

Adam Przybyłowski

Wpływ UE na spójność regionu Morza Bałtyckiego ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji transportowych w Polsce

Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, 77-94

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.

ADAM PRZYBYŁOWSKI

Akademia Morska w Gdyni

WPLYW UE NA SPÓJNOŚĆ REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH W POLSCE

Charakterystyka Regionu Morza Bałtyckiego

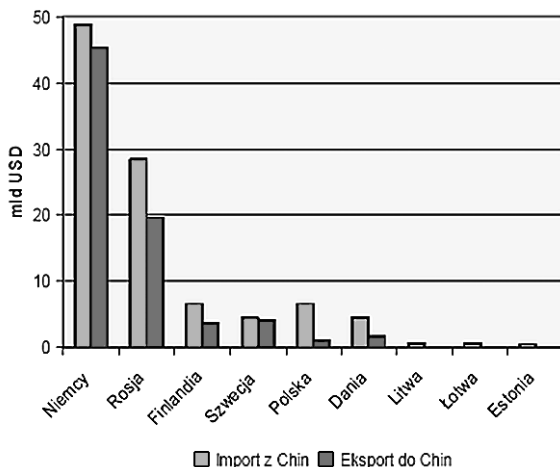
Część lądowa Regionu Morza Bałtyckiego (RMB) zajmuje powierzchnię około 2,4 mln km² i składa się z części lub całości terytorium jedenastu państw. Na tym obszarze mieszka około 110 mln mieszkańców; średnia gęstość zaludnienia jest niska i wynosi około 46 mieszkańców na km². Ponad jedna trzecia mieszkańców regionu zamieszkuje w Polsce²⁷. Powierzchnia lądowa Regionu Morza Bałtyckiego zajmuje niewiele mniej niż połowa obszaru UE. Zagregowany PKB wynosi około 16% łącznej wartości PKB w UE. Dane te pokazują, że region ten jest peryferią i nie stanowi centrum gospodarczego Europy, na co wpływa znacznie niższy poziom produkcji gospodarczej w jego wschodniej części²⁸.

W rejonie Morza Bałtyckiego podstawową formą transportu jest żegluga promowa. Dzięki niej istnieją dogodne połączenia między krajami skandynawskimi a krajami

²⁷ Patrz szerzej: *Spójność i konkurencyjność regionu Morza Bałtyckiego. Wkład rządu RP w prace nad strategią UE dla Morza Bałtyckiego*, Warszawa 2008.

²⁸ *Jedność, solidarność, różnorodność Europy, jej narodów i jej terytorium, drugi raport ws. spójności gospodarczej i społecznej, 2006, Fourth Report on Economic and Social Cohesion, Growing regions, Growing Europe*, European Commission, Luxembourg 2007.

południowej i zachodniej części Bałtyku, rozwijają się porty morskie, a co za tym idzie i pozostałe dziedziny gospodarki morskiej. Rynek Morza Bałtyckiego należy do najszybciej rozwijających się rynków transportowych. Znajduje to odzwierciedlenie w wysokiej dynamice wzrostu PKB i wysokim tempie rozwoju handlu, czego skutkiem jest wysoki wzrost przewozów towarowych drogą morską oraz rozwój portów, choć oczywiście nieco zahamowany ze względu na niedawny światowy kryzys gospodarczy.



Rys. 1. Obroty Chin z państwami Regionu Morza Bałtyckiego

Źródło: <http://www.strategiabaaltyk.ukie.gov.pl/>, 2.08.2009.

Ważną kwestią w dobie globalizacji są kontakty Europy ze światem, które rozwijają się coraz intensywniej. Bardzo dynamicznie rośnie wymiana towarów z Chinami, przez co wzrastają obroty w portach²⁹. Chiny mają bardzo wysokie tempo rozwoju gospodarczego i umiejętnie wykorzystują szeroki dostęp do rynków światowych. W tym kontekście basen Morza Bałtyckiego staje się jednym z atrakcyjniejszych regionów docelowych. Według danych z ostatnich lat obroty handlowe z poszczególnymi krajami nadbałtyckimi sukcesywnie rosną, wzajemne kontakty mają coraz większe znaczenie, co może zaowocować w przyszłości korzyściami zarówno na szczeblu lokalnym, jak i globalnym. Usytuowanie geograficzne RMB sprzyja odgrywaniu kluczowej roli w kontaktach handlowych Chin z Europą Zachodnią (rysunek 1), należy jednak pamiętać, że *gros* ładunków przeladowywanych jest w portach europejskich nad Morzem Północnym (Hamburg, Rotterdam).

²⁹ M. Grzybowski, *Strategie rozwoju portów i żegluga na Bałtyku u progu XXI wieku*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego nr 452, Gdańsk 2007.

W basenie Morza Bałtyckiego usytuowanych jest dziesięć krajów o znaczącym potencjale ekonomicznym. Najbardziej zintegrowaną gospodarkę z gospodarką światową mają cztery kraje nadbałtyckie: Finlandia, Dania, Szwecja i Niemcy³⁰. Należy zauważyć, że dla Niemiec i Rosji Bałtyk nie jest ani głównym węzłem współpracy, ani też kanałem transportu morskiego³¹.

Akwen Bałtyku charakteryzuje się największym na świecie natężeniem żeglugi promowej. Na efektywność połączeń ma wpływ niewydolność infrastruktury zaplecza portów w rejonie wschodniego i południowego Bałtyku³². Zmiany, które nastąpiły w ciągu ostatnich lat w otoczeniu rynku przewozowego, miały ogromny wpływ na funkcjonowanie żeglugi promowej na Morzu Bałtyckim. Zaliczyć do nich można między innymi³³:

budowę mostów i tuneli przez Cieśniny Bałtyckie, co wpłynęło na likwidację i reorganizację niektórych połączeń promowych, zmieniając niekiedy istotnie charakter tego rynku;

- dynamiczny rozwój tanich linii lotniczych, stanowiących konkurencję dla wielu połączeń promowych;
- wprowadzenie wielu nowych przepisów i obostrzeń w celu zwiększenia bezpieczeństwa.

Liniami europejskimi odbywa się ponad 2/3 światowych przewozów pasażerskich. Znaczenie przewozów promowych na Bałtyku w dużej mierze wynika z uwarunkowań geograficznych. Na tym akwenie jest dużo wysp, z tego powodu zarówno pasażerowie, jak i ładunki muszą być przemieszczane drogą wodną. Właściwie poprowadzone połączenia na całym obszarze Morza Bałtyckiego mają kluczowe znaczenie dla gospodarki regionu. Natężenie przewozów pasażerskich jest bardzo zróżnicowane w zależności od rejonu oraz poziomu rozwoju gospodarczego poszczególnych regionów i krajów. Największa koncentracja żeglugi promowej ma miejsce w zachodniej części Morza Bałtyckiego. Prawie połowa ogólnych przewozów pasażerskich i samochodowych odbywa się między Danią a Szwecją. Należy przy tym stwierdzić, że w ruchu pasażerskim w portach Bałtyku występuje tendencja rosnąca, mimo konkurencji, jaką stanowią połączenia mostami między Cieśninami Bałtyckimi oraz tanie linie lotnicze.

³⁰ Dane raportu AT Kearney w 2004 r.; Polska w tym rankingu zajęła 31 pozycję.

³¹ Z. Burska, *Chiny a region Morza Bałtyckiego – transport i wymiana handlowa*, <http://www.strategia-baltyk.ukie.gov.pl/WWW/baltyk.nsf/>, 2.07.2009.

³² E. Czermański, *Żegluga bliskiego zasięgu w rejonie Morza Bałtyckiego*, <http://www.portalmorski.pl/referaty/2004/23.pdf>, 2.07.2009.

³³ *Ibidem*.

Region Morza Bałtyckiego cechuje się bardzo dynamicznym rozwojem ekonomicznym, przy czym jednym z najważniejszych elementów systemu gospodarczego tego makroregionu są porty morskie, pełniące rolę punktów węzłowych międzynarodowego systemu transportowego. Ich rola nie powinna się ograniczać wyłącznie do fizycznego obrotu ładunkami na rzecz innych branż gospodarki. Powinny one koncentrować swoją działalność na rozwijaniu usług towarzyszących procesowi transportowemu, tworzących wartość dodaną dla obsługiwanych ładunków. Stąd w ostatnich latach występuje stale rosnące zainteresowanie usługami logistycznymi w portach i obszarach z nimi związanych.

Proces tworzenia warunków konkurencyjności portów nie dotyczy wyłącznie ich samych, lecz także sprawności połączeń transportowych (kolejowych, samochodowych, wodnych morskich i śródlądowych, lotniczych i rurociągowych) z ich zapleczem i przedpołem oraz możliwości integracji portów, jako węzłów transportowych, z europejskim systemem transportowym. Postępujące procesy globalizacji na rynku towarowym i usługowym, a także wielkie zmiany w technice informacyjnej i komunikacyjnej wymuszają potrzebę zorganizowania sprawnego przepływu ładunków przez port, który stanowi główne ogniwo w procesie transportowym, aby zapewnić swoim klientom wymaganą ciągłość procesów gospodarczych.

UE zamierza aktywnie uczestniczyć w tym procesie, prowadząc politykę spójności i jednocześnie realizując strategię dla Regionu Morza Bałtyckiego. Region ten stoi w obliczu kilku poważnych wyzwań³⁴:

- Pogarsza się stan wody w morzu na skutek nadmiernych zrzutów azotanów i fosforanów, co stanowi zagrożenie dla różnorodności biologicznej.
- Gospodarki tego regionu powinny być ściślej ze sobą powiązane. Dane statystyczne wskazują, że zbyt duża panuje zależność od handlu z najbliższymi sąsiadami.
- Region Morza Bałtyckiego to duży obszar, w związku z tym konieczne jest pokonywanie znacznych odległości w jego obrębie, a także między nim a resztą Europy, co utrudnia rozwój (przykładowo, podróż pociągiem z Warszawy do Tallina trwa 36 godzin).
- Izolacja Litwy, Łotwy i Estonii w kontekście dostaw energii.
- Wzrasta ryzyko wypadków spowodowane zwiększającą się liczbą zbiornikowców, przez które wody Bałtyku traktowane są jak autostrada.

Morze Bałtyckie otoczone jest przez osiem państw członkowskich UE oraz Rosję. W przeszłości opracowywano wiele sprawozdań i przedstawiano liczne plany

³⁴ Komisja Europejska inauguruje strategię stymulowania rozwoju regionu Morza Bałtyckiego, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction>, 21.09.2009.

działania, jednak ich skutki były ograniczone. Istnieje silna potrzeba lepszej koordynacji działań, włączenia zaangażowanych stron. Obecnie wyzwania, jakie stoją przed RMB, są związane z unijną polityką. Programy funduszy strukturalnych w regionie dają podstawę do wzmocnienia współpracy na tym obszarze.

Polityka UE na rzecz rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego w kontekście polityki spójności

Polityka spójności Unii Europejskiej znajduje się obecnie w trzecim roku okresu programowania ujętego w perspektywie finansowej na lata 2007–2013. Przyjęto strategiczne wytyczne, znane są główne kierunki oraz zatwierdzono nowe rozporządzenia³⁵. Do głównych celów polityki spójności na lata 2007–2013 należą³⁶:

- a) konwergencja (regiony poniżej 75% GDP/mieszkańca średniej UE-25):
 - regiony „efektu statystycznego”: poniżej 75% GDP/mieszkańca średniej UE-15,
 - kraje członkowskie z PKB na mieszkańca poniżej 90% średniej UE-25, Fundusz Spójności,
 - specjalny program dla regionów peryferyjnych,
 - budżet – około 81,7% całości;
- b) regionalna konkurencyjność i zatrudnienie:
innowacje i społeczeństwo oparte na wiedzy,
 - dostępność i usługi ogólnogospodarcze,
 - środowisko i zapobieganie zagrożeniom, udział miast w zarządzaniu,
 - działania typu URBAN+ (strategia lizbońska i goeteborska),
 - adaptacyjność siły roboczej,
 - tworzenie miejsc pracy,
 - dostępność pracy;
- c) europejska współpraca terytorialna:
sukces INTERREG-u i jego wartości dodanej na poziomie Wspólnoty,
 - umożliwienie harmonijnej i zrównoważonej integracji całej Unii w ramach regionów granicznych, również nadmorskich,
 - współpraca transgraniczna (13 obecnych obszarów INTERREG III B),
 - międzyregionalna współpraca,

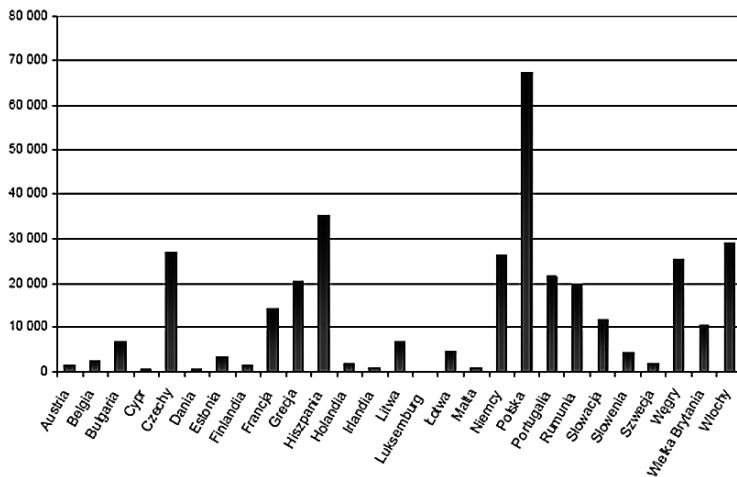
³⁵ L.J. Geringer de Oedenberg, *Rola i skuteczność polityki spójności w zmniejszaniu dysproporcji rozwojowych w najbardziej niebezpiecznych regionach Unii Europejskiej*, www.lgeringer.pl/pliki/art_AE.doc, 26.01.2009.

³⁶ <http://www.funduszezstrukturalne.gov.pl/PODSTAWY+WSPARCIA+WSPOLNOTY/Polityka+spojnosci/>, 11.10.2009.

- zewnętrzna współpraca transgraniczna – powiązana z nowym instrumentem sąsiedztwa, włączając wieloletnie budżetowanie i jeden finansowy instrument.

UE prowadzi ambitną politykę rozwoju regionalnego, wspiera ją skoordynowana z nią ściśle polityka strukturalna oraz strategia zrównoważonego rozwoju. W strategii wykorzystuje się na przykład małe porty jako ośrodki aktywizacji gospodarczej regionów nadmorskich. Stanowią one integralną część składową struktur przestrzenno-funkcjonalnych i produkcyjno-transportowych swego bezpośredniego otoczenia oraz pełnią różnorodne funkcje gospodarcze w wymiarze lokalnym, regionalnym i krajowym, traktowane są jako centra rozwoju przedsiębiorczości lokalnej, oparte na tworzących w tym celu klastrach³⁷. Klaster, inaczej grona przemysłowo-usługowe, są szansą dla małych portów ze względu na małą mobilność siły roboczej (największą szansę mają klasterzy związane z przemysłem turystycznym)³⁸.

Budżet polityki spójności jest podstawowym amortyzatorem ewentualnych ograniczeń skali wydatków uruchamianych na poziomie Wspólnot Europejskich w latach 2007–2013. Podział funduszy na lata 2007–2013 przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 2. Fundusze strukturalne i Fundusz Spójności [mln EUR]

Źródło: *Polityka spójności w Polsce...*

³⁷ A. Grzelakowski, *Strategia rozwoju małych portów polskiego wybrzeża jako instrument ich aktywizacji gospodarczej oraz wspierania rozwoju regionalnego*, w: *Strategia rozwoju małych portów polskiego wybrzeża*, red. A. Grzelakowski, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2005, s. 11–15.

³⁸ M. Grzybowski, *Strategie wzrostu wartości dodanej małych polskich portów morskich poprzez tworzenie klastrów przemysłowo-usługowych*, w: *Strategia rozwoju małych portów polskiego wybrzeża*, red. A. Grzelakowski, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2005, s. 55–60.

Polityka spójności dotyka swoimi działaniami wszystkie sfery życia, w jej ramach realizowane są przedsięwzięcia, których celem jest osiągnięcie spójności terytorialnej, a także wspierające konkurencyjność i innowacyjność. Wiąże się ona także z polityką społeczną i rolną, dotyczy bezpieczeństwa energetycznego i polityki transportowej. Nie sposób wymienić wszystkich dziedzin, których dotyczy, dlatego mianem polityki spójności określa się działania na rzecz rozwoju wszystkich państw członkowskich. Jej znaczenie poruszane jest wielokrotnie w dyskusjach na spotkaniach przedstawicieli państw członkowskich, a także na spotkaniach wewnątrz krajowych przy ustalaniu najważniejszych działań programowych. Polityka spójności jest obecnie najważniejszą, podstawową polityką Wspólnoty Europejskiej.

10 czerwca 2009 roku Komisja Europejska przedstawiła propozycję strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego³⁹. Pięć lat po rozszerzeniu UE region ten stoi w obliczu naglących wyzwań – z roku na rok pogarsza się stan wody w Morzu Bałtyckim, funkcjonujące połączenia komunikacyjne są niedostateczne, istnieją bariery handlowe i problemy z dostawą energii. Strategia ma formę komunikatu i planu działania zawierającego wykaz 80 sztandarowych projektów, spośród których pewne już zostały uruchomione. Cztery fundamenty strategii mają na celu sprawienie, że ta część Europy stanie się⁴⁰:

- przyjazna dla środowiska (na przykład dzięki powstaniu oczyszczalni ścieków);
- dobrze prosperująca (dzięki promowaniu innowacji w małych i średnich przedsiębiorstwach);
- łatwo dostępna i atrakcyjna (przez polepszenie połączeń komunikacyjnych);
- bezpieczna (przez wprowadzenie sprawniejszych systemów reagowania w razie wypadku).
- Jest to pierwsza tak kompleksowa strategia przygotowana przez UE na poziomie makroregionu. Może być inspiracją do wprowadzenia podobnych działań w basenie Morza Śródziemnego oraz dorzeczu Dunaju. Przede wszystkim stanowi ona jednak pierwszy krok w procesie wdrażania zintegrowanej polityki morskiej UE na poziomie regionu.

W latach 2007–2013 Region Morza Bałtyckiego otrzyma ponad 50 mld euro wsparcia inwestycyjnego w ramach polityki spójności oraz innych funduszy UE, w tym 27 mld euro na zwiększenie dostępności, prawie 10 mld euro na ochronę środowiska,

³⁹ *EU Strategy for the Baltic Sea Region*, http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/baltic/, 21.09.2009.

⁴⁰ *Komisja Europejska...*

6,7 mld euro na konkurencyjność oraz 697 mld euro na bezpieczeństwo i zapobieganie ryzyku. Przykłady projektów przewidzianych w ramach tej strategii to między innymi⁴¹:

- Usunięcie fosforanów z detergentów używanych we wszystkich państwach członkowskich w celu redukcji szkodliwych substancji w morzu.
- Wdrożenie *Planu połączenia rynków energii krajów bałtyckich* w celu sprawniejszego połączenia Łotwy, Litwy i Estonii z sieciami europejskimi.
- Do roku 2013 linia „Rail Baltica” ma połączyć Warszawę z Tallinem, umożliwiając docelową prędkość 120 km/h.
- Stworzenie wspólnego systemu nadzoru morskiego.
- Stworzenie funduszu innowacji i badań naukowych wykorzystującego publiczne i prywatne fundusze służące dopasowaniu działalności badawczej do walorów danego regionu.

W ramach projektów priorytetowych sieci TEN-T – sztandarowego instrumentu polityki transportowej UE – na obszarze Morza Bałtyckiego udało się zrealizować na razie w całości tylko jeden: PP 11 Most Øresund – bezpośrednie połączenie drogowe i kolejowe łączące Kopenhagę (Dania) z Malmö (Szwecja). Jest to jedna z największych konstrukcji tego typu w Europie. Dwupasmowa jezdnia przebiega nad dwutorową linią kolejową (*doubletrack railway*). Na całość połączenia składają się (od strony duńskiej) tunel pod poziomem morza o długości 4 km, sztuczna wyspa o długości 4 km oraz most o długości 7,5 km. Prace nad budową zakończono zgodnie z planem w 2001 roku, inwestując łącznie 4158 mld euro⁴². Miejsce na mapie oraz obecny wygląd budowli przedstawiono na rysunku 3.

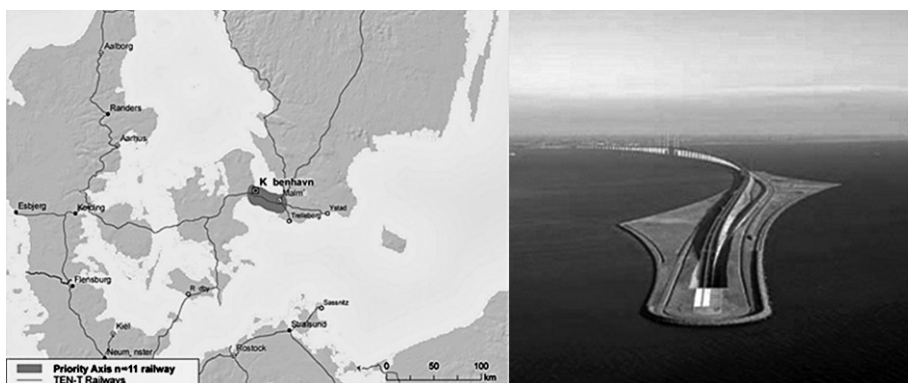
Ważnym elementem polityki UE w zakresie rozwoju transportu morskiego i portów morskich jest także koncepcja tak zwanych autostrad morskich. Głównym celem Transeuropejskich Sieci Autostrad Morskich jest poprawa wykorzystania istniejących szlaków morskich i wprowadzenie nowych regularnych połączeń morskich między krajami członkowskimi UE, ze szczególnym uwzględnieniem poprawy dostępu do regionów peryferyjnych. Nie mniej ważne jest zmniejszenie obciążenia lądowych szlaków transportowych wykorzystywanych przez transport samochodowy (*from road to sea*).

Tak zwana grupa wysokiego szczebla zarekomendowała utworzenie czterech autostrad morskich na wodach terytorialnych UE, w tym na Morzu Bałtyckim (rys. 4). W ramach tej ostatniej autostrady planowane jest powstanie sieci nowoczesnych serwisów morskich między portami bałtyckimi. Nad konkretyzacją założeń tego programu pracowała

⁴¹ *Ibidem*.

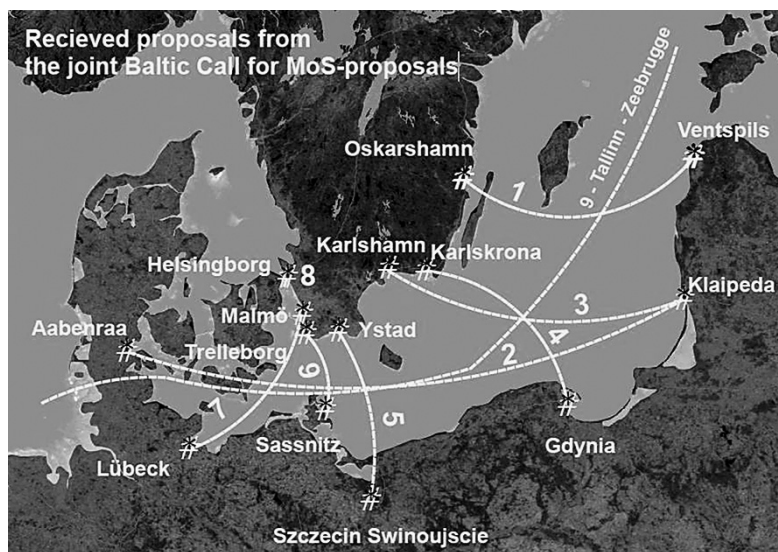
⁴² *TEN-T Projects*, <http://tentea.ec.europa.eu/en/home.htm>, 13.05.2009.

specjalna grupa zadaniowa złożona z przedstawicieli bałtyckich państw członkowskich UE. Polska objęła przewodnictwo podgrupy do spraw infrastruktury. Jej zadaniem, które już pomyślnie zrealizowano, było opracowanie uniwersalnej listy składników infrastruktury portowej, obejmujących również sferę dostępu do portów, zwłaszcza od strony lądu, warunkujących sprostanie przez porty bałtyckie wysokim wymaganiom jakościowym niezbędnym do obsługi połączeń żeglugowych o charakterze autostrad morskich.



Rys. 3. Most na cieśninie Øresund

Źródło: <http://tentea.ec.europa.eu/oraz> <http://images.google.pl/>, Mosty, 13.05.2009.



Rys. 4. Autostrada morska na Morzu Bałtykim

Źródło: www.pisil.pl/images, 20.08.2009.

Projekt autostrad morskich przewiduje szczególną rolę dla dużych europejskich portów morskich kategorii A (obsługujących rocznie minimum 200 tys. pasażerów lub 1,5 mln ton towarów). Stanowią one będą punkty styczne z innymi gałęziami transportu, odprowadzającymi i doprowadzającymi ładunki na statki żeglugi bliskiego zasięgu. Porty takie powinny zostać wyposażone w nowoczesne terminale, sprawny dostęp od strony lądu i morza oraz wykorzystywać zaawansowane technologie IT usprawniające przeładunek i procedury administracyjne.

Zakłada się, że autostrady morskie staną się przedłużeniem funkcjonujących pan-europejskich lądowych korytarzy transportowych (w Polsce w szczególności Korytarza Transportowego nr VI). Przyczynią się do poprawy systemu transportowego UE, przybliżą nowe rynki zbytu towarów oraz odciążą europejskie autostrady z ciężarowego ruchu kołowego. Autostrady morskie będą także sprzyjać rozwojowi transportu wodnego śródlądowego i kolei, jako preferowanych rodzajów transportu, łączących porty z ich lądowym zapleczem oraz tworzących sieć intermodalnych powiązań. Będzie to swego rodzaju wartość dodana autostrad morskich dla systemu transportowego UE⁴³.

Wybrane transportowe inwestycje współfinansowane ze środków UE w polskich regionach nadbałtyckich

Polska, przez swoje położenie nad Morzem Bałtyckim, ma na w swoim zapleczu dużo portów morskich. Różnią się one wielkością oraz strukturą organizacyjną, położeniem oraz funkcjami, jakie pełnią. Ze względu na wejście Polski do Unii Europejskiej, już od wielu lat podejmowane są „prace rozwojowe”. Założeniem realizowanych przedsięwzięć oraz projektów jest, by porty morskie stały się „motorami napędzającymi pozytywną koniunkturę gospodarki narodowej”. Wobec dużych portów realizuje się cele *Strategii gospodarki morskiej*, *Strategii rozwoju portów*, założenia sieci TEN-T oraz innych programów rozwojowych. Małe porty morskie, tak zwane regionalne, są również wymieniane w tych dokumentach, nie należą jednak do grupy, w których realizowane są cele strategiczne. Małe porty stanowią bardzo skomplikowaną strukturę organizacyjną. Ich różnorodne położenie, otoczenie, struktura organizacyjna, historia, uwarunkowania terytorialne, przynależność do administracji lokalnych, struktura własnościowa i wiele innych czynników powodują, że trudno dopasować do nich narodowe koncepcje rozwoju. Szansą dla nich są regionalne projekty rozwojowe realizowane przez Unię Europejską oraz indywidualne strategie rozwoju.

⁴³ *Vademecum spedytora*, www.pisil.pl, 20.08.2009.

W Polsce polityka spójności prowadzona jest obecnie na podstawie następujących dokumentów: *Narodowej Strategii Spójności* oraz *Strategii Rozwoju Kraju 2007–2013*. *Narodowa Strategia Spójności* to dokument strategiczny, w którym zostały określone priorytety i obszary wykorzystania oraz system wdrażania funduszy unijnych: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS) oraz Funduszu Spójności w ramach budżetu Wspólnoty na lata 2007–2013. Jej cele są realizowane za pomocą programów operacyjnych (PO), regionalnych programów operacyjnych (RPO) i projektów współfinansowanych ze strony instrumentów strukturalnych, to jest

- Program Operacyjny *Infrastruktura i Środowisko* – EFRR i FS,
- Program Operacyjny *Innowacyjna Gospodarka* – EFRR,
- Program Operacyjny *Kapitał Ludzki* – EFS,
- 16 Regionalnych Programów Operacyjnych – EFRR,
- Program Operacyjny *Rozwój Polski Wschodniej* – EFRR,
- Program Operacyjny *Pomoc Techniczna* – EFRR,
- Programy Operacyjne Europejskiej Współpracy Terytorialnej – EFRR.

Łączna suma środków zaangażowanych w realizację strategii w latach 2007–2013 wyniesie około 85,56 mld euro. Z tytułu realizacji NSRO średnio w roku (do 2015) będzie wydatkowane około 9,5 mld euro, co odpowiada w przybliżeniu 5% produktu krajowego brutto. Z tej sumy:

- 67,3 mld euro będzie pochodziło z budżetu UE,
- 11,86 mld euro z krajowych środków publicznych (w tym około 5,93 mld euro z budżetu państwa),
- około 6,4 mld euro zostanie zaangażowanych ze strony podmiotów prywatnych⁴⁴.

Koniecznością stało się przygotowanie dokumentu *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku* (uzupełnienia do *Strategii rozwoju kraju 2007–2013*). Jej celem jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju, a także podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej. Strategia stanowi podstawę uruchomienia środków z programu operacyjnego *Infrastruktura i środowisko*, natomiast w zakresie portów rybackich jest komplementarna do programu operacyjnego *Zrównoważonego rozwoju sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich*, a także zgodna z dokumentem opracowanym przez ministra właściwego do spraw budownictwa *Założenia polityki rozwoju obszarów przybrzeżnych. W kierunku narodowej strategii zintegrowanego*

⁴⁴ W. Willak, *Polityka spójności na lata 2007–2013...*

zarządzania obszarami przybrzeżnymi oraz przyczyni się do realizacji programu Baltic Sea Region Programme 2007–2013 VASAB-2010 PLUS. Wpisuje się również w program działań przygotowujących Polskę do przeprowadzenia Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012⁴⁵.

Porty polskie po raz pierwszy skorzystały ze środków pomocowych Unii Europejskiej w latach 1993–1995 w ramach programu sektorowego dotyczącego dostępu do portów morskich. Oceniono wówczas, że drogi transportowe prowadzące przez polskie porty w stosunku do dróg transportowych prowadzonych przez porty obce wymagają większych nakładów, przede wszystkim na rozwój technologii multimodalnych oraz asortymentu świadczonych usług dystrybucyjno-logistycznych.

Kolejne lata przyniosły nieznaczłą poprawę oraz kolejne wyzwania. Stąd też w dokumencie *Infrastruktura – klucz do rozwoju* wyznaczono kolejne kierunki rozwoju w zakresie infrastruktury morskiej, to jest

- zwiększenie konkurencyjności portów morskich na rynku międzynarodowym,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi w polskich obszarach morskich,
- przedłużenie lądowej infrastruktury transportowej o trasy morskie,
- zwiększenie obrotów kontenerowych oraz ro-ro,
- rozwój żeglugi bliskiego zasięgu⁴⁶.

Obrane kierunki działania wskazują na większe potrzeby nakładów płynące ze strony infrastruktury dostępu od strony lądu, to znaczy sprawności połączeń transportowych zespołów portowych polskiego wybrzeża z zapleczem krajowym i międzynarodowym. Wielość niezbędnych inwestycji wywołała konieczność podzielenia ich na różne programy i źródła finansowania.

I tak, odpowiednio w okresie finansowania 2004–2006 programem określającym kierunki rozwoju transportu był sektorowy program operacyjny *Transport*, a jego kontynuację na lata 2007–2013 stanowi program operacyjny *Infrastruktura i środowisko*. Zrealizowano w ich ramach 12 projektów w obrębie portów Gdańsk i Gdynia oraz pięć projektów wspierających infrastrukturę zespołu portowego Szczecin-Świnoujście.

Lista indywidualna projektów zawiera dziewięć podstawowych oraz cztery oczekujące na liście rezerwowej w województwie pomorskim. Pomoc dla okręgu portowego Szczecin-Świnoujście przewiduje jedenaście projektów podstawowych oraz siedem oczekujących na rozpatrzenie.

⁴⁵ *Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*, Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Warszawa 2007, s. 3–5.

⁴⁶ *Strategia gospodarcza rządu RP, Infrastruktura – klucz do rozwoju – aneks nr 3*, Warszawa 2009, s. 10.

- Prace na terenie województwa pomorskiego dotyczą takich projektów, jak
- budowa infrastruktury portowej do obsługi promów morskich wraz z dostępem drogowym i kolejowym w porcie Gdynia,
 - przebudowa kanału portowego w porcie Gdynia,
 - projekt poprawy dostępu kolejowego do portu Gdańsk (most oraz dwutorowa linia kolejowa),
 - połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – trasy Słowackiego i Sucharskiego,
 - Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) – etap I,
 - modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku); etap I – przebudowa falochronu wschodniego,
 - modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku); etap II – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie,
 - rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w porcie Gdynia,
 - budowa statku ratowniczego I kat. typu SAR-3000/III.

Lista projektów oczekujących przewiduje takie przedsięwzięcia, jak

- Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) – etap II,
- modernizacja infrastruktury drogowo-kolejowej w porcie Gdańsk,
- Port Północny – modernizacja toru podejściowego i falochronu wypowego,
- zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w porcie Gdynia.

Lista inwestycji dla portów Szczecin i Świnoujście obejmuje, z kolei, takie inwestycje, jak

- modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin (kanały Piastowski i Mieliński); etap II – strona wschodnia i zachodnia,
- przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu,
- rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu,
- rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie,
- przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu,
- przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu,
- poprawa dostępności portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej) – etap I,
- poprawa dostępności portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej) – etap II,
- poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu – etap III,
- modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie,

- rozbudowa Portu Morskiego w Darłowie oraz poprawa dostępu z sieci dróg krajowych i wojewódzkich.

Lista projektów oczekujących na akceptację obejmuje:

- pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin – etap I,
- modernizacja infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie,
- budowa infrastruktury portowej na Półwyspie Katowickim w porcie w Szczecinie – II etap,
- budowa infrastruktury portowej w Basenie Górnośląskim w porcie w Szczecinie,
- modernizacja infrastruktury hydrotechnicznej Wolnego Obszaru Celnego w Szczecinie,
- rozbudowa terminalu morskiego – poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży,
- rozbudowa terminalu barkowego – poszerzenie toru dojściowego i budowa nabrzeży⁴⁷.

W ramach tego samego działania przewidziano także dofinansowanie inwestycji w górnej i środkowej Odrze.

Przewiduje się, że dzięki tym inwestycjom powstrzymany zostanie regres polskiej żeglugi śródlądowej. Do roku 2015 planowana jest modernizacja wybranych odcinków górnej i środkowej Odry, dzięki czemu poprawią się warunki żeglugowe na Odrze:

- modernizacja śluz odrzańskich na odcinku będącym w zarządzie RZGW Gliwice – przystosowanie do III klasy drogi wodnej,
- modernizacja śluz odrzańskich na odcinku będącym w zarządzie RZGW Wrocław – przystosowanie do III klasy drogi wodnej,
- modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław – województwo dolnośląskie,
- modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław – województwo opolskie,
- modernizacja stopnia Brzeg Dolny – przystosowanie do III klasy drogi wodnej,
- modernizacja stopnia Chróścice – przystosowanie do III klasy drogi wodnej,
- odbudowa zabudowy regulacyjnej – przystosowanie do III klasy drogi wodnej⁴⁸.

Jak już wspomniano, ważnym elementem działań UE na rzecz integracji i spójności regionalnej, a tym samym w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu, jest idea autostrad morskich. W Polsce projekty te dotyczą portów Gdynia, Gdańsk oraz

⁴⁷ *Lista projektów indywidualnych dla POIS 2007–2013*, analiza, styczeń 2009, s. 102.

⁴⁸ *Infrastruktura i środowisko*, www.cupt.gov.pl, 10.07.2009.

Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście, które spełniają unijne kryterium dla portów kategorii A (roczne przeładunki powyżej 1,5 mln ton). Polska aktywnie się włączyła w implementację koncepcji autostrad morskich, czego przejawem było opublikowanie 14 września 2006 roku wraz ze wszystkimi państwami członkowskimi UE leżącymi nad Bałtykiem wspólnego wezwania do składania przez zainteresowane konsorcja wniosków z propozycjami projektów połączeń typu autostrady morskie między portami nadbałtyckimi z przynajmniej dwóch krajów. Termin składania wniosków do odpowiednich ministerstw upłynął 8 stycznia 2007 roku. Projekty są poddawane wspólnej ewaluacji przez rządy tych państw, których terytorialnie dotyczą. Wyselekcjonowane projekty zostaną przekazane KE do zatwierdzenia. Pozytywna opinia komisji umożliwi wnioskodawcom wystąpienie z kolejnym wnioskiem o dofinansowanie projektów z funduszy TEN-T (dofinansowanie od 10 do 20% dla portów w wypadku inwestycji infrastrukturalnych), Programu Marco Polo (dofinansowanie 35% dla armatorów w postaci subsydiów na pokrycie kosztów eksploatacji linii na trzy lata).

Dodatkowo Polska w sektorowym programie operacyjnym *Infrastruktura i środowisko na lata 2007–2013* przewiduje możliwość dofinansowania rozbudowy infrastruktury portowej na potrzeby autostrad morskich przy dofinansowaniu ze środków UE do 85% (Fundusz Spójności). Beneficjenci wskazują we wnioskach źródła wsparcia, z jakiego chcieliby skorzystać. Dopuszcza się możliwość łączenia wsparcia z kilku źródeł, o ile nie dotyczą tych samych elementów projektu.

Prawie wszystkie strategie rozwoju regionów w Polsce zakładają przeciwdziałanie marginalizacji obszarów peryferyjnych. Do priorytetów w strategii rozwoju województw nadmorskich należą między innymi:

- restrukturyzacja i unowocześnianie gospodarki uwzględniające zmodernizowanie tradycyjnych sektorów gospodarki, rozwój usług i transportu oraz zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej;
- rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności i spójności regionu, przyspieszenie modernizacji metropolii, a także przeciwdziałanie marginalizacji obszarów peryferyjnych oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej i portów;
- rozwój międzynarodowej współpracy w Regionie Morza Bałtyckiego oraz rozwój współpracy międzyregionalnej⁴⁹.

⁴⁹ U. Kowalczyk, *Miejsce małych portów w regionalnym i ponad regionalnym systemie transportowym*, w: *Program UE – „Autostrady Morskie” szansą dla rozwoju potoków ładunkowych pomiędzy Morzem Bałtyckim a Północnym*, red. K. Chwiesiuk, KREOS, Szczecin 2006.

Uwagi końcowe

Nowa strategia UE dla rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego jest szansą skoordynowania działań, zmierzających do lepszej kooperacji między państwami członkowskimi leżącym wokół tego akwenu. Należy podkreślić, że środki finansowe, które mają zostać przeznaczone na jej realizację, nie stanowią jakiejś odrębnej, nowej linii budżetowej. Będą pochodziły z puli zaplanowanej już wcześniej na prowadzenie polityki spójności UE w latach 2007–2013, przy czym ponad połowa funduszy zostanie przeznaczona na inwestycje transportowe. Integrację regionu bałtyckiego, oprócz słabo rozwiniętych połączeń transportowych, utrudnia także brak jednolitej waluty. Dodatkowym dezintegrującym elementem jest silne zróżnicowanie regionalne – dominacja Sztokholmu jako metropolii i dużo słabszy rozwój regionów nadmorskich w Polsce czy na Litwie, Łotwie i w Estonii. W tym kontekście należy pozytywnie ocenić zainteresowanie KE tym peryferyjnym regionem. Skorzystać mogą między innymi polskie regiony nadbałtyckie, także ze względu na zapowiedź poprawy dostępności transportowej, co wpłynie na zwiększenie spójności przestrzennej całego RMB. Niebagatelną rolę może też odegrać wspólna polityka energetyczna UE. W jej ramach przewidziano inwestycje, które mają zapewnić bezpieczeństwo energetyczne tej części UE. Z pewnością polityka spójności UE przyczyni się do bardziej homogenicznego i zrównoważonego rozwoju tego regionu.

Literatura

- Burska Z., *Chiny a region Morza Bałtyckiego – transport i wymiana handlowa*, <http://www.strategia-baltyk.ukie.gov.pl/WWW/baltyk>, 2.07.2009.
- Czermański E., *Żegluga bliskiego zasięgu w rejonie Morza Bałtyckiego*, <http://www.portalmorski.pl/referaty/2004/23.pdf>, 2.07.2009.
- EU Strategy for the Baltic Sea Region*, http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/baltic/, 21.09.2009.
- Gdula A., *Gospodarka morską, gospodarka morską – tradycje i perspektywy*, <http://ebn24.com/?page=3&id=170&sprach>, 26.01.2009.
- Geringer de Oedenberg L.J., *Rola i skuteczność polityki spójności w zmniejszaniu dysproporcji rozwojowych w najbardziej niebezpiecznych regionach Unii Europejskiej*, www.lgeringer.pl/pliki/art_AE.doc, 26.01.2009.
- Grzelakowski A., *Strategia rozwoju małych portów polskiego wybrzeża jako instrument ich aktywizacji gospodarczej oraz wspierania rozwoju regionalnego*, w: *Strategia*

- rozwoju małych portów polskiego wybrzeża*, red. A. Grzelakowski, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2005.
- Grzybowski M., *Strategie wzrostu wartości dodanej małych polskich portów morskich poprzez tworzenie klasterów przemysłowo-usługowych*, w: *Strategia rozwoju małych portów polskiego wybrzeża*, red. A. Grzelakowski, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2005.
- Grzybowski M., *Strategie rozwoju portów i żeglugi na Bałtyku u progu XXI wieku*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego nr 452, Gdańsk 2007.
- Jedność, solidarność, różnorodność Europy, jej narodów i jej terytorium. Drugi raport ws. spójności gospodarczej i społecznej*, 2006.
- Obroty Chin z państwami regionu Morza Bałtyckiego*, www.strategiabaaltyk.ukie.gov.pl/, 2.08.2009.
- Komisja Europejska inauguruje strategię stymulowania rozwoju regionu Morza Bałtyckiego*, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction>, 21.09.2009.
- Kowalczyk U., *Miejsce małych portów w regionalnym i ponadregionalnym systemie transportowym*, w: *Program UE – „Autostrady Morskie” szansą dla rozwoju potoków ładunkowych pomiędzy Morzem Bałtyckim a Północnym*, red. K. Chwiesiuk, KREOS, Szczecin 2006.
- Miasto Szczecin, www.szczecin.pl/Strategia/_pl/05_informacje/html/zagospodarowanie/htm, 26.01.2009.
- Polityka spójności w Polsce na latach 2007–2013 – bilans otwarcia*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2007, [http://www.mrr.gov.pl/Polityka spójności/Materiały do pobrania/](http://www.mrr.gov.pl/Polityka_spójności/Materiały_do_pobrania/), 26.01.2009.
- Spójność i konkurencyjność regionu Morza Bałtyckiego. Wkład rządu RP w prace nad strategią UE dla Morza Bałtyckiego*, Warszawa 2008.
- Strategia gospodarcza rządu RP, Infrastruktura – klucz do rozwoju – aneks nr 3*, Warszawa.
- Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku*, Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Warszawa 2007.

**THE EU INFLUENCE ON THE BALTIC SEA REGION
COHESION ESPECIALLY WITH REGARD TO TRANSPORT
INVESTMENT IN POLAND**

Summary

The European Commission adopted a Communication on the EU Strategy for the Baltic Sea Region aiming at coordinating action by Member States, regions, the EU, pan-Baltic organisations, financing institutions and non-governmental bodies to promote a more balanced development of the Region. The EU funds are to facilitate important infrastructure investment within the region to make it more accessible and attractive (e.g. better transport links). Poland will be one of the biggest beneficiaries of this EU cohesion policy in the upcoming several years. The paper presents the characteristics of the Baltic Sea Region, the EU cohesion policy basis and its strategy towards this region and finally describes examples of the transport investment, mainly in Poland, co-financed by the EU.

Translated by Adam Przybyłowski