

ROZWÓJ TRANSPORTU MORSKIEGO W REGIONIE MORZA BAŁTYCKIEGO

Dynamiczny rozwój transportu morskiego w regionie Morza Bałtyckiego stymulowany jest przez wiele różnorodnych czynników. Czynniki te – tak zewnętrzne, jak i wewnętrzne, czyli wewnątrzbałtyckie oraz rynkowe i pozarynkowe, transportowe i pozatransportowe – działają z różną siłą na wielkość i strukturę przewozów drogą morską. W przyszłości siła i zakres ich oddziaływania na badane zjawisko będzie ulegać różnokierunkowym zmianom.

Autor artykułu podejmuje próbę identyfikacji i klasyfikacji podstawowych czynników tego typu oraz ocenia – głównie od strony uwarunkowań rynkowych: rynków towarowych i transportowych – jak czynniki te w warunkach dynamicznie zmieniającego się otoczenia w układzie bałtyckim i poza-bałtyckim będą stymulować lub ograniczać ekspansję transportu morskiego w tym regionie Europy. Przedmiotem analizy jest także problem konkurencyjności międzygaleziowej w transporcie w regionie bałtyckim, która stymulowana przez zmiany zachodzące w układzie infrastruktury transportowej oraz postępujące procesy koncentracji strumieni dostaw może w istotny sposób wpływać na podział zadań przewozowych między poszczególnymi gałęziami transportu. Wskazuje się również na istotną rolę w tym zakresie Komisji Europejskiej, która za pomocą programów wsparcia rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu, autostrad morskich i transportu intermodalnego, a także przez opracowanie i realizację strategii dla regionu Morza Bałtyckiego może w znacznym stopniu stymulować ekspansję transportu morskiego w tym regionie.

1. UWARUNKOWANIA ROZWOJU PRZEWOZÓW MORSKICH W REGIONIE MORZA BAŁTYCKIEGO

Region Morza Bałtyckiego (RMB) z racji swego położenia geograficznego oraz korzystnych uwarunkowań geopolitycznych, jakie powstały w tej części Europy na początku lat 90. XX w. (rys. 1), jak również posiadanego potencjału gospodarczego i wymiennego, określonego między innymi poziomem innowacyjności gospodarek krajów skandynawskich oraz stopniem otwartości i zaangażowania krajów bałtyckich w kreowaniu relacji globalnych, jest obszarem o dużej intensywności rozwoju transportu morskiego [7]. Jego znaczenie dla rozwoju tych krajów – tak w wymiarze wewnątrzbałtyckim, jak i zewnętrznym, tj. pozabałtyckim – jest więc z naturalnych powodów – zarówno ekonomicznych, jak i technicznych – ogromne. Transport morski jest nie tylko skutecznym łącznikiem tego regionu z układem gospodarki globalnej, ale stanowi także podstawowy element tworzenia spójności przestrzennej, ekonomicznej i społecznej regionu bałtyckiego, integrując

go tak w wymiarze wewnętrznym, jak i zewnętrznym – UE, Europa, gospodarka światowa.



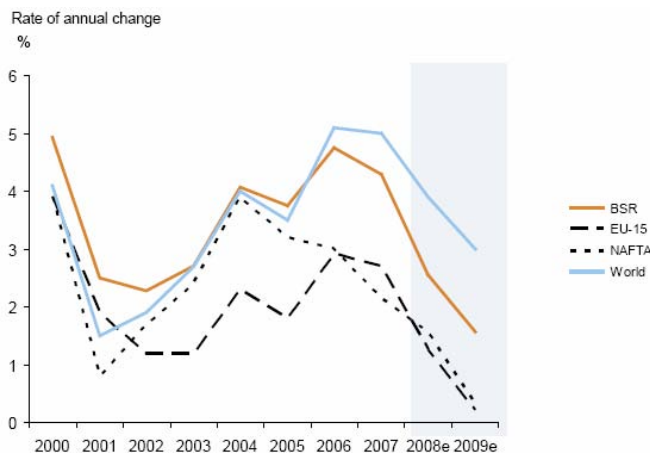
Rys. 1. Region Morza Bałtyckiego wraz z obszarami przyległymi [2]

Rozwój transportu morskiego determinuje wiele różnorodnych czynników. Oddziałują one jednak na jego rozwój w poszczególnych przedziałach czasu, co zostało wielokrotnie zweryfikowane, nie tylko różnokierunkowo, ale także z różną siłą i intensywnością [9]. Do podstawowych czynników tego typu, a właściwie ich grup, należy zaliczyć:

- czynniki makroekonomiczne, określające dynamikę wzrostu gospodarczego krajów Regionu Morza Bałtyckiego oraz krajów ościennych (por. rys. 1), wyrażające się w ujęciu syntetycznym wzrostem PKB tych krajów, a w szczególności: produkcji i konsumpcji, wielkością nakładów inwestycyjnych, dynamiką rozwoju wymiany handlowej i jej strukturą rodzajową oraz kierunkową;
- uwarunkowania transportowe (sektorowe), określające od strony technicznej, logistyczno-operacyjnej oraz ekonomicznej możliwości realizacji zarówno wymiany handlowej krajów bałtyckich w relacjach wewnętrznych i zewnętrznych, jak i przewozów tranzytowych i wewnątrz krajowych;
- uwarunkowania regulacyjno-instytucjonalne i polityczne, wchodzące w zakres polityki transportowej oraz polityk horyzontalnych UE, a także mechanizmów regulacji innych instytucji i organizacji międzynarodowych obejmujących swym zasięgiem ten sektor przewozów i jednocześnie region Europy.

Rozwój transportu morskiego determinuje w ogromnym stopniu grupa czynników makroekonomicznych. Dynamika wzrostu PKB przekłada się bowiem bezpośrednio na sferę handlu i transportu, warunkując również rozwój handlu i trans-

portu morskiego. Region Morza Bałtyckiego wytwarza łącznie PKB na poziomie 1450 mld euro, w czym udział krajów nordyckich wynosi ok. 73%, północnych landów niemieckich – 14% i spada, północno-zachodniej Rosji – 5,3% (tendencja rosnąca), krajów bałtyckich – 4% (stabilizacja) i północnych regionów Polski zaledwie 2,6% przy nieznacznie rosnącej tendencji [13]. Dynamikę wzrostu PKB w RMB na przestrzeni ostatnich 10 lat na tle międzynarodowym przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 2. Dynamika wzrostu PKB w RMB (na podstawie rocznej) w stosunku do innych regionów świata [13]

Z przedstawionego wykresu jednoznacznie wynika, że dynamika rozwoju gospodarczego RMB w całym analizowanym okresie była wyższa od tempa wzrostu krajów grupy NAFTA i UE-15. Zbliżona była do dynamiki rozwoju gospodarki światowej, odwzorowując w dużym stopniu podstawowe tendencje, jakie występowały w skali globalnej, co świadczy o wysokim stopniu otwartości – globalizacji tego regionu. Należy jednakże podkreślić, że tempo wzrostu PKB krajów RMB wyprzedzało tempo wzrostu światowego w latach 2000–2006, a następnie było już niższe. Pozycja RMB na tle pozostałych regionów Europy pod względem liczby ludności i wielkości PKB *per capita* kształtuje się też relatywnie wysoko. Z analiz Eurostatu wynika, że RMB wśród czterech regionów europejskich zajmuje drugą, po Regionie Wysp Brytyjskich (BI), pozycję pod tym względem [3].

Swą wysoką pozycję w Europie i na świecie RMB zawdzięcza w dużym stopniu przewagom, jakie uzyskał w dziedzinie konkurencyjności i innowacyjności. Jego wysoka konkurencyjność jest właśnie cechą charakterystyczną, wyróżniającą RMB od innych wysoko rozwiniętych regionów świata. Według definicji M.E. Portera z 1990 r., konkurencyjność rozumiana jest jako poziom produktywności (wydajności), jaką mogą uzyskać firmy w danych warunkach w konkretnym miejscu (lokalizacji). Produktywność jest bowiem kluczowym czynnikiem określającym poziom dobrobytu, który regiony i kraje mogą ostatecznie uzyskać niezależnie

od ich zasobów naturalnych i odziedziczonych korzyści. Problemem jest jednak jej pomiar i porównywalność w układzie międzynarodowym. W ostatniej dekadzie problem ten jednak rozstrzygnięto, uznając badania prowadzone w tym zakresie przez World Development Forum (WDF) za pomocą wskaźnika GCI (*global competitiveness index*) za w pełni obiektywne i satysfakcjonujące. W ostatnim rankingu WDF 2009–2010, w którym badaniem objęto łącznie 133 państwa, aż cztery kraje RMB plasują się w pierwszej dziesiątce najbardziej konkurencyjnych krajów świata, zajmując według poziomu GCI pozycje od 4 do 7 (wg kolejności: Szwecja, Dania, Finlandia i Niemcy) [14]. W dalszej kolejności plasują się: Norwegia (14), Estonia (35), Polska (46), Litwa (53), Rosja (63) i Łotwa (68). W dobie kryzysu jednakże, szczególnie o takim charakterze i zasięgu, jak obecny, nawet wysoki przeciętny poziom konkurencyjności krajów tego regionu nie wpływa istotnie na poprawę ich krótkookresowych perspektyw rozwojowych – co najwyżej łagodzi jedynie skutki kryzysu. W ostatecznym jednakże przypadku czynniki konkurencyjności i zdolności do tworzenia biznesu w tym regionie, postrzegane w dłuższym horyzoncie czasu, mogą tworzyć nowe impulsy rozwojowe, skracając nie tylko drogę tych krajów do osiągnięcia fazy ożywienia gospodarczego, ale również przyspieszając zarazem szanse ich wejścia na ścieżkę trwałego rozwoju¹. W tym znaczeniu konkurencyjność i innowacyjność wpływa pośrednio na wzrost wymiany towarowej i rozwój transportu drogą morską.

W ramach wydzielonych wcześniej trzech grup czynników, a w szczególności dwu pierwszych, można wyodrębnić zatem zbiór czynników o charakterze rynkowym i pozarynkowym. Pierwszy z nich odnosi się do typowo ekonomicznych – rynkowych uwarunkowań rozwoju transportu morskiego (rynków towarowych i transportowych). Drugi z kolei do uwarunkowań *stricte* technicznych oraz prawno-regulacyjnych dotyczących tej sfery przewozów w regionie bałtyckim.

2. UWARUNKOWANIA RYNKOWE ROZWOJU PRZEWOZÓW MORSKICH W RMB

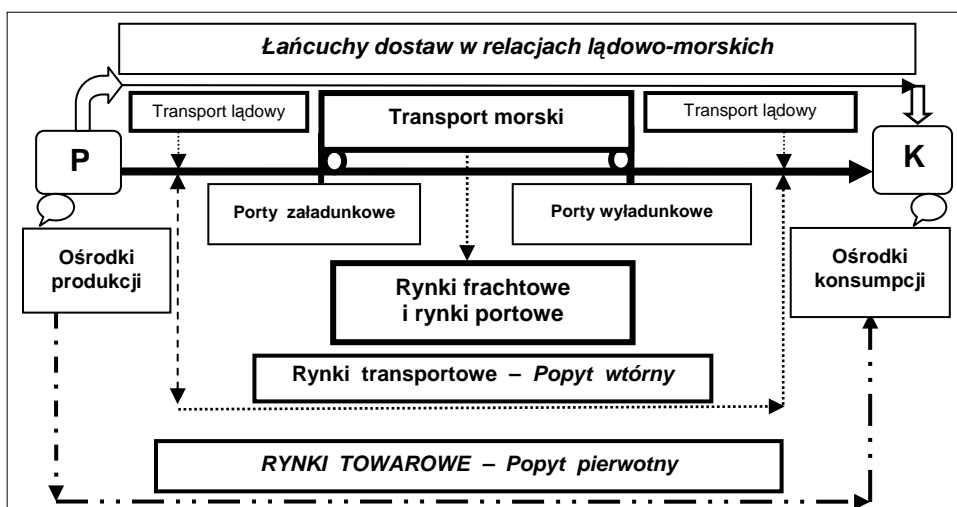
2.1. Rynki towarowe – ich rozwój i wpływ na sferę rynków transportowych

Wśród uwarunkowań rynkowych funkcjonowania i rozwoju transportu morskiego można wyodrębnić zbiór czynników stymulujących lub ograniczających ten rozwój, wynikających z układu sił i relacji popytowo-podażowych:

- rynków towarowych,
- rynków transportowych, tak w zakresie przewozu ładunków, jak pasażerów.

¹ Według raportu Banku Światowego *Doing Business 2010* [4], który prezentuje ranking krajów najbardziej przyjaznych przedsiębiorcom, kraje RMB zajmują następujące pozycje: Dania – 6, Norwegia – 10, Islandia – 14, Finlandia – 16, Szwecja – 18, Estonia – 24, Niemcy – 25, Litwa – 26, Łotwa – 27, Polska – 72 i Rosja – 120.

Dominujące znaczenie mają rynki towarowe. Tam kształtuje się bowiem popyt pierwotny na określone dobra, które następnie mogą być przedmiotem przewozu w relacjach lądowo-morskich. Popyt ten z kolei, w celu jego realizacji w ośrodkach konsumpcji, generuje dopiero popyt na szeroko rozumiane usługi transportowe, który jako tzw. popyt indukowany ma już wówczas charakter popytu wtórnego i adresowany jest do operatorów transportowych i logistycznych działających w sektorze przewozów lądowych i morskich, a więc firm portowych i żeglugowych. Popyt ten ujawnia się tam już jako tzw. popyt efektywny na rynkach transportowych, w tym również rynkach frachtowych i portowych regionu bałtyckiego, które stanowią integralną część fazy cyrkulacji dóbr, czy też szerzej łańcuchów dostaw ukształtowanych w bałtyckich relacjach lądowo-morskich (por. rys. 3).



Rys. 3. Rynki towarowe i transportowe, a w tym żeglugowe i portowe w łańcuchach dostaw dóbr przemieszczanych w relacjach lądowo-morskich [oprac. własne]

Jak wynika z przedstawionego schematu (rys. 3), to przede wszystkim łańcuchy dostaw ukształtowane w relacjach lądowo-morskich łączą i integrują zarazem w sensie transportowo-handlowym i w coraz większym stopniu również kapitałowo-organizacyjnym – poprzez tzw. zintegrowane zarządzanie łańcuchem dostaw (SCM) – istniejące ośrodki produkcji i konsumpcji w regionie bałtyckim. Od ich rozwoju, sprawnego funkcjonowania i elastyczności zależy zatem w ogromnym stopniu popyt na usługi w sektorze transportu morskiego – tak żeglugi, jak i portów morskich. Obejmują one bowiem swym zakresem nie tylko funkcjonujące w tym regionie rynki towarowe, ale również transportowe, a w tym portowe i frachtowe (żeglugowe) oraz logistyczne i inne istniejące w tych układach funkcjonalno-przestrzennych rynki usług, np. ubezpieczeniowe i finansowe (por. rys. 3)². Od sprawności i efektywności funkcjonowania wszystkich tych rynków,

² Rynki towarowe generują popyt pierwotny, czyli popyt na dobra będące przedmiotem przewozów w ramach łańcuchów dostaw w relacjach lądowo-morskich.

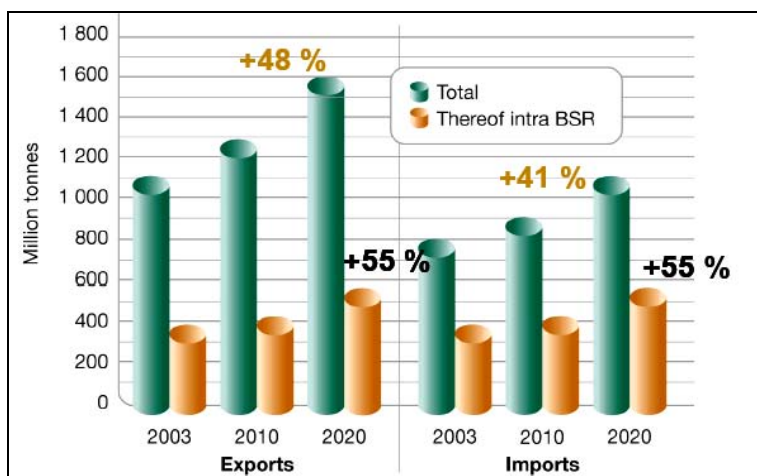
a w szczególności rynków towarowych i transportowych, a więc realizacji popytu tak pierwotnego (rynki towarowe), jak i wtórnego (rynki frachtowe i portowe), zależeć będzie zatem w dużym stopniu efektywność realizacji wszystkich procesów w ramach łańcuchów dostaw ukształtowanych w relacjach bałtyckich i tym samym procesów przewozowych w transporcie morskim.

Istniejące współzależności między rynkami towarowymi i transportowymi, a w tym żeglugowymi i portowymi, przejawiają się poprzez liczne związki cenowo-kosztowe odnoszące się do przedmiotów wymiany (obrotu) i znajdują swoje odzwierciedlenie na płaszczyźnie sprawności, efektywności i elastyczności poszczególnych łańcuchów dostaw na obu tych rynkach. W istocie najważniejsze relacje między tego typu rynkami kształtują się z jednej strony na podstawie zbiorów parametrów elastyczności cenowej dóbr przemieszczanych drogą morską, a z drugiej – elastyczności cenowej usług transportowych świadczonych na ich rzecz. Określone są one współzależnością wyrażającą się tym, że elastyczność cenowa popytu i podaży na usługi transportu morskiego jest pochodną elastyczności cenowej popytu i podaży przedmiotów przewozu, a więc ładunków, na rzecz których jest wykonywana.

Formuła ta, określająca siłę i zakres oddziaływania rynków towarowych na rynki transportowe, w sposób jednoznaczny wskazuje na to, że elastyczność cenowa popytu na usługi portowe i żeglugowe w regionie bałtyckim jest wprost proporcjonalna do elastyczności cenowej popytu na towary będące przedmiotem obrotu morskiego oraz wysokości udziału kosztów przewozu drogą morską i kosztów portowych w cenach CIF towarów korzystających z danego łańcucha dostaw. Współzależność tę można interpretować również w ten sposób, że poziom elastyczności cenowej popytu na usługi świadczone przez operatorów terminali portowych i przewoźników morskich jest wprost proporcjonalny do elastyczności cenowej popytu na przedmioty handlu morskiego oraz wysokości cen usług transportu morskiego świadczonych na ich rzecz i odwrotnie proporcjonalny do wysokości cen zbytu tych towarów w ośrodkach konsumpcji [10]. Współzależność ta zawsze współkształtowała dynamikę rozwoju transportu morskiego w RMB i obecnie również silnie na nią wpływa.

Miarą efektywności funkcjonowania rynków towarowych i pośrednio również transportowych jest zatem dynamika ich zrównoważonego rozwoju w długim horyzoncie czasu. Dynamikę rozwoju tych rynków w regionie bałtyckim tak w eksporcie, jak i imporcie ogółem oraz w relacjach wewnętrznych w perspektywie na 2010 r. i 2020 r. prezentuje rysunek 4.

Wzrost wymiany towarowej krajów regionu Morza Bałtyckiego w latach 2003–2020 szacowany jest więc bardzo optymistycznie – średnio w granicach 45%, a w relacjach wewnątrzbałtyckich nawet na poziomie 55% (rys. 4). W ujęciu szczegółowym, tj. w układzie poszczególnych krajów bałtyckich, ewolucję rynków towarowych w tym regionie w badanym przedziale czasowym przedstawia tabela 1.



Rys. 4. Progniza rozwoju obrotów towarowych krajów bałtyckich do roku 2020 [12]

Tabela 1

Handel zagraniczny krajów regionu Morza Bałtyckiego w latach 2003–2020 ogółem oraz w relacjach bałtyckich (w mln ton) [1]

	Exports						Imports					
	2003		2010		2020		2003		2010		2020	
	total	intra BSR	total	intra BSR	total	intra BSR	total	intra BSR	total	intra BSR	total	intra BSR
Denmark	41.2	21.6	49.7	24.6	65.1	31.8	50.0	29.9	57.0	33.0	68.7	40.2
Norway	242.3	54.9	257.6	61.0	279.4	65.1	30.4	15.5	34.7	18.1	40.7	23.0
Sweden	73.8	34.7	82.6	37.2	97.2	42.8	68.7	47.2	80.3	53.2	100.2	73.0
Finland	35.2	14.3	41.4	17.0	52.4	23.1	55.0	43.8	66.4	51.9	86.8	71.7
Russia	248.3	116.1	313.5	143.4	446.6	197.1	13.6	7.7	16.1	9.0	23.8	13.4
Estonia	11.8	7.1	15.4	9.1	23.0	13.9	7.6	6.2	10.1	8.2	15.1	12.3
Latvia	14.5	9.4	18.6	11.8	27.5	17.2	6.0	4.0	7.7	5.2	11.3	8.2
Lithuania	12.6	7.0	15.9	9.1	22.9	12.5	17.9	14.7	24.1	19.7	36.7	30.1
Poland	70.4	34.2	85.5	40.1	112.9	56.3	75.5	37.5	96.0	47.8	131.9	66.7
Germany	293.6	27.9	334.5	33.2	421.5	46.6	419.4	121.2	453.0	137.1	534.0	167.7
Total	1043.6	327.2	1214.8	386.5	1548.3	506.4	714.1	327.6	844.2	383.1	1049.1	506.4

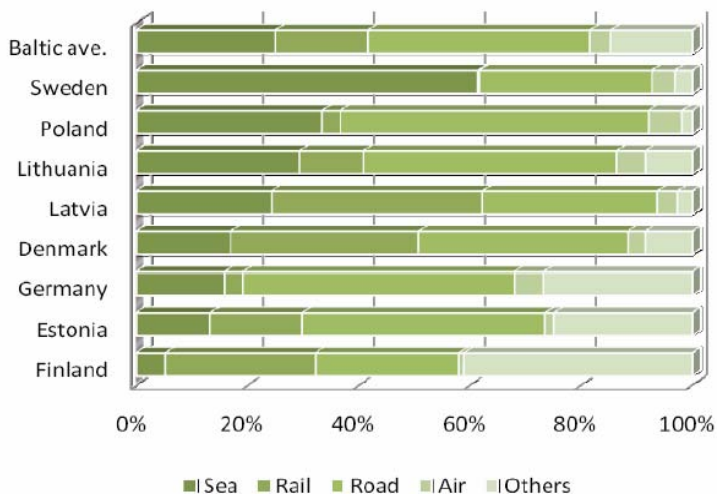
W tabeli 1 nie uwzględniono jednakże skutków spowolnienia gospodarczego z lat 2008–2010 i jego następstw w postaci m.in. spadku aktywności handlowej krajów RMB. Kryzys gospodarczy spowodował bowiem znaczne załamanie obserwowanych w tym zakresie tendencji rozwojowych – w efekcie może to wpływać na wydatne wyhamowanie dotychczasowej dynamiki wzrostu obrotów towarowych tak w relacjach wewnątrzbałtyckich, jak również zewnętrznych, tj. RBM–inne kraje spoza regionu. Biorąc to pod uwagę, należy się obawiać, że prognozy wzrostu obrotów towarowych w RMB z 2006 r. są zbyt optymistyczne.

2.2. Rynki transportowe – funkcjonalne i techniczne uwarunkowania ich rozwoju w regionie bałtyckim

W grupie czynników rynkowych determinujących wielkość i strukturę przewozów drogą morską w regionie bałtyckim, oprócz wskazanych wyżej powiązań między rynkami towarowymi (ich rozwojem i strukturą) a rynkami transportowymi, istotną rolę odgrywa również sam układ rynków transportowych i relacje istniejące między nimi. Nie dotyczy to oczywiście tylko rynków frachtowych i portowych – stopnia ich rozwoju, dojrzałości, zrównoważenia i konkurencyjności, ale także pozostałych cząstkowych rynków transportowych w tym regionie. Odnosi się to głównie do rynków kolejowych i samochodowych. Są to rynki cechujące się:

- w znacznej części wysoką komplementarnością względem tych pierwszych typów rynków – i tak też z jednej strony można je traktować w ramach już zintegrowanych lub integrujących się coraz bardziej logistycznych, intermodalnych łańcuchów dostaw (*intermodality, co-modality*), a z drugiej strony,
- w dużej części nadal silną konkurencyjnością względem rynków portowych i żeglugowych w kategoriach konkurencyjności międzygałęziowej.

Transport drogowy i kolejowy stanowił bowiem zawsze i stanowi nadal w tych relacjach liczącą się alternatywę względem transportu morskiego. Rola obu tych gałęzi transportu, a przede wszystkim transportu samochodowego w obsłudze wymiany towarowej krajów bałtyckich – z wyjątkiem Szwecji – jest wręcz dominująca (por. rys. 5). Przeciętnie w krajach tego regionu Europy rynki transportu kolejowego i drogowego zaspokajają obecnie 57–59% łącznych potrzeb w zakresie przewozów ładunków ich handlu zagranicznego (rys. 5).

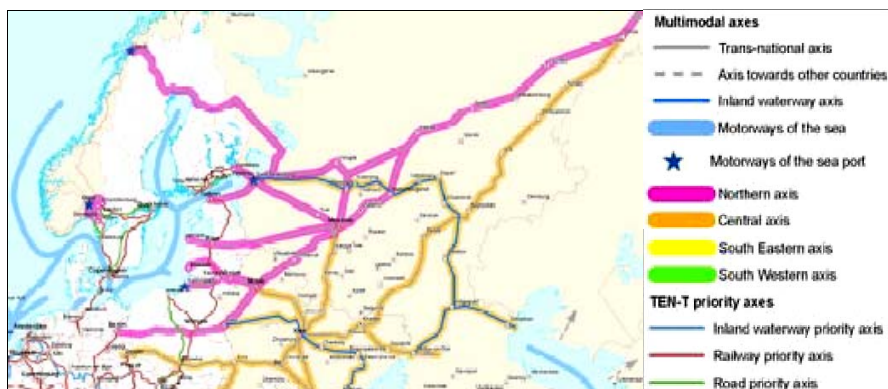


Rys. 5. Udział poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze handlu zagranicznego krajów bałtyckich w 2005 r. (na podstawie wartości wymiany handlowej) [15]

Istniejący układ korytarzy transportowych w regionie bałtyckim – tak morskich, jak lądowych – i ukształtowane relacje przewozowe między nimi, a przede wszystkim planowane nowe połączenia komunikacyjne w tym regionie i jego bezpośrednim sąsiedztwie, w tym także otwarcie tzw. północnej drogi morskiej (*Northern Maritime Corridor – NMC*) łączącej Europę z Azją, wyznaczają obecnie nowe kierunki przewozów i tym samym nowy podział zadań przewozowych (*modal split*) w tej części Europy (por. rys. 6 i 7).



Rys. 6 Główne korytarze transportowe lądowe i morskie w regionie bałtyckim [11]



Rys. 7. Planowane rozszerzenie sieci korytarzy transportowych z regionu bałtyckiego w kierunku wschodnim [5]

Rozbudowa korytarzy transportowych w takim układzie, bez należytej promocji przewozów morskich tak w relacjach wewnątrzbałtyckich, jak pozabałtyckich, może stanowić zatem znaczne zagrożenie dla dalszego rozwoju transportu mor-

skiego w tym regionie. Planowane korytarze transportowe w każdym przypadku, tj. nawet niezależnie od tempa realizacji tych inwestycji infrastrukturalnych, zmienia bowiem istniejący układ sił w tej części rynku transportowego Europy i w konsekwencji tego również relacji popytowo-podażowych między poszczególnymi transportowymi rynkami częściowymi. Dotyczyć to będzie w głównej mierze przewozów wewnątrzbałtyckich – skutek rozwoju korytarzy lądowych, ale nie pozostanie także bez wpływu na relacje zewnętrzne – skutek uruchomienia NMC i BSMs.

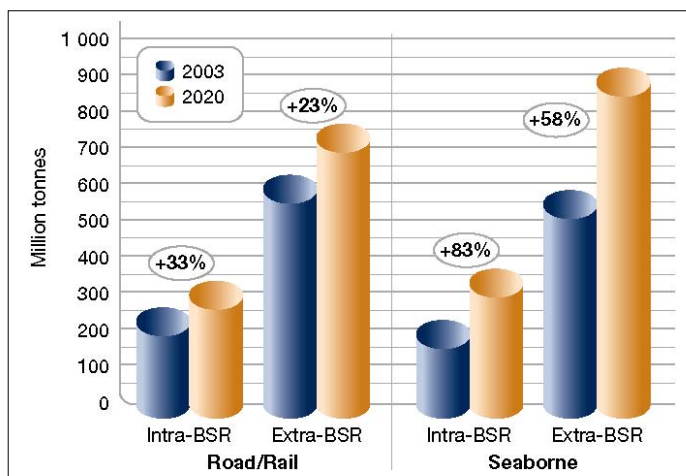
Rynki transportu drogowego i kolejowego zyskują zatem systematycznie na znaczeniu w regionie bałtyckim. Umocnia się tym samym pozycja działających tam przewoźników – głównie jednak tych pierwszych w układzie bałtyckiego rynku transportowego. Uległa ona nawet dodatkowo wzmocnieniu w ostatnim dziesięcioleciu na skutek budowy stałych połączeń transportowych tzw. *fixed links* w tym regionie. Obecnie oprócz dwu istniejących połączeń tego typu (Wielki Bełt i Oeresundu) planowane jest trzecie, najdłuższe stałe połączenie między Niemcami i Danią – Fehmarn Belt, które będzie przebiegać w układzie korytarza promowego tzw. *Vogelfluglinie* o szczególnie dużej intensywności ruchu (por. rys. 8).



Rys. 8. Istniejące i planowane stałe połączenia w regionie bałtyckim [11]

W efekcie może to w najbliższej przyszłości znacznie osłabić dynamikę przewozów morskich (promowych) w relacjach bałtyckich.

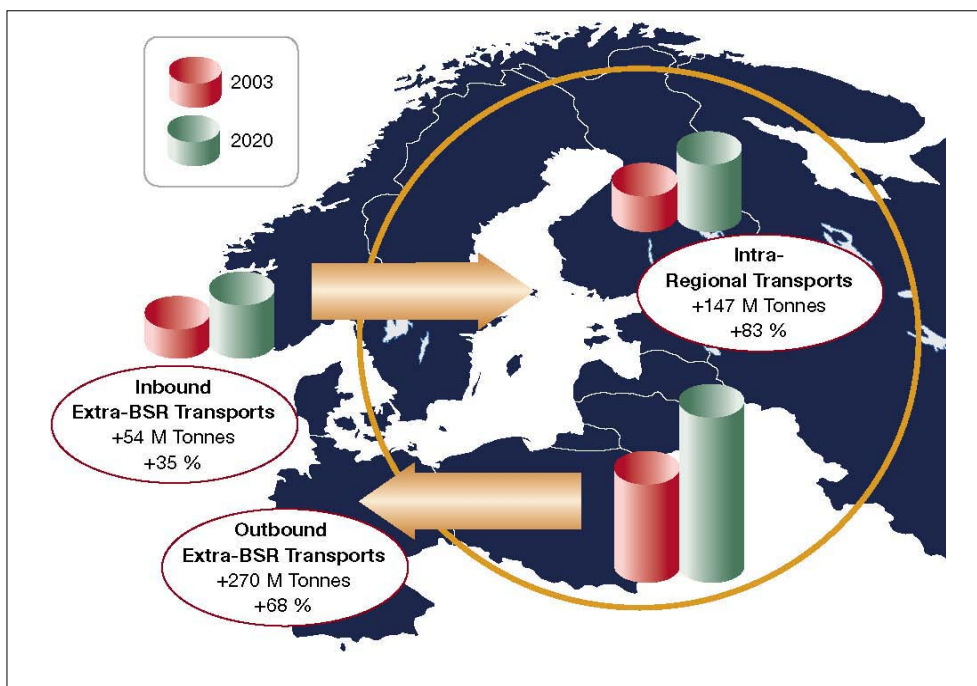
Istniejące prognozy dotyczące dynamiki wzrostu przewozów towarowych w ujęciu gałęziowym w relacjach zarówno wewnątrzbałtyckich, jak i pozabałtyckich, szczególnie te opracowywane w pierwszej połowie obecnej dekady XXI w. i oparte na danych z lat 2001–2003, problemu tego zdają się jednak nie dostrzegać. Są one nader optymistyczne, jeśli chodzi o szacowaną dynamikę wzrostu przewozów drogą morską (patrz. rys. 9). Zakładają do 2020 r., zgodnie zresztą z ustaleniami polityki transportowej UE oraz strategią Komisji Europejskiej w tym zakresie, prawie 2,5-krotnie większe tempo wzrostu przewozów morskich niż drogowych i kolejowych w ramach tego regionu oraz w relacjach zewnętrznych – pozabałtyckich (por. rys. 9).



Rys. 9. Rozwój przewozów towarowych w regionie bałtyckim – prognoza do 2020 r. – wzrost wolumenu przewozów z uwzględnieniem przewidywanych zmian w strukturze gałęziowej (*modal split*) [1]

Gdyby prognoza ta okazała się realna, wówczas przewozy drogą morską w 2020 r. w relacjach bałtyckich – w układzie wewnętrznym i zewnętrznym – kształtowałyby się tak, jak obrazuje to rysunek 10. Rzeczywistość może okazać się jednak w tym zakresie zdecydowanie mniej optymistyczna, szczególnie jeśli w tym przedziale czasu wystąpiłyby mniej korzystne tendencje od tych, które uwzględniano na etapie budowy tej prognozy (kryzys gospodarczy 2009 i 2010) oraz gdyby nie zrealizowano planowanych zamierzeń w sferze promocji rozwoju transportu morskiego (patrz wyżej). Dotyczy to zwłaszcza takich kwestii, jak:

- możliwe osłabienie dynamiki wzrostu gospodarczego w krajach regionu Morza Bałtyckiego, np. na skutek przejścia do nowej fazy długookresowego cyklu koniunkturalnego Kondratieffa (fazy stagnacji), co przełożyłoby się, aczkolwiek z pewnym opóźnieniem, na sferę rynków transportowych i strukturę rozkładu popytu na tym rynku,
- możliwość opóźnienia procesu budowy autostrad morskich w relacjach bałtyckich i wiążące się z tym wyhamowanie dynamiki rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu,
- osłabienie dynamiki rozwoju transportu intermodalnego w relacjach bałtyckich na skutek braku dostatecznego postępu w zakresie wzrostu interoperacyjności w transporcie kolejowym,
- zwiększenie dynamiki wzrostu przewozów transportem drogowym na skutek wydatnej poprawy stanu infrastruktury transportowej – rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych w regionie bałtyckim (patrz rys. 6 i 7) oraz podwyższenia standardów ekologicznych pojazdów samochodowych (nowa generacja silników Euro).



Rys. 10. Prognoza wzrostu przewozów morskich w regionie bałtyckim w perspektywie do 2020 r. [1]

3. PRAWNO-REGULACYJNE UWARUNKOWANIA ROZWOJU PRZEWOZÓW MORSKICH W REGIONIE BAŁTYCKIM

Oprócz uwarunkowań rynkowych i techniczno-infrastrukturalnych, określających zarówno sam układ, jak i stan techniczno-eksploatacyjny sieci infrastruktury transportowej w regionie bałtyckim, istnieje grupa czynników o charakterze regulacyjnym (prawno-instytucjonalnym, administracyjnym i ekonomicznym), które również silnie mogą oddziaływać na sferę rynków transportowych, podział zadań przewozowych itp., współkreślając pośrednio miejsce i funkcje transportu morskiego oraz dynamikę jego rozwoju w tym regionie Europy. Tego typu czynniki wchodzi przede wszystkim w zakres polityki transportowej UE oraz innych organizacji międzynarodowych, takich jak: IMO, HELCOM, RPMB, VASAB i innych, współkształtujących relacje ekonomiczne, ekologiczne, społeczne, przestrzenne i techniczne w tym regionie.

Najistotniejsze znaczenie ma w tym obszarze niewątpliwie polityka transportowa UE, ukierunkowana pod kątem realizacji strategii trwałego, zrównoważonego rozwoju transportu, obejmując zakresem swego oddziaływania wszystkie rodzaje i gałęzie transportu w ich szeroko rozumianych relacjach z otoczeniem. W swym

wymiarze realizacyjnym – wewnętrznym polityka ta koncentruje się zatem głównie na podejmowaniu działań zmierzających do przesunięcia tak efektywnego, jak potencjalnego popytu na usługi transportowe z sektora przewozów drogowych, generującego najwyższe koszty zewnętrzne, w kierunku mniej obciążających środowisko naturalne gałęzi transportu, tj. przede wszystkim kolejowego i morskiego, a w tym tworzenia autostrad morskich i realizacji strategii *from roads to sea*, a także promowaniu rozwoju transportu kombinowanego oraz wodnego śródlądowego.

Zasadniczo koncentruje się ona na dwu podstawowych obszarach, które określają ramy ekonomiczne i prawno-instytucjonalne konieczne do budowy wspólnej europejskiej przestrzeni transportowej, integrującej wszystkie regiony UE [8], tj.:

- na zapewnieniu jednolitych standardów funkcjonowania rynków transportowych,
- na wspieraniu rozwoju infrastruktury transportowej, a w tym także autostrad morskich.

Obecnie w ramach polityki transportowej UE ten drugi aspekt zaczyna wręcz dominować – jest to widoczne, jak to wyżej przedstawiono, również w regionie bałtyckim. Wynika to z tego, że niedorozwój infrastruktury transportowej staje się powoli barierą nie tylko dalszego, koniecznego wzrostu mobilności, czy wręcz dostępności do pewnych obszarów tego regionu, ale także hamulcem budowy spójności przestrzennej i ekonomicznej tej części Europy oraz wzrostu efektywności funkcjonujących tam rynków transportowych – z rynkami morskimi włącznie. Bez sprawnego infrastrukturalnego (fizycznego) wymiaru rynków transportowych pozostaną one przecież nie w pełni rozwinięte, niejako niedojrzałe, co może uniemożliwiać realizację ustalonych celów i zadań w układzie transportowym tak wewnątrzbałtyckim, jak pozabałtyckim [7].

Sama budowa autostrad morskich w tym regionie, zaliczanych do układu sieci TEN-T i silnie wspieranych przez KE, problemu tego jednak nie rozwiąże. Jak to już podkreślono, rozbudowa innych lądowych korytarzy transportowych oraz stałych połączeń (Fehmarn Belt i udrożnienie Oeresundu), a także uruchomienie alternatywnej trasy morskiej z Europy do Azji – NMC, mogą spodziewane efekty wzrostu przewozów drogą morską w regionie bałtyckim znacznie zredukować lub też zmniejszyć oczekiwaną dynamikę jego rozwoju. Aby scenariusz ten nie okazał się w praktyce realny, Unia Europejska – w ramach swej polityki transportowej, a także zintegrowanej polityki morskiej, regionalnej i ekologicznej – z większym jeszcze niż dotychczas naciskiem powinna:

- promować różne formy proekologicznego rozwoju transportu, a w tym przede wszystkim tworzyć ułatwienia dla rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu (*short sea shipping*) i transportu kombinowanego (program Marco Polo II);
- upowszechniać, współpracując w tym zakresie z IMO, jednolite, wyższe standardy bezpieczeństwa w transporcie morskim, dążąc do stworzenia tzw. wspólnej europejskiej przestrzeni bezpieczeństwa – bezpieczeństwo ruchu, niezawodność i sprawność funkcjonowania logistycznych lądowo-morskich łańcuchów dostaw – która stanowiłaby wzór budowy globalnego systemu bezpieczeństwa morskiego;

- wprowadzić jak najszybciej system cen za usługi transportowe oparty na społecznych kosztach krańcowych, który preferowałby przewoźników morskich i operatorów portowych w ramach lądowo-morskiego łańcucha dostaw, tworząc dla nich swoiste przewagi konkurencyjne w układzie rynków transportowych;
- wspierać rozwój logistyki i logistycznych form zarządzania w transporcie, w tym szczególnie w transporcie morskim, a także interoperacyjności we wszystkich segmentach transportu, tworząc realne, trwałe podstawy budowy tzw. *interconnection*, w tym głównie w relacjach transgranicznych [6];
- rozszerzyć dotychczasowe formy i zakres wsparcia dla przewoźników transportu morskiego, oferując im możliwość uzyskiwania pomocy przy tworzeniu nowych produktów transportowo-logistycznych (promocja innowacyjności).

Tego typu kompleksowe działania o charakterze regulacyjnym, wchodzące w zakres polityki transportowej UE oraz innych polityk sektorowych i horyzontalnych, ułatwiłyby niewątpliwie utrzymanie dotychczasowej dynamiki wzrostu przewozów drogą morską w tak wrażliwym regionie Europy, jakim jest region bałtycki.

UWAGI KOŃCOWE

Rozwój transportu morskiego w regionie bałtyckim warunkuje wysoką mobilność dóbr – zasobów rzeczowych oraz osób i poprzez to tworzy trwałe podstawy do rozwoju jego konkurencyjności w skali globalnej i wzrostu dobrobytu mieszkańców. W tym sensie transport morski, oddziałując na procesy wzrostu gospodarczego oraz spójność ekonomiczną, społeczną i przestrzenną tego regionu, generuje znaczną wartość dodaną, współkształtując potencjał i przewagi konkurencyjne RMB. Wspieranie jego rozwoju leży zatem w dobrze rozumianym interesie wszystkich krajów bałtyckich oraz UE.

W praktyce dynamika jego rozwoju zależy od wielu różnorodnych czynników, które nie zawsze w sposób jednoznaczny wskazują na tę formę przewozów, jako najbardziej efektywną i przyjazną środowisku naturalnemu. Rozbudowa lądowych korytarzy transportowych, jako alternatywnych tras przewozu w relacjach bałtyckich, oraz budowa stałych połączeń w RMB mogą wyhamować dotychczasową dynamikę rozwoju przewozów morskich. Te realne zagrożenia, wynikające zarówno z braku konsekwencji działania KE w tej dziedzinie, jak też braku pełnej spójności polityki transportowej UE, powinny być eliminowane poprzez szybką i skuteczną realizację polityki transportowej UE, wspierającej rozwój żeglugi bliskiego zasięgu, transportu intermodalnego w relacjach lądowo-morskich oraz autostrad morskich w tym regionie Europy. Większa przejrzystość i spójność działania oraz aktywność UE w tym zakresie, z szerszym niż dotychczas spektrum narzędzi regulacyjnych, powinna nie tylko skutecznie tym negatywnym tendencjom zapobiegać, ale również tworzyć trwałe podstawy do rozwoju przewozów morskich w RMB.

Istotne znaczenie powinna mieć w tej dziedzinie opracowana w 2009 r. strategia UE dotycząca rozwoju RMB. Strategia ta opiera się na trzech zasadniczych dokumentach, tj.: 1) Komunikacie KE w sprawie Strategii UE dla RMB przyjętym 10.06.2009 r., 2) Planie Działania (*Action Plan*), określającym bezpośrednie, bezwzględne działania, jakie należy podjąć dla jej realizacji oraz 3) Dokumencie Roboczym, przedstawiającym przesłanki i uwarunkowania jej powstania oraz wszelkie analizy dotyczące RMB³. Właściwe skoordynowanie i przełożenie celów Strategii na Plan Działania, a następnie konsekwentne wdrożenie w życie jego zadań operacyjnych i projektów, powinno przyczynić się do szybkiej i efektywnej realizacji wszystkich uzgodnionych celów strategicznych, stwarzając nowe impulsy w kierunku pogłębienia dotychczasowych form współpracy w RMB w relacjach tak wewnętrznych, tj. w grupie państw członków UE, jak zewnętrznych, tj. w kontaktach z krajami sąsiednimi. Nie bez znaczenia będzie również możliwość szerszego włączenia RMB w procesy integracji w ramach UE. W efekcie działania te powinny zdynamizować procesy wzrostu gospodarczego wszystkich krajów RMB opartego na strategii zrównoważonego rozwoju i w konsekwencji spowodować wydajny wzrost znaczenia transportu morskiego w realizacji ich wymiany towarowej.

LITERATURA

1. *Baltic Maritime Outlook 2006*.
2. *Baltic Sea Region Interreg Programme 2007–2013, 19 June 2006. Transnational territorial co-operation programme around the Baltic Sea*.
3. Braun G., *The Baltic Sea Region in the Global Economy – development challenges of non-metropolitan regions*, HIE-RO Institute, University Rostock. Presentation: Tampere 22.04.2009.
4. *Doing Business 2010*, Report by the World Bank Group, Washington 2009.
5. *Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions*, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, COM(2007) 32 final. Brussels, 31.1.2007, {SEC(2007) 98}{SEC(2007) 99}.
6. *Freight Transport Logistics in Europe – the key to sustainable mobility*, COM (2006) 336 final.
7. Grzelakowski A.S., *Baltic Europe as a region of dynamic development and integration – opportunities and challenges for Poland*, [w:] *Costal Regions 11. Baltic Europe from Idea to Reality*, T. Palmowski (ed.), University of Gdańsk, Gdynia 2006.
8. Grzelakowski A.S., *50 lat budowy jednolitego rynku WE i wspólnego rynku transportowego*, Przegląd Komunikacyjny 2007, nr 8.
9. Grzelakowski A.S., *Region Morza Bałtyckiego – strategię rozwoju*. Uniwersytet Szczeciński. Zeszyty Naukowe nr 589, Ekonomiczne Problemy Usług, nr 49, Szczecin 2010.
10. Grzelakowski A. S., *Rozwój światowego handlu i transportu morskiego i ich wpływ na układ rynków towarowych i żeglugowych*, [w:] *Polska Żegluga Liniowa i Promowa 2006, Praca zbiorowa*.

³ Ostateczne przyjęcie Strategii wraz z Planem Działania nastąpiło w drugiej połowie 2009 r., podczas przewodnictwa Szwecji, dla której był to jeden z priorytetów jej przewodnictwa w Radzie UE. Obecnie rozpoczęła się faza implementacji Strategii.

- rowa pod red. H. Salmanowicza, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2006.
11. Runge H., *Fehmarn Belt fixed link – Transport corridors and regional development*. Baltic Master. Kiel, 20th of June 2006, www.balticmaster.org.
 12. Saurama A., *Goods flows and maritime infrastructure In the Baltic Sea Region*, [w:] *Short sea shipping on the Baltic Sea – Prospects and challenges*, CMS, Pori 2006.
 13. *State of Region Report 2008. Sustaining Growth at the Top of Europe*, NIB, NCM, BDF, prepared by Ch.H.M. Ketels Copenhagen/Helsinki 2009.
 14. *The Global Competitiveness Index Analyzer 2009–2010*, <http://www.weforum.org>.
 15. *Trade between EG-25 and neighbouring countries by mode of transport*, Eurostat 2006.

MARITIME TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE BALTIC SEA REGION

Summary

Dynamic maritime transport development in the Baltic Sea Region is stimulated by numerous factors. The main groups of those factors may be generally classified as external and internal / inter – and intra Baltic economic relations / as well as market and no market oriented and transport as well no transport factors. They influence the volume and the structure of commodity flows at the Baltic Sea with different strength and potency. Their impact on the maritime transport development in BSR will fluctuate in the future in different ways, changing the dynamic of the Baltic freight markets.

The author of this paper intends to identify and classify the main above mentioned factors and taking predominantly into account market oriented causations, tries to assess how those factors in terms of dynamically changing Baltic economic environment can stimulate or hamper the expansion of maritime transport in this region of Europe. The author has focused on intermodal transport competitiveness in this region too, which itself is stipulated by dynamic development of the transport infrastructure and progressive concentration of commodity flows in this region and in the end is regarded to be one of the important factors determining the modal split in the BSR.

The role and functions of the European Commission in creating the cornerstone for the sound and dynamic maritime transport development in BSR have been emphasised. The programmes of promoting short sea shipping, motorways of the sea and intermodal transport as well as co-modality and special strategy supporting BSR development can boost significantly demand for maritime transport services in this region.