

Kierunki rozwoju gospodarki morskiej na świecie

Kierunki rozwoju gospodarki morskiej na świecie

Eugeniusz Gostomski
Tomasz Nowosielski

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
Gdańsk 2023

Recenzent
dr hab. Marek Grzybowski

Redaktor Wydawnictwa
Jerzy Toczek

Projekt okładki i stron tytułowych
Filip Sendal

Skład i łamanie
Mariusz Szewczyk

Publikacja sfinansowana ze środków
Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego

© Copyright by Uniwersytet Gdański
Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego

ISBN 978-83-8206-586-2

Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
tel. +48 58 523 11 37, tel. kom. +48 725 991 206
e-mail: wydawnictwo@ug.edu.pl
wydawnictwo.ug.edu.pl

Księgarnia internetowa: wydawnictwo.ug.edu.pl/sklep/

Druk i oprawa
Zakład Poligrafii Uniwersytetu Gdańskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
tel. +48 58 523 14 49

Spis treści

Wstęp	9
1. Morze jako podstawa funkcjonowania gospodarki morskiej	13
1.1. Znaczenie mórz i oceanów dla ludzkości	13
1.2. Definicja gospodarki morskiej	15
1.3. Kształcenie kadr dla gospodarki morskiej w Polsce	20
1.4. Szkodliwy wpływ na środowisko morskie zanieczyszczeń i zmiany klimatu na Ziemi	26
1.5. Status prawny mórz i oceanów	29
2. Tendencje rozwoju transportu morskiego na świecie	33
2.1. Istota i znaczenie transportu morskiego	33
2.2. Zarys historii międzynarodowego transportu morskiego	36
2.2.1. Handel morski w starożytności i średniowieczu	36
2.2.2. Wpływ odkryć geograficznych na przewozy towarów drogą morską	40
2.2.3. Rozwój transportu morskiego w okresie od rewolucji przemysłowej do wybuchu II wojny światowej	41
2.2.4. Kierunki rozwoju transportu morskiego po II wojnie światowej do 2005 r.	44
2.3. Formy organizacyjne współczesnej żeglugi morskiej	46
2.4. Wielkość i struktura przewozu ładunków drogą morską	50
2.5. Światowy transport kontenerów drogą morską	57
2.6. Skutki transportu morskiego dla środowiska naturalnego	64
3. Kierunki rozwoju światowej floty handlowej	67
3.1. Zmiany wielkości i struktury floty handlowej na świecie	67
3.2. Rozwój globalnej floty kontenerowej	77
3.3. Statki z alternatywnym napędem	81
4. Kierunki ewolucji gospodarki portowej na świecie	83
4.1. Istota portu morskiego, rodzaje i funkcje portów	83
4.1.1. Definicja portu morskiego	83
4.1.2. Rodzaje portów morskich na świecie	85
4.2. Modele zarządzania i finansowania portów morskich	88
4.3. Funkcje współczesnych portów morskich – istota i rodzaje	89
4.3.1. Charakterystyka głównych funkcji portowych	89

4.3.2.	Funkcja transportowa i przeładunkowa portów	91
4.3.3.	Funkcje handlowe portów morskich	91
4.3.4.	Porty morskie jako ogniwa w łańcuchach transportowych i logistycznych	92
4.3.5.	Funkcja przemysłowa portów	94
4.3.6.	Funkcja społeczno-cywilizacyjna portów	95
4.3.7.	Funkcja administracyjno-polityczna portów morskich	95
4.4.	Historyczny rozwój portów w Europie	95
4.5.	Wielkość i struktura obrotów ładunkowych portów morskich świata	101
4.6.	Konieczność ochrony środowiska naturalnego w portach morskich	107
4.7.	Wyzwania ekonomiczne i technologiczne we współczesnej gospodarce portowej	113
5.	Tendencje rozwoju w przemyśle stoczniowym na świecie	117
5.1.	Ogólne kierunki rozwoju światowego przemysłu stoczniowego	117
5.2.	Struktura rzeczowa i geograficzna przemysłu okrętowego na świecie	123
5.3.	Przemysł okrętowy w Polsce	128
5.4.	Wyzwania technologiczne i ekonomiczne dla przemysłu stoczniowego związane z ochroną środowiska morskiego oraz zwiększaniem efektywności energetycznej statków	134
6.	Ewolucja rybołówstwa morskiego na świecie	141
6.1.	Zarys historii połowu ryb	141
6.2.	Globalne zasoby ryb morskich	145
6.3.	Znaczenie portów rybackich dla rozwoju rybołówstwa morskiego na świecie	146
6.4.	Światowa flota rybacka w służbie globalnego rybołówstwa	149
6.5.	Wielkość i struktura globalnych połowów ryb morskich i owoców morza	152
6.6.	Połowy ryb przez polskie rybołówstwo morskie	156
6.7.	Eksport i import produktów rybnych	157
6.8.	Znaczenie ryb jako źródła pożywienia dla światowej populacji	162
7.	Trendy w morskiej żegludze pasażerskiej i wycieczkowej	165
7.1.	Przewozy pasażerskie i wycieczki morskie w czasach nowożytnych	165
7.2.	Pojęcie turystyki morskiej	166
7.3.	Podaż wycieczek dalekomorskich oferowanych przez operatorów wycieczkowców	169

7.4.	Popyt na wycieczki oferowane przez operatorów wycieczkowców	177
7.5.	Ceny wycieczek morskich	181
7.6.	Wpływ pandemii koronawirusa na turystykę morską	184
7.7.	Ekologiczne aspekty eksploatacji wielkich wycieczkowców	185
7.8.	Żegluga pasażerska i promowa na świecie	186
8.	Kierunki rozwoju światowego przemysłu offshore	189
8.1.	Pojęcie i narodziny przemysłu offshore	189
8.2.	Wydobycie ropy naftowej i gazu ziemnego z dna mórz i oceanów	191
8.3.	Rozwój morskiej energetyki wiatrowej	196
8.4.	Perspektywiczne formy przemysłu offshore	199
	Zakończenie	203
	Bibliografia	209
	Spis tabel	219
	Spis rysunków	223

Wstęp

Niniejsza monografia poświęcona jest rzadko poruszanej w literaturze fachowej problematyce globalnej gospodarki morskiej, czyli działalności ekonomicznej na świecie związanej z morzem. Gospodarka morska obejmuje pięć istotnych dla wielu krajów branż: towarowy i pasażerski transport morski, obsługę statków i przeładunki towarów w portach morskich, przemysł okrętowy, rybołówstwo morskie z akwakulturą na morzu oraz przemysł offshore, czyli poszukiwanie i wydobycie ropy naftowej i gazu ziemnego z dna morskiego oraz produkcję energii za pomocą wiatraków zainstalowanych na morzu. Pośrednio z morzem związany jest też zlokalizowany w głębi ładu przemysł wyposażenia okrętowego i turystyka nadmorska.

Drogą morską przewozi się ponad 80% wolumenu wszystkich towarów w handlu międzykontynentalnym i ponad połowę towarów uczestniczących w międzynarodowej wymianie wewnątrzkontynentalnej. Z transportu morskiego korzystają też kraje bez dostępu do morza, których eksportowane i importowane towary z reguły część odległości od dostawcy do odbiorcy także pokonują drogą morską. Korzystnie na rozwój transportu morskiego, obrót portowy i wzrost zapotrzebowania na statki handlowe, i tym samym na zwiększenie produkcji przemysłu okrętowego, wpływa wysoka koniunktura w gospodarce światowej, liberalizacja zagranicznej polityki handlowej w poszczególnych krajach i redukcja kosztów przewozu ładunków drogą morską w wyniku stosowania większych statków, skrócenia czasu postoju statków w porcie i usprawnienie zarządzania w gospodarce morskiej dzięki cyfryzacji i automatyzacji wielu procesów w wiodących branżach gospodarki morskiej na świecie. Natomiast negatywny wpływ na sytuację w gospodarce morskiej na świecie mają wojny, pandemie, kryzysy gospodarcze i protekcyjnistyczna polityka handlowa w krajach o dużym znaczeniu dla handlu światowego.

Przewóz towarów statkami w przeliczeniu na jeden tonokilometr jest znacznie tańszy niż innymi środkami transportu, ponadto zaletą żeglugi morskiej jest możliwość transportu na dużą odległość bez ograniczeń co do rodzaju i gabarytu ładunków. Statki podczas normalnej eksploatacji

emitują do atmosfery mniej szkodliwych spalin niż samochody czy samoloty. Znaczne obciążenie dla środowiska naturalnego stanowią one jedynie w akwenach o dużym natężeniu żeglugi morskiej, gdzie następuje kumulacja spalin okrętowych, albo w sytuacji gdy dochodzi do wycieku paliwa lub nielegalnego zanieczyszczenia środowiska morskiego ściekami i różnymi odpadami. Wadą transportu morskiego jest jego niska elastyczność i stosunkowo długi czas trwania.

Gospodarka morska ma szczególnie duże znaczenie dla rozwoju ekonomicznego krajów wyspiarskich, krajów pozbawionych ważnych surowców oraz miast portowych i rynku pracy w wielu państwach. Jej struktura jest w poszczególnych krajach bardzo zróżnicowana. Obok państw z dużym udziałem w tworzeniu PKB i zatrudnieniu floty handlowej istnieją państwa z wysokim udziałem przemysłu okrętowego (przemysł stoczniowy i produkcja wyposażenia okrętowego), obrotu portowego czy rybołówstwa morskiego. Przykładowo, w Niemczech przemysł okrętowy (stocznie i produkcja wyposażenia okrętowego) zatrudnia 47% wszystkich pracujących w gospodarce morskiej, udział gospodarki portowej wynosi 13%, a udział żeglugi morskiej również 13%. Jednocześnie przemysł okrętowy wytwarza 43% całej wartości brutto gospodarki morskiej, żegluga morska 15%, przemysł offshore 13%, porty 12%¹. Udział samej żeglugi morskiej w niemieckim PKB wynosi 0,40%². W Norwegii spośród sektorów gospodarki morskiej największy udział w tworzeniu PKB mają: przemysł offshore – 71%, żegluga morska – 12% i rybołówstwo morskie – 10%. W Korei Południowej największy jest natomiast udział przemysłu okrętowego – 44,3%, żeglugi morskiej – 22,2% i rybołówstwa morskiego wraz z usługami – 11,2%, a cała koreańska gospodarka morska tworzy 4% PKB i zatrudnia 2,5% wszystkich pracowników³.

Niniejsza monografia składa się z ośmiu rozdziałów i zakończenia. Pierwszy rozdział poświęcony jest morzu jako podstawie funkcjonowania gospodarki morskiej. Przedstawiono w nim definicję gospodarki morskiej, znaczenie mórz oceanów dla ludzkości, ich status prawny oraz szkodliwy wpływ zanieczyszczeń na środowisko morskie i zmiany klimatu na Ziemi.

¹ *Unternehmensfinanzierung der maritimen Industrie in Deutschland*, MFIRG, Hamburg 2022, s. 9.

² *Finanzierungsinstrumente in der maritimen Branchen*, PwC, Hamburg 2021, s. 8.

³ *Ibidem*, s. 77 i 136.

Drugi rozdział zawiera omówienie podstawowych tendencji rozwoju transportu morskiego na świecie. Zarysowano w nim istotę i znaczenie tej gałęzi transportu, historię międzynarodowego transportu morskiego, formy współczesnej żeglugi morskiej oraz dokonano analizy wielkości i struktury przewozu ładunków drogą morską z uwzględnieniem konteneryzacji. Zwrócono też uwagę na wpływ transportu morskiego na środowisko naturalne.

W trzecim rozdziale jest mowa o kierunkach rozwoju światowej floty handlowej. Oddzielnie rozpatrzono rozwój floty kontenerowców i przedstawiono możliwości wprowadzenia do żeglugi statków z napędem alternatywnym wobec silników okrętowych na paliwo żeglugowe.

Przedmiotem rozważań w czwartym rozdziale są zmiany zachodzące w gospodarce portowej na świecie. Przedstawiona została definicja portu morskiego, jego funkcje i rodzaje portów na świecie. Nakreślono też historyczny rozwój portów w Europie, wielkość i strukturę przeładunków w portach, a także wyzwania ekonomiczne, technologiczne i związane z ochroną środowiska naturalnego, którym muszą stawić czoła współczesne porty.

Piąty rozdział przybliży kierunki rozwoju przemysłu stoczniowego na świecie, który musi odpowiadać na oczekiwania armatorów w zakresie zwiększenia efektywności energetycznej statków i zmniejszenia przez statki emisji szkodliwych spalin. Przedstawiono też przesunięcia w lokalizacji geograficznej przemysłu okrętowego i zmiany w strukturze produkowanych jednostek pływających.

Szósty rozdział dotyczy ewolucji rybołówstwa morskiego na świecie. Podkreślono w nim znaczenie ryb jako pożywienia dla milionów ludzi na świecie, pokazano problemy z przełowieniem zasobów rybnych i nakreślono podejmowane przez społeczność międzynarodową działania na rzecz zrównoważonego rybołówstwa.

Siódmy rozdział dotyczy żeglugi pasażerskiej i wycieczkowej na świecie. Najwięcej miejsca poświęcono turystyce z wykorzystaniem wielkich wycieczkowców, która najbardziej ucierpiała z powodu pandemii koronawirusa i która powoli się odradza.

Ostatni rozdział poświęcony jest najbardziej dynamicznemu i przyszłościowemu segmentowi gospodarki morskiej, jakim jest przemysł offshore. Jest w nim mowa o wydobywaniu z dna mórz surowców ropy naftowej i gazu ziemnego oraz o rozwoju morskiej energetyki wiatrowej.

Książka adresowana jest do studentów ekonomii, geografii i oceanografii oraz praktyków zajmujących się gospodarką morską.

