

Bräuninger, Michael; Stiller, Silvia; Teuber, Mark; Wedemeier, Jan

Research Report

Ekonomiczne perspektywy rozwoju obszaru działalności Unii Izb Łąby/Odry

HWWI Policy Report, No. 18p

Provided in Cooperation with:

Hamburg Institute of International Economics (HWWI)

Suggested Citation: Bräuninger, Michael; Stiller, Silvia; Teuber, Mark; Wedemeier, Jan (2012) :
Ekonomiczne perspektywy rozwoju obszaru działalności Unii Izb Łąby/Odry, HWWI Policy Report,
No. 18p, Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI), Hamburg

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/96624>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Hamburgisches
WeltWirtschafts
Institut

Ekonomiczne perspektywy rozwoju obszaru działalności Unii Izb Łaby/Odry

Michael Bräuninger, Silvia Stiller, Mark-Oliver Teuber, Jan Wedemeier

HWWI Policy
Report Nr. 18

Publikacja przygotowana na zlecenie:



dzięki finansowemu wsparciu:



Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (HWWI) | 2012
ISSN 1862-4944 | ISSN (Internet) 1862-4952

Adres korespondencyjny:

dr Silvia Stiller

Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI)

Heimhuder Str. 71 | 20148 Hamburg

Tel. +49 (0)40 34 05 76 - 660 | Fax +49 (0)40 34 05 76 - 776

stiller@hwwi.org

HWWI Policy Report

Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI)

Heimhuder Str. 71 | 20148 Hamburg

Tel. +49 (0)40 34 05 76 - 0 | Fax +49 (0)40 34 05 76 - 776

info@hwwi.org | www.hwwi.org

ISSN 1862-4944 | ISSN (Internet) 1862-4952

Redakcja:

Thomas Straubhaar

Michael Bräuninger

Silvia Stiller

© Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) | Maj 2012



Ekonomiczne perspektywy rozwoju obszaru działalności Unii Izb Łaby/Odry

Michael Bräuninger, Silvia Stiller, Mark-Oliver Teuber, Jan Wedemeier
Współpraca: Ulrike Biermann, Henriette Bunde, Marco Görlinger

Publikacja przygotowana dla Unii Izb Łaby/Odry na zlecenie Izby Handlowej w Hamburgu jako Sekretariat Generalny:



dzięki finansowemu wsparciu:



Słowo wstępne z Decina

Istnieje prosty powód, dlaczego dobra konsumpcyjne i towary wszelkiego rodzaju można kupić po stosunkowo niskich cenach. Sektor logistyczny i handel poszukują w ramach ciągłego konkutowania ze sobą najkorzystniejszych dróg transportowych dla swoich towarów. Ostatecznie korzysta na tym konsument, gdy może kupić taniego smartfona z Azji lub średniej klasy samochód o wysokiej zawartości miedzi z Ameryki Południowej.

Region między Flensburgiem w północnych Niemczech, Warszawą jako stałym punktem odniesienia na wschodzie i Pragą na południu stanowi wraz z Odrą i Łabą obszar działania Unii Izb Łaby/Odry. Polskie, czeskie i niemieckie Izby Przemysłowo-Handlowe połączyły dwanaście lat temu siły, aby ułatwić Polsce i Czechom drogę do Unii Europejskiej i jednocześnie pozyskać rynki dla portów morskich w północnych Niemczech.

Dziś integracja Polski i Czech z Unią Europejską rozwija się pomyślnie. Handel obu krajów z Niemcami kwitnie. Nie jest to jednak – mimo rynku wewnętrznego – w żadnym razie oczywiste! Niniejsze opracowanie pokazuje, przed jakimi poważnymi wyzwaniami stoi region Unii Izb Łaby/Odry. Do szczególnych wyzwań związanych ze zmianami demograficznymi, by wymienić tylko jeden przykład z opracowania, dochodzą jeszcze ogólne tendencje na rynku światowym.

Niniejszym opracowaniem chcemy przyczynić się do tego, aby podmioty i instytucje gospodarcze uzyskały jaśniejszy obraz swoich rynków macierzystych oraz ich perspektyw rozwoju. Jednocześnie decydentom ma zostać również przedstawiony stan faktyczny, który przyczyni się do podejmowania lepszych decyzji.

Jako Unia Izb jesteśmy przekonani, że obroty gospodarcze nie są celem samym w sobie. Służą one ludziom i ich potrzebom konsumpcyjnym. Ponieważ daleko nam do tego, aby sterować konsumenckim zachowaniem ludzi poprzez określony asortyment, a nawet ograniczenia ilościowe, musimy zorganizować zrównoważone łańcuchy dostaw. Priorytetem jest przy tym redukcja emisji i zasobooszczędna gospodarka.

Dlatego też wyraźnie popieramy dążenie Unii Europejskiej do stworzenia poprzez sieć TEN-T optymalnych połączeń komunikacyjnych. Ważne jest przy tym przede wszystkim to, aby projekty transgraniczne – ze względu na swój z reguły istotny wkład w tworzenie sieci – znalazły się w centrum dyskusji. Nasza transgraniczna współpraca pozwala – również dzięki sponsorom – pokazać poprzez to opracowanie właśnie takie projekty. Bez wsparcia HHLA Intermodal GmbH oraz projektu „*Amber Coast Logistic*” z programu Interreg Unii Europejskiej nie udałoby się nam zlecić tego opracowania.

HWWI opracował szereg rekomendowanych działań, które pokazują, jak można dalej likwidować bariery handlowe między Polską, Czechami a Niemcami, a także rozwijać infrastrukturę odpowiednio do wymagań. Jesteśmy przekonani, że uda nam się to wspólnymi siłami osiągnąć. Mieszkańcy naszego regionu, obejmującego trzy kraje, skorzystają na naszych wysiłkach dzięki bardziej bezpiecznym miejscom pracy oraz możliwości uzyskiwania dobrych dochodów.



Jiri Aster
Prezes Unii Izb Łaby/Odry
Prezes OHK Decin

Słowo wstępne z Warszawy

Makroregion dorzecza Odry i Łaby należy do dynamicznie rozwijających się regionów Unii Europejskiej. Jest przykładem efektywnej współpracy transgranicznej w obszarze gospodarki, transportu, usług i planowania przestrzennego. Dlatego też witam z uznaniem inicjatywę Hamburgskiego Instytutu Gospodarki Światowej oraz Unii Izb Gospodarczych dotyczącą opracowania analizy potencjału gospodarczego Łaby i Odry, ważnych europejskich dróg transportowych trzech krajów.

Wzdłuż tych tras transportowych powstały silne aglomeracje dysponujące znaczącym potencjałem demograficznym, technologicznym i cywilizacyjnym. Mimo występujących różnic w strukturze gospodarczej i poziomie dochodów, obszar ten ma wiele wspólnych cech. Charakteryzuje się wysokim stopniem wewnątrz regionalnych powiązań handlowych, pozytywnymi trendami w zakresie rynku pracy i zatrudnienia, znaczącą rolą wodnych dróg transportowych i portów morskich. Studium może stanowić cenny bodziec do wszechstronnej dyskusji i programowania współpracy regionalnej pomiędzy Niemcami, Czechami i Polską.

Niemcy i Czechy należą do strategicznych partnerów gospodarczych Polski. Na te oba kraje przypada blisko 1/3 polskiego eksportu ogółem. Przygotowana analiza struktur gospodarczych w obszarze dorzecza Łaby i Odry może pomóc politykom, administracji państwowej i lokalnej w poszukiwaniu optymalnych dróg rozwiązywania obecnych i przyszłych problemów w obszarze gospodarki, transportu i przestrzennego zagospodarowania kraju. Za bardzo pomocne wskazówki dziękuję inicjatorom oraz autorom publikacji. Warto podkreślić, że ta wartościowa publikacja powstała w związku z konferencją „Szanse rozwojowe Polski Zachodniej, Niemiec i Czech – wzmocnienie trymodalnego transportu transgranicznego”, nad którą patronat objął Pan Waldemar Pawlak, Wiceprezes Rady Ministrów, Minister Gospodarki RP.



Ilona Antoniszyn-Klik
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Gospodarki RP

Słowo wstępne z Berlina

Integracja Regionu Łąby/Odry oraz wzmocnienie jego wspólnej siły ekonomicznej uda się tylko wtedy, gdy w sposób możliwie jak najbardziej harmonijny będzie zagwarantowana mobilność osób i towarów. Podstawowym warunkiem pozytywnego rozwoju Regionu są wydajne szlaki transportowe, a mianowicie kolejowe, drogowe i wodne w powiązaniu z atrakcyjnymi ofertami dla transportu kombinowanego.

Transport kolejowy musi mieć w przyszłości większy udział w nadal silnie rozwijającym się, transgranicznym ruchu towarowym, aby sprostać rosnącym wymaganiom ochrony klimatu i środowiska. W tym celu konieczna jest odpowiednia rozbudowa infrastruktury. Nawet jeśli poczyniono już znaczące postępy – przypominać na przykład budowę nowego mostu na Odrze koło Frankfurtu w roku 2008 – konieczne jest podejmowanie dalszych wysiłków we wszystkich krajach sąsiednich Regionu Łąby/Odry, w perspektywie długofalowej również budowa nowej trasy między Drezniem i Pragą.

Dla Rządu Federalnego oczywiste jest również, że system żeglugi/dróg wodnych – jako rodzaj transportu szczególnie przyjazny dla środowiska – musi być wykorzystany do pokonywania wyzwań związanych z nasileniem ruchu. Zapewnienie i utrzymanie dróg wodnych są tego istotnym warunkiem.

Łąba dysponuje potencjałem wzrostu w zakresie komercyjnych transportów kontenerowych z i do portu w Hamburgu. Jeśli nawet tylko kilka procent przewidywanego przeładunku kontenerowego w porcie w Hamburgu byłoby transportowane dalej barkami, dałoby to możliwość uzyskania około jednego miliona kontenerów rocznie, co odpowiada 10 000 pociągów towarowych. Dlatego też Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast wspiera modernizację federalnej drogi wodnej Łąby. Już w ostatnich latach Niemcy prowadziły z Polską negocjacje w sprawie poprawy sytuacji polsko-niemieckich wód granicznych. Negocjacje te zostaną ponownie podjęte.

Za szczególnie ważne Rząd Federalny uważa również połączenie drogowe między Berlinem a Warszawą. Stanowi ono jako droga europejska E 30 część Trans-europejskiej Sieci Drogowej (TEN) oraz Sieci Paneuropejskiej (PAN). Do czasu piłkarskich mistrzostw Europy 2012 ma być ona od granicy z Niemcami do miasta stołecznego Warszawa całkowicie przejezdna jako A 2.

Kapitałne znaczenie ma również projekt budowy nowej A 17/D 8 z Drezna do Pragi. Również to połączenie drogowe jest częścią Sieci Paneuropejskiej i elementem rozszerzenia Unii Europejskiej na wschód.

Podkreślić należy ponadto – współfinansowaną ze środków EFRR – budowę nowej drogi federalnej B 178 pomiędzy A 4 a granicą federalną Niemcy/Polska. B 178 ma stworzyć bezpośrednie połączenie pomiędzy niemiecką siecią autostrad a trasą europejską 442 w Czechach przez Polskę.

Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast ma na celu dalsze wzmocnienie Regionu Łąby/Odry poprzez dopasowany do potrzeb rozwój transgranicznych połączeń transportowych i połączeń portów z zapleczem lądowym, a także wzmocnienie integracji regionów z ponadregionalną infrastrukturą transportową oraz głównymi ośrodkami gospodarczymi.



Enak Ferlemann MdB
Deputowany do Bundestagu
Parlamentarny Sekretarz Stanu
w Federalnym Ministerstwie
Transportu, Budownictwa i
Rozwoju Miast

Słowo wstępne z Hamburga

Na szczęście przeprowadzono w międzyczasie wiele badań ekonomicznych dla projektów transgranicznych w bezpośrednim obszarze przygranicznym między Polską, Czechami a Niemcami. Ocena programów wsparcia Unii Europejskiej (EU), takich jak Interreg, pokazuje, że od momentu przystąpienia Polski i Czech do UE i wspólnego rynku wewnętrznego, w handlu transgranicznym, zwłaszcza z bezpośrednim sąsiadem w UE – Niemcami, dużo zmieniło na lepsze.

Przyjmujemy w niniejszym opracowaniu nową perspektywę. Chcemy przyjrzeć się handlowi towarami w regionie Unii Izb Łąby/Odry. Aby nie poprzestać na analizie samych przepływów handlowych, zdecydowaliśmy się – zlecając HWWI przygotowanie niniejszego opracowania – na jeszcze bardziej fundamentalne podejście. Zleciliśmy analizę struktury gospodarczej w naszym obszarze współpracy. Granice krajów są przy tym tylko o tyle istotne, że w widoczny sposób dzielą wspólną przestrzeń handlową w warstwie danych. Spójrzmy przykładowo na jednostkowe koszty pracy w przemyśle przetwórczym w obszarze Unii Izb Łąby/Odry. Niemcy mają o 16 procent wyższe jednostkowe koszty pracy niż Czechy. Z kolei w Polsce jednostkowe koszty pracy są o 13 procent niższe niż w Czechach, a więc o 29 procent niższe niż w Niemczech.

Niemniej jednak tylko nieliczni przedsiębiorcy z Niemiec wpadli na pomysł wykorzystania tego efektu kosztów pracy dla produkcji, na przykład wyrobów włókienniczych. W rzeczywistości produkcja, w szczególności dóbr konsumpcyjnych i tekstyliów, jest od dziesięcioleci prowadzona w Azji i dociera drogą morską również do regionu Unii Izb Łąby/Odry. Prowadzi to w rezultacie do tego, że przemiany strukturalne, które jako Unia Izb chcemy wspierać, są w pełnym toku.

Europa konkuruje z Chinami, Indiami, Południową Afryką, Brazylią i oczywiście Rosją, by wymienić tylko kraje z grupy BRICS. Region Unii Izb Łąby/Odry znajduje się w samym centrum rynku wewnętrznego UE i musi siłą rzeczy stawić czoła konkurencji z tymi krajami. Konkurujemy z naszymi międzynarodowymi konkurentami dzięki zaawansowanej wiedzy, która zapewnia nasz dobrobyt. Dlatego też opracowanie to zwraca między innymi uwagę na obszar zgłoszeń patentowych i wydatków państwowych na prace badawczo-rozwojowe. Dla polityki wszystkich trzech krajów Unii Izb Łąby/Odry oznacza to jeszcze ściślejszą współpracę na rzecz utworzenia ze wspólnej przestrzeni gospodarczej również wspólnej przestrzeni wiedzy i wynalazców, a także usprawnienia struktury gospodarczej do celów rywalizacji o lokalizację nowych inwestycji. W obszarze infrastruktury bezwzględna koniecznością jest dostosowany do wymogów dalszy rozwój w oparciu o główne strumienie transportu.

Jednak również w zakresie likwidacji barier handlowych między Polską, Czechami a Niemcami nadal istnieją pewne przeszkody, których zniesienie pozwoliłoby na szybkie osiągnięcie większych efektów. Zbliżające się wprowadzenie euro w Polsce i Czechach mogłoby stanowić taką właśnie perspektywę dla jeszcze większego wzmocnienia handlu z Niemcami.



prof. dr Hans-Jörg Schmidt-Trenz
Sekretarz Generalny
Unii Izb Łąby/Odry
Dyrektor Generalny
Izby Handlowej w Hamburgu

Spis treści

Podsumowanie	10
1 Wprowadzenie	12
2 Obecny status ekonomiczny i perspektywy rozwoju przestrzennego	14
2.1 Warunki demograficzne	14
2.2 Zatrudnienie i stopa bezrobocia	16
2.3 Struktura gospodarki	19
2.4 Dochody	24
3 Handel i przepływ towarów	30
3.1 Powiązania handlowe	30
3.2 Modal split w transporcie towarów	35
3.3 Perspektywy handlu zagranicznego do roku 2030	37
4 Miasta portowe i dostępność transportowa	39
4.1 Podstawowe informacje o portach	39
4.2 Połączenia z zapleczem lądowym i osie transportowe	45
4.3 Porty lotnicze: Dostępność i potencjał rynków	52
4.4 TEN-T i paneuropejskie projekty infrastrukturalne	53
4.5 Perspektywy rozwoju	56
5 Obszary działania	61
6 Bibliografia	65

Podsumowanie

Unia Izb Łaby/Odry to związek 15 niemieckich, 6 polskich i 9 czeskich izb przemysłowo-handlowych, który za cel stawia sobie wspólne reprezentowanie interesów przedsiębiorstw z tego obszaru na szczeblu krajowym i europejskim. W roku 2010 na obszarach działalności poszczególnych Izb mieszkało 37 mln osób, co odpowiada 7,5 % ludności Unii Europejskiej (EU). Produkt krajowy brutto (PKB) Regionu wyniósł w 2008 roku 718 mld EUR, co stanowi 6 % PKB Unii Europejskiej.

Poszczególne regiony składowe makroregionu Łaby/Odry bardzo się między sobą różnią. Nie tylko wysokość PKB, ale też jego struktura są zupełnie inne. Regiony niemieckie znacznie wyprzedzają swoich sąsiadów jeśli chodzi o dochód na mieszkańca. Wyjątkiem jest jedynie Praga z relatywnie wysokimi dochodami. Najstabsze pod względem dochodów obszary Regionu znajdują się w Polsce.

W regionach słabszych gospodarczo rozpoczęły się w ostatnich latach procesy nadrabiania strat. Regiony czeskie i polskie odnotowują średnie roczne stopy wzrostu leżące zdecydowanie powyżej tempa wzrostu PKB i produktywności w niemieckiej części Regionu. Pośród landów niemieckich najszybciej rośnie Saksonia-Anhalt.

Należy oczekiwać, że w tych regionach w niedalekiej przyszłości nadal zachodzą będą procesy odrabiania strat i doganiania bardziej rozwiniętych regionów. Wzrośnie dochód w przeliczeniu na mieszkańca, podobnie – wskutek postępowania zmian strukturalnych w gospodarce – produktywność pracowników. HWWI prognozuje wzrost PKB do roku 2030 o 93,8 % dla Polski, 59,3 % dla Czech i 32,9 % dla Niemiec.

Pomimo korzystnych perspektyw makroekonomicznych istnieje niebezpieczeństwo dalszej polaryzacji ekonomicznej, wskutek której obszary pozamiejskie oraz słabsze gospodarczo ośrodki miejskie zostaną odcięte od procesów konwergencji. W tej chwili na wielu obszarach, zwłaszcza pozamiejskich, dochód na mieszkańca jest dużo niższy niż wynosi średnia unijna, natomiast miasta jako centra wzrostu regionów rozwijają się bardzo dynamicznie.

Dysproporcje pomiędzy regionami widać również w ich tempie rozwoju i prognozach demograficznych. W niedawnej przeszłości liczba mieszkańców w wielu częściach Regionu Łaby/Odry raczej malała. Prognozy demograficzne mówią o umocnieniu się tego trendu wskutek migracji, zwłaszcza w odniesieniu do regionów słabszych gospodarczo. Łącznie dla Regionu Łaby/Odry przewiduje się spadek populacji w latach 2010–2030 o 6 %.

Już w tej chwili widać wyraźnie różnice w przestrzennej strukturze zaludnienia. Duże miasta, takie jak Berlin, Hamburg czy Praga, są ośrodkami stymulującymi rozwój – zarówno populacji, jak i gospodarki. W Polsce zachodzi proces suburbanizacji – zamiast w samych miastach, mieszkańców przybywa w terenach do nich przylegających.

O handlu zagranicznym na obszarze Regionu w ostatnich latach można ogólnie powiedzieć tyle, że zwiększył się, a same kontakty handlowe znacznie się zintensyfikowały. Dla przyszłego rozwoju handlu w tym regionie ważny jest – poza redukcją kosztów transakcyjnych – rozwój krajowych PKB w Regionie, jako że mają one bezpośredni wpływ na popyt.

Pozytywne trendy w rozwoju PKB pozwalają wnioskować o przyszłym rozwoju handlu zagranicznego Polski, Czech i Niemiec. Dotyczy to również tych części Regionu, które obecnie są zorientowane raczej na eksport. Prognoza HWWI dla

eksportu do roku 2030 przewiduje wzrost o 201,4 % dla Polski, 164,5 % dla Czech oraz 92,7 % dla Niemiec.

Międzynarodowy handel towarowy w dużym stopniu wpływa na rozwój infrastruktury komunikacyjnej w Regionie. Na poziomie krajowym zarówno w Niemczech (67 %), jak i w Polsce (80,5 %) oraz Czechach (77,8 %) dominuje transport samochodowy, natomiast wykorzystanie infrastruktury kolejowej w tych krajach utrzymuje się między 19,4 % i 22,1 %. Transport drogą wodną tylko w Niemczech odgrywa większą rolę – 12,1 %. W ostatnim dziesięcioleciu we wszystkich trzech krajach wzrosła ilość towarów transportowanych samochodami ciężarowymi.

Ponieważ PKB oraz handel zagraniczny w Regionie Łaby/Odry będą się rozwijać, obciążenie wszystkich rodzajów transportu wzrośnie, co może doprowadzić do deficytów mocy transportowych. Generalnie gęstość sieci drogowych i kolejowych, jak również żeglownych śródlądowych dróg wodnych, jest w poszczególnych regionach składowych Regionu Łaby/Odry bardzo różna. Zwłaszcza sieć dróg jest w Niemczech dużo bardziej rozwinięta niż w regionach czeskich czy polskich. Dodatkowo rzeki w Polsce nie są z reguły żeglowne.

Istotną dla infrastruktury komunikacyjnej jest dostępność w regionie Unii Izb licznych portów morskich i śródlądowych. Hamburg jest drugim co do wielkości portem kontenerowym Europy. Port w Gdańsku, który wprawdzie nie należy do Regionu Łaby/Odry, jest jednym z największych portów odpowiedzialnym za przeładunki w obrębie basenu Morza Bałtyckiego. Wszystkie badane porty morskie Regionu Łaby/Odry z wyjątkiem Hamburga wykazują przede wszystkim kontakty handlowe wewnątrz Regionu. Oznacza to, że wymiana dóbr odbywa się w przeważającej części na drodze handlu bezpośredniego tych portów z innymi portami regionalnymi Morza Bałtyckiego i Północnego.

Podstawowe warunki dla trwałego rozwoju gospodarczego Regionu to jeszcze intensywniejsza integracja w zakresie podziału pracy na szczeblu regionalnym i krajowym poprzez handel oraz wsparcie przemian strukturalnych. Dalszy rozwój branż usługowych i przemysłowych opartych na wiedzy jest ważną podstawą dla podwyższenia produktywności i technicznej wydajności. Istnieje wiele obszarów również w dziedzinie polityki, na których są możliwe działania na rzecz wzmocnienia konkurencyjności Regionu. Wśród nich czołowe miejsca zajmują rozbudowa potencjału edukacyjno-badawczego, wyzwania z zakresu demografii oraz jakościowa i ilościowa poprawa infrastruktury komunikacyjnej.

1 | Wprowadzenie

Wraz z postępowaniem procesu integracji europejskiej pozataryfowe bariery między poszczególnymi państwami Europy sukcesywnie tracą na znaczeniu. Przyczynia się do tego między innymi wzajemne uznawanie uprawnień zawodowych czy podnoszenie kompetencji językowych. Handel transgraniczny jest coraz intensywniejszy, a rynki pracy poszczególnych krajów w coraz większym stopniu zintegrowane. Nowy podział ról pomiędzy sąsiadującymi państwami oraz ponadgraniczne powiązania między nimi są potencjałem, który właściwie wykorzystany może pozytywnie wpłynąć na rozwój gospodarki na danym terenie (por. Niebuhr/Stiller 2006).

Również Unia Izb Łaby/Odry jako twór ponadnarodowy stawia sobie za cel zwiększenie wydajności ekonomicznej zaangażowanych weń regionów. W ramach Unii Izb współpracuje 15 niemieckich, 6 polskich i 9 czeskich izb przemysłowo-handlowych. Celem inicjatywy jest wspólne reprezentowanie interesów lokalnych przedsiębiorstw na płaszczyźnie krajowej i europejskiej. Chodzi tutaj zwłaszcza o rozwój infrastruktury komunikacyjnej. Szeroko zakrojona rozbudowa sieci dróg i torów kolejowych, jak również dróg transportu wodnego umożliwią redukcję kosztów transportu i przyczynią się do ściślejszego ponadgranicznego powiązania regionów. Obszar założonej w 2000 roku Unii Izb Łaby/Odry od 1 maja 2004 (czyli od przystąpienia Polski i Czech do Unii Europejskiej) należy w całości do UE. W Tabeli 1 wymienione zostały izby przemysłowo-handlowe należące do Unii Izb. Dodatkowo od roku 2009 członkiem stowarzyszonym jest Polsko-Niemiecka Izba Przemysłowo-Handlowa.

Izby członkowskie Unii Izb Łaby/Odry	
Niemcy	Berlin, Chemnitz, Drezno, Flensburg, Halle-Dessau, Hamburg, Lipsk, Lubeka, Lüneburg-Wolfsburg, Magdeburg, Nowa Brandenburgia, Poczdam, Rostock, Schwerin, Stade
Polska	Gliwice, Gorzów Wielkopolski, Opole, Poznań, Szczecin, Wrocław
Czechy	Chomutov, Decin, Liberec, Litomerice, Louny, Most, Praga, Cieplice, Uście nad Łabą

Tabela 1 Źródło: dane HWWI.

Makroregion będący tematem niniejszego opracowania (zwany dalej Regionem Łaby/Odry lub po prostu Regionem) wyznaczają obszary działalności poszczególnych izb członkowskich. Zostały one przedstawione na Ilustracji 1. Z wyjątkiem Turynii należą do niego wszystkie wschodnie kraje związkowe Niemiec, Szlezwik-Holsztyn, Hamburg oraz obszar byłej dolnosaksońskiej Regencji Lüneburg. Obszar działania Unii Izb na terenie Polski obejmuje województwa dolnośląskie, lubuskie, śląskie, opolskie, wielkopolskie i zachodniopomorskie. W Czechach są to Kraj Ustecki, Kraj Liberecki oraz region otaczający stolicę kraju – Pragę. Ponieważ Polsko-Niemiecka Izba Przemysłowo-Handlowa jest członkiem stowarzyszonym Unii Izb, poza regionami należącymi stricte do Unii Izb w analizach ujęto również stolicę Polski – Warszawę oraz otaczające ją województwo mazowieckie. To właśnie Warszawa stanowi zwłaszcza dla polskich regionów główny rynek zbytu. Aby móc ocenić ekonomiczny status Regionu Łaby/Odry w kontekście europejskim, w analizach podawane są również wielkości odnoszące się do całej Unii Europejskiej.¹

1 Generalnie zharmonizowane dane na poziomie regionalnym publikowane są przez Eurostat z opóźnieniem, w niniejszym opracowaniu wykorzystano dostępne aktualne dane. Wyjątek stanowią dane o produkcji krajowym brutto oraz liczby zatrudnionych, które dotyczą roku 2008, tym samym nie odzwierciedlając szczególnej sytuacji koniunktury w roku 2009. Wskaźniki te za 2010 rok nie zostały dotychczas opublikowane.



Ilustracja 1

Ogólnych informacji o ekonomicznym znaczeniu Regionu dostarcza Tabela 2. W roku 2010 obszar ten zamieszkiwało ponad 37 mln ludzi, co odpowiada ok. 7,5 % ludności całej Unii Europejskiej (por. Tabela 2). Produkt krajowy brutto (PKB) Regionu wyniósł w roku 2008 716,6 mld EUR, co odpowiada około 6 % PKB Unii (por. Eurostat 2011). Dochód na mieszkańca wynosi 19 028 EUR i jest o 6 072 EUR niższy niż unijna średnia, co już samo w sobie jest podstawą do wnioskowania o rozmiarze ekonomicznych wyzwań, kryjących się na tym obszarze. Około połowa mieszkańców Regionu jest czynna zawodowo, a stopa bezrobocia odpowiada mniej-więcej unijnej średniej.

Obszar Unii Izb Łąby/Odry w roku 2010 w liczbach
37,6 mln mieszkańców (UE: 502,5 mln)
155,5 mieszkańców na km ² (UE: 116,4 na km ²)
stopa bezrobocia 9,8% (UE: 9,6 %)
zatrudnienie 50,6% (UE: 53,5 %)
PKB na mieszkańca 19 028 EUR (UE: 25 100 EUR) (dane z 2008)

Źródło: Eurostat (2011); niemiecki Federalny Urząd Statystyczny (2011); urzędy statystyczne Polski i Czech (2011); analizy HWWI.

Tabela 2

Dalsza część opracowania zawiera analizę perspektyw rozwoju poszczególnych subregionów należących do Regionu Łąby/Odry. W rozdziale 2 przedstawiono czynniki ekonomiczne i demograficzne stanowiące warunki ramowe dla regionalnych potencjałów rozwojowych. W rozdziale 3 przeanalizowane zostały kontakty handlowe pomiędzy krajami zaangażowanymi w Unię Izb Łąby/Odry. To właśnie kontakty handlowe są wskaźnikiem zaawansowania procesu podziału ról na tym obszarze. W dalszej kolejności analizie poddane zostały porty. Szczególną uwagę poświęcono połączeniom portów morskich z resztą Regionu. Wyniki analizy są podstawą do wypracowania rekomendacji działań politycznych dla całego Regionu Łąby/Odry (rozdział 4).

2 | Obecny status ekonomiczny i perspektywy rozwoju przestrzennego

2.1 | Warunki demograficzne

Region Łąby/Odry w roku 2010 zamieszkiwało 37,6 mln osób, co odpowiada 7,5% ogółu mieszkańców Unii Europejskiej. Trendy w demografii Regionu są raczej negatywne. W okresie od 2000 do 2010 liczba mieszkańców zmalała o 1,6% (patrz Tabela 3), podczas gdy w całej Unii wzrosła o 3,9%.² Dodatkowo widać duże przestrzenne zróżnicowanie, jeśli chodzi o regiony, w których populacja najszybciej się kurczy i najszybciej rośnie. Zwłaszcza w Niemczech Wschodnich i niektórych województwach Polski dał się zauważyć duży spadek liczby ludności, który – zwłaszcza w przypadku Niemiec – można tłumaczyć migracją na zachód kraju (por. Federalny Urząd Statystyczny 2006). Największe straty w mieszkańcach odnotowała Saksonia-Anhalt. W latach 2000–2010 utraciła 10,7 % swojej populacji i był to wynik zdecydowanie najwyższy w całym Regionie. To właśnie na tych terenach można zaobserwować wiele zmniejszających się i starzejących miast i gmin (por. Stiller 2011).

Wzrost liczby ludności i jej koncentracja w miastach

Hamburg odnotował w latach 2000–2010 przyrost liczby ludności na poziomie 4,1 % i pod tym względem to właśnie ten obszar najszybciej rozwijał się w całych Niemczech, natomiast w Regionie Łąby/Odry zajął miejsce drugie – po czeskiej Pradze. Uogólniając można powiedzieć, że pod względem zwiększania się liczby ludności najsilniejszymi ośrodkami w Regionie Łąby/Odry są stolice krajów. W Polsce na przykład liczba ludności w Warszawie rośnie, maleje zaś w województwach przygranicznych. Natomiast liczne niemieckie miasta Regionu Łąby/Odry odnotowują wzrost liczby mieszkańców.

Zmniejszanie się populacji w regionach polskich ma związek m.in. z przystąpieniem tego kraju do Unii Europejskiej w roku 2004. Pomimo faktu, że wszystkie kraje Piętnastki³ mogły zrezygnować z pełnej swobody przepływu pracowników z krajów, które dołączyły do Unii w 2004r., aż do 1 maja 2011r. tylko niektóre z nich (m.in. Niemcy) skorzystały w pełni z tej możliwości. Emigracja z Polski to w pierwszej linii wędrowniacy do krajów o wyższych płacach (por. Iglicka 2010). W ostatniej historii Polski młodzi ludzie wyjeżdżali z tego powodu głównie do Wielkiej Brytanii, Irlandii czy Szwecji.

Czeska część Regionu Łąby/Odry pomiędzy rokiem 2000 i 2010 odnotowała największy przyrost populacji – o 3,9 %, podczas gdy regiony leżące na terenie Niemiec czy Polski traciły w tym czasie mieszkańców. We wszystkich czeskich regionach liczba mieszkańców w tym czasie zwiększyła się. Populacja Pragi i otaczającego ją regionu wzrosła o 6,4 % i pod tym względem obszar ten jest najsilniejszym regionem Unii Izb w badanym okresie (por. Tabela 3).

Obok Berlina i Hamburga, niemieckich miast będących jednocześnie krajami związkowymi Federacji Niemieckiej, do najgęściej zaludnionych obszarów Regionu Łąby/Odry zalicza się Praga. Gęstość zaludnienia na wyżej wymienionych terenach znacznie przewyższa średnią dla całego Regionu.

W Berlinie przewyższała ona w roku 2010 gęstość zaludnienia liczoną ogólnie dla całego Regionu ponaddwudziestokrotnie. Najsłabiej zaludnionymi regionami są Meklemburgia-Pomorze Przednie w Niemczech oraz województwo lubuskie w Polsce. Liczba osób na km² w roku 2010 wynosiła tam jedynie 70,8 i 72,3 (por. Tabela 3) i są to liczby leżące dużo poniżej średniej unijnej. Gęstość zaludnienia jest

2 Na potrzeby statystyki polska i niemiecka część Regionu jest analizowana na szczeblu jednostek administracyjnych poziomu NUTS 2 (województwa; landy), natomiast czeska – na poziomie NUTS 3 (kraj). NUTS to skrót od Nomenclature of Statistical Territorial Units. Systematyka NUTS to hierarchiczny system podziału obszaru gospodarczego Unii Europejskiej (por. Eurostat 2011).

3 Chodzi tutaj o Austrię, Belgię, Danię, Finlandię, Francję, Grecję, Hiszpanię, Holandię, Irlandię, Luksemburg, Niemcy, Portugalię, Szwecję, Wielką Brytanię i Włochy.

Wskaźniki demograficzne 2010

regiony	liczba ludności	gęstość zaludnienia	przyrost liczby ludności w latach 2000–2010	
			liczba mieszkańców	%
Region Łąby/Odry	37.602.727	155,5		-1,6
część niemiecka	20.403.753	163,9		-2,7
Berlin	3.460.725	3.881,7		2,3
Brandenburgia	2.503.273	84,9		-3,8
Hamburg	1.786.448	2.365,2		4,1
Lüneburg	1.692.238	109,1		1,2
Meklemburgia-Pomorze Przednie	1.642.327	70,8		-7,5
Saksonia	4.149.477	225,3		-6,2
Saksonia-Anhalt	2.335.006	114,2		-10,7
Szlezwik-Holsztyn	2.834.259	179,4		1,6
część polska	14.665.829	135,3		-0,9
dolnośląskie	2.877.840	144,3		-1,2
lubuskie	1.011.024	72,3		0,3
opolskie	1.028.585	109,3		-3,9
śląskie	4.635.882	375,9		-2,6
wielkopolskie	3.419.426	114,6		2,2
zachodniopomorskie	1.693.072	74,0		-0,3
część czeska	2.533.145	281,7		3,9
Kraj Liberecki	439.942	139,1		2,5
Praga	1.257.158	2.533,9		6,4
Kraj Ustecki	836.045	156,7		1,1
<i>UE 27</i>	<i>502.486.718</i>	<i>116,4¹</i>		<i>3,86</i>
<i>mazowieckie</i>	<i>5.242.911</i>	<i>147,4</i>		<i>2,5</i>
<i>Warszawa</i>	<i>1.720.398</i>	<i>3.327,7</i>		<i>2,9</i>
¹ dane z 2009				
² prognoza na 1.01.2030				
Źródło: Eurostat (2011); niemiecki Federalny Urząd Statystyczny (2010); urzędy statystyczne Polski i Czech (2011); analizy HWWI.				

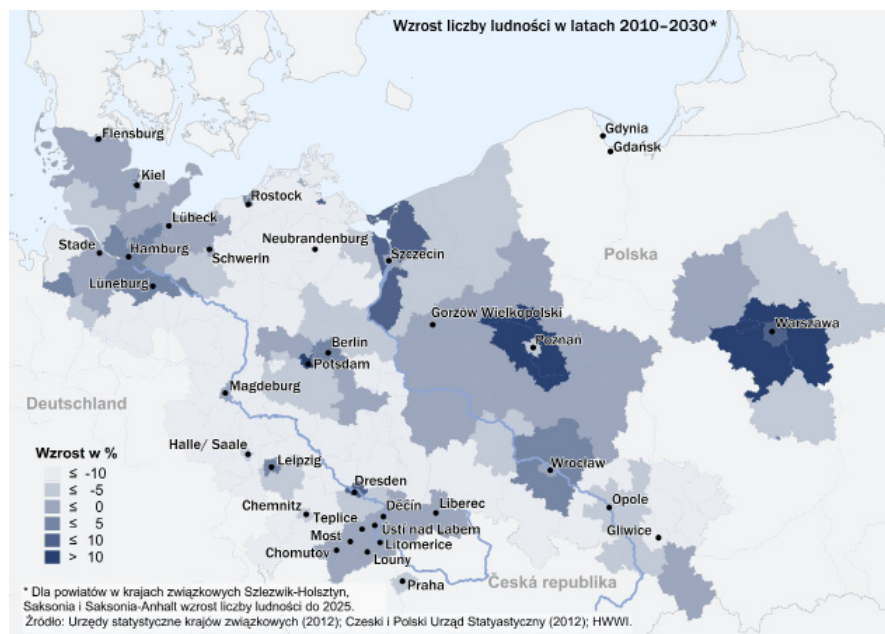
Tabelle 3

istotnym wskaźnikiem rozwoju ekonomicznego regionu, ponieważ determinuje ona m.in. jego potencjał rynkowy oraz jakość lokalnej infrastruktury.

Problematyczne wydają się dalsze prognozy rozwoju demograficznego w Regionie Łąby/Odry. W przyszłości trzeba się będzie pogodzić z dość znacznym zmniejszeniem liczby ludności na tym terenie. Prognozuje się spadek liczby mieszkańców o 6 % w latach 2010–2030. Trend ten kreują głównie wschodnie landy Federacji Niemieckiej, z Saksonią-Anhalt na czele. Dla tego kraju związkowego przewidziane jest zmniejszenie liczby ludności o 18,2 % (por. Statistisches Bundesamt 2011). W Polsce spadki dotyczą przede wszystkim województw opolskiego (-9,7 %) i śląskiego (-9,4 %). Wyżej wymienione regiony ewoluują w kierunku odwrotnym niż cała Unia Europejska: dla UE przewiduje się wzrost liczby ludności do roku 2030 o 4,2 %.

Rozwój demograficzny do roku 2030

Zwłaszcza w niemieckiej części Regionu nastąpić ma jeszcze intensywniejsza koncentracja mieszkańców na obszarach zurbanizowanych. Widać to bardzo wyraźnie na przykładach aglomeracji hamburskiej czy berlińskiej. Podczas gdy duże miasta wciąż przybierają, liczba ludności w obszarach pozamiejskich będzie spadać (por. Ilustracja 2). Z punktu widzenia rozwoju ekonomicznego poszczególnych regionów jest to tendencja problematyczna, ponieważ spadek liczby ludności często oznacza obniżenie wydajności ekonomicznej regionu. Zmniejszenie się liczby mieszkańców pociąga za sobą również inne problemy, w postaci na przykład spadku wydajności zaopatrzenia czy niższej jakości infrastruktury w obszarach pozamiejskich.



Ilustracja 2

Ponadto zwłaszcza w Polsce daje się zauważyć coraz silniejszą tendencję suburbanizacyjną. Obszary otaczające duże miasta, takie jak Szczecin, Wrocław i Poznań, do 2030 roku zanotują większy przyrost ludności niż same miasta będące centrum aglomeracji. Podobne prognozy można stawiać dla stolicy kraju. Mieszkańców wschodnich i zachodnich okolic Warszawy będzie przybywać o odpowiednio 3,9 i 7,7 punktu procentowego szybciej niż samego miasta stołecznego (por. Ilustracja 2).⁴

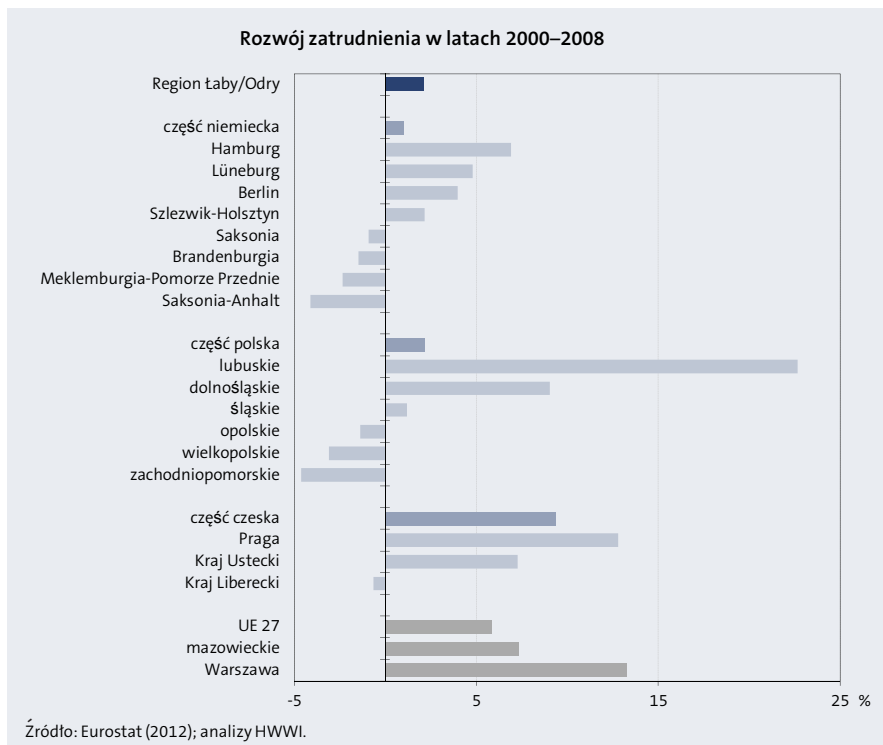
4 Prognozy dotyczące zaludnienia dla regionów w Czechach są dokonywane przez tamtejszy Urząd Statystyczny jedynie w oparciu o naturalne zmiany populacji i nie uwzględniają efektów migracji.

2.2 | Zatrudnienie i stopa bezrobocia

Obszar Unii Izb Łąby/Odry w roku 2008 zamieszkiwało 16,5 mln osób aktywnych zawodowo, przy czym liczba miejsc pracy wzrosła w latach 2000–2008 o 2,1 % (por. Ilustracja 3). Największą liczbą mieszkańców czynnych zawodowo mogła się pochwalić niemiecka część Regionu Łąby/Odry. Było tam zatrudnionych 57 % wszystkich osób pracujących z całego Regionu.

Liczba osób zatrudnionych w poszczególnych częściach Regionu zmienia się w bardzo różnym tempie. W części czeskiej pomiędzy rokiem 2000 i 2008 odnotowano wzrost liczby osób zatrudnionych o 9,4 % – do 1,5 mln. Szczególnie pozytywne zjawisko można było zaobserwować w stolicy kraju, Pradze, gdzie liczba zatrudnionych zwiększyła się o 12,8 %.

W części niemieckiej mapa zatrudnienia jest również bardzo zróżnicowana. W zachodnich krajach związkowych oraz w stolicy kraju, Berlinie, widać tendencję wzrostową, natomiast w dużych powierzchniowo landach wschodnich liczba za-



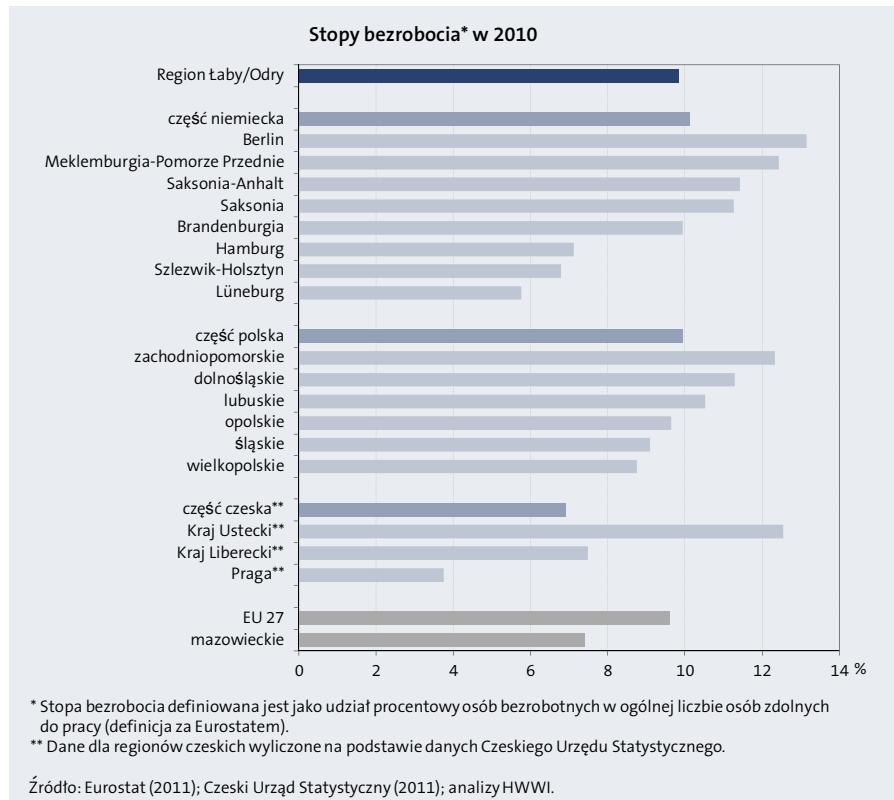
Ilustracja 3

trudnionych raczej maleje. Największego spadku liczby zatrudnionych doświadczyła Saksonia-Anhalt. W latach 2000–2008 ubytek ten wyniósł 4,1 %.

Największy wzrost zatrudnienia zauważyć można w polskim województwie lubuskim. Liczba zatrudnionych wzrosła tutaj w badanym okresie o 22,7 % i wynosiła w roku 2008 około 414 600. Jednak nie tylko najwyższa, ale i najniższa lokata w kategorii „wzrost zatrudnienia” przypadła polskiej części Regionu: w województwie zachodniopomorskim zatrudnienie zmniejszyło się w latach 2000–2008 o 4,6 %, osiągając poziom 558 300 osób (por. Ilustracja 3).

Pozytywną tendencję zauważyć można w zmianach stopy bezrobocia liczonej ogólnie dla Regionu Łąby/Odry (por. Ilustracja 4).

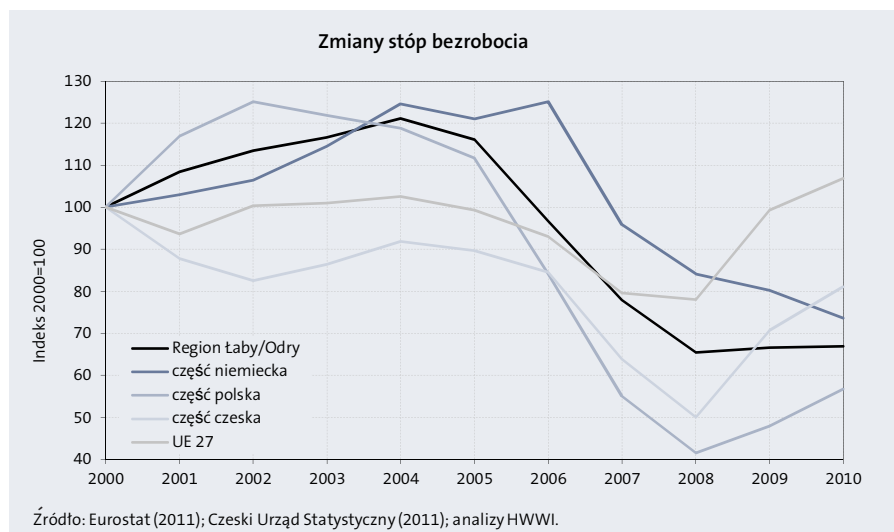
W ciągu ostatnich sześciu lat stopa bezrobocia w regionie zmniejszyła się prawie o połowę. Na niemalże wszystkich obszarach udało się poprawić dane dotyczące bezrobocia, a szczególnie pozytywne wyniki uzyskała tutaj polska część rozpatrywanego obszaru. W całym Regionie Łąby/Odry dają się jednak zauważyć duże różnice, jeśli chodzi o bezrobocie, co w ujęciu całościowym jest wskaźnikiem znacznych różnic ekonomicznych na tym terenie. Stopa bezrobocia w Pradze nie sięga nawet 4 %, natomiast w czeskim Kraju Usteckim czy Berlinie i województwie zachodniopomorskim aż 13 % osób zdolnych do pracy pozostaje bez zatrudnienia (por. Ilustracja 4).



Ilustracja 4

Bezrobocie maleje

W okresie 2000–2010 stopa bezrobocia w polskiej części Regionu Łąby/Odry zmalała o 7,6 punktu procentowego. Decydującą rolę w tym zjawisku odegrała stolica Polski – Warszawa. Mimo iż nie leży ona na rozpatrywanym obszarze, jest ważnym rynkiem zbytu dla rozwoju gospodarczego polskiej części Regionu. Sama Warszawa prezentuje się w bardzo dobrym świetle, i to zarówno w kontekście danych demograficznych, jak i tych dotyczących zatrudnienia. W okresie 2000–2010 stolica nad Wisłą odnotowała wzrost liczby mieszkańców o 2,9 % (por. Tabela 3). Stopa bezrobocia obniżyła się w latach 2000–2010 o 4,5 punktu procentowego.



Ilustracja 5

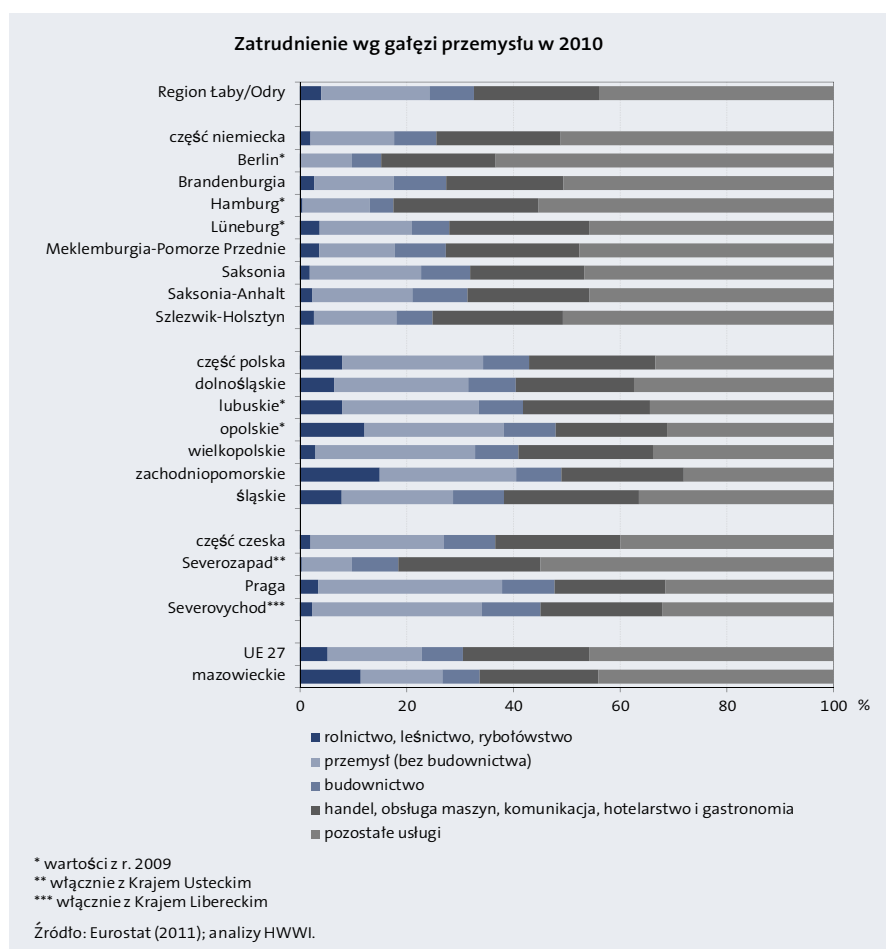
2.3 | Struktura gospodarki

Ekonomiczny potencjał rozwojowy obszarów Regionu Łąby/Odry zależy między innymi od aktualnej struktury gospodarczej, bardzo zróżnicowanej dla poszczególnych części Regionu (por. Ilustracja 6). W większej części obszaru leżącego na terenie Niemiec przemiany społeczne zmierzające w kierunku powstania społeczeństwa usługowego są już stosunkowo zaawansowane, natomiast na wielu obszarach leżących po polskiej stronie wciąż dominuje rolnictwo i przemysł wysokonakładowy. Skutkiem tego jest niezwykle wysoki stopień zróżnicowania Regionu Łąby/Odry jako całości pod względem sektorowego podziału gospodarki.

W części niemieckiej Regionu sektor usług zatrudnia 74,5 % wszystkich pracujących. W części polskiej ten udział wynosi 57,1 %, w części czeskiej 63,4 %. Przy czym w Czechach zmiana struktury sektorowej w kierunku gospodarki opartej na usługach dotyczy regionu otaczającego stolicę państwa, Pragę, który ogólnie jest wysoko rozwinięty gospodarczo. Tutaj już 80 % zatrudnionych pracuje w usługach. Natomiast Kraj Ustecki i Kraj Liberecki to struktura wciąż silnie opierająca się o przemysł. We wschodnich landach Niemiec przemysł daje zatrudnienie 24 % do 30 % ogółu pracujących. Berlin i Hamburg, miasta będące jednocześnie krajami związkowymi, wyspecjalizowały się w usługach.

Niektóre z polskich regionów nadal funkcjonują jako stricte rolnicze, przede wszystkim województwo wielkopolskie z 15 % zatrudnionych w rolnictwie, leśnictwie i rybołówstwie. Łącznie w polskiej części Regionu Łąby/Odry udział ten wynosi 7,9 % i jest to zdecydowanie więcej niż w części niemieckiej czy czeskiej, ale też więcej niż wynosi średnia unijna (por. Ilustracja 6). W obrębie sektora usług w Regionie dominują handel, obsługa maszyn, komunikacja, hotelarstwo i gastronomia. Przypada na nie 34,7 % usług wykonywanych na obszarze Unii Izb Łąby/Odry.

Zróżnicowana struktura sektorowa w trzech częściach Regionu leżących na terenie różnych krajów

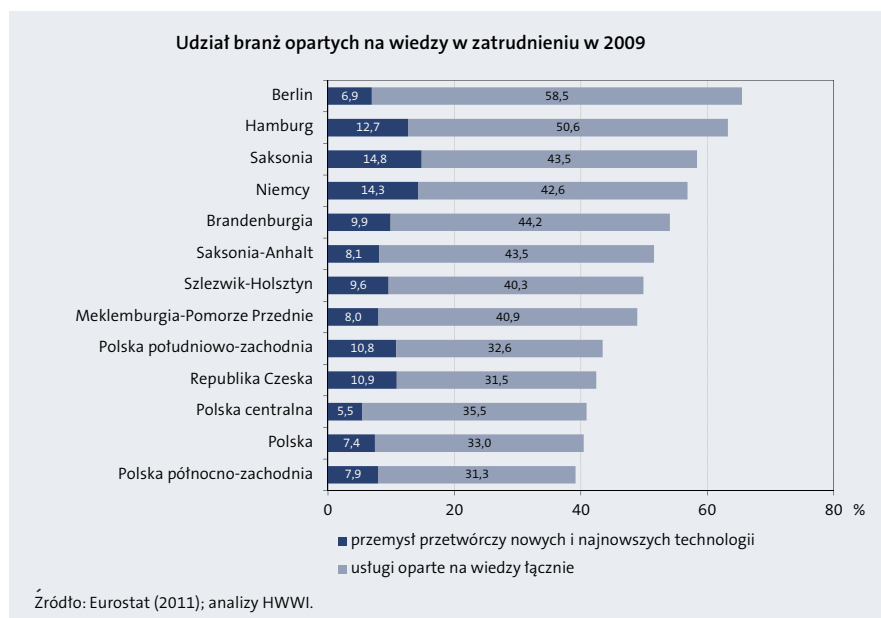


Ilustracja 6

Istotnym wskaźnikiem dla oceny struktury gospodarki jest udział w zatrudnieniu tzw. gałęzi gospodarki opartych na wiedzy. Do nich zaliczają się usługi i przemysł uzależnione w istotnym stopniu od dostępności specjalistycznego know-how, np. przemysł przetwórczy nowych i najnowszych technologii, przemysł chemiczny, budowa maszyn i pojazdów. Branże te charakteryzują się dużym zapotrzebowaniem na wysoko wykwalifikowany personel i specjalistów ds. badań i rozwoju. Te gałęzie gospodarki rozwijają się w wielu miejscach w Regionie, przede wszystkim w miastach; są motorem zmian w strukturze gospodarki i mają pozytywny wpływ na adaptację innowacji na danym terenie.

W Regionie Łąby/Odry zauważyć można wyraźne zróżnicowanie przestrzenne zatrudnienia w branżach opartych na wiedzy (por. Ilustracja 7).⁵ Na poziomie krajowym udział osób pracujących w tym sektorze w ogólnej liczbie zatrudnionych w Polsce (40,4 %) oraz w Czechach (42,4 %) jest dużo niższy niż w Niemczech (56,9 %). W Hamburgu i Saksonii odpowiednio 12,7 % i 14,8 % wszystkich miejsc pracy jest oferowanych przez branże oparte na wiedzy, natomiast w Polsce centralnej i północno-zachodniej odsetek ten wynosi zaledwie 5,5 % i 7,9 %. Pod względem znaczenia gałęzi gospodarki opartych na wiedzy Czechy zajmują pozycję pośrednią między Polską i Niemcami, a wartość średnia liczona dla całego kraju umiejscawia go jeszcze przed niemieckimi landami Meklemburgia-Pomorze Przednie czy Saksonią-Anhalt. Warto zaznaczyć, że generalnie znaczenie miejsc pracy w przemyśle w niemieckiej części Regionu Łąby/Odry jest niewielkie.

⁵ Polskiej i czeskiej części Regionu Łąba/Odra nie można zbadać pod tym względem tak szczegółowo jak niemieckiej z uwagi na brak danych dotyczących poszczególnych regionów w obrębie tych krajów. Stąd konieczne jest przeprowadzenie analizy dla Czech na szczeblu krajowym. Polskę natomiast można podzielić na trzy strefy. Branże oparte na wiedzy inaczej wyglądają w Polsce północno-zachodniej, inaczej w centralnej i inaczej w południowo-zachodniej.



Ilustracja 7

Duże zróżnicowanie poszczególnych regionów daje się zauważyć również w kontekście takich usług opartych na wiedzy jak usługi informacyjne, architektoniczne, inżynierskie czy przemysł kreatywny. Są one szeroko reprezentowane w Berlinie (58,5 % wszystkich zatrudnień) i Hamburgu (50,6 %). Wiąże się to z faktem, że duże aglomeracje oferują korzystniejsze warunki osiedlania się dla tych przedsiębiorstw, dla których trzon działalności opiera się na wiedzy, z racji dużej koncentracji instytucji naukowych, badawczych i wykwalifikowanych pracowników.

Wschodnie kraje związkowe Niemiec osiągają tutaj poziom pomiędzy 40,9 % i 44,2 %, natomiast wschodnie obszary całego Regionu Łąby/Odry odpowiednio

31,3%–35,5%. W Szlezwiku-Holsztynie poziom ten wynosi 40,3% i jest to wartość dużo niższa niż we wspomnianych wcześniej Berlinie czy Hamburgu (por. Ilustracja 7).

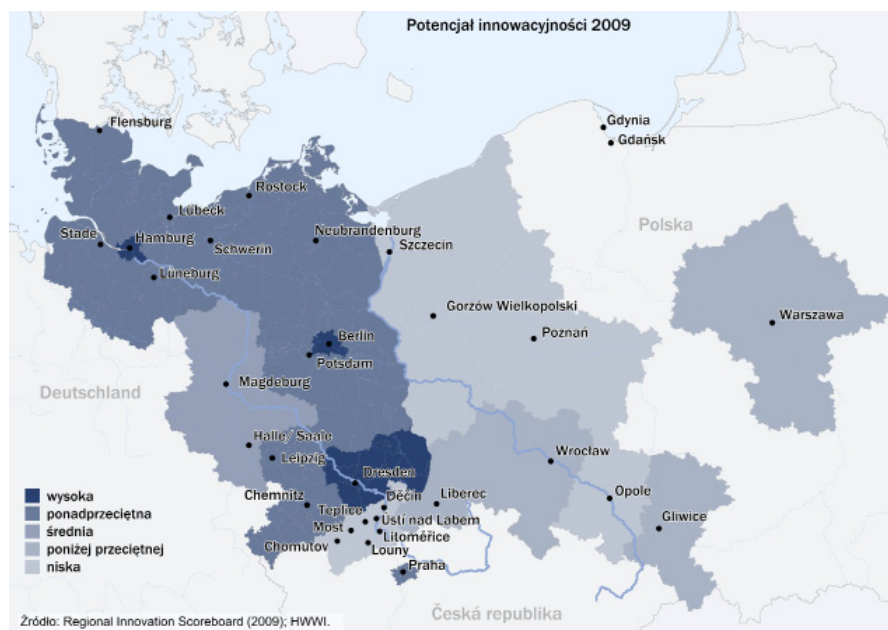
Znaczenie liczby dostępnych miejsc pracy w branżach opartych na wiedzy jest bardzo różne dla poszczególnych obszarów Regionu. Można z tego wnioskować, że w przyszłości niektóre z tych obszarów będą usilnie dążyć do osiągnięcia pewnej średniej, dopasowania się do regionów sąsiednich. Będzie narastało napięcie związane ze zmianą struktury gospodarki, napędzaną w dużej mierze przez ekspansję sektora usług przy jednoczesnym wzroście znaczenia wszelkich aktywności opartych na wiedzy. Na opanowywanie tych zjawisk wpływ mają zmieniające się założenia dotyczące innowacji, zawarte we wskaźnikach potencjału innowacyjności.

Jedną z metod analizy innowacyjności Regionu jest Regional Innovation Scoreboard (RIS), przyjęty przez Unię Europejską. Główny indeks tego systemu pozwala zestawić ranking subregionów Regionu Łąby/Odry w podziale na pięć kategorii innowacyjności.⁶

Ilustracja 8 przedstawia jednostki administracyjne Regionu Łąby/Odry, z przypisanymi do nich grupami innowacyjności. Najbardziej innowacyjne regiony znajdują się w Niemczech. Zwłaszcza miasta-landy Hamburg i Berlin oraz region drezdeński mogą pochwalić się wysokim poziomem innowacyjności. Najstabszym landem pod tym względem w Niemczech w analizowanym Regionie jest Saksonia-Anhalt. Polska w tym rankingu wypada raczej słabo. Żadne z województw nie osiąga nawet poziomu przeciętnego. Innowacyjność czterech na sześć województw została określona jako niska. Dolnośląskie, śląskie i mazowieckie wykazują innowacyjność poniżej przeciętnej. W Czechach zaobserwować można dużą niejednorodność w tej kwestii. Innowacyjność niektórych regionów jest ponadprzeciętna (stolica kraju), innych, takich jak Kraj Ustecki – niska (por. Ilustracja 8).

6 Regional Innovation Index tworzą trzy wskaźniki obrazujące potencjał innowacyjności regionów – „Enabler”, „Firm activities” i „Outputs”. RIS w oparciu o analizę skupień dzieli regiony na pięć grup. Analiza ta pozwala zaklasyfikować do jednej grupy regiony o innowacyjności „wysokiej”, „ponadprzeciętnej”, „średniej”, „poniżej średniej” i „niskiej” (por. wskaźniki i metodykę Regional Innovation Scoreboard 2009).

Innowacyjne firmy niemieckie



Ilustracja 8

Łącznie na całym obszarze Unii Izb Łąby/Odry istnieje szereg subregionów charakteryzujących się dużym potencjałem rozwojowym w zakresie innowacyjności. W wielu miejscach jednak ten deficyt przyjmuje znaczenie stricte negatywne i nie ma szans stać się punktem wyjścia dla procesów rozwojowych. Tabela 4 pokazuje, jak duże różnice w inwestycjach na badania i rozwój (mierzonych za pomocą PKB oraz pracowników sektora badań naukowych i rozwoju, R&D), istotne dla poziomu innowacyjności, występują pomiędzy poszczególnymi regionami. Czołowe miejsce w wydatkach na R&D w całym Regionie Łąby/Odry zajmuje Berlin, podobnie jest jeśli chodzi o zgłaszane patenty. Warto zauważyć również dużą liczebność pracowników sektora badań i rozwoju w Pradze i Berlinie, co można tłumaczyć m.in. faktem, iż oba te miasta są silnymi ośrodkami uniwersyteckimi.

Wskaźniki innowacyjności na szczeblu regionalnym									
	Regional Innovation Scoreboard (innowacyjność)	udział wydatków na B&R w PKB ¹		zatrudnionych w sektorze B&R wśród ogółu zatrudnionych ¹		liczba patentów na 100.000 mieszkańców		udział HRST wśród ogółu zatrudnionych	
		2009	2008	2008	2007	2007	2010		
Berlin	wysoka	3,3	2,2	21,3	52,9				
Brandenburgia	ponadprzeciętna	1,2	0,7	11,9	43,1				
Hamburg	wysoka	2,0	2,0	19,8	52,2				
Lüneburg	ponadprzeciętna	0,9	0,5	15,9	37,4				
Meklemburgia-Pomorze Przednie	ponadprzeciętna	1,3	1,0	6,0	38,1				
Saksonia	ponadprzeciętna	2,6	1,6	10,6	41,8				
Saksonia-Anhalt	przeciętna	1,1	1,0	5,0	34,5				
Szlezwik-Holsztyn	ponadprzeciętna	1,2	0,9	15,0	40,4				
dolnośląskie	poniżej przeciętnej	0,4	0,7	0,7	34,9				
lubuskie	niska	0,1	0,2	0,4	31,2				
opolskie	niska	0,1	0,4	0,3	30,6				
śląskie	poniżej przeciętnej	0,4	0,6	0,3	37,6				
wielkopolskie	niska	0,5	0,9	0,5	30,8				
zachodnio-pomorskie	niska	0,2	0,6	0,2	34,3				
Kraj Liberecki	poniżej przeciętnej	1,1	1,1 ^{3,4}	2,8	33,6 ⁴				
Praga	ponadprzeciętna	2,4	4,4 ³	3,7	59,1				
Kraj Ustecki	niska	0,3 ⁴	0,3 ^{3,4}	0,2	28,2 ⁴				
mazowieckie	poniżej przeciętnej	1,2	1,3	0,8	44,3				

¹ dane dla Niemiec z 2007
² Human Resources in Science and Technology
³ dane z 2009
⁴ dane dostępne tylko dla poziomu NUTS 2 i wyższych

Źródło: Eurostat (2011); analizy HWWI.

Tabela 4

Odrabianie strat przez Czechy

Praga zajmuje wysoką pozycję pod względem udziału sektora R&D w PKB oraz pod względem liczby osób zatrudnionych w sektorze naukowym i technicznym. Polskie województwa są pod względem inwestycji w R&D oraz liczebności pracowników tego sektora mocno zapóźnione i muszą poważnie zabrać się za odrabianie strat, jeśli chcą dotrzymać kroku zmianom zachodzącym w gospodarce Regionu.

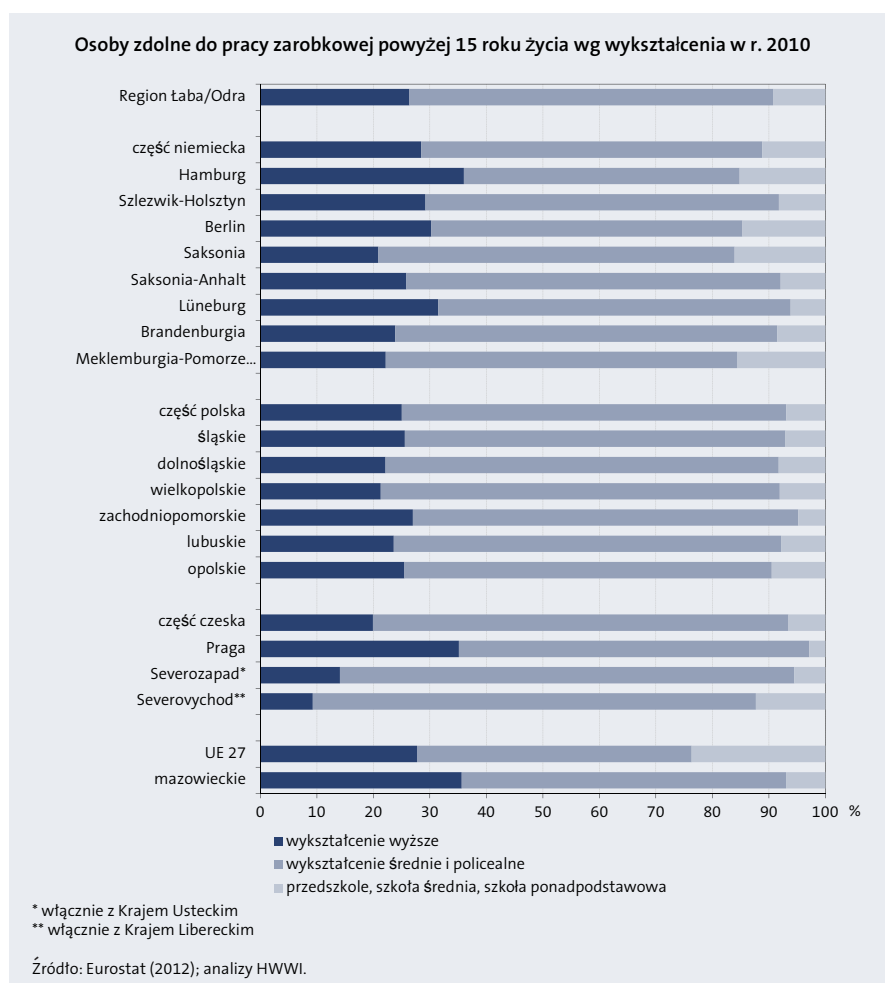
W kontekście potencjału innowacyjności w Regionie Łąby/Odry warto zauważyć, jak istotną rolę w przekazywaniu wiedzy – również ponad granicami

krajów – odgrywają kontakty bezpośrednie. Likwidacja istotnych dla przedsiębiorstw czy pracowników barier związanych z przebiegiem granic państwowych, pomaga stworzyć specyficzne warunki dla rozwoju networkingu, powstawania pozytywnych zjawisk satelitarnych towarzyszących sieciom czy efektów klastra, które to łącznie stanowią istotny warunek wzrostu opartego na wiedzy.

Przykładowo trwają dyskusje nad stworzeniem centrum badawczego zlokalizowanego na osi Berlin-Cottbus-Wrocław, jako że pod względem liczby studentów Wrocław praktycznie dorównuje Berlinowi (ok. 140 000 osób). Współpraca pomiędzy Cottbus i Wrocławiem została nawiązana już wcześniej, a dodatkowo poza Berlinem, Cottbus i Wrocławiem coraz więcej uczelni (jak Zittau, Słubice, Szczecin, Poznań) oferuje polsko-niemieckie kierunki studiów (por. Lammers m.in. 2006). A zatem integracja regionów w znaczeniu przestrzennym może przyczyniać się do rozwoju w zakresie innowacji i gałęzi gospodarki opartych na wiedzy.

Dostępność wykwalifikowanej siły roboczej w przyszłości będzie nieodzowna dla utrzymania i polepszania wydajności technologicznej i innowacyjności Regionu Łąby/Odry. Pod względem liczby osób z wyższym wykształceniem (zdobytym na uczelniach wyższych różnego rodzaju) zwłaszcza miejskie obszary Regionu wyglądają całkiem nieźle (por. Ilustracja 9).

Dostępność wykwalifikowanych pracowników – zwłaszcza w miastach



Ilustracja 9

W Berlinie w roku 2010 36 % osób w wieku powyżej 15 lat mogło się wylegitymować wyższym wykształceniem. To właśnie w Berlinie notuje się najwyższy wśród wszystkich rozpatrywanych regionów odsetek wysoko wykwalifikowanych osób zdolnych do pracy zarobkowej powyżej 15 roku życia i jest to wynik dużo lepszy niż średnia w całej Unii Europejskiej. Zaraz za Berlinem plasuje

się Praga z 35,1 % osób z wykształceniem wyższym. Najmniej takich osób jest w czeskim regionie Severozapad. Tutaj w roku 2010 dyplomem wyższej uczelni mogło się pochwalić jedynie 9,3 % populacji powyżej 15 roku życia. Pozostaje to w zgodzie z bardziej ogólnymi danymi, które mówią, że odsetek osób z wyższym wykształceniem po 15 roku życia jest najniższy właśnie w czeskiej części Regionu Łaby/Odry (19,9 %), w porównaniu z częścią niemiecką (28,4 %) i polską (25 %).

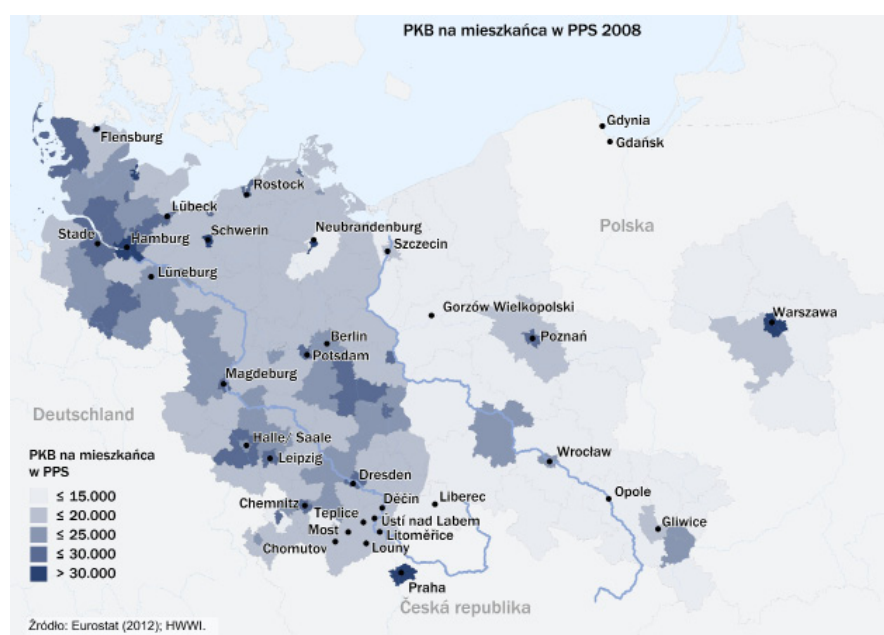
2.4 | Dochody

Region Łaby/Odry wypracował w roku 2008 PKB w wysokości 716,6 mld EUR. 73 % tej kwoty przypadło na obszary leżące na terenie Niemiec. 19,9 % należało do Polski, a część czeska była odpowiedzialna za PKB w wysokości 7,1 % całości. Łącznie cały Region wypracował w roku 2008 5,7 % całego PKB Unii Europejskiej (por. Eurostat 2011) i jest to wynik niższy od średniego unijnego PKB przypadającego na analogiczną liczbę mieszkańców o 1,8 punktu procentowego.

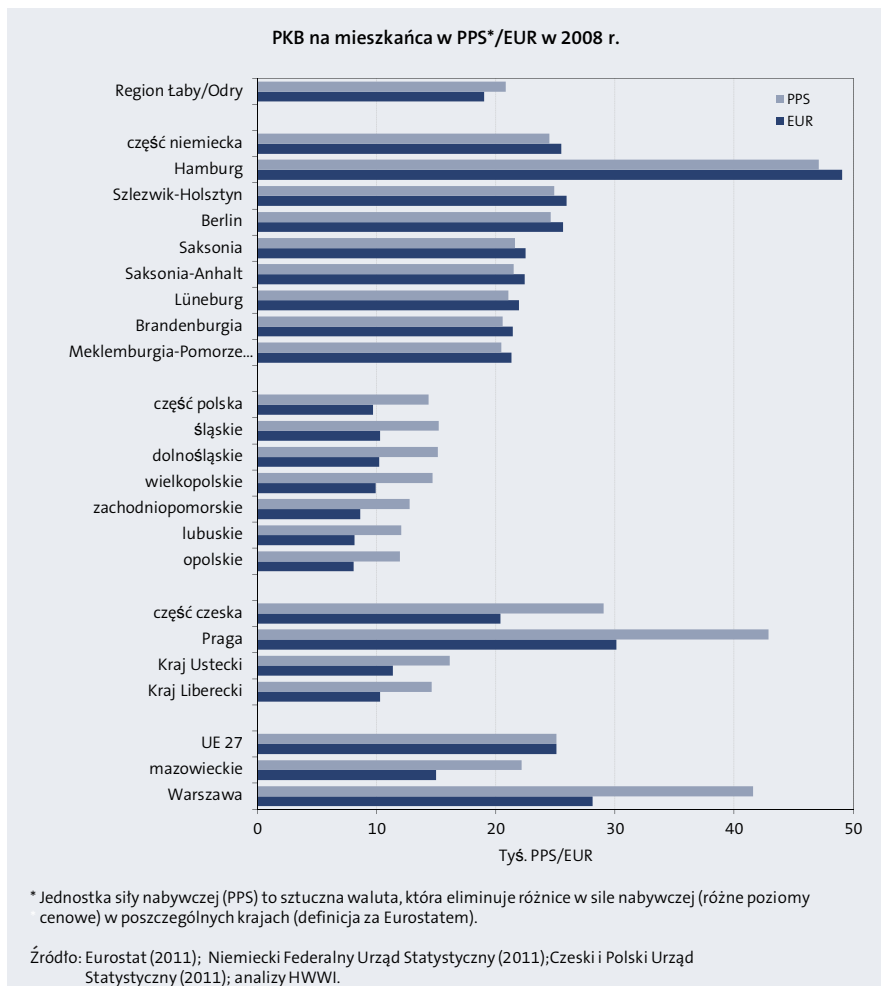
W latach 2000–2008 wynik gospodarczy Regionu Łaby/Odry znacznie się polepszył. Z PKB wynoszącego 563,3 mld EUR w roku 2000 wskaźnik ten wzrósł do roku 2008 o 33,6 %. Unijny PKB wzrósł w tym okresie o 35,7 % (por. Eurostat 2011).

Wysokie dochody w miastach

Z uwagi na różne warunki ekonomiczne i różną strukturę gospodarki w poszczególnych regionach dochód na mieszkańca (PKB na mieszkańca) również znacznie się w tych regionach różni. Niemiecka część obszaru pod względem PKB na mieszkańca wyrażonego w jednostkach siły nabywczej (PPS) znacznie wyprzedza pozostałe obszary Regionu. Jedyny wyjątek stanowi Praga (por. Ilustracja 10). Z miast to Hamburg i Praga są najsilniejszymi ośrodkami w Regionie pod względem dochodu mierzonego w jednostkach siły nabywczej na mieszkańca. Oba miasta w rankingu dochodów znacznie wyprzedzają nie tylko cały Region Łaby/Odry, ale również tę jego część, która należy do ich państwa. Różnica w porównaniu z pozostałymi regionami jest znacząca. Dla przykładu – Hamburg w roku 2008 odnotował PKB na mieszkańca ponaddwukrotnie wyższy niż pięć innych niemieckich landów należących do Unii Łaby/Odry, natomiast PKB Pragi był pięciokrotnie wyższy niż np. Kraju Libereckiego (por. Ilustracja 11).



Ilustracja 10



Ilustracja 11

Najstabsze regiony Unii Izb pod względem dochodów znajdują się w Polsce. Ta część Regionu Łąby/Odry z PKB na głowę mieszkańca w wysokości 14 360 PPS pozostaje daleko w tyle za średnią niemiecką i czeską. Niechlubnie wyróżnia się tu zwłaszcza województwo opolskie, otaczające stolicę Górnego Śląska – Opole, którego dochód na głowę mieszkańca w roku 2008 wynosił 11 972 PPS. Opolskie zamyka stawkę wszystkich jednostek administracyjnych Regionu Łąby/Odry.

Jeśli do porównania włączymy Warszawę, otrzymamy różnicę w wysokości ponad 27 000 PPS pomiędzy polską częścią Regionu Łąby/Odry a stolicą kraju (por. Ilustracja 11). Te różnice w dochodach tłumaczyć można m.in. funkcją Warszawy jako stolicy państwa (por. Jasmand/Stiller 2005) oraz większą koncentracją usług opartych na wiedzy na obszarach zurbanizowanych w porównaniu do raczej słabo zaludnionych terenów polskiej części Regionu Łąby/Odry.

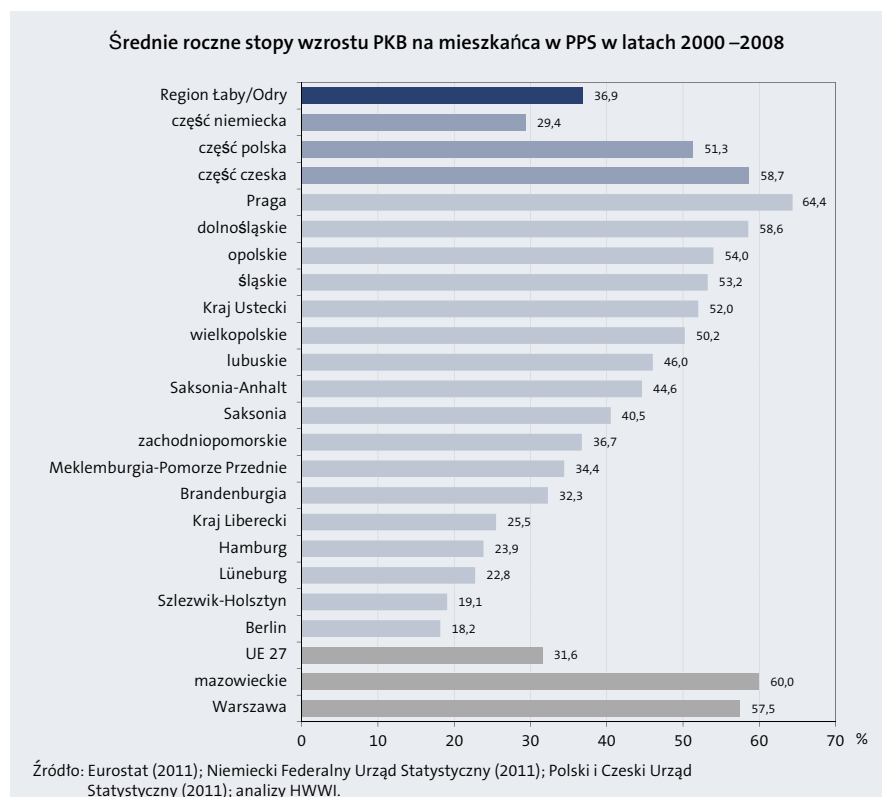
W rejonach słabszych gospodarczo w ostatnich latach rozpoczęły się procesy mające na celu odrobienie strat do silniejszych sąsiadów. Procesy te zintensyfikowało przystąpienie Polski i Czech do Unii Europejskiej oraz rozwój handlu zagranicznego (por. rozdział 3). W obu krajach można zaobserwować dynamiczny rozwój ze średnią roczną stopą wzrostu daleko przekraczającą tę, którą odnotowuje się w regionach niemieckich (por. Ilustracja 12).

Procesy uzupełniania braków w regionach słabszych widać bardzo wyraźnie w różnicach średnich rocznych stóp wzrostu na wykresie PKB na głowę mieszkańca (por. Ilustracja 12). W okresie od 2000 do 2008 czeska i polska część regionu ze średnią roczną stopą wzrostu PKB na mieszkańca na poziomie 58,7 % i 51,3 % znacznie przewyższają stopę niemieckiej części regionu, która znajduje się na poziomie 29,4 %. I znów na tym tle wyróżnia się region praski. Miasto nad Wełtawą polepszyło

Polska i czeska część Regionu nadrabiają straty

swoje wyniki gospodarcze w okresie od 2000 do 2008 o 64,4 % i ten wynik plasuje je na pierwszym miejscu wśród najszybciej rozwijających się regionów całego obszaru Unii Izb Łaby/Odry, jeszcze przed polskim województwem dolnośląskim. Pośród regionów niemieckich najszybciej rośnie Saksonia-Anhalt (+44,6 %). Ranking zamyka Berlin ze średnią roczną stopą wzrostu na poziomie 18,2 %.

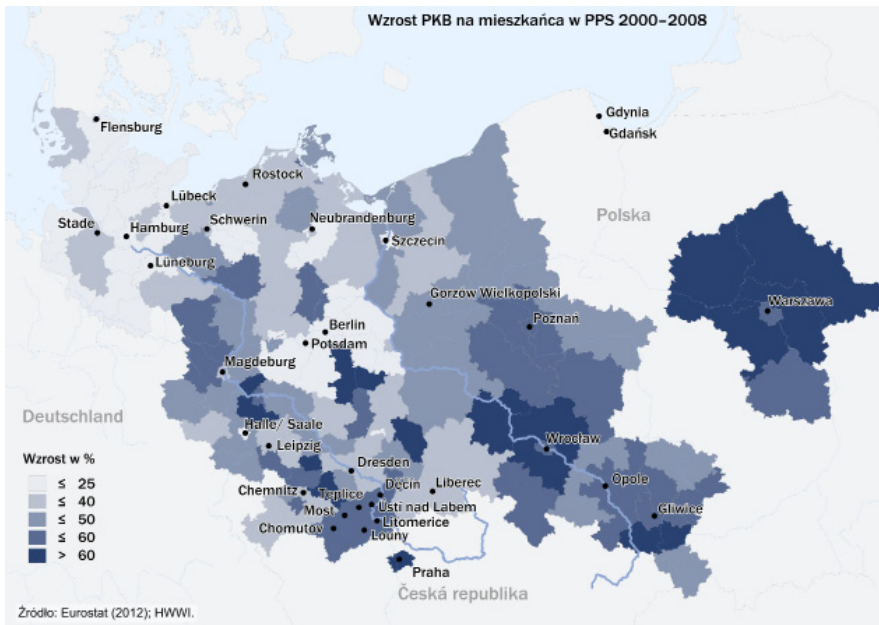
Przede wszystkim w Kraju Libereckim dynamika wzrostu PKB mierzona w jednostkach siły nabywczej nie dotrzymuje tempa innych obszarów polskiej czy czeskiej części Regionu a także odstaje od dynamiki nadrobienia dystansu przez niemieckie regiony (por. Ilustracja 12).



Ilustracja 12

Rozbieżności między obszarami miejskimi i pozamiejskimi

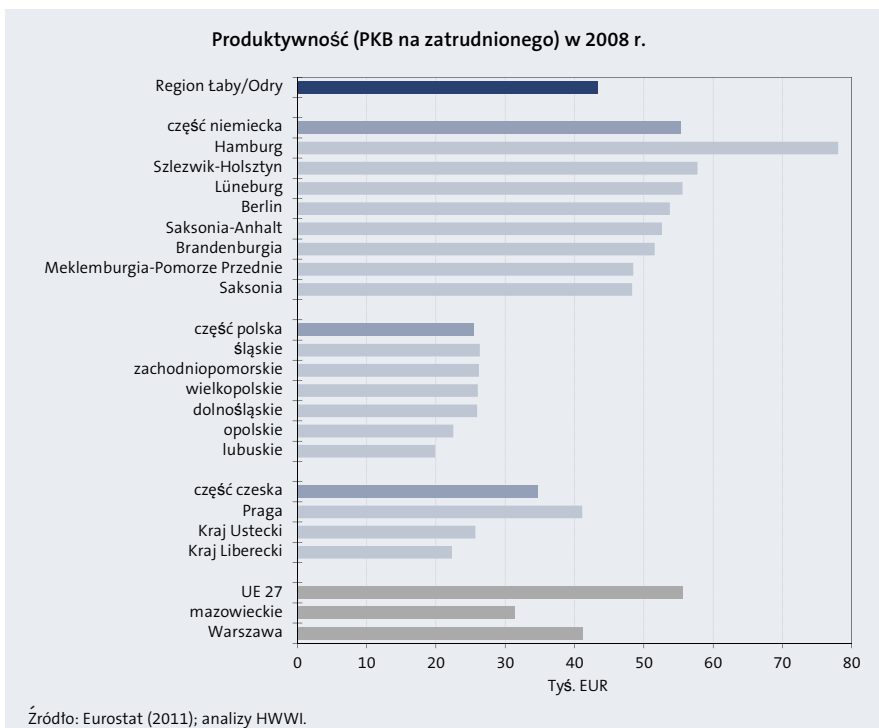
Ilustracja 13 obrazuje różnice w tempie rozwoju poszczególnych regionów. Pozwala wysnuć ogólny wniosek, że szybszy wzrost notuje się przede wszystkim w miastach, z wyłączeniem Berlina i Hamburga. Poza Pragą wyróżnia się również Warszawa, nienależąca zresztą do Regionu Łaby/Odry. Z PKB na mieszkańca na poziomie 41 594 PPS w roku 2008 i średnią roczną stopą wzrostu dochodu na mieszkańca w wysokości 57,5 % w okresie 2000–2008 stolica Polski wyprzedza zarówno średnią roczną stopę wzrostu jak i (znacznie) przeciętny poziom dochodów w całej polskiej części Regionu Łaby/Odry. Ogólnie miasta położone na tym obszarze zdecydowanie wybijają się na tle całego Regionu i są siłą napędową jego rozwoju.



Ilustracja 13

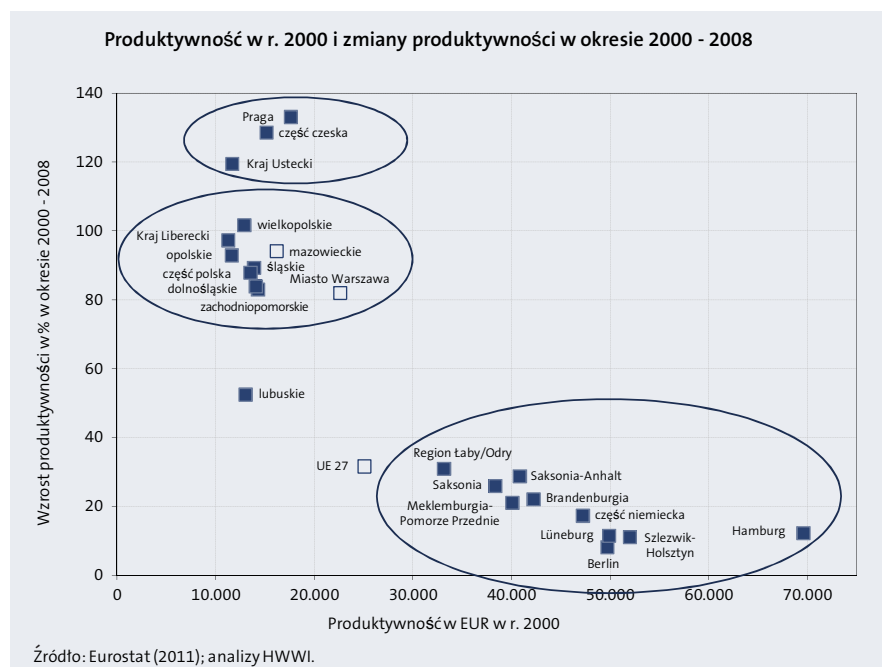
Na wzrost PKB regionu mają wpływ również zmiany jego produktywności. Natomiast rozwój produktywności jest bezpośrednio wskaźnikiem postępu technologicznego. Produktywność wskazuje na wartość PKB w przeliczeniu na jednego zatrudnionego. Poszczególne obszary Regionu Łąby/Odry zdecydowanie różnią się od siebie nie tylko strukturą gospodarki, ale też i produktywnością (por. Ilustracja 6). Niemiecka część Regionu (produktywność na poziomie 55 391 EUR w roku 2008) pod tym względem zdecydowanie wyprzedza polską (25 421 EUR) i czeską (34 679 EUR) (por. Ilustracja 14).

Różnice w produktywności



Ilustracja 14

Również w analizie produktywności można zaobserwować pewne tendencje do nadrabiania zaległości i równania do reszty Regionu. Wzrost produktywności w regionach polskich i czeskich wielokrotnie przewyższa wzrost w niemieckiej części Regionu, co jest istotnym wskaźnikiem zachodzących procesów konwergencji. Procesy te dawno już rozpoczęły się zarówno w Regionie Łąby/Odry, jak również w odniesieniu do całych państw – Polski i Czech – co widać, kiedy porównamy dane dotyczące tych obszarów ze średnią dla Unii Europejskiej (por. Ilustracja 15). Analizując produktywność regionów w roku 2000 oraz tempo jej zmian w ostatnich latach można zauważyć, że poszczególne obszary układają się w 3 grupy: grupę czeską z Pragą i Krajem Usteckim, kolejną obejmującą głównie regiony w Polsce i trzecią – niemiecką, o wysokim poziomie produktywności i niskiej średniej rocznej stopie wzrostu.



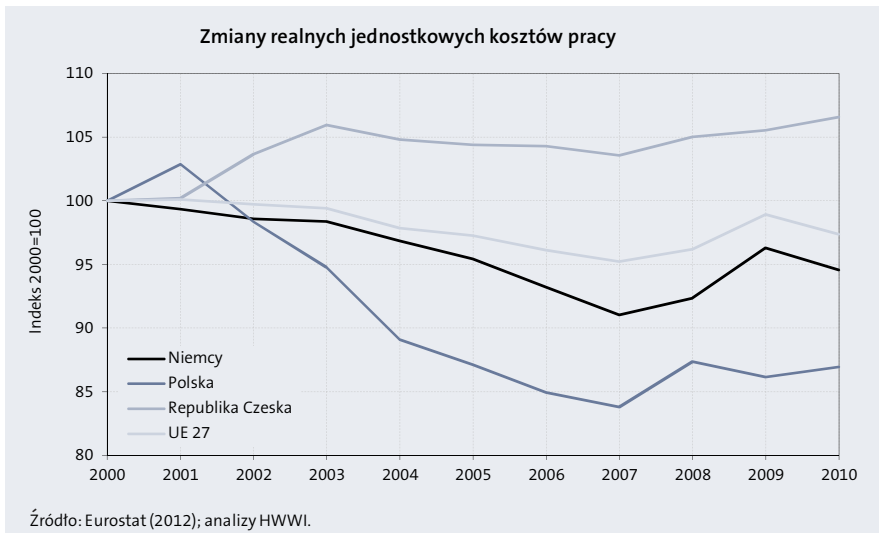
Ilustracja 15

Zmiany jednostkowych kosztów pracy na przestrzeni czasu

7 Realne jednostkowe koszty pracy oblicza się, dzieląc wynagrodzenie pracownika (w danych cenach) przez jego produktywność (PKB na zatrudnionego w danych cenach) (por. Eurostat 2012).

Produktywność oraz poziom wynagrodzenia za pracę badane łącznie wyznaczają jednostkowe koszty pracy. Natomiast realne jednostkowe koszty pracy są wskaźnikiem cenowej konkurencyjności danego kraju.⁷ Wskaźnik ten ilustruje stosunek przeciętnego wynagrodzenia pracownika do wartości dodanej, wynikającej z jego pracy.

Analiza zmian realnych jednostkowych kosztów pracy w trzech omawianych państwach Regionu Łąby/Odry w latach 2000–2010 daje bardzo zróżnicowany obraz. Niemcy doświadczyły w tym czasie spadku realnych jednostkowych kosztów pracy o 5,4 %, przy czym spadek w Polsce w tym okresie wyniósł aż ponad 13 %. W Czechach można zaobserwować tendencję dokładnie odwrotną: od roku 2000 koszty te zwiększyły się o ponad 6,5 % (por. Ilustracja 16). Tym samym Czechy zajęły drugą (po Finlandii) lokatę w rankingu krajów o najszybszym wzroście realnych jednostkowych kosztów pracy w całej Unii (por. Eurostat 2012).



Ilustracja 16

W Polsce nie tylko wskaźnik wzrostu, ale i obecny poziom jednostkowych kosztów pracy jest na relatywnie niskim poziomie. W przemyśle przetwórczym w roku 2010 poziom jednostkowych kosztów pracy w Niemczech był o 16 % wyższy niż w Czechach, a w Polsce – 13 % niższy niż w Czechach. Analogicznie – jednostkowe koszty pracy w Polsce były o 29 % niższe niż w Niemczech (por. Schröder 2011).

3 | Handel i przepływ towarów

3.1 | Powiązania handlowe

Standardowo do zobrazowania intensywności powiązań handlowych pomiędzy regionami używa się modelu grawitacyjnego (por. Deardorff 1998). Uwzględnia on wpływ na międzyregionalną wymianę handlową czynników geograficznych, kulturowych, historycznych i ekonomicznych. Szacunki empiryczne oparte na modelu grawitacyjnym wskazują, że poza dochodami kooperujących ze sobą regionów ważnym czynnikiem determinującym wielkość handlu jest odległość dzieląca te regiony. Przy założeniu, że wszelkie pozostałe warunki współpracy są takie same, wymiana towarowa między regionami sąsiadującymi jest zawsze bardziej intensywna niż pomiędzy regionami oddalonymi od siebie.

Region Łąby/Odry wyróżnia fakt, że sąsiaduje z niemieckimi, czeskimi i polskimi jednostkami administracyjnymi. Wykształciły się tu silne powiązania handlowe pomiędzy niektórymi ze wschodnich krajów związkowych Federacji Niemieckiej oraz regionami sąsiadującymi z nimi. Takie landy jak Saksonia-Anhalt czy Brandenburgia ściśle współpracują na płaszczyźnie handlowej i eksportowej z Polską (por. Tabela 5). W roku 2011 udział Polski w eksporcie tych landów wynosił 12,7 % (Saksonia-Anhalt) i 12,6 % (Brandenburgia). Saksonia-Anhalt dodatkowo może pochwalić się najwyższym spośród wszystkich niemieckich landów Regionu Łąby/Odry wskaźnikiem eksportu do Czech – 6 %. W ujęciu ilościowym to Dolna Saksonia jest najważniejszym partnerem handlowym dla Polski i Czech. Wartość eksportu do tych krajów wynosi odpowiednio 3 543 mln EUR i 2 593 mln EUR (por. Tabela 5).

Znaczenie niemieckiego rynku zbytu dla Polski i Czech

Łącznie 26,1 % eksportu z Polski kieruje się do jej najważniejszego partnera handlowego – Niemiec. Polskie statystyki niestety nie umożliwiają analizy pochodzenia polskich towarów eksportowych według województw. Zależność wielkości handlu od PKB w regionie każe jednak wnioskować, że eksportowane towary pochodzą przede wszystkim z obszarów o wysokich dochodach. Idąc tym tropem – w roku 2008 największy udział w krajowym PKB spośród wszystkich województw Regionu Łąby/Odry miały woj. śląskie (13,2 %), wielkopolskie (9,3 %) i dolnośląskie (8,1 %). Natomiast w najmniejszym stopniu do PKB Polski przyczyniły się lubuskie i opolskie (po 2,3 %) oraz zachodniopomorskie (4 %).

Niemieckie rynki zbytu mają dużo większe znaczenie dla eksporterów czeskich niż polskich. Do Niemiec wędruje jedna trzecia eksportu z regionu otaczającego Pragę (1 618 mln EUR), 41,2 % z Kraju Usteckiego (2 468 mln EUR) i 42,8 % z Kraju Libereckiego (1 510 mln EUR). Eksport do Polski z tych regionów wynosi 6,4 % (Kraj Ustecki) do 8,7 % (Praga) (por. Tabela 5).

Eksport w Regionie Łąby/Odry 2010/2011*

Niemcy	eksport	eksport do Polski	eksport do Czech	udział Polski w eksporcie	udział Czech w eksporcie	udział jednostki administracyjnej w eksporcie niemieckim	udział jednostki administracyjnej w niemieckim PKB w 2008
	mln EUR	mln EUR	mln EUR	%	%	%	%
Niemcy	1.060.042	43.495	30.630	4,1	2,9	100,0	100,0
Berlin	12.737	592	357	4,6	2,8	1,2	3,6
Brandenburgia	13.472	1.701	541	12,6	4,0	1,3	2,2
Hamburg	42.121	1.232	433	2,9	1,0	4,0	3,5
Meklemburgia-Pomorze Przednie	7.191	451	94	6,3	1,3	0,7	1,4
Dolna Saksonia**	75.232	3.543	2.593	4,7	3,4	7,1	8,6
Saksonia	29.327	1.523	1.371	5,2	4,7	2,8	3,8
Saksonia-Anhalt	14.718	1.871	886	12,7	6,0	1,4	2,1
Szlezwik-Holsztyn	18.166	721	288	4,0	1,6	1,7	3,0

Polska***	eksport	eksport do Niemiec	eksport do Czech	udział Niemiec w eksporcie	udział Czech w eksporcie	udział jednostki administracyjnej w eksporcie polskim	udział jednostki administracyjnej w polskim PKB w 2008
	mln EUR	mln EUR	mln EUR	%	%	%	%
Polska	120.373	31.427	7.202	26,1	6,0	100,0	100,0

Czechy	eksport	eksport do Niemiec	eksport do Polski	udział Niemiec	udział Polski	udział jednostki administracyjnej w czeskim eksporcie	udział jednostki administracyjnej w czeskim PKB w 2008
	mln EUR	mln EUR	mln EUR	%	%	%	%
Czechy	99.507	31.753	6.124	31,9	6,2	100,0	100,0
Kraj Liberecki	3.531	1.510	232	42,8	6,6	3,5	3,1
Praga	4.853	1.618	424	33,3	8,7	4,9	25,4
Kraj Ustecki	5.994	2.468	382	41,2	6,4	6,0	6,4

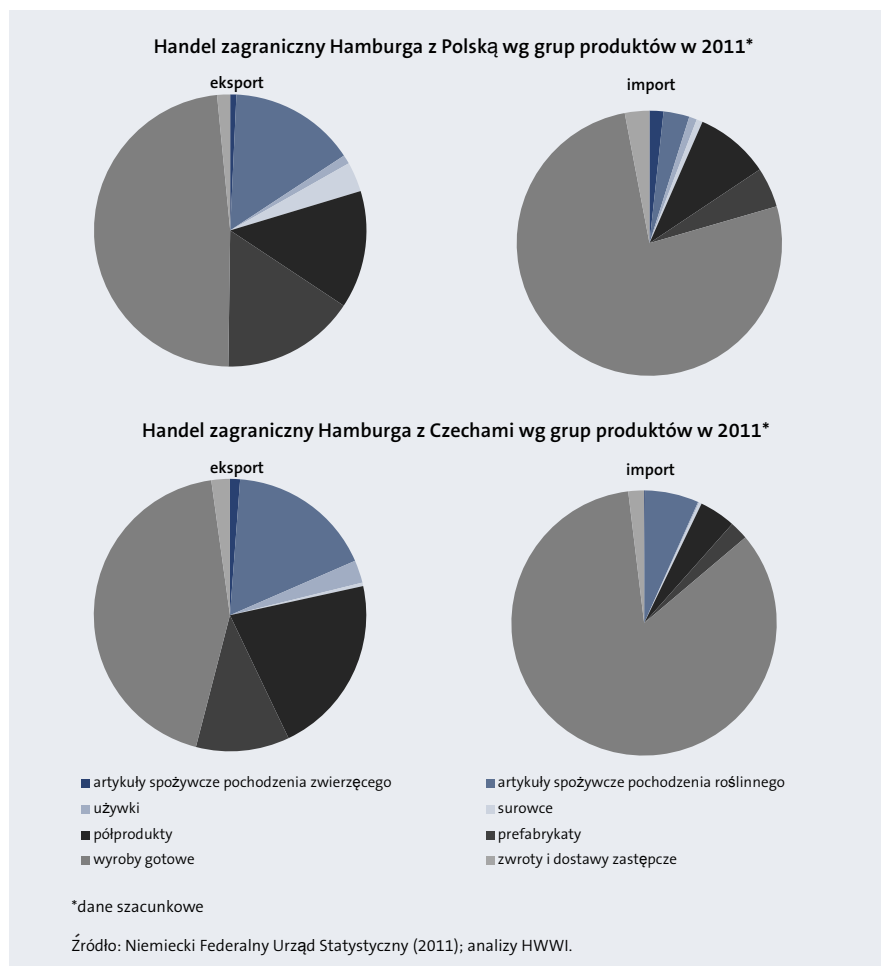
* Dane szacunkowe dla Niemiec na rok 2011. Dla Polski i Czech podano dane za 2010r.
** Dolna Saksonia obejmuje Lüneburg należący do Regionu Łąby/Odry. Dane eksportowe dla Lüneburga nie są dostępne.
*** Dla Polski nie są dostępne dane eksportowe na poziomie regionów.

Źródło: Eurostat (2012); Niemiecki Federalny Urząd Statystyczny (2012); urzędy statystyczne Polski i Czech (2011); analizy HWWI.

Tabela 5

2,9 % eksportu Hamburga wędruje do Polski. Kwotowo w roku 2011 było to 1 232 mln EUR. Do Polski eksportowane były głównie wyroby gotowe (48 %) i prefabrykaty (16 %) oraz produkty spożywcze pochodzenia roślinnego (15 %) (por. Ilustracja 17). Łącznie towary te stanowiły 79 % eksportu, co wartościowo odpowiada 975,7 mln EUR. Do Czech eksportowane były przede wszystkim wyroby gotowe (44 %), półprodukty (21 %) i artykuły spożywcze pochodzenia roślinnego (17 %). Łącznie odpowiadały one 82 % całości eksportu, co odpowiada kwocie 356,8 mln EUR (por. Ilustracja 17). Udział prefabrykatów jest znacznie wyższy w eksporcie z Hamburga do Czech niż w imporcie, natomiast dokładnie odwrotnie jest z wyrobami gotowymi.

Rozwój poszczególnych regionów należących do Regionu Łąby/Odry z silną koncentracją na usługach opartych na wiedzy i przemyśle opartym na badaniach naukowych jest warunkiem niezbędnym do tego, aby Region był w stanie dotrzymać kroku postępującym przemianom strukturalnym i rosnącej internacjonalizacji gospodarki na tym terenie. Istotne jest, aby przemiany strukturalne dokonywały się równoległe do rosnącej integracji obszaru gospodarczego, jakim jest Region Łąby/Odry, ponieważ od tego zależy jego przyszły sukces w dziedzinie handlu.



Ilustracja 17

Intensywne powiązania handlowe wewnątrz Regionu Łaby/Odry

Ponadprzeciętny import z Polski można zauważyć w Brandenburgii (13,2 % importu tego kraju związkowego). Ważnym źródłem towarów importowanych w Czechach jest Saksonia (15,2 %, towary o wartości 3 037 mln EUR), przy czym zauważyć należy, że Saksonia graniczy bezpośrednio z Krajem Libereckim i Krajem Usteckim. Towary importowane przez Hamburg w roku 2011 w 1,9 % pochodziły z Polski i w 1,3 % z Czech. Były to towary o łącznej wartości 2 253 mln EUR (por. Tabela 6).

Import w niemieckiej części Regionu Łaby/Odry 2011*

jednostki administracyjne	import			udział jednostki administracyjnej w imporcie niemieckim		%
	mln EUR	import z Polski mln EUR	import z Czech mln EUR	udział Polski %	udział Czech %	
Niemcy	901.952	32.425	32.955	3,6	3,7	100,0
Berlin	10.108	867	233	8,6	2,3	1,1
Brandenburgia	18.491	2.433	318	13,2	1,7	2,1
Hamburg	69.541	1.320	933	1,9	1,3	7,7
Meklemburgia-Pomorze Przednie	4.516	371	101	8,2	2,2	0,5
Dolna Saksonia**	83.217	4.577	2.469	5,5	3,0	9,2
Saksonia	19.938	1.204	3.037	6,0	15,2	2,2
Saksonia-Anhalt	14.831	1.246	474	8,4	3,2	1,6
Szlezwik-Holsztyn	21.024	646	272	3,1	1,3	2,3

* dane szacunkowe
 ** Dolna Saksonia obejmuje Lüneburg należący do Regionu Łaby/Odry. Dane importowe dla Lüneburga nie są dostępne.

Źródło: Niemiecki Federalny Urząd Statystyczny (2012); analizy HWWI.

Tabela 6

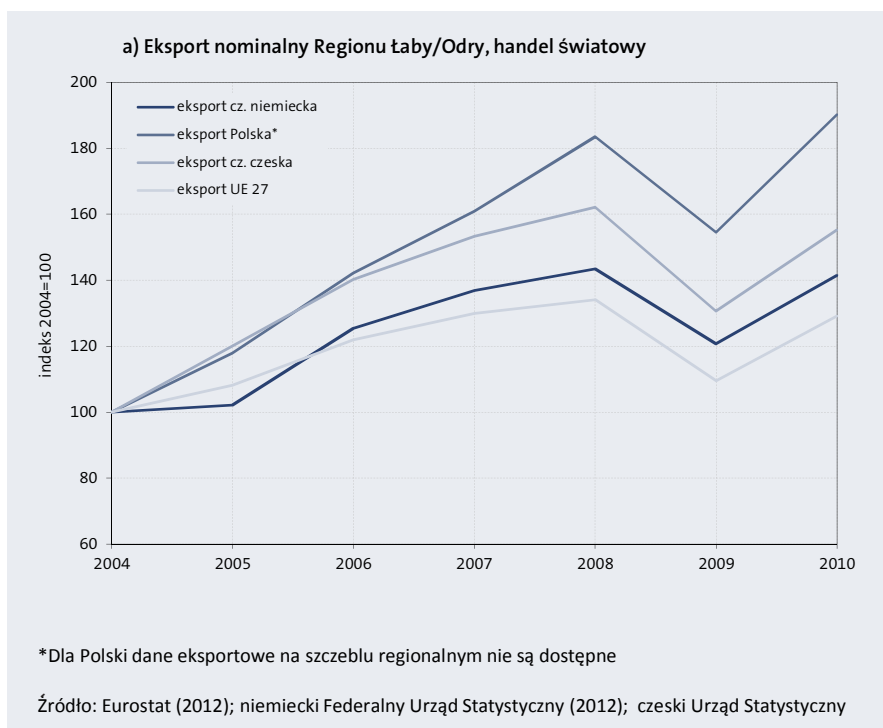
Więcej wniosków dotyczących handlu wewnątrz Regionu można wysnuć po przeliczeniu danych ogólnych na jednego mieszkańca i następnie – analizie tych danych na poziomie międzynarodowym. I tak przykładowo każdy mieszkaniec Czech importuje z Niemiec towary o średniej wartości 2 908 EUR. Niemieckie przedsiębiorstwa notują przychód od każdego Polaka w wysokości średnio 1 138 EUR, podczas gdy dla Rosji ta kwota wynosi jedynie 240 EUR, a dla Chin – 48 EUR per capita (por. Tabela 7). Liczby te są potwierdzeniem daleko posuniętej integracji państw wchodzących w skład Regionu Łąby/Odry.

Eksport w EUR na mieszkańca wg krajów-odbiorców w 2011						
eksporter	odbiorca					
	Niemcy	Polska	Czechy	Chiny	Rosja	USA
Niemcy	:	1138,62	2908,03	48,17	240,17	236,23
Polska	429,38	:	792,04	0,99	42,58	8,59
Czechy	458,44	191,49	:	0,89	26,29	7,34

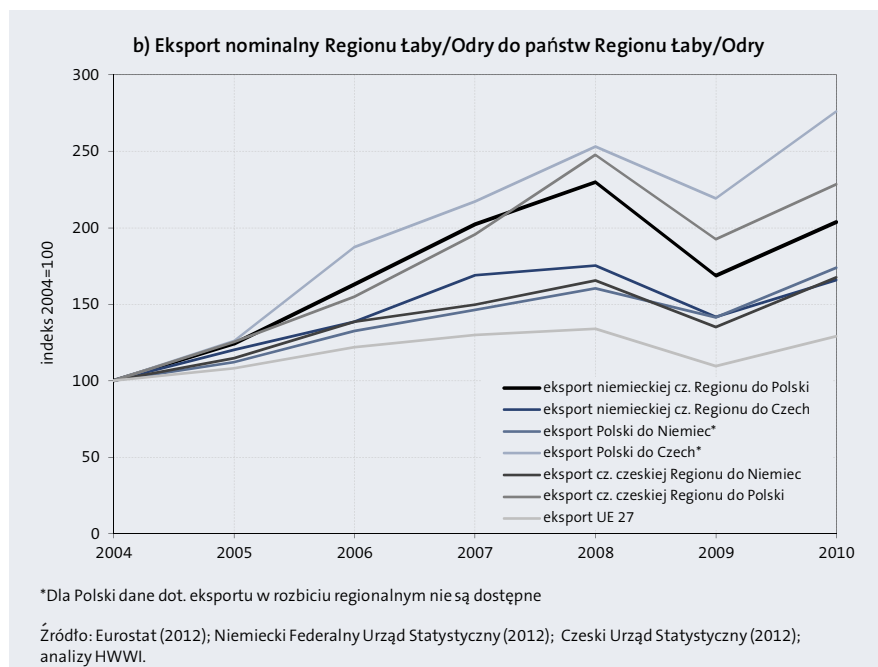
Źródło: Eurostat (2012); OECD (2012); analizy HWWI.

Tabela 7

W latach 2004–2010 eksport nie tylko w Regionie Łąby/Odry ale i na całym świecie średnio rozwijał się pozytywnie, choć światowy kryzys finansowy lat 2008–2009 charakteryzował się załamaniem handlu zagranicznego. Między rokiem 2009 i 2010 odnotowano znów wzrosty eksportu, co doprowadziło do osiągnięcia przez wiele regionów poziomu sprzed kryzysu (por. Ilustracja 18 a). Ogólnie zarówno niemiecka jak i czeska część Regionu Łąby/Odry oraz cała Polska od roku 2004 wykazują duży wzrost eksportu i właśnie dla Polski przyrost ten jest największy. W tym okresie eksport niemieckich regionów obszaru Łąby i Odry do Polski i Czech oraz – regionów czeskich do Polski i Niemiec rozwijał się znacznie bardziej dynamicznie niż ogólnie eksport UE (por. Ilustracja 18 b).



Ilustracja 18 a



Ilustracja 18 b

Znoszenie barier granicznych i kosztów transakcyjnych

Handel zagraniczny na obszarze Regionu w ostatnich latach wykazywał tendencję wzrostową, a same kontakty handlowe znacznie się zintensyfikowały. Dla przyszłego rozwoju handlu w tym regionie ważny jest – poza redukcją kosztów transakcyjnych – rozwój krajowych PKB w Regionie, jako że mają one bezpośredni wpływ na popyt wewnątrz państw. Należy również uwzględnić fakt, że wraz z integracją europejską bariery taryfowe na granicach między Polską, Niemcami i Czechami zostały całkowicie zniesione. Również bariery pozataryfowe i koszty transakcyjne w transgranicznej wymianie towarów, usług, informacji i czynników produkcyjnych również powinny stopniowo ulegać redukcji wraz z postępem procesów integracyjnych.

Badania empiryczne Nitscha (2000) oraz pary badaczy Head i Mayer (2000) pokazują, że pozataryfowe bariery graniczne oraz koszty transakcji mają dla unijnego handlu duże znaczenie. W latach 80-tych i 90-tych ubiegłego wieku kontakty handlowe pomiędzy regionami wewnątrz jednego państwa były dużo intensywniejsze niż pomiędzy regionami należącymi do różnych państw. W tej chwili pomiędzy Polską, Niemcami i Czechami istnieje wiele innych negatywnych czynników – również niejako pozataryfowych – wpływających przeciwskutecznie na handel, a związanych z językiem, kulturą, brakującymi połączeniami komunikacyjnymi i przepisami prawa. Jeśli takie czynniki w przyszłości będą dalej ograniczane, można oczekiwać w Regionie Łąby/Odry dalszych pozytywnych efektów gospodarczych wynikających z integracji, a bardziej bezpośrednio – z rozwoju handlu międzynarodowego.

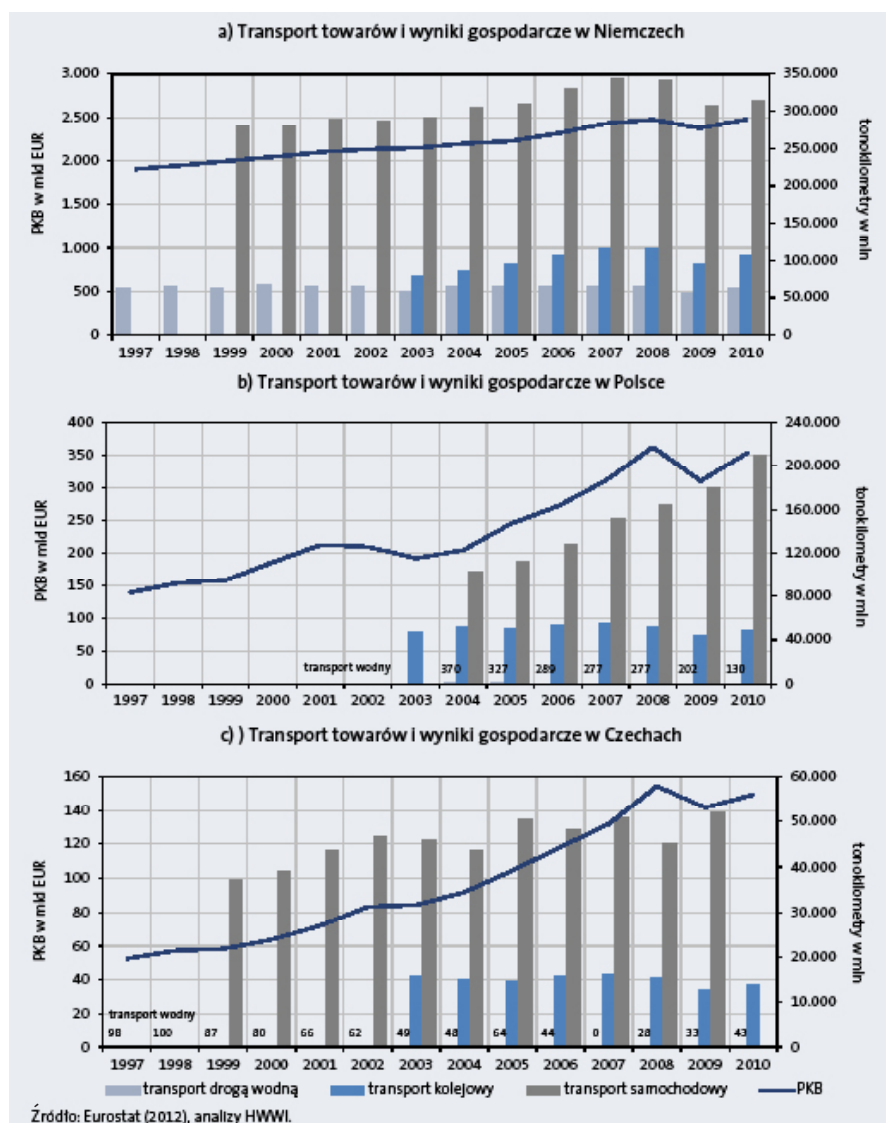
Kolejnym krokiem milowym wzrostu gospodarczego oraz oczekiwanego rozwoju handlu w Regionie jest perspektywa przyjęcia Polski i Czech do strefy euro. Badania empiryczne wykazały istnienie pozytywnego wpływu europejskiej Unii Walutowej na handel UE. Wg Cieślaka et al. (2008) polski eksport do strefy euro miałby się zwiększyć po wstąpieniu kraju do Unii Walutowej o 11,9 % w roku przystąpienia. W kolejnych latach przewiduje się jednak ponowny spadek i zniwelowanie wzrostu eksportu wynikłego z przystąpienia do Unii Walutowej do 2,7 % w szóstym roku członkostwa.

Pomimo zapowiadanych pozytywnych efektów i rozwoju handlu Polska w obliczu kryzysu finansowego nie wydaje się dążyć do roku 2015 do przystąpienia

do Europejskiej Unii Walutowej. Polska, jak również Czechy, nie spełniają obecnie koniecznych kryteriów konwergencyjnych z Maastricht, ażeby móc przystąpić do strefy euro. Wahania kursów walutowych złotego i korony czeskiej są nadal za wysokie w stosunku do euro.

3.2 | Modal split w transporcie towarów

Zwiększający się handel zagraniczny w Regionie Łaby/Odry wywiera znaczny wpływ na transport towarów i dociążenie infrastruktury komunikacyjnej. Ponadto przez Region prowadzi tranzyt pomiędzy Skandynawią i basenem Adriatyku (transport multimodalny) oraz pomiędzy Ukrainą i Niemcami (transport kolejowy). Ilustracja 19 przedstawia zmiany zachodzące w transporcie towarów w Niemczech, Polsce i Czechach z uwzględnieniem środka transportu dla okresu 1997–2010 oraz wykres zmian PKB tych krajów.



Ilustracja 19

W tej analizie uderza niezwykle wysoki udział transportu samochodami ciężarowymi we wszystkich trzech krajach Regionu, przede wszystkim jednak w Polsce i Czechach. W Niemczech zarówno transport samochodowy, jak i kolejowy rozwijają się wprost proporcjonalnie do wzrostu PKB. W Polsce i Czechach silna korelacja występuje jedynie między PKB i transportem drogowym. Przykładowo w Polsce samochodowy transport towarów zwiększył się w latach 2004–2010 o 105%, natomiast transport kolejowy czy transport drogą wodną w tym samym okresie zmniejszyły się o 6,9 % i 64,9 % (por. Ilustracja 20).

Na terenie Niemiec żegluga śródlądowa odgrywa znaczącą rolę, natomiast w porównaniu z tym w Polsce i Czechach należy tworzyć wyraźny potencjał rozwoju w tym zakresie. Ponieważ jednak liczba tonokilometrów w Niemczech dla towarów przewożonych żeglugą śródlądową praktycznie nie zmieniła się od roku 1997 do roku 2010, a łącznie transport towarowy znacznie się zwiększył, względne znaczenie śródlądowego transportu wodnego zmalało.

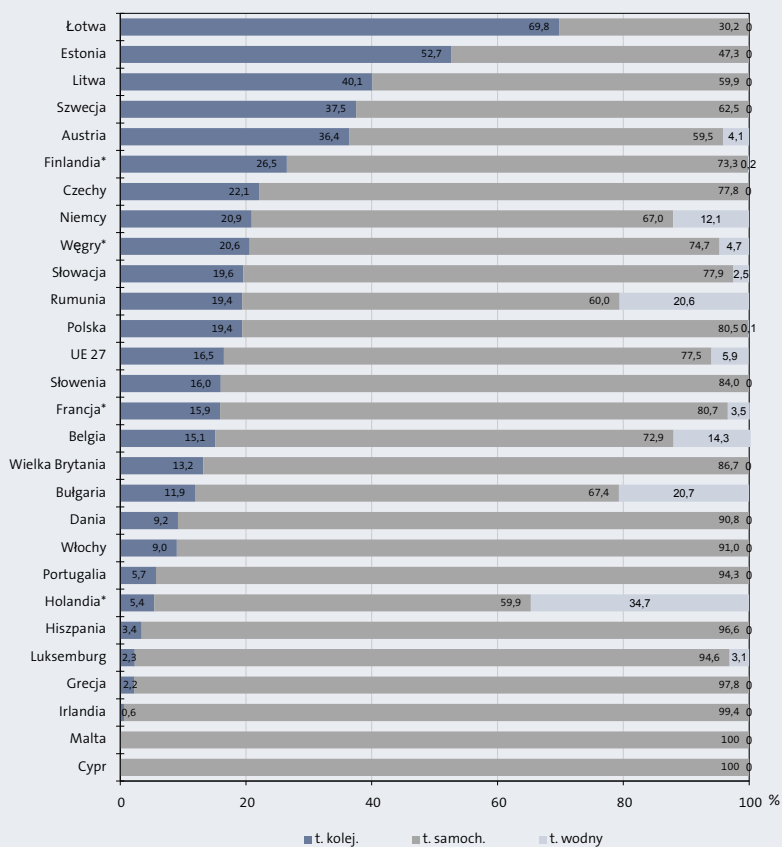
Transport śródlądowy ma w Europie względnie małe znaczenie w przewozach towarowych. Wyjątkami od tej zasady są przede wszystkim Belgia, Bułgaria, Niemcy, Holandia i Rumunia. Decydującą rolę odgrywa transport drogowy. Stosunki pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu pokazuje dobitnie analiza modal split. Ilustracja 20 pokazuje wykres dla krajów członkowskich UE w roku 2009. Modal split mierzy udział transportu kolejowego, samochodowego i śródlądowego w transporcie wewnętrznym w tonokilometrach. Dla każdego z 27 krajów Unii podział ten kształtuje się inaczej.

Niemcy, Polska i Czechy do celów transportowych najczęściej wykorzystują flotę samochodów ciężarowych (67,0 %, 80,5 %, 77,8 %). Wykorzystanie transportu kolejowego jest na prawie takim samym poziomie we wszystkich trzech państwach – w przedziale między 19,4 % i 22,1 %. Transport wodny śródlądowy jedynie w Niemczech odgrywa istotną rolę (12,1 %), natomiast w Polsce i Czechach jest to jedynie 0,1 % wszystkich transportowanych towarów.

Z porównania na poziomie europejskim wynika, że wykorzystanie kolei jest największe w Krajach Bałtyckich gdzie sięga 40 % do 70 %. W pozostałych krajach Unii Europejskiej większość towarów jest przewożona samochodami. W zasadzie jedynie w Holandii, Bułgarii, Rumunii, Belgii i Niemczech towary są transportowane drogą wodną.

Jeśli przeanalizujemy modal split ostatnich 20 lat, okaże się, że w wielu krajach wschodnioeuropejskich transport kolejowy stracił na znaczeniu. Ten trend bilansuje głównie transport drogowy (por. Eurostat 2012). Różnice w modal split pomiędzy poszczególnymi państwami na przestrzeni lat są pochodną m.in. różnicy w kosztach transportu, np. kosztach osobowych czy energii. A ta z kolei jest determinowana po pierwsze przez czynniki geograficzne, a po drugie – przez charakterystykę konkretnych środków transportu w konkretnych warunkach infrastrukturalnych.

Transport towarów wg środka transportu w 2009



*dane z 2008

Źródło: Eurostat (2012); analizy HWWI

Ilustracja 20

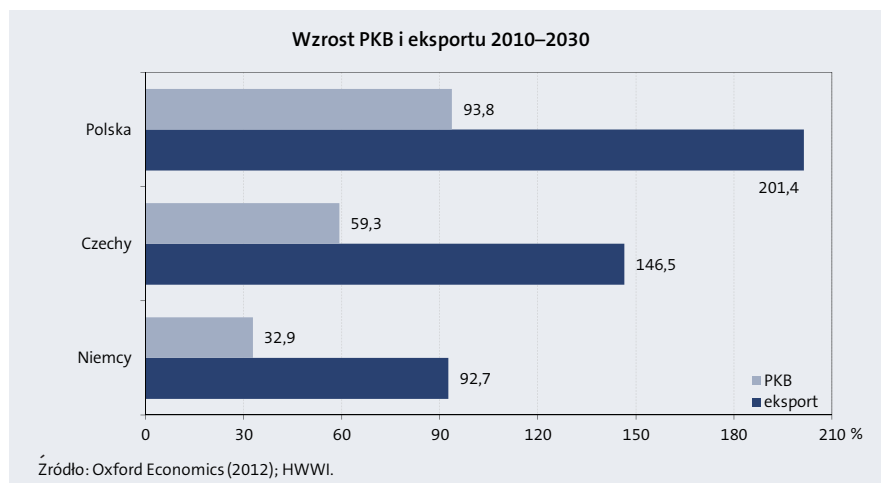
3.3 | Perspektywy handlu zagranicznego do roku 2030

Na charakterystykę modal split oraz wielkość transportu w Regionie Łąby/Odry największy wpływ mają wzrost PKB oraz transgranicznego handlu wewnątrz Unii Europejskiej. PKB oraz średnie roczne stopy wzrostu handlu w krajach Unii w ostatnich dziesięcioleciach stale wzrastały, co można było szczególnie wyraźnie zaobserwować na przykładzie krajów Europy Wschodniej. Lepszy dostęp do rynków zbytu sprzyjał procesom konwergencji, czyli gospodarczego odrabiania strat wobec regionów o wysokim dochodzie na mieszkańca przez regiony o niskim dochodzie (por. Schlitte 2008).

Podługim okresie stopniowej likwidacji barier w handlu pomiędzy państwami członkowskimi Unii w Europie Zachodniej, Środkowej i Wschodniej, zwłaszcza od początku lat 90-tych ubiegłego wieku oraz w okresie przystąpienia do UE nowych państw w roku 2004, gospodarcza integracja Unii ciągle przybiera na sile. Przyczynić się do niej może dalsza minimalizacja kosztów transakcyjnych w handlu zagranicznym, na przykład dzięki zrównaniu ustawowych warunków ramowych oraz redukcji braków infrastrukturalnych.

Prognoza HWWI na lata 2010–2030 przewiduje wzrost PKB w wielu krajach wschodnioeuropejskich (por. Ilustracja 21). W tym samym czasie będzie wzrastał również eksport. Dla Polski i Czech przewidywany jest wzrost eksportu z 201,4 % i 146,4 %. W Niemczech wolumen handlu w tym okresie znacznie się zwiększy – o 92,7 %, co będzie miało wpływ na transport towarów w handlu zagranicznym oraz – z uwagi na handlową integrację Czech, Polski i Niemiec – również na kierunki i wielkości przepływu towarów w Regionie Łąby/Odry.

Handel zagraniczny nadal rośnie



Ilustracja 21

W przeszłości wzrost gospodarczy bardzo różnie wpływał na poszczególne rodzaje transportu. Wraz z wzrostem handlu następuje wyraźny przyrost transportu drogowego. Natomiast przewozy w żegludze śródlądowej bardzo się wahały, a częściowo nawet się zmniejszały. Kolejowy transport towarowy w zasadzie przeżywał stagnację.

Zjawiska te miały różne przyczyny. W żegludze śródlądowej transportowane są przede wszystkim towary masowe. W Polsce szczególną rolę odgrywają transport węgla i rud. W Czechach barkami transportuje się głównie zboża. Towary przemysłowe wyższej wartości transportowane są przede wszystkim samochodami ciężarowymi, ponieważ transport kolejowy dociera do granic swoich zdolności. W przewozach z Niemiec do Czech oraz w ruchu tranzytowym przez Czechy nastąpiła w ostatnich latach znaczna poprawa.

Wraz z wzrostem produkcji globalnej, dochodów i handlu zagranicznego znacznie wzrosną również przewozy. Ponieważ wzrost wymiany handlowej dotyczy coraz bardziej wartościowych towarów, przyrost pracy transportowej będzie jak w przeszłości znacznie niższy od stopnia wzrostu wymiany handlowej. Przy tym od szeregu czynników politycznych i ekonomicznych oraz od rozwoju infrastruktury zależeć będzie, w jakim stopniu będzie to dotyczyć poszczególnych rodzajów transportu.

4 | Miasta portowe i dostępność transportowa

4.1 | Podstawowe informacje o portach

Wzrost wymiany handlowej w przyszłości pociągnie za sobą dalszy wzrost morskich i śródlądowych przewozów towarowych związanych z Regionem Łaby/Odry. Na obszarze Unii Izb istnieje szereg portów morskich i śródlądowych, które wykazują bardzo różne struktury. W ramach niniejszego opracowania analizą objęto wszystkie istotne porty morskie Regionu Łaby/Odry oraz porty w Gdańsku i Gdyni, które co prawda nie leżą na obszarze Unii Izb, ale stanowią najważniejsze porty w Polsce. Gdańsk jest poza tym po Sankt Petersburgu (Rosja) największym portem kontenerowym nad Bałtykiem i znaczącym węzłem logistycznym dla Regionu Łaby/Odry. Analizowane porty śródlądowe wybrane zostały na podstawie rozmów ekspertów z instytucjami w regionach według kryteriów wielkości i znaczenia portów.

Ilustracja 22 przedstawia lokalizację portów, a Tabela 8 zawiera w odniesieniu do wybranych portów wskaźniki ekonomiczne i dane dotyczące przeładunków. Berlin i Hamburg stanowią przy tym miasta portowe o największej liczbie ludności, po nich następują region Mielnika i Pragi oraz miasto Gdańsk. Poniżej wybrane porty zostały szerzej omówione.



Ilustracja 22

Miasta z portami - podstawowe dane				
Port	Przeladunki portu sródl.	Przeladunki p. morsk.	Liczba ludności ¹	Gęstość zaludnienia ¹
	2011	2011	2010	2010
	tyś. t	tyś. t	osób	osób/km ²
Aken	172 ²		179.263	122,5
Berlin	3.702		3.460.725	3.881,7
Brunsbüttel	1.903	10.360 ³	135.279	94,6
Cuxhaven		3.102	201.188	96,9
Dresden	817		517.052	1567,6 ⁴
Eberswalde	316		176.904	120,2
Eisenhüttenstadt	96		185.062	82,2
Haldensleben	1.099		180.702	76,0
Halle (Saale)	k.A.		232.323	1.723,0
Hamburg	9.719	132.200	1.786.448	2.365,2
Kiel		6.293	238.281	2.013,5
Lübeck	434	26.570 ³	209.818	980,5
Lüneburg	250 ²		177.042	133,9
Magdeburg	2.336		230.456	1.150,5
Riesa	1.115		146.766	233,0 ⁴
Rostock		22.200	201.442	1.114,9
Saßnitz		4.910	68.126	69,4
Schwedt	143		131.115	42,6
Stade	420	5.217	196.952	155,6
Wismar		6.400	44.470	1.067,3
Wittenberge	15 ²		138.946	38,9
Gdańsk		25.300	514.420	116,7
Gdynia		15.911	514.420	116,7
Poznań	k.A.		554.221	2.110,4
Szczecin		7.969 ²	406.307	1.348,7
Wrocław	k.A.		632.146	2.158,9
Świnoujście		10.683 ²	320.388	60,0
Decin	33 ²		836.045	156,7
Lovosice	185 ²		836.045	156,7
Melnik	140 ²		1.247.533	116,3
Praga	k.A.		1.257.158	2.533,9
Usti nad Labem	180 ²		836.045	156,7

¹ Dane odnoszą się do regionów NUTS 3
² Dane za rok 2010
³ Przeladunek towarów całego portu
⁴ Dane za rok 2009
k.A. = brak danych
Źródło: Eurostat (2012); Niemiecki Federalny Urząd Statystyczny (2011, 2012); Czeskie Ministerstwo Transportu (2012); urzędy statystyczne Polski i Czech (2011); SBO-Hafenverbund (2012); różne porty (2012); HWWI.

Tabela 8

Port w Hamburgu – drugi co do wielkości port kontenerowy Europy

Port morski w Hamburgu nad łabą leżący w rejonie żeglugowym Regionu łaby/ Odry jest jednym z największych europejskich portów. W porcie w Hamburgu przeładowano w 2011 roku 132 200 tys. t ładunków, co plasuje go na trzeciej pozycji w Europie po Rotterdamie (433 420 tys. t) i Antwerpii (186 400 tys. t). Od roku 2000 spośród tych portów to właśnie Hamburg rozwijał się najdynamiczniej. Wzrost ilości przeładowanych towarów wyniósł w latach 2000 do 2011 w Rotterdamie +43,3 %, w Antwerpii +60,7 %, a w Hamburgu +71,8 % (por. Port of Rotterdam 2012).

Europejski krajobraz portów kontenerowych jest również nacechowany dominacją portów położonych na Morzem Północnym: Rotterdamu, Hamburga i Antwerpii. W roku 2011 w Hamburgu przeładowano 9 mln standardowych kontenerów, w Rotterdamie 11,8 mln i w Antwerpii 8,4 mln TEU. W latach 2000–2011 odnotowano przy tym w Hamburgu wzrost o 112,2 % (Rotterdam 88,8 %, Antwerpia 112,2 %) (por. Port of Rotterdam 2012).

Hamburg wyróżnia się przy tym swym położeniem na obrzeżach jednego z najgęściej zaludnionych regionów Europy. To właśnie Hamburg, jako najbardziej na wschód wysunięty port Morza Północnego, stanowi połączenie z nim nie tylko całego obszaru Republiki Federalnej, ale także Polski, Republiki Czeskiej oraz obszarów alpejskich. Port w Hamburgu wyróżnia się również swym położeniem w głębi łądu (ok. 120 km do ujścia Łaby), co ułatwia dalszą dystrybucję na większe rynki. Poza tym port w Hamburgu znajduje się na terenie dużego rynku wewnętrznego liczącego około 1,7 mln mieszkańców, przy czym cały obszar metropolitalny Hamburga ma 4,3 mln mieszkańców.

Kwota loco – czyli odsetek towarów przeładowanych w hamburskim porcie, które zostają w regionie przetworzone, uszlachetnione lub skonsumowane – wynosi z uwagi na to prawie 30 % (por. Hafen Hamburg Marketing 2012). Wysoka kwota loco ma efekt stabilizujący wysokie ilości przeładowywanych towarów, ponieważ mające siedzibę w regionie portu przedsiębiorstwa trwale zaopatrują się i ekspedują towary za pośrednictwem danego portu (por. Großmann et al. 2008). Z wysoką kwotą loco związane jest to, że w latach 2009/2010 udział samochodów ciężarowych w (łądowym) podziale środków transportu obsługujących kontenery wynosił 62 %. Udział kolei wynosił 36 %, a żegluga śródlądowej poniżej 2 %.

Z Hamburga oferowanych jest tygodniowo przeciętnie około 140 wyjść liniowych kontenerowców typu feeder do portów położonych w krajach basenu Morza Bałtyckiego, z tego 15 do Polski (por. Hafen Hamburg Marketing 2012). Tabela 10 pokazuje transporty kontenerów z Hamburga w głąb łądu w podziale na środki transportu. Widoczne jest wyraźnie to, że samochody ciężarowe wykorzystuje się w większości w przypadku do transportów na bliskie odległości, a kolej w połączeniach tranzytowych. Szczególnie w przypadku transportu do Czech stosuje się większe liniowe składy kontenerowe, a rola żegluga śródlądowej jest przy tym niewielka.

Łączny przeładunek towarów w Hamburgu w żegludzie śródlądowej (9 719 tys. t) plasował ten port w roku 2011 po Duisburgu (51 999 tys. t) i Kolonii (11 095 tys. t) na trzecim miejscu w Niemczech (por. Ilustracja 24) i na pozycji przed Berlinem. Był to najwyższy przeładunek w rejonie żegluga Łaba/Odra. Mimo to udział żegluga śródlądowej w podziale środków transportu jest stosunkowo niski. Port w Berlinie (3 702 tys. t) ma – podobnie jak obszar metropolitalny Hamburg – z obszarem metropolitalnym Berlin/Brandenburgia obszar oddziaływania zamieszkały przez około 5,9 mln osób i tym samym stosunkowo wysoki potencjał pełnienia roli regionalnego węzła (hubu) żegluga śródlądowej.

Rostock i Lubeka osiągając w roku 2011 wielkości przeładunku towarów na poziomie 22 200 tys. t oraz 26 570 tys. t są największymi niemieckimi portami bałtyckimi na obszarze Unii Izb Łaby/Odry (por. Ilustracja 23). W odniesieniu do przeładunku kontenerów porty w Rostocku i Lubecie uzyskały w okresie od 2005 do 2010 wzrost o odpowiednio 221,7 % oraz 177,3 %, przy czym poziom początkowy tego wzrostu był stosunkowo niski (Rostock 686 TEU i Lubeka 60 401 TEU w roku 2000). Dowóz i odbiór towarów w Rostocku odbywa się w większości drogą łądową, transportem drogowym. Natomiast towary płynne transportowane są rurociągami do portu śródlądowego w Schwedt nad Odrą.

Port w Lubecie specjalizuje się przede wszystkim w obsłudze handlu papierem i celulozą z Finlandii, Szwecji i Rosji. Poza tym do tych trzech krajów oraz do krajów bałtyckich wypływają z Lubeki promy typu ro-ro. Lubeca jest po Dover i Calais najważniejszym portem dla promów typu ro-ro w Europie, a przed Gdańskiem i Rostockiem największym portem w rejonie żegluga obszaru Unii Izb Łaby/Odry. Port ten jest po Sankt Petersburgu największym portem w basenie Morza Bałtyckiego. (por. Stiller/Wedemeier 2011).

Wysoka kwota loco

Żegluga śródlądowa w porcie hamburskim i Berlinie

Porty bałtyckie Rostock i Lubeka



Ilustracja 23

Port promowy Saßnitz: specjalista od zmiany rozstawu kół

Port w Saßnitz, najbardziej na wschód wysunięty port głębinowy Niemiec, obsługuje głównie komunikację promową (*roll-on i roll-off*). Saßnitz znane jest również jako port specjalizujący się w połączonej komunikacji kolejowej. Obok dworców, na których dokonuje się zmiany europejskiego znormalizowanego rozstawu kół na rozstaw rosyjski na granicach z Białorusią i Ukrainą, dostępne jest w Saßnitz automatyczne urządzenie zmieniające rozstaw kół w wagonach na rozstaw rosyjski. Poza tym port w Saßnitz jest jedynym portem niemieckim, który dysponuje takim urządzeniem. Tory szerokie znaleźć można także w Estonii, na Łotwie i Litwie. Dlatego transporty kolejowe do Rosji (St. Petersburg) oraz do krajów bałtyckich (Kłajpeda, Litwa) realizowane są w większości przez port w Saßnitz, co powoduje, że udział przeładowanych tu transportów kolejowych wynosił w roku 2006 ok. 70 % (por. BAG 2007). W roku 2011 w porcie tym przeładowano ogółem 4 910 tys. t towarów.

Magdeburg i Aken: Porty śródlądowe z potencjałem rozwoju

W roku 2011 przeładunek portu w Magdeburgu wyniósł 2 336 tys. t, a portu w Aken 172 tys. ton (rok 2010). Dużą rolę w obu portach odgrywa przede wszystkim przeładunek kontenerów. W obu portach Magdeburga – Hansehafen i Handelshafen – przeładowano w roku 2010 łącznie ok. 10 tys. TEU (por. Statistisches Bundesamt 2011). Prognozy wskazują na to, że w przypadku rozwoju suprastruktury (instalacja kolejnego żurawia bramowego) można będzie realizować przeładunek kontenerów na poziomie ok. 55 do 60 tys. TEU do roku 2025. Obecne zdolności przeładunkowe pozwalają jednak już na obsługę około 33 tys. TEU (por.



Ilustracja 24

Uniconsult 2009). Port w Aken ma obecnie przeładunek kontenerów na poziomie 7 936 TEU, do roku 2015 planuje się osiągnięcie przeładunku na poziomie ok. 40 tys. standardowych kontenerów (por. Uniconsult 2009).

Przedsiębiorstwo Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) prowadzi porty w Dreźnie i Riesa oraz w Decinie, Lovosicach, Roßlau i Torgau. W sześciu portach w roku 2011 przeładowano łącznie (od strony lądu i wody) ok. 2,7 mln ton towarów, z tego od strony wody 457,9 tys. t. Stanowi to udział żeglugi śródlądowej na poziomie 17 %. Z tego przeładunek towarów wynosił 37 tys. TEU, od strony wody przeładunek wyniósł zaledwie 5 tys. kontenerów: większość kontenerów była transportowana koleją do portu w Riesa i przeładowywana. Kontenery są wysyłane i odbierane w ramach liniowego transportu kolejowego do portów morskich w Hamburgu i Bremerhaven.

W roku 2011 w porcie w Dreźnie przeładowano łącznie 816 tys. t towarów, z tego około 10 % od strony wody jednostki śródlądowe. Port w Dreźnie należy obok Riesa (1 217 tys. t) do portów o największym znaczeniu z sześciu portów: w Dreźnie i Riesa w roku 2011 przeładowano łącznie 47 % łącznej ilości towarów, czyli 145,5 tys. t (od strony lądu ponad 71,4 % wszystkich towarów). Wszystkie porty razem odnotowały przy tym w segmencie żeglugi śródlądowej w latach 2004 do 2011 silny spadek w wysokości 33,8 %. Jedynie Drezno uzyskało wzrost o 78,8 %. W przyszłości porty w Dreźnie i Riesa pełnić mają zgodnie ze strategią rozwoju portów górnej Łaby rolę regionalnych hubów w stosunku do pozostałych czterech portów.

Port w Halle nad Soławą jest miejscem przeładunku towarów, szczególnie kontenerów, w związku z łączeniem transportu kolejowego i drogowego. Kontenery transportowane są przy tym w ramach połączeń liniowych pomiędzy Hamburgiem i Halle oraz Bremerhaven i Halle. Sama rzeka Soława uznawana jest za niezeglowną, więc w porcie śródlądowym Halle nie realizuje się wartego uwagi przeładunku pomiędzy statkami żeglugi śródlądowej oraz innymi środkami komunikacji (por. Hafen Halle GmbH). W tym terminalu przeładowuje się nieco ponad 70 tys. TEU.

Obok portów w Hamburgu i Lubece polski port morski w Gdańsku należy do największych z omawianych portów. Gdynia i Sopot tworzą wraz z Gdańskiem Trójmiasto liczące ogółem około 750 000 mieszkańców i stanowiące jedno z najważniejszych centrów w Polsce i nad Bałtykiem. W Gdańsku w roku 2011 przeładowano łącznie 25 300 tys. t towarów. W porównaniu do roku 2001 jest to o 8 329 tys. t towarów więcej, co stanowi wzrost o 50 % w tym okresie. Gdynia z przeładunkiem na poziomie ok. 15 911 tys. t jest natomiast piątym co do wielkości portem na obszarze Unii Izb Łaby/ Odry. W latach 2001–2011 wzrost przeładunku wyniósł ok. 91 %.

Ilustracja 25 przedstawia przeładunek kontenerów w różnych lokalizacjach portów oraz ich wzrost w latach 2000 do 2010. Z wykresu tego wyraźnie wynika wysoka dynamika portu w Gdańsku, która wyraźnie przewyższa dynamikę innych portów. Różnica dzieląca Gdańsk i Hamburg jest jednak dalej znacząca. Różnica TEU pomiędzy Gdańskiem i Hamburgiem wynosiła w roku 2000 ok. 4,2 mln TEU, a w roku 2010 7,4 mln TEU.

Z uwagi na regularne połączenia do Gdańska z Hamburga, miasto portowe Gdańsk jest bezpośrednio połączone z globalnymi światowymi rynkami (por. Hafen Hamburg Marketing 2011), co tłumaczyć może ponad proporcjonalny wzrost przeładunków towarów. Oba polskie miasta Gdańsk i Gdynia wykazują jednak braki w zakresie połączeń infrastrukturalnych z obszarami położonymi w głębi lądu, co mogłoby zahamować rozwój portów w przyszłości. Porty bałtyckie w Gdańsku i Gdyni pełnią wprawdzie rolę bramy dla regionu warszawskiego, docierają

*Saksońskie porty górnej Łaby:
Drezno i Riesa*

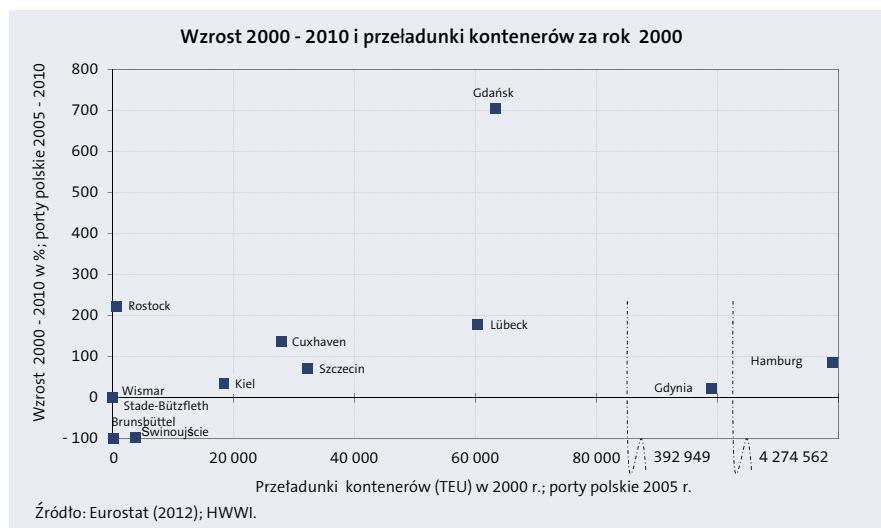
Drezno i Riesa: Tendencje rozwoju w kierunku regionalnego hubu górnej Łaby

Port Halle nad Soławą: Istotny terminal hub w obsłudze liniowych połączeń kolejowych

Porty Trójmiasta

Wysoka dynamika i proces nadrobienia zaległości przez port Gdańsk

Krytyczne połączenie Trójmiasta z rynkami zaplecza lądowego



Ilustracja 25

jednak tylko w ograniczonym stopniu do regionów zachodnich (np. Berlin), wschodnich (np. Kaliningrad), a przede wszystkim południowych regionów Polski, Czech i Słowacji.

Polskie porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu

Porty Świnoujście i Szczecin osiągnęły w roku 2011 łącznie przeładunek na poziomie 21 354 tys. t (por. Port Szczecin 2012). Tym samym mają one mniejsze znaczenie niż Gdańsk i Gdynia (41 211 tys. ton w roku 2011).

Port w Szczecinie odnotował w latach 2001–2010 znaczący spadek przeładunków o 20 % (2.019 tys. t) (por. Eurostat 2012). Świnoujście odnotowało natomiast w latach 2001–2010 wzrost o 1 885 tys. t i wyspecjalizowało się przede wszystkim w obsłudze statków typu ro-ro. Do roku 2014 zainwestowanych ma tam zostać 700 mln euro w budowę nowego terminala gazowego, co zapewne zwiększy przeładunek i znaczenie portu na całym obszarze Unii Izb Łaby/ Odry (por. Hafen Szczecin und Świnoujście 2012).

Połączenie Szczecina z międzynarodową siecią dróg wodnych

Szczecin leży nad Odrą, która stanowi międzynarodowe (i transgraniczne) oraz krajowe połączenie pomiędzy Polską i Niemcami. Odra łączy poza tym poprzez połączenia wodne kanał Odra-Sprewa oraz kanał Odra-Hawela port bałtycki Szczecin przez Schwedt z metropolią berlińską (por. BAG 2009). Żegluga śródlądowa ma dotychczas w Polsce małe znaczenie dla transportu towarów. W roku 2010 udział towarów przeładowywanych na systemie rzek i kanałów w łącznym transporcie towarów realizowanych w kraju wynosił w Polsce około 0,1 %. Towary pomiędzy Szczecinem i Berlinem transportowane są do Berlina w związku z tym głównie koleją. Także Poznań i Wrocław pełnią w większości rolę terminala hub dla towarowego transportu kolejowego (por. Polzug 2012).

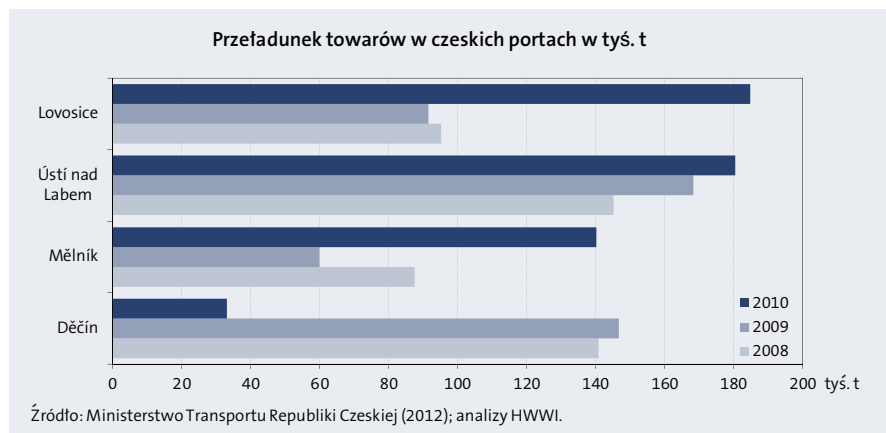
Porty śródlądowe górnej Łaby

Czeskie porty górnej Łaby Decin i Lovosice należą do saksońskiego przedsiębiorstwa Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO). Natomiast porty Mielnik i Usti nad Łabą zarządzane są przez administrację regionalną.

W roku 2010 w czterech portach czeskich przeładowano w sumie 538 tys. t towarów. Porty w Decinie i Lovosicach, ale także w Mielniku i Usti nad Łabą, nie wykazują przy tym wcale przeładunku kontenerów. Większość przeładunku kontenerów w górnym odcinku Łaby realizowana jest poprzez port śródlądowy Riesa, który dysponuje bezpośrednim połączeniem liniowym z Hamburgiem (Albatros-Express) (por. także Uniconsult 2009; por. HHLA Intermodal). Przeładunek towarów w czterech portach czeskich dotyczy natomiast w większości ładunków związanych z konkretnymi projektami (Project Cargo), co wyjaśnia duże wahania jego poziomu (por. ilustracja 26) (por. Saksońskie porty śródlądowe górnej Łaby 2012; Ministerstwo Komunikacji Republiki Czeskiej 2012).

Rozwój przeładunków w portach jest jak najbardziej pozytywny. Wszystkie cztery porty łącznie zwiększyły ilościowo swe przeładunki w latach 2008–2010 o 14,9 %. Niekorzystny rozwój odnotowano w porcie w Decinie. W badanym okresie przeładunki tego portu spadły o 76,5 %.

W porcie w Decinie załadowywane są obok ładunków związanych z konkretnymi projektami, jak maszyny czy wyroby metalowe, przede wszystkim płody rolne oraz leśne. Z drugiej strony dynamicznie rozwijał się szczególnie port w Lovosicach. W latach 2008–2010 przeładunki wzrosły tu o 94,2 % (por. ilustracja 26).



Ilustracja 26

Miasto stołeczne Praga jest natomiast powiązane w większości za pomocą szybkich kolejowych połączeń liniowych z miastami nadmorskimi Bremerhaven i Hamburg. Tylko pomiędzy Hamburgiem i Pragą kursuje co tydzień 70 pociągów wahałowych, aby łączyć towary w regionach bądź dystrybuować je dalej, przykładowo do czeskich terminali docelowych w Pilźnie i Ostrawie. Hub ten należy do największych tego typu w Europie (por. HHLA Intermodal 2012).

Jeden z największych węzłów regionalnych w Europie: Praga

4.2 | Połączenia z zapleczem lądowym i osie transportowe

Omawiane porty morskie, z wyjątkiem Hamburga, wykazują przede wszystkim wewnątrz-regionalne relacje handlowe. Oznacza to, że wymiana towarów następuje w większości w bezpośrednim handlu z regionalnymi portami Morza Północnego i Bałtyckiego, podczas, gdy towary przeznaczone do handlu światowego transportowane są poprzez porty główne lub porty hub (por. Eurostat 2012).

Na bazie strategii „hub and spoke“ tzw. feedery transportują ładunki z mniejszych portów do większych (hub) i z powrotem. Tutaj ładunki są na nowo zestawiane i ładowane z towarami z innych portów na większe statki. Mianem feederów określa się statki, które spełniają rolę dostawców, podczas gdy duże statki morskie w większości stosowane są do transportu towarów na większe odległości. W ten sposób można osiągać w transportach korzyści wynikające z ich wielkości, ponieważ przy dużych ilościach transportowanych towarów obniżają się przeciętne koszty transportu. Poza tym redukcji ulega czas transportu dla dużych statków, ponieważ nie muszą one już po kolei zawijać do każdego pojedynczego portu.

Strategia „hub and spoke“

Strategia „hub and spoke“ jest konieczna także z tego względu, że wiele mniejszych portów na terenie europejskiego rejonu żeglugi nie dysponuje warun-

kami koniecznymi dla przyjęcia większych statków i kontenerowców. Strategia ta wykorzystywana jest także w stosunku do dystrybucji towarów przyptywających do portów. Feedery stosowane są – tak jak i statki oceaniczne – do obsługi połączeń liniowych pomiędzy portami, aby ładunki, które przybywają do portów pełniących rolę hubów, jak Hamburg czy Rotterdam, dystrybuować regionalnie (por. także Großmann 2008). I tak dystrybuowane są przykładowo towary w ramach połączeń liniowych pomiędzy Hamburgiem i Gdańskiem, które obsługiwane są feederami. Poza tym towary dystrybuowane są dalej, na przykład także połączeniami liniowymi transportu kolejowego towarowego pomiędzy Hamburgiem (jako hub) i Poznaniem (regionalny terminal hub).

Połączenia z zapleczem lądowym jako czynnik konkurencyjności

Transport morski odgrywa dominującą rolę przede wszystkim w handlu międzykontynentalnym. Dla konkurencyjności portów morskich ważnym czynnikiem są jakość i ilość połączeń kolejowych, drogowych i wodnych z zapleczem lądowym. Te warunki infrastrukturalne wpływają na koszty dalszego transportu z portu oraz na czas transportu do docelowego miejsca przeznaczenia towarów. Dlatego konkurencja ma miejsce pomiędzy tymi rodzajami transportu, które obsługują zaplecze lądowe. Dobrą pozycję mają te porty, które dysponują dobrymi połączeniami rynków docelowych z rynkami źródłowymi (por. Großmann et. al. 2006).

Infrastrukturalne wąskie gardła na terenie zaplecza lądowego

Komisja Europejska wykazuje w swej Białej księdze w sprawie europejskiej polityki transportowej na grożące przeciążenie transportów na terenie zaplecza lądowego oraz transeuropejskich sieci transportowych, jako na poważne zagrożenie dla konkurencyjności gospodarki europejskiej (por. KOM 2001, 2006, 2011). Przeciążenie określonych szlaków komunikacyjnych jest przy tym związane także z opóźnieniami w wykonaniu infrastruktury transeuropejskiej sieci. W celu rozwiązania problemu Komisja Europejska proponuje w Białej księdze szereg działań mających na celu rozwój sieci do roku 2010 i w dalszym okresie (por. KOM 2001, 2006, 2011). Należą do nich pobieranie opłat za korzystanie z sieci dróg, wspieranie alternatywnych rodzajów transportu oraz celowe inwestycje w transeuropejską sieć, aby między innymi złagodzić wąskie gardła pomiędzy Polską i Niemcami.

Przewozy intermodalne

Żegluga morska (przybrzeżna) oraz śródlądowa stanowią przy tym dwa kluczowe elementy intermodalności, które umożliwią w szczególności obejście wąskich gardeł. Obok propozycji powiązania portów morskich ze szlakami wysokiej prędkości („Autostrady morskie“ EU TEN-T Projekt 21), sformułowano również cele dotyczące żeglugi śródlądowej. Należą do nich między innymi ujednoczenie przepisów technicznych, harmonizacja patentów żeglugowych oraz rozwój systemów i pomocy nawigacyjnych (służby informacyjne żeglugi śródlądowej, RIS) (por. KOM 2001, 2011). Sprawdzana jest przykładowo wykonalności systemu RIS w ramach projektu pilotażowego w latach 2010 do 2013 na odcinku Odry od Szczecina do Schwedt, w który to projekt inwestuje się ok. 7 mln euro (por. TEN-T Executive Agency 2012).

Czynniki hamujące efektywne transporty

Komisja Europejska stwierdza przy tym, że poprawie uległy prawne warunki ramowe w kolejowym transporcie towarowym oraz, że istnieją z uwagi na to możliwości tworzenia interregionalnych węzłów kolejowych. W dalszym ciągu istnieją jednak przeszkody, jak niska interoperacyjność, słaba koordynacja przy budowie infrastruktury trasowej, a nawet brak takiej koordynacji oraz punktowe przeciążenia.

Podobnie wygląda sytuacja w żegludze: ramy prawne zostały dalej dopasowane, jednak rejsy z jednego państwa członkowskiego do innego, np. z Hamburga do Gdańska, uznawane są w dalszym ciągu za zewnętrzną żeglugę morską, która

bazuje na międzynarodowych regulacjach prawnych odnośnie regulacji żeglugowych i dotyczących bezpieczeństwa. Dlatego nie ma między innymi pełnej integracji żeglugi przybrzeżnej z wewnętrznymi łańcuchami zaplecza lądowego oraz logistycznymi ponadregionalnych portów morskich (por. KOM 2006, 2011).

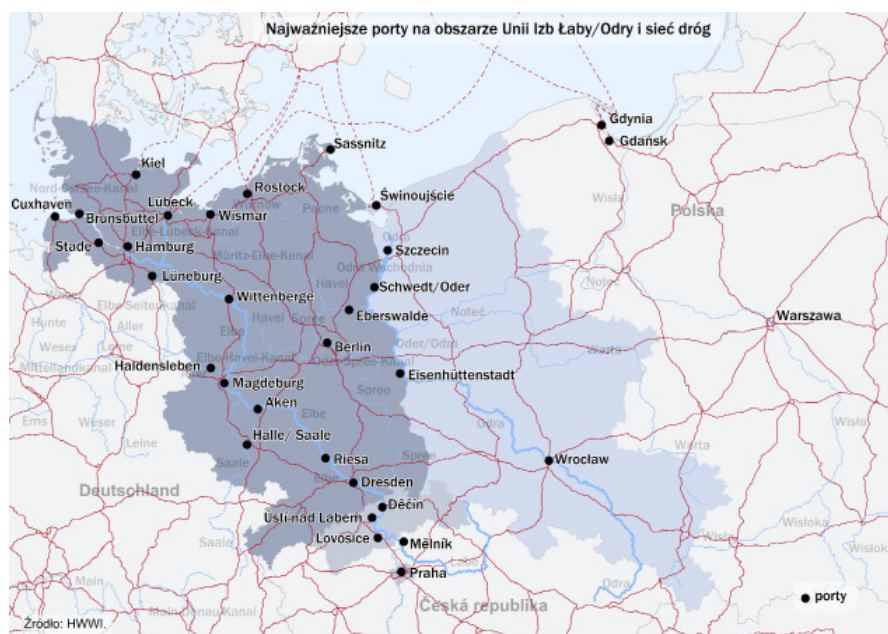
W odniesieniu do żeglugi śródlądowej istnieją podobne problemy prawne, jak w przypadku żeglugi przybrzeżnej. W żegludze śródlądowej istnieją przy tym jeszcze wyraźniejsze deficyty, niż w przypadku innych środków transportu. Rezerwy wykorzystania korytarzy (rzek i kanałów), jak np. Odry czy Wisły, szacuje się na nawet 40 % (por. KOM 2006, 2011).

Globalnym celem Wspólnoty Europejskiej jest połączenie wszystkich portów morskich z efektywnym systemem śródlądowych dróg wodnych oraz siecią kolejowych przewozów towarowych, aby zlikwidować na terenie zaplecza lądowego wąskie gardła i stworzyć tam wolne do wykorzystania zasoby (por. KOM 2011).

Ilustracja 27 pokazuje połączenie szeregu portów na obszarze Unii Izby Łąby/Odry z siecią autostrad oraz porty z połączeniami promowymi. Położone na terenie Niemiec porty promowe Kilonia, Lubeka, Rostock i Saßnitz łączą przy tym drogowo Danię, Norwegię, Finlandię, południową Szwecję i Rosję z rynkami Europy.

Jako węzły transportowe zidentyfikować można Hamburg i Berlin, Magdeburg, Pragę, Poznań i Wrocław, a poza obszarem Unii Izby Łąby/Odry, ale w zasięgu jej oddziaływania położona jest stolica Polski Warszawa. Poza tym z Lubeki przez Wismar i Rostock do Schwedt nad Odrą i bezpośrednio do Szczecina (poprzez łącznik A 11) prowadzi autostrada bałtycka A 20. Obecnie prowadzona jest dla Szlezwiku-Holsztyna i Dolnej Saksonii procedura zatwierdzania planów prawnie wiążących, która przedłuża autostradę A 20 od Bad Segeberg/Lubeki, przez Hamburg (od północnego zachodu) i Bremerhaven (od południa) do Westerstede/Oldenburg (por. Krajowy urząd budowy dróg i komunikacji Dolnej Saksonii 2012).

Gęstość sieci transportowych jest bardzo różna



Ilustracja 27

Tabela 9 przedstawia wyposażenie infrastrukturalne na obszarze Unii Izb w podziale na rodzaje transportu w km na 1 000 km². Gęstość sieci dróg w niemieckich regionach obszaru Unii Izb jest najwyższa, bardzo dobre połączenie wykazuje także Praga. Z kolei na terenie czeskim Unii Izb mamy do czynienia z wyższą gęstością sieci kolejowej (165,5 km na 1 000 km²) niż w Niemczech (101,2 km na 1 000 km²) i Polsce (83,3 km na 1 000 km²). Hamburg i Praga wykazują infrastrukturalnie stosunkowo wysoką gęstość w kilometrach linii kolejowych na 1 000 km². Poza tym oba miasta są stosunkowo dobrze połączone kolejowo ze sobą, co wyjaśnia wysoki kolejowy przeładunek w Hamburgu towarów z Czech (por. Tabela 10).

Sieci według rodzajów transportu 2009						
Regiony	żeglowne rzeki	zmiana 2000 do 2009	autostrady	zmiana 2000 do 2009	linie kolejowe	zmiana 2000 do 2009 ¹
	km/tys. km ²	%	km/tys. km ²	%	km/tys. km ²	%
Region Łaby/Odry	:	:	15,9	26,8	99,1	:
część niemiecka	25,5	0,0	26,9	17,1	101,2	0,1
Berlin	126,7	-0,9	86,4	24,2	702,2	3,1
Brandenburgia	28,3	0,0	27,0	3,8	93,5	-0,6
Hamburg	70,2	0,0	107,2	0,0	370,7	-0,7
Lüneburg	:	:	24,0	3,0	:	:
Meklemburgia-Pomorze Przednie	35,6	0,0	23,8	64,3	68,7	3,2
Saksonia	9,7	0,0	28,8	17,5	123,2	-2,9
Saksonia-Anhalt	22,2	0,0	19,9	27,2	108,1	0,8
Szlezwik-Holsztyn	20,6	0,3	33,7	10,9	81,7	0,5
część polska	:	:	5,6	109,7	83,8	-9,9
Dolnośląskie	:	:	10,0	31,8	88,5	-10,4
Lubuskie	:	:	0,0	0,0	68,6	-20,7
Opolskie	:	:	9,3	72,5	92,3	-3,0
Śląskie	:	:	8,1	300,0	175,5	10,7
Wielkopolskie	:	:	6,5	306,3	70,9	-16,6
Zachodnio-pomorskie	:	:	1,0	69,2	52,7	-20,2
część czeska	:	:	4,2	125,0	165,5	8,9
Severozápad (w tym Kraj Ústeckí)	:	:	6,1	80,3	175,0	4,1
Praga	:	:	22,2	3,8	499,9	34,8
Severovýchod (w tym Kraj Libereckí)	:	:	2,1	²	145,5	10,3
Mazowieckie (PL)	:	:	0,0	:	49,7	-9,3
: = brak danych						
¹ Dla Niemiec zmiana 2005 do 2009						
² Sieć autostrad została rozbudowana z 0 na 26 km.						
Źródło: Eurostat (2011); Urzędy statystyczne Niemiec, Polski i Czech (2011); analizy HWWI.						

Tabela 9

Sieć połączeń na niemieckim terenie Unii Izb uległa silnym zmianom szczególnie w zakresie autostrad. W tym zakresie w Meklemburgii-Pomorzu Przednim odnotowano wzrost o 64,3 % km sieci dróg na 1 000 km². Wynika to przede wszystkim z budowy autostrady bałtyckiej A 20, z jej kontynuacją do Szczecina. Największy wzrost nastąpił w sieci autostrad w Polsce (o 109,7 %). Podczas gdy w Polsce na obszarze Unii Izb odnotowano redukcję sieci linii kolejowych (-9,9 %), sieć linii kolejowych w Czechach została rozbudowana do 165,5 km na 1 000 km² (+8,9 %). W niemieckiej części obszaru Unii Izb sieć linii kolejowych w roku 2012 w porównaniu do roku 2000 prawie nie uległa zmianie (+0,1 %).

Transport kontenerów do i z Hamburga w 1.000 TEU wg rodzajów transportu 2010						
Regiony	transport drogowy		transport kolejowy		żegluga śródlądowa	
	input	output	input	output	input	output
Berlin	6,8	12,8	17	22	:	:
Brandenburgia	29,3	32,9	31,1	31,8	:	:
Hamburg	448,3	448,3	2,4	0,1	:	:
Meklemburgia-Pomorze Przednie	12,9	13,8	3,3	3,3	:	:
Dolna Saksonia	157,6	192,7	19,7	11,8	:	:
Saksonia	18,5	19,7	49,7	45,7	:	:
Saksonia-Anhalt	16,7	20,4	10,6	18,9	:	:
Szlezwik-Holsztyn	130,7	138,2	0,4	0,5	:	:
Polska	86,3	91,8	26,1	38,4	0	0
Czechy	28,4	30,7	146,7	182,4	0	0
Ogółem	1575,4	1689,5	862,6	1063,0	47,2	47,6

: brak danych
Źródło: Port Hamburg Marketing (2010); HWWI.

Tabela 10

Porównanie odległości połączeń z zapleczem lądowym w komunikacji kolejowej pomiędzy Hamburgiem i Pragą w porównaniu do konkurencyjnych portów w Rotterdamie i Antwerpii wykazuje przewagę konkurencyjną Hamburga. Bezpośrednia odległość w kilometrach z Hamburga do Pragi (685 km) jest znacznie krótsza, niż przykładowo z Rotterdamu do Pragi (1 044 km). Także odległość z Hamburga do Warszawy (890 km) jest mniejsza niż z Rotterdamu do Warszawy (1 339 km). Bezpośrednia krótka odległość jest jednym z powodów tego, że Hamburg jest bardziej konkurencyjny niż Rotterdam czy Antwerpia oraz tego, że Hamburg pełni rolę portu hub w łańcuchu transportowym do Polski i Czech (por. HHLA Intermodal 2011).

Przed wszystkim odnośnie Polski stwierdzić należy, że sieć kolejowa ma niską jakość i stan jej oceniany jest jako niezadowolający do krytycznego, ponieważ istnieją między innymi liczne odcinki ograniczeń prędkości oraz ograniczenia masy (por. BAG 2010). Łączna liczba składów towarowych w transporcie kolejowym wschód-zachód pomiędzy Polską i Niemcami spadła z 29 790 składów towarowych w roku 2006 do 22 584 składów w roku 2009. Wyjątek stanowi przejście graniczne Gumieńce-Tantow, gdzie odnotowano przede wszystkim wyższe natężenie ruchu (+1 470 składów towarowych) w korytarzu prowadzącym z Berlina do portowego miasta Szczecin.

Natomiast liczba składów towarowych z Niemiec do Czech wzrosła w sumie w latach 2006–2009 o 502 osiągając 22 827 składów towarowych. Wzrost osiągnięto tylko na przejściu granicznym Bad Schandau (Dresden/Decin) (wzrost o 2 182 składów towarowych), podczas, gdy bawarskie przejścia graniczne Schirnding i Furth im Wald odnotowały spadek odprawianych składów towarowych (por. BAG 2010).

Żeglowność Łaby i Odry różni się w poszczególnych regionach obszaru Unii Izb. Odra żeglowna jest tylko do Kostrzyna (33 km na północ od Frankfurtu nad Odrą), a powyżej w większości już nie. Na wielu odcinkach rzeki brakuje zabudowy regulacyjnej pozwalającej na odpowiednie prowadzenie statków w górę lub w dół jej biegu. Poza tym ilość wody w Odrze jest nieregularna: latem jest w Odrze zbyt mało wody. Zimą Odra z uwagi na ostre zimy środkowej Europy jest zamknięta dla żeglugi, a z kolei wiosną ilości wody są zbyt duże. Jednak zimowe działania przeciwpowodziowe związane są z pozytywnym efektem ubocznym: lodołamacze, które łamiąc lód zapobiegają spiętrzaniu się wody, wymagają dla zastosowania na Odrze głębokości toru wodnego minimum 1,8 m, a z tego korzyści osiąga podczas sezonu żeglugowego żegluga śródlądowa. Odra w pełni żeglowna jest tylko jesienią, co prawie zupełnie uniemożliwia ekonomiczność i planowanie połączeń liniowych

Deficyty jakości sieci kolejowej

Naturalne sieci transportowe Łaba i Odra

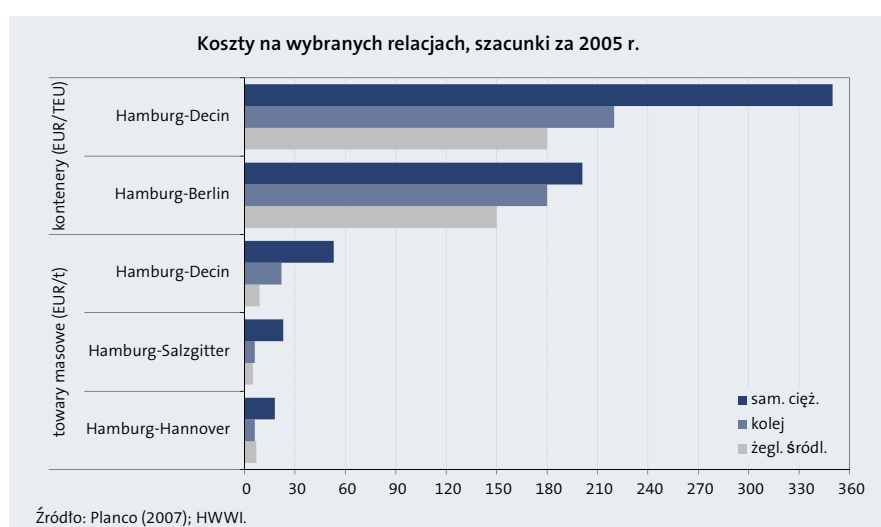
Żeglowność w regionach na różnym poziomie

(por. BAG 2009). Dlatego żegluga śródlądowa na Odrze nie ma żadnego znaczenia dla transportu towarów (por. BAG 2009).

Możliwość wykorzystania Łaby dla celów transportu towarów jest bardzo różna na różnych jej odcinkach. Dolna Łaba oraz boczna droga wodna Łaby (Kanał Łaba-Lubeka, Kanał Boczny Łaby) są żeglowne i stosunkowo dobrze rozbudowane. Natomiast środkową i górną Łabę (Schönebeck do Czech) uznaje się za wymagające modernizacji. Chodzi tu przede wszystkim o dwa wąskie gardła w okolicach Hitzacker/Dömitz i Coswig. Poza tym głębokości toru wodnego (min. 1,60 m) nie zawsze są zachowane, a miejscami za niskie są wysokości mostów, aby móc prowadzić na całym biegu Łaby statki śródlądowe z kontenerami w trzech warstwach (por. HHLA Intermodal 2012, VBW 2011).

Przy tym to właśnie żegluga śródlądowa jest w porównaniu do transportu drogowego i kolei bardziej przyjazna środowisku. Emisja CO₂ wynosi w żegludzie śródlądowej 33,4 g na tonokilometr, podczas gdy w transporcie kolejowym jest to 48,1 g, a w transporcie drogowym 164 g na tonokilometr. Poza tym w porównaniu do transportu drogowego i kolejowego żegluga emituje mniej hałasu. Należy jednak uwzględnić to, że rozbudowa rzek związana jest z działaniami wywierającymi wpływ na środowisko (por. Sye 2011). Działania te można jednak na Łabie podejmować w sposób stosunkowo efektywny kosztowo i nie obciążający nadmiernie środowiska (por. Handelskammer Hamburg 2012).

Koszty transportu standardowych kontenerów w żegludzie śródlądowej są niższe w porównaniu do transportu drogowego i kolejowego (por. Ilustracja 29). Koszt transportu na 1 TEU na trasie z Hamburga do Berlina statkiem jest o 25 % niższy niż w przypadku transportu samochodem ciężarowym. W przypadku transportu towarów masowych na trasie z Hamburga do Decina transport statkiem śródlądowym jest o około 60% tańszy na tonę niż transport kolejowy. Jednak z uwagi na żeglowność górnej Łaby nie można założenia tego odnosić w sposób stały do całego roku. Poza tym w kalkulacjach nie uwzględniono czynnika kosztów alternatywnych bądź kosztów czasu, co zmieniłoby wybrane relacje kosztów na niekorzyść żeglugi śródlądowej (por. Planco 2007).



Ilustracja 28

Jakość i regionalna dostępność zintegrowanych centrów logistycznych są istotne dla efektywności łańcuchów logistycznych, przed wszystkim w łańcuchowym transporcie kolejowo-drogowym. Ponieważ brak jest jednolitej definicji zintegrowanego centrum logistycznego obowiązującej w całej UE, oceniane będą w dalszej części opracowania połączony transport drogowy i portowy (śródlądowy), ale również porty lotnicze z wyposażeniem do przetwarzania towarów jako terminale transportu towarowego. Na obszarze Unii Izb największą liczbę węzłów logistycznych wykazuje Berlin (12 GVZ), przed Kilonią (9 GVZ) oraz Hamburgiem (8 GVZ). Kolejne pozycje zajmują Lubeka (8 GVZ) i Praga (6).

Należy przy tym pamiętać o tym, że liczba zintegrowanych centrów logistycznych nie mówi nic o znaczeniu i wielkości tych centrów. Często jednak centra logistyczne położone są w pobliżu aglomeracji, aby dowozić do aglomeracji i transportować z nich dalej towary drogą kolejową w ramach transportów łańcuchowych. Wyjątki stanowią tu z pewnością centra logistyczne w Kilonii, Lubece oraz w regionie Odra-Sprewa (3 GVZ). Szczególną rolę odgrywają tu połączenia komunikacyjne.

Dobra logistyka na zapleczu lądowym jest warunkiem tego, aby nie powstawały wąskie gardła, zatory i aby można było utrzymywać koszty i czas transportów pomiędzy portami i miejscami docelowymi towarów na możliwie niskim poziomie. W zależności od warunków naturalnych i infrastrukturalnych lokalizacji portu bardzo różnie kształtuje się podział na rodzaje transportu w odniesieniu do dalszego transportu towarów do ich miejsc docelowych. Powoduje to różny poziom kosztów dalszego transportu towarów na rynki zbytu zaplecza lądowego, ponieważ cechy transportu drogowego, kolejowego, wodnego i rurociągami różnią się od siebie.

W przypadku połączenia portów z zapleczem lądowym dominuje zdecydowanie transport drogowy, przy czym przeciążenie określonych dróg staje się coraz bardziej wąskim gardłem. Transport kolejowy stanowi alternatywę szczególnie w przypadku dużych odległości i możliwości łączenia ładunków przeznaczonych na zaplecze lądowe. Firma HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) upatruje przyczyn wąskich gardeł w transporcie kolejowym między innymi we wspólnym korzystaniu z infrastruktury przez transport towarowy i przewozy pasażerskie, w braku połączeń z europejskimi sieciami TEN-T, w przeciążonych sieciach wyrównawczych, np. przez Rotenburg/Wümme-Verden-Hanower, oraz w przeciążonych korytarzach północ-południe (por. HHLA Intermodal 2012).

Obszar Unii Izb dysponuje portami lotniczymi obsługującymi relacje interkontynentalne w Berlinie, Hamburgu i Pradze. W poszerzonym obszarze badawczym znajduje się również warszawskie Lotnisko Chopina. Oprócz międzynarodowych portów lotniczych w regionie znajdują się regionalne porty lotnicze z bezpośrednimi połączeniami europejskimi lub krajowymi między innymi w Dreźnie, Gdańsku, Lipsku/Halle, Lubece, Magdeburgu, Poznaniu, Szczecinie i Wrocławiu. Obsługiwane relacje to np. Gdańsk-Hamburg, Gdańsk-Londyn Stansted czy Drezno-Monachium. Ruch pasażerski na lotniskach obszaru Unii Izb rośnie, co ilustrują liczby pasażerów. Na przykład w Hamburgu liczba pasażerów wzrosła z 9,1 mln w 2002 r. na 13 mln w roku 2010 (+43,5%), w Pradze z 6,3 mln w 2002 r. na 11,5 mln w 2010 r. (+83,4%) a w Gdańsku z 1,2 mln w 2006 r. na 2,2 mln w 2010 r. (+75,4%) (por. Eurostar 2012).

Regionalne priorytety centrów logistycznych

Wąskie gardła infrastrukturalne na zapleczu lądowym

Międzynarodowa osiągalność

4.3 | Dostępność i potencjał rynków

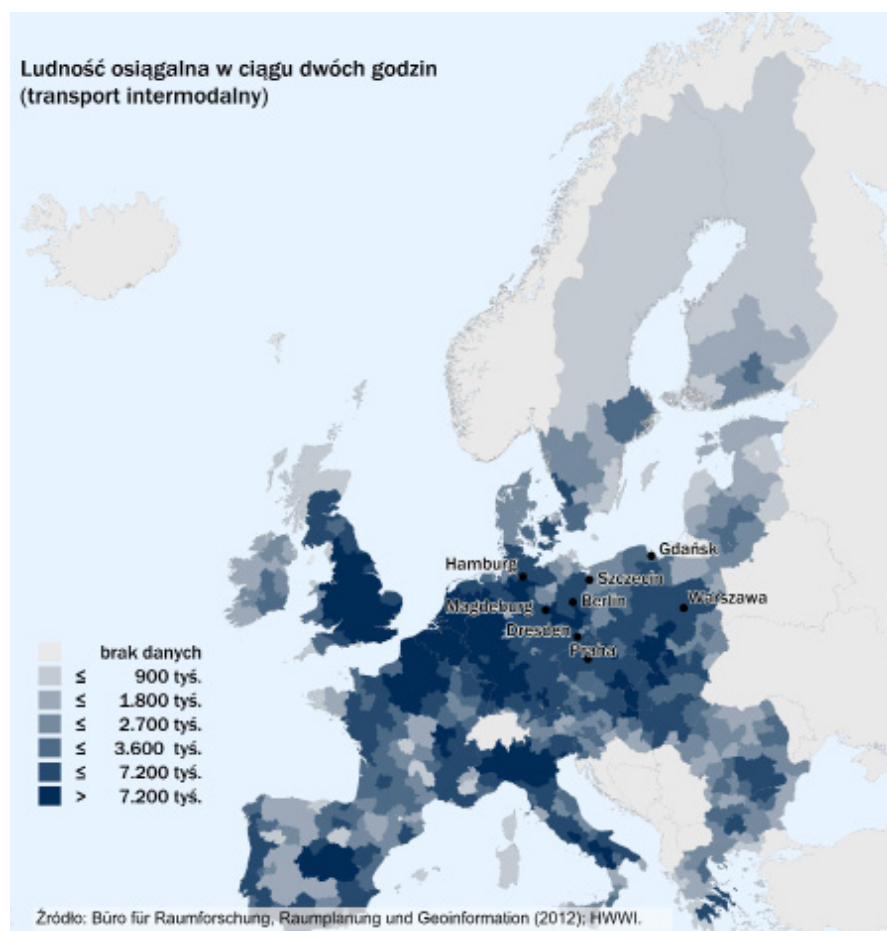
Jakość i ilość infrastruktury komunikacyjnej to główne determinanty dostępności transportowej rynków zbytu i zaopatrzenia, która stanowi ważny aspekt przy wyborze lokalizacji dokonywanym przez przedsiębiorstwa licznych branż (por. Niebuhr/Stiller 2004). Na konkurencyjność regionu wpływa dany dostępny potencjał rynku, który determinowany jest znacząco przez regionalny rozkład ludności, jej dochody oraz warunki infrastruktury transportowej.

Potencjał rynku wzmacnia atrakcyjność lokalizacji

Atrakcyjność danej lokalizacji wzrasta wraz z jej potencjałem rynku, czyli z dostępną siłą nabywczą. Z tego też względu aglomeracje mają z reguły przewagę lokalizacyjną w porównaniu do regionów o niższej gęstości zaludnienia. Przyciągają one przedsiębiorstwa, oferentów i potencjalnych klientów, co wspiera ekonomiczny rozwój regionu. Analizy empiryczne na bazie nowej geografii ekonomicznej (por. Redding 2010) pokazują, że wysokość potencjału rynku pozytywnie wpływa na dochód per capita oraz gęstość aktywności ekonomicznych w regionach.

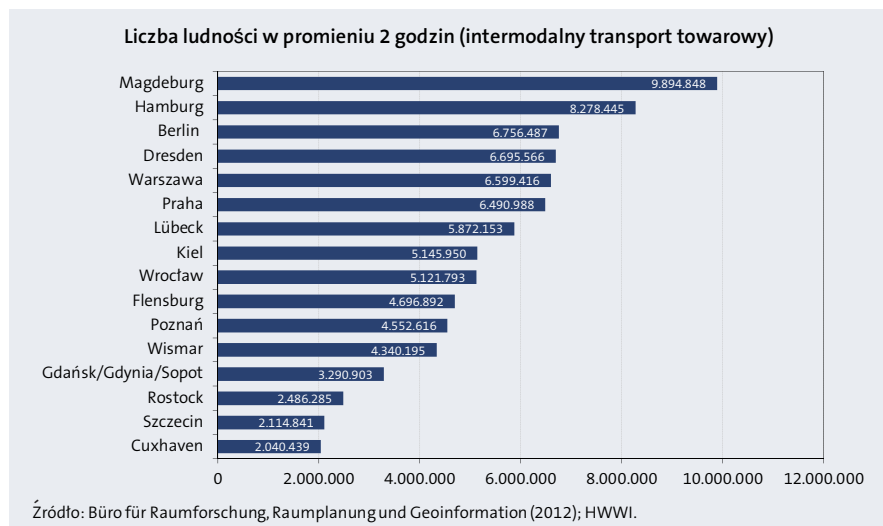
Ilustracja 29 przedstawia liczbę mieszkańców regionów europejskich, do których dotrzeć można w trakcie 2-godzinnej jazdy w ramach intermodalnego transportu towarów. Mierzy się więc, jak wysoka jest dostępność rynków zgodnie z zabarwieniem danego regionu.

Występują tu znaczne różnice w zależności od regionu – także w obrębie obszaru Unii Izb (por. Ilustracja 29). Do największej liczby mieszkańców w ciągu dwóch godzin dotrzeć można z Magdeburga/Halle nad Soławą i z Hamburga. Duże obszary Niemiec, Czech i Polski wykazują wyższą dostępność niż obszar Unii Izb Łąby/Odry. Niższe wartości wykazano dla regionów Meklemburgii-Pomorza Przedniego, Saksonii-Anhalt i Brandenburgii oraz województw zachodniopomorskiego i lubuskiego.



Ilustracja 29

Liczba ludności, do której dotrzeć można z danego rynku, jest także bardzo istotna dla konkurencyjności portów na obszarze Unii Izb. Ilustracja 30 przedstawia dostępność wybranych większych miast i lokalizacji portów na obszarze Unii Izb oraz Trójmiasta Gdańska/Gdyni/Sopotu oraz Warszawy.



Ilustracja 30

Cztery pierwsze miejsca zajmują miasta niemieckie, przy czym zwraca uwagę przede wszystkim dostępność Magdeburga wobec Berlina i Hamburga, miast o największej liczbie mieszkańców w Niemczech. Jest to związane z tym, że w roku 2003 w Magdeburgu zbudowano skrzyżowanie międzynarodowych dróg wodnych. Ważna ekonomicznie dla polskiego obszaru Unii Izb Warszawa również osiąga dobry wynik i uwidacznia tym samym swój potencjał jako lokalizacji dla przedsiębiorstw. Poza tym zwraca uwagę fakt, że liczba mieszkańców, do której można dotrzeć z Gdańska jest wyraźnie niższa niż potencjał rynku portu hamburskiego. Lokalizacja portowa Gdańsk/Gdynia/Sopot plasuje się za posiadającymi mniejszą liczbę mieszkańców miastami, jak Wismar czy Poznań.

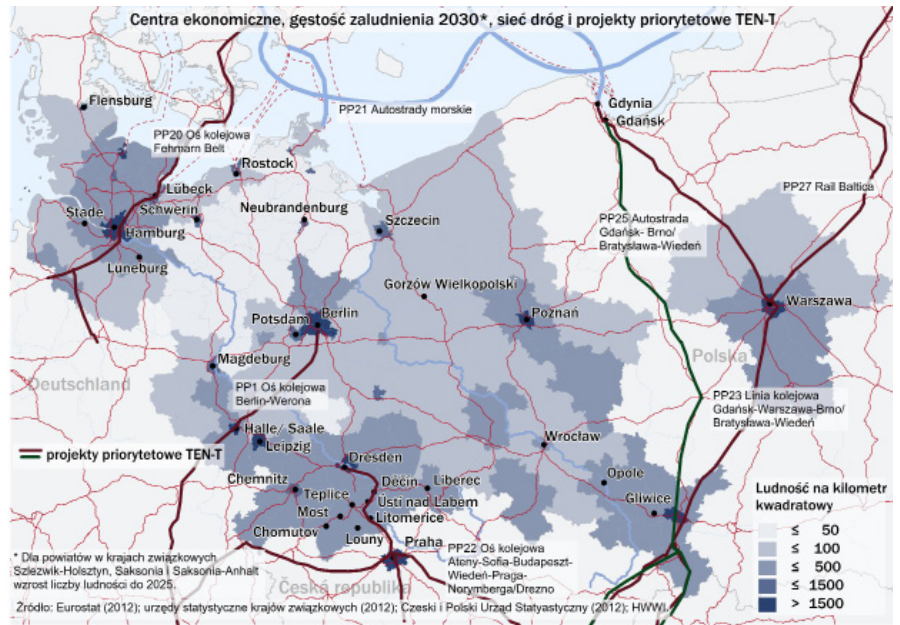
Liczne lokalizacje portów z wysokim potencjałem rynku

4.4 | TEN-T i paneuropejskie projekty infrastrukturalne

Ponieważ infrastruktura transportowa stanowi główną wielkość wpływającą na dostępność i tym samym potencjał rynków regionów, zmiany w tym zakresie mają silny wpływ na ekonomiczną siłę i sytuację konkurencyjną lokalizacji.

W Unii Europejskiej przede wszystkim inwestycje w ramach projektów Trans-europejskiej Sieci Transportowej TEN-T będą stale wywierać wpływ na warunki infrastrukturalne i tym samym strumienie transportowe i sytuację w handlu w Europie do roku 2030. Dotyczy to także obszaru Unii Izb.

Zasadniczą ideą uchwalonej w roku 2011 głównej sieci TEN-T jest zamknięcie istniejących luk pomiędzy krajowymi układami komunikacyjnymi oraz koncentracja na głównych osiach transportowych (por. Ilustracja 31).



Ilustracja 31

Rozbudowa konektorów między sieciami transportowymi

Obecnie działanie hamujące rozwój mają przede wszystkim brakujące połączenia pomiędzy sieciami transportowymi Europy wschodniej i zachodniej oraz deficyty infrastruktury transgranicznej. Kolejnym problemem są wąskie gardła zdolności transportowych, przede wszystkim w komunikacji kolejowej. Z tego powodu ten rodzaj transportu uzyskał w ramach TEN-T szczególną pozycję. Tabela 11 przedstawia priorytetowe projekty w obrębie sieci głównej, które bezpośrednio lub pośrednio dotyczą obszaru Unii Izb.

Projekty priorytetowe TEN-T w Regionie Łąby/Odry					
Nr projektu	Nazwa	Zaangażowane kraje	Główny rodzaj transportu	Ukończenie	Koszty w mln. EUR
PP1	Oś kolejowa Berlin-Werona/ Mediolan-Bolonia-Neapol-Messyna-Palermo	DE, AT, IT	kolejowy	2022	51.849,97
PP15	Galileo	wszystkie	system satelitarny	2012	2.333,50
PP20	Oś kolejowa Fehmarn Belt	DE, DK	kolejowy	2020	7.363,64
PP21	Autostrady morskie (w tym Kanał Kiloński)	vier Korridore	morski	-	-
PP22	Oś kolejowa Ateny-Sofia-Budapeszt-Wiedeń-Praga-Norymberga/Drezno	RO, BG, AT, HU, CZ, DE, EL	kolejowy	2020	13.953,09
PP23	Linia kolejowa Gdańsk-Warszawa-Brno/Bratysława-Wiedeń	PL, CZ, SK	kolejowy	2025	4.450,15
PP25	Autostrada Gdańsk-Brno/Bratysława-Wiedeń	PL, CZ, SK, AT	drogowy	2018	10.455,69
PP27	Rail Baltica: oś kolejowa Warszawa-Kowno-Ryga-Tallin-Helsinki	LT, PL, LV, EE	kolejowy	2020	2.590,38

Źródło: TEN-T Priority Projects -Progress Report (2010); HWWI.

Tabela 11

Połączenie Europy centralnej z krajami nordyckimi ulegnie poprawie dzięki budowie tunelu pod cieśniną Beft Fehmarn (PP20) do roku 2018, ponieważ w związku z tą inwestycją oczekuje się ożywienia handlu w basenie Morza Bałtyckiego oraz komunikacji pasażerskiej. Wynikają z tego w szczególności potencjały rozwoju dla portów północnoniemieckich (por. TEN-T Executive Agency 2012). W końcu roku 2008 Republika Federalna Niemiec i Dania podpisały umowę o stałym połączeniu przez cieśninę Beft Fehmarn. Na początku roku 2011 duński rząd zdecydował o budowie (zanurzanego) tunelu, a nie alternatywnie proponowanego mostu, służącego do komunikacji kolejowej i drogowej pomiędzy wyspą Fehmarn w Szlezwiku Holsztynie i Lolland w Danii. Budowa stałego przejścia przez cieśninę włączył ma oś północ-południe – zaczynającą się w Helsinkach, przez Sztokholm, Malmö, Kopenhagę, Rodby i Puttgarden, aż do Monachium, Mediolanu, Rzymu i Sycylii, w transeuropejską sieć transportową (por. Shah und Baumann 2012). Połączenia mają zostać przy tym wykonane i rozbudowane jako czteropasmowa droga i dwutorowa linia dla zelektryfikowanej komunikacji kolejowej. Budowa połączenia lądowego skróci czas podróży z Kopenhagi do Hamburga z 4,5 do 3 godzin, a ze Sztokholmu do Hamburga z 10 do 8 godzin.

„Autostrady morskie“ (MoS, PP21) dotyczyć będą obszaru Unii Izb ze względu na położenie nad Morzem Bałtyckim. Mają one stanowić alternatywę do transportu lądowego, który jest przeciążony. Dotyczy to obszaru Unii Izb przede wszystkim w zakresie feederów wychodzących w większości z Hamburga do portów bałtyckich. W przypadku autostrad morskich mamy do czynienia ze szlakami morskimi dużej prędkości łączącymi kraje, które podobnie do autostrad obsługiwać mają komunikację o dużym natężeniu ruchu. Ich efektywność zależy poza tym od ich włączenia w intermodalne łańcuchy transportowe – w przypadku obszaru Unii Izb przede wszystkim od ich połączenia z siecią dróg kolejowych. Przede wszystkim przy ich połączeniu z miejscami przeładunku na terenie zaplecza lądowego – tzw. suchymi portami – ta oparta na komunikacji morskiej sieć jest w stanie odciążać tradycyjne szlaki komunikacyjne, nie powodując dużego wzrostu natężenia ruchu w obrębie portów, mimo wzrostu ilości towarów.

Projekt priorytetowy PP22, który połączyć ma Europę południowo-wschodnią z centrum Unii Europejskiej, odgrywa ważną rolę w odniesieniu do obszaru Unii Izb przede wszystkim w związku z poprawą połączenia kolejowego z Pragi do Drezna. Wobec roli Niemiec, a przed wszystkim portu w Hamburgu, dla czeskiego importu i eksportu, rozbudowa tej ważnej drogi handlowej stanowi istotną poprawę.

Projekty TEN-T PP23 oraz PP25 wzmocnić mają port Gdańsk/Gdynia, a przede wszystkim jego połączenie z Czechami, Austrią i Słowacją. Oś autostradowa PP25 jest – mimo, iż niektóre jej odcinki już zostały ukończone – obecnie wyłączona z dalszych inwestycji w ramach TEN-T. Dalszy rozwój tego projektu jest więc niepewny. Liczba mieszkańców, znajdująca się aktualnie w zasięgu Gdańska/Gdynii, wzrasta obecnie dzięki przedsięwzięciom infrastrukturalnym w obszarze kolei, co pozwoli na wzrost potencjału rynkowego regionu oraz na wzmocnienie konkurencyjności wobec innych portów Morza Bałtyckiego i Północnego. Ponieważ Gdańsk/Gdynia stanowi ważny hub dla polskiego handlu zagranicznego, rozwój ten jest istotny dla całego obszaru Unii Izb.

To samo dotyczy Rail Baltica (PP27), która stanowi ważne połączenie Polski z krajami bałtyckimi aż do Finlandii. Porty Tallin, Ryga i Helsinki dysponować będą bezpośrednim połączeniem kolejowym, a poprawie ulegnie także połączenie bałtyckiego portu Kłajpedy z jego zapleczem lądowym (por. TEN-T Executive Agency 2012). Dzięki trwałym procesom konwergencji, ich rozwojowi gospodarczemu oraz geograficznej bliskości położone nad Bałtykiem państwa – byłe republiki ZSRR

Autostrady morskie w obszarze Morza Bałtyckiego

Rozbudowa połączeń z zapleczem lądowym

– są interesującymi partnerami handlowymi dla obszaru Unii Izb. Rosnąca dostępność infrastrukturalna będzie powodowała wzrost tego potencjału (por. TEN-T Executive Agency 2012).

Szybsze przewozy kolejowe

Dalsze rozważania dotyczące komunikacji kolejowej będą przebiegać na płaszczyźnie pan-europejskiej i poświęcone są poprawie połączenia kolejowego pomiędzy Berlinem i Kijowem (projekt 3, TEN-R), które przebiega przez Cottbus i Wrocław. Obecnie bezpośredni pociąg osobowy, na pokonanie odcinka pomiędzy miastami Unii Izb Berlinem i Wrocławiem potrzebuje pięć i pół godziny, podczas gdy w latach 30-tych pokonanie tej odległości zajmowało dwie i pół godziny.

Połączenie tego pan-europejskiego projektu TEN-R EKG ONZ pozwoliłoby na trwałe wzmocnienie rozwoju gospodarczego pomiędzy tymi miastami (por. Dornier Consulting 2007) oraz na poprawę połączeń tranzytowych przez obszar Unii Izb.

Pan-europejskie projekty transgraniczne, przykładowo „*Amber Coast Logistics*“, podejmują próbę poprawy intermodalnej komunikacji towarowej pomiędzy południowo-wschodnimi regionami basenu Morza Bałtyckiego (między innymi Białoruś, Rosja, Ukraina) oraz centralną częścią Europy (por. Ramka).

Ramka

Projekt unijny „*Amber Coast Logistics*“

Prowadzony przez Hafen Hamburg Marketing e.V. projekt „*Amber Coast Logistics*“ (ACL) wspierany jest w ramach Programu INTERREG IV B Region Morza Bałtyckiego przez Unię Europejską i trwa od października 2001 do marca 2014. Projekt ma łączny budżet w wysokości 2,8 mln euro i obejmuje 20 partnerów projektu z sześciu różnych państw.

ACL jest wspólnym przedsięwzięciem mającym na celu wspieranie multimodalnych połączeń transportu towarów pomiędzy południowo-wschodnimi regionami basenu Morza Bałtyckiego oraz centralną częścią Europy. Głównym celem projektu jest wzmocnienie strumienia towarów zarówno od strony morza, jak i lądu i zintensyfikowanie poprzez to relacji gospodarczych w regionie Morza Bałtyckiego pomiędzy krajami wschodnioeuropejskimi jak Białoruś, Federacja Rosyjska, Ukraina oraz państwami Unii Europejskiej. W ramach ACL spotykają się uczestnicy sektora transportowego, aby intensyfikować współpracę oraz wymianę doświadczeń. Oczekiwane wyniki obejmują transfer wiedzy pomiędzy uczestniczącymi partnerami i międzynarodowymi uczestnikami rynku. Projekt daje wartość dodaną klientom (lepszy serwis), przedsiębiorstwom (lepsze i zrównoważone relacje gospodarcze) oraz regionom (atrakcyjność lokalizacji).

4.5 | Perspektywy rozwoju

W przyszłości oczekiwane należy kontynuacji procesu nadrobiania zaległości w licznych regionach obszaru Unii Izb, w przebiegu którego oczekiwane należy wzrostu dochodu per capita oraz z uwagi na kontynuację ekonomicznych zmian strukturalnych wzrostu produktywności miejsc pracy. HWWI prognozuje wzrost produktu krajowego brutto w Polsce do roku 2030 na 93,8 %, dla Czech na 59,3 % i dla Niemiec na 32,9 %. Ta dynamika wzrostu gospodarczego dotyczyć będzie także regionów Unii Izb i następować będzie dalsza konwergencja dochodu per capita pomiędzy regionami polskimi, czeskimi i niemieckimi.

Wzmocnienie polaryzacji przestrzennej

Mimo korzystnych perspektyw makroekonomicznych istnieje niebezpieczeństwo wzmocnienia w przyszłości polaryzacji przestrzennej, w toku której

obszary nieurbanizowane, ale także miasta o słabszej strukturze, zostaną wyłączone z procesu nadrabiania zaległości. Podczas, gdy w licznych szczególnie wiejskich regionach obszaru Unii Izb dochód per capita plasuje się znacznie poniżej średniego dochodu w Unii Europejskiej, miasta i ich okolice rozwijają się w wielu miejscach już obecnie bardzo dynamicznie, jako regionalne centra wzrostu.

Wyraźne regionalne nierówności stwierdzić można także w odniesieniu do demograficznych perspektyw rozwoju. W nieodległej przeszłości obserwowano, że w licznych regionach Unii Izb liczba ludności malała. Prognozy demograficzne skłaniają do wniosku, że ten trend spadkowy szczególnie w ekonomicznie słabszych regionach z uwagi na migrację może ulec zaostrzeniu. Łącznie dla całego obszaru Unii Izb prognozuje się na lata 2010–2030 spadek liczby ludności o 6%.

Na obszarze Unii Izb istnieją już obecnie wyraźne różnice w strukturze osadniczej. Aglomeracje Berlin, Hamburg i Praga są znaczącymi centrami wzrostu w odniesieniu do rozwoju demograficznego oraz wzrostu gospodarczego. Towarzyszy temu stale rosnąca urbanizacja, tzn. migracja dużej części ludności do miast obszaru Unii Izb lub – co widać na przykładzie Polski – do obszarów wokół miast. Z uwagi na tę urbanizację lub suburbanizację oczekuje się, że staną się one w przyszłości biegunami wzrostu komunikacji.

Wzrost przewozów towarów na obszarze Unii Izb zależy w decydującym stopniu od rozwoju produktu krajowego brutto oraz powiązań w handlu zagranicznym oraz struktury osadniczej. Dynamiczny rozwój powiązany jest z szeregiem wyzwań, wobec których staną szlaki komunikacyjne oraz centra logistyczne obszaru Unii Izb. Z jednej strony w wielu miejscach, szczególnie na północnym zachodzie obszaru Unii Izb, mamy już obecnie wąskie gardła powodowane ograniczoną wydajnością. Oczekiwać należy, że będą się one powiększać z uwagi na coraz większy rozdźwięk pomiędzy wzrostem handlu, a powolnym usprawnianiem infrastruktury.

Poza tym z uwagi na dynamiczny rozwój Europy środkowej i wschodniej rosnąć będzie ruch tranzytowy przez obszar Unii Izb, przykładowo z Rosji przez Polskę do Niemiec i w odwrotnym kierunku. Spowoduje to dalszy wzrost obciążenia tranzytowego towarów, przewozów kolejowych i transportu towarów na autostradach.

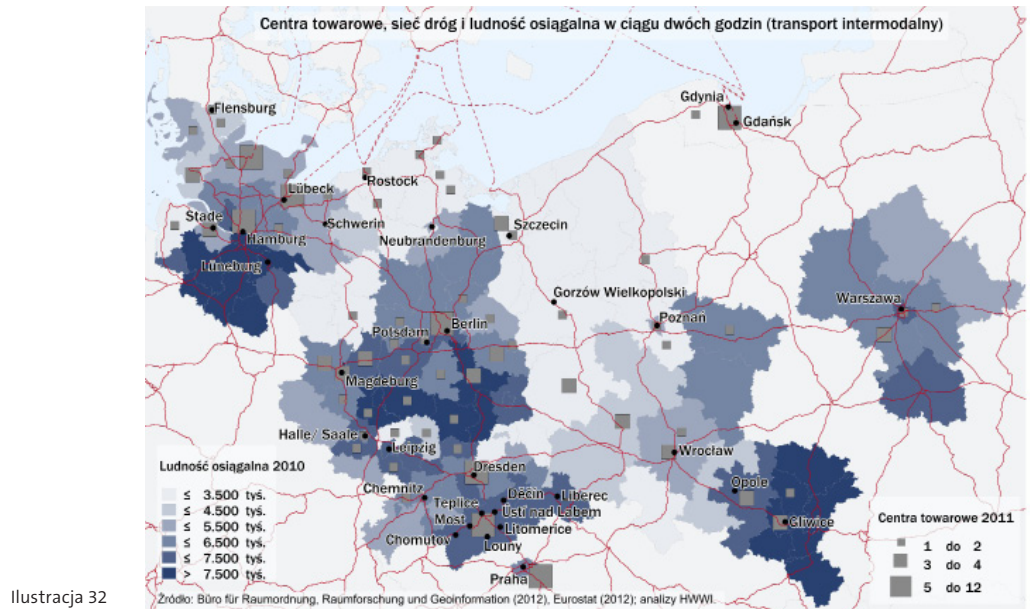
Poza tym, i jest to związane bezpośrednio z wąskimi gardłami, oczekiwane zmiany demograficzne i gospodarcze prowadzić będą częściowo do wykształcenia się regionalnych centrów wzrostu i tym samym centrów logistycznych. Będzie to stanowić nowe wyzwania, które jednak umożliwiać będą także powstanie nowych jakości w transporcie i jego usługach logistycznych.

W kontekście poprawy infrastruktury komunikacyjnej temu rozwojowi ekonomicznemu towarzyszy mimo to jakościowa i ilościowa rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej, szczególnie także w komunikacji transgranicznej (por. Ilustracja 31). Zarówno na płaszczyźnie krajowej, jak i na płaszczyźnie Unii Europejskiej, realizuje się cel lepszego połączenia w sieć centrów handlu. Pojawia się jednak pytanie, jakie skutki będą miały te działania polityki transportowej wraz z rozwojem gospodarczym regionów europejskich dla regionu Łąby i Odry.

Głównymi rynkami Unii Izb będą przede wszystkim większe miasta – Berlin, Drezno, Hamburg, Poznań, Praga, Szczecin i Wrocław – oraz ich regiony metropolitalne (por. Ilustracja 32). Wyjaśnić to można przede wszystkim wyższą regionalną siłą nabywczą oraz pozytywnym rozwojem demograficznym w centrach miast i na przedmieściach. Poza tym spotykają się tu główne osie komunikacyjne obszaru Unii Izb.

Heterogeniczna struktura osadnicza

Bieguny wzrostu determinują transport



Ilustracja 32

W portach promowych Lubeka, Rostock, a także Saßnitz towary będą poza tym dowożone i odbierane transportem kolejowym lub w kontenerach, w systemie *roll-on* i *roll-off* załadowywane będą na statki. Do roku 2030 będą tu istniały większe węzły transportowe. Poprzez te peryferyjne węzły transportowe towary transportowane będą do i ze Skandynawii i Rosji do i z metropolii. W stosunku do osi transportowych oczekiwać więc należy, że strumienie transportowe do i z regionów metropolitalnych będą się dalej zwiększać, co z kolei powodować będzie wzrost ilości towarów docierających do portów i wychodzących z nich. Wzrost ten będzie dalej stanowił wyzwanie dla zdolności transportowych żeglugi śródlądowej, transportu kolejowego i drogowego.

Porty obsługują rosnące regiony

Handel od strony morza determinowany jest światowym wzrostem gospodarczym w gospodarkach narodowych. Czynniki napędzającymi go są między innymi międzynarodowy podział pracy oraz wzrost ludności poszczególnych krajów. Inne czynniki wpływające na handel to odległości pomiędzy gospodarkami narodowymi oraz koszty pokonywania tych dystansów. Do roku 2030 liczyć należy się z tym, że handel morski będzie wzrastał, ponieważ dalej będą rosły także specjalizacja, ludność oraz produkt narodowy brutto na całym świecie (por. także Großmann et al. 2006).

Perspektywy rozwoju portów na obszarze Unii Izb zależą więc w dużym stopniu od rozwoju handlu międzynarodowego oraz od tego, jaka jest pozycja konkurencyjna tych portów w stosunku do innych portów, np. adriatyckiego Koper. Dobrze rozwijać będą się przede wszystkim te porty, które *ceteris paribus* koncentrują się na handlu z dobrze prosperującym regionem, przykładowo Szczecin i Berlin czy Hamburg i Praga.

Konkurencja między portami

Pozycja konkurencyjna podlega przy tym wpływom różnych czynników, z których wynikają perspektywy rozwoju danej lokalizacji portu do roku 2030 (por. Tabela 12).

Czynniki lokalizacyjne dla portów

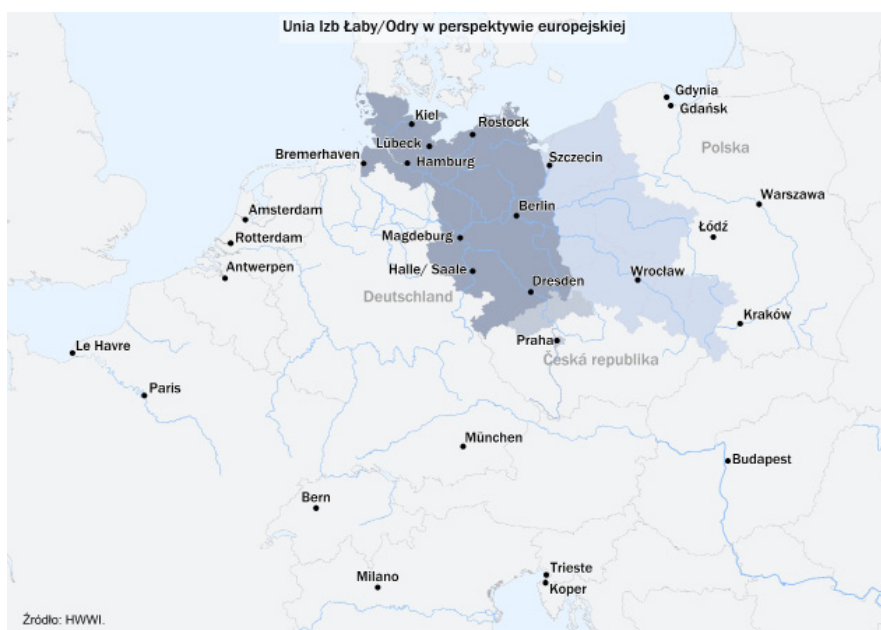
Położenie geograficzne	odległość do otwartego morza; pływy i skok pływu; bliskość rynku; (naturalna) głębokość
Infrastruktura	głębokość toru wodnego i basenu portowego; dostępność powierzchni; połączenia z zapleczem lądowym (drogowe, kolejowe, śródlądowe, rurociągi); zdolności przeładunkowe
Suprastruktura	umocnienie powierzchni (nawierzchnia dróg, polery, itd.); obiekty kubaturowe (magazyny, budynki, itd.); urządzenia przeładunkowe (sawnice, dźwigi, itd.); zaopatrzenie w media
Koszty	rozbudowa, modernizacja portu, realizacja planów; opłaty portowe; koszty płac; częstotliwość strajków

Źródło: Großmann et al. (2006); HWWI.

Tabela 12

Poszczególne lokalizacje portów wykazują przy tym specyficzne czynniki, które w przeszłości kształtowały ich rozwój i będą miały wpływ na wzrost także w przyszłości. Intensywność konkurencji, na którą eksponowane są porty, jest uzależniona od odległości w przestrzeni od innych portów konkurencyjnych oraz od warunków geograficznych (np. naturalnej głębokości wód). Obok tych czynników także inne czynniki lokalizacyjne determinują pozycję konkurencyjną danego portu; należą do nich przede wszystkim infrastruktura, suprastruktura oraz koszty, które są istotne dla przeładunku towarów.

Widoczne jest przy tym, że przede wszystkim w przypadku wielkich portów nad Morzem Północnym ich położenie geograficzne oraz ich rynki z dostępem do żeglugi śródlądowej pozytywnie wpływają na konkurencyjność portów. Ten bezpośredni dostęp ułatwia przesył towarów na zaplecze lądowe. O przewadze portu w Hamburgu w stosunku do portów adriatyckich decydują Alpy stanowiące dla portów południowoeuropejskich przeszkodę w dystrybucji towarów (por. Ilustracja 33). Oprócz tych czynników także inne czynniki lokalizacyjne determinują pozycję konkurencyjną danego portu. Należą do nich przede wszystkim infrastruktura, suprastruktura oraz koszty, które są istotne dla przeładunku towarów.



Ilustracja 33

*Istotne znaczenie włączenia
do sieci TEN-T*

Krytycznym czynnikiem lokalizacyjnym, który jest niezwykle istotny dla konkurencyjności wszystkich portów oraz rozwoju gospodarczego związanego z portem, jest infrastrukturalne połączenie z zapleczem lądowym. Porty morskie są intermodalnymi węzłami transportowymi w międzynarodowym i krajowym transporcie towarów. Towary są z nich za pomocą różnych środków transportu przewożone do ich docelowych regionów przeznaczenia.

Wobec ograniczonych zdolności transportowych w poszczególnych rodzajach transportu decydujące znaczenie ma to, jak poszczególne lokalizacje obszaru Unii Izb będą łączone z europejską siecią transportową. W ramach głównej sieci TEN-T z planowanych do 2030 inwestycji w sieć infrastruktury komunikacyjnej profitować będą obok kilku znaczących portów morskich liczne porty śródlądowe. Priorytetowe projekty TEN-T dotyczą jednak nie tylko obszaru Unii Izb, ale także regionów konkurencyjnych lokalizacji portowych.

Bałtyckie porty obszaru Unii Izb, jak przykładowo Lubeka, Gdańsk czy Rostock, uzależnione będą przede wszystkim od rozwoju handlu międzykontynentalnego portu w Hamburgu, ale także konkurencyjnych portów Rotterdam i Antwerpia. Do Hamburga docierają i są przeładowywane towary w ramach wewnętrznego i zewnętrznego handlu Unii Europejskiej, a następnie liniowymi feederami są transportowane dalej na obszar Morza Bałtyckiego lub koleją np. do Czech.

To właśnie w przypadku transportu kolejowego Hamburg odgrywa strategiczną rolę, ponieważ port połączony jest stosunkowo gęstą siecią kolejową z Europą środkową i wschodnią. Z drugiej strony przewaga konkurencyjna Hamburga zmniejszy się, gdy towary przez Rotterdam przeładowywane będą bezpośrednio do Gdańska i jeżeli doszłoby tu do szybkiej realizacji priorytetowego projektu TEN-T PP23 (oś kolejowa Gdańsk-Wiedeń) do roku 2018.

5 | Obszary działania

Podstawowym warunkiem trwałego pozytywnego rozwoju gospodarczego regionów objętych obszarem Unii Izb jest ogólne wzmocnienie ich konkurencyjności oraz kontynuowanie przemian strukturalnych. Dalsze powstawanie konkurencyjnych struktur gospodarczych będzie sprzyjać intensyfikacji integracji regionów na obszarze Unii Izb w procesie regionalnego i międzynarodowego podziału pracy.

W zakresie wzmocnienia konkurencyjności tych regionów można zidentyfikować liczne obszary działania, wśród których szczególne znaczenie mają rozbudowa zdolności edukacyjnych i badawczych, zmniejszenie kosztów transakcyjnych działalności międzynarodowej, jakościowa i ilościowa poprawa infrastruktury transportowej oraz stawienie czoła wyzwaniom demograficznym.

Rozbudowa systemu działalności edukacyjnej i badawczej wzmocnia innowacyjność regionów w obszarze Unii Izb i tworzy fundament dalszego rozwoju opartych na wiedzy struktur gospodarczych. Publiczne nakłady na działalność badawczo-rozwojową są w Polsce i Czechach stosunkowo niewielkie, co uwypukla potrzebę podejmowania działań w zakresie wzmocnienia tego obszaru inwestycji. Jest to szczególnie istotne, ponieważ w wielu miejscach w polskich i czeskich regionach występują deficyty w zakresie zdolności innowacyjnych a tym samym również w zakresie efektywności technologicznej.

W szczególności inwestycje w zdolności badawczo-rozwojowe, które dotyczą możliwości sieciowych powiązań między firmami w regionach i placówkami badawczymi, mogą przyczynić się do kontynuacji postępu technologicznego oraz pozytywnego rozwoju podstaw ekonomicznych w regionach. Odpowiednie struktury sprzyjają działalności badawczej skierowanej na praktyczne zastosowania.

Również intensyfikacja szeroko zakrojonej transgranicznej współpracy ośrodków akademickich oraz instytucji i placówek edukacyjnych wspiera rozbudowę bazy wiedzy. Wykwalifikowani pracownicy są podstawowym warunkiem rozwoju wiedzochłonnych branż usług. W związku z tym ważną rolę dla perspektyw rozwojowych obszaru Unii Izb odgrywa jakość edukacji akademickiej i kształcenia zawodowego. Przy tym do usprawnienia wymiany wiedzy między Niemcami, Polską i Czechami może przyczynić się poprawa transgranicznego uznawania kwalifikacji zawodowych.

Generalnie istnieje potencjał rozwoju inicjatyw badawczych i edukacyjnych na całym obszarze Unii Izb oraz powstawania transgranicznych regionów wiedzy. Punktami krystalizacji w tym zakresie są na przykład takie ośrodki edukacyjne jak Berlin, Frankfurt nad Odrą, Hamburg, Drezno, Praga, Poznań, Szczecin i Wrocław, które ze względu na ich wielkość mają ponadregionalne oddziaływanie oraz potencjał do podejmowania transgranicznych działań edukacyjnych i badawczych.

Zarówno współpracy w dziedzinie edukacji i badań naukowych jak i dalszej integracji regionów na obszarze Unii Izb a także ponadregionalnej integracji w procesie międzynarodowego podziału pracy sprzyja zmniejszanie kosztów transakcyjnych, które są istotne dla międzynarodowych relacji handlowych. Przykładowo należy wskazać na zmniejszenie różnic w regulacjach prawnych oraz wspieranie wielojęzyczności ludności a w szczególności pracowników.

Jednocześnie odpowiednie działania mogą wspierać internacjonalizację przedsiębiorstw w obszarze Unii Izb, co przyczynia się do poprawy jego pozycji w międzynarodowej konkurencji lokalizacji gospodarczych.

Wzmocnienie sieciowych powiązań w działalności badawczo-rozwojowej

Wspieranie edukacji

Przyspieszanie zmniejszania kosztów transakcyjnych

Ważnym obszarem polityki, który ma też szczególne znaczenie w działaniach izb gospodarczych zrzeszonych w Unii Izb Łaby/Odry jest jakościowy i ilościowy rozwój infrastruktury transportowej. Obecnie istnieją na obszarze Unii Izb znaczne różnice w jakości i ilości sieci drogowych, w żeglowności śródlądowych dróg wodnych oraz w zakresie infrastruktury kolejowej. W związku z tym inwestycje w infrastrukturę transportową mogą przyczynić się do poprawy jakości obszaru Unii Izb łącznie jako lokalizacji gospodarczej.

Zmniejszenie deficytów infrastruktury transportowej

Parametry jakościowe i ilościowe infrastruktury transportowej są ważnymi elementami w ocenie i wyborze lokalizacji. Analiza wykazała, że w tym zakresie w obszarze Unii Izb w wielu regionach potrzebne są odpowiednie działania. Dotyczy to na przykład sieci kolejowej i drogowej w Polsce. Istnieje tu potencjał rozwoju, który może przyczynić się do intensyfikacji rozwoju gospodarczego regionów. Można wskazać tu na przykład korytarza drogowego i kolejowego z Gdańska na południe (m.in. projekty TEN-T nr 23 i nr 25) czy też z Gdańska do Szczecina.

Modernizacja infrastruktury między ośrodkami miejskimi

Ważnym obszarem działań są połączenia transportowe między ośrodkami miejskimi, zarówno w zakresie przewozu osób jak i przewozu towarów. Dobra dostępność centrów jest ważna między innymi dla przenoszenia przestrzennych impulsów wzrostu, efektywnej wymiany towarów i usług w przestrzeni oraz powiązań rynku pracy. Należy dalej wzmacniać i usprawniać połączenia między miejskimi centrami gospodarczymi, ponieważ w przyszłości z powodu przestrzenno-strukturalnych trendów rozwojowych należy się tutaj spodziewać wzrostu transportu.

Przykładem w tym zakresie są konieczne inwestycje w kolejowych przewozach pasażerskich na liniach Berlin-Cottbus-Wrocław, Berlin-Szczecin, Berlin-Warszawa, Drezno-Wrocław oraz Drezno-Praga. Ponadto potrzebne są działania w związku z rosnącym transportem towarowym (również w tranżycie), na przykład między Berlinem a Szczecinem.

Wzmocnienie pozycji portów

Istnieje szereg większych przedsięwzięć, których celem jest usprawnienie transportu kolejowego i drogowego, które znajdują się już w fazie realizacji lub planowania. Dotyczy to np. projektów priorytetowych sieci TEN-T. Mają one w licznych regionach obszaru Unii Izb również pozytywny wpływ na atrakcyjność i konkurencyjność portów, ponieważ poprawiają ich skomunikowanie. Szybka realizacja tych przedsięwzięć będzie zatem sprzyjać poprawie warunków lokalizacyjnych na obszarze Unii Izb.

W Niemczech istnieje w kontekście przewozów towarowych np. potrzeba podjęcia działań w zakresie łącznika portowego (niem. Hafenquerspanne) w ciągu autostrady A 26 oraz połączenia drogowego i kolejowego do tunelu pod cieśniną Beft Fehmarn. Ponadto należy stworzyć warunki dla sprawniejszej realizacji połączenia kolejowego portu w Hamburgu z zapleczem lądowym w obszarze Unii Izb. Projekty te mają również znaczenie ponadregionalne w zakresie odciążenia obszaru Unii Izb w tranżytowym przewozie towarów.

Odpowiednie plany odciążenia przewozów kolejowych w kierunku Hanoweru to przewidywana budowa linii Y (Hamburg, Hanower, Brema). Jednak linia Y zapisana została w projekcie Ramowego Planu Inwestycyjnego (IRP) federalnej infrastruktury transportowej na lata 2011–2015 w najniższej kategorii D (por. BMVBS 2011). Należy w związku z tym szybko przeprowadzić wymagane prace projektowe i udostępnić środki na realizację.

Dostosowanie systemów transportowych

W infrastrukturze kolejowej istnieją różne – po części systemowe – wąskie gardła, które często wynikają ze wspólnego korzystania z infrastruktury przez przewozy towarowe i pasażerskie. Należy budować linie odciążające. Istotna jest w tym kontekście także modernizacja istniejących linii, na przykład między Berlinem a

Szczecinem lub połączenie w tzw. Korytarzu Wschodnim (niem. Ost-Korridor) z węzłem Uelzen/Stendal między Berlinem, Bremą i Hamburgiem.

Istotne dla Unii Izb jest również lepsze połączenie portów i ośrodków w Europie Środkowo-Wschodniej w transporcie paneuropejskim z ośrodkami zachodnioeuropejskimi.

Wprowadzenie na całym obszarze Unii Izb jednolitego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) znacząco poprawiłoby warunki przewozów kolejowych i pozwoliłoby na znaczną oszczędność czasu. Dlatego ważnym obszarem działania w transporcie kolejowym w ramach projektów TEN-T jest ujednoczenie systemów kierowania ruchem.

Drogi wodne Łaby i Odry różnią się pod względem żeglowności. Odra przez większą część roku nie jest żeglowna, co praktycznie uniemożliwia opłacalność regularnych usług żeglugowych. Należy zwiększyć żeglowność na Odrze poprzez innowacyjne działania, np. poprzez wprowadzenie nowych typów jednostek. Przy tym należy uwzględnić regionalną i fizjogeograficzną specyfikę biegu rzek i zbadać, jakie działania będą właściwe.

Natomiast Łaba wykazuje bardzo duże zróżnicowanie w przydatności do żeglugi. Łaba Dolna i boczne drogi wodne Łaby są żeglowne w stosunkowo dobrym stopniu, natomiast żeglowność Łaby Środkowej i Górnej jest słabiej rozwinięta. Do tego dochodzi fakt, że wiele mostów na drogach wodnych w regionie Łaby jest zbyt niskich w szczególności w odniesieniu do trójwarstwowego transportu kontenerów. W ramach projektów TEN-T celem jest poprawa żeglowności Łaby.

W ramach projektów transportowych zjednoczenia Niemiec znajduje się projekt modernizacji dróg wodnych (VDE 17), który przewidywał modernizację Kanału Śródlądowego oraz Haweli od Hanoweru przez Magdeburg i Berlin oraz kanałów wokół Berlina (m.in. Kanału Bocznej Łaby, Kanału Haweli, Kanału Odra-Hawela). Ten korytarz śródlądowy został dotychczas ukończony dla ograniczonego dwuwarstwowego przewozu kontenerów. Jednakże niektóre odcinki jeszcze nie zostały ukończone, m.in. śluza koło Wusterwitz i Zerben oraz odcinek berliński. Celem tej inwestycji infrastrukturalnej jest odciążenie transportu kołowego od 2015 r.

Również turystyka rzecznoimi statkami kabinowymi kryje potencjał regionalnej turystyki w Regionie Łaby/Odry, ponieważ stanowi ona stosunkowo silnie rosnący rynek. Na odcinkach Łaby między Mielnikiem (Pragą) a Magdeburgiem taka forma turystyki już jest oferowana. Należy to uwzględnić przy programowaniu inwestycji infrastrukturalnych.

Do wzrostu efektywności projektów infrastrukturalnych przyczynia się ponadgraniczna koordynacja przedsięwzięć w infrastrukturze transportowej. Może to zmniejszać koszty publicznego udostępniania infrastruktury transportowej i pozwalać na szybsze ukończenie realizacji. Również w ten sposób można lepiej chronić i zachować różnorodność biologiczną w regionie.

Generalnie przy programowaniu działań politycznych należy uwzględnić, że regiony obszaru Unii Izb Łaby/Odry są bardzo różne. Regionalne różnice mogą się nasilić w procesie przestrzennej polaryzacji, w ramach której regiony nieurbanizowane, ale również słabiej rozwinięte miasta, mogą zostać odłączone od procesu nadrobienia ekonomicznego dystansu. Podczas gdy w licznych, w szczególności słabo zurbanizowanych regionach dochód na głowę jest zdecydowanie niższy od średniej unijnej, miasta i ich otoczenie rozwijają często bardzo dynamicznie, tworząc regionalne centra wzrostu.

Znaczące dysproporcje regionalne można stwierdzić również w odniesieniu do perspektyw rozwoju demograficznego. W nieodległej przeszłości okazało się, że liczne regiony obszaru Unii Izb odnotowują ubytek ludności.

Wykorzystanie potencjału żeglugi śródlądowej

Projekt żeglugi śródlądowej w ramach Transportowego Zjednoczenia Niemiec

Potencjał turystyki rzecznoimi statkami kabinowymi

Istotne różnice regionalne

Prognozy demograficzne zakładają, że ta tendencja spadkowa może się zaostrzać szczególnie w ekonomicznie słabszych regionach w związku z migracjami, co może doprowadzić tam do zmniejszenia potencjału siły roboczej. Przy tym ubytek ludności w regionach często łączy się z zmniejszeniem dostępności infrastruktury usług publicznych, co jeszcze obniża jakość życia w danych regionach i może prowadzić do dalszego nasilenia odpływu ludności. W związku z tym utrzymanie jakości życia w wielu obszarach Unii Izb stanowi znaczące wyzwanie.

Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2007): Marktbeobachtung Güterverkehr, Sonderbericht zur Entwicklung des Seehafen-Hinterlandverkehrs, Köln.

Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2009): Marktbeobachtung Güterverkehr, Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf den Modal-Split, Köln.

Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2010): Marktbeobachtung Güterverkehr, Ost-West Eisenbahngüterverkehr, Köln.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2011): Investitionsrahmenplan 2011–2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP), Entwurf Stand 14. Dezember 2011, Berlin.

Büro für Raumforschung, Raumplanung und Geoinformation (2012): Infrastrukturindikatoren für Europäische Regionen, RRG GIS Datenbasis, Oldenburg i.H.

Cieslik, A.; Michalek, J.; Mycielski, J. (2008): Trade implications of Poland's accession to the European Monetary Union: Evidence from the generalized gravity model, Frankfurt am Main.

Deardorff, A. (1998): Determinants of Bilateral Trade: Does Gravity Work in a Neoclassical World?, National Bureau of Economic Research (NBER) Chapters in: The Regionalization of the World Economy, 7-32.

Dornier Consulting (2007): Darstellung des Verkehrspotenzials zwischen den Wirtschaftsräumen Breslau – Berlin unter Berücksichtigung der Einbettung in den Korridor Skandinavien/Raum Hamburg – Südwestpolen/Ukraine, Immenstaad.

Europäische Kommission (KOM) (2001): Weißbuch. Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft, KOM(2001) 370 endgültig, Brüssel.

Europäische Kommission (KOM) (2006): Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent, Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der europäischen Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft, KOM(2006) 314 endgültig, Brüssel.

Europäische Kommission (KOM) (2011): Weißbuch. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, KOM(2011) 144 endgültig, Brüssel.

Europäische Kommission (KOM) Mobility and Transport (2012): http://ec.europa.eu/transport/maritime/index_en.htm, abgerufen 21.02.2012.

Eurostat (2011): Datenbank, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>, abgerufen 08.01.11.

Eurostat (2012): Datenbank, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>, abgerufen 08.02.12.

Großmann, H.; Otto, A.; Stiller, S.; Wedemeier, J. (2006): Maritime Wirtschaft und Transportlogistik, Strategie 2030 – Vermögen und Leben in der nächsten Generation (4A), Berenberg Bank & HWWI (Hrsg.), Hamburg.

Hafen Halle GmbH (2012): Diverse Daten, <http://www.hafen-halle.de/>, abgerufen 12.04.2012.

Hafen Hamburg Marketing (2012): Diverse Daten, <http://www.hafen-hamburg.de/>, abgerufen 04.05.2012.

Hafen Kiel (2012): Diverse Daten, <http://www.port-of-kiel.de/>, abgerufen 24.04.2012.

Hafen Rostock (2012): Diverse Daten, <http://www.rostock-port.de/>, abgerufen 24.04.2012.

Hafen Sassnitz (2012): Diverse Daten, <http://www.faeherhafen-sassnitz.de/>, abgerufen 24.04.2012.

Hafen Szczecin und Swinoujscie (2012): Diverse Daten, <http://portzewnetrzny.pl/>, abgerufen 08.02.2012.

Hafen Wismar (2012): Diverse Daten, <http://www.hafen-wismar.de/>, abgerufen 24.04.2012.

Hamburg Hafen- und Logistik AG Intermodal (HHLA Intermodal) (2012): Diverse Daten, http://hbla.de/de/intermodal/ueberblick.html?no_cache=1, abgerufen 08.04.2012.

Handelskammer Hamburg (2012): Diverse Auskünfte, <http://www.hk24.de/>, abgerufen 21.02.2012.

Head, K.; Mayer T. (2000): Non-Europe: The Magnitude and Causes of Market Fragmentation in Europe," *Weltwirtschaftliches Archiv* 136:2, 285–314.

Iglicka, K. (2010): Die polnisch-deutschen Migrationsbeziehungen: Gegenwart und Zukunft, in: *Polen-Analysen* Nr. 78, 02. November 2010.

Jasmand, S.; Stiller, S. (2005): Capital Cities in the New EU-States - Current Trends and Economic Status quo, *Intereconomics* 38 (5), 298–305.

Lammers, K.; Niebuhr, A.; Polkowski, A.; Stiller, S.; Hildebrandt, A.; Nowicki, M.; Susmarski, P.; Tarkowski, M. (2006): Der deutsch-polnische Grenzraum im Jahre 2020 – Entwicklungsszenario und Handlungsempfehlungen, *HWWA Report* 262, Hamburg.

Niebuhr, A.; Stiller, S. (2004): Integration Effects in Border Regions - A Survey of Economic Theory and Empirical Studies, *Review of Regional Research* (1), 3–21.

Niebuhr, A.; Stiller, S. (2006): Integration and labour markets in European border regions, Zeitschrift für ArbeitsmarktForschung (ZAF) – Journal for Labour Market Research 39 (1), 57-76.

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2012): Diverse Daten, www.strassenbau.niedersachsen.de/, abgerufen 21.03.2012.

Nitsch, V. (2000): National borders and international trade: evidence from the European Union, Canadian Journal of Economics, vol. 33(4), 1091–1105.

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) (2012): Diverse Daten, http://www.oecd.org/home/0,2987,en_2649_201185_1_1_1_1_1_1_0.html, abgerufen 10.01.2012.

Planco Consulting GmbH (2007): Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße, Berlin.

Polzug (2012): Diverse Daten, <http://www.polzug.de/>, abgerufen 08.04.2012.

Port of Gdansk (2012): Diverse Daten, <http://www.portgdansk.pl/en>, abgerufen 24.04.2012.

Port of Gdynia (2012): Diverse Daten, <http://www.port.gdynia.pl/en>, abgerufen 24.04.2012.

Port of Rotterdam (2012): Diverse Daten, <http://www.portofrotterdam.com/de/Pages/default.aspx>, Abgerufen 13.03.2012.

Redding, Stephen J. (2010): The Empirics of New Economic Geography, Journal of Regional Science 50(1): 297-311.

Regional Innovation Scoreboard (RIS) (2009): Diverse Daten, <http://www.proinno-europe.eu/>, abgerufen 02.12.2011.

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (2012): Diverse Daten, <http://www.binnenhafen-sachsen.de/>, abgerufen 04.04.2012.

Schlitte, F. (2008): EU-Osterweiterung: Aufholprozess durch verbesserten Marktzugang?, HWWI Update 08, Hamburg.

Schröder, C. (2011): Produktivität und Lohnstückkosten der Industrie im internationalen Vergleich. IW-Trends – Vierteljahresschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung aus dem Institut der deutschen Wirtschaft Köln, 38. Jahrgang, Heft 4/2011.

Shah, Tarik; Baumann, Arndt (2012): Die Feste Fehmarnbeltquerung, Chance für ganz Nordeuropa, Vortrag vom 23. Februar 2012, Berlin.

Statistisches Amt für Polen (2011): Diverse Daten, <http://www.stat.gov.pl/english/index.htm>, abgerufen 10.12.2011.

Statistisches Amt für Polen (2012): Diverse Daten, <http://www.stat.gov.pl/english/index.htm>, abgerufen 10.01.2012.

Statistisches Amt für Tschechien (2011): Diverse Daten, <http://www.czso.cz/eng/redakce.nsf/i/home>, abgerufen 10.12.2011.

Statistisches Amt für Tschechien (2012): Diverse Daten, <http://www.czso.cz/eng/redakce.nsf/i/home>, abgerufen 10.01.2012.

Statistisches Bundesamt (2006): Wanderung von Ost- nach Westdeutschland schwächt sich weiter ab, Pressemitteilung Nr. 414 vom 29.09.2006, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2011): Diverse Daten, <https://www.destatis.de/>, abgerufen 08.12.2011.

Stiller, S. (2011): Labour Migration and Demography Challenges and Chances for the Baltic Sea Region, in: Baltic Development Forum (Hrsg.), Political State of the Region Report, Copenhagen.

Stiller, S.; Wedemeier, J. (2011): Zukunft Ostseeraum: Potenziale und Herausforderungen, Studie im Auftrag der Handelskammer Hamburg und der Europäischen Bewegung Deutschland (EBD), mit freundlicher Unterstützung des Auswärtigen Amtes, Hamburg.

Sye, C. (2011): Binnenschifffahrt – zukünftig mehr als nur Statistik im Hamburger Hinterland?, Handelskammer Hamburg (HK), Hamburg.

Trans-European Transport Network Executive Agency (TEN-T Executive Agency) (2012): 30 Priority Projects, [www. http://tentea.ec.europa.eu/en/home.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/home.htm), abgerufen 21.02.2012.

Tschechisches Verkehrsministerium (2012): Sonderauswertung Binnenhäfen, Praha.

Uniconsult (2009): Konzeptstudie zur Verkehrslagerung vom Lkw auf Binnenschiffe und zur Verstärkung der Hinterlandverkehre, Hamburg.

Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) (2011): Eignung der Binnenwasserstraßen für den Containertransport, Duisburg-Ruhrort.

Weser Kontor (2012): Diverse Datenauskünfte, www.weser.de, abgerufen 24.04.2012.

In der Reihe „HWWI Policy Reports“ sind folgende Publikationen erschienen:

17. Fußball-Management. Mikroökonomische und spieltheoretische Modellierung von Managemententscheidungen im Profifußball

Henning Vöpel

16. Zukunft Ostseeraum: Potenziale und Herausforderungen

S. Stiller; J. Wedemeier

15. Konjunktur 2011

F. Biermann; M. Bräuninger; J. Hinze; L. Leschus; A. H. Otto; S. Schulze; J. Stöver; H. Vöpel

14. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Raffineriesektors in Deutschland

Michael Bräuninger; Leon Leschus; Klaus Matthies

13. Konjunktur 2010

M. Bräuninger; J. Hinze; K. Matthies; A. H. Otto; S. Schulze; J. Stöver; H. Vöpel

12. Demografischer Wandel und Arbeitskräfteangebot: Perspektiven und Handlungsoptionen für hamburgische Unternehmen

Alkis Henri Otto; Silvia Stiller

11. Langfristige Perspektiven von Anlagen in Sachwerten

Michael Bräuninger; Silvia Stiller; Henning Vöpel

10. Konjunktur 2009

Michael Bräuninger et al.

9. Wasserstoff im Verkehr - Anwendungen, Perspektiven und Handlungsoptionen

Leon Leschus; Henning Vöpel

8. Rohstoffpreise 2008

Klaus Matthies

7. Politik-Check Pharmastandort Deutschland: Potenziale erkennen – Chancen nutzen

Michael Bräuninger et al.

6. Konjunktur 2008

Michael Bräuninger et al.

5. Biokraftstoffe und Nachhaltigkeit – Ziele, Probleme, Instrumente, Lösungen

Michael Bräuninger; Leon Leschus; Henning Vöpel

4. Konjunktur 2007

Michael Bräuninger et al.

3. The Costs and Benefits of European Immigration

Rainer Münz; Thomas Straubhaar; Florian Vadean; Nadia Vadean

2. Wirtschaftsfaktor Fußball

Henning Vöpel

1. Biokraftstoffe – Option für die Zukunft? Ziele Konzepte, Erfahrungen

Michael Bräuninger; Leon Leschus; Henning Vöpel

Mehr Informationen unter: www.hwwi.org (Publikationen).

Das **Hamburgische WeltWirtschaftsinstitut gemeinnützige GmbH (HWWI)** ist eine unabhängige Beratungs- und Forschungseinrichtung, die wirtschaftspolitisch relevante ökonomische und sozio-ökonomische Trends analysiert.

Für seine praxisnahe Beratung stützt sich das HWWI auf Grundlagenforschung und methodische Expertise. Auftrag- und Projektgeber des HWWI sind Unternehmen, Verbände, Ministerien, die EU-Kommission, Stiftungen und Einrichtungen der Forschungsförderung. Darüber hinaus engagiert sich das Institut in der wirtschaftswissenschaftlichen Lehre sowie in der Qualifizierung des wissenschaftlichen Nachwuchses.

Neben dem Hauptsitz in Hamburg ist das HWWI mit Zweigniederlassungen in Bremen und Erfurt präsent.

Die Themenfelder des HWWI sind:

- Konjunktur und globale Märkte
- Regionalökonomie und Stadtentwicklung
- Sektoraler Wandel: Maritime Wirtschaft und Luftfahrt (HWWI in Bremen)
- Ordnungsökonomik und institutioneller Wandel (HWWI in Erfurt)
- Energie- und Rohstoffmärkte
- Umwelt und Klima
- Migration und Integration
- Erwerbstätigkeit und Familie
- Gesundheits- und Sportökonomik
- Family owned Business und Mittelstand
- Immobilien- und Vermögensmärkte

Das HWWI hat die private Rechtsform einer gemeinnützigen GmbH und wird nicht staatlich gefördert. Gesellschafter des Instituts sind die Universität Hamburg und die Handelskammer Hamburg. Zu den strategischen Partnern des HWWI gehören die Berenberg Bank, die Hamburger Sparkasse, die Hamburg School of Business Administration, die Nordcapital Holding und die Kühne Logistics University.

Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI)

Heimhuder Straße 71 | 20148 Hamburg

Tel. +49 (0)40 34 05 76 - 0 | Fax +49 (0)40 34 05 76 - 776

infowww.hwwi.org