

Bożena GRAD¹

Ewa FERENSZTAJN- GALARDOS²

Renata KRAJEWSKA³

FUNKCJONOWANIE TRANSPORTU MORSKIEGO W POLSCE W DOBIE KRYZYSU GOSPODARCZEGO

STRESZCZENIE

Czas kryzysu powoduje konieczność ciągłego monitorowania zmian zachodzących w gospodarce, analizowania przyczyn i skutków ich powstawania oraz ciągłych poszukiwań związanych z łagodzeniem skutków kryzysu. Kwestie te dotyczą również transportu morskiego. W artykule autorzy poddali analizie wyniki gospodarcze osiągnięte w sektorze transportu morskiego w Polsce w dobie trwającego kryzysu gospodarczego.

W pierwszej części opracowania, w ujęciu syntetycznym, omówiono zagadnienia dotyczące wpływu kryzysu dla funkcjonowania sektora transportu i istotnej jego części – transportu morskiego. Zagadnienia te przedstawiono w kontekście oceny kształtowania się wybranych wskaźników makroekonomicznych polskiej gospodarki tj.: Produkt Krajowy Brutto (PKB), stopa bezrobocia, stopa inflacji, deficyt budżetowy, w latach 2007-2009, na tle gospodarki unijnej. W drugiej zaś podjęto próbę oceny skutków kryzysu dla funkcjonowania transportu morskiego prezentując zmiany w kształtowaniu się wielkości przewozu pasażerów i ładunków oraz wykonanej pracy przewozowej w transporcie morskim w Polsce i w Unii Europejskiej.

Słowa kluczowe: Transport morski, kryzys gospodarczy, wskaźniki makroekonomiczne, struktura przewozu pasażerów i ładunków, dynamika przewozu pasażerów i ładunków, praca przewozowa

WSTĘP

Transport stanowi dział produkcji materialnej o bardzo dużym znaczeniu dla gospodarki każdego państwa. Obsługuje produkcję materialną, działalność nieprodukcyjną oraz zaspokaja określone potrzeby ludności.

¹ Bożena GRAD, dr, Politechnika Radomska, Wydział Transportu i Elektrotechniki.

² Ewa FERENSZTAJN-GALARDOS, mgr, Politechnika Radomska, Wydział Transportu i Elektrotechniki.

³ Renata KRAJEWSKA, mgr, Politechnika Radomska, Wydział Transportu i Elektrotechniki.

Transport umożliwia kooperację i specjalizację produkcji materialnej, a więc – inaczej mówiąc – społeczny podział pracy. Jest niezbędnym warunkiem każdej produkcji na skalę masową oraz istnienia rynku towarowego i gospodarki rynkowej.

Transport wodny, podobnie jak i transport lądowy, znany od najdawniejszych czasów obecnie dzięki postępowi technicznemu wykazuje dynamiczny wzrost. Analizując cechy specyficzne transportu w układzie gałęziowym tj.: koszty przewozu, czas przewozu, podatność transportowa, dostępność transportowa, średnia odległość przewozu, należy stwierdzić, że transport morski jest jedną z najtańszych alternatyw przewozu ładunków i pasażerów, przy czym dodatkowo jeszcze relatywnie tanie, w stosunku do innych gałęzi transportu, jest urządzenie dróg wodnych.

Transport morski spełnia podobną rolę w przewozach towarów, jak transport lotniczy w międzynarodowych przewozach pasażerskich. Jest on podstawową gałęzią transportu obsługującą międzynarodową wymianę handlową. Dla państw wyspiarskich, takich jak: Japonia, Wielka Brytania, Australia, Indonezja, Filipiny, przewozy drogą morską stanowią prawie 100% ich ogólnej wymiany. Ponadto ta gałąź transportu dominuje także w obsłudze wymiany międzynarodowej państw eksportujących duże ilości surowców mineralnych oraz większości państw rozwijających się.⁴

Korzystne perspektywy na rynku przewozów morskich spowodowane między innymi dynamicznym rozwojem gospodarczym Azji i wzrostem handlu między Japonią a jej azjatyckimi partnerami postulują podwojenie w ciągu najbliższych 15 lat ilości ładunków przewożonych drogą morską.

Pod koniec 2008 roku widać było dość wyraźnie, że kryzys finansowy przekształcił się w kryzys o zasięgu globalnym. W tym samym czasie można było odnotować skutki kryzysu w transporcie, były to między innymi:⁵

- wyraźny spadek popytu powodujący zmniejszenie przewozów ładunków i pasażerów,
- drastyczne ograniczenie podaży (m.in. na skutek bankructw i ograniczenia oferowania),
- zmiana potoków transportowych (m.in. na skutek łączenia potoków),
- mniejsze zyski przedsiębiorstw transportowych i dramatyczne pogorszenie się ich sytuacji finansowej,
- zmiana strategii.

Globalny kryzys gospodarczy, rozpoczęty krachem na rynku kredytów hipotecznych i upadkiem banku Lehman Brothers jesienią 2008 roku

⁴ I. Fierla (red.), *Geografia gospodarcza świata, Wydanie II zmienione*, Wydawnictwo PWE, Warszawa 2005, s. 468

⁵ W. Rydzkowski, *Wpływ kryzysu ekonomicznego na transport lotniczy w Unii Europejskiej*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2010, Nr 3, s.4

w Stanach Zjednoczonych, spowodował bezprecedensowe załamanie wzrostu całej gospodarki światowej, największe od zakończenia II wojny światowej.

W rozważaniach referatu główną uwagę skupiono na charakterystyce zmian czynników makroekonomicznych w gospodarce światowej, wybranych krajach Unii Europejskiej w latach 2008 i 2009, jako istotnych uwarunkowań otoczenia zewnętrznego sektora transportu. W drugiej części rozważań przedstawiona została analiza dynamiki zmian przewozu ładunków i pasażerów oraz zmian pracy przewozowej w przewozie ładunków i pasażerów w transporcie morskim w wybranych krajach Unii Europejskiej w latach 2004 i 2009.

1. ANALIZA PORÓWNAWCZA WYBRANYCH CZYNNIKÓW MAKROEKONOMICZNYCH GOSPODARCZYCH W DOBIE KRYZYSU GOSPODARZCZEGO

Analiza porównawcza wyników gospodarczych osiągniętych przez Polskę w latach 2008 i 2009 została przedstawiona na tle syntetycznej charakterystyki trendów zmian zachodzących w wybranych krajach UE.

Ogólną ocenę aktualnej kondycji gospodarki polskiej można oprzeć na analizie porównawczej pięciu wybranych wskaźników makroekonomicznych, takich jak:

- tempo wzrostu gospodarczego,
- stopa bezrobocia,
- stopa inflacji,
- saldo finansów publicznych,
- saldo bieżących obrotów z zagranicą.

Podstawowym, makroekonomicznym miernikiem wzrostu gospodarczego jest Produkt Krajowy Brutto (PKB). Odzwierciedla on wartość rynkową dóbr i usług wytworzonych przez obywateli w danym kraju w ciągu roku, liczoną w cenach stałych lub cenach bieżących.

Produkt Krajowy Brutto jest miernikiem wielkości produkcji wytworzonej przez czynniki wytwórcze zlokalizowane na terytorium kraju i wyrazem wartości pieniężnej po cenach rynkowych towarów i usług wytworzonych przez gospodarkę danego kraju w okresie jednego roku. Na tę wartość składają się wydatki gospodarstw domowych na konsumpcję, wydatki państwa, inwestycje oraz wartość eksportu netto (eksport-import).⁶

⁶ R. Borowiecki, B. Siuta-Tokarska, *Problemy funkcjonowania i rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce, Synteza badań i kierunki działań*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008, s.15

Drugim z analizowanych czynników makroekonomicznych jest stopa bezrobocia. Wyraża ona stosunek liczby zatrudnionych do łącznej liczby zatrudnionych i bezrobotnych (tzw. siły roboczej). Podobnie jak kategoria „bezrobotny”, również pojęcie „bezrobocia” może być znacznie rozszerzone. Bezrobocie to „...występowanie grupy pracowników zdolnych do pracy oraz gotowych do jej podjęcia, lecz nie znajdujących możliwości korzystnego zatrudnienia. Rozróżniane jest bezrobocie przejściowe (frykcyjne), cykliczne strukturalne lub ukryte.”⁷

Kolejnym - stopa inflacji, która obrazuje procentową zmianę wskaźnika cen dóbr i usług w badanym okresie. Saldo finansów publicznych, czyli ujemna lub dodatnia różnica pomiędzy wpływami i wydatkami budżetu państwa w okresie roku budżetowego, przyjmująca odpowiednio postać deficytu lub nadwyżki budżetowej. Jego poziom ma istotny wpływ na kształtowanie się długu publicznego. Wśród mierników makroekonomicznych duże znaczenie dla stanu gospodarki ma również saldo bieżących obrotów z zagranicą, czyli relacja zachodząca pomiędzy poziomem importu i eksportu.

Są to główne zmienne makroekonomiczne brane pod uwagę w ocenach bieżącej sytuacji gospodarczej poszczególnych krajów, pomiędzy którymi istnieją wzajemne zależności. Na przykład, stopa bezrobocia jest zazwyczaj ujemnie skorelowana ze stopą inflacji, a wielkość deficytu budżetowego może dodatkowo wpływać na tempo wzrostu. Z kolei ujemne saldo obrotów bieżących z zagranicą może nie być problemem, jeżeli jest kompensowane przez dopływ zagranicznych inwestycji.

W Tabeli 1. przedstawiono realny PKB przypadający na jednego mieszkańca w latach 2006-2009.

Tabela 1.

Kraje UE:27 Realny PKB na jednego mieszkańca – euro na jednego mieszkańca

Wyszczególnienia	2006	2007	2008	2009
UE (27 krajów)	21000	21600	21600	20600
UE (25 krajów)	22200	22700	22700	21700
UE (15 krajów)	25100	25700	25600	24400
Belgia	26600	27100	27200	26200
Bułgaria	2500	2700	2900	-
Czechy	7700	8100	8200	7800
Dania	35100	35600	35100	33200
Niemcy	26700	27400	27700	26500
Estonia	7400	7900	7600	6500
Irlandia	33800	35000	33400	30800
Grecja	15800	16400	16700	16300
Hiszpania	17500	17800	17600	16900

⁷ Z. Dowgiałło (red.), *Słownik ekonomiczny przedsiębiorcy*, Wydanie VI rozszerzone, Wydawnictwo ZNICZ, Szczecin 1998, s.29

Francja	25200	25700	25600	24800
Włochy	21500	21700	21300	20000
Cypr	15900	16500	16900	16500
Łotwa	6200	6800	6600	5400
Litwa	5700	6300	6500	5600
Luksemburg	58600	61500	60400	56900
Węgry	6500	6600	6600	6200
Malta	11400	11700	11900	11600
Holandia	28200	29300	29700	28400
Austria	28100	29100	29600	28300
Polska	6000	6400	6800	6900
Portugalia	12700	12900	12900	12600
Rumunia	2700	2900	-	-
Słowenia	13500	14400	14900	13600
Słowacja	5600	6200	6600	6300
Finlandia	29800	31300	31400	28800
Szwecja	35200	36100	35500	33400
Wielka Brytania	30800	31400	31100	29400

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych : www.eurostat.eu
[wgląd: lipiec 2010]

Analizując podane dane (Tabela 1.) można stwierdzić, że Polska na tle krajów Unii Europejskiej według realnego PKB przypadającego na jednego mieszkańca w 2006 roku znalazła się dopiero na 23 osiągając przy tym poziom wskaźnika PKB w wysokości 6000 euro. W kolejnych latach sytuacja wyglądała podobnie – i tak odpowiednio w 2007 roku Polska ze wskaźnikiem PKB wynoszącym 6400 znalazła się na 24 miejscu, w 2008 roku przesunęła się na miejsce 22 (PKB = 6800), a 2009 roku na miejsce 21 (PKB = 6900). Mimo wzrostu analizowanego wskaźnika w kolejnych latach i lepszej pozycji w rankingu państw Unii Europejskiej nadal osiągnięty poziom nie jest zadowalający, gdyż w średni poziom realnego PKB mierzonego w ujęciu na jednego mieszkańca kształtował się odpowiednio w 2006 – 21000, w 2007 – 21600, w 2008 - 21600 i w 2009 – 20600.

Wśród krajów Unii Europejskiej najwyższy poziom realnego PKB osiągnęły takie kraje, jak: Luksemburg, Dania, Irlandia, Szwecja, Stany Zjednoczone. Wśród krajów o najniższym realnym wskaźniku PKB należy wymienić: Bułgarię, Rumunię.

W zestawieniu tabelarycznym (Tabela 2.) został przedstawiony wskaźnik PKB w ujęciu per capita w PPS.

Tabela 2.

Kraje UE:27 Realny PKB per capita w PPS

Wyszczególnienia	2006	2007	2008	2009
UE (27 krajów)	100	100	100	100
UE (25 krajów)	1004	104	103	103
UE (15 krajów)	112	112	111	111
Belgia	118	115	115	116
Bułgaria	38	40	43	-
Czechy	77	80	80	81
Dania	124	121	120	117
Niemcy	116	116	115	116
Estonia	66	70	68	63
Irlandia	145	147	135	131
Grecja	93	93	94	95
Hiszpania	104	105	103	104
Francja	109	108	108	107
Włochy	104	103	102	102
Cypr	91	93	96	98
Łotwa	52	56	57	49
Litwa	55	59	62	53
Luksemburg	272	275	277	267
Węgry	63	62	64	63
Malta	77	77	77	78
Holandia	131	133	134	130
Austria	125	123	124	122
Polska	52	54	56	61
Portugalia	79	78	79	78
Rumunia	38	42	-	-
Słowenia	88	88	91	87
Słowacja	63	67	72	72
Finlandia	114	118	117	111
Szwecja	123	125	122	120
Wielka Brytania	120	117	116	116

Źródło: *opracowanie własne na podstawie danych statystycznych : www.eurostat.eu*
[wgląd: lipiec 2010]

Z przedstawionych w tabeli (Tabela 2.) danych wynika, że kraje Unii Europejskiej klasyfikowane według zarówno według wskaźnika realnego PKB, jak i wskaźnika PKB w ujęciu per capita w PPS zajmują podobne miejsca w klasyfikacji.

Realna stopa wzrostu PKB w latach 2006-2009 została przedstawiona w Tabeli 3.

Tabela 3.

Kraje UE:27 Realna stopa wzrostu PKB – dynamika wzrostu

Wyszczególnienia	2006	2007	2008	2009
UE (27 krajów)	3,2	3,0	0,5	-4,2
UE (25 krajów)	3,2	3,0	0,5	-4,2
UE (15 krajów)	3,0	2,8	0,3	-4,2
Belgia	2,7	2,9	1,0	-2,8
Bułgaria	6,5	6,4	6,2	-4,9
Czechy	6,8	6,1	2,5	-4,1
Dania	3,4	1,7	-0,9	-4,9
Niemcy	3,4	2,7	1,0	-4,7
Estonia	10,6	6,9	-5,1	-13,9
Irlandia	5,4	6,0	-3,0	-7,1
Grecja	4,5	4,5	2,0	-2,0
Hiszpania	4,0	3,6	0,9	-3,7
Francja	2,2	2,4	0,2	-2,6
Włochy	2,0	1,5	-1,3	-5,0
Cypr	4,1	5,1	3,6	-1,7
Łotwa	12,2	10,0	-4,2	-18,0
Litwa	7,8	9,8	2,8	-14,8
Luksemburg	5,6	6,5	0,0	-4,1
Węgry	4,0	1,0	0,6	-6,3
Malta	3,6	3,7	2,6	-2,1
Holandia	3,4	3,9	1,9	-3,9
Austria	3,6	3,7	2,2	-3,9
Polska	6,2	6,8	5,0	1,7
Portugalia	1,4	2,4	0,0	-2,6
Rumunia	7,9	6,3	7,3	-7,1
Słowenia	5,9	6,9	3,7	-8,1
Słowacja	8,5	10,6	6,2	-4,7
Finlandia	4,4	5,3	0,9	-8,0
Szwecja	4,3	3,3	-0,4	-5,1
Wielka Brytania	2,8	2,7	-0,1	-4,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych : www.eurostat.eu
[wgląd: lipiec 2010]

Przeprowadzając analizę dynamiki zmian w badanym okresie obejmującym lata 2006-2009 zauważamy ogólny spadek wskaźnika PKB w ujęciu realnym w odniesieniu do wszystkich państw członkowskich. W 2006 roku wskaźnik ten wzrósł w stosunku do roku poprzedniego o 3,2 %, w 2007 – o 3,0%, zaś w roku 2008 wzrost ten wyniósł zaledwie 0,5%. Z kolei w roku 2009 odnotowano spadek realnego PKB o 4,2 %. Największy spadek realnego PKB miał miejsce w następujących krajach: Łotwa, gdzie w 2009 roku wskaźnik ten spadł o 18%, Litwa – spadek o blisko 15% i Estonia –

spadek o prawie 14%. Do krajów z najniższym spadkiem - nie przekraczającym 3% należy zaliczyć: Belgię, Grecję, Francję, Cypr, Malte i Portugalię. Na szczególną uwagę w tym zestawieniu zasługuje Polska, która jako jedyny spośród 27 państwa członkowskich nie odnotowała spadku. Wskaźnik realnego PKB w Polsce kształtował się odpowiednio w roku 2006 – na poziomie 6,2%, w 2007 wyniósł 6,8%, w 2008 poziom tego wskaźnika wyniósł 5,0%, zaś w 2009 roku, w którym to wszystkie kraje odnotowały spadek, poziom tego wskaźnika wzrósł o 1,7%.

W Tabeli 4. przedstawiono poziom bezrobocia w Unii Europejskiej ogółem i w krajach członkowskich w latach 2006-2007.

Tabela 4.

Kraje UE:27 Poziom bezrobocia

Wyszczególnienia	2006	2007	2008	2009
UE (27 krajów)	8,2	7,1	7,0	8,9
Belgia	8,3	7,5	7,0	7,9
Bułgaria	9,0	6,9	5,6	6,8
Czechy	7,2	5,3	4,4	6,7
Dania	3,9	3,8	3,3	6,0
Niemcy	9,8	8,4	7,3	7,5
Estonia	5,9	4,7	5,5	13,8
Irlandia	4,5	4,6	6,3	11,9
Grecja	8,9	8,3	7,7	9,5
Hiszpania	8,5	8,3	11,3	18,0
Francja	9,2	8,4	7,8	9,5
Włochy	6,8	6,1	6,7	7,8
Cypr	4,6	4,0	3,6	5,3
Łotwa	6,8	6,0	7,5	17,1
Litwa	5,6	4,3	5,8	13,7
Luksemburg	4,6	4,2	4,9	5,4
Węgry	7,5	7,4	7,8	10,0
Malta	7,1	6,4	5,9	6,9
Holandia	3,9	3,2	2,8	3,4
Austria	4,8	4,4	3,8	4,8
Polska	13,9	9,6	7,1	8,2
Portugalia	7,8	8,1	7,7	9,6
Rumunia	7,3	6,4	5,8	6,9
Słowenia	6,0	4,9	4,4	5,9
Słowacja	13,4	11,1	9,5	12,0
Finlandia	7,7	6,9	6,4	8,2
Szwecja	7,0	6,1	6,2	8,3
Wielka Brytania	5,4	5,3	5,6	7,6

Źródło: *opracowanie własne na podstawie danych statystycznych : www.eurostat.eu*
[wgląd: lipiec 2010]

Ogólna stopa bezrobocia w UE-27 osiągnęła odpowiednio w roku 2006 - 8,2%, w 2007 - 7,1%, w 2008 - 7,0% i w 2009 - 8,9%.. Po okresie spadku bezrobocia nastąpił gwałtowny wzrost stopy bezrobocia, która uzyskała 1,9 punktu procentowego w porównaniu z rokiem 2008. Widoczny jest tutaj niewątpliwie wpływ kryzysu gospodarczego. Stopa bezrobocia wzrosła we wszystkich 27 państwach członkowskich pomiędzy 2008 a 2009 rokiem. Najmniejszy wzrost zanotowano w Niemczech, gdzie wpływ globalnego kryzysu na poziom stopy bezrobocia opiewał na 0,2 punktu procentowego w latach 2008 i 2009. Analizując wskaźnika obrazującego poziom bezrobocia do około 10 punktów procentowych należy zwrócić uwagę na Łotwę, która zanotowała największy roczny wzrost, oraz na dwa pozostałe kraje bałtyckie, takie jak: Estonia i Litwa. Ponadto Hiszpania pozostaje krajem o największej stopie bezrobocia w 2009 roku - sięgającej 18%. Do krajów o wysokim wskaźniku bezrobocia w badanym okresie należy zaliczyć także: Słowację, Niemcy oraz Irlandię - w której to poziom bezrobocia w 2009 r. wzrósł do 11,9% z poziomu 6,3% w roku 2008. Polska natomiast jest krajem, w którym po 2006r., w którym top wskaźnik stopy bezrobocia wynosił 13,9%, nastąpił znaczący spadek bezrobocia do 9,6% w roku 2007, 7,1% w roku 2008. Rok 2009 w Polsce charakteryzował się niewielkim wzrostem poziomu bezrobocia - równym 0,9 punktu procentowego.

Długotrwałe bezrobocie jest jednym z głównych problemów politycznych. Oprócz konsekwencji finansowych i społecznych skutków w życiu osobistym, długotrwałe bezrobocie wpływa negatywnie na spójność społeczną a w konsekwencji może także utrudniać wzrost gospodarczy.

Średnioroczna stopa inflacji została przedstawiona w badanym okresie w ujęciu tabelarycznym w Tabeli 5.

Tabela 5.

Kraje UE:27 Średnioroczna stopa inflacji

Wyszczególnienia	2006	2007	2008	2009
UE (27 krajów)	2,2	2,3	3,7	1,0
Belgia	2,3	1,8	4,5	0,0
Bułgaria	7,4	7,6	12,0	2,5
Czechy	2,1	3,0	6,3	0,6
Dania	1,9	1,7	3,6	1,1
Niemcy	1,8	2,3	2,8	0,2
Estonia	4,4	6,7	10,6	0,2
Irlandia	2,7	2,9	3,1	-1,7
Grecja	3,3	3,0	4,2	1,3
Hiszpania	3,6	2,8	4,1	-0,2
Francja	1,9	1,6	3,2	0,1
Włochy	2,2	2,0	3,5	0,8
Cypr	2,2	2,2	4,4	0,2
Łotwa	6,6	10,1	15,3	3,3

Litwa	3,8	5,8	11,1	4,2
Luksemburg	3,0	2,7	4,1	0,0
Węgry	4,0	7,9	6,0	4,0
Malta	2,6	0,7	4,7	1,8
Holandia	1,7	1,6	2,2	1,0
Austria	1,7	2,2	3,2	0,4
Polska	1,3	2,6	4,2	4,0
Portugalia	3,0	2,4	2,7	-0,9
Rumunia	6,6	4,9	7,9	5,6
Słowenia	2,5	3,8	5,5	0,9
Słowacja	4,3	1,9	3,9	0,9
Finlandia	1,3	1,6	3,9	1,6
Szwecja	1,5	1,7	3,3	1,9
Wielka Brytania	2,3	2,3	3,6	2,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych : www.eurostat.eu
[wgląd: lipiec 2010]

Średni poziom wskaźnika inflacji w krajach UE w latach 2006- 2009 osiągnął poziom 2,2 % w roku 2006, 2,3 w roku 2007, 3,7% w roku 2008 i 1,0% w roku 2009. Zaś w Polsce inflacja kształtowała się na poziomie odpowiednio w 2006 r. – 1,3% w ,2007r. – 2,6%, w 2008r. – 4,2% i w 2009r.- 4,0%. Analizując dane zwarte w Tabeli 5 należy zwrócić uwagę na poziom wskaźnika inflacji w 2008 roku, w takich krajach Unii Europejskiej, jak: Bułgaria, Estonia, Łotwa i Litwa, w których to w okresie kryzysu gospodarczego nastąpił gwałtowny wzrost tego wskaźnika do poziomu ponad 10 punktów procentowych. Najwyższa stopa inflacji towarzyszyła gospodarce Łotwy i wynosiła 15,3% oraz gospodarce Litwy – 11,1%. Najniższą stopę inflacji wśród krajów Unii Europejskiej osiągnęły w 2006 roku Polska i Finlandia (1,3%), w 2007 roku najniższy wskaźnik inflacji odnotowano w na Malcie (0,7%) i w Finlandii (1,6%). W roku 2008 we wszystkich krajach Unii Europejskiej, z wyjątkiem Węgier, zanotowano wzrost inflacji, spowodowany niewątpliwie sytuacją na rynkach europejskich i towarzyszącym jej kryzysem globalnym.

Dla pełniejszego zobrazowania stanu polskiej gospodarki w dobie kryzysu gospodarczego analizie poddano trendy zmian zachodzących w podstawowych miernikach makroekonomicznych w latach 2006-2009. W Tabeli 6. przedstawiono kształtowanie się wybranych mierników makroekonomicznych w polskiej gospodarce w okresie 2006 -2009.

Tabela 6.

Podstawowe wskaźniki rozwoju gospodarczego w Polsce w wybranych latach okresu 1990-2009 (%)

Wyszczególnienie	2006	2007	2008	2009
Stopa wzrostu PKB	6,2	6,7	4,8	1,7
Stopa bezrobocia	13,8	9,6	7,1	11,9
Stopa inflacji	1,5	2,5	4,2	3,4
Udział nadwyżki/deficytu budżetowego w PKB	-3,8	-1,9	-3,9	-3,5
Udział nadwyżki/deficytu bilansu obrotów bieżących w PKB	-2,7	-4,7	-5,5	-2,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych : www.eurostst.eu [wgląd: lipiec 2010]

W latach 2006-2008 w Polsce ponownie zaczęło się ujawniać zjawisko tzw. negatywnych deficytów bliźniaczych rozumiane jako szkodliwe w sumie dla międzynarodowej konkurencyjności gospodarki narodowej związku między deficytem budżetu państwa (deficytem finansów publicznych) i deficytem bilansu obrotów bieżących (zwłaszcza deficytem bilansu handlu zagranicznego), co udało się nieco skorygować – z negatywnymi raczej skutkami na dłuższą metę – m.in. oddziaływaniem na Polskę obecnego kryzysu gospodarczego. Tym niemniej w 2008 roku i w ostatnim z analizowanych lat nadzwyczaj istotną przyczyną utrzymywania się ujemnego salda handlu zagranicznego Polski (także zagranicznych obrotów wieloma usługami), był znaczny deficyt finansów publicznych, który z kolei znajdował swoje uzasadnienie w zmieniającym się w czasie, ale ewidentnie widocznych niedostatecznych wpływach i nadmiernych wydatkach budżetu państwa.⁸

Istotnym elementem analizy stanu polskiej gospodarki w dobie kryzysu gospodarczego jest wymiana handlowa, zobrazowana poziomem eksportu i importu i ich powiązaniem z poziomem miernika wzrostu gospodarczego (PKB). Wymiana ta ma również wpływ na strukturę gałęziową transportu, w tym również na udział transportu morskiego w przewozach ładunków.

Wzrost udziału Polski w handlu międzynarodowym nie był równoznaczny z systematycznym wzrostem znaczenia importu i eksportu w rozwoju gospodarczym kraju. Po 2007 roku obserwowano nawet spadek znaczenia handlu zagranicznego w rozwoju gospodarczym Polski (Tabela 7.). Spadek znaczenia handlu zagranicznego w rozwoju gospodarczym Polski znajdował swoje uzasadnienie w oddziaływaniu wielu różnorodnych

⁸ Szerzej: J. Misala, *Problemy stabilizacji makroekonomicznej Polsce w warunkach występowania deficytów bliźniaczych*, w: S. Rudolf (red.), *Sektor finansowy – dylematy i kierunki rozwoju*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Warszawa 2008

przyczyn, w tym w zmianach poziomu kursów walutowych. Widać to wyraźnie jeśli uwzględnić zmiany dynamiki importu i eksportu Polski w walucie narodowej, w dolarach amerykańskich i w euro (Tabela 8.).

Tabela 7.

Relatywne znaczenie handlu zagranicznego w rozwoju gospodarczym Polski w wybranych latach okresu 2006- 2009 (%)

WYSZCZEGÓLNIENIE	2006	2007	2008	2009
Udział obrotów w PKB w %				
Import	44,3	43,6	39,1	35,2
Eksport	40,3	40,8	32,1	32,2
Obroty na 1 mieszkańca w USD				
Import	3 777	4 307	5 409	3 830
Eksport	3 433	3 641	4 450	3 507

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych : www.stat.gov.pl[wgląd: lipiec 2010]

W Tabeli 8. przedstawiono dynamikę zmian importu i eksportu w Polsce w latach 2005 -2009.

Tabela 8.

Zmiany dynamiki importu i eksportu Polski w okresie 2005-2009 w walucie narodowej, dolarach USA i euro

WYSZCZEGÓLNIENIE	2006	2007	2008	2009
Dynamika obrotów w złotych				
Import	120,1	115,9	108,8	91,5
Eksport	119,0	112,4	104,9	102,9
Dynamika obrotów w USD				
Import	123,7	130,7	128,2	69,3
Eksport	122,6	126,6	123,8	77,8
Dynamika obrotów w euro				
Import	124,2	119,5	118,3	73,7
Eksport	123,1	115,8	114,1	82,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych : www.stat.gov.pl[wgląd: lipiec 2010]

W przekroju całego 2009 roku większe spadki dynamiki obrotów odnotowano w imporcie, jednak przenoszenie się do Polski ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego miało miejsce przede wszystkim po stronie eksportu. Ogólnoświatowy kryzys gospodarczy spowodował obniżenie tempa wzrostu Polskiego eksportu i w konsekwencji obniżenie tempa wzrostu gospodarczego. W gospodarce Polski, z kilkumiesięcznym opóźnieniem, miało miejsce także załamanie dynamiki importu. Podsumowując powyższe rozważania osiągnięte w 2009 roku tempo wzrostu PKB Polski w wysokości 1,7% było pewnym sukcesem, któremu

towarzyszyły pewne koszty, takie jak: niekorzystne kształtowanie się zarówno struktury geograficznej, towarowej, jak i rodzajowej polskiego handlu zagranicznego.

Zaprezentowane warunki makroekonomiczne gospodarki polskiej i unijnej w znaczący sposób ukształtowały kondycję ekonomiczną sektora transportu w Polsce, w tym również transportu morskiego jako istotnej jego części.

2. ANALIZA KSZTAŁTOWANIA SIĘ POZIOMU PRZEWOZU ŁADUNKÓW I PASAŻERÓW TRANSPORTEM MORSKIM W DOBIE KRYZYSU

Globalizacja spowodowała rozwój handlu światowego, co z kolei przyczyniło się do wzrostu znaczenia żeglugi morskiej, jako istotnej części układu gałęziowego sektora transportu. Transport morski wciąż zaliczany jest do największych przemysłów Europy. Ponad 80 % światowych obrotów w handlu dokonywanych jest z wykorzystaniem z transportu morskiego. Tak więc, transport morski stanowi podstawowy element w rozwoju handlu międzynarodowego. Dla Unii Europejskiej, która jest największym na świecie eksporterem i drugim pod względem rozmiaru importerem towarów, żegluga morska stanowi podstawowy środek transportu pomiędzy Europą a resztą świata oraz pomiędzy krajami trzecimi i wszystkimi obszarami na świecie. 27 państw członkowskich Unii Europejskiej posiada 1200 portów handlowych i ponad 100 000 km linii brzegowej. W ich ramach odbywa się ok. 90 % unijnego handlu zagranicznego oraz ok. 40 % wymiany handlowej między państwami Unii Europejskiej. Europejski przemysł morskim generuje obrót o wysokości ok. 200 mld EUR, z wartością dodaną wynoszącą ok. 100 mld EUR i liczbą zatrudnionych wynoszącą ponad trzy miliony osób⁹.

2.1. ANALIZA PRZEWOZU ŁADUNKÓW TRANSPORTEM MORSKIM W UNII EUROPEJSKIEJ W LATACH 2007 -2008

Ogólny kryzys gospodarczy jest zauważalny w działalności europejskich portów obsługujących przewozy towarów. Przewozy te w portach UE spadł o 0,5% w 2008 r., po prawie dziesięciu latach ciągłego wzrostu.

W Tabeli 9 przedstawiono wielkości przewożonych ładunków we wszystkich portach Unii Europejskiej w latach 2006 - 2008 transportem morskim.

⁹ Dane statystyczne : www.eurostat.eu [wgląd: lipiec 2010]

Tabela 9.

Wielkość przewożonych ładunków transportem morskim w Unii Europejskiej
w latach 2006 – 2008

Lp.	Wyszczególnienie	Przewóz ładunków w tys. ton				Dynamika przewozu	
		2006	2007	2008	2009	2006-2007	2007-2008
1	EU (27 countries)	3835939	3937489	3918647	bd¹⁰	2,65%	-0,48%
2	EU (25 countries)	3761717	3863660	3841613	bd	2,71%	-0,57%
3	EU (15 countries)	3545911	3647343	3628786	bd	2,86%	-0,51%
4	Belgia	218941	236320	243819	bd	7,94%	3,17%
5	Bułgaria	27513	24900	26576	21893	-9,50%	6,73%
6	Republika Czeska	bd	bd	bd	bd	bd	bd
7	Dania	107674	109660	106096	90636	1,84%	-3,25%
8	Niemcy	302789	315051	320636	bd	4,05%	1,77%
9	Estonia	49998	44964	36191	bd	-10,07%	-19,51%
10	Irlandia	53326	54139	51081	bd	1,52%	-5,65%
11	Grecja	159425	164300	152498	bd	3,06%	-7,28%
12	Hiszpania	414378	426648	416158	bd	2,96%	-2,46%
13	Francja	350334	346825	351976	bd	-1,00%	1,49%
14	Włochy	520183	537327	526219	bd	3,03%	-2,07%
15	Cypr	7645	7476	7939	bd	-2,21%	6,19%
16	Łotwa	56861	61083	61430	bd	7,42%	0,57%
17	Litwa	27235	29253	36379	34344	7,41%	24,36%
18	Luksemburg	bd	bd	bd	bd	bd	bd
19	Węgry	bd	bd	bd	bd	bd	bd
20	Malta	5452	5254	5501	5507	-3,63%	4,70%
21	Holandia	477238	507463	530359	bd	6,33%	4,51%
22	Austria	bd	bd	bd	bd	bd	bd
23	Polska	53131	52433	48833	bd	-1,31%	-6,87%
24	Portugalia	66861	68229	65275	bd	2,05%	-4,33%
25	Rumunia	46709	48928	50458	36094	4,75%	3,13%
26	Słowenia	15483	15853	16554	bd	2,39%	4,42%
27	Słowacja	bd	bd	bd	bd	bd	bd
28	Finlandia	110536	114819	114725	93239	3,87%	-0,08%
29	Szwecja	180487	185057	187778	bd	2,53%	1,47%
30	Wielka Brytania	583739	581504	562166	bd	-0,38%	-3,33%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych: www.eurostat.eu
[wgląd: lipiec 2010]

¹⁰ bd- brak danych statystycznych

W 2008 roku, całkowita masa towarów przeładowanych w portach morskich Unii Europejskiej szacowana została na poziomie 3919 mln ton, co oznacza spadek w porównaniu do roku poprzedniego o 0,48%, tj. o prawie 19 mln ton. Najwięcej towarów transportem morskim przewieziono w Wielkiej Brytanii - 562 mln ton, co stanowi 14% wszystkich towarów przeładowanych w portach UE, następnie w Holandii, Włoszech i Hiszpanii.

W Polsce w 2008 roku również można zauważyć spadek przewożonych towarów transportem morskim, który w porównaniu do roku 2007 wyniósł 6,87%. Wielkość przewożonych ładunków tą gałęzią transportu w 2008 roku wynosił 48,8 mln ton, tj. 0,23% ogólnej liczby przewożonych ładunków w portach UE. Największy spadek przewozu ładunków transportem morskim odnotowała natomiast Estonia – 20%.

Niemniej jednak około połowa krajów odnotowała wzrost liczby przewożonych ładunków transportem morskim w latach 2007 i 2008. Największy odnotowano na Litwie (24%) – głównie z powodu transportu rosyjskiej ropy naftowej z Zatoki Fińskiej na zewnątrz i przetworzonych produktów rafinacji ropy naftowej), a także w Bułgarii (6,7%) i na Cyprze (6,2%).

W Tabeli 10. przedstawiono kształtowanie się ilości i struktury eksportu i importu ładunków z wykorzystaniem wybranych gałęzi transportu w krajach Unii Europejskiej, w tym przewóz dokonywany transportem morskim.

Tabela 10.

Eksport i import ładunków wybranymi gałęziami transportu w Unii Europejskiej w 2008 roku

Lp.	Wyszczególnienie	Eksport		Import		Import + Eksport	
		w mln ton	w %	w mln ton	w %	w mln ton	w %
1	Transport ogółem	530,2	100%	1797,4	100%	2327,6	100%
2	Transport samochodowy	82,9	15,6%	59,1	3,3%	142	6,1%
3	Transport kolejowy	24,6	4,6%	73,5	4,1%	98	4,2
4	Transport morski	396,4	74,8%	1288,3	71,7%	1684,7	72,4%
5	Pozostałe	26,3	5%	376,5	20,1%	402,9	17,3%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych: www.eurostat.eu [wgląd: lipiec 2010]

Wielkość importowanych i eksportowanych ładunków transportem morskim w 2008 r., wynosiła 1684,7 mln ton, co stanowi 72,4% ogólnej liczby importowanych i eksportowanych ładunków przewiezionych wszystkimi gałęziami transportu. Eksportowanych tą gałęzią transportu było ok. 396,4 mln ton ładunków, tj. prawie 75% całego eksportu Unii

Europejskiej. Importowanych było natomiast 1288,3 mln ton, co stanowi ok. 72% importowanych ładunków przez Unię Europejską.

W Tabeli 11. przedstawiono przewóz ładunków transportem morskim wg grup ładunków w Unii Europejskiej w 2008 roku.

Tabela 11.

Przewóz ładunków transportem morskim wg grup ładunków w głównych portach Unii Europejskiej w 2008 roku

Wyszczególnienie	% udział grup ładunków w ogólnej wielkości przeladowanych ładunków w głównych portach						Ogólna wielkość ładunków przeladowanych w głównych portach w mln ton	Ogólna wielkość ładunków przeladowanych we wszystkich portach w mln ton
	Masowe ciekłe	Masowe suche	Kontenery duże	Jednostki toczne	Pozostałe ładunki	Razem		
Belgia	20%	20%	38%	13%	9%	100%	241,3	243,8
Bułgaria	44%	38%	7%	1%	10%	100%	26,6	26,6
Dania	30%	33%	6%	27%	5%	100%	96,2	106,1
Niemcy	22%	20%	39%	13%	6%	100%	315,7	320,6
Estonia	65%	10%	4%	0%	21%	100%	32,9	36,2
Irlandia	28%	32%	17%	20%	3%	100%	46,9	51,1
Grecja	42%	29%	5%	19%	5%	100%	121,6	152,5
Hiszpania	37%	24%	28%	4%	6%	100%	416,2	416,2
Francja	52%	24%	11%	9%	4%	100%	346,2	352,0
Włochy	45%	19%	16%	12%	8%	100%	513,5	526,2
Cypr	33%	22%	32%	4%	9%	100%	7,9	7,9
Łotwa	39%	47%	3%	3%	7%	100%	60,1	61,4
Litwa	55%	27%	7%	5%	6%	100%	36,4	36,4
Malta	46%	20%	22%	10%	2%	100%	3,4	5,5
Holandia	46%	31%	16%	3%	4%	100%	529,4	530,4
Polska	28%	41%	12%	12%	8%	100%	48,7	48,8
Portugalia	46%	27%	19%	1%	7%	100%	64,4	65,3
Rumunia	28%	39%	22%	0%	11%	100%	49,8	50,5
Słowenia	17%	58%	17%	0%	8%	100%	16,5	16,6
Finlandia	32%	29%	11%	15%	13%	100%	111,2	114,7
Szwecja	40%	17%	6%	27%	10%	100%	171,2	187,8
Wielka Brytania	44%	23%	11%	19%	4%	100%	548,1	562,2
EU – 27	40%	25%	18%	11%	6%	100%	3804,0	3918,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych: www.eurostat.eu [wgląd: lipiec 2010]

Wolumen towarów handlowych przewożonych drogą morską zwiększył się czterokrotnie w ciągu ostatnich 40 lat. Transportem morskim

w większości krajów, przewożone są towary masowe ciekłe. Stanowią one 40% wszystkich ładunków przeładowanych w głównych portach Unii Europejskiej. Największy udział tych ładunków odnotowano w Estonii – 65% (głównie przewóz ropy z Rosji), 55% na Litwie i 52% we Francji. W Polsce towary masowe ciekłe stanowią 28% wszystkich przewożonych ładunków, należą do nich głównie ropa naftowa i produkty pochodzące z ropy naftowej.

Drugą co do wielkości grupą przewożonych ładunków w głównych portach Unii Europejskiej są towary masowe ciekłe, które stanowią 25% wszystkich przeładowanych ładunków. Największą liczbę tego rodzaju ładunków przewieziono do/z Holandii, Wielkiej Brytanii i Hiszpanii – odpowiednio 162 mln, 124 mln i 101 mln ton. Towary masowe stałe stanowią dominującą część wszystkich ładunków przeładowanych w głównych portach Słowenii – 58%, Łotwy – 47% i Polski – 41%. W Polsce do tej grupy towarów głównie należą węgiel i koks, rudy, złom i produkty rolnicze.

Transport kontenerowy zanotował znaczny wzrost od roku 2000 i według prognoz przez najbliższe 10 lat ma jeszcze rosnąć. W głównych portach Unii Europejskiej ich udział wynosi 18% i cały czas wzrasta. Przewóz kontenerów stanowi podstawę transportu morskiego dla Niemiec, Belgii i Cypru, których udział odpowiednio wynosi 39%, 38% i 32%. W Polsce kontenery duże w ogólnej liczbie przewożonych ładunków transportem morskim stanowi 12%.

Jednostki toczne to 11% udział w całości przewożonych ładunków Unii. Najwięcej tego rodzaju ładunków przewożonych jest w Szwecji i Danii i wynosi 27% ładunków przeładowanych w głównych portach zarówno jednego jak i drugiego kraju. Tonażowo, natomiast najwięcej przewieziono w Wielkiej Brytanii, głównie przez transport ładunków przez Kanał łączący wyspę z Europą – 102 mln ton. Udział tej grupy ładunków w Polsce to 12%.

Udział pozostałych ładunków w ogólnej liczbie przeładowanych towarów w głównych portach Unii Europejskiej to 6%. Największy udział w przewozie tych ładunków posiada Estonia – 21%. W Polsce przeładowanych zostało 8% tych towarów, głównie drewno i produkty pochodzące z drewna, a także wyroby ze stali i żelaza.

W Tabeli 12. przedstawiono wielkość pracy przewozowej przewożonych ładunków, wykonaną wszystkimi gałęziami transportu w Unii Europejskiej w latach 2006 – 2008.

Tabela 12.

Wielkość pracy przewozowej w przewozach ładunków wykonana we wszystkich gałęziach transportu w portach Unii Europejskiej w latach 2006 – 2008

Lp.	Gałąź transportu	Praca przewozowa							
		2006		2007		2008		Dynamika	
		w 1000 mln tkm	udział %	w 1000 mln tkm	udział %	w 1000 mln tkm	udział %	2006-2007	2007-2008
1	Transport ogółem	4076	100%	4177	100%	4091	100%	2,48	-2,10%
2	Transport samochodowy	1854	45,40%	1915	45,80%	1878	45,90%	3,29	-1,90%
3	Transport kolejowy	440	10,80%	453	10,80%	443	10,80%	2,95	-2,30%
4	Żegluga śródlądowa	138	3,40%	147	3,50%	145	3,60%	6,52	-1,20%
5	Transport rurociągowy	135	3,30%	127	3,00%	124	3,00%	-5,93	-2,20%
6	Transport morski	1505	36,9%	1532	36,7%	1498	36,6%	1,79	-2,20%
7	Transport lotniczy	2,7	0,10%	2,8	0,10%	2,7	0,10%	3,70	-1,80%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych: www.eurostat.eu
[wgląd: lipiec 2010]

Transport morski ma zastosowanie w 90 % handlu europejskiego i prawie 37 % całego wewnątrzunijnego handlu liczonego w tonokilometrach. Wielkość pracy przewozowej przewożonych ładunków ogółem w Unii Europejskiej wynosiła w 2008 roku 4091 mld tkm, czyli spadła w porównaniu z 2007 rokiem o 2,1%. Spadek ten odnotowano we wszystkich gałęziach transportu, również w transporcie morskim. W 2008 roku tą gałęzią transportu wykonano pracę przewozową na poziomie 1498 mld tkm. W porównaniu do roku poprzedniego nastąpił spadek o 34 mld tkm, tj. o 2,2%.

Pod banderami Unii Europejskiej pływa w sumie ponad 9 000 okrętów handlowych (o pojemności przynajmniej 500 ton brutto), co daje w sumie nośność 240 mln ton i stanowi niemal 1 tonażu światowego. Europejski sektor transportu morskiego kontroluje też kolejne 4 000 statków pływających pod obcymi banderami. W 2008 r. do europejskich portów zawinęły 22 752 statki handlowe (wzrost o 3,9 % w stosunku do 2007 r.). Odnotowano 694 500 wejść do portów i wyjść z portów w odniesieniu do

statków pływających po wodach europejskich (wzrost o 5,8 % w stosunku do 2007 r.)¹¹.

Mimo obecnej złej sytuacji ekonomicznej, ilość statków i transportowanych towarów jest największa od 20 lat. Konieczność dostarczania towarów między różnymi rynkami na świecie doprowadziła do wzrostu eksploatacji istniejących statków oraz zwiększenia zapotrzebowania na nowe statki i wykwalifikowanych marynarzy. Przede wszystkim można zauważyć wzrastającą liczbę zbiornikowców transportujących coraz większe ilości ropy i jej pochodnych oraz kontenerowców.

2.2. ANALIZA PRZEWOZU PASAŻERÓW TRANSPORTEM MORSKIM W UE

Transport morski łączy Europę z jej odległymi regionami i wyspami oraz z terytoriami peryferyjnymi na dalekich oceanach. Europejskie promy i statki rejsowe obsługują ponad 400 mln pasażerów każdego roku.

W Tabeli 13. przedstawiono liczbę pasażerów przewiezionych transportem morskim w portach Unii Europejskiej w latach 2006 – 2008.

Tabela 13.
Ilość przewożonych pasażerów transportem morskim w Unii Europejskiej w latach 2006 – 2008

Lp.	Wyszczególnienie	Przewóz pasażerów w tys.					Dynamika przewozu	
		2006	2007	2008			2006-2007	2007-2008
				ogółem	przyjazdy	wyjazdy		
1	EU (27 countries)	406561	414232	412881	207429	205452	1,89%	-0,30%
2	EU (25 countries)	406546	414222	412868	207423	205445	1,89%	-0,30%
3	EU (15 countries)	388271	394501	392052	196934	195118	1,60%	-0,60%
4	Belgia	891	909	799	396	403	2,02%	-12,20%
5	Bułgaria	15	10	8	4	4	33,33%	17,80%
6	Republika Czeska	:	:	:	:	:	:	:
7	Dania	48145	48409	46657	23329	23328	0,55%	-3,60%
8	Niemcy	29256	30200	28945	14485	14460	3,23%	-4,20%
9	Estonia	8546	8665	9190	4585	4605	1,39%	6,10%
10	Irlandia	3207	3225	3108	1638	1470	0,56%	-3,60%
11	Grecja	90402	92423	91101	45589	45512	2,24%	-1,40%

¹¹ <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>[wgląd:10 lipiec 2010]

12	Hiszpania	22167	23134	22478	11291	11186	4,36%	-2,80%
13	Francja	26402	27048	26813	13479	13334	2,45%	-0,90%
14	Włochy	85984	86970	90156	45643	44514	1,15%	3,70%
15	Cypr	228	174	150	74	75	- 23,68%	- 13,90%
16	Łotwa	217	362	437	213	223	66,82%	20,70%
17	Litwa	190	212	212	103	109	11,58%	0,00%
18	Luksemburg	:	:	:	:	:	:	:
19	Węgry	:	:	:	:	:	:	:
20	Malta	7328	7802	8132	4162	3969	6,47%	4,20%
21	Holandia	2127	1871	1959	977	982	- 12,04%	4,70%
22	Austria	:	:	:	:	:	:	:
23	Polska	1737	2456	2647	1325	1322	41,39%	7,80%
24	Portugalia	686	735	762	382	380	7,14%	3,60%
25	Rumunia	0	0	5	2	2	0,00%	:
26	Słowenia	30	51	50	27	23	70,00%	-3,50%
27	Słowacja	:	:	:	:	:	:	:
28	Finlandia	16739	16450	16975	8517	8458	-1,73%	3,20%
29	Szwecja	32334	32662	32745	16551	16194	1,01%	0,30%
30	Wielka Brytania	29930	30465	29555	14658	14897	1,79%	-3,00%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych: www.eurostat.eu
[wgląd: lipiec 2010]

Całkowita liczba pasażerów, która przewinęła się przez unijne porty w 2008 roku kształtowała się na poziomie 412,88 mln pasażerów. Oznacza to, że żegluga rekreacyjna w EU – 27 odnotowała spadek na poziomie 0,3% w porównaniu do roku 2007. Nie ma znaczącej różnicy między liczbą osób przyjeżdżających, a wyjeżdżających z Unii Europejskiej. W 2008 roku liczba pasażerów, która przyjechała do europejskich portów wynosiła 207,43 mln, natomiast opuszczających granicę Unii było 205,45 mln pasażerów. Wynika to z faktu, że większość przewozów pasażerskich odbywa się na głównym połączenia promowe, gdzie liczy się tych samych pasażerów w porcie jak wchodzą i schodzą ze statku.

Grecja i Włochy należą do czołówki krajów, które przewożą największą liczbę pasażerów transportem morskim. W Grecji przewieziono w 2008 roku przeszło 91 mln pasażerów (45,5 wejść i tyleż samo zejść). Jednak liczba ta w porównaniu do 2007 spadła o 1,4%, tj. o 1,3 mln pasażerów. We Włoszech w tym samym okresie przewieziono również przeszło 90 mln pasażerów (45,6 mln przyjazdów i 44,5 wyjazdów). Natomiast w porównaniu z rokiem 2007 liczba ta wzrosła o 3,7%, tj. o prawie 3,2 mln pasażerów więcej. Wielkości te obejmują główne kraje

połączenia promowe. Dania jest trzecim państwem co do ilości przewożonych pasażerów drogą morską. W 2008 roku odnotowano przeszło 23 mln wejść i tyle samo zejść. Ogólna ilość pasażerów przekraczających granicę w duńskich portach wynosiła 46,66 mln osób, co stanowiło spadek w porównaniu do roku poprzedniego o 3,6% .

Transportem morskim w 2007 roku liczba pasażerów przekraczająca polskie porty wynosiła 2,46 mln. W 2008 roku przewieziono natomiast 2,65 mln pasażerów – tyle samo wejść jak i zejść, co oznacza wzrost liczby pasażerów w porównaniu do roku poprzedniego o 191 tys. osób, tj. o 7,8%.

W Tabeli 14. przedstawiono wielkość pracy przewozowej w przewozie pasażerów wykonana wszystkimi gałęziami transportu we wszystkich portach Unii Europejskiej w latach 2006 – 2008.

Tabela 14.

Wielkość pracy przewozowej w przewozach pasażerów wykonana wszystkimi gałęziami transportu w portach Unii Europejskiej w latach 2006 – 2008

Lp.	Gałąź transportu	Praca przewozowa						Dynamika	
		2006		2007		2008		2006-2007	2007-2008
		w 1000 mln pkm	udział %	w 1000 mln pkm	udział %	w 1000 mln pkm	udział %		
1	Transport ogółem	6422	100%	6549	100%	6527	100%	+1,98%	-0,30%
2	Transport samochodowy	5360	83,46%	5454	83,30%	5427	83,10%	+1,75%	-0,50%
3	Transport kolejowy	473	7,36%	481	7,30%	498	7,60%	+1,69%	3,50%
4	Transport morski	40	0,60%	41	0,60%	41	0,60%	+2,50%	0,00%
5	Transport lotniczy	549	8,50%	572	8,70%	561	8,60%	+4,19%	-1,90%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych: www.eurostat.eu [wgląd: lipiec 2010]

Z powyższej tabeli (Tabela 14.) wynika, że praca przewozowa w przewozach pasażerów wykonana wszystkimi gałęziami transportu w Unii Europejskiej wynosiła w 2008 roku 6527 mld pkm i była niższa w porównaniu z rokiem poprzednim o 22 mld pkm, co stanowi spadek o 0,3%. Transportem morskim wykonano pracę przewozową wynoszącą 41 mld zarówno w 2007 jak i 2008 roku. Jej udział w całości wykonanej pracy

przewozowej wynosi zaledwie 0,6%. Nieznaczny spadek w wielkości wykonanej pracy przewozowej oznacza, że przy rosnącej liczbie pasażerów w tym okresie malały odległości przewozu osób. Główną przyczyną jest wzrost połączeń promowych na Morzu Bałtyckim.

PODSUMOWANIE

Odporność gospodarki na zewnętrzne szoki i jej reakcja dostosowawcza są ściśle związane z charakterem stosunków zewnętrznych, przepływami finansowymi i realnymi oraz krótko- i długofalową równowagą finansową. Zależą one także od siły gospodarki, fazy cyklu koniunkturalnego oraz sytuacji makroekonomicznej. Reakcja dostosowawcza gospodarki zależy od stopnia otwartości systemu ekonomicznego, poziomu wolności ekonomicznej i konkurencji, efektywności mechanizmu dochodowego i cenowego w tym kursu walutowego, elastyczności rynku finansowego i rynku pracy, polityki monetarnej i finansowej oraz jakości instytucji.¹²

Mimo trwającego kryzysu gospodarczego, który dotknął wszystkie dziedziny życia społeczno-gospodarczego, w transporcie morskim w Unii Europejskiej można dostrzec pozytywne tendencje. Można do nich zaliczyć m.in.:

- wzrost światowego handlu morskiego na poziomie 4-5% rocznie,
- dynamiczny wzrost przewozów kontenerowych,
- koncentrację obrotów w niewielkiej liczbie największych portów morskich,
- wzrost znaczenia standardu dostawy ładunków,
- tendencję do zmniejszania negatywnego wpływu na środowisko,
- wzrost znaczenia transportu multimodalnego,
- postępujący wzrost specjalizacji i wzrost korzyści skali statku morskiego,
- rozwój systemu przeładowywania (trans-shipment) – łączenie w portach morskich funkcji przewozów oceanicznych i dowozowo - odwozowych,
- wzrost przeciętnej wielkości statku kontenerowego.

Dzięki wspólnej, europejskiej polityce żeglugowej możliwy jest dalszy rozwój transportu morskiego nie tylko w Unii, ale i na świecie. Do głównych zasad polityki żeglugowej UE należą:

- utrzymanie przodującej roli europejskiej żeglugi morskiej w żegludze światowej,

¹² M. A. Weresa (red.), Polska, Raport o konkurencyjności 2010, Kłasy przemysłowe a przewaga konkurencyjna, Instytut Gospodarki Światowej, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2010, s.193

- rozwój europejskich kadr morskich,
- poprawa jakości europejskiej żeglugi morskiej,
- umocnienie znaczenia UE w kształtowaniu międzynarodowego ładu morskiego,
- rozwijanie multimodalnych rozwiązań logistycznych, z udziałem części morskiej,
- zwiększenie wsparcia dla badań i innowacji morskich,
- konkurencyjność europejskiej żeglugi morskiej,
- zwiększenie swobody dostępu do rynku usług transportu morskiego,
- wprowadzenie globalnych regulacji morskich.

Wyższe natężenie ruchu i większe statki powodują „zapychanie się” portów europejskich. Aby rozwiązać ten problem niezbędna jest poprawa dostępu i zwiększenie pojemności portów. Osiągnięcie tych celów jest w dużej mierze uwarunkowane przez odpowiednie strategie i przepisy dotyczące ochrony środowiska, planowania i inwestycji, a także przez nowe rozwiązania w dziedzinie logistyki, nawigacji i monitorowania ruchu okrętów. Europejska flota transportowa wciąż boryka się z nieuczciwą konkurencją ze strony operatorów i statków o zaniżonych standardach, którzy nie spełniają wymogów prawa międzynarodowego. W ramach stosunków zagranicznych UE powinna naciskać na zapewnienie bardziej rygorystycznego przestrzegania uzgodnionych zasad, natomiast unijna polityka przemysłowa, podatkowa i polityka konkurencji mogą odegrać istotną rolę w wyrównywaniu szans rynkowych.

Istotnym wydaje się również ukierunkowanie wsparcia sektora badawczego UE na generowanie innowacji technologicznych w transporcie morskim, które to może przyczynić się do racjonalizowania kosztów odnawiania floty morskiej. Niezbędne jest to, by flota ta mogła sprostać wyższym standardom bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Potencjał żeglugi bliskiego zasięgu jako przyjaznej środowisku i bardziej ekonomicznej alternatywy dla transportu drogowego w Europie ma szansę być pełniej wykorzystanym, jeśli transport między portami Unii Europejskiej będzie traktowany jako przewozy wewnętrzne, a nie międzynarodowe. Zintegrowane podejście umożliwi pogodzenie niespójności w sektorowych uregulowaniach prawnych UE odnoszących się do transportu morskiego, takich jak m. in. pokrywające się ze sobą przepisy ochrony środowiska i ochrony zdrowia dotyczące gazowania kontenerów, czy też rozbieżne przepisy odnoszące się do balastowania lub przepisy np. kwarantanny produktów mięsnych, które stoją w sprzeczności z uregulowaniami dotyczącymi składowania odpadów ze statków.

Wśród wyzwań jakie stoją przed europejską żeglugą morską możemy wymienić między innymi: globalizację międzynarodowego transportu morskiego, podnoszenie konkurencyjności transportu morskiego poprzez stosowanie nowoczesnych i innowacyjnych rozwiązań przewozach, staranność w przestrzeganiu wymogów środowiskowych i energetycznych, przestrzeganie prawa międzynarodowego, tworzenie lądowo – morskich łańcuchów dostaw, intensyfikowanie zmian strukturalnych w europejskiej żegludzie morskiej oraz pomoc publiczna dla transportu morskiego. Działania podejmowane w ramach wspólnej polityki żeglugowej Unii Europejskiej uwzględniające zaprezentowane wyzwania mogą uchronić tę gałąź transportu od skutków trwającego światowego kryzysu gospodarczego.

LITERATURA

1. Borowiecki R. Siuta-Tokarska B., *Problemy funkcjonowania i rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce, Synteza badań i kierunki działań*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008
2. Dowgiałło Z. (red.), *Słownik ekonomiczny przedsiębiorcy*, Wydanie VI rozszerzone, Wydawnictwo ZNICZ, Szczecin 1998
3. Fierla I.(red.), *Geografia gospodarcza świata, Wydanie II zmienione*, Wydawnictwo PWE, Warszawa 2005.
4. Misala J., *Problemy stabilizacji makroekonomicznej Polsce w warunkach występowania deficytów bliźniaczych*, w: S. Rudolf (red.), *Sektor finansowy – dylematy i kierunki rozwoju*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Warszawa 2008
5. Rydzkowski W., *Wpływ kryzysu ekonomicznego na transport lotniczy w Unii Europejskiej*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2010, Nr 3, s. 4.
6. Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, GUS, Warszawa 2010
7. Rocznik Statystyczny GUS - Transport wyniki działalności z 2009 r., Wydawnictwo GUS, Warszawa, sierpień 2010.
8. Weresa M. A. (red.) Polska, *Raport o konkurencyjności 2010, Klasy przemysłowe a przewaga konkurencyjna*, Instytut Gospodarki Światowej, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2010
9. www.eurostat.eu
10. www.stat.gov.pl

FUNCTIONING OF MARITIME TRANSPORT IN POLAND IN TIMES OF ECONOMIC CRISIS

ABSTRACT

Time of crisis necessitates continuous monitoring of changes in the economy, analyzing the causes and consequences of their creation and ongoing research related to the mitigation of the crisis. These issues also apply to maritime transport. The authors analyzed the economic performance achieved in the maritime transport sector in Poland in the era of the ongoing economic crisis.

In the first part of the paper, the synthetic approach, discussed issues concerning the impact of the crisis for the operation of the transport sector and a substantial part of it - sea transport. These issues are presented in the context of the development of selected macroeconomic indicators such as the Polish economy: Gross Domestic Product (GDP), unemployment, inflation, budget deficits in 2007-2009, against the background of the EU economy. On the other hand, attempts to assess the impact of the crisis for the operation of maritime transport in the shaping of presenting changes in the volume of passenger and freight transport performance and maritime transport in Poland and the European Union.

Keywords: maritime, economic crisis, macroeconomic indicators, the structure of the carriage of passengers and cargo, the dynamics of carriage of passenger and cargo, transport performance