



# Pomorski Przegląd Gospodarczy

**DOLNA WISŁA  
- WSPÓLNA SPRAWA**

Numer 2/2014 (61)

ISSN 1506-6150

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

Partnerzy i sponsorzy Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego:

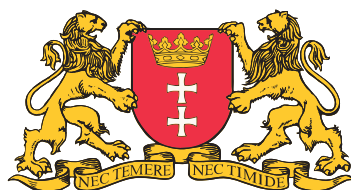
Samorząd Województwa Pomorskiego, Miasto Gdańsk,

Grupa LOTOS S.A., Grupa ENERGA S.A.,

Nordea Bank Polska S.A.



SAMORZĄD  
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



GDAŃSK  
miasto wolności



# W NUMERZE

## DOLNA WISŁA – WSPÓLNA SPRAWA

- prof. dr hab. inż. Romuald Szymkiewicz **9** *Zaniedbane korzyści*
- Mirosław Bieliński **13** *Wszystko naraz – to nam się opłaci*
- dr Maciej Grabowski **18** *Wodna reorganizacja*
- Mariusz Grendowicz **23** *Samo państwo nie da rady*
- Adam Struzik,  
Jacek Protas,  
Piotr Całbecki,  
Mieczysław Struk **28** *Dolna Wisła z perspektywy regionów*
- Edward Ossowski **33** *Wypłynemy z paradoksów*
- Hanna Dzikowska **37** *Ochrona środowiska to też rozwój*
- dr Tomasz Sowiński **41** *Wisłostrategia*
- dr Maciej Tarkowski **46** *Sytuacja gospodarcza województwa pomorskiego w I kwartale 2014 roku*

**redaktor naczelny**

Jan Szomburg Jr.

**redaktor prowadzący**

Wojciech Woźniak

**korekta i dystrybucja**

Katarzyna Topka

**ilustracje i projekt okładki**

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



**Jan Szomburg Jr.**

wiceprezes Zarządu  
Instytutu Badań  
nad Gospodarką Rynkową,  
redaktor naczelny  
Pomorskiego Przeglądu  
Gospodarczego



**Wojciech Woźniak**

redaktor prowadzący  
Pomorskiego Przeglądu  
Gospodarczego

Rozwój naszego kraju w ostatnich 25 latach opierał się głównie na działaniach indywidualnych i aktywnościach zorientowanych na sukces w krótkim horyzoncie czasowym. Ta recepta, choć okazała się skuteczna w szybkim nadrobieniu podstawowych zaległości (np. pobudzaniu przedsiębiorczości), zaczyna jednak tracić swoją użyteczność, gdy przechodzimy na wyższy poziom rozwoju. Coraz lepiej widać, że istnieje gros problemów czy wyzwań, które wymagają myślenia i działania zbiorowego – a więc zrozumienia istoty dobra wspólnego i podjęcia współpracy. Są to zazwyczaj przedsięwzięcia złożone, dotykające wielu sfer, angażujące różne grupy społeczne i podmioty życia społecznego.

Takim wyzwaniem, szczególnie istotnym dla Pomorza, jest właśnie sprawa Dolnej Wisły. Jej zagospodarowanie: regulacja, udroźnienie, zabezpieczenie przeciwpowodziowe w sposób nieszkodliwy dla środowiska przyrodniczego wymaga współpracy wielu środowisk i branż: energetycznej, transportowej, turystycznej, a także organizacji społecznych, ekologów, samorządów oraz władz centralnych. Współpracy dobrze skoordynowanej – jedna decyzja w danym obszarze może rodzić szereg konsekwencji w innym, np. budowa zbyt niskiego mostu może uniemożliwić transport barkami określonych ładunków.

Wzajemnie „widzenie się” działań podejmowanych w różnych obszarach jest bardzo istotne z jeszcze jednego powodu – ponoszonych przez nas wydatków. Zagospodarowanie Dolnej Wisły jest projektem bardzo kosztownym – jego wartość szacuje się na ok. 30 mld złotych. To olbrzymia kwota, ale jeśli weźmiemy pod uwagę sumy, które wydajemy co kilka lat chociażby na łagodzenie skutków powodzi, erozji związanej z rozlewaniem się rzeki, budowę mostów, a także potencjalne zyski, które mogą płynąć z uregulowania Dolnej Wisły (w transporcie, hydroenergetyce, turystyce itd.) – okaże się, że możemy podołać także finansowej stronie tego wyzwania. Istnieje jeden, bardzo ważny warunek – musimy działać razem, a nasze wspólne wysiłki muszą być dobrze skoordynowane. Tylko wtedy będziemy mogli skorzystać z efektu skali i synergii pracy wszystkich interesariuszy i zaangażowanych środowisk.

Dolna Wisła może stać się zatem swego rodzaju kamieniem milowym, ale nie tylko w sferze gospodarki wodnej. Może być przełomowym przedsięwzięciem na nowej drodze rozwoju naszego kraju, „laboratorium” i „szkołą” wspólnotowego działania. Jest szansą na to, by nauczyć się, że to co nieosiągalne indywidualnie – jest do zrobienia wspólnymi siłami.

## PODZIĘKOWANIA:

*Redakcja „PPG” dziękuje prof. dr hab. inż. Romualdowi Szymkiewiczowi z Wydziału Inżynierii Lądowej Środowiska Politechniki Gdańskiej, prof. dr hab. Krystynie Wojewódzkiej-Król z Katedry Polityki Transportowej Uniwersytetu Gdańskiego, prof. dr hab. inż. Wojciechowi Majewskiemu z Instytutu Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk, prof. dr hab. inż. Markowi Szmytkiewiczowi z Instytutu Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk, prof. dr hab. Zygmuntovi Babińskiemu z Wydziału Kultury Fizycznej, Zdrowia i Turystyki Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, Prezesowi Mirosławowi Bielińskiemu z Grupy Energa S.A., Ministrowi Maciejowi Grabowskiemu z Ministerstwa Środowiska, Dyrektor Hannie Dzikowskiej z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, Prezesowi Witoldowi Sumiślawskiemu z Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, Prezesowi Mariuszowi Grendowiczowi z Polskich Inwestycji Rozwojowych, Kamilowi Wyszowskiemu z UNDP, Prezesowi Edwardowi Ossowskiemu z Żeglugi Bydgoskiej, Mieczysławowi Strukowi – Marszałkowi Województwa Pomorskiego, Leszkowi Ruszczykowi – Wicemarszałkowi Województwa Mazowieckiego, Edwardowi Hartwichowi – Wicemarszałkowi Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Dyrektorowi Jerzemu Wciśle z Biura Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Elblągu, Redaktorowi Naczelnemu Mariuszowi Szmidce z „Dziennika Bałtyckiego” oraz wszystkim osobom uczestniczącym w debacie za inspirację i udział w sesji „Dolna Wisła jako dobro wspólne” podczas VII Pomorskiego Kongresu Obywatelskiego, która była fundamentem niniejszego wydania „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”.*

# Dolna Wisła – wspólna sprawa



prof. dr hab. inż.  
Romuald Szymkiewicz  
Wydział Inżynierii Lądowej  
i Środowiska Politechniki  
Gdańskiej

## Zaniedbane korzyści

Dolna Wisła jako dobro wspólne – ta koncepcja nie budzi wątpliwości. Problem tkwi jednak w tym, że owo wspólne dobro zostało przez nas bardzo zaniedbane. Na Wisłę trzeba jednak patrzeć nie jak na kłopot, a raczej przez pryzmat pewnych wyzwań, jakie przed nami stoją oraz potencjałów, które w tej rzece drzemią. Sprostanie im będzie wymagało sporego wysiłku, jednak warto podjąć ten trud, bo społeczne i ekonomiczne korzyści, które możemy dzięki temu zyskać, są nie do przecenienia. Potwierdzają to też przykłady rozwiniętych krajów europejskich, które już wiele lat temu uporządkowały swoje rzeki i do dziś czerpią z nich duże profity gospodarcze. Czy my również pójdziemy tą drogą?

9



Mirosław Bieliński  
prezes Zarządu Energa S.A.

## Wszystko naraz – to nam się opłaci

Od lat wydajemy miliardy złotych na likwidację skutków powodzi. Ponosimy nakłady, lecz w zamian nie otrzymujemy niczego trwałego. Alternatywą dla tych „szyfowych” wydatków jest budowa Kaskady Dolnej Wisły. Trzymając się pierwotnej koncepcji, osiem stopni wodnych pomiędzy Warszawą a Gdańskiem ureguluje bieg rzeki, chroniąc ludzi i środowisko przed powodziami oraz pozwoli lepiej wykorzystać Wisłę do celów energetycznych, transportowych i turystycznych. Inwestycja nie jest łatwa, szczególnie w sferze formalno-prawnej. Nie realizujemy jej jednak krok po kroku, lecz zbudujemy wszystkie zapory jednocześnie. W przeciwnym razie korzyści zostaną odsunięte w czasie o co najmniej dwa pokolenia, a przez cały ten okres będziemy zmuszeni do dalszego ponoszenia olbrzymich kosztów.

13



dr Maciej Grabowski  
Minister Środowiska

### Wodna reorganizacja

Gospodarka wodna nie jest obszarem, który dominuje w debacie publicznej. Nie oznacza to natomiast, że nie jest ona kwestią ważną. Wbrew niektórym opiniom, nie jest też prawdą, że w sferze gospodarowania wodami nic się w Polsce nie robi. Ostatnie lata stały pod znakiem skokowego wzrostu inwestycji w tej dziedzinie. Ale nie tylko ilość jest ważna. Dostrzegamy potrzebę bardziej holistycznego i długoterminowego spojrzenia na gospodarkę wodną. Pracujemy nad dostosowaniem regulacji do europejskiej Ramowej Dyrektywy Wodnej. Chcemy też przeorganizować podział kompetencji w taki sposób, by nie koncentrować w jednym miejscu zbyt wielu zadań oraz by rząd miał większy wpływ na to, co dzieje się w tym obszarze. To pozwoli na lepszą koordynację działań. Ważne jest, by w procesach tych aktywnie uczestniczyły nie tylko władze centralne, ale i regiony.

18



Mariusz Grendowicz  
prezes Zarządu, Polska  
Inwestycje Rozwojowe S.A.

### Samo państwo nie da rady

Budowa Kaskady Dolnej Wisły to potencjalnie najbardziej kosztowny projekt inwestycyjny w historii naszego kraju. Choć jego wartość to prawie 30 miliardów złotych, nie przeszkadza to niektórym twierdzić, że to państwo powinno wziąć tę inwestycję na swoje barki. Jeśli tak by się stało, to za przedsięwzięcie zapłaciłoby obecne pokolenie w postaci podwyższonych podatków albo też przyszłe – poprzez zadłużenie kraju. Może więc lepiej dać odetchnąć portfelom obywateli i stworzyć model szerokiego partnerstwa publiczno-privatnego, w którym do wspólnej skarbonki będzie wrzucał zarówno Skarb Państwa, samorządy, firmy ubezpieczeniowe, firmy transportowe, konsumenci energii elektrycznej, jak i wiele innych podmiotów? Wspólne działanie to jedyna rozsądna droga.

23

Adam Struzik  
marszałek województwa  
mazowieckiego

Jacek Protas  
marszałek województwa  
warmińsko-mazurskiego

Piotr Całbecki  
marszałek województwa  
kujawsko-pomorskiego

Mieczysław Struk  
marszałek województwa  
pomorskiego

### Dolna Wisła z perspektywy regionów

Dolna Wisła to żywotny interes nadwiślańskich regionów: mazowieckiego, kujawsko-pomorskiego, warmińsko-mazurskiego i pomorskiego. Dostrzegają one strategiczne znaczenie tej rzeki i chcą mocno angażować się w przedsięwzięcia związane z jej zagospodarowaniem. Czym dla władarzy czterech województw jest zatem Dolna Wisła? To ważny szlak transportowy o dużym znaczeniu krajowym i międzynarodowym, alternatywa dla innych dróg spedycji towarów, „dźwignia” dalszego rozkwitu polskich portów morskich, szansa na rozwój miast leżących nad Wisłą i milionów ich mieszkańców, ekspansja nowych branż związanych z gospodarką wodną, nowe atrakcje turystyczne, platforma do współpracy międzyregionalnej i międzynarodowej, szczególnie z naszymi wschodnimi sąsiadami.

28





**Edward Ossowski**  
prezes Zarządu, Żegluga  
Bydgoska Sp. z o. o.

### Wypłyniemy z paradoksów

Jeszcze pół wieku temu Wisła była ważną śródlądową drogą wodną. Dzisiaj żegluga transportowa na tej rzece praktycznie nie istnieje. Paradoksalnie, jej kres przyszedł wraz z budową stopnia wodnego we Włocławku, który miał pomóc w uregulowaniu rzeki. Niestety, zaniechanie budowy kolejnych etapów Kaskady Dolnej Wisły przyniosło odwrotny skutek. Wisła jest rzeką nie tylko nieżeglowną, ale i zaniedbaną, mającą wręcz wyniszczający wpływ na otaczające ją środowisko. Uregulowanie dolnego odcinka Wisły przywróciłoby rzecznej żegludze dawny blask, szereg gospodarczych owoców, ale także – czego zdają się nie dostrzegać kręgi ekologów – pozytywnie wpłynęłoby na jakość środowiska przyrodniczego. Wydaje się, że musimy odpowiedzieć sobie na zasadnicze pytanie: czy chcemy, by Wisła pozostała zaniedbanym i niszczącym skansenem, czy z powrotem uczynimy ją częścią ważnego szlaku handlowego, którym będzie można przewozić ładunki nawet do Morza Czarnego?

33



**Hanna Dzikowska**  
dyrektor Regionalnej Dyrekcji  
Ochrony Środowiska w Gdańsku

### Ochrona środowiska to też rozwój

Wisła jest objęta europejskim programem Natura 2000. Oznacza to, że każde działania podejmowane na tej rzece muszą być postrzegane przez pryzmat ochrony środowiska. Dbalność o przyrodę nie jest jednak, jak sądzą niektórzy, fanaberią ekologów czy urzędników i zbędną przeszkodą na ścieżce cywilizacyjnego rozwoju. Troska o naturę to realna konieczność. Realizacja inwestycji, także tych na Dolnej Wiśle, musi brać pod uwagę interes przyrody – jej dobra kondycja przełoży się pozytywnie na poziom naszego życia. Przykłady takich zrównoważonych projektów pokazują, że to podejście jest realne.

37



**dr Tomasz Sowiński**  
prezes Związku  
Miast Nadwiślańskich  
oraz pracownik naukowy  
Uniwersytetu Gdańskiego

### Wisłostrategia

Idea zagospodarowania odcinka Dolnej Wisły przez utworzenie tam kaskady jest koncepcją znaną od dziesięcioleci. Mimo tego, że jej realizacja niesie za sobą szereg korzyści w wielu ważnych dziedzinach, to do tej pory nie możemy doczekać się decyzji w tej sprawie. Dlaczego tak jest? Przede wszystkim w środowiskach decydentów brakuje strategicznego i horyzontalnego podejścia. W gospodarce wodnej „coś” jest robione, ale nie ma koordynacji działań administracji centralnej, przez co tracimy efekt synergii i nie osiągamy trwałych rezultatów. Sytuacji nie ułatwia fakt, że Kaskada Dolnej Wisły jest przedsięwzięciem rozłożonym na wiele lat, co zdecydowanie zmniejsza jej „polityczną atrakcyjność”.

41





*prof. dr hab. inż.*  
**Romuald**  
**Szymkiewicz**

*Wydział Inżynierii Lądowej  
i Środowiska Politechniki  
Gdańskiej*

## ZANIEDBANE KORZYŚCI

**D**olna Wisła jako dobro wspólne – ta koncepcja nie budzi wątpliwości. Jednak jeśli zadamy pytanie o korzyści z niej płynące, o odpowiedź jest już trudniej. Zdecydowanie łatwiej wychodzi listowanie zagrożeń i niedostatków – głównie tych powodziowych i ekologicznych – związanych z królową polskich rzek. Na dolną Wisłę trzeba jednak patrzeć raczej przez pryzmat pewnych wyzwań, jakie przed nami stoją oraz potencjałów, które w tej rzece drzemią.

Pierwszą kwestią jest transport. Polskie porty się rozwijają, pojawiać się będzie zatem coraz większa presja na istniejącą infrastrukturę transportową. Przy założeniu dalszej ekspansji polskich portów oraz zwiększania ich przewag konkurencyjnych, np. w handlu z krajami Europy Środkowo-Wschodniej jest prawdopodobne, że drogi kołowe i kolejowe nie będą w stanie udźwignąć rosnącego obciążenia. W naturalny więc sposób wskazane będzie przesunięcie części ładunków w kierunku transportu wodnego śródlądowego. Należy też rozpatrywać Dolną Wisłę jako część ważnego europejskiego korytarza transportowego (Dolna Wisła jest

***Przy założeniu dalszej ekspansji polskich portów oraz zwiększania ich przewag konkurencyjnych jest prawdopodobne, że drogi kołowe i kolejowe nie będą w stanie udźwignąć rosnącego obciążenia.***

fragmentem międzynarodowych śródlądowych dróg wodnych: E40 – Bałtyk-Morze Czarne i E70 – Atlantyk-Bałtyk).

Po drugie, dolna Wisła reprezentuje znaczny potencjał energetyczny szacowany na około 800 MW, a więc ok. ½ mocy Elektrowni Opole. Stanowi to ok. 50% potencjału wszystkich polskich rzek. Potencjału, który aktualnie jest wykorzystywany w... 11%. Dla porównania Francuzi, będący w światowej czołówce, zagospodarowują niemal 100% energetycznych zasobów swoich rzek.

Po trzecie, Dolna Wisła to także możliwość zaopatrzenia w wodę regionów o najniższej w Polsce wysokości opadów (Kujawy, północne Mazowsze). Retencja wody jest w naszym kraju problemem naprawdę palącym, choć raczej nieobecnym w debacie publicznej. Jednak liczby nie kłamią – w przeliczeniu na mieszkańca mamy mniejsze zasoby wody pitnej (1700 m<sup>3</sup>) niż dość sucha Hiszpania (2400 m<sup>3</sup>). Dla porównania w Finlandii jest to 20 700 m<sup>3</sup>.

Kolejny obszar możliwości wykorzystania potencjału Dolnej Wisły to turystyka, rekreacja i sporty wodne. Dziś w ten sposób wykorzystuje tę rzekę jedynie garstka zapaleńców i pasjonatów. Dla reszty społeczeństwa Wisła pozostaje jednak swego rodzaju *terra incognita*.

Widać zatem, że Wisła daje nam ogrom rozwojowych możliwości. Co zrobić, by te potencjały

wyzwolić? Jeśli chcielibyśmy w sposób zintegrowany je wykorzystać, to jedynym rozwiązaniem technicznym jest budowa kaskady stopni wodnych. Kaskada bowiem umożliwi kompleksowe osiągnięcie wszystkich wymienionych celów, włączając również ochronę przed powodzią. W wymiarze inwestycyjnym jest to projekt o wielkim zasięgu i rozmachu finansowym, wymagający dużego wysiłku. Jego orientacyjny koszt szacowany jest na ok. 28 miliardów złotych. Można jednak założyć, że inwestycja ta będzie realizowana w sposób sekwencyjny, co przełoży się na postępujący udział dochodów (generowanych dzięki oddawaniu poszczególnych etapów) w strukturze jej finansowania. Dodatkowo mnogość interesariuszy tego przedsięwzięcia (energetyka, transport, turystyka i inne) powoduje, że koszt ten może być rozłożony na różne sektory i wiele podmiotów. Ważną cechą inwestycji w kaskadę stopni wodnych jest jej kompleksowość i możliwość realizowania w oparciu o krajowy potencjał (za wyjątkiem części specjalistycznego wyposażenia). To z kolei może przełożyć się na generację miejsc pracy, rozwój rodzimych technologii, a w rezultacie większą konkurencyjność naszej gospodarki. Dolna Wisła może stać się korytarzem transportowo-gospodarczym o dużym znaczeniu nie tylko dla Polski, ale i dla krajów sąsiednich.

***Ważną cechą inwestycji w kaskadę stopni wodnych jest jej kompleksowość i możliwość realizowania w oparciu o krajowy potencjał. To z kolei może przełożyć się na generację miejsc pracy, rozwój rodzimych technologii i konkurencyjność gospodarki.***

*Kraje rozwinięte mają uregulowaną gospodarkę rzeczną nie dlatego, że są bogate. One są bogate między innymi dlatego, że tę sferę uporządkowały.*

Mając na uwadze ewidentne korzyści, jakie wynikną z budowy kaskady, powinniśmy równocześnie zdać sobie sprawę z poważnych ograniczeń dotyczących każdego przedsięwzięcia związanego z ingerencją w Dolną Wisłę. Jednym z poważniejszych obostrzeń, z którym przyjdzie się mierzyć realizatorom takiego projektu jest fakt, że obszar ten objęty jest programem Natura 2000. Z tego powodu postępowanie musi być niezwykle wyważone i przemyślane tak, by ingerencja w przyrodę była możliwie najmniejsza. Nie ulega jednak wątpliwości, że zastosowanie niskich progów o odpowiedniej konstrukcji zminimalizuje negatywne środowiskowo skutki inwestycji. Z drugiej strony, realizacja koncepcji kaskady będzie miała gros proekologicznych rezultatów – umożliwi wykorzystanie „zielonej energii”, umożliwi przerzucenie części ładunków z ekologicznie uciążliwego transportu kołowego na transport wodny, zapobiegnie też dewastującemu naturę niekontrolowanemu rozlewaniu się rzeki poza jej koryto.

Wyzwanie, jakie przed nami stoi jest olbrzymie. Podobnie jak wielki jest dystans, jaki dzieli nas pod względem wykorzystania rzek od innych krajów. Europa Zachodnia zagospodarowała je już praktycznie całkowicie. Dużo pod tym względem dzieje się też w krajach najszybciej rozwijających się, jak na przykład: Chiny, Brazylia i Pakistan. O tym, jak stosunkowo niewielkim przedsięwzięciem w skali europejskiej jest Kaskada Dolnej Wisły mogą świadczyć pewne proporcje. W naszym kraju, zgodnie z definicją Międzynarodowej Komisji Wielkich Zapor<sup>1</sup>, jest obecnie 37 takich obiektów. Te dodatkowe na odcinku Dolnej Wisły zwiększyłyby tę liczbę do 45. Jak to wygląda w Europie? Hiszpania ma 1200 dużych zapór (od roku 1990 budowano ich około 20 rocznie!), Włochy – 570, Francja – 550, Wielka Brytania – 490. Z pewnością może pojawić się argument wyższego rozwoju tych krajów, większej dostępności środków na realizację takich przedsięwzięć. Ale czy aby na pewno ten związek przyczynowo-skutkowy miał taki kierunek? Otóż nie. Kraje te uporządkowały swoją gospodarkę wodną nie dlatego, że są bogate. One są bogate między innymi dlatego, że tę sferę uregulowały.

<sup>1</sup> Zapora duża to taka, która daje spiętrzenie większe niż 15 metrów lub tworzy zbiornik o pojemności większej niż 15 mln m<sup>3</sup> (przyp. aut.)

#### O AUTORZE:

Prof. dr hab. inż. Romuald Szymkiewicz jest kierownikiem Katedry Hydrotechniki Wydziału Inżynierii i Środowiska oraz prorektorem Politechniki Gdańskiej. Jest autorem ponad 90 publikacji na temat hydrauliki, hydrologii i metod numerycznych wydanych w kraju i za granicą, w tym 10 książek i monografii. Członek Rady Naukowej Instytutu Geofizyki PAN w Warszawie, Rady Naukowej Instytutu Budownictwa Wodnego PAN w Gdańsku, Instytutu Oceanologii PAN w Sopocie, Krajowej Rady Gospodarki Wodnej, Komitetu Gospodarki Wodnej PAN, Komitetu Badań Morza PAN, International Association for Hydro-Environment Engineering and Research.



## WSZYSTKO NARAZ – TO NAM SIĘ OPŁACI



*Mirosław Bieliński*

*prezes Zarządu Energa S.A.*

Rozmowę prowadzi Dominik Aziewicz, dziennikarz „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”.

### **Dominik Aziewicz:** Dlaczego prezes Grupy Energa zajmuje się problemem Dolnej Wisły?

Mirosław Bieliński: Płynąca woda jest darmowym nośnikiem energii. Nie zużywa się – po oddaniu energii jest dalej taka sama. Zatem rzeka produkuje energię elektryczną. My wytwarzamy ją w największej w Polsce elektrowni wodnej we Włocławku, która znajduje się na pierwszym i jedynym jak dotąd stopniu wodnym na Wiśle. Jednak to nie produkcja energii jest dzisiaj najpoważniejszym problemem, lecz coraz bardziej widoczna potrzeba zabezpieczenia włocławskiej zapory przed katastrofą budowlaną oraz – a może przede wszystkim – zwiększenie bezpieczeństwa

powodziowego w Dolinie Dolnej Wisły. Ponad czterdzieści lat temu, gdy budowano ten stopień, miał być on jednym z wielu w całej kaskadzie. Gdyby budowano go w zamyśle jako pojedynczy, miałby inną konstrukcję. Dziś ta jego niezamierzona samotność jawi się jako problem, od którego w dłuższej perspektywie nie uciekniemy.

### W czym zatem tkwi jego istota?

Zapora przecinająca rzekę musi na siebie przyjmować ogromny napór wody. Zabezpieczeniem dla niej jest odpowiednia konstrukcja bądź odpowiednio wysoki poziom wody z drugiej strony. W przypadku kaskady mamy do czynienia z tą drugą opcją.

We Włocławku poziom wody po drugiej stronie jest zbyt niski. Z uwagi na to, że nie zbudowano kolejnych stopni, zrzucała woda spowodowała erozję dna Wisły. Ten problem można rozwiązać. Najprościej byłoby postawić drugi stopień. Jednak od razu nasuwa się pytanie – dlaczego nie pomyśleć o całej kaskadzie?

To najlepszy sposób na gospodarcze wykorzystanie dolnego odcinka Wisły.

### Jakie są zatem opcje „gospodarczego” wykorzystania królowej polskich rzek?

Po pierwsze, Wisła stwarza duże zagrożenie powodziowe. Mieszkańcy dorzecza co kilka lat zmagają się z dramatycznymi i kosztownymi dla nich samych oraz całej gospodarki powodziami. Sądzę, że skutki każdej z nich trzeba liczyć w miliardach złotych. W przypadku dwóch ostatnich padają nawet kwoty powyżej 10 miliardów. Budowa kaskady wiązałaby się z uregulowaniem biegu rzeki, co bardzo zmniejszyłoby ryzyko powodzi.

Po drugie, kaskada mogłaby być wykorzystywana energetycznie. Na wszystkich zaporach można zainstalować turbiny produkujące czystą energię elektryczną. Otrzymalibyśmy łącznie moc około 1000 MW. Jest to równowartość jednego bloku węglowego, przy czym elektrownia wodna ma zdecydowanie więcej zalet: koszt zmienny bliski zera, nie emituje zanieczyszczeń i jest bardzo elastyczna w pracy. Co więcej, może pracować trzy razy dłużej niż normalny blok energetyczny. Obecnie w ten sposób jest wykorzystywany jedyny stopień we Włocławku. Woda jest najlepszym magazynem energii. W przypadku kaskady można świadomie kształtować wielkość jej przepływu przez kolejne stop-

nie: gdy w godzinach szczytu gwałtownie rośnie zapotrzebowanie na energię elektryczną wody przepuszcza się więcej, gdy popyt spada – ograniczamy jej przepływ. Jest to najtańszy instrument regulacyjny. Co więcej, elektrownie w ramach kaskady mogłyby nawet funkcjonować jako elektrownie szczytowo-

-pompowe, które pozwalają „magazynować” energię, gdy jest ona niepotrzebna, a tym samym stabilizując pracę całego systemu energetycznego.

Uregulowanie rzeki dzięki budowie kaskady umożliwiłoby wykorzystywanie Wisły jako drogi transportowej, która przejęłaby ciężkie, niewymagające szybkiego przewozu ładunki. Transport rzeczny odciążałby sieć kolejową i drogową, zapobiegając jednocześnie ich dewastacji – jeżeli naszymi autostradami przejedzie kilka milionów ton mniej, to posłużą one na dłużej. „Udrożnienie” Wisły i przystosowanie jej do transportu wielkogabarytowych ładunków ułatwiłoby też realizację dużych

*Stopień wodny we Włocławku w zamyśle miał być tylko jednym z wielu przedsięwzięć w ramach regulowania biegu Dolnej Wisły. W obecnym stanie jego konstrukcja źle wpływa na rzekę. Potrzebny jest kolejny stopień. Ale jeśli zdecydujemy się na drugi etap, to czemu nie pomyśleć o całej kaskadzie?*



*Pieniądze, które w ostatnich latach wydaliśmy na zabezpieczenia przeciwpowodziowe, likwidację skutków powodzi czy budowę mostów, to połowa środków potrzebnych do realizacji projektu kaskady. Ponosimy te wydatki, lecz w zamian nie otrzymujemy prawie niczego trwałego.*

inwestycji w głębi kraju. Poza tym wodna droga transportowa ożywiłaby tereny wzdłuż rzeki, zwiększając ich atrakcyjność inwestycyjną i gospodarczą.

#### **W jaki sposób?**

Po pierwsze, poprzez reaktywację portów rzecznych, na czym skorzystałyby środowiska lokalne. Zresztą korzyści dla nich byłyby dużo więcej. Drugi stopień na Wiśle, nie wspominając o całej kaskadzie, powstrzymałby proces stepowienia regionu Kujaw. Podniesienie zwierciadła wód gruntowych poprawiłby warunki uprawy roślin. Zlikwidowane zostałyby zagrożenia zatorami lodowymi, łatwiejszy byłby tranzyt lodów przepuszczanych przez jaz we Włocławku. Po wybudowaniu nowego stopnia poprawią się walory przyrodnicze tego obszaru – powstaną nowe wyspy, na których bytować będzie wiele gatunków ptaków i zwierząt. Nowe akweny z kolei dadzą impuls do rozwoju turystyki. Naturalną konsekwencją byłaby aktywizacja gospodarcza miejscowości leżących wzdłuż kaskady, również ze względu na rozwój sieci transportowej. Każdy stopień można bowiem wykorzystać jako most. I na sam koniec – zniwelowane zostaną straty ekologiczne związane z występowaniem powodzi, zarówno w dorzeczu Wisły, jak i w Bałtyku.

#### **Ile kosztowałoby zbudowanie kolejnych stopni na Wiśle?**

Nakłady szacowane na stopień poniżej Włocławka wynoszą 3 mld zł. Wydaje się, że maksymalny pułap inwestycji otrzymamy mnożąc liczbę stopni przez tę kwotę. Nie sądzę, żeby któryś z nich miałby być kosztowniejszy. Poza tym powinniśmy osiągnąć efekt skali – pewne rzeczy możemy znormalizować, wykorzystać te same projekty, doświadczenie, wiedzę itp. Niestety, wciąż kierujemy się założeniem, że skoro budowa kaskady jest koszmarnie droga i czasochłonna, to budujemy ją etapami. Pomijając fakt, że korzyści z jej powstania konsumowałyby dopiero kolejne pokolenia, to na budowę krok po kroku zwyczajnie nas nie stać. Po pierwsze, niewykorzystane aktywo i tak nas sporo kosztuje. Co roku trzeba przecież wydawać pieniądze na obwałowania, a co parę lat – na likwidację skutków powodzi. Co pewien czas budujemy też jakiś most, który kosztuje średnio około miliarda złotych. W ciągu ostatnich kilkunastu lat wydaliśmy na wymienione wyżej cele co najmniej połowę środków potrzebnych do budowy kaskady. Ponosiliśmy wydatki, a w zamian nie otrzymaliśmy prawie niczego trwałego. Wieloetapowa budowa wydłuża też czas realizacji takiej inwestycji. Warto więc dzisiaj postawić pytanie: dlaczego nie moglibyśmy budować całej kaskady jednocześnie?

*Postawienie kaskady nie jest inwestycją skomplikowaną. Zakładając jednoczesną budowę wszystkich stopni, w 10 lat można zbudować całość. Jeśli zdecydujemy się na podejście sekwencyjne, korzyści zostaną odwleczone o jakieś dwa pokolenia.*

### Czy jest to w ogóle technicznie możliwe?

A dlaczego nie? Budowa zapory wodnej nie jest przedsięwzięciem skomplikowanym, wymagającym niesamowitych zdolności technologicznych. To co robimy na jednym odcinku Wisły, możemy powtórzyć w innym. Jedynym minusem jest konieczność przygotowania obszerniejszej dokumentacji.

**Ogrom przedsięwzięcia wydaje się być nie do udźwignięcia przez jeden podmiot. Naturalnym wydaje się zbudowanie pewnego rodzaju koalicji na rzecz budowy kaskady, a to chyba nie jest łatwe zadanie.**

Zbudowanie takiej koalicji wymaga pracy koncepcyjnej. Trzeba się zastanowić, jaką formułę prawną wybrać dla takiej inwestycji. Zaangażowane zostaną środki publiczne i komercyjne. Samodzielnie Energa nie podejmie się realizacji takiego przedsięwzięcia, lecz chętnie zostanie współinwestorem. Jesteśmy gotowi, żeby poważnie zaangażować

się w projekt, jednak ze względu na publiczny charakter inwestycji główny ciężar powinny wziąć samorządy lokalne albo Skarb Państwa. Projekty w formule partnerstwa publiczno-prywatnego nie są łatwe w realizacji, choć w ostatnim czasie coraz śmielej sięgamy po tę możliwość.

**Żałujemy, że decyzja o budowie Kaskady Dolnej Wisły została podjęta. Od czego należy zacząć?**

Na początek przyjmijmy konwencję AGN. Jako akt wyższego rzędu ograniczyłaby ona część problemów formalno-prawnych, mając na uwadze, że prawie cały omawiany odcinek Wisły jest objęty programem

Natura 2000. Po drugie, trzeba zdefiniować priorytety. Osobiście dałbym pierwszeństwo zabezpieczeniu przeciwpowodziowemu, potem rozwojowi transportu i dopiero na trzecim miejscu energetyce. Bezpieczeństwa przeciwpowodziowego nigdy za wiele, natomiast tanie drogi transportowe oraz czyste i elastycznie pracujące elektrownie są nam po prostu potrzebne. Na dalszym etapie trzeba stworzyć podmiot odpowiedzialny za realizację inwestycji, dysponujący kapitałem publicznym i prywatnym. Myślę też, że można by pokusić się o uzyskanie unijnego wsparcia, szczególnie, że kraje członkowskie również skorzystałyby na rozwoju drogi wodnej.

***Czynnikiem zniechęcającym do budowy Kaskady Dolnej Wisły jest to, że korzyści z tej inwestycji będą odczuwalne dopiero za jakiś czas. Poza tym proste przedsięwzięcie od strony budowlanej jest skomplikowane w kwestiach formalno-prawnych – czas samego przygotowania dokumentów wynosi około 4–5 lat.***

**Co jest obecnie głównym czynnikiem hamującym powstanie inwestycji?**

Jest to niełatwe pytanie, bo trudne i nieodwracalne decyzje z reguły podejmuje się w ostatniej chwili. A tutaj nikt nie ma powodu, aby bić na alarm. Jednakże upływ czasu powoduje, że Kaskada Dolnej Wisły staje się

coraz bardziej złożonym zadaniem od strony formalnej, chociaż coraz bardziej oczywistym. Następne pokolenie nie będzie nas szanować za odwołanie tej decyzji. To proste przedsięwzięcie budowlane, ale skomplikowane od strony formalnej. W dużej mierze mierze na nasze życzenie, bo sami tak sobie skomplikowaliśmy otoczenie prawne.

**Jak długo mógłby trwać proces inwestycyjny?**

Przygotowanie dokumentów szacuję na 4–5 lat dla każdego ze stopni. Prace budowlane to 3–4 lata. Zakładając jednoczesną budowę wszystkich stopni, w 10 lat można zbudować całość. Jeśli zdecydujemy

się na podejście „krok po kroku”, korzyści zostaną odwleczone o jakieś dwa pokolenia.

**Podejście to nie bierze się chyba jednak znikąd – być może są po prostu pilniejsze projekty?**

Zauważyć da się następujący tok myślenia: skoro mamy mało pieniędzy to budujemy wszystko po kolei. A może ten brak pieniędzy wynika właśnie z podejścia do takich inwestycji? Słyszałem kiedyś historię, jak to w czasach socjalistycznych budowano domy, dajmy na to – w Bułgarii. Głównym problemem

było zdobycie materiałów. W związku z tym zbierało się je powoli. Tu udało się zdobyć trochę cegieł, tam trochę cementu, jakieś deseczki, dachówki. Stopniowo gromadziło się te materiały, z czasem zajmowały one cały ogród. Minęło dziesięć lat. „Mam wszystko to ruszam z budową!”. Oczywiście, cement się już do niczego się nie nadawał, deski przegniły, część cegieł się potłukła, projekt się zestarzał, i *summa summarum* koszty okazały się dużo większe.

#### O ROZMÓWCY:

Mirosław Bieliński jest prezesem Zarządu Energa SA. Ekonomista z 20-letnim doświadczeniem w konsultingu i zarządzaniu. Ukończył Wydział Ekonomiki Produkcji na Uniwersytecie Gdańskim.

## WODNA REORGANIZACJA

**D**użo mówi się o tym, że gospodarka wodna znajduje się w cieniu innych problemów trapiących nasz kraj i niezbyt wiele się w tej materii robi. Z tą tezą mogę zgodzić się jedynie połowicznie. Owszem, obszar ten jest sferą nieco „zapomnianą” w polskiej debacie publicznej. Niemniej jednak ostatnie lata, a w szczególności ostatnia perspektywa finansowa UE, przyniosły skokowy wzrost liczby projektów w tej właśnie dziedzinie. Jeśli spojrzymy na ostatnie 30 czy 40 lat, to ten inwestycyjny wysiłek w gospodarce wodnej nie ma precedensu. Nie oznacza to oczywiście, że państwo spocznie na laurach. Potrzebujemy jednak czegoś więcej, niż tylko inwestycyjnego hurraoptymizmu. Gospodarka wodna wymaga podejścia horyzontalnego, długofalowego oraz holistycznego – biorącego pod uwagę cele i priorytety różnych obszarów. Obecnie jesteśmy na etapie wprowadzania w życie już przyjętych dokumentów strategicznych, opracowywania nowych oraz wprowadzania zmian legislacyjnych mających zasadnicze znaczenie dla administrowania wodami w Polsce.



*dr Maciej Grabowski*

*Minister Środowiska*

W ubiegłym roku Rada Ministrów przyjęła ważny dokument strategiczny dla gospodarki wodnej tzn. *Plan działania w zakresie planowania strategicznego w gospodarce wodnej*. Dokument ten porządkuje i w syntetyczny sposób prezentuje niezbędne oraz konieczne do podjęcia kroki w obszarze gospodarki wodnej.

Pierwszym, bardzo istotnym etapem, jest opracowanie dwóch przejściowych dokumentów strategicznych dla dorzeczy Odry i Wisły, tzw. Masterplanów. Pomogą one Polsce wypełnić wymogi Ramowej Dyrektywy

***Ostatnie lata przyniosły skokowy wzrost liczby projektów w gospodarce wodnej.***

***Potrzebujemy jednak czegoś więcej, niż tylko inwestycyjnego hurraoptymizmu – podejścia horyzontalnego, długofalowego oraz holistycznego, biorącego pod uwagę cele i priorytety różnych obszarów.***

Wodnej. Obecnie – po przedstawieniu ich pierwszych wersji, zebraniu uwag i komentarzy – opracowywane są ostateczne wersje tych dokumentów. Powinny one zostać przyjęte przez Radę Ministrów w sierpniu 2014 r. Masterplany będą stanowiły uzupełnienie obowiązujących planów gospodarowania wodami do czasu ich aktualizacji w 2015 r. Będzie to oznaczać rezygnację z programów sektorowych, w szczególności regionalnych programów ochrony przeciwpowodziowej, tj. *Programu dla Odry – 2006* i *Programu ochrony przed powodzią w dorzeczu górnej Wisły*, co naturalnie nie jest tożsame z rezygnacją z działań w tym zakresie. Staną się one po prostu częścią multisektorowego planu strategicznego.

Kolejną fazą i jednocześnie jednym z kluczowych elementów dla zapewnienia właściwych ram prawnych jest dostosowanie polskiego prawa do prawodawstwa europejskiego w dziedzinie gospodarki wodnej, w tym m.in. wspomnianej powyżej RDW. Dwa działania, tzn. ustawa oraz rozporządzenie o planach gospodarowania wodami, zostały

<sup>1</sup> Ramowa Dyrektywa Wodna (RDW) jest dokumentem wydanym przez Komisję Europejską. Koordynuje on i porządkuje europejskie ustawodawstwo w dziedzinie ochrony wód, stawiając sobie za cel osiągnięcie do 2015 r. „dobrego stanu wód” we Wspólnocie – przyp. red.

już zrealizowane, a w przypadku rozporządzenia w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych trwają zaawansowane prace.

Trzecim krokiem jest edukacja osób pracujących w organach administracji publicznej zaangażowanych w proces inwestycyjny w gospodarce wodnej. Ostatecznie wszystkie plany powinny zostać wdrożone i zrealizowane. Ludzie i zespoły pracujące w zaangażowanych w ten proces instytucjach powinni mieć jak najszerszy pogląd na temat różnych aspektów działań podejmowanych w gospodarce wodnej i ich wielowymiarowych konsekwencji. W 2013 r. Ministerstwo Środowiska, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska i Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej opracowali *Program szkoleń z Ramowej Dyrektywy Wodnej. Inwestycje w gospodarce wodnej*. Program przewiduje w 2014 r. organizację czterech spotkań z udziałem przedstawicieli wielu ministerstw i instytucji systemu ochrony środowiska i gospodarki wodnej oraz ekspertami zagranicznymi. Głównym celem spotkań jest zwiększenie znajomości i właściwego stosowania zapisów Ramowej Dyrektywy Wodnej.

***Ważna jest też edukacja. Ostatecznie wszystkie plany powinny zostać wdrożone i zrealizowane. Ludzie i zespoły pracujące w zaangażowanych w ten proces instytucjach powinni mieć jak najszerszy pogląd na temat różnych aspektów działań podejmowanych w gospodarce wodnej i ich wielowymiarowych konsekwencji.***

## Potrzeba koordynacji

Innym, bardzo odczuwalnym niedostatkim funkcjonowania gospodarki wodnej w Polsce jest brak koordynacji działań. Kompetencje związane z tą dziedziną rozsięte są po różnych resortach i instytucjach. Tym samym istnieje ryzyko, że działania podejmowane przez te podmioty mogą być ze sobą co najmniej niekomplementarne, a nawet sprzeczne i wzajemnie wykluczające się. Podejście strategiczne ma zmierzać do zapewnienia ministrowi właściwemu w sprawach gospodarowania wodami (tj. ministrowi środowiska) realnego wpływu na kształt gospodarki wodnej w kraju oraz zagwarantować spójność wszystkich działań planistycznych w gospodarowaniu wodami. Obecnie obowiązujący system zarządzania w gospodarce wodnej niestety nie spełnia tych wymagań. Zakres kompetencji Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, będącego centralnym organem administracji rządowej właściwej w sprawach gospodarowania wodami, jest bardzo szeroki. Natomiast zakres uprawnień ministra środowiska na tyle wąski, że realny wpływ jego, a co za tym idzie Rady Ministrów, na gospodarkę wodną jest zasadniczo ograniczony. Znacząco utrudnia to możliwość efektywnej i skutecznej interwencji, realizacji polityki rządu oraz działalności inwestycyjnej w gospodarce wodnej. Ponadto okazało się niewłaściwym połączenie w jednym organie (Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej) dwóch rodzajów kompetencji o zupełnie odmiennym charakterze: administracyjnych i tych związanych z inwestycjami oraz zarządzaniem majątkiem

*Kompetencje związane z gospodarką wodną rozsięte są po różnych resortach i instytucjach. Istnieje ryzyko, że działania podejmowane przez te podmioty mogą być ze sobą niekomplementarne, a nawet wzajemnie wykluczające się. Podejście strategiczne ma zmierzać do zapewnienia lepszej koordynacji gospodarowania wodami.*

Skarbu Państwa. Takie kompetencyjne połączenie negatywnie wpływa na efektywność i jakość działań podejmowanych przez te instytucje.

Istnieje zatem dość paląca potrzeba przeprowadzenia reformy gospodarki wodnej. Ministerstwo Środowiska wspólnie z Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej pracuje nad nową ustawą – Prawo wodne. Zakładany zakres regulacji powinien umożliwić osiągnięcie fundamentalnego celu Ramowej Dyrektywy Wodnej, jakim jest pełna realizacja zlewniowej polityki gospodarowania wodami<sup>2</sup>, spełniającej kryteria funkcjonalności i bezpieczeństwa

oraz zrównoważonego rozwoju, efektywności ekonomicznej, trwałości ekosystemów i, co ważne, akceptacji społecznej.

Proponowane są tu m. in. zmiany natury prawno-organizacyjnej, których szczególnym celem jest sygnalizowane wcześniej rozdzielanie kompetencji w zakresie inwestycji i utrzymania mienia Skarbu Państwa zwią-

zanego z gospodarką wodną od funkcji administracyjnych i planistycznych. Bardzo ważnym elementem reformy jest utworzenie Zarządu Dorzecza Wisły oraz Zarządu Dorzecza Odry jako dwóch państwowych osób prawnych, tworzonych na podstawie odrębnych ustaw w celu wykonywania zadań publicznych. Podmioty te będą odpowiadały za inwestycje i utrzymanie mienia Skarbu Państwa. Ponadto w tym obszarze przewiduje się wprowadzenie zapisów, które

<sup>2</sup> Jest to taki model zarządzania gospodarką wodną, który odzwierciedla realne granice dorzeczy i zlewni rzek – przyp. red.

*Należy również podkreślić rolę władz regionalnych w rozwoju gospodarki wodnej. Samorządy mają narzędzia w postaci strategii rozwoju czy Regionalnych Programów Operacyjnych, w których mogą umieszczać działania z zakresu gospodarowania zasobami wodnymi regionu.*

zapewniłyby realną i efektywną władzę wodną i adekwatność wpływu ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej oraz podległych mu organów na wszystkie decyzje dotyczące gospodarki wodnej, w tym w szczególności planowania w gospodarowaniu wodami, ochrony wód oraz pozwoleń wodno-prawnych. W nowej ustawie mają też znaleźć się zapisy i rozwiązania oparte na elastycznych instrumentach finansowych, które w sposób systemowy pomogą rozwickać problem niedofinansowania zadań z zakresu gospodarki wodnej.

### Nie tylko centralnie

Ale poprawa sytuacji w gospodarce to nie tylko zadania o zasięgu ogólnokrajowym. Właściwe planowanie jest ważne także na poziomie regionów wodnych, gdyż obecnie głównie tu określa się

zakres realizacji koniecznych inwestycji. Jednym z przykładów właściwego planowania na poziomie regionu jest region wodny Dolnej Wisły. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, który jest odpowiedzialny za ten obszar, opracował program *Kompleksowego zabezpieczenia przeciwpowodziowego Żuław do roku 2030*. Efektem zrealizowanego programu będzie poprawa bezpieczeństwa powodziowego, zabezpieczenie egzystencji i majątku ludzi oraz poprawa bezpieczeństwa prowadzenia działalności gospodarczej. Obecnie w przygotowaniu jest także *Koncepcja ochrony przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły od Włocławka do jej ujścia do Zatoki Gdańskiej*. Powyższe opracowania jasno określają lub będą określały potrzeby i cele, możliwości oraz sposoby realizacji działań na terenie Dolnej Wisły. Co ważne, w przypadku podejmowania takich działań, szczególnie o charakterze ponadregionalnym, wskazane będą także źródła ich finansowania, w tym m.in. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 oraz jego „następca” w perspektywie finansowej 2014–2020.

Należy również podkreślić rolę władz regionalnych w rozwoju gospodarki wodnej. Samorządy mają narzędzia w postaci strategii rozwoju czy Regionalnych Programów Operacyjnych, w których mogą umieszczać działania związane choćby z turystyką wodną czy zabezpieczeniem powodziowym, przyczyniając się tym samym do poprawy sytuacji regionu w obszarze gospodarowania zasobami wodnymi.

### O AUTORZE:

Dr Maciej H. Grabowski przez 18 lat pracował w Instytucie Badań nad Gospodarką Rynkową, gdzie od roku 1991 pełnił funkcję wiceprezesa. Był również konsultantem dla organizacji międzynarodowych takich jak Komisja Europejska, OECD, IFC czy ILO. Rozwijał Polskie Forum Strategii Lizbońskiej oraz Polskie Forum Obywatelskie. Brał udział w pracach nad przygotowaniem Strategii Rozwoju Kraju 2007–2015 oraz dokumentu „Polska 2030 – wyzwania rozwojowe”. W 2008 roku został powołany do Zespołu Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów, a następnie na funkcję podsekretarza stanu w Ministerstwie Finansów, gdzie był odpowiedzialny za system podatkowy. W listopadzie 2013 roku objął urząd Ministra Środowiska.







**Mariusz  
Grendowicz**

*prezes Zarządu, Polskie  
Inwestycje Rozwojowe S.A.*

## SAMO PAŃSTWO NIE DA RADY

Rozmowę prowadzi Dominik Aziewicz, dziennikarz „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”.

**Dominik Aziewicz:** Podczas gdy większość ekspertów z entuzjazmem wypowiada się na temat możliwości zbudowania Kaskady Dolnej Wisły, Pan wydaje się być nieco bardziej sceptyczny.

**Mariusz Grendowicz:** Niestety, czasem trzeba sprowadzić dyskusję na ziemię i dodać przysłowiowej łyżki dziegciu do beczki miodu. Zauważyłem, że w debacie na temat dokończenia Kaskady Dolnej Wisły pojawiają się same głosy „na tak” oraz „trzeba zrobić”, a na koniec zbyt wiele osób konkluduje: „niech zrobi to państwo”. Wszyscy bardzo ochoczo używają tego określenia, bo „państwo” znaczy „nikt”. Tymczasem państwo to my. Jeśli budowę sfinansuje Skarb Państwa, będzie oznaczało to jedną

z dwóch rzeczy – albo zapłaci za nią obecne pokolenie w postaci podwyższonych podatków, albo też przyszłe poprzez wzrost zadłużenia. Państwo nie dysponuje żadnymi „zaskórniakami”. Chyba, że zrealizuje tę inwestycję, rezygnując z innych. Myślę jednak, że zakładamy *ceteris paribus* – tzn. że wszystko inne również ma być zrobione. A zatem, jeżeli są osoby, które ochoczo mówią, że koszty powinno ponieść państwo – to logika wskazuje, że powinny dodać: „w związku z tym podnieśmy podatki” albo „w związku z tym niech nasze dzieci za to płacą”. Ewentualnie jest też ta trzecia możliwość – niech wskażą z czego zrezygnować, żeby mieć środki na uregulowanie dolnego biegu Wisły.

**Pewnym rozwiązaniem wydaje się być także podniesienie cen prądu.**

Oczywiście, taka możliwość też istnieje. Można zastosować model, w którym zamiast rozkładać ciężar na wszystkich obywateli po równo, przerzucono by koszty na beneficjentów danej inwestycji. Czyli w przypadku autostrady – na osoby jeżdżące po autostradzie. W przypadku energii elektrycznej – na jej konsumentów. Tego typu modele funkcjonują na całym świecie. Przykładowo: koszt inwestycji realizowanej w energetyce odnawialnej w Niemczech, w ramach tzw. „Energiewende”, ponoszony był przez konsumentów. Z tego wzięta się bardzo wysoka cena energii elektrycznej w tym kraju. Jeśli odbiorcy energii dają przyzwolenie na takie rozwiązanie, to pewnie jest ono najbardziej „fair”. Płacą ci, którzy faktycznie użytkują drogi, korzystają z energii elektrycznej, gazu czy czegoś jeszcze innego.

***Jeśli budowę Kaskady Dolnej Wisły sfinansuje Skarb Państwa, to albo zapłaci za nią obecne pokolenie w postaci podwyższonych podatków albo też przyszłe pokolenie poprzez zadłużenie. Trzecią opcją jest rezygnacja z innego założonego wcześniej projektu bądź projektów.***

**W przypadku Wisły byłoby to np. użytkownicy drogi wodnej czy np. odbiorcy energii z elektrowni wodnych?**

Dokładnie tak. Dlatego uważam, że zamiast mówić „niech sfinansuje państwo” – co oznaczałoby, że musiałoby ono w jakiś sposób „wyskrobać” 28 mld zł – lepiej byłoby zbudować model oparty na partnerstwie publiczno-prywatnym (PPP), zawierający więcej źródeł finansowania niż tylko środki będące w dyspozycji budżetu centralnego. Biorąc pod uwagę cały szereg komercyjnych korzyści z uregulowania dolnego biegu Wisły, powinno to być możliwe. Poza wymiarem energetycznym,

warto wziąć pod uwagę plany rozwoju terminali kontenerowych w Gdyni i Gdańsku. Spowodują one istotne zwiększenie ruchu kontenerowego w postaci dodatkowych pociągów lub ciężarówek. Wydaje się, że tańszy transport wodny śródlądowy powinien skorzystać na uregulowaniu Wisły, a tym samym móc uczest-

niczyć również w kosztach. Zainteresowane okiełznaniem biegu rzeki powinny również być urzędy marszałkowskie województw: mazowieckiego, kujawsko-pomorskiego, pomorskiego oraz warmińsko-mazurskiego. Transport rzeczny byłby rozładowywany wzdłuż Wisły, co wiązałoby się z koniecznością zbudowania portów rozładunkowych. Przyczyniłoby się to do istotnego wzrostu działalności gospodarczej na terenie danego województwa. Urzędy marszałkowskie mogłyby ponosić koszty w formule z góry ustalonej opłaty za dostępność na okres 30 czy 50 lat. Kolejny element, na który warto zwrócić uwagę to olbrzymie

*Realizacja projektu Kaskady  
Dolnej Wisły mogłaby być  
oparta na formule szerokiego  
partnerstwa publiczno-  
-prywatnego, w którym  
uczestniczyliby m.in.: Skarb  
Państwa, samorządy, firmy  
ubezpieczeniowe, konsumenci  
energii elektrycznej,  
użytkownicy transportu  
wodnego śródlądowego.*

kwoty, które wypłacane są z tytułu odszkodowań za straty powodziowe. Pieniądze zaoszczędzone wskutek mniejszej skali zjawisk powodziowych, a byłby to przecież kolejny rezultat tej inwestycji, mogłyby również wesprzeć całe przedsięwzięcie. Część składek mogłaby być przeznaczana przez firmy ubezpieczeniowe na poczet funduszu, z którego finansowany byłby projekt.

**Państwo również ponosi duże koszty związane z powodziami...**

Jeśli dla państwa oznaczałoby to istotne obniżenie wydatków związanych z usuwaniem skutków powodzi, strona publiczna także jak najbardziej mogłaby uczestniczyć w kosztach tego przedsięwzięcia. Chodziłoby tak naprawdę o zbudowanie modelu przychodowego, w ramach którego środki byłyby wydane jednorazowo, a nie za każdym razem, kiedy Wisła wylewa.

**Czy tego typu rozwiązania funkcjonują już gdzieś na świecie?**

W tej chwili szukamy właśnie takich przykładów. Kontaktujemy się z kolegami z dużych międzynarodowych funduszy infrastrukturalnych i próbujemy dociec, czy ktoś to kiedyś robił za granicą. Liczę, że gdyby udało się stworzyć pełnokrwisty model

PPP w celu sfinansowania budowy Kaskady Dolnej Wisły, to znalazłyby się międzynarodowe fundusze gotowe do zaangażowania się w ten projekt.

Pojawia się pytanie, kto byłby w stanie zrealizować projekt na tak dużą skalę i wziąć za niego całościową odpowiedzialność.

Teoretycznie najlepszym rozwiązaniem byłoby powierzenie tej niezwykle trudnej inwestycji prywatnemu podmiotowi. Trzeba jednak twardo stąpać po ziemi i być świadomym wyzwań, które przed nami stoją. Żadna spółka nie będzie w stanie udźwignąć takiej inwestycji samodzielnie. Znamy historie bardzo dużych przedsięwzięć realizowanych przez sektor prywatny, które nie miały precedensu i zakończyły się może nie fiaskiem, ale na pewno nie sukcesem finansowym. Za przykład niech posłuży tunel pod kanałem La Manche. Byłem członkiem zespołu, który opracowywał wniosek kredytowy na finansowanie tego projektu i mogę powiedzieć, że to, co zostało w nim przedstawione (przede wszystkim kosztorysy wykonania) w istotny sposób „rozjechało się” z tym, ile przedsięwzięcie kosztowało ostatecznie. Ryzyko

*Skala jest olbrzymia  
i dlatego tak ważne jest  
zaangażowanie wielu  
podmiotów. Jednakże pewna  
instytucja powinna pełnić  
funkcję project managera.  
Nie wyobrażam sobie,  
żeby w oparciu o pełną  
demokrację można było  
doprowadzić do konsensusu  
sześciu ministerstw  
i zapewne z dziesięciu  
podmiotów prywatnych.*

**Urzednicy są po to, by obsługiwać klienta-obywatela, który za nich płaci. Z kolei płatnicy podatków powinni mieć świadomość, że sformułowanie „państwo za to zapłaci” oznacza tak naprawdę, że środki te będą pochodziły z ich własnej kieszeni. Każdy element państwa jest składową kosztu, który ponosimy wspólnie.**

niepowodzenia czy niedoszacowania kosztów występuje zawsze. Dlatego skłaniałbym się ku powołaniu konsorcjum bardzo dużych, międzynarodowych podmiotów. Najlepiej takich, które realizowały już tego typu inwestycje poza Polską. Jest to jedyny sposób na to, żeby polski podatnik i wszystkie inne podmioty uczestniczące finansowo w projekcie nie były narażone na przekroczenie budżetu. Jak wspominałem, wyobrażam to sobie jako przedsięwzięcie będące klasycznym PPP. Wydaje się, że jest to jedyna droga do uniknięcia złych doświadczeń, które mieliśmy w przypadku budowy dróg. Szczególnie, jeśli omawiane konsorcjum byłoby odpowiedzialne nie tylko za zrealizowanie projektu, ale też utrzymanie tej infrastruktury w dobrym stanie przez następnych kilkadziesiąt lat. Wówczas mielibyśmy pewność, że jakość prac będzie wykonana na najwyższym poziomie i nie trzeba będzie czegoś po dwóch latach poprawiać.

#### **Jak skoordynować tak ogromne przedsięwzięcie?**

Skala jest olbrzymia i dlatego tak ważne jest zaangażowanie wielu podmiotów. Jednakże pewna instytucja – myślę, że mogłoby nią być jedno z ministerstw – powinna pełnić funkcję *project managera*.

Byłaby ona swego rodzaju punktem kontaktowym, udrażniającym różne ścieżki w innych resortach uczestniczących w inwestycji. Nie wyobrażam sobie bowiem, żeby w oparciu o pełną demokrację można było doprowadzić do jednego miejsca sześć ministerstw i zapewne z dziesięć podmiotów prywatnych. *Project manager* brałby odpowiedzialność za całość projektu. Niekoniecznie byłby szefem pozostałych, ale otrzymałby mandat, żeby koordynować, co i w jakim terminie ma być zrobione. PIR mogłoby natomiast stanowić istotne zaplecze takiego przedsięwzięcia.

**Na koniec wróćmy jeszcze do kwestii mentalnych. Czy wspomniany przez Pana sposób myślenia, który można określić słowami „państwo powinno” jest domeną wyłącznie polskiego społeczeństwa?**

Mieszkałem w Wielkiej Brytanii w czasie, kiedy dokonywała się tam mentalna transformacja – od modelu późno labourzystowskiego, w którym państwo odpowiadało za wszystko, do modelu taczeryzmu, w którym na każdym kroku powtarzano, że „państwo to podatnicy”. Były to bardzo ciekawe doświadczenia. Do pewnego momentu, udając się do urzędu paszportowego, było się przychodzącym do urzędnika *petentem*. W późniejszym czasie przy okienkach pojawiły się karteczki z napisem: *We are here to serve you. You are our customer* i człowiek od razu czuł się lepiej. Miał świadomość, że to on opłaca pracę tych ludzi. Każdy element państwa jest składową kosztu, który ponosimy wspólnie.

#### **Jest częścią umowy, w której partycypujemy.**

Oczywiście, że tak. Kiedy zaczynamy myśleć w tych kategoriach, dochodzimy do wniosku, że – jako urzędnicy – jesteśmy po to, aby obsługiwać naszego klienta, który za nas płaci. Z kolei, jako płatnik podatków, zaczynamy w mniej frywolny sposób używać sformułowania „niech państwo za to zapłaci”, gdyż mamy świadomość, że ni mniej ni więcej tylko my sami będziemy ponosić te koszty.

## O ROZMÓWCY:

**Mariusz Cezary Grendowicz**, absolwent ekonomiki transportu na Uniwersytecie Gdańskim oraz The Chartered Institute of Bankers w Londynie, jest prezesem zarządu Polskich Inwestycji Rozwojowych, spółki Skarbu Państwa powołanej w ramach rządowego programu Inwestycje Polskie. Bankowiec z 30-letnim stażem (m.in. Citibank w Londynie, ING Bank oraz Grupa ABN AMRO Polska, Bank BPH, BRE Bank, Związek Banków Polskich gdzie pełnił funkcje zarządcze). Niezależny członek rad nadzorczych, m.in. Aviva Polska, Arctic Paper oraz Globe Trade Centre.

## DOLNA WISŁA Z PERSPEKTYWY REGIONÓW

**„Wisłostrada” XXI wieku – niech nadwiślańskie perły znów nabiorą blasku!**

*Adam Struzik*

*marszałek województwa mazowieckiego*

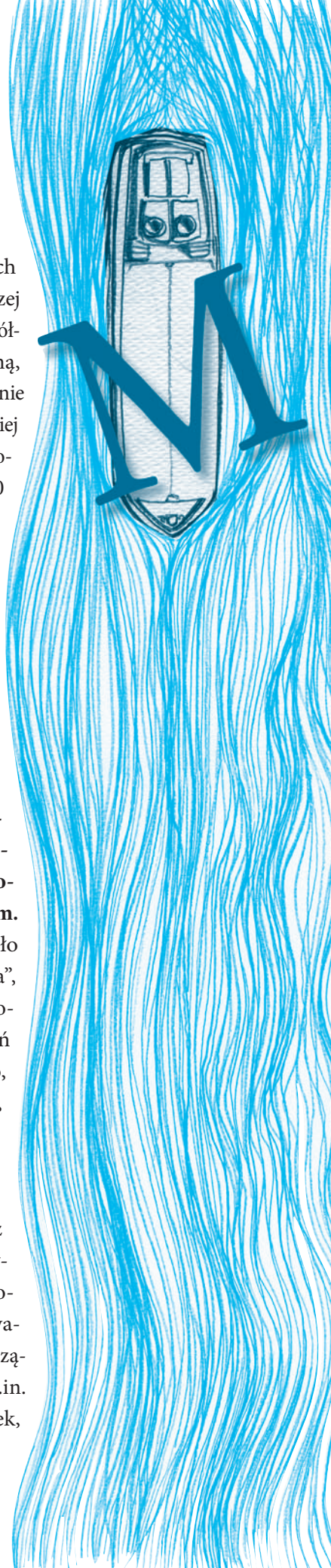
Wiek XXI będzie nie tylko erą informacji, lecz także wody, która zaczyna odgrywać coraz większe znaczenie w świecie. Żyjemy w bardzo dynamicznym okresie definiowania regionalnej strategii i programów operacyjnych. Przygotowujemy się do nowej perspektywy unijnej 2014–2020. Przed nami stoją nowe wyzwania, które muszą uruchomić naszą wyobraźnię. Gospodarka wodna z pewnością za kilka lat będzie miała odpowiednie miejsce w polskiej debacie publicznej na temat rozwoju kraju i wierzymy, że wesprze ona rozwój mazowieckich, nadwiślańskich pereł – Warszawy, Płocka, Wyszogrodu, Czerwińska i Modlina. Zdecyduje o tym kilka obszarów: jakość i dostępność wody oraz bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, tania i czysta energia, środowisko naturalne oraz transport wodny, które, mamy nadzieję, będą traktowane priorytetowo.

Wisła na końcu swojego biegu ma bardzo dynamicznie rozwijające się porty: Gdańsk i Gdynię. Ich możliwości rosną, a docierające tam ładunki muszą trafić dalej w głąb Polski i kontynentu. Transport wodny śródlądowy jest 4 razy tańszy od drogowego i 10 razy bardziej przyjazny środowisku naturalnemu. Aby wykorzystać jego potencjał na Wiśle, koniecznością jest rewitalizacja drogi wodnej E-40 na odcinku z Gdańska do Warszawy, rozwój trimodalności<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Trimodalność w tym przypadku oznacza korzystanie z trzech rodzajów transportu: wodnego śródlądowego, samochodowego oraz kolejowego.

i przeniesienie najcięższych ładunków na rzekę. W dalszej perspektywie myślimy o współpracy z Białorusią i Ukrainą, a naszym celem jest stworzenie warunków do dobrosąsiedzkiej współpracy gospodarczej. Projekt odbudowy MDW E40 od Bałtyku po Morze Czarne jest szansą na wzmocnienie takich relacji.

**W realizacji nowej „Wisłostrady” widzimy ogromną szansę nie tylko dla Mazowszan. Ponad 9 milionów Polaków mieszka nad Wisłą. Potrzebujemy ich wsparcia i zaangażowania. Sami mieszkańcy Mazowsza nie poddają wszystkim wyzwaniom.** Dlatego podpisane zostało porozumienie „Dolna Wisła”, które ma na celu koordynowanie wspólnych działań regionów: Mazowieckiego, Kujawsko-Pomorskiego, Warmińsko-Mazurskiego oraz Pomorskiego. Ponadto, dzięki projektowi INWAPo realizowanemu przez Agencję Rozwoju Mazowsza S.A., Mazowsze dysponuje aktualnymi opracowaniami i ekspertyzami dotyczącymi sytuacji na Wiśle (m.in. infrastruktury portów, rzek,



a także statystykami transportowymi oraz propozycjami i wstępnymi kosztami modernizacji). Najnowsza ekspertyza, nad którą prace właśnie trwają, będzie dotyczyć koncepcji i pilotażowego wdrożenia systemu wspomagającego żeglugę na Wiśle, nawet przy obecnych warunkach żeglowności.

Do końcowego sukcesu niezbędne jest jednak wsparcie rządu i Unii Europejskiej. Niech nasze nadwiślańskie perły znów zajaśnieją pełnym blaskiem, a gospodarka zacznie się szybciej rozwijać, tworząc tysiące nowych miejsc pracy.

## Nie tylko turystyka

*Jacek Protas*

*marszałek województwa  
warmińsko-mazurskiego*

**W**armia i Mazury słusznie kojarzone są z Krainą Wielkich Jezior. Jednak walory wodne i to o podobnym potencjale region posiada także w swej zachodniej części. Kanał Elbląski, Zalew Wiślany i delta Wisły to subregion o ogromnym bogactwie kultury

hydrotechnicznej, środowiska przyrodniczego, różnorodności dróg i akwenów wodnych. Zalew Wiślany jest akwenem zaledwie o 30 procent mniejszym niż wszystkie Wielkie Jeziora Mazurskie razem wzięte. Jednocześnie może z niego korzystać 1200 żeglarzy, a w połączeniu z częścią rosyjską aż 3000. W ostatnich latach dołożyliśmy wielu starań, by udostępnić to bogactwo turystom. Dzisiaj to już nie tylko potencjał, ale dobrze przygotowany – markowy – produkt turystyczny, z infrastrukturą, jakiej nie powstydziliby się żaden atrakcyjny region turystyczny w Europie. Znacznie łatwiej będzie nam zapraszać turystów, jeśli owe atrakcje będą wplecione w sieć ogólnodostępnych dróg wodnych. Wisła łączy nas z Wielką Pętlą Wielkopolski, a nawet z kanałami niemieckimi i Berlinem! To jeden z motywów naszej aktywności na rzecz rewitalizacji dolnej Wisły. Z Wisły i Bałtyku na Zalew Wiślany powinni wpływać dodatkowo turyści.

Niemniej ważnym powodem naszej aktywności na rzecz Wisły są perspektywy jej wykorzystania transportowego. **Na Zalewie Wiślanym znajduje się port morski w Elblągu, po portach trójmiejskich i szczecińskich – największy w Polsce. Jego znaczenie sukcesywnie rośnie ze względu na duże zapotrzebowanie na przewozy między Polską i Rosją.** Szacuje się, że rynek rosyjski oraz coraz ściślej z nim powiązane rynki dalekowschodnie wygenerują w niedalekiej przyszłości przewozy w portach nadbałtyckich (Petersburg i Kalininograd) w wysokości nawet 160 mln ton rocznie. Duża część z nich może być transportowana Wisłą, a to oznacza dochody dla portów śródlądowych, feederowych, multimodalnych. Dla Warmii i Mazur oraz portu elbląskiego ma to istotne znaczenie. By w pełni tę szansę wykorzystać, należy przystosować do potrzeb transportowych Wisłę. Dlatego aktywnie pracujemy na rzecz odbudowywania polskich odcinków międzynarodowych dróg wodnych. Dwie z nich: MDW E70 i E40 przebiegają właśnie Dolną Wisłą.



Wykonane w ostatnich latach analizy popytu i podaży wskazują, że dość łatwo możemy doprowadzić do przewozów z kierunku kaliningradzkiego do 1,5 mln ton rocznie, z możliwością powiększenia ich wolumenu do 3,5 mln ton. Większość tych ładunków powinna popłynąć w głąb Polski (do Warszawy) i do portów europejskich (przez Bydgoszcz w kierunku Berlina i dalej). To – z perspektywy szans Wisły – znaczący udział. Oczywiście, kluczowa dla wykorzystania tego potencjału jest budowa kanału przez Mierzę Wiślaną. Ta inwestycja leży w interesie wszystkich regionów nadwiślańskich. Zwiększa wolumin przewozowy na tej rzece o ok. milion ton rocznie – czyli o 25 procent. Wolę współpracy atrakcyjnej dla Wisły i Elbląga deklarują Ukraina i Białoruś w ramach projektów Bałtycka Ukraina i Bałtycka Białoruś.

Te wszystkie aspekty pokazują, że Wisła jest dobrem wspólnym nie tylko regionów nadwiślańskich. Projekt rewitalizacji Wisły ma znaczenie niemal dla całej Polski, ma też znaczenie międzynarodowe, europejskie. Województwo warmińsko-mazurskie, mając świadomość, że walory regionu i walory Wisły wzajemnie się uzupełniają, aktywnie zabiega o rozwijanie turystyczne i transportowe królowej polskich rzek.

## Siła partnerstwa

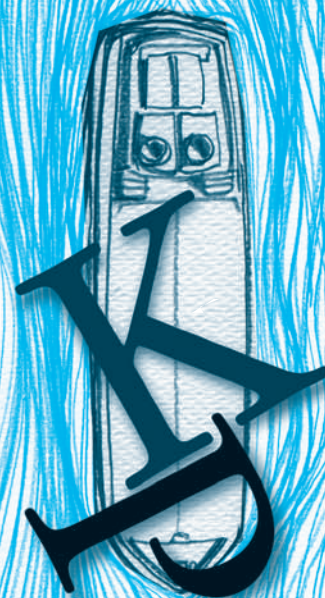
*Piotr Całbecki*

*marszałek województwa kujawsko-pomorskiego*

**N**a obszarze naszego województwa skumulowało się wiele zadań związanych z gospodarką wodną Dolnej Wisły. Wynika to z faktu, że planowana już w latach międzywojennych, a rozpoczęta w latach 60. ubiegłego wieku budowa

stopni wodnych Dolnej Wisły, po oddaniu stopnia wodnego we Włocławku, nie była kontynuowana. Działanie jedyne stopnia, zaniechanie budowy kolejnych i zaniedbanie istniejącej infrastruktury spowodowały, że Dolna Wisła – szczególnie na odcinku od Włocławka do Bydgoszczy – utraciła swoje parametry żeglugowe.

Jednak mimo tych niekorzystnych uwarunkowań staramy się, stosownie do możliwości, wykorzystywać potencjał rzeki. Mogę zaryzykować stwierdzenie, że obecnie dochody, jakie czerpiemy z Wisły są niższe niż straty materialne (nie licząc strat przyrodniczych) wywoływane cyklicznymi powodziami i podtopieniami. Chcemy ten stan zmienić, bo obecny na pewno nie jest do zaakceptowania. Dlatego też podejmujemy działania, które pozwolą nam minimalizować negatywne aspekty obcowania z rzeką i jednocześnie, mając na uwadze dobro środowiska, maksymalizować korzyści płynące z tego sąsiedztwa.





Priorytetowym krokiem na drodze do osiągnięcia tego celu jest bez wątpienia budowa stopnia wodnego poniżej Włocławka. Realizacja tej inwestycji nie tylko umożliwi przywrócenie na dolnej Wiśle dobrze funkcjonującej żeglugi i zwiększy bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, ale przyniesie też korzyści w dziedzinie energetyki (hydroelektrownia na planowanym stopniu wodnym) i umożliwi racjonalne zagospodarowanie terenów nadwodnych, w ramach którego chcemy postawić na budowę multimodalnej platformy transportowej między Solcem Kujawskim a Bydgoszczą czy też stworzenie przeprawy promowej, która poprawi połączenie między miejscowościami po obu stronach Wisły, między Toruniem a Bydgoszczą. Chcemy też wyeksponować turystyczne walory Zalewu Włocławskiego, który dzisiaj wykorzystywany jest w niedostatecznym stopniu.

**Jak chcemy te cele osiągnąć? Przede wszystkim stawiamy na kooperację i współpracę zainteresowanych stron.** Jesteśmy koordynatorem porozumienia czterech samorządów wojewódzkich ds. gospodarczego wykorzystania Wisły na odcinku od Bałtyku do Warszawy i dalej w kierunku Białorusi, Ukrainy, (które posiadają drogi wodne w IV klasie) i Morza Czarnego.

Uczestniczymy też w partnerstwie pięciu województw, które zawiązaliśmy w celu rewitalizacji drogi wodnej E-70 (w tym jej wiślanego odcinka). Intensywnie współpracujemy z Krajowym i Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Gdańsku – w kwestiach dotyczących opracowania tzw. masterplanów, planów gospodarowania wodami oraz planów zarządzania ryzykiem powodziowym.

Wisłę w naszym województwie traktujemy strategicznie i dostrzegamy jej wieloaspektowe, przyrodnicze i gospodarcze znaczenie, dlatego też ma ona swoje szczególne miejsce w długookresowych strategicznych dokumentach: uchwalonej kilka miesięcy temu Strategii Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego – plan modernizacji 2020+, Strategii Rozwoju Transportu Województwa do roku 2015, Strategii Rozwoju Turystyki Województwa Kujawsko Pomorskiego oraz w RPO na lata 2007–2013.

## Pomorskie porty potrzebują Wisły

*Mieczysław Struk*

*marszałek województwa pomorskiego*

Przywrócenie żeglugi na Wiśle to przede wszystkim korzyść dla portów morskich Gdańska i Gdyni, które stanowią ważne ogniwa rozwoju naszego regionu. W ciągu ostatnich 2 lat wzrost przeładunków w trójmiejskich terminalach kontenerowych charakteryzował się dużą dynamiką. W zależności od scenariusza – w 2020 roku przeładunki mogą sięgnąć 5,5 mln TEU. Dzisiaj wiemy już, że po wybudowaniu terminala DCT-2 przeładunki kontenerów wzrosną w 2016 r. do 4 mln ton. Dynamika przeładunków odnotowywana w naszych portach cieszy, jednak utrzymanie tego trendu wymaga zapewnienia sprawności całego systemu

logistyki transportu. **Może się bowiem okazać, że w 2020 roku transport nawet 15 tys. TEU dziennie między terminalami kontenerowymi a zapleczem lądowym, przy wykorzystaniu tylko kanału drogowego i kolejowego, będzie po prostu niewykonalny i konieczne będzie wykorzystanie alternatywnej gałęzi transportu. Taką alternatywą jest właśnie żegluga śródlądowa.**

Dlatego też za niezbędne uznajemy utworzenie w niedalekiej przyszłości jednolitego europejskiego konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego. Mając na uwadze prognozy dotyczące rosnących potrzeb transportowych, można stwierdzić, że w przyszłości droga wodna Wisły powinna stać się integralnym i efektywnym elementem systemu transportowego Polski. Rewitalizacja Wisły jedynie w obrębie województwa pomorskiego nie przyniesie pożądanych efektów. Działanie powinno być kompleksowe, obejmować cały bieg rzeki i umożliwić transport kontenerów (i nie tylko) z Trójmiasta do portów Warszawy i Śląska, tak aby potencjalny ruch ładunków uzasadniał opłacalność inwestycji.

Profity z ożywienia żeglugowego Wisły to nie tylko transport śródlądowy. Spowoduje ono także rozwój m.in. turystyki i przemysłów związanych z logistyką na terenach leżących w dolinie rzeki. Poprzez turystykę (także wodną) można aktywizować regiony słabo rozwinięte, propagować atrakcyjność województwa pomorskiego, to zaś przełoży się na większe wpływy z ww. sektorów, dzięki którym będzie można realizować programy infrastrukturalne i społeczne, które poprawią jakość życia lokalnych wspólnot.





*Edward Ossowski*

*prezes Zarządu,  
Żegluga Bydgoska Sp. z o. o.*

## WYPŁYŃMY Z PARADOKSÓW

Rozmowę prowadzi Dominik Aziewicz, dziennikarz „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”.

### **Dominik Aziewicz: Skąd się wzięła Żegluga Bydgoska?**

Edward Ossowski: W 1920 roku powstała spółka przewożąca materiały na terenie Dolnej Wisły. Kanał Bydgoski był już czynny, a żegluga stała się motorem rozwojowym miast nadwiślańskich. W okresie międzywojennym ten rodzaj transportu był bardzo ceniony. Po wojnie Żegluga Bydgoska stała się liczącym przedsiębiorstwem państwowym. W okresie rozkwitu zatrudniała około 1200 osób. Posiadała porty w Malborku i Bydgoszczy, a także w Poznaniu na Warcie. Odbudowany został port na Noteci w Ujściu koło Piły oraz port w Krzyżu. W roku 1990 zbudowano też port w Kostrzynie, który miał być oknem na Zachód. Poza tym do Żeglugi należały trzy stocznie: w Bydgoszczy, Chełmnie i w Czarnkowie.

Działalność spółki polegała na transporcie dużych ilości węgla do Gdańska, który przyjeżdżał do nas transportem kolejowym. W Gdańsku potrzebna była bowiem taka jego ilość, że same pociągi nie były w stanie go obsłużyć. Tam odbywał się rozładunek, a w drugą stronę barki wracały z rudą żelaza. Oprócz Żeglugi Bydgoskiej działała Żegluga Warszawska i Żegluga Gdańska, a na Górnej Wiśle – Żegluga Krakowska. W latach sześćdziesiątych popyt na przewozy ładunków był tak duży, że rozważano uruchomienie żeglugi całodobowej. Później zaczęły się inwestycje we flotę. Nowe motorowe barki budowano w Płocku, mieliśmy ich ponad 100. Następnie zaczęliśmy wprowadzać barki pchane.

Tak zwany pchacz formował zestaw, w skład którego wchodziły dwie lub cztery barki, co zwiększało opłacalność przewozów.

**Jak zmieniła się żegluga po zbudowaniu stopnia wodnego we Włocławku?**

Pojawił się wtedy duży problem, gdyż zaprzestano budowy kolejnych

stopni. Ten włocławski pracował w tzw. systemie szczytowym dla energetyki. Czyli raz spuszczał 500 m<sup>3</sup> wody na sekundę, a innym razem było to 2000 m<sup>3</sup>. Nie wiedzieliśmy przez to, kiedy stan wody będzie odpowiedni do bezpiecznego uprawiania żeglugi na Wiśle. Co więcej, jego wahania spowodowały, że ostrogi boczne zostały zniszczone. Nastąpiła tzw. erozja boczna i Wisła zrobiła się szeroka. Za szeroka. Nurt rzeki po prostu wymywał brzegi, a to odbiło się na głębokości rzeki. W efekcie nie mogliśmy już wykorzystywać pełnej ładowności naszych statków. Działalność na Wiśle robiła się coraz mniej opłacalna, więc skierowaliśmy się w stronę Europy Zachodniej. Na terenie Belgii czy Niemiec drogi wodne były

regularnie modernizowane, a ładowność statków była wykorzystywana w 100%, więc operowanie tam było dla nas po prostu opłacalne.

**Budowa pierwszego stopnia kaskady zrobiła więc więcej złego niż dobrego?**

W kwestii transportu na pewno tak. Głównie z uwagi na to, że nie wybudowano następnych stopni. Kolejnym miał być stopień wyrównawczy w Ciechocinku. Jego istnienie umożliwiłoby regulowanie przepływu wody, dzięki czemu nie doszłoby do takiej dewastacji koryta rzeki. Nie był to jednak jedyny grzech zaniedbania. Zaprzestano także remontów główek i innych urządzeń na Wiśle. Rzeka została tak zde-

wastowana, że operowanie tutaj już się nie kalkulowało. Żegluga Warszawska upadła, Żegluga Krakowska została bardzo mocno ograniczona, zaś Żegluga Gdańska skoncentrowała się na przewozie pasażerów. My zdywersyfikowaliśmy nasze działania. Jak wcześniej wspomniałem, zaczęliśmy pływać

***Budowa stopnia wodnego we Włocławku oznaczała kres transportu wodnego na dolnym odcinku Wisły. Rzeka stała się zbyt płytka, by uprawiać na niej żeglugę. Skierowaliśmy się więc do Europy Zachodniej, gdzie drogi wodne są uregulowane i modernizowane. To było po prostu opłacalne.***

na Zachód. Połączyliśmy się z Odratrans i dzisiaj jesteśmy częścią silnej grupy kapitałowej OT Logistics, największego operatora w Unii Europejskiej. W ostatnim okresie pozyskał on spółkę C.Hartwig Gdynia. Ma tam terminal kontenerowy i aż się prosi, aby te kontenery przewozić drogą śródlądową.

**Czy wówczas żegluga wiślana odzyskałaby dawny blask?**

Tak, tylko że na większą skalę. Mamy odpowiednie doświadczenie, żeby to zrobić. Proces ten wymaga jednak generalnej modernizacji Wisły. Trzeba przyjąć konwencję AGN, w której opisane są trzy międzynarodowe drogi wodne: E40 przez Wisłę

aż do Morza Czarnego, E70 z Kaliningradu przez Wisłę aż do Amsterdamu oraz E30 przez Odrę do Dunaju. Na jej bazie mogłaby powstać narodowa strategia i program inwestycyjny. Wtedy wiadomo byłoby np. jakie muszą być prześwity budowanych mostów, aby nie blokowały możliwości transportu drogą wodną różnego rodzaju ładunków.

### Co zatem stoi na przeszkodzie?

Z jednej strony brak woli politycznej, a z drugiej chyba brak wyobraźni. A może zwykła nieświadomość? Być może też nasze lobby jest za słabe. Uregulowana Wisła to przecież zabezpieczenie przed powodzią, mniejsze bezrobocie, tania energia, rozwój turystyki i ekologiczny transport. Jedna barka pchana typu BP-800 może załadować około 800 ton, czyli tyle co 40 TIR-ów. A jeden pchacz ma taką samą emisję CO<sub>2</sub> co 1 ciągnik siodłowy! Ekolodzy nie biorą tego pod uwagę, choć powinni.

Uważam też, że Polska popełniła bardzo duży błąd wprowadzając do „Natury 2000” dorzecza Wisły i Odry. Ostrzegaliśmy, że znacznie wyhamuje to rozwój dróg wodnych w naszym kraju. Nie zgadzam się z tezą, że ich powstawanie jest niekorzystne dla środowiska. Te drogi wodne były już kiedyś zmodernizowane i użytkowane. Rzeka od dawna nie jest zatem dziewicza, a jeżeli nie podejmiemy inwestycji to straty ekologiczne będą olbrzymie! Dowodem na to jest Włocławek, który jest osadnikiem oczyszczającym wpływającą do niego z góry wodę. Wypływająca woda ma np. znacznie poprawione parametry chemiczne. W okolicy jest więcej ptactwa i ryb niż kiedykolwiek. Pamiętam, że w latach siedemdziesiątych opowiadano, że życie tam wymrze, a stało się na odwrót.

***Drogi wodne powinny znajdować się pod nadzorem ministerstwa odpowiedzialnego za infrastrukturę i transport, a nie środowisko. Być może wówczas postrzegano by Wisłę w większym stopniu jako element systemu transportowego.***

Drogi wodne znajdują się pod nadzorem Ministra Środowiska, choć ja od zawsze uważam, że powinno za nie odpowiadać ministerstwo odpowiedzialne za infrastrukturę i transport. Być może wówczas postrzegano by Wisłę w większym stopniu jako element systemu transportowego. Proszę sobie pomyśleć, jak przedłużyłaby się żywotność dróg, gdyby część ładunków przenieść z TIR-ów na rzekę. Przykładów nie musimy szukać daleko. Niemcy transportują 17% towarów drogami wodnymi, a ich strategia planuje, żeby udział ten wzrósł do 30%. My trasowej żeglugi prowadzić nie możemy. Przewożymy ładunki tylko lokalnie, czyli jakieś 0,2–0,3% transportowanych towarów w skali kraju.

### Na czym obecnie koncentruje się działalność Żeglugi Bydgoskiej na Wiśle?

Głównie wydobywamy piasek z dna Wisły. W ten sposób staramy się udrażniać rzekę. Gdybyśmy tego nie robili, w rejonie ujścia Brdy do Wisły pływanie byłoby już niemożliwe. W okolicach Solca Kujawskiego, Chełmna,

Świecia, Grudziądza, Nowego, Białej Góry i innych miejscach również występują piaszkowe usypiska bardzo utrudniające żeglugę. Nie ma tam nawet metra wody.

### Tego typu działania również spotkały się z protestami...

Jesteśmy krytykowani za to, że niszczymy naturalne siedlisko jakichś organizmów. Nie jest to prawdą, bo ten piasek jest przecież wleczony wraz z nurtem przez rzekę. Skutki są odwrotne – udrażniając rzekę tworzymy lepsze warunki dla bytowania i spływu ryb. Poza tym płynący statek nawadnia rzekę. Nigdy natomiast nie widziałem np. ryby wkręconej w śrubę statku. Kolejna sprawa – gdy ruch na rzece był większy, to nie zarastała ona tak

*Niedawno w Sejmie odbyła się konferencja dotycząca drogi wodnej E40. Niestety, nie pofatygował się na nią żaden reprezentant rządu. To też jest poważny problem. Na debaty przychodzą głównie przekonani, a inni nie chcą słuchać argumentów.*

bardzo jak teraz. Dziś zmienia się ona w bagno, nurt jest wolny i dlatego zdarzają się podtopienia. Niestety, podkłada nam się kłody pod nogi i nasza nawet bardzo ograniczona działalność jest zagrożona. Pewnego dnia ktoś w Ministerstwie Środowiska może stwierdzić, że żegluga to tylko nie przynoszący żadnego pożytku truciciel i całkowicie zakazać naszej działalności...

**Jakie jeszcze korzyści mogłoby przynieść kompleksowe uregulowanie rzeki?**

Dokończenie kaskady oznacza zatrudnienie dla wielu ludzi, zarówno na etapie inwestycyjnym, jak i po jego zakończeniu oraz większe zabezpieczenie przeciwpowodziowe. Gdyby powstała odpowiednia wizja, moglibyśmy nawet zacząć budować statki. Rozwój infrastruktury wodnej spowodowałby

powstanie centrów logistycznych. Aktualnie takie centrum planowane jest w okolicach Solca Kujawskiego. Trasą E40 zainteresowane są również Ukraina i Białoruś. Kraje te już przygotowują swoje drogi wodne. My natomiast nie, a moglibyśmy wtedy myśleć o pływaniu aż do rejonu Morza Czarnego! Uczestniczyłem ostatnio w sejmowej konferencji dotyczącej tej drogi. Niestety, nie pofatygował się na nią żaden reprezentant rządu. To też jest poważny problem. Na debaty przychodzą głównie przekonani, a inni nie chcą słuchać argumentów. To boli.

**Czy są jakieś towary, do transportu których transport wodny jest niezastąpiony?**

Ostatnio wieźliśmy duże elementy do elektrociepłowni Stalowa Wola. Dwunastu barkom zajęło to ponad dwa miesiące. Skokami – jak była woda to płynęliśmy, jak jej nie było to czekaliśmy. Paradoksalnie, gdy ustępuje fala powodziowa, to poziom wody spada, a my nie możemy kontynuować rejsów powrotnych. Niewykluczone, że zostaniemy nawet do końca roku!

**Ile czasu zajęłoby taki transport, gdyby rzeka była uregulowana?**

Jakieś 10–14 dni. Powrót trwałby 5–6 dni, a tak płyniemy dwa miesiące i pewnie przeciągnięto się to do trzech. Gdyby rzeka była uregulowana, naprawę otworzyłyby się nowe możliwości.

## O ROZMÓWCY:

Edward Ossowski jest prezesem zarządu Żegluga Bydgoskiej Sp. z o.o. Od lat związany z branżą. Jest zaangażowany w prace podmiotów, działających w sferze poprawy jakości żegluga śródlądowej w Polsce (m. in. Stowarzyszenia na rzecz budowy stopnia wodnego w Nieszawie, Stowarzyszenia Dorzecza Wisły „Wisła”, Związku Miast Nadnoteckich, Rady ds. Promocji Żegluga Śródlądowej przy Ministerstwie Infrastruktury, Rady Gospodarki Wodnej przy RZGW w Poznaniu).

## OCHRONA ŚRODOWISKA TO TEŻ ROZWÓJ

Rozmowę prowadzi Dominik Aziewicz, dziennikarz „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”

### Dominik Aziewicz: Jaka jest rola Dyrekcji Ochrony Środowiska względem Wisły?

Hanna Dzikowska: Aby to wyjaśnić niezbędne jest podkreślenie rozgraniczenia kompetencji Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Kwestiami dotyczącymi transportu na rzece i innych aktywności gospodarczych zajmuje się RZGW, który jest „administratorem” rzeki. W nowym stanie prawnym funkcjonuje tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna, która określa, że należy gospodarować wodami rzeki, mając na uwadze to, co dzieje się w całym jej dorzeczu. Zgodnie z powyższym – naszym zadaniem jest opiniowanie planów RZGW pod kątem wpływu na środowisko.



**Hanna Dzikowska**

*dyrektor Regionalnej  
Dyrekcji Ochrony  
Środowiska w Gdańsku*

### Wisła jest rzeką dziką czy zaniedbaną?

Jeśli pyta Pan o możliwość uprawiania żeglugi, to jest ona rzeką zaniedbaną. Jeśli pyta Pan o różnorodność przyrodniczą, to jest bogactwem. Musimy te dwie rzeczy wyważyć. Można podjąć kroki minimalizujące wpływ na środowisko, które spowodują, że nie wszystko utracimy. Jeżeli chcemy, aby podejmowane działania doprowadziły do konstruktywnego wyniku, biorącego pod uwagę dobro różnych obszarów naszego życia, musimy zacząć od fazy planowania szerszego niż jedno przedsięwzięcie. Musimy uwzględnić skumulowane oddziaływanie różnych przedsięwzięć, które zamierzamy podjąć na odcinku rzeki: ich wpływ na hydrologię rzeki, przepływy i to jak będzie ona eksploatowana.

*Jeśli chodzi o możliwość uprawiania żeglugi, to Wisła jest rzeką zaniedbaną. Jeśli chodzi zaś o różnorodność przyrodniczą, to jest bogactwem. Musimy te dwie rzeczy wyważyć.*

Czyli można powiedzieć, że łatwiej byłoby przeprowadzić budowę wszystkich progów jednocześnie? Będzie to bardzo trudne, biorąc pod uwagę skalę tego przedsięwzięcia.

To nie musi być jednoczesna budowa, ale program powinien objąć więcej niż jedno zadanie. Podejmowane inwestycje będą na siebie wpływać. Musimy od początku wiedzieć do czego zmierzamy i jaki efekt osiągniemy poprzez realizację całego projektu. Oczywiście każdy z tych elementów będzie mieć osobną ocenę oddziaływania na środowisko. Jednakże one wszystkie muszą być uwzględnione w programie tak, abyśmy mogli przewidzieć ich skumulowany wpływ na rzekę. Musimy też pamiętać, że Polska wchodząc do Unii Europejskiej zgłosiła pewne tereny do objęcia programem Natura 2000. Wśród nich znalazła się praktycznie cała Wisła. Odcinek leżący w województwie pomorskim jest w całości objęty tzw. obszarem ptasim, tzn. przebiegają przez niego szlaki wędrówek ptaków, a dodatkowo na południe od Tczewa znajdują się obszary siedliskowe roślin, ptaków i innych zwierząt.

Spotkałem się również ze stanowiskiem, że największym zagrożeniem dla środowiska są powodzie, które niosą spustoszenie w całym dorzeczu, a kaskada daje możliwość ograniczenia ich wpływu.

Powodzie występują w naturze od zawsze. Przyroda jest do tego przystosowana. Oczywiście ptaki, które złożyły legi w tym okresie mogą je stracić, ale kiedy tylko fala minie – zaczną natychmiast je odtwarzać.

Z jednej strony fala przynosi elementy odżywcze, z drugiej strony niesie ze sobą również zagrożenie związane z różnego rodzaju odpadami chemicznymi. Trudno jest wyrokować, która sytuacja jest dla przyrody lepsza. Aby się tego dowiedzieć, trzeba byłoby przeprowadzić dokładną analizę. Być może okaże się, że utrzymanie harmonijnego spływu wód jest korzystniejsze od nagłego, co w tej kwestii wskazywałoby na ekologiczną zasadność uregulowania rzeki.

**Jaki byłby zatem optymalny zakres uregulowania Wisły?**

Na pewno jestem przeciwnikiem robienia z niej kanału. Przykładem takiej skanalizowanej rzeki jest Ren. Nie ma tam rozlewisk, które są przecież miejscem retencji. Takie rozlewiska robi się celowo, żeby przechować wodę. Pamiętajmy, że wody nam w Polsce brakuje. Dodatkowo Powiśle ma jedne z najbardziej żyznych gleb w kraju właśnie dzięki istnieniu tych rozlewisk. W naszym regionie kwitnie rolnictwo, szczególnie między Kwidzynem a Tczewem. Brak naturalnych rozlewisk zubożyłby gleby, na czym bardzo ucierpiałaby produkcja rolna na Pomorzu. Z drugiej strony podniesienie brzegu i skanalizowanie jest korzystniejsze dla transportu, ale podobny efekt można osiągnąć budując ostrogi na rzece, które przyspieszają nurt, pozostawiając jednocześnie brzegi we w miarę naturalnej formie. Ostrogi sprzyjają również retencji wody. Temu celowi służą również tzw. międzywala. W czasach obniżonego poziomu wody użytkuje się je jako pastwiska, a w czasie podwyższonego poziomu magazynuje się tam wodę.

*Nie róbmy z Wisły kanału, jakim jest choćby Ren. Potrzebujemy rozlewisk, które są miejscem retencji słodkiej wody, a tej nam w Polsce bardzo brakuje.*



*RDOŚ jest postrzegana jako instytucja wszystkiemu przeciwna, jako „hamulcowy rozwoju”. Tak nie jest. My chcemy współpracować, dążyć do realizacji przedsięwzięć, które jednak nie zniszczą wszystkiego, co mamy.*

Trzeba zatem wyważyć różne racje. Chciałabym, aby powstały konkretne programy, które moglibyśmy opiniować. Wtedy Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska przestanie być postrzegana jako podmiot, który jest wszystkiemu przeciwny. My wcale taką instytucją nie jesteśmy. Inwestycje hamują Ci, którzy nie przestrzegają procedur.

**Często postrzega się ochronę środowiska jako taki rozwojowy hamulec?**

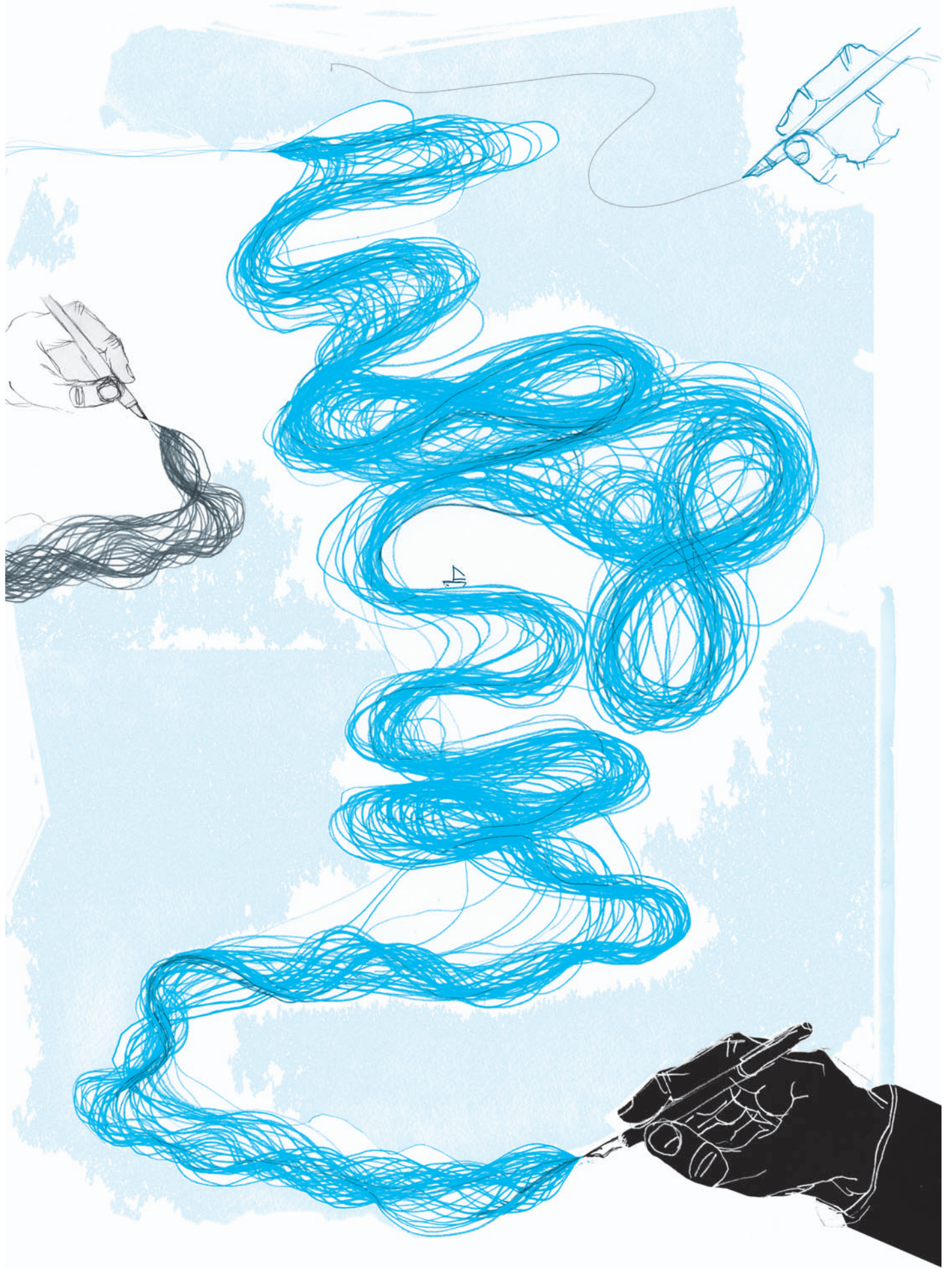
Ja zawsze mówię „zróbcie wszystko zgodnie procedurą. Przejdźcie wszystkie kroki, które przewidują przepisy. Będziemy pracować razem i dojdziemy do rozwiązań!”. Wcale nie jest tak, że te regulacje są bez sensu i tylko przeszkadzają. One wynikają z rzeczywistej troski o środowisko przyrodnicze. Dobra współpraca daje szansę, aby ukończyć przedsięwzięcie i nie zniszczyć tego, co mamy. Nie chcemy żyć na pustyni, a człowiek jest bardzo ekspansywny. Intensywnie wykorzystuje naturę, a ona nie ma jak się bronić. Taka sytuacja z pewnością nie wpłynie pozytywnie na nasz dobrostan.

Ale czy nie jest tak, że w ten sposób dobro zwierząt czy roślin jest stawiane wyżej niż dobro ludzi, społeczności lokalnych? W końcu inwestycje mają poprawiać jakość naszego życia.

Mamy przykłady poważnych inwestycji, które decyzją środowiskową dopuściliśmy do realizacji. Dzięki postępowaniu o oddziaływaniu na środowisko wskazaliśmy pewne rozwiązania techniczne, które spowodowały, że realizacja projektu nie pogorszyła kondycji natury. W ten sposób udało się określić decyzję środowiskową dla elektrowni węglowej Rajkowy, która będzie korzystać z wody w Wiśle. W tym duchu eksploatuje się też zakłady papiernicze w Kwidzynie. W obu przypadkach oczyszczone i odprowadzane do rzeki ścieki są podgrzane, ale dzięki zastosowaniu odpowiednich urządzeń ich temperatura jest obniżana. Podgrzaną wodę miesza się we właściwy sposób z wodą w nurcie rzeki i nie powoduje się spustoszenia w faunie i florze Wisły. To wszystko było analizowane na etapie raportów środowiskowych. Jest zatem możliwe realizowanie inwestycji korzystnych zarówno dla ludzi jak i innych organizmów, jeżeli zastosuje się prawidłowe rozwiązania ograniczające wpływ na chronione gatunki. Jakość życia człowieka opiera się na jakości środowiska. Zatem działania inwestycyjne należy podejmować tak, aby nie niszczyć różnorodności biologicznej. Przecież nie możemy doprowadzić do sytuacji, w której na końcu człowiek pozostaje sam.

## O ROZMÓWCZYNI:

Hanna Dzikowska jest absolwentką inżynierii środowiska na Politechnice Gdańskiej. Kieruje pracami Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku od momentu powstania tej instytucji, zajmującej się ocenami oddziaływania przedsięwzięć na środowisko, jak również ochroną przyrody, siecią Natura 2000 oraz likwidacją szkód w środowisku. W ostatnich latach specjalizuje się w tematyce oddziaływania przemysłu wydobywczego na środowisko, w związku z pracami dotyczącymi poszukiwania gazu łupkowego.





*dr Tomasz Sowiński*

*prezes Związku  
Miast Nadwiślańskich  
oraz pracownik naukowy  
Uniwersytetu Gdańskiego*

## WISŁOSTRATEGIA

**K**oncepcja Kaskady Dolnej Wisły nie jest pomysłem nowym. Została ona stworzona przez uczniów i sympatyków Eugeniusza Kwiatkowskiego. Od lat wspierana jest przez Związek Miast Nadwiślańskich, będący pozarządową organizacją skupiającą większość miast położonych bezpośrednio nad Wisłą. Jej realizacja w dzisiejszych czasach wiąże się zatem z koniecznością aktualizacji kwestii technologicznych oraz prawnych (w tym tych z obszaru ochrony środowiska). Szczególnie ta ostatnia sfera budzi największe emocje w debacie publicznej nad stanem Królowej Polskich Rzek.

Prawdą jest, że byli i są ludzie, którzy chcieli Wisłę zabetonować, zindustrializować i maksymalnie wykorzystać jej gospodarczy potencjał. Inni chcą ją pozostawić dziką, napawając się jej graniczącą z prymitywizmem pseudonaturą. Są wreszcie i tacy, którzy oddając cześć jej majestatowi,

*Środowiska zaangażowane w sprawę Wisły spierają się i toczą dysputy, choć w dość dziwny sposób, bo na ogół jedynie wśród swych zwolenników. Brak dialogu między tymi kręgami postrzegam jako jedną z przyczyn tego, że w tej kwestii w zasadzie nic się nie dzieje.*

starają się żyć z nią w zgodzie i równowadze, korzystając z jej możliwości, a tam, gdzie służy to jej pięknu i nie zagraża ludziom, pozostawiając miejsce na swawolę, a nawet nieco dzikości<sup>1</sup>.

Wszystkie te grona dyskutują, spierają się i toczą dysputy, choć w dość dziwny sposób, bo na ogół jedynie wśród swych zwolenników. Spotykają się na różnych naradach, konferencjach, konwentykłach, przekonując sami siebie o swych racjach. Niezależnie zaś od tego, kto jest jej bliższy, Jej Królewska Wysokość Wisła toczy swe wody od gór poczynając, przemierzając szlak przez piękną polską ziemię, by połączyć je w końcu z wodami Bałtyku. Brak dialogu między tymi środowiskami postrzegam jako jedną z przyczyn tego, że w kwestii Kaskady Dolnej Wisły w zasadzie nic konstruktywnego się nie dzieje.

Co na to wszystko decydenci? Zaslaniają się oczywiście brakiem pieniędzy, trudnościami związanymi z zachowaniem wymogów środowiskowych – zwłaszcza Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW) i tzw. Natury 2000 – i wreszcie po prostu brakiem wystarczających kompetencji. To ostatnie jest akurat prawdą i nie jest to bynajmniej moją złośliwością,

<sup>1</sup> Patrz: Zagospodarowanie dolnej Wisły szansą rozwoju społeczno-gospodarczego regionów, Sowiński T. [red.], Tczew 2006.

ale przede wszystkim wynikiem kompletnego chaosu kompetencyjnego administracji centralnej (zakres obowiązków dotyczących najistotniejszych elementów gospodarki wodnej rozproszony jest w sześciu resortach), braku koordynacji jej działań, a w konsekwencji także braku odpowiedzialności za dziedzinę szeroko pojętej gospodarki wodnej. Nieliczne działania dotyczące Wisły i gospodarki wodnej „giną” w znacznej ilości pojedynczych inwestycji rozproszonych wśród wielu działań państwa, a decydenci tracą wizję całości problemu.

Uzupełnia tę niemoc brak kompleksowej strategii, która – w przypadku największej rzeki płynącej przez cały kraj, której dorzecze zajmuje ponad 70% jego powierzchni, a mieszka na nim większa część społeczeństwa – musi być przyjęta na szczeblu centralnym dla całego państwa. Tymczasem w różnego rodzaju planach rozwoju kraju, strategiach czy założeniach na najbliższe okresy jest na temat gospodarki wodnej (a więc i KDW) bardzo niewiele. Oceniam to na mniej niż 2% potrzeb, a więc mniej niż wynosi błąd statystyczny. Dlaczego tak się dzieje? Na pewno nie można powiedzieć, że rząd nie zna problemu. Odbywały się liczne posiedzenia komisji Sejmu i Senatu RP. Przesyłano setki wniosków organizacji pozarządowych i samorządów z terenu całej Polski do różnych „konsultowanych” strategii, programów, planów itp. Niestety, były one zazwyczaj odrzucane, bez podania merytorycznych przyczyn.

*Brak konkretnych decyzji w sprawie Wisły jest w dużej mierze efektem chaosu kompetencyjnego i braku koordynacji działań administracji centralnej w sprawach gospodarki wodnej.*

Powód takiego stanu rzeczy może być dość prozaiczny, acz ludzki – długofalowość inwestycji wodnych. Ci, którzy podejmują decyzje nie będą mogli „odciąć” od nich „politycznych kuponów”. Tu potrzeba mężów stanu, którzy mają świadomość, że podejmują się trudnych zadań, które zostaną ukończone za kilkanaście, a może i kilkadziesiąt lat, a mimo to zdecydują się na ich realizację, kierując się ich słuszością i społeczną potrzebą.

### Dlaczego Wisła zasługuje na strategię?

Przez wieki nad Wisłą powstało wiele miast, miejscowości, wsi. Zwłaszcza te pierwsze bardzo wiele jej zawdzięczają. Lokowane były najczęściej w miejscach ważnych w sensie handlowym lub dla zapewnienia bezpieczeństwa. Czasem z obu powodów. Były one ośrodkami rozwoju myśli, gospodarki i centrami życia dla całych, często wielkich obszarów. Największe z nich do dzisiaj są stolicami powiatów, regionów oraz całego kraju – Polski.

Nad Wisłą i w jej okolicach (by nie użyć pojęcia – w jej polu rażenia) – od Włocławka do ujścia – mieszka kilka milionów ludzi. Jest to ważny ośrodek gospodarczy. Zlokalizowany jest tu przemysł, od Anwilu i elektrowni wodnej Włocławek, po rafinerię Grupy Lotos i porty. Żuławy Wiślane to też niezwykle bogata przestrzeń rolnicza, której rozwój zdecydowanie wspartaby regulacja w zakresie zbierania nadmiaru wód, jak i pomocy w nawadnianiu pól – a takie możliwości pojawiłyby się wraz z realizacją projektu kaskady. Inwestycja ta zapewniłaby też najprawdopodobniej zbiorniki retencyjne (choć jest też wariant bez zbiorników), a więc zdecydowane polepszenie warunków przeciwpowodziowych, co w parze z regulacją biegu wody daje praktycznie pełne zabezpieczenie przed powodzią. A jest co chronić – oprócz tego, że obszar Dolnej Wisły jest miejscem życia wielu ludzi, to stanowi również unikalne na skalę europejską dziedzictwo kulturowe (od mennonitów do przesiedleńców z ziem wschodniej II Rzeczypospolitej). Tereny położone w dolinie

Wisły są też unikatowe pod względem przyrodniczym i oferują wiele walorów turystycznych.

Dodajmy, że jest to także największy niewykorzystany w Polsce rezerwar energii porównywalnej z jednym blokiem elektrowni atomowej, ale znacznie tańszej w produkcji, czystej ekologicznie, nie pozostawiającej żadnych, a tym bardziej radioaktywnych i drogich w przechowaniu odpadów. Jak na razie jedynym sposobem „skapitalizowania” tego potencjału jest elektrownia na stopniu wodnym we Włocławku, który to po 35 latach użytkowania (niezgodnego z założeniami projektowymi!<sup>2</sup>) grozi poważną katastrofą budowlaną, a w konsekwencji powodziową i ekologiczną (przez cały okres funkcjonowania zbiornika gromadziły się tam toksyczne osady).

Zagospodarowanie Wisły oznacza też włączenie regionów w multimodalny system transportowy, który jest przyszłością Europy. Ponadto jest on w zasadzie jedynym rozwiązaniem umożliwiającym dalszy rozwój nie tylko portów trójmiejskich, ale i elbląskiego – obsługujący je transport drogowy i kolejowy ma wszak swoje ograniczenia. Natomiast powstałe w wyniku realizacji projektu mosty to integracja regionów nadwiślańskich i szansa dla miejscowości leżących z dala od przepraw, a więc skazanych na samotność i skromną samodzielność.

Skoro czerpanie z dobrodziejstwa sąsiedztwa rzeki było możliwe w przeszłości, to dlaczego dzisiaj miałyby być niemożliwe? Zwłaszcza, że wśród naszych partnerów z UE gospodarka wodna jest sektorem dynamicznie się rozwijającym. Trzeba przyznać i podkreślić, że samorzady na wszystkich szczeblach doskonale sobie z tego zdają sprawę, ale często są bezradne wobec zaniechań władz centralnych, a to na tym szczeblu i poziomie możliwości planistyczno-realizacyjnych powinny być

<sup>2</sup> Stopień pracuje niezgodnie z projektem, tj. bez podparcia stopniem położonym poniżej, czyli trwałym ustabilizowaniem wody dolnej. Rolę stabilizującą mógłby pełnić np. stopień wodny w Nieszawie.

***Potrzebujemy Narodowego Programu dla Wisły i jej Dorzecza w formie ustawy. Zwiększy to skuteczność jego realizacji, tak ze względu na gwarancje, które daje forma ustawowa, jak i na konieczność całościowego, interdyscyplinarnego traktowania tej problematyki.***

podejmowane kluczowe działania. Wisła i miliony mieszkańców jej dorzecza zasługują na to, by opracować całościowy program w postaci ustawy (Narodowy Program dla Wisły i jej Dorzecza), co zwiększy skuteczność jego realizacji, tak ze względu na gwarancje, które daje forma ustawowa, jak i na konieczność całościowego, interdyscyplinarnego traktowania tej problematyki. Inne ujęcie spowoduje utratę spójności i przejrzystości, a także uniemożliwi właściwe etapowanie przedsięwzięcia. Spowodować to może utratę cennych zalet Państwowego Programu dla Wisły, jakimi są: możliwość montażu finansowego, obniżenia kosztów jednostkowych inwestycji, zmniejszenia ilości ingerencji w środowisko oraz współpracy różnej rangi i specjalności administracji rządowej i samorządowej, koordynacji i wspólnej realizacji celów. Niezbędne wydaje się też powołanie koordynatora realizacji niniejszego programu, czy to w formie pełnomocnika rządu czy też Ministerstwa Gospodarki Wodnej, skupiającego kompetencje rozproszone dziś po sześciu resortach.

***Koszty „nicnierobienia”***

Ale może zdarzyć się tak, że utrzyma się dotychczasowe *status quo*, czyli w kwestii Kaskady Dolnej Wisły nie będzie działało się nic. Nie znaczy to jednak, że nie będziemy ponosić z tego tytułu żadnych kosztów. Posłużę się tu kazusem włocławskim.

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku zlecił wykonanie studium o nazwie: „Ekologiczne bezpieczeństwo stopnia wodnego Włocławek”. Głównym celem projektu było znalezienie rozwiązania gwarantującego trwałe zabezpieczenie stopnia wodnego we Włocławku, które umożliwiłoby jego dalszą niezagrożoną i swobodną pracę, a tym samym stwarzałoby lepsze warunki zabezpieczenia doliny Wisły przed powodzią. Okazało się, że najniższe koszty finansowe pociąga za sobą utrzymanie stopnia wodnego w obecnym stanie (mowa tu oczywiście jedynie o wydatkach związanych z realizacją inwestycji, nie zaś o całościowych kosztach związanych z konsekwencjami jej powstania). Jednak niezbędne prace modernizacyjne wyniosłyby i tak aż ok. 1,1 mld zł, rodząc znaczne reperkusje: ryzyko awarii stopnia i ograniczenie możliwości eksploatacji jego obiektów, narastanie problemów z utrzymaniem infrastruktury rzeczno-brzegowej, dalszy rozwój procesów erozyjno-akumulacyjnych w korycie rzeki, przesuszanie doliny rzeki oraz powstawanie odcinków zatorgennych, co ograniczyłoby możliwości żeglugowe oraz źle oddziaływało na stan środowiska. Drugi wariant – budowa stałego progu podpiętrzającego we Włocławku – kosztowałby więcej: 1,5 mld zł, ale w efekcie też uzyskano by niewiele i głównie tymczasowo. Warianty trzeci i czwarty (budowa

***Koszty „nicnierobienia” w kwestii regulacyjnej Wisły, tylko w zakresie stopnia wodnego we Włocławku, liczone są w miliardach złotych. Na całej Wiśle są one zaś tak olbrzymie, że przyszłe pokolenia Polaków, ale i Europejczyków, nam tego nie wybaczą!***

dotychczasowych stopni w Nieszawie lub Ciechocinku) byłyby już wyraźnie droższe (od 3,1 do 3,3 mld zł), ale miałyby też zdecydowaną przewagę nad innymi wariantami jeśli chodzi o pozytywne efekty inwestycji: dobre i trwałe zapobieżenie katastrofie stopnia Włocławek, znaczna poprawa warunków na drodze wodnej oraz utrzymanie produkcji energii ze źródeł odnawialnych na stopniu Włocławek, powiększone o energię z elektrowni na nowym stopniu. Katalog przewag tego rozwiązania uzupełnia wysoki poziom akceptacji społeczności lokalnej i potencjalna szansa na rozwój regionu.

Ciekawy jest fakt, że ostatni wariant, a więc rozwiązanie włocławskiego stopnia wodnego, byłby rozwiązaniem najdroższym (6,7 mld zł) i rodzącym najdalej idące negatywne konsekwencje (usunięcie portu i przystani, koniec żeglugi na dolnym odcinku rzeki

i związane z tym straty dla gospodarki, konieczność budowy alternatywnej elektrowni i potencjalne kary za nieosiągnięcie właściwego udziału energii odnawialnej w całości zasobów energetycznych państwa, o znacznych i nieodwracalnych szkodach dla środowiska nie wspominając).

Jak widać koszty „nicnierobienia” w kwestii regulacyjnej Wisły, tylko w zakresie stopnia wodnego we Włocławku, liczone są w miliardach złotych. Na całej Wiśle są one zaś tak olbrzymie, że przyszłe pokolenia Polaków, ale i Europejczyków, nam tego nie wybaczą! Wisi nad nami widmo paraliżu komunikacyjnego, zatrucia środowiska, klęski suszy oraz chronicznych powodzi, czytania książek przy świeczkach, bo do audiobooków także potrzebna jest energia elektryczna...

#### O AUTORZE:

Dr Tomasz Sowiński jest adiunktem na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, Prezesem Związku Miast Nadwiślańskich, ekspertem w zakresie gospodarki wodnej i transportu wodnego śródlądowego. Autor wielu publikacji na ten temat, m.in. współautor „Programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce”.



*dr Maciej Tarkowski*

*Uniwersytet Gdański  
i Instytut Badań  
nad Gospodarką Rynkową*

## KONIUNKTURA GOSPODARCZA

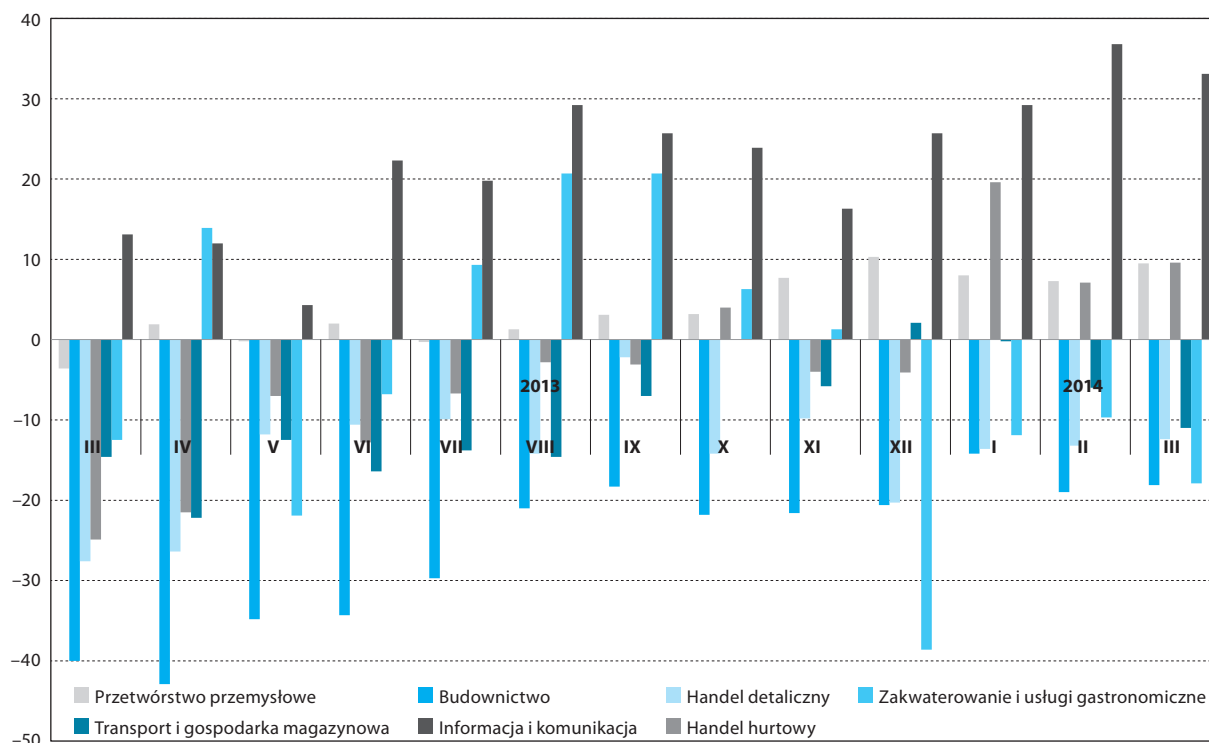
Oceny koniunktury gospodarczej w województwie pomorskim w I kwartale 2014 r. cechowały się ogromnym zróżnicowaniem sektorowym. Pozytywnie o warunkach gospodarowania wypowiedzieli się reprezentanci przetwórstwa przemysłowego (wskaźnik ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa sięgnął +9,5 pkt.), handlu hurtowego (+9,6 pkt.) oraz informacji i komunikacji (+33,1 pkt.). Na przeciwnym biegunie znalazły się natomiast noty przedsiębiorców z sektorów: budownictwa (-18,1 pkt.), handlu detalicznego (-12,4 pkt.), transportu i gospodarki magazynowej (-11,0 pkt.), zakwaterowania i usług gastronomicznych (-17,9 pkt.).

Mniejszym zróżnicowaniem cechowała się dynamika ocen. Dotyczy to w szczególności porównania not obecnych z ocenami sprzed roku. Oceny ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa pogorszyły się jedynie w przypadku zakwaterowania i usług gastronomicznych. W pozostałych sektorach odnotowano natomiast wzrosty, największe w handlu hurtowym (+34,5 pkt.), budownictwa (+21,9 pkt.), informacji i komunikacji (+20,0 pkt.) oraz handlu detalicznego (+15,2 pkt.).

W czterech spośród siedmiu analizowanych sektorów koniunktura gospodarcza w województwie oceniana była lepiej niż przeciętnie w Polsce. Pod tym względem wyróżniały się: przetwórstwo przemysłowe oraz informacja i komunikacja, gdzie różnica indeksu wojewódzkiego i ogólnopolskiego sięgnęła odpowiednio: +13,6 oraz 15,6 pkt. W rezultacie Pomorskie



**Rysunek 1. Indeks bieżącej ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa wg sektorów w województwie pomorskim w okresie od marca 2013 do marca 2014**



Przedział wahań wskaźnika wynosi od -100 do +100.

Wartości ujemne oznaczają przewagę ocen negatywnych, dodatnie – pozytywne.

Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych GUS

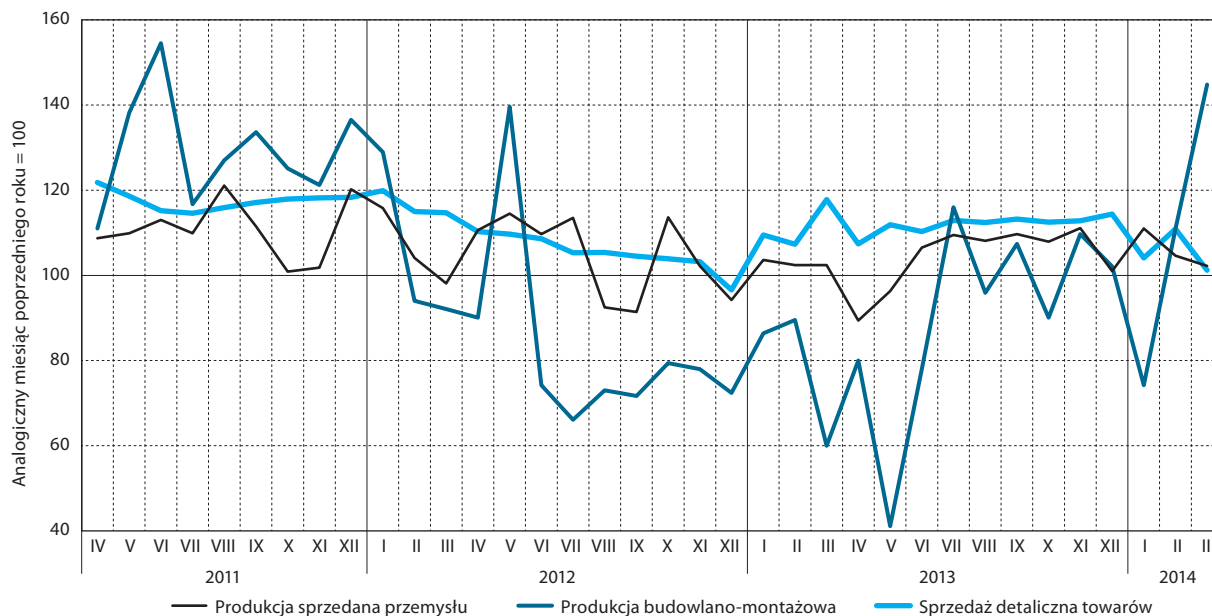
uplasowało się odpowiednio na 3 (przetwórstwo przemysłowe) oraz 5 (informacja i komunikacja) miejscu w odpowiednich rankingach wojewódzkich.

W gorszej sytuacji niż przeciętnie w kraju znaleźli się natomiast reprezentanci handlu detalicznego. Tu indeks bieżącej ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa osiągnął dla Pomorskiego wartość -12,4 pkt. (o 9,0 pkt. mniej od odpowiednika ogólnopolskiego), zaś województwo zajęło 14 pozycję wśród polskich regionów. Gorzej niż przeciętnie w Polsce oceniano też warunki gospodarowania w zakwaterowaniu i usługach gastronomicznych oraz transporcie i gospodarce magazynowej.

Zachowanie indeksu przewidywanej ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa nastraja optymistycznie. Tylko w dwóch spośród analizowanych rodzajów

działalności przeważa pesymizm. Jednym z nich jest handel detaliczny, gdzie wskaźnik wyprzedzający osiąga -3,5 pkt. Drugim zaś zakwaterowanie i usługi gastronomiczne (-2,6 pkt.). W pozostałych sektorach przeważa optymizm. Warto zwrócić uwagę w szczególności na sektor budownictwa, w którym wskaźnik przewidywanej ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa po raz pierwszy od 22 miesięcy przyjął wartość dodatnią (przy czym dodatnia jest również wartość wskaźnika ogólnopolskiego). Oczywiście na podstawie pojedynczego sygnału trudno mówić o zakończeniu obserwowanego w branży okresu dekonjunktury. Niemniej jednak, mając na uwadze sezonowość działalności, rośnie prawdopodobieństwo poprawy ocen warunków gospodarowania w sektorze w nadchodzących miesiącach.

**Rysunek 2. Dynamika produkcji sprzedanej, budowlano-montażowej i sprzedaży detalicznej w województwie pomorskim w okresie od kwietnia 2011 do marca 2014**



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Gdańsku

## DZIAŁALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW

W końcu marca 2014 r. liczba podmiotów gospodarki narodowej wyniosła 272,7 tys. W stosunku do końca grudnia 2013 r. dynamika liczby podmiotów gospodarczych kształtowała się na poziomie 0,3 proc. a w odniesieniu do końca marca 2013 r. – 2,6 proc. Zaobserwowany w ciągu kwartału wzrost był symboliczny – można interpretować go w kategoriach stagnacji, która jest typowa dla półrocza jesienno-zimowego (IV i I kwartał). Nie sposób jednak nie zauważyć, że w ciągu roku podmiotów gospodarczych po raz kolejny przybyło. Kontynuowana była tendencja obserwowana w całym 2013 r. Jak już wielokrotnie wskazywano – trudno o jednoznaczną interpretację obserwowanego zjawiska. Najbardziej oczywiste wytłumaczenie zakłada rzeczywisty wzrost przedsiębiorczości. Taka interpretacja jest jednoznacznie

korzystna, choć zarazem wątpliwa, gdyż nie wydaje się, aby popyt rósł na tyle, aby stwarzać warunki dla stałego wzrostu przedsiębiorczości. Wydaje się więc, że nadal poważnie trzeba traktować interpretację zakładającą, że wzrost liczby podmiotów gospodarki narodowej to efekt rosnącej roli samozatrudnienia. Przedsiębiorcom pozwala ono ograniczyć koszty i uelastyczyć zatrudnienie. Dla pracowników może stanowić alternatywę dla utraty pracy, jednocześnie pozbawiając ich szeregu korzyści normowanych kodeksem pracy. Pracobiorca traci też względną pewność, co do czasu trwania relacji z pracodawcą, stając się po prostu współpracującą firmą.

Dynamika produkcji i sprzedaży detalicznej w I kwartale była dodatnia, zarówno w odniesieniu

do przemysłu, budownictwa jak i sprzedaży detalicznej. Pozytywnie należy ocenić wyraźną poprawę wskaźników dynamiki produkcji budowlano-montażowej. Niestety, w znacznej mierze nadal jest to efekt bazy – czyli niskiej wartości produkcji w analogicznym okresie roku poprzedniego (I kwartał 2013 r.).

Choć dynamika produkcji sprzedanej przemysłu była w I kwartale dodatnia, to w każdym z miesięcy słabła, kończąc kwartał na poziomie nieznacznie przewyższającym stagnację. Obserwowane zmiany nadal wpisywały się w przedział

zmienności utrwalony w drugiej połowie 2013 r. Na tej podstawie nie można jeszcze wnioskować o trwałym pogorszeniu.

W opisywanym okresie słabła również dynamika sprzedaży detalicznej. Podobnie jak w przypadku przemysłu, spadek ten zakończył się na poziomie nieznacznie powyżej zera. Była to dość istotna zmiana w stosunku do 2013 r., w którym to dynamika sprzedaży detalicznej w ujęciu rocznym pozostawała cały czas wyraźnie dodatnia. Słabnięcie dynamiki sprzedaży detalicznej jest oczywiście złą informacją dla wszystkich firm obsługujących rynek lokalny.

## HANDEL ZAGRANICZNY

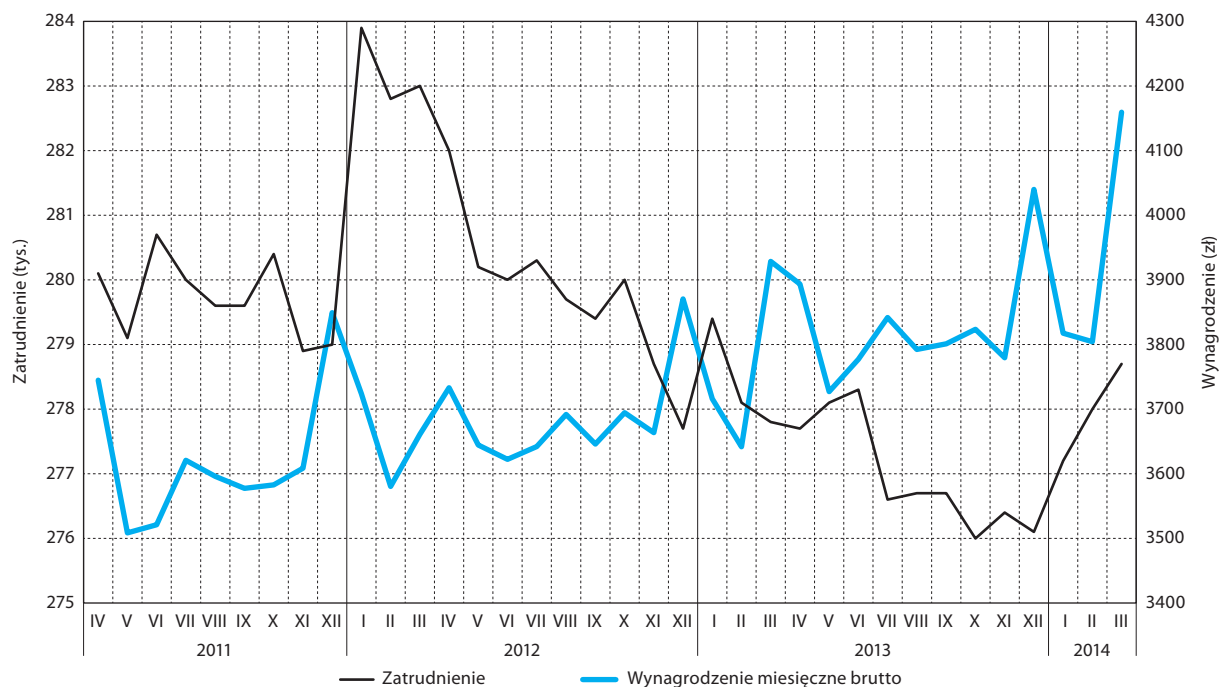
W marcu 2014 r.<sup>1</sup> wartość eksportu wyniosła 801 mln euro, zaś importu 1018 mln euro. W stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowano 4-proc. wzrost wartości eksportu i 19-proc. spadek wartości importu. Saldo wymiany handlowej województwa pomorskiego z zagranicą pozostawało ujemne i wyniosło –218 mln euro.

W analizowanym okresie największy udział (38,1 proc.) w strukturze geograficznej importu miały kraje byłego ZSRR<sup>2</sup>. W porównaniu do marca 2013 r. ich udział spadł nieznacznie – o 2 pkt. proc. Drugą ważną grupę krajów pochodzenia importu (26,4 proc.) stanowiły kraje UE. Ich udział wzrósł o 5 pkt. proc. Niewiele mniejszym udziałem (22,6 proc.) i podobną

dynamiką (+8 pkt. proc.) cechowały się pozostałe kraje. Natomiast znacznie krajów kapitalistycznych wyraźnie spadło – o 10 pkt. proc. do poziomu 12,8 proc.

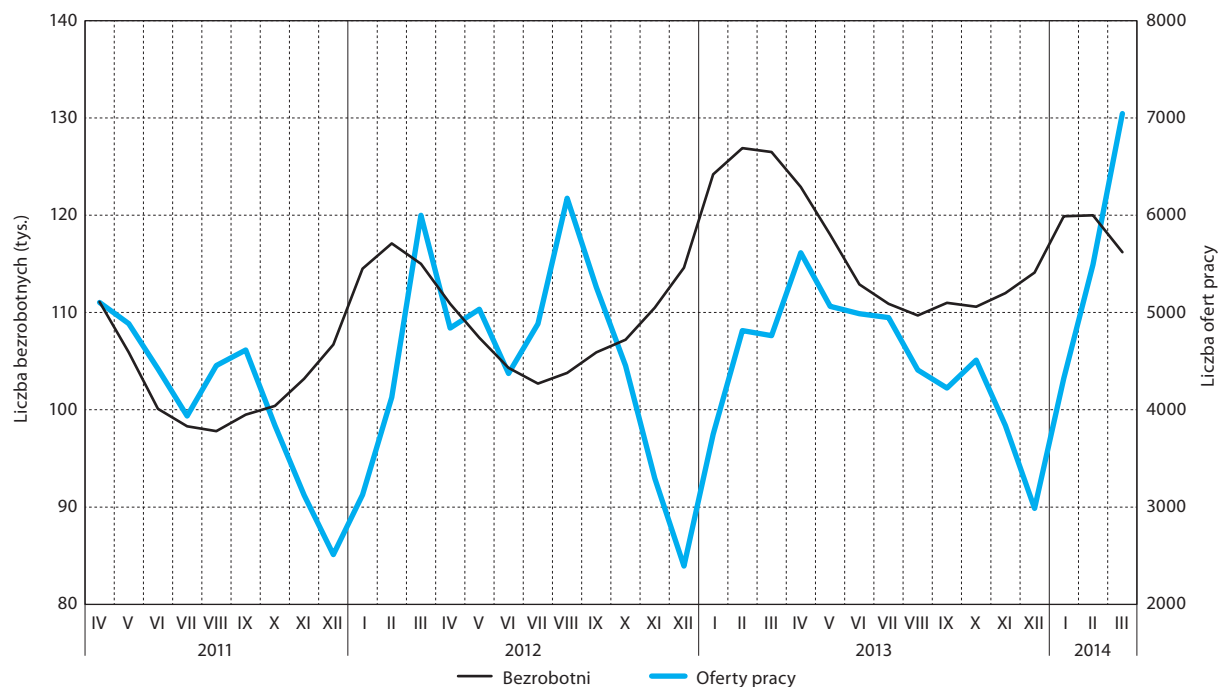
W strukturze geograficznej eksportu w marcu 2014 r. najwyższy udział miały kraje UE – 52,7 proc. Ich udział wyraźnie wzrósł – o 10 pkt. proc. Na kolejnych dwóch niemal równorzędnych pozycjach uplasowały się kraje kapitalistyczne z udziałem w eksporcie wynoszącym 21,4 proc. i pozostałe kraje z wynikiem 19,8 proc. Te grupy krajów odróżniała jednak dynamika. O ile udział pierwszej z nich spadł aż o 18 pkt. proc. o tyle drugiej – wzrósł o 9 pkt. proc.

**Rysunek 3. Wielkość zatrudnienia i poziom przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw w województwie pomorskim w okresie od kwietnia 2011 do marca 2014**



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 okresie od kwietnia 2011 do marca 2014**



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Gdańsku

## RYNEK PRACY I WYNAGRODZENIA

W I kwartale 2014 r. wzrosło zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw. Na koniec marca kształtowało się ono na poziomie 278,7 tys. W stosunku do końca grudnia 2013 r. wzrosło o 0,9 proc., a w porównaniu do końca marca 2013 r. o 0,3 proc. Z uwagi na coroczną aktualizację bazy podmiotów o liczbie pracujących przekraczającej 9 osób przedstawione wskaźniki dynamiki mogą być obciążone błędem. Jednak ważne jest to, że zatrudnienie rośnie w każdym z trzech miesięcy I kwartału 2014 r. Była to wyraźna zmiana w stosunku do tego, co obserwowano w całym 2012 i 2013 r., kiedy to przeważały spadki zatrudnienia.

W marcu 2014 r. przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw osiągnęło wartość 4160 zł i było, za sprawą wypłacanych premii, zarówno na koniec roku jak i właśnie w marcu, jedynie nieznacznie wyższe niż w grudniu, choć wyraźnie wyższe niż w innych miesiącach. Natomiast w porównaniu do marca 2013 r. wynagrodzenia wzrosły o 5,9 proc. Wzrost miał zatem nie tylko charakter nominalny, ale także realny (inflacja na poziomie 0,7 proc.).

W I kwartale 2014 r. wzrosła liczba bezrobotnych. Na koniec marca wynosiła ona 116 tys. osób. Stopa bezrobocia kształtowała się na poziomie 13,4 proc. W stosunku do końca grudnia 2013 r. liczba bezrobotnych wzrosła jedynie o 1,8 proc. (a stopa bezrobocia o 0,1 pkt. proc.). Obserwowany przyrost był

mały. Dla porównania w I kwartale 2013 r. kształtował się on na poziomie 10,4 proc. Można zatem mówić o wygaszaniu wzrostowej dynamiki bezrobocia. Takie twierdzenie znajduje także oparcie w zmianach rocznych. Otóż w stosunku do końca marca ubiegłego roku liczba bezrobotnych spadła aż o 8,1 proc. Tak dużego spadku nie odnotowano w ciągu kilku ostatnich lat.

Nieznaczny wzrost bezrobocia w ujęciu kwartalnym przełożył się na wzrost liczby bezrobotnych w wieku 50 lat i więcej oraz bezrobotnych długotrwale o odpowiednio 2 i 4 proc. Natomiast liczba bezrobotnych w wieku do 25 lat spadła w tym okresie o 3 proc. W stosunku do końca marca 2013 r. zmiany miały podobny charakter. Nieznacznie, bo o 1 proc., wzrosła liczba bezrobotnych w wieku 50 lat i więcej. Aż o 8 proc. powiększyła się grupa długotrwale bezrobotnych. Roczny wzrost liczby bezrobotnych w tej grupie to efekt generalnie trudnej sytuacji na rynku pracy, jaka ma miejsce od 2009 r. Duża liczba osób, która po tym okresie straciła pracę, nie może jej znaleźć do chwili obecnej. Cześć zainteresowana jest jedynie formalnym statusem bezrobotnego i wynikającymi z niego korzyściami. Natomiast liczba bezrobotnych w wieku do 25 lat spadła aż o 17 proc. Ludzie młodzi w większym stopniu wykorzystują każdą poprawę stanu rynku pracy. Najczęściej nie mają założonej własnej rodziny, co ułatwia mobilność przestrzenną. Z kolei małe

doświadczenie i zasoby wiedzy ukrytej (specyficznej dla firm) ułatwiają mobilność zawodową. Są oni dzięki temu otwarci na różne doświadczenia i nie obciążeni nawykami nabytymi w długoletniej pracy zawodowej, co dla wielu potencjalnych pracodawców jest ważne, gdyż chcą kształtować kompetencje pracownicze wg akceptowanych przez siebie wzorców. Niewielkie doświadczenie i brak wiedzy ukrytej ograniczają również presję płacową, co ułatwia pracodawcom podjęcie decyzji o zatrudnieniu młodego pracownika.

W marcu 2014 r. do urzędów pracy napłynęło aż 7,1 tys. ofert zatrudnienia. Choć marzec rokrocznie jest miesiącem, w którym do PUP napływa dużo ofert pracy, to zanotowany wynik należy do rekordowych. Taka skala miesięcznego napływu obserwowana była w bardzo dobrym dla rynku pracy roku 2008. Choć w następnych miesiącach liczba ofert pracy zapewne spadnie, to są podstawy, aby oczekiwać, że najbliższe miesiące będą cechowały się większym niż przed rokiem popytem na pracę.

## WAŻNIEJSZE WYDARZENIA

### Podpisano porozumienie w sprawie ZIT

Porozumienie w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych zostało podpisane 14 lutego. Do pozyskania na inwestycje w obszarze Metropolitalnym Trójmiasta jest 255 mln euro unijnego wsparcia, czyli ponad miliard złotych. Samorządy zgłosiły już 59 projektów do realizacji. Głównie dotyczą one energetyki, mobilności i zatrudnienia. Spośród zgłoszonych wyłoniono 15 propozycji, które staną się przedmiotem negocjacji z samorządem województwa.

### Rząd nie rezygnuje z atomu i ma Plan Energetyki Jądrowej

Według Ministerstwa Gospodarki – do końca 2016 roku ma być znana konkretna lokalizacja i technologia, w której powstanie pierwsza elektrownia atomowa w Polsce. W ciągu kolejnych dwóch lat ma powstać projekt techniczny. A sama siłownia powinna zacząć działać najpóźniej za 10 lat, czyli do 2024 roku. Do 2035 roku powinna powstać druga elektrownia

atomowa. Po tej decyzji, spółka zależna Polskiej Grupy Energetycznej – PGE EJ 1 Sp z o.o.\* przystąpiła do konkretnych działań, podpisując 30 stycznia 2014 r. porozumienie o współpracy z samorządem województwa pomorskiego oraz z gminami Choczewo, Gniewino i Krokowa. Rozpoczęta została również procedura wyłaniania zespołu specjalistów, którzy będą pełnić funkcję inżyniera kontraktu.

### Centrum Innowacji Energetycznych powstanie w Lubaniu

W Lubaniu koło Kościerzyny Pomorski Ośrodek Doradztwa Rolniczego uruchomić ma Centrum Innowacji Energetycznych. Centrum pełniące rolę ośrodka szkoleniowo-edukacyjnego miałyby przekonać pomorskich rolników i hodowców do źródeł energii odnawialnej. Rolnicy uczyliby się m.in. jak produkować energię w oparciu o odpady z produkcji

\* Spółka PGE EJ 1 odpowiada za przygotowanie procesu inwestycyjnego oraz budowę pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce.

rolno-spożywczej. W jego ramach miałyby działać szkoleniowo-edukacyjna biogazownia rolnicza o mocy maksymalnej 100 kW oraz mikrobiogazownia współpracująca z symulatorem biogazowni. Symulator szkoleniowo-edukacyjny, który powstanie z inicjatywy Samorządu Województwa Pomorskiego, służyć będzie przeszkoleniu przyszłych użytkowników w zakresie właściwej eksploatacji biogazowni. Ponadto symulator ten pozwoli na opracowanie optymalnych polskich technologii dla mikro i małych biogazowni rolniczych. W kolejnym etapie powstanie też mała elektrownia wiatrowa, panele fotowoltaiczne i pompa geotermalna. Centrum szczególnie w odniesieniu do biogazowni rolniczych opierać się będzie na technologii polskiej, której zaczątkiem jest posadowiony w maju tego roku bioreaktor mikrobiogazowni zrealizowany w ramach środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju przez Politechnikę Gdańską i Instytut Maszyn Przepływowych PAN.

### Ruszyła budowa terminala naftowego

Na razie symbolicznie – bo zaczęła się 26 marca 2014 r. od wmurowania kamienia węgielnego pod terminal naftowy na terenie Portu Północnego w Gdańsku. Pierwszy etap ma się zakończyć w przyszłym roku – powstanie wtedy 6 zbiorników na ropę naftową z dachami pływającymi o pojemności 62,5 tys. metrów sześciennych każdy. Drugi etap ma się zakończyć w 2018 roku. W tym czasie powinno powstać 14 zbiorników o łącznej powierzchni 322 tysięcy metrów sześciennych. Mają one służyć do magazynowania między innymi produktów ropopochodnych, chemikaliów i paliwa lotniczego. Będzie to pierwsza taka inwestycja w Polsce i jedna z 16 realizowanych na świecie. Szacuje się, że jej koszt wyniesie około 820 milionów złotych. Inwestorem jest PERN „Przyjaźń”.

### O bezpieczeństwie na energetycznym szczycie w Gdańsku

Około 400 osób wzięło udział w Ogólnopolskim Szczycie Energetycznym w Gdańsku, który

odbył się w dniach 26–27 marca br. w Centrum Wystawienniczo-Kongresowym Amber Expo. O dalszym rozwoju energetyki i dywersyfikacji dostaw surowców rozmawiali między innymi przedstawiciele największych firm energetycznych, paliwowych i gazowniczych – PGE, PERN, PGNiG, PSE, Tauron, Energa, Grupa Lotos, Gaz-System, jak również Urzędu Regulacji Energetyki i Giełdy Papierów Wartościowych. Były też panele dyskusyjne, poświęcone bezpieczeństwu energetycznemu, perspektywom inwestycji w energetyce oraz źródłom finansowania tych inwestycji.

### Dofinansowanie remontów dróg

W sumie w roku 2014 na Pomorzu zmodernizowanych zostanie około 105 km dróg gminnych i powiatowych. Wszystko w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych. O dofinansowanie ubiegało się 67 wniosków, pozytywnie rozpatrzono sześć. Dofinansowanie otrzymały wnioski złożone przez powiaty: chojnicki, człuchowski i malborski oraz trzy gminy: Żukowo, Starogard Gdański i Brusy. Umowy w tej sprawie już podpisano z Wojewodą Pomorskim Ryszardem Stachurskim. To nie koniec – jak powiedział Wojewoda – w tym roku Pomorskie dostanie jeszcze około 35 mln zł na modernizację dróg lokalnych. Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych jest realizowany od 2008 r. Jego pomysłodawcą był ówczesny Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji Grzegorz Schetyna.

### Z BCT koleją do Strykowa pod Łodzią

Regularne połączenie kolejowe uruchomiono 6 marca br. Pociągi będą docierać do terminala intermodalnego w Strykowie. Składy z Bałtyckiego Terminala Kontenerowego będą jeździć dwa razy w tygodniu. Dziś gdyński terminal kontenerowy ma podobne połączenia z około 20 miejscami w kraju. Transport intermodalny, czyli kombinowany, polega na przewozie tylko jednej jednostki ładunkowej, np. kontenera bez przeładunku samego towaru

przy zmianie rodzaju transportu. BCT jest jednym z największych terminali w rejonie Bałtyku i drugim co do wielkości terminalem kontenerowym w Polsce.

### Gdyński port inwestuje w obrotnicę

Powiększenie obrotnicy rozpocznie się w przyszłym roku. Obrotnica ma mieć 480 metrów średnicy. Umożliwi wejście do portu jednostkom o długości nawet do 370 metrów i szerokości do 90 metrów. Inwestycja ma kosztować około 110 milionów złotych. Jej realizacja będzie możliwa dzięki wyburzeniu części Nabrzeża Gościnnego o długości około 240 metrów, należącego do Stoczni Marynarki Wojennej. Zarząd Morskiego Portu Gdynia ma kupić to nabrzeże od stoczni. Port planuje pogłębić kanały portowe do 15,5 m, tj. o dwa metry więcej niż obecnie. ZMPG szacuje, że wielkie jednostki będą mogły wpływać do portu już w 2016 roku.

### Zbiornik z widokiem na Wyspę

Wieżowy zbiornik na wodę zwieńczony tarasem widokowym powstanie na Wyspie Sobieszewskiej. Inwestycja będzie możliwa dzięki unijnym funduszom. Prace budowlane ruszą wiosną. Wykona je Przedsiębiorstwo Budowlane Kokoszki S.A. i będą kosztowały prawie 10 mln zł. Gdańska Infrastruktura Wodociągowo-Kanalizacyjna już podpisała umowę z wykonawcą. Zbiornik ma mieć 600 metrów sześciennych pojemności. Będzie też pełnił rolę wieży ciśnieniowej – czyli będzie stabilizował ciśnienie wody w sieci. Ma też być wykorzystywany do celów gaśniczych. Taras na jego szczycie będzie najwyższym punktem widokowym na Wyspie Sobieszewskiej. Ma on być wyższy o około 10 metrów niż najwyższe drzewa. Budowa zbiornika wodnego jest częścią II etapu dużego projektu wodno-kanalizacyjnego, na którego realizację GIW-K pozyskała środki z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Projekt zakończy się w 2015 r.

### Kolejny kontrakt Remontowej Shipbuilding

Stocznia ma zamówienia na cztery statki typu PSV (jednostki do zaopatrywania platform). Wybuduje je dla Siem Offshore Contractors, jednego z czołowych operatorów floty offshore na Morzu Północnym. Tym samym spółka zapewniła sobie portfel zamówień do końca 2015 r. Najnowszej generacji statki są przeznaczone do eksploatacji na obszarze Norweskiego Szelfu Kontynentalnego przy obsłudze morskich pól naftowych. Będą one zaopatrywać morskie instalacje poszukiwawczo-wydobywcze w części zamienne, narzędzia, oprzyrządowanie, paliwo, chemikalia, żywność i wodę pitną. W razie konieczności posłużą do transportu członków załóg obsługiwanych instalacji.

### Wodowania w Remontowej Shipbuilding i w Naucie

W stoczni zwodowano ostatnią z serii jednostek typu PSV dla amerykańskiego armatora. Jednostka w lipcu trafi do właściciela – Edison Chouest Offshore. Był to ósmy statek budowany na zamówienie Amerykanów. Jest to wielozadaniowa jednostka, bardzo nowoczesna – zostanie wyposażona w systemy zaawansowanego sterowania, pozycjonowania i instalacje zwalczania pożarów i rozlewów olejowych. Spalinowo-elektryczny napęd pozwoli na oszczędne zużycie paliwa i będzie proekologiczny – za sprawą mniejszej emisji szkodliwych substancji do atmosfery. W tej samej stoczni zwodowano ekologiczny prom pasażersko-samochodowy powstający na zamówienie duńskiej gminy Samso. Jednostka jest jedną z największych tego typu z napędem gazowym. Ma 100 m długości i 19 m szerokości. Prom przeznaczony jest do całorocznej obsługi połączeń lokalnych pomiędzy wyspą Samso i lądem. Może zabrać na pokład 600 pasażerów i 160 samochodów. W pełni wyposażona i przetestowana jednostka jeszcze w tym roku trafi do armatora. Z kolei w Stocznia Remontowa Nauta (na pochylni w Gdańsku) zbudowała częściowo wyposażony kadłub statku na zamówienie norweskiej stoczni. Jednostka będzie obsługiwała morskie platformy wiertnicze, pełniąc



także funkcję zaopatrzeniową. Statek o długości 89 metrów długości i 18 metrów szerokości może przewozić ładunek o masie 5,5 tysięcy DWT. Stocznia chce się skupić przede wszystkim na budowie statków wysokospecjalistycznych. To nisza umożliwiająca stoczni zróżnicowanie produkcji i jeszcze bardziej dynamiczny rozwój. Ostatnie 20 lat stoczni to głównie działalność remontowa, od czterech lat buduje nie tylko częściowo wyposażone kadłuby, lecz także kompletne jednostki. W stoczni właśnie powstają m.in. dwie innowacyjne jednostki badawcze dla Uniwersytetów w Gdańsku i Goeteborgu. Gdyński zakład należy do grupy MARS Shipyards & Offshore.

### Vistal Gdynia S.A. też sobie radzi

Zakład jest w trakcie realizacji czterech kontraktów dla firm w: Norwegii, Wielkiej Brytanii, Finlandii i USA. Właśnie poważnie zwiększył moce produkcyjne, dzięki nowej i ogromnej hali produkcyjnej, która stanęła na Nabrzeżu Indyjskim w porcie w Gdyni. Ma ona 212 m długości, 62 m szerokości i 34 m wysokości, co umożliwi realizację najbardziej złożonych, wielkogabarytowych konstrukcji stalowych. Powstają tu między innymi części platform wydobywczych, elementy statku PSV do obsługi platform wiertniczych, konstrukcje dźwigów portowych i infrastruktura portowa. Zakończenie realizacji tych projektów planowane jest na początek drugiego półroczia tego roku. Wkrótce ruszy też budowa rampy dla szwedzkiego portu w Trelleborgu. 14 lutego 2014 r. Vistal Gdynia S.A. zawarła umowę z norweską spółką z branży offshore na budowę konstrukcji dla farmy wiatrowej u wybrzeży Wielkiej Brytanii.

### ARP nie zgadza się na biznesplan Stoczni Gdańsk

Agencja Rozwoju Przemysłu tłumaczy, że nie może uczestniczyć na zasadach komercyjnych w realizacji przedstawionego w grudniu 2013 r. biznesplanu, ponieważ mogłoby to skutkować decyzją Komisji Europejskiej o konieczności zwrotu przez stocznię

całości pomocy publicznej. Plan zakłada dokapitalizowanie stoczni przez większościowego akcjonariusza kwotą 80 mln zł, sprzedaż gruntów nieoperacyjnych za kwotę 100 mln zł. Istnieje prawdopodobieństwo, że ww. tereny znajdą wkrótce swojego nabywcę – może zostać nią Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna. Stocznia Gdańsk S.A. należy do dwóch akcjonariuszy: spółki Gdańsk Shipyard Group (75%) oraz należącej do Skarbu Państwa ARP (25%).

### 1,5 mln zł na transfer technologii dla PG

Grant w wysokości 1,5 mln złotych na wsparcie transferu technologii dostało Centrum Transferu Wiedzy i Technologii Politechniki Gdańskiej. Dofinansowanie przyznało Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach konkursu „Inkubator Innowacyjności”. Pieniądze z grantu pozwolą na rozwijanie współpracy między środowiskiem naukowym Politechniki Gdańskiej a środowiskiem gospodarczym. Uczelnia zamierza brać udział w międzynarodowych wystawach i targach typu „science to business”. Ważnym celem na najbliższy czas jest także przygotowanie projektów komercjalizacji wyników badań naukowych i prac rozwojowych. CTWiT zamierza w ramach grantu finansować również prace przedwdrożeniowe, w tym dodatkowe testy laboratoryjne lub dostosowanie wynalazku do potrzeb zainteresowanego nabywcy. Oficjalne wręczenie grantów odbyło się 30 stycznia br. w Ministerstwie Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

### Powel AS otworzyła biuro w Gdańsku

Norweska firma planuje w ciągu roku zatrudnić około 50 osób, głównie wysoce wyspecjalizowanych informatyków. Działalność firmy skupia się na tworzeniu oprogramowania dla energetyki – tego rodzaju rozwiązania będą też rozwijane w gdańskim biurze. A dokładniej chodzi o oprogramowanie, które służy do optymalizacji wytwarzanej energii w siłowniach wodnych, słonecznych czy wiatrowych oraz do zarządzania inteligentnymi sieciami

energetycznymi, wodnymi i ściekowymi. Powel AS jest zainteresowana zatrudnieniem absolwentów wyższych uczelni, głównie Politechniki Gdańskiej.

### Będzie praca dla informatyków

Około 150 osób chce do końca roku zatrudnić gdański oddział francuskiej firmy Sii. Pracę znajdą głównie informatycy, programiści, analitycy i menedżerowie. Obecnie w firmie pracuje 450 osób. Spółka realizuje projekty dla firm z całego świata. Poszukiwani będą zarówno absolwenci, jak i specjaliści z 2–3 letnim doświadczeniem. Firma jest dostawcą usług IT i inżynierii przemysłowej w kraju. Wspiera klientów w zakresie doradztwa, analiz i testów, rozwoju oprogramowania, zarządzania infrastrukturą, integracji i utrzymania systemów oraz inżynierii przemysłowej. Jej klientami są między innymi: UTC, Gemalto, NXP, PUMA, ThyssenKrupp, Nordea, Energa, DFC.

### Szerokopasmowy internet w pomorskich gminach

Instalacje światłowodowe zainstalowane zostaną w gminach: Kolbudy, Przywidz i Trąbki Wielkie w powiecie gdańskim. Inwestycja będzie kosztować 8,5 mln zł i w połowie sfinansowana zostanie ze środków unijnych. Ma być gotowa do połowy 2015 r. Inwestycja wprowadzi szerokopasmowy internet do domów tysiąca osób. W regionie dofinansowanie dostały w sumie cztery projekty z zakresu budowy sieci internetu szerokopasmowego. Po zrealizowaniu wszystkich tych inwestycji Pomorze będzie dysponowało 2157 km sieci internetu szerokopasmowego. Dzięki tym przedsięwzięciom dostęp do niego uzyska ponad 124 tysiące osób. Aktualnie realizacja projektów z zakresu rozbudowy infrastruktury szerokopasmowego internetu trwa w 45 miejscowościach.

1 Dane za rok 2014 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 13.05.2014.

2 W 2013 r. za kraje Europy Środkowo-Wschodniej uważa się m.in.: Bośnię i Hercegowinę, Serbię i Czarnogórę; do krajów byłego ZSRR należą: Azerbejdżan, Białoruś, Kazachstan, Kirgistan, Mołdawia, Rosja, Ukraina, Uzbekistan; do krajów kapitalistycznych: Watykan, Norwegia, Lichtenstein i Szwajcaria w Europie, USA, Australia, Japonia, Kanada, Singapur, Nowa Zelandia, Wyspy Marshalla itp. Od 1 stycznia 2007 r. Bułgaria i Rumunia są członkami UE. Od 1 lipca 2013 r. Chorwacja jest członkiem UE.

Niniejszy artykuł powstał na podstawie następujących materiałów, w całości opublikowanych na stronie internetowej PPG (ppg.ibngr.pl): A. Hildebrandt, 2014, *Handel zagraniczny w województwie pomorskim*, I. Wysocka, 2014, *Wiadomości gospodarcze*, P. Susmarski, 2014, *Koniunktura gospodarcza w województwie pomorskim w marcu 2014 r.*, M. Tarkowski, 2014, *Poziom rozwoju gospodarczego województwa pomorskiego i jego zmiany w marcu 2014 r.*

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

#### O AUTORZE:

Dr Maciej Tarkowski jest pracownikiem naukowym Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową i nauczycielem akademickim w Instytucie Geografii Uniwersytetu Gdańskiego. Specjalizuje się w problematyce geografii ekonomicznej, rozwoju lokalnego i regionalnego oraz rynku pracy. Jest autorem licznych publikacji naukowych i ekspertyz oraz uczestnikiem projektów badawczych i wdrożeniowych poświęconych wymienionej problematyce.

# ZAINWESTUJ na WYSPIE SPICHRZÓW



Naszym celem jest kompleksowe, zagospodarowanie terenu inwestycyjnego zlokalizowanego w północnej części Wyspy Spichrzów w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Obszar do zagospodarowania to powierzchnia ok. 1,9 ha, obejmująca fragment północnego cypla Wyspy Spichrzów w Gdańsku. Właścicielem terenu jest Gmina Miasta Gdańska.

Z myślą o planowanym projekcie prowadziliśmy w latach 2000–2005 prace archeologiczne obejmujące ok. 70 % całej powierzchni terenu inwestycyjnego. Obecnie prowadzimy przebudowę nabrzeży wokół północnego cypla Wyspy Spichrzów, które mają pełnić funkcje rekreacyjne z możliwością cumowania małych pływających jednostek rekreacyjnych. Zakończenie prac planuje się w połowie 2014 r.

## Czego oczekujemy?

Zadaniem partnera prywatnego będzie zaprojektowanie, sfinansowanie, budowa i eksploatacja obiektów komercyjnych o charakterze mieszkaniowym, handlowo-usługowym, biurowym a także, parkingów podziemnych oraz infrastruktury drogowej.

Część komercyjna, która stanie się własnością inwestora po realizacji projektu to obszar ok. 1,7 ha. Na obszarze tym można będzie wznosić obiekty o maksymalnej wysokości do 30 m. Według szacunków może tu powstać ok. 82 tys. mkw. komercyjnych powierzchni użytkowych.

Okres trwania umowy o PPP będzie przedmiotem negocjacji partnera publicznego z partnerem prywatnym.

Od partnera prywatnego oczekujemy realizacji wybranych elementów infrastruktury publicznej. Dotyczy to przede wszystkim przebudowy ogólnodostępnego układu drogowego północnego cypla Wyspy Spichrzów.

W ramach projektu chcemy dodatkowo zbudować:

- Muzeum Bursztynu na północnym cyplu Wyspy Spichrzów;
- zwodzony Most Stągiewny;
- źródła uliczne w pasie wokół nabrzeży i fontannę

oraz przebudować:

- Długie i Rybackie Pobrzeże;
- skrzyżowania ulicy Podwale Przedmiejskie z ul. Chmielną i/lub z ulicą Łąkową.

Ostateczny podział dodatkowych inwestycji pomiędzy Miasto i partnera prywatnego będzie przedmiotem negocjacji warunków umowy o PPP.

## Zalety lokalizacji

- Bezpośrednie sąsiedztwo historycznego obszaru Głównego Miasta odwiedzanego przez prawie 7 mln turystów rocznie.
- Bliskość najważniejszych obiektów kulturalnych o znaczeniu ponadregionalnym oraz przystani jachtowej Marina Gdańsk.
- Dostęp do jednej z głównych dróg tranzytowych miasta łączących Gdańsk z południem i zachodem Polski oraz z Obwodem Kaliningradzkim i z Międzynarodowym Portem Lotniczym w Gdańsku.
- Rynek zbytu obejmujący około 5 mln potencjalnych klientów z Gdańska, obszaru metropolii oraz sąsiadujących regionów Polski (czas dojazdu do 120 minut) i Rosji (Obwód Kaliningradzki).



## Więcej o projekcie

Szczegółowych informacji na temat projektu udzielają przedstawiciele Urzędu Miejskiego w Gdańsku:  
Kierownik Centrum Partnerstwa i Biznesu  
Grzegorz Kaczorowski, telefon (058) 323 64 02  
e-mail: grzegorz.kaczorowski@gdansk.gda.pl  
Marta Korowaj, telefon (058) 323 66 03  
e-mail: marta.korowaj@gdansk.gda.pl



# Napędza nas naturalna energia

Wygrywa ten, kto bardziej racjonalnie wykorzystuje swoją energię. W drodze ku lepszej przyszłości zostawiamy za sobą energochłonne technologie. Kierując się tą ideą, na gruncie gospodarowania energią elektryczną, od wielu lat aktywnie wspieramy programy promujące racjonalne wykorzystanie energii. Oszczędzamy prąd, chronimy środowisko naturalne i zmniejszamy wydatki na rachunki.

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



**Energa**

Po prostu włącz

Większość myśli, jak przetrwać obecny czas.  
**My wiemy, jak wygrać przyszłość.**

EFEKTYWNOŚĆ  
i ROZWÓJ



Świat nie zmienia się sam. Tak naprawdę zmieniają go jednostki i nieliczne firmy. Planując i działając. Aktywnie wpływają na to, jaki ten świat kiedyś będzie. I choć są tacy, którzy czekają co im los przyniesie, my sami tworzymy naszą przyszłość. Budujemy ją w oparciu o klarowne cele i efektywne działania. Wiemy co robić. I jak.



# **Pomorski Przegląd Gospodarczy**

## **Dolna Wisła – wspólna sprawa**

Temat wydania:

W numerze:

prof. dr hab. inż. Romuald Szymkiewicz

*Zaniedbane korzyści*

Mirosław Bieliński

*Wszystko naraz – to nam się opłaci*

dr Maciej Grabowski

*Wodna reorganizacja*

Mariusz Grendowicz

*Samo państwo nie da rady*

Adam Struzik,

Jacek Protas,

Piotr Całbecki,

Mieczysław Struk

*Dolna Wisła z perspektywy regionów*

Edward Ossowski

*Wy płynemy z paradoksów*

Hanna Dzikowska

*Ochrona środowiska to też rozwój*

dr Tomasz Sowiński

*Wisłostrategia*