

Maciej MATCZAK¹

POLSKA W PROCESIE ROZWOJU BAŁTYCKIEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Streszczenie. Na pozycję Polski w europejskim systemie transportowym wpływa wiele elementów zarówno ogólnogospodarczych, jak i tych bezpośrednio związanych z przewozami ładunków i pasażerów. Szczególnie ciekawie wygląda to w obszarze rynku bałtyckiego. Jest to bowiem miejsce styku „starych” i „nowych” państw UE. Różnice w poziomie rozwoju gospodarczego, strukturze podziału gałęziowego oraz wynikach poszczególnych podmiotów działających na rynku transportowym mają istotny wpływ na pozycję, jaką zajmuje dane państwo w regionie. Analiza tych elementów, ze szczególnym uwzględnieniem transportu morskiego i lotniczego, to najważniejsze zagadnienia przedstawione poniżej materiału.

POLAND IN THE PROCESS OF THE BALTIC TRANSPORT SYSTEM DEVELOPMENT

Summary. The position of Poland in the European transport system depends from the country economic development as well as cargo and passengers carriages. Significant interesting case of the European transport is the Baltic Sea region. It is a place of location both ‘old’ and ‘new’ European Union member states. Differences noted with reference to the level of economic development, structure of the modal split of transport or the transport performance have influence on the competitive position of particular countries in the Region. The analysis of that elements, with focus on the maritime and air transport is the main problem of the elaboration.

1. WPROWADZENIE

Aktualnie trwający rozwój polskiego systemu transportowego musi być realizowany na trzech podstawowych płaszczyznach. Pierwszym z nich jest poziom narodowy, gdzie określone braki i niedociągnięcia zarówno infrastrukturalne, jak i organizacyjne powinny być ograniczane. Kolejny, szeroko omawiamy aspekt to rozwój krajowego transportu w świetle europejskiej polityki transportowej. Na tym poziomie wzrost spójności i dostępności terytorialnej UE oraz zrównoważenie rozwoju transportu jawi się najważniejszym wyzwaniem. Trzecim aspektem rozwoju polskiego systemu transportowego jest jego bałtycka perspektywa.

Procesy zjednoczeniowe, jakie zaszły w 2004 roku, uczyniły Bałtyk niemalże wewnętrznym morzem Unii Europejskiej. Specyfiką obszaru jest położenie nad brzegami Morza Bałtyckiego krajów zarówno starej (UE 15), jak i nowej rozszerzonej Unii

¹ Wydział Nawigacyjny, Akademia Morska w Gdyni, ul. Morska 81-87, 81-225 Gdynia, tel./fax (+4858) 6216618, mmatczak@am.gdynia.pl

Europejskiej (UE 25). Zarówno różnice rozwojowe, wielkość obszaru państwa i liczebność populacji występująca w danych państwach przyczyniają się do ukształtowania specyficznych powiązań handlowych. Ma to swoje odbicie również w przewozach realizowanych pomiędzy państwami bałtyckimi. Dotyczy to zarówno geograficznego ukształtowania kierunków, jak i wielkości przewozów.

Podobnie jak gospodarki poszczególnych państw, również bałtycki transport ulega ciągłym zmianom. Wpływa na to zarówno polityka transportowa Unii Europejskiej, gdzie hasła *Short Sea Shipping* lub Autostrady Morskie zyskują na znaczeniu, ale także naturalne procesy rozwojowe realizowane w poszczególnych gałęziach transportu, jak na przykład rozwój tanich linii lotniczych. Zmianom w bałtyckim transporcie sprzyja także dostępność do europejskich funduszy, które głównie dofinansowują rozwój infrastruktury transportowej.

2. AKTUALNY STAN ROZWOJU ORAZ PODSTAWOWE WYNIKI FUNKCJONOWANIA BAŁTYCKIEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Przedstawienie bałtyckiego systemu transportowego wymaga w pierwszym rzędzie zilustrowania warunków ramowych jego funkcjonowania. Analizując dane statystyczne i wielkości związane z rozwojem gospodarczym (tablica 1) krajów regionu Morza Bałtyckiego (BSR²), wskazać można, niejako, na dwie grupy państw (z uwagi na znaczną odrębność w dalszej analizie pominięta zostanie Rosja). Pod względem wielkości pierwszą grupę stanowią takie kraje, jak: Szwecja, Niemcy, Finlandia oraz Polska, które odpowiadają za 87% powierzchni. W odniesieniu do populacji, znaczącą przewagą charakteryzują się Niemcy i Polska, gdzie zamieszkuje 82% ludności BSR.

Tablica 1

Podstawowe dane statystyczne i ekonomiczne państw bałtyckich

Państwo	Obszar	Populacja	PKB <i>per capita</i>	PKB <i>per capita</i> 2005 (PPS)	Wzrost PKB 2005/2004
	(tys. Km ²)	tys.	Euro	UE25 = 100	%
Dania	43,1	5 411,0	38 478	124,1	3,1%
Estonia	45,2	1 347,0	7 825	58,9	9,8%
Finlandia	338,1	5 236,0	29 664	115,2	1,5%
Niemcy	375,0	82 500,0	27 218	107,4	0,9%
Łotwa	64,6	2 306,0	5 546	49,5	10,2%
Litwa	65,2	3 425,0	6 011	53,3	7,5%
Polska	312,7	38 173,0	6 301	51,0	3,2%
Rosja	17 075,4	143 954,0	3 105	-	-
Szwecja	450,0	9 011,0	31 958	119,2	2,7%
Razem (*średnia):	18 769,3	291 363,0	17 345*	72,3*	4,5%*

Źródło: Eurostat. Internet: <http://epp.eurostat.cec.eu.int> z dnia 20.05.2006

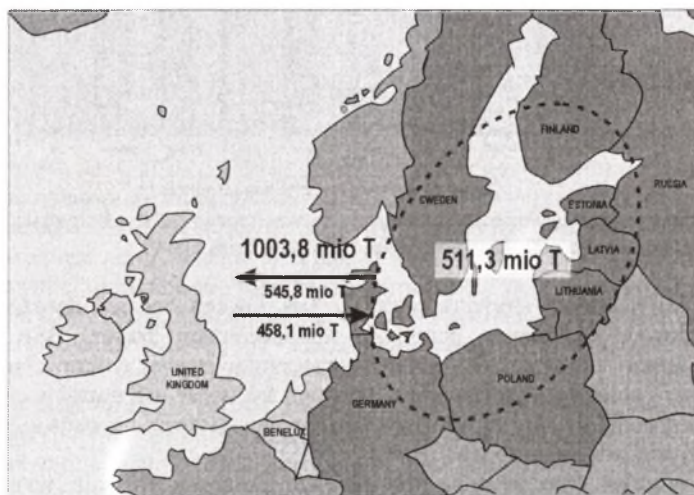
Podobna sytuacja istnieje w odniesieniu do wielkości ekonomicznych. Pierwszą grupę państw stanowią „starzy” członkowie Unii Europejskiej, należący do najbardziej rozwiniętych państw ugrupowania. Osiągają one ponadprzeciętny poziom rozwoju (PKB *per capita*) dla UE, co znacząco odbiega od wyników notowanych w południowo-wschodniej części Bałtyku. Z drugiej strony, wysoka dynamika wzrostu gospodarczego notowana w tych krajach (płd. – wsch.) pozwala mieć nadzieję na stosunkowo szybkie niwelowanie różnic. Jak

² ang. - *Baltic Sea Region*

zostało to przedstawione w tablicy, wyniki Łotwy, Estonii i Litwy znacząco przewyższają tempo wzrostu pozostałych państw BSR.

Transport jako element funkcjonalny państwa zależny będzie w dużym stopniu od wyników gospodarczych, jakie osiąga dany kraj. Należy jednak zaznaczyć, iż zmiana struktury produkcji, jaka dokonuje się w krajach rozwijających się, powoduje ograniczenie ilości przewożonej masy na korzyść transportu dóbr wysoko przetworzonych obsługiwanych w ramach systemów logistycznych. Powoduje to stopniowe ograniczanie transportochłonności gospodarek. Zjawisko to związane jest głównie z transportem wewnętrznym danych państw. Na transport zewnętrzny wpływ ma natomiast wielkość wymiany handlowej, jaką realizuje dane państwo. Ponadto, wymiana ta będzie czynnikiem aktywizującym transport pomiędzy partnerami. Dlatego też ważniejsze pod tym względem będzie ilościowe ujęcie międzynarodowej wymiany handlowej. Rysunek 1 przedstawia obroty ładunkowe realizowane pomiędzy państwami Morza Bałtyckiego, zarówno te wewnętrzne (511,3 mln ton), jak i zewnętrzne (1003,8 mln ton).

W praktyce, przepływ towarów pomiędzy państwami Bałtyckimi i poza nie odbywa się przy wykorzystaniu różnych gałęzi transportu. O wyborze poszczególnych dróg transportu decyduje w pierwszej kolejności wzajemne położenie partnerów oraz naturalne możliwości, jakie pomiędzy nimi występują. W przypadku państw sąsiedzkich przewagę zyskują gałęzie lądowe, zwłaszcza transport samochodowy, który z uwagi na swoją elastyczność, a także dzięki liberalizacji przewozów międzynarodowych w UE jest najczęściej wybieranym rozwiązaniem.

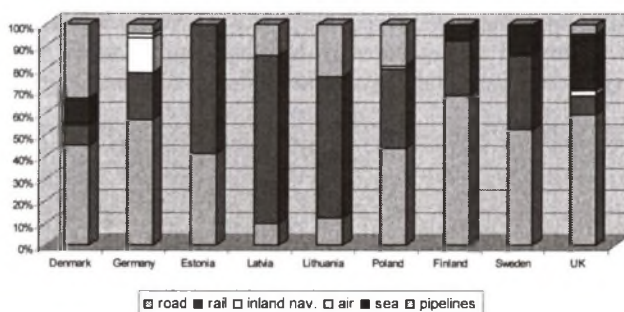


Rys. 1. Wymiana handlowa państw Bałtyckich w 2003 roku³
Fig. 1. External Exchange of the Baltic countries in year 2003

Inaczej kształtuje się struktura gałęziowa w przypadku wymiany towarowej prowadzonej pomiędzy państwami oddzielnymi od siebie poprzez Bałtyk. Pomimo iż istnieje możliwość użycia transportu lądowego, z uwagi na krótsze połączenia najczęściej wykorzystywany jest transport morski lub lotniczy. Istotne znaczenie dla państw BSR ma także transport przesyłowy obsługujący rosyjski eksport surowców mineralnych.

³ M. Matczak: *Ruch pomiędzy portami bałtyckimi a największymi europejskimi portami morskimi, ze szczególnym uwzględnieniem Wielkiej Brytanii, w świetle rozwoju Autostrad Morskich*. VI Międzynarodowa Konferencja Naukowa Porty Morskie 2006: „Program UE – ‘Autostrady Morskie’ szansą dla rozwoju potoków ładunkowych pomiędzy Morzem Bałtyckim a Północnym”. Szczecin, 31 maja 2006 roku.

Analizując strukturę podziału gałęziowego transportu, jaka występuje wśród państw BSR, wskazać można na dwa elementy. Z jednej strony, badaniu poddany jest transport wewnętrzny poszczególnych krajów regionu (rysunek 2). W tym przypadku wskazać można na istotną różnicę pomiędzy układem sił poszczególnych gałęzi transportu w państwach „starej” Unii Europejskiej (UE 15) a nowymi członkami. W pierwszym przypadku wyraźnie widać dominację przewozów drogowych. Pewnym odstępstwem są tutaj Niemcy, z 13,5% udziałem żeglugi śródlądowej oraz Szwecja z ponad 36% udziałem kolejowych. To właśnie kolej wśród państw południowo-wschodniego Bałtyku stanowi najważniejszą gałąź transportu. Przyczyną tego jest, podobnie jak w przypadku rurociągów, obsługa rosyjskich surowców. Z drugiej strony, wskazać można na tendencje wzrostową, jaką wykazują się przewozy drogowe w tych państwach. Dla przykładu, w Polsce udział ten wzrósł o blisko 10% w przeciągu czterech lat (2000-2004). Główną przyczyną tego stanu rzeczy są zmiany strukturalne w przemyśle, a co za tym idzie w przewozach (odchodzenie od przewozów masowych na rzecz towarów wysoko przetworzonych). Ponadto, koncentracja rosyjskiego eksportu w rosyjskich portach morskich ogranicza potrzeby przewozowe surowców poprzez terytoria państw ościennych.



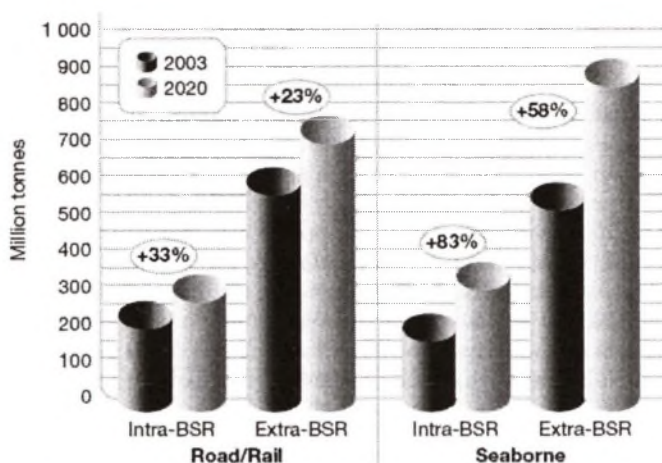
Rys. 2. Struktura podziału gałęziowego transportu wewnętrznego państw Bałtyckich w 2004 roku
Fig. 2. Modal Split of domestic transport of the Baltic countries 2004⁴

Z drugiej strony, struktura podziału gałęziowego będzie odnoszona do wymiany międzynarodowej, zachodzącej pomiędzy poszczególnymi krajami BSR. Na rysunku 3 wskazany został uproszczony podział przeciwstawiający gałęzie lądowe (transport samochodowy i kolejowy) z transportem morskim. Jak widać, ich udział w obsłudze wymiany handlowej jest podobny, dotyczy to zarówno wymiany wewnętrznej państw BSR, jak i handlu z partnerami pochodzącymi spoza regionu.

Na rysunku przedstawiona jest ponadto prognoza rozwoju wymiany handlowej w regionie. Zgodnie z danymi wzrost ma wynieść od 23% (w przypadku transportów lądowych wykorzystywanych do wymiany zewnętrznej) aż do 83% (w odniesieniu do transportu morskiego jako nośnika wymiany wewnętrznej). Zgodnie z informacjami w przyszłości znaczenia nabierać będzie wymiana wewnętrzna, której udział wzrośnie do 40,6% w 2020 roku (38,6% dla roku 2003)⁵.

⁴ *Energy & transport in figures 2005*. Eurostat 2006.

⁵ Wyliczenia własne na podstawie informacji zawartych w: *Baltic Maritime Outlook 2006*. March 2006.



Rys. 3. Aktualna i przyszła struktura podziału gałęziowego transportu obsługującego wymianę towarową państw BSR

Fig. 3. The current and future modal split of BSR countries transport⁶

Z uwagi na konieczność ograniczenia zakresu tematycznego opracowania uwaga w dalszej jego części skupiona zostanie na dwóch gałęziach transportu: morskim i lotniczym.

3. POLSKA W SYSTEMIE BAŁTYCKIEGO TRANSPORTU MORSKIEGO

Mówiąc o transporcie morskim, wskazać można dwa jego najważniejsze elementy. Po pierwsze, będzie to flota, która pozostaje do dyspozycji w danym państwie. Należy jednak zaznaczyć, że funkcjonowanie transportu morskiego, z racji swojej międzynarodowej natury, nie jest bezpośrednio zależne od liczby statków, jaką konkretne państwo posiada. Drugim elementem są natomiast porty morskie i to, jak na tle bałtyckich rywali (ok. 408 portów) kształtują się wyniki działalności rodzimych ośrodków? W tym wypadku potencjał przeładunkowy ma ścisły związek z możliwościami wykorzystania transportu morskiego.

Całkowite przewozy morskie na Bałtyku szacowane są na 460 mln ton rocznie, z czego około 40% to ruch wewnętrzny⁷. Większość przewozów to ładunki masowe podążające w relacjach wschód – zachód, od portów wschodniego Bałtyku w stronę cieśnin duńskich. Całkowite obroty portów morskich BSR wyniosły zaś 681,8 mln ton w 2005 roku⁸. Największy udział w obrotach posiadają porty szwedzkie i rosyjskie (ok. 20%). Dynamiczny wzrost obrotów przeładunkowych bałtyckich portów rosyjskich (dla lat 2005/2004 zanotowano wzrost 23,7%) najprawdopodobniej spowoduje ich dominację na rynku BSR.

Łącznie państwa bałtyckie posiadają flotę wielkości 3711 statków, z czego aż 65,3% to statki niemieckie (11,9% pod niemiecką banderą)⁹. W przypadku pozostałych państw BSR również trudno poszukiwać morskich potęg. Wskazać można jedynie przykłady Danii i Szwecji, gdzie flota liczy odpowiednio 561 i 292 statki. Polska flota handlowa w 2004 roku liczyła zaledwie 118 statków. Co więcej, jedynie 20% spośród nich to jednostki młodsze niż 10 lat. Należy jeszcze zaznaczyć, iż jedynie 20 spośród nich pływa pod polską banderą¹⁰.

⁶ *Baltic Maritime Outlook 2006*. March 2006, s. 4.

⁷ M. Matczak: *The Baltic Transport Ranking for 2005*. "Baltic Transport Journal" No. 4/2005 (6), s. VIII.

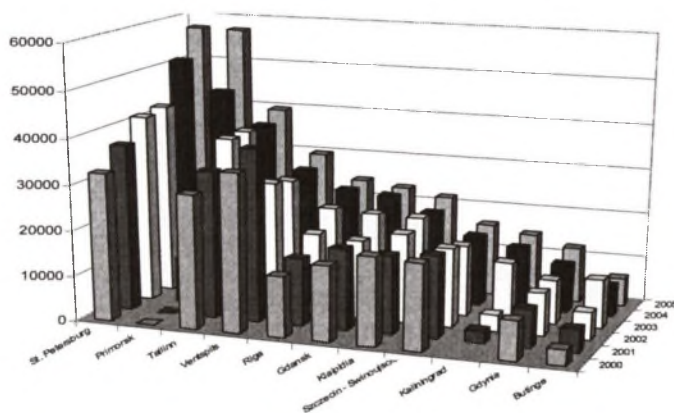
⁸ M. Matczak: *The Baltic Transport Ranking for 2006*. "Baltic Transport Journal" No. 4/2006.

⁹ *Energy & transport in figures 2005*. Eurostat 2006.

¹⁰ *Transport – wyniki działalności w 2004 roku*. GUS, Warszawa 2005, s. 129.

Reszta pozostaje w tzw. tanich rejestrach (np. maltańska, cypryjska, panamska). Jest to wynik bardzo skromny, co nie pozostaje bez znaczenia dla pozycji, jaką zajmują rodzimi armatorzy na bałtyckim rynku. Przykładem może być tutaj *Polferries*, który operuje 4 jednostkami lub *Chipolbrok* z 15 statkami. Dla porównania, największy bałtycki armator promowy *Scandlines* wykorzystuje 23 jednostki, które w 2004 roku przewiozły 20 325 905 pasażerów¹¹.

W przypadku portów morskich pozycja krajowych przedsiębiorstw jest dużo lepsza. Trzy najważniejsze porty w Polsce odpowiadają za 7,6% bałtyckich przeładunków. Ponadto, port w Gdańsku należy do bałtyckiej dziesiątki portów przeładowujących ponad 20 milionów ton rocznie (23,3 mln ton w 2005 roku). Pozostałe porty, w Gdyni i Szczecinie – Świnoujściu również notują dobre wyniki, 12,3 mln ton i 16,1 mln ton. Największymi portami bałtyckimi są zaś porty rosyjskie St. Petersburg i Primorsk. W pierwszym przypadku na tak dobrą pozycję wpływa dynamiczny rozwój obrotów kontenerowych, w drugim przeładunki ropy naftowej. Szczególnie ciekawym przypadkiem jest port Primorsk, który funkcjonuje zaledwie od 2001 roku i staje się bałtyckim liderem.



Rys. 4. Dynamika całkowitych obrotów przeładunkowych portów południowo – wschodniego Bałtyku w latach 2000-2005 (tys. ton)

Fig. 4. Dynamics of total transshipment changes in the North-East Baltic seaports 2000-2005 (thou. tones)

Analizując szczegółowo obroty ładunkowe polskich portów, wskazać można na strukturę obsługiwanych tam towarów. Podział ukształtowany jeszcze przed rokiem dziewięćdziesiątym wciąż jest widoczny w ich funkcjonowaniu. Portem masowym obsługującym głównie ładunki płynne jest bowiem Gdańsk ze specjalistycznymi bazami przeładunkowymi w Porcie Północnym. Obsługa 12,1 mln ton tego typu ładunków w 2005 roku plasuje Gdańsk na siódmym miejscu spośród największych portów BSR (liderem jest Primorsk z 57,4 mln ton w 2005 roku).

Z kolei w przypadku ładunków masowych suchych największe znaczenie na krajowym rynku zajmuje port w Szczecinie – Świnoujściu. Z 10,5 mln ton w 2005 roku port wybrzeża zachodniego sklasyfikowany jest na czwartej pozycji na Bałtyku. Najwięcej ładunków masowych suchych obsługuje zaś port Ryga (14,8 mln ton).

Ostatnią grupą ładunkową są towary drobnicowe, które stanowią domenę gdyńskiego portu. Siódme miejsce wśród bałtyckich portów związane jest z obsługą 7,6 mln ton ładunków. Liderem jest tutaj port w St. Petersburgu, który w 2005 roku obsłużył 30,2 mln ton. Zarówno w przypadku portu rosyjskiego, jak i polskiego wynik ten uzależniony jest

¹¹ M. Matczak: *The Baltic Transport Ranking for 2005*. "Baltic Transport Journal" No. 4/2005 (6), p. VIII.

od obrotów kontenerowych tam uzyskiwanych. Jasne jest więc, iż St. Petersburg jest jednocześnie największym portem kontenerowym na Bałtyku, co więcej, jedynym portem obsługującym rocznie ponad milion TEU (1 119 346 TEU w 2005 roku). Gdynia natomiast wśród portów kontenerowych zajmuje czwartą pozycję z wynikiem 400 165 TEU. Pozostałe polskie porty znajdują się na dużo niższych pozycjach, ponieważ ich wyniki są znacząco mniejsze. Gdańsk w 2005 roku przeładował 70 014 TEU, a Szczecin – Świnoujście 36 453 TEU¹².

Omawiając ruch kontenerowy w portach bałtyckich, konieczne jest wskazanie najważniejszych inwestycji ukierunkowanych na rozwój ich potencjału kontenerowego. Wskazać można tutaj dwa ośrodki, gdzie tego rodzaju projekty są realizowane: okolice St. Petersburga oraz Polskie porty wybrzeża środkowego. W pierwszym przypadku inwestycje zlokalizowane w portach *Lomonosov*, *Ust-Luga* i *Petrolsport* powinny w perspektywie kilku lat zwiększyć możliwości przeładunkowe rosyjskich portów bałtyckich z 695 000 TEU do 5 370 000 TEU. Również w Polskich portach morskich inwestycje w potencjał kontenerowy stanowią najważniejszy kierunek rozwojowy. 17 czerwca 2006 roku do użytku przekazany został terminal GCT Gdynia, a dwa kolejne DCT Gdańsk i terminal kontenerowy na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie są aktualnie w realizacji. Dzięki temu oraz w wyniku rozwoju już istniejących terminali potencjał przeładunkowy kontenerów powinien w przyszłości osiągnąć około 3 mln TEU rocznie¹³.

Ostatnim obszarem porównań będzie obsługa pasażerów realizowana w portach morskich. W tym przypadku mniej korzystne położenie krajowych portów, zwłaszcza wybrzeża środkowego, znacznie ogranicza ich znaczenie na rynku. Zajmują one bowiem miejsca od 16 (Szczecin – Świnoujście) poprzez 17 (Gdynia) do 19 (Gdańsk). Największe znaczenie mają zaś porty położone na zachodnim (połączenie Niemcy – Dania – Szwecja) oraz wschodnim (połączenie: Szwecja – Finlandia – Estonia) krańcu Morza Bałtyckiego. Pierwsza piątka to: Helsingborg, Helsingor, Helsinki, Sztokholm i Tallin.

4. TRANSPORT LOTNICZY W REGIONIE BAŁTYCKIM

Kolejną gałęzią transportu istotną dla funkcjonowania bałtyckiego transportu są przewozy lotnicze. Podobnie jak w przypadku transportu morskiego można tutaj porównywać zarówno wielkości floty powietrznej poszczególnych państw, wyniki przewoźników lotniczych lub też działalność i ruch generowany w portach lotniczych.

Ruch pasażerski pomiędzy państwami BSR wyniósł w 2004 roku 77,7 mln pasażerów. Obroty uzyskiwane na poszczególnych połączeniach przedstawione zostały w tablicy 2. Jak widać, najintensywniejsza wymiana pasażerska występowała pomiędzy krajowymi lotniskami w Niemczech i Szwecji. To Niemcy również byli najczęściej gośćmi pokładów samolotów na połączeniach wewnątrzbałtyckich.

Sytuacja ta jest o tyle zrozumiała, iż Niemcy posiadają również najliczniejszą flotę samolotową spośród państw BSR, liczącą 556 samolotów. Jest to jednocześnie 64,8% floty pozostającej w dyspozycji państw Bałtyckich. Dla porównania, polska flota liczy jedynie 36 pasażerskich samolotów cywilnych.

¹² *Warunki i perspektywy rozwoju polskich portów morskich 2006*. Opracowanie własne, Actia Forum Sp. z o.o., Gdynia 2006, s. 6, 17.

¹³ Tamże, s. 47.

Tablica 2

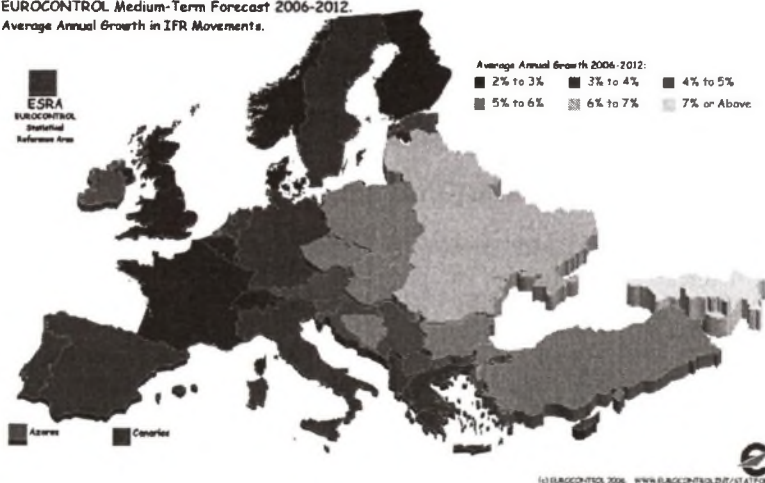
Pasażerski ruch lotniczy pomiędzy państwami Bałtyckimi w 2004 roku (tys. pasażerów)

	Dania	Niemcy	Estonia	Łotwa	Litwa	Polska	Finlandia	Szwecja	Razem:
Dania	1 608,90	1 680,40	116,7	124	132,8	159,5	685	1 808,20	6 315,50
Niemcy	1 743,10	21 385,00	143,2	163,7	135,5	694,6	1 156,20	1 241,00	26 662,30
Estonia	116,4	141,6	16,5	21,6	33,6	17,5	167	108,1	622,30
Łotwa	123,9	162,5	21,2	0,1	16,3	21,9	99,5	59,3	504,70
Litwa	149,3	164,9	29,8	16,5	2	45,9	49,3	40,4	498,10
Polska	345,5	1 250,80	17,6	21,9	45,5	892,7	91,6	76,3	2 741,90
Finlandia	683,8	1 112,10	168,3	99,8	49,1	90,2	2 862,20	1 306,40	6 371,90
Szwecja	1 892,30	1 601,20	106,5	59,4	30,5	78	1 220,30	7 029,70	12 017,90
Razem:	6 663,20	27 498,50	619,80	507,00	445,30	2 000,30	6 331,10	11 669,40	77 672,10¹⁴

Źródło: *Energy & transport in figures 2005. Eurostat 2006.*

Podobnie sytuacja wygląda w przypadku analizy przewoźników lotniczych pochodzących z państw BSR. Tutaj również niemiecka *Lufthansa* jest niekwestionowanym liderem. Przewoźnik obsłużył w 2005 roku 51 300 000 pasażerów, co było wynikiem prawie dwukrotnie lepszym niż osiągnięty przez drugiego bałtyckiego przewoźnika *SAS* (27 207 000 pasażerów).

EUROCONTROL Medium-Term Forecast 2006-2012.
Average Annual Growth in IFR Movements.



Rys. 5. Prognoza średniorocznego wzrostu liczby operacji w europejskich portach lotniczych do roku 2012¹⁵

Fig. 5. Summary of average annual growth 2006-2012, by state of region

Polska narodowa linia lotnicza *PLL LOT* obsłużyła w tym czasie 4 429 000 pasażerów, co stawia ją na jedenastym miejscu wśród bałtyckich linii lotniczych. Oprócz tego w kraju działają mniejsze lotnicze firmy przewozowe. Przykładem może być tutaj

¹⁴ Przy sumowaniu istnieje konieczność wykluczenia podwójnego sumowania lotów wewnętrznych, dlatego też suma całkowita nie odpowiada łącznej wielkości sum dla poszczególnych państw.

¹⁵ EUROCONTROL: Medium – Term Forecasts 2006-2012 (27.02.2006), Internet: http://www.eurocontrol.int/corporate/public/subsite_homepage/index.html z dnia 13.05.2006 r.

Centralwings, polska tzw. tania linia lotnicza, która w 2005 roku obsłużyła 496 540 pasażerów¹⁶. Z uwagi na fakt, iż przeszło 70% przewozów lotniczych to ruch pasażerski kwestie transportu ładunków zostaną pominięte w dokładniejszej charakterystyce. Przewozy cargo stanowią w większości bowiem tzw. *belly carriage*, czyli przewozy w lukach bagażowych liniowych samolotów pasażerskich.

Ostatnim porównywanym elementem bałtyckiego systemu transportowego jest działalność portów lotniczych i jej wyniki. Jak zostało to przedstawione na rysunku 4, w państwach regionu bałtyckiego występować będzie najszybszy wzrost ruchu. Jako potwierdzenie tego faktu można wskazać prognozy IATA, które mówią o tym, że w latach 2005 – 2009 Polska będzie najszybciej rozwijającym się rynkiem lotniczym na świecie (+11,2%), przed Chinami, Czechami, Katarom i Turcją¹⁷. Chcąc zaś wskazać miejsce polskich portów lotniczych na bałtyckim rynku transportowym, w pierwszej kolejności należy zaprezentować liderów zestawienia. Pod względem liczby obsługiwanych pasażerów są nimi takie porty lotnicze, jak: Kopenhaga – Kastrup (19.98 mln pasażerów), Sztokholm – Arlanda (17,10) i Berlin – Tegel (11,53). Największy polski port lotniczy Warszawa – Chopin z 7,07 mln pasażerów znajduje się na siódmym miejscu wśród portów lotniczych BSR¹⁸. W pierwszej dwudziestce znalazły się także porty lotnicze w Krakowie (1 586 130 pasażerów¹⁹), Katowicach (1 092 385²⁰) i Gdańsku (672 186²¹). W przypadku krajowych lotnisk bardzo ważnym elementem jest dynamiczny wzrost obrotów notowany w ostatnich latach. W okresie 2005/2004 osiągnął on bowiem poziom 88,6% w Krakowie, 76,6% w Katowicach i 44% w Gdańsku. Tak szybki wzrost ruchu pasażerskiego spowodowany jest głównie poprzez aktywność tanich linii lotniczych łączących Polskę z państwami UE. Otworzenie rynków pracy w Wielkiej Brytanii, Irlandii i Szwecji spowodowało masowe przemieszczanie się obywateli Polski, co w dużej mierze przysporzyło klientów właśnie przewoźnikom lotniczym, oferującym atrakcyjne cenowo (w porównaniu do przewozów autobusowych) połączenia. Zgodnie z zaprezentowanymi wyżej prognozami oczekuje się dalszego szybkiego wzrostu ruchu pasażerskiego w portach lotniczych.

5. PODSUMOWANIE

Podsumowując powyżej przedstawione informacje, wskazać można jeszcze raz na najważniejsze elementy dotyczące funkcjonowania polskiego transportu w obszarze Bałtyku, zwłaszcza w odniesieniu do przewozów morskich i lotniczych. Pierwszym i podstawowym elementem warunkującym wzrost obrotów ładunkowych oraz dynamizujących ruch pasażerski, zarówno w obrębie państwa, jak i w relacjach międzynarodowych, jest sytuacja gospodarcza kraju. Wyniki wzrostu PKB niestety nie osiągają poziomu państw sąsiednich (Łotwa, Estonia), ale jednocześnie są dużo lepsze od tych notowanych przez państwa starej Unii Europejskiej (UE 15). Drugim elementem jest natomiast wymiana handlowa, która również ulega procesowi intensyfikacji. Zmiany te pozytywnie wpływają na wyniki krajowego transportu, a jednocześnie umacniają go na bałtyckim rynku. Dotyczy to zwłaszcza portów morskich oraz lotniczych. Szeroki zakres inwestycyjny w polskich portach morskich ukierunkowany jest głównie na rozwój potencjału kontenerowego, czyniąc je jednym

¹⁶ Internet: http://www.ulc.gov.pl/download/pdf/ULC_przewoźnicy_dane_stat_2006.pdf z dnia 22.06.2006 r.

¹⁷ Internet: http://www.iata.org/pressroom/economics_facts/stats/2005-10-31-03.htm z dnia 15.05.2006 r.

¹⁸ Wśród portów lotniczych Niemiec i Rosji pod uwagę brane były tylko te położone w bezpośredniej bliskości Bałtyku.

¹⁹ Internet: <http://www.lotnisko-balice.pl/> z dnia 20.06.2006 r.

²⁰ Internet: <http://www.gtl.com.pl/> z dnia 21.06.2006 r.

²¹ Internet: <http://www.airport.gdansk.pl/service/pl/strgl.php> z dnia 21.06.2006 r.

z najważniejszych ośrodków obsługi kontenerów na Bałtyku. W przypadku portów lotniczych notowany jest zaś ogromny skok ilościowy w liczbie obsługiwanych pasażerów. Co ważniejsze, trend ten powinien utrzymywać się również w przyszłości. Widać więc, iż Polski transport zajmuje silną pozycję na bałtyckim rynku, a poprzez wykorzystanie dużego potencjału kraju powinna się ona dalej umacniać.

Literatura

1. *Baltic Maritime Outlook 2006*. March 2006.
2. Internet: <http://www.airport.gdansk.pl/service/pl/strgl.php> z dnia 21.06.2006 r.
3. Internet: http://www.iata.org/pressroom/economics_facts/stats/2005-10-31-03.htm z dnia 15.05.2006 r.
4. Internet: http://www.ulc.gov.pl/download/pdf/ULC_przewoźnicy_dane_stat_2006.pdf z dnia 22.06.2006 r.
5. Matczak M.: *Ruch pomiędzy portami bałtyckimi a największymi europejskimi portami morskimi, ze szczególnym uwzględnieniem Wielkiej Brytanii, w świetle rozwoju Autostrad Morskich*. VI Międzynarodowa Konferencja Naukowa Porty Morskie 2006: „Program UE – ‘Autostrady Morskie’ szansą dla rozwoju potoków ładunkowych pomiędzy Morzem Bałtyckim a Północnym”. Szczecin, 31 maja 2006 roku.
6. Matczak M.: *The Baltic Transport Ranking for 2005*. “Baltic Transport Journal”. No. 4/2005 (6), s. VIII.
7. M. Matczak: *The Baltic Transport Ranking for 2006*. “Baltic Transport Journal”. No. 4/2006.
8. *Energy & transport in figures 2005*. Eurostat 2006.
9. *Transport – wyniki działalności w 2004 roku*. GUS, Warszawa 2005.
10. *Warunki i perspektywy rozwoju polskich portów morskich 2006*. Opracowanie własne, Actia Forum Sp. z o.o., Gdynia 2006.
11. EUROCONTROL: *Medium – Term Forecasts 2006-2012* (27.02.2006), Internet: http://www.eurocontrol.int/corporate/public/subsite_homepage/index.html z dnia 13.05.2006 r.
12. Internet: <http://www.lotnisko-balice.pl/> z dnia 20.06.2006 r.
13. Internet: <http://www.gtl.com.pl/> z dnia 21.06.2006 r.
14. Eurostat. Internet: <http://epp.eurostat.cec.eu.int> z dnia 20.05.2006 r.