

**Tomasz Kołakowski**

Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu  
Wydział Gospodarki Regionalnej i Turystyki w Jeleniej Górze

# **Całkowita wartość ekonomiczna projektów turystycznego zagospodarowania zabytkowych obiektów techniki na przykładzie Kolei Bystrzyckiej**

## **Wstęp**

Ostatnie kilkanaście lat to w Polsce okres dynamicznego rozwoju turystyki. Towarzyszący mu wzrost obrotów towarowych i usługowych jest źródłem korzyści zarówno dla inwestorów indywidualnych, jak i samorządów oraz społeczności lokalnej. Coraz częściej osoby posiadające kapitał decydują się inwestować w rozbudowę lub modernizację istniejącej na danym obszarze bazy turystycznej i infrastruktury towarzyszącej. Oprócz inwestycji prywatnych, niebagatelną rolę w rozwoju turystyki w regionie, odgrywają również działania podejmowane przez władze lokalne, a dotyczące między innymi wydatkowania środków na wszelkiego rodzaju projekty związane z odnawianiem szeroko rozumianych dóbr kultury narodowej, wśród których można wskazać na zasoby i walory turystyczne środowiska antropogenicznego.

Według Kruczały (1986) wśród elementów składających się na historyczne walory turystyczne środowiska antropogenicznego obok dzieł architektury, urbanisty-

ki, miejsc historycznych i innych zabytków kultury materialnej, można wyróżnić dzieła techniki. Z kolei Kowalczyk (2001) wskazuje, że w ostatnich latach zabytki działalności gospodarczej i techniki stają się coraz bardziej atrakcyjne dla turystów i stanowią dla nich cenny walor ze względu na wartości poznawcze i estetyczne. Wśród nich dużym uznaniem cieszą się obiekty związane z zabytkową infrastrukturą transportową, w tym m.in.: kanały żeglugowe, porty morskie i śródlądowe, czy linie kolejowe.

Te ostatnie, w ciągu swej ponad półtorawiekowej historii w Polsce odegrały, szczególnie na Dolnym Śląsku, rolę dziejową. Przekształcając się z kaprysu urzędników i polityków w najważniejszy czynnik rozwoju, urbanizacji i industrializacji Sudetów, pokryły ich obszar gęstą siecią „żelaznych dróg”, ułatwiając dodatkowo dostęp do gór dla coraz liczniejszego grona turystów, kuracjuszy.

Jednym z takich obiektów jest „Kolej Bystrzycka”. Wybudowana w latach 1902-1904 znajduje się na liście 60 największych kolejowych atrakcji turystycznych, które Polska Organizacja Turystyczna zamierza promować i rozwijać w ramach koncepcji promocji i rozwoju markowego produktu turystycznego w zabytkach techniki i przemysłu w Polsce (*Turystyka w obiektach przemysłowych* 2004).

## Kolej Bystrzycka

Kolej Bystrzycka powstała na bazie projektu z 1855 r., który zakładał przedłużenie Kolei Wrocławsko – Świdnicko – Świebodzkiej poprzez wytyczenie linii ze Świdnicy na południe, wzdłuż lewego i prawego brzegu Bystrzycy, w kierunku Nowej Rudy i dalej do Kłodzka. Jednak w wyniku budowy i oddania do użytku w 1880 r. linii Wałbrzych Główny – Kłodzko, postanowiono jedynie dobudować odcinek ze Świdnicy do Jedliny Zdroju. Głównym orędownikiem wzniesienia tej linii był ówczesny przewodniczący Świdnickiej Izby Handlowej, tajny radca handlowy dr E. Websky (Scheer 1985).

Prace nad budową nowej linii kolejowej, liczącej 24,2 km, rozpoczęły się w kwietniu 1902 r., a zakończyły uroczystym otwarciem 1 października 1904 r. Dzięki temu powstały dwa niezależne i równoległe połączenia Wrocławia z biegnącą wzdłuż Sudetów Śląską Koleją Górską. Pierwsze przez Jaworzynę Śląską, Świebodzice i Wałbrzych o długości 79 km (z lat 1843-1868) i drugie przez Sobótkę, Świdnicę i Jedlinę Zdrój liczące 82 km (z lat 1884-1904). Nowy szlak znacznie przyczynił się do rozwoju, modnej wówczas turystyki uzdrowiskowej w Górach Sowich. Ponadto wpłynął miał również na aktywizację lokalnych ośrodków rzemieślniczej produkcji tkackiej, szczególnie w Walimiu (Koziański 1993, Scheer 1996).

Po II wojnie światowej linia uruchomiona została tylko częściowo, głównie w wyniku uszkodzeń wiaduktów położonymi na trasie. Dopiero w 1950 r. ponownie uruchomiono ruch na pełnej trasie „Kolei Doliny Bystrzycy”. W 1956 r. kursowały 4 pary pociągów i taką liczbę utrzymano do ostatniego rozkładu linii 1988/1989.

Przewozy zawieszono w maju 1989 r. i od tego czasu odbywały się tylko przejazdy okolicznościowe oraz ruch towarowy. W roku 1992 pojawiła się idea otwarcia linii w ramach tzw. „Wałbrzyskiej Regionalnej Kolei Turystycznej”, która miałaby biec z Wrocławia przez Sobótkę, Świdnicę, Jedlinę Zdrój, Wałbrzych i Mieroszów do czeskiego Mezimesti, jednak idea ta przygasła bardzo szybko, z powodów natury biurokratycznej i finansowej. Ostatni przejazd tą linią miał miejsce w dniu 14 lipca 1997 r., kiedy to okolicznościowy pociąg z Jaworzyny Śląskiej dojechał do Zagórza Śląskiego (Scheer 1985, 1996).

Obecnie Kolej Bystrzycka stanowi cenny zabytek architektury technicznej ze względu na liczne budowle inżynierskie, m.in.: mosty i przepusty (ok. 34, w tym wiadukt kratowniczy o długości ok. 180 m poprowadzony nad rzeką Bystrzycą), zabytkowe dworce, wieże ciśnień dla zaopatrywania parowozów w wodę itp. Sam przebieg trasy stanowi także niemałą atrakcję turystyczną. Linia poprowadzona jest, przez większą część swojej długości, po skalnych półkach i poprzez wąskie przesmyki, wzdłuż rzeki Bystrzycy, wznosząc się dość gwałtownie od ok. 240 m n.p.m. w Bystrzycy Dolnej do ok. 500 m n.p.m. na stacji końcowej w Jedlinie Zdroju. Dodatkowo ze względu na znaczne różnice wysokości pomiędzy ostatnimi stacjami Jedlinka – Jedlina Zdrój, tory muszą biec przez 3 km (zamiast 1 km w linii prostej) i wykonać skręt o 180° (Scheer 1996). Ponadto w pobliżu trasy znajduje się wiele innych interesujących obiektów: kopalnie rud ołowiu i srebra, elektrownia wodna, zapora i utworzony w wyniku jej budowy sztuczny zbiornik wodny – Jezioro Bystrzyckie, Zamek Grodno, architektura przemysłu włókienniczego, a także podziemie trasy turystyczne kompleksu „Riese”.

Linia, mimo że nie używana od wielu lat, jest w dość dobrym stanie technicznym. Podobnie jest w przypadku mostów, które na rok przed zamknięciem linii zostały poddane gruntownemu remontowi. Od 2003 r., staraniami lokalnych samorządów, Sowiogórskiego Bractwa Kolejowego i Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, linia okazjonalnie udostępniana jest dla drezyn.

Wydaje się, że obiekt o takich walorach kulturowych i poznawczych, powinien w jak najszybszym czasie zostać zaadaptowany na cele turystyczne i stanowić atrakcję regionu. Jednak tak się nie dzieje, głównie ze względu na opłacalność przedsięwzięcia.

Przystosowanie do celów turystycznych obiektów zabytkowych jest zwykle kosztowne, co w konsekwencji powoduje, że z finansowego punktu widzenia takie inwestycje, w „oderwaniu” od innych przedsięwzięć z nimi powiązanych są przeważnie nieopłacalne. Bardzo rzadko zdarza się bowiem, by przychody osiągnęte przez projekt, głównie w wyniku odpłatnego udostępniania turystom zagospodarowanego zabytku, były w stanie, w określonym czasie, pokryć koszty prac adaptacyjnych (nakłady inwestycyjne) i bieżącej eksploatacji. Stąd też potencjalni inwestorzy, w tym również władze lokalne, rezygnują z realizacji działań związanych z restaurowaniem i ewentualnym udostępnianiem turystom wyżej wymienionych obiektów, tłumacząc to ich niską efektywnością lub jej brakiem. W wyniku tego ulegają one dalszej degradacji, tracą walory estetyczne, a w konsekwencji popadają

w ruinę, natomiast region zostaje pozbawiany potencjalnej atrakcji turystycznej.

Aby nie dopuścić do takiej sytuacji, należy wskazać, że realizacja powyższych projektów przysparza wiele dodatkowych, ponad ewentualne opłaty za wstęp, korzyści. Inwestor, w szczególności samorząd lokalny, przy ocenie opłacalności powinien brać pod uwagę, poza bezpośrednimi korzyściami jakie przynosi projekt, również jego efekty zewnętrzne, których często w bezpośredni sposób nie można oszacować, a które posiadają wartość ekonomiczną. Dlatego też w analizie ekonomicznej projektu powinny one zostać uwzględnione.

Analiza ekonomiczna projektów bierze bowiem pod uwagę wartości ekonomiczne, które odzwierciedlają społeczną gotowość do zapłaty za dane dobro lub usługę, a więc wycena następuje zgodnie z ich wartością użytkową lub kosztem alternatywnym dla społeczeństwa (Florio 1997).

Chodzi tu o uwzględnienie w ocenie projektu nie tylko wartości wynikającej z bezpośredniego użytkowania danego dobra turystycznego, ale także związanej z użytkowaniem pośrednim oraz wartości nieużytkowej takich obiektów. Może być ona bardzo duża i wynikać z aspektów historycznych, estetycznych, kulturalnych itp. Wszystkie powyższe elementy składają się na całkowitą wartość ekonomiczną (ang. *Total Economic Value, TEV*) dobra, w tym przypadku dobra turystycznego.

## Całkowita wartość ekonomiczna – istota i składowe

W analizie ekonomicznej projektów gospodarczych, przyjmuje się, że gusty i preferencje konsumentów są podstawowym czynnikiem motywującym do określonego wyboru. Wiąże się to z faktem, że teoria wartości ekonomicznej dóbr ma swoje podstawy w użyteczności wynikającej z ich konsumowania, a więc dobra stają się dla człowieka wartościowe, gdy w jakiś sposób zaspokajają jego potrzeby.

Wartość ekonomiczna danego dobra jest definiowana jako kwota, którą jednostka będzie skłonna wydać w celu otrzymania danego dobra w taki sposób, że zachowałaby ona taki sam poziom dobrobytu, jak w sytuacji, gdyby nie posiadała dobra, ale pieniądze (Opaluch 1996). Całkowita wartość ekonomiczna dóbr definiowana jest również jako pieniężny miernik wyrażający zmiany dobrobytu jednostki w wyniku zmian w jakości szeroko rozumianego środowiska (Florio 1997), na przykład w wyniku realizacji określonego projektu. W ekonomii dla wyrażenia takiej miary używany jest termin gotowości do zapłaty (ang. *willingness to pay, WTP*), który określa maksymalną kwotę, jaką jednostka jest skłonna zapłacić za dobro zamiast z niego zrezygnować. Alternatywną miarą jest kwota, którą należy zapłacić jednostce aby odstąpiła od chęci posiadania danego dobra, czyli określenie minimalnej rekompensaty jaką zażądałaby za nie jednostka. W tym przypadku używa się terminu gotowości do przyjęcia rekompensaty (ang. *willingness to accept, WTA*) (Opaluch 1996).

Teoria wartości ekonomicznej najczęściej znajduje swój wyraz w przypadku określenia wartości zasobów środowiska naturalnego. Śleszyński wskazuje na po-

dział całkowitej wartości ekonomicznej danego zasobu środowiskowego na (Ślezyński 2000):

A) wartość użytkową (ang. *use value*), w ramach której wyróżnia:

– wartość wynikającą z bezpośredniego użytkowania (ang. *direct use value*) – jest ustalana na podstawie cen rynkowych zasobów środowiska (np. wartość lasu mierzona ceną rynkową metra sześciennego drewna danego gatunku i jakości). W ramach tej wartości można także wskazać na konsumpcyjne i niekonsumpcyjne wartości użytkowe. Te pierwsze występują wówczas gdy wykorzystanie zasobu powoduje ograniczenie dostępu do niego dla innych osób. Z niekonsumpcyjną wartością mamy do czynienia wówczas gdy jednokrotne wykorzystanie zasobu nie ogranicza korzystania z niego przez innych ludzi (Opaluch 1996),

– wartość wynikającą z pośredniego użytkowania (ang. *indirect use value*) – w przypadku wspomnianego wcześniej lasu będą to korzyści rekreacyjne, korzyści związane z funkcjonowaniem ekosystemu leśnego (absorpcja dwutlenku węgla, produkcja tlenu, podtrzymywanie stosunków wodnych, itp.), a więc korzyści trudniejsze do wyceny,

B) wartość opcjonalną (ang. *optional value*) – wartość, która odnosi się do korzyści uzyskiwanych w przyszłości, a więc wiąże się z odroczonym w czasie użytkowaniem zasobu,

C) wartość niezwiązaną z użytkowaniem, pozaużytkową (ang. *nonuse value*), na którą składają się:

– wartość dziedziczna, spuścizny (ang. *bequest value*) – stanowi wartość walorów przyrodniczych, którą obecni użytkownicy pragną zachować dla przyszłych pokoleń. Pojawiają się tu pewne przesłanki równorzędnego traktowania obecnych i przyszłych pokoleń,

– wartość egzystencjalna, istnienia (ang. *existence value*) – wiąże się z faktem samego istnienia danego obiektu przyrodniczego. Wartość ta nawiązuje do korzyści estetycznych, poznawczych jakie człowiek może czerpać z istnienia różnorodności biologicznej, jej trwania i procesu ewolucji.

Oczywiście wartość nieużytkową, w przeciwieństwie do użytkowej, trudniej jest wyrazić w formie pieniężnej, gdyż zwykle nie wiąże się ona z fizyczną konsumpcją jakichkolwiek zasobów, co np. w procesie oceny i analizy wpływu projektu na środowisko powoduje pewne trudności z jej kwantyfikacją.

## **Elementy całkowitej wartości ekonomicznej w projekcie zagospodarowania Kolei Bystrzyckiej jako zabytkowego obiektu techniki**

Zabytkowe obiekty, w tym zabytki techniki, tak jak zasoby środowiska naturalnego cechuje niepowtarzalność i unikatowy charakter. Z tego też względu, uzasad-

niona wydaje się możliwość adaptacji, z pewnymi niewielkimi modyfikacjami, powyższego podejścia do określania ich wartości ekonomicznej, bowiem każdy obiekt tego typu, oprócz określonej wartości użytkowej, wyróżnia się pewnymi wartościami nieużytkowymi: społecznymi, kulturowymi, estetycznymi czy sentymentalnymi. Podobnie jak w przypadku zasobów środowiska naturalnego, również i tutaj można zastosować podstawowy podział na wartość użytkową i nieużytkową.

Wartość wynikająca z bezpośredniego użytkowania zabytkowej linii Kolei Bystrzyckiej – obiektu techniki – zaadaptowanej na cele turystyczne sprowadzać się będzie głównie do przychodów możliwych do uzyskania z jej odpłatnego udostępniania. W tym przypadku projekt przewiduje wykorzystanie szlaku kolejowego za pośrednictwem różnych wariantów kolei drezynowej (kolej rowerowo-drezynowa, pociągi drezynowe, motorowa kolej drezynowa, drezynowy „downhill”). Dodatkowe przychody związane z bezpośrednim użytkowaniem linii pochodzą mogą ze sprzedaży usług ubocznych oraz ewentualnej powiązanej działalności handlowej (np. sprzedaż informatorów o obiekcie, map, itp.).

W przypadku wartości wynikającej z pośredniego użytkowania pod uwagę należałoby wziąć korzyści, związane ze zwiększonym ruchem turystycznym i wydłużonym okresem pobytu turystów na obszarze przebiegu linii kolejowej. Korzyści te przejawiać się będą w postaci wzrostu przychodów właścicieli obiektów noclegowych, gastronomicznych czy pamiątkarskich zlokalizowanych w miejscowościach, przez które trasa przebiega, w szczególności w miejscowościach, które miałyby pełnić rolę ośrodków/centrów drezynowych, tj.: Świdnica-Kraszowice, Zagórze Śląskie, Jugowice, Jedlina Zdrój.

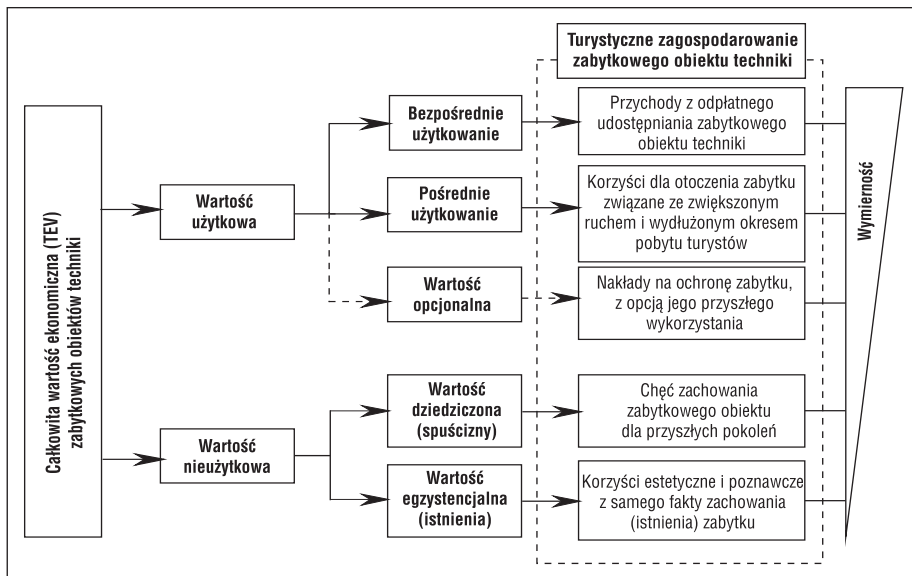
Do korzyści takich zaliczyć należy również wzrost przychodów właścicieli pozostałych atrakcji udostępnianych odpłatnie, które znajdują się w sąsiedztwie Kolei Bystrzyckiej, tj.: muzeum w zabytkowej elektrowni wodnej w Lubachowie, zamek Grodno w Zagórzu Śląskim, podziemne trasy turystyczne kompleksu „Riese” – podziemne fabryki „Walim” i podziemny kompleks „Włodarz”. Osobnym elementem tej części całkowitej wartości ekonomicznej są korzyści rekreacyjne i poznawcze samych turystów.

Występowanie pojęcia wartości opcjonalnej, która stanowi kolejny element wartości użytkowej i odnosi się do korzyści uzyskiwanych w przyszłości, nie do końca znajduje bezpośrednie zastosowanie w odniesieniu do zabytkowych obiektów techniki. Chodzi tu głównie o fakt odroczenia w czasie wykorzystania i użytkowania danego dobra. Przyjmując, że obecnie większość zabytkowych obiektów techniki, w tym również Kolej Bystrzycka, jest w nie najlepszym stanie, dodatkowe odwołanie w czasie decyzji o ich zagospodarowaniu, może przyczynić się do jeszcze większej dewastacji tych obiektów, utraty charakteru waloru turystycznego oraz bezpowrotnego pozbawienia danego regionu potencjalnej atrakcji turystycznej i związanych z tym korzyści. Z drugiej strony wartość opcjonalna może być tu rozumiana jako skłonność do przeznaczania pewnej kwoty pieniędzy na ochronę danego zabytku, tak aby mieć możliwość odwiedzania go kiedyś w przyszłości, nie mając z tego, w chwili obecnej, żadnych korzyści.

Jeśli chodzi o wartość dziedziczną to już sam fakt zagospodarowania zabytku techniki, jakim jest Kolej Bystrzycka, niesie za sobą chęć zachowania go dla przyszłych pokoleń. Ważne jest jednak aby obiekty o podobnym charakterze, jeśli jest to możliwe głównie z technicznego punktu widzenia, były zagospodarowywane tak, by w pełni ukazać ich pierwotny charakter i przeznaczenie.

Z kolei wartość egzystencjalna, podobnie jak w przypadku zasobów przyrodniczych, wiąże się z faktem samego istnienia danego obiektu. Wartość ta nawiązuje do korzyści estetycznych i poznawczych jakie człowiek może czerpać z istnienia zabytku techniki, w tym przypadku linii kolejowej, która wywarła istotny wpływ na kształtowanie historycznych układów gospodarczych na obszarze Przedgórze Sudeckiego i Sudetów Środkowych i decydowała o kierunkach jego rozwoju.

Wydaje się, że proponowane podejście do walorów turystycznych, jakimi są zabytkowe obiekty techniki, jest korzystne z punktu widzenia ekonomicznej oceny projektów. Pozwala ono bowiem dodatkowo na uwzględnienie w rachunku ekonomicznym wartości niewynikającej z bezpośredniego użytkowania, a mogącej mieć istotny wpływ na opłacalność całego projektu.



Ryc. 1. Całkowita wartość ekonomiczna – turystyczne zagospodarowanie zabytkowego obiektu techniki

Źródło: opracowanie własne na podstawie Florio M. (1997)

Aby jednak było to możliwe, konieczne jest oszacowanie powyższych składowych całkowitej wartości ekonomicznej (T.E.V.), w szczególności związanych z użytkowaniem pośrednim i wartością nieużytkową. W przypadku określania wartości ekonomicznej związanej z zasobami środowiska przyrodniczego, w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat, wypracowano metody zmierzające głównie do pomia-

ru nadwyżki konsumenta jako miary wartości ekonomicznej. Dzięki nim istnieje możliwość, choćby w sposób przybliżony, oszacowania i skwantyfikowania kosztów i korzyści wynikających ze zmian środowiska naturalnego spowodowanych realizacją lub zaniechaniem określonego przedsięwzięcia gospodarczego.

Niektóre z tych metod mogą zostać wykorzystane również do określenia wartości ekonomicznych, a przez to kosztów i korzyści, jakie związane są z projektami turystycznego zagospodarowania zabytkowych obiektów techniki. Wydaje się, że do metod które znajdują tu zastosowanie można zaliczyć:

– metodę kosztów podróży – stosowana jest do wyceny tych składników szeroko pojętego środowiska, z wykorzystaniem których wiąże się poniesienie pewnego wysiłku mającego jakąś cenę rynkową. Jako wysiłek przyjmowany jest tu czas dojazdu do jakiegoś atrakcyjnego pod względem rekreacyjnym, jak i turystycznym, miejsca, powiększony o opłaty za wstęp oraz wydatki na wyposażenie niezbędne do konsumpcji danego dobra lub usługi. Metoda ta może zostać użyta, w celu oceny efektów związanych z realizacją projektu powodującego, m.in.: udostępnienie nowego miejsca rekreacji lub atrakcji turystycznej (Żylicz 2004),

– metodę wyceny warunkowej – polega ona na zadawaniu pytań, umieszczonych w specjalnie do tego celu przygotowanym kwestionariuszu, potencjalnym użytkownikom danego dobra nierynkowego. Pytania te mogą dotyczyć kwot jakie byliby oni skłonni wydać, aby to dobro zostało im dostarczone (w tym wypadku dostarczenie możliwości przejazdu po trasie zabytkowej Kolei Bystrzyckiej). Jest to wspomniana wcześniej gotowość do zapłaty (WTP). Alternatywą jest pytanie dotyczące kwoty jaką byliby skłonni zaakceptować jako rekompensatę w sytuacji pozbawienia ich konsumpcji danego dobra. W tym momencie będziemy mieli do czynienia z gotowością do akceptacji (WTA) (*Benefit-cost analysis guide* 1998). Metoda ta jest często stosowanym sposobem wartościowania, szczególnie w przypadku określania wartości dóbr i usług niezwiązanych z bezpośrednim użytkowaniem (Florio 1997). W przypadku zabytkowych obiektów techniki zaadaptowanych na cele turystyczne mogłaby posłużyć do określenia, np. wartości egzystencjalnej takiego obiektu oraz związanych z tym korzyści,

– metodę korzyści przeniesionych (transfer korzyści) – polega na przyjęciu korzyści podobnego projektu, zrealizowanego w innej części kraju, jako przybliżonych korzyści projektu, który jest realizowany. Jediną trudnością może być znalezienie projektu o podobnej specyfice i rozmiarach oraz krytyczna ocena jakości jego wyników i dopasowanie rachunku korzyści do realizowanego projektu (Kurowski 2004).

Nie wykluczone jest oczywiście zastosowanie innych metod, dzięki którym możliwa byłaby waloryzacja poszczególnych składowych całkowitej wartości ekonomicznej zabytkowych obiektów techniki. Ważne jest jednak, aby analiza kosztów i korzyści, oparta na danych uzyskanych z powyższej wyceny, stanowiła istotny punkt ekonomicznej oceny projektów związanych z ich zagospodarowaniem.



## Zakończenie

Przedstawione w sposób ogólny informacje na temat wartości ekonomicznej zasobów środowiska i próba przeniesienia przytoczonego podziału na grunt wartościowania zabytkowych obiektów techniki, miały na celu uświadomienie, jak istotna może być ona w kontekście analizy kosztów i korzyści projektów związanych z ich turystycznym zagospodarowaniem.

Sama wycena obiektów zabytkowych może budzić kontrowersje oraz prowadzić do podziału specjalistów tej dziedziny na dwie grupy. Pierwsza może twierdzić, że potrzeba waloryzacji nie jest oczywista, a ekonomiczna wycena i tak nie wyczerpie pełnej wartości obiektów zabytkowych, bowiem istnieją takie wartości sakralne, kulturowe czy społeczne, które są niewspółmierne z jakimikolwiek wydatkami materialnymi.

Z kolei druga grupa może wskazać na konieczność waloryzacji obiektów zabytkowych, i to nie tylko ze względu na ocenę i agregację ich wartości, ale w celu racjonalnego wykorzystania i gospodarowania nimi. Twierdzić oni będą, że mimo iż niektóre obiekty zabytkowe mogą nie być przedmiotem obrotu rynkowego i stanowią tzw. dobro ogólnonarodowe, to jednak przypisuje się im pewne preferencje indywidualne, co oznacza że można nadać im cenę, a przez to określić ich wartość.

Redukowanie liczby sytuacji określanych mianem niemierzalnych jest bardzo istotne z punktu widzenia realizacji projektów gospodarczych. Odpowiednie pomiary i/lub szacunki dają podstawę, z jednej strony, do ograniczania wyborów nieekonomicznych, opartych na intuicji, uprzedzeniach bądź względach natury politycznej, z drugiej natomiast stanowią podstawę do całościowego spojrzenia na dany projekt i wskazania szerokiego spektrum korzyści, nie tylko gospodarczych, ale także kulturowych czy społecznych jakie niosą one ze sobą.

Faktyczny wpływ projektu na otoczenie zostanie zauważony dopiero w momencie porównania ze sobą dwóch sytuacji: „z projektem” i „bez projektu”. Dlatego też, pominięcie w procesie oceny przedsięwzięć stanowiących przedmiot niniejszych rozważań, w formie wyliczenia, związanych z nimi efektów, może spowodować w tym wypadku niedoszacowanie korzyści społecznych netto, a w efekcie podjęcie złych decyzji i nie przyjęcie do realizacji projektów opłacalnych, nie tyle z finansowego, co z ekonomicznego, bądź społecznego punktu widzenia.

Dlatego też, samo określenie, nawet w sposób przybliżony, całkowitej wartości ekonomicznej obiektów zabytkowych, a następnie jej właściwe uwzględnienie w ekonomicznej ocenie projektów związanych z ich turystycznym zagospodarowaniem, może w istotny sposób wpłynąć, a bynajmniej powinno wpływać, na proces podejmowania decyzji gospodarczych w tym zakresie.

## Literatura

- Benefit-cost analysis guide*, 1998, Treasury Board of Canada Secretariat, Ottawa.
- Florio M. (red.), 1997, *Guide to cost-benefit analysis of investment projects*, Evaluation Unit, DG Regional Policy, European Commission, [www.europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02\\_en.pdf](http://www.europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_en.pdf).
- Kowalczyk A., 2001, *Geografia turystyki*, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa.
- Koziarski S.M., 1993, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842-1918*, Państw. Inst. Nauk., Inst. Śląski w Opolu, Opole.
- Kruczała J., 1986, *Zagospodarowanie turystyczne*, AE, Kraków.
- Kurowski L., 2004, *Ocena projektów gospodarczych*, Wyd. AE we Wrocławiu, Wrocław.
- Opaluch J.J., 1996, *Rynkowe metody wyceny ekonomicznej*, [w:] G. Anderson, J. Śleszyński (red.), *Ekonomiczna wycena środowiska przyrodniczego*, Wyd. Ekonomia i Środowisko, Białystok.
- Scheer A., 1985, *Zapomniane linie kolejowe w województwie wałbrzyskim* [w:] *Rocznik Świdnicki '84*, Towarzystwo Regionalne Ziemi Świdnickiej, Świdnica.
- Scheer A., 1996, *Sto pięćdziesiąt lat kolei w Świdnicy na tle kolei śląskich (cz. II lata 1895-1995)* [w:] *Rocznik Świdnicki '95*, Towarzystwo Regionalne Ziemi Świdnickiej, Świdnica.
- Śleszyński J., 2000, *Ekonomiczne problemy ochrony środowiska*, Wyd. ARIES, Warszawa.
- Turystyka w obiektach przemysłowych, Koncepcja promocji i rozwoju markowego produktu turystycznego w zabytkach techniki i przemysłu w Polsce*, 2004, Wyd. Polska Organizacja Turystyczna, Warszawa.
- Żylicz T., 2004, *Ekonomia środowiska i zasobów naturalnych*, PWE, Warszawa.