

**Katarzyna WARDIN<sup>1</sup>**

**TRANSPORT MORSKI LITWY ŁOTWY I ESTONII  
ISTOTNYM ELEMENTEM STRUKTURY  
EKONOMICZNEJ TYCH PAŃSTW**

**STRESZCZENIE**

*Litwa, Łotwa i Estonia to państwa bałtyckie, które odzyskały swoją niepodległość w 1991 roku po rozpadzie ZSRR. Państwa te leżąc w basenie Morza Bałtyckiego i ich najważniejsze porty zawsze były istotnym elementem transportu morskiego tego regionu, nawet w okresie utraty niepodległości i funkcjonowania w strukturach ZSRR. Wzmocnienie obrotów portowych i odbudowanie ich silnej pozycji w omawianym regionie było i jest priorytetowe dla tych państw. Wpływy z przeładunków odbywających się w najważniejszych portach Litwy Łotwy i Estonii stanowiły i stanowią istotny element struktury ekonomicznej tych państw.*

Słowa kluczowe: transport morski, porty, przeładunek, gospodarka, Litwa, Łotwa, Estonia.

**WSTĘP**

W roku 1940 Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR), włączył, na podstawie tajnego porozumienia pomiędzy Niemcami hitlerowskimi a ZSRR<sup>2</sup>, do swojego terytorium państwa bałtyckie: Litwę, Łotwę i Estonię. Świat był w tamtym czasie zajęty ważniejszymi sprawami, a mianowicie działaniami mającymi na celu powstrzymanie zapędów Hitlera w powiększaniu przestrzeni życiowej dla narodu niemieckiego. Spowodowało to, że praktycznie państwa te stały się częścią ZSRR bez większego protestu Zachodu a wręcz w poczuciu całkowitego zadośćuczynienia historycznym

---

<sup>1</sup> Katarzyna WARDIN, dr, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

<sup>2</sup> Pakt Ribbentrop-Mołotow – nazwa odnoszona zarówno do samego *Paktu o Nieagresji* pomiędzy III Rzeszą Niemiecką i Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich z 23 sierpnia 1939 r., jak i w szczególności do tajnego protokołu dodatkowego stanowiącego załącznik do tego Paktu. Wg tajnego protokołu kraje bałtyckie (Estonia, Łotwa) i Finlandia staną się strefą wpływów i przyszłym terytorium ZSRR, a północna granica Litwy (z Łotwą) stanowić ma granicę pomiędzy strefami interesów Niemiec i ZSRR. Pakt pozostawiał oryginalnie Litwę w niemieckiej strefie wpływów ale ponieważ armie niemieckie znacznie przekroczyły na wschodzie ustaloną linię podziału Polski na Wiśle i Sanie, w ramach rekompensaty Hitler oddał Litwę w rosyjską strefę wpływów Związkowi Radzieckiemu *Pakt Ribbentrop-Mołotow*. [http://pl.wikipedia.org/wiki/Pakt\\_Ribbentrop-Mo% C5% 82otow](http://pl.wikipedia.org/wiki/Pakt_Ribbentrop-Mo%C5%82otow), 03.04.2009.

faktom, które doprowadziły do wcześniejszej utraty wpływów ZSRR w tym regionie. Chociaż świat Zachodu nigdy *de iure* nie zaakceptował tego posunięcia, dyplomacja radziecka nie usiłowała o to nawet zabiegać, traktując wchłonięcie trzech suwerennych bytów państwowych jako nie podlegający dyskusji element *logiki historii*.<sup>3</sup>

Okres ten zapisał się w historii wszystkich trzech państw bardzo boleśnie, naznaczony intensywną rusyfikacją, represjami w stosunku do rdzennej ludności jak również przymusowymi wysiedleniami na masową skalę. Szczególnie odczuły to Litwa i Estonia, gdzie w tej ostatniej doszło do śmierci ok. 15.000 Estończyków w wyniku eksterminacji<sup>4</sup> ale i Łotysze także byli dotknięci represjami i deportacjami na Sybir.

Fakt odzyskania przez te państwa niepodległości po burzliwym okresie Jesieni Ludów<sup>5</sup>, który przetoczył się przez Europę pod koniec lat 80. i na początku lat 90., nie odbił się tak dużym echem na Zachodzie jak można byłoby się spodziewać. Tak jak i oburzenie z powodu przyłączenia tych państw do ZSRR nie było zbyt silne, tak i fakt odzyskania przez nie niepodległości<sup>6</sup> i możliwość dalszego kształtowania własnej przyszłości bez ingerencji rozpadającego się ZSRR nie stanowiła dla państw Zachodu specjalnego wydarzenia a raczej był logiczną konsekwencją rozpadu *kolosa na glinianych nogach*, jak zwykle się określać ZSRR pod koniec lat 90. Z pewnością trudno jest społeczeństwom zachodnim, które nigdy nie utraciły własnej państwowości, doceniać faktu jej odzyskania (wiąże się ona z takimi atrybutami jak własny język, flaga, rząd, czy w końcu możliwość wyboru przyszłej drogi rozwoju).

Odzyskanie niepodległości przez te państwa wiązało się z rozwiązaniem istotnych problemów dotyczących np. mniejszości rosyjskiej, czy zapaścią gospodarki, która była powiązania z ZSRR .

Jak wspomniano wyżej trzy nowe podmioty musiały poradzić sobie z faktem mniejszości rosyjskiej, która pozostała na tamtych terenach po

---

<sup>3</sup> K. Kubiak, *Bałtyckie wyzwania dla polityki Unii Europejskiej i Sojuszu Północnoatlantyckiego*, [w:] *Bałtycki kongres bezpieczeństwa europejskiego*, Jurata 2006, s. 34.

<sup>4</sup> *Estonia*, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Estonia>, 03.04.2009.

<sup>5</sup> Jesień Ludów (lub Jesień Narodów) – termin określający wydarzenia, które przypadły pod koniec 1989 roku w Europie Środkowo-Wschodniej, związane z obaleniem ustroju komunistycznego w krajach tej części świata. Jesień Ludów zamknęła kilkuletni proces rozpadu porządku jałtańskiego w Europie Środkowo-Wschodniej, zaś ogół przemian do 1991 roku spowodował przede wszystkim odsunięcie partii komunistycznych od władzy w krajach znajdujących się w strefie wpływów ZSRR. *Jesień Ludów*, [http://pl.wikipedia.org/wiki/Jesie%C5%84\\_Lud%C3%B3w](http://pl.wikipedia.org/wiki/Jesie%C5%84_Lud%C3%B3w), 03.04.2009.

<sup>6</sup> 11 marca 1990 roku litewska Rada Najwyższa przyjęła deklarację o przywróceniu niepodległości państwa litewskiego, przyjmując konstytucję z 1938 roku jako tymczasową ustawę zasadniczą. Decyzją tę zawieszono pod presją Moskwy w czerwcu, by przyjąć ją ostatecznie 2 stycznia 1991 roku. Estonia proklamowała niepodległość dopiero 20 sierpnia 1991 roku, głównie ze względu na mniejszość rosyjską a podobna sytuacja miała miejsce na Łotwie, gdzie Rada Najwyższa przyjęła deklarację niepodległości 21 sierpnia 1991 roku. *Bałtyckie wyzwania dla...* op.cit. s. 31.

byłym ZSRR. W przypadku Litwy mniejszość ta nie jest tak duża i wg danych z 2001 roku kształtowała się na poziomie 6,3% ludności skupionej głównie w dwóch największych miastach: Wilnie – ok. 14% mieszkańców i Kłajpedzie – ok. 28% mieszkańców.<sup>7</sup> Dużym problemem są natomiast Rosjanie mieszkający w pozostałych dwóch państwach. Na Łotwie około 40% mieszkańców stanowi ludność słowiańska - głównie rosyjska,<sup>8</sup> która znalazła się tam w wyniku włączenia i okupacji Łotwy przez ZSRR a więc po 1940 roku. Podobna sytuacja jest w Estonii gdzie ok. 25%<sup>9</sup> mieszkańców stanowią Rosjanie którzy znaleźli się tam w podobnych okolicznościach jak na Łotwie. Po odzyskaniu niepodległości - w 1991 roku oba państwa wprowadziły kontrowersyjne prawo, które nie przyznawało obywatelstwa Rosjanom przywiezionym tam w czasach ZSRR jak i wszystkim ich potomkom - nawet tam urodzonym, a obywatelstwo mogli oni uzyskać dopiero po zdaniu egzaminu z niesłowiańskiego i trudnego dla nich do nauczenia - języka łotewskiego czy estońskiego - którego zwykle nie umieli. Taki stan rzeczy nie ułatwiał budowy państwa opartego o zasady demokracji i znacznie zaostrzał i zaostrza do dnia dzisiejszego stosunki z znaczącym sąsiadem jakim jest Rosja.

Wszystkie państwa zostały dotknięte kryzysem gospodarczym spowodowanym zmianą systemu rządzenia i przejściem od gospodarki centralnie planowanej,<sup>10</sup> stosowanej w ZSRR, do gospodarki wolnorynkowej. Chociaż wszystkie trzy państwa zaliczały się w przeszłości do najbogatszych republik ZSRR to proces ten nie odbył się bezboleśnie dla społeczeństwa.

## **PORTY LITWY, ŁOTWY, ESTONII A DYNAMIKA ROZWOJU GOSPODARCZEGO**

Już w czasach ZSRR Litwa, Łotwa i Estonia posiadały dobrze rozwinięte porty morskie, które były znaczące dla gospodarki ZSRR a ich utrata na rzecz państw które odzyskały niepodległość była dużą stratą dla Rosji. Morze Bałtyckie choć jest określane mianem morza zamkniętego lub pół zamkniętego, (jest otoczone ze wszystkich stron lądem a z Morzem

---

<sup>7</sup> J. Zawadzki, *Litwa. Polityka, bezpieczeństwo, gospodarka*, Belstudio, Warszawa 2008, s. 15.

<sup>8</sup> J. Zawadzki, *Łotwa. Polityka, bezpieczeństwo, gospodarka*, Belstudio, Warszawa 2008, s. 17

<sup>9</sup> J. Zawadzki, *Estonia. Polityka, bezpieczeństwo, gospodarka*, Belstudio, Warszawa 2008, s. 16

<sup>10</sup> *Gospodarka centralnie planowana* - gospodarka, opierająca się na założeniach planów kilkuletnich, określających najważniejsze cele rozwoju państwa. Plany takie popularne są w państwach o ustrojach socjalistycznych, a ich tworzenie i realizowanie jest jednym z najważniejszych zadań kierownictwa partii. Uchwalane są często na określony czas podczas zjazdów partyjnych lub plenum. W gospodarce centralnie planowanej to władze ustalają, co, jak i dla kogo ma być produkowane. Ustalane są także ceny poszczególnych produktów. System planowania gospodarczego we wszystkich krajach okazuje się nieefektywny i prowadzi do obniżenia stopy życiowej obywateli. *Gospodarka planowa*, [http://pl.wikipedia.org/wiki/Gospodarka\\_planowa](http://pl.wikipedia.org/wiki/Gospodarka_planowa), 06.04.2009.

Północnym łączy się jedynie płytkimi Cieśninami Bałtyckimi zwanymi również Cieśninami Duńskimi), jest dla gospodarek państw leżących w tym regionie bardzo ważnym akwenem komunikacyjnym i transportowym. Do państw tych zaliczają się również Litwa, Łotwa i Estonia, które opierają swój eksport i import właśnie o stale rozwijające się porty i wymianę handlową, która się w nich odbywa. Ze względu na charakter opracowanie nie zostanie przedstawiona cała charakterystyka Morza Bałtyckiego ale omówione zostaną tylko te rejony, które bezpośrednio przylegają do omawianych państw a tym samym wpływają na ich potencjalny rozwój.

Bałtyk jest jednym z najbardziej zatłoczonych korytarzy transportowych - rocznie tą drogą przewozi się 500-700 mln ton różnych ładunków. Jak wskazują dane Komisji Helsińskiej (Helcom), o każdej porze doby po naszym morzu pływa ok. 2 tys. dużych statków, również każdego dnia na Morzu Bałtyckim znajduje się ok. 200 dużych tankowców. Podstawowe rodzaje ładunków przewożonych drogą morską w akwenie Morza Bałtyckiego są następujące:

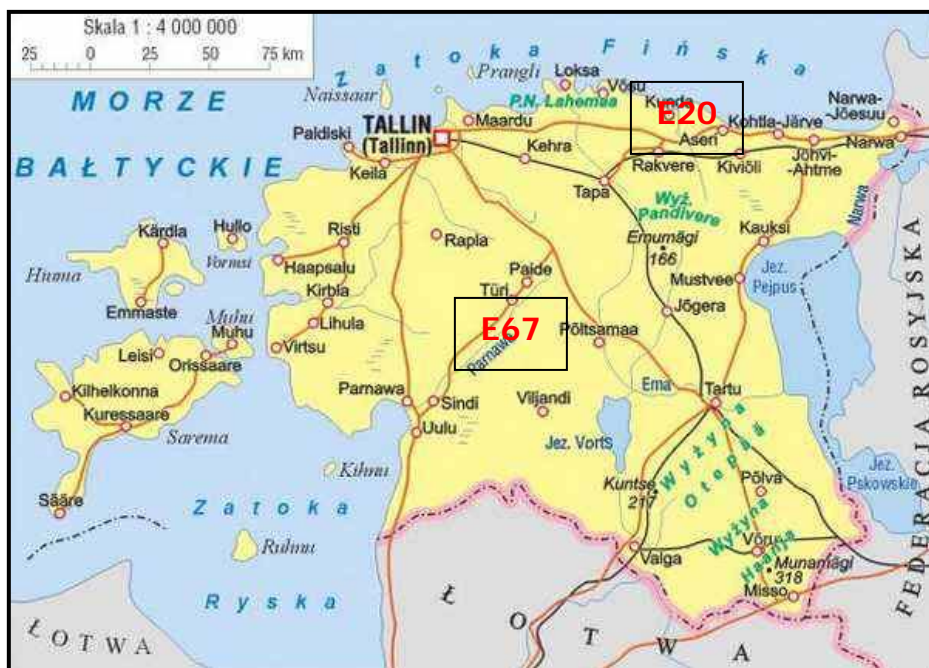
- ładunki masowe, półprzetworzone – do tej kategorii należą ropa naftowa i produkty ropopochodne, materiały chemiczne, pochodzenia naturalnego, metale, węgiel;
- ładunki o wysokiej wartości, przewożone najczęściej w kontenerach;
- ładunki promowe, wśród nich transport pasażerski, samochodów ciężarowych i wagonów kolejowych.

Na obszarze Morza Bałtyckiego ulokowanych jest prawie 200 portów handlowych. Około 60 z nich, charakteryzuje się przeładunkami o wielkości powyżej 1 mln ton rocznie i odpowiada za 90% przeładunków we wszystkich portach akwenu. Zaliczają się do nich również takie porty jak: Kłajpeda z terminalem naftowym Butinge na Litwie, Ryga, Ventspils, Liepaja na Łotwie oraz kompleks portowy Tallin w Estonii.

Transport morski który odbywa się we wszystkich trzech omawianych państwach w wyżej wymienionych portach stanowi znaczący wkład w stabilizację gospodarki tych państw oraz przynosi wymierne zyski. Jest to widoczne w szczególnie sposób na Łotwie, gdzie porty odgrywają decydującą rolę w tranzytowym transporcie ładunków realizowanym na terytorium kraju. W trzech największych portach Ryga, Ventspils, i Liepaja odbywa się spedycja ładunków przeznaczonych dla krajów Wspólnoty Niepodległych Państw (WNP) oraz krajów zachodnich. Podstawową grupę towarów obsługiwanych w portach łotewskich jest ropa oraz produkty pochodne, następne miejsce zajmują nawozy mineralne, drewno oraz węgiel. Dokładne dane dotyczące przeładunku w portach Łotwy zostaną podane w dalszej części opracowania.

Estonia leżąc nad Morzem Bałtyckim od wieków była na skrzyżowaniu największych szlaków europejskich. Już w Średniowieczu prowadziły tędy ważne szlaki handlowe między innymi Nowogród–Tallin–Lubeka–Hamburg–

Brugia-Londyn. Na zachód Europy były transportowane skóry, zboża i wosk a przywożono ubrania, śledzie, sól i przyprawy korzenne. Już w latach 80. zaobserwować można było powrót do tradycji związanej z tranzytem przez Estonię a po odzyskaniu niepodległości stopniowo, ale systematycznie odgrywał on znaczącą rolę w bilansie handlowym. Nie bez znaczenia jest również dobrze rozwinięta sieć dróg lądowych i fakt, że przez terytorium Estonii bieżą dwie znaczące drogi międzynarodowe: E20 St. Petersburg-Tallin oraz E67 Tallin-Praga. Ważnym dla Estonii jest projekt budowy trasy *Via Baltica*, która połączyć ma Finlandię i kraje bałtyckie z Europą Centralną. Poniższa mapa przedstawia sieć dróg w Estonii.



Źródło: Estonia, <http://www.eesti.pl/gospodarka.html>, 14.04.2009

**Rys. 3.** Międzynarodowe drogi w Estonii.

Porty morskie od dawnych czasów były nazywane przysłowiowymi „oknami na świat”, które otwierały ogromne możliwości państwu, które umiały ten atut wykorzystać. Warto więc przyjrzeć się dokładniej jak poradziły sobie z odzyskanymi szansami państwa bałtyckie i czy po dwudziestu latach od odzyskania niepodległości oraz po sześciu latach od

wstąpienia do UE i Paktu Północnoatlantyckiego<sup>11</sup> (North Atlantic Treaty Organization NATO) państwa te odnalazły swoje miejsce w nowej międzynarodowej społeczności.

## LITWA

Do największych i najważniejszych portów na Litwie należy Kłajpeda, pełnomorski port nie zamarzający w zimie dając tym samym ogromne możliwości przeładunkowe. Usytuowany na wschodnim wybrzeżu Morza Bałtyckiego jest portem łączącym morze z lądowym i kolejowym transportem ze wschodu na zachód. Ten wielozadaniowy port zapewnia wysokiej jakości obsługę siedemnastu firmom działającym na jego terenie, stoczni remontowo-budowlanej oraz wszystkim instytucjom związanym z obsługą transportu morskiego. Roczne możliwości przeładunkowe portu sięgają 40 milionów ton.

Ze względu na swoje położenie geograficzne wody w porcie nie zamarzają nawet w czasie bardzo srogich zim dając możliwość płynnego przeładunku i obsługi wszystkich klientów, którzy zdecydują się z niego korzystać. Głębokość toru podejściowego wynosi 15 m natomiast tory nawigacyjne w samym porcie mają głębokość od 13 do 14,5 m. To umożliwia obsługę statków do 70 000 ton wyporności oraz zbiornikowców o wyporności 100 000 ton. Ponadto port w Kłajpedzie jest liderem wśród portów na Bałtyku w przeładunku i obsłudze kontenerów. Wolna Strefa Ekonomiczna, sieć europejskich linii krótkiego zasięgu jak również sprawna obsługa zapewniana przez dobrze przeszkolonych pracowników portu gwarantują szybki przeładunek transportu multimodalnego,<sup>12</sup> który za pomocą pociągu typu *Viking*<sup>13</sup> łączy rynki Morza Bałtyckiego z Morzem Czarnym.

Pierwsze wzmianki historyczne na temat portu do którego zawiązały łodzie z Lubeki i Bremen są znane z 1252 roku. W połowie XVI wieku Kłajpeda rywalizowała już z portem gdańskim a w połowie XVII wieku był to już dobrze znany port na Bałtyku specjalizujący się w transporcie drewna. W latach 1924-1939 nastąpił dalszy rozkwit wraz z budową nowych

---

<sup>11</sup> Litwa, Łotwa i Estonia zostały przyjęte do NATO 29 marca 2004 roku oraz UE 1maja 2004 roku.

<sup>12</sup> Transport multimodalny – przewóz towarów (lub osób, jednak określenia używa się najczęściej w odniesieniu do towarów) przez więcej niż jeden środek (np. samochodowy i kolejowy lub morski, kolejowy i samochodowy). [http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport\\_multimodalny](http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport_multimodalny), 29.04.2009.

<sup>13</sup> Pociąg typu *Viking* zabierający 20 40-stopowych kontenerów jest wspólnym projektem kolei i morskich kompani transportowych Litwy, Białorusi i Ukrainy, który dotyczy transportu pomiędzy portami Kłajpeda, Ilyitchovsk i Odessa. Przepis autora na podstawie [http://www.portofklaipeda.lt/en.php/port\\_of\\_klaipda/transportation\\_of\\_cargo/container\\_train\\_viking/4076](http://www.portofklaipeda.lt/en.php/port_of_klaipda/transportation_of_cargo/container_train_viking/4076), 29.04.2009.

nabrzeży. W tam okresie zainwestowano 42 miliony litów<sup>14</sup> w rozwój portu. W 1986 roku wybudowano międzynarodowy pasażerski terminal promowy, który umożliwiał obsługę nawet największych promów.

W lipcu 1991 roku powołano do życia państwową firmę zarządzającą portem Kłajpeda, która rozpoczęła działalność w 1993 roku. Od tego czasu do roku 2006 zainwestowała ona w rozwój i rozbudowę prawie dwa biliony litów (ok. 600 milionów euro). Port Kłajpeda udowodnił w ostatnich latach, że rozsądne zarządzanie daje bardzo dobre rezultaty przekładając się na efekty finansowe, które plasują port na wysokiej pozycji wśród portów na wschodnim wybrzeżu Bałtyku. Dostosowując się do coraz to nowych wyzwań zarząd portu podejmuje szerokie działania w zakresie usprawnienia działalności dotychczasowej infrastruktury portu oraz jego rozbudowy. Podstawową formą transportu ładunku do i z portu jest kolej, której udział szacuje się na 78%. W związku z tak znacznym wkładem kolei oraz faktem, iż jest to forma transportu bardziej przyjazna środowisku w porównaniu z transportem drogowym, jak również szybsza i tańsza, władze planują wybudowanie nowych połączeń kolejowych prowadzących z czterech głównych stacji obsługujących port. Są to: Kłajpeda, Perkela, Pauostis i Draugyte. Zwłaszcza dwie ostatnie stacje przejdą w latach 2011-2012 kompleksowe remonty wprowadzające nowy scentralizowany system kontroli ruchu, który umożliwi szybszą i sprawniejszą obsługę wagonów zwłaszcza na terenie terminali portowych. Ponadto w 2008 roku ukończono rozbudowę sieci dróg w północnej części portu a na lata 2009-2010 przewidziano podobną inwestycję w południowej części.

Władze zdają sobie również sprawę z konieczności zabezpieczenia dodatkowych usług związanych z transportem takich jak: składowanie, pakowanie, segregowanie czy dystrybucja, które mają być zabezpieczone przez nowo powstające Centrum Logistyczne Kłajpeda. Ma ono się znajdować w południowej części miasta w bezpośrednim sąsiedztwie portu a powierzchnia całkowita będzie wynosić 336 hektarów. Zgodnie z założeniami Centrum powinno rozpocząć swoją działalność w 2011 roku.

Ta część Europy staje się również coraz bardziej atrakcyjna dla turystów a z myślą o miłośnikach sportów wodnych do roku 2011 ma również powstać port jachtowy z miejscem do cumowania dla 690 jednostek, którego położenie (południowa część portu) ma zapewnić bezpieczeństwo żeglugi zarówno jednostkom turystycznym jak i innym statkom zawijającym do portu. Inwestycja ma być sfinansowana z funduszy strukturalnych UE.

Kolejnym przedsięwzięciem, równie ważnym dla władz, jest odbudowa portu Sventoji, który jest położony 35 km na północ od Kłajpedy. Ma on stanowić zaplecze rybackie jak również być miejscem cumowania jednostek ratowniczych, strażackich oraz Straży Przybrzeżnej. Plany inwestycji powinny zostać ukończone do 2010 roku a w latach 2013-2014 są

---

<sup>14</sup> Lit - litewska jednostka monetarna, 1lit=100 centów (LTL), 1€=3,45LTL.

przewidziane prace realizujące zakładany projekt. Zostanie on również sfinansowany w części z funduszy strukturalnych UE.

Tak ambitne intencje rozbudowy portu zostały oparte na dobrych wynikach finansowych jakie zostały osiągnięte w ostatnich latach. Pomimo kryzysu jaki uwidocznił się na światowych rynkach pod koniec 2008 roku, władze portu już w listopadzie tegoż roku informowały o osiągnięciu rekordowych 27,67 milionów ton przeładunku, który w porównaniu z analogicznym okresem z 2007 roku wzrósł o 11%. Wzrost ten zanotowano w przeładunku wszystkich typów ładunków (masowce, drobnica, paliwa płynne).

Tabela nr 1 pokazuje jak kształtowały się przeładunki różnych typów ładunków w porcie Kłajpeda na przestrzeni ostatnich pięciu lat oraz z uwzględnieniem pierwszej połowy 2010 roku.

**Tabela 1.**

Przeładunek towarów w porcie Kłajpeda

Typ ładunku	2006 w mln ton	2007 w mln ton	2008 w mln ton	2009 w mln ton	2010 (01-06) w mln ton
Paliwa płynne	8,156	9,037	10,955	10,500	4,813
Drobnica	7,955	9,386	9,182	9,698	5,587
Pozostałe ładunki masowe	7,498	8,939	9,742	7,700	4,600
Razem	23,611	27,362	29,880	27,898	15,000

*Źródło: opracowanie własne na podstawie Port of Klaipėda, financial information, <http://www.portofklaipeda.lt/en.php/statistics/275>. 23.08.2010.*

Przedstawione dane pokazują nieznaczny ale stały wzrost przeładunków w porcie a tym samym jego stabilny rozwój. Zdecydowanie najlepszym okresem był 2008 rok a niewielki ale jednak spadek przeładunku w 2009 roku wiąże się z tendencją spadkową we wszystkich portach wywołaną światowym kryzysem i niepewnością co do jego rozmiarów oraz oddziaływania na państwa bałtyckie. Władze portu jednoznacznie stwierdziły w rocznych raportach, że najcięższym okresem był 2009 rok, ale już 2010 przynosi znacznie lepsze perspektywy zarówno dla rozwoju samego portu jak i gospodarki całej Litwy co nie pozostanie bez wpływu na przeładunki portowe.



Można na podstawie aktualnych informacji wnioskować, że kolejne miesiące 2010 roku przyniosą podobny wynik jak w roku poprzednim, co pozwoli zamknąć rok rozliczeniowy na dobrym poziomie. Nawet gospodarki tak dużych i wysoko rozwiniętych państw jak USA, Niemcy czy Francja odnotowały i dalej odnotowują problemy ekonomiczne związane z kryzysem. Europa Wschodnia odczuła tą sytuację w postaci znacznych spadków przyrostu PKB we wszystkich opisywanych państwach bałtyckich.

Odpowiedź na pytanie jaki będzie faktyczny wpływ kryzysu na potencjalny rozwój transportu morskiego na Litwie pozostaje na razie dość optymistyczna biorąc pod uwagę wyniki osiągnięte przez ten port w roku 2009 i po sześciu miesiącach 2010 roku.

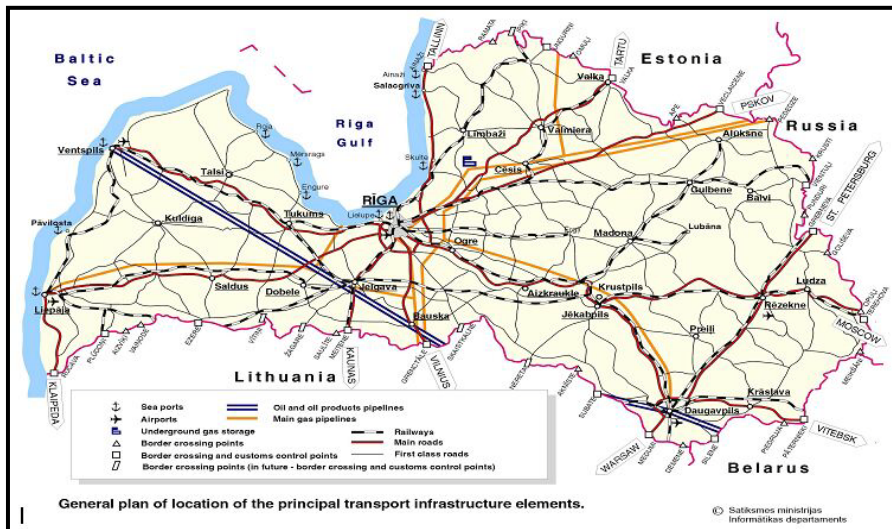
## ŁOTWA

Główny kierunek tranzytu, który stanowi o wielkości przeładunków w portach łotewskich, biegnie ze wschodu na zachód. Trzy największe porty tego kraju to Ventspils, Liepaja i Ryga, mające bardzo dobre połączenia kolejowe z Estonią, Rosją, Białorusią i Litwą, są pokazane na rysunku 4. Porty te posiadają status portów wolnych i znajdują się na terenach wolnych stref ekonomicznych. Transport i komunikacja jest jednym z priorytetów rządu łotewskiego. W 2007 roku ta gałąź gospodarki stanowiła 21% PKB, trafiła do niej 35% bezpośrednich inwestycji zagranicznych.<sup>15</sup> Łączna wartość przeładunków w portach łotewskich sięga w 2007 roku – 71 mln ton a w 2008 roku – ponad 61 mln ton.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Latvia, [www.transport.lv](http://www.transport.lv), 28.04.2009.

<sup>16</sup> Port of Klaipeda, financial information <http://www.portofklaipeda.lt/en.php/statistics/275>. 23.08.2010.



Źródło: [www.transport.lv](http://www.transport.lv), 29.04.2009.

**Rys. 2.** System transportowy Łotwy.

Przez wiele lat Ventspils było znane jako główny port transportujący rosyjską ropę naftową, produkty ropopochodne, płynne chemikalia, nawozy i drewno. Obecnie port jest również znany z transportu kontenerowego i przewozów ro-ro, co znacznie podniosło jego pozycję w regionie. Ventspils jest również jednym z najszybciej rozwijających się miast na Łotwie dbających o rozwój gospodarczy poprzez szerokie inwestycje prowadzone na terenach wolnych stref ekonomicznych.

Niezamierzający port był dobrze znanym korytarzem transportowym ze Wschodu na Zachód już od czasów Średniowiecza. W XIII wieku Krzyżacy wybudowali fortece u ujścia rzeki Venta co dało początek rozwojowi portu. Rozkwit nastąpił w XIV wieku kiedy Ventspils przystąpiło do Związku Hanzeatyckiego.<sup>17</sup> Pod koniec XIX wieku prace związane z rozwojem portu przybrały ogromne rozmiary i prawdopodobnie kontynuowane byłyby z rozmachem na przestrzeni następnego stulecia gdyby nie wybuch I Wojny Światowej (WŚ). Również II WŚ przyniosła duże zniszczenia w obiektach portowych hamując rozwój, który podjęto ponownie w latach 50. Ze względu na swoje położenie i znaczenie w transporcie radzieckiej ropy naftowej i jej pochodnych już w latach 60. Ventspils odzyskało swoją pozycję lidera w przewozach tranzytowych.

Obecnie port jest istotnym elementem gospodarki Łotwy. Jego możliwości pozwalają na przyjmowanie statków o wyporności 150 000 tys.

<sup>17</sup> Związek Hanzeatycki (z niem.) – związek miast handlowych Europy Północnej z czasów Średniowiecza i początku ery nowożytnej. Miasta należące do związku popierały się na polu ekonomicznym, utrudniając pracę kupcom z miast nie należących do związku. *Hanza*, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Hanza>, 28.04.2009.

ton. Tor podejściowy ma głębokość 17,5 metra co pozwala na wejście statków o zanurzeniu do 15 metrów. Cała powierzchnia portu wynosi prawie 2 624 000 hektarów ponadto posiada on zbiorniki do składowania paliw płynnych o objętości 1 500 000m<sup>3</sup>.

Rozbudowa i rozwój portu są prowadzone trójtorowo. Stałe umacnianie pozycji lidera w przeładunku paliw płynnych oraz ładunków masowych stanowi podstawę dalszego rozwoju. Zapewnia to stała modernizacja dróg kolejowych prowadzących do portu oraz rozbudowa i unowocześnianie już istniejących terminali przeładunkowych. Władze portowe wprowadzają również nowe usługi mające na celu zwiększenie atrakcyjności portu (transport ro-ro). Terminal, który powstał do obsługi tego typu transportu jest jednym z najnowocześniejszych w Europie z możliwością przeładunku 150 000 TEU<sup>18</sup> rocznie.

Również plan rozbudowy sieci dróg prowadzących do portu a przyjęty do realizacji w grudniu 2005 roku ma zapewnić łatwiejszy i szybszy dostęp do usług portowych. Tak śmiałe plany na przyszłość są wynikiem dobrej kooperacji władz portu z firmami już działającymi na jego terenie, jak również możliwością pozyskania wsparcia finansowego z funduszy UE na rozwój portu.

Wyniki osiągnięte w przeładunku towarów w porcie Ventspils prezentuje tabela nr 2.

**Tabela 2.**

Przeładunek towarów w porcie Ventspils

Typ ładunku	2006 w mln ton	2007 w mln ton	2008 w mln ton	2009 w mln ton	2010 (01-06) w mln ton
Paliwa płynne	17,989	20,018	17,865	17,304	7,600
Drobnica	2,470	2,514	2,111	7,805	5,000
Pozostałe ładunki masowe	8,603	8,505	8,594	1,501	1,000
Razem	29,062	31,037	28,570	26,610	13,600

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Cargo turnover in Free Port of Ventspils*, <http://www.portofventspils.lv/en/statistics/>, 29.08.2010.

<sup>18</sup> TEU - (*twenty-feet equivalent unit*) - jednostka określająca standardowy wymiar kontenera o długości 20 stóp. Służy do określania pojemności kontenerowej portów i statków. TEU <http://pl.wikipedia.org/wiki/TEU>, 29.04.2009.

Jak prezentują dane przedstawione w tabeli port Ventspils pozostawał bałtyckim liderem w przeładunku ropy naftowej i produktów ropopochodnych a ładunki te stanowiły ponad 60% całości transportu odbywającego się w porcie. Niestety już 2009 rok zakończył się spadkiem przeładunku ropy o 3% w stosunku do poprzedniego roku a pierwsza połowa 2010 roku wykazuje 26% spadek przeładunku ropy i towarów ropopochodnych. Największy spadek zanotowano w 2009 roku w przeładunku pozostałych ładunków masowych co z pewnością wyhamowało założenia rozwoju portu.

Liepaja to stosunkowo nowy port, który rozpoczął swoją działalność komercyjną w 1991 roku i trzeci co do wielkości na Łotwie. Wcześniej była to baza radzieckiej Marynarki Wojennej. Port, choć stosunkowo mały – możliwości przeładunkowe do 7 milionów ton rocznie - jest istotnym elementem gospodarki Łotwy. W 1997 roku uzyskała status Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która przyciągnęła i dalej interesuje wielu inwestorów. W porcie przeładowuje się takie towary jak: drewno, metal, nawozy sztuczne, kontenery w systemie ro-ro, drobnicę i płynne paliwa. Bezpośrednie kontrakty z firmami transportowymi Litwy, Estonii, Rosji, Ukrainy czy Białorusi pozwalają znacznie obniżyć koszty transportu oraz zaoferować bardzo korzystne stawki za transport i przeładunek do niemal każdego portu na świecie.

Dalszy rozwój portu jest związany z pogłębieniem portowych basenów, które obecnie mają głębokość 10,5 metra, co ogranicza możliwości przyjmowania większych jednostek. Z tego powodu podjęto decyzję o pogłębieniu basenu portowego do 12,5. Ponadto wychodząc naprzeciw współczesnym wyzwaniom planuje się rozbudowę infrastruktury kolejowej, która poprawi szybkość i jakość świadczonych usług. Chcąc poprawić dostęp transportom samochodowym podjęto wysiłek realizacji projektu budowy drogi dojazdowej do portu, która bezpośrednio z portu będzie się łączyć z trasą Liepaja-Ryga. Oba projekty drogowy i kolejowy są częściowo finansowane z funduszy UE. Ponadto do 2017 roku planuje się budowę wyspecjalizowanych stanowisk obsługi kontenerów.

Tabela nr 3 przedstawia dane dotyczące przeładunku w porcie w ostatnich latach.

**Tabela 3.**

## Przeładunek towarów w porcie Liepaja

Typ ładunku	2006 w mln ton	2007 w mln ton	2008 w mln ton	2009 w mln ton	2010 (01-06) w mln ton
Paliwa płynne	0,966	0,819	0,910	0,660	0,300
Drobnica	1,382	1,339	1,418	2,000	0,800
Pozostałe ładunki masowe	1,652	1,881	1,862	1,720	0,900
Razem	4,000	4,039	4,190	4,400	2,000

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Statistics of Liepaja performance 2006,2007,2008, 2009,2010*. [http://www.liepaja-sez.lv/cat\\_30.html](http://www.liepaja-sez.lv/cat_30.html), 29.08.2010.

Jak widać z przedstawionych danych wyniki Liepaji w 2009 roku nieznacznie wzrosły co świadczy o tym, że rozwój i konsekwentna realizacja założonych celów mogą być niezagrożone nawet w dobie kryzysu gospodarczego a uzyskiwane wyniki nie muszą być gorsze od pozostałych lat. Również pierwsza połowa 2010 roku pozwala z nadzieją patrzeć na dalszy rozwój portu.

Ryga to drugi co do wielkości port na Łotwie który zajmuje się głównie przeładunkiem kontenerów, ro-ro, nawozów sztucznych, drewna ropy i produktów ropopochodnych. Port jest skuty lodem tylko w czasie bardzo ostrych zim, dysponuje on lodolamaczem, który wchodzi do akcji w razie potrzeby. 97% wszystkich przeładunków kontenerowych odbywa się właśnie w Rydze. Na początku swojej działalności przychodzące i wychodzące kontenery trafiały tylko do Europy Zachodniej, obecnie port obsługuje połączenia z Stanami Zjednoczonymi oraz Ameryką Łacińską. W Rydze funkcjonuje terminal pasażerski, który obsługuje linie do Sztokholmu w Szwecji i Lubeki w Niemczech.

Ryga była znana od czasów starożytnych jako osada leżąca na skrzyżowaniu szlaków handlowych. W czasach świetności Hanzy w XIV i XV wieku było to jedno z najważniejszych centrów handlowych w regionie. Wiek XIX to rozkwit Rygi jako jednego z największych portów bałtyckich carskiej Rosji. W 1980 roku w Rydze zbudowano nowoczesny terminal kontenerowy, który obecnie zalicza się do największych w tej części Bałtyku.

Władze portowe zdają sobie sprawę, że chcąc utrzymać wysoką pozycję na rynku muszą zadbać o przyszłość portu i świadczonych w nim

usług. Do 2010 roku przewidziano rozwój portu, który opiera się w pierwszym rzędzie na utrzymaniu świadczonych usług i podwyższaniu ich standardów, oraz dalszemu, planowemu wykorzystywaniu wszystkich możliwości jakie daje powierzchnia portu, zarówno w aspekcie składowania jak i konsekwentnej rozbudowy infrastruktury. Obecnie terytorium portu zajmuje 6 348 hektarów oraz posiada ponad 82 000m<sup>2</sup> powierzchni magazynowych, 250 000m<sup>2</sup> całkowitej powierzchni składowania z możliwością przeładunkową do 45 milionów ton rocznie.<sup>19</sup> Na terenie portu funkcjonuje Bałtycki Terminal Kontenerowy, który dysponuje 22 suwnicami (10 lądowych, 12 pływających). Kanały portowe mają głębokość do 12 metrów a władze portu poczyniły już starania o wydłużenie głównego kanału nawigacyjnego do 150 metrów i pogłębienie go do 13,5 metra co umożliwi zawijanie do portu statków typu Panamax<sup>20</sup>. Podjęto również działania zmierzające do pogłębienia kanałów w terminalu paliwowym co umożliwi przyjmowanie zbiornikowców o maksymalnym zanurzeniu do 9,5 metra.

Tabela numer 4 przedstawia dane dotyczące przeładunku w porcie w ostatnich latach.

**Tabela 4.**

Przeładunek towarów w porcie Ryga

Typ ładunku	2006 w mln ton	2007 w mln ton	2008 w mln ton	2009 w mln ton	2010 (01-06) w mln ton
Paliwa płynne	4,930	4,823	5,425	6,600	3,000
Drobnica	15,350	15,458	19,333	18,699	8,600
Pozostałe ładunki masowe	5,000	5,625	4,808	4,401	3,000
Razem	25,400	25,933	29,566	29,700	14,600

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Statistics on cargo handled in freeport of Riga 2006,2007,2008,2009,2010*. <http://www.freeportofriga.lv/eng/statistika.asp#4>, 29.08.2010.

<sup>19</sup> *Freeport of Riga in facts and figures* <http://www.freeportofriga.lv/eng/fakti.asp#4p>, 29.08.2010.

<sup>20</sup> Panamax - statek o maksymalnych wymiarach gabarytowych umożliwiających żeglugę przez Kanał Panamski. Wielkość statku ograniczają wymiary śluz wodnych wynoszące 305 m długości; 33,5 m kontenerowiec. *Panamax*, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Panamax>, 29.08.2010.

Port w Rydze regularnie osiąga od 2006 roku dobre wyniki podwyższając je znacząco w 2008. Również pierwsza połowa 2010 pozwala mieć nadzieję, że osiągnięte na koniec roku wyniki będą podobne do poprzednich lat co bardzo dobrze rokuje na przyszłość zwłaszcza jeżeli chodzi o nowe inwestycje zaplanowane na najbliższe lata.

Reasumując dane dotyczące przeładunku w portach Łotwy należy stwierdzić, że dwa z nich Ryga i Liepaja odnotowały przeładunki w 2009 roku na tych samych poziomach co w roku 2008 lub nieznacznie zostały one przekroczone. Ventspils, chociaż jest największym portem Łotwy odnotował niestety spadek obrotów prawie we wszystkich rodzajach przeładowywanych towarów, za wyjątkiem drobnicy, gdzie zanotowano znaczący przyrost w 2009 roku w stosunku do poprzednich lat. Dość stabilna pozycja wszystkich trzech portów jest również efektem dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej i kolejowej, która umożliwia dalszy transport w głąb Rosji na Białoruś i Ukrainę.

Łotwa, podobnie jak pozostałe omawiane państwa, odczuła już na początku 2009 roku bolesne skutki światowego kryzysu, tak więc obroty w wymienionych portach pozostały na zbliżonych poziomach do lat poprzednich lub nieznacznie wzrosły. W przypadku dalszej stagnacji lub nawet zmniejszenia obrotów można się spodziewać spadku tempa rozwoju oraz zaniechania, czy też odsunięcie w czasie, realizacji zamierzonych inwestycji co a to może negatywnie wpłynąć na stan całej gospodarki łotewskiej.

## **ESTONIA**

Do najważniejszych portów w Estonii należy zespół portowy Tallin. Rozwój transportu morskiego w Estonii jest bardzo dynamiczny. Tylko w latach 1995-1999 doszło do podwojenia ilości przeładunków w portach tego kraju a tendencja wzrostowa utrzymała się również na początku XXI wieku. Ponad 90% tranzytu oraz większa część importu i eksportu odbywa się przy użyciu drogi morskiej. Obszar zespołu portowego Tallin podzielony jest na pięć następujących portów:

- port Starego Miasta - ruch pasażerski, kontenerowy, ro-ro oraz w mniejszej części masowy;
- port Muuga – przeładunek ropy naftowej, kontenerowy i ro-ro;
- port Paljassare - przeładunek produktów ropopochodnych, węgla;
- port Paldiski – produkty stalowe, nawozy sztuczne i ro-ro;
- port Saaremaa – ruch pasażerski od 2006 roku.

Port Mruga jest największym portem w Estonii specjalizującym się w przeładunkach tranzytowych. Położony 17 km na zachód od Tallina jest

miejszem przeładunku ok. 90% tranzytu przechodzącego przez Estonię z czego  $\frac{3}{4}$  to rosyjska ropa naftowa i jej pochodne, ale również węgiel, zboże i nawozy sztuczne. Jest to także najgłębszy – 18 m - i najnowocześniejszy port na Bałtyku. Jest on położony na 524 hektarach i oferuje swoim klientom 151 000 m<sup>2</sup> magazynów oraz 670 000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowych na wolnym powietrzu. W porcie znajduje się ponadto zbiornik do składowania ropy naftowej o pojemności 1 100 000 m<sup>3</sup>.<sup>21</sup>

Przyszły rozwój portu zaplanowany na lata 2009-2012, jest oparty na koncepcji wydzielenia odrębnych części portu obsługujących różne typy towarów. Takie zagospodarowanie powierzchni pozwoli na jej lepsze wykorzystanie, ale również na właściwą dbałość o ochronę środowiska naturalnego, która jest bardzo istotna dla władz portu.

Port Starego Miasta, leży w centrum Tallina i obsługuje przeważnie statki pasażerskie zawijające do miasta głównie w sezonie letnim, promy ro-ro oraz prywatne jednostki turystyczne. Poza letnim sezonem terminal pasażerski obsługuje regularne linie pomiędzy Helsinkami i Sztokholmem w Szwecji. Powierzchnia portu wynosi niecałe 53 hektary na których znajduje się 10 400 m<sup>2</sup> magazynów i 95 000 m<sup>2</sup> powierzchni otwartych.

Rozwój tej części portu, ze względu na jego położenie, jest raczej ograniczony do stałego podwyższania jakości świadczonych usług.

Port Paljassare jest stosunkowo najmniejszym portem w całym kompleksie, który znajduje się ok. 6 km od centrum miasta. Jest to jednocześnie najlepiej osłonięty porty pod względem fal i wiatrów występujących w regionie. Prowadzi do niego kanał podejściowy o długości 800 m, szerokości 80-150 m i głębokości 9 m. Port, chociaż położony w centrum Tallina, specjalizuje się w przeładunku węgla, produktów ropopochodnych i drewna. Jest on również wykorzystywany przez pobliską rafinerię do składowania przygotowanych towarów do wysyłki. Powierzchnia portu wynosi 43 hektary z możliwością wykorzystania 16 000 m<sup>2</sup> magazynów i 105 000 m<sup>2</sup> powierzchni otwartych. Objętość zbiorników na ropę to 42 000 m<sup>3</sup>.

Port Paldiski to położony 45 kilometrów na zachód od Tallina, drugi co do wielkości port przeładunkowy. Specjalizuje się on w przeładunkach estońskiego eksportu oraz ładunków tranzytowych głównie ro-ro, metal, drewno ale również produkty ropopochodne. Jest to miejsce największych, planowanych na lata 2009-2012 inwestycji rozwojowych w połączeniu z zespołem Muuga. W porcie Paldiski planuje się budowę nowego nabrzeża oraz rozbudowę terminalu do przeładunku samochodów, który znajduje się w zachodniej części portu zwanej „czystym” terminalem. Wszystkie działania związane z rozbudową portów Muuga i Paldiski są finansowane częściowo

---

<sup>21</sup> *Port of Tallinn,*

<http://www.portoftallinn.com/?k=3&p1=8&p2=136&t=port+of+tallinn>, 22.09.2010.



przez UE z projekty INTERREG IV<sup>22</sup>, którego głównym celem jest kreowanie możliwości rozwoju portów i przemysłu z nim związanego w celu wzmocnienia ekonomii i pozycji regionu.

Terytorium portu Paldiski wynosi 139 hektarów z magazynami o powierzchni 12 000 m<sup>2</sup> i terenów otwartych o powierzchni 270 000 m<sup>2</sup>. Znajdują się tam również zbiorniki na ropę o pojemności 259 000 m<sup>3</sup>.

Port Saaremaa jest najmłodszym członkiem kompleksu portowego Tallin, który znajduje się na największej estońskiej wyspie o tej samej nazwie i obsługuje od czerwca 2006 roku statki i promy pasażerskie przybywające do Estonii. Ponadto w porcie znajduje się. W przyszłości planuje się otwarcie regularnych połączeń promowych do państw skandynawskich.

Tabela nr 5 przedstawia zebrane dane dotyczące przeladunku towarów w całym zespole portowym Tallin.

**Tabela 5.**

Przeladunek towarów w kompleksie portowym Tallin

Typ ładunku	2006 w mln ton	2007 w mln ton	2008 w mln ton	2009 w mln ton	2010 (01-06) w mln ton
Paliwa płynne	24,000	22,412	20,676	23,100	12,380
Drobnica	13,123	5,698	3,134	4,390	2,820
Pozostałe ładunki masowe	4,187	7,900	5,300	4,110	2,600
Razem	41,300	36,000	29,100	31,600	17,800

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Port of Tallinn, financial information 2010* <http://www.portoftallinn.com/?k=3&p1=8&p2=170&p3=171&t=financial+informatio> n. 23.09.2010.

Z przedstawionych danych wynika że, ambitne plany rozwojowe, zespołu portowego mogą zostać przyhamowane przez skutki kryzysu, który uwidocznił się już w drugiej połowie 2008 roku zamykając go mniejszym obrotem przeladunku towarów, w stosunku do roku 2007, o prawie 7 milionów ton. Spadek ten został jednak głównie odnotowany w przeladunku

<sup>22</sup> Program INTERREG IV jest częścią wsparcia w ramach funduszy strukturalnych UE składający się z trzech komponentów: przygranicznego, transnarodowego i współpracy międzyregionalnej. Źródło, *INTERREG IV* [http://www.wielkopolska.eu/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=462](http://www.wielkopolska.eu/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=462), 29.05.2009.

ropy naftowej i drobnicy, pozostałe towary a zwłaszcza kontenery uzyskały niewielki wzrost. Spadek w transporcie towarów jaki odczuł kompleks portowy Tallin był związany głównie z spadkiem transportu towarów dla i z Rosji. Kryzys jaki się uwidocznił w Rosji już w połowie 2007 roku był odczuwalny nie tylko w portach estońskich ale również pozostałych państw bałtyckich. Nie bez znaczenia pozostaje również fakt utrzymywania się stosunkowo niskiej ceny ropy naftowej na światowych giełdach, który wpłynął na stan gospodarki rosyjskiej znacznie ją wyhamowując. Rok 2009 okazał się być lepszym niż poprzedni a pierwsza połowa 2010 roku wskazuje na to, że zespół portowy powinien na koniec roku osiągnąć wyniki porównywalne do tych z przed kryzysu. To pozwala optymistycznie oceniać realizację wszystkich założonych przez władzę portu planów rozwojowych na najbliższe lata. Mądra gospodarka władz portowych pozwoliła uniknąć wielu problemów i już 2008 rok był przez specjalistów oceniany pozytywnie co pozwoliło na spore inwestycje w portach w wysokości 853 mln EEK<sup>23</sup> czyli o prawie 300 mln więcej niż w poprzednim roku<sup>24</sup>.

## WNIOSKI

Wraz z odzyskaniem niepodległości i zwrotem ku gospodarce wolnorynkowej Litwa, Łotwa i Estonia bardzo szybko zaczęły się rozwijać zyskując przydomek „tygrysów bałtyckich”. Niestety kryzys jaki uwidocznił się na świecie w 2008 roku dał również znać o sobie i w tych krajach. Już w trzecim kwartale 2008 roku gospodarka Łotwy skurczyła się o 4,2 % a Estonia walczyła z 3,3 % spadkiem PKB.<sup>25</sup> W dość dobrej sytuacji wydawała się być Litwa ale początek 2009 roku pokazał ogromne trudności gospodarce a nawet wizję poważnych problemów grożących bankructwem państwa w przypadku nie zastosowania drastycznych środków. Litewska gospodarka skurczyła się w I kwartale roku 2009 o 12,6 procent – najbardziej ze wszystkich krajów Unii Europejskiej. Rząd litewski, przewidując kłopoty, wprowadził w życie pod koniec 2008 roku plan antykryzysowy. Zostały zwiększone podatki, zlikwidowano wszelkie ulgi co wywołało wzrost cen i niezadowolenie Litwinów, którzy wyszli na ulice demonstrując swoją frustrację. Wg specjalistów z banku Nordea litewska gospodarka będzie się odradzać stopniowo, głównie wspierana przez wzrost eksportu a więc przez wzrost obrotów w swoich portach, które już w pierwszej połowie 2010 roku

---

<sup>23</sup> EEK – waluta estońska korona estońska.

<sup>24</sup> *Port of Tallinn -performance results 2009*, <http://www.portoftallinn.com/performance-results>, 30.09.2010

<sup>25</sup> *Kryzys uderza w kraje nadbałtyckie*, <http://www.money.pl/banki/wiadomosci/arttykul/kryzys;uderza;w;kraje;nadbałtyckie,44,0,385836.html>, 29.04.2009

pozwalają mieć nadzieję na dobre wyniki na koniec roku, jak również na skutek wzrostu konsumpcji, którą przewiduje się na 2011 rok<sup>26</sup>.

Poważne problemy ekonomiczne ma także Estonia, która odnotowała 12 % spadek produkcji w I kwartale 2009. Choć jej gospodarka prosperuje lepiej niż gospodarki pozostałych "bałtyckich tygrysów", to eksperci nie dają żadnych gwarancji, że państwo w najbliższej przyszłości zdoła samodzielnie utrzymać płynność finansową<sup>27</sup>. PKB Estonii zaczęło w 2010 znów wzrastać. Siłą napędową tego odrodzenia jest eksport; nie należy natomiast spodziewać się wsparcia ze strony popytu wewnętrznego, którego wzrost nastąpi wg ekspertów dopiero w 2011 roku zwłaszcza po przystąpieniu Estonii do strefy euro w 2011. Plan wejścia do strefy euro jest bardzo ambitnym założeniem estońskiego rządu z którego nie zrezygnowano nawet w obliczu poważnych kłopotów finansowych. Zgodnie z raportem Komisji Europejskiej Estonia w 2010 roku spełniła wszystkie warunki przystąpienia do strefy euro<sup>28</sup>.

W najgorszej sytuacji wydaje się znajdować Łotwa, która według specjalistów potrzebowała do załatwienia dziury w budżecie na 2009 rok ok. 966 milionów euro, które miała nadzieje pozyskać z Międzynarodowego Funduszu Walutowego, aby móc dalej funkcjonować i podjąć próbę walki z kryzysem<sup>29</sup>. Łotewska gospodarka zmniejszyła się w 2008 roku, jeszcze bardziej niż estońska i odnotowała największy spadek PKB w 2008 roku w regionie, prawie 19%. Zakończyło to okres nieprzerwanego i dynamicznego wzrostu gospodarczego, którego doświadczała Łotwa począwszy od 1997 roku. Kryzys ujawnił się tu przede wszystkim ogromnym spadkiem popytu wewnętrznego. Ogromnym wysiłkiem rządu gospodarka Łotwy stabilizuje się powoli. Największą poprawę odnotowuje się w handlu zagranicznym. Poprawa ta jest widoczna w zatrzymaniu w 2010 roku tendencji spadkowej przeladunków w portach Łotwy przedstawionych w tabelach nr 2,3 i 4. Prognozy na 2010 rok przewidują dalszy wzrost w poszczególnych kwartałach. W okresie 2011-2012 zwiększony popyt krajowy powinien wesprzeć umiarkowany wzrost PKB<sup>30</sup>.

Kraje bałtyckie bardzo ciężko przeżywają kryzys gospodarczy. Drastyczny spadek popytu wewnętrznego, spowodowany zmniejszeniem się ilości kredytów, które były od lat kołem zamachowym tamtejszych

---

<sup>26</sup> *Jesienne trendy w gospodarce polskiej, krajów bałtyckich i Rosji.* <http://www.nordea.pl/biuro-prasowe/komunikaty-prasowe/aktualnosci/jesienne-trendy-w-gospodarce-polskiej-krajow-nadbaltyckich-i-rosji.html>, 30.09.2010

<sup>27</sup> *Nasz dziennik* <http://www.naszdziennik.pl/print.php?dat=20090307&id=sw31.txt&typ=sw>, 29.04.2009.

<sup>28</sup> *Estonia w strefie euro od 2011*, <http://www.wprost.pl/ar/194960/Estonia-w-strefie-euro-od-2011-roku/>, 29.09.2010.

<sup>29</sup> *Łotwa jest na krawędzi bankructwa*, [http://serwisy.forsal.pl/artykuly/116116,lotwa\\_jest\\_na\\_krawedzi\\_bankructwa.html](http://serwisy.forsal.pl/artykuly/116116,lotwa_jest_na_krawedzi_bankructwa.html), 29.04.2009.

<sup>30</sup> *Jesienne trendy w gospodarce polskiej, krajów bałtyckich i Rosji.* <http://www.nordea.pl/biuro-prasowe/komunikaty-prasowe/aktualnosci/jesienne-trendy-w-gospodarce-polskiej-krajow-nadbaltyckich-i-rosji.html>, 30.09.2010

gospodarek, sprawiło, że zagraniczni inwestorzy wyjątkowo nieufnie patrzą na cały region<sup>31</sup>.

Recesja na rynkach państw, które ściśle współpracowały z opisywanymi portami może również mieć ujemny wpływ na bilans w obrotach w stosunku do lat poprzednich i oczywiście mniejszymi wpływami do budżetu. Założenia poczynione w dobie *prosperity* omawianych portów, były ambitnymi planami ponownego zaistnienia na europejskim i światowym rynku przeładunków i transportu morskiego. Należy jednak zauważyć, że chociaż kryzys plany te spowolnił lub zweryfikował to jednak wszystkie porty starają zrealizować zaplanowane inwestycje, wiedząc, że tylko ich rozwój może zapewnić ich dalsze funkcjonowanie na arenie międzynarodowej.

Lata 2008 i 2009 okazały się bardzo „chudymi latami” dla mieszkańców tego regionu i całej gospodarki. Takie nagłe wyhamowanie jest z pewnością frustrujące i może spowodować niezadowolenie ludności w postaci manifestacji i demonstracji, co miało już miejsce na Litwie. Należy jednak stwierdzić, że w opinii ekspertów (ekonomistów) porty Litwy, Łotwy i Estonii będą stanowiły istotny i pozytywny element struktury gospodarczej tych państw.

## LITERATURA

1. *Estonia w strefie euro od 2011*, <http://www.wprost.pl/ar/194960/Estonia-w-strefie-euro-od-2011-roku/>.
2. *Estonia*, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Estonia>
3. *Estonia*, <http://www.eesti.pl/gospodarka.html>
4. *Freeport of Riga in facts and figures*  
<http://www.freeportofriga.lv/eng/fakti.asp>,
5. *Gospodarka centralnie planowana*  
[http://pl.wikipedia.org/wiki/Gospodarka\\_planowa](http://pl.wikipedia.org/wiki/Gospodarka_planowa)
6. *Hanza*, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Hanza>,
7. [http://pl.wikipedia.org/wiki/Morze\\_Ba%C5%82tyckie](http://pl.wikipedia.org/wiki/Morze_Ba%C5%82tyckie)
8. *INTERREG* IV  
[http://www.wielkopolska.eu/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=462](http://www.wielkopolska.eu/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=462)

---

<sup>31</sup> *Sytuacja gospodarcza krajach nadbałtyckich*, [http://www.mojeopinie.pl/litwa\\_lotwa\\_i\\_estonia\\_sytuacja\\_gospodarcza,3,1244315140](http://www.mojeopinie.pl/litwa_lotwa_i_estonia_sytuacja_gospodarcza,3,1244315140), 30.08.2010

9. *Jesienne trendy w gospodarce polskiej, krajów bałtyckich i Rosji.*  
<http://www.nordea.pl/biuro-prasowe/komunikaty-prasowe/aktualnosci/jesienne-trendy-w-gospodarce-polskiej-krajow-nadbaltyckich-i-rosji.html>.
10. *Jesień Ludów,*  
[http://pl.wikipedia.org/wiki/Jesie%C5%84\\_Lud%C3%B3w](http://pl.wikipedia.org/wiki/Jesie%C5%84_Lud%C3%B3w)
11. *Kryzys uderza w kraje nadbałtyckie,*  
<http://www.money.pl/banki/wiadomosci/artykul/kryzys;uderza;w;kraje;nadbałtyckie,44,0,385836.html>
12. Kubiak K., *Bałtyckie wyzwania dla polityki Unii Europejskiej i Sojuszu Północnoatlantyckiego*, [w:] *Bałtycki kongres bezpieczeństwa europejskiego*, Jurata 2006.
13. *Litwa, Łotwa, Estonia*  
[http://pl.wikipedia.org/wiki/Morze\\_Ba%C5%82tyckie](http://pl.wikipedia.org/wiki/Morze_Ba%C5%82tyckie)
14. *Łotwa jest na krawędzi bankructwa,*  
[http://serwisy.forsal.pl/artykuly/116116,lotwa\\_jest\\_na\\_krawedzi\\_bankructwa.html](http://serwisy.forsal.pl/artykuly/116116,lotwa_jest_na_krawedzi_bankructwa.html)
15. *Nasz dziennik*  
<http://www.naszdziennik.pl/print.php?dat=20090307&id=sw31.txt&typ=sw>
16. *Pakt Ribbentrop-Mołotow.* [http://pl.wikipedia.org/wiki/Pakt\\_Ribbentrop-Mo%C5%82otow](http://pl.wikipedia.org/wiki/Pakt_Ribbentrop-Mo%C5%82otow)
17. *Panamax,* <http://pl.wikipedia.org/wiki/Panamax>,
18. *Pociąg Viking*  
[http://www.portofklaipeda.lt/en.php/port\\_of\\_klaipda/transportation\\_of\\_argo/container\\_train\\_viking/4076](http://www.portofklaipeda.lt/en.php/port_of_klaipda/transportation_of_argo/container_train_viking/4076),
19. *Port of Klaipeda, financial information*  
<http://www.portofklaipeda.lt/en.php/statistics/275>
20. *Port of Tallinn -performance results 2009,*  
<http://www.portoftallinn.com/performance-results>.
21. *Port of Tallinn,*  
<http://www.portoftallinn.com/?k=3&p1=8&p2=136&t=port+of+tallinn>,
22. *Statistics of Liepaja performance 2006,2007,2008,2009,2010*  
[http://www.liepaja-sez.lv/cat\\_30.html](http://www.liepaja-sez.lv/cat_30.html),
23. *System transportowy Łotwy.* [www.transport.lv](http://www.transport.lv)

24. *Sytuacja gospodarcza krajach nadbałtyckich*,  
[http://www.mojeopinie.pl/litwa\\_lotwa\\_i\\_estonia\\_sytuacja\\_gospodarcza,3,1244315140](http://www.mojeopinie.pl/litwa_lotwa_i_estonia_sytuacja_gospodarcza,3,1244315140),
25. *TEU* <http://pl.wikipedia.org/wiki/TEU>
26. *Transport multimodalny*.  
[http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport\\_multimodalny](http://pl.wikipedia.org/wiki/Transport_multimodalny)
27. Zawadzki J., *Estonia. Polityka, bezpieczeństwo, gospodarka*, Belstudio, Warszawa 2008.
28. Zawadzki J., *Litwa. Polityka, bezpieczeństwo, gospodarka*, Belstudio, Warszawa 2008.
29. Zawadzki J., *Łotwa. Polityka, bezpieczeństwo, gospodarka*, Belstudio, Warszawa 2008.

***MARITIME TRANSPORT OF LITHUANIA LATVIA AND ESTONIA  
IMPORTANT ELEMENT OF ECONOMIC STRUCTURE IN THESE  
COUNTRIES***

***ABSTRACT***

*Lithuania, Latvia and Estonia are the Baltic States, which recovered its independence in 1991 after the break-up of the USSR. These States in the Baltic Sea basin and their most important ports have always been an important element of maritime transport in the region, even during the loss of independence and functioning in the structures of the USSR. Strengthening of these ports and rebuilding their strong position in the region was and still is a priority for the countries. The Influence of transshipments in the most important ports of Lithuania Latvia and Estonia were in the past and are at present the important part of economic structure in these countries.*

Key words: sea transport, ports, transshipment, the economy, Lithuania, Latvia, Estonia