

Eugeniusz Gostomski
Tomasz Nowosielski

MIĘDZYNARODOWY HANDEL MORSKI



Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego

MIĘDZYNARODOWY HANDEL MORSKI

Eugeniusz Gostomski
Tomasz Nowosielski

MIĘDZYNARODOWY HANDEL MORSKI

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
Gdańsk 2020

Recenzja
dr hab. Ryszard Miler, prof. WSB

Redakcja wydawnicza
Jerzy Toczek

Projekt okładki i stron tytułowych
Filip Sendal

Skład i łamanie
Mariusz Szewczyk

Publikacja sfinansowana ze środków Prorektora ds. Nauki
oraz Dziekana Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego

© Copyright by Uniwersytet Gdański
Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego

ISBN 978-83-8206-085-0

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
tel./fax 58 523 11 37, tel. 725 991 206
e-mail: wydawnictwo@ug.edu.pl
www.wyd.ug.edu.pl

Księgarnia internetowa: www.kiw.ug.edu.pl

Druk i oprawa
Zakład Poligrafii Uniwersytetu Gdańskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
tel. 58 523 14 49; fax 58 551 05 32

Spis treści

Wstęp	9
Rozdział 1	
Historia międzynarodowego handlu morskiego	13
1.1. Handel morski w starożytności i średniowieczu	13
1.2. Znaczenie Hanzy dla rozwoju handlu morskiego w Europie Północnej	17
1.3. Znaczenie odkryć geograficznych dla międzynarodowego handlu morskiego	19
1.4. Handel morski w okresie od pierwszej rewolucji przemysłowej do wybuchu II wojny światowej	21
1.5. Rozwój handlu morskiego w latach 1945–2005	25
Rozdział 2	
Idea wolności mórza jako czynnik rozwoju międzynarodowego handlu morskiego	27
2.1. Przesłanki powstania koncepcji wolności mórza	27
2.2. Idea wolności mórza w pracach Hugo Grotiusa	30
2.3. Idea wolności mórza we współczesnym systemie prawa morskiego	31
2.4. Tanie bandery jako dopełnienie idei wolności żeglugi	35
2.5. Swoboda przepływu statków handlowych przez cieśniny duńskie i kanały międzynarodowe	36
Rozdział 3	
Miejsce międzynarodowego handlu morskiego w gospodarce światowej	39
3.1. Pojęcie międzynarodowego handlu morskiego	39
3.2. Formy morskiej żeglugi handlowej	43
3.3. Relacje między międzynarodowym handlem morskim a globalnym produktem narodowym brutto i globalnym eksportem	49
3.4. Międzynarodowe organizacje oddziałujące na handel morski na świecie	54

Rozdział 4	
Ewolucja polityki żeglugowej na świecie	57
4.1. Istota i uwarunkowania polityki żeglugowej	57
4.2. Protekcyjnistyczna i liberalna polityka żeglugowa w ujęciu historycznym	58
4.3. Polityka żeglugowa UE	63
4.4. Polityka żeglugowa Stanów Zjednoczonych	66
4.5. Polityka żeglugowa Chin	68
Rozdział 5	
Rozwój światowej floty handlowej w latach 2000–2019	71
5.1. Wielkość i struktura światowej floty handlowej	71
5.2. Rozwój floty kontenerowej na świecie	75
5.3. Bandera i własność statków handlowych na świecie	78
Rozdział 6	
Wpływ gospodarki portowej na rozwój światowego handlu morskiego	83
6.1. Porty jako podstawowy element infrastruktury transportu morskiego	83
6.2. Największe porty na świecie	85
6.3. Opłaty portowe	87
Rozdział 7	
Światowy transport morski masowych ładunków płynnych	89
7.1. Zbiornikowce i porty obsługujące przewozy ładunków płynnych drogą morską	89
7.2. Wielkość i struktura globalnego handlu morskiego ładunkami płynnymi	91
Rozdział 8	
Suche ładunki masowe w obrocie morskim	97
8.1. Światowa flota masowców	97
8.2. Światowe przewozy drogą morską suchych ładunków masowych	100
Rozdział 9	
Konwencjonalny handel morski drobnicą	105
9.1. Ładunki drobnicowe jako przedmiot obrotu morskiego	105

9.2. Światowa flota drobnicowców	107
9.3. Globalny handel morski konwencjonalnymi ładunkami drobnicowymi	109
9.4. Światowy handel morski ładunkami w kontenerach	112
Rozdział 10	
Usługi portowe	119
10.1. Ogólna charakterystyka i rodzaje usług portowych	119
10.2. Usługi na rzecz statku i innych środków transportu wykorzystywanych w obrocie portowym	121
10.3. Usługi na rzecz ładunków	129
10.4. Usługi portowe na rzecz marynarzy i pasażerów statków	135
Rozdział 11	
Umowy w handlu morskim	137
11.1. Umowy frachtowe	137
11.2. Umowa bukingowa	146
11.3. Morski list przewozowy	148
11.4. Umowa przewozu pasażerów i ładunków w międzynarodowej żegludze promowej	148
Rozdział 12	
Dokumenty w międzynarodowym handlu morskim	153
12.1. Konosament	153
12.2. Kwit sternika	158
12.3. Manifest ładunkowy w transporcie morskim	160
12.4. Charakterystyka i funkcje faktury w międzynarodowym handlu morskim	161
12.5. Dokumenty wymagane przy dokonywaniu odprawy celnej	163
Rozdział 13	
Rola międzynarodowych formuł Incoterms 2020 w światowym handlu morskim	167
Rozdział 14	
Finansowanie budowy i zakupu statków	173
14.1. Finansowanie budowy statków	173

14.2. Finansowanie zakupu statków przez armatorów	178
14.3. Pogorszenie się sytuacji na rynku finansowania zakupu statków przez armatorów	180
Rozdział 15	
Ubezpieczenia w handlu morskim	183
15.1. Narodziny ubezpieczeń morskich	183
15.2. Ryzyko jako podstawa ubezpieczeń morskich	187
15.3. Podstawowe elementy rynku ubezpieczeń morskich i ich rodzaje	189
15.4. Rodzaje ubezpieczeń morskich	191
Zakończenie.	
Perspektywy światowego handlu morskiego	197
Bibliografia	201
Spis tabel	207
Spis rysunków	209

Wstęp

Istotnym elementem handlu światowego jest międzynarodowy handel morski. W wąskim rozumieniu tego pojęcia chodzi o wymianę towarów z kontrahentami zagranicznymi realizowaną drogą morską. W krajach wyspiarskich obejmuje on całość obrotu towarowego z zagranicą, a w pozostałych zasadniczą jego część. Także państwa bez dostępu do morza w handlu zagranicznym z reguły korzystają z usług transportu morskiego, ponieważ eksportowane i importowane przez nie towary część trasy od sprzedającego do nabywającego również pokonują statkiem morskim. Natomiast w szerokim rozumieniu międzynarodowy handel morski oprócz międzynarodowego obrotu towarowego drogą morską obejmuje także wszelkie usługi z tym związane, a więc przewóz ładunków drogą morską oraz usługi: portowe, spedycyjne, ubezpieczeniowe, zaopatrzenia statków i inne. O dużym znaczeniu handlu morskiego dla gospodarki światowej najdobitniej świadczy fakt, że około 90% wszystkich towarów uczestniczących w międzynarodowej wymianie handlowej, licząc według ich wagi, transportowanych jest drogą morską.

Pomimo tak ważnej roli międzynarodowego handlu morskiego w życiu gospodarczym na świecie od ponad 40 lat nie ukazała się w Polsce żadna monografia dotycząca problematyki międzynarodowego handlu morskiego. Ostatnią książkę na ten temat napisał Czesław Wojewódka w 1976 r.¹ Od tego czasu zmieniły się warunki rozwoju handlu morskiego, jego wielkość i struktura. Zdecydowało to o tym, że autorzy postanowili poświęcić szeroko rozumianej problematyce światowego handlu morskiego poniższą monografię. Głównym źródłem danych statystycznych do naszych badań były coroczne raporty UNCTAD *Review of Maritime Transport* i wydawany przez Instytut Transportu Morskiego w Bremie miesięcznik „Shipping Statistics and Market Review”.

Niniejsza monografia składa się z piętnastu rozdziałów i z zakończenia, uwzględniającego perspektywy rozwoju światowego handlu morskiego.

¹ C. Wojewódka, *Handel międzynarodowy drogą morską*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1976.

Pierwszy rozdział poświęcony jest historii międzynarodowego handlu morskiego, w którym nakreślono jego rozwój w starożytności i średniowieczu, rolę Hanzy w rozwoju handlu morskiego w Europie Północnej, znaczenie odkryć geograficznych dla międzynarodowego handlu morskiego oraz jego ewolucję w okresie od pierwszej rewolucji przemysłowej do wybuchu II wojny światowej, a następnie w latach 1945–2005.

Rozważania w drugim rozdziale dotyczą idei wolności mórz w pracach Hugo Grotiusa i prawie morskim, na której opiera się współczesny handel morski. Jest w nim mowa także o tanich banderach i swobodzie przepływu statków handlowych przez cieśniny duńskie i kanały międzynarodowe, a więc o zagadnieniach ściśle związanych z koncepcją wolności mórz.

W trzecim rozdziale zarysowano pojęcie międzynarodowego handlu morskiego, formy żeglugi handlowej i jej znaczenie dla gospodarki światowej. Przedstawiono też znaczenie międzynarodowych organizacji morskich dla rozwoju światowego handlu morskiego.

W czwartym rozdziale autorzy przybliżyli istotę, uwarunkowania i formy polityki żeglugowej oraz w syntetyczny sposób dokonali prezentacji polityki żeglugowej Unii Europejskiej, USA i Chin.

Przedmiotem rozważań w piątym rozdziale jest rozwój światowej floty handlowej w XXI wieku. Na podstawie danych statystycznych przedstawione zostały zmiany w zakresie wielkości, struktury, własności i bandery floty morskiej na świecie.

Szesty rozdział dotyczy portów morskich na świecie, które stanowią niezbędną infrastrukturę dla rozwoju międzynarodowego transportu ładunków drogą morską.

Kolejne trzy rozdziały poświęcone są charakterystyce obrotów głównych ładunków w handlu międzynarodowym drogą morską: ładunków płynnych, masowych, drobnicy konwencjonalnej i towarów przewożonych w kontenerach. Brak dostępnych danych statystycznych utrudnia jednak dokonanie szczegółowej analizy wielkości, struktury i kierunków transportu przewożonych drogą morską ładunków.

Dziesiąty rozdział zawiera syntetyczny opis usług portowych, które mają kluczowe znaczenie dla rozwoju międzynarodowego handlu morskiego. Kolejno przedstawiono świadczone w portach usługi na rzecz statków, ładunków oraz marynarzy i pasażerów odbywających podróż morską.

Przedmiotem rozważań w jedenastym rozdziale są umowy występujące w transporcie morskim: umowa czarteru na podróż, umowa czarteru na czas, umowa bukingowa oraz umowa przewozu pasażerów i ładunków w międzynarodowej żegludze promowej.

Rozdział dwunasty poświęcony jest podstawowym dokumentom stosowanym w obrocie morskim. Przedstawiono więc konosament, kwit sternika, dokumenty wymagane przy odprawie celnej i inne dokumenty.

W rozdziale trzynastym skoncentrowano uwagę na stosowanych w handlu międzynarodowym formułach Incoterms. Rozdział czternasty poświęcony jest natomiast finansowaniu budowy i zakupu statków morskich, a piętnasty zagadnieniom ryzyka i ubezpieczeń w międzynarodowym handlu morskim.

Opracowanie kończy się podsumowaniem, w którym nakreślone zostały perspektywy dalszego rozwoju handlu morskiego.

Książka jest adresowana do studentów zgłębiających zagadnienia dotyczące międzynarodowego handlu morskiego, praktyków gospodarczych i wszystkich zainteresowanych transportem morskim i gospodarką portową na świecie.

Na zakończenie chcielibyśmy wyrazić podziękowanie recenzentowi dr. hab. Ryszardowi Milerowi, którego cenne uwagi przyczyniły się do nadania monografii ostatecznego kształtu.

Rozdział 1

Historia międzynarodowego handlu morskiego

1.1. Handel morski w starożytności i średniowieczu

Początki handlu morskiego sięgają czasów neolitu (7000 lat p.n.e.), kiedy w basenie Morza Śródziemnego zaczęto budować pierwsze statki morskie. Przewożono nimi z wyspy Milos na Morzu Egejskim na obszar dzisiejszej Grecji obsydian – twardy kamień, który służył do wyrobu narzędzi, ozdób i broni. W starożytności do rozwoju międzynarodowego handlu morskiego najbardziej przyczyniły się społeczności Bliskiego Wschodu (Babilonia, Persja, Fenicja), Azji Południowo-Wschodniej i Europy Południowej (Grecja i Rzym). W trzecim tysiącleciu p.n.e. Sumerowie, którzy założyli wiele państw-miast, w tym Babilon nad Eufratem, rozwinęli rozległy handel z Persją, Egiptem i Indiami. Korzystali przy tym ze szlaku morskiego wokół wybrzeży Zatoki Perskiej oraz lądowych dróg karawanowych. Oprócz wielu wynalazków (koło garncarskie, wóz kołowy, cegła, piwo, zegar słoneczny) wynaleźli istotny dla rozwoju handlu system wag i miar oraz pieniądz kruszcowy².

Duże zasługi dla rozwoju handlu morskiego położyła Fenicja – nie-duże państwo na terytorium dzisiejszego Libanu. Między połową drugiego tysiąclecia a X wiekiem p.n.e. zdominowała ona handel w basenie Morza Śródziemnego i na południowych wybrzeżach Morza Czarnego. Fenicjanie opanowali też pośrednictwo w handlu ze Środkowym i Dalekim Wschodem, utrzymywali kontakty z Egiptem, zasiedlili Cypr i Rodos oraz założyli faktorie handlowe na Sycylii, Sardynii, Malcie, Krecie, w Afryce Północno-Zachodniej i Hiszpanii. Przedmiotem ich eksportu było wiele bardzo cenionych w starożytności produktów: wyroby tkackie, zwłaszcza w kolorze purpurowym,

² J. Sołdaczuk, *Historia handlu międzynarodowego*, Prywatna Wyższa Szkoła Handlowa, Warszawa 1995, s. 15–17.

i sam pigment purpury, oraz wyroby z brązu, szkła, cyny i fajansu, drewno cedrowe i jałowcowe, a także inne towary. Zaś przedmiotem importu była m.in. żywność i surowce³.

W czasach starożytnych uczestnikami handlu morskiego były też Chiny, które handlowały drogą morską z wyspami na Morzu Chińskim i Indiami. Natomiast w handlu z Egiptem i Europą Południową chińskie towary (jedwab i wyroby chińskiego rzemiosła) część drogi pokonywały statkiem a część drogą lądową. W pierwszym tysiącleciu p.n.e. ważnym graczem w handlu morskim stały się miasta greckie (Ateny, Korynt, Sparta, Argos) i ich kolonie nad Morzem Czarnym, w Azji Przedniej, na Półwyspie Apenińskim, Sycylii, na południu Francji i w Hiszpanii. Z kolonii eksportowano płody rolne do miast greckich w zamian za wyroby rzemieślnicze. W efekcie rozwinął się znacznie handel morski w basenie Morza Śródziemnego, zdominowany przez miasta i kupców greckich, którzy z czasem wyparli Fenicjan. Grecy zastosowali na statkach handlowych obok wiosel żagle, co pozwoliło skrócić czas podróży i tym samym zwiększyć wydajność floty morskiej oraz opłacalność wymiany handlowej. Wielkim portem i centrum handlu międzynarodowego stały się Ateny wraz z Pireusem, gdzie stworzono załóżki nowoczesnego handlu: spichlerze, składy i giełdy towarowe, a także kantory dokonujące wymiany pieniędzy i finansujące operacje handlowe⁴.

Silnym konkurentem Aten stała się utworzona przez Fenicjan w IX wieku p.n.e. w pobliżu dzisiejszego Tunisu Kartagina, której ekspansja gospodarcza skierowana była na Sycylię, Sardynię i Półwysep Iberyjski, gdzie założono miasta Kartagenę i Barcelonę. Szczyt potęgi Kartagina osiągnęła w III wieku p.n.e., ale już w następnym stuleciu uległa potędze Rzymu i w 146 r. p.n.e. została całkowicie zniszczona.

Ekspansja handlowa Rzymu w basenie Morza Śródziemnego rozpoczęła się w V wieku p.n.e. Rzym przejął wiele zdobyczy cywilizacyjnych i kulturowych Grecji, uzupełniając je o doskonały system prawa. Podbitym krainom – późniejszym prowincjom – pozostawiał znaczną autonomię, a najważniejszymi czynnikami łączącymi je z centrum imperium był system prawa rzymskiego i powiązania handlowe. Rozległy handel Rzymu z ówczesnym

³ R. Matera, J. Skodlarski, *Gospodarka i handel dalekosiężny*, „Przegląd Nauk Historycznych” 2003, r. II, nr 1.

⁴ E. Kwiatkowski, *Zarys dziejów gospodarczych świata*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1947, s. 38; J. Sołdaczuk, *Historia handlu międzynarodowego...*, s. 18–20.

światem w dużym stopniu był handlem morskim. Dla potrzeb transportu morskiego w I wieku n.e. w Rzymie zbudowano dwa duże porty. Statkami sprowadzano z Egiptu pszenicę, papirus, wyroby włókiennicze i szklane, z północnej Afryki oliwę, z Dalmacji wyroby metalowe, z Bliskiego Wschodu tkaniny barwione, wina i owoce, z Galii zboże i len, z Wielkiej Brytanii cynę, z Hiszpanii miedź i żelazo⁵. Przywożono też wiele towarów luksusowych: jedwab z Chin, pieprz, diamenty i perły z Indii, kość słoniową z Afryki, bursztyn znad Bałtyku, pachnidła z południowej Arabii (dzisiejszy Jemen) i inne. Rozwój transportu morskiego w imperium rzymskim zrodził potrzebę rozdzielenia funkcji transportowej i handlowej – pojawili się armatorzy, czyli właściciele statków, którzy wynajmowali je kupcom pragnącym przewieźć morzem swoje towary.

Wielkim zagrożeniem dla ówczesnej żeglugi śródziemnomorskiej byli piraci. Sam Juliusz Cezar został przez nich wzięty do niewoli podczas jednej z podróży morskich. W wyniku olbrzymiej akcji pacyfikacyjnej przeprowadzonej przez Pompejusza Wielkiego w 67 r. n.e., w której wzięło udział 500 statków, 120 tys. żołnierzy i 5 tys. jeźdźców, Morze Śródziemne zostało oczyszczone z piratów. Po tej akcji niemal przez trzy wieki na wodach śródziemnomorskich było spokojnie – zapanował tam Pax Romana, co sprzyjało dalszemu rozwojowi żeglugi morskiej. Piraci zaczęli ponownie paraliżować żeglugę śródziemnomorską dopiero w połowie III stulecia n.e., korzystając z osłabienia imperium rzymskiego⁶.

Po upadku zachodniej części cesarstwa rzymskiego w 476 r., które to wydarzenie uważa się za początek średniowiecza, zanikł tam dawny system daleko-siężnego handlu morskiego i lądowego. Morze Śródziemne opanowali piraci, a drogi lądowe też nie były bezpieczne dla handlu wobec najazdu ludów ze wschodu na zachód i z północy na południe. Handel międzynarodowy ograniczały też takie czynniki, jak: ogólne zubożenie ludności, powrót do gospodarki naturalnej, upadek miast jako centrów rzemiosła i handlu oraz nakładanie przez nowo powstałe państwa europejskie ze względów fiskalnych na kupców zagranicznych wysokich opłat celnych, mostowych, portowych i innych.

⁵ J. Sołdaczuk, *Historia handlu międzynarodowego...*, s. 20–21.

⁶ A. Piskozub, *Transport w dziejach cywilizacji*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 1998, s. 72–73.

Dawne tradycje handlu i transportu międzynarodowego próbowała podtrzymać wschodnia część cesarstwa rzymskiego Bizancjum, ale – jak pisze Andrzej Piskozub – był to tylko cień dawnej świetności. Pośrednikami w handlu Bizancjum z Europą i krajami azjatyckimi były często miasta włoskie, a szczególnie Wenecja, Genua i Piza. Przedmiotem bizantyjskiego eksportu były głównie towary luksusowe: biżuteria, wyroby ze złota, kości słoniowej i ze szkła. Jednocześnie Bizancjum importowało z Europy zboże, ryby, sól, miód i bursztyn, a z krajów zamorskich niewolników, przyprawy korzenne, jedwab, pachnidła i inne towary. W 551 r. miało miejsce wydarzenie, które spowodowało zerwanie stosunków handlowych świata śródziemnomorskiego z Chinami – dwaj mnisi zdolali przemycić do Europy Zachodniej w wydrążonych laskach pielgrzymich jajeczka jedwabników. Umożliwiło to podjęcie tam własnej hodowli jedwabników i produkcji jedwabiu. Natomiast w Chinach opanowano produkcję wyrobów z kolorowego szkła, które wcześniej stanowiły jedyny produkt sprowadzany z Europy. Ponownie bezpośrednie kontakty handlowe Europy z Chinami nawiązane zostały dopiero w XIII wieku⁷.

W VII wieku rozpoczęła się ekspansja militarna i handlowa Arabów w kierunku Europy, Afryki i Azji. Opanowali oni znaczną część Bizancjum, Półwyspu Iberyjskiego, Bliskiego i Środkowego Wschodu oraz północne wybrzeża Afryki. Od VIII do XI wieku niemal całkowicie kontrolowali żeglugę śródziemnomorską. Arabowie przejęli i udoskonalili większość zdobyczy cywilizacji antycznych: kompas i produkcję papieru z Chin, cyfry arabskie z Indii oraz produkcję wielu ważnych wyrobów przemysłowych: tkanin bawełnianych, lnianych i jedwabnych, produktów ze skóry, dywanów, wyrobów metalowych i innych. W opanowanych krajach rozwinęli gospodarkę rolną, wprowadzając uprawę konopi, pomarańczy i cytryn, krzewów morwowych i hodowlę jedwabników. Duże zasługi położyli też dla rozwoju żeglugi morskiej – udoskonalili budowę statków, dzięki zastosowaniu kompasu i żagla trójkątnego opanowali żeglugę na otwartym morzu i jako pierwsi opracowali zasady prawa morskiego. Kupcy arabscy prowadzili rozległy handel z krajami Europy, Afryki oraz Dalekiego Wschodu, korzystając przy tym zarówno z drogi morskiej, jak i dróg karawanowych. Ich eksport opierał

⁷ *Ibidem*, s. 84.

się na ekstensywnym krajowym rolnictwie i przemyśle, a głównym zadaniem importu było dostarczanie brakujących surowców⁸.

Na początku IX wieku ukształtowało się rozległe państwo Karola Wielkiego, które uznawane jest za kolebkę cywilizacji europejskiej. W dwóch następnych stuleciach w wyniku przyjęcia chrześcijaństwa w kręgu cywilizacji europejskiej znalazły się także Czechy, Polska, Węgry, Księstwo Kijowskie i kraje skandynawskie, co wiązało się z poprawą warunków do rozwoju rzemiosła i handlu. Jednakże wyraźne przyspieszenie rozwoju gospodarczego w Europie nastąpiło dopiero na przełomie pierwszego i drugiego tysiąclecia. Znowu miasta włoskie objęły przewodnictwo w handlu śródziemnomorskim. Rozwinęły też handel drogą morską z Anglią i Niderlandami, a drogą lądową z Europą Środkową i Wschodnią.

W 1095 r. papież Urban II wezwał duchowieństwo i rycerstwo europejskie do odebrania Ziemi Świętej i Grobu Chrystusa z rąk tureckich. W odpowiedzi na ten apel w 1096 r. zorganizowana została I wyprawa krzyżowa, a w XII i XIII wieku sześć kolejnych dużych wypraw. Dla finansujących je miast włoskich obok motywów religijnych miały one cel handlowy. Chodziło im o wyparcie Arabów z handlu śródziemnomorskiego i przejęcie od Bizancjum pośrednictwa w handlu z Bliskim i Dalekim Wschodem. Przyczyną wypraw krzyżowych z punktu widzenia uczestniczących w niej osób była możliwość uzyskania odpuszczenia grzechów, a w przypadku chłopów także wolności czy chęć wzbogacenia się biednych rycerzy przeludnionej Europy Zachodniej. Dzięki wyprawom krzyżowym Europejczycy lepiej poznali kulturę Orientu i nastąpił rozwój handlu lewantyńskiego, na którym najbardziej wzbogaciły się w włoskie miasta: Wenecja, Genua i Piza.

1.2. Znaczenie Hanzy dla rozwoju handlu morskiego w Europie Północnej

W XIII wieku nad Morzem Północnym i Morzem Bałtyckim wyrósł drugi obok handlu śródziemnego obszar europejskiego handlu morskiego, którego organizatorem był związek miast handlowych Hanza (niem. Hanse). Hanza powstała w 1241 r. z inicjatywy Lubeki. Powołany został sejm związku, który

⁸ J. Słodaczuk, J. Misala, *Historia handlu międzynarodowego*, PWE, Warszawa 2001, s. 36–38.

określał jego politykę i rozstrzygał spory wewnętrzne. W całej trwającej ponad 400 lat historii Hanzy należało do niej około 200 miast położonych na rozległym obszarze od Renu po Zatokę Fińską – nie tylko nadmorskich (Brema, Hamburg, Rostock, Sztokholm, Szczecin, Elbląg, Ryga, Tallin), ale także położonych w głębi lądu (Kolonja, Berlin, Brunzswik, Dortmund, Osnabrück, Toruń, Kraków, Wrocław). Ważną rolę w Hanzie od 1361 r. pełnił Gdańsk. Ponadto w wielu miastach europejskich Hanza posiadała kantory lub składy towarów – w Londynie, Lizbonie, Porto, Wenecji, Brugii, Bordeaux, Kopenhadze, Oslo, Turku, Nowogrodzie, Narwie, Kownie, Wilnie i innych ośrodkach handlowych, a do szczytu potęgi doszła w XIV i XV wieku.

Hanza stworzyła ramy instytucjonalne dla rozwoju współpracy kupców oraz ich obrony przed napadami ze strony piratów, korsarzy i pospolitych rabusiów. Bezpieczeństwo kupcom zapewniała silna flota i najemne oddziały zbrojne. Związek hanzeatycki uzyskał liczne przywileje, a ich placówki w różnych miastach miały charakter eksterytorialny. Hanzeaci uczestniczyli w zakładaniu miast w ramach kolonizacji na prawie niemieckim w Europie Północnej, przez co stali się tam liczącą siłą polityczną. Hanza cementowała hanzeatycką wspólnotę, która w nowo powstających miastach posiadała swoisty monopol handlowy. W ciągu dwóch wieków od swego powstania zdominowała ona handel na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim, pogłębiła kontakty z Niderlandami i Anglią, a z czasem także Włochami, Francją i Hiszpanią. Swoje powodzenie w handlu morskim Hanza zawdzięczała też przewadze technicznej w zakresie żeglugi – kogom, czyli statkom umożliwiającym transport ciężkich ładunków, a później jeszcze większym statkom, jakimi były holki i karawele⁹. Związek Hanzeatycki był pośrednikiem handlowym i dostarczał poszczególnym krajom tego, czego potrzebowały: zboża, sukna, wełny, soli, śledzi i innych ryb, drewna, skór, wina, piwa, owoców, smoły, potażu oraz dóbr luksusowych, np. bursztynu czy biżuterii z metali szlachetnych.

W XV wieku znaczenie Hanzy zaczęło maleć – miasta stały się bardziej zależne od swoich monarchów, pojawiły się rozbieżności między interesami poszczególnych członków oraz niechęć konsumentów do wysokich cen dyktowanych przez Hanzę; wreszcie konkurencja ze strony niezależnych kupców

⁹ M. Sałański, *Hanza – handel morski i rzeczny od XII do XV w.*, <https://histmag.org/Hanza-handel-morski-i-rzeczny-od-XIII-do-XV-w.-802> [dostęp: 16.03.2020].

i wojny między miastami hanzeatyckimi z Holendrami doprowadziły do osłabienia znaczenia tej organizacji w Europie. Najpierw odłączyły się miasta saskie, z Magdeburgiem i Brunszwikiem na czele, w 1494 r. kupcy hanzeatyccy zostali wygnani z Nowogrodu, w 1535 r. po przegranej bitwie z królem Szwecji Gustawem Wazą pod Helsingborgiem Hanza straciła przywileje kupieckie w Szwecji, następnie także w Danii i Inflantach, a w 1598 r. wszystkich hanzeatyckich kupców, oprócz przedstawicieli Gdańska, wyrzucano z Anglii. Ostatecznie Hanza utraciła pozycję ważnego gracza w handlu międzynarodowym w wyniku ustanowienia po odkryciach geograficznych szlaków morskich łączących Europę z Ameryką i Indiami oraz przywozu ze zdobytych krajów dużej ilości kruszców do bicia monet. Do upadku Hanzy przyczyniła się też wojna trzydziestoletnia (1618–1648)¹⁰. Ostatni zjazd delegatów miast hanzeatyckich odbył się w 1669 r. i wzięło w nim udział tylko sześć miast (Lubeka, Brema, Gdańsk, Hamburg, Kolonia i Brunszwik), ale sama organizacja formalnie nie została zlikwidowana¹¹.

1.3. Znaczenie odkryć geograficznych dla międzynarodowego handlu morskiego

Turcja po zajęciu Bliskiego Wschodu zmonopolizowała import drogą lądową z Indii cenionych w Europie przypraw korzennych: pieprzu, cynamonu, goździków, gałki muszkatołowej i innych, co spowodowało niebywały wzrost ich cen na rynkach europejskich. Zainspirowało to żeglarzy portugalskich i hiszpańskich do poszukiwania drogi morskiej do Indii, czego konsekwencją było zapoczątkowanie wielkich odkryć geograficznych. Przyczyną podejmowania dalekich wypraw morskich, które doprowadziły do odkrycia obu Ameryk, wielu wysp, a później także Australii, była też ciekawość świata ówczesnych żeglarzy i chęć wzbogacenia się na handlu dalekomorskim zubożałej szlachty i arystokracji europejskiej, głównie portugalskiej i hiszpańskiej.

¹⁰ Szerzej zob. P. Dollinger, *Dzieje Hanzy*, Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa 1997.

¹¹ Hasło *Hanza*, <https://www.gedanopedia.pl/gdansk/?title=HANZA> [dostęp: 16.03.2020].

Najbardziej znaczącymi odkryciami geograficznymi na przełomie XV i XVI wieku były:

- przepłynięcie przez Kolumba i jego hiszpańską załogę w poprzek Atlantyku i dotarcie w 1492 r. do wysp Morza Karaibskiego, co stanowiło pierwszy krok prowadzący do odkrycia obu Ameryk;
- odkrycie w 1498 r. przez Portugalczyka Vasco da Gamę drogi morskiej do Indii, która obejmowała podróż wokół Afryki i przecięcie Oceanu Indyjskiego;
- pierwsza okołoziemiska wyprawa hiszpańska (1519–1522), rozpoczęta pod dowództwem Magellana, a zakończona pod dowództwem Del Cano, której celem było dotarcie drogą zachodnią do Wysp Korzennych – Moluków i opanowanie ich dla Hiszpanii.

Odkrycia geograficzne zapoczątkowały tworzenie – najpierw przez Portugalie i Hiszpanię, a w XVII wieku także przez Holandię – imperiów kolonialnych w Ameryce Północnej i Południowej oraz na Dalekim Wschodzie, co miało duży wpływ na wielkość, kierunki i strukturę światowego handlu morskiego. Skolonizowane kraje zostały poddane bezwzględnej grabieży nagromadzonego przez tubylców w ciągu wieków złota i srebra. Do połowy XVII wieku handel Europy z Ameryką był zmonopolizowany przez Hiszpanię, natomiast Portugalia odgrywała decydującą rolę w handlu z koloniami w Azji. Kolonie były zmuszane do sprzedaży cennych korzeni i innych towarów kolonialnych po niskich cenach, jednocześnie narzucano im wysokie ceny na towary importowane z metropolii. Kolonizatorzy wprowadzili w Nowym Świecie m.in. nieznaną tam hodowlę koni, krów i owiec oraz uprawę pszenicy, trzciny cukrowej, bananów, kawy i owoców cytrusowych, a sprowadzili stamtąd do Europy indyki, kukurydzę, tytoń, ziemniaki, fasolę, paprykę i pomidory. Z Ameryki do Hiszpanii sprowadzano przede wszystkim złoto i srebro, a z Hiszpanii do kolonii wywożono głównie pszenicę, produkty zbożowe, wino, oliwę, tekstylia, narzędzia i inne produkty przemysłowe¹².

W wyniku odkryć geograficznych nastąpiły przesunięcia w obszarze głównych szlaków morskich – zmalało znaczenie szlaków śródziemnomorskich i hanzeatyckich. Coraz większego znaczenia nabierały takie porty, jak Sewilla, Lizbona, Londyn, Antwerpia i Amsterdam. W połowie XVII wieku

¹² J. Skodlarski, R. Matera, *Gospodarka światowa. Geneza i rozwój*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 50.

