celów w wymiarze międzynarodowym nie jest w stanie realizować. Podejmowane próby regulacji rynków frachtowych odnoszą się z reguły do jego strony podażowej, koncentrują się głównie na kształtowaniu podaży potencjalnej.

Regulacja publiczna, której przedmiotem jest sam sektor transportu morskiego, a w tym w dużym stopniu również rynek frachtowy, realizowana jest za pomocą dwu subsystemów. Są to:

1. subsystem regulacji krajowej, obejmujący ogół norm i uregulowań prawno-administracyjnych odnoszących się do tej sfery działalności transportowej – sfery realnej sektora transportu morskiego oraz
2. subsystem regulacji międzynarodowych, a więc wszelkich norm prawa międzynarodowego, które odnosi się do tego sektora gospodarki, np. konwencji, rezolucji i zaleceń organizacji międzynarodowych – tak rządowych, jak i pozarządowych oraz różnego typu stowarzyszeń branżowych

i regionalnych (rys. 1). Publiczna regulacja międzynarodowa realizowana jest obecnie głównie przez wyspecjalizowane organizacje międzynarodowe takie jak: IMO, UE, WTO, ILO, UNCTAD i inne za pomocą narzędzi wchodzących w zakres kreowanej przez nie bezpośrednio lub pośrednio polityki transportowej, albo szeroko postrzeganej polityki morskiej dotyczącej sektora żeglugi. [3 i 4].

Sfera realna sektora transportu morskiego w krajach UE kształtowana jest więc przez bardzo złożony w swej strukturze formalno-prawnej i nadal dość zróżnicowany system regulacyjny, oparty na dwu mechanizmach, które nie mają z reguły charakteru komplementarnego. Mechanizm regulacji publicznej, szczególnie w okresie, gdy rola regulacji krajowych realizowanych w postaci polityk żeglugowych i/lub tzw. morskich była znaczna, a regulacja międzynarodowa w swym obecnym kształcie znajdowała się w stadium budowy, miał bowiem charakter substytucyjny względem mechanizmu rynkowego, próbując zastępować w wielu obszarach jego działanie lub deformować je (protekcjonizm żeglugowy). Dopiero na skutek postępujących procesów globalizacji oraz umiędzynarodawiania sektora transportu morskiego, a także rozwoju logistyki i w konsekwencji integracji i liberalizacji rynków towarowych i frachtowych, mechanizmy te w naturalny niejako sposób zaczęły tracić swój typowo substytucyjny charakter, ulegają stopniowemu zbliżeniu. Wyraża się ono w postaci coraz większego dostosowywania sfery międzynarodowej regulacji publicznej do wymogów globalnych rynków frachtowych i dokonuje się poprzez kurczenie się regulacji krajowych i jej substytucję regulacją międzynarodową, która już na obecnym etapie kształtowana jest w oparciu o zasadę: *nie zamiast rynku, ale poprzez rynek*. Oznacza to, że głównym obszarem jej oddziaływania staje się sam rynek frachtowy, a przede wszystkim jego strona podażowa.

Tego typu strategię od ponad 15 lat skutecznie realizuje IMO i UE, które stopniowo zwiększają zakres współpracy w sferze regulacji globalnego rynku frachtowego. Rolę lokomotywy w tym zakresie pełni od kilku lat KE, podejmując tak samodzielnie, jak i za pośrednictwem IMO szereg inicjatyw, działań i akcji na rzecz realizacji własnych celów transportowych w tej dziedzinie. Bez wsparcia bowiem IMO ich osiągnięcie, z uwagi na wysoki stopień umiędzynarodowienia tego sektora transportu oraz kontrolowanych aktywów UE zaangażowanych w tym sektorze, byłoby jednak realnie niemożliwe. [4]

Dynamika rozwoju transportu morskiego w skali globalnej – efekty regulacji rynkowej

Transport morski odgrywa istotną rolę we współczesnej gospodarce globalnej oraz roz-

woju globalnych łańcuchów i sieci dostaw. Jego znaczenia wręcz nie sposób przecenić, zważywszy na fakt, iż obecnie już nieco ponad 80 procent wolumenu handlu światowego przemieszczane jest drogą morską (tzw. handel morski), co przy znacznej średniej odległości przewozu (ponad 4200 mil morskich) sprawia, iż licząc w jednostkach pracy przewozowej, ta gałąź transportu realizuje ponad 90 procent światowej wymiany towarowej. W 2011 r. przemieszczono drogą morską 8,88 mld. ton masy towarowej. Przewozy te były ponad 2,4 razy większe niż w 1990 r. Od 1970 r. handel drogą morską wzrastał przeciętnie o 3,2 procent, a tempo tego wzrostu wyprzedzało dynamikę wzrostu światowego PKB oraz produkcji przemysłowej krajów OECD, lecz było niższe od dynamiki wzrostu handlu światowego (8,9% przeciętnie rocznie w latach 2000-2011). 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. [14] W rezultacie tego udział transportu morskiego w łącznych przewozach handlu światowego w tonach może wzrosnąć w 2020 r. nawet do 85%, kosztem zmniejszenia udziału transportu lądowego z obecnych 24% do 14,6%, przy jednoczesnym wzroście udziału transportu lotniczego w obsłudze handlu światowego z obecnych 0,3% do 0,4%. [6 i 9]

Największą dynamikę wzrostu wykazują przewozy wysokowartościowych ładunków w kontenerach. Technologia kontenerowa od początku lat dziewięćdziesiątych znajduje się bowiem w stadium silnego wzrostu. Wzrost ten jest szacowany na około 10% rocznie. 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 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 drobnych podatnych na jednostkowanie wzrosło z 28,6% w 2000 r. do blisko 58% w 2011 r. [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%. [14] 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. Oznacza to, że transport lądowy obsługuje

łącznie zaledwie 30% (w tym 2% rurociągowy) globalnego eksportu liczonego w jednostkach wartościowych, a lotniczy aż ok. 12% [6, 9 i 10]. Istotny wpływ na tę tendencję ma postępujący proces jednostkowania ładunków, a przede wszystkim konteneryzacja.

Analiza wielkości i wartości 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 tak ilościowych, jak i jakościowych rynków towarowych – jego strony popytowej, dowodzi sprawności i skuteczności działania rynku frachtowego, stanowiącego podstawowy dla tego sektora mechanizm regulacji. Analiza ta potwierdza też formułowane przez maklerów i brokerów hipotezy, iż rynek ten charakteryzuje się wysokim stopniem spójności z układem rynków pierwotnych (towarowych) i jest rynkiem w swych poszczególnych segmentach względnie jednorodnym, z dostrzegalną coraz bardziej tendencją do zaniku fragmentaryzacji rynków cząstkowych. To z kolei jednoznacznie dowodzi, iż dzięki temu mechanizmowi regulacji, transport morski nie tylko nadąża za potrzebami i wymogami handlu światowego, obsługując sprawnie i efektywnie ogromne strumienie towarowe, ale wręcz zabezpiecza i tworzy tak w kategoriach techniczno-operacyjnych, jak i ekonomiczno-finansowych potencjał transportowo-logistyczny konieczny dla jego dalszego, niezakłóconego wzrostu. Transport morski nie tylko nie wpływa 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, obecnie wynosi mniej niż 0,10 \$, co stanowi zaledwie niewielki ułamek kosztów jego transportu drogą lądową.

W rezultacie bowiem postępującej otwartości i przejrzystości rynków frachtowych oraz rosnącej konkurencji w tym układzie i w konsekwencji coraz lepszego dostosowywania potencjału przewozowego floty do wielkości i struktury popytu na usługi przewozowe, od ponad 20 lat w skali globalnej następuje spadek udziału kosztów obsługi transportowej światowego importu, mierzonych wartością frachtów płaconych przez załadowców operatorom żeglugowym: określają one tzw. wartość światowego rynku frachtowego. I tak na przestrzeni lat 2000 – 2011 handel światowy 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 [7]. W rezultacie tego malał również udział łącznych kosztów transportu w wartości towarów importowanych w skali globalnej. Obecnie w grupie krajów wysoko rozwiniętych gospodarczo udział ten, liczony na bazie cen detalicznych towarów konsumpcyjnych, ocenia się przeciętnie na 6%. Wskaźniki ten zależy od rodzaju produktu, jego ceny jednostkowej, kraju pochodzenia i odległości przewozu oraz struktury gałęziowej łańcucha dostaw. Efekty te uzyskuje się głównie dzięki sprawnie funkcjonującemu mechanizmowi rynków frachtowych w skali globalnej i ich efektywnym powiązaniom z układem rynków towarowych.

Transport morski w UE – jego miejsce w sektorze handlu i TSL oraz w gospodarce

Transport morski, który ze względu na swą rolę w procesach obsługi strumieni towarowych handlu światowego urasta on do rangi jednego z podstawowych filarów rozwoju współczesnej gospodarki globalnej, jest jednocześnie ważnym instrumentem realizacji celów gospodarczych UE. Ugrupowanie to, w skład którego wchodzi 4 kraje zaliczane do pierwszej dziesiątki potęg gospodarczych i jednocześnie handlowych świata, partycypowało w 2011 r. w ok. 19,6% globalnego eksportu towarów (17,2% w 2010 r.), wyprzedzając pod względem obrotów towarowych z zagranicą Chiny (13,5%) i USA (11,6%). [17] Gros wymiany towarowej UE z otoczeniem zewnętrznym (*external trade*) w kategoriach ilościowych realizowane jest drogą morską. Obecnie już prawie 90% łącznego wolumenu wymiany towarowej UE-27 z krajami trzecimi stanowi handel morski, co oznacza, że transport morski zajmuje absolutnie dominującą pozycję w obsłudze strumieni towarowych handlu zewnętrznego UE w relacji do pozostałych gałęzi transportu; udział transportu drogowego wynosi – 6,1%, kolejowego – 3,4%, wodnego-śródlądowego – 0,9% i lotniczego – 0,6% [11]. Także w ujęciu wartościowym, tj. przeciętnie w eksporcie i imporcie towarów krajów UE z krajami spoza ugrupowania – jego udział wynosi prawie 49%, podczas gdy drogowego tylko 17%, kolejowego 1%, wodnego-śródlądowego – 0,2% i lotniczego – 22%.

Z kolei w przewozach towarowych wewnętrznych UE, które mierzone w jednostkach pracy przewozowej osiągnęły w 2011 r. ponad 4 biliony tonokilometrów (wraz z pracą wykonaną przez transport morski i lotniczy), udział transportu morskiego kształtuje się na poziomie ok. 38%; jest on niższy w tych relacjach niż transportu drogowego – prawie 47%, lecz wyższy niż kolejowego – 10% i wodnego-śródlądowego oraz przesyłowego – po 3,3% [11 i 8]. Drogą morską, a więc przez

porty krajów członkowskich UE przewieziono również ponad 400 mln pasażerów.

Przewozy towarów handlu zagranicznego UE w relacjach zewnętrznych drogą morską w ponad 43% są realizowane przy wykorzystaniu floty kontrolowanej przez kraje członkowskie tego ugrupowania. Świadczy to niewątpliwie o silnej pozycji floty morskiej będącej własnością armatorów mających swą główną siedzibę w krajach UE w układzie globalnego rynku frachtowego oraz sile eksporterów i importerów tego ugrupowania (załadowców) w układzie światowych rynków towarowych i ich zdolności do negocjowania korzystnej dla siebie gestii transportowej w kontraktach handlowych, a także jej skutecznej realizacji w dobrze rozumianym interesie własnym i gospodarki UE. Udział floty kontrolowanej przez kraje UE, tj. będącej własnością jej armatorów (rezydentów) we flocie światowej w 2011 r. wynosił 31% jeśli mierzyć go liczbą statków i 35,6% jej łącznej nośności (dwt). Udział ten w światowej zdolności przewozowej (nośności) poszczególnych typów statków kształtuje się obecnie jednak na dość zróżnicowanym poziomie i wynosi: w grupie zbiornikowców 36%, masowców 29,5% i kontenerowców aż 55%. Przyrost tonażu w tej ostatniej grupie statków jest też największy – wynosił w okresie 2006-2011 ponad 12% rocznie i wyprzedzał dynamikę ich wzrostu w skali światowej [7, 8 i 11]. Świadczy to o jednoznacznie rynkowo zorientowanej specjalizacji UE w tej dziedzinie przewozów – orientacji na rynki towarowe i frachtowe.

Potencjał przewozowy floty morskiej kontrolowanej przez kraje członkowskie UE generuje znaczne korzyści gospodarcze, tak bezpośrednie – w postaci wpływu na wzrost PKB i bilans płatniczy, jak i pośrednie, przejawiające się w sektorze handlu, przemysłu, finansów publicznych itp. Wpływy z sektora żeglugi morskiej UE, zarówno z segmentu przewozów towarowych jak i pasażerskich, stanowią obecnie ponad 27 mld. euro, co sprawia, że ten sektor transportu urasta do rangi jednej z najważniejszych gałęzi eksportu usług w UE, wpływając w istotny sposób na kształtowanie salda usług w bilansie płatniczym. Transport morski tego ugrupowania w kategoriach wartości dodanej partycypuje też w ponad 1,1% w łącznym PKB UE-27 wraz z Norwegią, tworząc ogółem 1,5 mln miejsc pracy, a w tym 70% na lądzie w takich dziedzinach, jak przemysł budowy i remontu statków, szkolnictwo morskie, sektor zaopatrzenia statków, sektor portowy i spedycyjno-logistyczny, itp. [2].

Efekty ekonomiczne i finansowe, jakie uzyskuje UE z tytułu posiadania znacznego potencjału floty morskiej nie są jednakże w pełni satysfakcjonujące. Realnie są one bowiem niewspółmiernie małe w stosunku do tych, jakie kraje UE-27 mogłyby potencjalnie uzyskać, gdyby flota ta będąca we władaniu tych krajów, a więc przez nie kontrolowana, była tam wyłącznie zarejestrowana, tj. gdyby statki

te stanowiły aktywa produkcyjne tych krajów, przynosząc im w pełni korzyści w postaci przychodów, podatków i nowo wytworzonej wartości netto oraz nowych miejsc pracy.

Flota kontrolowana przez kraje UE dzieli się bowiem z punktu widzenia przynależności tonażu, tj. miejsca jego rejestracji (bandery) na dwie co najmniej grupy:

1. flotę pływającą pod banderami krajów członkowskich tego ugrupowania oraz
2. flotę zarejestrowaną pod obcymi banderami, a więc w krajach prowadzących tzw. otwarte, międzynarodowe rejestry statków – to kraje tzw. *wygodnych bander*.

Udział jednostek zarejestrowanych w tych licznikach już obecnie na świecie obcych rejestrach, a więc tonażu „wyflagowanego” w łącznej nośności floty kontrolowanej przez kraje UE (liczonej dla statków o pojemności 1000 GT i więcej), wynosi obecnie już prawie 70%, przy średniej światowej 64% [2 i 4]. W krajach UE o największym potencjale floty, takich jak Grecja, Niemcy i Dania udział ten jest bardzo wysoki i wynosi odpowiednio: 69, 84 i 62 procent. W konsekwencji tego udział floty zarejestrowanej w UE i pływającej pod banderami krajów tego ugrupowania w tzw. I i II rejestrze dla statków o pojemności brutto 300 i więcej GT wynosi obecnie zaledwie 22% łącznej nośności floty światowej i tylko 17,5%, jeśli mierzyć go liczbą statków. Najwyższy udział pod względem nośności we flocie pływającej pod banderami krajów UE mają statki pasażerskie – to 45% łącznego potencjału kontrolowanego przez te kraje w tej grupie tonażu oraz kontenerowce – 29%, a najniższy masowce i drobnicowce – odpowiednio 17,5 i 17,1 procent ich nośności. Charakterystyczne dla okresu ostatnich siedmiu lat (2006-2011) było przy tym to, że dynamika wzrostu tej części potencjału przewozowego UE zdecydowanie była niższa niż przyrostu floty światowej. Oznacza to, że proces wyrejestrowywania statków już eksploatowanych z rejestrów krajowych UE-27, jak również rejestracji nowo zbudowanych i wprowadzanych do eksploatacji jednostek w krajach wygodnych bander nie został w UE w widoczny sposób wyhamowany.

Skala korzyści finansowych, jakie uzyskują armatorzy mający swą główną siedzibę w UE z tytułu rejestracji tonażu w wybranych przez siebie krajach prowadzących otwarte, międzynarodowe rejestry, a nie w kraju właściwym dla siedziby armatora, była bowiem od początku lat 60-tych XX w. i mimo upływu czasu jest nadal dostatecznie silnym bodźcem do podejmowania decyzji w zakresie przynależności będącego ich własnością tonażu, a więc tym samym decyzji odnośnie lokat ich aktywów produkcyjnych. Korzyści te, wyrażające się w postaci: niższych kosztów załogowych i towarzyszących im obciążeń socjalnych, niższych opłat rejestracyjnych i podatków, uproszczonych procedur w zakresie prowadzenia działalności, odpraw cel-

nych, nadzoru nad operacjami finansowymi, a w tym transferów pieniężnych i wszelkich działań ze sfery przenośności kapitału (ceny transferowe), itp. sprawiają, że dzięki nim szeroko rozumiane koszty utrzymania statków i w efekcie eksploatacji tonażu znacznie się obniżają w relacji do tych, jakie ponosiliby rejestrując swój tonaż w jednym z rejestrów UE (niekiedy o 20 i więcej procent). Decyzje te, które w istocie swej w wymiarze makroekonomicznym sprowadzić można do jednej z form eksportu kapitału z krajów UE poza tę sferę gospodarki, są z kolei w wymiarze mikroekonomicznym – dla armatorów UE, a więc operatorów z natury „wysoko kosztowych”, ważnym elementem wyboru skutecznych strategii – tak eksploatacyjnych, opartych na kryterium minimalizacji kosztów utrzymania statków, jak też marketingowych sprowadzających się tworzenia przewag konkurencyjnych [4]. W rezultacie tego pływając pod banderami obcymi, a zatem skutecznie wykorzystując prawnie sankcjonowaną swobodę w zakresie przenośności kapitału, dzięki prostemu zabiegowi natury administracyjnej, redukując swój poziom kosztów do poziomu armatorów „niskokosztowych”, tj. z krajów gospodarczo słabiej rozwiniętych, o niższym standardzie zabezpieczeń socjalnych, stają się bardziej konkurencyjni w wymiarze operacyjnym – kosztowym, uzyskując jednocześnie większą swobodę działania i zdolność adaptacji do wymogów rynkowych. Dzięki dysponowaniu nowoczesnym, cechującym się wysoką produktywnością operacyjną tonażem, budują zatem w ten relatywnie prosty, nie obciążony ryzykiem sposób, swoje przewagi konkurencyjne na rynkach frachtowych. Korzyści mikroekonomiczne z tytułu rejestracji tonażu w krajach wygodnych bander stają się zatem główną siłą sprawczą wypływu kapitału produkcyjnego z sektora transportu morskiego krajów UE. Długo trwająca i utrzymująca się wysoka aktywność armatorów UE w tym zakresie, przejawiająca się w postaci podejmowanych działań i decyzji na rzecz „wyflagowywania” statków, czego skutkiem jest zjawisko postępującego umiędzynarodawiania aktywów wspólnotowych w tej dziedzinie, generuje jednakże znaczne straty dla gospodarki krajów morskich UE. Skutki makroekonomiczne wynikające z tego powodu, tj. nadmiernego rozproszenia aktywów wspólnotowych w układzie międzynarodowym, co sprawia iż nie pracują one na rzecz gospodarki UE-27, są jednakże, jak to już zaznaczono, znaczne. Dotyczą one tak samego transportu morskiego, którego realna produktywność makroekonomiczna jest niższa – utrata miejsc pracy (w ciągu ostatnich 30 lat wynosi ona ponad 52%) i wartości dodanej w tym sektorze i w sektorach pokrewnych, a także wpływów podatkowych – podatków bezpośrednich i pośrednich, jak i innych branż kooperujących z transportem morskim. Organy wspólnotowe, a przede

wszystkim KE, ale także same kraje członkowskie, podejmują zatem od ponad 40 lat intensywne działania na rzecz wyhamowania procesu ucieczki tonażu kontrolowanego przez nie pod wygodne bandery. Działania te mieszczą się w pakiecie regulacyjnym UE adresowanym do sektora transportu morskiego oraz pośrednio wspierane są w znacznym stopniu przez IMO (Międzynarodową Organizację Morską), jako agendę ONZ. Oznacza to, że UE włączyła ten najbardziej umiędzynarodowiony sektor transportu o ważnym, jeśli nie wręcz strategicznym dla niej znaczeniu, w sferę swej polityki transportowej na równi z innymi jej sektorami, a ostatnio także i specjalnej polityki morskiej. Podejmuje ona zatem próbę oddziaływania na funkcjonujący tam mechanizm rynkowy – układ rynków frachtowych – dążąc do jego regulacji za pomocą instrumentów wchodzących w zakres obu tych polityk w sposób korzystny dla jej interesów transportowych i handlowych – interesów gospodarczych UE.

Regulacja publiczna w sektorze transportu morskiego i jej reperkusje rynkowe

KE inicjuje i prowadzi liczne działania na rzecz regulacji międzynarodowego sektora transportu morskiego. Są one podejmowane głównie ze względu na:

1. silną orientację tego ugrupowania gospodarczego w kierunku realizacji strategii zrównoważonego rozwoju transportu, która wynika między innymi z konieczności sprostania podjętym zobowiązaniom międzynarodowym i wyraża się w dążeniu do redukcji CO₂, SO₂ i Nox oraz pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych, [3]
2. presję ekonomiczną i społeczną wywieraną przez niektóre kraje członkowskie UE oraz organizacje i stowarzyszenia branżowe na rzecz odwrócenia niekorzystnego trendu w zakresie rejestracji statków, tj. ucieczki tonażu do krajów wygodnych bander,
3. konieczność wzmocnienia pozycji konkurencyjnej floty pływającej pod banderami krajów członkowskich UE poprzez ułatwienie armatorom tworzenia przewag konkurencyjnych w układzie poszczególnych segmentów globalnego rynku frachtowego.

Przedsięwzięcia o charakterze regulacyjnym dotyczące sektora transportu morskiego podejmowane przez organy UE, przy coraz większym wsparciu IMO, koncentrują się więc zasadniczo na trzech sferach, przy czym druga i trzecia ściśle się uzupełniają:

1. wprowadzaniu różnych form wsparcia dla floty morskiej pływającej pod banderami krajów UE celem zwiększenia jej konkurencyjności w układzie rynku globalnego oraz stopnia integracji z innymi sektorami transportu i gospodarki UE (intermodalizm, komodalność, rozwiązania logistyczne, itp.); wyrazem tego wsparcia m.in. są: wytyczne w zakresie możliwości udzielania pomocy dla sektora transportu morskiego z 1997 r.

- i 2006 r. promocja rozwoju żegluga bliskiego zasięgu (SSS) i transportu intermodalnego w relacjach lądowo-morskich, wspieranie rozwoju autostrad morskich,
2. podwyższeniu standardów bezpieczeństwa w żegludze i w portach morskich, czego przejawem było między innymi: opracowanie i wdrożenie kodeksu bezpieczeństwa statku i portu (*ISPS Code*), pakietów Erika I, II i III, wprowadzenie dla zbiornikowców wymogu posiadania podwójnych ścian kadłuba, ustalenie wyższych standardów w zakresie kształcenia i wyszkolenia marynarzy i oficerów floty morskiej oraz ujednolicania zasad dostępu do zawodu,
 3. zwiększeniu wymogów ekologicznych dotyczących realizacji działalności transportowej na morzu poprzez redukcję lub eliminację szkodliwego oddziaływania transportu morskiego na środowisko naturalne, czego przejawem było między innymi: wprowadzenie podwyższonych wymogów w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniom morza i powietrza przez statki morskie (konwencja MARPOL 73/78), a także ujednoliconych zasad w zakresie odbioru zanieczyszczeń i pozostałości ładunkowych ze statków w portach morskich, jak również utworzenie specjalnych, wrażliwych pod względem ekologicznym obszarów morskich, tzw. PSSA o ograniczonej dostępności dla żegluga oraz obszarów kontroli emisji związków siarki generowanych przez silniki okrętowe (SECA), co wiąże się z restrykcyjnym działaniem IMO i KE w zakresie redukcji zawartości siarki w paliwie okrętowym.
- Analizując oddziaływanie podsystemu międzynarodowej regulacji publicznej UE i IMO na sektor transportu morskiego, należy wskazać na ostatni z wymienionych obszarów aktywności obu organizacji. Tworzenie stref SECA według reguł ustalonych przez obie organizacje, to jedna z najbardziej kontrowersyjnych obecnie kwestii regulacyjnych odnoszących się do tego sektora, który co należy podkreślić, odpowiedzialny jest za 5-8 % światowej emisji SO_2 i 15% tlenków azotu. Kontrola zawartości siarki w paliwie okrętowym według rygorystycznie określonych standardów tak IMO, jak i przede wszystkim UE, rodzi jednakże szereg problemów technicznych i ogromnych wyzwań ekonomiczno-finansowych dla armatorów funkcjonujących w warunkach niepewności i ryzyka eksploatacyjnego, które szczególnie nasiliły się w okresie kryzysowym i trwają nadal w fazie postkryzysowej.
- W 1997 r. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) w ramach prac podejmowanych na rzecz zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki wprowadziła załącznik VI do swej konwencji MARPOL 73/78, którego celem było między innymi dążenie do redukcji emisji dwutlenku siarki w żegludze morskiej i tworzenie stref SECA w najbardziej wrażliwych regionach – w tym na M. Bał-

tyckim oraz Północnym wraz z kanałem La Manche. Na tej podstawie Rada i Parlament UE wydały w 1999 r. dyrektywę 32/99/WE w sprawie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, która dawała impuls do bardziej zdecydowanych działań UE w tej dziedzinie. Dyrektywa ta została zmieniona 06.07.2005 r. dyrektywą 33/05/WE, która nawiązując do rozstrzygnięć IMO w tej dziedzinie, ustanowiła obszary SECA dla UE, dążąc jednocześnie, co charakterystyczne dla działań UE, do wprowadzenia bardziej rygorystycznych norm zawartości siarki w paliwach okrętowych na swoich wodach terytorialnych tak dla statków towarowych, jak i pasażerskich. W efekcie tego w maju 2006 r. powstała bałtycka strefa SECA, a w listopadzie 2007 r. utworzono strefę na M. Północnym.

W rezultacie zdecydowanych działań UE i presji wywieranej na IMO, organizacja ta w kwietniu 2008 r. zmieniła załącznik VI do konwencji MARPOL, określając bardziej rygorystyczne normy zawartości siarki w paliwach okrętowych w skali globalnej. Zgodnie z nowymi wymogami konwencji, norma ta poza strefami ograniczonej emisji została ustalona na poziomie: 4,5% do końca 2011 r., 3,5% od stycznia 2012 r. i 0,5% od 2020r., przy czym, jeśli w 2018 r. eksperci IMO stwierdzą, iż jest to w skali światowej nierealne, wówczas, norma ta będzie obowiązywać dopiero od 2025 r. [15]. Jednocześnie decyzją IMO od sierpnia 2012 r. strefy kontrolne SECA powinny powstać także u wybrzeży USA i Kanady.

W strefach kontroli emisji siarki z kolei, normy jej zawartości w paliwie okrętowym zostały zredukowane do wielokrotnie niższego poziomu. Już od lipca 2010 r. wprowadzono tam limit w wysokości 1,0% (do końca czerwca było to jeszcze 1,5%), zamierzając zgodnie z wymogami załącznika VI konwencji MARPOL zredukować go od początku 2015 r. do 0,1%. Ponadto dyrektywa 33/05/WE nakłada na armatorów cumujących powyżej dwu godzin swoje statki w portach strefy SECA obowiązek użycia paliwa o zawartości 0,1% siarki.

Na tym jednak nie kończą się działania i inicjatywy KE. We wrześniu 2011 r. wystąpiła ona bowiem z projektem nowelizacji dyrektywy 32/99/WE zmienionej dyrektywą 33/05/WE Projekt ten (COM/2011/439) idzie jeszcze dalej niż dotychczasowe regulacje w zakresie wprowadzania obniżonej do 0,1% zawartości siarki w paliwie okrętowym, rozszerzając zarówno zakres przestrzenny jak i przedmiotowy dotychczasowych ustaleń. Projekt ten jest bardzo kontrowersyjny i budzi ogromny sprzeciw środowisk związanych z biznesem morskim. Jest on jednak wspierany przez Komitet ds. Środowiska PE (ENVI), który w lutym 2012 r. opracował raport wspierający inicjatywę KE, a w niektórych kwestiach nawet wykraczający poza jej propozycje, np. w odniesieniu do statków pasażerskich i zasięgu obowiązywania obniżonych norm. I tak sugeruje się wprowadzenie limitu 0,1% bezwzględnie do 2015 r. w odniesieniu do obsza-

ru wszystkich wód terytorialnych (12 milowa strefa) krajów członkowskich UE. [1] Ponadto raport ten idzie dalej niż przyjęte obecnie ustalenia IMO, wprowadzając 0,5% limit już od 2015 r. i 0,1% limit od 2020 r. dla wszystkich obszarów morskich UE, tj. wraz z włączeniem wyłącznych stref ekonomicznych (EEZs), czyli pasa wód morskich rozciągających się do 200 mil morskich od wybrzeży Wspólnoty (podkreślić należy, iż obecnie nie wszystkie kraje UE strefy te wyznaczyły). W odniesieniu natomiast do statków pasażerskich ENVI popiera projekt KE odnośnie wprowadzenia 0,1% limitu od 2020 r. w żegludze regularnej, zakładając jednocześnie możliwość przesunięcia o 5 lat tego okresu dla regionów peryferyjnych i Grecji, jeśli szczególne względy natury społecznej będą to uzasadniać. Raport ENVI dopuszcza jednakże stosowanie paliw okrętowych o zawartości siarki nawet powyżej 3,5%. na tych statkach, które wprowadzą specjalne rozwiązania techniczne w zakresie redukcji emisji spalin (np. tzw. skrubery). Ponadto raport pozytywnie ocenia możliwość wykorzystania tzw. klauzuli dostępności paliwa żeglugowego o wymaganej normie, którą wprowadziła konwencja MARPOL w aneksie VI (Reg. 18). Co więcej, dostrzegając trudności sektora żeglugowego wiążące się z wprowadzeniem nowych restrykcyjnych limitów, raport ENVI w odróżnieniu od projektu nowelizacji dyrektywy, wprowadza szereg innych poprawek i uzupełnień mających na celu wesprzeć ten wrażliwy na poziom kosztów sektor w terminowej realizacji wymogów określonych w tym zakresie przez IMO. Ostateczny jego kształt ustalony zostanie w maju 2012 r. stając się podstawą do wyrażenia przez Radę i Parlament UE stanowiska w tej sprawie.

Ocena skutków regulacji publicznej dla sektora żegluga morskiej (na przykładzie realizacji strategii redukcji emisji SO_2)

Skutki wprowadzenia nowych regulacji IMO i UE w sektorze transportu morskiego, szczególnie w obszarach SECA, już są dość dotkliwe, a będą jeszcze bardzo rozległe i wielopłaszczyznowe dla operatorów żeglugowych, narastając w miarę zbliżania się do granicznego terminu wprowadzenia limitu 0,1% zawartości siarki w paliwach okrętowych. W swej skumulowanej formie uwidocznią się one w sferze rynków frachtowych i ich relacjach z innymi rynkami transportowymi i towarowymi. I tak, już w drugiej połowie 2010 r. rosnące ceny paliw żeglugowych, akumulujące również podwyżkę wiążącą się z koniecznością obniżenia w nich limitu zawartości siarki do 1,0%, były silnie odczuwalne dla armatorów eksploatujących swój tonaż w rejonie M. Bałtyckiego i Północnego – zwłaszcza w segmencie żegluga promowej i bliskiego zasięgu (SSS). Obniżenie norm emisji siarki rodzi bowiem szereg problemów tak technicznych, jak i ekonomicznych. Te pierwsze

wyrażają się w tym, iż spadek zawartości siarki w paliwie okrętowym zmienia jego strukturę (paliwo staje się mniej smarne), co powoduje określone skutki dla pracy silników. Powstają problemy z opalaniem kotłów i w konsekwencji konieczność ich przeróbki lub wymiany. To generuje wysokie koszty dostosowań technicznych floty, które podwyższają koszty eksploatacji tonażu i tak wzrastające na skutek konieczności użycia paliwa ekologicznego, którego ceny mogą być w zależności od skali jego podaży nawet o 70 – 75% wyższe od cen obecnych. Te dodatkowe koszty, które już powstały zostały w części przenieśione na frachty i ceny biletów pasażerskich. To natomiast wpływa na obniżenie konkurencyjności żeglugi morskiej – głównie bliskiego zasięgu – realizowanej w obszarach SECA tak względem innych rejonów pływania, jak też w relacji do innych gałęzi transportu, co prowadzi do zniekształcenia warunków konkurencji w układzie nie tylko rynków frachtowych, ale również rynków transportowych w danym regionie. Biorąc jako przykład region Bałtyku a także w znacznej części M. Północnego, można z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić, iż wskutek wzrostu kosztów eksploatacji statków i w konsekwencji nieuchronnego przeniesienia części z nich na załadowców, nastąpi przesunięcie popytu z segmentu przewozów morskich na drogowy. To z kolei oznacza, że spodziewane efekty wiążące się z redukcją emisji SO_2 w segmencie przewozów morskich nie wystąpią. Ponadto w wyniku niekorzystnego *modal shift* zostaną one z nadwyżką skonsumowane na skutek zwiększonej emisji CO_2 w sektorze transportu samochodowego. Działania regulacyjne tego typu wiodą zatem do podważenia fundamentalnych zasad, na których oparta jest strategia zrównoważonego rozwoju UE wyznaczająca podstawowe cele i kierunki polityki transportowej tego ugrupowania. [3]

Szczegółowe badania przeprowadzone przez Uniwersytety w Antwerpii i Louven na zlecenie Europejskiej Rady Związków Armatorów (ECSCA) oraz Niemieckiego Stowarzyszenia Armatorów (DSV) w Instytucie Żeglugi i Logistyki w Bremie (ISL) wykazały, że:

1. ceny „czystych” paliw okrętowych – w zależności od poziomu ich podaży – mogą wzrosnąć nawet do 80%, przy czym nie ma pewności, iż w ciągu najbliższych trzech lat sektor paliwowy dostosuje się do tych wymogów i zostanie stworzona dostatecznie rozbudowana sieć dostawców takiego paliwa we wszystkich regionach obejmujących strefy SECA; barierą może być zatem również jego dostępność,
2. w strefach SECA na Bałtyku i M. Północnym, jak wynika z szacunków przeprowadzonych na przykładzie 300 statków pływających na każdym z tych akwenów, należy się liczyć ze wzrostem kosztów eksploatacji każdej pływającej tam jednostki o 3–4 mln dolarów rocznie (zależy to również od jej pojemności),

3. na skutek rosnących drastycznie kosztów eksploatacji statków, przede wszystkim w żegludze promowej, może ona stracić nawet około 46% swego obecnego rynku – głównie na rzecz przewoźników samochodowych, co oznacza utratę 823 tys. TEU i ponad 60 tys. ciągników,
4. wymuszona działaniami regulacyjnymi zmiana struktury popytu na usługi transportowe w regionach obowiązywania limitu 0,1% zawartości siarki w paliwie okrętowym spowoduje zwrot w kierunku mniej korzystnego układu *modal shift* w UE, prowadząc do redukcji udziału transportu morskiego w obsłudze strumieni towarowych i w konsekwencji dalszego spadku przychodów i wartości dodanej generowanej przez ten sektor oraz utraty kilkadziesiąt tysięcy miejsc pracy w żegludze i portach morskich a także w pozostałym sektorze TSL.

Uwagi końcowe

Intensywne działania regulacyjne podejmowane przez IMO i UE w odniesieniu do sektora transportu morskiego, przedstawione tutaj na przykładzie ustalania limitów zawartości siarki w paliwie okrętowym, rodzą poważne implikacje dla tego sektora i jego mechanizmu regulacji rynkowej. Realizacja ustalonych pułapów redukcji zawartości siarki w paliwie w wyznaczonych terminach na wskazanych obszarach pływania, generuje bowiem ogromne ryzyko, wyrażające się w postaci możliwości zburzenia istniejącego już w tej dziedzinie transportu i zarazem ważnego segmentu gospodarki światowej ładu rynkowego. Tego typu działania prowadzą wprost do tzw. post regulacyjnego zniekształcenia warunków konkurencji i w konsekwencji do znacznych deformacji cenowo-kosztowych w układzie globalnych logistycznych łańcuchów i sieci dostaw. [4] To z kolei może mieć istotny wpływ na efektywność funkcjonowania gospodarki i wymiany handlowej UE oraz rozwój gospodarki globalnej. Biorąc pod uwagę wielorakie negatywne skutki, jakie rodzi regulacja IMO i UE dotycząca redukcji zawartości siarki w paliwie okrętowym, postuluje się znaczne odroczenie terminu wprowadzenia normy 0,1% i zachowanie do końca obecnej dekady poziomu 0,5%. Dzięki temu realnym stałoby się, jak ocenia to sektor żeglugowy, przejście w kierunku wdrażania nowych, bardziej innowacyjnych form napędu, a w tym zastosowania rozwiązań hybrydowych, gazu (LNG) zamiast tradycyjnego paliwa, jak również wprowadzania nowych technologii spalania paliwa o wyższej zawartości siarki i obniżania emisji SO_2 . Wiele jednak wskazuje na to, że podjęte już w tym zakresie działania i inicjatywy regulacyjne IMO i UE nie zostaną wycofane ani złagodzone. Oznacza to, że stworzona międzynarodowa wizja ładu ekologicznego w tej dziedzinie zdecydowanie dominuje nad realnie istniejącym ładem

ekonomicznym, opartym na działaniu mechanizmu rynkowego w tej sferze transportu.

Materiały źródłowe

- [1] ESPO. Parliament aims for stricter rules on sulphur. ESPO News, 2012, March, s. 4.
- [2] European Commission. The European Union's maritime transport policy for 2018. Brussels, MEMO/09/16, s. 3-5
- [3] Grzelakowski A. S.: Internalization of External Costs in the EU Transport Sector as an Instrument of Rationalization of the Logistics Supply Chains. Logistics and Transport. 2011, nr 2, s. 58-60
- [4] Grzelakowski A. S.: Uwarunkowania i bariery transportowe funkcjonowania i rozwoju globalnych łańcuchów dostaw. Zeszyty Naukowe. Szkoła Główna Handlowa w Warszawie. Kolegium Gospodarki Światowej, Warszawa, 2011, nr 31. s. 155 – 158
- [5] Hauke L. Kite-Powell, Marine Policy: Shipping and Ports. Marine Policy Center, Woods Hole Oceanographic Institution, Hole, Massachusetts, 2010. s. 35-38
- [6] Insight& Analysis. World Trade Service Brochure Global Insight 2011, s. 2
- [7] International Chamber of Shipping. Shipping and world trade. <http://www.ics.org> (27.02.2012)
- [8] ISL. International Shipping Statistics and Market Review. 2010, nr 9, s. 5-7, <http://www.isl.org> (05.03.2012)
- [9] Mandryk W.: Measuring global seaborne trade. Lloyd's Marine Intelligence Unit. International Maritime Statistics Forum. New Orleans, May 2009, s. 17 -18
- [10] Stachniol A. The expected overall impact on trade from a maritime Market Based-Mechanism (MBM), March 2011, s. 2
- [11] Transport in figures. EU statistical pocket-book. Brussels, 2011, s. 28-29
- [12] TWN Info Service on WTO and Trade Issues. 09.12.2012, s.2
- [13] UNCTAD. Review of Maritime Transport 2007. Report by the UNCTAD Secretariat. Geneva, 2008, s. 78-85
- [14] UNCTAD. Review of maritime transport 2011. Report by the UNCTAD Secretariat. Geneva, 2012, s. 9-14
- [15] UniCredit. 5th Maritime Trend Barometer. Results. Hamburg, 2010, December, s. 1-3
- [16] SUNS. Global crisis slows growth in world seaborne trade. 2009, nr 11-12/6833, s. 9-11
- [17] 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 2011, s. 5