

Świnoujście jest generalnie słabo skomunikowane z resztą Polski. Wygląda to szczególnie źle na tle rozwoju połączeń komunikacyjnych z Niemcami (projekt lotniska Heringsdorf – Świnoujście czy planowane odtworzenie linii kolejowej Berlin – Świnoujście). Czy możliwa jest zmiana tej sytuacji?

– Układ komunikacyjny tego miasta nakierowany jest na Berlin, a nie na Warszawę czy na Poznań. Wynika to z historycznych względów – taki jest układ torów czy dróg wiodących do Świnoujścia. Ponadto wspólne, polsko-niemieckie inicjatywy, typu lotnisko Heringsdorf – Świnoujście są moim zdaniem bardzo dobre. Bowiem liczba lotnisk regionalnych w Polsce jest zbyt duża – ocenia w rozmowie z naszym portalem dr Michał Beim, ekspert Instytutu Sobieskiego, adiunkt na Wydz. Melioracji i Inżynierii Środowiska Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu.

W jego przekonaniu jest oczywiste, że każde większe miasto, typu Kielce, Radom, Olsztyn czy Gdynia chce mieć własne lotnisko. Ale prawda jest taka, że na rynku regionalnych portów lotniczych w Polsce utrzymują się tylko nieliczni. Jest z tym generalnie problem.

– Wobec tego takie wspólne działania, jak wspólne polsko-niemieckie lotnisko, są sensowne – uważa Michał Beim. – Po to m.in. wchodziliśmy do Unii Europejskiej, by współpraca transgraniczna była ułatwiona. Tymczasem do Świnoujścia i okolic przyjeżdża wielu turystów zagranicznych, co z punktu widzenia polskiej gospodarki jest bardzo korzystne.

[mc4wp_form id="84"]

Z drugiej strony ekspert Instytutu Sobieskiego podkreśla, że problem na pewno stanowi jakość połączeń kolejowych Świnoujście – Szczecin. Jedzie się tam ok. 1 godz. 40 min.

– Co prawda do tej pory marszałek zachodniopomorski wiele zrobił, m.in. dokonał zakupu nowoczesnego taboru firmy Newag – dodaje dr Michał Beim. – Jednak bez poprawy jakości torów sama ta inwestycja niewiele zmieni. Uważam, że synergę transgraniczną powinniśmy umieć wykorzystywać. Dzisiaj na to z kim kto chce kooperować rzutuje siłą powiązań gospodarczych.

Beim wskazuje, że Berlin w hierarchii siły gospodarczego oddziaływania miast europejskich należy co prawda do trzeciej ligi, ale kolejnym miastem jest znacznie bardziej odległa od Świnoujścia Warszawa.

- Dzisiaj ciąży się do ośrodka stosunkowo najbliższego - uważa ekspert. - Centralizacja państwa polskiego doprowadziła do tego, że u nas nacisk położyliśmy na Warszawę, jednak takie silne gospodarczo ośrodki, jak Berlin, Praga czy Budapeszt będą także stosunkowo silnie oddziaływać na Polskę. Podobnie Luksemburg oddziałuje na Niemcy, Francję czy na Belgię. Trzeba pamiętać, że powiązania gospodarcze rosną, a rozwój transportu stanowi istotny czynnik je wzmacniający.

Tymczasem, w opinii Michała Beima, sama budowa drogi ekspresowej czy autostrady, kolei czy lotniska, nie wymusi na klientach budowy relacji. Może je ułatwić, ale nie wymusi.

- Jest takie mylne myślenie, obowiązujące w Polsce, że jak się wybuduje drogę, już samo to wymusi rozwój gospodarczy uważa ekspert Instytutu Sobieskiego. - Tymczasem droga może faktycznie sprzyjać rozwojowi gospodarczemu, jeśli już istnieją jakieś powiązania - ona je ułatwi. Ale z budowy samej drogi nic nie wynika. Koszt budowy tunelu w Świnoujściu, między Wolinem i Uznamem ma wynieść ok. 800 mln zł. Wobec tego trzeba postawić pytanie, na ile opłaci się ta budowa? Ile osób mieszka w mieście, ile z nich korzystałoby z takiej przeprawy codziennie? Ponadto czy budowa tunelu faktycznie stanowi priorytet?

Beim rozumie, że z punktu widzenia mieszkańców dobrze jest mieć tak tunel. Ale jego zdaniem z drugiej strony istnieje wiele infrastrukturalnych problemów wewnątrz kraju, które również nie znalazły rozwiązania, a są także nabrzmiałe, np. modernizacja linii kolejowej Warszawa - Radom czy niedokończona obwodnica Łodzi czy Warszawy.

- Jeśli chodzi o priorytety inwestycyjne z punktu widzenia państwa, trzeba zawsze patrzeć nie na to, gdzie jest największy efekt polityczny, lecz gospodarczy - uważa ekspert Instytutu Sobieskiego. - Bo potem wychodzi problem, jak z Pendolino. Fajnie, że jest, ale powraca pytanie, czy pieniędzy wyłożonych na ten pociąg nie można było wydać bardziej racjonalnie? Podobnie rzecz się ma z tunelem w Świnoujściu. Zapewne dobrze byłoby, gdyby powstał, ale czy miasto byłoby w stanie go utrzymać? Bowiem budowie inżynieryjne chłoną określoną pulę pieniędzy. Koszt eksploatacji rocznie wynosi ok. 2-3,5 proc. ich wartości - szacuje na zakończenie Michał Beim.

Źródło: Biznes Alert. [Czytaj dalej...](#)