

PLUCIŃSKI Michał¹

Identyfikacja i analiza wybranych korzyści i kosztów niemierzalnych związanych z rewitalizacją infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce

Słowa kluczowe:
transport wodny śródlądowy, rozwój infrastruktury,
korzyści i koszty społeczno – ekonomiczne

Streszczenie

Obok korzyści i kosztów o charakterze mierzalnym rewitalizacja infrastruktury transportu wodnego śródlądowego może przyczynić się do powstania korzyści i kosztów społeczno – ekonomicznych o charakterze niemierzalnym. W artykule scharakteryzowano przykłady takich korzyści i kosztów niemierzalnych związanych z modernizacją infrastruktury transportu wodnego śródlądowego. Znajomość wspomnianych korzyści/kosztów pozwala na ich ujęcie w analizach społeczno – ekonomicznego oddziaływania realizowanych inwestycji

IDENTIFICATION AND ANALYSIS OF SELECTED BENEFITS AND IMMEASURABLE COSTS CONNECTED WITH INFRASTRUCTURE REVITALIZATION OF INLAND WATER TRANSPORTION IN POLAND

Abstract

In addition to the benefits and measurable costs, revitalization of inland water transport infrastructure can also contribute to immeasurable costs of socio-economic nature. This paper describes examples of such benefits and immeasurable costs associated with upgrading the infrastructure of inland water transport. An understanding of these benefit /costs, and their inclusion in the analysis of the socio-economic impact of the investment, should contribute to a better understanding of the impact of such activities on the regions in which the modernized transport infrastructure is located.

1. WSTĘP

Pomimo, iż przez Polskę przebiegają trzy drogi wodne o charakterze międzynarodowym, infrastruktura tej gałęzi transportu znacząco odbiega od standardów europejskich. Modernizacja tej infrastruktury poza korzyściami i kosztami społeczno-ekonomicznymi o charakterze mierzalnym (m.in. dla gestorów ładunków, podmiotów prowadzących działalność portową czy regionalnej/lokalnej społeczności), przysporzy zlokalizowanym na jej przebiegu region również szeregu korzyści i może wiązać się z kosztami, których nie da się wyrazić konkretną wartością lub liczbą zatrudnionych. Do przykładów takich korzyści/kosztów należy zaliczyć:

- wsparcie dla realizacji idei zrównoważonego rozwoju
- rozszerzenie oferty usługowej ośrodków gospodarczych
- wzrost atrakcyjności inwestycyjnej regionów,
- oddziaływanie na obszary chronione Natura 2000,
- konieczność wykształcenia odpowiedniej ilości i jakości powiązań transportowych portów i terminali portowych.

2. WSPARCIE DLA REALIZACJI IDEI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Pojęcie rozwoju ekonomicznego zrównoważonego względem społecznym i środowiskowym związane jest z oparciem współczesnej polityki rozwoju (krajów, regionów, czy struktur lokalnych) na tzw. rozwoju zrównoważonym (ang. *sustainable development*), którego istota polega na kierowaniu procesami rozwojowymi w taki sposób, aby zapewnić zaspokojenie obecnych potrzeb bez ograniczania następnym pokoleniom możliwości realizacji ich aspiracji. Jest to filozofia rozwoju globalnego, regionalnego i lokalnego, przeciwstawiająca się wąsko rozumianemu wzrostowi gospodarczemu (nie jednak wzrostowi gospodarczemu w ogóle). Powstała ona w odpowiedzi na globalny charakter zagrożeń środowiska, formułuje wizje oraz sposoby ich łagodzenia lub likwidacji poprzez realizację koncepcji społeczeństwa poszanowania zasobów [1, s.11]. Problematyka zrównoważonego rozwoju zajmuje szczególne miejsce w politykach prowadzonych przez UE, o czym świadczą dokumenty przyjęte przez Radę UE w ostatniej dekadzie (tabela 1).

¹ Katedra Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, ul. Cukrowa 8, tel. 0914443199, e-mail: michal.plucinski@wzieu.pl

Tab. 1 Najważniejsze strategie i plany UE podejmujące problematykę zrównoważonego rozwoju

<p>Zrównoważonego Strategia Rozwoju (2001)</p>	<p>W 2001 roku na szczycie Rady Europejskiej w Goteborgu przywódcy UE przyjęli zaproponowaną przez Komisję Europejską Strategię Zrównoważonego Rozwoju (SDS) [2]. Rozszerzyła ona cele przyjęte rok wcześniej na szczycie UE w Lizbonie o zagadnienia związane z zasadami gospodarowania i ochroną zasobów przyrodniczych. Strategia ta zgrupowała aspekty rozwoju w tak zwaną tripple-bottom-line: biznes, społeczeństwo, środowisko. W odniesieniu do sektora transportowego w Goteborgu, obok zerwania ze ścisłą relacją między wzrostem gospodarczym a rozwojem transportu przyjęto, iż polityka transportowa przyjazna środowisku powinna się zająć zwiększonym natężeniem ruchu, coraz większym przeciążeniem sieci oraz wzrostem poziomu hałasu i zanieczyszczeń, promowaniem używania takich środków transportu, które szanują środowisko, a także faktycznym uwzględnianiem kosztów ekologicznych i społecznych. Za niezbędne uznano podjęcie kroków mających na celu zastępowania transportu drogowego, kolejowym, wodnym, a także rozwój publicznego transportu pasażerskiego (jako alternatywy dla samochodowej komunikacji indywidualnej).</p>
<p>Strategia Odnowiona Zrównoważonego Rozwoju UE (2006)</p>	<p>26 czerwca 2006 r. Rada Europejska przyjęła Odnowioną Strategię Zrównoważonego Rozwoju UE, skierowaną do rozszerzonej Wspólnoty i uwzględniającą szerszy, globalny wymiar podejmowanych wyzwań. Nowa Strategia opiera się na ścisłym współdziałaniu z odnowioną Strategią Lizbońską, ponieważ celem obu strategii jest wspieranie zmian strukturalnych koniecznych do tego, by gospodarki państw członkowskich mogły rozwijać się w sposób gwarantujący zwiększanie dobrobytu i poprawę jakości życia przy zachowaniu sprawiedliwości między pokoleniami oraz uwzględnieniu potrzeby ochrony środowiska. Wśród siedmiu kluczowych wyzwań zawartych w nowej strategii Zrównoważonego Rozwoju UE znalazło się zapewnienie, by systemy transportowe odpowiadały wymogom ochrony środowiska oraz spełniały gospodarcze i społeczne potrzeby społeczeństwa.</p>
<p>Unii 2020 Strategia Europejskiej Europa (2010)</p>	<p>W czerwcu 2010 r. w trakcie szczytu przedstawicieli państw i rządów UE w Brukseli nastąpiło przyjęcie najnowszej Strategii Unii Europejskiej Europa 2020 - strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu [5]. Strategię tą można w zasadzie traktować jako implementującą strategię Zrównoważonego Rozwoju (SDS). Zgodnie z inicjatywą przewodnią „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” ustanowioną w strategii Europa 2020 oraz nowym planem na rzecz efektywności energetycznej z 2011 r. [6] głównym celem europejskiej polityki transportowej jest pomoc w ustanowieniu systemu stanowiącego podstawę postępu gospodarczego w Europie, wzmacniającego konkurencyjność i oferującego usługi w zakresie mobilności o wysokiej jakości przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami.</p>

Źródło: Opracowanie własne

Inicjatywa rewitalizacji infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w pełni wpisuje się w priorytety polityki zrównoważonego rozwoju UE, a jej realizacja przyczyni się w przyszłości do osiągnięcia zamierzonych efektów tej polityki. Rewitalizacja ta jest również zgodna z przyjętymi priorytetami polityki transportowej UE. W Białej Księdze Polityki Transportowej 2010: czas na podjęcie decyzji (2001) żegluga śródlądowa, obok transportu kolejowego i SSS, wskazywana była jako preferowana alternatywa dla przewozów drogowych. W Białej Księdze Polityki Transportowej: plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (2011) [7], wśród 10 celów na rzecz utworzenia mniej emisyjnego systemu transportowego (poziom emisji obniżony o 60%) przyjęto m.in. iż do 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno być ponad 50 % tego typu transportu. Jak podkreślono aby osiągnąć ten cel, niezbędna jest rozbudowa stosownej infrastruktury! Rewitalizacja polskiego systemu infrastruktury transportu wodnego śródlądowego mogłaby zatem przyczynić się do realizacji tego celu. W tym samym dokumencie, w wykazie inicjatyw niezbędnych dla stworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, znalazło się stworzenie odpowiednich ram pozwalających na optymalizację rynku wewnętrznego wodnego transportu śródlądowego oraz na likwidację barier stojących na przeszkodzie częstszemu korzystaniu z tego rodzaju transportu.

Rewitalizacja infrastruktury transportu wodnego wpłynie na zwiększenie spójności społeczno-gospodarczej zarówno wewnątrz poszczególnych regionów, jak i między regionami na ich przebiegu. Przyczyni się również do rozwoju ekonomicznego, zrównoważonego pod względem społecznym oraz środowiskowym.

Autorzy zajmujący się problematyką międzynarodowej regionalnej integracji są zgodni, iż do najważniejszych czynników sprzyjających rozwojowi procesów integracyjnych należy dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa [2, 10, 11, 14, 20]. Budowa, rozbudowa, modernizacja infrastruktury transportowej zajmuje również ważne miejsce w polityce regionalnej UE, której podstawowym celem pozostaje wsparcie dla regionów zacofanych, a przez to przyczynianie się do zwiększenia wewnętrznej spójności społeczno-gospodarczej Wspólnoty. Wszystkie polskie regiony zostały zaliczone w obecnej perspektywy finansowej UE do regionów zacofanych (PKB per capita poniżej 75% średniej unijnej). Zrewitalizowana infrastruktura liniowa i punktowa transportu wodnego śródlądowego mogłaby więc stać się jednym z

ważniejszych czynników wpływających na rozwój społeczno-gospodarczy obszarów przez które przebiega. W układzie międzyregionalnym efektem wspomnianej rewitalizacji mogłoby być stworzenie nowych możliwości dla współpracy ekonomicznej, społecznej, czy kulturowej w oparciu o przyjazną dla środowiska i społeczeństwa, preferowaną w polityce transportowej infrastrukturę transportu wodnego śródlądowego. W układzie wewnątrzregionalnym, do istniejących już w poszczególnych regionach biegunów dynamizujących rozwój społeczno - gospodarczy, dołączyłby kolejny czynnik umożliwiający szybsze nadrobienie dystansu do najlepiej rozwiniętych regionów UE. Zrewitalizowana infrastruktura stałaby się podstawą do rozwoju różnych form transportu ładunków i pasażerów, a w przypadku punktów transportowych, do rozwoju różnych funkcji gospodarczych portów i przystani wodnych.

3. ROZSZERZENIE OFERTY USŁUGOWEJ OŚRODKÓW GOSPODARCZYCH

Rewitalizacja infrastruktury transportu wodnego śródlądowego będzie skutkowała uzyskaniem oryginalnej oferty usługowej przez ośrodki gospodarcze zlokalizowane w jej sąsiedztwie (w stosunku do lokalizacji nieposiadających bezpośredniego dostępu do wodnych szlaków śródlądowych). Oferta ta będzie obejmowała możliwości obsługi transportowej:

- dużych partii ładunków masowych
- ładunków niedostępnych dla innych gałęzi transportu
- ładunków wielkogabarytowych, ciężkich, wrażliwych na wstrząsy [18, s. 20; 19, s. 32]
- kontenerów w relacjach porty morskie - „suche porty” na śródlądziu.

W przewozach ładunków masowych bardzo ważnym kierunkiem przewozu będą relacje: duże porty morskie – porty śródlądowe. Przykładem może być węgiel kamienny, którego import morski jeszcze w 2005 roku nie przekraczał 0,5 mln t, a pięć lat później była to już wielkość ponad 8 mln t. Mając na uwadze wciąż silny udział tego surowca w strukturze zużycia surowców energetycznych w Polsce oraz inwestycje poszczególnych portów morskich nakierowane przede wszystkim na obsługę węgla w imporcie (w tym plany budowy w porcie gdańskim hubu węglowego przez światowego potentata Sea-Invest), należy domniemywać, iż przy uzeglusowaniu infrastruktury transportu wodnego śródlądowego, armatorzy śródlądowi będą potrafili zaaranżować konkurencyjne w stosunku do kolejowych, czy samochodowych, procesy przewozowe.

Węgiel importowany drogą morską to nie jedyna grupa ładunków masowych, która miałaby duże szanse na obsługę przez żeglugę śródlądową w relacjach z portami morskimi. Podobnie zasadne wydaje się transportowanie we wspomnianych relacjach innych ładunków masowych importowanych drogą morską (np. kruszyw na budowę dróg), ładunków półmasowych produkowanych przez przemysł zlokalizowany na terenach portów morskich (np. produktów przemysłu chemicznego z ZCH Police), a także ładunków masowych i półmasowych generowanych w relacjach eksportowych przez działalność gospodarczą zlokalizowaną na obszarach ciężających do polskiego odcinka MDW E70.

Żegluga śródlądowa posiada monopol w obsłudze przewozowej i przeładunkowej takich ładunków jak piasek z dna rzek, w przypadku innych (ładunki wielkogabarytowe, wrażliwe na wstrząsy) jej specyficzne cechy pozwalają z dużym prawdopodobieństwem przewidywać, iż przy przewozach tego typu ładunków bardzo często wykorzystywana będzie portowa infrastruktura transportu wodnego śródlądowego.

Realność aktywizacji funkcji obsługi ładunków skonteneryzowanych transportem wodnym śródlądowym w relacjach porty morskie – wybrane porty śródlądowe poddana została analizie i ocenie w opracowaniu pt. „Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce” [17]. We wspomnianym opracowaniu przyjęto dwa scenariusze czasowe rozwoju przewozu ładunków skonteneryzowanych transportem wodnym śródlądowym: do roku 2027 oraz do roku 2047. Budowa infrastruktury terminali intermodalnych w wybranych portach śródlądowych odbywać się będzie podobnie jak ma to miejsce w innych krajach drogą rewitalizacji istniejącej infrastruktury portowej lub na drodze pozyskania dla funkcji portowej nowych terenów.

W przywołanym opracowaniu analizie poddano możliwe warianty połączeń portów morskich w Gdańsku oraz w Szczecinie/Świnoujściu z portami na śródlądziu pełniącymi rolę:

- portów obsługujących aglomeracje o dużym potencjale własnym,
- tzw. suchych portów,
- portów sąsiadujących z terenami Specjalnych Stref Ekonomicznych i/lub dużymi kompleksami przemysłowymi.

Założono również możliwość zaangażowania żeglugi śródlądowej w przewozy kontenerowe między portami morskimi w Szczecinie/Świnoujściu a portami śródlądowymi aglomeracji Berlina oraz przewozy w relacjach polskie porty śródlądowe – morskie huby kontenerowe w Europie Zachodniej. Założono również, iż z uwagi na niskie parametry żeglugowe oraz konieczność wielokrotnego ślizgowania, przewozy intermodalne nie będą realizowane na całej drodze Odra – Wisła, a jedynie w relacjach z wybranymi portami tego odcinka MDW E70 (Kostrzyn n. Odrą\Gorzów, Bydgoszcz).

4. WZROST ATRAKCYJNOŚCI INWESTYCYJNEJ REGIONÓW

Obszary portów śródlądowych oraz tereny z nimi sąsiadujące stanowią dogodne miejsca dla lokalizacji działalności gospodarczej. Można więc przyjąć, iż jednym z najważniejszych atrybutów tych portów stanowi atrakcyjność inwestycyjna. Atrakcyjność inwestycyjną można rozumieć jako [3]:

- zespół różnych form przewagi danego miejsca z uwzględnieniem zagrożeń (prostą odwrotność ryzyka inwestycyjnego)

- zespół różnych form przewagi i niedostatków miejsca inwestycji, z pominięciem elementów zagrożenia (dopełnienie ryzyka inwestycyjnego).

W literaturze przedmiotu istnieje bogata literatura podejmująca tematykę czynników wpływających na lokalizację działalności (głównie przemysłowej), rozważanej na płaszczyźnie międzykrajowej oraz międzyregionalnej [21]. Jak zauważa m.in. R. Domański [8], produkcja przemysłowa jest przyciągana do źródeł przemysłowych lub rynków zbytu. W szczególnych warunkach lokalizuje się także w miejscach pośrednich. Są to miejsca, w których stykają się różne rodzaje transportu, a masa przewozowa musi być przeładowana z jednego rodzaju transportu na drugi.

Wyjątkowość obszarów portów śródlądowych nie polega, tak jak to ma miejsce w przypadku specjalnych stref ekonomicznych, na preferencjach o charakterze podatkowym. Do tradycyjnie identyfikowanych atutów lokalizacyjnych wspomnianych portów należy bezpośredni dostęp do żeglugi śródlądowej - oferującej niskie koszty jednostkowe przewozu ładunków (efekt skali), co stanowi szczególnie istotny argument w przypadku przewozu ładunków o niskiej wartości, nie obciążonych reżimem czasowym. Lokalizacja na styku dwóch środowisk (wodnego i lądowego), przy zróżnicowanych możliwościach poszczególnych gałęzi transportu w zakresie przewozu jednorazowej partii ładunkowej oraz dobrym skomunikowaniu lądowymi gałęziami transportu (drogowym i kolejowym), stymuluje rozwój na terenach portów śródlądowych funkcji dystrybucyjno - logistycznej. Nie można również zapominać o technologicznej zależności niektórych przemysłów od lokalizacji posiadającej dostęp do wody i/lub taniego transportu wodnego (działalność stoczniowa). Potencjalnie, na terenach portów śródlądowych można również rozwijać działalności, dla których atutem będzie zarówno lokalizacja przyrodna, jak i dostęp do taniej gałęzi transportu, jaką jest żegluga śródlądowa (np. elektrownie).

Warto w tym miejscu podkreślić, iż sama lokalizacja portowa, niewątpliwie brana pod uwagę przy wielu decyzjach lokalizacyjnych, nie może być uznawana za warunek wystarczający dla skutecznego pozyskiwania inwestorów. Oferta ta musi być uzupełniona aktywnością i operatywnością działania podmiotu zarządzającego portem oraz samorządu gminnego².

W literaturze dotyczącej problematyki lokalizacji inwestycji podkreśla się fakt wzrastającej, w okresie ostatnich lat, roli czynników lokalizacji dotąd nie dostrzeganych zarówno przez decydentów, jak i badaczy. Postęp technologiczny, wzrost dochodów i kultury społeczeństwa sprawiają, iż wśród czynników lokalizacyjnych na czoło wysunęły się ośrodki badawczo-rozwojowe, ośrodki dysponujące wykwalifikowanymi kadrami, ośrodki z rozbudowanymi usługami i przyjemnym środowiskiem[9]. Potwierdzając ww. wnioski R. Domański [8] zauważa, iż pozostaje jednak wiele dziedzin, które są wrażliwe na czynniki kosztowe (przykłady zakładów przemysłowych, które w ostatnich latach ulokowały swoją działalność na terenach polskich portów morskich). Działające w nich przedsiębiorstwa gotowe są rozważać relokacje do innych regionów, gdy czynniki kosztowe obniżają ich zdolności konkurencyjne. Ten sam autor zauważa również, iż większe szanse pozyskania inwestorów mają te ośrodki, które rozwinęły zróżnicowaną infrastrukturę gospodarczą i zróżnicowane funkcje usługowe [8].

5. ODDZIAŁYWANIE NA OBSZARY CHRONIONE NATURA 2000

Realizacja każdej inwestycji infrastrukturalnej musi współcześnie odbywać się na drodze osiągnięcia konsensusu z racjami środowiskowymi. Taki konsensus jest szczególnie ważny na obszarach objętych unijnym programem Natura 2000. Obszary Natura 2000 nie należy traktować jako tereny wyłączone z inwestycji, ale podlegające pewnym ograniczeniom. Natura 2000 nie stanowi bariery dla inwestora, jeśli inwestycja nie szkodzi przyrodzie i jest zaprojektowana dobrze czyli z pełnym poszanowaniem środowiska i przyrody. Z punktu widzenia potencjalnego inwestora charakterystyczny dla obszarów Natura 2000 jest fakt, że mniej istotna jest lokalizacja inwestycji (czy jest ona w granicach samego obszaru, czy kilka kilometrów od jego granic) a bardziej jej wpływ na podmiot chroniony, dla którego obszar został powołany.

Główną zasadą, którą należy się kierować przy realizacji inwestycji liniowych, jest unikanie konfliktów ze środowiskiem, poprzez odpowiedni wybór przebiegu poszczególnych odcinków. Kolejną kwestią istotną dla relacji ze środowiskiem jest sposób realizacji inwestycji [16]. Właściwe wybory pozwalają na wyeliminowanie części zagrożeń już na wstępnym etapie planowania i projektowania inwestycji. W tej fazie dużą pomoc w niwelowaniu negatywnych oddziaływań mogłyby stanowić inwentaryzacje siedlisk przyrodniczych i gatunków występujących na obszarze objętym zadaniem, a także plany ochrony obszarów Natura 2000. Zgodnie z założeniami, plany ochrony zawierać powinny określenie warunków zachowania bądź przywrócenia walorów przyrodniczych obszarów w oparciu o identyfikację istniejących i potencjalnych zagrożeń, jak również wskazania dotyczące najkorzystniejszych sposobów rozwiązywania konfliktów na linii człowiek – przyroda. Jednakże przy tak znacznym udziale obszarów objętych ochroną w ramach sieci Natura 2000, uniknięcie konfliktów jest często niemożliwe. Wówczas należy zastosować wszelkie dostępne i adekwatne środki, aby zminimalizować negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji, poprzez wykorzystanie odpowiednich rozwiązań technicznych i funkcjonalno – przestrzennych. Natomiast, jeżeli za realizacją danej inwestycji, przemawiają wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, a jednocześnie

² Jako przykład świadomej i przemyślanej polityki w stosunku do sektora przemysłu zainteresowanego lokalizowaniem swojej działalności na terenach portowych można przytoczyć wsparcie jakie władze portu morskiego w Gdańsku oferują tej grupie inwestorów. Wsparcie to obejmuje [12]:

- pomoc i współpracę w uzyskaniu wszystkich niezbędnych zezwoleń
- preferencyjną wielkość stawki dzierżawnej w okresie budowy oraz fазie rozruchu
- udostępnienie inwestorom infrastruktury portowej
- włączenie nowych inwestycji w układy komunikacyjne obszaru portowego
- doprowadzenie oraz dostawę mediów do terenów inwestycyjnych.

nie istnieje możliwość rozwiązań alternatywnych, wówczas inwestycja mogąca mieć negatywny wpływ na obszary Natura 2000, może zostać zrealizowana pod warunkiem wykonania kompensacji przyrodniczej. Aby nie wpływać negatywnie na właściwy stan ochrony siedlisk i gatunków w obszarach Natura 2000, albo ewentualnie ten wpływ zminimalizować wszelkie inwestycje infrastrukturalne powinny uwzględniać w fazie planowania, a następnie budowy i eksploatacji:

- właściwą lokalizację (przebieg), uwzględniającą uwarunkowania przyrodnicze, w sposób możliwie optymalny omijającą siedliska Natura 2000, nie zaburzającą naturalnych procesów przyrodniczych w obrębie siedlisk, nie naruszającą istniejących korytarzy ekologicznych, nie tworzącą barier ekologicznych,
- minimalizowanie wpływu nowych inwestycji poprzez dostosowywanie terminu prac do zjawisk fenologicznych w przyrodzie,
- stosowanie nieszkodliwej (lub mniej szkodliwej) technologii alternatywnej z wyłącznym stosowaniem preferowanych przez Najlepsze Dostępne Techniki (BAT) [15], przy doborze technologii pierwszeństwo powinny mieć technologie mało awaryjne.
- bezwarunkowe sporządzanie Raportu Oddziaływania na Środowisko (operatu środowiskowego),
- niezbędny jest systematyczny i rzetelny monitoring stanu siedlisk i populacji gatunków pozostających pod wpływem inwestycji,
- zapewnienie łączności pomiędzy fragmentami korytarza ekologicznego rozdzielonego inwestycją liniową,
- właściwą, indywidualnie dobraną a przede wszystkim skuteczną kompensację przyrodniczą.

Wśród przykładowych pozytywnych efektów dobrze zaprojektowanej inwestycji lub właściwie przeprowadzonej procedury oceny wpływu lokalizacji przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 można wymienić [13, s. 84]:

- minimalizację sytuacji konfliktogennych między rozwojem infrastruktury a reżimami środowiskowymi,
- minimalizację czasu potrzebnego na realizację projektów infrastrukturalnych,
- minimalizację kosztów całego przedsięwzięcia infrastrukturalnego (w tym kosztów zmian, opóźnień, itp.),
- maksymalizację społecznej akceptacji dla realizowanych projektów infrastrukturalnych.

6. KONIECZNOŚĆ WYKSZTAŁCENIA ODPOWIEDNIEJ ILOŚCI I JAKOŚCI POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH PORTÓW I TERMINALI PORTOWYCH

Rewitalizacja infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce wymusza wykształcenie odpowiedniej ilości i jakości powiązań transportowych portów i przeładowni śródlądowych z ich otoczeniem, co jest warunkiem koniecznym prawidłowego funkcjonowania wspomnianych elementów infrastruktury punktowej transportu.

Żegluga śródlądowa posiada ograniczone możliwości obsługi klientów w formule „door to door” (praktycznie do podmiotów mających swoje siedziby na terenach portów śródlądowych lub morskich). W odróżnieniu od transportu drogowego, mogącego realizować przewozy bezpośrednie, żegluga śródlądowa skazana jest na współpracę (integrację) z transportem morskim (eksport i import zamorski) oraz transportem kolejowym i drogowym (przewozy w relacjach lądowych). W przypadku tej drugiej grupy przewozów niezbędna jest budowa/modernizacja infrastruktury komunikującej port śródlądowy z krajowym i międzynarodowym systemem drogowym (droga kołowa omijająca centralne dzielnice mieszkalne) oraz z szlakami kolejowymi (portowa bocznicą kolejową). Skomunikowanie portów śródlądowych wspomnianą infrastrukturą transportową wpłynie na:

- aranżowanie (konkurencyjnych w stosunku do alternatywnych) wodno – lądowych łańcuchów transportowych
- całoroczną obsługę zakontraktowanych przewozów dzięki substytucji przewozów kolejowych w stosunku do wodnych śródlądowych w okresach przerwy żeglugowej
- mniejsze koszty zużycia lokalnej infrastruktury drogowej w związku z przejściem części przewozów (szczególnie ładunków masowych) przez żeglugę śródlądową
- niższe koszty zanieczyszczenia, hałasu, kongestii, ponoszone przez mieszkańców ośrodków portowych
- sprawny dojazd do portu dla turystów korzystających z przystani pasażerskiej oraz żeglarzy korzystających z postoju w marinach.

7. WNIOSKI

Rewitalizacja infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce może stanowić ważny impuls dynamizujący zrównoważony pod względem społecznym i środowiskowym rozwój obszarów położonych w ich sąsiedztwie. Przyczyni się w ten sposób do szybszego nadrobienia zacofania polskich regionów w stosunku do średniej unijnej. Dostosowane infrastruktura transportu wodnego do standardów istniejących w Europie Zachodniej otworzy możliwości dla zacieśniania współpracy gospodarczej, społecznej czy kulturowej polskich regionów z ich odpowiednikami z innych krajów.

Dostęp ze strony transportu drogowego, czy kolejowego posiadają wszystkie polskie regiony, nie wszystkie jednak posiadają bezpośredni dostęp do infrastruktury transportu wodnego śródlądowego. Dostęp taki może stanowić więc ważny atut i istotny element konkurencyjności regionów, pozwalający skuteczniej zabiegać o nowych inwestorów czy turystów.

Posiadanie bezpośredniego dostępu do infrastruktury transportu wodnego śródlądowego to również możliwość uzyskania oryginalnej oferty usługowej przez ośrodki gospodarcze posiadające taki dostęp, w tym możliwość obsługi wodnych przewozów kontenerowych. Warunek konieczny dla realizacji przewozów kontenerowych drogami wodnymi śródlądowymi stanowi jednak dostosowanie parametrów dróg wodnych do IV i V klasy żeglugowej, budowa niezbędnej infrastruktury hydrotechnicznej, a w przypadku Odry przebudowa kilkunastu mostów, zwiększająca ich prześwity pionowe.

Realizacja współczesnych projektów gospodarczych musi odbywać się z poszanowaniem rzadkich walorów przyrodniczych. Objęcie jakiegoś obszaru ochroną w ramach programu Natura 2000 nie dyskwalifikuje realizacji na jego terenie działalności gospodarczej. Niezbędne jest jednak poszukiwanie konsensusu między racjami gospodarczymi, a poszanowaniem środowiska i przyrody.

Rozwój infrastruktury punktowej transportu wodnego śródlądowego, a następnie realizacja portowych funkcji gospodarczych wymaga skomunikowania portów śródlądowych infrastrukturą transportu drogowego z zapleczem. Chodzi tu o rozwiązania omijające centralne dzielnice miejskie, a przez to minimalizujące negatywny wpływ działalności transportowej na lokalne otoczenie.

Przywołane korzyści i koszty nie są jedynymi efektami niemierzalnymi powstającymi w następstwie rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego. Zidentyfikowane korzyści/koszty prezentują spojrzenie autora artykułu na podjętą problematykę. Z założenia taka autorska identyfikacja i analiza ma charakter dyskusyjny i nie wyczerpuje w pełni badanej tematyki.

8. BIBLIOGRAFIA

- [1] Borys T., Jak budować program ekorozwoju. Informacje ogólne, Warszawa- Jelenia Góra, Regionalny Ośrodek Ekorozwoju Fundacji Karkonoskiej w Jeleniej Górze, Jelenia Góra 1998
- [2] Bożyk P., Misala J., Integracja ekonomiczna, PWE, Warszawa 2003.
- [3] Budner W., Lokalizacja przedsiębiorstw. Aspekty ekonomiczno – przestrzenne i środowiskowe. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu 2004.
- [4] COM(2001) 264.
- [5] COM(2010) 2020.
- [6] COM(2011) 109.
- [7] COM(2011) 144.
- [8] Domański R., Gospodarka przestrzenna. Podstawy teoretyczne. Wydawnictwo Naukowe PWN. Warszawa 2007.
- [9] Domański R., Zasady gospodarki społeczno – ekonomicznej, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa – Poznań 1998.
- [10] Jantoń-Drozdowska E., Regionalna integracja gospodarcza, PWN, Warszawa-Poznań 1998.
- [11] Ładyka S., Z teorii integracji gospodarczej, Oficyna Wydawnicza Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Warszawa 2001.
- [12] Materiały Zarządu Morskiego Portu Gdańsk.
- [13] Mankowska M., Pluciński M., Konsensus gospodarczo – środowiskowy przy realizacji projektów infrastrukturalnych na obszarze polskich portów morskich, w: Uwarunkowania realizacji strategii rozwoju polskich portów morskich, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 657, Problemy Transportu i Logistyki nr 15.
- [14] Procesy integracyjne i dezintegracyjne w gospodarce światowej, red. K. Żukrowska, Oficyna Wydawnicza Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Warszawa 2007.
- [15] Prognoza oddziaływania na środowisko do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2007 - 2013, Szczecin 2007.
- [16] Prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii Rozwoju Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Szczecin 2009.
- [17] Program rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Projekt realizowany jest w ramach umowy z Ministrem Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej z 6 października 2010 r. i finansowany z pożyczki Międzynarodowego Banku Odbudowy i Rozwoju nr 7384 POL, pn. Trzeci Projekt Utrzymania i Rehabilitacji Dróg. Warszawa 2010 – 2011.
- [18] Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Rydzkowski W., Transport wodny śródlądowy, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007.
- [19] Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Gus-Puszczewicz A., Analiza popytu na przewozy ładunków i pasażerów drogą wodną E70, Sopot 2011 (materiał niepublikowany).
- [20] Współczesna gospodarka światowa, red. B. Kisiel-Łowczyc, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998.
- [21] Zielińska – Głębocka A., Lokalizacja przemysłu a konkurencyjność polskich regionów (w kontekście integracji europejskiej), Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009.