

Konrad Misztal

Zrównoważony rozwój Europy Bałtyckiej

Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, 57-62

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

KONRAD MISZTAL
Uniwersytet Gdański

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ EUROPY BAŁTYCKIEJ

Ekosystem Morza Bałtyckiego

W Europie Bałtyckiej, obejmującej Region Morza Bałtyckiego (RMB), zrównoważony rozwój oznaczający dbałość o ekosystem, jak nigdzie indziej na świecie, nabiera szczególnego znaczenia i wymiaru. Jeżeli zatem zastanowimy się nad teraźniejszością i przyszłością Europy Bałtyckiej, musimy w pierwszej kolejności pomyśleć o stanie ekologicznym Morza Bałtyckiego, stanowiącego podstawę wielorakiej działalności państw nadmorskich i źródło dobrobytu ich społeczeństw. Z tej racji ochrona środowiska morskiego staje się imperatywem dla każdego kraju bałtyckiego z osobna i dla wszystkich państw regionu łącznie, świadczącym o ich społecznej odpowiedzialności.

Morze Bałtyckie jest jednym z najbardziej zagrożonych mórz na świecie, charakteryzuje się wysokim stopniem degradacji środowiska naturalnego, tak ze względu na ograniczony kontakt z wszechoceanem i związaną z tym znikomą wymiennalność wód, jak i ze względu na aktywną i zróżnicowaną działalność gospodarczą państw nadmorskich. Wokół Morza Bałtyckiego jest skupionych dziewięć państw z dobrze rozwiniętymi gospodarczo i wysoko zurbanizowanymi regionami nadmorskimi¹,

¹ W Regionie Morza Bałtyckiego znajduje się 60 dużych miast.

z licznymi portami morskimi² i dużym ruchem statków³, ze względu na ożywioną intraregionalną i ekstraregionalną wymianę towarową oraz systematycznie wzrastające przewozy pasażerskie. Morze Bałtyckie należy do akwenów o największej na świecie koncentracji linii promowych, na których przewozi się łącznie ponad 100 milionów pasażerów rocznie. W bałtyckich portach morskich przeładowuje się w ciągu roku około 700 mln ton różnorodnych ładunków, głównie masowych⁴, co stanowi około 15% światowych obrotów drogą morską. Dominują w nich statki do przewozu płynnych i suchych ładunków masowych, których naturalne i techniczne (zewnątrzne) właściwości mogą być w określonych okolicznościach zagrożeniem dla środowiska morskiego. Bałtyckie szlaki żeglugowe należą do najbardziej zatłoczonych w żegludzie światowej⁵. Ze względu na rosnący ruch statków i obrotów towarowych oraz wzrastający ruch pasażerów, w połączeniu ze specyfiką wynikającą z wewnątrzpaństwowego położenia, Morze Bałtyckie uznane zostało przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) za szczególnie wrażliwy obszar morski (*Particularly Sensitive Sea Area*).

W prowadzonych analizach przewiduje się systematyczny wzrost przytoczonych wielkości, między innymi z uwagi na to, że Region Morza Bałtyckiego należy do najbardziej rozwijających się w Unii Europejskiej.

Morze Bałtyckie jest nie tylko obszarem eksploatacji, ale także eksploracji. Tradycyjne i najstarsze formy wykorzystania morza, to jest żegluga morska i rybołówstwo morskie, uzupełniane są obecnie przez wzrastającą działalność przemysłową na morzu, polegającą na poszukiwaniu i wydobywaniu surowców z dna morskiego, budowie i eksploatacji elektrowni wiatrowych i rurociągów podwodnych oraz na montażu kabli podwodnych. Przewidywana budowa gazociągu północnego (Nord Stream) na dnie Bałtyku, realizowana w interesie dwóch państw regionu, Rosji i Niemiec, może spowodować katastrofę ekologiczną o nieprzewidywalnych skutkach dla wszystkich krajów nadbałtyckich. Wydaje się, że względy ekologiczne w ogóle nie były brane pod uwagę przy planowaniu tej inwestycji.

Wzmóżona eksploracja mórz wynika głównie z uszczuplania lub wyczerpywania się zasobów naturalnych na lądzie. Morze Bałtyckie nie jest pod tym względem

² W regionie jest 408 portów i przystani morskich (w tym 130 obsługujących obroty międzynarodowe), zróżnicowanych pod względem wielkości, typów i rodzajów. Por. K. Misztal, *Region Morza Bałtyckiego i jego porty morskie*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego nr 5, Gdańsk 2008, s. 43.

³ Według szacunków Komisji Helsińskiej (HELCOM) w każdym momencie na Bałtyku znajduje się ok. 2000 statków, a każdego miesiąca jego wody przemierza do 3500 do 5000 jednostek pływających. HELCOM Activities 2007 Overview (Baltic Sea Environment Proceedings no. 114), Helsinki Commission, Helsinki 2008, s. 68.

⁴ K. Misztal, *op.cit.* s. 43.

⁵ *Gospodarka morską*, „Przegląd Statystyczny” 2008, Gdańsk 2008, s. 150.

wyjątkiem na świecie, jednakże jego wewnątrzpaństwowe położenie i niewielki obszar, przy wysoce rozwiniętej funkcji transportowej, przemawiają za ograniczonym (czy kontrolowanym) wykorzystaniem w celach eksploracyjnych.

Bałtyk, będący morzem dziewięciu państw (a pośrednio również śródlądowych państw Europy), sprzyja różnorodnym powiązaniom międzynarodowym, nie tylko między poszczególnymi krajami, ale i podmiotami gospodarczymi. Postępujące procesy globalizacyjne, integracyjne i regionalizacyjne wymagają holistycznego postrzegania mórz i oceanów, jako środowiska zarówno życia, jak i wielorakiej działalności gospodarczej, o takim samym znaczeniu jak lądy⁶.

Determinanty równowagi ekologicznej Regionu Bałtyckiego

Podstawowym warunkiem wszechstronnej uprawy mórz jest zachowanie ich równowagi ekologicznej i niedopuszczenie do obciążenia ekosystemu morskiego ponad dopuszczalne granice, określane jako pojemność środowiska morskiego lub jego wydolność naturalna⁷.

Morze Bałtyckie należy do tych mórz, w których granice pojemności środowiska zostały poważnie naruszone. Jak już wspomniano, Bałtyk należy do mórz o bardzo wysokim stopniu zanieczyszczenia. Głównym sprawcą degradacji jego środowiska morskiego są jednak zanieczyszczenia pochodzące z lądu. Stanowią one aż 97% ogółu zanieczyszczeń wprowadzanych do tych wód, a jedynie 3% zanieczyszczeń wynika z działalności na morzu⁸. Bardzo duży udział w zanieczyszczeniu wód powierzchniowych Bałtyku mają ścieki komunalne i przemysłowe odprowadzane bezpośrednio z zakładów przemysłowych lub siecią kanalizacji miejskiej wprost do morza lub przez rzeki. W takich krajach jak Polska, Rosja, Litwa, Łotwa i Estonia są to w głównej mierze ścieki nieoczyszczone, ze względu na słabe wyposażenie miast nadmorskich i zakładów przemysłowych w urządzenia oczyszczające. Na zanieczyszczenia najbardziej narażona jest strefa brzegowa morza. Jednakże substancje toksyczne rozpraszane prądami morskimi są przenoszone na znaczne odległości. Ponadto cechuje je odporność na biodegradację i środowiskowe procesy oczyszczania.

⁶ K. Misztal, *Globalne otoczenie środowiskowe portów morskich*, w: *Przedsiębiorstwo w otoczeniu globalnym*, Gdańsk 2008, s. 247–256.

⁷ K. Misztal, *Zrównoważony rozwój portów morskich*, w: *Zrównoważony rozwój transportu*, Gdańsk 2009.

⁸ <http://www.naszbaaltyk.pl/zanp.php>.

Niewątpliwie na stan środowiska morskiego wpływają również porty morskie w wyniku prowadzonej działalności gospodarczej. Koncentrują one duże ilości różnorodnych ładunków, o zróżnicowanej strukturze asortymentowej i właściwościach, tak natury technicznej (zewnętrznej), jak i naturalnej (wewnętrznej), co jest związane z techniką i technologią usług portowych. Obsługują one również różnorodne środki transportowe (głównie statki), dowożące i odwożące ładunki w ramach lądowo-morskich łańcuchów dostaw. W basenie Morza Bałtyckiego występuje duża liczba różnorodnych portów i przystani morskich, obsługujących ruch pasażerski i towarowy w relacjach międzynarodowych i lokalnych. Głównym składnikiem obrotów towarowych tych portów są ładunki masowe.

Bardzo duży ruch statków na Bałtyku jest także źródłem zanieczyszczenia w wyniku wyrzucania różnorodnych odpadów do morza. Znaczenie tego nośnika zanieczyszczeń wzrasta w miarę koncentracji statków na niewielkich akwenach morskich. Wyjątkowo niebezpieczne dla środowiska morskiego katastrofy statków, zwłaszcza zbiornikowców, wykazują w ostatnich latach tendencję spadkową na Bałtyku, chociaż ich liczba jest prawie dwukrotnie wyższa niż pięć lat temu⁹. Należy to uznać za zjawisko pozytywne, zanieczyszczenia olejami lub ropą niosą bowiem ze sobą katastrofalne skutki dla środowiska morskiego. Transport morski uznawany jest jednak za najbardziej przyjazny środowisku naturalnemu ze wszystkich gałęzi transportu, a zanieczyszczenia morza i atmosfery spowodowane przez statki stanowią niewielki procent wszystkich zanieczyszczeń środowiska morskiego, szczególnie zaś wód powierzchniowych (otwartych).

Idea zrównoważonego rozwoju w Europie Bałtyckiej

Ochrona środowiska morskiego w Regionie Morza Bałtyckiego nabrała pierwszoplanowego znaczenia i, jak nigdzie indziej na świecie, silnie integruje państwa nadbrzeżne. Ochrona wspólnego dobra, jakim jest Morze Bałtyckie, zjednoczyła państwa nadbałtyckie jeszcze w okresie istniejących w Europie podziałów politycznych i stanowiła pierwsze przejawy procesów integracyjnych na kontynencie europejskim. Problemy ochrony środowiska morskiego stały się priorytetem i niejako podwaliną bałtyckiej współpracy państw. Poczucie odpowiedzialności za to środowisko doprowadziło państwa nadbałtyckie do podjęcia wspólnych działań już w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku. Efektem porozumienia państw nadbałtyckich było podpisanie w 1974 roku w Helsinkach *Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza*

⁹ HELCOM Activities 2007..., s. 68.

Bałtyckiego (*Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea*). Konwencja ta, jako pierwsza w świecie, zawierała postanowienia dotyczące kompleksowego uregulowania problemów zanieczyszczenia Morza Bałtyckiego (pochodzącego ze wszystkich źródeł, to jest ze statków, z lądu i z powietrza). Weszła w życie w 1980 roku. Głównym jej celem było przywrócenie ekologicznej równowagi Morza Bałtyckiego oraz wzmocnienie współdziałania i kooperacji państw regionu.

Europa Bałtycka jest jedynym regionem na świecie, gdzie idea zrównoważonego rozwoju stanowi priorytet w ramach współpracy państw nadbałtyckich. Świadczą o tym programy VASAB 2010 i 2010 Plus oraz Agenda 21 dla Bałtyku – Baltic 21.

Zadaniem programu VASAB 2010 i 2010 Plus – *Wizje i strategie wokół Bałtyku* – jest wspieranie współpracy państw nadbałtyckich w celu osiągnięcia zrównoważonego rozwoju i spójności przestrzennej¹⁰. Program opiera się na promowaniu aktywnego (operacyjnie zorientowanego) planowania przestrzennego, które ma się do tego przyczynić, a także wzmocnić współpracę międzynarodową.

Z kolei Agenda 21¹¹ dla Morza Bałtyckiego – Baltic 21, zakłada, że region bałtycki powinien się przekształcić w zintegrowany, dynamiczny i konkurencyjny obszar zrównoważonego rozwoju z poszanowaniem społecznie akceptowanych kryteriów środowiskowych. Realizacja zadań opiera się na charakterystycznej dla zrównoważonego rozwoju zasadzie trójwymiarowości, obejmującej aspekty ekonomiczne, społeczne i ekologiczne¹².

U podstaw koncepcji zrównoważonego rozwoju leży idea sprzężenia w jedną całość zagadnień ekonomicznych, społecznych, ekologicznych i przestrzennych aktywności ludzkiej. Aktywność ta nie może jednak rozwijać się żywiołowo, lecz powinna być poddana kontrolowanym ograniczeniom i sterowanym kierunkom zmian dla dobra nie tylko współczesnego pokolenia, ale i potomnych.

Ekologiczne podejście do mórz i oceanów pozbawia uzasadnienia występowania sztucznych granic w postaci wód terytorialnych czy wyłącznych stref ekonomicznych. Regulacje prawne o charakterze międzynarodowym wykraczają poza te granice, a zasada wolności mórz oznacza wolny handel morski i nieograniczony dostęp do każdego portu morskiego. W tym rozumieniu morze czy ocean stanowi jednolitą całość i jest wspólnym

¹⁰ Pełny program VASAB 2010 i 2010 Plus znajduje się na www.vasab.org.pl.

¹¹ Program państw bałtyckich (Baltic 21) do 2030 r. w ramach *Globalnego programu działań na XXI wiek* (Agenda 21), będący pokłosiem dwóch Szczytów Ziemi w Rio de Janeiro w 1992 r. i w Johannesburgu w 2002 r.

¹² Model funkcjonowania Agendy 21 w Regionie Bałtyckim szeroko został omówiony w: W. Toczyński, *Region Bałtycki. Rozwój przestrzenny, programy, inwestycje*, Gdańsk 1999 oraz *idem*, *System monitoringu rozwoju zrównoważonego Polski Północnej w Regionie Bałtyckim*, Gdańsk 2003.

dobrem. Powstrzymanie procesu degradacji środowiska morskiego jest zadaniem wspólnym, globalnym, nie ma charakteru regionalnego czy lokalnego. Jest to bodajże jedna z niewielu spraw współczesnego świata, która łączy, a nie dzieli państwa i społeczeństwa.

Z niniejszych rozważań wynika, iż aby korzystać z dobrodziejstw i możliwości, jakie stwarza dostęp do morza, musimy je chronić, nie tylko w interesie naszego pokolenia, ale i następców.

Literatura

Gospodarka morska, „Przegląd Statystyczny” 2008, Gdańsk 2008.

HELCOM Activities 2007 overview (Baltic Sea Environment Proceedings, no. 114), Helsinki Commission, Helsinki 2008.

<http://www.naszbaltyk.pl/zanp.php>.

<http://www.vasab.org.pl>.

Misztal K., *Globalne otoczenie środowiskowe portów morskich*, w: *Przedsiębiorstwo w otoczeniu globalnym*, Gdańsk 2008.

Misztal K., *Region Morza Bałtyckiego i jego porty morskie*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego nr 5, Gdańsk 2008.

Misztal K., *Zrównoważony rozwój portów morskich*, w: *Zrównoważony rozwój transportu*, Gdańsk 2009.

The Baltic Transport Ranking for 2006, “Baltic Transport Journal”, 2006, no. 4.

Toczyski W., *Region Bałtycki. Rozwój przestrzenny, programy, inwestycje*, Gdańsk 1999.

Zielona księga KE. W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej. Europejska wizja mórz i oceanów, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela (COM) 2006.

A SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF BALTIC EUROPE

Summary

Protection of marine environment is a significant task for coastal countries. The idea of environmental protection of sea areas gained special attention of the Baltic Sea countries and nowadays strongly integrates their efforts in this scope. Environmentally responsible coastal countries can be a factor of sustainable development of whole Baltic Region. Protection of marine environment constitutes main condition of sustainable development.

Translated by Konrad Misztal