

Natalia Wagner
Akademia Morska w Szczecinie

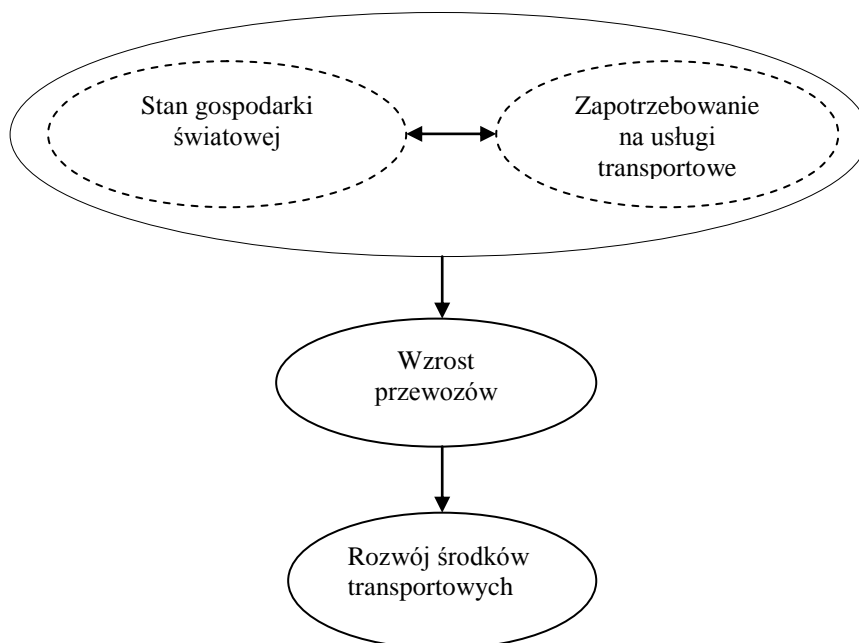
Wpływ koniunktury gospodarczej na rynek przewozów morskich

Jednymi z najistotniejszych cech, które opisują rynek żeglugowy są jego międzynarodowy charakter oraz cykliczna natura. Obie przełożyły się na wyniki finansowe armatorów w czasie kryzysu finansowego. Wrażliwość na koniunkturę gospodarczą obserwowaną zwłaszcza w państwach aktywnie uczestniczących w wymianie międzynarodowej zmusza do ciągłej analizy sytuacji makroekonomicznej w tych krajach.

Związki cyklicznego charakteru aktywności gospodarczej oraz popytu na przewozy

Związki między gospodarką a transportem mają charakter wieloaspektowy, w dużej mierze wynikający ze specyficznych cech działalności transportowej. Jedną z nich jest wtórny charakter popytu na przewozy, oznaczający, że „popyt na usługę transportową jest zawsze wywoływany poprzedzającym go popytem pierwotnym”¹, czyli popytem na dobro będące przedmiotem przewozu. Cecha ta wpływa na kierunek zależności przyczynowo - skutkowych pomiędzy wzrostem gospodarczym a zmianami wielkości przewozów. Fragment sieci takich wzajemnych powiązań, proponowany przez D. Rucińską, zaprezentowano na rysunku 1. Przedstawione kierunki oddziaływania wybranych elementów sieci potwierdzają, że impulsem dla zmian ilości przewozów są potrzeby transportowe, których źródeł należy poszukiwać w aktywności gospodarczej.

Należy także przywołać, podkreślane często w literaturze stanowisko, że aby potrzeba przewozowa mogła być zrealizowana, przed jej pojawieniem się muszą zostać spełnione odpowiednie warunki niezbędne do jej realizacji. Są one związane z kolejną właściwością transportu, jaką jest jednoczesność produkcji i konsumpcji usług transportowych, a przez to brak możliwości produkcji usług przewozowych na zapas². Wynika z tego konieczność odpowiedniego przygotowania infrastruktury i środków transportu do świadczenia usług, które będą miały miejsce w przyszłości.

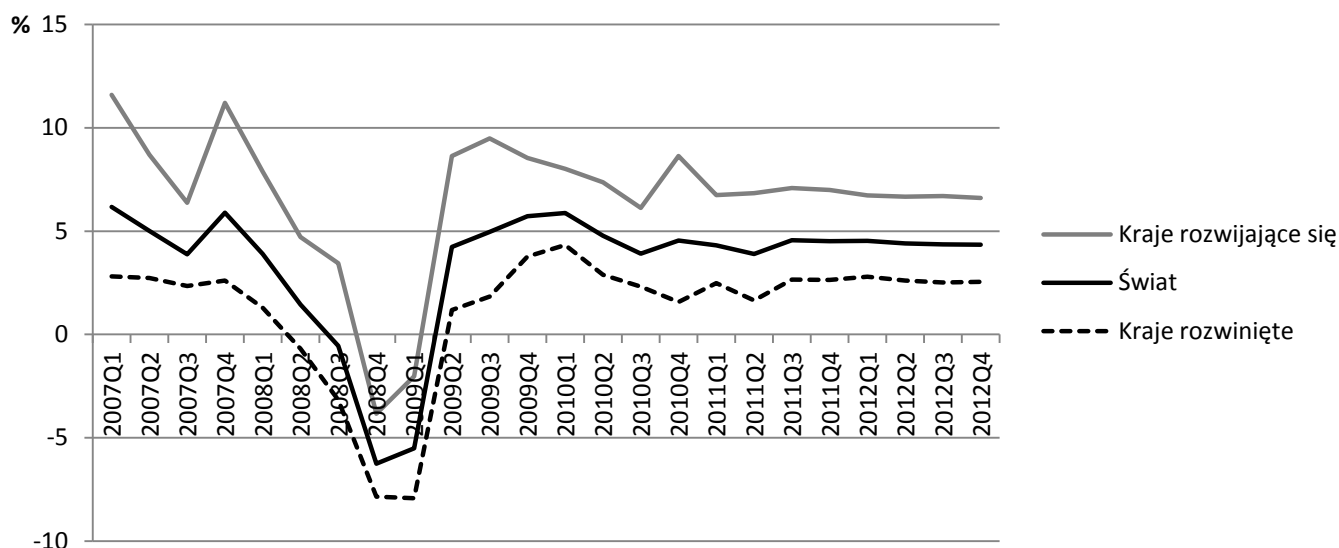


Rys. 1. Kierunki oddziaływania gospodarki światowej i wybranych elementów rynku transportowego.
Źródło: D. Rucińska, *Cykle gospodarcze w transporcie*, Wyd. UG, Gdańsk 1992, s. 46.

¹ *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, pod. red. T. Szczepaniaka, PWE, Warszawa 2002, s. 21.

² *Transport i spedycja...* op. cit. s. 25

Warto przeanalizować te zależności w odniesieniu do zjawisk zachodzących w ostatnich latach. Problemy rynków finansowych, często postrzegane jako pierwsza fala kryzysu gospodarczego, osiągnęły wymiar globalny i przeniosły się do realnej gospodarki w 2008 roku. Produkt krajowy brutto, czyli miara zazwyczaj przyjmowana jako wyznacznik cyklu koniunkturalnego, w krajach rozwiniętych traktowanych jako całość zaczął spadać w 2007 roku, a wartość ujemną odnotował w 2 kwartale 2008 roku. Natomiast w krajach rozwijających się miało to miejsce dwa kwartały później (rysunek 2). Podobne przesunięcia miały miejsce podczas wychodzenia z recesji. Było to widoczne także w odniesieniu do pojedynczych gospodarek. W USA dodatnia dynamika PKB została odnotowana w 4 kwartale 2009 roku, a w strefie euro kwartał później.



Rys. 2. Dynamika PKB w okresie od I kwartału 2007 do I kwartału 2011 oraz jej prognoza do 4 kwartału 2012 roku.

Źródło: *World Economic Outlook Update, IMF, June 2011.*

Kraje zaliczane do grupy rozwijających się przeszły kryzys o wiele łagodniej, a wiele z nich nie odnotowało recesji identyfikowanej jako spadek stopy wzrostu PKB poniżej zera. Przykładowo, w ujęciu średniorocznym dynamika PKB w Chinach w omawianych latach nie spadła poniżej 9%, a w Indiach poniżej 5,5%. Także perspektywy dla tych gospodarek są oceniane wysoko, zwłaszcza jeśli będą rozwijały rynki wewnętrzne. Prognozy na najbliższe lata mówią o wzroście gospodarczym rzędu 9,5% w Chinach (pomimo schładzania popytu) oraz 7,8% w Indiach w 2012 roku³.

Międzynarodowe organizacje i instytuty badawcze z zasady starają się prezentować optymistyczne scenariusze wzrostu PKB. Dynamicznie zmieniająca się sytuacja między innymi w obszarze finansów publicznych kilku krajów rozwiniętych, w tym strefy Euro i USA, sprawia, że trudno jest przeprowadzić wiarygodną średnioterminową prognozę kształtowania się PKB. Dlatego prognozy są okresowo weryfikowane. Przykładowo IMF w czerwcu 2011 roku zmienił szacunki opublikowane w kwietniu 2011 roku. W najnowszych prognozach skorygowano w dół wzrost PKB w drugiej połowie 2010 i w 2011 roku dla krajów rozwiniętych i całej gospodarki światowej⁴. Co ciekawe, korekta prognoz zawierała także optymistyczne sygnały. Wzrost PKB w pierwszym kwartale 2012 roku został skorygowany w górę w odniesieniu do wszystkich trzech analizowanych grup państw.

Analizowane zmiany prognoz PKB dla szerokich grup krajów nie są bardzo duże, większe zmiany wprowadzone zostały natomiast dla poszczególnych gospodarek. Prognozy wzrostu PKB dla państw zaliczanych do danej grupy często zdecydowanie różnią się między sobą. Wśród krajów rozwiniętych, na 2012 rok najszybszy wzrost prognozowany jest dla Japonii (2,9%), podczas gdy w strefie Euro ma wynieść 1,7%. Również korekty w ramach danej grupy są zróżnicowane. Przykładowo dla USA obniżono spodziewany wzrost PKB o -0,3% dla całego 2011 roku, a szacunki dla Niemiec i Francji skorygowano w górę odpowiednio o 0,7% i 0,5% dla tego samego okresu.

³ Dane na podstawie: *World Economic Outlook Update, IMF, June 2011*

⁴ Ibidem

Pierwsze kwartały dodatnich stóp wzrostu PKB w 2009 i 2010 roku mogły wskazywać, że recesja była głęboka lecz krótkotrwała, a jej następstwem będzie powrót na ścieżkę stabilnego wzrostu i dynamiki PKB przekraczającej 5%, podobnie jak w roku bezpośrednio poprzedzającym recesję. Gospodarka światowa jako całość rzeczywiście w IV kwartale 2009 roku przekroczyła 5% wzrostu PKB, ale już w kolejnych kwartałach spadła poniżej tego poziomu, a wciąż powracające problemy każą się spodziewać kolejnych weryfikacji prognoz w dół.

Cykl koniunkturalny – implikacje dla przewozów drogą morską

W literaturze obowiązuje wspólne podejście wielu autorów, zgodnie z którym czynniki wpływające na wielkość i strukturę popytu na morskie usługi przewozowe można podzielić na trzy zasadnicze grupy⁵:

- zapotrzebowanie na towary przewożone drogą morską
- zagraniczna i międzynarodowa polityka handlowa i żegluga
- odległość przewozu.

Każdy wymieniony czynnik jest z kolei uwarunkowany następnymi, stojącymi za nim, przyczynami. Z perspektywy oddziaływania cykli koniunkturalnych należy zwrócić uwagę na pierwszy i drugi z przedstawionych powyżej czynników.

Pierwsza determinanta podkreśla pochodny charakter popytu na przewozy względem popytu na towary transportowane drogą morską. Lista czynników określających ten popyt może być z kolei dalej rozwijana. Wśród nich wymienia się przede wszystkim⁶: wielkość produkcji towarów i poziom zapasów, popyt na surowce i produkty w różnych regionach świata oraz siłę nabywczą importerów. Są to zatem czynniki leżące poza sferą transportu morskiego. Należy je wiązać ze stanem aktywności gospodarczej danego kraju czy regionu. Przebieg w czasie tych czynników i charakter ich zmian będzie miał wpływ na kształtowanie się wielkości popytu na usługi przewozowe.

Ważny jest także drugi z wymienionych czynników. Międzynarodowe organizacje gospodarcze podkreślały w swoich deklaracjach, że przy podejmowaniu działań antykryzysowych będą uwzględniać dążenie do wolnego handlu i swobodnego prowadzenia bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Zwraca się uwagę, że porozumienia wielostronne nie będą modyfikowane, a ewentualne próby pojawienia się nowego protekcjonizmu w relacjach bilateralnych to tylko sytuacje incydentalne⁷.

W dobie wciąż nierozwiązanych kwestii natury makroekonomicznej, a zwłaszcza powracających problemów finansów publicznych w kilku krajach rozwiniętych, rodzi się pytanie o skutki dla światowego handlu, a w szczególności handlu drogą morską. Warto przeanalizować wpływ kryzysu gospodarczego na popyt na przewozy drogą morską oraz proces powolnego powrotu popytu na tonaż wraz ze wzrostem gospodarczym. Interesujący jest także dalszy ciąg tych zależności, czyli oddziaływanie zmian przewozów morskich na sytuację na rynku żegludowym, a zwłaszcza na wysokość stawek frachtowych.

Na rysunku 3 widoczna jest duża synchronizacja stóp wzrostu PKB świata oraz przewozów ładunków drogą morską. Bardzo silna korelacja jest obserwowana od 1995 roku – współczynnik korelacji wynosi aż 0,9. Jej wyrazem było także zachowanie się zmiennych w ostatnich latach. W 2009 roku wartości obu szeregów czasowych spadły poniżej zera, a następnie równocześnie odbiły się w 2010 roku. Na 2011 rok prognozowane jest osłabienie tempa ich dalszego wzrostu.

Włączenie do prezentowanych danych międzynarodowego handlu dobrami (bez wyróżniania gałęzi transportu) również wskazuje na podobną współzmiennność, przy czym intensywność zmian importu i eksportu jest o wiele większa w porównaniu do pozostałych zmiennych⁸. Światowy import i eksport dóbr spadł w 2009 roku o około 12%, aby w 2010 roku wzrosnąć odpowiednio o 13% i 14,2%. Prognozy na 2011 rok mówią o osłabieniu tendencji wzrostowej (wzrost o około 8%), podobnie jak to ma miejsce dla PKB oraz przewozów morskich.

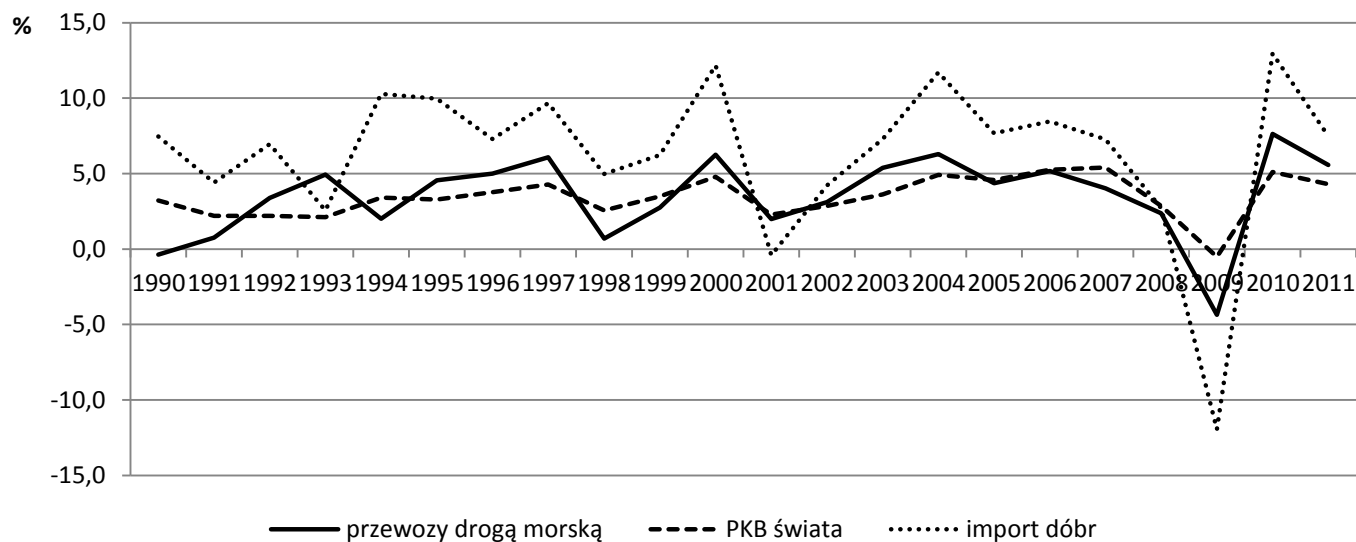
⁵ L. Plewiński, *Podstawy ekonomiki transportu morskiego*, cz.1, WSM w Szczecinie, Szczecin 1998, . s. 29.

⁶ Ibidem, s. 30.

⁷ A. Zielińska-Głębocka, *Handel międzynarodowy w dobie światowego kryzysu*, [w:] *Kryzys globalny. Początek czy koniec*, Regan Press, Gdańsk 2009, s. 66.

⁸ Na rysunku pokazano tylko import, ponieważ dynamika dla eksportu była bardzo podobna.

Tak intensywny spadek handlu międzynarodowego towarzyszący recesji gospodarczej był obserwowany po raz pierwszy od II wojny światowej. Wśród przyczyn tej sytuacji wymienia się przede wszystkim zmniejszenie ograniczeń handlowych oraz rozwój globalnych łańcuchów dostaw, co ma miejsce od lat 90.⁹ XX wieku. W efekcie rozbudowy globalnych sieci dostaw półprodukty i wyroby gotowe często wielokrotnie przekraczają granice. Okazuje się zatem, że rozwój handlu w ramach zintegrowanych międzynarodowych sieci produkcji odegrał istotną rolę we wzmożeniu załamania światowego handlu.



Rys. 3. Dynamika PKB świata, importu dóbr oraz przewozów drogą morską w latach 1990 - 2010 oraz prognoza na 2011 rok.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *World Economic Outlook Database, IMF, April 2011; World Economic Outlook Update, IMF, June 2011, Shipping Review and Outlook, Clarkson, Spring 2011.*

Warto bardziej szczegółowo przeanalizować wielkości przewozów drogą morską w latach 2008 - 2010 na tle wcześniejszych tendencji obserwowanych w tej gałęzi transportu, a także ocenić prognozy na cały 2011 rok. Recesji gospodarczej towarzyszył spadek przewozów morskich zarówno ogółem, jak i w odniesieniu do wielu poszczególnych grup ładunkowych. Zmiany te były szczególnie silnie odczuwane, ponieważ we wcześniejszych latach przewozy charakteryzowały się stabilnym trendem wzrostowym. Perturbacje gospodarki światowej obserwowane we wcześniejszych latach nie przenosiły się na transport morski w takiej skali, jak te doświadczane w 2008 roku. Wcześniejszej recesji gospodarczej, której dno w USA według NBER miało miejsce w listopadzie 2001 roku¹⁰, nie towarzyszył spadek wielkości przewozów drogą morską w żadnej grupie ładunkowej. Należy jednak zwrócić uwagę na to, że dynamika światowego PKB była w tamtym czasie wyższa niż 2%, a w USA wynosiła 1,1%¹¹. Tym razem natomiast obserwowany był spadek wielkości przewozów w ujęciu bezwzględny, podobnie jak w przypadku PKB wielu gospodarek rozwiniętych oraz gospodarki światowej.

Na rysunku 4 przedstawiono przewozy drogą morską wybranych grup ładunków – uwzględniono ładunki masowe suche oraz ładunki skonteneryzowane. Na ładunki masowe warto zwrócić szczególną uwagę ze względu na zachowanie się wielkości handlu surowcami ogółem w czasie kryzysu, a następnie ożywienia gospodarczego. Spadek wymiany handlowej w odniesieniu do surowców wynosił aż 24% (bez uwzględniania rodzaju gałęzi transportu) w okresie roku począwszy od IV kwartału 2008 roku¹². Dla surowców był on najgłębszy w porównaniu do pozostałych trzech grup towarowych wyróżnianych w tym układzie¹³.

⁹ R. Baldwin, *The great trade collapse: What caused it and what does it mean?*, [w:] *The Great Trade Collapse: Causes, Consequences and Prospects*, CEPR, London, 2009, s. 6.

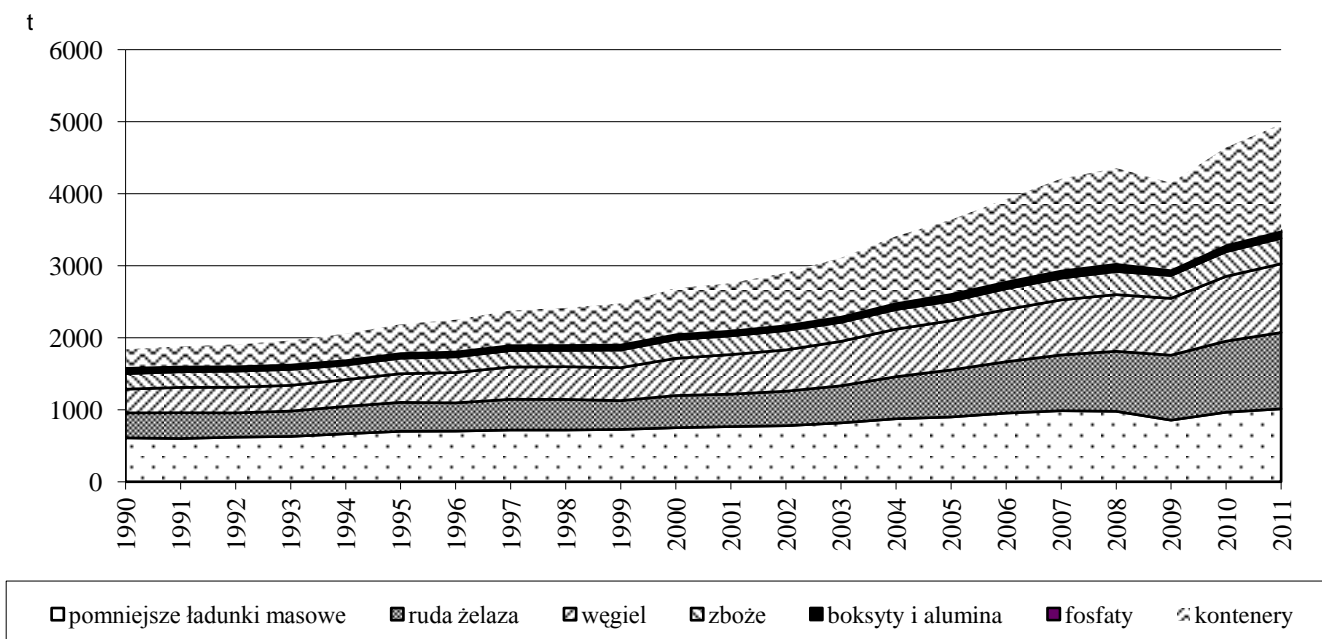
¹⁰ www.nber.org/cycle/cyclesmain.html

¹¹ Dane statystyczne na podstawie World Economic Outlook Database, IMF, April 2011.

¹² *World Economic Outlook*, IMF, October 2010.

¹³ Pozostałe to: półprodukty, dobra trwałe oraz nietrwałe.

Na omawianym wykresie widoczny jest spadek przewozów ładunków masowych suchych ogółem. W 2009 roku zmniejszyły się o 2,9% w stosunku do poprzedniego roku. Był to pierwszy rok od 1990, kiedy dynamika przewozów była ujemna. Spadek wielkości przewozów dotknął nie tylko ładunki masowe suche. Tendencja ta była obserwowana także w odniesieniu do ropy naftowej (spadek o 4%) i jej produktów (-4%), gazu LPG (-10%) oraz kontenerów (-9%). Spadek przewozów nie dotyczył jednak wszystkich rodzajów ładunków. Wzrostem cechowały się węgiel i ruda żelaza. W przypadku węgla osłabiło się tylko tempo wzrostu przewozów. W latach 2007 – 2008 wynosiło ono 3%, a w latach 2008 – 2009 zaledwie 0,4%. Natomiast w odniesieniu do rudy żelaza wzrostowa tendencja przewozów utrzymywała się od 2008 do 2010 roku na zbliżonym poziomie, nie spadającym średniorocznie poniżej 7%.



Rys. 4. Światowy handel drogą morską suchych ładunków masowych oraz ładunków skonteneryzowanych w latach 1990 – 2010 oraz prognoza na 2011 rok [t].

Źródło: *Shipping Review and Outlook, Clarkson, Spring 2011.*

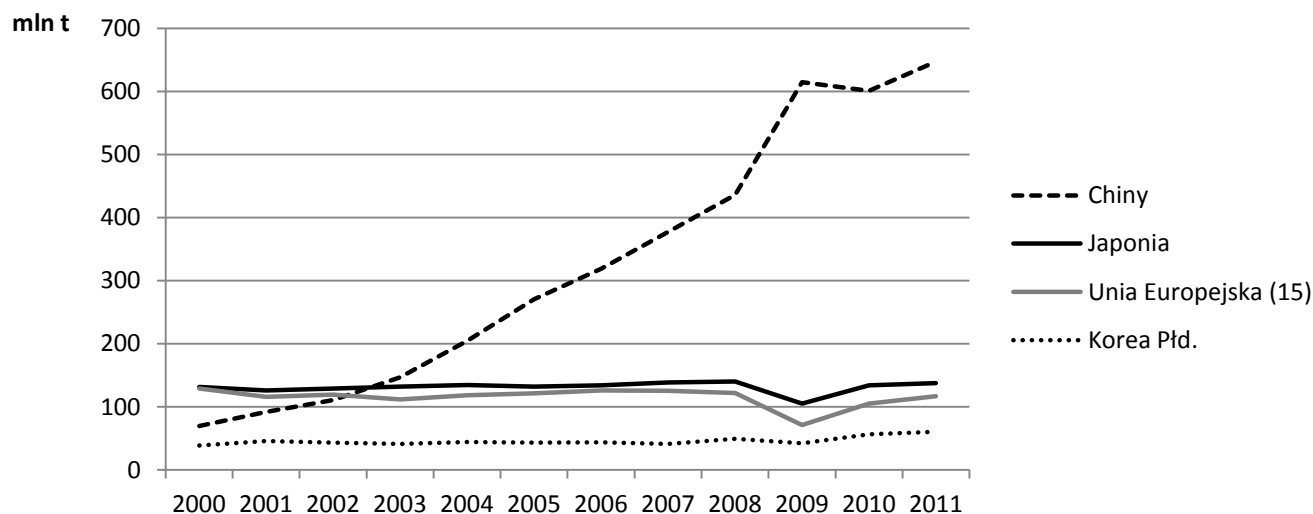
Prognozy wielkości przewozów w najbliższych kwartałach są optymistyczne. Średnioroczny wzrost przewozów drogą morską ogółem prognozowany na lata 2010 – 2011 wynosi 5,5%, podczas, gdy w latach 1990- 2010 wynosił średniorocznie 3,6%. Predykcje dla poszczególnych grup ładunków mówią o jeszcze większych wzrostach. Najbardziej dynamicznie mają rosnać przewozy ładunków skonteneryzowanych (8,9%), gazu LNG (6%) oraz rudy żelaza (5,4%).

Ruda żelaza stanowi najważniejszy ładunek w grupie 5 głównych suchych masowych. Za dynamiczny wzrost jej przewozów w ostatnich 10 latach odpowiadają przede wszystkim Chiny (rysunek 5). W 2010 roku udział Chin w światowym imporcie rudy żelaza drogą morską wynosił 61%. W czasie światowego kryzysu gospodarczego dynamika importu nie była już na tak wysokim poziomie, jak jeszcze w 2008 roku. O ile w latach 2007 – 2008 przewozy wzrastały w tempie 16%, to już w 2009 – 2010 cechowały się 2% spadkiem.

Prognozuje się, że światowy popyt na stal w 2011 roku wzrośnie o 5,9%. Oczekiwane zapotrzebowanie różnie prezentuje się w zależności od gospodarki. Pomimo tendencji wzrostowych zużycie stali w krajach rozwiniętych ma wciąż pozostać na poziomie o 14% niższym niż w 2007 roku. W tym samym czasie w krajach rozwijających się wartość ta ma przekroczyć poziom z 2007 roku o 38%¹⁴. Wszystkie przygotowywane prognozy bazują na założeniu, że światowa gospodarka utrzyma się na ścieżce wzrostu gospodarczego. Nie można więc tych predykcji traktować jako pewnik, lecz raczej jako optymistyczny scenariusz, którego realizacja zależy od wielu niewiadomych. Tym niemniej istnieją przesłanki pozwalające prognozować dalszy, choć może już nie tak dynamiczny jak w poprzednich latach, wzrost popytu na surowce ze strony Chin. Wskazuje na to dynamika oraz stopniowe zmniejszanie dystansu w stosunku do

¹⁴ *Cargo competition likely to be fierce, „The Baltic”, 2011, Nr 2, s. 35.*

krajów rozwiniętych takich wielkości mówiących o wzroście gospodarczym jak wskaźnik urbanizacji bądź zużycie stali per capita¹⁵. Produkcja surowej stali w Chinach nieprzerwanie rośnie. Trend wzrostowy obserwowany był zarówno w czasie recesji gospodarczej w krajach rozwiniętych, jak i w ostatnich miesiącach. W pierwszej połowie 2011 roku odnotowano wzrost o 10% w stosunku do analogicznego okresu w 2010 roku¹⁶.



Rys. 5. Przewozy rudy żelaza drogą morską według głównych importerów w latach 2000 – 2010 oraz prognoza na 2011 rok.

Źródło: Shipping Review and Outlook, Clarkson, Spring 2011.

Nie tylko przewozy ładunków masowych, a wśród nich zwłaszcza surowców przemysłowych, są ściśle związane z koniunkturą gospodarczą. Recesja oznacza również spadek handlu półproduktami oraz trwałymi i nietrwałymi finalnymi dobrami konsumpcyjnymi, natomiast wraz z nastaniem ożywienia gospodarczego można oczekiwać wzrostu ich przewozów¹⁷. Są to towary, które drogą morską są przewożone głównie w kontenerach. Wielkość przewozów kontenerowych, mierzona w tonach, spadła w 2009 roku o 9% w porównaniu do poprzedniego roku. Było to szczególnie silne odczuwane przez armatorów z tego względu, że przed 2008 rokiem rynek ten charakteryzował się corocznie stabilnym dwucyfrowym wzrostem. Podobna tendencja była obserwowana w odniesieniu do przeładunków kontenerów w portach morskich. Statystyki te są publikowane w bardziej odpowiedniej jednostce – TEU¹⁸. Przeładunki kontenerów łącznie w 50 głównych światowych portach kontenerowych przed 2009 rokiem odnotowywały nieprzerwany dynamiczny wzrost, natomiast w 2009 roku spadły o 9,7% w stosunku do poprzedniego roku. Ta sytuacja dotknęła zarówno główne porty amerykańskie, europejskie, jak i azjatyckie.

Potencjał przewozowy mierzony nośnością (rysunek 6) oraz liczbą statków charakteryzuje się niezachwianym trendem wzrostowym. Jest to efektem tego, że stopniowo wchodzi do eksploatacji jednostki zamówione w stocznich w czasie bardzo wysokich stawek frachtowych, które obowiązywały w latach poprzedzających globalny kryzys finansowy.

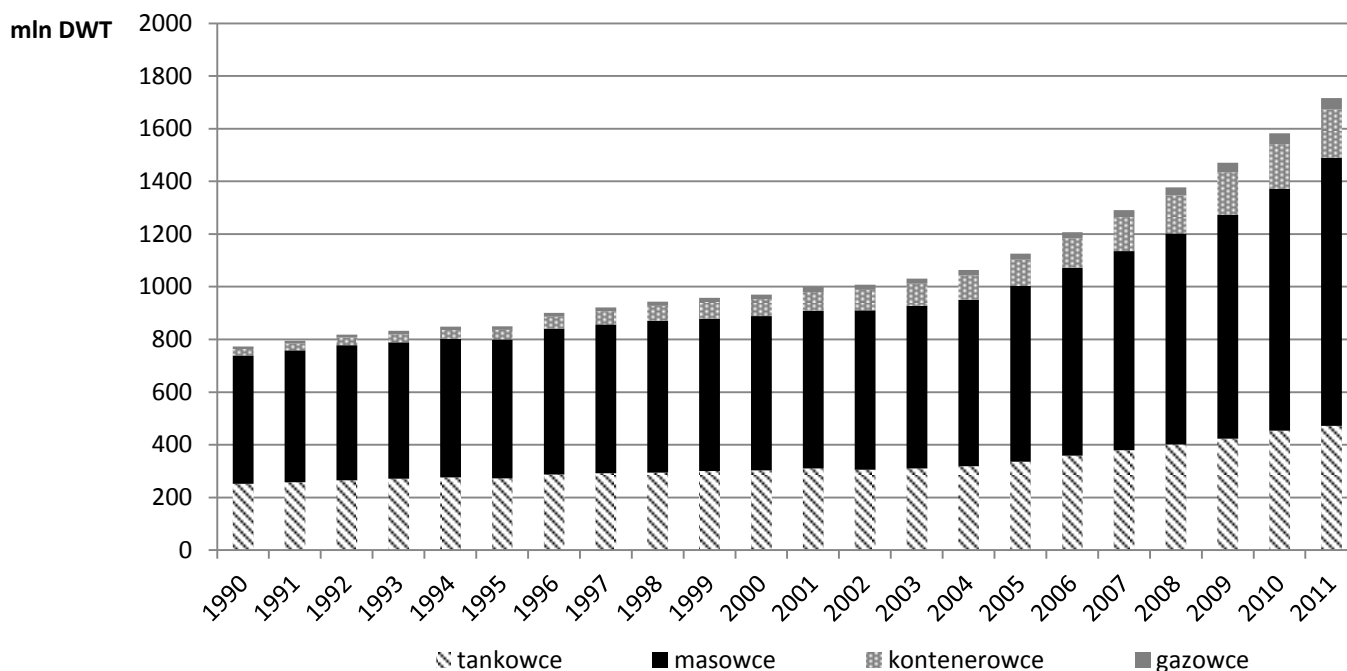
Nadwyżka podaży zdolności przewozowej nad popytem na przewozy będzie w najbliższych latach głównym czynnikiem wpływającym na większość częściowych rynków frachtowych. Jej efektem będą stawki frachtowe na poziomie zdecydowanie niższym niż przed kryzysem finansowym oraz nasilająca się konkurencja między armatorami, często prowadząca do zmiany struktury na częściowych rynkach frachtowych. Rywalizacja o pozyskanie ładunku toczy się nie tylko w ramach danego segmentu statków, ale także pomiędzy jednostkami różnego typu (o ile technologia przewozu na to pozwala). Przykładem takiej walki konkurencyjnej o pozyskanie ładunku jest sytuacja na rynku ładunków typu breakbulk, obserwowana w odniesieniu do masowców i kontenerowców z segmentów o mniejszej nośności. Konkurencja na tym rynku będzie coraz większa, ponieważ portfele zamówień na masowce są pełne, a jednostki te są głównym pretendencem do ich przewozu.

¹⁵ C. Chiste, *Lessons from the past*, "Lloyd's Shipping Economist", 2008, nr 9.

¹⁶ www.worldsteel.org

¹⁷ *World Economic Outlook*, IMF, October, 2010.

¹⁸ Dane na podstawie: *Shipping Statistics and Market Review*, ISL, Bremen, 2010, nr 54.



Rys. 6. Główne rodzaje statków światowej floty handlowej w latach 1990 - 2010 oraz prognoza na 2011 rok. Źródło: *Shipping Review and Outlook*, Clarkson, Spring 2011.

Podobne tendencje związane z zaostrzającą się konkurencją o ładunki obserwuje się w odniesieniu do ładunków typu project cargo¹⁹ oraz MPV²⁰. O ładunki te rywalizują jednostki ro-ro oraz kontenerowce. Wskazuje się, że konkurencja ze strony kontenerowców nie będzie jednak zbyt ostra, ponieważ ich podaż nie będzie rosła tak istotnie, jak ma to miejsce na przykład dla masowców. W odniesieniu do portfela zamówień na kontenerowce w większym stopniu niż dla masowców obserwuje się redukcje zamówień w stocznich bądź opóźnienie dostaw gotowych jednostek²¹.

Podsumowanie

W dobie niepewnej sytuacji makroekonomicznej gospodarek rozwiniętych bardzo trudne jest formułowanie prognoz dotyczących popytu na przewozy morskie. Ewentualne ponowne zawirowania na rynkach finansowych oraz problemy finansów publicznych mogą przełożyć się niekorzystnie na wysokość stawek frachtowych nie tylko w wyniku rzeczywistego spadku masy towarowej kierowanej do przewozu, ale także poprzez rozprzestrzenianie się obaw co do przyszłej wielkości popytu oraz realizacji płatności. Stawka frachtowa jest wielkością, która zmienia się najszybciej na rynku przewozów morskich i to ona będzie głównie reagowała na niepokojące sygnały płynące z gospodarki. Jej wysokość jest odbiciem tendencji występujących przede wszystkim po stronie popytu na usługi przewozowe (w dużej mierze zależnego od koniunktury gospodarczej), ponieważ podaż zdolności przewozowej jest w krótkim czasie stała.

Szacunki przygotowywane w pierwszej połowie 2011 roku mówią o wzroście popytu na przewozy morskie ogółem rzędu 6% oraz podaży zdolności przewozowej na poziomie 7% w ciągu całego roku²². Predykcje to mogłyby świadczyć o dążeniu rynku do stanu równowagi, niestety obraz komplikuje się, gdy weźmie się pod uwagę poszczególne rodzaje tonażu. Wpływ koniunktury gospodarczej na sytuację na rynkach frachtowych będzie zróżnicowany ze względu na różną ich strukturę oraz możliwości dopasowania się do oferty ładunkowej. W efekcie konieczne jest ocenianie każdego segmentu rynku frachtowego osobno. Co ważne segment poddawany analizie to nie tylko rodzaj jednostek, ale także ich wielkość. Łączna analiza, w której bada się siłą rzeczy wielkości uśrednione nie oddałaby całej prawdy o rynku.

¹⁹ Ładunki ciężkie, wielkogabarytowe wymagające stosowania indywidualnych rozwiązań logistycznych podczas transportu i przeładunku.

²⁰ MPV – Multi Purpose Vehicle

²¹ *Cargo competition likely to be fierce*, op.cit.

²² *Cape crash*, The Baltic, 2011, nr 1, s. 32.

Streszczenie

W artykule przedstawiono związki między koniunkturą gospodarczą w skali świata a rynkiem przewozów morskich w świetle kryzysu finansowego z lat 2007 - 2008 oraz związanej z nim recesji gospodarczej w krajach rozwiniętych.

Literatura

1. Baldwin R., The great trade collapse: What caused it and what does it mean?, [w:] The Great Trade Collapse: Causes, Consequences and Prospects, CEPR, London, 2009.
2. Cape crash, "The Baltic", 2011, nr 1
3. Cargo competition likely to be fierce, „The Baltic”, 2011, nr 2.
4. Chiste C., Lessons from the past, "Lloyd's Shipping Economist", 2008, nr 9.
5. Plewiński L., Podstawy ekonomiki transportu morskiego, cz.1, WSM w Szczecinie, Szczecin 1998.
6. Rucińska D., Cykle gospodarcze w transporcie, Wydawnictwo UG, Gdańsk 1992.
7. Shipping Review and Outlook, Clarkson, Spring 2011.
8. Transport i spedycja w handlu zagranicznym, pod. red. T. Szczepaniaka, PWE, Warszawa 2002.
9. World Economic Outlook Database, IMF, April 2011.
10. World Economic Outlook Update, IMF, June 2011.
11. World Economic Outlook, IMF, October 2010.
12. www.nber.org/cycle/cyclesmain.html
13. www.worldsteel.org
14. Zielińska-Głębocka A., *Handel międzynarodowy w dobie światowego kryzysu*, [w:] *Kryzys globalny. Początek czy koniec*, Regan Press, Gdańsk 2009.