

Projekt INCONE60

narzędziem rozwoju gospodarczego wybrzeża południowego Bałtyku

INCONE60 project as a tool of economic development of the South Baltic coastal area

Międzynarodowa droga wodna E60 jest morską szlakiem przybrzeżnym, którego główna trasa biegnie od Gibraltaru na północ wzdłuż wybrzeża, aż do Archangielska. Jej potencjał ekonomiczny czyni ją istotnym łącznikiem między portami lokalnymi. Próby użegłownienia szlaku E60, mimo istotnego transgranicznego znaczenia tego połączenia, nigdy wcześniej nie zostały podjęte lub były podejmowane jedynie na krótkich jego odcinkach, zazwyczaj między dwoma sąsiadującymi ze sobą portami. W związku z tym należy podjąć kroki w celu dokładnego zbadania problemu i stworzenia planu uruchomienia żeglugi. W odpowiedzi na tę potrzebę rozpoczęto realizację projektu INCONE60 – Inland Blue Transport Connector E60.

The international E60 waterway is an offshore route running from Gibraltar to the north along the coast, reaching as far as Arkhangelsk. Its potential makes it an important connection between local ports. However, despite its cross-border importance no attempts to make E60 navigable have ever been made, or were made only in short sections of the route, usually between two neighbouring ports. Therefore, steps should be taken in order to thoroughly investigate the problem and elaborate a plan to start regular shipping. In response to this need, the INCONE60 project – Inland Blue Transport Connector E60 – has been launched.

Wielkość przewozów towarowych w regionie południowego Bałtyku gwałtownie rośnie. Prognozuje się, iż tendencja ta będzie się utrzymywać w nadchodzących latach. Jednocześnie udział sektora kolejowego na europejskim rynku przewozów towarowych w ciągu ostatnich kilku dekad zmalał na rzecz transportu drogowego, co w efekcie powoduje wiele negatywnych skutków dla środowiska. W związku z tym konieczne są szybkie działania w celu skutecznego złagodzenia szkodliwych skutków tych zmian.

Konsultacje, a także badania przeprowadzone podczas realizacji projektu pod tytułem SB LocPorts¹⁾, wykazały, że uruchomienie transportu towarowego i pasażerskiego wzdłuż międzynarodowej drogi wodnej E60 (MDW E60) da wyraźny impuls do rozwoju portów morskich zlokalizowanych wzdłuż linii brzegowej południowego Bałtyku, co z kolei przyczyni się do wzrostu gospodarczego całego regionu. E60 jest częścią europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych i jest wpisany w konwencję AGN. Jej część biegnie wzdłuż wybrzeża państw UE w regionie południowego Bałtyku: Danii, Niemiec,

Polski i Litwy. Obecnie jest to niewykorzystany nadmorski szlak przybrzeżny.

MDW E60 charakteryzuje się dużym potencjałem i może odgrywać ważną rolę w ekologicznej sieci transportowej ładunków i pasażerów. Na obszarze zidentyfikowanym w ramach projektu istnieje potrzeba usprawnienia systemu transportowego, który obecnie opiera się głównie na transporcie drogowym i kolejowym. Międzynarodowa żegluga śródlądowa i żegluga morska bliskiego zasięgu praktycznie nie funkcjonuje.

Wydajne energetycznie i przyjazne dla środowiska rozwiązania transportowe mają kluczowe znaczenie dla przeciwdziałania rozwojowi transportu ciężarowego w południowym regionie Bałtyku z jednej strony i zaspokajania rosnącego zapotrzebowania na transport ze strony biznesu i przemysłu z drugiej. Jeśli nie zostaną podjęte żadne działania, osiągnięcie podstawowych celów strategii dla Morza Bałtyckiego będzie zagrożone.

DELIMITACJA OBSZARU ODDZIAŁYWANIA MIĘDZYNARODOWEJ DROGI WODNEJ E60

MDW E60 jest morską 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 Archangielska²⁾.

W regionie południowego Bałtyku MDW E60 ma dwa dodatkowe odgałęzienia. Jedno z nich, o oznaczeniu E60-07, odbija na północ i biegnie wzdłuż zachodniego wybrzeża Zelandii (Dania) i dalej wzdłuż zachodniego wybrzeża Szwecji. Druga gałąź na wysokości podregionu słupskiego odbija na północ i biegnie wzdłuż wschodniego wybrzeża Szwecji³⁾. Przebieg MDW E60 wraz z jego odnogami przedstawiono na rys. 1.

Szlak E60 w obszarze południowego Bałtyku przebiega wzdłuż pięciu krajów Unii Europejskiej oraz Obwodu Kaliningradzkiego. Do krajów UE zaliczają się: Dania, Niemcy, Szwecja, Polska i Litwa. Pod bezpośrednim oddziaływaniem MDW E60 znajdują się regiony przybrzeżne, które charakteryzują się różnym poziomem rozwoju gospodarczo-społecznego.

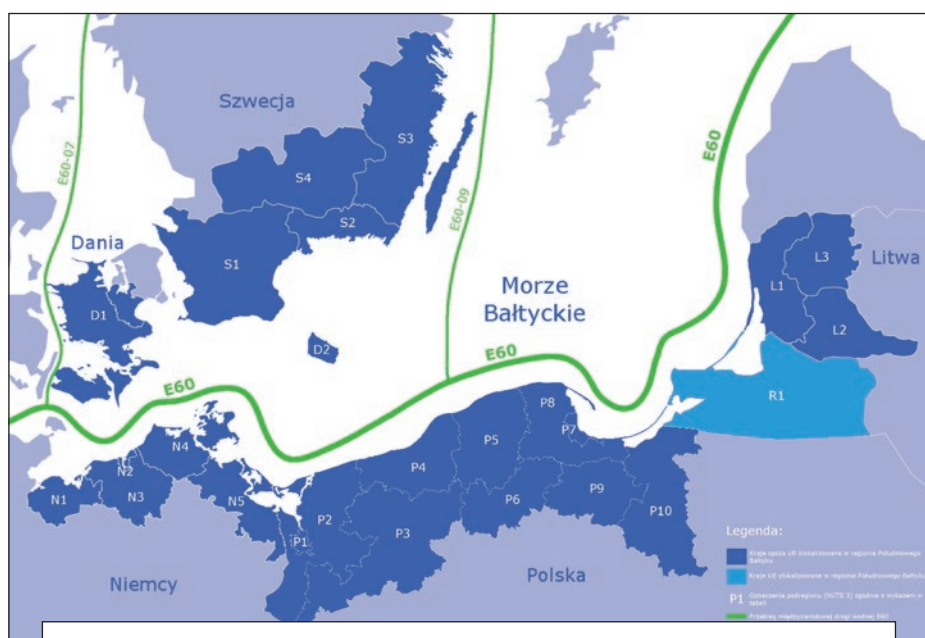
Do analiz wzięto pod uwagę podział na jednostki NUTS⁴⁾ 3. W Danii są to podregio-

¹⁾ Projekt SB LocPorts – projekt dotyczący rozwoju regionów nadbrzeżnych południowego Bałtyku poprzez współpracę portów lokalnych. Projekt realizowany jest przez Instytut Morski w Gdańsku w 2016 r. w ramach programu Program Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk 2014–2020 Interreg VA. Celem projektu było sformułowanie zestawu warunków i narzędzi wspomagających aktywizację peryferyjnych regionów południowego Bałtyku, przy wykorzystaniu lokalnych portów jako centrów rozwoju.

²⁾ European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), United Nations Economic Commission for Europe, Geneva 1996, p. 14.

³⁾ Ibidem.

⁴⁾ 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.



Rys. 1. Regiony południowego Bałtyku będące pod bezpośrednim oddziaływaniem MDW E60 (źródło: R. Koba na podstawie materiałów Programu Południowy Bałtyk)

Tabela I. Podstawowe dane statystyczne podregionów będących pod bezpośrednim wpływem MDW E60 (źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z portali statystycznych poszczególnych krajów)

Kraj	Region	Ludność	Obszar, km ²
Dania (2018)	Zelandia	835 024	7 224,2
	Bornholm	39 783	588,4
Niemcy (2017)	Nordwestmecklenburg	156 993	2 127,0
	Miasto Rostock	208 409	181,0
	Vorpommern-Rügen	225 123	3 215,0
	Vorpommern-Greifswald	237 066	3 946,0
Szwecja (2017)	Skania	1 344 689	11 302,0
	Blekinge	159 371	2 941,0
	Kalmar	243 536	11 171,0
	Kronoberg	197 519	8 458,0
Polska (2017)	Miasto Szczecin	403 883	301,0
	Szczeciński	513 140	7 888,0
	Szczecinecki-Pyrzycki	430 170	10 339,0
	Koszaliński	358 340	4 364,0
	Słupski	335 669	5 245,0
	Chojnicki	226 240	4 105,0
	Gdański	582 205	4 444,0
	Trójmiejski	747 093	414,0
	Starogardzki	433 044	4 102,0
	Elbląski	528 530	7 497,0
Rosja (2018)	Obwód Kaliningradzki	994 599	15 096,0
Litwa (2018)	Kłajpedzki	317 252	5 222,0
	Tauroski	95 817	4 408,0
	Telszeński	134 139	4 350,0

ny Zelandia (Østsjælland, Vest-og Sydsjælland) (D1) i Bornholm (D2). W Niemczech do wspomnianych podregionów zaliczają się Nordwestmecklenburg (N1), Miasto Rostock (N2), Region Rostock (N3), Vorpommern-Rügen (N4) oraz Vorpommern-Greifswald (N4). W Szwecji są to Skania (S1), Blekinge (S2), Kalmar (S3) oraz Kronoberg (S4). W Polsce są to Miasto Szczecin (P1), Szczeciński (P2), Szczecinecko-Pyrzycki (P3), Koszaliński (P4), Słupski (P5), Chojnicki (P6), Trójmiejski (P7), Gdański (P8), Starogardzki (P9) oraz Elbląski (P10). Na Litwie są to podregiony: Kłajpeda (L1), Tauroga (L2) oraz Telszański (L3). Znajdujący się poza granicami Unii Europejskiej Obwód Kaliningradzki oznaczony jest na mapie symbolem R1. Lokalizację tych podregionów przedstawiono na rys. 1.

POTENCJAŁ GOSPODARCZY I SPOŁECZNY PODREGIONÓW

Zgodnie z powyższymi informacjami MDW E60 w regionie południowego Bałtyku przebiega wzdłuż 25 podregionów. Długość MDW E60, 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. 896,29 km⁵⁾. Obszary te łącznie zajmują powierzchnię równą 132 359,6 km², a w 2017 r. zamieszkiwało je 9 962 269 osób. Jest to więcej niż całkowita wielkość populacji zamieszkująca Węgry – 9 778 tys. (2018 r.)⁶⁾. Dane poszczególnych podregionów przedstawiono w tab. I. Taka liczba ludności oznacza znaczący potencjał społeczny, który ma istotny wpływ na gospodarkę poszczególnych krajów i całej Europy.

Potencjał poszczególnych regionów różni się i zależy od wielu czynników. W celu zbadania potencjału gospodarczego omawianych podregionów należałoby poddać analizie co najmniej 14 cech każdego z nich. W związku z tym na potrzeby niniejszego artykułu do wstępnych szacunków wzięto pod uwagę PKB *per capita*, którego wielkość jest iloczynem wskaźników dotyczących: efektywności gospodarki (średnia wydajność pracy), rynku pracy, wskaźnika zatrudnienia, faktycznego rocznego czasu pracy oraz demografii (udział populacji

⁵⁾ Obliczenia własne na podstawie Google Maps.

⁶⁾ Hungarian Central Statistical Office: http://www.ksh.hu/population_and_vital_events, dostęp z dnia 11.10.2018 r.

w wieku 15–64 lat w całości populacji) i jest obliczany według poniższego wzoru:

$$\frac{PKB}{Populacja} = \frac{PKB}{Pracujący \times Czas pracy} \times \frac{Pracujący}{Populacja\ 15 - 64} \times czas\ pracy \times \frac{Populacja\ 15 - 64}{Populacja}$$

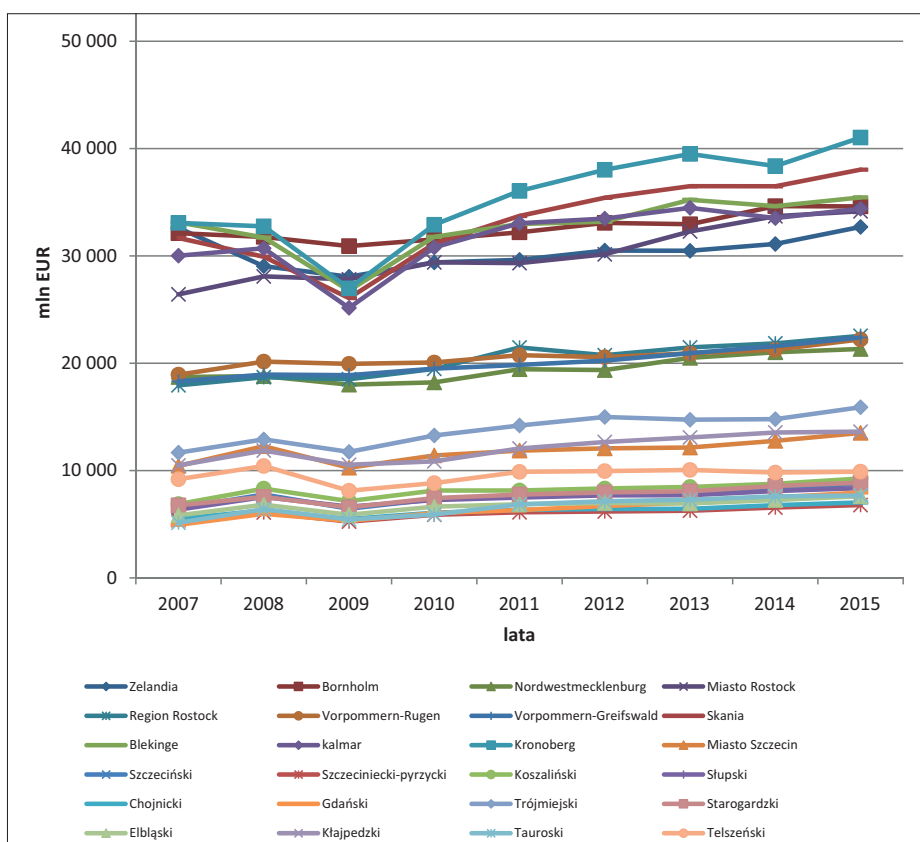
Na podstawie najaktualniejszych danych z Eurostatu wyszczególniono dane dotyczące PKB *per capita* dla badanych podregionów. Do analizy przyjęto zakres lat 2007–2015 aby pokazać tendencje wzrostu gospodarczego danego regionu. Na rys. 2 widać różnice w rozwoju gospodarczym. Wyraźnie w najlepszej sytuacji w 2015 r. był szwedzki region Kronoberg, który osiągnął PKB *per capita* na poziomie 41 029 EUR. Dla porównania PKB *per capita* w tym roku w Polsce wyniósł 11 200 EUR⁷⁾. Najstabszy wynik zanotował podregion szczecińsko-pyrzycki – 6 790 EUR, co stanowi ponad 15-krotnie mniej niż region Kronoberg.

Analizując jednak obszar ciężenia MDW E60 i jego potencjał gospodarczy należy brać pod uwagę cały obszar. Łącznie wszystkie badane regiony w 2015 r. wygenerowały PKB w wysokości 178 979 mln EUR, co w przeliczeniu na jednego mieszkańca w efekcie daje średnie PKB *per capita* na poziomie 19 958 EUR, co oznacza, że średnie dla wszystkich badanych regionów PKB *per capita* jest wyższe od wartości tego miernika dla podregionu trójmiejskiego (15 906 EUR wg danych Eurostatu).

Powyższe wnioski wskazują na to, że badany obszar południowego Bałtyku, który leży w bezpośrednim oddziaływaniu MDW E60, jest obszarem o znaczącym potencjale gospodarczym. Biorąc to pod uwagę, można stwierdzić, że uruchomienie regularnej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu na tej trasie jest uzasadnione i można spodziewać się odpowiedniej wielkości podaży ładunków.

MORSKIE PORTY LOKALNE – POTENCJALNE CENTRA ROZWOJU REGIONALNEGO

Rozważając potencjał gospodarczy badanego obszaru nie można pominąć ważnej roli lokalnych portów morskich zlokalizowanych w obszarze ciężenia MDW



Rys. 2. Wykres tendencji zmian PKB *per capita* w poszczególnych regionach (w EUR); źródło: opracowanie własne na podstawie: Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS3 regions, Eurostat: appsso.eurostat.ec.europa.eu, dostęp z dnia 11.10.2018 r. oraz portali statystycznych poszczególnych krajów

E60. Porty te stanowią centra rozwoju gospodarczego na poziomie lokalnym i regionalnym. Generują lub powinny generować istotne impulsy rozwojowe i zwiększają potencjał rozwoju regionalnego.

Usytuowanie małych portów jest ściśle powiązane z rozwojem funkcji gospodarczych najbliższego otoczenia. Funkcjonowanie portu, oprócz określonych efektów finansowych, ma także dość szerokie oddziaływanie ekonomiczne na najbliższe otoczenie. Do głównych, aczkolwiek trudno wymiernych, korzyści ekonomicznych można zaliczyć m.in. możliwości zmniejszenia bezrobocia, aktywizację gospodarczą regionu czy też wzrost wpływów z podatków.

Oddziaływanie portu na gospodarkę w sferze mikro- i makroekonomicznej jest złożone i wielokierunkowe. Jest ono powiązane z różnymi rodzajami działalności gospodarczej, m.in. z rybołówstwem, transportem, turystyką, handlem czy przemysłem. Funkcjonowanie i rozwój portów są uzależnione w dużej mierze od popytu na usługi generowane przez te porty. Uwzględniając poszczególne obszary aktywności portowej, można wskazać wiele czynników

wzrostu. Najważniejsze obszary oddziaływań i odpowiadający im zasięg przestrzenny obejmują takie aspekty, jak:

- dynamikę zmian demograficznych w skali krajowej i regionalnej,
- perspektywy wzrostu produktu krajowego brutto i wartości dodanej w regionie i w kraju,
- zmiany wielkości produkcji przemysłowej na krajowym oraz regionalnym poziomie,
- poziom i tendencje konsumpcji w skali kraju i regionu,
- poziom i tendencje rozwoju handlu zagranicznego i udział przewozów morskich w jego obrotach.

Porty morskie, ze względu na złożoność swoich funkcji, były od zawsze wielkim rynkiem pracy, zwłaszcza tzw. pracy prostej. Jednak wraz ze zmianami technologicznymi w ramach poszczególnych funkcji portów, a zwłaszcza funkcji transportowej, znaczenie portów jako źródła ilościowego popytu na pracę spada, analogicznie jak w przemyśle. Wzrasta natomiast znaczenie pracy wykwalifikowanej. Z punktu widzenia relacji port-region trudno nie dostrzec zależności między możliwościami rozwoju portu

⁷⁾ Na podstawie Eurostat.

a możliwościami pozyskania wykwalifikowanej kadry.

W związku z tym obserwuje się w ostatnich latach zmianę relacji port-region. To nie port jest impulsem rozwojowym miasta, ale rozwój portu jest uzależniony od impulsów płynących z jego otoczenia. Dotyczy to zarówno szkolnictwa i dostępności portu od zaplecza, co było tradycyjnym „stykiem” miasta i portu, jak i nowego problemu – wspólnych portowo-miejskich działań na rzecz optymalnego wykorzystania przestrzeni tak miejskiej, jak i portowej.

Jednym z przykładów wzajemnych impulsów rozwojowych port-miasto jest idea klastra. Port morski stanowi naturalną podstawę klastrów przemysłowych i to nie tylko tych, które można określić mianem morskich. Najbardziej predestynowane do stania się podstawą klastra w porcie morskim są przedsiębiorstwa tzw. ścisłych przemysłów morskich, tj. takich, które mogą istnieć tylko przy dostępie do wody, a więc głównie wszelkiego rodzaju stocznie, a w wypadku portów regionalnych stocznie jachtowe i budujące/remontujące małe jednostki pływające oraz przemysł rybny. Wszystkie inne rodzaje firm przemysłowych wybierają lokalizację w porcie wyłącznie na podstawie rachunku ekonomicznego. Jednak powstanie klastra może nastąpić dopiero po osiągnięciu pewnego stadium rozwoju określonego zespołu przedsiębiorstw.

Kluczowe znaczenie dla rozwoju silnych więzi pomiędzy portem lokalnym i jego otoczeniem ma postawa samorządu gminy miasta portowego. To ten podmiot musi ocenić znaczenie portu i nakreślić jego perspektywy. Jednak budowanie skutecznej strategii rozwoju portu lokalnego wymaga stałej współpracy pomiędzy poszczególnymi szczeblami władz publicznych.

Niezależnie od wielkości i znaczenia danego portu jest on zawsze istotnym składnikiem potencjału rozwojowego w skali gminy, regionu, kraju, a jako składnik lokalnego potencjału rozwojowego każdy port lokalny powinien być przedmiotem polityki samorządowej, kształtowanej na szczeblu gminy.

Istniejący obecnie potencjał portów lokalnych może być impulsem rozwojowym społeczności regionów 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 mogą wpływać na aktywizację gospodarki regionów, stanowiąc podstawę zróżnicowanej działalności gospodarczej. Dodatkową funkcją przestrzenną jest funkcja regionalna dotycząca obsługi istniejącego i ukształtowanego już regionu gospodarczego przez port, portowy przemysł i aparat handlowy oraz transport.

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 i 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 przetadunku, 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.).

Ze względu na zmianę charakteru gospodarki maleje znaczenie funkcji przemysłowej portu. Ocenia się, że w przyszłości funkcja przemysłowa portów będzie się opierać głównie na zakładach produkujących towary wysoko przetworzone, które nie mają ograniczeń lokalizacyjnych. Ich pozyskanie dla portów będzie zatem przedmiotem walki konkurencyjnej, tak jak pozyskanie ładunków w ramach funkcji transportowej. Opisane zjawiska będą dotyczyły przede wszystkim dużych portów uniwersalnych. Porty lokalne nadal będą mogły rozwijać funkcje przemysłowe, np. rybołówstwo i przetwórstwo. O ile rybołówstwo morskie na akwenach zamkniętych, jak Bałtyk, nie może się dynamicznie rozwijać ze względów przyrodniczych, o tyle nie oznacza to redukcji przemysłu przetwórstwa ryb. Tyle że zwiększy się w ich produkcji udział ryb z importu, które mogą i powinny być dostarczone wodą. Rybo-

łówstwo miejscowe pozostanie natomiast atrakcją turystyczną, dając świeże ryby na brzegu i możliwość wędkowania na morzu. Ponadto porty lokalne sprzyjają lokalizacji małych stoczni.

Prócz rozwoju funkcji typowo transportowych i przemysłowych porty regionalne winny upatrywać swoich szans w zwiększeniu ruchu turystycznego oraz w rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu. Położenie geograficzne małych portów i przystani wskazuje, że mogą być one ważnym ogniwem zarówno w obsłudze, jak i w stymulacji rozwoju turystyki oraz wypoczynku w ich rejonie. Są bowiem usytuowane w regionach o wysokich walorach przyrodniczych. Rozwój kwalifikowanej bazy obsługi turystyki morskiej, jachtingu i innych sportów wodnych może następować poprzez lepsze wykorzystanie istniejących obiektów hydrotechnicznych portów, bądź ich rozbudowę połączoną z lokalizacją bazy obsługi technicznej, lądowych miejsc postoju dla jachtów i urzędzeń socjalnych na zapleczu portów. Te działania mogą spowodować wzrost zatrudnienia, uporządkowanie i rozwój infrastruktury technicznej oraz ożywienie społeczno-gospodarcze miast i gmin portowych.

INCONE60 IMPULSEM ROZWOJU GOSPODARCZEGO REGIONÓW PRZYBRZEŻNYCH

Szlak MDW E60 ma potencjał gospodarczy i powinien stać się bardzo ważnym łącznikiem między portami lokalnymi. Obecnie regularna żegluga wzdłuż E60 właściwie nie istnieje. Żegluga morska bliskiego zasięgu między portami lokalnymi leżącymi na terenie podregionów wymienionych w pierwszej części artykułu nie funkcjonuje ze względu na ograniczenia prawne i administracyjne, utrudnione procedury przejść granicznych, zamknięte dla ruchu strefy wojskowe oraz morskie obszary parków krajobrazowych. Pomimo znacznego potencjału istnieje wiele barier, które uniemożliwiają jego wykorzystanie. O ile pokonanie większości barier jest możliwe, aczkolwiek bardzo trudne i czasochłonne, to pozostaje odcinek wzdłuż wybrzeża Obwodu Kaliningradzkiego. Na wodach terytorialnych w tej sekcji znajdują się zarówno rosyjskie obszary militarne, które całkowicie wykluczają jakikolwiek ruch statków turystycznych, jak również obszar parku krajobrazowego Mierzei Kurońskiej, co również jest znacznym utrudnieniem. Wobec tego szlak E60 w obecnej

formie będzie mógł funkcjonować jedynie w wypadku nawiązania ścisłej współpracy z Obwodem Kaliningradzkim i z portami lokalnymi leżącymi na jego wybrzeżu.

Prób uzeglownienia szlaku E60 nigdy wcześniej nie podjęto, lub były podejmowane jedynie na krótkich jego odcinkach, zazwyczaj między dwoma sąsiednimi portami. Pomimo istotnego transgranicznego znaczenia tego szlaku nie znaleziono rozwiązania istniejących barier. Droga ta właściwie nie istnieje – jest tylko oznaczona i zlokalizowana na mapie AGN. W związku z tym celowe wydaje się podjęcie kroków pozwalających na dokładne zbadanie problemu i stworzenia planu aktywizacji.

W tym celu w czerwcu 2018 r. Instytut Morski w Gdańsku, wraz z partnerami, rozpoczął realizację międzynarodowego projektu INCONE60 – Inland Blue Transport Connector E60, który jest realizowany w ramach Programu UE Południowy Bałtyk i współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Celem projektu jest opracowanie koncepcji uruchomienia regularnej żeglugi wzdłuż międzynarodowej drogi wodnej E60 i połączenie jej z siecią innych śródlądowych dróg wodnych – E30, E40 i E70. Koncepcja obejmuje aspekty techniczne, ekonomiczne i społeczne w celu osiągnięcia najlepszych możliwych skutków ekonomicznych.

Projekt jest ukierunkowany na poprawę dostępu obszarów lokalnych i regionalnych do europejskich i transnarodowych dróg wodnych. Działania w ramach projektu skoncentrują się na innowacyjnych rozwiązaniach transportowych, aby zapewnić zorientowane na przyszłość, wysokiej jakości i przyjazne dla środowiska usługi transportowe dla obywateli i podmiotów gospodarczych. Zostaną podjęte działania w celu poprawy wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych, a także zwiększenia wydajności. Ponadto działania w ramach projektu będą promować ekologiczne środki transportu i innowacyjne rozwiązania napędowe, przyczyniając się w ten sposób do dekarbonizacji działalności transportowej i łagodzenia wpływu systemów transportowych na środowisko.

Ponadto partnerstwo INCONE60 obejmuje belgijski Port Oostende działający na obszarze Morza Północnego. Jest to port lokalny o dużym potencjale rozwojowym, znaczącej wiedzy i doświadczeniu w sektorze transportu ekologicznego. Port Oostende, m.in., bierze udział w pracach nad systemami niekonwencjonalnych źródeł energii: np. skroplony gaz ziemny/wodór.

Port w Oostende ma istotne znaczenie dla wiedzy i know-how regionu Morza Bałtyckiego. Będzie to wielka wartość dodana dla INCONE60 i sektora morskiego w regionie Morza Bałtyckiego.

Projekt będzie próbował sformułować zestaw rozwiązań transportowych wspierających aktywny rozwój peryferyjnego regionu przybrzeżnego obszaru południowego Bałtyku, koncentrując się na portach lokalnych jako centrach rozwoju. Pomoże to zwiększyć konkurencyjność regionu Morza Bałtyckiego oraz zwiększyć jego dostępność i atrakcyjność. Jednym z tych rozwiązań będzie otwarty model przepływu ładunków w Regionie Południowego Bałtyku, który będzie adresowany szczególnie do sektora biznesowego – obsługi ładunków, spedytorów logistycznych i innych podmiotów transportowych działających w tym obszarze.

Projekt INCONE60 ma na celu promowanie transportu śródlądowymi drogami wodnymi oraz tworzenie lub ulepszenie nowych połączeń śródlądowych dróg wodnych i rozwiązań dla transportu towarowego i pasażerskiego między różnymi regionami południowego Bałtyku, w tym Obwodu Kaliningradzkiego, i połączenia ich z regionem Morza Północnego drogą morską E60. Przyczyni się to znacząco do zmiany struktury transportu ładunków z transportu drogowego na transport morsko-rzeczny. Dzięki temu zostaną uzyskane pewne korzyści środowiskowe, gospodarcze i społeczne. Ponadto zwiększenie udziału transportu wodnego przyczyni się do: zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, zmniejszenia negatywnego wpływu na wrażliwe obszary ekologiczne, zmniejszenia zużycia zasobów nieodnawialnych, oszczędności na kosztach paliwa, zmniejszenia wahań kosztów operacyjnych związanych z ceną oleju napędowego, zmniejszenie wpływów podatków drogowych itp.

Model przepływu towarów, który zostanie zrealizowany w ramach projektu INCONE60, przyczyni się do poprawy i optymalizacji zarządzania lokalnymi portami morskimi, towarowymi i operatorami logistycznymi oraz zwiększy bezpośredni wpływ na efektywność zarządzania.

WNIOSKI

Biorąc pod uwagę przeprowadzone badania, które wykazały duży potencjał Międzynarodowej Drogi Wodnej E60 oraz brak planów jej wykorzystania, można dojść do wniosku, że niewątpliwie zachodzi potrzeba

jej aktywizacji. Rewitalizacja MDW E60 byłaby istotnym czynnikiem rozwoju społeczno-ekonomicznego regionów położonych wzdłuż całej jego długości.

Kraje zlokalizowane wzdłuż jej przebiegu uzyskałyby możliwości przyspieszenia rozwoju swoich północnych obszarów i uzyskałyby możliwość transportu towarów generowanych na ich terenie na rynki światowe przy wykorzystaniu portów lokalnych. W przeprowadzonym wstępnym badaniu nie dopatrzono się negatywnego oddziaływania planowanej aktywizacji na jakikolwiek aspekt życia społeczno-gospodarczego i ekonomicznego regionów objętych oddziaływaniem MDW E60. Pozytywny wpływ na kluczowe obszary społeczno-gospodarcze będą miały długofalowy charakter i będą się przyczyniać do zrównoważonego rozwoju całego obszaru, a również i kraju.

Ważnym elementem rozwoju obszaru jest wymiana handlowa zarówno z krajami zachodniej, jak i wschodniej Europy. Główne sektory gospodarki tego obszaru to turystyka, transport i logistyka, handel, przetwórstwo rolno-spożywcze, przemysł lekki oraz rolnictwo.

Można spodziewać się, że aktywizacja szlaku wodnego będzie miała bezpośredni wpływ na gospodarkę i działania przedsiębiorstw, rynek pracy, zamożność i jakość życia. Rewitalizacja szlaku E60 przyczyni się do wzrostu dynamiki i poprawy konkurencyjności obszarów zlokalizowanych w strefie rozwojowej drogi wodnej, a równocześnie umożliwi włączenie żeglugi śródlądowej do sieci transportowej jako alternatywnej gałęzi transportu, szczególnie w obsłudze transportowej wymiany handlowej w relacjach wschód-zachód-wschód.

Wykorzystanie szansy wynikającej ze współpracy regionów w obszarze transgranicznym i wzdłuż przebiegu MDW E60 stwarza duże możliwości aktywizacji regionów przygranicznych, głównie poprzez rozwój różnych form współpracy transgranicznej oraz międzyregionalnej i międzynarodowej. Współpraca transgraniczna regionów Danii, Niemiec, Polski, Rosji i Litwy powinna być skoncentrowana głównie na realizacji wyłonionych wspólnych inicjatyw służących całemu obszarowi.

Wpływ uzeglownienia szlaku E60 na działalność gospodarczą będzie się przejawiać udziałem w różnego rodzaju przedsięwzięciach dotyczących rozwoju drogi wodnej, jak również nowymi formami działalności gospodarczej obejmującej także sektor usług. Rozszerzenie możliwości dla

działalności gospodarczej będzie stymulować aktywizację i przedsiębiorczość, wpływając z kolei na rynek pracy. Zwiększone zapotrzebowanie na siłę roboczą w regionie stanie się ważnym czynnikiem uzyskiwania i zwiększania zarobków, a w rezultacie doprowadzi do wzrostu dochodów ludności.

LITERATURA

- [1] Analiza stanu infrastruktury w portach rybackich i przystaniach pod kątem dalszych potrzeb inwestycyjnych. 2012. Morski Instytut Rybacki, Gdynia.
- [2] Bank Danych Lokalnych – <https://bdl.stat.gov.pl>, dostęp z dnia 11.10.2018.
- [3] Bevölkerungsstand der Kreise, Ämter und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern. 2018. Statistisches Amt Mecklenburg – Vorpommern, Schwerin.
- [4] Bierndgarski H. 2009. Małe porty prą do przodu. Polska Dziennik Bałtycki, Baltexpo, 1 września 2009.
- [5] Christowa Cz. 2007. Uwarunkowania funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich W: Funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich w świetle zapisów „Zielonej Księgi” polityki morskiej Unii Europejskiej. VII Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Porty Morskie 2007”. Pod red. K., Chwesiuka, Prace Monograficzne Akademii Morskiej w Szczecinie.
- [6] Formy aktywizacji rozwoju średnich i małych portów morskich polskiego wybrzeża. Modele zarządzania małymi portami – rekomendacje dla Polski. 2010. Kancelaria Senatu Biuro Analiz i Dokumentacji, Dział Analiz i Opracowań Tematycznych. Warszawa.
- [7] Formy aktywizacji rozwoju średnich i małych portów morskich polskiego wybrzeża. 2010. Kancelaria Senatu Biuro Analiz i Dokumentacji, listopad 2010.
- [8] Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS3 regions, Eurostat: [appsso.eurostat.ec.europa.eu](http://ec.europa.eu), dostęp z dnia 11.10.2018 r.
- [9] Grzelakowski A.S. 2007. Formy i kierunki aktywizacji rozwoju małych portów morskich w UE W: Dwa lata Polski morskiej w Unii Europejskiej. XXII Sejmik Morski, Świnoujście-Ystad, **Zeszyty Morskie**.
- [10] Hungarian Central Statistical Office: http://www.ksh.hu/population_and_vital_events, dostęp z dnia 11.10.2018.
- [11] 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.
- [12] Kopyściński T., T. Rólczyński. 2013. Analiza porównawcza potencjału gospodarczego regionów w Polsce w latach 2006–2012. Wrocław.
- [13] Kuszewski W. 2017. Identyfikacja potencjalnych warunków determinujących rozwój portów lokalnych w aspekcie niebieskiego i zielonego wzrostu. Gdańsk.
- [14] Kuszewski W. 2017. Przegląd prowadzonych badań nad niebieskim i zielonym rozwojem portów lokalnych. Gdańsk.
- [15] Luks K. 2009. Polityka wobec portów lokalnych na przykładzie Portu Elbląg.
- [16] Metoda dekompozycji Produktu Krajowego Brutto (PKB) oraz Wartości Dodanej Brutto (WDB) w zastosowaniu do analizy struktury różnic regionalnych. 2016. Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS. Warszawa.
- [17] Miszczuk J. 1999. Problemy małych i średnich portów morskich z punktu widzenia administracji państwowej, w: Małe porty morskie oraz ich otoczenie lokalne i regionalne, Wydawnictwo FOKA, Szczecin.
- [18] Nowaczyk P. 2015. Małe porty morskie w strategiach rozwoju gmin nadmorskich, w: Strategia jednostki samorządu terytorialnego w świetle wyzwań XXI wieku, Przedsiębiorczość i Zarządzanie Wydawnictwo Społecznej Akademii Nauk, tom XVI, zeszyt 4, część I, s. 57–72, Warszawa.
- [19] Podział Polski na jednostki NUTS 3 obowiązujący od 1 stycznia 2018 r. Portal Internetowy Głównego Urzędu Statystycznego: <http://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/klasyfikacja-nuts/klasyfikacja-nuts-w-polsce/>, dostęp z dnia 11.10.2018.
- [20] Portal internetowy Denmark Statistics – <https://www.dst.dk/en>, dostęp z dnia 10.10.2018.
- [21] Portal internetowy Destatis Statistisches Bundesamt – <https://www.destatis.de/DE/Startseite.html>, dostęp z dnia 10.10.2018.
- [22] Portal internetowy Głównego Urzędu Statystycznego – <https://www.stat.gov.pl>
- [23] Portal Internetowy Lietuvos statistikos departamentas: <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?region=all#/>, dostęp z dnia 11.10.2018.
- [24] Portal internetowy Statistics Sweden SCB – <http://www.scb.se/en/finding-statistics/>, dostęp z dnia 11.10.2018.
- [25] Portal internetowy UrbiStat – <https://ugeo.urbi-stat.com/AdminStat/de/de/demografia/dati-sintesi>, dostęp z dnia 11.10.2018.
- [26] Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). 2013. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, lipiec.
- [27] Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Główny Urząd Statystyczny. 2016. Szczecin.
- [28] Szczurek W. 2002. Działalność gospodarcza gmin w portach morskich. Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- [29] Zieziula J. 2016. Identyfikacja czynników determinujących wielkość obrotów przeladunkowych w małych portach morskich na przykładzie Portu Dartowo. Uniwersytet Szczeciński.
- [30] Оценка численности постоянного населения на 1 января 2018 г. и в среднем за 2017 г., Portal Internetowy Федеральная служба государственной статистики: www.gks.ru/free_doc/new_site/population/.../PrPopul2018.xlsx, dostęp z dnia 11.10.2018.