

Maciej Matczak

Gospodarka, handel i transport bałtycki w pierwszej dekadzie XXI wieku

Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, 47-56

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

MACIEJ MATCZAK

Akademia Morska w Gdyni

GOSPODARKA, HANDEL I TRANSPORT BAŁTYCKI W PIERWSZEJ DEKADZIE XXI WIEKU

Region Morza Bałtyckiego stanowi szczególny obszar, zarówno pod względem przestrzennym, społecznym, kulturowym, jak i gospodarczym. Ten ostatni aspekt nabrał szczególnego znaczenia po 2004 roku, kiedy kolejne cztery państwa bałtyckie dołączyły do Unii Europejskiej. Bałtyk tym samym stał się niemalże wewnętrznym akwenem UE, tylko jedno bowiem państwo pozostaje poza tym ugrupowaniem. Jednocześnie należy podkreślić szczególny wpływ Rosji na kształtowanie współczesnej funkcji morza, zwłaszcza jako drogi transportu. Kluczowa pozycja Morza Bałtyckiego dla UE została podkreślona w 2009 roku w *Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego* (COM 248/2009). Zgodnie z jej zapisami, region to obszar, na którym szczególną wartość mają:

- ochrona środowiska,
- dobrobyt,
- dostępność i atrakcyjność,
- bezpieczeństwo¹.

Niestety, strategia jak na razie ma charakter programowy, nie przewiduje się w niej bowiem stworzenia dodatkowych narzędzi finansowych na realizację zakładanych w niej celów, a jedynie wskazuje się już istniejące (między innymi Fundusz Spójności,

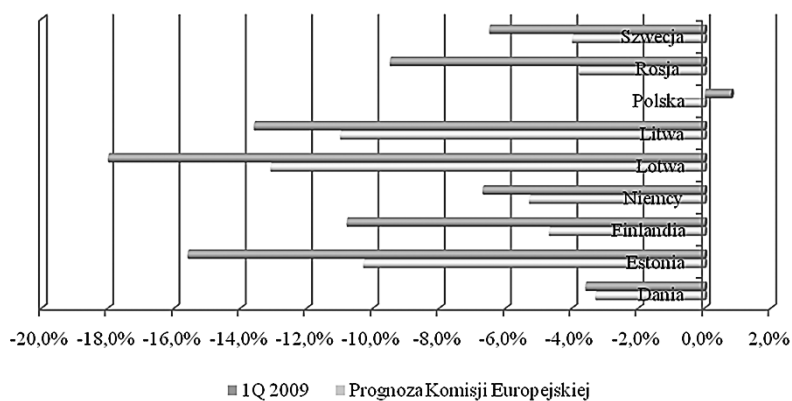
¹ <http://www.strategia-baltyk.ukie.gov.pl/www/baltyk.nsf/main?open>, 3.09.2009.

EBI). Należy jednak stwierdzić, że tego typu programy nie stanowią o potencjale rozwojowym regionów, a jedynie mogą ów potencjał wspomagać. Podstawowym czynnikiem wzrostu gospodarczego pozostaje więc produkcja, handel oraz związany z nim transport. Analiza wskazanych elementów będzie więc kluczowym zadaniem oraz ważnym czynnikiem określającym przyszły status Regionu Morza Bałtyckiego (BSR – *Baltic Sea Region*).

Jak już było podkreślone, Region Morza Bałtyckiego (RMB) stanowi istotny element funkcjonowania Unii Europejskiej. Zalicza się do niego osiem z 27 krajów członkowskich, które stanowią około 40% powierzchni oraz 30% populacji Unii Europejskiej. W krajach tych wytwarza się około 18% światowej produkcji, stąd pochodzi także blisko 16% światowego eksportu (w tym około 10% eksportu pochodzi z Niemiec). Jednocześnie RMB jest obszarem, na którym występują duże różnice w rozwoju gospodarczym między poszczególnymi krajami. Dotyczy to trzech podstawowych elementów: poziomu rozwoju gospodarczego (liczony na przykład jako wartość PKB *per capita*), dynamiki wzrostu (określonej jako roczny przyrost PKB) oraz potencjału gospodarczego – czynnika, który nabrał szczególnego znaczenia w drugiej połowie 2008 roku.

W pierwszym przypadku bez wątpienia mamy do czynienia z dwoma „kategoriami” państw: tak zwanymi starymi członkami UE (Dania, Szwecja, Finlandia, Niemcy) oraz tak zwanymi nowymi członkami (Polska, Litwa, Łotwa, Estonia). Pierwsza grupa osiąga poziom około 120 (przy średniej UE wynoszącej 100), natomiast państwa drugiej oscylują wokół poziomu 60. Różnica jest więc pokaźna. Jednocześnie można wskazać na stopniowy wzrost wartości PKB *per capita* w państwach południowo-wschodniego Bałtyku oraz jego spadek wśród starych członków UE. Jest to efektem dużo wyższej dynamiki wzrostu PKB, jaka była notowana wśród państw nowo przyjętych w ostatniej dekadzie. Szczególnie wysoki poziom wzrostu PKB notowany był na Łotwie, Estonii i Litwie. Od roku 2000 nie spadał on poniżej 6%, osiągając okresowo poziom ponad 10% (Łotwa 2005–2007; Estonia 2003, 2006). W tym samym czasie państwa „wyżej rozwinięte” oscylowały na poziomie 4%. Okresowo odnotowywano nawet negatywny wzrost (Niemcy – 2003). Ten, wydawałoby się, uporządkowany i jednoznaczny obraz został zburzony w drugiej połowie 2008 roku. Kryzys finansowy w Stanach Zjednoczonych, który rozprzestrzenił się na obszarze niemalże całego świata, jednocześnie pociągnął za sobą problemy w innych sektorach gospodarki. Efektem tego były i są problemy ekonomiczne wielu państw i branż, a także załamanie światowego handlu (co ma swoje konsekwencje także dla transportu). W czwartym kwartale 2008 roku światowy PKB spadł o 1%, a wartość globalnego eksportu zmniejszyła się o 6,5% (rok do roku).

Wydarzenia te miały swoje odbicie również w krajach bałtyckich, które, dysponując różnym, wskazanym już, potencjałem gospodarczym, różnie zareagowały na globalne problemy. Z tego też powodu ten czynnik (potencjał) jest tak istotny z punktu widzenia prowadzonej analizy. Okazało się bowiem, że kraje notujące najwyższe wartości wzrostu PKB najmocniej odczuły konsekwencje spowolnienia. Ich duże uzależnienie od eksportu (na przykład w Estonii eksport stanowił 92% PKB), „wirtualny” rozwój oparty na kredytach i pożyczkach spowodował raptowne załamanie gospodarki. Opisane zjawisko potwierdzają wyniki osiągnięte przez państwa bałtyckie w pierwszym kwartale 2009 roku (rysunek 1).



Rys. 1. Wiosenna prognoza Komisji Europejskiej oraz rzeczywista dynamika wzrostu PKB w państwach bałtyckich w pierwszym kwartale 2009 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie *EC Spring Forecast 2009*, Bruksela 2009, biura statystyczne państw bałtyckich, Eurostat 2009.

Prezentowane wyniki pokazują, że większość krajów bałtyckich odnotowała spadek PKB w ujęciu rocznym. Co więcej, wyniki okazały się gorsze od założeń wiosennej prognozy przygotowanej przez Komisję Europejską. Jedynym odstępstwem był dodatni wynik Polski, lepszy o 2,2 punktu procentowego od prognozy. Podkreślenia zasługuje natomiast fakt, że największe spadki dotyczą państw uznawanych przez ostatnie lata za liderów rozwoju gospodarczego.

Kluczową kwestią pozostaje perspektywa czasowa, w której nastąpi zmiana tendencji. Zgodnie z przewidywaniami, rok 2009 będzie się charakteryzował negatywnym wzrostem światowego PKB, a odbicie powinno nastąpić w 2010 roku. Doświadczenia ostatnich miesięcy nauczyły jednak dużego dystansu do publikowanych prognoz i przewidywań, trzeba, po prostu, czekać na realne zmiany.

Elementem ściśle powiązaniem z poziomem rozwoju gospodarczego, co już było wskazywane, jest wymiana handlowa. Analiza zmian obrotów handlu zagranicznego (HZ) państw bałtyckich w okresie ostatniej dekady wskazuje na dynamiczny wzrost wymiany (tabela 1).

Tabela 1. Wzrost wymiany handlowej w ujęciu ilościowym i wartościowym w Regionie Morza Bałtyckiego

Partner	2000	2008	Wzrost	Partner
Region Bałtycki (bez Rosji)	1189,4 mln ton	1592,9 mln ton	33,9%	Świat
	1524,2 mld euro	2660,8 mld euro	74,6%	
Region Bałtycki (bez Rosji)	764,5 mln ton	1006,5 mln ton	31,7%	UE 27
	985,3 mld euro	1734,8 mld euro	76,1%	
Rosja	307,4 mln ton	430 mln ton	39,9%	UE 27
	86,5 mld euro	278,7 mld euro	222,2%	
Region Bałtycki	338,2 mln ton	520,9 mln ton	54,0%	Region Bałtycki
	243,5 mld euro	587,7 mld euro	141,4%	

Źródło: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/external_trade/introduction, 20.04.2009.

W okresie od 2000 do 2008 roku, zarówno w ujęciu ilościowym, jak i wartościowym, zanotowano duże wzrosty. Należy przy tym zaznaczyć, że dużo szybciej rosła wartość wymienianych dóbr, co było związane ze zmianami struktury produkcji i konsumpcji państw regionu. Na uwagę ponadto zasługuje fakt, iż relacją handlową rozwijającą się w niemalże najwyższym tempie była wewnętrzna wymiana bałtycka.

W drugiej połowie 2008 roku również w odniesieniu do wymiany handlowej nastąpiło istotne spowolnienie, zwłaszcza w relacjach wewnątrzunijnych. Analizując ilość dóbr podlegających wymianie handlowej, średni poziom – wynoszący w pierwszej połowie 2008 roku około 80–90 mln ton miesięcznie – spadł w grudniu do wartości 68 mln ton. Podobne zjawisko obserwowano w Polsce, w której wymiana spadła z około 16 mln ton do niecałych 12 mln ton miesięcznie. Jednocześnie, z uwagi na fakt, że najważniejszymi partnerami handlowymi Polski są kraje europejskie, to właśnie wymiana wewnątrz UE uległa najszybszemu ograniczeniu. Realizacja transakcji handlu zagranicznego ściśle jest powiązana z jeszcze jednym, ważnym obszarem gospodarowania – transportem, który nabiera szczególnego znaczenia w Regionie Morza Bałtyckiego.

Należy przy tym podkreślić, że określenie „transport bałtycki” jest pojęciem bardzo szerokim i może być różnie interpretowane². Wśród podstawowych „wymiarów” bałtyckiego transportu można wskazać:

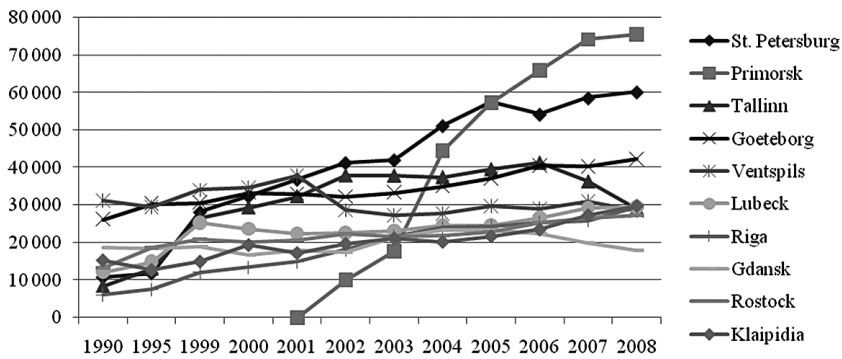
- akwen Morza Bałtyckiego (transport morski);
- obszar Morza Bałtyckiego wraz z terytoriami krajów nadbrzeżnych, jednak z ograniczeniem do regionów nadmorskich – ujęcie szczególnie ważne w przypadku Niemiec i Rosji (transport morski, lotniczy oraz lokalnie lądowy);
- akwen Morza Bałtyckiego wraz z całym terytoriami państw położonych nad jego brzegami (pełen zakres gałęziowy);
- obszar wodno-lądowy, na którym realizowane są procesy wymiany (eksport/import) państw bałtyckich; w praktyce można go odnieść do układów globalnych (pełen zakres gałęziowy).

Co więcej, współczesny transport, zwłaszcza międzynarodowy, funkcjonuje w ramach logistycznych łańcuchów dostaw, dlatego też analiza gałęziowa prowadzona w odizolowaniu od gałęzi dowozowych staje się mało precyzyjna. Z uwagi jednak na zakres niniejszego opracowania, analiza zostanie ograniczona do funkcjonowania portów oraz żegluga morskiej.

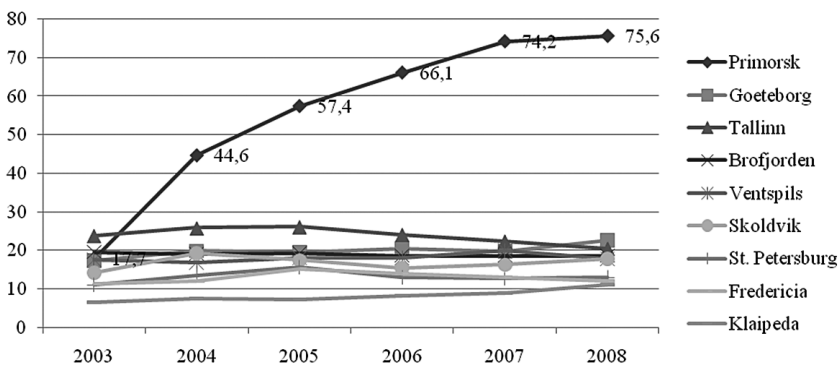
Pierwszym elementem, który pozwala scharakteryzować współczesną żeglugę bałtycką, jest struktura ładunkowa obsługiwanych na bałtyckich trasach ładunków. Większość stanowią ładunki masowe, eksportowane głównie z terytorium Rosji. Ładunki płynne to 44,2%, a suche 24,1% bałtyckich przewozów. Drugą grupą technologiczną są przewozy ładunków zjednostkowanych, gdzie transport ro-ro wynosi 12,0%, a kontenerowy 8,7% całkowitych obrotów. Pozostała część dotyczy innych ładunków i sposobów przewozu. Efektem takiego podziału jest ukształtowanie się określonej struktury bałtyckiego rynku portowego, na którym wiodącą rolę odgrywają porty Szwecji (21,5%), Rosji (19,1%), Finlandii (13,7%) oraz Danii (11,8%). W polskich portach morskich obsługuje się 7,2% bałtyckich ładunków morskich. Jednocześnie należy podkreślić, że struktura portów w poszczególnych państwach jest odmienna. W niektórych przypadkach występuje bardzo duża liczba jednostek charakteryzujących się relatywnie niskimi obrotami (Szwecja, Dania), z drugiej istnieją kraje, w których funkcjonuje kilka dużych ośrodków. Najlepszym przykładem jest tutaj Rosja, która, zajmując drugie miejsce w rankingu, ma w zasadzie tylko trzy porty – Primorsk, St. Petersburg, Kaliningrad. Co więcej, dwa pierwsze są największymi

² Por. M. Matczak, *Czynniki wzrostu i bariery rozwoju bałtyckiego rynku transportowego*, w: *Współczesne przedsiębiorstwo portowe i żeglugowe*, red. H. Salomonowicz, Wydawnictwo KREOS, Szczecin 2007, s. 151.

portami na Bałtyku. Primorsk, port specjalizujący się w eksporcie ropy naftowej, osiągnął w 2008 roku 75,6 mln ton przeładunku. St. Petersburg, będący największym portem kontenerowym BSR, obsłużył z kolei 60,2 mln ton, w tym 1,98 mln TEU. Na kolejnych pozycjach na portowym rynku bałtyckim znajdują się: Goeteborg (42,3 mln ton), Kłajpeda (29,9 mln ton), Ryga (29,6 mln ton) i Lubeka (29,5 mln ton). Niestety, problemy ekonomiczne państw bałtyckich przełożyły się na poziom przeładunków w portach. Dlatego też w większości ośrodków, w pierwszym kwartale 2009 roku notowane były spadki. Dla przykładu, obroty w Helsinkach spadły o 20,2%, w St. Petersburgu o 19,0%, a w Kłajpedzie o 17,9%. Pozytywne zmiany zanotowały zaś takie porty, jak Ryga, Gdańsk czy Primorsk.

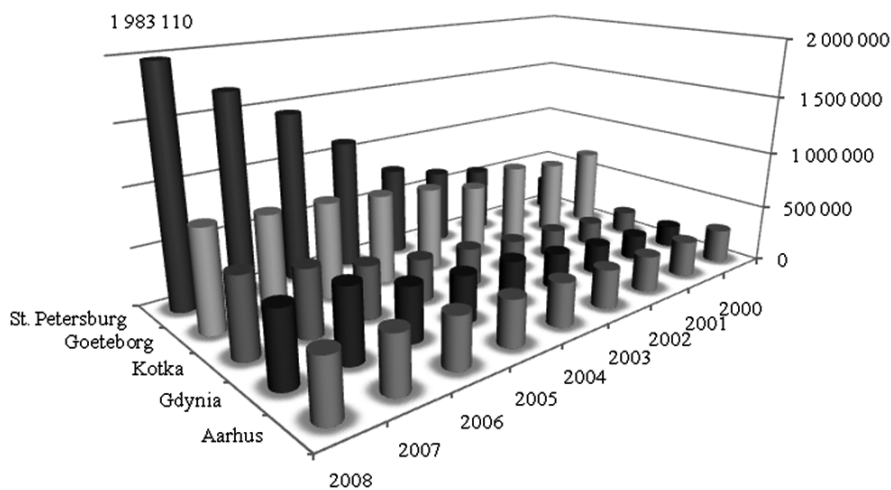


Rys. 2. Przeładunki największych portów morskich na Bałtyku w okresie 1990–2008 [tys. t]
 Źródło: M. Matczak, *Gospodarka, handel i transport bałtycki w pierwszej dekadzie XXI wieku*, XXV Jubileuszowy Sejmik Morski, Szczecin, 12–13 czerwca 2009 r.



Rys. 3. Przeładunki ropy naftowej w największych portach Bałtyku w latach 2003–2008 [mln t]
 Źródło: M. Matczak, *Transport morski i porty w obsłudze surowców energetycznych na Bałtyku*, Seminarium „Trans-Port & Energy 2009”, Gdańsk 28.04.2009 r.

Chcąc zaobserwować zmiany, jakie zachodziły w okresie ostatnich lat na rynku portowym Morza Bałtyckiego, należy przyjrzeć się, zgodnie z przedstawioną już strukturą, podstawowym grupom ładunkowym oraz wykorzystywanym technologiom. Najważniejszym ładunkiem na Bałtyku jest ropa naftowa, eksportowana z terytorium Rosji przez jej porty (Primorsk, St. Petersburg) lub za pośrednictwem portów tranzytowych na Łotwie (Ventspils), Litwie (Ryga) lub w Polsce (Gdańsk). Kluczową rolę odgrywa tutaj jednak port w Primorsku, połączony ze źródłami surowca przez BPS (*Baltic Pipeline System*). Nominalna przepustowość rurociągu oraz terminalu w Primorsku funkcjonującego od 2001 roku wynosi 75 mln ton, co oznacza wyczerpanie się obecnie jego możliwości rozwojowych. Ważnym wydarzeniem było więc rozpoczęcie budowy na początku 2009 roku BPS II, który podłączony ma zostać do portu Ust Luga. Dzięki temu możliwości eksportowe rosyjskich portów na Bałtyku wzrosną o kolejne 75 mln ton. Może to oznaczać ograniczenie tranzytu przez obce terminale, a także wzrost zagrożenia środowiskowego i spadek bezpieczeństwa żeglugi na Bałtyku. W odniesieniu do innych portów, zarówno pracujących w tranzycie, jak i importujących surowiec do rodzimych rafinerii (Szwecja, Finlandia), mówić można o względnej stabilizacji przeładunków.



Rys. 4. Przeładunki głównych portów kontenerowych na Bałtyku w latach 2000–2008 [TEU]

Źródło: M. Matczak, *The Baltic Container Outlook 2009*, Actia Forum Ltd 2009.

Drugą istotną grupą ładunkową dla funkcjonowania bałtyckich przewozów jest węgiel. Surowiec ten również pochodzi w większości z Rosji i jest obsługiwany

przez rosyjskie lub sąsiednie porty tranzytowe. Szczególnym przypadkiem jest tutaj Polska, która – posiadając własne źródła – była również ważnym eksporterem surowca. Analizując zmiany w poziomie przeładunków węgla, jakie następowały w ostatnich latach, zwrócić uwagę należy na trzy ważne zjawiska. Pierwszym jest budowa nowego portu Ust Luga, który przejął dużą część eksportowanego węgla z Rosji, przyczyniając się tym samym do zaniku surowca w portach państw bałtyckich. Najlepszym przykładem jest tutaj port w Tallinie. Przeładunki węgla w estońskim porcie wynosiły 7,5 mln ton w 2006 roku. Po dwóch latach obroty spadły do 314 tys. ton (!). Ostatnim ważnym zjawiskiem jest drastyczne ograniczenie polskiego eksportu węgla, co najbardziej widoczne jest w gdańskim porcie. W najlepszym w ostatniej dekadzie 2005 roku port ten obsłużył 6,9 mln ton mialu węglowego, a w 2008 już tylko 1,1 mln ton.

Obszarem działalności portów morskich, który szczególnie dynamicznie rozwijał się w ostatnich latach, a który również najmocniej odczuł wpływ światowego kryzysu, były przewozy kontenerowe. Dynamiczny wzrost wynikał głównie z dwóch przesłanek. Po pierwsze, w państwach Europy Środkowej i Wschodniej – przechodzących proces transformacji – znaczącej zmianie uległa zarówno struktura produkcji (upadek przemysłu ciężkiego), jak i wzrósł poziom konsumpcji (dobra wysoko przetworzone). Dodatkowo procesy globalizacyjne zachodzące w światowej gospodarce spowodowały dynamiczny wzrost udziału technologii kontenerowej w obsłudze ładunków drobnicowych. Drugim czynnikiem był niski, w porównaniu z krajami Europy Zachodniej, wyjściowy poziom wykorzystania tej technologii. Dla przykładu, wykorzystanie kontenerów w obsłudze ładunków drobnicowych w portach wynosiło w 2005 roku: w Niemczech 10,6%, w Finlandii 9,8%, w Szwecji 5,8%. W tym samym czasie w Polsce było to jedynie 2,4%. Dzięki temu średnie roczne tempo wzrostu obrotów kontenerowych w bałtyckich portach morskich w latach 2001–2008 wyniosło 12,5%, co było wynikiem lepszym od średniej światowej (10,2%). W Polsce było jeszcze wyższe, osiągając 18,4%. Rynek kontenerowy gwałtownie zareagował na światowe zmiany, co wynika z globalnego charakteru siatki połączeń i wtórnego znaczenia (połączenia dowozowe – feederowe) przewozów bałtyckich. Głównymi rynkami morskich przewozów kontenerowych są: Rosja (27,5%), Szwecja (21,2%), Finlandia (20,3%) i Polska (10,8%). Tak dobra pozycja Rosji nierozdzielnie jest związana z funkcjonowaniem największego portu kontenerowego Bałtyku, wspomnianego już St. Petersburga. Kolejne miejsca w rankingu zajmują: Goeteborg (862,6 tys. TEU), Kotka (666,4 tys. TEU), Gdynia (610,8 tys. TEU), Aarhus (453,5 tys. TEU)

i Helsinki (373,3 tys. TEU)³. W nich także wyniki obrotów z początku 2009 roku świadczą o negatywnych zmianach, co ważniejsze są one dużo głębsze od prezentowanych wartości ogólnych. Ruch kontenerów w porcie St. Petersburg spadł w styczniu 2009 roku o 28,0%, w Helsinkach o 16,9%, a w Gdyni o 29,7%. Jednocześnie ograniczeniu uległa flota kontenerowa obsługująca rynek bałtycki. W okresie ostatniego roku (luty 2008–luty 2009) liczba statków kontenerowych zmalała o 28 sztuk, w efekcie czego osiągnęła liczbę 119 jednostek. Z uwagi na wycofywanie z użytku mniejszych statków w badanym okresie wzrosła średnia pojemność jednostki, która na początku 2009 roku wyniosła już 841 TEU (658 TEU w 2006 roku). Strategię redukcji tonażu realizowała większość bałtyckich przewoźników, w tym liderzy Unifeeder i Team Lines. Jedynie Containerships wprowadził do serwisu kolejne dwie jednostki. Przewoźnicy, reagując na negatywne sygnały rynkowe, zmienili również swoje strategie funkcjonowania. Część z nich, szukając oszczędności, zdecydowała się na ograniczenie liczby obsługiwanych portów, koncentrując się na głównych relacjach (między innymi Team Lines, MSC, Transatlantic, Maersk Line). Unifeeder, OOCL czy FESCO-ESF zastosowali inne podejście, poszukując nowych możliwości świadczenia usług przewozowych przez rozwój siatki połączeń.

Podsumowując, można wskazać, że miniona dekada była zdecydowanie dobrym okresem dla bałtyckiej gospodarki, handlu oraz transportu. We wszystkich tych aspektach uzyskiwano ponadprzeciętne dodatnie wzrosty. Niestety, swoista "iluzoryczność" pewnych sukcesów oraz uzależnienie od innych państw okazały się czynnikami, które w świetle światowych problemów gospodarczych okazały się nietrwałe. Dlatego też, jeszcze raz podkreślić należy rolę, jaką odgrywać będzie w przyszłości tak zwany potencjał gospodarczy kraju. Przez pojęcie to można rozumieć wiele elementów, wśród których wymienić można tempo transformacji i restrukturyzacji gospodarki, innowacyjność przemysłu, dywersyfikację źródeł dochodów budżetowych czy też przedsiębiorczość obywateli.

Zestawienie to nie wyczerpuje oczywiście wszystkich możliwości, jednakże wskazuje elementy, które w poszczególnych państwach zostały zaniedbane. Efektem tego było radykalne pogorszenie się koniunktury. Należy mieć nadzieję, że trudna sytuacja, w jakiej obecnie znajdują się państwa regionu, stanie się lekcją na przyszłość, a z błędów wyciągnięte zostaną odpowiednie wnioski.

³ M. Matczak, *Baltic maritime ranking 2009*, „Baltic Transport Journal” 2009, no. 4 (30), s. 40.

Literatura

- http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/external_trade/introduction, 20.04.2009.
- <http://www.strategia-baltyk.ukie.gov.pl/www/baltyk.nsf/main?open>, 3.09.2009.
- Matczak M., *Baltic maritime ranking 2009*, „Baltic Transport Journal” 2009, no. 4 (30).
- Matczak M., *Czynniki wzrostu i bariery rozwoju bałtyckiego rynku transportowego*, w: *Współczesne przedsiębiorstwo portowe i żeglugowe*, red. H. Salomonowicz, Wydawnictwo KREOS, Szczecin 2007.
- Matczak M., *Gospodarka, handel i transport bałtycki w pierwszej dekadzie XXI wieku*, XXV Jubileuszowy Sejmik Morski, Szczecin, 12–13 czerwca 2009 r.
- Matczak M., *The Baltic Container Outlook 2009*, Actia Forum Ltd 2009.
- Matczak M., *Transport morski i porty w obsłudze surowców energetycznych na Bałtyku*, Seminarium „Trans-Port & Energy 2009”, Gdańsk 28.04.2009 r.

**THE BALTIC SEA REGION ECONOMY, TRADE AND TRANSPORT
IN THE FIRST DECADE OF XXI CENTURY****Summary**

The Baltic Sea Region (BSR) is the specific area of European Union. Today, the sea has the inner-European character, so constitutes the place of dynamic economical, trading and transport growth. Unfortunately, two levels of economic development of the Baltic countries are recognized. ‘Old’ EU member states, with high level of development and relatively low tempo of GDP growth and ‘new’ member states, who are still underdeveloped but rapidly limited the gap. The BSR is also the area of dynamic growth of trade, especially in cross-Baltic relation. These trade is served by full range of modes but the crucial position occupied maritime transport and seaports. Most important kinds of cargo in the Baltic shipping are liquid (crude oil) and dry (coal, grain, ore) bulk or general cargo carried by ro-ro and container vessels. At the same time, the leading position on the seaports market is occupied by Sweden, Russia, Finland and Denmark. Last decade was a period of gradual growth of seaports turnover, especially in crude oil service and container traffic. Unfortunately, the global financial and economic crisis had strong influence on the situation in the Region. Negative growth of GDP, limitation of trade volume and value or decrease of seaports traffic are the most important effects. It is significant important to regard these period as the time for change – improvement of effectiveness and efficiency, costs savings or increase of service quality.

Translated by Maciej Matczak