

Tomasz Wiskulski

PRZEWOZY KONTENEROWE PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ BASENU MORZA BAŁTYCKIEGO W LATACH 2001-2011

Wstęp

Do 2008 r. rosła na Morzu Bałtyckim zdolność przewozowa transportu kontenerowego. Było to spowodowane ciągle rosnącym popytem na usługi tego rodzaju, a armatorzy chętnie składali zamówienia na kolejne i coraz większe kontenerowce. Lecz kryzys w globalnej gospodarce nie pozostał bez wpływu na transport morski. Miało to oczywisty wpływ na transport kontenerowy. Nastąpił spadek wielkości przewozów, który był następstwem rosnących cen towarów oraz ropy. Rosnąca dostępność do transportu kontenerowego wpłynęła na obniżenie jego cen. Wszystkie te elementy doprowadziły do przymusowego zmniejszenia floty kontenerowców operujących na Bałtyku poprzez przeniesienie ich w inne rejony świata bądź beużytecznie pozostawienie statków na kotwicy w oczekiwaniu na poprawę koniunktury.

Zmiany wielkości obrotów kontenerów na Morzu Bałtyckim w latach 2001-2009

Na początku XXI wieku rynek usług przewozów kontenerowych przeżywał swój złoty okres (tab. 1). We wszystkich państwach basenu Morza Bałtyckiego, które należały, bądź niedługo miały przystąpić do Unii Europejskiej, odnotowywane były wzrosty wielkości przewozów. Jednak kryzys na rynkach finansowych, który rozpoczął się w roku 2007, a którego skutki są odczuwalne po dzień dzisiejszy, spowodował znaczne wyhamowanie rozwoju rynku przewozów, by w roku 2009 doprowadzić do jego regresji.

Od roku 2001 do 2007 odnotowywano rok do roku wzrosty rzędu 9-15%. Wzrosty te pozwoliły na niemal podwojenie wielkości przewozów kontenerowych. Największy spadek natomiast miał miejsce w roku 2009, kiedy to wielkość przewozów ładunków skonteneryzowanych zmalała o ponad 1,2 mln TEU, czyli o około 21,5%.

Tabela 1

Obroty kontenerowe w państwach należących do Unii Europejskiej w basenie
M. Bałtyckiego w latach 2001-2009, w TEU

Rok	Dania	Niemcy	Polska	Litwa	Łotwa	Estonia	Finlandia	Szwecja	Ogółem
2001	474 279	73 253	259 176	51 675	103 353	84 989	972 294	774 411	2 795 431
2002	481 168	76 292	291 883	71 609	125 196	88 984	1 055 421	857 203	3 049 758
2003	505 335	106 258	353 087	b.d.*	264 251	131 159	1 118 235	922 228	3 402 556

2004	524 496	127 694	450 083	174 243	91 126	159 576	1 280 465	1 031 551	3 841 238
2005	603 440	161 144	492 208	214 321	162 003	189 648	1 300 633	1 116 401	4 241 803
2006	661 947	283 538	576 096	231 604	191 898	227 378	1 392 758	1 216 604	4 783 829
2007	762 183	284 114	763 108	321 432	233 404	265 369	1 559 998	1 302 257	5 493 872
2008	729 286	276 233	859 107	373 263	231 351	269 413	1 598 861	1 304 919	5 644 441
2009	629 993	188 564	660 994	247 996	181 233	194 115	1 120 471	1 215 094	4 440 469

*+brak dostępnych danych statystycznych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>

Największym udziałem (ponad 52%) w rynku przewozów skonteneryzowanych spośród badanych państw charakteryzują się Finlandia i Szwecja. Spowodowane jest to ich położeniem geograficznym, które niejako wymusza rozwój przewozów skonteneryzowanych jako środka międzynarodowej wymiany handlowej. Krajami charakteryzującymi się najmniejszymi przewozami kontenerowymi są były nadbałtyckie republiki radzieckie oraz porty niemieckie (łącznie ponad 18% udział w rynku). W przypadku Litwy, Łotwy i Estonii spowodowane jest to takimi czynnikami jak:

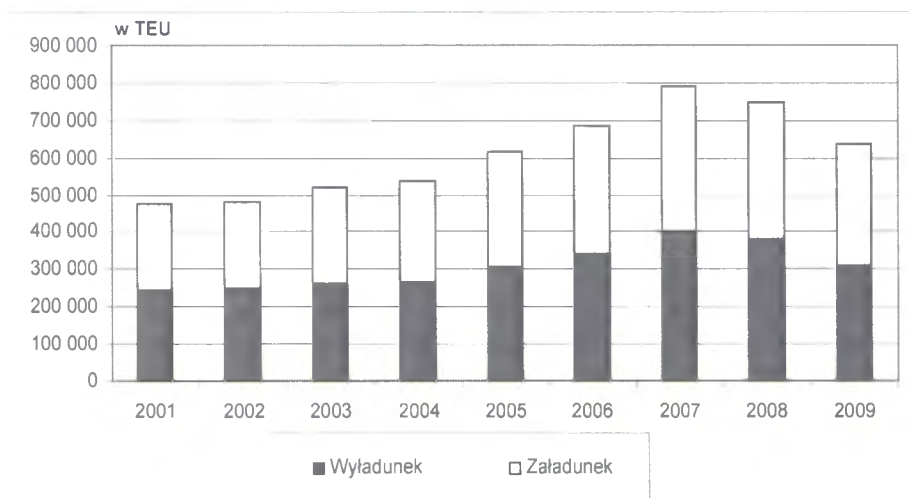
- akcesja do UE w 2004 r. – otwarcie rynków;
- stosunkowo niewielki rynek zbytu;
- dopiero rozwijający się sektor przewozów skonteneryzowanych.

Rozpatrując przypadek portów niemieckich należy mówić o dalekomorskich przewozach kontenerowych. Naturalnym wydaje się fakt scentralizowania niemieckiego obrotu kontenerowego ze względu na geograficzne położenie portów w Hamburgu, Bremenhaven czy Wilhelmshaven. Pozostają one jednak poza obszarem badań autora. Niemieckie przewozy opisane w tej pracy dotyczą jedynie tych, które obsługiwane są poprzez porty Morza Bałtyckiego, a co jest z tym związane, jedynie ładunków przemieszczanych w jego obrębie.

Najdynamiczniej rozwijającą się wielkością przewozów kontenerowych charakteryzują się rynki najmniej rozwinięte, czyli te, które należą do UE najkrócej. Najmniej dynamiczną zaś państwa Europy Północnej – Szwecja i Finlandia. Wynika to z ich peryferyjnego położenia oraz odcięcia poprzez M. Bałtyckie względem rynków UE. Kraje te niejako skazane są na obsługę międzynarodowej wymiany handlowej drogą morską, przez co nie podlegają tak mocno sezonowym fluktuacjom.

Analizując obroty duńskich portów morskich zauważyć można nieznaczne wahania proporcji w relacji kontenerów. Największe wahanie rzędu 3% miało miejsce w roku 2009 (rys. 1). Spowodowane ono było ogólnym zachwianiem się światowej gospodarki oraz słabnącemu kursowi korony duńskiej do dolara amerykańskiego, co wpłynęło na obniżenie importu, a w konsekwencji na zmianę relacji obsługi kontenerów. W badanym okresie zauważyć można 60% wzrost w wielkości przewozów kontenerowych od roku 2001 do 2007. Wzrost ten spowodowany został przez zwiększenie atrakcyjności eksportu będącej skutkiem wzrostu wartości korony duńskiej w tym okresie. Natomiast ponad 17% spadek tej wielkości w latach 2007-2009 spowodowany został poprzez skutki kryzysu gospodarczego

oraz spadek wartości korony duńskiej w stosunku do dolara amerykańskiego od kwietnia 2008r.



Rys. 1. Obroty kontenerowe duńskich portów morskich według relacji w latach 2001-2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>

Rozkład zmian wielkości obrotu kontenerowego w portach niemieckich przedstawia rys. 2. Na podstawie danych dotyczących badanego okresu zauważyć można przewagę wielkości kontenerów wyladowywanych nad załadowywanymi. Było to spowodowane przez:

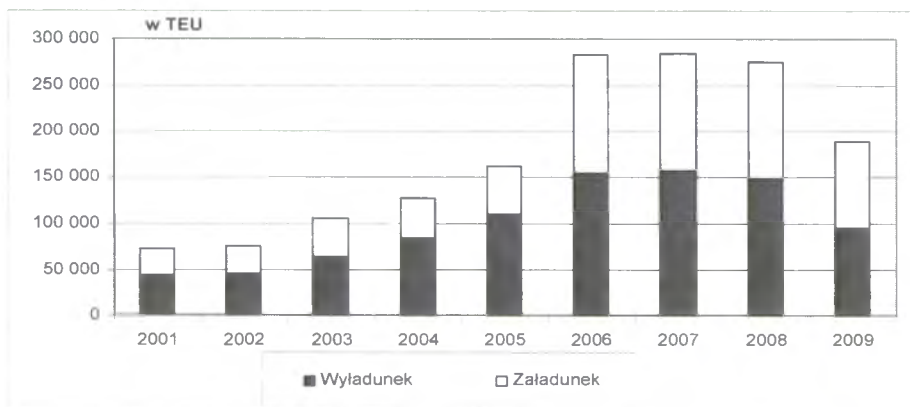
- wzrost kursu euro do dolara amerykańskiego¹;
- rozszerzenie UE w 2004 r.;
- rozwój zaplecza portów niemieckich, do którego w znacznej mierze zaliczyć można rynki krajów Europy Środkowej.

Gwałtowny wzrost eksportu ładunków skonteneryzowanych o 153% na przełomie lat 2005/2006 spowodowany został poprzez rozwój liczby połączeń kontenerowych na rozszerzonym rynku UE. Tak znaczący wzrost połączeń kontenerowych wpłynął bezpośrednio na PKB Niemiec. I tak w roku 2006 jego wzrost wyniósł 2,7%, przez co pierwszy raz od paru lat udało się dotrzymać kryteriów z Maastricht. Natomiast ustabilizowanie się wielkości przeładowanych kontenerów w latach 2006-2008 spowodowane było głównie poprzez wyhamowanie rozwoju handlu zagranicznego oraz pierwsze objawy światowego kryzysu na rynkach finansowych. Spadek obrotów w roku 2009 tłumaczy:

- spadek wartości euro do dolara amerykańskiego od lipca 2008²;
- spadek produkcji przemysłowej w ujęciu rocznym o 20,6%;
- kryzys gospodarczy, którego następstwem było ograniczenie handlu zagranicznego na obszarach obsługiwanych poprzez porty niemieckie.

¹ eGospodarka: <http://www.finance.egospodarka.pl/kurs-euro> (10.04.2011r.)

² *Ibidem* (10.04.2011r.).



Rys. 2. Obróty kontenerowe niemieckich portów morskich w basenie M. Bałtyckiego według relacji w latach 2001-2009

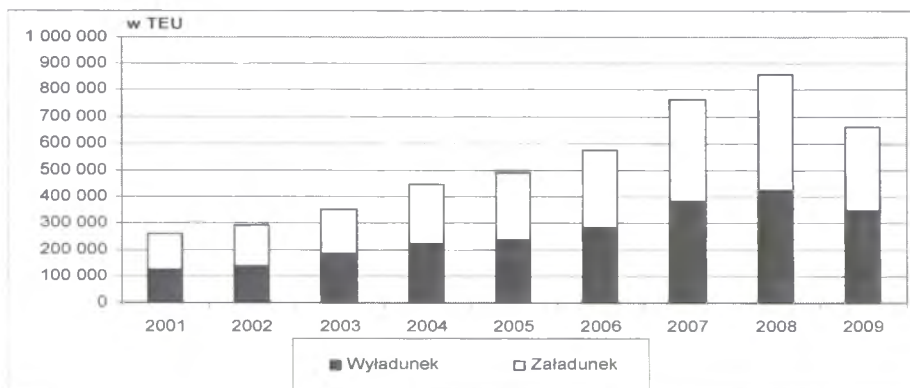
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>

Zmiany w wielkości liczby kontenerów obsługiwanych przez polskie porty morskie przedstawia rys. 3. Analizując dane statystyczne za badany okres zauważyć można wzrost liczby obsługiwanych kontenerów w latach 2001-2008. Zaistnieniu takiej sytuacji sprzyjało:

- wzrost wartości złotówki względem euro od marca 2004r.³;
- przystąpienie do UE w 2004 r. powiązane z rozwojem rynku;
- oddanie do użytku Deepwater Container Terminal (DCT) w Gdańsku od połowy 2007 r.

Spadek liczby obsługiwanych kontenerów w roku 2009 wytłumaczyć można, podobnie jak w przypadku innych krajów basenu M. Bałtyckiego, skutkami kryzysu gospodarczego.

Polskie porty morskie w przeciągu badanego okresu posiadały charakter eksportowy. Największe dysproporcje w relacjach obrotów kontenerów miały miejsce w roku 2002 i wynosiły prawie 5,4% na korzyść eksportu. Sytuacja ta odwróciła się w roku 2009, kiedy to szybki spadek a następnie wzrost wartości złotówki względem euro wpłynęły na zmniejszenie wielkości handlu zagranicznego.



Rys. 3. Obróty kontenerowe polskich portów morskich według relacji w latach 2001-2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>

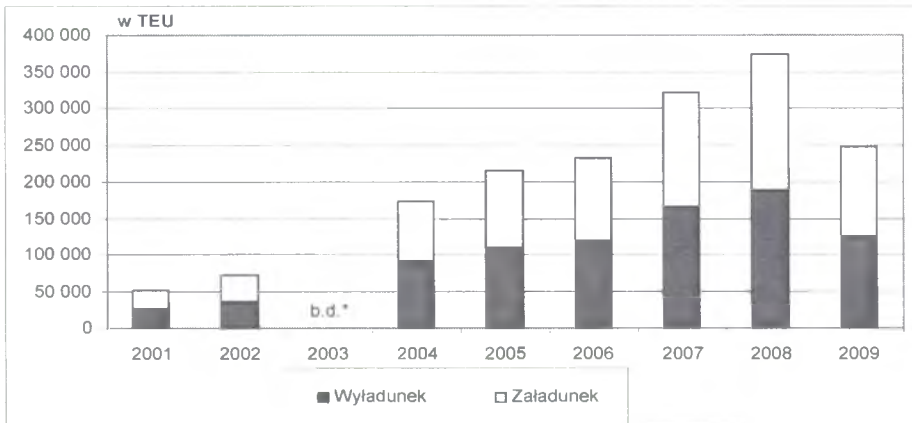
³ *Ibidem* (10.04.2011r.).

Analizując zmianę wielkości obrotów kontenerów drogą morską na Litwie zauważyć można wzrost badanej wielkości w latach 2001-2002 oraz 2004-2008 (rys. 4.). Było to spowodowane poprzez:

- wzrost wartości lita litewskiego względem euro do początku roku 2002⁴;
- rozszerzenie UE o nowe kraje w 2004 r.;
- przystąpienie do ERM II od czerwca 2004 r., stabilizując tym samym swoją walutę;
- wybudowanie terminalu kontenerowego Klaipėdos Smeltė i oddanie go do użytku od 20 sierpnia 2006 r.

Przez cały badany okres⁵ zauważyć można typowo importowy charakter portów litewskich. Było to spowodowane charakterem litewskiego handlu zagranicznego, który bazuje na eksporcie surowców budowlanych i drewna oraz imporcie surowców do przemysłu elektrotechnicznego i elektrycznego.

Spadek wielkości przewozów ładunków za pomocą kontenerów, który miał miejsce w roku 2009 spowodowany został przez narastające skutki kryzysu gospodarczego, czego konsekwencją był prawie 34% spadek wielkości przewozów.



* – brak dostępnych danych statystycznych

Rys. 4. Obroty kontenerowe litewskich portów morskich według relacji w latach 2001-2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>

Analizując obroty kontenerowe generowane poprzez porty łotewskie, można, podobnie jak w przypadku litewskich, zauważyć ich importowy charakter (rys. 5.). Jedynie w roku 2009, wskutek zaistniałej sytuacji gospodarczej, zauważyć można znaczący wzrost liczby kontenerów z ładunkami eksportowanymi nad importowanymi. Na podstawie danych statystycznych wyróżnić można dwa okresy wzrostowe. Pierwszy z nich zakończył się w roku 2003, czyli przed akcesją do UE, drugi natomiast trwał w latach 2004-2007. Pierwszy spowodowany został przez:

- oddanie do użytku Noord Natie Ventspils Terminals w 2000 r.;
- umacnianie się łotewskiego łata względem dolara amerykańskiego do początku 2005 r. spowodowało wzrost importu.

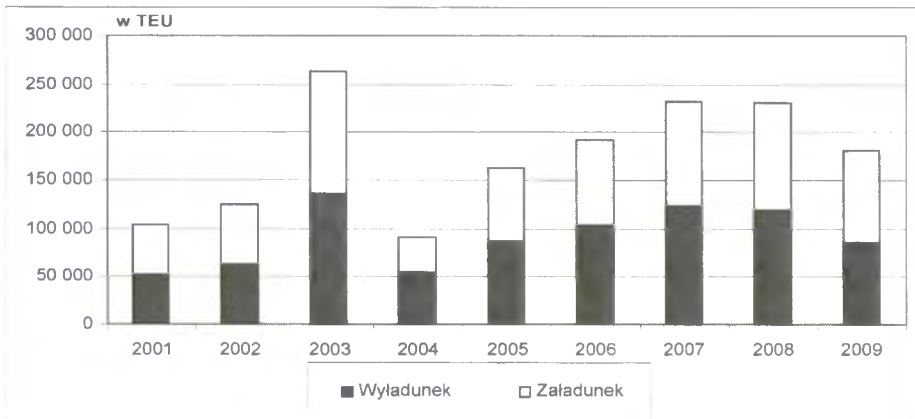
⁴ *Ibidem* (10.04.2011r.).

⁵ Z wyłączeniem roku 2003, za który brak jest dostępnych danych statystycznych.

Drugi natomiast był przyczyną ustabilizowania się kursu łotewskiego łata do euro poprzez przystąpienie Łotwy do ERM II w maju 2005 r. Drastyczny spadek liczby obsługiwanych kontenerów na przełomie lat 2003/2004 spowodowany został przez:

- otwarcie granic lądowych, co w konsekwencji skróciło czas obsługi kontenera poprzez transport drogowy bądź kolejowy;
- brak stabilności łotewskiej polityki – dwukrotna zmiana rządu w 2004 r.;
- osłabienie kursu łotewskiego łata do dolara amerykańskiego w 2004 r.⁶.

Wyhamowanie rozwoju przewozów kontenerowych w 2008 r. spowodowane było głównie poprzez spadek dynamiki udzielanych kredytów, które były kołem zamachowym łotewskiej gospodarki. Stagnacja w wielkości przewozów kontenerów w roku 2008 oraz spadek tej wielkości w roku 2009 podyktowane były początkowo przegrzaniem się łotewskiej gospodarki, a następnie światowym kryzysem gospodarczym. Nie bez znaczenia pozostaje fakt załamania się rosyjskiego handlu zagranicznego, który jako tranzyt obsługiwany był poprzez porty łotewskie.



Rys. 5. Obroty kontenerowe łotewskich portów morskich według relacji w latach 2001-2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>

Wielkość ładunków kontenerowych obsługiwanych przez porty estońskie w badanym okresie przedstawia rys. 6. Zauważyć można, podobnie jak w przypadku pozostałych byłych republik sowieckich nad M. Bałtyckim, przewagę funkcji importowej obrotu kontenerowego. Analizując dane statystyczne zauważyć można wzrost liczby przewożonych kontenerów w latach 2001-2008. Spowodowały to takie czynniki, jak:

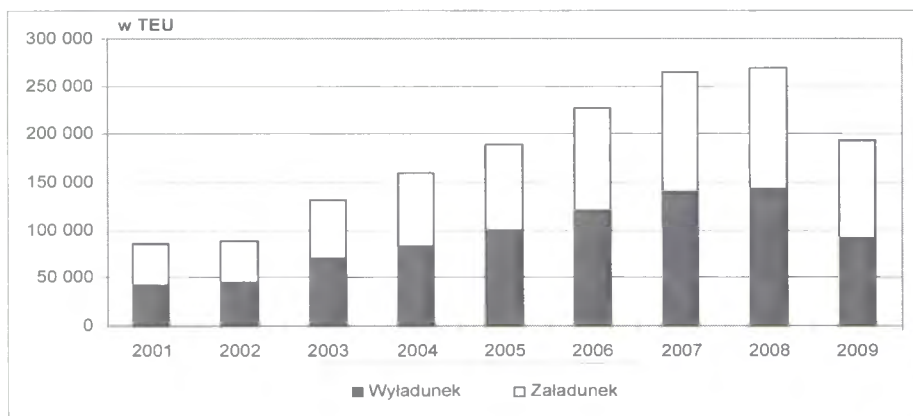
- rozbudowa Mruga Container Terminal w 2004 r.;
- rozszerzenie rynku usług poprzez przystąpienie do UE w 2004 r.;
- przystąpienie do ERM II w czerwcu 2004 r.

Spadek wielkości obrotów ładunków kontenerowych oraz zmiana struktury relacji w roku 2009 spowodowana była załamaniem się rosyjskiego tranzytu oraz kryzysem gospodarczym, który był najbardziej odczuwalny w krajach strefy euro oraz ERM II, do których Estonia należała.

Zmianę wielkości przewozów kontenerowych obsługiwanych przez porty fińskie zaprezentowano na rys. 7. Spośród badanych krajów to właśnie Finlan-

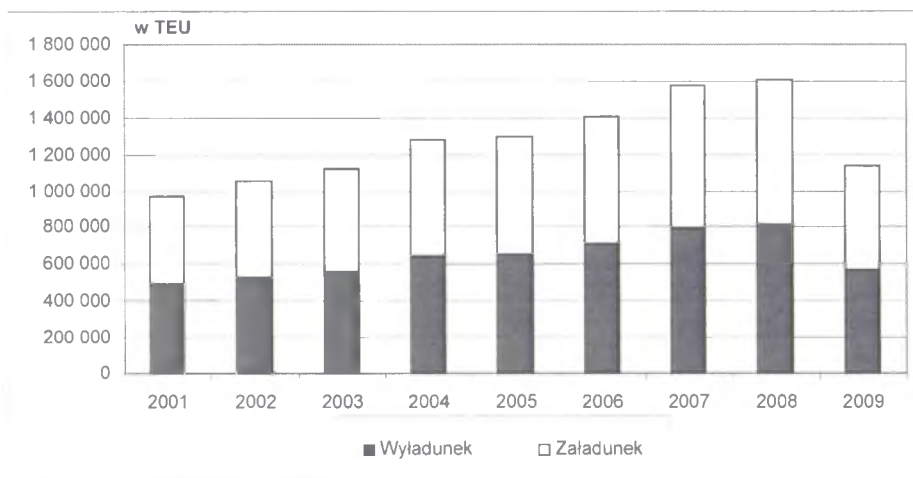
⁶ Gospodarka... (10.04.2011r.).

dia charakteryzuje się największymi przewozami kontenerowymi spośród państw basenu Morza Bałtyckiego. Głównym powodem tak znacznego udziału Finlandii w przewozach kontenerowych (25% w 2009 r.) jest jej położenie geograficzne. Poprzez peryferyjne położenie względem UE oraz oddzielenie od większego rynku zbytu poprzez Bałtyk, naturalne wydaje się wykorzystanie przewozów kontenerowych w wymianie handlowej kraju.



Rys. 6. Obróty kontenerowe estońskich portów morskich według relacji w latach 2001-2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>



Rys. 7. Obróty kontenerowe fińskich portów morskich według relacji w latach 2001-2009

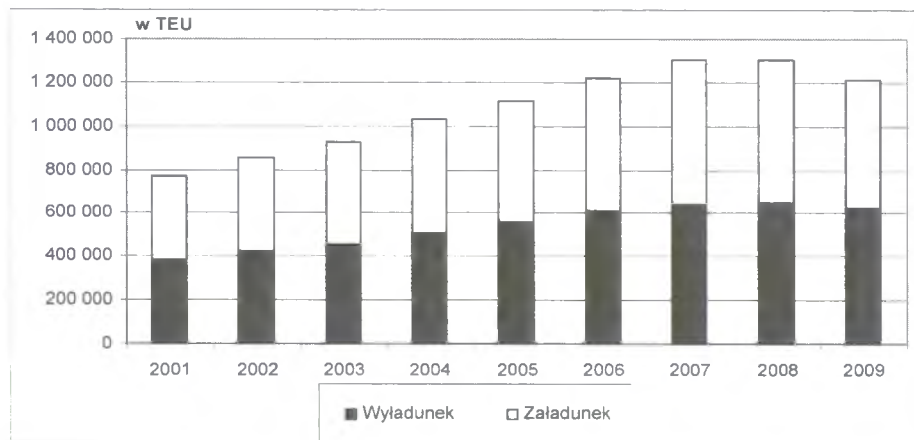
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>

Analizując dane statystyczne dotyczące obrotów kontenerowych zauważyć można ich stały wzrost w okresie 2001-2009. Spadek wielkości obsługiwanych ładunków skonteneryzowanych w roku 2009 jest następstwem załamania się rosyjskiego tranzytu oraz spadek wartości euro do dolara amerykańskiego.

Ostatnim z omawianych państw basenu Morza Bałtyckiego jest Szwecja. Wielkość przewozów ładunków kontenerowych obsługiwanych przez porty szwedzkie

przedstawia rys. 8. Podobnie jak w przypadku portów fińskich, w badanym okresie zauważyć można wzrost przeładunków w latach 2001-2008. Wyhamowanie, a następnie spadek wielkości przewozów skonteneryzowanych w latach 2008-2009, podobnie jak w przypadku innych państw nadbałtyckich jest następstwem kryzysu gospodarczego z lat 2007-2009.

Poddając pod analizę strukturę przewozów kontenerowych w basenie Morza Bałtyckiego zauważyć możemy ich importowy charakter (tab. 2.).



Rys. 8. Obróty kontenerowe szwedzkich portów morskich według relacji w latach 2001-2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>

Tabela 2
Zmiany wielkości i struktury przewozów kontenerowych w krajach UE w basenie M. Bałtyckiego w latach 2001-2009, w TEU

Rok	Wyladunek	Zaladunek	Różnica
2001	1 405 893	1 387 539	18 354
2002	1 524 613	1 523 143	1 470
2003	1 730 566	1 688 279	42 287
2004	1 946 604	1 906 634	39 970
2005	2 158 998	2 092 972	66 026
2006	2 439 110	2 377 556	61 554
2007	2 806 145	2 729 303	76 842
2008	2 869 910	2 802 121	67 789
2009	2 251 674	2 210 240	41 434

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>

W przeciągu badanego okresu nie występowała nadwyżka wielkości kontenerów załadowanych nad wyladowanymi. Związane jest to ze zmianą stylu życia ludności na bardziej konsumpcyjny. Społeczności te bogacą się, a wraz z tym rosną ich potrzeby w zakresie dóbr luksusowych, których głównym środkiem transportu jest transport kontenerowy.

Połączenia kontenerowe na Morzu Bałtyckim w roku 2010

Porównanie wielkości przewozów kontenerów w basenie Morza Bałtyckiego w pierwszym półroczu roku 2010 przedstawia tab. 3. Z przeprowadzonej analizy danych statystycznych wynika jednoznaczny wzrost obrotów kontenerów we wszystkich analizowanych państwach. Największy wzrost przewozów nastąpił w Polsce. Spowodowane to było uruchomieniem pierwszego, bezpośredniego połączenia pomiędzy Dalekim Wschodem a DCT w Gdańsku, który jako pierwszy na Bałtyku dysponował infrastrukturą do obsługi statków klasy Post-Panamax. Był to pierwszy impuls do utworzenia *huba* przeładunkowego w Polsce.

Tabela 3
Zmiany wielkości obrotów ładunków skonteneryzowanych w państwach UE w basenie M. Bałtyckiego w pierwszych półroczach lat 2009 i 2010

Kraj	2009 I-VI			2010 I-VI			2010 I-VI / 2009 I-VI		
	Obroty kontenerowe	Wyładunek	Załadunek	Obroty kontenerowe	Wyładunek	Załadunek	Obroty kontenerowe	Wyładunek	Załadunek
	w TEU						w %		
Dania	298 612	146 488	155 162	345 233	174 911	175 700	115,6	119,4	113,2
Niemcy	95 366	48 695	46 671	95 609	48 292	47 316	100,3	99,2	101,4
Polska	310 811	165 112	145 708	466 280	239 657	227 665	150,0	145,1	156,2
Litwa	123 786	59 618	64 168	141 079	68 461	72 618	114,0	114,8	113,2
Łotwa	84 900	41 784	43 194	115 952	50 015	65 939	136,6	119,7	152,7
Estonia	98 683	47 630	51 053	111 882	48 491	63 392	113,4	101,8	124,2
Finlandia	554 028	285 510	276 732	583 126	286 923	301 043	105,3	100,5	108,8
Szwecja	581 353	291 836	289 517	648 537	321 269	327 268	111,6	110,1	113,0
OGÓLEM	2 147 539	1 086 673	1 072 205	2 507 698	1 238 019	1 280 941	116,8	113,9	119,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>

Ogólny wzrost wielkości przeładowanych kontenerów wyniósł w badanym okresie 360 tys. TEU. Tak znaczny, bo prawie 17%, wzrost obrotów świadczyć może o oficjalnym zakończeniu kryzysu na rynkach finansowych. Wzrost w Estonii i Finlandii świadczyć może o poprawie sytuacji gospodarczej w Federacji Rosyjskiej poprzez wzrost wielkości tranzytu przez porty obu państw. Najmniejszym wzrostem rzędu 0,3% cechują się przewozy kontenerowe obsługiwane przez bałtyckie porty Niemiec. Ten nieznaczny wzrost w porównaniu z rokiem 2009 świadczyć może o ograniczeniu przewozów w obrębie Morza Bałtyckiego i przeniesieniu ich ciężaru do portów Morza Północnego.

Ze względu na wielkość przewozów skonteneryzowanych w basenie M. Bałtyckiego można dokonać podziału państw na 3 grupy (rys. 9.).

Pierwszą grupę stanowią państwa Europy Północnej – Szwecja oraz Finlandia. Oba te państwa w pierwszej połowie roku 2010 skupiały ponad 49% wielkości przewozów kontenerowych na badanym obszarze. Drugą grupę stanowiły Dania oraz Polska. Te dwa prężnie rozwijające się rynki usług transportu kontenerowego przewiozły łącznie ponad 32% kontenerów w obrębie Morza Bałtyckiego. Trzecią

grupę tworzą były nadbałtyckie republiki radzieckie oraz porty niemieckie Morza Bałtyckiego. Pomimo ich znaczącej roli, cechują się najmniejszą wielkością przeładowanych kontenerów na badanym obszarze, rzędu 18,5%.



Rys. 9. Obroty kontenerowe w państwach UE w basenie M. Bałtyckiego w pierwszym półroczu 2010 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie tab. 3.

Perspektywy rozwoju przewozów kontenerowych na Morzu Bałtyckim

W celu zwiększenia opłacalności konieczne staje się zawiązanie sojuszy pomiędzy armatorami obsługującymi połączenia nadbałtyckie. Pełniejsze wykorzystanie przestrzeni na statkach spowoduje obniżenie kosztów obsługi oraz wpłynie na zwiększenie atrakcyjności tej formy przewozów. Wpłynie to również na zwiększenie popytu na terminale głębokowodne, takie jak DCT w Gdańsku, Aarhus w Danii czy Goteborg w Szwecji. Pozwoli to również na skrócenie czasu obsługi kontenera na całej jego trasie poprzez ograniczenie liczby zawinięć do portów. Poprzez maksymalną koncentrację przeładunków w kilku *hubach* morskich stanie się możliwy ich rozwój, który powinien nadążać za rozwojem pojemności floty oraz w przypadku wystąpienia spowolnienia gospodarczego będą one w pełni wykorzystywane.

Największą szansę na konkurowanie z takimi portami jak Hamburg czy Rotterdam posiada port w Gdańsku. Poprzez relatywnie niskie koszty komparatywne, Gdańsk

jest w stanie konkurować z tymi portami ceną obsługi. Pilne śledzenie obecnej sytuacji w DCT w Gdańsku może pozwolić wytyczyć nowe drogi rozwoju połączeń kontenerowych na badanym akwenie. Przykładem takiej planowanej inwestycji jest utworzenie *huba* MSC w Kłajpedzie. W tym celu jednak konieczne staje się pogłębienie toru wodnego w porcie. Sporą szansą dla rozwoju połączeń kontenerowych w krajach UE jest dalsza obsługa rosyjskiego tranzytu. W tym celu konieczne staje się konkurowanie za pomocą ceny obsługi, jej czasem, efektywnością oraz oferowaną siatką połączeń.

Podsumowanie

Przewozy kontenerowe na Morzu Bałtyckim w latach 2001-2008 charakteryzowały się znacznym wzrostem. Jedynie kryzys na światowych rynkach finansowych, którego początki sięgają roku 2007, wpłynął na ich obniżenie. Największy wzrost przewozów kontenerów odnotowano kolejno w portach litewskich (prawie 380%), niemieckich (157%) oraz polskich (155%). Najmniejszy natomiast w portach fińskich (15,2%), duńskich (prawie 33%) oraz szwedzkich (prawie 57%). Powodami tak znacznych wzrostów przewozów kontenerowych były:

- rozszerzenie UE w 2004 r.;
- przystąpienie do ERM II Litwy, Łotwy oraz Estonii;
- wzrost kursu euro do dolara amerykańskiego w latach 2001-2008⁷;
- budowa terminali głębokowodnych.

Analizując sytuację w przewozach kontenerowych w krajach Morza Bałtyckiego można wyodrębnić trzy grupy użytkowników. Pierwszą grupę tworzą kraje Europy Północnej – Szwecja oraz Finlandia. Znaczny udział tej grupy w obrotach kontenerowych na badanym obszarze wynika z ich położenia geograficznego. Są one niejako zmuszone do obsługi handlu zagranicznego za pomocą transportu kontenerowego. Peryferyjne położenie Finlandii względem obszaru UE oraz geograficzna bliskość z Federacją Rosyjską sprawiają, iż jej porty stają się konkurencyjne dla obsługi ruchu tranzytowego jej wschodniego sąsiada. Była to sytuacja na tyle kusząca, by nie pozwolić sobie na nieskorzystanie z niej. Jednak załamanie handlu zagranicznego Rosji, które miało miejsce w roku 2009, nie pozostało bez wpływu na ruch kontenerowy w portach Finlandii.

Drugą grupę tworzą Dania i Polska. Są to kraje, które cechują się znacznymi obrotami ładunków kontenerowych. Sytuacja w tych krajach jest o tyle korzystna, iż posiadają one w swoim zapleczu terminale głębokowodne, niezbędne do obsługi największych statków. Doprowadziło to do uruchomienia połączenia pomiędzy DCT w Gdańsku a portami Dalekiego Wschodu. W krótkim czasie spowodowało to utworzenie sieci połączeń feederowych, które swój początek miały w porcie gdańskim. Pozwoliło to na szybki wzrost obrotów.

Trzecią grupę tworzą Litwa, Łotwa, Estonia oraz niemieckie porty basenu M. Bałtyckiego. W przypadku Litwy, Łotwy oraz Estonii nieznaczny udział w rynku świadczy o ich niewielkim rynku. Szansą dla rozwoju transportu kontenerowego w tych państwach, podobnie jak to miało miejsce w portach fińskich, jest obsługa tranzytowa handlu zagranicznego, generowanego poprzez gospodarkę Federacji Rosyjskiej. W przypadku portów niemieckich pełnią one rolę drugorzędną w gospodarce kraju ze względu na ich peryferyjne położenie względem głównych szlaków transportowych.

⁷ *Ibidem* (10.04.2011r.).