

Henryk Salmonowicz

Akademia Morska w Szczecinie

TRANSPORT MORSKI W ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONYM UNII EUROPEJSKIEJ

1. Wstęp

Koncepcja rozwoju zrównoważonego powstała pod koniec lat siedemdziesiątych jako efekt przewartościowania dotychczasowych idei rozwoju gospodarczego. Kluczową rolę w tym przewartościowaniu odegrały powstające w latach sześćdziesiątych Raporty Klubu Rzymskiego¹ (w tym szczególnie tzw. Raport Meadowsa pt. „Granice wzrostu”), w których zasugerowano konieczność radykalnych zmian w zachowaniu się człowieka w środowisku naturalnym i konieczność przeciwdziałania ekonomicznym zagrożeniom istnienia Ziemi. Poddanie dalszego rozwoju gospodarczego daleko idącym, kontrolowanym ograniczeniom i modyfikacjom przyjęło się wówczas określać mianem rozwoju zrównoważonego².

Wzrost znaczenia koncepcji zrównoważonego rozwoju to także efekt kluczowych tendencji współczesnego świata, w tym szczególnie globalizacji, internacjonalizacji i regionalizacji, które przynoszą nie tylko pozytywne, ale i negatywne skutki działalności gospodarczej w skali globalnej. Problemy rozwoju zrównoważonego stały się też podstawą działań w ramach dwóch Szczytów Ziemi – I w Rio de Janeiro w 1992 r. i II w Johannesburgu w 2002 r. Pokłosiem tych szczytów były dokumenty o ogromnym znaczeniu dla dalszego rozwoju gospodarczego na świecie: „Globalny Program Działań na XXI wiek” (Agenda 21), „Konwencja o zmianie klimatu”, „Konwencja o różnorodności biologicznej” oraz „Deklaracja o środowisku i rozwoju zasoby gospodarki leśnej”. Zawierają one rekomendacje w zakresie działań, które powinny być podjęte w XXI wieku w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju wraz z niezbędnym harmonogramem działań i określeniem środków osiągnięcia zakładanych celów. W polskiej literaturze rozwój zrównoważony jest dość często utożsamiany z ekorozwojem. Ekorozwój wiąże

¹ Fakultatywne stowarzyszenie naukowców i polityków zawiązane w latach sześćdziesiątych.

² D. Meadows, *Granice wzrostu*, PWE, Warszawa 1973, s. 89.

rozwój gospodarczy i społeczny ze sposobem korzystania ze środowiska³. Rozwój zrównoważony to proces obejmujący przemiany społeczne i gospodarcze, w którym następuje zintegrowanie działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych. W pojęciu ekorozwoju podkreśla się zaś, że jest to rozwój niezagrażający środowisku, który harmonijnie włącza człowieka w świat przyrody, co oznacza działanie proekologiczne i tworzenie ekologicznego ładu⁴. Są to zatem pojęcia jeśli nie tożsame, to bliskoznaczne. Coraz częściej oba terminy wiąże się ze sobą, twierdząc, że „ekorozwój” (rozwój zrównoważony) wyznacza nowe wartości, długofalowe cele strategiczne i nową metodologię rozwoju, określając w następstwie ekologiczne kryteria przekształceń przestrzeni⁵.

2. Wdrażanie idei rozwoju zrównoważonego w Unii Europejskiej

Zasada rozwoju zrównoważonego, obok zasad solidarności, subsydiarności i spójności ekonomiczno-społecznej, znalazła swoje miejsce w działaniach instytucji europejskich i dokumentach programowych dopiero pod koniec lat dziewięćdziesiątych. Właściwym krokiem ku umocnieniu zasady zrównoważonego rozwoju było przyjęcie w 2001 r. Strategii goeteborskiej, w której rozwój zrównoważony zaoferował Unii Europejskiej pozytywną, długofalową wizję zamożniejszego i bardziej sprawiedliwego społeczeństwa oraz czystsze, bezpieczniejsze i zdrowsze środowisko⁶.

Osiągnięcie tego celu wymaga, aby polityka społeczna i ekologiczna Unii Europejskiej wspierały osiągnięcie efektów ekonomicznych, a polityka ochrony środowiska była bardziej efektywna kosztowo. Osiągnięcie celów rozwoju zrównoważonego wymusza zmiany w sposobie opracowywania i wprowadzania w życie polityk sektorowych, większej spójności tych polityk, ustalenia mechanizmu wyceny dóbr środowiskowych, monitoringu zjawisk destrukcyjnych oraz inwestowania w naukę i nowe technologie. Wśród wielu celów i działań proprywatowych Unii Europejskiej w zakresie wdrażania idei rozwoju zrównoważonego na szczególną uwagę zasługują: dążenie do stworzenia całościowego, zintegrowanego podejścia międzysektorowego, wzrost zużycia „czystej”, czyli odnawialnej energii, bardziej odpowiedzialne zarządzanie zasobami naturalnymi, równoważenie rybołówstwa w celu ochrony gatunków ryb i zdrowych ekosystemów morskich, poprawa systemu transportowego oraz gospodarki przestrzennej (m.in. poprzez zmniejszenie zagro-

³ Patrz: M. Nowicki, *Strategia ekorozwoju Polski*, PWE, Warszawa 1993; S. Kozłowski, *Ekorozwój. Wyzwania XXI wieku*, PWE, Warszawa 2002.

⁴ R. Smólski i in., *Słownik encyklopedyczny. Edukacja obywateli*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999.

⁵ *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, RCSS, Warszawa 1996, s. 22.

⁶ Strategia goeteborska – „Zrównoważona Europa dla lepszego Świata”, Rada Europejska w Goeteborgu, 2001.

zeń dla środowiska naturalnego ze strony transportu, w tym np. zamianę transportu drogowego na kolejowy, wodny i publiczny transport pasażerski, wprowadzenie systemu opłat transportowych, promowanie równoważonego rozwoju regionalnego), zmniejszenie różnic aktywności ekonomicznej regionów, wdrożenie Europejskiej Sieci Obserwatorów Planowania Przestrzennego⁷.

3. Transport a rozwój zrównoważony UE

Podstawowym czynnikiem rozwoju integracji europejskiej i warunkiem osiągnięcia jego efektów jest transport. Geneza wspólnej polityki transportowej sięga początków integracji zachodnioeuropejskiej, tj. postanowień Traktatu rzymskiego z 1957 r., powołującego EWG. Hierarchię ważności rozwiązywanych problemów w różnych obszarach polityki wspólnotowej sformułowano w tzw. Białych Księgach, stanowiących wykładnię działania Wspólnoty w sferze transportu. Celem pierwszej Białej Księgi z 1985 r. było stworzenie warunków gwarantujących wolność świadczenia usług transportowych na obszarze Wspólnoty od 1993 r. Za priorytetowe zadanie polityki wspólnotowej w drugiej Białej Księdze z 1992 r. uznano dążenie do osiągnięcia stanu zrównoważonego rozwoju. Kluczowym celem było zagwarantowanie optymalnej funkcjonalności wspólnego rynku transportowego poprzez wypełnianie gospodarczych i społecznych zadań transportu oraz zapewnienie użytkownikom możliwości dokonywania wolnego wyboru gałęzi transportu, przy respektowaniu wymogów bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W trzeciej Białej Księdze z 1993 r. za czynnik ogólnego wzrostu, poprawy konkurencyjności i tworzenia nowych miejsc pracy uznano sieci transeuropejskie (transportowe, telekomunikacyjne, energetyczne). W kolejnej księdze z 1995 r. określono zakres i kolejność dostosowywania ustawodawstwa transportowego (w układzie gałęziowym) państw stowarzyszonych Europy Środkowej i Wschodniej, w tym Polski, w sprawie dostępu do rynku, bezpieczeństwa, technologii, harmonizacji socjalnej i fiskalnej oraz ochrony środowiska naturalnego. Dwie kolejne księgi – Biała z 1998 r. i Zielona z 1995 r., stały się wyrazem zainteresowania Wspólnoty Europejskiej kosztami zewnętrznymi transportu i ich interregionalizacją jako sposobem dochodzenia do stanu zrównoważonego rozwoju. Podobny charakter miała też Biała Księga z 2001 r., określająca kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej do 2010 r. i podkreślająca istotność i aktualność dotychczasowego celu polityki transportowej UE, jakim jest rozwój zrównoważony. W porównaniu z poprzednimi dokumentami należy podkreślić odmienną w zakresie doboru narzędzi realizacji polityki transportowej oraz definiowania obszarów gwarantujących jej skuteczność. Problemy z osiągnięciem dotychczasowych celów polityki transportowej UE wynikają z braku zharmonizowania wspólnej polityki transportowej i braku rozwiąza-

⁷ W. Toczyski, *Monitoring rozwoju zrównoważonego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2004, s. 58.

nia takich problemów, jak: nierówny wzrost w różnych gałęziach transportu, zatory na głównych trasach drogowych i kolejowych, w miastach i portach lotniczych oraz szkodliwe skutki dla środowiska naturalnego i zdrowia społeczeństwa, wraz ze zbyt dużą liczbą wypadków drogowych⁸.

Polityka kształtowania proekologicznej struktury gałęziowej transportu UE wymaga podjęcia działań w zakresie:

- 1) ożywienia transportu kolejowego,
- 2) poprawy jakości w sektorze transportu drogowego,
- 3) promowania transportu morskiego i żeglugi śródlądowej,
- 4) zachowania równowagi między wzrostem ruchu w transporcie lotniczym a środowiskiem naturalnym,
- 5) intermodalności,
- 6) budowy transeuropejskiej sieci transportowej,
- 7) poprawy bezpieczeństwa na drogach,
- 8) przyjęcia polityki w sprawie skutecznego pobierania opłat za transport,
- 9) określenia praw i obowiązków użytkowników,
- 10) rozwijania wysokiej jakości transportu miejskiego,
- 11) włączenia badań i technologii w służbę „czystego” i efektywnego transportu,
- 12) radzenia sobie ze skutkami globalizacji,
- 13) opracowania średnio- i długofalowych celów środowiskowych systemu zrównoważonego transportu.

Proponowane zmiany proporcji transportu w kierunku wzrostu znaczenia gałęzi proekologicznych obejmują nie tylko wdrożenie programu środków nowej polityki transportowej, ale także podejmowanie dostosowanych środków na poziomie krajowym lub lokalnym w kontekście wspierających rodzajów polityki, w tym: polityki gospodarczej, polityki planowania miast i użytkowania gruntów, polityki społecznej, polityki transportu miejskiego, polityki budżetowej i fiskalnej, polityki konkurencji czy polityki badań transportu. Wiele bezpośrednich decyzji w zakresie zmian struktury preferowanych gałęzi i form transportu musi być podejmowanych na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym. Środki polityki transportowej na szczeblu wspólnotowym mogą mieć charakter programowy i ramowy dla działań na niższych szczeblach.

4. Transport morski w rozwoju zrównoważonym Unii Europejskiej

W dzisiejszej Unii Europejskiej transport morski odgrywa wiodącą rolę już od kilkuset lat. Współczesna żegluga morska bliskiego zasięgu przewozi ok. 41% ładunków wspólnotowych. Udział procentowy dla 2010 r. szacowany jest na 40%.

⁸ *Biała Księga. Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2001.

Jest to jedyna gałąź transportu, którego stopa wzrostu w ostatnich 20 latach była zbliżona do wartości dla transportu drogowego. Jeszcze lepsze wartości żegluga morska uzyskuje w mierniku syntetycznym – pracy przewozowej, czyli w milionach tonokilometrów. W ostatnich 30 latach XX wieku (1970-2000) wielkość handlu morskiego wzrosła 2,5 razy, stanowiąc 44% wielkości ogółem i 13% wartości ogółem przewożonych towarów. Obecna wielkość obrotów morskich kształtuje się jednak na poziomie znacznie poniżej potencjalnej zdolności przewozowej floty i zdolności przeładunkowej portów. Należy dążyć do stworzenia sieci przewozów morskich alternatywnej dla transportu drogowego, która zapewni ominięcie „wąskich gardeł” sieci transeuropejskiej (autostrad i kolei), szczególnie między Francją a Hiszpanią, Francją a Wielką Brytanią, Polską a Niemcami, Skandynawią a południem Europy. Tworzenie sieci alternatywnych połączeń morskich powinno być wsparte środkami funduszy europejskich.

Transport morski jest najbardziej zrównoważonym, paliwooszczędnym i przyjaznym środowisku rodzajem transportu. Rozwojowi przewozów morskich musi towarzyszyć wysoka troska o bezpieczeństwo i ochronę środowiska, zwłaszcza na szczególnie zagrożonych akwenach przybrzeżnych. Rozwój zdolności przeładunkowych w portach morskich oraz infrastruktury lądowej wymaga zwrócenia uwagi na środowisko zwierząt i roślin rosnących w pobliżu. Ponadto sektor morski i śródlądowy musi być chroniony przed zagrożeniami terrorystycznymi i innymi bez straty efektywności. Czynnikiem sprzyjającym zagwarantowaniu maksymalnie wysokiego stopnia bezpieczeństwa transportu morskiego jest fakt, iż europejski przemysł budowy statków i ich wyposażenia jest światowym liderem w konstruowaniu statków i realizacji procesów logistycznych w sposób przyjazny środowisku.

Rozwój przewozów transportem morskim w Europie zależy też w dużej mierze od efektywnej obsługi w portach opartej na zasadach regulowanej konkurencji. Wzrostowi dostępności do rynku usług portowych sprzyjać będą nowe, bardziej jasne zasady określania norm wysokiej jakości, warunkujących dostęp wykonawstwa usług portowych (przeładunek, sztautowanie, pilotaż), oraz ustalenie bardziej przejrzystych procedur. Lokalna żegluga morska wymaga efektywnych, zintegrowanych usług handlowych. Wszystkie ogniwa łańcucha logistycznego powinny być zintegrowane w jednym punkcie obsługi, co uczyni transport intermodalny równie niezawodnym i elastycznym w działaniu jak transport drogowy. Niezawodność eksploatacyjną i bezpieczeństwo powinny zagwarantować rozwinięte usługi w zakresie telematyki w portach (głównie elektroniczna wymiana danych pomiędzy partnerami). Poprawa niezawodności, efektywności i dostępności transportu morskiego wymagać będzie: wyeliminowania licznych obecnie „wąskich gardeł”, zainstalowania systemów o wysokiej efektywności pomocy nawigacyjnej i łączności, dalszej standaryzacji i specyfikacji technicznych, dalszej harmonizacji świadectw dla pilotów oraz harmonizacji przepisów dotyczących czasu odpoczynku członków załóg, składu załóg i czasu pracy żegluga. Wyeliminowanie kluczowego ograniczenia zastosowania transportu morskiego, tzn. braku pełnej możliwości przewozu

towarów „od drzwi do drzwi” powinno sprzyjać opracowanie nowych zintegrowanych technologii dla środków transportu, sprzętu przeładunkowego, systemu komunikacji i zarządzania. Niezbędne jest też stworzenie odpowiednich warunków technicznych dla umocnienia roli integratora przewozów towarowych oraz do dalszego rozwoju standaryzacji jednostek ładunkowych.

Utrzymanie przez transport morski idei lidera przewozów towarowych, ze względu na koszt, nakłady, wpływ na środowisko i bezpieczeństwo, w perspektywie najbliższych kilkunastu lat wymaga wprowadzenia nowych, zaawansowanych technologii, procedur i systemów statków pełnomorskich i bliskiego zasięgu oraz usług portowych. Kluczowe cele do osiągnięcia w tym zakresie to:

1. Zmniejszenie liczby wypadków statków morskich.
2. Wyposażenie statków budowanych w Europie w systemy monitoringu wspomagającego bezpieczną eksploatację oraz konserwację w ciągu całego cyklu życia.
3. Projektowanie i budowanie statków odpornych na zderzenia i eksploatację w trudnych warunkach (ekstremalne falowanie, zalodzenie).
4. Stosowanie przepisów opartych na ryzyku, umożliwiających branży morskiej opracowywanie innowacyjnych i bezpiecznych rozwiązań transportowych.
5. Budowa bezpiecznych terminali offshore z instalacjami regazyfikacji LNS.
6. Zwiększenie bezpieczeństwa eksploatowanych jednostek rekreacyjnych.
7. Optymalizacja łańcucha transportowego i wzrost efektywności transportu z uwzględnieniem potrzeb transportu intermodalnego.
8. Złomowanie i recykling statków w sposób bezpieczny i przyjazny środowisku.
9. Wdrożenie nowych, przyjaznych środowisku prac pogłębiarskich.
10. Wdrożenie systemu monitoringu, identyfikacji, łączności i zarządzania ruchem morskim, usprawniającego koordynację i efektywność żeglugi.
11. Wdrożenie koncepcji żeglugi bliskiego zasięgu jako pełnoprawnego, alternatywnego rodzaju transportu w łańcuchu zaopatrzeniowym.⁹

Zapewnienie europejskiemu sektorowi morskiemu cechy konkurencyjności wymaga budowy efektywnych statków oraz systemów zapewniających efektywność całemu transportowi morskiemu. Zapotrzebowanie na wysokiej jakości statki oraz instalacje wymaga, w ciągu całego cyklu ich życia, zaangażowania projektantów, stoczni, producentów wyposażenia oraz innych dostawców. Równocześnie efektywne łańcuchy zaopatrzeniowe wymagają optymalnego zintegrowania czynności z zakresu transportu morskiego i lądowego. Kluczowe cele do osiągnięcia oraz wyzwania innowacyjne w zakresie wzrostu konkurencyjności, jakie stoją przed transportem morskim, to:

1. Zagwarantowanie do 2020 r. priorytetu europejskiej żeglugi pełnomorskiej w systemie transportowym.
2. Wykorzystanie żeglugi bliskiego zasięgu jako podstawy już istniejących i nowych logistycznych łańcuchów transportowych.

⁹ *Raport o stanie światowego rynku morskiego i okrętowego*, 2006 nr 1, s. 72-75.

3. Wzrost konkurencyjności europejskich stoczni oraz producentów wyposażenia morskiego na światowym rynku budownictwa okrętowego.

4. Oferowanie przez europejski przemysł okrętowy motywującej i pożądanej kariery zawodowej dla wysoko kwalifikowanych pracowników.

5. Wzrost eksportu przemysłu wyposażenia morskiego na światowe rynki budownictwa okrętowego i górnictwa morskiego.

6. Budowa zaawansowanych technologicznie statków morskich o najniższym zapotrzebowaniu energii i najniższych kosztach cyklu życia oraz największej koncentracji na realizacji oczekiwań klientów.

7. Dysponowanie przez sektor morski jasną perspektywą realnych i ekonomicznych systemów napędu wielkich statków w miarę zmniejszania się podaży oleju napędowego.

8. Zagwarantowanie operatorom UE roli globalnych liderów w zakresie uruchomienia instalacji offshore energii odnawialnej.

9. Zapewnienie firmom UE funkcji światowego lidera w projektowaniu i budowie elementów łańcucha transportu gazu ziemnego.

10. Uzyskanie przez porty europejskie przewagi do roku 2020 w zakresie wykorzystania innowacyjnych systemów przeładunkowych i ogólnej efektywności.

11. Zapewnienie europejskiemu przemysłowi pogłębiarskiemu roli czołowego, światowego dostawcy techniki i operatora oferującego najnowsze i przyjazne środowisku metody pogłębiania¹⁰.

Kraje Unii Europejskiej mają największy udział w światowym transporcie morskim. Utrzymanie tej pozycji wymaga skoncentrowanych wysiłków w celu uwzględnienia i ochrony wzrostu masy towarowej oraz szybkiego dostosowania się do zmian struktury przewozów. Zapewnienie wystarczającej zdolności przeładunkowej portów wymaga systematycznej poprawy efektywności usług portowych oraz opracowania skutecznej infrastruktury lądowej i usług pomocniczych. Zasadnicze cele do osiągnięcia w tym zakresie to:

1. Powszechność stosowania, do 2020 r., nowoczesnych technik sporządzania scenariuszy światowego wzrostu przewozów i ich struktury, wspomagających procesy planowania i inwestycji w sektorach publicznym i prywatnym.

2. Zwiększenie zastosowania ładunków zjednostkowanych celem usprawnienia operacji transportowych, pozwalających uniknąć zatorów i opóźnień w łańcuchach transportowych.

3. Zastosowanie zaawansowanych systemów zarządzania łańcuchami logistycznymi ułatwiających szybką wymianę towarów między lądem a morzem¹¹.

Rozwój transportu morskiego gwarantują zapisy Zielonej Księgi Unii Europejskiej – „W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej”¹².

¹⁰ Tamże, s. 77-79.

¹¹ Tamże, s. 81.

¹² *Zielona Księga. W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006.

Od najdawniejszych czasów morze odgrywało niezwykle ważną rolę w rozwoju europejskiej kultury, tożsamości i historii. Podobnie jest i w początkach XXI wieku. Ożywienie całej gospodarki Unii Europejskiej nie może się odbywać bez wykorzystania ekonomicznego potencjału mórz. Szacuje się, że między 3 a 5% PKB pochodzi z przemysłu i usług związanych z morzem, nie licząc przy tym wartości takich surowców, jak ropa naftowa, gaz i ryby. W rejonach nadmorskich wytwarzanych jest ponad 40% PKB Unii Europejskiej.

Zasadniczym elementem działań na najbliższe dziesięciolecie jest rozwój zrównoważony, którego istotą jest wzajemne umacnianie się wzrostu gospodarczego, dobrobytu społecznego i ochrony środowiska. Zasady zrównoważonego rozwoju odnoszą się też do morza. Dzięki temu UE może wykorzystać atuty, które zawsze stanowiły podstawę jej dominującej roli na morzach i oceanach oraz wiedzy o morzu, ogromnego doświadczenia i umiejętności podejmowania nowych wyzwań, w połączeniu z zaangażowaniem w ochronę zasobów naturalnych. Nowe podejście UE do spraw morskich odrzuca politykę sektorową, tzn. traktowanie każdej z dziedzin osobno. Zakłada się istnienie powiązań pomiędzy transportem morskim, przemysłem morskim, rozwojem regionów nadmorskich, energetyką morską, gospodarką rybacką, ochroną środowiska morskiego, innymi dziedzinami związanymi z morzem. Spójność nowej polityki morskiej ma wykluczyć podejmowanie sprzecznych działań, mogących mieć negatywne konsekwencje dla środowiska morskiego bądź nakładających na różne dziedziny morskie nierówne ograniczenia na konkurujące ze sobą działania. Niespójność podejmowanych decyzji utrudnia też zrozumienie potencjalnego wpływu jednej sfery działalności na drugą. W nowej polityce morskiej Unia Europejska będzie dążyć do wypracowania nowej wizji zarządzania związkami z morzem, co będzie wymagać nowych sposobów tworzenia i wdrażania polityki na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym, a także na szczeblu międzynarodowym, poprzez zewnętrzny wymiar unijnej polityki wewnętrznej.

Zielona Księga polityki morskiej UE opiera się na istniejących inicjatywach i działaniach politycznych i ma związek ze Strategią lizbońską, stymulując wzrost liczby lepszych miejsc pracy w UE. Stąd też szczególnie ważne są nieprzerwane inwestycje w wiedzę i umiejętności. Wypracowana na podstawie zapisów Zielonej Księgi nowa polityka morska ma ustalić właściwą równowagę między ekonomicznym, społecznym i środowiskowym wymiarem zrównoważonego rozwoju. Ma też ukształtować nową świadomość Europejczyków, dotyczącą wielkości morskiego dziedzictwa Europy, znaczenia morza w życiu człowieka i jego potencjału jako stałego źródła dobrobytu i możliwości gospodarczych. Nowa polityka morska musi być zintegrowana, międzysektorowa i multidyscyplinarna. Celem nowej polityki morskiej powinno być dostarczenie odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób podejmowanie decyzji i godzenie zróżnicowanych interesów na terenach morskich i wybrzeżu może doprowadzić do klimatu bardziej sprzyjającego inwestowaniu i rozwojowi działalności gospodarczej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Polityka ta powinna być wspierana badaniami naukowymi, technologią i innowacjami na najwyższym poziomie.

Literatura

- Biała Księga. Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2001.
- Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, RCSS, Warszawa 1996.
- Kozłowski S., *Ekorozwój. Wyzwania XXI wieku*, PWE, Warszawa 2002.
- Meadows D., *Granice wzrostu*, PWE, Warszawa 1973.
- Nowicki M., *Strategia ekorozwoju Polski*, PWE, Warszawa 1993.
- Raport o stanie światowego rynku morskiego i okrętowego*, 2006 nr 1.
- Transport*, red. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2005.
- Smólski R. i in., *Słownik encyklopedyczny. Edukacja obywateli*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999.
- Strategia goeteborska – „Zrównoważona Europa dla lepszego Świata”, Rada Europejska w Goetebor-gu 2001.
- Toczyski W., *Monitoring rozwoju zrównoważonego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2004.
- Rozwój infrastruktury transportu*, red. K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskie-go, Gdańsk 1999.
- Zielona Księga. W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2006.

MARINE TRANSPORT IN SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE EUROPEAN UNION

Summary

This article concerns the specificity of role and place of marine transport in the development of the European Union. The author describes the meaning of development and ekodevelopment, the creation of an idea of the European Union, proekological structure of the European Union and the special meaning of marine transport in this development of integrated group.