

**Mgr inż. Rafał Koba, Instytut Morski w Gdańsku**  
**Mgr Marcin Burchacz, Instytut Morski w Gdańsku**

## **Międzynarodowa droga wodna E60 i jej wpływ na rozwój gospodarczy regionów Południowego Bałtyku**

**Streszczenie:** Międzynarodowa droga wodna E60 jest śródlądową drogą wodną/morskim szlakiem przybrzeżnym, którego główna trasa biegnie od Gibraltaru do Archangielska wzdłuż wybrzeża Europy. W regionie Południowego Bałtyku przebiega wzdłuż 25 podregionów o znaczącym potencjale społecznym, który ma istotny wpływ na gospodarkę poszczególnych krajów i całej Europy. W obszarze ciężenia tej drogi wodnej znajduje się wiele lokalnych portów morskich. Stanowią one centra rozwoju gospodarczego i generują istotne impulsy rozwojowe. Użegłownienie międzynarodowej drogi wodnej E60 i wykorzystanie jej przez porty lokalne do transportu ładunków i pasażerów wpłynie pozytywnie na rozwój gospodarczy regionów przybrzeżnych. Obecnie żegluga w Polskiej części tego szlaku wodnego występuje sporadycznie. W związku z tym podjęto kroki w celu utworzenia koncepcji uruchomienia regularnej żeglugi i opracowania zestawu narzędzi wspomagających jej rozwój.

**Synopsis:** The international waterway E60 is an inland waterway / offshore coastal route whose main route runs from Gibraltar to Archangel along the coast of Europe. In the South Baltic region, there are 25 subregions with significant social potential that have a large impact on the economies of individual countries and Europe. In the catchment area of this waterway there are many local seaports. They constitute centers of economic development and generate significant development impulses. The deployment of the international waterway E60 and its use by local ports for transporting cargo and passengers will have a positive impact on the economic development of coastal regions. Currently, navigation in the Polish part of this waterway is almost non-existent. Therefore, steps were taken to create a concept for launching regular shipping and developing a set of tools to support its development.

**Słowa kluczowe:** E60, morski szlak przybrzeżny, żegluga, region Południowego Bałtyku

**key words:** E60, seashore route, shipping, South Baltic region

### **Wstęp**

Międzynarodowa droga wodna E60 (MDW E60) ma znaczący potencjał turystyczny i handlowy dla regionów Południowego Bałtyku i może stać się bardzo ważnym łącznikiem między morskimi portami lokalnymi. Szlak ten jest istotny szczególnie dla Polski i Litwy, które w znikomym zakresie wykorzystują go do transportu.

Obecnie regularna żegluga w Polskiej części MDW E60 prawie nie istnieje. Potwierdzają to mapy natężenia ruchu statków w tym regionie<sup>1</sup>. W związku z tym podjęto działania w celu dokładnego zbadania problemu i stworzenia planu uruchomienia regularnej żeglugi oraz opracowania zestawu narzędzi wspomagających rozwój żeglugi morskiej bliskiego zasięgu na omawianej drodze wodnej.

---

<sup>1</sup> HELCOM AIS

Badania te prowadzone są w ramach międzynarodowego projektu INCONE60 – *Inland Blue Transport Connector E60*, współfinansowanego z środków Unii Europejskiej z Programu Interreg Południowy Bałtyk 2014-2020 z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. W związku ze znacznym zakresem obszaru badawczego na potrzeby niniejszego artykułu ograniczono się do przedstawienia wpływu międzynarodowej drogi wodnej na gospodarkę Polski.

### Międzynarodowa droga wodna E60

Międzynarodowa droga wodna E60 jest śródlądową drogą wodną/morskim szlakiem przybrzeżnym, którego główna trasa biegnie **od Gibraltaru** na północ wzdłuż wybrzeży Portugalii, Hiszpanii, Francji, Belgii, Holandii, Niemiec, Polski, Litwy, Łotwy, Estonii, Rosji do drogi wodnej Sankt-Peterburg-Wołga-Bałtyk, dalej przez Kanał Bałtycko – Białomorski, następnie wzdłuż wybrzeża Morza Białego **do Archangielska**.<sup>2</sup>

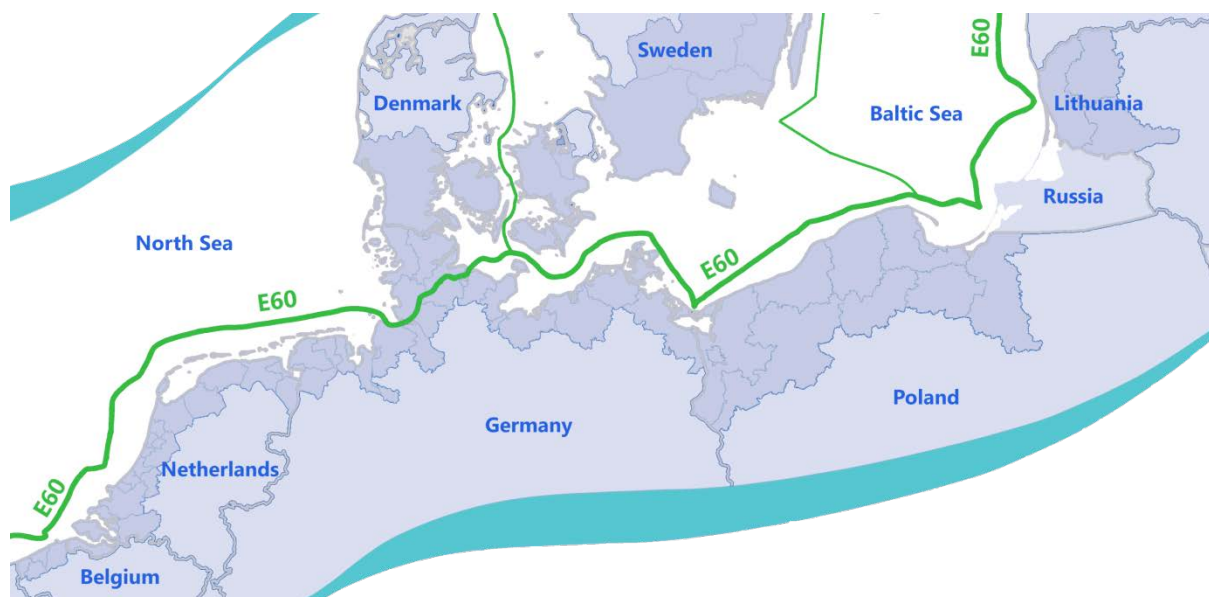


Rysunek 1. Przebieg międzynarodowej drogi wodnej E60 na mapie Europy  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie portalu internetowego d-maps.com

MDW E60 w regionie Południowego Bałtyku przebiega wzdłuż 25 podregionów. Długość szlaku, mierząc od najdalej wysuniętego na zachód punktu niemieckiego podregionu Nordwestmecklenburg, wzdłuż jej przebiegu aż do najdalej wysuniętego na północ punktu litewskiego podregionu Kłajpeda, wynosi **ok. 900 km**. Obszary te łącznie zajmują powierzchnie równą **132 359,6 km<sup>2</sup>**, a w roku 2017 zamieszkiwało je **9 962 269 ludzi**. Jest to

<sup>2</sup> European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), Economic Commission for Europe Inland Transport Committee, Geneva 1996

więcej niż całkowita wielkość populacji zamieszkująca Węgry - 9 778 tys. (rok 2018). Taka liczba ludności oznacza **znaczący potencjał społeczny, który ma istotny wpływ na gospodarkę poszczególnych krajów i całej Europy.**

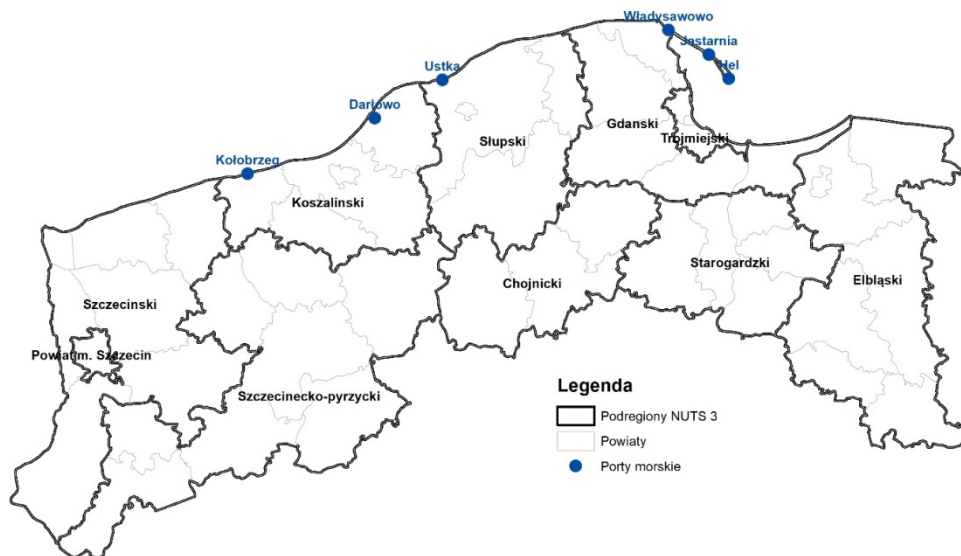


Rysunek 2. Szczegółowy przebieg MDW E60 na odcinku Belgia – Litwa  
Źródło: Opracowanie własne

### **Potencjał gospodarczy**

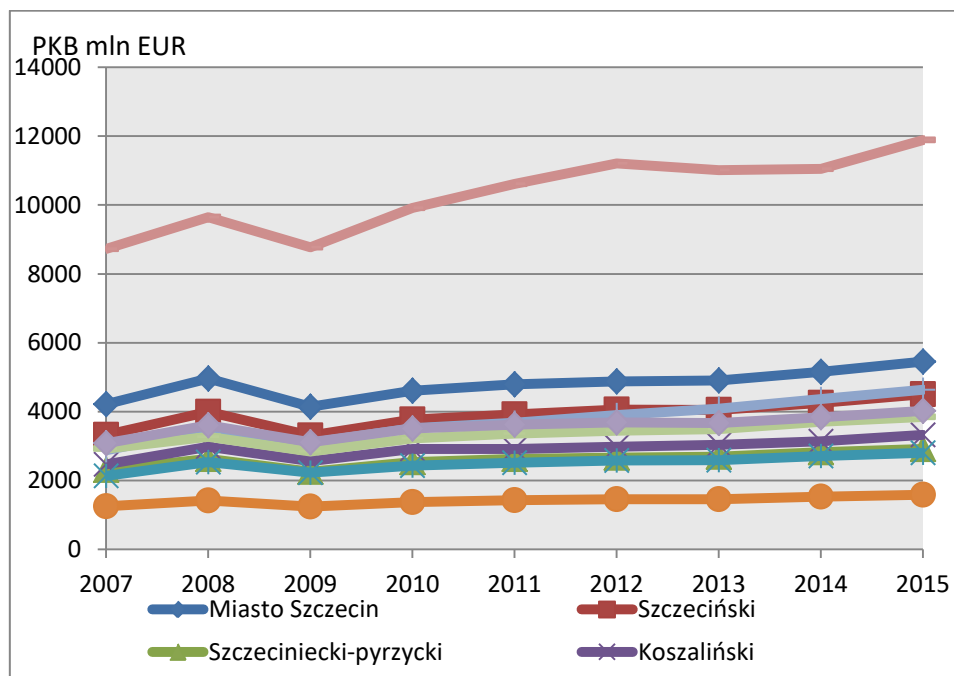
W Polsce międzynarodowa droga wodna E60 oddziałuje na wszystkie podregiony położone w obrębie województwa pomorskiego i województwa zachodniopomorskiego oraz na podregion elbląski zlokalizowany w województwie warmińsko-mazurskim. Możliwości wykorzystania tej drogi wodnej zależą w dużej mierze od potencjału gospodarczego regionów leżących w obszarze ciężenia MDW E60. Należy zatem zastanowić się czy wspomniane regiony mają wystarczający potencjał, aby uruchomić regularną żeglugę z wykorzystaniem lokalnych portów morskich. Do jego oszacowania wzięto pod uwagę podział na jednostki NUTS3<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> NUTS – klasyfikacja jednostek terytorialnych do celów statystycznych (z j. francuskiego: *Nomenclature des Unites territoriales statistique*) jest geograficzną nomenklaturą dzielącą terytorium Unii Europejskiej na regiony o trzech różnych poziomach (NUTS 1, 2 i 3). NUTS 3 to regiony i powiaty.



Rysunek 3. Mapa poglądowa obszaru opracowania.  
Źródło: opracowanie własne

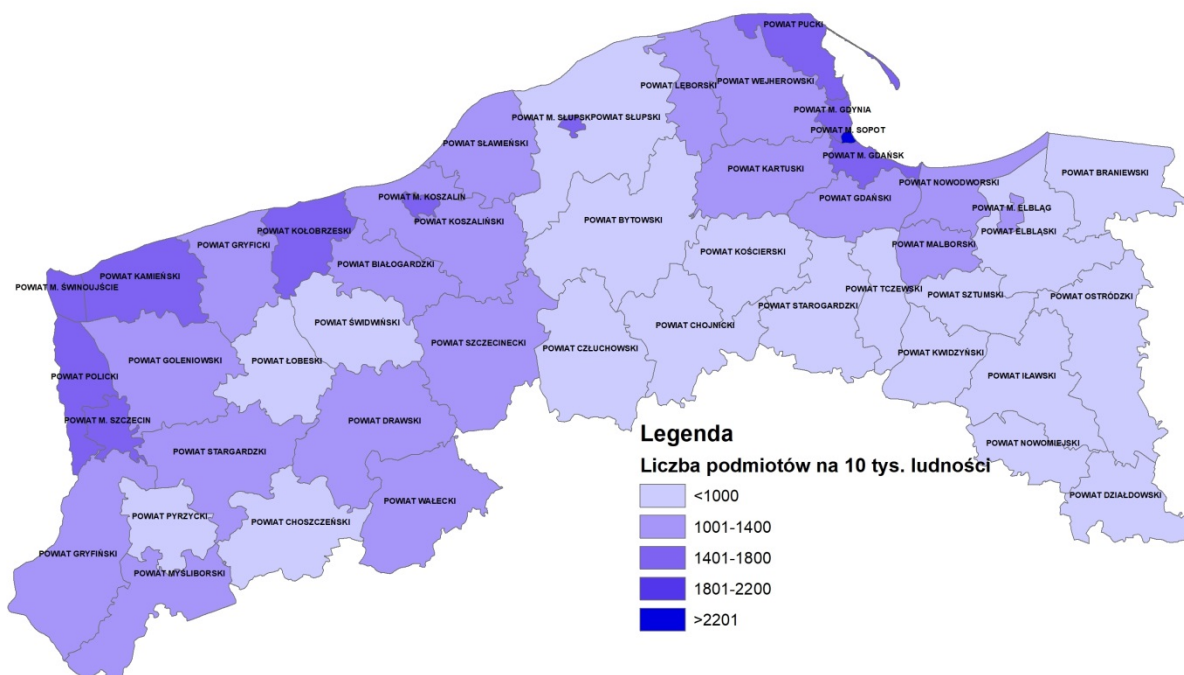
Badane podregiony są silnie zróżnicowane pod względem rozwoju gospodarczego. Ich PKB waha się pomiędzy ok 1500 mln EURO w podregionie chojnickim do aż ok. 12 000 mln EURO w podregionie trójmiejskim<sup>4</sup>. Pomimo takiego zróżnicowania, we wszystkich badanych jednostkach zauważyć można tendencję wzrostową, która zapoczątkowana została po kryzysie z 2008 roku. Trend ten zobrazowano na poniższym wykresie.



Rysunek 4. Produkt Krajowy Brutto w badanych podregionach  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych EUROSTAT, [appsso.eurostat.ec.europa.eu](https://appsso.eurostat.ec.europa.eu), dostęp dnia 21.04.2019

<sup>4</sup> Na podstawie danych z EUROSTAT, [appsso.eurostat.ec.europa.eu](https://appsso.eurostat.ec.europa.eu), dostęp dnia 21.04.2019

O poziomie aktywności gospodarczej danego region wiele mówi rejestr REGON. Najwięcej podmiotów znajdujących się w rejestrze REGON położonych jest na terenie województwa zachodniopomorskiego. W północnej części województwa pomorskiego oraz na badanym obszarze województwa warmińsko-mazurskiego zlokalizowane są powiaty o najniższym stosunku podmiotów zarejestrowanych do liczby ludności. Należy zwrócić również uwagę, że korzystne wyniki charakteryzują większość powiatów zlokalizowanych na wybrzeżu Morza Bałtyckiego, co przedstawiono na poniższym schemacie.



Rysunek 5. Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w 2017 roku w powiatach z obszaru opracowania.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Zgodnie z danymi pozyskanymi z Głównego Urzędu Statystycznego, większość obszarów przybrzeżnych, za wyjątkiem powiatu Słupskiego, charakteryzuje się znaczącym wskaźnikiem przedsiębiorczości. Oznacza to, że regiony te mają wystarczający potencjał do generowania ładunków, które mogą być transportowane wzdłuż MDW E60 do sąsiednich regionów w Polsce i za granicą.

Jednak aby przedsiębiorcy zauważyli możliwości jakie daje MDW E60 i dostrzegli korzyści wynikające z wykorzystania transportu morskiego zamiast transportu lądowego, konieczna jest modernizacja infrastruktury portów lokalnych oraz poprawa świadomości społeczeństwa odnośnie korzyści z przeniesienia ładunków z dróg lądowych na drogi wodne. O ile stan infrastruktury, w dużej mierze dzięki funduszom Europejskim, z roku na rok się poprawia, to



znacznie trudniej jest wpłynąć na wybór przedsiębiorców co do docelowego środka transportu.

Bez wątplenia można stwierdzić, że wolumen transportowanych ładunków systematycznie rośnie. Na podstawie danych dotyczących przewozów ładunków w Polsce widać wyraźnie, że tendencja ta w nadchodzących latach będzie się utrzymywać. W latach 2005-2017 w Polsce nastąpił wzrost całkowitej masy transportowanych towarów o ponad 50%<sup>5</sup>, co przedstawia poniżej tabela.

Tabela 1. Wielkość transportowanych ładunków w podziale na środki transportu w Polsce, w latach 2005-2017

Rok	Transport samochodowy	Transport kolejowy	Żegluga śródlądowa	Żegluga morska	Razem
	<i>mln ton</i>				
2005	1 079,8	232,8	<b>9,6</b>	<b>9,4</b>	1 331,6
2006	1 113,9	238,1	<b>9,3</b>	<b>10,0</b>	1 371,3
2007	1 213,2	245,3	<b>9,8</b>	<b>11,4</b>	1 479,7
2008	1 339,5	248,9	<b>8,1</b>	<b>10,4</b>	1 606,9
2009	1 424,9	222,6	<b>5,7</b>	<b>9,4</b>	1 662,6
2010	1 491,3	234,6	<b>5,1</b>	<b>8,4</b>	1 739,4
2011	1 596,2	248,6	<b>5,1</b>	<b>7,7</b>	1 857,6
2012	1 493,4	230,9	<b>4,6</b>	<b>7,5</b>	1 736,4
2013	1 553,1	232,6	<b>5,0</b>	<b>7,0</b>	1 797,7
2014	1 547,9	227,8	<b>7,6</b>	<b>6,8</b>	1 790,1
2015	1 505,7	224,3	<b>11,9</b>	<b>7,0</b>	1 748,9
2016	1 546,6	222,5	<b>6,2</b>	<b>7,3</b>	1 782,6
2017	1 747,3	239,5	<b>5,8</b>	<b>8,3</b>	2 000,9

Źródło: Transport – wyniki działalności w 2017 r., GUS, Warszawa, Szczecin, 2018

Wolumen transportowanych ładunków rośnie, a przepustowość dróg samochodowych w regionach przybrzeżnych już na obecnym etapie nie jest wystarczająca. W przyszłości będzie to wpływać na spadek efektywności transportu samochodowego, z korzyścią dla transportu morskiego. Najlepszą alternatywą dla transportu ładunków wzdłuż obszarów położonych na Polskim wybrzeżu będzie wykorzystanie żeglugi kabotażowej pomiędzy lokalnymi portami morskimi.

MDW E60 oprócz połączenia z siecią dróg samochodowych i kolejowych poprzez porty morskie stanowi również część śródlądowego wodnego systemu transportowego łącząc się z innymi międzynarodowymi drogami wodnymi, m.in. E30, E40 i E70. Jest to istotne w kontekście obecnej polityki państwa ukierunkowanej na rozwój tych szlaków wodnych. Powinno dążyć się do utrzymania tego kierunku i z wykorzystaniem morsko-rzecznych barek wzmocnić udział żeglugi w ogóle masy transportowanych ładunków.

<sup>5</sup> Transport – wyniki działalności w 2017 r., GUS, Warszawa, Szczecin, 2018



Rysunek 6. Połączenie MDW E60 z innymi śródlądowymi drogami wodnymi w Polsce  
 Źródło: Opracowanie własne

### Lokalne porty morskie na trasie MDW E60

Potencjał gospodarczy MDW E60 należy rozpatrywać głównie w kontekście wykorzystania lokalnych portów morskich do obsługi pasażerów i ładunków. W rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933)<sup>6</sup> w Polsce funkcjonuje obecnie 28 portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej.. Są to porty Darłowo, Dziwnów, Dźwirzyno, Elbląg, Frombork, Hel, Jastarnia, Kamień Pomorski, Kąty Rybackie, Kołobrzeg, Krynica Morska, Lubin, Łeba, Mrzeżyno, Nowa Pasłęka, Nowe Warpno, Police, Przytór, Puck, Rowy, Sierosław, Stepnica, Tolkmicko, Trzebież, Ustka, Wapnica, Władysławowo oraz Wolin.

Porty morskie będące przedmiotem badań niniejszego artykułu zlokalizowane są w trzech podregionach oraz 4 różnych powiatach.

Tabela 2. Położenie małych portów morskich będących przedmiotem badania

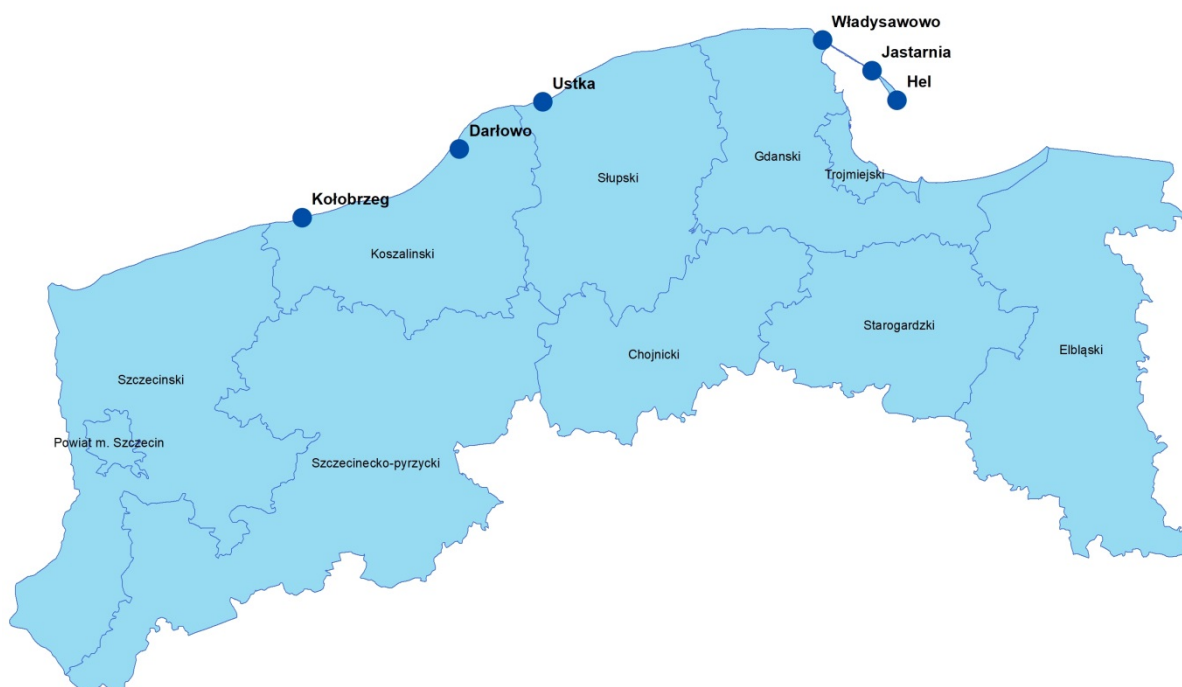
Podregion NUTS 3	Powiat	Port morski
Koszaliński	kołobrzegi	Kołobrzeg
	śląwieński	Darłowo
Ślępski	ślępski	Ustka
Gdański	pucki	Władysławowo

<sup>6</sup> Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglęgi Śródlądowej, Warszawa, 2018.

	Jastarnia
	Hel

Źródło: opracowanie własne

Porty te można podzielić na dwie grupy: są to porty regionalne i porty lokalne. Porty regionalne charakteryzuje ponadlokalny (wykraczający poza granicę gminy) zasięg oddziaływania, a także znaczny potencjał gospodarczy. Do portów regionalnych z największym potencjałem i jednocześnie największymi możliwościami wykorzystania MDW E60 można zaliczyć: Darłowo, Hel, Kołobrzeg, Ustka i Władysławowo. Portu Elbląg nie brano pod uwagę podczas analiz, ze względu na aktualny brak dostępu do badanego szlaku. Analizy zostaną skorygowane po zakończeniu budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.



Rysunek 7. Regionalne porty morskie mające obecnie największy potencjał wykorzystania MDW E60 do transportu

Źródło: opracowanie własne

Ze względu na swój lokalny charakter, małe porty muszą funkcjonować, jako system wzajemnie uzupełniających się elementów tak, aby sprawnie i efektywnie wykorzystać możliwości rozwojowe. Rozwiązaniem służącym sieciowej integracji małych portów morskich powinno być uruchomienie żeglugi kabotażowej wzdłuż wybrzeża z krótkimi postojami w kolejnych portach, wykorzystując międzynarodową drogę wodną E60.

Regionalne porty morskie przechodzą obecnie szereg zmian. Zaobserwować można spadek znaczenia funkcji rybackiej tych portów. Aby zilustrować postępujące zmiany w poniższej



tabeli zestawiono flotę kutrową stacjonującą w małych portach morskich w ostatnich czterech latach.

Tabela 3. Flota kutrowa małych portów morskich w Polsce w latach 2014-2017

PORTY	2014		2015		2016		2017	
	liczba kutrów	przec. wiek	liczba kutrów	przec. wiek	liczba kutrów	przec. wiek	liczba kutrów	przec. wiek
<b>OGÓLEM</b>	<b>153</b>	<b>41,4</b>	<b>153</b>	<b>42,4</b>	<b>134</b>	<b>42,5</b>	<b>130</b>	<b>42,9</b>
Darłowo	13	52,2	13	53,2	6	49,5	4	46,3
Hel	8	39,4	8	40,4	9	40,9	9	41,9
Jastarnia	15	54,5	15	55,5	13	55,7	13	56,7
Kołobrzeg	41	23,5	41	24,5	38	26,0	34	28,2
Ustka	33	41,2	33	42,2	26	43,0	26	43,7
Władysławowo	43	37,7	43	38,7	42	39,7	44	40,8

Źródło: Gospodarka morską. Przegląd statystyczny 2018, Instytut Morski w Gdańsku, 2018.

W większości z regionalnych portów morskich polskiego wybrzeża następuje spadek liczby kutrów rybackich. Najbardziej drastyczny spadek w ostatnich latach zanotowano w Darłowie. Liczba kutrów spadła z 13 w 2014 roku do jedynie 4 w roku 2017 (spadek o 69%).

### **Porty lokalne jako centra rozwoju gospodarczego**

Lokalne porty morskie stanowią centra rozwoju gospodarczego na poziomie lokalnym i regionalnym. Istniejący obecnie potencjał portów lokalnych może być impulsem rozwojowym dla społeczności gmin nadmorskich. Ważną rolę w aktywizacji wszystkich funkcji gospodarczych portu czy przystani odgrywają uwarunkowania transportowe, związane z położeniem transportowym portu w ujęciu lokalnym, a także regionalnym i ponadregionalnym.

Porty lokalne jako struktury gospodarczo-przestrzenne, a zarazem punkty węzłowe infrastruktury transportu, spełniają również podstawowe funkcje gospodarcze dla regionu:

- transportową, związaną z obsługą ładunków i wykonywaniem przeładunków oraz magazynowaniem i składowaniem towarów;
- przemysłową, wiążącą się z wykonywaniem na terenach portowych działalności przemysłowej (remonty i budowa małych jednostek pływających oraz remonty sprzętu połowowego oraz jego wyrób).
- handlową, nawiązującą do roli i funkcji jakie port morski pełni w procesie dystrybucji towarów, np. sortowanie, przepakowywanie, realizacja kontraktów kupna-sprzedaży, usługi finansowe i prawne;

- obsługę rybołówstwa bałtyckiego, obejmującą usługi przeładunku, magazynowania i przetwórstwa rybnego oraz obsługę kutrów i łodzi rybackich korzystających z portu,
- turystyczno-rekreacyjną, wiążącą się z obsługą pasażerskiego ruchu międzynarodowego oraz statków pasażerskich, jednostek pasażerskich żeglugi przybrzeżnej, jachtingu, jak również różnych form uprawiania sportów wodnych i rekreacji (wędkarstwo, nurkowanie itp.).

Ważnym rodzajem działalności, który może zwiększyć wykorzystanie nadmorskiego położenia portów i przystani oraz ich infrastruktury, są usługi oparte na wiedzy i na nowoczesnych technologiach.

W pierwszej kolejności chodzi o usługi związane z wykorzystaniem polskiej strefy ekonomicznej na Bałtyku, takie jak:

- obsługa i konserwacja instalacji farm wiatrowych na morzu;
- obsługa działalności badawczej i poszukiwawczej w polskiej strefie ekonomicznej;
- obsługa floty i urządzeń pozyskujących kopaliny podmorskie (np. na Ławicy Słupskiej).

Dogodne warunki dla rozwoju w małych portach i przystaniach znajdują również następujące rodzaje działalności:

- szkolenia związane z podnoszeniem kwalifikacji i kompetencji zawodowych osób zatrudnionych w gospodarce morskiej, umożliwiające otrzymanie certyfikatów kompetencji zawodowych, kursy nakierowane na przekwalifikowanie grup zawodowych,
- tworzenie centrów symulacyjnych (wirtualnych terminali, systemów zarządzania ruchem statków, obsługi portowej) opartych na technologiach informatycznych przeznaczonych do prowadzenia badań i szkoleń pracowników portowych i załóg pływających,
- wykorzystywanie istniejącej infrastruktury transportowej i portowej do organizacji ośrodków szkoleniowo-treningowych dla określonych grup zawodowych (ośrodki szkolenia pilotów morskich, załóg holowników, wykorzystujące akwatorium portu) lub testowania systemów bezpieczeństwa i ochrony portów i statków, ćwiczeń związanych z ochroną środowiska, koordynacją akcji ratowniczych i systemów ratownictwa morskiego,

- wykonywanie usług związanych z rekrutacją i szkoleniem marynarzy do pracy na statkach i zarządzaniem technicznym statków (agencje zatrudnieniowe marynarzy, zajmujące się techniczną obsługą statków), a także wykorzystywanie na zasadach outsourcingu innych usług na rzecz przedsiębiorstw armatorskich, portowych i pozostałych podmiotów związanych z gospodarką morską.

Usługi oparte na wiedzy i nowoczesnych technologiach wykazują dużą współzależność w rozwoju (powstanie jednego rodzaju działalności pociąga za sobą rozwój kolejnych usług) i przyczyniają się do aktywizacji zarówno portów, przystani, jak i rozlokowanych wokół nich miejscowości nadmorskich.

### **Korzyści użegłownienia MDW E60**

Użegłowanie międzynarodowej drogi wodnej E60 oraz innych połączonych z nią dróg wodnych będzie miało ogromny wpływ na gospodarkę i społeczeństwo – szczególnie na poziomie lokalnym i regionalnym. Przyniesie to wiele korzyści, które z większości są bardzo trudne do oszacowania. W związku z tym można wyszczególnić główne korzyści niepoliczalne, do których należą:

- możliwość obsługi zaplecza portów morskich, położonych wzdłuż szlaku, przez żeglugę śródlądową,
- poprawa dostępności transportowej i atrakcyjności (konkurencyjności regionów przyległych do drogi wodnej,
- rozwój przemysłu związanego z budową, remontem i obsługą taboru pływającego, jako gałęzi innowacyjnych i proekologicznych,
- poprawa warunków życia ludności, a w szczególności poprawa zdrowia,
- stymulowanie rozwoju regionów, w szczególności na skutek realizacji nowych inwestycji związanych z rewitalizacją dróg wodnych oraz modernizacją i budową portów rzecznych,
- wzrost atrakcyjności inwestycyjnej regionów,
- aktywizacja turystyki wodnej,
- rozszerzenie oferty usługowej ośrodków gospodarczych itp.

Powyższe korzyści wpływają na wzrost atrakcyjności żeglugi kabotażowej wzdłuż MDW E60 i w przyszłości z pewnością wzmocnią ten środek transportu i zwiększą udział w masie transportowanych ładunków. Wartość dodaną użegłownienia MDW E60 należy upatrywać

głównie w ww. korzyściach, które w odpowiednich warunkach gospodarczych wpłyną na rozwój żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i pośrednio oddziałują na rozwój społeczny i gospodarczy regionów przybrzeżnych.

### **Podsumowanie**

Międzynarodowa droga wodna E60 jest śródlądową drogą wodną/morskim szlakiem przybrzeżnym, którego główna trasa biegnie od Gibraltaru do Archangielska wzdłuż wybrzeża Europy. Ma znaczący potencjał turystyczny i handlowy dla regionów Południowego Bałtyku i może stać się bardzo ważnym łącznikiem między morskimi portami lokalnymi. Oddziałuje ona na wszystkie podregiony położone w obrębie województwa pomorskiego i województwa zachodniopomorskiego oraz na podregion elbląski zlokalizowany w województwie warmińsko-mazurskim.

W celu optymalnego wykorzystania potencjału MDW E60 konieczna jest modernizacja infrastruktury portów lokalnych oraz poprawa świadomości społeczeństwa odnośnie korzyści płynących z przeniesienia ładunków z dróg lądowych na drogi wodne.

Masa transportowanych ładunków rośnie, a przepustowość dróg samochodowych w regionach przybrzeżnych charakteryzuje się zmniejszającą się efektywnością. Najlepszą alternatywą do transportu ładunków wzdłuż obszarów położonych na Polskim wybrzeżu powinno być wykorzystanie żeglugi kabotażowej pomiędzy lokalnymi portami morskimi.

Potencjał gospodarczy MDW E60 należy rozpatrywać głównie w kontekście wykorzystania lokalnych portów morskich do obsługi pasażerów i ładunków. Stanowią one centra rozwoju gospodarczego na poziomie lokalnym i regionalnym. Istniejący obecnie potencjał portów lokalnych może być impulsem rozwojowym społeczności gmin nadmorskich. Porty mogą wpływać na aktywizację gospodarki regionów stanowiąc podstawę zróżnicowanej działalności gospodarczej. Ważnym rodzajem działalności, który może zwiększyć wykorzystanie nadmorskiego położenia portów i przystani oraz ich infrastruktury, są usługi oparte na wiedzy i na nowoczesnych technologiach.

Uzeglownienie MDW E60 przyniesie wiele niepoliczalnych korzyści, które pośrednio wpłyną na społeczno-gospodarczy rozwój regionów przybrzeżnych. W związku z tym należy dążyć do uruchomienia regularnej żeglugi wzdłuż MDW E60. Przyczyni się to znacząco do zmiany struktury transportu ładunków z transportu drogowego na transport morsko-rzeczny.

### **Bibliografia**

1. Dane Głównego Urzędu Statystycznego
2. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), Economic Commission for Europe Inland Transport Committee, Geneva 1996
3. EUROSTAT, [appsso.eurostat.ec.europa.eu](https://appsso.eurostat.ec.europa.eu), dostęp dnia 21.04.2019
4. Gospodarka morską. Przegląd statystyczny 2018, Instytut Morski w Gdańsku, 2018.
5. *Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network*, Economic Commission for Europe Inland Transport Committee United Nations, New York and Geneva 2012.
6. Kuszewski W., *Identyfikacja potencjalnych warunków determinujących rozwój portów lokalnych w aspekcie niebieskiego i zielonego wzrostu*, Gdańsk 2017.
7. Kuszewski W., *Przegląd prowadzonych badań nad niebieskim i zielonym rozwojem portów lokalnych*, Gdańsk 2017.
8. Lokalna Strategia Rozwoju na lata 2014-2020 Darłowskiej Lokalnej Grupy Rybackiej, Darłowska Lokalna Grupa Rybacka, Darłowo 2015.
9. Lokalna Strategia Rozwoju na lata 2014-2020, Północnokaszubska Lokalna Grupa Rybacka 2012.
10. Lokalna Strategia Rozwoju Obszarów Rybackich, Stowarzyszenie Lokalna Grupa Rybacka Pradolina Łeby, Gniewino 2013.
11. Lokalna Strategia Rozwoju Słowińskiej Grupy Rybackiej 2014-2020, Słowińska Grupa Rybacka 2016.
12. Luks K.: Polityka wobec portów lokalnych na przykładzie Portu Elbląg, 2009
13. Miszczuk J.: Problemy małych i średnich portów morskich z punktu widzenia administracji państwowej, Szczecin.
14. Nowaczyk P.: Małe porty morskie w strategiach rozwoju gmin nadmorskich. *Przedsiębiorczość i Zarządzanie* Wydawnictwo SAN, tom XVI, zeszyt 4, część I, s.57-72.
15. Nowaczyk, P. (2013). Znaczenie działalności rybackiej małych portów morskich w Polsce dla lokalnego rynku pracy. *Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis. Oeconomica*, 71.
16. *Polskie i Litewskie morskie porty lokalne, jako centra rozwoju regionalnego*, praca zrealizowana w ramach projektu Europejskiego SB LocPorts – Development of South Baltic coastal regions through close cooperation of local ports, Gdańsk 2017.
17. Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa, 2018.
18. Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 – projekt, Wydział Zarządzania Strategicznego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin, kwiecień 2017.



19. Strategia Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025, Stowarzyszenie Północnokaszubskie Lokalna Grupa Rybacka, kwiecień 2016.
20. Ustawa z 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach, Dz.U.2002, nr 110, poz. 967, z późn.zm.
21. Zieziula, J., & Nowaczyk, P. (2015). Tendencje i czynniki zmian w działalności małych portów morskich w Polsce w latach 2009-2014. *Marketing i Zarządzania*, 1(42), 217-228.