

Maria Matusiewicz<sup>1</sup>  
Uniwersytet Gdański

## Baltic Transport Outlook 2030 – jako projekt długoterminowego planowania infrastruktury krajów Regionu Morza Bałtyckiego



W grudniu 2011 roku został zakończony projekt Baltic Transport Outlook (BTO), który był priorytetowym projektem finansowanym ze środków UE o kluczowym znaczeniu dla strategii Morza Bałtyckiego. Projekt ten został przyjęty przez Radę Europy w październiku 2009 roku. Ogólnym celem projektu było osiągnięcie lepszych warunków dla długoterminowego planowania infrastruktury poszczególnych krajów w Regionie Morza Bałtyckiego (RMB), by docelowo region ten stał się bardziej dostępny i konkurencyjny. Projekt Baltic Transport Outlook stawiał sobie następujące cele:

- wypracowanie wspólnego stanowiska dotyczącego rozwoju Regionu w dziedzinie transportu i wzrostu gospodarczego
- wytworzenie wspólnej świadomości wobec przyszłych wyzwań i możliwości rozwoju regionu
- lepszą wymianę wiedzy między krajowymi i regionalnymi systemami transportowymi.

Rdzeniem projektu jest badanie, które pozwoli dokonać przestrzennego rozplanowania infrastruktury transportowej w Regionie oraz zdefiniować obszary największego natężenia przepływów towarów i pasażerów pomiędzy krajami RMB. Scenariusze będą dotyczyły rozwoju regionu do 2030 roku i będą stanowić podstawę do dyskusji. Będą też zawierać zalecenia dla planistów infrastruktury i innych decydentów.

W Regionie Morza Bałtyckiego wymiana handlowa ciągle rośnie, obejmując swym zasięgiem kierunek zarówno do, jak i z Morza Bałtyckiego. Rozwój ten musi pokrywać się z odpowiednią infrastrukturą i efektywnym systemem transportowym. Należy eliminować wąskie gardła w celu ułatwienia mechanizmów rynkowych zwiększenia spójności terytorialnej.

Dzięki poprawieniu dostępności i zmniejszeniu dysproporcji pomiędzy państwami Regionu, projekt Baltic Transport Outlook pomoże zwiększyć konkurencyjność Regionu Morza Bałtyckiego.

Obecnie każde państwo rozwija własną gospodarkę. Program BTO ma rozszerzyć współpracę pomiędzy planistami infrastruktury Regionu i ułatwić im dostęp do wiedzy na temat planowania systemów innych krajów. Ta wspólna wiedza i świadomość przyszłych wyzwań może przyczynić się do zapewnienia zrównoważonego przemieszczania osób i towarów, do i z Morza Bałtyckiego. W celu zapewnienia rozwoju we właściwym kierunku ważną częścią programu są zalecenia dotyczące efektywnego zarządzania przyszłymi systemami transportowymi Bałtyku. W ciągu całego badania nacisk kładziono na prowadzenie dialogu strategicznego między ważnymi partnerami oraz na rozpowszechnianie wyników. W różnych częściach Regionu odbyła się seria warsztatów.

Projekt podejmuje badania, na które składa się:

- opis bieżących przepływów ładunków i osób, stan infrastruktury, wąskich gardeł infrastrukturalnych i administracyjnych
- opis funkcjonującego systemu transportowego
- analiza wszystkich gałęzi transportu: drogowego, kolejowego, morskiego, lotniczego i rurociągowego zarówno towarów jak i pasażerów
- tworzenie prognoz/scenariuszy na lata 2016 – 2030
- zalecanie krótko- i długoterminowych narzędzi dla menedżerów bałtyckiego systemu transportowego
- zapewnienie, że wyniki uzyskane na podstawie o wysokiej jakości danych, będzie można wykorzystać w różnych krajach i ich narodowych strategiach w dziedzinie polityki transportowej

- osiągnięcie efektu synergii z innymi projektami unijnymi.

Ideą polityki państw Morza Bałtyckiego jest utworzenie zintegrowanej europejskiej strategii ponadnarodowej, która ułatwi prosperowanie regionów oraz przyczyni się do lepszej realizacji wyzwań transgranicznych. Powinna to być strategia uwzględniająca uwarunkowania Regionu Morza Bałtyckiego jako makroregionu geograficznego. Strategia ma cztery cele:

1. poprawę stanu wód Morza Bałtyckiego,
2. wzmocnienie wzrostu gospodarczego i konkurencyjności w regionie,
3. poprawę dostępności i atrakcyjności,
4. poprawę bezpieczeństwa.

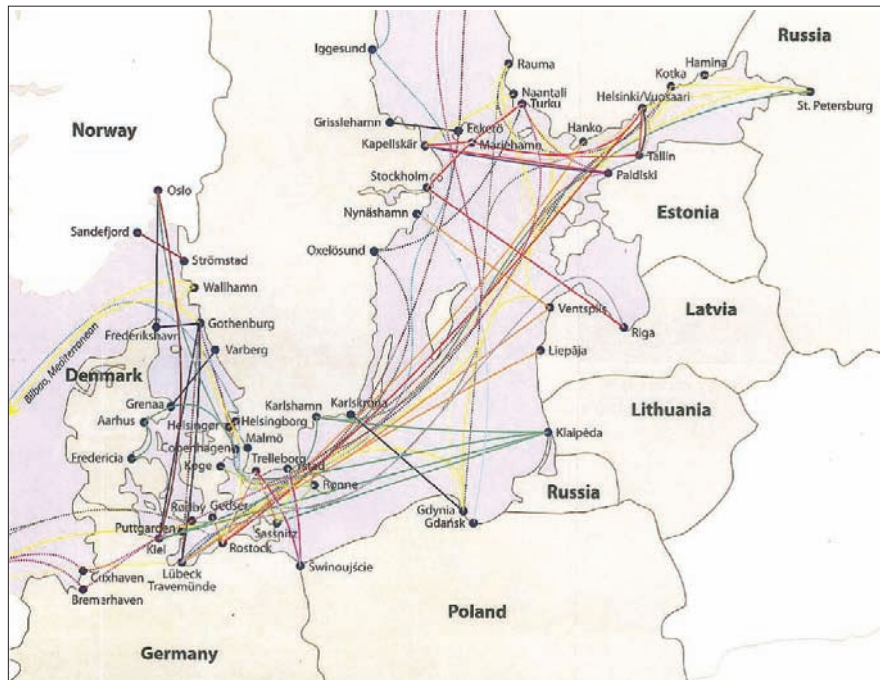
Rysunek 1 obrazuje zasięg badania w ramach programu BTO.



Rys. 1. Kraje uczestniczące w projekcie BTO-2030. Źródło: materiały konferencyjne, <http://www.baltictransportoutlook.eu>

2 grudnia 2011 roku w Warszawie odbyła się konferencja zamykająca projekt BTO 2030, na której przedstawiono jego wyniki. Na konferencji zaprezentowano:

<sup>1</sup> Mgr M. Matusiewicz pracuje w Katedrze Polityki Transportowej na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego (przypr. red.).



Rys. 2. Feeder kontenerowy na morzu bałtyckim i sieć RoRo/RoPax.  
Źródło: materiały konferencyjne, <http://www.baltictransportoutlook.eu>

- 1) podejście do projektu i sfery badań,
  - 2) czynniki sterujące podażą i popytem w regionie,
  - 3) analizę strategiczną,
  - 4) wnioski, konkluzje i zalecenia.
- Ad. 1 Projekt uwzględnił następujące sfery badań:
- strategiczne cele dla sieci transportowej RMB
  - dostęp do funkcjonalnych obszarów miejskich
  - integrację regionów peryferyjnych oraz wysp
  - dostęp do ważnych surowców i zakładów produkcyjnych
  - dostęp do administracji i edukacji
  - dostęp do hub-ów ważnych przy imporcie i eksporcie

Tab. 1. Scenariusze na lata 2010 – 2030 i analiza wrażliwości badanego obszaru na czynniki makroekonomiczne.

Założenia i prognozy	Rodzaje wpływu
Rozwój infrastruktury na podstawie krajowych planów zgodnych z planami finansowymi i politycznymi. Drogowe i kolejowe plany dla sieci pasażerskich i towarowych.	– koszty transportu – popyt na transport – popyt na gałąź transportu i wybór trasy
Zmniejszenie przyrostu naturalnego o 4% w porównaniu z 2010 r. Największy spadek w części południowej i wschodniej regionu.	– popyt na transport
Zmniejszenie zatrudnienia o 13% w porównaniu z 2010 r., ze względu na zmniejszenie przyrostu naturalnego i starzenia się społeczeństwa	– popyt na transport
Posiadanie samochodu – wzrost o 28% w porównaniu z 2010 r. (liczby samochodów na gospodarstwo domowe). Wyższe we wschodnim RMB	– popyt na transport
Wzrost gospodarczy (PKB) o 63% w porównaniu z 2010 r. Większy rozwój na wschodzie regionu. Polska wykazała większe wskaźniki niż w założeniach.	– koszty transportu – popyt na transport
Wzrost cen paliw, w szczególności cen ropy naftowej, o 45% do 124 USD za baryłkę.	– koszty transportu – popyt na transport
Przewidywany wzrost kosztów transportu – według różnych stawek, zależnie od gałęzi i inaczej dla transportu pasażerów i dla ładunku. Samochody prywatne +20%, bilety kolejowe +0% i bilety lotnicze -15%, drogowo przewozy towarowe +4%, kolejowe przewozy towarowe +0% i morskie +18%.	– koszty transportu – popyt na transport

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów konferencyjnych, <http://www.baltictransportoutlook.eu>

- ważne węzły transportowe (huby) dla pasażerów i ładunków, ułatwiające łatwą zmianę środka transportu
- połączenia między poszczególnymi częściami sieci.

W Regionie Morza Bałtyckiego największa liczba portów znajduje się wzdłuż wybrzeży szwedzkiego, fińskiego i duńskiego. Aż 30 największych portów obsługuje 73% całkowitej wielkości przeładunków w regionie. Trzy największe porty regionu to Primorsk i St. Petersburg w Rosji oraz Göteborg w Szwecji.

Różne rodzaje ruchu w portach i różne rodzaje ładunków wymagają odmiennej technologii stosowanej w portach. W Regionie Morza Bałtyckiego znajdują się porty RoRo/RoPax (samochody ciężarowe, przyczepy, samochody, wagony kolejowe), porty kontenerowe (statki morskie i feederowe), porty przeładunkowe (ładunek nieskonteneryzowany, na przykład turbiny, wyroby z żelaza i stali, produkty leśne), porty dla ładunków masowych suchych (węgiel, ruda żelaza), porty dla ładunków masowych płynnych (ropa naftowa, LNG, benzyna). Rysunek 2 obrazuje trasy statków feederowych między portami w Regionie.

Ad. 2. Czynniki sterujące podażą i popytem w regionie.

W badaniu wzięto także pod uwagę wpływ czynników sterujących podażą i popytem na transport. Obszary podlegające analizie popytu i podaży transportu to trendy rozwoju społeczno – gospodarczego: handel, energia, rozwój technologii, rozwój infrastruktury, polityka transportowa. Tabela 1 prezentuje prawdopodobne scenariusze zmian w najważniejszych wielkościach makroekonomicznych i ich wpływ na popyt i podaż na transport.

Badany obszar jest wrażliwy na elastyczność kosztową popytu w transporcie drogowym i kolejowym. Jeżeli na przykład koszty pasażerskiego transportu kolejowego wzrosną o 10%, spowoduje to zmniejszenie liczby pasażerów o 5%. Jeżeli zwiększą się koszty przewozów ładunków kolejną o 10%, spowoduje to zmniejszenie liczby pasażerów o 21%.

Ad. 3. Analiza strategiczna sieci BTO w Regionie Morza Bałtyckiego.

Rysunek 3 obrazuje rozwój przewozów

## Konceptje i strategie logistyczne

pasażerów i ładunków w poszczególnych gałęziach transportu. Rysunek ten wskazuje, że przewiduje się wzrost we wszystkich gałęziach transportu, przede wszystkim w przewozach towarów transportem drogowym i pasażerów transportem kolejowym i lotniczym. Pozytywnym zjawiskiem jest to, że prognozuje się niewielki wzrost ruchu pojazdów indywidualnych (pierwszy słupek).

Także w portach przewiduje się wzrost przeładunków wszystkich rodzajów ładunków. Towary skonteneryzowane i ro-ro wykazują największy wzrost. Tabela 2 prezentuje prognozę zmiany wielkości przeładunków według krajów Regionu Morza Bałtyckiego.

Przewiduje się całkowity wzrost przeładunków o 30%. Wschodni brzeg Regionu Morza Bałtyckiego zyska 53% udziału w całkowitym wzroście, natomiast największy wzrost odnotują najprawdopodobniej Polska, Rosja, Szwecja i Finlandia.

Prognozując rozwój na poziomie regionalnym, największym tempem wzrostu charakteryzuje się Sankt Petersburg, region Kaliningradu i region Gdynia – Gdańsk ze wskaźnikami wzrostu powyżej 80% (rysunek 4).

## Ad. 4. Wnioski, konkluzje i zalecenia.

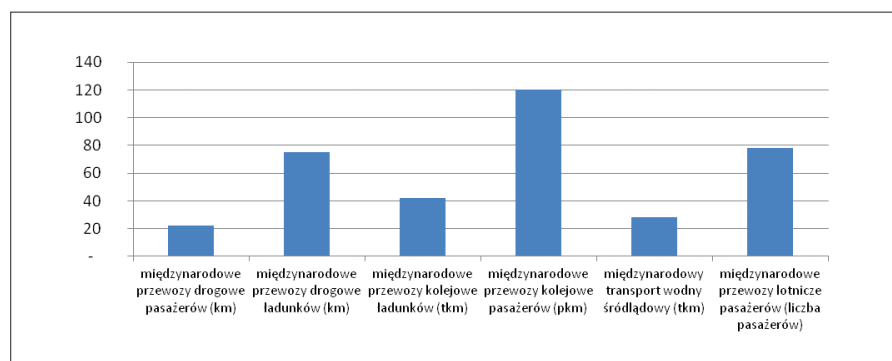
Znaczenie transportu morskiego w Regionie Morza Bałtyckiego w przyszłości wzrośnie. Wielkości międzynarodowych przewozów w portach Morza Bałtyckiego wzrosną o 229 mln ton, to jest o 30%. Największy wzrost zaobserwujemy w sektorze ładunków skonteneryzowanych i ro-ro, podczas gdy w dziedzinie przeładunków ładunków masowych płynnych przewiduje się niewielki spadek. Przybrzeżne regiony w Rosji, Polsce i południowej Szwecji wykazywać będą największy wzrost. Porty Regionu Morza Bałtyckiego coraz bardziej funkcjonują nie jako indywidualne lokalizacje obsługujące statki, ale jako ogniwa łańcucha logistycznego. Skupienie tego łańcucha na konkurencji portów implikuje wzmocnienie roli zaplecza portów.

Konkurencyjność Regionu Morza Bałtyckiego wynika z tego, że jest on silnie zintegrowany z globalnym handlem i inwestycjami. Jest jednak bardziej aktywny jako inwestor za granicą niż w dziedzinie przyciągania inwestycji zagranicznych (BIZ). Udział RMB w światowym eksporcie jest dwukrotnie wyższy niż udział re-

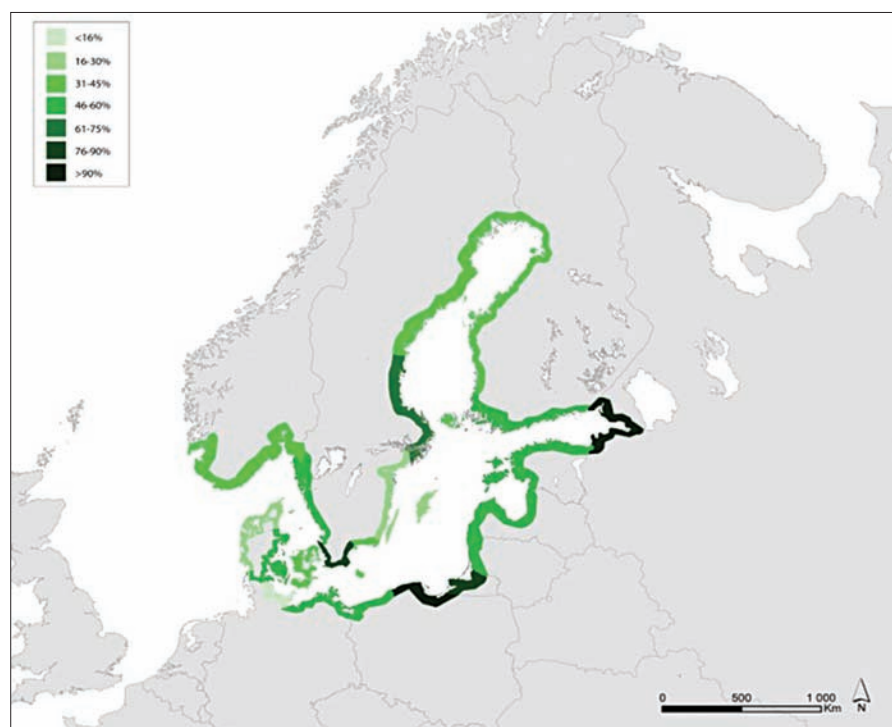
Tab. 2. Zmiana wielkości przeładunków w latach 2010 – 2030 w poszczególnych krajach (prognoza).

Kraje	Zmiana wielkości przeładunków 2030 r. w stosunku do 2010 r. (w mln ton)	Zmiana wielkości przeładunków 2030 r. w stosunku do 2010 r. (%)
Dania	16,8	24,2
Estonia	1,6	4,4
Finlandia	26,9	27,4
Niemcy (Region Bałtyku)	12,1	21,6
Łotwa	13,8	22,5
Litwa	6,8	17,9
Polska	24,3	49,9
Południowa Norwegia	6,0	27,9
Rosja	72,2	42,0
Szwecja	47,0	30,4
Razem	227,5	268,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów konferencyjnych, <http://www.baltictransportoutlook.eu>



Rys. 3. Rozwój przewozów w poszczególnych gałęziach transportu w latach 2010 – 2030 (prognoza). Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów konferencyjnych, <http://www.baltictransportoutlook.eu>



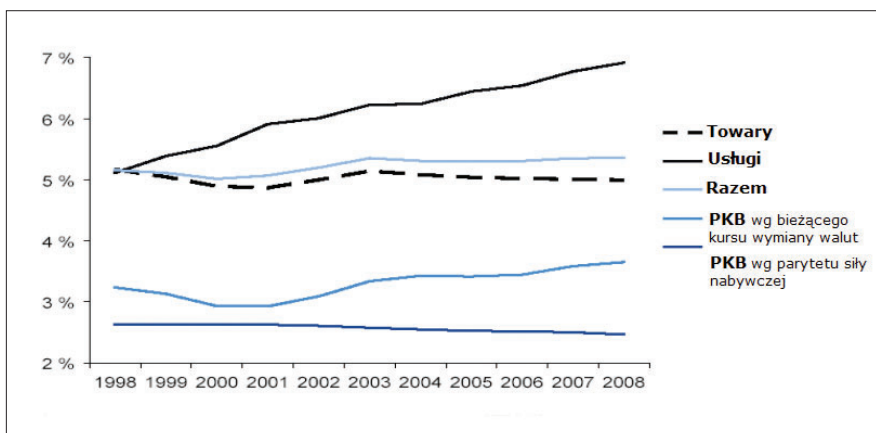
Rys. 4. Prognoza wzrostu przeładunków w Regionie Morza Bałtyckiego (bez ładunków masowych płynnych). Źródło: Materiały konferencyjne, <http://www.baltictransportoutlook.eu>

gionu w światowym PKB. Region korzysta z rosnącej pozycji w światowym eksporcie usług, przy ciągłych stratach udziału w rynku eksportu towarów. Rysunek 5 przedstawia udział Regionu Morza Bałtyckiego w światowym rynku.

Dla globalnego łańcucha dostaw coraz większe znaczenie ma integracja portów, natomiast działalność zaplecza portów ma coraz większe znaczenie dla kształtowania rozwiązań dostawczych spedytorów i logistyków. Aby region dalej rozwijał się w sposób zrównoważony potrzebne są zintegrowane rozwiązania

- rozwijanie i promowanie sieci strategicznych RMB, zwłaszcza gdy wykracza ją poza TEN-T, by uzyskać finansowanie ze strony Komisji Europejskiej
- wspólne włączanie koncepcji zielonych korytarzy w sieć RMB
- włączenie połączeń kolejowych w sieć połączeń RMB
- wdrożenie programów Via Baltica i Rail Baltica jako priorytetowych projektów UE
- promowanie bałtyckich autostrad morskich oraz żeglugi bliskiego zasięgu wskutek upraszczania procedur celnych

- wprowadzenie w życie, tak szybko jak to możliwe, Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej dla wszystkich krajów RMB i krajów partnerskich
- przyspieszenie technologii zmiany samochodów na „czyste” pojazdy, to jest pojazdy elektryczne lub napędzane paliwami odnawialnymi
- zachęcanie instytucji UE do badań w kierunku systemu modularnego i liberalizacji kabotażu, a w konsekwencji do zmiany polityki w tych dziedzinach
- zapewnienie efektywnych usług transportu lotniczego dla regionów mało zaludnionych i obszarów peryferyjnych oraz dla regionów zaludnionych, ale źle skomunikowanych
- ustanowienie konkretnych inicjatyw i projektów w celu bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury
- ustanowienie „forum logistyki RMB” w celu zwiększenia współpracy i interakcji pomiędzy różnymi podmiotami RMB
- rozwinięcie takiego modelu transportu, który będzie brał pod uwagę specyfikę RMB
- ciągłe zbieranie danych w celu precyzyjnej aktualizacji danych.



Rys. 5. Udział Regionu Morza Bałtyckiego w światowym rynku.

Źródło: World Trade Organisation, International Monetary Fund, <http://www.baltictransportoutlook.eu>

intermodalne i terminale o dużej przepustowości. Infrastruktura transportowa wewnątrz ładu powinna być zintegrowana z zapleciami portowymi.

W jaki sposób Region Morza Bałtyckiego może przygotować się na przyszłość? Rola portów rośnie, a terminale coraz ściślej współpracują ze sobą. Region powinien inwestować w rozwój wahadłowego ruchu kolei intermodalnie połączonej z zapleczem portów, a także w rozwój technologiczny portów, mający na celu zwiększanie przepustowości terminali. Potrzebne są także inwestycje w transport drogowy, kolejowy i intermodalny w celu zwiększenia przepustowości portów, co wpłynie na dalszą integrację RMB i zwiększy konkurencyjność regionu.

Uczestnicy projektu sformułowali następujące zalecenia, które obejmują:

- ustanowienie procesu wspólnego planowania infrastruktury w celu stworzenia Strategicznej Sieci Transportowej RMB

w odniesieniu do statków przekraczających międzynarodowe wody na obszarze Morza Bałtyckiego

- tworzenie szlaków morskich poprzez infrastrukturę łączącą zaplecza zgodnie z rozwojem ekonomicznym i w poszanowaniu dla środowiska (na przykład na trasie Helsinki – Tallin)
- promowanie najistotniejszych sekcji strategicznej sieci RMB w kierunku północ – południe
- rozwój regionalnych hub-ów jako węzłów transportu intermodalnego wraz z zapleczem
- wspieranie środków bezpieczeństwa drogowego i organizowanie kampanii bezpieczeństwa na drogach
- wzmocnienie konkurencyjnej pozycji RMB we wdrażaniu innowacyjnych aplikacji ICT (*Information and Communication Technology*) w transporcie
- poprawę efektywności transgranicznego przemieszczania ładunków na wewnętrznych granicach UE wskutek znoszenia barier administracyjnych i finansowych

## Streszczenie

Baltic Transport Outlook to priorytetowy projekt finansowany ze środków UE o kluczowym znaczeniu dla strategii Morza Bałtyckiego Projekt ten został przyjęty przez Radę Europy w październiku 2009 roku. Ogólnym celem projektu jest osiągnięcie lepszych warunków dla długoterminowego planowania infrastruktury krajowej w Regionie Morza Bałtyckiego (RMB), by docelowo region był bardziej dostępny i konkurencyjny.

## The finalisation of the Baltic Transport Outlook 2030 project

### Abstract

Baltic Transport Outlook 2030 is an EU funded project and a strategic priority within the Baltic Sea Strategy that was adopted by the European Council in October 2009. The overall aim of the project is to achieve better prerequisites for national long term infrastructure planning in the Baltic Sea region to make the region more accessible and competitive.