



# Pomorski Przegląd Gospodarczy

**Transport - po co, jak i dokąd?**



Numer 3/2012 (54)

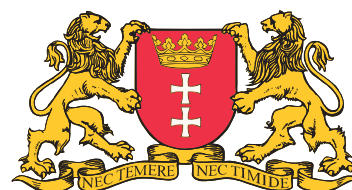
ISSN 1506-6150

[www.ppg.gda.pl](http://www.ppg.gda.pl)

Partnerzy i sponsorzy Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego:  
Samorząd Województwa Pomorskiego, Miasto Gdańsk,  
Grupa LOTOS S.A., Grupa ENERGA S.A.,  
Nordea Bank Polska S.A.



SAMORZĄD  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



**GDAŃSK**  
miasto wolności



## W NUMERZE

### TRANSPORT – PO CO, JAK I DOKĄD?

- prof. Mario Raich **9** *InfoAutostrady – drogi do przyszłości*
- Stefan Dunin-Wąsowicz **14** *Blżej i na miarę*
- Sławomir Nowak **18** *Mamy zbyt wiele do nadrobienia*
- dr hab. Tomasz Komornicki,  
prof. IGIPZ PAN **23** *Komu mają służyć polskie drogi?*
- Jerzy Gajewski **28** *Transport to gra zespołowa*
- Mieczysław Struk **33** *(Po)morski hub logistyczny?*
- Boris Wenzel **38** *Okno na świat dla Europy Wschodniej*
- Tomasz Kloskowski **43** *Najpierw gospodarka...*
- prof. dr hab. Jan Burnewicz **47** *Uwierzyć w innowacje*
- Andrzej Bojanowski **54** *Nie ma drogi na skróty*
- dr hab. inż. arch. Piotr Lorens **58** *Drogowskazem – style życia*
- dr Maciej Tarkowski **63** *Sytuacja gospodarcza województwa pomorskiego w II kwartale 2012 roku*

**redaktor naczelny**

Jan Szomburg Jr.

**zastępca redaktora naczelnego**

Wojciech Woźniak

**dystrybucja**

Katarzyna Topka

**autor ilustracji**

Jarosław Bujny

**autor portretów**

Krzysztof Wieliczko

ISSN 1506-6150

© Copyright by Instytut Badań  
nad Gospodarką Rynkową

Wszelkie uwagi i opinie na temat  
**„Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”**  
prosimy kierować pod adresem:  
Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową  
ul. Do Studzienki 63, 80-227 Gdańsk  
tel.: +48 58 524 49 00  
faks: +48 58 524 49 08  
e--mail: redakcja@ppg.gda.pl  
<http://www.ppg.gda.pl>

„PPG” ukazuje się dzięki pomocy:  
Samorządu Województwa Pomorskiego,  
Miasta Gdańsk,  
Grupy LOTOS S.A.,  
Grupy ENERGA S.A.,  
Nordea Banku Polska S.A.

Redakcja zastrzega sobie prawo opracowywania,  
dokonywania skrótów oraz nadawania tytułów  
i śródtytułów nadesłanym tekstom.

Opinie zawarte w prezentowanych artykułach nie zawsze  
odzwierciedlają stanowisko IBnGR.

## OD REDAKCJI

**T**ransport zwany jest często krwioobiegiem gospodarki. W minionych dekadach ten element „polskiego organizmu” był wyraźnie zaniedbywany. Co gorsza, efekty tych zaniedbań są odczuwalne po dziś dzień. Trudno było jednak modernizować system transportowy, gdy zwyczajnie brakowało na to pieniędzy. Sytuacja zaczęła zmieniać się wraz z napływem funduszy unijnych. Za przykład stawiano Hiszpanię, która, dzięki środkom z UE, dokonała olbrzymiego infrastrukturalnego skoku. Pojawiła się więc chęć powtórzenia tego scenariusza w Polsce.

Inwestycje infrastrukturalne są niezbędne dla poprawienia konkurencyjności naszej gospodarki. Trzeba jednak pamiętać, że rozbudowana infrastruktura, to także ogromne obciążenie związane z jej utrzymaniem. Jeśli nie przyczynia się ona do rozwoju, jeśli nie służy realnym potrzebom gospodarki, wreszcie, jeśli zupełnie nie odpowiada na wyzwania przyszłości, wkrótce może okazać się, że koszty znacznie przewyższają korzyści. Dziś przekonują się o tym m.in. właśnie Hiszpanie.

Obecnie zarówno Polska, jaki i Pomorze znajdują się w dość newralgicznym punkcie rozwoju własnych

systemów transportowych. Z jednej strony sporo zostało już zrobione, wciąż powstają autostrady, rozbudowywane są lotniska, modernizowane są sieci kolejowe. Z drugiej zaś strony coraz bardziej zauważalna staje się potrzeba wyznaczenia dalszej drogi rozwoju. Trwają prace nad strategicznymi dokumentami, takimi jak rządowa *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku*. Niedawno przyjęta została regionalna *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, która w dużej części poświęcona jest zagadnieniom transportowym. Przed nami także nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej.

Żeby mądrze wykorzystać zarezerwowane w tej puli środki, a wcześniej – by stworzyć przemyślaną, służącą interesom przyszłości strategię, należy odpowiedzieć na wiele fundamentalnych pytań. Po co nam transport? Jakiego transportu potrzebujemy? Dokąd ma on nas prowadzić? To m. in. te dylematy podejmują autorzy oraz rozmówcy na łamach niniejszego wydania „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”. Mamy nadzieję, że ich opinie i refleksje przyczynią się do lepszego zrozumienia naszych potrzeb transportowych.



# Transport – po co, jak i dokąd?



prof. Mario Raich  
prezes Learnità LTD

## InfoAutostrady – drogi do przyszłości

Świat się cyfryzuje – już niedługo ponad 50 proc. globalnego PKB będzie wytwarzane w tej postaci. Proces ten nie ominie także transportu: inna będzie infrastruktura, zmienią się zachowania i mentalność jej użytkowników, ogromny postęp i metamorfoza dotkną sfery zarządzania transportem. Językiem u wagi wydajnego systemu transportowego stanie się stabilny i bezpieczny dostęp do energii. Czysto ilościowy rozwój infrastruktury nie stanowi lekarstwa na nasze bolączki transportowe, a tym bardziej nie zaspokoi potrzeb jutra. Musimy wiedzieć, po co i dla kogo budujemy obecną infrastrukturę.

9



Stefan Dunin-Wąsowicz  
prezes Zarządu Efekt  
Technologies sp. z o.o.

## Bliżej i na miarę

Rosnący konsumpcjonizm i procesy globalizacji sprawiły, że dziś ludzie i towary przemieszczają się na olbrzymie odległości. Tym „szlakiem” podążał też rozwój odpowiednich dla tych potrzeb systemów transportowych. Wydaje się jednak, że przyszłość będzie należała nie do globalizacji, lecz raczej do regionalizacji – będziemy produkować, konsumować i przeżywać bardziej lokalnie. Większe znaczenie zyskają też jakość oraz środowiskowe koszty produkcji i konsumpcji. Jakie piętno odcisną te trendy na przyszłym kształcie infrastruktury transportowej? Czy obecne plany biorą pod uwagę te tendencje? Pochylmy się nad tymi dylematami, nim będzie za późno.

14



Sławomir Nowak  
Minister Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki  
Morskiej

## Mamy zbyt wiele do nadrobienia

Polska musi nadrabiać swoje wieloletnie zaległości w budowie infrastruktury transportowej. Dotyczy to zarówno wewnętrznej sieci, której osie stanowią dziś metropolie, jak i międzynarodowego układu szlaków komunikacyjnych. Mamy już nowoczesne lotniska, teraz potrzeba nam dróg, a przede wszystkim kolei, do której należeć będzie przyszłość transportu. Coraz śmieiej spoglądamy też na wschód Europy, a siła naszych portów i sprzyjający układ infrastruktury kolejowej, łączącej nas z tym regionem, pozwala poważnie myśleć o korzyściach płynących z tranzytu towarów.

18



dr hab. Tomasz Komornicki,  
prof. IGIPZ PAN  
Instytut Geografii  
i Przestrzennego  
Zagospodarowania PAN

### Komu mają służyć polskie drogi?

Skala zapóźnienia infrastrukturalnego Polski jest tak duża, że nie sposób kwestionować podejmowanego dziś wysiłku inwestycyjnego, mającego poprawić ten stan rzeczy. Problem w tym, że gros planów opiera się na koncepcjach sięgających lat 60. i 70. ubiegłego wieku, które zupełnie nie odpowiadają dzisiejszym realiom. Brakuje też priorytetyzacji działań. Czy stać nas na nową wizję polskiej infrastruktury transportowej? Wydaje się, że nie mamy wyjścia.

23



Jerzy Gajewski  
prezes Zarządu NDI SA

### Transport to gra zespołowa

Inwestycje w infrastrukturę transportową są na tyle trudnym i żmudnym procesem, a ich waga na tyle duża, że nie możemy w tej kwestii pozwolić sobie na brak spójnej strategii, a tym bardziej na uczynienie z nich przedmiotu politycznej gry. Wyzwanie stanowi też model ich realizacji – jak budować współpracę? Gdzie szukać pieniędzy? Jak dzielić się ryzykiem? Bez rzetelnego pochylenia się nad tymi dylematami wciąż będziemy ewenementem – krajem, w którym wielka fala zamówień publicznych doprowadziła do upadku firm prywatnych, a nie do ich rozwoju.

28



Mieczysław Struk  
marszałek województwa  
pomorskiego

### (Po)morski hub logistyczny?

Pomorze ciąży w kierunku gospodarki morskiej. Dynamiczny rozwój trójmiejskich portów, ich wciąż rosnący potencjał oraz perspektywa budowy wielkiego hub-u logistycznego to nie tylko ogromna szansa dla regionu, ale też olbrzymie wyzwanie od strony infrastruktury transportowej. Nie jesteśmy w stanie zaspokoić potrzeb wszystkich, dlatego priorytetem będzie „wpięcie” regionu w sieć szlaków prowadzących z północy na wschód i południe naszego kontynentu. Chcemy też zadbać o lepsze skomunikowanie metropolii z interiorom. Stawiamy przede wszystkim na podnoszenie jakości już istniejących połączeń, zaś „powiew nowości” będzie najbardziej odczuwalny w transporcie zbiorowym.

33



Boris Wenzel  
Dyrektor Zarządzający  
DCT Gdańsk SA

### Okno na świat dla Europy Wschodniej

W Polsce zaczyna się dostrzegać potencjał drzemący w jej portach. Powoli nadrabiane są zaległości infrastrukturalne, które pomogą te możliwości uwolnić. Jednak pomimo ogromnego wysiłku inwestycyjnego wciąż próżno szukać dogodnych połączeń Polski ze wschodem Europy, a to właśnie ten region będzie w przyszłości naszym najpoważniejszym partnerem handlowym. Mając regularne połączenia dalekomorskie z Chinami, gdański port mógłby stać się bramą Azji na Europę Środkowo-Wschodnią i liczącym się hubem transportowym, logistycznym, a nawet produkcyjnym. To ogromna szansa dla miasta i regionu. Jeśli jej nie wykorzystamy, nasze miejsce zajmie ktoś inny.

38





**Tomasz Klokowski**  
prezes zarządu Portu  
Lotniczego Gdańsk  
im. Lecha Wałęsy

### Najpierw gospodarka...

Rozwój portów lotniczych zależy w ogromnej mierze od stanu całej gospodarki. Największa grupa pasażerów, to klienci biznesowi i to oni przynoszą lotniskom największe zyski. Jeśli pomorska gospodarka będzie się rozwijać, to będzie się tu rozrastał także sektor transportu lotniczego. Niestety, ta formuła nie działa w drugą stronę. Jeżeli na Pomorzu ma kiedyś powstać duży hub transportowy, to najpierw region musi stać się bardziej znaczącym punktem na gospodarczej mapie Europy i Świata.

43



**prof. dr hab.  
Jan Burnewicz**  
Uniwersytet Gdański

### Uwierzyć w innowacje

Ekstensywna rozbudowa infrastruktury, nawet pomimo jej obecnie mizernego stanu, nie rozwiąże wszystkich bolączek pomorskiego systemu transportowego. By poprawić jego efektywność, musimy poważnie podejść do innowacyjnych rozwiązań w dziedzinie transportu, nie traktować ich w kategoriach technologicznych czy organizacyjnych ciekawostek i nie bać się konsekwencji ich wprowadzania. Warto zatem przyjrzeć się, które innowacje i w jaki sposób mogą przybliżyć Pomorze i jego stolicę do miana regionu dobrze skomunikowanego.

47



**Andrzej Bojanowski**  
wiceprezydent miasta  
Gdańska

### Nie ma drogi na skróty

Gdańsk, a szerzej Trójmiasto, by rozwijać swój potencjał jako centrum logistyczne czy nowoczesna aglomeracja przyciągająca branżę innowacyjną, wciąż potrzebuje nowych inwestycji w infrastrukturę transportową. Tutaj nie ma drogi na skróty. Chcemy otwierać się na zewnątrz, ale też udrażniać się wewnątrz – dlatego będziemy dbać o rozwój metropolitalnego transportu zbiorowego. Nie możemy też zapomnieć o sprawnej, multimodalnej komunikacji z interiorom. Naszym poczynaniom w tym obszarze przypatrują się inwestorzy i to oni przetestują słuszność kierunków naszego działania.

54

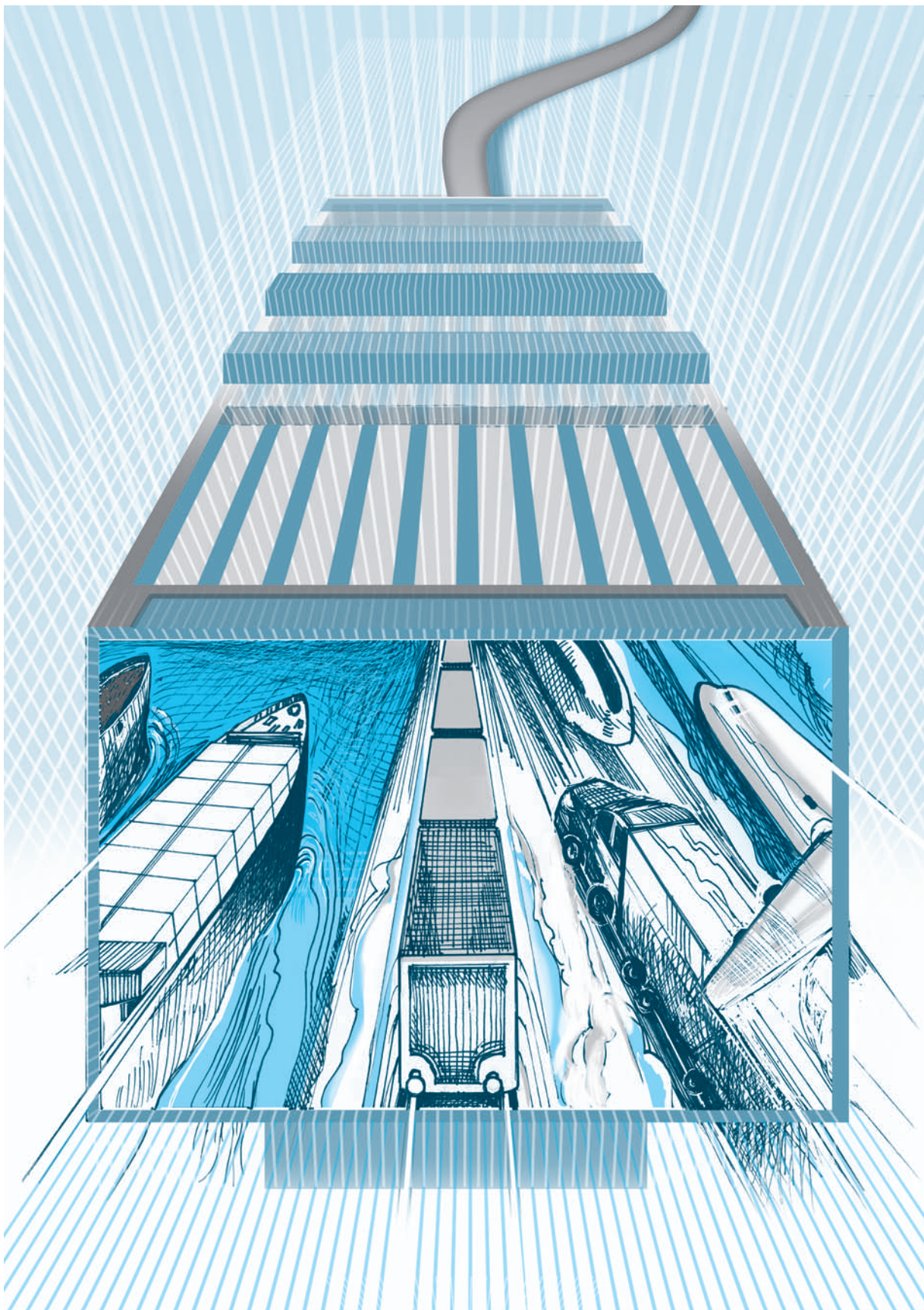


**dr hab. inż. arch. Piotr Lorens**  
Politechnika Gdańska

### Drogowskazem – style życia

Zmiany w przestrzeni nie zależą dziś wyłącznie od decyzji polityków czy ekspertów. Coraz częściej za ich dynamikę odpowiedzialne są niezależne od nich globalne trendy i tendencje, takie jak metropolizacja, różne prędkości rozwoju poszczególnych obszarów, emanacja miejskiego stylu życia czy dążenie do zrównoważonego modelu funkcjonowania. Pod ich wpływem zmieniają się także systemy transportowe, których oś stanowią regionalne metropolie. To one, podłączone do międzynarodowej sieci, stanowią „okno na świat” i determinują atrakcyjność regionu.

58



## INFOAUTOSTRADY – DROGI DO PRZYSZŁOŚCI

Rozmowę prowadzą: Marcin Nowicki, dyrektor Obszaru Badań Regionalnych i Europejskich IBnGR, oraz Leszek Szmidtke, dziennikarz Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego i Radia Gdańsk.

**Leszek Szmidtke:** *Cyfryzacja wkracza coraz bardziej w nasze życie, także w sferę zawodową. Czy spowoduje to, że rzadziej będziemy dojeżdżać do pracy?*

Mario Raich: Najbliższe dziesięć lat będzie stało pod znakiem cyfryzacji większości dziedzin naszego życia. Najprawdopodobniej całkowicie oparuje ona media, w znaczącym stopniu dotknie edukacji i wielu dziedzin pracy zawodowej. Oczekuje się, że połowa aktywności ekonomicznej świata będzie miała postać cyfrową. Po tym nastąpi kolejny etap, czyli wirtualizacja. Nie tyle praca będzie cyfrowa, ile cały świat, którego praca lub czynności ekonomiczne są częścią. Czeka nas duże zmiany.

**Marcin Nowicki:** *Ludzie poruszają się, jeżdżąc do pracy albo w celach rekreacyjnych. Czy w przyszłości mniej będzie podróży związanych z pracą, a więcej turystycznych?*

M.R.: W pierwszym z wymienionych wcześniej etapów wzrośnie skala podróżowania związanego z wypoczynkiem lub rozrywką. Jak będzie to wyglądało później w wirtualnej rzeczywistości – trudno powiedzieć. Nie wiemy, jak będą kształtować się ludzkie zachowania, gdy życie w świecie wirtualnym bardzo upodobni się do życia w świecie rzeczywistym. Świat wirtualny zyska pewną przewagę, gdyż pozbawiony będzie ograniczeń związanych z czasem i przestrzenią, np. umożliwi bez wysiłku szybkie przemieszczanie się z Rzymu do Tokio.



*prof. Mario Raich*

*prezes Learnità LTD*

To wszystko nie wydarzy się jednak w najbliższym dwudziestoleciu. Początkowo największe zmiany obejmą mobilność o charakterze lokalnym oraz regionalnym. Będą się na nie składały: dostępność do informacji, bycie osiągalnym dla innych, a także jakość połączeń czy dostępność komunikacyjna. Kluczowe znaczenie uzyska tu inteligentne zarządzanie transportem i komunikacją. W rozwoju miast będzie to miało ogromne znaczenie, bo ułatwi dopasowanie transportu do aktualnych potrzeb. W swojej bieżącej działalności przedsiębiorstwa będą uwzględniać, którędy i kiedy najlepiej pojechać z towarem, żeby szybciej dotrzeć do celu, oraz kiedy rozpocząć pracę. Rozwiązania teleinformatyczne w samochodach, a nawet rowerach, pozwolą na bieżące sterowanie ruchem. Stały dostęp do informacji umożliwi np. prognozowanie porannych lub popołudniowych szczytów komunikacyjnych. Zmiany w transporcie będą też powiązane z innymi dziedzinami, takimi jak rozwój i planowanie przestrzenne miast. Jestem też przekonany, że dużo zmieni się w ludzkiej mentalności – chęć posiadania zostanie wyparta przez potrzebę użytkowania i tak zamiast posiadać samochód (np. elektryczny), będziemy go wypożyczać. Wreszcie zmieni się charakter produkcji – będzie ona dużo bardziej lokalna niż obecnie. Pojawią się tzw. drukarki 3D, które będą „drukowały” zamawiane

***Ogromne znaczenie dla rozwoju miast i firm będą miały inteligentne systemy zarządzania transportem i komunikacją. W swojej bieżącej działalności przedsiębiorstwa będą uwzględniać, którędy i kiedy najlepiej pojechać z towarem, żeby szybciej dotrzeć do celu, oraz kiedy rozpoczynać pracę. Rozwiązania teleinformatyczne w samochodach, a nawet rowerach, pozwolą na bieżące sterowanie ruchem. Stały dostęp do informacji umożliwi np. prognozowanie porannych lub popołudniowych szczytów komunikacyjnych.***

przez internet: leki, artykuły codziennego użytku, a nawet całe domy.

***M.N.: Trudno sobie wyobrazić, żeby taka drukarka 3D „produkowała” niemal wszystkie potrzebne nam rzeczy.***

M.R.: Ograniczenia będą miały charakter jakościowy. Dowóz materiałów niezbędnych do wytwarzania produktów i dostarczanie potrzebnej do tego procesu energii również będzie wyzwaniem. Energetyka stanie się jednym z kluczowych zagadnień w przyszłości, a szczególnie w transporcie. Dziś mówiąc o transporcie, myślimy głównie o asfaltowych autostradach, torach kolejowych, rzadziej o światłowodach. Tymczasem w nieodległej przyszłości powszechne staną się różne systemy łączności, inteligentnej logistyki, RFID<sup>1</sup>. Urządzenia zaczną się ze sobą komunikować. Już teraz amerykańska armia w Afganistanie używa urządzeń w kształcie kamieni, które zrzucone w górach, monitorują teren. Powstała

w ten sposób inteligentna sieć kontrolująca coraz większe obszary.

Sieci oparte na podobnych rozwiązaniach już powstają w transporcie. W Szwajcarii funkcjonują wielkie hale, w których instalowane są serwery obsługujące firmy

1 RFID – *Radio-frequency identification* (ang.); technologia identyfikacji obiektów przy pomocy fal radiowych.

transportowe. Dzięki temu przewoźnicy wiedzą nie tylko, gdzie znajdują się ich samochody i ładunki, ale także jaki jest stan ciężarówek. W każdej chwili można uzupełnić towar lub zmienić trasę. Szwajcaria doskonale się nadaje na instalację takich baz danych lub centrów obsługi, gdyż jest krajem bardzo stabilnym politycznie, ma spore zasoby energii, a jej gospodarka jest technologicznie zaawansowana.

**L.S.:** Zarządzanie transportem będzie zatem coraz bardziej oderwane od miejsc, w których się on faktycznie odbywa, i na przykład port w Hamburgu może być zarządzany ze Szwajcarii lub Austrii?

M.R.: Taki scenariusz jest bardzo prawdopodobny. Port w Hamburgu będzie w jednej sieci z portami w Szanghaju i Gdyni. W sieci będą również centra logistyczne, przewoźnicy kolejowi czy drogowi. W ten sposób można ograniczyć przewozy pustych kontenerów i optymalizować koszty.

**L.S.:** Do pokonania są nie tylko bariery technologiczne, ale też mentalne. W Polsce dominuje transport indywidualny między innymi dlatego, że komunikacja publiczna nie jest dobrze rozwinięta, a posiadanie samochodu wciąż jest wyznacznikiem pozycji społecznej.

M.R.: Ten etap ma charakter przejściowy i trzeba jednego pokolenia, żeby zmienił się stosunek do samochodu. Może trochę krócej będzie to trwało w Szwajcarii lub krajach skandynawskich, a dłużej

w Niemczech lub Polsce. Zdecydują dwa czynniki: edukacja oraz cena zakupu i utrzymania.

**M.N.:** *Czy do cyfryzacji, wirtualizacji transportu będziemy dochodzili etapami, czy może uda się tzw. żabi skok, jaki w Polsce dokonał się w przypadku bankowości i telefonii? Czy można na przykład pominąć etap budowy autostrad?*

M.R.: Autostrady w Polsce już są, więc tego etapu nie da się ominąć. Może się natomiast okazać, że za jakiś czas będzie można pokryć nawierzchnię dróg jakąś substancją, dzięki której powstaną ogniwa fotowoltaiczne i popłynie prąd. Jeżeli samochody będą miały napęd elektryczny, to można sobie wyobrazić czerpanie energii z drogi, po której jadą. Widziałem wyniki badań, z których wynika, że w Niemczech za 10–20 lat połowa samochodów będzie miała napęd elektryczny. W Azji, gdzie jest mniejszy opór lobby motoryzacyjnego,

nastąpi to szybciej. O tempie zmian zdecyduje kombinacja: społeczeństwo, ekonomia, technologia.

**L.S.:** Jak na transport ludzi i towarów wpłynie indywidualizacja życia, dopasowywanie do własnych potrzeb?

M.R.: Najpierw trzeba będzie odpowiedzieć na pytanie, jakie potrzeby dominują w społeczeństwie. Dziś decydujące znaczenie ma własność. Z ekonomicznego punktu widzenia to absurdalne,

*Dziś decydujące znaczenie ma własność. Z ekonomicznego punktu widzenia to absurdalne, bo posiadanie własnego samochodu jest bardzo kosztowne. W nieodległej przyszłości lokalny transport będzie oparty na rowerach i skuterach. Jestem jednak przekonany, że dużo zmieni się w ludzkiej mentalności – chęć posiadania zostanie wyparta przez potrzebę użytkowania i tak zamiast posiadać samochód (np. elektryczny), będziemy go wypożyczać.*

bo posiadanie własnego samochodu jest bardzo kosztowne. W nieodległej przyszłości lokalny transport będzie oparty na rowerach i skuterach. Zużywają mniej paliwa lub wcale, potrzebują mniej miejsca do parkowania, więcej ich zmieści się na drodze i ogólnie cała logistyka jest łatwiejsza. W miastach coraz większe znaczenie będzie miał publiczny transport. Już dziś w Szwajcarii jest on dobrze rozwinięty. Polska niestety poszła w kierunku indywidualnego transportu i teraz dopiero następuje w miastach poszukiwanie innego sposobu podróżowania ludzi niż jazda samochodem.

*M.N.: Bo w Polsce wciąż, niestety, silne jest pragnienie posiadania własnego auta ze względów prestiżowych. Ale chyba też nie mamy pewności, czy transport publiczny dowiezie nas w dane miejsce o czasie, w dobrych warunkach. W powszechnym przekonaniu prywatny samochód daje większą gwarancję dotarcia do pracy, na spotkanie, do domu.*

M.R.: W Szwajcarii jest już inaczej. Jeżeli chcę mieć pewność, że dojadę do Zurychu na czas, to wsiadam do pociągu. Rozbudowa autostrad jest drogą donikąd. Coraz większa długość dróg powoduje automatyczny wzrost liczby samochodów. Coraz częściej na autostradach w Niemczech, Francji, ale także w Szwajcarii stoi się w korkach. Sytuację zmieni lepsze zarządzanie, szczególnie wprowadzenie inteligentnego kierowania ruchem, oraz opłaty. Londyn, Sztokholm, Kopenhaga, czy Singapur rozwijają takie systemy i tam na przykład trzeba płacić za wjazd do centrum, różnie

o różnych porach. Zmieniają się też opłaty parkingowe, wyższe są w godzinach szczytu. Podkreślam, że inteligentne systemy są zbiorem różnych działań połączonych w pewną całość.

*M.N.: Przygotowanie i realizacja inwestycji komunikacyjnych jest skomplikowana oraz kosztowna. Utrzymanie infrastruktury też jest dużym wyzwaniem i dlatego musimy się zastanowić, czy te inwestycje są trafione. Czy za 10–15 lat nie pojawi się taka technologia, że autostrady zaczną zarastać trawą? Jednocześnie chyba jednak nie możemy czekać na pojawienie się*

*komunikacyjnej rewolucji i jeździć po wąskich, dziurawych drogach.*

M.R.: Rzeczywiście czas jest najmniej pewnym elementem. Zdecydowana większość rzeczy, o których rozmawiamy, na pewno się wydarzy. Nie wiemy natomiast, kiedy to nastąpi. Poza tym w innym tempie będzie się rozwijał transport lokalny, a w innym międzynarodowy. Ten ostatni będzie miał inne znaczenie dla nadawców

i odbiorców ładunków, a inne dla ludzi mieszkających w pobliżu korytarzy transportowych. Szwajcaria jest krajem tranzytowym dla towarów płynących z Niemiec do Włoch. Poza opłatami nie ma z tego transportu żadnych korzyści.

Myśląc o komunikacji i transporcie przyszłości, musimy właściwie ustawić priorytety. Uważam, że na pierwszym miejscu jest miasto. Tu jest najwięcej ludzi, firm i powstaje największa wartość w gospodarce. Z miastem połączona jest aglomeracja,

***Myśląc o komunikacji i transporcie przyszłości, musimy właściwie ustawić priorytety. Uważam, że na pierwszym miejscu jest miasto. Tu jest najwięcej ludzi, firm i powstaje największa wartość w gospodarce. Z miastem połączona jest aglomeracja, czyli otaczający je pas o szerokości 10–20 km. Ludzie mieszkający na takich obrzeżach powodują duży ruch. Dopiero na trzecim miejscu jest region.***

*Zarówno infrastruktura telekomunikacyjna, drogowa, jak i kolejowa jest narzędziem, dzięki któremu ludzie będą mogli znaleźć pracę i godnie żyć. Dlatego takie inwestycje bez wsparcia w postaci doksztalcania, tworzenia warunków do rozwijania małej przedsiębiorczości, nie wystarczą. Po co budować drogi lub linie kolejowe do stolicy regionu dla mieszkańców najdalszych zakątków, skoro oni nie poradzą sobie na rynku pracy?*

czyli pas 10–20 km wokół miasta. Ludzie mieszkający na takich obrzeżach powodują duży ruch. Dopiero na trzecim miejscu jest region. Nie można budować połączeń kolejowych do miejsc, w których mieszka zaledwie kilka osób. Jeżeli np. Kaszuby są miejscem o dużym znaczeniu rekreacyjnym i będą się tam także osiedlali ludzie i powstawały firmy, to należy tam zadbać o dobre połączenia kolejowe czy drogowe. Jednak najpierw należy pomyśleć o tym, jak duże jest prawdopodobieństwo takiego scenariusza.

*M.N.: Jeśli nie opłaci się budować do oddalonych i słabo zamieszkałych miejsc linii kolejowych i drogowych, to należy zadbać o odpowiednie połączenia*

*telekomunikacyjne. Zmierzamy przecież nieuchronnie w kierunku gospodarki wirtualnej.*

M.R.: Zarówno infrastruktura telekomunikacyjna, drogowa, jak i kolejowa jest narzędziem, dzięki któremu ludzie będą mogli znaleźć pracę i godnie żyć. Dlatego takie inwestycje bez wsparcia w postaci doksztalcania czy tworzenia warunków do rozwijania małej przedsiębiorczości nie wystarczą. Po co budować drogi lub linie kolejowe do stolicy regionu dla mieszkańców najdalszych zakątków, skoro oni i tak nie poradzą sobie na rynku pracy? Czas i szybkość przejazdu ma znaczenie wtórne. Dlatego trzeba się zastanowić, co ja mogę im dać, nie budując autostrady. Jakie mogę im dać wykształcenie, nie budując szkoły. Trzeba stawiać takie pytanie i szukać na nie odpowiedzi.

*M.N.: Jeżeli wirtualizacja życia spowoduje, że bez ruszania się z domu będę mógł uczestniczyć w ważnych wydarzeniach kulturalnych, zasięgnąć specjalistycznej pomocy lekarskiej, uczyć się, no i przede wszystkim pracować, to po co mam się przeprowadzać do miasta? Po co autostrady i linie kolejowe budowane na dużą skalę?*

M.R.: Za 30–40 lat najważniejszy będzie dostęp do sieci oraz energia. Transport taki jak rozumiany dziś przestanie istnieć. Będzie pełnił inną rolę, może wyłącznie transportową dla towarów. Na pewno będą przesunięcia migracyjne, bo miasto to nie tylko korzyści, ale także uciążliwości. Dlatego ludzie, zwłaszcza na pewnym etapie życia, mogą chcieć opuszczać metropolie. Dziś możemy tworzyć strategię na 20, może 30 lat. To, co się stanie później, stoi pod ogromnym znakiem zapytania.

L.S.: Dziękujemy za rozmowę.

## O ROZMÓWCY:

Prof. Mario Raich jest prezesem Learnità LTD, przedsiębiorcą z bogatym doświadczeniem akademickim, ekspertem w dziedzinie strategicznego zarządzania procesem innowacyjnym. Ściśle współpracuje z uniwersytetem ESADE (Barcelona).



**Stefan Dunin-  
-Wąsowicz**

prezes Zarządu  
*Efekt Technologies sp. z o.o.*

## BLIŻEJ I NA MIARĘ

Decyzje w zakresie inwestycji infrastrukturalnych są szczególnie trudne, albowiem czas ich realizacji jest z reguły długi. Mniejsze ryzyko nietrafionych decyzji wymaga dobrego rozpoznania potrzeb w odległej perspektywie czasowej, ale do realizacji tego celu mało jest dobrych narzędzi. Prognozy w zakresie infrastruktury obarczone są specyficznym błędem – ruch w określonym kierunku jest w pewnym stopniu uzależniony od samego istnienia infrastruktury, z kolei jej bieżące wykorzystanie może nie uzasadniać rozbudowy w taki sposób, by mogła odpowiadać na zapotrzebowanie w przyszłości. Przypomina to nieco odwieczny dylemat – co było pierwsze: jajko czy kura? Każda długookresowa prognoza jest także obciążona podwyższonym prawdopodobieństwem efektu substytucji przedmiotu transportu (np. zamiast gotowych produktów – materiały potrzebne do ich wytworzenia), a także jego sposobu (np. transport wodny zamiast drogi lądowej). Konieczne jest więc używanie wielowymiarowych metod oceny trendów, aby uniknąć



***Zasadnicze pytanie dla planujących jakąkolwiek infrastrukturę mobilności na przyszłość brzmi: czy trend globalizacji będzie trwać nadal, czy może nastąpi odwrót w kierunku regionalnych obszarów konsumpcji i produkcji?***

bolesnych błędów: z jednej strony pustych dróg lub terminali, z drugiej – zatłoczenia w innych obszarach, a w efekcie zaniżenia rozwoju poprzez brak odpowiedniej infrastruktury.

Jakie są więc podstawowe wymiary i trendy mobilności, co do których należy uzyskać jak najszerszą wiedzę i jak najlepszą prognozę? Na początku należy postawić pytania dotyczące samej istoty mobilności, jej kierunków, ekonomicznej odległości i intensywności, a wreszcie przewidywanych preferencji w zakresie sposobów przemieszczania.

Mobilność przestrzenna ma zatem wiele wymiarów i kierunków: przemieszczanie się konsumenta do przedmiotu konsumpcji; przemieszczanie przedmiotu do konsumenta; przemieszczanie się pracownika do miejsca wykonywania pracy (jednorazowe lub ciągłe); przemieszczanie stanowiska pracy do pracownika (trwałe bądź czasowe). Obserwując trendy historyczne, można z łatwością zauważyć, że dotychczas dominującymi kierunkami wzrostu mobilności były: przemieszczanie się przedmiotu z miejsca wytwarzania do miejsca konsumpcji z coraz dalszych odległości oraz przemieszczanie się na coraz większe odległości pracownika do miejsca pracy. Transport ilościowo rósł szybciej niż tempo wzrostu gospodarczego, co było wynikiem geograficznego rozerwania łańcuchów produkcji i konsumpcji oraz wzrostu handlu wewnątrzsektorowego.

Zasadnicze pytanie zatem dla planujących jakąkolwiek infrastrukturę mobilności na przyszłość brzmi: czy trendy te będą trwać nadal, czy może nastąpi odwrót w kierunku regionalnych obszarów konsumpcji i produkcji, a także czy nie zaczną występować znaczące efekty substytucji w strukturach rynków pracy i strukturach konsumpcji (zwłaszcza wobec rozwoju technik informatycznych i telekomunikacyjnych, który może się przyczynić do zwiększenia się udziału pracy i konsumpcji niematerialnej kosztem tej materialnej).

Obserwując zachowania konsumentów<sup>1</sup> (będących zarazem pracownikami), można podzielić ich na dwie grupy. W stosunku do jednej łatwo jest dostrzec stałe zwiększanie się jej aktywności, pobudzanej przez szybko rozchodzące się informacje i wzorce zachowań, oraz podwyższoną

***W przyszłości prawdopodobnie spadnie znaczenie transportu towarów na duże odległości (awersja do „produktów globalizacji”). W kwestii transportu osób będziemy mieli do czynienia z dwoma równoległymi trendami – intensyfikacją sieci o charakterze lokalnym i jednoczesnym rozwojem połączeń pomiędzy aglomeracjami. Ma to związek ze zmieniającymi się modelami konsumpcji i stylami życia.***

<sup>1</sup> Odnosi się to do konsumentów zachodniej kultury europejskiej i północnoamerykańskiej.

skłonność do przemieszczania się (tzw. city hoppers). Są to z reguły ludzie młodzi, mieszkający w dużych miastach. Równocześnie grupa ta ma coraz większą świadomość wpływu środowiskowego nadmiernego konsumeryzmu przedmiotów. Jest to więc populacja skierowana na jakość, a nie na ilość, i raczej na usługi niż bezpośrednio posiadanie. To grupa aktywna i ruchliwa. Internet i aplikacje mobilne powodują, że zaciera się dla niej czas pracy i wypoczynku. Praca, którą ta grupa wykonuje, jest często wielowątkowa i wymaga przemieszczania się.

Na drugim biegunie jest grupa, która ma skłonności do szukania satysfakcji i bezpieczeństwa w budowaniu lokalnych systemów produkcji i konsumpcji. Nazwijmy ją – choć to trochę krzywdzące – „locals”. To populacja o bardzo niskiej mobilności, gotowa zrezygnować z lepszej pracy w imię jakości lokalnych relacji międzyludzkich i lokalnie wytworzonych wzorców konsumpcji. Konsumenci ci będą preferowali czasem gorszy, ale własny produkt czy usługę, będą minimalizowali przemieszczanie się, a mając więcej czasu, zajmą się „nieurynkowaną” produkcją własnych dóbr, usług i ich często wspólną konsumpcją.

Jeżeli byśmy przyjęli, że polaryzacja wokół tych dwóch modeli wystąpi coraz silniej (nie wykluczając

przechodzenia jednostek pomiędzy nimi), uzyskamy obraz przyszłych potrzeb infrastrukturalnych. Zdecydowanie ani jedna, ani druga grupa nie będzie skłonna – choć z różnych powodów – zwiększać konsumpcji produktów globalizacji (tanich, ale średniej jakości). Jedna będzie cenić bardziej produkt lokalny, tworzony i konsumowany na miejscu, druga – wyższą jakość. W tej dziedzinie można więc prognozować

*Już w najbliższej przyszłości transport indywidualny w wymiarze lokalnym będzie się opierał na samochodzie elektrycznym, i to nie własnym, lecz wypożyczanym. Na dłuższych dystansach rodziny będą korzystać z transportu grupowego, ale w zindywidualizowanych przedziałach. Transport towarowy będzie miał mniejszy wolumen, ale większą różnorodność, wymagającą personifikacji produktu w trakcie transportu na miejsce konsumpcji, a więc nowych platform logistycznych, które to umożliwią.*

spadek albo co najmniej znaczące zmniejszenie tempa wzrostu transportu towarów (należy to odróżnić od zjawiska spadku handlu, który ma charakter koniunkturalny). Dla infrastruktury transportu osób z jednej strony potrzebna będzie intensyfikacja sieci o charakterze lokalnym, a z drugiej należy się spodziewać ciągłego wzrostu zapotrzebowania na ruch między aglomeracjami. Trend ten jest silny i dobrze zagospodarowywany przez sieci szybkiej kolei w Europie Zachodniej i linii lotniczych low cost w Europie i Ameryce Północnej. Pro-

wadzi to do znaczących zmian w trybie życia i pracy, choć ponownie można się spierać, co było pierwsze: infrastruktura czy zmiany stylu życia.

Zasadniczą kwestią dla przyszłości transportu osobowego jest też zagadnienie zmiany zarówno technologii, jak i formy posiadania i użytkowania środków transportu. Można się spodziewać,

że transport indywidualny w wymiarze lokalnym będzie już w najbliższej przyszłości opierał się na samochodzie elektrycznym, i to nie własnym, lecz wypożyczanym na pokonanie konkretnej trasy (jak rowery w formule Vélib’). Na dłuższych dystansach rodziny będą korzystać z transportu grupowego, ale w zindywidualizowanych przedziałach.

Jeżeli chodzi o transport towarów, można się spodziewać, że zwiększy się transport zwrotny opakowań, odpadów, zużytych produktów i związana z tym logistyka (reverse logistics). Transport towarowy będzie miał mniejszy wolumen, ale większą różnorodność, wymagającą personifikacji produktu w trakcie transportu na miejsce konsumpcji, a więc nowych platform logistycznych, które to umożliwią.

Konsekwencją zmian form i intensywności mobilności będzie zapotrzebowanie na odpowiednią infrastrukturę. Jeżeli powyższe hipotezy w przyszłości okazałyby się prawdziwe, inwestycje powinny być ukierunkowane na ograniczone ilości i skoncentrowanie w odpowiednich miejscach multimodalnych magistral transportowych oraz stworzenie odpowiedniego otoczenia dla nowych środków transportu (zasilanie i utrzymanie). Indywidualizacja będzie też wymagała nowych terminali i platform o mniejszej skali, ale wyższej technologii zarządzania procesami personalizacji towarów i usług.

Być może ta przyszłość nie jest aż tak odległa, jak to się wydaje, i warto raz jeszcze przyrzeć się obecnie planowanym inwestycjom infrastrukturalnym.

#### O AUTORZE:

**Stefan Dunin-Wąsowicz** jest doradcą zarządów i prezesem innowacyjnej spółki w zakresie efektywności energetycznej produkcji (Efekt Technologies sp. z o.o.). Jest publicystą ekonomicznym. Był wieloletnim dyrektorem ds. rozwoju i finansów w korporacjach międzynarodowych w Europie i USA.

## MAMY ZBYT WIELE DO NADROBIENIA

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego i Radia Gdańsk.

**Leszek Szmidtke:** Rezygnacja z kolei wielkich szybkości (linii Y) oraz portu lotniczego pod Łodzią była jedną z pierwszych decyzji po objęciu stanowiska. Koleje tego typu są w Europie i na świecie modne – o ile można użyć tego określenia – podobnie jak duże porty lotnicze, więc dlaczego?

**Sławomir Nowak:** Głównym powodem były zbyt duże koszty tych projektów. Polska kolej wymaga restrukturyzacji, szczególnie PLK. Musimy urealnić sieć kolejową, zredukować zatrudnienie, zmniejszyć koszty dostępu do infrastruktury dla przewoźników. Musimy dokończyć rozpoczęte duże modernizacje, jak E65, by móc tam puścić pociąg dużych prędkości – Pendolino. Trasy, na których pociągi rozwijają 350 km/h są najwyższą, najdroższą półką i dzisiaj nie stać nas na takie przedsięwzięcia. Brytyjczycy rozpoczęli niedawno budowę 200-kilometrowego połączenia pomiędzy Londynem a Birmigham. Koszt tej inwestycji, przeliczając na polską walutę, wyniesie ok. 100 mld zł! Polska linia KDP – czyli z Warszawy do Łodzi i dalej do Wrocławia i Poznania wyceniana była na ok. 20–25 mld zł, co w mojej ocenie jest wyceną o wiele za niską. To kolejarskie marzenie, a ja jestem raczej realistą niż marzycielem. W latach 2014–2020 na inwestycje kolejowe wydamy w sumie 40 mld zł. Mamy naprawdę ważniejsze potrzeby i dlatego koncentrujemy się na rewitalizacji linii i budowie sieci połączeń: podstawowej i uzupełniającej. W porty lotnicze w ostatnim czasie zainwestowaliśmy duże publiczne pieniądze. Większość regionalnych portów została rozbudowana (Gdańsk, Wrocław, Warszawa itd.), zbudowaliśmy Modlin, budujemy Lublin, Lotnisko na Okęciu również jest rozbudowywane. Ta część infrastruktury jest bardzo nowoczesna i wystarczy nam na wiele lat.



**Sławomir Nowak**

*Minister Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki  
Morskiej*

**L.S.:** W dyskusji wokół kolei dużych prędkości niewiele się mówiło o wpasowaniu w krajowy system komunikacyjny. Kiedy rozmawiamy o krajowej sieci transportowej w perspektywie 20 lat, to spójność i zaspokajanie potrzeb gospodarki i mieszkańców jest jednym z ważniejszych kryteriów.

S.N.: Polska ma korzystny układ dla sieci transportowej, a szczególnie kolei konwencjonalnej. Do stolicy z każdej strony jest mniej więcej 300–400 kilometrów. Po modernizacji E65 i zakupie Pendolino podróż z Gdańska do Warszawy będzie trwała 2 godziny 20 minut, a z Krakowa do Warszawy 2 godziny. Będzie to bardzo konkurencyjny czas dla samolotów. Modernizacja kolei, głównie z powodu ogromnego zapóźnienia, jest najważniejszym zadaniem, jakie przed sobą postawiłem. Tym bardziej, że kolej jest też transportem przyszłości. Pewnie samochód jeszcze długo będzie u nas najważniejszym środkiem poruszania się, ale transport szynowy – także komunikacja miejska kolejowa i tramwajowa – stanie się kręgosłupem, zwłaszcza w aglomeracjach. Głównymi przesłankami są niższe koszty i przede wszystkim ochrona środowiska. Dodatkowym atutem tej formy komunikacji jest fakt, że polityka europejska preferuje kolej i jest powszechna zgoda, że można ją dofinansowywać z publicznych pieniędzy.

**L.S.: Głównym źródłem pieniędzy na modernizację i rozbudowę sieci transportowej są środki unijne. Te z obecnego okresu programowania służą nadganianiu zaległości. Czy pieniądze z następnego budżetu zostaną przeznaczone na zupełnie nowe projekty?**

S.N.: Ostatnie 5 lat i następne 7 lat – to czas nadrabiania zapóźnienia. Obserwując 20 lat przemian widzimy, że motorami wzrostu gospodarczego oraz rozwoju społecznego są aglomeracje. Taka też będzie przyszłość i dlatego w pierwszej kolejności trzeba zadbać o dobre połączenie głównych metropolii ze stolicą kraju – czyli budowa sieci podstawowej. Potem jest budowa komplementarnych sieci połączeń między aglomeracjami – sieć uzupełniająca.

*W pierwszej kolejności trzeba zadbać o dobre połączenie głównych metropolii ze stolicą kraju – czyli budowa sieci podstawowej. Potem jest budowa komplementarnych sieci połączeń między aglomeracjami – sieć uzupełniająca.*

Trzeba ukończyć drogę ekspresową S7 wiodącą od Gdańska przez Warszawę do Krakowa, S5 łączącą Poznań z Wrocławiem, S3 pociągając do granicy z Czechami i dokończyć S8. Mówiąc krótko, patrz na transport w Polsce jak na potrzebę zbudowania sieci drogowej i kolejowej pomiędzy naszymi miastami i połączenia z siecią naszych sąsiadów.

**L.S.: Czy taka wizja nie kłóci się z koncepcjami korytarzy transportowych UE wiodącymi z północy na południe i z zachodu na wschód?**

S.N.: Wręcz przeciwnie. Właśnie sieć TEN-T (trans-europejska sieć transportowa – przyp. red.) obecnie budujemy. A nasze porty i nasi przewoźnicy będą z tego korzystać.

**L.S.: Czechy oraz Austria są trudnymi rynkami i porty, terminale spoglądają raczej na wschód, tam szukając nowych możliwości.**

S.N.: Też otwieramy się na naszych wschodnich sąsiadów. Oprócz trasy S8 na Litwę czy Rail Baltica będziemy także modernizować

połączenie kolejowe z Królewcem i mamy również dużego asa w postaci Linii Hutniczej Szerokotorowej oraz terminala w Sławkowie. Bardzo to ułatwia transport kontenerów na Ukrainę i dalej na wschód. Jednak nasze porty muszą zabiegać o nowe rynki. Ja będę je wspierał. Dlatego podczas mojej wizyty w Chinach towarzyszyli mi szefowie polskich portów wspólnie z PKP Cargo po to, by chińskim armatorom zaproponować wspólną ofertę. Nasza wizja: polskie porty + polska kolej = brama transportowa dla Azji do całej Europy.

**L.S.: W jakim stopniu inwestycje realizowane przez samorządy są uzupełnieniem polityki transportowej realizowanej przez rząd? Czy można mówić o spójności**

***Towary, które wpływają do polskich portów muszą mieć sprawne szlaki dalszej dystrybucji – kolejowe, drogowe i rzeczne. Nasza wizja: polskie porty + polska kolej = brama transportowa dla Azji do całej Europy.***

**na poszczególnych szczeblach tworzenia systemu transportowego?**

S.N.: Najczęściej w rozmowach z samorządowcami słyszę, że chcą obwodnicy lub portu lotniczego u siebie. Nie każde miasto musi mieć obwodnicę i nie każde potrzebuje portu lotniczego. Rozumiem aspiracje samorządów i często zwykły cel wyborczy – obwodnice. Niestety, na wszystko nie starczy pieniędzy. Swoje credo wyłożyłem wcześniej – po pierwsze sieć autostrad i „ekspresówek”. Zapewne będzie wiele żalu do mnie o te słowa. Ale cóż, moją odpowiedzialnością jest patrzeć na całość kraju. Samorządy także muszą budować swoją infrastrukturę drogową.

**L.S.: Jaki będzie wpływ tych nowych inwestycji, nowych rozwiązań transportowych na gospodarkę? Kiedy mogą być impulsem rozwojowym?**

S.N.: Wpływ jest widoczny od momentu napłynięcia do Polski pierwszych środków unijnych. Realizacja obecnej perspektywy finansowej to nie tylko zmiana systemu transportowego, ale również potężny zastrzyk dla całej gospodarki. Wartość realizowanego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015 to ponad 82 mld złotych, które płynęły i wciąż płyną do gospodarki. Do tego trzeba dodać miliardy inwestowane w kolej oraz lotniska. Jednocześnie modernizacja systemu transportowego ma wpływ na postrzeganie w przyszłości i charakter polskiej gospodarki – dzięki realizowanym

projektom stajemy się krajem przyjaznym dla inwestorów, w którym warto lokować swój biznes.

L.S.: Czy warto dalej inwestować w te elementy infrastruktury, które służą tranzytowemu charakterowi głównych szlaków komunikacyjnych, czy może potrzeby gospodarcze i społeczne kraju są lub będą inne?

S.N.: Oczywiście, że warto. Tranzytowy charakter głównych szlaków komunikacyjnych nie jest ani wadą, ani problemem polskiego systemu transportowego. Cały czas podkreślam, że inwestycje realizowane w tej perspektywie finansowej będą uzupełniane w przyszłości. Moim celem będzie scalanie istniejących odcinków dróg w logiczną sieć, będziemy kładli nacisk na tworzenie ciągów komunikacyjnych i to kryterium było jednym z ważniejszych, którymi kierowałem się ustalając Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2020. Będzie to z korzyścią zarówno dla tranzytu, który jest dla Polski opłacalny, jak i dla rozwoju polskiej gospodarki. Tranzyt drogowy i kolejowy jest dla Polski szansą. Kiedy mówię, że Polska może być hubem transportowym w Europie, to myślę o szansie zarobienia pieniędzy przez polską gospodarkę.

**L.S.: Jakie jest miejsce dróg wodnych w polskiej sieci transportowej?**

***Nie każde miasto musi mieć obwodnicę i nie każde potrzebuje portu lotniczego. Rozumiem aspiracje samorządów i często zwykły cel wyborczy – obwodnice. Niestety, na wszystko nie starczy pieniędzy. Priorytet mają autostrady i „ekspresówki”.***

*Tranzyt drogowy i kolejowy jest dla Polski szansą. Kiedy mówię, że Polska może być hubem transportowym w Europie, to myślę o szansie zarobienia pieniędzy przez polską gospodarkę.*

S.N.: Polska ma doskonałe warunki naturalne do uprawiania żeglugi śródlądowej, jednak stan infrastruktury pozostawia wiele do życzenia. Zdajemy sobie z tego sprawę. Wiemy, że transport wodny wyróżnia się wydajnością ekonomiczną i bezpieczeństwem ekologicznym. Dlatego jego rozwój stanowi jeden z naszych priorytetów. Zamierzamy przygotować program rewitalizacji śródlądowych dróg wodnych w Polsce, który będzie punktem odniesienia do wykorzystania środków unijnych z kolejnej perspektywy finansowej.

Dzięki dogodnej, atrakcyjnej lokalizacji polskie porty morskie mogą efektywnie konkurować z hub-portami Europy Północnej. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej opracowuje Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r. i jako główny cel rozwoju największych polskich portów morskich założyliśmy poprawę ich konkurencyjności. Porównując parametry infrastruktury oraz oferty przeładunkowej portów polskich i zagranicznych widać wyraźnie, że polskie porty nie odbiegają znacznie pod tym względem od pozostałych portów Bałtyku. To, co jest kluczowe do ich dalszego rozwoju, to ich skomunikowanie

z południem Polski oraz Europy. Towary, które wpływają do polskich portów muszą mieć sprawne szlaki dalszej dystrybucji – kolejowe, drogowe i rzeczne. Inwestycje w drogi wodne są kosztowne i do tego obciążone protestami ekologów. Chciałbym jednak przekonywać ekologów, że Wisłę trzeba regulować, bo obecny stan sprawia, że jest niedrożna i groźna (co pokazały powodzie).

**L.S.: Czy nie fetyszujemy znaczenia infrastruktury: sieć autostrad, linii kolejowych czy nawet portów lotniczych, kiedy gospodarka zmierza ku wirtualizacji i tym samym transport za 20–30 lat będzie inny?**

S.N.: Do planów na przyszłość należy podchodzić z pokorą i tak też robimy – wracam tu do Pana pierwszego pytania. Powiedziałem, że mamy teraz naprawdę ważne potrzeby w zakresie transportu. Bycie odpowiedzialnym za stan infrastruktury wymaga zarówno planowania, jak i ciężkiej pracy, niemalże u podstaw, przy poprawie istniejącej infrastruktury. Nie jestem futurologiem. Wiem, że Polska ma olbrzymie zaległości w budowie infrastruktury i to nadrabiamy. Nie jest żadną fanaberią budowanie dróg, lotnisk, kolei – bo ludzie tego potrzebują. A jeśli ktoś kiedyś wymyśli teleportację... to już chyba ja nie będę się tym przejmował. Jako minister transportu staram się kompetentnie realizować zadania, jakie powierzyli nam wyborcy. Odpowiadam za infrastrukturę transportową, dlatego chcę, by Polacy bezpiecznie i komfortowo mogli się po swoim kraju przemieszczać. Innych metod niż drogi, koleje i lotniska nie znam...

**L.S.: Dziękuję za rozmowę.**

## O ROZMÓWCY:

Sławomir Nowak objął tekę Ministra Budownictwa, Transportu i Gospodarki Morskiej w listopadzie 2011 roku. Wcześniej był m.in. Sekretarzem Stanu w Kancelarii Prezydenta RP a także w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Ukończył studia na Uniwersytecie Gdańskim (stosunki międzynarodowe) oraz Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni (zarządzanie).



*„Komu mają służyć polskie drogi?”*

Jarosław Bujny



## KOMU MAJĄ SŁUŻYĆ POLSKIE DRÓGI?

### Ogromne potrzeby, ograniczone środki i brak wizji

Potrzeby budowy nowych dróg, modernizacji linii kolejowych, otwierania lotnisk wydają się oczywiste. Skala opóźnień infrastrukturalnych w Polsce jest tak duża, że trudno nam kwestionować znaczenie większości postulowanych inwestycji. Rzeczywiście braki w sieciach transportowych stały się barierą dla rozwoju gospodarczego pierwszej dekady obecnego wieku. Jednocześnie luka infrastrukturalna w wymiarze lokalnym zaczęła przekładać się na określone koszty społeczne, poprzez ograniczanie dostępu do rynków pracy oraz usług pożytku publicznego. Można także przyjąć, że zły stan infrastruktury zwiększa koszty dla środowiska przyrodniczego (brak możliwości przesunięć modalnych w kierunku efektywniejszych ekologicznie środków transportu, kongestia drogowa). Z wymienionych faktów nie wynika jednak, że wszystkie inwestycje transportowe są jednakowo istotne. Przeciwnie, właśnie ogromna skala potrzeb, a dodatkowo także ograniczone możliwości finansowe obligują nas do tworzenia jasnych list priorytetów. Listy takie nie mogą być jednak stałe w czasie. Szeroko rozumiany popyt na infrastrukturę transportową zmienia się zależnie od sytuacji geopolitycznej, makroekonomicznej, a także w następstwie wielu procesów o wymiarze demograficznym i społecznym. Co więcej, zmiany te nie są równomiernie rozłożone w przestrzeni geograficznej.



*dr hab. Tomasz  
Komornicki,  
prof. IGIPZ PAN*

*Institut Geografii  
i Przestrzennego  
Zagospodarowania PAN*

Wymienione wyżej elementy nie były dotychczas w pełni dostrzegane przez polską politykę transportową. Szkielet koncepcji docelowych systemów transportowych powstał jeszcze w okresie gospodarki centralnie planowanej (przełom lat 60. i 70.). Po roku 1989 nigdy nie doszło do jego zasadniczego przeformułowania, zgodnego z nowymi warunkami geopolitycznymi i gospodarczymi. W sytuacji braku nowych wizji ów docelowy układ zmieniał się spontanicznie, podlegając jednocześnie dwóm po części przeciwstawnym procesom:

*Szkielet koncepcji docelowych systemów transportowych powstał na przełomie lat 60. i 70. W planowaniu pokutowało wtedy przeświadczenie o ogromnej roli połączeń tranzytowych oraz niezmiennym układzie geograficznym. Tymczasem zmiany geopolityczne oraz członkostwo Polski i krajów sąsiednich w Unii Europejskiej zmieniło ten stan rzeczy.*

- » erozji, przede wszystkim na skutek bieżących trudności finansowych (rezygnacja z dużych projektów);
- » uzupełnianiu o nowe elementy (najczęściej niższej rangi), głównie w efekcie lobbingsów regionalnych.

Posługując się przykładem infrastruktury drogowej, możemy przyjąć, że oznaczało to z jednej strony redukcję liczby docelowych autostrad (np. o trasę A8 Warszawa-Wrocław), a z drugiej przyrost długości przyszłych dróg ekspresowych (pomijając w tym miejscu ogólne kontrowersje związane z utrzymywaniem podziału na te dwie kategorie dróg szybkiego ruchu). Aż do roku 2004 zmiany w koncepcjach i strategiach nie przekładały się na rzeczywistość. W przeciwieństwie do innych krajów regionu (takich jak Czechy czy Węgry) w okresie transformacji przedakcesyjnej Polska praktycznie nie realizowała dużych projektów transportowych. Problem pojawił się wraz z przyspieszeniem w tym zakresie, do jakiego doszło dzięki dostępowi do znacznych środków europejskich.

Jednocześnie kolejne dokumenty i strategie ograniczały się do przedstawiania stanu docelowego

(z reguły w minimum dwudziestoletniej perspektywie). Nie zawierały jasno określonych etapów podejmowania inwestycji. I tak, pozostając przy przykładach drogowych, zgodnie z docelowym układem autostrad i dróg ekspresowych zawartym w rozporządzeniu Rady Ministrów z roku 2004, ranga szlaków Warszawa-Gdańsk i Warszawa-Kraków jest identyczna jak szlaku Lublin-Białystok. Nie istnieją dokumenty strategiczne wskazujące na rolę poszczególnych odcinków. Spowodowało to, że trzy wymienione drogi umieszczono wstępnie na liście projektów kluczowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na lata 2007–2013. Szanse na realizację tak szerokiego wachlarza inwestycji, jaki znalazł się początkowo w POIiŚ, były znikome. W następstwie problemów budżetowych na początku 2011 r. program budowy dróg okrojono. Usunięto z niego zarówno nieistniejące jeszcze odcinki trasy ze stolicy do Gdańska i Krakowa, jak i drogę wzdłuż granicy wschodniej. Przedstawiony przykład pokazuje, że hierarchii priorytetów brakuje nam zarówno na etapie podejmowania szerokich programów inwestycyjnych, jak i (być może przede wszystkim) wtedy, gdy zmuszeni jesteśmy

*Decyzje inwestycyjne mają szerszy wymiar. Mogą determinować przekazywanie impulsów rozwojowych ku peryferiom albo pośrednio przyczyniać się do pogłębiania problemów demograficznych. Planując przyszłe układy sieci transportowej, należy postrzegać inwestycje nie tylko jako sposób na zaspokojenie popytu, ale również jako narzędzie polityki regionalnej.*

te programy ograniczać. Jedną z przyczyn takiego podejścia są problemy z przygotowaniem poszczególnych inwestycji (w tym potencjalne konflikty z ochroną środowiska i społecznościami lokalnymi). Powodują one, że o kolejności realizacji projektów decyduje nie ich rola dla gospodarki i społeczeństwa, ale aktualny stan biurokratycznego przygotowania.

### Po co nam infrastruktura?

W tym miejscu warto wrócić do pytania, w jakim celu budujemy infrastrukturę transportową. Najczęściej stosowaną, „techniczną” przesłanką jest odpowiedź na aktualny popyt ze strony już istniejących przewozów. W takim rozumieniu nowa infrastruktura to likwidacja wąskich gardeł, eliminowanie (lub ograniczanie) kongestii. Jednak jeżeli na zagadnienie spojrzymy szerzej, popyt na infrastrukturę to nie tylko przewozy na konkretnym odcinku. Popyt to przede wszystkim powiązania ekonomiczne i społeczne pomiędzy miastami i regionami, które mogą się (lub nie) rozwijać dzięki działającym systemom komunikacyjnym. Niekiedy istnienie dróg lub kolei determinuje formę takich powiązań. Przykładem może być dylemat: migracje czy dojazdy do pracy? Przy dobrze rozwiniętej infrastrukturze w zewnętrznych strefach podmiejskich obszar dojazdów powiększa się. W warunkach braku infrastruktury i permanentnej kongestii osoby dalej mieszkające będą raczej wybierać migrację do ośrodków oferujących zatrudnienie.

*W Polsce w okresie transformacji przemianom uległy wszystkie opisane przesłanki dla rozwoju infrastruktury transportowej. Istotnym odbiorcą inwestycji stało się społeczeństwo, zwłaszcza pracownicy dojeżdżający do miejsc zatrudnienia oraz klienci usług pożytku publicznego. Wzrosło zapotrzebowanie na transport pasażerski w regionach metropolitalnych. Jednocześnie załamaniu uległy przewozy tranzytowe przez Polskę na osi północ-południe.*

Z tego punktu widzenia decyzje inwestycyjne mają szerszy wymiar, mogą determinować przekazywanie impulsów rozwojowych ku peryferiom lub pośrednio przyczyniać się do pogłębiania problemów demograficznych (depopulacja). Planując przyszłe układy sieci transportowej, należy postrzegać inwestycje nie tylko jako sposób na zaspokojenie popytu (nawet szeroko rozumianego), ale również jako narzędzie polityki regionalnej. Tylko takie spojrzenie pozwoli na realizację określonych przedsięwzięć na tere-

nach peryferyjnych.

Wskaźnikami realizacji celów nie mogą być tym samym jedynie zmiany w przepustowości. Ich rolę powinny raczej spełniać miary dostępności przestrzennej

W Polsce w okresie transformacji przemianom uległy wszystkie opisane przesłanki dla rozwoju infrastruktury transportowej. W efekcie decentralizacji gospodarki, rozproszenia miejsc pracy, przemian w mobilności codziennej i szybkiej motoryzacji zasadniczo zmienił się „tech-

niczny” popyt na infrastrukturę. Oprócz gospodarki istotnym odbiorcą inwestycji stało się społeczeństwo, zwłaszcza pracownicy dojeżdżający do miejsc zatrudnienia, oraz klienci usług pożytku publicznego. Nastąpiła ogromna koncentracja nowego zapotrzebowania na transport pasażerski w regionach kilku największych obszarów metropolitalnych. Jednocześnie w wymiarze międzynarodowym załamaniu uległy przewozy tranzytowe przez Polskę na kierunku północ-południe. Istotnym

elementem było w tym kontekście pojawienie się konkurencji dla portów morskich (a także lotniczych cargo) ze strony obiektów w Europie Zachodniej i Południowej. Konkurencja objęła również obsługę polskiego handlu zagranicznego. Po roku 2000 na kierunku wschód-zachód rolę najważniejszego kierunku tranzytowego w transporcie samochodowym utracił szlak Moskwa-Warszawa-Berlin. Kilkakrotnie większe przewozy tranzytowe przez Polskę odnotowywane są obecnie pomiędzy krajami bałtyckimi (Litwa, Łotwa, Estonia, a także Finlandia) a Europą Zachodnią (szlak Via Baltica). Tą trasą realizowany jest również tranzyt rosyjski. Systematycznie wzrastała także rola tranzytu z Ukrainy.

Jednocześnie korzyści gospodarcze z generowania drogowych potoków tranzytowych zaczęły budzić wątpliwości, m.in. ze względu na wysokie koszty zewnętrzne (środowiskowe i związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego). W planowaniu pokutowało jednak przeświadczenie o ich ogromnej roli oraz niezmiennym układzie geograficznym. Tymczasem zmiany geopolityczne oraz członkostwo Polski i krajów sąsiednich w Unii Europejskiej przekształciło ten układ w sposób trwały. Dostosowywanie planowanej nowoczesnej sieci drogowej do potrzeb tranzytu stało się jedną z przyczyn opóźnień w realizacji inwestycji. Sprzyjało także nasilaniu konfliktów związanych z przebiegiem nowych tras.

***Pierwszą próbą rzeczywistej zmiany wizji rozwoju polskiej infrastruktury transportowej jest przyjęta w grudniu ubiegłego roku przez Rząd nowa Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Dokument ten zmienia ogólną wizję infrastruktury, nadając priorytetowy charakter powiązaniom wewnętrznym (między głównymi ośrodkami), kosztem stawianych dotychczas wyżej połączeń tranzytowych i międzynarodowych.***

## Zmiana optyki

Pierwszą próbą rzeczywistej zmiany wizji rozwoju polskiej infrastruktury transportowej jest przyjęta w grudniu ubiegłego roku przez rząd nowa *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK 2030)*. Względem pierwotnej wersji eksperckiej wiele jej zapisów zostało zmienionych w drodze ustaleń międzyresortowych oraz konsultacji regionalnych. Pomimo to dokument zmienia ogólną wizję infrastruktury, nadając priorytetowy charakter powią-

zaniom wewnętrznym (między głównymi ośrodkami) kosztem stawianych dotychczas wyżej połączeń tranzytowych i międzynarodowych. *Koncepcja* zawiera także mapy ukazujące etapy pożądanego rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej. Jako pierwszy oficjalny dokument wskazuje, że Polsce – poza obecnie budowanymi – potrzebne będą także inne autostrady oraz że jeśli ma powstać sieć kolei dużych prędkości, to nie może się ona ograniczać do słyn-

nego „Y”. Oczywiście o przyszłym kształcie polityki transportowej decydować będą możliwości budżetowe. Bieżąca sytuacja w tym zakresie nie powinna jednak w żadnym wypadku wpływać na kształtowanie wizji długookresowych. Wizje muszą powstawać, a następnie powinny być aktualizowane wraz ze zmieniającymi się warunkami. Muszą mieć także określone oficjalne ramy instytucjonalne. Są potrzebne jako klucz do dodawania nowych projektów w kolejnych bieżących programach

inwestycyjnych (w tym w programach operacyjnych UE), a także jako przesłanka do wykreślenia przedsięwzięć w razie trudności finansowych.

W tym kontekście celowe wydaje się rozdzielanie projektów będących odpowiedzią na istniejący znaczny popyt ze strony przewozów od projektów, które stanowią przede wszystkim narzędzie polityki regionalnej. Brak proponowanego podziału powoduje, że te drugie prawie zawsze przegrają konkurencję o środki finansowe. Rozdzielenie takie powinno mieć miejsce np. na poziomie programów operacyjnych (najlepiej już w najbliższej perspektywie finansowej). Proporcja w liczbie projektów pozostaje w tym miejscu kwestią otwartą i może być pochodną aktualnej polityki gospodarczej państwa.

Układ infrastruktury transportowej powinien w pierwszej kolejności wspierać powiązania wewnętrzne pomiędzy największymi i średnimi ośrodkami, w drugiej – powiązania z jądrem gospodarczym Unii Europejskiej, a dopiero w trzeciej – relacje tranzytowe. Wydaje się również, że rozwój sektora transportowego do roku 2030 powinien być modalnie sekwencyjny. W bieżącej i częściowo kolejnej perspektywie programowania unijnego priorytetem muszą pozostać inwestycje drogowe. Wraz z rozwojem sieci tras bezkolizyjnych (autostrad i dróg ekspresowych) oraz przewidywanymi zmianami w polityce UE główny wysiłek inwestycyjny będzie się przesuwał w kierunku transportu

szynowego, z preferencją dla inwestycji nowych w transporcie pasażerskim (koleje wielkich prędkości, koleje aglomeracyjne) oraz odtworzeniowych w transporcie towarowym (szybkie linie towarowe).

W warunkach polskich nie jest celowe nadawanie jednoznacznego priorytetu konkretnej gałęzi lub gałęziom transportu. Gałęzie te muszą być względem siebie komplementarne, a rola każdej z nich powinna być dodatkowo zróżnicowana geograficznie. Dla transportu kolejowego powinny zostać jednoznacznie wskazane segmenty rynku przewozów predestynowane dla takiego wsparcia. Tam też byłyby następnie koncentrowane środki finansowe. W planowaniu przyszłej pozycji transportu szynowego trzeba uwzględnić fakt, że niektóre zmiany, jakie zaszły w infrastrukturze kolejowej po roku 1990, są już nieodwracalne. Koszt modernizacji sieci regionalnej (poza aglomeracjami) może przewyższać koszty budowy nowych rozwiązań. W promocji przesunięć modalnych (do bardziej przyjaznych środowisku gałęzi transportu) w ruchu pasażerskim musi być brana pod uwagę konieczność przekroczenia wartości progowych w zakresie prędkości i komfortu podróży. Decyzje o wariacie i skali podejmowanych inwestycji muszą uwzględniać efekt przesunięć (lub jego brak), a nie poprzestawać na samej analizie ekonomicznej. Oznacza to w praktyce preferencje dla rozwiązań bardziej śmiałych (najczęściej droższych), gdyż tylko one doprowadzą do efektu przesunięcia.

#### O AUTORZE:

Dr hab. Tomasz Komornicki, prof. PAN jest zastępcą dyrektora Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk oraz członkiem prezydium Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Kierował pracami i uczestniczył w wielu krajowych i międzynarodowych projektach badawczych. W latach 2007–2009 był członkiem zespołu przygotowującego *Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, zaś między 2009 a 2011 rokiem brał udział w opracowywaniu Agendy Terytorialnej Unii Europejskiej 2020. Jego dorobek naukowy obejmuje ponad 250 pozycji z dziedziny planowania przestrzennego, geografii relacji międzyregionalnych i międzynarodowych oraz geografii transportu.

## TRANSPORT TO GRA ZESPOŁOWA

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego i Radia Gdańsk.

**Leszek Szmidtke:** Nie bez problemów, ale przybywa nowych i zmodernizowanych dróg, dużo wolniej linii kolejowych. Czy ta sieć jest luźno powiązana ze sobą i z gospodarką, czy też mamy do czynienia ze spójną i przemyślaną strategią?

**Jerzy Gajewski:** Na infrastrukturę transportową kraju należy spojrzeć w kategoriach podmiotowości mieszkańców, ale to także element większej całości gospodarczej i społecznej. Kiedy nabierzemy właściwej perspektywy, będziemy mogli odpowiedzieć sobie na pytanie, czy na przykład dobrze wykorzystaliśmy stosunkowo wysokie środki z okresu programowania na lata 2007–2013. Moim zdaniem nie ma spójnej koncepcji transportowej. Od 1989 r. nie pojawiła się żadna strategia narodowa.

Transport wymaga wielkich nakładów, budowa sieci transportowych jest procesem i nie może być doraźną grą polityczną. Jeden minister urzędujący nawet całą kadencję nie jest w stanie przygotować, a tym bardziej zrealizować strategii. Aby zachować ciągłość, wcześniej należy doprowadzić do konsensusu głównych sił politycznych i wypracować strategię narodową, która później będzie konsekwentnie realizowana. Ponieważ powstają większe lub mniejsze fragmenty sieci, musimy myśleć o dalszych fazach rozwoju.

Oto prosty przykład, pokazujący konieczność politycznego porozumienia: odcinek autostrady o długości 100 km buduje się minimum trzy sezony budowlane, nieco dłużej trwa okres przygotowawczy, w ramach którego należy zapewnić finansowanie inwestycji. Razem więc potrzeba co najmniej 6–7 lat, żeby zbudować taki fragment drogi.



*Jerzy Gajewski*

*prezes Zarządu NDI SA*

Finansowanie unijne skróciło nieco ten proces, ale po 2020 r. prawdopodobnie środki na te cele będą mniejsze, pojawią się inne zasady ich przyznawania (np. mniejsze poziomy dofinansowania lub preferencyjna pomoc zwrotna).

Jeżeli nie uwzględnimy tego czasu, skomplikowania procedur, finansowania przedsięwzięć infrastrukturalnych drogowych, kolejowych, wodnych, gazowych i energetycznych w pracy urzędów, banków, wykonawców, to cały czas będą doraźne działania, które nie tworzą spójnej całości.

**L.S.: Wiele środowisk zwraca uwagę na ten stan tymczasowości i na tym się kończy. Kolejni ministrowie mają swoje wizje, które odchodzą razem z nimi. Następcy wyrzucają dorobek poprzedników do kosza i zaczynają od początku.**

J.G.: Interesujący jest dorobek Europejskich Kongresów Finansowych. W debatach tam prowadzonych zwraca się uwagę na potrzebę korzystania ze wszystkich źródeł finansowania inwestycji infrastrukturalnych: środków prywatnych oraz publicznych – czyli budżetu państwa i pieniędzy europejskich. Umiejętność korzystania ze wszystkich źródeł pozwala planować i budować w perspektywie 20–30 lat.

Dziś na przykład nie doceniamy możliwości rynków finansowych, a to może być najważniejsze źródło w partnerstwie publiczno-prywatnym. Tyle tylko, że to źródło można uruchomić wtedy, kiedy zostaną przygotowane dobre projekty. Dobre w rozumieniu struktury projektu i dokumentów z nią związanych.

Dlatego pojawił się pomysł powołania Funduszu Rozwoju Infrastruktury. Jego zadaniem byłoby zabezpieczenie niektórych ryzyk projektów związanych ze stroną publiczną. Powinniśmy dążyć do stworzenia uniwersalnego systemu, który będzie odporny na chwilowe zawirowania polityczne i rynkowe. W trakcie trwającego osiem lat procesu przygotowania i realizacji inwestycji zmienia się wiele warunków. Gwarantem bezpieczeństwa inwestycji nie powinien być bezpośrednio budżet państwa, stąd pomysł powołania funduszu z udziałem również środków prywatnych. Nie można tym ryzykiem obciążać jednej strony (prywatnej), jak to teraz ma miejsce

***Od 1989 r. nie pojawiła się żadna strategia narodowa. Transport wymaga wielkich nakładów, budowa sieci transportowych jest procesem i nie może być doraźną grą polityczną. Aby zachować ciągłość, wcześniej należy doprowadzić do konsensusu głównych sił politycznych i wypracować strategię narodową, która później będzie konsekwentnie realizowana.***

Obecna sytuacja nie jest jedynie problemem firm pracujących przy drogach lub liniach kolejowych. Konieczna jest współpraca, aby nie dopuszczać do ryzykownych sytuacji, a kiedy już dojdzie do zawirowań – żeby można było spokojnie rozwiązać problem. Oprócz bezpieczeństwa ważny jest też inny czynnik – koszty. Nie znalazłem informacji o ekonomicznej

efektywności tego, co budujemy i co zamierzamy zbudować w najbliższych latach. Jedynie koncesyjne odcinki autostrad A1 i A2 zostały od tej strony przygotowane. Planowanie strategiczne może nas też uchronić przed pośpiesznym uchwalaniem specjalnych ustaw, w których aż roi się od błędów.

Warto również dodać, iż strona publiczna patrzy obecnie na projekty infrastrukturalne pod kątem czysto komercyjnym – czy to się opłaca i przynosi

bezpośrednie dochody. Natomiast w krajach bardziej rozwiniętych ważne są pośrednie korzyści ekonomiczne takie jak np. rozwój regionów, niższa śmiertelność na drogach i spadek kosztów leczenia związanych ze zwiększeniem bezpieczeństwa, redukcja czasu podróży i tranzytu towarów, co w konsekwencji powoduje wyższe wpływy podatkowe do budżetu.

**L.S.: Złożoność procesów inwestycyjnych z jednej strony i dotychczasowa praktyka z drugiej budzą niepokój o racjonalność polskiej sieci transportowej. Czy odpowiada ona rzeczywistym potrzebom?**

J.G.: Sieć transportowa jest niezwykle skomplikowaną strukturą, podlegającą różnym władzom państwowym i samorządowym. Coraz częściej stoimy w korkach, i to nie tylko w Sopocie [siedziba NDI – przyp. autora], ale także w niemal wszystkich miastach i krajach. Co z tego, że w Moskwie główne drogi mają po siedem pasów w jedną stronę, skoro też są zakorkowane? Potrzebujemy

spójnego systemu, spójnej strategii o charakterze narodowym, w której te różne płaszczyzny zostaną zintegrowane. Bardzo istotna jest na przykład płaszczyzna prawna, na fundamencie której będą później tworzone konkretne rozwiązania technologiczne. Musimy dokonać wyborów rozwiązań i trzeba to zrobić szybko. Po drodze musimy też pokonać wiele barier, m.in. brak współpracy przedsiębiorstw prywatnych z administracją państwową i samorządową już na etapie budowania koncepcji. Razem z prezydentem Sopotu mamy trudne doświadczenia współpracy, ale udało się

***Dziś istnieje potrzeba korzystania ze wszystkich źródeł finansowania inwestycji infrastrukturalnych : środków prywatnych oraz publicznych. Gwarantem bezpieczeństwa inwestycji nie powinien być bezpośrednio budżet państwa. Dziś na przykład nie doceniamy możliwości rynków finansowych, a to one mogą stanowić najważniejsze źródło w partnerstwie publiczno-prywatnym.***

zagoszparować centrum miasta, więc może warto przełamywać te bariery i w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego budować infrastrukturę transportową kraju.

Ponieważ nie uda się zrealizować wielkich przedsięwzięć w pojedynkę, prywatne firmy zawiązują konsorcja. Każdy ma inną specjalizację, ale przede wszystkim można podzielić się ryzykiem. Nie dziwię się, że było trochę wpadek, bo mamy zaledwie kilka lat doświadczeń. Głównym problemem okazał się jednak brak współpracy między sektorami publicz-

nym i prywatnym. Rzeczywista i prawdziwie partnerska współpraca sektora publicznego i prywatnego pozwoli uniknąć w przyszłości podobnych sytuacji. A dziś skutek jest taki, że w wyniku błędów popełnionych przez każdą ze stron jesteśmy bodaj jedynym krajem, w którym wielka fala zamówień publicznych doprowadziła do upadku firm prywatnych, a nie do ich rozwoju.

**L.S.: NDI obsługuje Autostradę A1 do Torunia. Dla jakiego ruchu ma ona większe znaczenie: lokalnego, czy tranzytowego?**

J.G.: Tak, obsługujemy pośrednio jako akcjonariusz w spółce GTC, będącej koncesjonariuszem Autostrady A1. NDI również była współwykonawcą 152 km odcinka z Gdańska do Torunia w ramach konsorcjum joint venture.

Od pięciu lat można jeździć pierwszym odcinkiem do Grudziądza i dziś już widać, że rośnie liczba firm, które osiedlają się w pobliżu autostrady. Przy



*Nie jestem pewien, jak będą się rozwijali nasi wschodni sąsiedzi. Ukraina dziś i jutro mogą się znacznie różnić, i to niekoniecznie na korzyść tej drugiej. Nawet kiedy będą zachęcające wyniki analiz, pozostaje duży znak zapytania związany z polityczną stabilnością i strategicznym wyborem Ukraińców. Najważniejsze jest to, w którą stronę będą zmierzać.*

drugim odcinku z Grudziądza do Torunia nie ma jeszcze takiej aktywności, ale istnieje on dużo krócej. Większe wpływy przynosi lokalny ruch, ale autostrada łączy tylko Toruń z Trójmiastem. Dopiero ukończenie całości umożliwi właściwą ocenę ruchu towarów i ludzi. Uważam, że sieć transportową należy tworzyć przede wszystkim z myślą o lokalnych i regionalnych powiązaniach gospodarczych. Bogata sieć autostrad łącząca północ z południem i wschód z zachodem niewątpliwie przyczyni się do poprawy ruchu tranzytowego.

**L.S.:** Porty Gdańska i Gdyni liczą na potencjał drzemiący w naszych wschodnich sąsiadach. Ukraina oraz Białoruś mają być za kilka lat ważnymi odbiorcami ładunków przewożonych drogą morską i dalej lądową. Czy autostrada A1, droga ekspresowa S7 i linia

kolejowa E65 wystarczą, żeby przewieźć ładunki, które mają płynąć w głąb Polski i za wschodnią granicę?

**J.G.:** Na potrzeby krajowe budowane i modernizowane połączenia są wystarczające. Natomiast nie jestem pewien, jak będą się rozwijali nasi wschodni sąsiedzi. Należy przeprowadzić analizy potencjału i jeżeli będzie on wystarczający, można nawet pokuszyć się o budowę kolei szerokotorowej do naszych portów. Dzisiaj sieć w kierunku wschodnim jest słabo rozwinięta, ale bez modelu finansowego trudno orzec, czy warto inwestować w coś nowego.

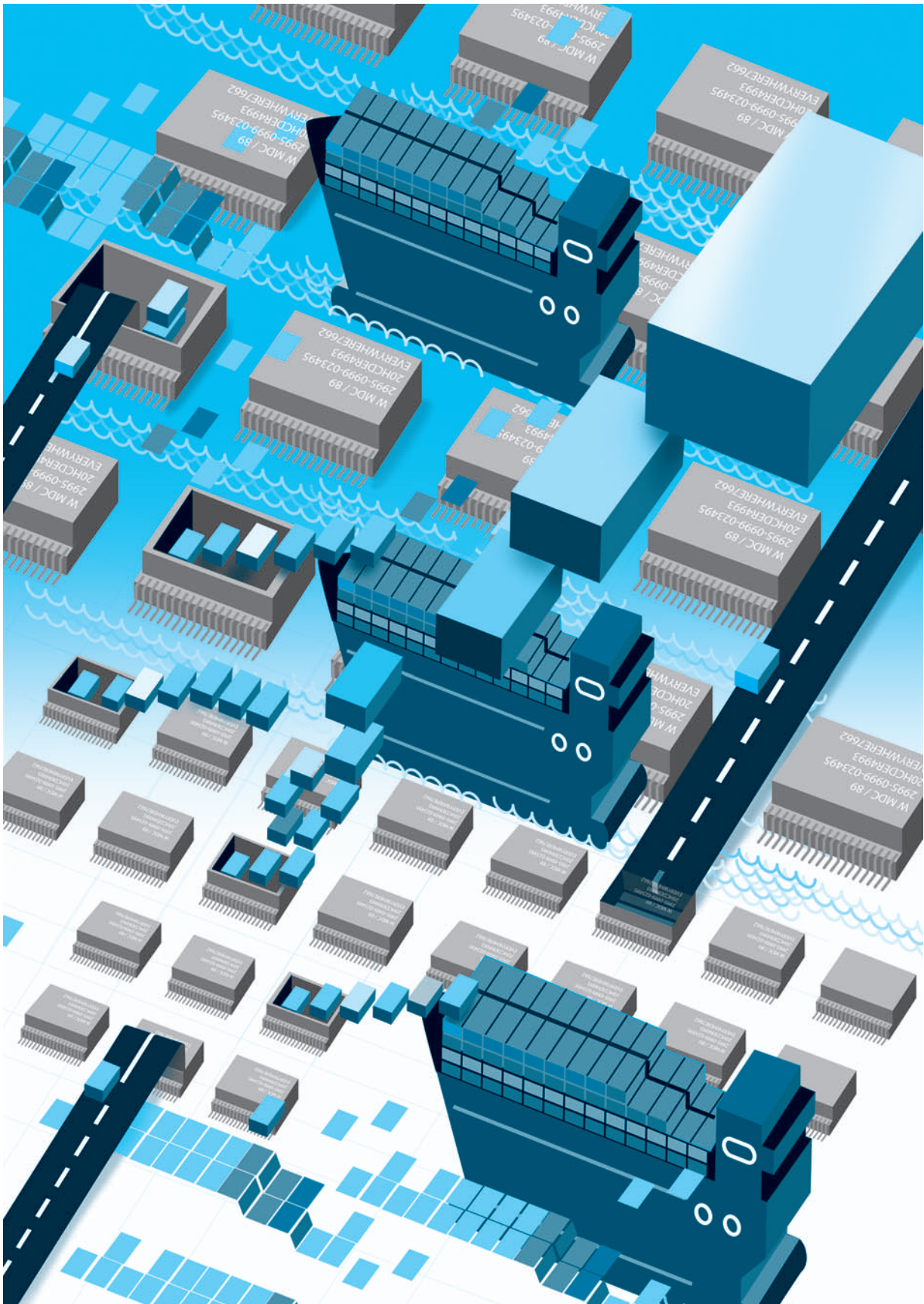
**L.S.:** NDI chce budować autostradę na Ukrainie i zapewne przeprowadziliście wcześniej stosowne analizy.

**J.G.:** Mamy koncesję na budowę autostrady w zachodniej części tego państwa. Ukraina dziś i jutro może się znacznie różnić, i to niekoniecznie na korzyść tej drugiej. Nawet jeśli będą zachęcające wyniki analiz, pozostaje duży znak zapytania związany z polityczną stabilnością i strategicznym wyborem Ukraińców. Najważniejsze jest to, w którą stronę będą zmierzać. Jeżeli zależy nam na tym rynku i chcemy pomóc Ukrainie w integracji z Polską oraz Unią Europejską, to powinniśmy rozwijać współpracę gospodarczą. Dobra infrastruktura transportowa korzystnie wpływa na taki rozwój. Pamiętajmy jednak, że surowce i przemysł znajdują się we wschodniej części Ukrainy i że nie tylko gospodarka będzie decydowała, w którą stronę pójdą Ukraińcy.

**L.S.:** Dziękuję za rozmowę.

## O ROZMÓWCY:

Jerzy Gajewski jest prezesem Zarządu NDI S.A., firmy specjalizującej się w kompleksowej organizacji i realizacji procesów inwestycyjnych na rynku nieruchomości i infrastruktury. Posiada ponad 30-letnie doświadczenie zawodowe zdobyte zarówno w Polsce jak i za granicą (USA, Irak, Kuwejt) przy realizacji dużych przedsięwzięć inwestycyjnych.



„(Po)morski hub logistyczny?”

Jarosław Bujny



**Mieczysław Struk**

*marszałek województwa  
pomorskiego*

## (PO)MORSKI HUB LOGISTYCZNY?

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego i Radia Gdańsk.

**Leszek Szmidtke:** *Gospodarkę Pomorza budujemy na fundamencie infrastruktury komunikacyjnej czy przeciwnie – taka infrastruktura pełni służebną rolę wobec potrzeb lub kierunków rozwoju gospodarki?*

**Mieczysław Struk:** Infrastruktura komunikacyjna ma służyć realizacji strategicznych celów gospodarki i rozwoju społecznego. Jest ona narzędziem. Mam tu na myśli komunikację wewnętrzną, czyli przepływ ludzi oraz towarów w granicach naszego regionu, ale też połączenia z krajem czy wręcz z całym światem. Nie możemy zostać na uboczu głównych szlaków, głównych kierunków przepływu ludzi i towarów. Musimy zadbać o włączenie się do tych strumieni i dlatego potrzebna jest odpowiednia infrastruktura łącząca nas z krajem, państwami sąsiednimi oraz całym światem.

**L.S.: Czy istniejące i powstające połączenia regionalne oraz zewnętrzne odpowiadają najpilniejszym potrzebom pomorskiej gospodarki w najbliższych latach?**

M.S.: Intensywnie pracujemy nad poprawą istniejącej sieci, modernizujemy starą infrastrukturę i budujemy nową. Musimy wykorzystać istniejące możliwości i skoncentrować się na dokończeniu inwestycji transportowych na osi północ-południe: z krajów skandynawskich, poprzez Bałtyk, Pomorze, na południe Polski i dalej. Interesującymi kierunkami są też Białoruś i Ukraina. Ważnym elementem rozwoju tego korytarza są nasze porty w Gdańsku i Gdyni. Wprawdzie towarów skandynawskich jest znacznie mniej niż pochodzących z Dalekiego Wschodu, ale dalsza rozbudowa infrastruktury lądowej w Polsce może zmienić proporcje w przepływie towarów ze Szwecji lub Finlandii w głąb Europy, które dziś trafiają głównie do niemieckich portów.

**L.S.: Jednak trzeba pogodzić rozwój korytarzy transportowych**

**z rozbudową regionalnej sieci komunikacyjnej. Nawet przy wsparciu unijnych środków będzie to bardzo trudne.**

M.S.: Nie możemy patrzeć na to w kategoriach alternatywy. Sieć regionalna musi współpracować z drogami krajowymi, z głównymi liniami komunikacyjnymi. Budowa autostrady A1 bez dróg dojazdowych nie miałaby dla nas sensu. Modernizacja linii kolejowych Gdynia-Kościerzyna i Reda-Władysławowo-Hel również odbywa się równolegle do modernizacji krajowych tras kolejowych, jak choćby E65.

**L.S.: Jednak całkowicie nowych elementów w regionalnych sieciach komunikacyjnych nie ma zbyt dużo.**

M.S.: Rzeczywiście nie mamy wysypu nowych dróg i linii kolejowych. Koncentrujemy się raczej na inwestycjach poprawiających efektywność dotychczasowych połączeń pasażerskich i towarowych. Trasa Kwiatkowskiego, Trasa W-Z, Węzeł Karczemki, Obwodnica Południowa, które już mamy, oraz inne inwestycje będące w trakcie realizacji, jak choćby Trasa Sucharskiego z tunelem pod Martwą Wisłą, znacząco poprawiają sprawność i jakość podróżowania. Zupełnie nową jakością będzie za to Kolej Metropolitalna oraz druga metropolitalna obwodnica, biegnąca m.in. przez Żukowo, które docelowo połączą Trójmiasto z resztą regionu.

**L.S.: Poza budowanym obecnie mostem pod Kwidzynie**

**dem i drogami dojazdowymi do autostrady A1 inwestycje realizowane ze środków unijnych koncentrowały się w szeroko rozumianym obszarze metropolitalnym. Spójność regionalna to jednak coś więcej niż metropolia.**

M.S.: Inwestycje realizowane lub planowane na terenie metropolitalnym poprawiają sieć

komunikacyjną całego regionu. Kiedy zapytamy przedstawicieli samorządów np. Bytowa lub Chojnic, to oczywiście będą oni czuli niedosyt, gdyż dla nich pierwszeństwo mają lokalne potrzeby. Usłyszymy niezadowolenie z sieci komunikacyjnej, z dostępności do metropolii, połączeń między miastami powiatowymi.

**L.S.: Nie mają racji?**

M.S.: Częściowo mają rację, ale nie jesteśmy w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb i w pierwszej kolejności musimy wybierać te o największej wartości dodanej dla całego regionu. Ciągłe

*Na rozbudowę systemu transportowego nie możemy patrzeć w kategoriach alternatywy. Sieć regionalna musi współpracować z drogami krajowymi, z głównymi liniami komunikacyjnymi. Budowa autostrady A1 bez dróg dojazdowych nie miałaby dla nas sensu.*

pierwszeństwo ma dostęp do głównych korytarzy, jak autostrada A1 czy linia kolejowa E65. Nadal najważniejszym problemem jest dotarcie do stolicy kraju i nadal dużym kłopotem jest sprawne wywiezienie towarów, zwłaszcza kontenerów, z portów w Gdańsku i Gdyni. Celowo podkreślam znaczenie metropolii i w pewnym sensie pierwszeństwo dlatego, że tu żyje i pracuje ponad połowa mieszkańców regionu i największa część dochodu jest wypracowywana właśnie na terenie metropolii.

**L.S.:** Nie można jednak zapominać, że na dojechanie komunikacją publiczną do Gdańska z najdalszego zakątka województwa potrzeba ponad czterech godzin.

**M.S.:** Jednym z celów naszej polityki transportowej jest skrócenie tego czasu do maksymalnie dwóch godzin. Dlatego trzeba zbudować most na Wiśle pod Kwidzynie, sieć dróg dojazdowych do autostrady A1, obwodnice oraz drogi dojazdowe do stolicy metropolii. Oczywiście dla nas jest, że ośrodki subre-

gionalne powinny być lepiej skomunikowane. Dlatego w innych częściach województwa też powstają nowe drogi, jak choćby obwodnice Chojnic i Słupska.

**L.S.:** Czy właśnie to będzie priorytetem w latach 2014–2020?

**M.S.:** Mamy długą listę potrzebnych inwestycji: drogę S6 i nową obwodnicę Trójmiasta, niezwykle ważna jest dla nas droga ekspresowa do Warszawy i to nie tylko odcinki w naszym województwie, ale

też cała S7. I oczywiście zakończenie modernizacji linii kolejowej E65. Chcemy też wybudować dwutorową linię kolejową łączącą gdański port z centrum logistycznym w Zajączkowie Tczewskim. Oprócz tego powstanie obwodnica Kościerzyny, drugi most w Malborku, będzie też dalsza modernizacja dróg dojazdowych do dróg krajowych. Ponadto samorząd regionalny ma ponad 1700 km dróg wojewódzkich, które też będą modernizowane i uzupełniane. Jednak wszystkich potrzeb nie uda się zaspoko-

ić od razu. Nigdy nie dojdziemy do takiego punktu, w którym można byłoby powiedzieć, że osiągnęliśmy stan zaspokajający nasze oczekiwania na 20, 30 lat.

Chcemy nie tylko umożliwić szybsze dotarcie do centrum, ale też zmienić proporcje w sposobie podróżowania na korzyść transportu publicznego. Rozumiemy głód indywidualnego transportu, jednak niepokojące są wskaźniki pokazujące, że w Gdańsku na 1000 mieszkańców

jest o 100 samochodów więcej niż w Kopenhadze. Dlatego stawiamy na komunikację publiczną zarówno w aglomeracji, jak i w pozostałych częściach województwa. Przede wszystkim chcemy zintegrować istniejące systemy transportu publicznego. Transport kolejowy między miastami powiatowymi powinien stać się konkurencyjny dla transportu drogowego poprzez modernizację i rozbudowę. Będzie zintegrowany z lokalnymi drogami, do tego dojdą systemy Park & Ride, odpowiednie taryfy

*Inwestycje realizowane lub planowane na terenie metropolitalnym poprawiają sieć komunikacyjną całego regionu. Kiedy zapytamy przedstawicieli mniejszych samorządów, to oczywiście będą oni czuli niedosyt, gdyż dla nich pierwszeństwo mają lokalne potrzeby. Częściowo mają rację, ale nie jesteśmy w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb i w pierwszej kolejności musimy wybierać te o największej wartości dodanej dla całego regionu.*

i wreszcie dobrze dopasowane rozkłady jazdy. Nie można też zapominać o rozbudowie ścieżek rowerowych. Dopiero kiedy komunikacja publiczna będzie sprawna, dobrze wypromowana i przejmie główny ciężar przewozów, będziemy mogli odpowiedzieć, czy potrzebujemy nowych dróg.

**L.S.: Czyli klucz do sprawnego transportu tkwi w lepszym zarządzaniu istniejącą infrastrukturą, taborem, koordynacją różnych systemów, a nie w rozbudowie infrastruktury?**

M.S.: Obecnie modernizujemy i uzupełniamy infrastrukturę. Natomiast w zaktualizowanej strategii województwa do roku 2020 stawiamy właśnie na transport publiczny.

Odpowiadają za niego w dużym stopniu władze samorządowe. Coraz lepiej współpracujemy, a przykłady tej współpracy to tworzony obecnie system TRISTAR i wspólne sieci ścieżek rowerowych.

**L.S.: W tej chwili kształtuje się system transportowy wewnątrz naszego regionu, kraju, a także połączenia ze światem na długie lata. Czy ma pan pewność, że dobrze są odczytywane zachodzące zmiany?**

M.S.: Chiny, Indie, być może Brazylia będą się rozwijały i towary będą płynąć w obie strony. Te dwa pierwsze kraje liczą razem ponad 2,5 mld ludzi. Dlatego gospodarka morska będzie się rozwijać, a porty są żyłą złota. W Hamburgu i wokół tego miasta na dziesięciu zatrudnionych aż siedmiu pracuje w porcie oraz w instytucjach i firmach pośrednio z nim związanych. W Gdańsku oraz Gdyni zaledwie dwie osoby na dziesięciu pracujących są zatrudnione w tym sektorze.

*Bardzo byśmy chcieli, żeby na naszym terenie powstał duży hub transportowy. Chodzi nie tylko o przewóz towarów w jedną czy drugą stronę, ale też o działanie centrów logistycznych, przetwarzanie przywożonych ładunków, różne formy produkcji. Przyniosłoby to olbrzymie korzyści regionowi.*

**L.S.: Zatem budujemy hub, centra logistyczne itd.?**

M.S.: Dążymy do tego, żeby na naszym terenie powstał duży hub transportowy. Chodzi nie tylko o przewóz towarów w jedną czy drugą stronę. Nowe centra logistyczne wiążą się z obsługą i przetwarzaniem przywożonych ładunków, różne formy produkcji z półproduktów w Kwidzynie, Starogardzie czy Słupsku przyniosą prawdziwe korzyści naszemu regionowi. Bliskie kontakty, które nawiązujemy z regionami Rosji oraz Ukrainy mogą pomóc w rozwoju logistycznego zaplecza naszych portów, bo właśnie tam, oprócz polskiego rynku, powinny trafiać towary przewożone przez porty w Gdyni i Gdań-

sku. Właśnie dlatego chcemy, żeby polski system transportowy był nastawiony na polskie porty, które staną się bramą na rynki Europy Wschodniej i Południowej.

**L.S.: Które z prowadzonych i planowanych inwestycji w głębi kraju są najbardziej potrzebne portom w naszym regionie?**

M.S.: Konieczne jest dokończenie autostrady A1. Jej rozpoczęcie było poważnym argumentem dla wielu inwestorów, ale doprowadzenie jej do Torunia to za mało. Również budowa całej trasy kolejowej E65 i C-E65 bardzo nam pomoże w rozwoju, gdyż transport towarów będzie się coraz bardziej przenosił z dróg na tory.

**L.S.: Czy duży ruch związany z przewozem ludzi, a przede wszystkim towarów, nie kłóci się z innym celem, jakim jest rozwój turystyki i podnoszenie jakości życia?**

M.S.: Moim zdaniem nie ma tu sprzeczności. Wprawdzie rozwój portów, zaplecza logistycznego

*Daleko nam do rozmachu inwestycyjnego Hiszpanii, Portugalii, a tym bardziej wschodnich landów Niemiec. Tam rzeczywiście przesadzono, budując autostrady i linie kolejowe, dziś słabo wykorzystywane. Nasze dotychczasowe działania koncentrowały się na podnoszeniu jakości istniejącej infrastruktury.*

czy wzrost ruchu będą dla osób mieszkających w pobliżu bardziej uciążliwe, ale odbywać się to będzie na terenach słabo zaludnionych. Proszę też pamiętać, że jakość życia w dużym stopniu zależy od poziomu zamożności i możliwości zaspokojenia potrzeb. Rozwój portów oraz zaplecza przyniesie nowe, dobrze płatne miejsca pracy. Nasz region ma walory przyrodnicze i architektoniczne podnoszące jakość życia. Wzmoczony ruch oparty o zasady zrównoważonego rozwoju tego nie zakłóci.

L.S.: Profesor Burnewicz zauważa, że polska gospodarka jest bardzo transportochłonna, że mamy ruch dużo większy niż na przykład kraje skandynawskie. Może budowana dziś z takim trudem infrastruktura za kilkanaście lat będzie zbyt duża, a jej utrzymanie zbyt kosztowne, zwłaszcza w obliczu niżu demograficznego?

M.S.: Daleko nam do tego, co zrobiono w Hiszpanii, Portugalii, a tym bardziej we wschodnich landach Niemiec. Tam rzeczywiście przesadzono, budując autostrady i linie kolejowe, które dziś są słabo wykorzystywane. Nasze dotychczasowe działania koncentrowały się na podnoszeniu jakości istniejącej infrastruktury. Pomysły budowy kolei dużych prędkości zmierzały w takim kierunku, ale na szczęście się opamiętano. O ile Polska ma poważne problemy demograficzne, o tyle województwo pomorskie radzi sobie w tej kwestii całkiem dobrze. Pamiętajmy, że sporo ludzi przyjeżdża tu do pracy, w celach edukacyjnych i rekreacyjnych. Tworzymy optymalny dla naszego regionu układ transportowy zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz.

L.S.: Dziękuję za rozmowę.

#### O ROZMÓWCY:

Mieczysław Struk jest marszałkiem województwa pomorskiego. Absolwent Wydziału Turystyki i Rekreacji Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu. Ukończył podyplomowe studia organizacji i zarządzania oraz integracji europejskiej na Uniwersytecie Gdańskim, a także trzyletnie studia doktoranckie na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego. Od 1990 roku przez 12 lat był burmistrzem Jastarni, a od ponad 12 lat jest radnym Sejmiku Województwa Pomorskiego.

## OKNO NA ŚWIAT DLA EUROPY WSCHODNIEJ

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego i Radia Gdańsk.

**Leszek Szmidtke:** Jeszcze dziesięć lat temu władze państwowe, ale też regionalne, nie widziały w portach Gdańska oraz Gdyni dużego potencjału. Dziś jedni i drudzy podkreślają znaczenie portów, zaplecza logistycznego, budują infrastrukturę. Dlaczego?

**Boris Wenzel:** Kiedy rozpoczynaliśmy rozmowy o budowie DCT, politycy oraz urzędnicy nie wiązali z tym projektem większych nadziei. Ówczesne działania rządu nie były nakierowane na wzmocnienie rodzimej gospodarki morskiej. Taka polityka, czy raczej jej brak, sprzyjały rozwojowi portów niemieckich. Od mniej więcej trzech lat jesteśmy świadkami zmiany tego stanu rzeczy. Zarówno administracja lokalna, regionalna, jak i rządowa zaczęła rozumieć, że przyszłość polskich portów w znaczącym stopniu zależy od terminali kontenerowych.

**L.S.:** Brzmi to jak bajka: jest kraj, który ma porty i rozwijającą się gospodarkę, ale nie łączy jednego z drugim. Pojawia się przybysz z drugiego krańca świata i wszystko zmienia.

**B.W.:** Proszę się nie śmiać, ale tak to wyglądało. W Polsce nie dostrzegano, jak wielką geograficzną przewagę ma Gdańsk nad niemieckimi portami. Wysunięcie na wschód i graniczenie z krajami, które mają duży potencjał wzrostu, jest ogromnym atutem. Lobby niemieckich portów doprowadziło do tego, że nie wierzono w możliwości portów polskich. Na szczęście



**Boris Wenzel**

Dyrektor Zarządzający  
DCT Gdańsk SA



***Nie można się zgadzać wyłącznie na rolę korytarza tranzytowego Zachód-Wschód. Obecnie jednym z poważniejszych wyzwań jest zmiana myślenia z kierunku wschód-zachód na północ-południe i północ-wschód.***

nastąpiła zmiana i nawet poszczególne działania rządu prowadzą do poprawy otoczenia, w którym funkcjonują krajowe porty. Nie można się zgadzać wyłącznie na rolę korytarza tranzytowego Zachód-Wschód. Należy oczywiście pamiętać, że Niemcy są największym handlowym partnerem, że Polska była i nadal jest bardzo ważnym zapleczem produkcyjnym dla zachodniego sąsiada i duża część infrastruktury transportowej została zbudowana na potrzeby polsko-niemieckiej wymiany handlowej. Obecnie jednym z poważniejszych wyzwań jest zmiana myślenia z kierunku wschód-zachód na północ-południe i północ-wschód. Przykładem tej zmiany jest autostrada A1. Ważne jest to, by fundusze unijne były wykorzystywane na wzmocnienie konkurencyjności UE poprzez wsparcie portów i rozbudowę szlaków komunikacyjnych, łączących UE z Rosją, Ukrainą i Białorusią. Priorytet powinien być nadany połączeniom północy Polski z tymi krajami.

***L.S.: Czy braki infrastrukturalne są najpoważniejszą barierą ograniczającą rozwój polskich portów?***

B.W.: Jedną z najważniejszych barier jest VAT na importowane towary. W portach Europy Zachodniej można utworzyć tzw. przedstawicielstwo podatkowe. Efektem jest opóźnienie w płaceniu tego podatku nawet do 90 dni. Dzięki temu można sprzedać towary, zanim przyjdzie pora uregulowania opłaty. W Polsce jeszcze dwa lata temu VAT trzeba było zapłacić niemal natychmiast po przybyciu

towaru do portu i dopiero wtedy można było zabrać kontener. Obowiązująca ustawa reguluje termin płatności VAT razem z płatnością zobowiązań celnych na 10 dni od dnia powiadomienia podatnika o wysokości należności. W przypadku możliwości zastosowania procedury uproszczonej, płatność VAT, przy odpowiednim ułożeniu terminów, umożliwiała wydłużenie tego okresu nawet do 45 dni. Mimo to różnica nadal jest tak duża, że importerzy decydują się sprowadzać towary przez porty Niemiec, Holandii i Belgii. Polscy przedsiębiorcy wolą zapłacić tam większą kwotę niż w Polsce, ale zyskują znacznie więcej czasu na uiszczenie płatności.

Drugą poważną barierą są odprawy importowanych towarów. Teoretycznie od 2004 r., czyli przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, podlegamy takim samym przepisom, jakie obowiązują w innych krajach. Niestety, spuścizna po poprzednim ustroju – duże ilości dokumentów, służb, bardziej rygorystyczne procedury towarzyszące odprawom niż w zachodnich portach – znacznie wydłużają odbiór towarów. Dlatego polscy importerzy, szczególnie firmy sprowadzające żywność, znowu wolą zapłacić więcej np. w Hamburgu i otrzymać dostawy w terminie. Oczywiście ostateczny koszt ponosi klient, ale należy powiedzieć także o utraconych korzyściach: zarabiają porty, przewoźnicy, samorządy i państwo niemieckie, a nie polskie. Polska może znacząco zwiększyć wpływy do budżetu bez podnoszenia podatków, ułatwiając import towarów.

***Polska może znacząco zwiększyć wpływy do budżetu bez podnoszenia podatków, ułatwiając import towarów. Zmniejszenie uciążliwości biurokratycznych nic nie kosztuje, a zyski będą znaczne.***

Zmniejszenie uciążliwości biurokratycznych nic nie kosztuje, a zyski będą znaczne.

**L.S.:** *Na nic się zdadzą nowe autostrady i linie kolejowe, kiedy funkcjonariusz celny czy urzędnik takiej czy innej inspekcji będzie sumiennie wykonywał swoje absurdalne obowiązki?*

**B.W.:** Zmiany w rozliczeniach VAT, uelastycznienie kontroli można wprowadzić w ciągu pół roku. Wspólnie z poszczególnymi ministerstwami pracujemy nad zmianą procedur i zapisów w przepisach. Dużo dłużej trwa budowa nowego korytarza transportowego, bo na to potrzeba nawet dziesięciu lat. Oczywiście infrastruktura jest bardzo ważna, ale po uruchomieniu bezpośredniego połączenia z Dalekim Wschodem wiemy, że takie bariery można pokonać.

**L.S.:** *Czy mapa drogowa, szczególnie autostradowa, która najprawdopodobniej będzie już w miarę kompletna do końca 2014 r., odpowiada potrzebom portów, także DCT?*

**B.W.:** Inwestycje, które zostaną zakończone w Gdańsku w ciągu najbliższych trzech lat, czyli tunel pod i most kolejowy nad Martwą Wisłą, połączenie Trasą Sucharskiego z Obwodnicą Południową Gdańska, zaspokoją nasze lokalne potrzeby. Dokończenie autostrady A1, drogi ekspresowej S7 i linii kolejowej E65 w nieco dłuższej perspektywie też spełni większość naszych oczekiwań. Część tych szlaków ma również znaczenie międzynarodowe. Dzięki A1 oraz E65 udrożniona zostanie komunikacja ze Słowacją, będziemy też mogli konkurować z innymi na rynku czeskim. Natomiast nadal nie będzie

dobrego połączenia z Białorusią i Ukrainą. Mam wrażenie, że decyzje dotyczące rozbudowy infrastruktury zapadają na podstawie bieżącego ruchu i brakuje myślenia perspektywicznego. Dlatego nie jesteśmy przygotowani na bardziej dynamiczny rozwój wschodnich sąsiadów Polski. Rozpoczęliśmy badania, gdzie trafiają kontenery przechodzące przez DCT. Okazało się, że 10 proc. ładunków wędruje za granicę na Białoruś, Ukrainę i Rosję. Ciekawostką jest fakt, że trafiają one również do wschodnich landów Niemiec. Otwarcie regularnego połączenia z Chinami powoduje, że towary adresowane do krajów

*Po zakończeniu trwającego obecnie boomu inwestycyjnego nadal będzie nam brakować dobrego połączenia z Białorusią i Ukrainą. Mam wrażenie, że decyzje dotyczące rozbudowy infrastruktury zapadają na podstawie bieżącego ruchu i brakuje myślenia perspektywicznego. Dlatego nie jesteśmy przygotowani na bardziej dynamiczny rozwój wschodnich sąsiadów Polski.*

Europy Środkowo-Wschodniej, korzystając z portu w Gdańsku, znajdują się zdecydowanie bliżej miejsca docelowego niż dawniej. Fracht nie jest najdroższą częścią całości kosztów sprowadzania towarów zza oceanu. Niekiedy przewożenie statkiem produktów z Chin do Gdańska mniej kosztuje niż późniejszy transport lądem na odległość 500–600 km. Dlatego lokalizacja blisko

rynków tej części Europy dobrze rokuje na przyszłość.

**L.S.:** *Czy z badań wynika, jakie towary przechodzą przez terminal?*

**B.W.:** Jako operator kontenerów niewiele wiemy o ich zawartości, tym bardziej że nie ma to wpływu na wysokość opłat. Nasza wiedza ma charakter produktowy, czyli wiemy o imporcie części samochodowych, elektronicznych, ubrań, obuwia. Niestety, wspomniane wyżej przepisy mocno hamują import żywności, szczególnie w kontenerach chłodzonych typu reefer (owoce, ale również ładunki mrożone

np. ryby lub mięso). W drugą stronę transportuje się sporo chemii, stali, a nawet węgla. Poza tym w kontenerach wozi się artykuły już przetworzone w polskich zakładach, takie jak elektronika, AGD, samochody oraz pozostałe produkty z branży FMCG. Dla przykładu IKEA ma w Polsce najwięcej fabryk w Europie, a ich produkty również przechodzą przez polskie porty i są eksportowane na cały świat.

**L.S.:** W Chinach rosną koszty pracy, coraz większe znaczenie ma też ochrona środowiska. To wszystko czyni ten kraj w dłuższej perspektywie coraz mniej konkurencyjnym. Do tego rosnące ceny paliw mogą przykręcić kurek ze strumieniem towarów.

B.W.: Rzeczywiście w Chinach wytwarzanie dóbr staje się coraz droższe. Jednak inne kraje nie są jeszcze gotowe do przejęcia roli „fabryki świata”. Pracowałem w Indiach i wiem, że ten kraj długo jeszcze nie będzie konkurencją dla Chin. Skuteczniej robią to inne państwa, jak choćby Birma, ale

dla nas nie ma to większego znaczenia, bo dalej jest to południowo-wschodnia Azja. W lipcu br. towarzyszyłem ministrowi Sławomirowi Nowakowi podczas jego podróży do Chin i wiem, że kraj ten jest mocno zainteresowany rozwijaniem stosunków handlowych z Polską. Możemy się spodziewać coraz większego napływu towarów oraz inwestycji z tego kierunku, a to może być dla nas istotną informacją.

**L.S.:** To jednak nie koniec zmian, ponieważ coraz większą rolę ma odgrywać regionalizacja produkcji. Jaki będzie jej wpływ na transport dalekomorski?

B.W.: Dlatego angażujemy się w promocję koncepcji budowy centrum logistycznego przy porcie. Chińskie firmy, wytwarzające towary dla znanych światowych marek, mogą przenieść do takiej strefy, zwolnionej z części podatków, produkcję skierowaną na rynki Europy Środkowo-Wschodniej. Jednak nie wierzę w szybkie zakończenie produkcji w „fabryce świata”. Co najwyżej mogą się zmienić proporcje, zwłaszcza produkcji wysoko wyspecjalizowanej. Państwo Środka jeszcze długo będzie największym dostawcą towarów do krajów europejskich.

*Regionalizacja handlu i produkcji jest nową tendencją, którą zauważamy. Jednak nie wierzę w szybkie zakończenie produkcji w „fabryce świata”. Państwo Środka jeszcze długo będzie największym dostawcą towarów do krajów europejskich. Co istotne, kraj ten jest mocno zainteresowany rozwijaniem stosunków handlowych z Polską i możemy się spodziewać coraz większego napływu chińskich towarów oraz inwestycji.*

**L.S.:** Lansuje pan hasło, że Gdańsk może skutecznie konkurować z Hamburgiem, że tu powinien być duży hub o kluczowym znaczeniu dla Europy Środkowo-Wschodniej. Na pewno ma to duże znaczenie w promowaniu DCT, ale hub to coś więcej niż duży terminal.

B.W.: Od czasu, kiedy uzyskaliśmy bezpośrednie połączenie z Chinami, jesteśmy hubem. Z Gdańska płyną towary do Finlandii, Rosji czy

na Litwę. Przywożone dobra wędrują też drogą lądową poza granice Polski. Z zamawianych przez nas ekspertyz wynika, że w dłuższej perspektywie mamy szansę stać się dużym hubem o przewozach rzędu 12 mln TEU. Hamburg obsługuje przewozy do krajów naszego regionu. Mamy dużą przewagę wynikającą z geografii, no i nasze rynki się rozwijają. Chcemy Hamburgowi odebrać ładunki trafiające do Polski, Ukrainy oraz Białorusi.

**L.S.:** Dla DCT tak duże przewozy będą zyskowe, ale mieszkańców regionu i władze samorządowe musi

*Większe niż do tej pory przeładunki, rozbudowa centrum logistycznego nie stanowią zagrożenia dla innych dziedzin, na przykład dla turystyki. Poza tym na turystyce nie można budować przyszłości gospodarczej. Należy pamiętać, że jeżeli Gdańsk nie stanie się bramą do tej części Europy, to okazję wykorzysta ktoś inny. To naprawdę zyskowne dla regionu i państwa, jest więc spora konkurencja.*

Pan przekonać, że będzie to korzystne również dla nas i że pieniądze wydane na infrastrukturę transportową mają sens.

B.W.: Moim zdaniem rozwój infrastruktury jest tu w zasadzie jedynym kosztem. Zyski natomiast są znaczne. Przede wszystkim rozbudowa naszego

terminala, podobnie jak w innych polskich portach, pozwoli na lepsze wykorzystanie linii brzegowej i nadgonienie zapóźnienia w stosunku do południowo-zachodnich regionów Polski. Oczywiście powstanie wiele nowych miejsc pracy – szacujemy, że około 30 tys. – większość w nowych firmach zajmujących się działalnością okołoportową. Znacznie też wzrosnie wielkość podatków trafiających do budżetu państwa i samorządów. Jeżeli przez Gdańsk będą przechodziły towary danej firmy, której fabryka i centrum obsługi księgowej będą w Polsce, to pojawi się też europejska centrala. Większe niż do tej pory przeładunki, rozbudowa centrum logistycznego nie stanowią też zagrożenia dla innych dziedzin, np. dla turystyki. Poza tym na turystyce nie można budować przyszłości gospodarczej. Proszę pamiętać, że jeżeli Gdańsk nie będzie bramą do tej części Europy, to okazję wykorzysta ktoś inny. To jest naprawdę zyskowne dla regionu i państwa, więc konkurencja jest duża. Strategia inwestycji dla województwa pomorskiego, jasno wskazuje, że to właśnie logistyka stanowi podstawę do budowy konkurencyjnej gospodarki w regionie.

L.S.: Dziękuję za rozmowę.

#### O ROZMÓWCY:

Boris Wenzel pełni funkcję Dyrektora Zarządzającego w DCT Gdańsk S.A. od marca 2008 r. W branży transportowej pracował już wcześniej m.in. dla PSA International, jednego z globalnych liderów wśród operatorów portowych, gdzie odpowiadał za restrukturyzację aktywów zagranicznych portów spółki w Europie i Azji oraz za procesy przejęć nowych projektów, czy też dla Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co Ltd (ESCO) – wiodącego terminalu kontenerowego w Tajlandii – gdzie piastował funkcję członka Zarządu.

## NAJPIERW GOSPODARKA...

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego i Radia Gdańsk.

### Leszek Szmidtke: Czy port lotniczy jest barometrem gospodarki?

Tomasz Kloskowski: Oczywiście, gdyż u nas odbieramy kilka miesięcy wcześniej pewne sygnały. W 2009 r. Polska odnotowała spadek koniunktury, my trochę wcześniej mieliśmy nieco mniej pasażerów i mniejsze przewozy cargo. Również wzrosty widzimy z pewnym wyprzedzeniem. Zapomnijmy o OLT Express, nie bierzemy pod uwagę wzrostu przewozów spowodowanego przez tego przewoźnika. Przyjrzyjmy się pierwszemu półroczu tego roku: cały czas dynamicznie przybywało pasażerów. Niestety, w lipcu nastąpił spadek tej dynamiki i obawiam się, że to nie koniec. Natomiast przewozy towarów w regionalnych portach lotniczych są tak niskie, że trudno na tej podstawie cokolwiek wyrokować. Wystarczy jedna fabryka, która zdobędzie duże zamówienie, żeby zamieszać w statystykach.

### L.S.: Ten barometr pokazuje również, jakie towary wędrują drogą lotniczą i z jakich powodów podróżują ludzie?

T.K.: Obserwujemy, do jakich krajów podróżuje najwięcej osób, ale ostatecznego celu podróży każdego pasażera nie znamy. Od około dwóch lat coraz mniej ludzi lata do i z Wielkiej Brytanii, a coraz większe znaczenie zyskują kraje skandynawskie. Na podstawie badań ankietowych, które prowadzimy, trudno wyciągać daleko idące wnioski. Dlatego nie wiemy dokładnie, jaka część naszych pasażerów podróżuje biznesowo, służbowo, turystycznie czy właśnie za pracą. Rozwój sektora usług w naszym regionie oczywiście wpływa na wzrost przewozów, ale nic więcej nie możemy na ten temat powiedzieć.

### L.S.: Dla jakich inwestorów obecność portu lotniczego i dogodny dojazd mają decydujące znaczenie?



**Tomasz Kloskowski**

prezes Zarządu Portu  
Lotniczego Gdańsk  
im. Lecha Wałęsy

T.K.: Również w tym wypadku nie mamy precyzyjnych informacji. Docierają do nas echa rozmów z inwestorami prowadzonych w Gdańsku, Gdyni czy Warszawie – przez PAIiZ przechodzi wielu biznesmenów. Tak jak nie ma dużych imprez sportowych bez portów lotniczych, tak dla wielu inwestycji szybkie przemieszczanie się ma ogromne znaczenie i w tym wypadku samolot jest po prostu narzędziem pracy. Czas jest najważniejszym parametrem, dlatego rozwój centrów obsługi biznesu, a także napływ nowych inwestorów potęgują ruch lotniczy. Rozproszenie informacji stanowi poważną barierę. W naszym regionie są instytucje zajmujące się poszukiwaniem inwestorów, obsługą firm i – podobnie jak my – mają one jakąś szczerą wiedzę. Niestety, nikt do tej pory nie zebrał tego w całość. Kiedy rozmawiam z przewoźnikami, przedstawiam tylko takie informacje, które są dla nich ważne. A ważne są np. opublikowane niedawno dane o przyroście lub spadku

liczby mieszkańców w poszczególnych regionach. Pomorze w dłuższej perspektywie, jako jeden z nielicznych regionów w Polsce, będzie notowało wzrost liczby mieszkańców. Dla nas i dla przewoźników jest to bardzo dobra wiadomość. Przy ujemnym przyroście demograficznym nowe połączenia nie miałyby sensu.

**L.S.: Dla prezesa portu lotniczego to też jest fundamentalna informacja. Nie warto byłoby planować dalszej rozbudowy, gdyby w regionie miała spadać liczba mieszkańców...**

***Mobilność Polaków wciąż jest niewielka, ale casus OLT Express pokazał, że chcemy latać i że barierą jest wysoka cena. Przy okazji kilkumiesięcznej zażartej konkurencji LOT i Eurolot przyznały, że poziom opłacalności przelotów krajowych wynosi nieco ponad 200 złotych. Ceny dostosowane do siły nabywczej spowodują gwałtowny rozwój ruchu lotniczego w Polsce.***

T.K.: Jestem przekonany, że nasze województwo będzie się rozwijało także w tym kierunku, że będzie też rosła siła nabywcza Polaków. Jeżeli w perspektywie 10–20 lat osiągniemy pod tym względem poziom dzisiejszej unijnej średniej, to wzrośnie także mobilność. Dziś ten wskaźnik dla Polski jest bardzo słaby i wynosi 0,6 proc. Gdańsk, mając 1,1 proc., wygląda tu dużo lepiej, ale europejski współczynnik mobilności waha się między 2 a 3,7 proc. Jest to ogromna różnica i w praktyce oznacza dalszy wzrost ruchu lotniczego. OLT Express pokazał, że chcemy latać i że barierą jest wysoka cena. Przy okazji kilkumie-

sięcznej zażartej konkurencji LOT i Eurolot przyznały, że poziom opłacalności przelotów krajowych wynosi nieco więcej niż 200 zł za przelot w jedną stronę. Jeszcze pół roku temu bilet do Warszawy na tych liniach kosztował 600 zł! Ceny dostosowane do siły nabywczej spowodują gwałtowny rozwój ruchu lotniczego w Polsce. Pójdźmy jednak dalej, bo kolejnym znakiem

zapytania jest Ukraina, Rosja i Białoruś. Te kraje mają również olbrzymi potencjał i nie lata tam na przykład Ryanair, a Wizzair ma chyba tylko jedno połączenie z Katowic i przewoźnik nie jest zadowolony z efektów działania na rynku ukraińskim. Oczywiście ceny połączeń też nie są dostosowane do tamtejszych realiów. Tanie linie lotnicze dla większości Ukraińców nie są tanie, a ci, których na nie stać, latają normalnymi liniami.

**L.S.: Port Lotniczy w Gdańsku pozostanie portem regionalnym czy może powstanie tu hub?**

T.K.: Mamy aspiracje bycia czymś więcej niż regionalnym portem lotniczym, ale to, czy będziemy się wspinać wyżej, zależy od stanu naszej lokalnej gospodarki. Jeżeli staniemy się znaczącym, globalnym ośrodkiem gospodarczym w jednej, a najlepiej kilku dziedzinach – nie ma większego znaczenia, czy będzie to przemysł stoczniowy, czy np. sektor IT – to zwiększy się liczba pasażerów i ilość towarów w naszym porcie lotniczym i wtedy jest szansa, że będziemy mieli hub. W tej chwili nie widzę takiej możliwości. W naszej branży postępuje coraz większa specjalizacja, polegająca na dowożeniu pasażerów z mniejszych lotnisk do przesiadkowych portów lotniczych (hubów). Nic w tym dziwnego, skoro wszyscy dążą do jak największej efektywności kosztowej.

**L.S.:** Odwróćmy pytanie: czy właśnie port lotniczy może pociągnąć gospodarkę?

T.K.: Port lotniczy pełni funkcję służebną. Może być barierą rozwoju gospodarki, jeśli nie będzie dostosowany do jej potrzeb, ale gospodarki sam nie pociągnie. Jeżeli nie będzie tu silnego ośrodka gospodarczego, wyjątkowych atrakcji turystycznych, to przewoźnicy nie będą latali, nawet gdybyśmy zniesli opłaty. Centrale dużych firm generują ruch lotniczy, szczególnie w klasach najbardziej dochodowych dla przewoźników. Podobny wpływ mają inwestycje infrastrukturalne realizowane za unijne pieniądze. Na każdym etapie – od projektowania do odbioru – trwają liczne konsultacje i specjaliści na ogół korzystają z połączeń lotniczych, a ich cena wliczona jest w koszty realizowanych przedsięwzięć.

*Jeżeli będziemy znaczącym, globalnym ośrodkiem gospodarczym w jednej, czy najlepiej kilku dziedzinach – nie ma większego znaczenia, czy będzie to przemysł stoczniowy, czy np. sektor IT – to będzie więcej pasażerów i towarów w naszym porcie lotniczym i wtedy jest szansa, że będziemy mieli hub. Na dziś nie widzę jednak takiej możliwości*

**L.S.:** Czy zasada „otwartego nieba” obowiązująca nad Europą zostanie poszerzona nad Ocean Atlantycki i czy z Gdańska będziemy latać do Nowego Jorku, Los Angeles czy Montrealu?

T.K.: Jeżeli codziennie znajdzie się 300–400 chętnych do podróżowania za ocean, to szybko zostaną uruchomione samoloty latające na przykład do Nowego Jorku. Lot raz czy dwa razy w tygodniu nie wystarczy, żeby takie połączenie miało ekonomiczny sens. Musi być odpowiednio dużo klientów, gotowych zapłacić więcej, żeby samolot do Nowego Jorku został podstawiony w Gdańsku, a nie w Warsza-

wie czy Berlinie. Znowu decydujące znaczenie będzie miała kondycja regionalnej gospodarki i jej związki z innymi gospodarkami oraz siła nabywca pasażerów.

**L.S.:** Czy będziecie rozwijać ruch krajowy, skoro za kilka lat wyrośnie wam poważna konkurencja w postaci dwupółgodzinnej podróży pociągiem do Warszawy?

T.K.: Zgadzam się, że podróżowanie do Warszawy samolotem przy sprawnie działających kolejach nie będzie atrakcyjne. Nim to jednak nastąpi, upłynie co najmniej pięć lat. Przez ten czas siła nabywca Polaków będzie rosła i Warszawa też będzie traciła swoją dominującą pozycję. Śląsk, część Małopolski oraz Pomorze wciąż rosną w siłę. Ponieważ są coraz bardziej atrakcyjne dla inwestorów, będzie coraz większy ruch z Gdańska do Krakowa, Wrocławia czy Katowic. Oprócz czasu ogromne znaczenie będzie miała cena biletów. Jestem jednak przekonany, że rzeczywista konkurencja kolei zmusi linie lotnicze do trzymania na smyczy swoich cen.

*Kiedy rozpoczęto budowę autostrady A1 byliśmy przekonani, że zabierze nam ona pasażerów. Nie przewidzieliśmy, że autostrada będzie przysparzać nam klientów! Mieszkańcy województwa kujawsko – pomorskiego, którzy zwykle korzystali z Okęcia, teraz mogą szybciej i łatwiej dojechać do nas. Nasz obszar oddziaływania się powiększył, mamy więcej potencjalnych klientów a to ma ogromne znaczenie dla linii lotniczych, które się zastanawiają nad nowymi siatkami połączeń.*

**L.S.:** Jakie znaczenie dla portu lotniczego – czy nawet szerzej: dla całego ruchu lotniczego w Polsce – ma rozbudowa autostrad i dróg ekspresowych?

**T.K.:** Kiedy rozpoczęto budowę autostrady A1, byliśmy przekonani, że nam zabierze nam ona pasażerów. Nie przewidzieliśmy, że autostrada będzie przysparzać klientów. Mieszkańcy województwa kujawsko-pomorskiego, którzy zwykle korzystali z Okęcia, teraz mogą szybciej i łatwiej dojechać do nas. Nasz obszar oddziaływania powiększył się, mamy więcej potencjalnych klientów i ma to ogromne znaczenie dla linii lotniczych, które się zastanawiają nad nowymi połączeniami z naszego lotniska. Dlatego

bardzo pożądana jest droga szybkiego ruchu w kierunku Olsztyna, dzięki której będzie można sprawnie dojechać z województwa warmińsko-mazurskiego do Gdańska, a także szybkie drogi dzięki którym dotrą do nas pasażerowie z północno-wschodniej i północno-zachodniej Polski.

**L.S.:** Lokalna i regionalna siatka połączeń drogowych i kolejowych jest wystarczająca?

**T.K.:** Kiedy powstanie kolej metropolitalna, na pewno łatwiej będzie dotrzeć do portu lotniczego. Może nie przybędzie pasażerów, ale chętniej się przesiądą z autobusów i samochodów do pociągów. Dzięki temu mniej będzie korków nie tylko w Gdańsku czy Gdyni, ale także na Kaszubach, zwłaszcza po zrealizowaniu drugiego etapu budowy kolei.

**L.S.:** Ile portów lotniczych będziemy potrzebowali w naszym regionie?

**T.K.:** Przy obecnym poziomie ruchu jeden wystarczy. W całej Polsce widoczne są ambicje samorządów, żeby posiadać własny port lotniczy. Jednak przewidywana w najbliższych latach dynamika wzrostu przewozów ludzi i towarów samolotami nakazuje ostrożność. Nawet jeśli większe samorządy mogą sobie pozwolić na budowę i utrzymanie portów lotniczych z własnych środków, wygenerowanie wystarczających przewozów jest bardzo trudne. Oczywiście jest miejsce na drugi port lotniczy, ale znowu wracamy do wielkości i jakości pomorskiej gospodarki, a także szybkości rozwoju rynku usług lotniczych w naszym regionie. Tego w długim horyzoncie czasowym, na tak dynamicznym rynku nie jest w stanie przewidzieć żaden ekspert.

**L.S.:** Dziękuję za rozmowę.

## O ROZMÓWCY:

Tomasz Kloskowski jest prezesem Zarządu Portu Lotniczego Gdańsk oraz wiceprezesem Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej. W gdańskim porcie lotniczym pracuje od 1994 roku. Ukończył studia na Wydziale Ekonomii Uniwersytetu Gdańskiego





*prof. dr hab.  
Jan Burnewicz*

*Uniwersytet Gdański*

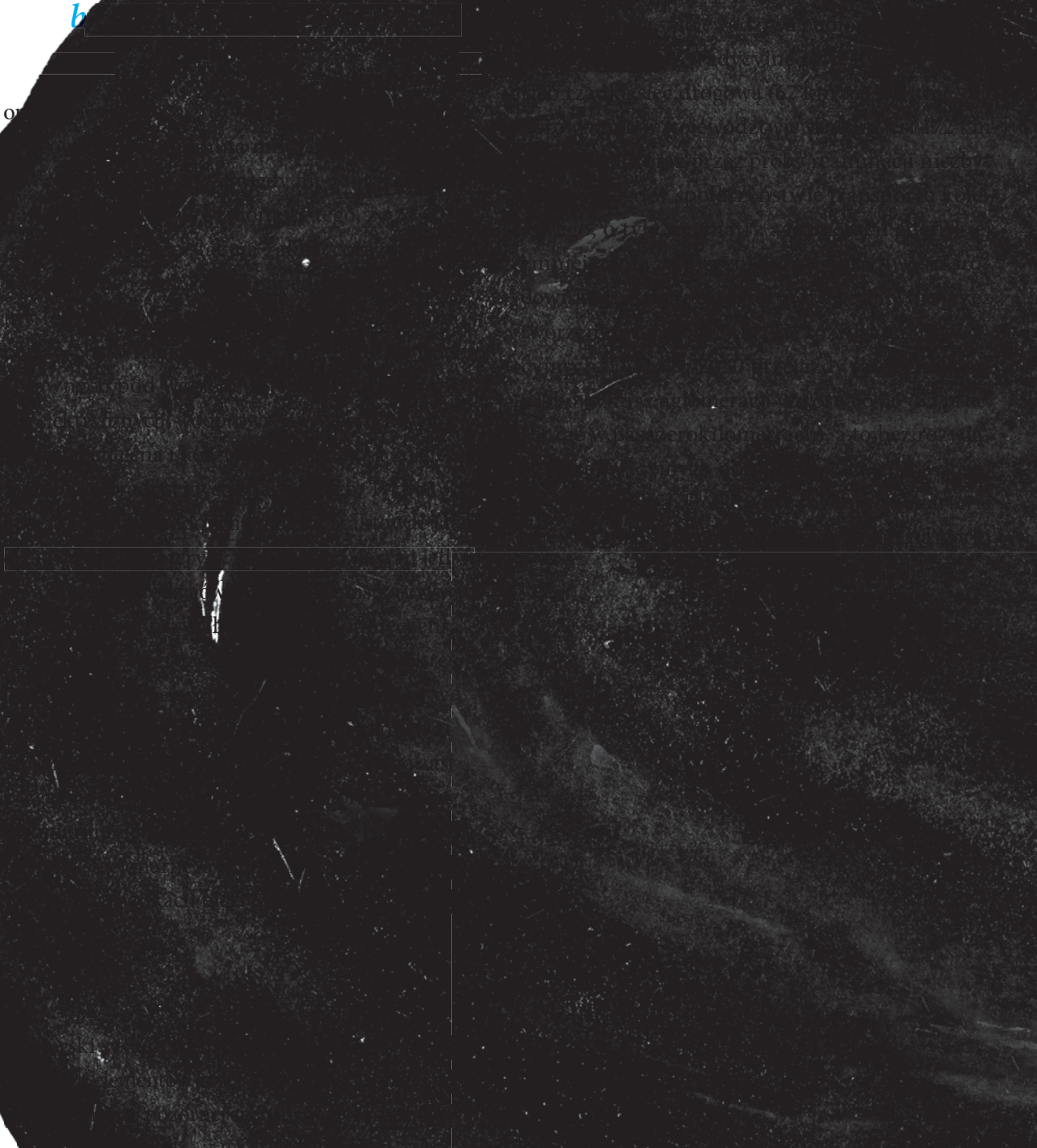
## UWIERZYĆ W INNOWACJE

Przyszłość pomorskiego transportu jest zdeterminowana wieloma czynnikami, wśród których współcześnie coraz ważniejsza staje się presja innowacyjna, czyli konieczność jakościowego doskonalenia i usprawniania istniejącego systemu i jego funkcji. Odczuwalne słabości tego systemu tylko w części są powodowane chronicznym niedostatkiem środków na jego ilościowy rozwój i modernizację. Ważną ich przyczyną jest brak postępu w innowacyjnym zwiększaniu wydajności istniejących zasobów infrastruktury transportowej i potencjału przewoźników. A to właśnie innowacje są odwiecznym sposobem (postawą) na zwiększanie tej wydajności i tworzenie nowej wartości dodanej usług transportowych.

Innowacje budzą u wielu osób lęk, gdyż niosą nieoczekiwane skutki i naruszają istniejące układy społeczne. Nie brak głosów, że wystarczyłby rozwój czysto ilościowy, byle były na to środki finansowe. Są to niepokojące

*Innowacje budzą u wieloletnich inwestorów niepokój, gdyż niosą nieoczekiwane skutki i naruszają dotychczasowe układy społeczno-gospodarcze. W tym kontekście rozwój gospodarki jest wyzwaniem*

...partej na istnieniu dwóch dużych portów morskich i jednego portu lotniczego. Słabość infrastruktury i niedostępność



ulicznie, gdyż na ich budowę brak jest przestrzeni i są to inwestycje niezwykle kapitałochłonne, a ich efekt użytkowy często okazuje się iluzoryczny.

Sprawność systemu transportowego regionu jest postrzegana przez zwykłych mieszkańców (użytkowników transportu) odmiennie niż przez świat polityczny i administracyjnych. Dla polityków jest, by transport był dostępny i sprawny, niezawodny i bez nadmiernych strat finansowych i innych kosztów.

## Jakie innowacje?

Historia innowacji transportowych na świecie to zarówno sukcesy, jak i porażki. Wdrożenie właściwych innowacji transportowych na Pomorzu wymaga ostrożności i dobrego przygotowania. Druga dekada XXI wieku będzie na świecie okresem dużego przełomu technologicznego w transporcie, który nie może zostać przeoczony lub zignorowany.

Innowacje w budowie infrastruktury transportowej w regionie są szczególnie potrzebne w zakresie zaniedbanej sieci drogowej. Nie wystarczy jej ekstensywny rozwój (aby zrównać jej gęstość ze średnią krajową, należałoby na Pomorzu wybudować

około 4 tys. km nowych dróg), potrzebne jest także prowadzenie budowy w innowacyjny sposób oraz wyposażenie infrastruktury w nowe elementy podnoszące jej funkcjonalność i bezpieczeństwo, np. materiały aktywne i inteligentnego zarządzania.

*obrobytu nie można  
mnożeniu liczby  
tak samo nie  
ped*



***Innowacje budzą u wielu osób lęk, gdyż niosą nieoczekiwane skutki i naruszają istniejące układy społeczne. Nie brak głosów, że wystarczałby rozwój czysto ilościowy, byle były na to środki finansowe. Są to niepokojące opinie.***

opinie. Współczesny rozwój transportu (zwłaszcza drogowego) przypomina mnożenie się dinozaurów wierzących w to, że nigdy nie zabraknie ropy naftowej. Okrutna świadomość tego, że za 40 lat nikogo nie będzie stać na zakup coraz rzadszej na rynku benzyny i oleju napędowego, nakazuje myśleć o tym, czym zastąpić współczesne samochody. Na świecie istnieją już dziesiątki całkiem sprawnych pod względem technicznym modeli aut elektrycznych, wodorowych i hybrydowych, ale na razie ich cena i koszty eksploatacji są znacznie wyższe niż tradycyjnych spalinowych. Tych nowej generacji samochodów nie należy traktować jako ciekawostki, efemerydy technicznej. Jest to jeden z ważniejszych rodzajów innowacji transportowych, dzięki którym przyszła mobilność społeczeństw nie zostanie zagrożona. W najbliższym okresie będą one głównie argumentem dla ekologów walczących o czystość środowiska na obszarach zurbanizowanych, ale za kilkanaście lat zaczną zastępować pojazdy spalinowe, tak jak przed dwiema dekadami telefony komórkowe zaczęły wypierać telefony stacjonarne, a płyty CD – płyty winylowe (w obu przypadkach pierwsze modele były bardzo kosztowne).

#### **Dlaczego i dla kogo?**

Pomorski system transportowy jest jednym z najsłabszych elementów gospodarki i życia społecznego regionu, mimo pozornej specjalizacji transportowej

opartej na istnieniu dwóch dużych portów morskich i zmodernizowanego portu lotniczego. Słabość tego systemu przejawia się w mizernej dostępności ośrodków regionalnych do stolicy regionu oraz do ośrodków w innych regionach kraju i w Europie. W ostatnich latach nałożyło się na to chroniczne zakorkowanie wielu arterii i ulic wewnątrz aglomeracji gdańskiej. O ile dostępność transportową w relacjach wewnątrz województwa pomorskiego można zwiększyć przez tradycyjne inwestycje w zenująco rzadką sieć drogową (67 km na 100 km<sup>2</sup>; dla porównania w województwie śląskim jest 172 km na 100 km<sup>2</sup>) oraz przez próby reanimacji niezbyt popularnego w społeczeństwie transportu kolejowego, o tyle wewnątrz aglomeracji gdańskiej zmniejszenie zatłoczenia ulic i uciążliwości środowiskowej transportu jest możliwe głównie przez tworzenie i upowszechnianie rozwiązań innowacyjnych. Do roku 2030 przejazdy samochodami osobowymi w aglomeracji wzrosną o 36–55 proc. (licząc w pasażerokilometrach), a to bez rozwiązań innowacyjnych doprowadzi do całkowitego paraliżu miasta. Dodatkowe inwestycje w arterie miejskie nie są skutecznym panaceum na korki

***W najbliższym okresie auta elektryczne będą głównie argumentem dla ekologów walczących o czystość środowiska na obszarach zurbanizowanych, ale za kilkanaście lat zaczną zastępować pojazdy spalinowe, tak jak przed dwiema dekadami telefony komórkowe zaczęły wypierać telefony stacjonarne, a płyty CD – płyty winylowe.***

ulicznie, gdyż na ich budowę brak jest przestrzeni i są to inwestycje niezwykle kapitałochłonne, a ich efekt użytkowy często okazuje się iluzoryczny.

Sprawność systemu transportowego regionu jest postrzegana przez zwykłych mieszkańców (użytkowników transportu) odmiennie niż przez świat biznesu transportowego i odmiennie niż przez świat decydentów politycznych i administracyjnych. Dla mieszkańców ważne jest, by transport był dostępny czasowo i przestrzennie, sprawny, niezawodny i bezpieczny, nie powodował nadmiernych strat czasu i nie pociągał za sobą nadmiernych kosztów. Dla podmiotów świadczących usługi transportowe najważniejszy jest swobodny i w miarę tani dostęp do infrastruktury transportowej, istnienie ładu rynkowego i jasne relacje między regulatorami rynku a przewoźnikami, sprzyjające warunki do wprowadzania postępu technicznego oraz innowacji technologicznych i organizacyjnych, a także istnienie rozwiązań integrujących w jeden system wszystkie formy i procesy transportu regionalnego. Dla decydentów politycznych i administracyjnych najważniejsze jest, by transport zapewniał spójność gospodarczą i społeczną regionu, wzmacniał międzynarodową konkurencyjność gospodarki i turystyki regionu, respektował wymogi ochrony środowiska naturalnego i stwarzał równe szanse różnym grupom społecznym w regionie. Każda znacząca innowacja w transporcie regionalnym konfrontowana jest ze złożonym zbiorem oczekiwań, ocen i uwarunkowań.

*Tak jak dobrobytu nie można oprzeć na mnożeniu liczby kopalń i fabryk, tak samo nie przyczynia się do tego pęd do mnożenia przewiezionych ton ładunków i liczby pasażerów, bo w wyniku przemieszczania tylko do pewnego stopnia rośnie wartość użytkowa rzeczy i przydatność osób.*

## Jakie innowacje?

Historia innowacji transportowych na świecie to zarówno sukcesy, jak i porażki. Wdrożenie właściwych innowacji transportowych na Pomorzu wymaga ostrożności i dobrego przygotowania. Druga dekada XXI wieku będzie na świecie okresem dużego przełomu technologicznego w transporcie, który nie może zostać przeoczony lub zignorowany.

Innowacje w budowie infrastruktury transportowej w regionie są szczególnie potrzebne w zakresie zaniedbanej sieci drogowej. Nie wystarczy jej ekstensywny rozwój (aby zrównać jej gęstość ze średnią krajową, należałoby na Pomorzu wybudować

około 4 tys. km nowych dróg), potrzebne jest także prowadzenie budowy w innowacyjny sposób oraz wyposażenie infrastruktury w nowe elementy podnoszące jej funkcjonalność, bezpieczeństwo i trwałość, np. materiały alternatywne wobec tradycyjnego drogiego kruszywa skalnego (odpady prze-

mysłowe) czy tradycyjnego asfaltu (geotekstylika, geosyntetyki, kompozyty, polimery i inne), kolektory energii słonecznej do podgrzewania nawierzchni dróg i usuwaniu lodu czy materiały tworzące nawierzchnie dróg absorbujące hałas w osiedlach.

Kolejną sferą są innowacje związane z zarządzaniem ruchem. Załączek inteligentnego systemu transportowego na Pomorzu stanowi tworzony system TRISTAR. Docelowo cały drogowy system regionu powinien być objęty technologią inteligentną. Tak jak dobrobytu nie można oprzeć na mnożeniu liczby kopalń i fabryk, tak samo nie przyczynia

się do tego pęd do mnożenia liczby ton ładunków i liczby pasażerów, bo w wyniku przemieszczania tylko do pewnego stopnia rośnie wartość użytkowa rzeczy i przydatność osób. Ogromne znacznie ma to, jak długo znajduje się w podróży każdy dodatkowy pasażer czy kolejna tona ładunku. Aby transport nie zabierał nam nadmiernej ilości cennego czasu, musi być sprawny, efektywny i inteligentnie zorganizowany.

### Metropolia – front innowacji

Największy front zastosowania rozwiązań innowacyjnych stanowi aglomeracja gdańska. Aby uczynić ją dostępną i drożną transportowo, nie wystarczy budowa nowych czy powiększanie już istniejących arterii miejskich. Wysiłek należy skoncentrować przede wszystkim na wdrożeniu innowacji. Pole do popisu stanowią tu głównie sfery transportu zbiorowego czy systemów zarządzania ruchem, a konkretnie:

- » inteligentne systemy transportowe, będące specjalnymi aplikacjami miejskimi, pozwalające nie tylko regulować ruch uliczny, ale także zarządzać interaktywnie transportem zbiorowym (flotą pojazdów, rozkładami jazdy, zachowaniem podróżnych, akcjami związanymi z usuwaniem awarii itd.), prognozować sytuacje i scenariusze w transporcie miejskim w świetle planowanych imprez masowych, udostępniać mieszkańcom narzędzia do planowania regularnych i nieregularnych przejazdów;
- » środki transportu zapewniające wyższą jakość i szerszy asortyment usług transportu zbiorowego (skonstruowane tak, aby ułatwić wsiadanie i wysiadanie, zwłaszcza osobom niepełnosprawnym ruchowo), środki przystosowane do funkcjonowania „na zamówienie”, pojazdy zaadaptowane do przewozu większej liczby dużych przedmiotów, takich jak wózki inwalidzkie i dziecięce, rowery;

- » czyste ekologicznie środki transportu miejskiego, którymi oprócz dzisiejszych autobusów gazowych za kilka lat powinny stać się także autobusy wodorowe oraz duża liczba elektrycznych samochodów osobowych, dla których trzeba zbudować kompletną infrastrukturę ładowania lub wymiany baterii i sprawić, by powstały spółki zajmujące się dzierżawieniem miejskich samochodów elektrycznych (pełnym ich serwisem, łącznie z ładowaniem i wymianą baterii);
- » nowe środki techniczne i materiały pozwalające zmniejszyć poziom hałasu emitowanego w ruchu miejskim (zwłaszcza nocą), obejmujące innowacje w mechanizmach jezdnych i wydechowych pojazdów, specjalne nawierzchnie głównych arterii i ulic miejskich pochłaniające hałas, automatyczne wspomaganie kierowania pojazdami miejskimi;
- » konstrukcje nowej generacji, pozwalające w sposób zautomatyzowany i w miarę tani zapewnić parkowanie i garażowanie dużej liczby samochodów osobowych na niewielkich działkach miejskich (budowle typu car towers), co jest niezbędne w dzielnicach gęsto zastawionych pojazdami zaparkowanymi we wszystkich możliwych miejscach;
- » innowacje polegające na elastycznym dostosowaniu wielkości pojazdów do zmian natężenia ruchu na danej trasie, automatycznym regulowaniu prędkości pojazdów pod kątem zużycia paliwa i energii, zmiennych stawek za ceny biletów w zależności od stopnia zapełnienia pojazdów w poszczególnych porach i godzinach doby. Pozwoli to obniżyć koszty operatorów transportu miejskiego i zwiększyć wielkość ich przychodów za świadczenie usług zbiorowego przewozu pasażerów.

Skuteczna i efektywna realizacja innowacyjnej strategii rozwoju systemu transportowego Pomorza będzie zależała zarówno od woli i aktywności

*Skuteczna i efektywna realizacja innowacyjnej strategii rozwoju systemu transportowego Pomorza będzie zależała zarówno od woli i aktywności decydentów samorządowych, jak i od zdolności pomorskiego środowiska naukowego i technologicznego do wspierania procesów innowacyjnych.*

decydentów samorządowych, jak i od zdolności pomorskiego środowiska naukowego i technologicznego do wspierania procesów innowacyjnych. Dotychczasowe dokonania tego środowiska i jego opinie na temat innowacji nie pozwalają pozytywnie ocenić jego zdolności do podołania innowacyjnym wyzwaniom. Ta pesymistyczna opinia może jednak w ciągu najbliższych lat ulec zmianie pod wpływem zewnętrznego nacisku (rządu i Unii) na bardziej innowacyjne myślenie i kształtowanie pomorskiej rzeczywistości.

#### O AUTORZE:

Prof. dr hab. Jan Burnewicz jest ekonomistą badającym systemy transportowe oraz procesy innowacyjne. Od 1972 r. pracuje w Uniwersytecie Gdańskim kierując Katedrą Badań Porównawczych Systemów Transportowych. Jest autorem ponad 500 prac naukowych oraz autorem lub współtwórcą dokumentów państwowych, takich jak *Polityka transportowa* (z 1995, 2001 i 2005 r.), *Sektorowy Program Operacyjny Transport na lata 2004–2006* czy *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r.*

## NIE MA DROGI NA SKRÓTY

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego i Radia Gdańsk.

**Leszek Szmidtke: Gdańsk przed wiekami był wielkim portem. Czy dzisiaj władzom ciągle się marzy powrót do tej wielkości?**

Andrzej Bojanowski: Ciągle nam brakuje silnych bodźców rozwijających port. W latach 70. ubiegłego wieku takim impulsem było powstanie Portu Północnego, obecnie budowa DCT, ale ciągle nie wykorzystujemy tego olbrzymiego potencjału. Wciąż brakuje nam wiary w to, że posiadanie takiego węzła komunikacyjnego wspartego odpowiednim zapleczem logistycznym może być po prostu opłacalne.

**L.S.: Żeby port wraz z całym zapleczem mógł należycie funkcjonować, trzeba wielkich powierzchni, kosztownej infrastruktury transportowej, nie można też zapominać o uciążliwości wynikającej z nieustannego ruchu. Co w zamian?**



**Andrzej Bojanowski**

wiceprezydent miasta  
Gdańska

A.B.: Port i centrum logistyczne są narzędziami do ściągnięcia inwestycji z innych branż. Liczymy, że te 100 ha, które przeznaczaliśmy na budowę centrum, będą nie tylko miejscem przeładunku, rozformatowywania przywożonych towarów, ale także bazą dla firm, które potrzebują dostępu do portu, ciepła, energii. Dziś mamy niewielki deficyt energetyki cieplnej, ale po zrealizowaniu zapowiadanych przez Grupę Lotos i EDF projektów powstanie nadwyżka, którą może zagospodarować np. inwestor z branży chemicznej. Dla przykładu: w Hamburgu jest pięć terminali, a szósty w budowie. Jest też trzech operatorów konkurujących ze sobą. Dlatego porty Gdańska i Gdyni z jednej strony konkurują, ale z drugiej tworzą pewną całość. Potencjał polskiego rynku jest tak duży, że w Gdańsku powstanie za jakiś czas kolejny terminal. Spoglądamy w kierunku



Białorusi i Ukrainy. Tam również jest ogromny potencjał, który prędzej lub później zostanie uruchomiony. Skorzystają na tym nasze porty, jeśli będzie można tam sprawnie dotrzeć.

**L.S.:** *W naszym regionie poprawia się stan dróg i linii kolejowych wiodących do portu. Czy infrastruktura transportowa modernizowana i budowana w głębi Polski odpowiada potrzebom portu i czy gdzieś w głębi Polski nie znajdzie się kolejne wąskie gardło?*

A.B.: Wreszcie zmierza to w dobrym kierunku. Przez długie lata narzekaliśmy, że nie było inwestorów, klimatu, a przede wszystkim dobrej dostępności od strony lądu. Dziś mamy realną perspektywę udrożnienia szlaków komunikacyjnych. Kiedy przed laty rozmawialiśmy z DCT o terminalu, musieli nam uwierzyć, że będzie lepiej. Teraz to się dzieje i do spełnienia oczekiwań zostało niewiele. Oczywiście trzeba szerzej patrzeć na zaplecze portów i dlatego kierunek wschodni jest taki ważny. Więcej uwagi musimy poświęcić kolei oraz drogom wodnym. Na regulację rzek w ramach ochrony przeciwpowodziowej są unijne pieniądze i jestem przekonany, że możemy uporządkować Wisłę aż do Włocławka. Wtedy ruszy żegluga śródlądowa do Kwidzyna, Torunia oraz Bydgoszczy. Zapomnijmy o przekopie Mierzei Wiślanej, a zrobmy śródlądowy szlak do portu w Elblągu i dalej do Kaliningradu. To rozwiązanie jest dużo tańsze i korzystniejsze dla naszego regionu.

**L.S.:** *Ciągle nadganiamy zaległości, wciąż podpatrujemy i wzdychamy, że chcemy podciągnąć się*

*do średniej unijnej. A może uda się przeskoczyć jakiś etap rozwoju?*

A.B.: Nie bardzo wierzę, że uda się nam przeskoczyć coś w transporcie. Musimy raczej żmudnie odrabiać poszczególne lekcje. Jesteśmy większym krajem niż Słowacja lub Estonia i dlatego powinniśmy szukać innych rozwiązań. Potrzebujemy dróg szybkiego ruchu, wyższe – autostradowe – standardy nie są nam potrzebne. Byłoby szybciej, taniej i może mniej politycznych kłótni. Pytanie, czy nie powielimy tych błędów w przypadku kolei. A przede wszystkim, czy zdążymy wykorzystać dostępne

*Nie bardzo wierzę, że uda się nam przeskoczyć coś w transporcie. Musimy raczej żmudnie odrabiać poszczególne lekcje. Ostatnie słowo i tak będzie należało do inwestorów. Właśnie oni sprawdzą sensowność naszych dyskusji, projektów oraz ich realizację. Dlatego należy się wsłuchiwać w słowa inwestorów, kiedy mówią o konkretnych potrzebach.*

środki na modernizację. Jednak ostatnie słowo i tak będzie należało do inwestorów. Właśnie oni sprawdzą sensowność naszych dyskusji, projektów oraz ich realizację. W 2003 r., kiedy rozpoczynaliśmy rozmowy z DCT, prawie nikt nie wierzył, że taki pomysł uda się zrealizować. Przeładunki w wysokości 400 tys. TEU

w Gdyni wydawały się górną granicą naszych możliwości. Deklaracja inwestora, że za kilka lat będzie to 2 mln TEU, wywoływała niedowierzanie. Obecnie osiągamy taką wielkość przeładunku w gdańskim terminalu, a na horyzoncie pojawia się kolejny próg – 4 mln TEU. Dlatego należy się wsłuchiwać w słowa inwestorów, kiedy mówią o konkretnych potrzebach.

**L.S.:** *Czy w mieście, a także w całej aglomeracji, wystarczy usprawnić zarządzanie infrastrukturą, ewentualnie dokonać drobnej korekty, czy też potrzebne są znaczące inwestycje?*

*W kwestii oceny inwestycji nie można się zachowywać zbyt nerwowo, bo skonsumowanie przez gospodarkę infrastruktury transportowej jest odłożone w czasie. Doskonałym przykładem jest zachodnia obwodnica Trójmiasta, przy której przez kilkanaście lat powstały jedynie dwa czy trzy centra handlowe, niewielkie centrum logistyczne i osiedliło się kilka firm. Teraz wzdłuż obwodnicy trudno znaleźć wolne miejsce.*

A.B.: Mamy bardzo duże zaległości. Dużych inwestycji w infrastrukturę nie było od czasu wybudowania zachodniej obwodnicy Trójmiasta. Nie mamy też pełnej wiedzy o skutkach dotychczasowych rozwiązań, na przykład nie zdawaliśmy sobie sprawy, jak wiele niebezpiecznych ładunków przewozi się codziennie koleją przez nasze miasta. Dlatego potrzebujemy nie tylko obwodnic drogowych, ale także kolejowych. Może powinniśmy wrócić do kolejowego połączenia z Pruszcza Gdańskiego przez Kartuzy do Lęborka. Gdańskie inwestycje mają też uporządkować wewnętrzną komunikację. W nowej perspektywie, czyli w latach 2014–2020, będziemy mieli większe pole manewru. Będzie można wybierać między modernizacją istniejących tras, rozwiązań i podnoszenia jakości a budową nowych. Równolegle toczą się prace nad poprawą zarządzania i TRISTAR pokazuje, jak jesteśmy ułomni i jak wiele przed nami do zrobienia, żeby zintegrować komunikację w całej aglomeracji. W przyszłości nastąpi połączenie ZTM-ów, gdyż skuteczniej można zarządzać komunikacją miejską, dysponując jednym ośrodkiem decyzyjnym.

L.S.: Profesor Burnewicz uważa, że system transportowy jest słabym ogniwiem pomorskiej gospodarki, i to nie tylko dlatego, że mamy jeden z najgorszych wskaźników dróg utwardzonych w kraju.

A.B.: Zgadzam się, że nie jest to mocna strona naszego regionu, a szczególnie obszarów położonych poza metropolią. Szukanie wyjścia poprzez rozbudowę i modernizację linii kolejowych jest skuteczniejsze niż zagęszczanie siatki dróg. Nie można się jednak zachowywać zbyt nerwowo, bo skonsumowanie przez gospodarkę infrastruktury transportowej jest odłożone w czasie. Doskonałym przykładem jest zachodnia obwodnica Trójmiasta, przy której przez kilkanaście lat powstały jedynie dwa czy trzy centra handlowe, niewielkie centrum logistyczne i osiedliło się kilka firm. Teraz trudno wzdłuż obwodnicy znaleźć wolne miejsce.

*Jednym z priorytetów – oprócz portu i centrum logistycznego wokół portu – jest szeroko rozumiana gospodarka oparta na wiedzy. Zaczątki już mamy. Dynamicznie rozwijają się w Gdańsku centra obsługi biznesu. Chcemy też stworzyć duży ośrodek badawczo-rozwojowy. Rozmawiamy na ten temat z Politechniką Gdańską, Uniwersytetem Gdańskim, GUMedem i Parkiem Naukowo-Technologicznym. Otwieramy się także na obcokrajowców, a do tego potrzebujemy sprawnej komunikacji lotniczej.*

*Nie pójdziemy w ślady Londynu czy Sztokholmu, wprowadzając płatny wjazd do centrum. Wprowadzenie technologicznie uruchomienie takiego systemu jest możliwe w krótkim czasie, bo TRISTAR będzie monitorował ruch, a także nim sterował, ale takie kroki wymagają dużych zmian mentalnościowych.*

**L.S.:** Gdańsk ma swoje priorytety w ściąganiu inwestorów i rozwoju gospodarki. Czy planując systemy komunikacyjne, uwzględnicie ich wpływ?

**A.B.:** Jednym z priorytetów – oprócz portu i centrum logistycznego wokół portu – jest szeroko rozumiana gospodarka oparta na wiedzy. Zaczątki już mamy. Dynamicznie rozwijają się w Gdańsku centra obsługi biznesu. Chcemy też stworzyć duży ośrodek badawczo-rozwojowy. Rozmawiamy na ten temat z Politechniką Gdańską, Uniwersyte-tem Gdańskim, GUMedem i Parkiem Naukowo-Technologicznym. Coraz więcej pomorskich firm chce uczestniczyć w takim przedsięwzięciu. Dlatego połączenia lotnicze z polskimi ośrodkami, ale także z zagranicznymi – na przykład z Lwowem czy Kijowem – mają duże znaczenie. Otwieramy się także na obcokrajowców, a do tego potrzebujemy sprawnej komunikacji lotniczej.

**L.S.:** Wspomniany profesor Burnewicz podaje również, że w naszym regionie jest ogromna przewaga

transportu indywidualnego (80 proc.) nad zbiorowym (15 proc.) i pieszo-rowerowym (zaledwie 5 proc.).

**A.B.:** W Gdyni, Sopocie i Gdańsku te proporcje nie są tak dramatyczne, ale i tak mamy świadomość, że trzeba postawić na komunikację zbiorową. Dlatego modernizujemy sieć, tabor i poprawiamy jakość przewozów. Euro pokazało, że zaczynamy wierzyć w SKM, tramwaje i autobusy.

**L.S.:** Co w takim razie zrobić, żeby mieszkańcy Gdańska, Sopotu i Gdyni chcieli zostawić swoje samochody na parkingach i zaczęli na co dzień używać komunikacji miejskiej?

**A.B.:** Nie wierzę, że nasi mieszkańcy złączą sprzedawać swoje samochody, ale można ograniczyć ich używanie, tworząc na przykład bariery. Strefy płatnego parkowania, ograniczonego ruchu już są i będą rozszerzane. Musimy też zdecydować, gdzie będziemy zamykać system, czyli upowszechnić zasadę Park & Ride: zostawiamy samochód i wsiadamy do autobusu lub tramwaju. Zobaczymy, czy kolej metropolitalna zostanie przez mieszkańców zaakceptowana i jak uda się ją spiąć z gdańską siecią tramwajową oraz autobusową.

**L.S.:** Jak daleko można się posunąć w zniechęcaniu do korzystania z samochodu?

**A.B.:** Nie pójdziemy w ślady Londynu czy Sztokholmu, wprowadzając płatny wjazd do centrum. Wprowadzenie technologicznie uruchomienie takiego systemu jest możliwe w krótkim czasie, bo TRISTAR będzie monitorował ruch, a także nim sterował, ale takie kroki wymagają dużych zmian mentalnościowych.

**L.S.:** Dziękuję za rozmowę.

## O ROZMÓWCY:

**Andrzej Bojanowski** piastuje urząd wiceprezydenta Gdańska od lutego 2009 r. Wcześniej pracował na stanowisku skarbnika miasta Gdańska. Do Urzędu Miejskiego w Gdańsku trafił z Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, gdzie pełnił funkcję wiceprezesa.



*dr hab. inż. arch.*  
*Piotr Lorens*

*Politechnika Gdańska*

## DROGOWSKAZEM – STYLE ŻYCIA

Współczesne przekształcenia struktur przestrzennych nie zależą wyłącznie od decyzji politycznych czy eksperckich, podejmowanych przez wybranych specjalistów oraz przedstawicieli społeczności lokalnych. Wręcz przeciwnie, w coraz większym stopniu są one wynikiem znacznie bardziej ogólnych i niezależnych od tych decyzji tendencji oraz trendów. Często ich zasięg wykracza daleko poza granice danego miasta czy regionu. Wśród nich wymienić można m.in. wzrost znaczenia obszarów metropolitalnych w gospodarce i kulturze współczesnego świata. Ich konsekwencją w dziedzinie transportu są m.in. rozwijające się powiązania pomiędzy głównymi ośrodkami metropolitalnymi. Jednocześnie w ich wyniku zachodzą procesy specjalizacji poszczególnych obszarów wewnątrz samych metropolii, miast i regionów. W rezultacie powstają obszary dynamicznego rozwoju, rejony „spokojnego życia” oraz strefy degradacji i stagnacji, często wymagające wsparcia.

Zachodzące równolegle procesy rozwoju i degradacji mają bardzo różnorodny charakter i zachodzą (często jednocześnie) w trzech różnych

sferach: przestrzennej, społecznej i gospodarczej. Na powstanie i rozwój tych procesów wpływ ma bardzo wiele czynników. Zależą one zarówno od tendencji o zasięgu ponadlokalnym, jak i od specyfiki danego miejsca czy też polityki prowadzonej przez władze różnych szczebli. Każda z nich ma także wpływ na kształtowanie systemu transportowego zarówno w odniesieniu do całego regionu, jak i kluczowego jego elementu, jakim jest obszar metropolitalny. Jednocześnie na kształtowanie ww. modelu wpływ mają także nowe wzorce kulturowe i społeczne o globalnym charakterze, coraz częściej adaptowane przez nasze społeczności. Nie bez znaczenia pozostają także tendencje dywersyfikacji kulturowej, socjalnej i ekonomicznej przestrzeni oraz zamieszkujących ją społeczności. W niniejszym artykule skrótowo określono więc główne elementy wpływające na rozwój modelu transportowego współczesnych metropolii i miast, a także wnioski dotyczące kształtowania polityki w tym zakresie.

*Obszary niepodłączone do globalnej sieci transportowej nie są traktowane poważnie jako miejsce lokowania kapitału, prowadzenia zaawansowanych form działalności biznesowej, nie są też uważane za atrakcyjne do zamieszkania czy odwiedzenia.*

### Siła metropolii

Wśród zjawisk decydujących o coraz większym znaczeniu obszarów metropolitalnych we współczesnej gospodarce czy w procesach rozwoju społecznego wymienić należy przede wszystkim globalizację oraz metropolizację. Pierwsze z tych zjawisk wiąże się głównie z ułatwieniem kontaktów społecznych i gospodarczych pomiędzy nawet bardzo dalekimi geograficznie częściami świata. Drugie natomiast – z koncentracją kluczowych elementów i form działalności człowieka w obszarach metropolitalnych. Zjawiska te powodują także daleko idące konsekwencje dla kształtowania współczesnego

modelu transportowego. Dotyczy to przynajmniej trzech jego wymiarów: powiązań międzymetropolitalnych, powiązań pomiędzy metropolią i regionem oraz powiązań wewnątrz samej metropolii. W kontekście powiązań pomiędzy metropoliami od paru już dziesięcioleci zauważyć można tendencję do dynamicznego wzrostu potrzeb transportowych oraz do wykorzystywania coraz szybszych i bardziej sprawnych metod przemieszczania się. Wynika to m.in. z faktu, że obszary niepodłączone do globalnej sieci transportowej nie są traktowane poważnie jako miejsce lokowania kapitału, prowadzenia zaawansowanych form działalności biznesowej, nie są też uważane za atrakcyjne do zamieszkania czy odwiedzenia. Oczywiście od reguły są wyjątki,

np. związane z rozwojem różnego rodzaju programów o charakterze unikatowym. Przykładem mogą być tu np. uzdrowiska czy też miejsca organizacji szczególnych wydarzeń, o zasięgu często ponad regionalnym a nawet międzynarodowym. Do grona tych przykładów zaliczyć można

także miejsca o szczególnych walorach przyrodniczych i kulturowych. Ogromne znaczenie sieci autostrad dla połączonych nimi metropolii powoduje ich dynamiczny rozwój, a także modernizację pozostałych elementów sieci drogowej, powiązań kolejowych oraz kreowanie oferty połączeń lotniczych. Możliwość dotarcia na miejsce przeznaczenia pasażerów i towarów w sposób sprawny i wygodny oraz w przewidywalnym czasie staje się bowiem jednym z podstawowych warunków atrakcyjności regionu oraz samej metropolii. Dotyczy to zarówno osób fizycznych, jak i firm. Z tej perspektywy cieszy coraz lepsza sytuacja Pomorza – metropolia

stanowiąca serce regionu jest coraz lepiej powiązana zarówno z resztą kraju, jak i z ośrodkami zagranicznymi. Co ciekawe, o atrakcyjności tej nie decydują już w tak wielkim stopniu powiązania z transportem morskim, choć ich obecność jest z kolei dobrym jej miernikiem. Wynika to z faktu iż transport towarowy może być w dużej mierze zorganizowany w inny sposób, a transport pasażerów drogą morską – z wyjątkiem komunikacji promowej – praktycznie ogranicza się do nieregularnych rejsów wycieczkowych. Z drugiej jednak strony zainteresowanie linii żeglugowych utrzymaniem połączeń z danym ośrodkiem wskazuje na jego potencjał gospodarczy i rolę węzła transportowego i logistycznego w skali regionalnej i krajowej.

### Rozwój „różnych prędkości”

Osobnym zagadnieniem są procesy zachodzące wewnątrz samych metropolii i regionów, w tym związane ze specjalizacją poszczególnych obszarów. Oczywiście,

istnieją na świecie przykłady miast i metropolii przeżywających procesy równomiernego rozwoju lub degradacji. Jednakże z polskiej perspektywy ocenić należy, iż znacznie bardziej powszechny jest model „różnych prędkości” rozwoju poszczególnych części obszarów metropolitalnych. W tym wypadku sytuacja jest nieco bardziej złożona, albowiem nie każda część metropolii i nie każde miasto czy miejscowość regionu wymagają takiego samego poziomu dostępności komunikacyjnej. Wręcz przeciwnie,

użytkownicy i gestorzy poszczególnych obszarów często protestują przeciwko polepszaniu dostępności komunikacyjnej do ich terenów, co wynika m.in. z obaw o pogorszenie się warunków życia. Z kolei inne obszary i funkcje, w tym związane z rozwojem działalności usługowej czy przemysłowej, wymagają często znacznie lepszej dostępności niż obecnie. Jednocześnie, wraz z postępującym procesem restrukturyzacji tradycyjnych przemysłów (jak stoczniowy czy portowy), coraz więcej obszarów dobrze położo-

*Wraz z postępującym procesem restrukturyzacji tradycyjnych przemysłów (jak stoczniowy czy portowy) coraz więcej obszarów dobrze położonych i relatywnie dobrze skomunikowanych przestaje pełnić swoje dotychczasowe funkcje. Stwarza to możliwość prowadzenia działań restrukturyzacyjnych i – w konsekwencji – lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej. Doskonałym przykładem tego procesu są dzielnice portowe Gdańska czy Gdyni.*

nych i relatywnie dobrze skomunikowanych przestaje pełnić swoje dotychczasowe funkcje. Stwarza to możliwości prowadzenia działań restrukturyzacyjnych i – w konsekwencji – lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej. Doskonałym przykładem tego procesu są dzielnice portowe Gdańska czy Gdyni, ale zjawisko to występuje także w znacznie mniejszych ośrodkach. I wreszcie, w odniesieniu do wielu obszarów cierpiących na skutek

postępującej degradacji restrukturyzacja czy przebudowa systemu transportowego jest często warunkiem koniecznym dla uruchomienia procesów przekształceń i odnowy struktur miejskich. Wynika to m.in. z konieczności przełamania bariery izolacji tychże od reszty miasta. W tym wypadku często zachodzi także konieczność eliminacji ruchu o charakterze tranzytowym, a równocześnie polepszenia dostępności za pomocą komunikacji zarówno indywidualnej, jak i zbiorowej do danego rejonu. Doskonałym

przykładem tego typu obszarów może być Letnica, Dolne Miasto czy Orunia w Gdańsku.

### Powrót do centrum?

Jak już wspomniano, na kreowanie potrzeb transportowych wpływ mają nie tylko kwestie stricte przestrzenne, opisane skrótowo wyżej, ale także zmiany zachowań komunikacyjnych, będące wynikiem przemian społecznych i kulturowych. Przemiany te bardzo dynamicznie zaznaczyły się w ciągu ostatnich dwudziestu lat, ale także omawiać je można w kontekście poszczególnych fenomenów społecznych.

Jednym z pierwszych są zmiany w odniesieniu do modelu zamieszkania. Po początkowym okresie dążenia do realizacji potrzeb mieszkaniowych poprzez budowę indywidualnych domów jednorodzinnych od paru lat obserwować można równoległe występowanie paru modeli. Jeden z nich wiąże się z przywróceniem atrakcyjności zamieszkania w cen-

trum miasta. Równoległe występuje tu zjawisko tzw. kariery mieszkaniowej, tj. dostosowania położenia i wielkości mieszkania do aktualnych potrzeb i możliwości danego gospodarstwa domowego. W efekcie w naszych miastach pojawiła się nowa kategoria mieszkań o charakterze śródmiejskim, w tym o wysokim standardzie w zakresie metrażu, wykończenia czy lokalizacji. Ich użytkownikami są często osoby przyzwyczajone do tzw. miejskiego stylu życia, korzystania z szerokiej oferty kulturalnej czy rekreacyjnej miast, a także poszukujące niebanalnego

środowiska zamieszkania. W wielu wypadkach do tej grupy zaliczają się osoby mieszkające samodzielnie lub pary nieposiadające dzieci, co z kolei wiąże się ze zmniejszonym zapotrzebowaniem na place zabaw czy infrastrukturę szkolną. Mieszkania te – lokalizowane m.in. w zabudowie zwartej oraz w budynkach wysokich – często budowane są w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących układów komunikacyjnych, w tym rozwiniętych systemów transportu zbiorowego. Tym samym użytkownicy tych lokali nie są skazani na korzystanie wyłącznie z samochodu jako środka komunikacji, a do pracy czy

do innych części miasta dojeżdżają często transportem zbiorowym. Ma to wpływ zarówno na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury, jak i brak konieczności powiększania przepustowości dróg. Zresztą pamiętać należy, że w wielu wypadkach układy drogowe zlokalizowane w obszarach centralnych miast praktycznie pozbawione są możliwości znaczącej rozbudowy lub też musiałyby

*Nie każda część metropolii i nie każde miasto czy miejscowość regionu wymagają takiego samego poziomu dostępności komunikacyjnej. Wręcz przeciwnie, użytkownicy i gestorzy poszczególnych obszarów często protestują przeciwko polepszaniu dostępności komunikacyjnej do ich terenów, co wynika m.in. z obaw o pogorszenie się warunków życia.*

się ona wiązać ze znacznymi zaburzeniami istniejących struktur. Doskonałymi przykładami są tu takie przedsięwzięcia jak Sea Towers w Gdyni czy Quattro Towers w Gdańsku, ale także projekty wielkiej skali, jak choćby „Garnizon” w Gdańsku. O atrakcyjności obszarów centralnych jako miejsca zamieszkania decydują także uciążliwości związane z życiem na obszarach przedmiejskich. W szczególności dotyczy to braku pełnej infrastruktury społecznej i usługowej, niskiego poziomu obsługi transportu publicznego oraz wciąż niedostatecznie

*W naszych miastach pojawiła się nowa kategoria mieszkań o charakterze śródmiejskim. Ich użytkownikami są często osoby przyzwyczajone do tzw. miejskiego stylu życia, korzystania z szerokiej oferty kulturalnej czy rekreacyjnej miast. Mieszkania te często budowane są w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących układów komunikacyjnych. Ma to wpływ zarówno na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury, jak i brak konieczności powiększania przepustowości dróg.*

rozwinętej sieci drogowej. Tym samym dojazdy do miejsc pracy, usług czy rekreacji wymagają poświęcenia dużej ilości czasu i często korzystania z samochodu.

### Miasta zwierają szeregi

Określenie przyszłych kierunków ewolucji modelu transportowego wiąże się także ze zmianami w zakresie paradygmatu rozwoju urbanistycznego.

W dużej mierze wynikają one z przyjęcia filozofii rozwoju zrównoważonego jako głównego kierunku ewolucji struktur przestrzennych oraz wiążącym się z nią rozwojem zachowań proekologicznych. Głównymi konsekwencjami przestrzennymi tychże jest promocja modelu „miasta zwartego” oraz minimalizacja potrzeb transportowych, w szczególności wiążących się z wykorzystaniem samochodu osobowego. Skutkiem zastosowania tego modelu będzie odnowa zdegradowanych struktur miejskich oraz minimalizacja urbanizacji obszarów dotychczas niepoddanych presji zabudowy, a także restrukturyzacja istniejących układów przedmiejskich. Duży nacisk kładziony jest także na zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w obsłudze bardziej peryferyjnie położonych obszarów.

Zarysowane powyżej tendencje i zjawiska wyznaczają nowe kierunki w zakresie kształtowania systemu transportowego zarówno w odniesieniu do przestrzeni regionu, jak i obszarów metropolitalnych. Jednak dla wielu obszarów konieczne jest przemyślenie polityki w tym zakresie, a także zbudowanie spójnego systemu o zasięgu regionalnym. Do powstania trwałych podstaw rozwoju zarówno regionu, metropolii jak i poszczególnych ośrodków nie wystarczy bowiem realizacja odizolowanych od siebie inwestycji infrastrukturalnych. Bez pełnego uświadomienia sobie konsekwencji i warunkowań rozwoju mogą one bowiem nie spełnić związanych z nimi nadziei.

### O AUTORZE:

**Dr hab. inż. arch. Piotr Lorens** jest kierownikiem Katedry Urbanistyki i Planowania Regionalnego Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej, przewodniczący Zespołu ds. Obszarów Miejskich i Metropolitalnych Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk. Jest też członkiem Towarzystwa Urbanistów Polskich (wiceprezes Zarządu Głównego TUP) oraz Międzynarodowego Stowarzyszenia Planistów Miejskich i Regionalnych ISOCARP (obecnie wiceprezydent ISOCARP). Stypendysta Fulbrighta, w latach 1996–97 ukończył studia podyplomowe na Massachusetts Institute of Technology (MIT) oraz Harvard University. Absolwent Politechniki Gdańskiej.



## KONIUNKTURA GOSPODARCZA

Podobnie jak w roku ubiegłym, drugi kwartał 2012 r. minął pod znakiem spadku indeksu koniunktury bieżącej<sup>1</sup>. Uwagę zwraca pogłębiająca się skala spadków (w ujęciu miesiąc do miesiąca), od -4,5 pkt w kwietniu, poprzez -9,8 pkt w maju, aż do -22,2 pkt w czerwcu.

Obserwowane zmiany są odbiciem sytuacji sprzed roku oraz z lat poprzednich. Pierwszy kwartał wiąże się bowiem z poprawą nastrojów przedsiębiorców, przekładającą się na wzrost indeksu koniunktury bieżącej. Drugi kwartał jest z kolei okresem, w którym następuje pogorszenie nastrojów przedsiębiorców. Obserwowane spadki spowodowały, że w II kwartale 2012 r. wartość indeksu wyniosła zaledwie -2,8 pkt proc., czyli prawie o 9 pkt mniej niż przed rokiem.

Oceny przedsiębiorców działających w województwie, choć pozytywne, były gorsze od not w większości pozostałych regionów. Podobne oceny koniunktury odnotowano w województwach mazowieckim (-13,9 pkt), lubuskim (-12,5 pkt) oraz podlaskim (-15,4 pkt).

Trend spadkowy, zgodnie z którym w II kwartale zmieniały się wskaźnik koniunktury bieżącej, dotyczył również wskaźnika prognostycznego. Wartość indeksu informującego o oczekiwaniach w stosunku do kolejnego kwartału wyniosła w czerwcu 2012 r. 3,2 pkt, czyli o 12,2 pkt mniej niż przed miesiącem, oraz aż o 29,3 pkt mniej niż przed dwoma miesiącami. Uwzględniając scenariusz obserwowany w ostatnich trzech latach oraz niską wartość indeksu bieżącego w czerwcu br., można zakładać, że w województwie pomorskim w nadchodzącym kwartale będą przeważać negatywne opinie dotyczące koniunktury.



*dr Maciej Tarkowski*

*Institut Badań  
nad Gospodarką Rynkową  
oraz Uniwersytet Gdański*

Rysunek 1. Koniunktura gospodarcza w województwie pomorskim i w Polsce w latach 2009–2012



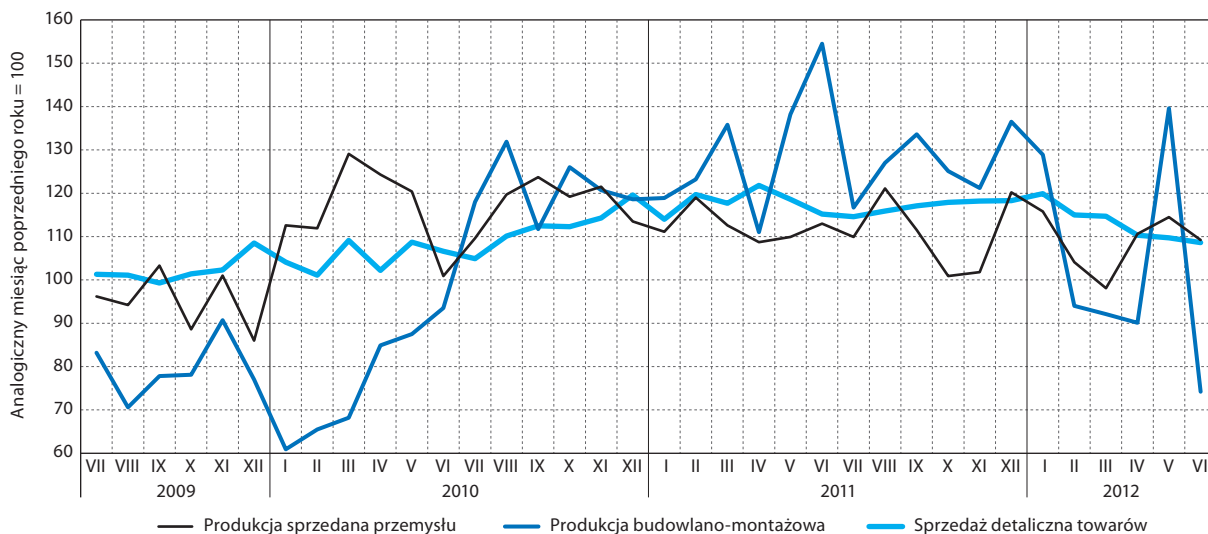
Przedział wahań wskaźnika wynosi od -100 do +100. Wartości ujemne oznaczają przewagę ocen negatywnych, dodatnie – pozytywne.  
Źródło: Opracowanie IBnGR

## DZIAŁALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW

W czerwcu 2012 r. liczba podmiotów gospodarczych uległa nieznacznemu zwiększeniu. Na koniec miesiąca było ich 261 tys., czyli o niecałe 1,1 proc. więcej niż w marcu 2012 r., i o 1,0 proc.

więcej niż rok wcześniej. Odnotowane zmiany wpisują się w sezonową cykliczność, w której przyrosty obserwowane są w II i III kwartale, a spadki w I i IV. Po długim okresie wzrostu, zapoczątkowanym

Rysunek 2. Dynamika produkcji sprzedanej, budowlano-montażowej i sprzedaży detalicznej w województwie pomorskim w latach 2009–2012



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Gdańsku

u schyłku 2008 r., nastąpiła stabilizacja liczby przedsiębiorstw.

Liczba podmiotów gospodarczych utrzymuje się na bardzo wysokim poziomie. Doniesienia o rosnącej liczbie upadłości, oparte na informacjach z sądów gospodarczych, nie znajdują na razie odzwierciedlenia w zmianie liczby podmiotów gospodarczych ogółem. Większość z nich, jeśli już napotyka realne skutki pogorszenia koniunktury, jest w stanie ponieść ich koszty. Oczywiście trwanie w takim stanie na dłuższą metę nie jest możliwe. Jeżeli negatywne tendencje w zakresie koniunktury i działalności przedsiębiorstw miałyby się utrzymać, należy się spodziewać większej liczby upadłości bądź wyrejestrowań działalności gospodarczej, co spowoduje spadek ogólnej liczby podmiotów.

W zakresie dynamiki działalności przedsiębiorstw najistotniejszą zmianą był bardzo głęboki spadek produkcji budowlano-montażowej, zarówno w ujęciu

miesięcznym, jak i rocznym. Wiąże się on z zakończeniem znacznej części inwestycji związanych z organizacją Euro 2012. Choć w zakresie produkcji sprzedanej przemysłu w perspektywie rocznej odnotowano wzrost, to dość wyraźnie zarysowuje się długofalowa tendencja jego redukcji. Podobnie niekorzystne zmiany wystąpiły w sprzedaży detalicznej. Jej roczna dynamika jest nadal dodatnia, ale z każdym miesiącem coraz mniejsza. W końcu czerwca 2012 r. była ona wyraźnie niższa niż we wszystkich miesiącach roku poprzedniego. Zjawisko to jest bardzo niekorzystne, gdyż jedynie stosunkowo niewielka liczba firm (choć z reguły średnich i dużych) nastawiona jest przede wszystkim na eksport, podczas gdy większość podmiotów (głównie mikro i małych) obsługuje rynek lokalny. Zmniejszająca się dynamika wzrostu popytu konsumpcyjnego wpływa negatywnie na ich sytuację bieżącą i możliwości rozwoju.

## HANDEL ZAGRANICZNY

W czerwcu 2012 r.<sup>2</sup> wartość eksportu wyniosła 615 mln euro, a importu 1027 mln euro. W stosunku do czerwca 2011 r. odnotowano nieznaczny wzrost eksportu – o 4 proc., przy jednoczesnym spadku importu – o 16 proc. (dynamika wyrażona w euro). Saldo wymiany handlowej województwa pomorskiego z zagranicą pozostawało ujemne i wyniosło 413 mln euro.

W czerwcu 2012 r. największy udział (54 proc.) w strukturze importu miały nadal kraje byłego ZSRR<sup>3</sup>. W stosunku rocznym ich udział wzrósł

o 7,5 pkt proc. Kolejną grupę stanowiły kraje UE – przypadało na nie 21 proc. importu. W stosunku rocznym nastąpił niewielki wzrost – o niecałe 4 pkt proc. Jednocześnie spadł udział pozostałych krajów – również o niecałe 4 pkt proc., do 19 proc. W efekcie obserwowanych zmian państwa UE wyprzedziły pozostałe kraje pod względem udziału w imporcie do województwa pomorskiego. W omawianym okresie wyraźnie spadło znaczenie importu z krajów kapitalistycznych – z 14 do 6 proc. W porównaniu z pozostałymi analizowanymi grupami państw ich udział jest najmniejszy.

W strukturze geograficznej eksportu w czerwcu 2012 r. pozycję lidera utrzymały kraje UE. Ich udział wynosił 49 proc. i w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego nie uległ istotnym zmianom. Wyraźny wzrost znaczenia odnotowały natomiast kraje kapitalistyczne – z 26 do 35 proc., co umocniło ich rolę rynków eksportowych. Brak istotnych zmian dotyczy natomiast krajów b. ZSRR. Podobnie jak przed rokiem, przypadło na nie 8 proc.

eksportu. Jedyną grupą państw, które odnotowały w tej dziedzinie wyraźny spadek, były pozostałe kraje. W czerwcu 2011 r. przypadało na nie 14 proc. eksportu, podczas gdy rok później jedynie 7 proc. Minimalny spadek dotyczy także krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Ich udział w eksporcie z województwa pomorskiego jest jednak znikomy – w czerwcu 2012 r. wynosił niecały 1 proc.

## RYNEK PRACY I WYNAGRODZENIA

Zmiany na rynku pracy w II kwartale 2012 r. należy ocenić generalnie negatywnie. Choć zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw utrzymywało się nadal na wysokim poziomie, to przełamany został obserwowany wcześniej trend stagnacyjny. Od początku 2012 r. zatrudnienie spada, a czerwiec był kolejnym miesiącem, w którym to zjawisko postępowało. Spadkowi temu towarzyszyła, w ujęciu miesięcznym, redukcja wynagrodzeń. Z kolei w stosunku do czerwca 2011 r. odnotowano wzrost. Był on jednak stosunkowo słaby – znacznie poniżej pułapu inflacji. Zmiany w zatrudnieniu i w poziomie płac wskazują na słabnięcie popytu na pracę.

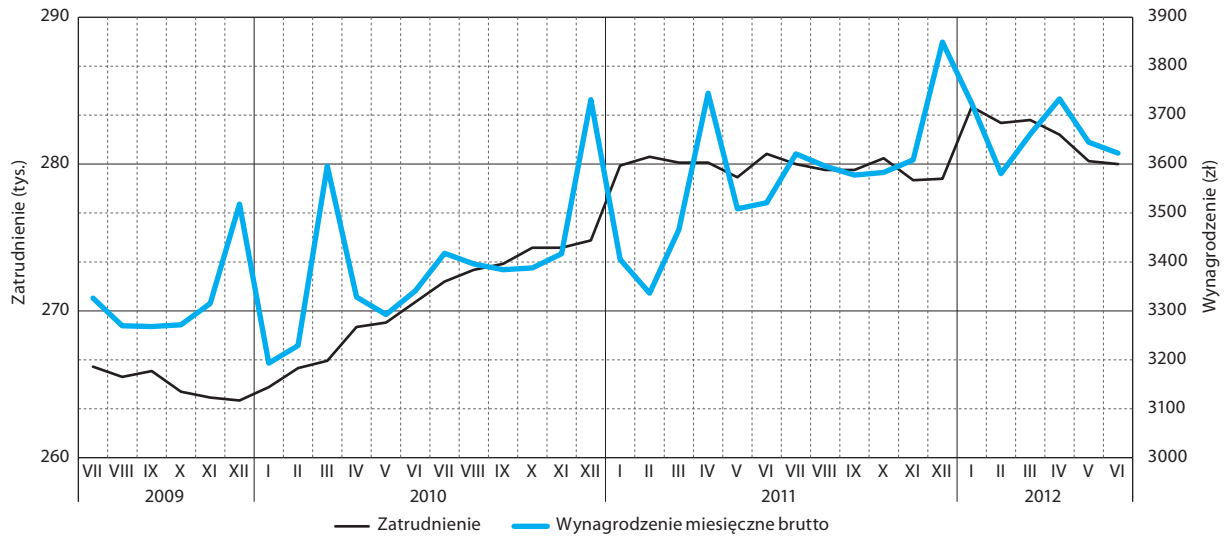
Na niekorzystne tendencje na rynku pracy wskazują także dane o bezrobociu. Co prawda w II kwartale miał miejsce jego spadek o 10 proc., był on jednak sezonowy. Do tego w porównaniu z czerwcem roku poprzedniego liczba bezrobotnych na koniec analizowanego kwartału była wyższa o ponad 4 proc.

Zatem pomijając wahania sezonowe, poziom bezrobocia wzrósł.

Spadek liczby bezrobotnych w ujęciu kwartalnym wystąpił we wszystkich trzech analizowanych grupach, znajdujących się w szczególnej sytuacji na rynku pracy – bezrobotnych w wieku do 25 lat, w wieku 50 lat i więcej oraz bezrobotnych długotrwale. Największy ubytek (ponad 15 proc.) cechował grupę bezrobotnych w wieku do 25 lat. Mimo niekorzystnego stanu zagranicznych rynków pracy młodzi nadal są najbardziej mobilni i najczęściej korzystają ze swobody podejmowania zatrudnienia. Ponadto sezon letni generuje dość liczne miejsca pracy właśnie dla takich osób – zwłaszcza w branży turystycznej. W tym roku popyt ten był szczególnie duży dzięki organizacji Euro 2012.

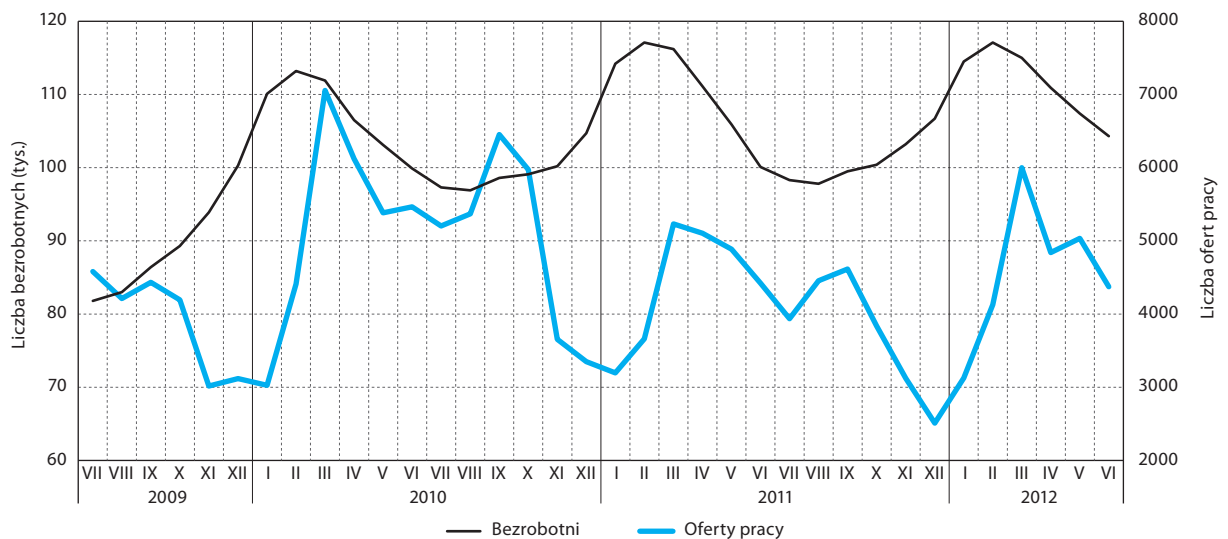
W porównaniu z czerwcem 2011 r. wyraźny wzrost (rzędu 8 proc.) dotyczył liczebności grupy bezrobotnych w wieku 50 lat i więcej oraz bezrobotnych długookresowo. Była to konsekwencja generalnie

**Rysunek 3. Wielkość zatrudnienia i poziom przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw w województwie pomorskim w latach 2009–2012**



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Gdańsku

**Rysunek 4. Liczba bezrobotnych i ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w województwie pomorskim w latach 2009–2012**



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Gdańsku

trudnej sytuacji na rynku pracy, jaka ma miejsce od 2009 r. Duża liczba osób, która wtedy straciła pracę, nie może jej nadal znaleźć, a obserwowane w 2012 r. ponowne ograniczenie popytu na pracę nie sprzyja zahamowaniu napływu bezrobotnych do tych dwóch grup.

W czerwcu 2012 r. do urzędów pracy napłynęło 4,4 tys. ofert zatrudnienia. W ciągu całego kwartału

liczba ta malała. Choć ofert było więcej niż w I kwartale (pomijając marzec), to sezonowe ożywienie na rynku pracy było płytkie. Biorąc pod uwagę fakt, że najwięcej ofert zgłaszanych jest do PUP właśnie wiosną, nie należy spodziewać się istotnego wzrostu popytu na pracę w kolejnych miesiącach. Rok 2012 będzie w omawianym zakresie co najwyżej zbliżony do poprzedniego, choć coraz bardziej prawdopodobny staje się spadek popytu na pracę.

## WAŻNIEJSZE WYDARZENIA

### Producent aspiryny w Gdańsku

Koncern farmaceutyczny Bayer otworzy w Gdańsku centrum finansowo-księgowo. Zatrudni w nim około 200 osób. Powinny one znać zasady księgowości i języki obce. Rekrutacja ma się zakończyć do czerwca 2014 r., a centrum chce rozpocząć działalność już w październiku. W procesie lokalizacji centrum Gdańsk wygrał rywalizację z Wrocławiem.

### Polpharma kupuje Polfę Warszawa

Zgodę na zakup wydał Urząd Kontroli Konkurencji i Konsumentów. Do transakcji doszło w kwietniu bieżącego roku. UOKiK postawił jednak pewne warunki. Polpharma będzie musiała sprzedać innym producentom wszelkie prawa do trzech lekarstw. Ma na to 18 miesięcy. Postępowanie UOKiK przeprowadzone przed wydaniem zgody wykazało, że transakcja może doprowadzić do ograniczenia konkurencji na trzech krajowych rynkach leków: przeciwwakrzepowych dostępnych bez recepty, fluorochinolonów wydawanych z przepisu lekarza (antybiotyków o ogólnym zastosowaniu) oraz sulfonamidów wydawanych z przepisu lekarza – stosowanych w infekcjach bakteryjnych oczu. Dlatego UOKiK wydał zgodę warunkową, co jest rzadkim przypadkiem w działaniach Urzędu. Spółka przejmująca Polfę Warszawa, czyli Polpharma, ma też m.in. obowiązek przekazać nowemu właścicielowi

praw do leków pełną dokumentację techniczną i handlową dotyczącą ich produkcji oraz sprzedaży.

### Rosyjska ropa ominie Naftoport?

Rosyjski koncern Transnieft wykreślił gdański Naftoport z listy portów do eksportu rosyjskiej ropy. Stało się to po tym, jak uruchomiono nowy terminal Ust Ługa nad Zatoką Fińską. Transnieft odpowiada za transport surowca najważniejszymi ropociągami w Rosji i ustala szlaki dostaw za granicę. Terminal Ust Ługa został uruchomiony w marcu, a wcześniej oddano do użytku wielki rurociąg (tzw. BTS2). Rosyjskie władze zdecydowały się na obie inwestycje, chcąc zmniejszyć uzależnienie od eksportu ropy do Europy drogą lądową i krajów tranzytowych – Ukrainy i Białorusi. Do tej pory to właśnie system rurociągów „Przyjaźń”, istniejący od ponad 40 lat – biegnący przez Białoruś i Polskę do Niemiec oraz przez Ukrainę, Słowację i Czechy – był dla Rosjan najważniejszym naftowym szlakiem dostaw. Poza tym istotną rolę w tranzycie i eksporcie ropy odgrywał Naftoport w Gdańsku, który ma rurociągowo połączenie z Płockiem, dokąd dociera rurociąg „Przyjaźń”. W ubiegłym roku przez gdański port Rosjanie wyeksportowali 3,8 mln ton ropy. Rekompensatą za utracony eksport rosyjskiej ropy mogą być dodatkowe dostawy na potrzeby polskich i niemieckich rafinerii. Terminal w Gdańsku jest

bowiem przystosowany do odbioru ropy i na tym już wkrótce może zarobić. Właścicielem polskiego odcinka rurociągu „Przyjaźń” jest spółka PERN, która kontroluje Naftoport. Ograniczenie dostaw z Rosji tym rurociągiem do polskich i niemieckich rafinerii oznacza spadek jej przychodów. Według ministra skarbu zyski Naftoportu zmaleją z 10 mln do 5 mln zł.

### Gdański Port bliżej świata

Do końca 2014 r. powinno powstać dwutorowe połączenie kolejowe do Portu Gdańsk w miejsce obecnie istniejącego jednotorowego. Przetarg na prace budowlane powinien zostać ogłoszony w czerwcu i zakończyć się do końca roku. Budowa ma ruszyć na początku przyszłego roku. Środki na tę inwestycję są zapewnione – jest ona na podstawowej liście inwestycji finansowanych z unijnego programu Infrastruktura i Środowisko, znalazła się też na liście inwestycji kolejowych przyjętej przez rząd. Inwestycja obejmuje też budowę nowego dwutorowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą.

### Połączenie gdyńskiego portu z Korytarzem Bałtyk - Adriatyk

Uruchomione zostało nowe połączenie kolejowe łączące gdyński Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) z Dąbrową Górniczą. Do BCT przyjechał z Dąbrowy Górniczej pierwszy pociąg z kontenerami, należący do międzynarodowego operatora kolejowego Baltic Rail. To efekt umowy podpisanej przez obie firmy. Nowe połączenie kolejowe wpisuje się w koncepcję intermodalnego korytarza europejskiego Bałtyk-Adriatyk w ramach programu TEN-T Unii Europejskiej, wiodącego z portów polskich do portów Chorwacji, Słowenii i Włoch. Korytarz pozwala na szybki, tańszy i bardziej ekologiczny od samochodowego transport ładunków.

### Węzeł Karczemki już działa

Węzeł Karczemki w Gdańsku oficjalnie został oddany do użytku 27 maja. To jedna z ważniejszych inwestycji drogowych w mieście – łączy jego centrum z lotniskiem, a także zapewnia sprawniejszą obsługę ruchu tranzytowego. Inwestycję rozbudowano kosztem 267 mln zł. Znajdujący się w ciągu obwodnicy Trójmiasta, a tym samym w ciągu trasy S6, węzeł Karczemki jest największą tego typu budowlą drogową w Polsce północnej. Ma kształt czterolistnej koniczyny i pozwala na bezkolizyjny ruch we wszystkich kierunkach. W ramach rozbudowy węzła powstały w sumie cztery kilometry nowych dróg oraz 11 wiaduktów (część z nich już istniała, a w ramach rozbudowy została zmodernizowana). Wybudowano też kładkę dla pieszych nad obwodnicą.

### Obwodnica południowa Gdańska otwarta

9 czerwca do użytku została oddana południowa obwodnica Gdańska. Ma ona 18 km i łączy drogę krajową nr 7 (Gdańsk–Warszawa) z autostradą A1 (Gdańsk–Toruń) oraz ma najdłuższą w Polsce, niemal 3-kilometrową estakadę. Trasa odciąża śródmieście Gdańska od ruchu tranzytowego. Według prognoz, w ciągu doby może tamtędy przejeżdżać o 12–14 tys. pojazdów mniej. Koszt inwestycji wynosi ponad 1 mld 580 mln zł. 85 proc. tej kwoty pochodzi z Unii Europejskiej z Funduszu Spójności, w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

### Targi: Sienny i Rakowy do zabudowy

W centrum Gdańska ma powstać wielofunkcyjny kompleks, obejmujący m.in. biura, hotel i sklepy. W tym celu 27 kwietnia 2012 miasto Gdańsk wraz z holenderskim konsorcjum Multi powołało spółkę celową. Prace budowlane mają się rozpocząć w przyszłym roku. W pierwszym etapie wykop, którym biegną tory kolejowe wzdłuż ul. 3 Maja, zostanie przykryty betonową płytą. Płyta będzie położona nad odcinkiem torowiska między ulicami Hucisko

i Armii Krajowej. W ramach nowej infrastruktury ma powstać tunel pod Huciskiem, którym pobiegnie nowa ul. Podwale Grodzkie, łącząca okolice dworca PKP Gdańsk Główny, projektowaną stację SKM Gdańsk Śródmieście i ul. Toruńską. Nowy przystanek kolejowy SKM Gdańsk Śródmieście ma powstać w połowie 2014 r. Budowę całości planuje się zakończyć w 2020 r. Koszt inwestycji szacowany jest na blisko 800 mln zł.

### 500 mln zł dla Pomorskiej Kolei Metropolitalnej

Na mocy umowy podpisanej 14 maja 2012 r. w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Pomorskiego budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej otrzymała wsparcie finansowe z Unii Europejskiej. Dwudziestokilometrowa linia kolejowa połączy w 2015 r. Gdańsk-Wrzeszcz z lotniskiem oraz z Gdynią i Kościerzyną. Dzięki PKM dojazd z Gdańska-Wrzeszcza do Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku-Rębiechowie trwać będzie 18 min, a mieszkańcom Kaszub dojazd do centrum Gdańska zajmie 55 min. Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej ma kosztować 742 mln zł (netto), z czego 500 mln zł to unijne dofinansowanie. Pozostałą kwotę pokryje budżet województwa pomorskiego.

### Nowa linia tramwajowa w Gdańsku

Oddana do użytku linia łącząca Chełm z Łostowicami, prowadząca wzdłuż ul. Nowej Łódzkiej, jest przedłużeniem istniejącej trasy z centrum miasta do osiedla Chełm, uruchomionej ponad cztery lata temu. Prowadzi do najbardziej dynamicznie rozwijającej się części miasta, w której mieszka ok. 90 tys. osób. W dalszej perspektywie, za 6–7 lat, przewidziane jest wydłużenie linii z Łostowic do dalszych południowych dzielnic miasta. W Gdańsku do 2014 r. planowana jest budowa nowej linii tramwajowej z obecnej pętli przy skrzyżowaniu ul. Kartuskiej z Łostowicką do dzielnicy Piecki-Migowo,

która będzie się łączyć z powstającą Pomorską Koleją Metropolitalną.

### Gdańsk jak Amsterdam

Ruszył tramwaj wodny na Motławie, Martwej Wiśle i Wiśle Śmiałej. Na początku czerwca uruchomiono dwie trasy wycieczkowe. Jednorazowo tramwaj może zabrać na pokład 40 osób i pięć rowerów. Przystanki zostały zbudowane na Westerplatte, przy Twierdzy Wisłoujście, przy ul. Wiosny Ludów, na Targu Rybnym, przy Narodowym Centrum Żeglarstwa, Zielonym Moście i w Górkach Zachodnich. Przystanie wraz z przystankami przy Żabim Kruku, Siennej Grobli II i Tamka dysponują ponad 50 miejscami dla jednostek pływających. Inwestycja kosztowała ponad 37 mln zł, z czego ok. 17 mln zł to fundusze unijne. Resztę sfinansowało miasto.

### MTG mają nową siedzibę

Centrum wystawienniczo-kongresowe AmberExpo zostało uroczystie otwarte 24 kwietnia w gdańskiej Letnicy. Główna hala wystawiennicza ma 12 tys. m<sup>2</sup> powierzchni. Nowa siedziba MTG składa się z sześciokondygnacyjnego budynku biurowego oraz centrum konferencyjnego z czterema salami. Parkingi pomieszczą 450 samochodów. Budowa centrum kosztowała ponad 180 mln zł netto. Teren pod budowę o powierzchni 6,5 ha przekazało miasto.

### Gdyński dworzec jak nowy

Gdyński dworzec przeszedł dwuletni remont, który kosztował ponad 40 mln zł. Wszystko pod nadzorem konserwatora zabytków. W sali restauracyjnej odkryto fragmenty fresków, które przedstawiają mapy oraz mitologiczne motywy dotyczące podróży, nawigacji i geografii. Na dworcu zainstalowano nowoczesne systemy bezpieczeństwa. Jest też monitoring, a na podróżnych czeka sześć kas biletowych PKP Intercity, jedna kasa PKP SKM i dwie kasy Przewozów Regionalnych, a także informacja kolejowa. Dworzec został w pełni przystosowany



do potrzeb osób niepełnosprawnych. Pojawiła się też atrakcja turystyczna – fotoplastykon, w którym można obejrzeć historię gdyńskiej kolei oraz filmową i fotograficzną dokumentację zakończonej modernizacji. Inwestycja była współfinansowana ze środków Unii Europejskiej, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Uroczyste otwarcie wyremontowanego dworca odbyło się 5 czerwca 2012 r.

### Z Gdyni do Berlina koleją

Bezpośrednie połączenie Gdyni z Berlinem uruchomiły PKP Intercity i Deutsche Bahn Fernverkehr AG. „Berlin–Gdynia–Express” będzie wyruszał z Gdyni codziennie o godz. 6.06, a do celu podróży powinien przyjechać o godz. 13.12. W drogę powrotną do Gdyni skład z Berlina ma odjeżdżać o godz. 15.40, a do stacji końcowej powinien dojechać o godz. 22.41.

### Powstanie Pomorska Grupa Kompetencji Klastrowych

Pod patronatem marszałka województwa pomorskiego ma powstać Pomorska Grupa Kompetencji Klastrowych. To pilotażowe w skali kraju przedsięwzięcie ma skupić liderów i animatorów pomorskiej sceny klastrowej z różnych branż. Zadaniem grupy będzie z jednej strony rozwijanie kompetencji liderów i animatorów inicjatyw klastrowych z regionu, z drugiej zaś wypracowanie w województwie spójnych ram dla rozwoju polityki klastrowej. Grupę będą tworzyć przedstawiciele firm reprezentujących pomorskie instytucje badawczo-rozwojowe, przedsiębiorstwa oraz instytucje otoczenia innowacji.

### Umowa o małym ruchu granicznym – promocja polskich miast w Rosji

Umowa o małym ruchu granicznym została podpisana 14 grudnia 2011 r. w Moskwie i została ratyfikowana przez strony umowy. Wprowadza

ona liczne ułatwienia w kontaktach mieszkańców Obwodu Kaliningradzkiego z mieszkańcami części województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. W pierwszym z nich umową zostały objęte miasta: Sopot, Gdańsk, Gdynia i powiaty: malborski, pucki, nowodworski oraz gdański. W drugim województwie – miasta: Elbląg, Olsztyn i powiaty: giżycki, mrągowski, elbląski, kętrzyński, olsztyński, braniewski, gołdapski, lidzbarski, olecki, bartoszycki, węgorzewski. Podstawą do przekraczania granicy jest ważny dokument potwierdzający tożsamość, wydawany specjalnie mieszkańcom strefy przygranicznej. Upoważnia on do wielokrotnego przekraczania granicy. Koszt zezwolenia wynosi 20 euro. W związku z umową Gdańsk promował się w Kaliningradzie. Najpierw, 10 kwietnia, otwarta została wystawa fotograficzna w Muzeum Bursztynu – jednej z najważniejszych atrakcji turystycznych rosyjskiego miasta. Dwa dni później Gdańsk wziął udział w targach turystycznych Jantur 2012. W ramach imprezy zorganizowano warsztaty turystyczne z udziałem przedstawicieli rosyjskich biur podróży. Gdańsk wspólnie z Elblągiem i Olsztynem przygotował specjalną prezentację dla uczestników warsztatów, a na zakończenie imprezy tradycyjny polski poczęstunek. Promocję Gdańska w Kaliningradzie zorganizowało Biuro Prezydenta ds. Promocji Miasta wspólnie z Polską Organizacją Turystyczną w Moskwie. Z roku na rok rośnie liczba Rosjan odwiedzających Gdańsk. Według szacunków polskiego konsulatu w Kaliningradzie, tylko w roku ubiegłym wydano ponad 100 tys. wiz do Polski. Głównym celem wizyt Rosjan w Gdańsku są zakupy w galeriach handlowych oraz aktywny wypoczynek i zwiedzanie miasta.

### Prawie tysiąc gości na EKF

Bezpieczeństwo i stabilność Unii Europejskiej, konkurencyjność spółek strategicznych a struktura właścicielska, finansowanie wydobywania gazu łupkowego – to wybrane zagadnienia, o których

dyskutowali uczestnicy II Europejskiego Kongresu Finansowego w Sopocie. W trzydniowym spotkaniu, trwającym od 23 do 25 maja 2012, udział wzięło około tysiąca uczestników: ekonomistów, przedsiębiorców i naukowców. Serię ponad dwudziestu paneli otworzyła debata poświęcona sposobom przezwyciężenia kryzysu zaufania na rynkach finansowych. Współorganizatorami II Europejskiego Kongresu Finansowego byli: Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową i Gdańska Akademia Bankowa, Giełda Papierów Wartościowych w Warszawie, Bank Pekao SA oraz firma NDI SA. Głównymi partnerami byli PGE SA oraz Bank PKO BP.

### Powołano POLMAR

Morskie konsorcjum naukowe POLMAR powstało dzięki porozumieniu pięciu instytutów badawczych. Uroczyste podpisanie umowy konsorcjum odbyło się 24 kwietnia br. w Warszawie. Instytucje razem poprowadzą badania ochrony wód Morza Bałtyckiego i eksploatacji jego zasobów. Konsorcjum tworzą Instytut Oceanologii PAN w Sopocie, Morski Instytut Rybacki w Gdyni, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB w Warszawie, Państwowy Instytut Geologiczny PIB w Warszawie oraz Instytut Morski w Gdańsku. Już teraz członkowie konsorcjum prowadzą badania związane z umiejscowieniem farm wiatrowych na Morzu

Bałtyckim. Polskie obszary morskie to w sumie 30,6 tys. km<sup>2</sup>, co odpowiada prawie 10 proc. lądowej powierzchni kraju. Pod dnem morskim kryją się cenne surowce mineralne, morze kształtuje klimat sporej części Polski, a ekosystem – całkowicie odmienny od lądowego – wymaga adekwatnych metod ochrony. Programy badań naukowych Bałtyku realizuje obecnie kilkanaście wyższych uczelni, resortowych instytutów naukowo-badawczych i placówek Polskiej Akademii Nauk.

### Gdańsk wygrywa Euro 2012

Zagraniczne media szeroko informowały o Gdańsku – współgospodarzu piłkarskich mistrzostw Europy. Według szacunków biura prezydenta Gdańska ds. promocji, do połowy czerwca ukazało się kilkanaście tysięcy materiałów, w których jest mowa o Gdańsku. To promocja, której szacunkowy koszt mógł wynieść około 24 mln euro. Najwięcej informacji można było znaleźć w mediach hiszpańskich i niemieckich, następnie w irlandzkich i chorwackich. Według szacunków 99 proc. zagranicznych materiałów zamieściło pozytywne informacje o Gdańsku. Warto przypomnieć, że w czerwcu 2012 roku w Gdańsku odbyły się 4 mecze w ramach EURO 2012 – 3 mecze grupowe oraz jeden mecz ćwierćfinałowy.

1 Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową od stycznia 2001 roku prowadzi badanie koniunktury gospodarczej w województwach. Badanie prowadzone jest metodą testu koniunktury, polegającą na comiesięcznym ankietowaniu określonej grupy podmiotów gospodarczych. Ankietowani odpowiadają na pytania dotyczące swoich odczuć związanych z ogólną sytuacją gospodarczą w województwie oraz na pytania dotyczące sytuacji swoich firm. Pytania dotyczą między innymi poziomu produkcji, sprzedaży, zatrudnienia.

Szczegóły: [http://ibngr.pl/index.php/pl/lewe\\_menu/koniunktura\\_w\\_wojewodztwach](http://ibngr.pl/index.php/pl/lewe_menu/koniunktura_w_wojewodztwach)

2 Dane za rok 2012 pochodzą ze zbioru otwartego, co oznacza, że przez cały rok sprawozdawczy rejestrowane są dane dotyczące wszystkich miesięcy (bieżących i poprzednich w przypadku dosyłania brakujących danych) oraz korekt rejestrowanych za okres sprawozdawczy, którego dotyczą. Dane na dzień 16.08.2012.

3 Do krajów byłego ZSRR należą: Azerbejdżan, Białoruś, Kazachstan, Kirgistan, Mołdawia, Rosja, Ukraina, Uzbekistan. Do krajów kapitalistycznych zaliczają się m.in.: Watykan, Norwegia, Liechtenstein i Szwajcaria w Europie, USA, Australia, Japonia, Kanada, Singapur, Nowa Zelandia, Wyspy Marshalla. Za kraje Europy Środkowo-Wschodniej uważa się m.in.: Bośnię i Hercegowinę, Chorwację, Serbię i Czarnogórę.

Niniejszy artykuł powstał na podstawie następujących materiałów, w całości opublikowanych na stronie internetowej PPG ([www.ppg.gda.pl](http://www.ppg.gda.pl)): A. Hildebrandt, 2012, *Handel zagraniczny w województwie pomorskim*, I. Wysocka, 2012, *Wiadomości gospodarcze*, P. Susmarski, 2012, *Koniunktura gospodarcza w województwie pomorskim w czerwcu 2012 r.*, M. Tarkowski, 2012, *Poziom rozwoju gospodarczego województwa pomorskiego i jego zmiany w czerwcu 2012 r.*

Opis ważniejszych wydarzeń przygotowała I. Wysocka. Wyboru i zestawienia dokonał M. Tarkowski.

#### O AUTORZE:

Dr Maciej Tarkowski jest pracownikiem naukowym Obszaru Badań Regionalnych w Instytucie Badań nad Gospodarką Rynkową oraz Instytutu Geografii Uniwersytetu Gdańskiego. Ekspert w dziedzinie teorii regionu i rozwoju regionalnego, autor licznych publikacji o zasięgu krajowym i zagranicznym.





# miastoplus

## Zarządzanie metropoliami XXI w.



- Jakość życia ■ Nowoczesne miasto
- Przestrzeń dla kultury ■ Innowacyjna gospodarka

**Gdańsk, 26-27.11.2012**

amber**exp**⊙

Centrum Wystawienniczo-Kongresowe, ul. Żaglowa 11

## WSTĘP WOLNY

PROGRAM KONFERENCJI I REJESTRACJA: [www.miastoplus.com.pl](http://www.miastoplus.com.pl)

organizatorzy



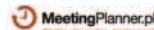
Fundacja „Instytut miastoMAJÓC”

patronat

partnerzy



patronat medialny



# Mamy energię na przyszłość



## PRZYŁĄCZ SIĘ

Ještěśmy polskim holdingiem energetycznym, z 16-procentowym udziałem w rynku sprzedaży energii. Zajmujemy się wytwarzaniem, obrotem, dystrybucją i przesyłem energii elektrycznej oraz ciepła. Stawiamy na ciągły rozwój. Już w tej chwili dostarczamy prąd do 2,5 mln gospodarstw domowych i 300 tys. firm oraz eksploatujemy 162 tys. km linii energetycznych na obszarze ¼ powierzchni Polski. Z energią patrzymy w przyszłość.

[www.energa.pl](http://www.energa.pl)



**Energa**

# Przyszłość na solidnych filarach

Świat ulega ciągłym zmianom. Przyszłość przyniesie nieznaną dziś możliwości i wyzwania. Czy wiesz, gdzie będziesz za kilka lub kilkanaście lat? Kim będziesz i co będzie dla Ciebie najważniejsze? Wszyscy musimy reagować na zmiany w naszym otoczeniu, ale żeby wykorzystać możliwości i sprostać wyzwaniom jutra, trzeba być przygotowanym na nie już dziś. Dlatego działalność Grupy Kapitałowej LOTOS opiera się na nieustannych inwestycjach w przełomowe i czyste technologie, budowaniu relacji z partnerami oraz zrównoważonym rozwoju we wszystkich wymiarach naszej działalności. Dzięki temu możemy wspólnie spoglądać w pewniejszą i lepszą przyszłość.

# **Pomorski Przegląd Gospodarczy**

## **Transport - po co, jak i dokąd?**

Temat wydania:

W numerze:

Mario Raich	<i>InfoAutostrady - drogi do przyszłości</i>
Stefan Dunin-Wąsowicz	<i>Bliżej i na miarę</i>
Sławomir Nowak	<i>Mamy zbyt wiele do nadrobienia</i>
Tomasz Komornicki	<i>Komu mają służyć polskie drogi?</i>
Jerzy Gajewski	<i>Transport to gra zespołowa</i>
Mieczysław Struk	<i>(Po)morski hub logistyczny?</i>
Boris Wenzel	<i>Okno na świat dla Europy Wschodniej</i>
Tomasz Kloskowski	<i>Najpierw gospodarka...</i>
Jan Burnewicz	<i>Uwierzyć w innowacje</i>
Andrzej Bojanowski	<i>Nie ma drogi na skróty</i>
Piotr Lorens	<i>Drogowskazem - style życia</i>