

Ernest Czermański

CHARAKTERYSTYKA GOSPODARCZA REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO

Streszczenie

W literaturze często można spotkać określenie „Europa Bałtycka”. Pod tym pojęciem kryje się region skupiony wokół Morza Bałtyckiego, a zatem państwa, które bezpośrednio z tym morzem sąsiadują. Określenie to najczęściej występuje w kontekście gospodarczym, jako że region ten wykazuje szczególne cechy odróżniające go od pozostałych regionów Europy i Unii Europejskiej.

Niniejszy artykuł podejmuje próbę określenia tych różnic, zaczynając od przyczyn geograficzno-społecznych oraz cywilizacyjnych, które prowadzą do różnorodności, poprzez charakterystykę regionalnej wymiany handlowej, kończąc na zarysie funkcjonowania rynku transportowego i prognoz jego rozwoju.

Wszelkie dane poddane analizie w tym artykule pochodzą z oficjalnych statystyk Międzynarodowego Funduszu Walutowego oraz branżowych opracowań transportowych dla Regionu Morza Bałtyckiego.

Wstęp

W Regionie Morza Bałtyckiego (*Baltic Sea Region* – BSR) leży bezpośrednio 9 krajów o znaczącym potencjale ekonomicznym. Są to: Dania, Szwecja, Finlandia, Rosja, Estonia, Łotwa, Litwa, Polska oraz Niemcy. Nierzadko do tej grupy zalicza się także i Norwegię, a to ze względu na położenie geograficzne i ciągi transportowe, które dla zdecydowanej większości ładunków (poza ropą naftową i gazem) przebiegają przez teren Szwecji lub Danii i siłą rzeczy włączają się w system transportowy Bałtyku.

Dla porządku metodologicznego przyjmujemy jednak, że do BSR zaliczać będziemy wymienione wcześniej 9 państw, Niemcy w ich części północno-wschodniej, Rosję w części obwodu Sankt Petersburga oraz obwód Kalinin-

gradzki. Łącznie reprezentują one dość dużą siłę gospodarczą, od 1 maja 2004 roku region ten uznaje się za wyjątkowy w UE. Często mówi się także, że po włączeniu Polski, Litwy Łotwy i Estonii do UE Bałtyk stanowi wewnętrzne morze Unii.

1. Specyfika BSR

Jest wiele powodów, dla których BSR wyróżnia się na tle innych terenów Europy, w szczególności UE, i to na wielu płaszczyznach.

Zacznając od kwestii historycznych – region ten nie jest jednolity w zakresie zamieszkania i rozwoju cywilizacyjnego. Regiony zachodnie wcześniej funkcjonowały w nowych warunkach i włączyły się w międzynarodową wymianę handlową.

BSR zróżnicowany jest pod względem geograficznym, obejmuje tereny od Tatr do Północnego Koła Podbiegunowego. W związku z tym różne są tu strefy klimatyczne, a co za tym idzie – także gospodarka żywnościowa. Nizinne tereny południowej części regionu wyspecjalizowały się w produkcji rolnej, w tym w dużej mierze na eksport. Z kolei duże zalesienie rejonów północnych spowodowało jego specjalizację w zakresie produkcji i przetwórstwa leśnego. Łagodny klimat zachodniej części BSR pozwolił rozwinąć produkcję mięsną i mleczarską, a jednocześnie stał się ośrodkiem wymiany handlowej między rolniczym wschodem a zachodem dostarczającym wyrobów gotowych i kolonialnych.

BSR zróżnicowany jest także pod względem cywilizacyjnym. Jest to w dużej mierze pochodna stref klimatycznych. Wyraźnie widać wysoko rozwinięte nabrzeżne aglomeracje, a także mało zaludnione i niezurbanizowane tereny północnej Szwecji i Finlandii, które są przez pół roku w okresie zimy odcięte od świata od strony morza.

BSR jest niejednorodny także pod względem zasobów naturalnych. Północno-zachodni rejon bogaty jest w surowce energetyczne (gaz i ropa), Szwecja ma bogate złoża rudy żelaza i innych metali. Z kolei południowe rejony Polski i wschodnie rejony Niemiec bogate są w surowce energetyczne stałe (węgiel kamienny i brunatny). Najmniej zasobnym krajem tego rejonu w surowce jest Dania, która praktycznie samowystarczalna jest jedynie w zakresie ropy naftowej i częściowo gazu (dzięki złożom na dnie Morza Północnego). Pozostałych surowców praktycznie nie posiada. Stąd też kraj ten wyspecjalizował się w handlu i rolnictwie, a obecnie przoduje w produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Wysoki rozwój cywilizacyjny i technologiczny był impulsem do silnego rozwoju produkcji elementów metalowych i wyrobów papierowych w Finlandii i Szwecji. Generalnie, może z wyjątkiem Litwy, Łotwy i Estonii, które pełnią głównie rolę tranzytową względem gospodarki Rosji, a samodzielnie istnieją jako satelity

większych gospodarek regionu, pozostałe kraje mocno różnią się od siebie pod względem specjalizacji gospodarczej i struktury produkcji oraz handlu.

BSR różni się także politycznie. Jeszcze 25 lat temu istniały tu dwa przeciwne obozy polityczno-militarno-gospodarcze: NATO i Układ Warszawski (EWG oraz RWPG). Różne kraje należą do różnych organizacji międzynarodowych i regionalnych wielonarodowych. Działania integracyjne doprowadziły co prawda do w miarę jednorodnego politycznie społeczeństwa, jednak nadal o bardzo zróżnicowanych regionach. Sama UE zauważa te dysproporcje, tworząc politykę spójności i stawiając na rozwój słabiej rozwiniętych regionów.

Niemniej jednak już od średniowiecza państwa tego regionu silnie związane były z Europą Zachodnią, przede wszystkim na płaszczyźnie handlowej.

Obecnie BSR nadal jest mocno zróżnicowany, przede wszystkim pod względem gospodarczym. Wspólnym mianownikiem dla wszystkich jego krajów jest ich członkostwo w Międzynarodowym Funduszu Walutowym (IMF), Banku Światowym oraz Światowej Organizacji Handlu (WTO). A różni ich praktycznie wszystko pozostałe.

W dalszej części przedstawione zostaną te różnice na bazie najważniejszych wskaźników społecznych i makroekonomicznych.

BSR zamieszkuje obecnie co najmniej 98 mln ludzi. Chociaż bezpośrednio zaplecze obejmuje dużo większą liczbę ludności. Teoretycznie 9 państw regionu zamieszkuje ponad 288,4 mln ludzi. W tym jednak jest 142 mln mieszkańców Rosji, którzy w przeważającej większości nie mieszkają w bezpośrednim sąsiedztwie morza, choć potencjalnie czerpią lub mogą czerpać z tego tytułu korzyści (transzytowej funkcji transportowej Bałtyku). Bezpośrednio na Bałtykiem zamieszkuje niecałe 5 mln ludzi w regionie Sankt Petersburga oraz niespełna pół mln ludzi w Obwodzie Kaliningradzkim. Liczba mieszkańców BSR zawyżona jest przez uwzględnienie całej ludności Niemiec (która pośrednio również może czerpać korzyści z tytułu sąsiedztwa z BSR), podczas gdy w landach niemieckiego wybrzeża Bałtyku (Meklenburg Vorpommern i Schleswig-Holstein) mieszka 4,5 mln ludzi. Bezpośrednio do zaplecza Morza Bałtyckiego zalicza się także aglomerację Berlina (3,5 mln), Saksonię (4,3 mln), Saksonię-Anhalt (2,5 mln), Brandenburgię (2,5 mln) oraz Turyngię (2,4 mln).

Możemy więc mówić, że orientacyjna liczba ludności bezpośredniego zaplecza Morza Bałtyckiego to co najmniej 98,5 mln, a pośrednia dodatkowych 190 mln. W stosunku do 502 mln ludności samej tylko UE (27) stanowi to niespełna 19,5% populacji. Do tego jest to ludność mówiąca kilkunastoma różnymi językami i o różnorodnej religii. Tworzą one różne systemy społeczne – od monarchii, przez republiki po związki stanowe.

Tabela 1. Podstawowa charakterystyka krajów BSR. Stan na 30.09.2012 r.

Kraj	Populacja (mln)	GDP (ppp) (mln USD)	GDP p.c. (tys. USD)
Dania	5,561	333 238	59 928
Estonia	1,340	22 225	16 583
Finlandia	5,401	266 553	49 349
Niemcy (Bałtyckie)	19,757	580 990	43 741
Łotwa	2,230	28 252	12 671
Litwa	3,267	42 718	13 075
Polska	37,949	513 821	13 539
Rosja (Bałtycka)	13,616	248 102*	13 824
Szwecja	9,450	538 237	56 956
Razem BSR	98,571	2 574 136	Śr. 31 074

* dotyczy całej populacji Rosji

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *World Economic Outlook Database*, International Monetary Fund, April 2012.

Z kolei pod względem powierzchni BSR w największym zakresie szacuje się na 2,24 mln km², gdyby zaś brać pod uwagę to samo kryterium, które wzięto do ustalenia liczby ludności na poziomie 98 mln – wówczas powierzchnia BSR (bez powierzchni samego morza) wynosi 1,545 mln km², zaś łącznie z wodami Bałtyku ma 3,267 mln km².

W stosunku do powierzchni Europy (licząc bez obszarów morskich), tj. 4,325 mln km² stanowi to aż 35,7% łącznej powierzchni UE. W zestawieniu z połową niższym udziałem ludności BSR w ludności UE wskazuje to na duży potencjał wzrostu zarówno społecznego, jak i cywilizacyjnego.

2. Gospodarka BSR

Wskazane wyżej społeczno-geograficzne dysproporcje krajów BSR na tle całej UE odbijają się bardzo wyraźnie na ich gospodarkach, a w konsekwencji na gospodarce całej Regionu. Przyczyną tego są również zróżnicowane zasoby naturalne poszczególnych jego krajów.

Jednak mimo wielu niesprzyjających warunków, małej liczby ludności i relatywnie niskiego poziomu bogactwa w surowce, gospodarki krajów BSR generują rocznie ponad 33,6% (tab. 1 i 2) ze 15 821 000 000 euro GDP (ppp) całej gospodarki UE.

Aby właściwie zrozumieć znaczenie BSR w europejskim systemie transportowym, można podsumować, że: 16,8% ludności UE zamieszkującej i gospodarującej na 35,7% powierzchni całkowitej UE, z czego w dużej mierze są to tereny

o trudnym klimacie i o przeciętnym poziomie zasobów naturalnych, wypracowuje rocznie jedną trzecią całego GDP UE mierzonego parytetem siły nabywczej w cenach realnych. Z tego wynika kilka istotnych wniosków:

- ludność BSR wykazuje ponadprzeciętną aktywność i efektywność gospodarczą;
- średni poziom zasobów naturalnych przy dużej produkcji wymaga importu dużej ilości zasobów spoza BSR;
- duże zapotrzebowanie na surowce oraz wysoki poziom produkcji dóbr eksportowych generuje dużą potrzebę transportową;
- uwarunkowania geograficzne BSR powodują, że główną gałęzią transportu w spełnianiu tej potrzeby jest transport morski.

Powyższe dane należy jednak skorygować o wskaźnik inflacji (tab. 3), który obniża realny wzrost gospodarczy i wzrost siły nabywczej gospodarki. Korekta ta ma największe znaczenie dla rozwoju gospodarczego Rosji, gdyż prognozowana corocznie inflacja na poziomie 6,5% powoduje, że ze wspomnianego wcześniej 114% wzrostu GDP (2010 r. = 100) do 2017 roku realnie zmniejszy się do ok. 33%. Różnica ta jest bardzo istotna. Dla pozostałych krajów BSR wskaźnik inflacji nie ma aż takiego znaczenia, jednak należy o nim pamiętać.

Tabela 2. Aktualny i prognozowany PKB (w bieżących cenach) państw BSR (mln USD)

Kraj	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Dania	311 989	333 238	321 027	325 290	332 461	340 486	349 942	353 115
Estonia	18 946	22 225	22 296	23 644	24 954	26 314	27 776	29 298
Finlandia	238 471	266 553	257 782	268 639	280 065	290 552	300 979	311 505
Niemcy	3 286	3 577	3 478	3 581	3 664	3 741	3 817	3 893
Łotwa	24 014	28 252	27 494	28 799	30 156	31 695	33 439	35 104
Litwa	36 537	42 718	42 438	45 069	48 361	51 680	55 189	58 838
Polska	469 393	513 821	528 460	549 997	577 096	608 116	641 670	679 348
Rosja	1 487 293	1 850 401	2 021 896	2 310 820	2 473 675	2 658 919	2 868 421	3 105 810
Szwecja	462 098	538 237	549 351	575 257	605 627	636 367	663 491	691 816
UE ogółem	4 847	5 322	5 227	5 397	5 563	5 726	5 889	6 052
Razem	6 335	7 172	7 249	7 708	8 036	8 385	8 758	9 157

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *World Economic Outlook Database*, International Monetary Fund, April 2012.

Analizując zróżnicowanie wewnątrz regionalne (tab. 2), na pierwszy plan wysuwa się duża dysproporcja pomiędzy poszczególnymi gospodarkami. Wysoka średnia GDP per capita krajów BSR na poziomie prawie 31 tys. USD, co jest zresztą niewiele niższe aniżeli średnia unijna (31 601 USD dla 2011 roku), jest „ciągniona” przez Szwecję, Danię, Finlandię oraz Niemcy. Pozostałe gospodarki generują przychód liczony na mieszkańca na poziomie między 12 a 16 tys. USD.

Wskazuje to wyraźnie na główne gospodarki regionu. To one produkują najwięcej dóbr i usług, a jednocześnie zgłaszają największe zapotrzebowanie na surowce i energię dla potrzeb produkcji.

Tabela 3. Aktualny i prognozowany poziom inflacji w BSR w latach 2010–2017 (%)

Kraj	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Dania	2,3	2,8	2,6	2,2	2,0	2,0	1,9	1,8
Estonia	2,9	5,1	3,9	2,6	2,8	2,8	2,8	2,8
Finlandia	1,7	3,3	2,9	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0
Niemcy	1,2	2,5	1,9	1,8	1,9	2,0	2,0	2,0
Łotwa	-1,2	4,2	2,6	2,2	2,2	2,2	2,3	2,1
Litwa	1,2	4,1	3,1	2,5	2,4	2,4	2,3	2,2
Polska	2,5	4,3	3,8	2,7	2,5	2,5	2,5	2,5
Rosja	6,7	8,4	4,8	6,4	6,5	6,5	6,5	6,5
Szwecja	1,9	1,3	2,5	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *World Economic Outlook Database*, International Monetary Fund, April 2012.

Tabela 4. Bieżący i prognozowany wzrost wielkości importu krajów BSR w % (rok do roku)

Kraj	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Dania	13,015	11,051	3,486	5,305	3,023	5,063	3,831	3,831
Estonia	10,129	18,993	15,117	33,528	-2,901	5,386	5,026	5,027
Finlandia	16,707	11,444	7,740	0,050	1,157	3,927	5,246	5,210
Niemcy	10,450	6,197	11,711	7,419	2,396	3,056	4,100	4,050
Łotwa	3,131	14,790	11,525	20,721	5,600	5,800	5,800	5,901
Litwa	2,542	16,831	17,273	12,723	3,007	4,741	5,984	5,985
Polska	15,547	4,737	11,537	6,209	5,868	6,169	6,008	6,096
Rosja	16,272	17,161	25,254	19,624	15,699	12,550	6,761	5,454
Szwecja	13,084	7,264	11,950	6,114	-1,132	3,243	2,534	3,254

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *World Economic Outlook Database*, International Monetary Fund, April 2012.

Dodatkowo należy tu wspomnieć o pozytywnych prognozach wzrostu dla najbliższych 5 lat. Jak pokazują dane (tab. 4), rok 2012 jest rokiem powolnego wzrostu, ale już od 2013 r. wzrost ten nabierze szybszego tempa. Poszczególne kraje BSR różnią się także i pod tym względem – najsłabsze tempo wzrostu prognozuje się dla Danii (9% w latach 2010–2017) oraz Niemiec (20% w analogicznym okresie). Dużo szybsze tempo wzrostu planuje się dla grupy trzech Repu-

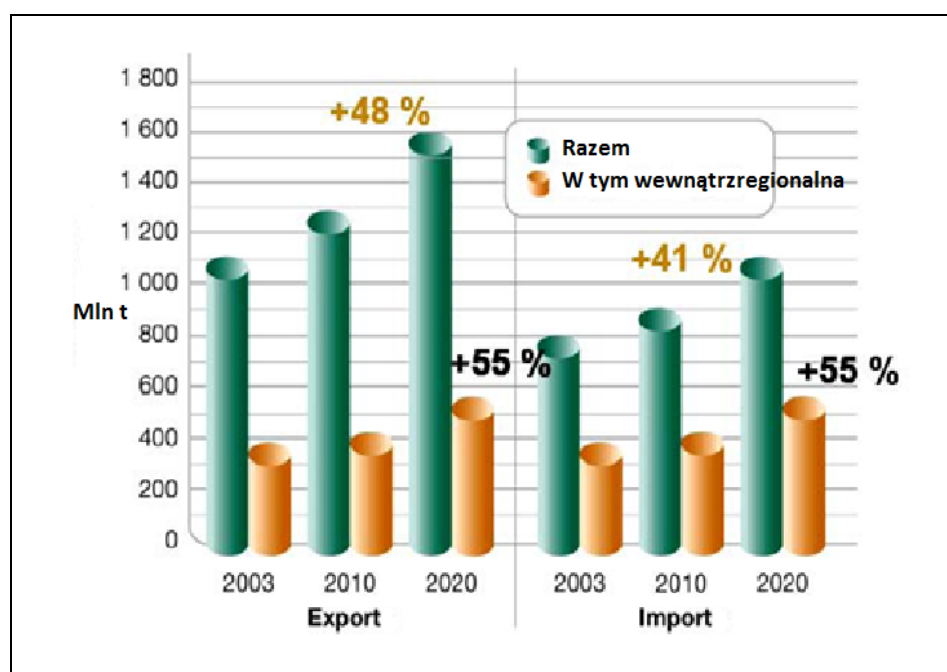
blik Nadbałtyckich (50–67%), Polski (48,5%) i Szwecji (46%). Najszybciej ma się rozwijać gospodarka Rosji, wedle prognoz Międzynarodowego Funduszu Walutowego ma od 2010 do 2017 roku wzrosnąć o 114%.

Widać z tego wyraźnie, że gospodarki wysoko rozwinięte (może z wyjątkiem Szwecji) mają mniejsze perspektywy rozwoju aniżeli rozwijające się gospodarki BSR.

Wniosek jest taki, że w najbliższych latach dodatkowym impulsem silnego rozwoju produkcji, handlu i w konsekwencji transportu w BSR będzie prognozowany silny rozwój gospodarczy większości krajów tego regionu, średnio na poziomie 35% z dominantą na poziomie ok. 50%, w ciągu najbliższych 5 lat. Szczególnie ważny będzie kierunek rosyjski w międzynarodowej wymianie handlowej.

3. Wewnątrz- i zewnątrzregionalna wymiana handlowa BSR

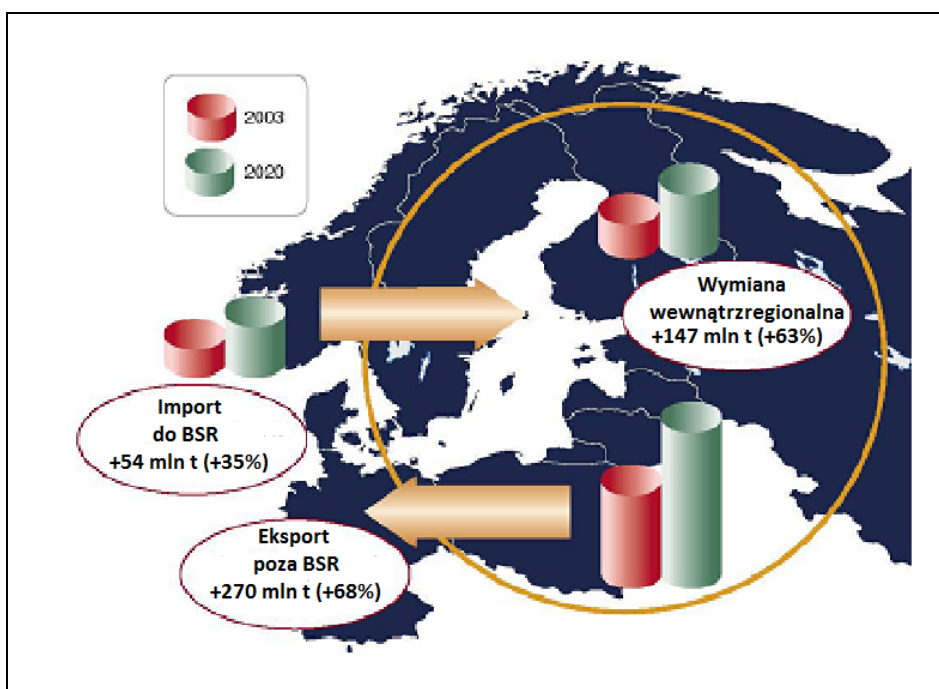
Charakterystyczną cechą wymiany handlowej krajów Regionu Morza Bałtyckiego jest dominacja wymiany z krajami najbliższymi sąsiadującymi i ten fakt ma istotny wpływ na kształtowanie się ciągów transportowych w łańcuchu dostaw. Eksport do sąsiedniego kraju w Regionie Bałtyckim osiąga często 20–35% całkowitego.



Rysunek 1. Prognoza rozwoju handlu BSR

Źródło: *Baltic Maritime Outlook 2006*, Uddevalla 2006.

owitego eksportu towarowego danego kraju. Na przykład eksport Estonii jest kierowany w przeważającej mierze do Finlandii i Szwecji. Tradycyjnymi partnerami handlowymi krajów skandynawskich są Niemcy (10,5% wartości wymiany handlowej ogółem w Szwecji), Wielka Brytania (9,0%), a także kraje skandynawskie (Norwegia 9% wymiany handlowej Szwecji), natomiast kraje południowej Europy mają zdecydowanie mniejsze znaczenie w wymianie handlowej krajów skandynawskich. Najważniejszym odbiorcą szwedzkich towarów w eksporcie są kraje Unii Europejskiej (55%), a także Stany Zjednoczone (10,5%). Eksport poza Europę obejmuje 25% wartości eksportu Szwecji. W szwedzkim imporcie 67% wartości towarów pochodzi z krajów Unii Europejskiej, z czego 18% z Niemiec, 9% z Wielkiej Brytanii i Irlandii. Import z Norwegii i Danii wynosi po 8%, a z krajów pozaeuropejskich (USA, Azja) 5%. Wzrasta także znaczenie w wymianie handlowej krajów skandynawskich, Polski, Rosji i krajów bałtyckich, przy czym, jak dotychczas, w większym stopniu odnosi się to do wzrostu wymiany wyrażonej w wielkości przewozów towarowych między wspomnianymi krajami, niż do wzrostu wartości obrotów w wymianie handlowej.



Rysunek 2. Wewnątrz- i zewnątrzregionalna wymiana handlowa BSR

Źródło: *Baltic Maritime Outlook 2006*, Uddevalla 2006.

Wymiana handlowa krajów BSR jest charakterystyczna nie tylko dzięki temu, że w dużej mierze odbywa się we własnym kręgu. Od lat charakteryzuje się

także silnym tempem wzrostu. Wynika to bezpośrednio z silnego tempa wzrostu GDP. Po 2004 roku region ten rozwija się znacznie szybciej aniżeli średnia wzrostu całej UE.

Z danych zamieszczony w tabelach 4 i 5 wynika, że kraje BSR mają za sobą duży wzrost zarówno importu, jak i eksportu. W efekcie tego doszło do dużych rozbieżności pomiędzy poszczególnymi krajami regionu, co widać w tabeli 6. Pokazuje ona bilans handlowy państw BSR. Największą nadwyżkę eksportu generuje gospodarka Niemiec. Eksport Rosji oparty w największym stopniu na surowcach energetycznych również generuje dużą nadwyżkę handlową, jednak po odjęciu tych surowców okazuje się, że Rosja więcej kupuje gotowych dóbr konsumpcyjnych i usług aniżeli ich sprzedaje na zewnątrz. Dużą nadwyżką handlową odznaczają się także Dania i Szwecja, głównie dzięki dobremu położeniu

Tabela 5. Bieżący i prognozowany wzrost wielkości eksportu krajów BSR w % (rok do roku)

Kraj	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Dania	12,719	8,022	3,226	7,042	2,177	4,084	3,711	3,711
Estonia	10,807	18,727	17,351	31,482	-3,954	5,511	5,158	5,196
Finlandia	17,257	7,017	7,820	-0,817	0,879	5,515	5,867	5,290
Niemcy	13,224	7,660	13,732	8,256	1,834	3,810	3,930	3,930
Łotwa	11,311	20,236	11,475	12,585	3,702	5,452	5,937	6,100
Litwa	16,957	17,028	17,362	13,651	3,290	4,115	5,138	5,321
Polska	23,210	7,962	12,087	7,279	3,921	6,115	6,322	6,727
Rosja	7,590	6,346	7,069	4,856	2,628	2,964	3,570	3,825
Szwecja	12,766	6,422	9,160	6,423	-8,000	2,347	5,000	4,500

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *World Economic Outlook Database*, International Monetary Fund, April 2012.

geograficznemu sprzyjającemu wymianie handlowej i przede wszystkim wysokiemu stopniu technicznego wyposażenia gospodarki (tj. np. *know-how*, wiedza, nowe technologie, specjalizacja produkcji, przetwórstwo importowanych surowców w eksportowane wyroby gotowe). Natomiast Finlandia od lat więcej importuje aniżeli eksportuje, co wynika z jej peryferyjnego i niesprzyjającego położenia, braku samowystarczalności gospodarki i rolnictwa, pomimo bardzo dobrego wyposażenia technicznego gospodarki. Republiki Nadbałtyckie oscylują zwykle wokół pozycji zbilansowanej dzięki położeniu tranzytowemu w stosunku do niewielkich własnych potrzeb konsumpcyjnych, niewielkiej liczby ich mieszkańców, w połączeniu z dobrą organizacją pracy. Największym importerem spośród krajów BSR jest Polska, która od lat więcej kupuje gotowych dóbr aniżeli ich sprzedaje na zewnątrz. Przyczyną tego są m.in. stare

technologie produkcji, duży popyt konsumpcyjny niezaspakajany przez własną produkcję.

Tabela 6. Bilans handlowy krajów BSR (mln USD)

Kraj	2011	2012
Dania	20,523	15,476
Estonia	0,704	0,193
Finlandia	-1,770	-2,476
Niemcy	205,449	180,325
Łotwa	-0,338	-0,510
Litwa	-0,731	-0,846
Polska	-22,128	-24,017
Rosja	101,141	96,426
Szwecja	38,792	41,090

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *World Economic Outlook Database*, International Monetary Fund, April 2012.

W ujęciu ilościowym (tab. 7) spodziewany wzrost wymiany handlowej wydaje się być bardzo optymistyczny. Wynika to w dużej mierze z faktu, iż prognozy te przygotowywano na krótko przed kryzysem roku 2008, a zatem nie uwzględniono istotnego czynnika spowalniającego z okresu 2008–2009. Gospodarka BSR jest ważnym dostawcą różnych wyrobów gotowych (głównie z branży stalowej, drzewnej, elektronicznej i motoryzacyjnej), a wspomniany kryzys skutkowało znacznym zmniejszeniem konsumpcji tych dóbr (i nie tylko tych). Dlatego też należy mieć na uwadze, iż prezentowane prognozy są zbyt optymistyczne.

4. Rynek transportowy w BSR

Już na początku wskazano, że dla państw BSR najważniejszą gałęzią transportu jest żegluga morska. Transport morski obsługuje ponad 72% wymiany handlowej krajów skandynawskich. Dominujące znaczenie przewozów drogą morską jest szczególnie widoczne w imporcie: udział transportu morskiego w wartości przewozów wynosi (w procentach): Szwecja 96,1; Finlandia 83,0 i Dania 80,2. Natomiast istotne różnice w strukturze gałęziowej przewozów zagranicznych występują w eksporcie. Udział przewozów dokonywanych transportem morskim w eksporcie wynosi odpowiednio (w procentach): Danii 59,6; Finlandii 88,3; Szwecji 68,95. Źródłem zróżnicowania są przede wszystkim czynniki naturalne (możliwość dokonywania bezpośrednich lądowych przewozów zagranicznych w relacjach południkowych w Danii, Norwegii – w tran-

zycie przez Danię, Finlandii), jak i odmienna struktura towarowa obrotów handlowych (Finlandia – dobrze rozwinięta wymiana handlowa drogą lądową z Rosją). W wymianie handlowej krajów skandynawskich przeważają kraje Unii Europejskiej.

Tabela 7. Aktualna i prognozowana wielkość wymiany handlowej krajów BSR (w mln ton)

Kraj	Eksport					
	2003		2010		2020	
	Total	Intra BSR	Total	Intra BSR	Total	Intra BSR
Dania	41,2	21,6	49,7	24,6	65,1	31,8
Estonia	11,8	7,1	15,4	9,1	23,0	13,9
Finlandia	35,2	14,2	41,4	17,0	52,4	23,1
Niemcy	293,6	27,9	334,5	33,2	421,5	46,6
Łotwa	14,5	9,4	18,6	11,8	27,5	17,2
Litwa	12,6	7,0	15,9	9,1	22,9	12,5
Polska	70,4	34,2	85,5	40,1	112,9	56,3
Rosja	248,3	116,1	313,5	143,4	446,6	197,1
Szwecja	73,8	34,7	82,6	37,2	97,2	42,8
Razem	1043,6	327,2	1214,8	386,5	1548,3	506,4
Kraj	Import					
	2003		2010		2020	
	Total	Intra BSR	Total	Intra BSR	Total	Intra BSR
Dania	50,0	29,9	57,0	33,0	68,7	40,2
Estonia	7,6	6,2	10,1	8,2	15,1	12,3
Finlandia	55,0	43,8	66,4	51,9	86,8	71,7
Niemcy	419,4	121,2	453,0	137,1	534,0	167,7
Łotwa	6,0	4,0	7,7	5,2	11,3	8,2
Litwa	17,9	14,7	24,1	19,7	36,7	30,1
Polska	75,5	37,5	96,0	47,8	131,9	66,7
Rosja	13,6	7,7	16,1	9,0	23,8	13,4
Szwecja	68,7	47,2	80,3	53,2	100,2	73,0
Razem	714,1	327,6	844,2	383,1	1049,1	506,4

Źródło: *Baltic Maritime Outlook 2006*, Uddevalla 2006.

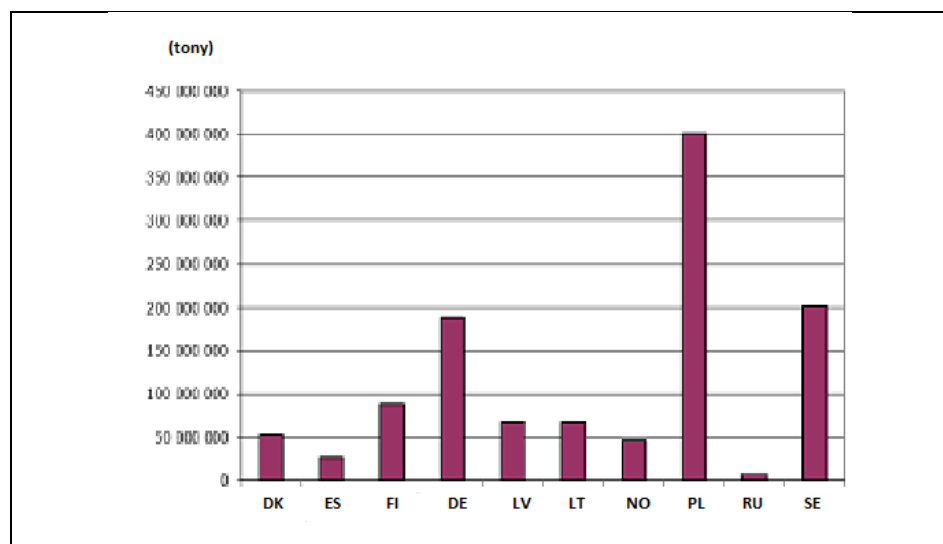
Analogicznie do przedstawionych wcześniej prognoz rozwoju gospodarczego i wzrostu wymiany handlowej w BSR w dalszej kolejności przedstawione będą prognozy wzrostu transportu w BSR. Źródłem relatywnie rzetelnej wie-

dzy w tym zakresie jest opracowany w 2011 roku *Baltic Transport Outlook 2030*. Opracowanie to powstało przy międzynarodowej współpracy wszystkich krajów BSR i może uchodzić za pewien wyznacznik tego, co środowisko transportowe spodziewa się zastać w roku 2020 i 2030.

Tabela 8. Przewozy ładunków państw BSR drogą morską w 2010 roku (mln ton)

Kraj	2010
Dania	54 025
Estonia	133 872
Finlandia	20 974
Niemcy	29 011
Łotwa	17 772
Litwa	28 213
Polska	44 834
Rosja	79 161
Szwecja	41 090

Źródło: *Baltic Maritime Outlook 2006*, Uddevalla 2006.



Rysunek 3. Wzrost wielkości przewozów morskich w BSR pomiędzy 2010 a 2030 r.

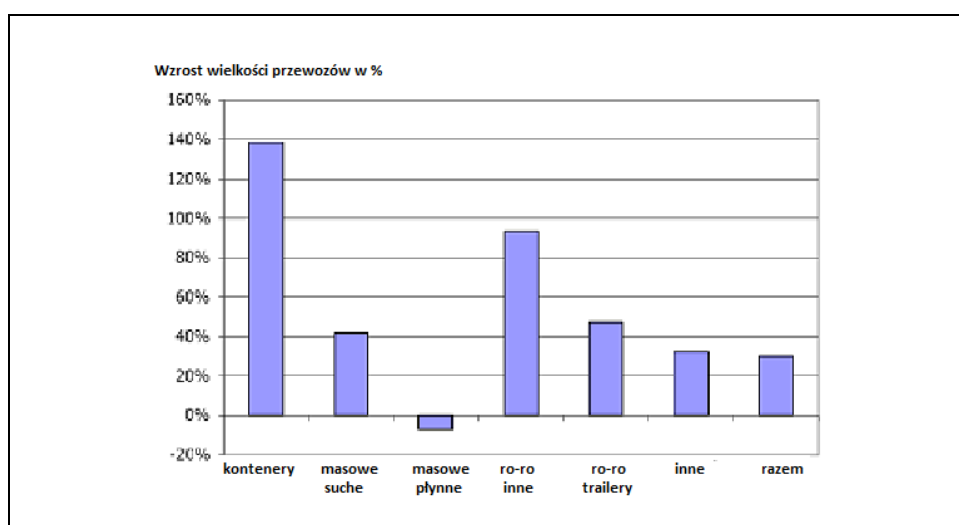
Źródło: *Baltic Transport Outlook 2030. Strategic Network Analysis*, Copenhagen 2011

W zakresie żeglugi morskiej przewiduje się wzrost przewozów na poziomie 30%, licząc od 2010 do 2030 roku. Da to wynik przewozowy ponad 220 mln ton rocznie, głównie w relacjach z portami polskimi (rys. 3). Prognoza rozwoju

przewiduje 7% wzrost przewozów ładunków płynnych (głównie ropy naftowej), przede wszystkim w konsekwencji rozwoju alternatywnych źródeł energii oraz zaawansowanych, energooszczędnych technologii we wszystkich sektorach gospodarki, przez co prognozuje się zmniejszenie konsumpcji ropy naftowej o ponad 20 mln ton rocznie. Poza grupą ładunków płynnych, wszystkie pozostałe grupy ładunków w morskich przewozach w BSR powinny wzrosnąć w analizowanym okresie o 56%, nawet do 250 mln ton rocznie.

Największy wzrost spodziewany jest w zakresie przewozów kontenerów (rys. 4), tj. nawet o 140% w ciągu 20 lat, i powinien osiągnąć wielkość ponad 82 milionów ton rocznie. Szczególnie istotną rolę tego sektora odgrywać będzie port Sankt Petersburg, któremu przypisuje się udział w tym wzroście na poziomie 33%.

Wzrost przewozów ładunków masowych suchych szacowany jest na poziomie 42% do wielkości 75 mln ton, wzrost drobnicy ro-ro na poziomie 52% (do 67 mln ton), zaś pozostałe ładunki wzrosną średnio o 32% (do poziomu 25 mln ton).

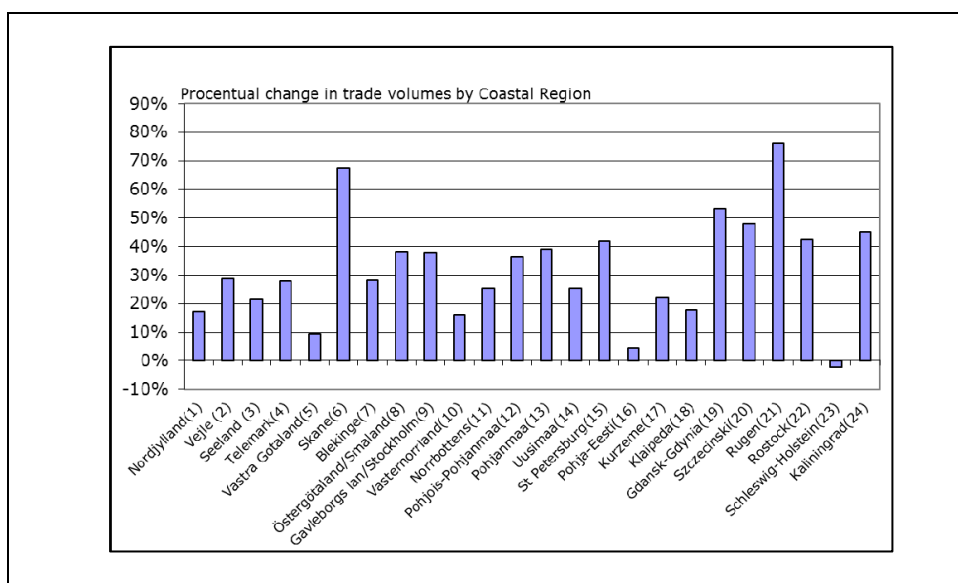


Rysunek 4. Prognozowany wzrost przewozów morskich w BSR wg grup ładunków

Źródło: *Baltic Transport Outlook 2030. Strategic Network Analysis*, Copenhagen 2011.

Biorąc pod uwagę poszczególne regiony krajów BSR, widzimy (rys. 5), że największy wzrost obrotów prognozuje się dla południowego wybrzeża Bałtyku (od Rugii przez woj. zachodniopomorskie do regionu Trójmiasta). Po stronie szwedzkiej silny wzrost prognozuje się dla regionu Skåne, zaś po stronie rosyjskiej najsilniejszy wzrost (o 66 mln ton) może odnotować region Sankt Petersburga (prawie 30%), przy czym głównie dzięki wzrostowi obrotów kontenerowych. Jedyńm regionem o ujemnym przyroście może okazać się land

Schleswig-Holstein, a to z powodu planowanej budowy stałego, lądowego połączenia Fehmarn Belt. Pozostałe regiony BSR odnotują w analizowanym okresie, według prognoz, wzrost między 10 a 40%.



Rysunek 5. Zmiana wielkości wymiany handlowej regionów wybrzeża Morza Bałtyckiego w latach 2010–2030

Źródło: *Baltic Transport Outlook 2030. Strategic Network Analysis*, Copenhagen 2011.

Literatura

1. *Baltic Maritime Outlook 2006*, Uddevalla 2006
2. *Baltic Transport Outlook 2030. Strategic Network Analysis*, Copenhagen 2011
3. *World Economic Outlook Database*, IMF, April 2012

ECONOMIC CHARACTERISTIC OF THE BALTIC SEA REGION

Summary

In the literature is often used a wording “Baltic Europe” as a description of Baltic Sea Region – meant as 9 countries with direct connection to The Baltic Sea. And it is used mainly by economic descriptions and analysis, because the region has a lot of individual and specific features, which make them contrasting to another European an EU’s regions.

In this short description we want to show origin of those differences. Next task is to analyze the inbound and outbound BSR trade for showing

volume of potential of the market. This will be the base for another analyze – transportation market in the Baltic Sea Region, which is the topic of the next part. The last one includes forecasts for the transportation market and shows the potential of the region.

Analysis were made based on IMF data and another, regional statistics and forecasts, especially on Baltic Transport Outlook and Baltic Transport Outlook 2030.