



Studium rozwoju strategicznego małych portów i przystani morskich w województwie pomorskim

Uchwała 693/221/09 Zarządu Województwa Pomorskiego

**Actia Forum Sp. z o.o.
Gdynia, grudzień 2009**

Spis treści

1. WPROWADZENIE	4
2. DIAGNOZA STANU MAŁYCH PORTÓW I PRYZYSTANI MORSKICH W POLSCE	7
2.1. PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA MAŁYCH PORTÓW I PRYZYSTANI MORSKICH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	8
<i>Infrastruktura portowa i zapewniająca dostęp od strony wody małych portów i przystani morskich</i>	10
<i>Plany rozwojowe dotyczące infrastruktury małych portów i przystani morskich</i>	18
<i>Infrastruktura transportu drogowego i kolejowego</i>	26
2.2. STAN PRAWNY NIERUCHOMOŚCI	37
<i>Nieruchomości – zagadnienia prawne</i>	37
<i>Infrastruktura – zagadnienia prawne</i>	41
<i>Specyfika stanu prawnego nieruchomości w wybranych portach i przystaniach</i>	43
2.3. AKTUALNA KONDYCJA FINANSOWA MAŁYCH PORTÓW MORSKICH	47
4. UWARUNKOWANIA ROZWOJU MAŁYCH PORTÓW I PRYZYSTANI	52
4.1. UWARUNKOWANIA GEOGRAFICZNE, PRZESTRZENNE I ŚRODOWISKOWE WRAZ Z ANALIZĄ POTENCJALNYCH OBSZARÓW NADAJĄCYCH SIĘ NA LOKALIZACJE NOWYCH MAŁYCH PORTÓW I PRYZYSTANI	52
4.2. OKREŚLENIE WPŁYWU ROZWOJU SPOŁECZNO - GOSPODARCZEGO KRAJU I REGIONU NA ROZWÓJ MAŁYCH PORTÓW I PRYZYSTANI MORSKICH	66
4.3. OKREŚLENIE WSPÓŁZALEŻNOŚCI ZACHODZĄCYCH POMIĘDZY MAŁYMI PORTAMI I PRYZYSTANIAMI MORSKIMI Z PODZIAŁEM WG ZASIĘGÓW ODDZIAŁYWANIA GEOGRAFICZNEGO (ZATOKA GDAŃSKA I PUCKA, PÓŁWYSEP HELSKI, MIERZEJA WIŚLANA) ORAZ WSPÓŁZALEŻNOŚCI: MAŁE PORTY A PORTY O PODSTAWOWYM ZNACZENIU DLA GOSPODARKI NARODOWEJ (GDAŃSK, GDYNIA)	71
4.4. WPŁYW PLANÓW ROZWOJOWYCH ZWIĄZANYCH Z REWITALIZACJĄ DROGI WODNEJ E-70 NA ROZWÓJ MAŁYCH PORTÓW MORSKICH	76
4.5. WPŁYW NADMORSKICH WOJEWÓDZTW OŚCIENNYCH (ZACHODNIOPOMORSKIE I WARMIŃSKO-MAZURSKIE) NA ROZWÓJ MAŁYCH PORTÓW I PRYZYSTANI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	80
5. OKREŚLENIE POTENCJAŁU ROZWOJU MAŁYCH PORTÓW MORSKICH I PRYZYSTANI	84
5.1. FUNKCJA HANDLOWO - PRZEŁADUNKOWA	85
5.2. FUNKCJA RYBACKA	89
5.3. FUNKCJA PRZEMYSŁOWA	97
5.4. FUNKCJA TURYSTYCZNA	101
5.5. INNE FUNKCJE	110
6. ANALIZA SWOT DLA SIECI MAŁYCH PORTÓW MORSKICH I PRYZYSTANI MORSKICH.	112
7. OKREŚLENIE SCENARIUSZY DLA ROZWOJU MAŁYCH PORTÓW MORSKICH, PRYZYSTANI I OBSZARÓW NADBRZEŻNYCH	117
7.1. POTENCJALNE MOŻLIWOŚCI ROZWOJU POŁĄCZEŃ ŻEGLUGOWYCH BAZUJĄCYCH NA INFRASTRUKTURZE PUNKTOWEJ MAŁYCH PORTÓW I PRYZYSTANI MORSKICH	117
7.2. POTENCJALNE MODELE RESTRUKTURYZACJI GOSPODARCZEJ I PRZESTRZENNEJ DOKONUJĄCE SIĘ W STREFIE NADBRZEŻNEJ I OKOŁO-PORTOWEJ	123
7.3. MODELE DYFUZJI INNOWACJI I PRZEDSIĘBIORCZOŚCI POWSTAJĄCE WOKÓŁ MAŁYCH PORTÓW I PRYZYSTANI	126
7.4. POTENCJALNE MIEJSCA KSZTAŁTOWANIA SIĘ NOWYCH OŚRODKÓW WZROSTU	129
<i>Struktura funkcjonalna sieci małych portów i przystani morskich</i>	130
<i>Rekomendacje dotyczące kierunków rozwojowych wybranych portów i przystani morskich</i>	135
8. ZARZĄDZANIE MAŁYMI PORTAMI MORSKIMI I PRYZYSTANIAMI – REKOMENDACJE	142
8.1. ŚCIEŻKI PEŁNEGO WYKORZYSTANIA ISTNIEJĄCYCH REGULACJI PRAWNYCH (M.IN. KOMUNALIZACJA)	142
8.2. OCENA ISTNIEJĄCYCH MOŻLIWOŚCI ORAZ OKREŚLENIE OPTIMALNEGO MODELU ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA MAŁYMI PORTAMI	151

8.3. OBSZARY POTENCJALNYCH ZMIAN W REGULACJACH PRAWNYCH DOTYCZĄCYCH MAŁYCH PORTÓW (NOWY PODZIAŁ KOMPETENCJI, ŚCIEŻKI KOMUNALIZACJI I REGIONALIZACJI)	154
--	-----

9. ZALECANE DZIAŁANIA WSPIERAJĄCE SAMORZĄD REGIONALNY WZGLĘDEM MAŁYCH PORTÓW MORSKICH I PRYZYSTANI W KONTEKŚCIE USTAWOWYCH KOMPETENCJI ADMINISTRACJI SAMORZĄDOWEJ WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	158
SPIS TABEL.....	161
SPIS RYSUNKÓW.....	162
ŹRÓDŁA INFORMACJI	163
ZAŁĄCZNIK 1. DOKUMENTY ŹRÓDŁOWE POWOŁUJĄCE PORTY I PRYZYSTANIE MORSKIE WOJ. POMORSKIEGO.....	167
ZAŁĄCZNIK 2. HARMONOGRAM KONSULTACJI.....	168
ZAŁĄCZNIK 3. ANALIZA POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO	169

1. Wprowadzenie

Przedstawione *Studium* prezentuje aktualny potencjał oraz najważniejsze, strategiczne kierunki rozwojowe małych portów i przystani morskich położonych w województwie pomorskim. Głównym celem tworzenia niniejszego opracowania jest wskazanie podstawowych funkcji, jakie spełniać będą porty i przystanie morskie w przyszłości. Zagadnienie to jest o tyle złożone, ponieważ współczesne małe porty i przystanie morskie funkcjonują w powiązaniu z wieloma aspektami działalności gospodarczej, takimi jak: transport, handel, przemysł, turystyka, czy rybołówstwo. Jednocześnie opracowanie odnosi się do takich kwestii, jak poziom, tempo i kierunki rozwoju gospodarczego i społecznego kraju i regionu, rozwój infrastruktury transportowej województwa (dróg, sieci kolejowych czy połączeń wodnych śródlądowych), czy też polityki Unii Europejskiej w odniesieniu do sektora rybołówstwa. Dlatego analiza posiada wieloaspektowy i wielowymiarowy charakter. Niniejsze Studium uwzględnia jednocześnie zapisy zawarte w głównych dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju istotnych obszarów gospodarowania oraz aspektów działalności realizowanych w województwie pomorskim, takich jak:

- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2013 roku;
- Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007 – 2020;
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego;
- Strategia Rozwoju Turystyki Województwa Pomorskiego na lata 2004 - 2013;
- Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007 - 2013” (PO Ryby 2007 - 2013);
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013 (POIS 2007 - 2013);
- Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka na lata 2007 - 2013 (POIG 2007 - 2013);
- Studium strategicznego rozwoju sieci lotnisk na terenie województwa pomorskiego do roku 2025;
- Regionalna strategia energetyki z uwzględnieniem źródeł odnawialnych w Województwie Pomorskim do roku 2025;
- Dokumenty planistyczne gmin nadmorskich ulokowanych w pasie nadbrzeżnym Województwa Pomorskiego;
- Dokumenty planistyczne Województw Zachodniopomorskiego i Warmińsko - Mazurskiego (strategie rozwoju, programy operacyjne, plany zagospodarowania przestrzennego).

W województwie pomorskim funkcjonuje obecnie 39 małych portów i przystani morskich. Szczególne znaczenie posiada zaś 11 lokalizacji, wśród których znajdują się

porty i przystanie morskie położone w: Ustce, Rowach, Łebie, Władystawowie, Helu, Jastarni, Kuźnicy, Pucku, Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej oraz Piaskach. W odniesieniu do niniejszych lokalizacji przeprowadzono szczegółową analizę stanu aktualnego oraz potencjału rozwojowego, a także zbadano najważniejsze aspekty ich działalności. Przedstawiono także przykłady dobrych praktyk pochodzących z pozostałych przystani zlokalizowanych w województwie (m.in. Sopotu, Górek Zachodnich, czy Dębek).

Opracowanie przygotowane zostało na zlecenie Zarządu Województwa Pomorskiego (uchwała 693/221/09) przez firmę Actia Forum z Gdyni. Firma zajmuje się zagadnieniami z obszaru *public relations*, organizacji konferencji międzynarodowych, a także doradztwa w obszarze transportu, turystyki i energetyki. Zespół autorski składał się z czterech osób, w tym:

1. dr Maciej Matczak – starszy konsultant Actia Forum, Akademia Morska w Gdyni - kierownik projektu,
2. dr Daniel Kaszubowski – adiunkt Politechnika Gdańska,
3. Jacek Kalinowski – adwokat,
4. Bogdan Ołdakowski – prezes zarządu Actia Forum.

W przygotowaniu niniejszego opracowania wykorzystano następujące metody badawcze: wywiady bezpośrednie (konsultacje), analizę dokumentów źródłowych oraz analizę porównawczą, analizę SWOT oraz prognostyczną metodę delficką.

Kluczowym elementem badania było przeprowadzenie szerokiego zakresu konsultacji, który obejmował następujące grupy osób (harmonogram wizyt konsultacyjnych znajduje się w Załączniku 2):

- Przedstawicieli odpowiednich departamentów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego;
- Przedstawicieli Powiatów, Gmin i miast nadmorskich;
- Reprezentantów podmiotów funkcjonujących w portach i przystaniach morskich (urzędy morskie, przedsiębiorstwa zarządzające terenami i prowadzące działalność gospodarczą);
- Ekspertów branżowych (głównie z dziedziny turystyki i rybołówstwa).

Wskazane powyżej instytucje oraz podmioty dostarczyły jednocześnie niezbędnych informacji i danych koniecznych do sporządzenia niniejszego dokumentu. Analiza wykorzystuje także szeroki zakres źródeł informacji wtórnych, a w szczególności dane statystyczne GUS, informacje z Morskiego Instytutu Rybackiego oraz Instytutu Turystyki, publikacje i raporty dotyczące poszczególnych zagadnień.

2. Diagnoza stanu małych portów i przystani morskich w Polsce

Pomimo faktu, iż pojęcie małego portu i przystani morskiej występuje w ustawie regulującej działalność portową w Polsce¹, brak jest jednoznacznej definicji tego typu obiektów. Większość klasyfikacji odnosi się bowiem do ich aspektu techniczno – przestrzennego, podkreślając transportowy charakter realizowanej tam działalności. Zgodnie z cytowaną ustawą, pod pojęciem portu i przystani morskiej rozumie się bowiem akweny i grunty oraz związaną z nimi infrastrukturę portową². Transportowy charakter działalności wynika także z regulacji europejskich. Zgodnie z decyzją 1692/96/WE porty morskie UE podzielono na trzy kategorie: A, B i C, w których czynnikiem różnicującym jest poziom obrotów ładunkowych (pasażerskich)³. Zgodnie z przedstawioną klasyfikacją, polskie małe porty i przystanie morskie powinny być zaliczone do kategorii B lub C. W praktyce jednak, dewaluacja funkcji transportowej realizowanej w małych portach i przystaniach morskich w Polsce powoduje konieczność nowego spojrzenia na ich rolę w rozwoju gospodarczym regionów nadmorskich. Realizacja funkcji turystycznych lub rybackich nie posiada bowiem odzwierciedlenia w powyższej klasyfikacji, a często decyduje o znaczeniu i potencjale rozwojowym poszczególnych portów lub przystani.

Brak jest również formalnego, jasnego określenia różnic pomiędzy małymi portami, a przystaniami. Bazując na dotychczasowych doświadczeniach praktyki gospodarczo – administracyjnej wskazać można następujące charakterystyki tego typu obiektów:

- Mały port (port morski) – wielofunkcyjna struktura gospodarczo – przestrzenna posiadająca znaczenie regionalne oraz lokalne, powołana⁴ na mocy decyzji właściwego ministra do spraw gospodarki morskiej.
- Przystań morska – mała, jednofunkcyjna struktura gospodarcza, powołana decyzją dyrektora właściwego urzędu morskiego.

Jako kluczowy okazuje się więc, w tym wypadku, element administracyjny, bowiem zakres funkcjonalny działalności portów i przystani uległ w ostatnich latach istotnym przekształceniom. Tego typu rozróżnienie będzie wykorzystywane w niniejszym opracowaniu (zestawienie odpowiednich aktów prawnych i decyzji znajduje się w Załączniku 1).

¹ Ustawa o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 roku wraz z późniejszymi zmianami. Dz.U. Nr 110 z 2002 r., poz. 967.

² Małe porty polskiego wybrzeża. Uwarunkowania i perspektywy ich rozwoju. Red. A.S. Grzelakowski, K. Krośnicka. Wyd. AM w Gdyni, Gdynia 2007 r., s. 14.

³ Kategoria A – min. 1,5 mln ton lub 200 tys. pasażerów, Kategoria B – min. 0,5 mln ton lub 100 – 200 tys. pasażerów, Kategoria C – pozostałe o znaczeniu regionalnym, usytuowane na wyspach, w regionach peryferyjnych i odległych od centrów gospodarczych.

⁴ Określenie granic portu

2.1. Podstawowa charakterystyka małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego

W Polsce funkcjonuje obecnie 66 małych portów i przystani morskich, z czego 40 to typowe przystanie morskie, a 26 to małe porty. Tym samym, poziom gęstości występowania tego typu obiektów na polskim wybrzeżu określić można jako średni (dwukrotnie mniejszy w porównaniu z takimi państwami jak: Niemcy, Szwecja, Dania czy Finlandia)⁵. Wśród województw mających dostęp do akwenu Morza Bałtyckiego znajdują się województwa: zachodniopomorskie, pomorskie oraz warmińsko – mazurskie. W przypadku dwóch pierwszych województw szczególne miejsce w działalności oraz przyszłym rozwoju regionu ma gospodarka morska, w tym porty i przystanie morskie. Wiąże się to z funkcjonowaniem na tych obszarach portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) ale także z występowaniem tam małych portów i przystani morskich położonych bezpośrednio lub bardzo dobrze skomunikowanych z Morzem Bałtyckim.

W województwie pomorskim funkcjonuje 39 małych portów i przystani morskich, z czego 9 lokalizacji to małe porty (Ustka, Rowy, Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Puck, Kąty Rybackie, Krynica Morska), natomiast w pozostałych lokalizacjach funkcjonują przystanie morskie o ograniczonym zakresie działalności. Miejsca te położone są w siedmiu powiatach (miastach na prawach powiatu) i 13 gminach (lub gminach miejskich).

Z punktu widzenia podziału administracyjnego, na terenie województwa znajdują się porty i przystanie podległe dyrektorom Urzędu Morskiego w Słupsku (Ustka, Rowy, Łeba) oraz Urzędu Morskiego w Gdyni (pozostałe porty i przystanie). Ważny podział stanowi również występowanie czterech podstawowych obszarów funkcjonalno - przestrzennych skupiających małe porty i przystanie województwa. Są to:

1. Porty i przystanie otwartego morza (zlokalizowane od Ustki do Władysławowa);
2. Porty i przystanie Półwyspu Helskiego i Zatoki Puckiej;
3. Przystanie Trójmiasta;
4. Porty i przystanie Mierzei Wiślanej.

Pierwsza grupa składa się z portów i przystani położonych nad otwartym morzem. Na szczególną uwagę zasługują tutaj porty w Ustce, Rowach, Łebie i Władysławowie. W ośrodkach tych charakterystyczny jest wysoki stopień rozwoju infrastruktury, co związane jest z koniecznością zapewnienia odpowiednich warunków nawigacyjnych dla stacjonujących tam jednostek, a także z przeciwdziałaniem zjawisku przesuwania się w kierunku wschodnim potoku rumowiska wzdłuż brzegowego. Są to jednocześnie jedne z największych obszarowo małych portów województwa. W przypadku tej grupy portów i przystani, istotny jest także niski potencjał gospodarczy regionalnego zaplecza portowego przy jednocześnie wysokim potencjale turystycznym terenów portowych (m.in. parki

⁵ Małe porty polskiego wybrzeża. Uwarunkowania i perspektywy ich rozwoju. Red. A.S. Grzelakowski, K. Krońska. Wyd. AM w Gdyni, Gdynia 2007 r., s. 7.

narodowe, obszary chronione, uzdrowiska). Wskazaną grupę portów uzupełniają plażowe przystanie łodzi rybackich (w praktyce jednak jedynym funkcjonującym ośrodkiem tego typu jest przystań w Dębках).

Tabela 1. Małe porty i przystanie morskie województwa pomorskiego.

POWIAT	GMINA/MIASTO	PORT/PRYZSTAŃ
Słupski	Ustka Gmina	Port Rowy
	Ustka Miasto	Port Ustka
Lęborski	Łeba Gmina Miejska	Port Łeba
Pucki	Krokowa Gmina	Przystań Dębki
	Władysławowo Miasto	Port Władysławowo
		Przystań Chałupy I (Morze)
		Przystań Chałupy II (Zatoka)
		Przystań Chłapowo
		Przystań Karwia
	Jastarnia Miasto	Przystań Jastarnia I
		Port Jastarnia (Jastarnia II)
		Przystań Jastarnia III
		Przystań Kuźnica II (Zatoka Gdańska)
	Hel Miasto	Port Hel
	Puck Gmina	Przystań Swarzewo
		Przystań Osłonino
	Puck Miasto	Port Puck
Kosakowo Gmina	Przystań Mechelinki	
	Przystań Rewa I	
	Przystań Rewa II	
Gdynia	Gdynia Miasto	Przystań Oksywie
		Przystań Obłuże
		Przystań Orłowo
		Przystań „Marina Gdynia”
Gdańsk	Gdańsk Miasto	Przystań Górki Zachodnie
		Przystań Górki Wschodnie
		Przystań Świbno
		Przystań Jelitkowo
Sopot	Sopot Miasto	Przystań Sopot
		Przystań „Molo” Sopot
Nowodworski	Stegna Gmina	Przystań Jantar
		Przystań Stegna
	Sztutowo Gmina	Port Kąty Rybackie I (Zalew Wiślany)
		Przystań Kąty Rybackie II (Morze)
	Krynica Morska Miasto	Port w Krynicy Morskiej
		Przystań Krynica Morska
Przystań Nowa Karczma		
		Przystań Piaski

Źródło: Opracowanie własne

Drugą grupę małych portów i przystani morskich stanowią ośrodki położone na Półwyspie Helskim i w Zatoce Puckiej (m.in. Jastarnia, Kuźnica, Hel, Puck). Obszar ten posiada szczególne znaczenie dla aktywności turystycznej (sporty wodne), a porty i przystanie są jednocześnie miejscem stacjonowania floty rybackiej. Szczególnie istotne jest w tym wypadku, także położenie geograficzne oraz związane z tym problemy z dostępnością do portów od strony lądu (pomijając port w Pucku).

Do trzeciej grupy zaliczyć można przystanie Trójmiasta, wśród których dominuje funkcja turystyczna (mariny jachtowe, bliskość lokalnych atrakcji turystycznych), jak również ograniczona funkcja rybacka. Bliskie sąsiedztwo portów w Gdańsku i Gdyni powoduje jednocześnie brak znaczenia przeładunkowego oraz handlowego tych lokalizacji.

W przypadku portów i przystani położonych na Mierzei Wiślanej mówić można o dwóch typach lokalizacji. Plażowe przystanie łodziowe położone nad otwartym morzem oraz porty i przystanie zlokalizowane nad Zalewem Wiślanym, które posiadają szczególne znaczenie w żegludze wewnętrznej (łącznie z obsługą jednostek żeglugi wodnej śródlądowej).

Z uwagi na ograniczony zakres opracowania oraz chęć przedstawienia wyczerpująco szczegółowych informacji dotyczących analizowanych zagadnień, autorzy Studium skoncentrowali swoją uwagę na małych portach morskich, uzupełniając analizę o przystań w Kuźnicy i Nowej Karczmie. Jako podstawową przesłankę, wynikającą ze zdefiniowanego celu sporządzenia dokumentu (przyszła struktura funkcjonalna), przeanalizowano te porty i przystanie, w których mogą następować zmiany występujących tam funkcji portowych. Jednocześnie są to największe jednostki wśród pomorskich małych portów i przystani morskich, dysponujące rozbudowaną infrastrukturą portową (hydrotechniczną) i dostępową. Tym samym dokument nie odnosi się bezpośrednio do przystani plażowych oraz innych miejsc obsługi jednostek pływających.

Infrastruktura portowa i zapewniająca dostęp od strony wody małych portów i przystani morskich

Podstawowym elementem decydującym o bieżących możliwościach usługowych małych portów i przystani morskich oraz o ich potencjale rozwojowym jest infrastruktura portowa⁶. W tabeli 2 przedstawiono podstawowe parametry wybranych małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego. Wskazane lokalizacje posiadają w granicach portów i przystani łącznie 12,3 km nabrzeży portowych, 177,3 ha powierzchni lądowej oraz 69,8 ha powierzchni wodnej.

Można więc wskazać, że łącznie małe porty i przystanie województwa dysponują podobnym potencjałem w zakresie długości nabrzeży i powierzchni, jak jeden krajowy port morski o podstawowym znaczeniu! Ważnym aspektem analizy infrastruktury portowej małych portów i przystani morskich, oprócz aspektu ilościowego, jest także jej jakość rozumiana jako występujące tam parametry i wyposażenie (jakość użytkowa), a także jako aktualny stan techniczny budowli (jakość techniczna).

⁶ Infrastruktura portowa to znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, związane z funkcjonowaniem portu, przeznaczone do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań określonych w ustawie.

Tabela 2. Podstawowe parametry infrastruktury portowej wybranych małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego.

Lp.	Port/przystań	Długość nabrzeży (metry)	Powierzchnia lądowa portu (ha)	Powierzchnia wodna portu (ha)	Głębokość (metry)
1	Ustka	2 343,4	19,0497	10,4516	1,4 – 6,0
2	Rowy	612,9	4,9180	1,4920	2,0
3	Łeba	2 787,3	16,4550	9,0501	2,5 - 4,0
4	Władysławowo	2 371,5	75,5590	11,4374	4,0 - 6,0
5	Hel	1 934,0	8,9625	9,5524	4,5 – 7,0
6	Jastarnia	658,1	28,1160	10,7100	3,8 - 5,0
7	Kuźnica	92,0	0,7050	-	3,5
8	Puck	258,7	5,4684	1,8191	2,8 - 3,5
9	Kąty Rybackie	405,0	3,6960	10,7100	1,5 - 2,0
10	Krynica Morska (+Nowa Karczma)	838,3	14,4072	4,5708	1,5 - 2,0
Razem:		12 301,2	177,3368	69,7934	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Małe porty polskiego wybrzeża. Uwarunkowania i perspektywy ich rozwoju*. Red. A.S. Grzelakowski, K. Krośnicka. Wyd. AM w Gdyni, Gdynia 2007 r.; Materiały Urzędu Morskiego w Słupsku, Materiały Urzędu Morskiego w Gdyni.

Drugim z omawianych elementów jest infrastruktura dostępowa od strony morza do małych portów i przystani morskich. Podstawowymi elementami i urządzeniami wchodzącymi w skład tejże infrastruktury są: tory podejściowe, falochrony, stałe oraz pływające znaki nawigacyjne. Za utrzymanie odpowiednich parametrów infrastruktury dostępowej odpowiadają właściwe urzędy morskie (tabela 3).

Tabela 3. Infrastruktura zapewniająca dostęp do wybranych małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego.

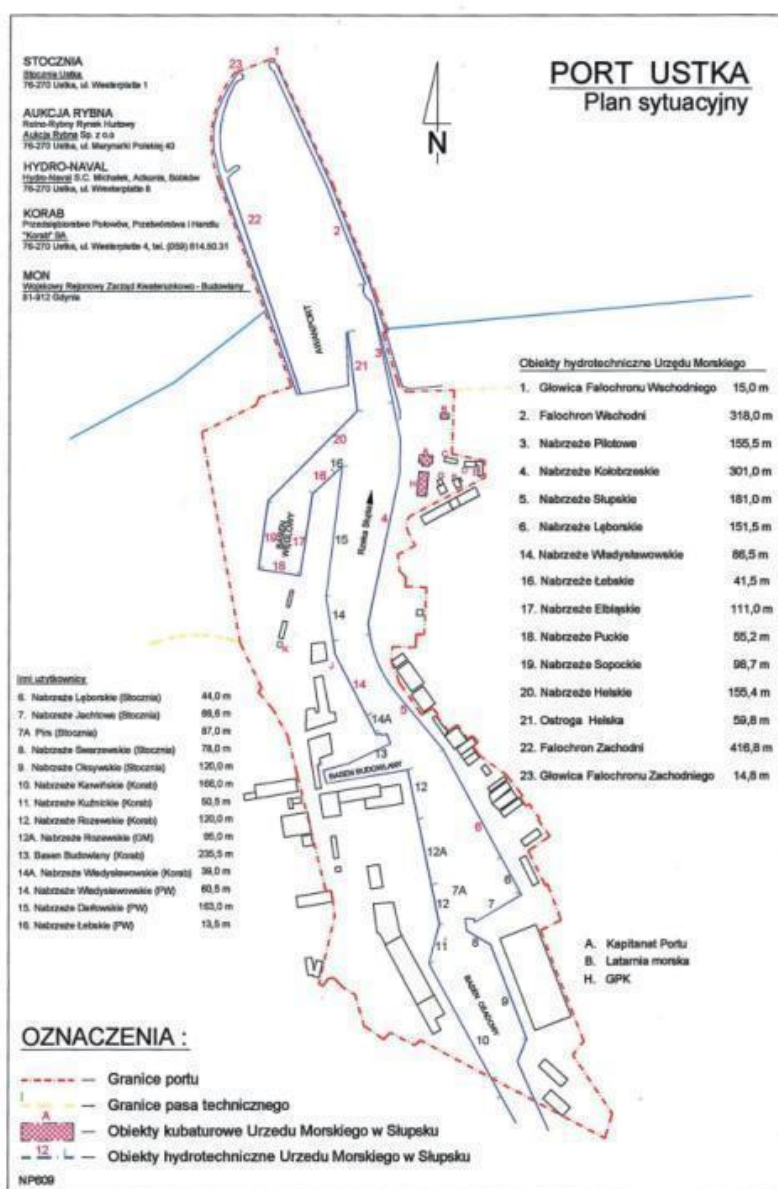
Lp.	Port/przystań	Tor podejściowy			Falochrony	Stale znaki nawigacyjne	Pływające znaki nawigacyjne
		dł.	szer.	głęb.			
1	Ustka	926	60	6,5	764,6	-	-
2	Rowy	200	20	2,0	-	-	-
3	Łeba	926	40	3,5	529,8	-	-
4	Władysławowo	700	60	7,0	829,8	5 szt.	2 szt.
5	Hel	370	60	7,0	710	2 szt.	1 szt.
6	Jastarnia	980	50	5,0	172	6 szt.	7 szt.
7	Kuźnica	1 750	30	3,5	-	2 szt.	4 szt.
8	Puck	1 570	30	2,8	182	5 szt.	10 szt.
9	Kąty Rybackie	1 330	40	1,5	-	4 szt.	12 szt.
10	Krynica Morska (b. rybacki)	1 050	35	1,5	-	6 szt.	12 szt.
	Krynica Morska (b. pasażerski i jachtowy)	1 650	40	2,0	-		
	Krynica Morska (Nowa Karczma)	1 120	40	2,0	-		7 szt.

Źródło: Materiały Urzędu Morskiego w Gdyni, Materiały Urzędu Morskiego w Słupsku.

Poniżej przedstawiono kluczowe elementy związane z infrastrukturą portową i

dostępową od strony lądu do wybranych małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego. Jednocześnie wskazano najważniejsze koncepcje, plany i projekty inwestycyjne związane z rozwojem tejże infrastruktury.

Pierwszym z omawianych portów jest **Ustka**, usytuowany wzdłuż kanału portowego, będącego obudową ujściowego odcinka rzeki Słupi. Od południa część wodna portu ograniczona jest dwoma mostami (kołowym i kolejowym), których prześwit uniemożliwia eksploatację wyżej położonych akwenów. Na wschodnim brzegu rzeki znajduje się wydzielony pirsem Basen Zimowy, wyposażony w slip do wciągania i wodowania jednostek. Na zachodnim brzegu rzeki zlokalizowany jest Basen Budowlany oraz Basen Węglowy.



Rysunek 1. Plan portu Ustka.

Źródło: *Małe porty i przystanie morskie polskiego wybrzeża. Uwarunkowania i perspektywy ich rozwoju.*
Red. A.S. Grzelakowski, K. Krośnicka, Wyd. AM Gdynia 2007 r., s. 63, za Urząd Morski w Słupsku.

Basen Węglowy oddzielony jest od nurtu Słupi pirsem z Nabrzeżami Darłowskim,

łębskim i Elbląskim. Awanport ograniczony jest przebiegiem falochronów kierujących. Między nasadą Falochronu Zachodniego a Ostrogą Helską znajduje się betonowa pochylnia. Przestrzeń między Ostrogą Helską a naprzeciwległym Nabrzeżem Pilotowym jest najwęższym miejscem Kanału Portowego (28 m), gdzie zainstalowana jest zapora przeciwolejowa. W awanporcie znajduje się dalba dewiacyjna dla jednostek do 26,0 m długości. Szerokość wejścia do portu wynosi 40,5 m, głębokość 6,0 m. Na torze wodnym w awanporcie utrzymywana jest głębokość 5,5 m. Do portu mogą zawijać jednostki o zanurzeniu do 4,5 m (przy średnim stanie wody). Ze względu na konieczność obracania się statków w kanale portowym (przy Kapitanacie Portu) długość statku nie może przekraczać 58 m, a szerokość 11,5 m. Stan infrastruktury portowej wymaga znacznych nakładów finansowych na remont i przebudowę falochronów oraz nabrzeży. Aktualnie przygotowane zostały pełne dokumentacje w zakresie przeprowadzenia remontów nabrzeży: Słupskiego, Lęborskiego, Władysławowskiego oraz Kołobrzeskiego. Rozpoczęcie robót związanych z modernizacją i remontem niniejszych nabrzeży z udziałem środków unijnych planuje się w latach 2010 – 2012. Szacowany koszt robót określa się na około 3 mln zł⁷.

Infrastruktura dostępowa do portu w Ustce składa się z toru wodnego o długości 926 m i głębokości 6,5 m. Podstawowym problemem związanym z dostępem od strony morza jest występowanie silnych prądów wzdłużbrzegowych, które powodują szybkie przepływanie toru podejściowego. W związku z tym konieczne jest regularne podczyszczanie samego toru jak i akwenów w porcie.

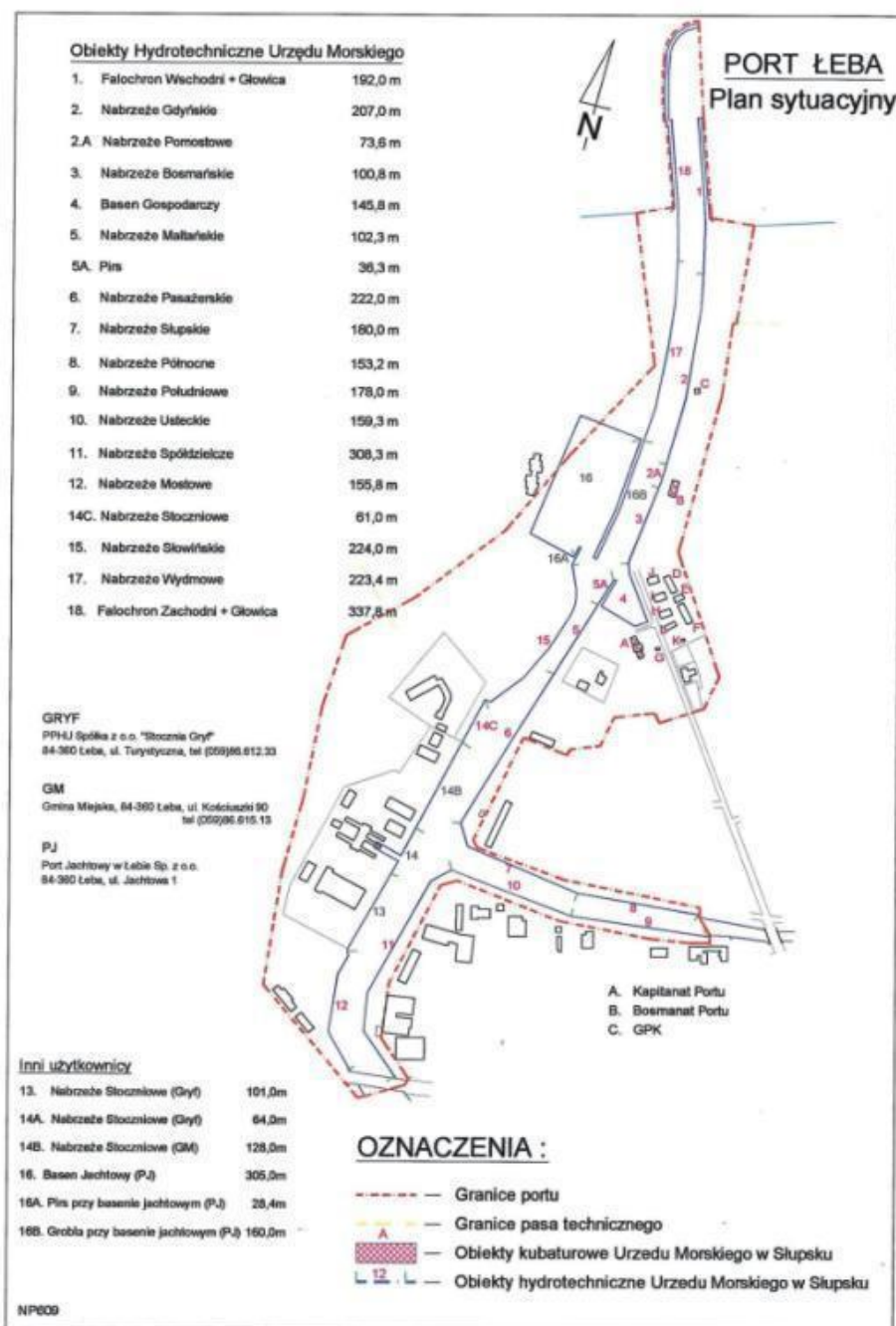
Port w **Rowach** jest położony na ujściowym odcinku rzeki Łupawy, który odchodzi od jeziora Gardno do Morza Bałtyckiego. Wejście do portu ma szerokość 12 m, zwężając się do 6-7 m. Po obu brzegach rzeki istnieją nabrzeża o łącznej długości ponad 600 m. Głębokość wzdłuż nabrzeży rybackich wynosi około 2 m. Port posiada slip remontowy z dwoma ręcznymi windami do jego obsługi. Stan infrastruktury portowej ocenia się jako dobry. W latach 2004 – 2007 zmodernizowano i wyremontowano wszystkie nabrzeża oraz falochrony i dalby. Nakłady poniesione na te prace wyniosły 4.050 tys. zł. W najbliższych latach planuje się tylko prace związane z przeglądami okresowymi wraz z konserwacją bieżącą⁸. Dostęp do portu umożliwi tor podejściowy o długości 200 metrów i głębokości 2,0 m. Oznacza to istotne ograniczenie możliwości obsługi większych jednostek w porcie w Rowach, nawet turystycznych. Jednocześnie port ten, podobnie jak inne położone nad otwartym morzem narażony jest na zjawisko przepływania toru podejściowego, co powoduje konieczność okresowych prac bagrowniczych.

Port w **Łebie** położony jest w ujściowym odcinku rzeki Łeby. Podstawowymi rejonami portu są: tor podejściowy, kanały rzek Łeby (długości 1300 m) i Chełst (długości 400 m), oraz Basen Jachtowy i Basen Gospodarczy. Wejście do portu tworzą dwa falochrony kierujące, Falochron Wschodni oraz wydłużony w ostatnich latach Falochron

⁷ Informacja: Urząd Morski w Słupsku (20.09.2009)

⁸ Informacja: Urząd Morski w Słupsku (20.09.2009)

Zachodni. Oba falochrony pełnią także rolę mola spacerowego dla turystów. Statek mogący zawinąć do portu w Łebie może posiadać długość do 40 m i szerokość do 10 m. Na wschodnim brzegu, na odcinku od nasady falochronu do Basenu Gospodarczego, znajdują się bosmanat portu oraz punkt kontroli granicznej. Dalej znajduje się Nabrzeże Maltańskie, które jest przystanią dla jednostek operacyjnych (znajduje się tutaj baza SAR'u).



Rysunek 2. Plan portu w Łebie

Źródło: *Małe porty i przystanie morskie polskiego wybrzeża. Uwarunkowania i perspektywy ich rozwoju.*
Red. A.S. Grzelakowski, K. Krośnicka, Wyd. AM Gdynia 2007 r., s. 63, za Urząd Morski w Słupsku.

Sąsiednie Nabrzeże Pasażerskie służy postojowi jednostek rybackich. Na końcowym odcinku kanału Łeby (tzw. Basen Przemysłowy) zlokalizowane jest

Przedsiębiorstwo Produkcyjno Handlowe MORFISH Sp. z o.o.. Na kanale rzeki Chełst (tzw. Basen Rybacki) stacjonują głównie kutry, łodzie rybackie i sezonowo jednostki pasażerskie. Zachodni brzeg wykorzystywany jest w południowym fragmencie przez działalność stoczniową (stocznia remontowa „Gryf”), w północnym natomiast przez marinę żeglarską. Aktualnie środkowy odcinek zachodniego brzegu - Nabrzeże Słowińskie jest odbudowywany (szacowany koszt 3.000 tys. zł), co umożliwi w przyszłości zagospodarowanie przyległego terenu (rozbudowa części lądowej mariny). Prace te służą jednocześnie uregulowaniu zjawisk hydrodynamicznych na kanale portowym (przeciwdziałanie wnoszeniu materiału dennego na teren akwatorium mariny jachtowej). W Basenie Jachtowym mieści się marina posiadająca 120 stanowisk (Port Jachtowy Łeba Sp. z o.o.), która oddzielona jest od nurtu rzeki dwoma pirsami.

Dostęp do portu w Łebie zapewniany jest przez tor podejściowy o długości 926 metrów i głębokości 6,5 metra. Również w tym wypadku silne zjawiska wzdłużbrzegowe powodują częste przepływanie wejścia do portu, a jednocześnie są przyczyną podmywania okolicznych plaż. Co więcej, port narażony jest także na odkładanie się materiału dennego przenieszonego rzekami z pobliskich jezior. Jest to szczególnie istotne po wystąpieniu tzw. cofki. W efekcie zjawiska, materiał denny przenoszony jest do basenu jachtowego powodując silne przepływanie akwenu. Co istotne jest to pośrednio spowodowane błędami projektowymi, które aktualnie próbuje się usuwać modernizując Nabrzeże Słowińskie.

W ostatnich latach poniesiono znaczne nakłady na modernizację i remonty infrastruktury portowej, w tym: Nabrzeża Północnego, Nabrzeża Słupskiego, Nabrzeża Południowego, Nabrzeża Steckiego oraz przebudowano wejście do portu (2001 rok).

Wejście do portu **Władysławowo** osłaniają dwa falochrony: Północny o długości 620 m i Wschodni o długości 340 m. W 2008 roku zakończona została modernizacja Falochronu Północnego (inwestycja finansowana w ramach SPO „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004 – 2006”⁹). Wewnątrz, port złożony jest z trzech basenów: Wejściowego, Wewnętrznego oraz Stoczniowego. Wewnątrz portu znajduje się pirs, którego zadaniem jest oddzielenie części stoczniowej od rybackiej i transportowej, a także zabezpieczenie przed falowaniem. Głębokości w porcie wahają się w granicach 4,0 – 6,0m. W porcie działa stocznia remontowa, zakłady przetwórstwa ryb, fabryka lodu łuskowego i mączki rybnej. W stoczni istnieje wyciąg dla jednostek o długości do 30 m i nośności do 220 ton (slip poprzeczny) z 14 stanowiskami remontowymi. Obiekty stoczniove zajmują tereny o powierzchni ok. 3,3 ha i zlokalizowane są we wschodniej części portu. W porcie znajdują się place składowe, bocznica kolejowa, dźwig samojezdny (18 ton) oraz pochylnia dla jachtów o długości do 12 m. We Władysławowie znajduje się również brzegowa stacja ratownicza SAR oraz morskie przejście graniczne. Wszystkie nabrzeża portowe stanowią własność przedsiębiorstwa PPIUR Szkuner Sp. z o.o.. Infrastruktura hydrotechniczna portu

⁹ <http://www.umgdy.gov.pl/pium/fundusze/podglad?kod=p915pdddu2.z87m0xddu1> (20.09.2009)

(nabrzeża i falochrony) zostały poddane modernizacji w ramach centralnie finansowanej inwestycji w latach 1987 – 1997.

Do portu we Władysławowie wiedzie tor podejściowy o długości 700 m i głębokości 7,0 m. Silne prądy wzdłużbrzegowe powodują zjawisko przepływania wejścia do portu, co wymaga prowadzenia regularnych prac pogłębiarskich. Wydobyty materiał odkładany jest zaś, poprzez stanowisko refulatora i rurę refulacyjną na okoliczną plażę.

Na **Helu** funkcjonują dwa niezależne od siebie porty: rybacko – handlowo – pasażerski (pozostający w obszarze zainteresowania niniejszego Studium) oraz port wojenny. Pierwszy z nich zlokalizowany jest u nasady Mierzei Helskiej, od strony Zatoki Puckiej. Port otoczony jest dwoma falochronami: Południowym (o długości 180 m) oraz Zachodnim (615 m). Falochron Południowy został niedawno przebudowany i odtworzono jego obrzut kamienny. Wody wewnętrzne podzielone są przez trzy pirsy: Rybacki, Kaszubski i Wewnętrzny. Dzięki temu powstały w porcie trzy obszary obsługi: basen wyładunkowo – manewrowy (zewnętrzny), basen wewnętrzny wyładunkowy oraz basen jachtowy. Basen zewnętrzny, który z uwagi na występujące tam falowanie przeznaczony jest do postoju większych jednostek, posiada wejście o szerokości 80 m, które jednocześnie jest wejściem do całego portu. We wschodnim jego narożniku przewiduje się miejsce na ewentualną rampę pływającą, która w przyszłości mogłaby umożliwić cumowanie promu samochodowego. Basen wyładunkowy (Nabrzeże Wyładunkowe) stanowi obecnie miejsce postoju i obsługi jednostek rybackich, ale docelowo ma służyć obsłudze ruchu pasażerskiego. Marina na Helu zlokalizowana jest w Basenie Jachtowym, dysponującym 35 stanowiskami postojowymi. Infrastruktura hydrotechniczna portu Hel (falochrony i nabrzeża) została poddana gruntownej odbudowie w latach 1987 – 2004 (łącznie koszt 56 mln zł), dlatego też można stwierdzić, iż aktualnie znajduje się w dobrym stanie. Podejście do portu wyznaczone jest względnie krótkim, 370 metrowym torem o głębokości 7,0 m.

Portem, w którym w ostatnich latach przeprowadzono szeroki program inwestycyjny jest **Jastarnia**. W ramach SPO Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004 – 2006 zrealizowano inwestycję: „Rozbudowa przystani rybackiej z zapleczem remontowym w porcie w Jastarni”, w ramach którego zrealizowano: modernizację oraz budowę nabrzeża w części remontowej portu, budowę 130 m pirsu pływającego dla statków rybackich, zakup bramownicy samojazdnej (tzw. traveliftu) oraz budowę pirsów pod bramownicę oraz pochylni z rampą, instalację żurawia o nośności 5 t, wyburzenie starych zabudowań oraz budowę trzech budynków (sieciarni, budynku warsztatowego oraz budynku składowania odpadów). Ponadto, zagospodarowano tereny w części remontowej portu oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie (stanowiska do remontu oraz zimowania kutrów, mycia kadłubów, odbioru wód zaolejonych oraz ścieków z kutrów, parking, drogi wewnętrzne, chodnik, zieleń), a także wyposażono budynki w niezbędny sprzęt, narzędzia oraz meble. Jednocześnie, w ramach tego samego programu, zmodernizowano Nabrzeże Zachodnie, Nabrzeże Łódzkie oraz zbudowano pomost cumowniczy. Sam basen portowy

oddzielony jest od Zatoki Puckiej dwoma falochronami: Zachodnim (o długości 200 m) oraz Wschodnim (o długości 80 m). Głębokość basenu portowego wynosi od 2,0 do 5,0 m. Wschodnie nabrzeże portu, użytkowane przez jednostki turystyczne i rybackie ma długość 310 m, zachodnie (rybackie) 300 m. W basenie portowym, oprócz pirsu pływającego znajdują się dwa mniejsze pomosty cumownicze dla jachtów. W północnej części portu znajduje się pomost dla promów pasażerskich o długości 50 m. Dostęp od strony wody do portu w Jastarni odbywa się torem podejściowym (980 m) o głębokości 5 m. Z uwagi na zatokowe położenie toru podejściowego i względnie stabilny stan wody nie ma problemu z utrzymaniem parametrów toru wodnego do portu.

Przystanią, która zlokalizowana jest w niewielkiej odległości od Jastarni jest **Kuźnica**. Obecnie przystań ta stanowi jedno nabrzeże o długości 92 metrów wychodzące na wody Zatoki Puckiej wykorzystywane jedynie przez jednostki rybackie. Do przystani wiedzie tor podejściowy o długości 1750 metrów i głębokości 3,5 m.

Kolejnym portem położonym w Zatoce Puckiej jest **Puck**. Port ten składa się z dwóch rozdzielonych plażą miejską obszarów (tzw.): przystani rybackiej oraz mariny jachtowej. Jest tym samym bazą floty rybackiej, miejscem uprawiania żeglugi turystycznej, a jednocześnie ważnym ośrodkiem sportów wodnych. Z uwagi na dostęp do relatywnie płytkiego, obszernego oraz charakteryzującego się korzystnym układem wiatrów akwenu stanowi on dogodne miejsce dla organizacji regat m.in. jachtów mieczowych w klasach olimpijskich. W części rybackiej znajduje się prostokątny basen z trzema nabrzeżami o łącznej długości 181 metrów i głębokości 2,5 – 3,5 m. U nasady basenu znajduje się także pomost pływający (spełniający funkcję falochronu). W części jachtowej, port w Pucku składa się z basenu jachtowego ograniczonego od strony wschodniej falochronem, który wykorzystywany jest jako miejsce postojowe dla jednostek turystycznych, a od strony zachodniej ogólnodostępnym pirem dla pieszych. Wewnątrz basenu znajdują się jeszcze dwa pomosty cumownicze. Łączna pojemność basenu jachtowego to 42 jednostki. Oprócz wskazanych wyżej basenów portowych istnieją także dwa małe baseny (w kierunku północno – zachodnim, pozostałość po dawnym lotnisku nadmorskim). Z uwagi na zły stan budowli hydrotechnicznych tylko jeden z nich jest dostępny dla żeglugi. Dostęp od strony morza do portu realizowany jest poprzez długi, ponad 1,5 km tor podejściowy o głębokości 2,8 m. Jest to istotny czynnik ograniczający możliwość wykorzystania portu przez większe jednostki pływające.

Portem położonym nad Zalewem Wiślanym są **Kąty Rybackie**. Posiada on obecnie jeden główny basen portowy (Północny) z trzema nabrzeżami (Wschodnie, Zachodnie, Północne) wyposażonymi w slip i żuraw (200 kg) oraz dodatkowy Basen Zachodni z jednym betonowym nabrzeżem. Głębokości w porcie wahają się od 1,5 – 2,0 metrów. Do portu prowadzi dobrze oznakowany tor podejściowy o długości 1330 m i głębokości 1,5 m.

Nad Zalewem Wiślanym położony jest także port **Krynica Morska**, w skład którego wchodzi dwa baseny: Wschodni (tzw. porty jachtowy) oraz Zachodni (tzw. port rybacki). W Krynicy funkcjonuje ponadto przystań plażowa nad otwartym morzem. Infrastruktura portu rybackiego obejmuje jeden basen o długości 90 m i szerokości 20 m, który w całości wykorzystywany jest przez jednostki rybackie. Do tej części portu wiedzie tor wodny o długości 1 km i głębokości 1,5 metra. Z powodu niewielkiej głębokości toru, istnieje ograniczona możliwość wykorzystania tej części portu do innych celów.

Dużo bardziej rozbudowana jest druga część – port jachtowy. Składa się on z trzech zasadniczych obszarów: nowego portu jachtowego (pozostającego w gestii gminy), pirsu pasażerskiego o długości 100 m oraz starego portu jachtowego, który aktualnie jest nieużytkowany. Nowy port jachtowy posiada wymiary 250 m na 160 m i jest podzielony wewnątrz trzema pirsami (największy basen jachtowy na Zalewie). Z uwagi na szeroki dostęp do otwartego akwenu, problemem w tej części portu jest relatywnie duże falowanie utrudniające postój jednostkom. Port jachtowy nie jest wyposażony w pływające pomosty, a cumowanie odbywa się bezpośrednio do nabrzeża (prostopadle lub równolegle). Pirs pasażerski jest miejscem obsługi statków pasażerskich (regularne sezonowe połączenia promowe), a jednocześnie dobijają tutaj inne, większe jednostki (np. Pchacze). Po zachodniej stronie pirsu znajduje się stary port jachtowy, który jest obecnie wyłączony z eksploatacji. Posiada on 120 metrowe Nabrzeże Jachtowe (zdemastowane nabrzeże skarpowe) od strony wschodniej, oraz zarośnięte trzcinami nabrzeża Wschodnie i Północne. Dostęp do portu zapewnia tor podejściowy o długości 1650 metrów i głębokości 2 m.

Ostatnią z omawianych przystani jest znajdująca się niedaleko Krynicy Morskiej (12 km) przystań **Nowa Karczma** położona w miejscowości Piaski. Jest ona zlokalizowana jedynie 4 km od granicy polsko – rosyjskiej, na Mierzei Wiślanej (jest to jednocześnie wschodnia granica Unii Europejskiej). Znajdujący się tam tzw. Basen III – Nowa Karczma traktowany jest jako jeden z rejonów portu Krynica Morska. Przystań składa się z dwóch basenów przedzielonych drewnianym pomostem. Do portu prowadzi tor podejściowy o długości 1120 metrów i głębokości 2,0 m. W praktyce jednak często następują przepłylenia na podejściu do portu i w samym porcie (do 0,5 m), które są wynikiem braku regularnie prowadzonych działań pogłębiarskich.

Na zakończenie można powiedzieć, że w przeanalizowanych lokalizacjach małych portów i przystani morskich istnieją relatywnie dobre warunki prowadzenia działalności pod względem istniejącej tam infrastruktury portowej i dostępowej. Oczywiście istnieje wiele obszarów, które wymagają poprawy.

Plany rozwojowe dotyczące infrastruktury małych portów i przystani morskich

Ważnym czynnikiem decydującym o przyszłych możliwościach rozwojowych małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego są koncepcje, plany oraz

zamierzenia inwestycyjne związane z infrastrukturą portową i dostępową. W większości omawianych portów i przystani prowadzony jest sukcesywny proces modernizacji i rozbudowy, realizowany głównie w ramach zadań urzędów morskich. Dotyczy to zarówno infrastruktury dostępowej, jak i portowej. Na podkreślenie zasługuje ponadto fakt wykorzystywania europejskich środków pomocowych dla rozwoju małych portów i przystani, zarówno w przeszłości (m.in. Jastarnia, Łeba¹⁰), jak też w odniesieniu do szerokich planów na przyszłość (np. Puck, Krynica Morska, Kąty Rybackie).

Analizując aktualne programy rozwojowe dotyczące małych portów i przystani morskich można wskazać na trzy stosowane w tym względzie rozwiązania:

1. Sporządzenie dokumentu strategicznego wskazującego kierunki rozwoju portu, przy uwzględnieniu przyszłej struktury funkcjonalnej (Ustka, Hel, Władysławowo),
2. Przygotowanie projektu rozwojowego ukierunkowanego na rozwój określonej funkcji portowej (m.in. Łeba, Jastarnia, Puck, Kąty Rybackie, Krynica Morska),
3. Realizacja inwestycji w ramach działań Urzędu Morskiego (większość portów, związane jest to głównie z utrzymaniem dostępu od strony wody).

Poniżej przedstawione zostały główne dokumenty, kierunki rozwojowe, projekty oraz działania związane z rozwojem infrastruktury wybranych małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego.

Kierunki rozwoju portu w **Ustce** scharakteryzowane zostały w dokumencie zatytułowanym *Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2021*¹¹. Wizja rozwojowa wskazana w Strategii brzmi: „Dynamiczny, zintegrowany z Polską gospodarką morską, zrównoważony i konkurencyjny rozwój funkcji gospodarczych portu morskiego w Ustce odpowiadający współczesnym standardom oraz zapewniający poprawę warunków życia mieszkańców Ustki i regionu”. Wskazane tam priorytety mówią zaś o takich obszarach zmian, jak:

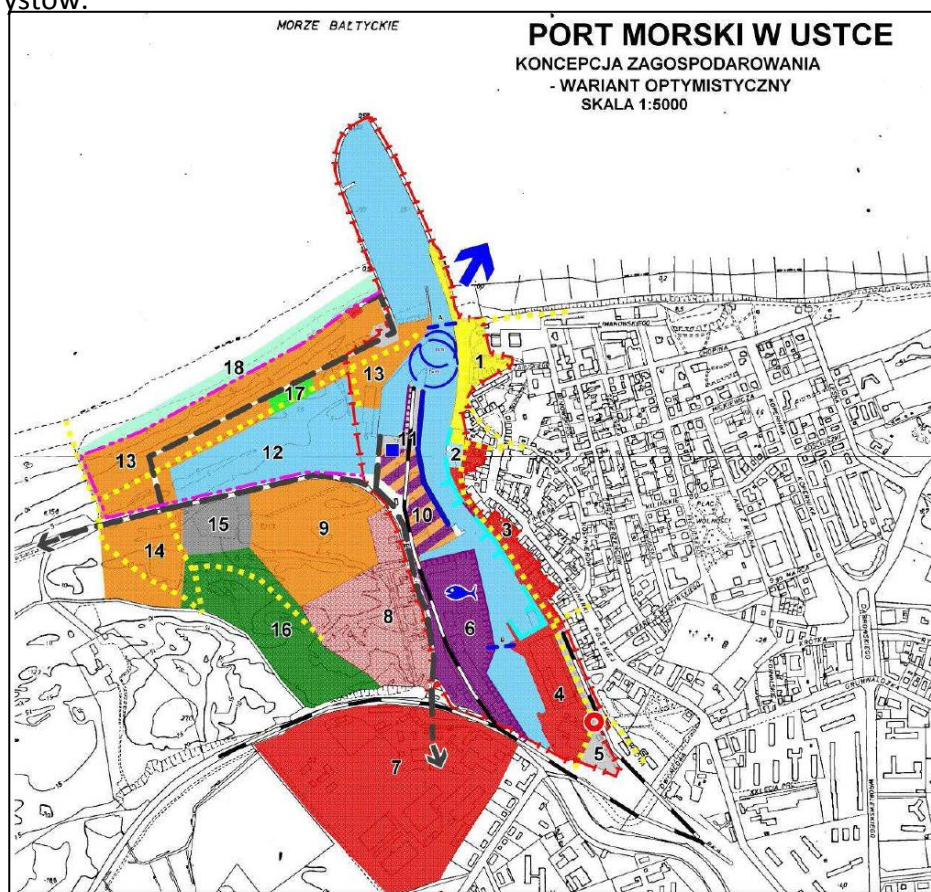
- Rozwój infrastruktury technicznej i terenów portowych oraz optymalizacja ich wykorzystania w procesie realizacji portowych funkcji gospodarczych;
- Rozwój istniejących funkcji portu;
- Odtworzenie zanikających funkcji portu oraz tworzenie warunków rozwoju nowych funkcji gospodarczych.

Widać więc, że kwestia istniejącego potencjału infrastrukturalnego potraktowana jest w sposób szczególny, co przejawia się w Celu strategicznym I.2. *Poprawa dostępności do portu w Ustce od strony morza i lądu: budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej, hydrotechnicznej i lądowej*. Wśród najważniejszych celów operacyjnych wymienia się tutaj: rozbudowę akwenów portowych (budowa portu jachtowego w części hydrotechnicznej i zapleczewej), budowa bazy promów morskich (przewozy pasażersko – samochodowe na Bornholm), czy budowa mostu zwodzonego

¹⁰ Phare 1994 CrossBorder

¹¹ <http://www.ustka.pl/new/index.php?fm=resident&fp=szukanie> (10.09.2009)

między wschodnią, a zachodnią częścią Ustki. Kluczowym elementem wydaje się w tym wypadku utworzenie portu jachtowego, który zapewniłby odpowiedni standard obsługi ruchu turystycznego w porcie (aktualnie brak jest tego typu zaplecza). Zgodnie z przedstawionymi w Studium wariantami, optymistyczne założenia mówią o utworzeniu mariny jachtowej w zachodniej części portu o docelowej pojemności 500 jednostek (rysunek 2). W wariantcie pesymistycznym zrezygnowano zaś z części hydrotechnicznej (budowa nowego basenu), a jedynie wskazano potrzebę poprawy warunków sanitarnych obsługi turystów.



Rysunek 3. Koncepcja zagospodarowania portu w Ustce (wariant optymistyczny)¹².

Źródło: Strategia Rozwoju Morskiego Portu w Ustce do roku 2021. Ustka, listopad 2007 rok.

Łeba. W planie na rok 2010 wpisane zostało zadanie remontu Nabrzeża Wydmowego o wartości 2,8 mln zł¹³. W części lądowej planuje się ogrodzenie terenu mariny jachtowej oraz rozbudowę jej zaplecza hotelowo – gastronomicznego. Wskazuje się jednocześnie na potrzebę rozbudowy zaplecza remontowego wyposażonego we własne urządzenie slipowe. Dzięki inwestycjom poprawiającym zakres usług oraz bezpieczeństwo port jachtowy stanie się istotnym centrum zimowania jednostek.

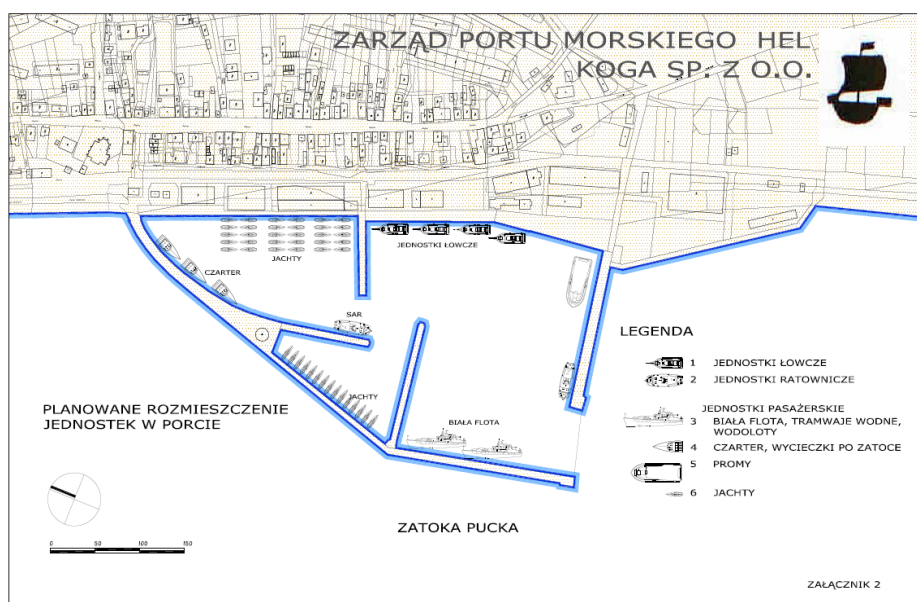
¹² Strefy: 1 – reprezentacyjno-prestizżowa, obsługa ruchu pasażerskiego; 2 – basen wizytowy jachtowy; 3 – miejska usługowo-mieszkalna; 4 – usługowa do rewitalizacji; 5 – parkingi i przystanek komunikacji zbiorowej; 6 – gospodarcza rybołówstwo; 7 – usługowa miejska; 8 – apartamenty istniejące i usługi; 9 – turystyczno – rekreacyjna; 10 – gospodarczo-turystyczna (rybacy, wojsko, przeladunki); 11 – komunikacja, tereny specjalne, stacja ratownictwa morskiego; 12 – nowy basen, duża marina; 13 – turystyczno-rekreacyjna i obsługi mariny; 14 – turystyczno–rekreacyjna; 15 – teren specjalny; 16 – las; 17 – zieleń parkowa; 18 – plaża i wydmy.

¹³ Informacja: Urząd Morski w Słupsku (20.09.2009)

Rozwój infrastruktury portowej we **Władysławowie** określony został w *Strategii Rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie*¹⁴, przygotowanej w październiku 2009 roku. Jako główne kierunki rozwoju inwestycji w porcie wskazano tutaj:

- w części zachodniej portu - kreowanie warunków do powstania nowych usług portowych w sferze handlowej i turystycznej,
- w części centralnej - rozwój obiektów związanych z przetwórstwem ryb,
- w części wschodniej portu - funkcjonowanie obiektów istniejącej stoczni remontowej,
- w części południowej (oddzielonej linią kolejową od obszaru właściwego portu) - udostępnienie obiektów spółki na cele usług handlowych i gastronomicznych.

Port rozwijać się ma więc w dwóch głównych obszarach, jako port morski oraz port turystyczny. Z pierwszym obszarem związane będą takie funkcje, jak: baza postoju i obsługi jednostek rybackich, baza przetwórstwa wstępnego ryb, baza remontu i budowy małych jednostek pływających, obsługa wszystkich rodzajów żeglugi, a także baza ratownictwa morskiego.



Rysunek 4. Planowane rozmieszczenie jednostek w porcie Hel.

Źródło: *Plan rozwoju portu w Helu*. ZPM Hel KOGA Sp. z o.o. (www.porthel.home.pl)

Aktywność turystyczna ma bazować na następujących elementach: □ port jachtowy - ważny element sieci portów jachtowych polskiego wybrzeża, □ baza morskiej turystyki pasażerskiej, □ obsługa turystów w wielu obszarach – gastronomia, punkty handlowe, usługowe, zaplecze hotelowe z dopuszczoną funkcją mieszkaniową na obrzeżach portu.

Jednym z elementów planowanych zmian jest rozwój maryny jachtowej na terenie portu, według „Koncepcji rozbudowy przystani jachtowej w Porcie Morskim Władysławowo”. W ramach Koncepcji utworzonych ma zostać docelowo 55 miejsc

¹⁴ Strategia Rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie. 20.10.2009 r., PPIUR „Szkuner” Sp. z o.o. (22.10.2009).

postojowych oraz rozbudowane zaplecze sanitarno - socjalne. W przypadku pojawienia się kolejnych potrzeb dotyczących obsługi ruchu turystycznego przewiduje się rozszerzenie mariny na obszar pomiędzy Nabrzeżem Jachtowym, a *Pomostem nr 1*.

Koncepcja rozwoju portu na **Helu** zakłada uporządkowanie funkcji realizowanych na jego terenie (strefowanie funkcji), tak aby możliwie było ograniczenie konfliktów wynikających z różnorodnego charakteru prowadzonej tam działalności. Założenia rozwojowe przedstawione są w *Planie rozwoju portu w Helu*, przygotowanym przez Zarząd Portu Morskiego Hel KOGA Sp. z o.o. w marcu 2009 roku. Jako potrzeby inwestycyjne w Planie określono konieczność zakupu pomostów pływających, budowę bazy dla ratownictwa morskiego oraz realizację wielofunkcyjnej zabudowy usługowej i mieszkalnictwa zbiorowego do obsługi ruchu turystycznego¹⁵.



Rysunek 5. Port w Jastarni.

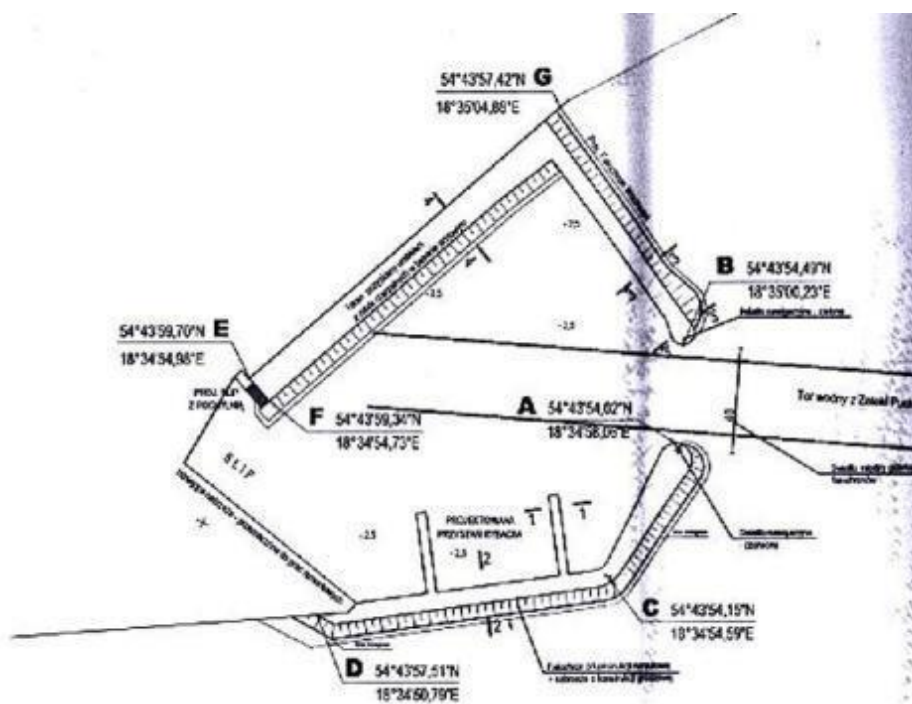
Przyszły rozwój portu w **Jastarni** uwzględnia zarówno pełne zagospodarowanie istniejącego basenu portowego (zwłaszcza jego wschodniej części), ale także utworzenie drugiego basenu, zlokalizowanego wzdłuż wschodniego wybrzeża ośrodka LOK. W odniesieniu do pierwszego działania, zakłada się budowę dodatkowych pomostów pływających, które będą oferowały miejsca cumownicze dla łodzi turystycznych. Projekt perspektywiczny, zgodnie z opracowywaną koncepcją przewiduje stworzenie nowej mariny jachtowej o docelowej pojemności 1000 jednostek (pierwszy etap zakłada utworzenie 300 miejsc postojowych). Jest to o tyle istotne, gdyż Jastarnia uważana jest za kolebkę polskiego żeglarstwa (ośrodek szkoleniowy uruchomiony został w lipcu 1930 roku¹⁶). W związku z tym plany rozwojowe przewidują także utworzenie muzeum polskiego żeglarstwa na terenie przyszłego portu (eksponowany ma być tutaj m.in. jacht

¹⁵ Plan rozwoju portu w Helu. ZPM Hel KOGA Sp. z o.o. (www.porthel.home.pl)

¹⁶ A. Szudrowicz, A. Wójcik: Jastarnia – kolebka polskiego żeglarstwa morskiego – rys historyczny. Seminarium naukowe „70 lat portu w Jastarni”, Gdańsk 17.03.2000 r., s. 60.

„Opty”). Jednocześnie rozważana jest koncepcja rozwoju bazy promowej (w tzw. Zaułku Bosmańskim), która byłaby w stanie obsłużyć w przyszłości przewozy pasażersko – samochodowe.

W przypadku **Kuźnicy** planuje się rozbudowę przystani w ramach projektu: „Rozbudowa Morskiej Przystani Rybackiej w Kuźnicy”¹⁷. Inwestycja obejmować ma budowę falochronów (południowego i wschodniego), budowę bosmanatu, umocnienie brzegu oraz remont istniejącego nabrzeża. Szacowany koszt inwestycji to 22,0 mln zł.

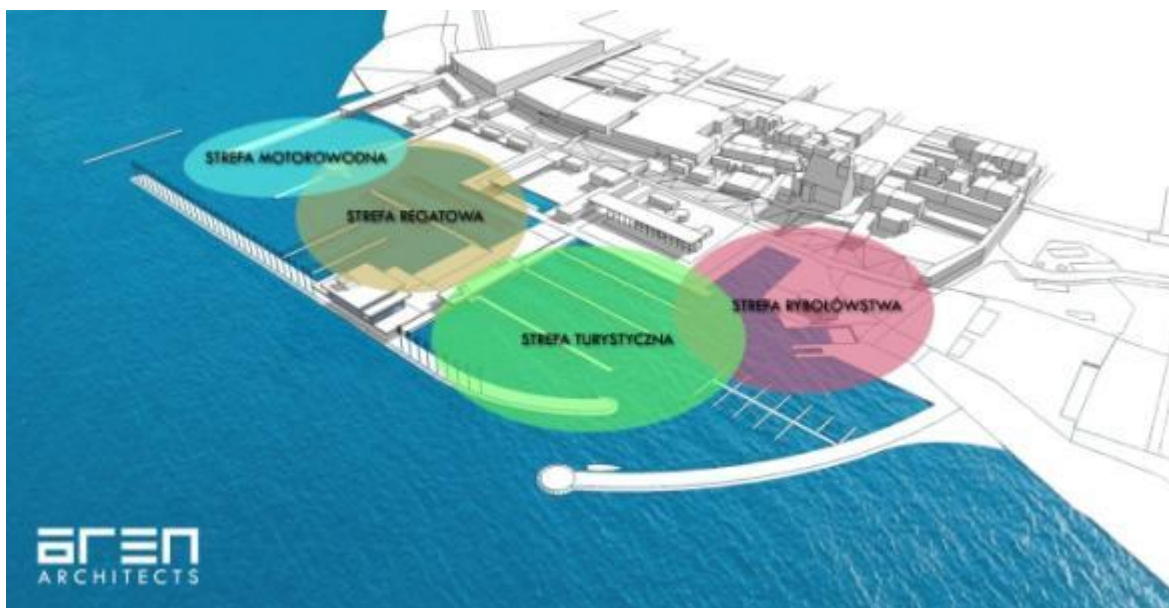


Rysunek 6. Rozbudowa portu w Kuźnicy

Z żeglarstwem, zarówno turystycznym, jak i sportowym, związany jest planowany rozwój portu w **Pucku**. W związku z tym Urząd Miasta Puck oraz Miejski Ośrodek Kultury, Sportu i Rekreacji przygotował koncepcję VIA MARINA – Ekologiczny port jachtowy w Pucku (Morski Port Puck)¹⁸. Koncepcja bazuje na inwestycji planowanej przez Urząd Morski w Gdyni obejmującej budowę nowego falochronu osłonowego dla basenu rybackiego w Pucku. Projekt zakłada połączenie basenów rybackiego oraz jachtowego przy jednoczesnym zdefiniowaniu funkcji określonych części portu (rysunek 7).

¹⁷ <http://bip.umgdynia.gov.pl/pium/przetargi/podglad?id=26744> (10.10.2009)

¹⁸ Prezentacja koncepcji architektonicznej przygotowanej przez firmę Aren Architects (www.aren-architects.com) miała miejsce 11.09.2009 roku.



Rysunek 7. Podział funkcji w ramach koncepcji VIA MARINA w porcie w Pucku.

Źródło: www.viamarina.eu (20.09.2009)

Realizacja przedstawionej koncepcji pozwoli na utworzenie ośrodka portowego dysponującego potencjałem dla 500 jednostek turystycznych (żaglowych i motorowych), a także dla kutrów rybackich. Jednocześnie projekt uwzględnia wymagania związane z organizacją najważniejszych regat żeglarskich, co przejawia się w szerokim zapleczu gastronomicznym, hotelowym, socjalnym, remontowym czy rozładunkowym. Co więcej, z uwagi na konieczność uwzględnienia wymogów dla obszarów natura 2000, projekt zakłada wykorzystanie najnowocześniejszych rozwiązań ekologicznych.

Jak już było wskazane, podstawą projektu jest budowa falochronu osłonowego planowana przez Urząd Morski w Gdyni. Projekt przewiduje budowę falochronu osłonowego od strony zachodniej wraz z torem podejściowym, a także utworzenie nabrzeża przeładunkowego. Koszt realizacji projektu to około 23 mln zł. Należy dodać, że inwestycja ta ma szczególne znaczenie dla portu w Pucku, ponieważ w chwili obecnej jest on narażony na negatywne skutki falowania, co zagraża jednostkom stacjonującym w porcie oraz może być przyczyną zniszczeń w urządzeniach portowych¹⁹.

Aktualnie w przygotowaniu pozostaje inwestycja „Rozbudowa portu w **Kątach Rybackich**”, która realizowana jest w ramach projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej”. W ramach inwestycji w części hydrotechnicznej wykonany będzie pływający pomost postojowo – cumowniczy (wraz z pomostem komunikacyjnym) o długości 60 metrów i możliwości obsługi 16 jednostek turystycznych, osłona ścianka szczelna o długości 64 metrów oraz slip dla lekkich jednostek pływających (rysunek 8). W części lądowej projekt przewiduje budowę sezonowego budynku socjalnego dla żeglarzy, a także

¹⁹ Przykładem mogą być tutaj zniszczenia jakie nastąpiły wskutek załamania pogody, która miała miejsce 14.10.2009 roku.

rozbudowę ciągów pieszych oraz dojazdu drogowego wraz z parkingiem dla samochodów²⁰. Szacowany koszt projektu dla Kątów Rybackich wynosi 6,7 mln zł.



Rysunek 8. Schemat zagospodarowania terenu portu Kąty Rybackie.

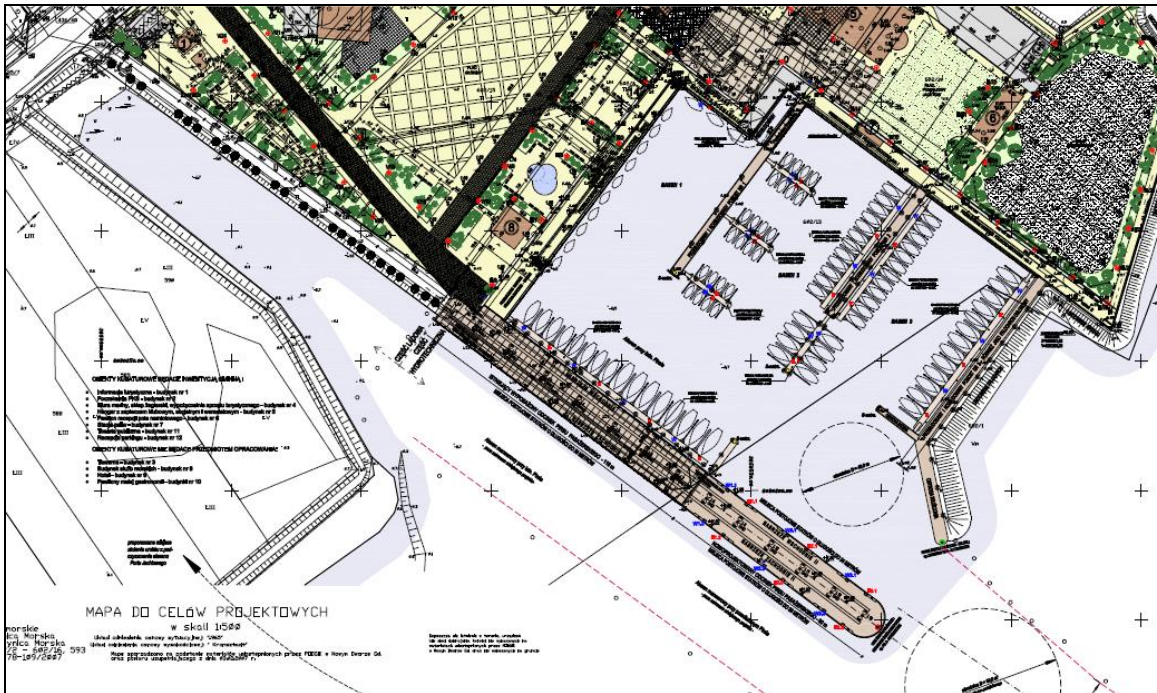
Źródło: Urząd Gminy Sztutowo (22.10.2009)

Jednocześnie planuje się modernizację istniejących w porcie nabrzeży (północnego i zachodniego), a także modernizację drogi dojazdowej (aktualnie gruntowa) oraz adaptację stanowiska do płukania sieci. Zgodnie z szacunkami Urzędu Morskiego w Gdyni koszt inwestycji powinien wynieść 3,5 mln zł.

Obszarami przewidywanych przyszłych zmian w porcie w **Krynicy Morskiej** jest nowy i stary basen jachtowy. W pierwszym przypadku planuje się realizację projektu „Rozbudowa portu jachtowego w Krynicy Morskiej”. Dokumentacja dla projektu została przygotowana w ramach inicjatywy „Trzy Porty” (finansowanie: Interreg IIIA), a realizowana ma zostać dzięki inicjatywie „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej” (planowane finansowanie z PO Innowacyjna Gospodarka 2007 – 2013). W ramach projektu przewiduje się przebudowę nabrzeży portowych, wykonanie stanowisk cumowniczych (108 miejsc), budowę slipu, budowę budynku sanitarno – socjalnego, wykonanie oświetlenia terenu, doprowadzenie wody i elektryczności do pomostów oraz budowę ciągów komunikacyjnych (pieszych i samochodowych). Koszty inwestycji dla zadania rozbudowa portu w Krynicy Morskiej mają wynieść ok. 12,2 mln zł.

Jednocześnie Urząd Morski w Gdyni planuje zrealizować przebudowę nabrzeża zachodniego w porcie pasażerskim, a także wyremontować drogę dojazdową. Łączny koszt to około 3,0 mln zł.

²⁰ Materiały – Urząd Gminy Sztutowo (22.10.2009)



Rysunek 9. Projekt przebudowy i rozbudowy portu jachtowego w Krynicy Morskiej.

Źródło: Urząd Miasta Krynica Morska (21.10.2009)

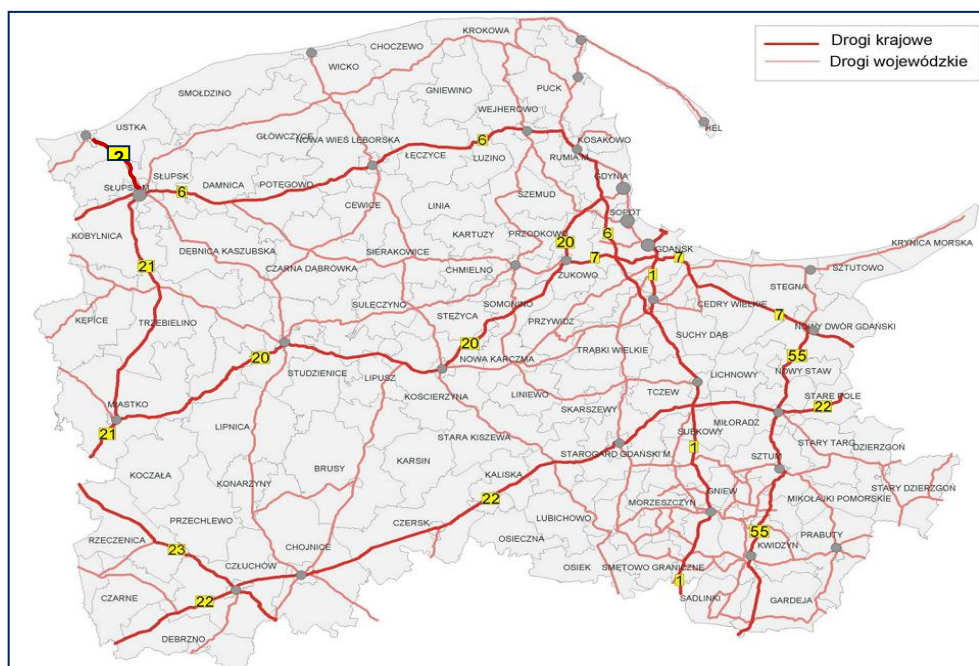
Mniej zaawansowane prace dotyczą zagospodarowania starego portu jachtowego. W tym wypadku istnieje koncepcja uregulowania brzegów basenu i utworzenia tam reprezentacyjnej mariny jachtowej graniczącej bezpośrednio z centrum miasta. Jako ważny element rozwoju portu wskazuje się ponadto budowę przyczółka, który byłby w stanie obsługiwać promy pasażersko – samochodowe (ruch krajowy, jak i międzynarodowy – Rosja).

W odniesieniu do przystani rybackiej w **Nowej Karczmie** obecnie planowany jest przez Urząd Morski w Gdyni remont obiektów hydrotechnicznych portu (nabrzeży i pomostu postojowego). Koszt inwestycji to około 1,8 mln zł.

Infrastruktura transportu drogowego i kolejowego

Infrastruktura transportu drogowego i kolejowego w województwie pomorskim cechuje się wyraźnym pasmowym układem w relacji wschód – zachód oraz północ południe. Pod względem gęstości infrastruktura transportowa odpowiada rozmieszczeniu funkcji osadniczych oraz gospodarczych, jednak jej parametry techniczne wymagają poprawy w związku z rosnącym zapotrzebowaniem na przewozy²¹.

²¹ Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007 – 2020. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2008.



Rysunek 10. Drogi krajowe i wojewódzkie na terenie województwa pomorskiego.

Źródło: opracowanie własne na podst.: L. Michalski: *Stan infrastruktury drogowej w województwie pomorskim i pożądane kierunki jej rozwoju.*

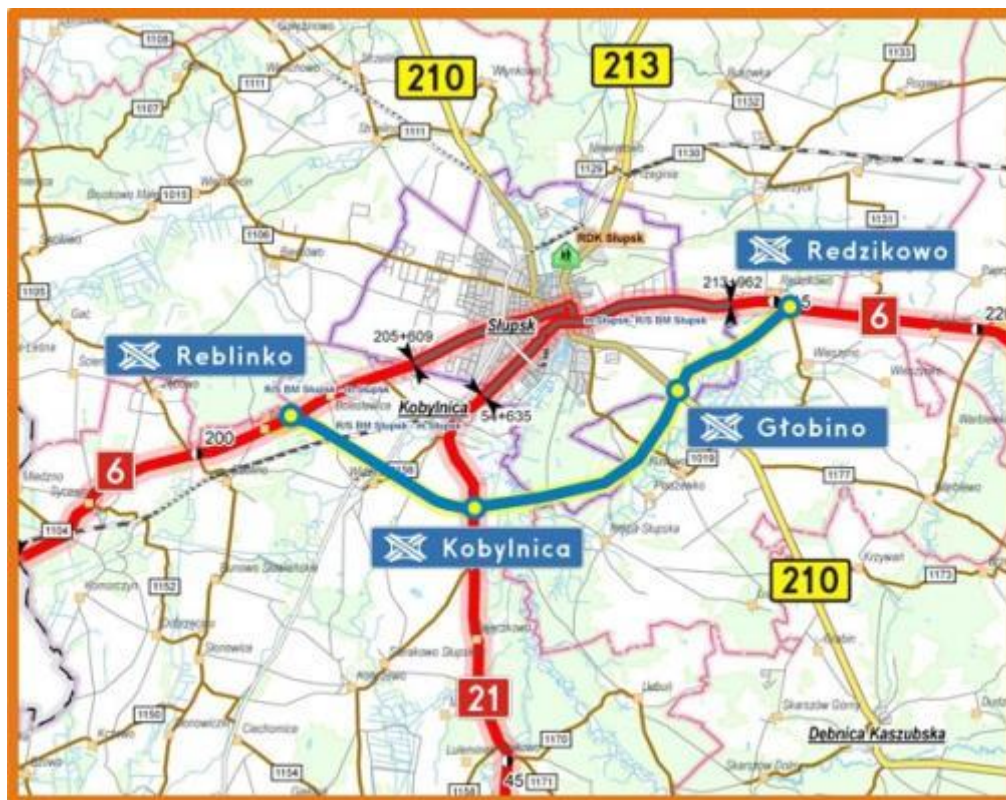
Na sieć infrastruktury transportu drogowego o podstawowym znaczeniu dla dostępności portów i przystani morskich, objętych zakresem opracowania składają się przede wszystkim drogi krajowe i wojewódzkie. Umożliwiają one włączenie portów i przystani do regionalnego i krajowego systemu gospodarczego oraz zapewniają dostępność pod względem realizowanych funkcji rekreacyjno – turystycznych. Tabela 4 przedstawia drogi województwa pomorskiego będące podstawą dla funkcjonowania omawianych małych portów. Wyszczególniono w niej drogi o znaczeniu krajowym, służące funkcjonalnemu włączeniu portów w system transportowy kraju i województwa, oraz drogi wojewódzkie i pozostałych kategorii, które gwarantują bezpośrednią dostępność transportową do portów. Osią układu drogowego służącego obsłudze transportowej małych portów są:

- droga krajowa nr 6,
- droga krajowa nr 7,
- autostrada A1,
- droga krajowa nr 1,
- droga krajowa nr 55.

Tabela 4. Połączenia drogowe służące obsłudze transportowej małych portów morskich woj. pomorskiego

Port	Droga o znaczeniu krajowym	Bezpośrednie połączenie do portu	Wybrane inwestycje na drogach stanowiących bezpośrednie połączenie portu z zapleczem	Planowany koszt
Ustka	S6 i DK21	DK21	Poprawa dostępności do portu morskiego w Ustce poprzez przebudowę ulic Kosynierów i Marynarki Polskiej na odcinku od ul. Portowej do Dworcowej, budowa wiaduktu w ciągu DK21 wraz z fragmentem ulicy Obrońców Westerplatte, koszt inwestycji to 3,5 mln zł.	8 mln zł
Rowy	S6	DK21 lub DW 213		
Łeba	S6	DW214	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 214, stanowiącej dostęp do portu w Łebie na odcinku Białogarda - Nowa Wieś Łęborska .	62 mln zł
Puck	S6	DW213 i DW 216	Systematyczna modernizacja DW 216 realizowana etapami, będącymi oddzielnymi zadaniami inwestycyjnymi.	
Władysławowo	S6	DW215 i DW216		
Kuźnica	S6	DW216		
Jastarnia	S6	DW216		
Hel	S6	DW216		
Kąty Rybackie	DK7/S7, DK55	DW501, DW502	Zakończona przebudowa DW 501 i DW 502 w Stegnie, która ma pośredni wpływ na dostępność małych portów i przystani w Krynicy Morskiej, Piaskach i Kątach Rybackich	5,2 mln zł
Krynica Morska	DK7/S7, DK55	DW501, DW502		
Piaski	DK7/S7, DK55	DW501, DW502		

Droga krajowa nr 6 posiada status drogi ekspresowej (S) i łączy największe miasta województw zachodniopomorskiego i pomorskiego (Szczecin, Białogard, Koszalin, Słupsk, Łębork), przechodzi następnie w zachodnią obwodnicę aglomeracji Trójmiejskiej, z której możliwe jest połączenie z autostradą A1 oraz drogą krajową nr 7. Jest to więc najdogodniejsze połączenie z punktu widzenia wewnętrznej spójności transportowej województwa, zapewniające również powiązanie z województwem zachodniopomorskim oraz warmińsko – mazurskim (poprzez drogę nr 7). Przebieg drogi nr 6 wyznacza również głębokość ciężenia zaplecza komunikacyjnego małych portów i przystani morskich zlokalizowanych w zachodniej części województwa, łącząc najważniejsze ośrodki rozwoju społeczno – gospodarczego, mogące mieć znaczenie dla ich rozwoju. Obecnie w ciągu drogi nr 6 realizowana jest budowa obwodnicy Słupska, a w formie rekomendacji GDDKiA zatwierdziła również przebieg obwodnicy Łęborka jako elementu Trasy Kaszubskiej. Inwestorem w przypadku budowy obwodnicy Słupska jest GDDKiA oddział w Gdańsku, a inwestycja o wartości ok. 350 mln zł. ma zakończyć się zgodnie z kontraktem we wrześniu 2010 roku. Projekt inwestycyjny obejmuje powstanie 16,3 km dwupasmowej drogi ekspresowej wraz z czterema węzłami drogowymi w Reblinie, Kobylnicy, Głobinie i Redzikowie, niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, wiaduktami oraz mostem nad rzeką Słupią. Planowany przebieg obwodnicy Słupska przedstawia rysunek 11.



Rysunek 11. Planowany przebieg obwodnicy Słupska w ciągu drogi S6.

Źródło: <http://slupsk.gdansk.gddkia.gov.pl/index-3.php>

Realizacja obwodnicy Lęborka w ciągu Trasy Kaszubskiej napotyka szereg trudności dotyczących problemów z określeniem jej ostatecznego przebiegu pomiędzy aglomeracją Trójmiejską a Lęborkiem. Pomimo tego, droga łącząca w bezkolizyjny sposób Lębork i drogę S6 z obszarem Trójmiasta ma priorytetowe znaczenie dla poprawy spójności transportowej i komunikacyjnej województwa. Wariantowe rozwiązania jej przebiegu przedstawia rysunek 12.

Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI), działająca przy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w dniu 28.08.2009 rekomendowała wariant IIA przebiegu Trasy Kaszubskiej, czyli południowe obejście Lęborka oraz połączenie jej z Obwodnicą Trójmiejską w węźle Wielki Kack²². Ze względu na brak zatwierdzonego ostatecznego przebiegu Trasy Kaszubskiej trudno określić całkowity koszt jej realizacji oraz harmonogram prac. Szacunkowy koszt całej inwestycji wynosi ok. 4,5 mld zł, natomiast data rozpoczęcia i zakończenia prac budowlanych będzie uzależniona od przebiegu procedury wyboru ostatecznego wariantu jej przebiegu. W wariantcie optymistycznym jej budowa miałaby zakończyć się w 2014 roku.

²² Protokół KOPI z wyborem wariantów drogi ekspresowej S6. http://www.gddkia.gov.pl/article/oddzialy/gddkia_gdansk/article.php/, 21.10.2009.



Rysunek 12. Proponowane warianty przebiegu Trasy Kaszubskiej wraz o obwodnicą Lęborka w ciągu drogi S6.

Źródło: <http://www.lebork-chwaszczyno-s6.dhv.pl>, 21.10.2009.

Obie obwodnice mają przebieg południowy w stosunku do aktualnego przebiegu drogi nr 6. Z punktu widzenia obsługi komunikacyjnej Ustki i Łeby takie rozwiązanie może być problematyczne szczególnie w przypadku zwiększonego ruchu w sezonie letnim, który w dalszym ciągu przechodzić będzie przez centra tych miast. Dlatego Rada Miejska w Lęborku uznała za niezbędne podjęcie prac modernizacyjnych w ciągu drogi wojewódzkiej 214 (tzw. Wschodnia Obwodnica Lęborka), co ma zapewnić kompleksowe rozwiązania problemów komunikacyjnych miasta. Pomimo przedstawionych zastrzeżeń, obie wymienione inwestycje przyczynią się do poprawy przepustowości drogi S6 oraz wyeliminowania konfliktów związanych z przebiegiem ruchu tranzytowego przez obszary miejskie.

Sieć dróg krajowych we wschodniej części województwa (nad Zatoką Gdańską) jest zdecydowanie bardziej rozbudowana, co związane jest z funkcjonowaniem węzła transportowego aglomeracji trójmiejskiej obejmującego porty morskie w Gdańsku i Gdyni. W kierunku południowo – wschodnim do Warszawy przez obszar województwa warmińsko – mazurskiego przebiega droga krajowa nr 7. W układzie północ – południe zlokalizowana jest natomiast znajdująca się w budowie autostrada A1, której dostępny aktualnie do ruchu odcinek ma długość 90 km (od Rusocina k. Pruszcza Gdańskiego w połączeniu z DK nr 6 do Nowych Marz). Autostrada A1 jest najważniejszym elementem sieci drogowej województwa pomorskiego, wyjątkowo korzystnie wpływającym na jego dostępność komunikacyjną i umożliwiającym połączenie województwa z krajowym systemem transportowym. Alternatywą dla płatnej na pomorskim odcinku autostrady A1 mogą być droga krajowa nr 1 oraz droga krajowa nr 55, również w układzie północ – południe.

Bezpośrednie połączenie drogowe małych portów i przystani morskich z

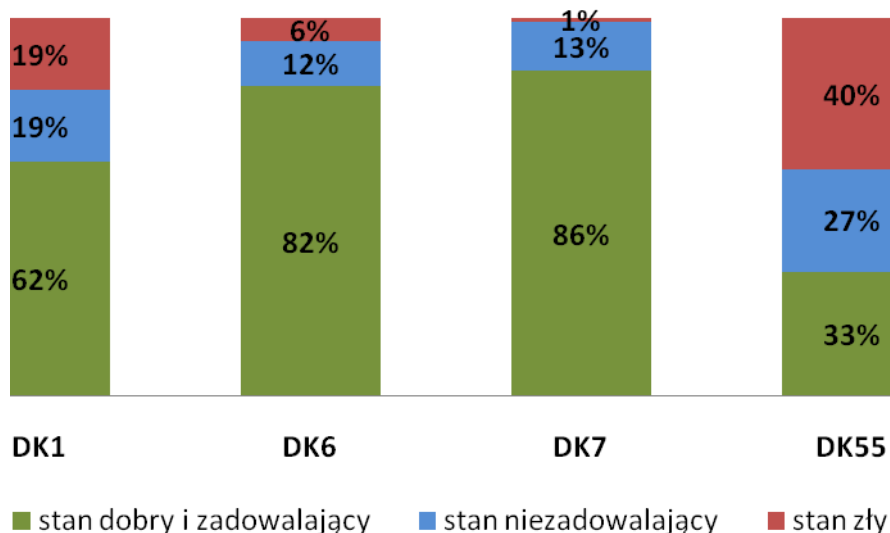
podstawowym układem transportowym regionu oraz połączenie równoległe do drogi S6 zapewniają drogi wojewódzkie. Wyjątkiem są Ustka i Rowy. W przypadku Ustki w 2008 roku został zmieniony status wojewódzkiej drogi 210 na odcinku Słupsk – Ustka, którą przemianowano na drogę krajową nr 21. Zgodnie z intencją władz samorządowych województwa ma to zapewnić dostęp do funduszy z budżetu państwa i szybszą modernizację tego połączenia. Natomiast dojazd do portu w Rowach jest możliwy drogami powiatowymi, które łączą się z biegnącą od strony Słupska drogą wojewódzką nr 213 lub tylko drogami powiatowymi od strony Ustki. Drogi wojewódzkie o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania małych portów i przystani to:

- Łeba: droga wojewódzka nr 214 Lębork – Łeba;
- Władysławowo: droga wojewódzka nr 216 Reda – Władysławowo;
- Kuźnica, Jastarnia i Hel: droga wojewódzka 216 Władysławowo – Hel;
- Puck: droga wojewódzka nr 216 Reda – Władysławowo;
- Kąty Rybackie, Krynica Morska i Piaski: droga krajowa nr 501 Przejazdowo (połączenie z S7) – Piaski lub droga wojewódzka nr 502 Nowy Dwór Gdański (połączenie z S7 oraz droga krajową nr 55).

Jak stwierdzono na wstępie, układ drogowy województwa cechuje się niedostatecznymi **parametrami technicznymi** i funkcjonalnymi na tle rosnących potrzeb przewozowych. Wszystkie wymienione drogi krajowe (oczywiście poza autostradą A1) są drogami jednojezdniowymi, a w wielu sytuacjach istniejące parametry techniczne nie odpowiadają przypisanym tym drogom klasom funkcjonalnym. Dotyczy to w szczególności niedostatecznej dostępności do tych dróg (gęstość skrzyżowań i zjazdów), czy niedostatecznej szerokości pasów drogowych i jezdni. Miejscami, w których przedstawione problemy nabierają szczególnego znaczenia, są odcinki dróg przebiegające w terenie zabudowanym, gdzie parametry infrastruktury drogowej nie uwzględniają dużego natężenia ruchu. Widoczne jest to podczas normalnego użytkowania tych dróg, a staje się szczególnie uciążliwe i niebezpieczne w okresie letniego szczytu turystycznego. Wymienione uwagi odnoszą się również do większości wymienionych dróg wojewódzkich. W przypadku małych portów i przystani obsługiwanych drogami niższych kategorii niż krajowe i wojewódzkie problemy dostępności komunikacyjnej ujawniają się z jeszcze większą intensywnością. Parametry techniczne dróg krajowych ocenia się na podstawie zasad składających się na System Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN), który jest wdrażany w wojewódzkich oddziałach GDDKiA, zgodnie z wytycznymi Dyrektora Generalnego GDDKiA z 2002 roku²³. Wyniki oceny stanu nawierzchni dróg krajowych odnoszą się do pięciu parametrów: stanu spękań, równości podłużnej, kolein, stanu powierzchni oraz właściwości przeciwpoślizgowych. Wyniki oceniane są w czterostopniowej skali, w której klasy A i B uznawane są za stan dobry, natomiast C i D za niezadowalający i zły, przy czym klasa D oznacza konieczność natychmiastowej poprawy. Ogółem, w skali całego województwa stan 51% dróg krajowych oceniono jako dobry i zadowalający, 25% jako

²³ Raport o stanie technicznym dróg krajowych województwa pomorskiego w roku 2006. GDDKiA o. Gdańsk, styczeń 2007.

niezadawalający, a 24% jako zły. W podziale na poszczególne drogi krajowe wskazane jako priorytetowe dla funkcjonowania małych portów morskich wyniki dla roku 2006 przedstawione zostały na rys. 13.



Rysunek 13. Zestawienie stanu nawierzchni dróg krajowych woj. pomorskiego w 2006, istotnych z punktu widzenia funkcjonowania małych portów morskich.

Źródło: opracowanie własne na podst. Raport o stanie technicznym dróg krajowych województwa pomorskiego w roku 2006. GDDKiA o. Gdańsk, styczeń 2007.

Najlepszy stan nawierzchni wg wymienionych parametrów występuje na drogach krajowych nr 6 i 7. DK 6 jest podstawowym elementem sieci drogowej w zachodniej części województwa, stanowiąc jednocześnie główną oś transportową dla małych portów morskich tam zlokalizowanych. Uwagę zwraca bardzo zły stan drogi krajowej 55, będącej jednym z połączeń dla portów na Mierzei Wiślanej. Utrzymanie sieci drogowej w należytym stanie wymaga przeprowadzania regularnych zabiegów modernizacyjnych i utrzymaniowych. Dotyczy to zarówno dróg o dobrych parametrach jakościowych (utrzymanie parametrów), a w szczególności będących w stanie złym i niezadawalającym (przebudowa i modernizacja). Zabiegi na drogach krajowych mogą obejmować:

- wzmocnienie: poprawiające wszystkie cechy techniczno-eksploatacyjne nawierzchni oceniane w systemie,
- wyrównanie z warstwą ścieralną: poprawiające równość podłużną oraz likwidujące koleiny, polepszające stan powierzchni i właściwości przeciwpoślizgowe,
- zabiegi powierzchniowe: poprawiające stan powierzchni oraz właściwości przeciwpoślizgowe,

Zabiegi wymagające natychmiastowego wykonania na sieci dróg krajowych w województwie pomorskim przedstawia rysunek 14.

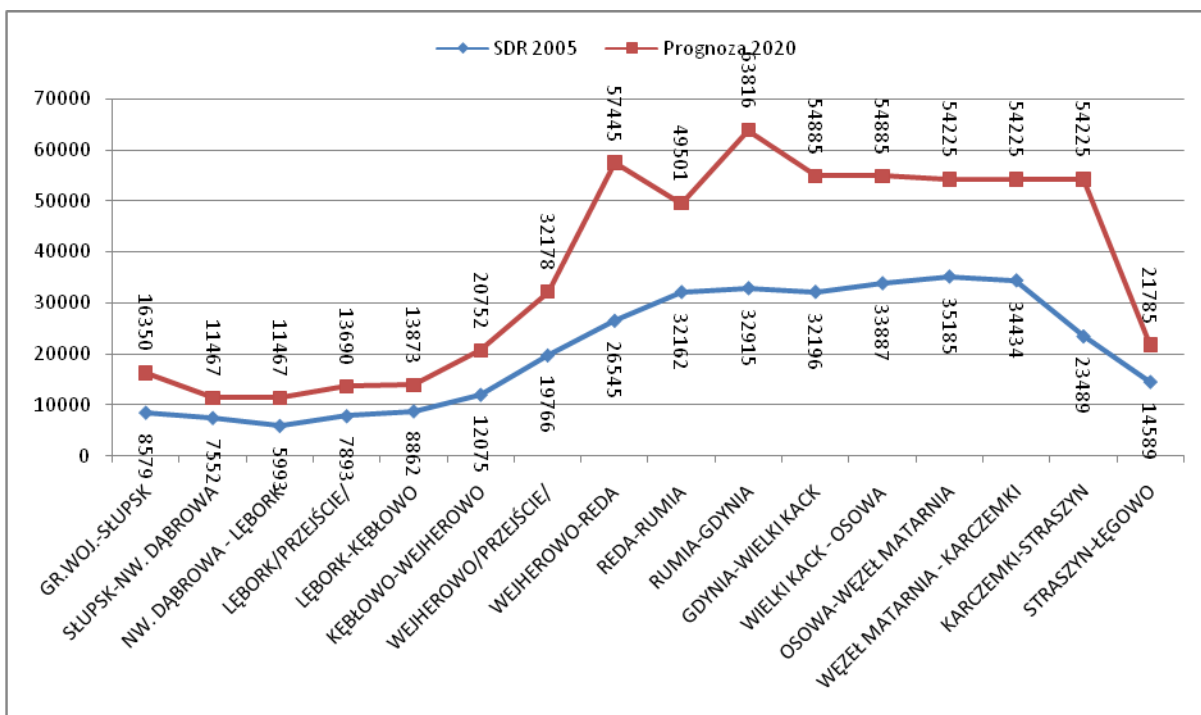


Rysunek 14. Zabiegi wymagające natychmiastowego wykonania na sieci dróg krajowych woj. pomorskiego.

Źródło: Raport o stanie technicznym nawierzchni asfaltowych i betonowych sieci dróg krajowych na koniec 2008 roku. GDDKiA, Warszawa 2009.

Oporając się na przedstawionych danych można stwierdzić, że sieć dróg krajowych znajduje się w stosunkowo dobrym stanie jakościowym, co nie świadczy jednak o wystarczających parametrach ilościowych, wyrażających się np. ilością pasów ruchu. Jest to czynnik niekorzystny, zwłaszcza wobec obserwowanego i prognozowanego wzrostu natężenia ruchu w sieci drogowej.

Obciążenie ruchem sieci dróg krajowych badane jest w cyklach 5-letnich w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu wykonywanego przez GDDKiA, a ostatni pomiar miał miejsce w 2005 roku (GPR 2005). Wyniki pomiaru są prezentowane w postaci średniodobowego natężenia ruchu SDR wyrażanego w pojazdach na dobę, w każdym z ponad 1700 punktów kontrolnych. Pomiar w skali całego kraju wskazuje na systematyczny wzrost natężenia ruchu drogowego, chociaż wzrost pomiędzy rokiem 2000 a 2005 (18%), był mniejszy niż pomiędzy 1995 a 2000 (ok. 30%). Przeciętne natężenie ruchu na wszystkich drogach krajowych w 2005 wynosiło 8244 pojazdy na dobę. Na drogach krajowych województwa pomorskiego natężenie ruchu było nieco większe, bowiem wynosiło średnio 8927, czyli 20% więcej niż w 2000 roku. Na przykładzie drogi krajowej nr 6 przedstawiono rozkład średniodobowego natężenia ruchu 2005 i prognozę na rok 2020, co prezentuje rys. 15.



Rysunek 15. Średniodobowe natężenie ruchu na drodze krajowej nr 6 w 2005 roku w poj/dobę i prognoza na rok 2020.

Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2005. GDDKiA oddział Gdańsk.

Sytuacja na drodze krajowej nr 6 dobrze obrazuje ogólną tendencję obserwowaną na drogach krajowych województwa pomorskiego. SDR w 2005 roku praktycznie na wszystkich jej odcinkach był wyższy od średniej dla kraju oraz województwa. Z punktu widzenia istniejących parametrów eksploatacyjnych sieci drogowej szczególnie niepokojąca jest prognoza ruchu do 2020, która w skrajnych przypadkach zakłada niemal dwukrotny jego wzrost. Wzrost natężenia ruchu na drogach krajowych będzie miał również odzwierciedlenie w sytuacji na pozostałych elementach systemu drogowego województwa, czyli drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Kolejnym problemem, poza samym wzrostem natężenia ruchu, będzie jego struktura. Związane jest to z wykorzystaniem tych samych połączeń dla ruchu tranzytowego oraz wewnątrzregionalnego i brakiem alternatywnych rozwiązań w przypadku różnych przewozów, np.: osobowego ruchu turystycznego oraz przewozów ładunków, również w obsłudze portów morskich. Stwarza to istotne problemy w zakresie ich dostępności komunikacyjnej i transportowej od strony bezpośredniego zaplecza, a brak konkurencji międzygałęziowej ze strony transportu kolejowego nie ułatwia rozwiązania problemu

Małe porty województwa pomorskiego cechuje ograniczona dostępność **transportem kolejowym**. Najważniejszym połączeniem kolejowym obsługującym północną część województwa pomorskiego jest jego linia kolejowa 202, przebiegająca od Stargardu Szczecińskiego (zachodniopomorskie) do Gdańska Głównego, klasyfikowana jako linia pierwszorzędna państwowego znaczenia. Jest to linia zelektryfikowana oraz w większości jednotorowa (dwutorowa pomiędzy Gdańskiem Głównym a Wejherowem). Dopuszczalne prędkości na tej linii są bardzo zróżnicowane na poszczególnych odcinkach,

jednak nie przekraczają 120 km/h dla składów pasażerskich. Dla pociągów pasażerskich pomiędzy Gdańskiem a Lęborkiem dopuszczalna prędkość wynosi 100 km/h, na pozostałej długości 80 km/h. Od linii 202 odchodzi niewiele połączeń do miast nadmorskich. W województwie pomorskim zalicza się do nich:

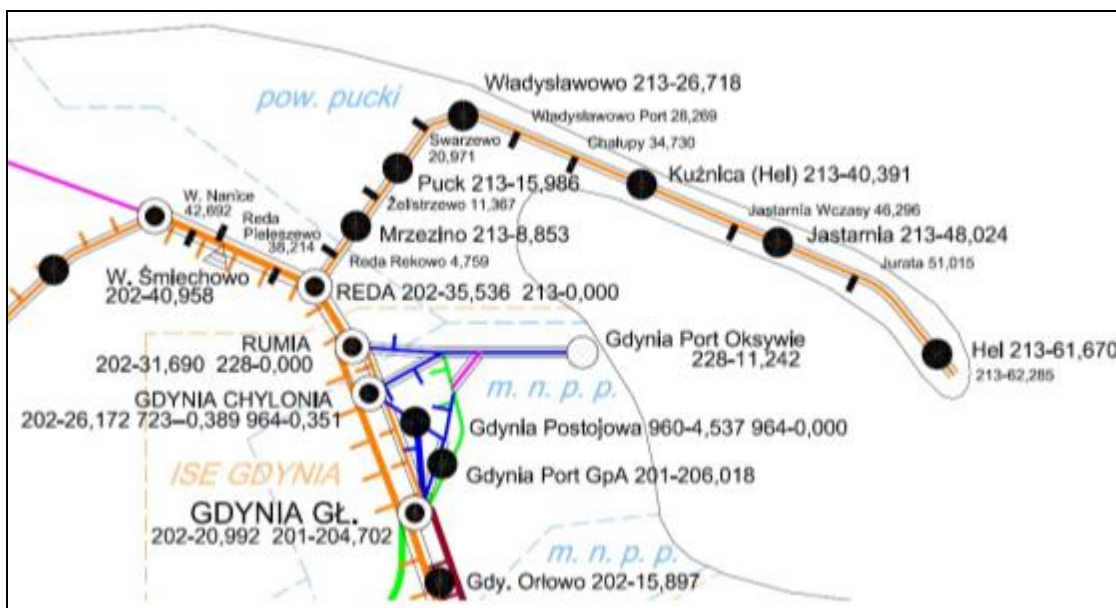
- fragment zelektryfikowanej linii nr 405 na odcinku Słupsk – Ustka o $V_{\max}=100$ km/h,
- fragment nieelektryfikowanej linii nr 229 na odcinku Lębork – Łeba wykorzystywanej do przewozów sezonowych przewozów pasażerskich w okresie letnim,
- nieelektryfikowana linia kolejowa Reda – Puck – Władysławowo – Hel o $V_{\max}=60$ do 80 km/h.

Tabela 5. Planowane inwestycje na sieci kolejowej woj. pomorskiego

Linia	odcinek	Zakres inwestycji i czas realizacji	Koszt i terminy
213	Reda – Hel, km 0,0 do km 61,8	Rewitalizacja i modernizacja infrastruktury kolejowej i dostosowanie jej do kursowania pociągów z $V_{\max}=100$ km/h	181mln zł; podmiot odpowiedzialny: PKP PLK S.A.; zakończenie prac do 2013
201	Kościerzyna – Gdańsk Osowa, km 137 do km 188 oraz Gdańsk Osowa – Gdynia km 188 do km 204	Po zakończeniu prac remontowych pociąg na trasie Kościerzyna - Gdańsk Osowa kursować będzie z prędkością 120 km/h, na odcinku Gdańsk Osowa - Gdynia Główna prędkość wyniesie 100 km/h.	168 mln zł; podmiot odpowiedzialny: PKP PLK S.A.; zakończenie prac do 2013

Źródło: www.madeinpomorskie.pl, materiały UMWP w Gdańsku.

Istotny wpływ na dostęp kolejowy do portów i przystani Mierzei helskiej będą mieć planowane w najbliższych latach inwestycje (tabela 5). Pierwsza z nich (Linia 213) znacząco poprawi możliwości komunikacyjne w relacji Trójmiasto – Hel, co może mieć niebagatelny wpływ na ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych na tej trasie. Jest to także niezbędny element (alternatywa komunikacyjna) pojawiających się koncepcji ograniczenia ruchu dla pojazdów kołowych na Mierzei w sezonie wakacyjnym. Zgodnie z nimi powstać miałyby centra przesiadkowe wyposażone w bezpieczne miejsca parkingowe dla samochodów w okolicach Władysławowa, skąd ruszałby pociąg w kierunku Helu. Wjazd na mierzeję byłby dozwolony jedynie w godzinach nocnych, co byłoby niezbędne dla dowiezienia bagażów osób wypoczywających w regionie. Druga z przedstawionych inwestycji posiada jedynie pośredni wpływ na sytuację w pomorskich małych portach i przystaniach, umożliwiając sprawną komunikację na wybrzeże zarówno dla mieszkańców, jak i osób wypoczywających na Kaszubach.



Rysunek 16. Schemat modernizacji linii kolejowej nr 213 Reda – Hel.

Źródło: materiały prasowe PKP PLK S.A oddział w Gdańsku

W przypadku portów i przystani nad Zatoką Gdańską na Mierzei Wiślanej nie funkcjonuje żadne regularne kolejowe połączenie normalnotorowe. W sezonie letnim funkcjonuje sezonowe połączenie Żuławskiej Kolei Wąskotorowej pomiędzy Nowym Dworem Gdańskim, Stegną, Mikoszewem i Sztutowem. Nie obsługuje ono bezpośrednio żadnego z omawianych małych portów i przystani morskich, ale może stanowić element zwiększający atrakcyjność turystyczną tego obszaru, pośrednio zwiększając zainteresowanie ofertą turystyczną tych portów.

Uzupełnieniem oceny dostępności transportowej małych portów morskich jest identyfikacja możliwości wykorzystania transportu lotniczego. Opierając się na *Studium strategicznego rozwoju sieci lotnisk na terenie województwa pomorskiego do roku 2025* można wskazać kilka lotnisk i obiektów lotniskowych mogących mieć potencjalny związek z funkcjonowaniem małych portów morskich. Zalicza się do nich lotnisko Słupsk Krępa (obiekt wpisany do rejestru lotnisk cywilnych) oraz obiekty lotniskowe w Redzikowie, Jastarni i Lędziechowie. Zakres współzależności pomiędzy małymi portami a wymienionymi obiektami należy ocenić jako ograniczony. Jest to związane zarówno z obecnym stanem funkcjonalnym lotnisk i lądowisk, jak i charakterem aktualnie realizowanych funkcji portowych. Związek może dotyczyć funkcji turystyczno – rekreacyjnej, natomiast rozpatrywanie możliwości rozwoju przewozów ładunków nie ma ekonomicznego uzasadnienia. Niemniej jednak należy utrzymać możliwość przyszłego wykorzystania wybranych obiektów lotniskowych zgodnie z ich przeznaczeniem i możliwością pojawienia się zapotrzebowania na nowe usługi w przyszłości.

Jak wynika z przeprowadzonej wyżej analizy aktualnie występujący stan połączeń zapleczych do małych portów i przystani morskich uznać można za dostateczny. Największe braki odnoszą się do jakości oraz przepustowości połączeń drogowych. Należy

mieć jednak na uwadze fakt, iż przeciążenie sieci występuje jedynie sezonowo, dlatego też obok realizacji inwestycji infrastrukturalnych trzeba mocno rozwijać alternatywy komunikacyjne (kolej, promy). Niestety, zwłaszcza w odniesieniu do kolei, stan połączeń również wymaga szerokiego zakresu inwestycji. Działania władz regionu świadczą o uwzględnianiu tego typu potrzeb, co przejawia się w szerokich planach rozwojowych i pracach na rzecz poprawy dostępności zapleczewej do małych portów i przystani woj. pomorskiego. Zakres tych działań jest jednak ściśle związany z dostępnością środków finansowych.

2.2. Stan prawny nieruchomości

Nieruchomości – zagadnienia prawne

Analizując zagadnienie struktury własnościowej nieruchomości, na których zlokalizowane są małe porty i przystanie morskie²⁴ należy przede wszystkim wskazać na jej różnorodność oraz wielość podmiotów posiadających uprawnienia do władania określonymi nieruchomościami gruntowymi.

W ocenie stanu prawnego nieruchomości, najważniejszą rolę na obszarach małych portów i przystani morskich odgrywa oczywiście instytucja własności, lecz jej znaczenie nie ustępuje instytucji użytkowania wieczystego lub innym formom rzeczywistego władania, tworzącym podstawy dla uprawnień do dysponowania nieruchomościami. Przed reformą samorządów terytorialnych przeprowadzoną w roku 1990 status prawny gruntów portowych był (co do zasady) jednorodny – własność nieruchomości przysługiwała Skarbowi Państwa. W ramach reformy samorządów terytorialnych, zgodnie z Ustawą o samorządzie gminnym²⁵, gminy wyposażone zostały w osobowość prawną. Ta podstawowa dla ustroju jednostek samorządu terytorialnego zasada pozwoliła na uwłaszczenie gmin m.in. na obszarach portów oraz przystani morskich i doprowadziła do zmiany stosunków prawnych w zakresie praw do dysponowania nieruchomościami. Zaznaczyć jednak należy, iż w praktyce uwłaszczenie gmin na obszarach analizowanych portów i przystani morskich nastąpiło w ograniczonym rozmiarze. Nabycie nieruchomości do mienia komunalnego następowało zgodnie z art.44 pkt 2 wyżej wspomnianej ustawy, m.in. poprzez przekazanie gminie mienia w związku z jej utworzeniem lub zmianą jej granic, ale także wskutek przekazania przez administrację rządową oraz poprzez inne czynności prawne. W następstwie położenia geograficznego, gminy usytuowane w pasie nadmorskim były ze swej istoty powiązane z działalnością portową, co z kolei w naturalny sposób rodziło zainteresowanie tych gmin sprawnym funkcjonowaniem małych portów i

²⁴ W zasadzie ustawa o portach i przystaniach morskich posługuje się pojęciem „...porty nie mające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej...” jednak w tekście niniejszego opracowania pojęcie „małe porty i przystanie morskie” będzie traktowane jako zamienne i równoważne.

²⁵ Ustawa z dnia 08 marca 1990 roku o samorządzie gminnym, tekst jednolity Dziennik Ustaw 1996/13/74 z późniejszymi zmianami.

przystani morskich, ze względu na ich silny wpływ na rozwój samej gminy. W praktyce usytuowanie małych portów i przystani morskich jest bowiem ściśle powiązane z rozwojem funkcji gospodarczych odpowiednich gmin, wpływając jednocześnie znacząco na koncepcję zagospodarowania przestrzennego tych gmin. Efektywne zarządzanie majątkiem w postaci nieruchomości gruntowych oraz wzniesionych na nich obiektów gwarantuje nie tylko rozwój portu czy przystani, lecz równocześnie ma znaczący wpływ na rozwój samej gminy, lecz tylko w przypadku, gdy planowanie na poziomie jednostki samorządu terytorialnego cechuje się zbieżnością oraz harmonijnością w długim okresie²⁶.

Niezależnie od własności, znaczącą rolę w stosunkach dotyczących władania nieruchomościami odgrywa użytkowanie wieczyste, ukształtowane jako prawo terminowe. Wśród małych portów i przystani morskich wymienionych w dalszej części niniejszego opracowania, korzystanie z nieruchomości w znacznym stopniu opiera się na instytucji użytkowania wieczystego, ukształtowanej poprzez normy Ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 roku Kodeks cywilny²⁷ oraz Ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 roku o gospodarce nieruchomościami²⁸. Zgodnie normą art.232 Kodeksu cywilnego, grunty stanowiące własność Skarbu Państwa, a położone w granicach administracyjnych miast, jak również grunty Skarbu Państwa położone poza tymi granicami, lecz włączone do planu zagospodarowania przestrzennego miasta i przekazane do realizacji zadań jego gospodarki, a także grunty stanowiące własność jednostek samorządu terytorialnego lub ich związków, mogą być oddawane w użytkowanie wieczyste osobom fizycznym jak i osobom prawnym. W wypadkach przewidzianych w przepisach szczególnych, przedmiotem użytkowania wieczystego mogą być także inne grunty Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub ich związków. O treści użytkowania wieczystego stanowi natomiast art.233 Kodeksu cywilnego, zgodnie z którym w granicach zdefiniowanych przez ustawy oraz zasady współżycia społecznego, a także przez umowę o oddanie gruntu Skarbu Państwa lub gruntu należącego do jednostek samorządu terytorialnego lub ich związków w użytkowanie wieczyste, użytkownik może korzystać z gruntu z wyłączeniem innych osób. W tych samych granicach użytkownik wieczysty może swoim prawem rozporządzać.

Dla potrzeb niniejszej analizy należy zwrócić uwagę przede wszystkim na ten fragment przytoczonej powyżej normy prawnej, który odnosi się do upoważnienia użytkownika wieczystego do korzystania z jego praw z wyłączeniem innych osób. Właśnie taki sposób eksploatacji gruntów położonych na obszarach małych portów i przystani morskich powoduje, że utrwała się niekorzystna sytuacja, w której na obszarze małych portów i przystani morskich równocześnie działa wiele podmiotów, gospodarujących poszczególnymi częściami gruntów i realizujących własne, nieskoordynowane często cele.

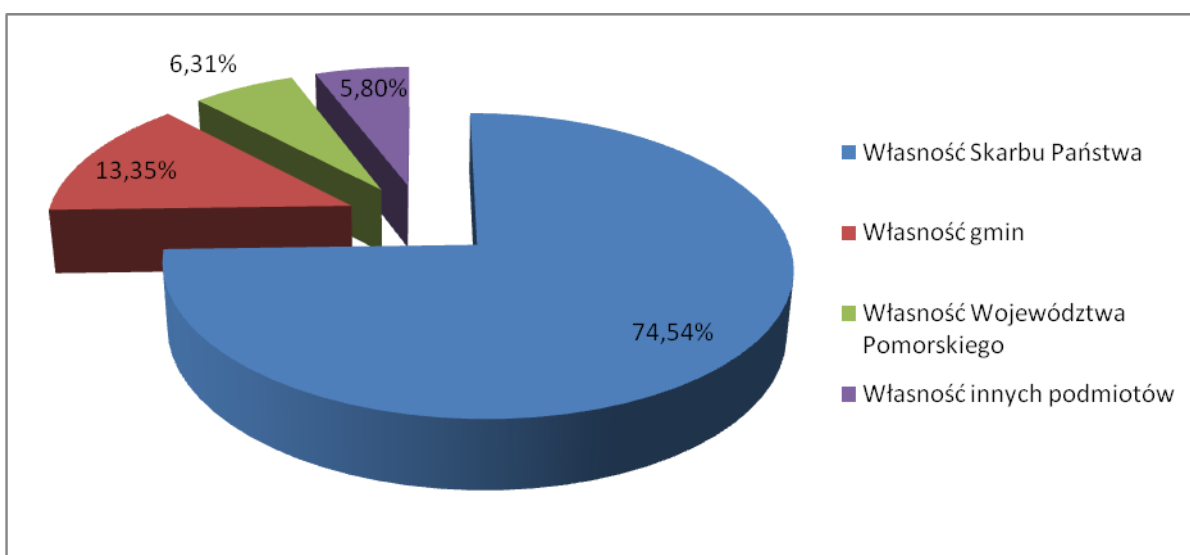
²⁶ Vide „Prawo w portach morskich”, Z. Brodecki, M. Gąsiewski, P. Lewandowski, R. Młyński, W. Szczurek, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 1998r., str. 38-41.

²⁷ Dziennik Ustaw 1964/16/93 z późniejszymi zmianami.

²⁸ Tekst jednolity – Dziennik Ustaw 2004/261/2603 z późniejszymi zmianami.

Co prawda instytucja użytkownika wieczystego cechuje się długoterminowością, co teoretycznie pozwala podmiotom użytkującym na tej podstawie nieruchomości na obszarach małych portów i przystani morskich na długofalowe planowanie strategiczne, jednak w praktyce w analizowanych portach i przystaniach morskich, co do zasady nie spotyka się takiej sytuacji.

Zaznaczyć również należy, iż oddanie przez właścicieli nieruchomości w używanie innym osobom następuje wielokrotnie również na podstawie innych tytułów prawnych upoważniających do posiadania (dzierżawa, zarząd, użyczenie, etc.). W odniesieniu do zdarzeń opisanych w zdaniu poprzedzającym pełne zastosowanie znajdują uwagi przedstawione powyżej odnośnie niekorzystnego wpływu posiadania nieruchomości przez osoby nie wykonujące prawa posiadania w imieniu Skarbu Państwa lub gminy, łącznie z negatywną oceną wpływu posiadania przez osoby prywatne nieruchomości położonych w granicach małych portów i przystani morskich na rozwój i zagospodarowanie przestrzenne.



Rysunek 17. Struktura własności nieruchomości zlokalizowanych w granicach analizowanych portów i przystani morskich

Głównym właścicielem gruntów znajdujących się na obszarach małych portów i przystani morskich jest Skarb Państwa, którego udział w ogólnej strukturze własności waha się (z pewnymi wyjątkami) w granicach powyżej 75%, w zależności od poszczególnych analizowanych portów lub przystani.²⁹ Kolejnymi znaczącymi podmiotami mającymi istotny udział we własności nieruchomości, na których zlokalizowane są małe porty i przystanie morskie, są poszczególne gminy. Trzecim w kolejności podmiotem mającym udział we własności gruntów na obszarach małych portów oraz przystani

²⁹ Część danych dotyczących nieruchomości przyjętych w niniejszym opracowaniu ma charakter szacunkowy, według informacji opracowanych przez autorów, ze względu na fakt, iż podział geodezyjny nieruchomości w wielu wypadkach nie pokrywa się z ustalonymi prawnie granicami małych portów i przystani morskich.

morskich są podmioty prywatne, najczęściej w formie osób prawnych, chociaż nie można nie zauważyć znaczącej obecności osób fizycznych. Łączny udział podmiotów prywatnych we własności nieruchomości zlokalizowanych na obszarach małych portów i przystani morskich kształtuje się w niektórych wypadkach na poziomie przewyższającym nawet 10%.

Tabela 6. Struktura własności gruntów wybranych małych portów i przystani województwa pomorskiego (grunty w granicach małych portów i przystani morskich).

PORT / PRZYSTAŃ	Powierzchnia ogółem [ha]	WŁASNOŚĆ SKARBU PAŃSTWA		WŁASNOŚĆ GMINY		WŁASNOŚĆ WOJ. POMORSKIEGO		WŁASNOŚĆ INYCH PODMIOTÓW	
		Powierzchnia [ha]	%	Powierzchnia [ha]	%	Powierzchnia [ha]	%	Powierzchnia [ha]	%
<i>Port Rowy</i>	6,7548	6,3706	94,31%	0,3842	5,69%	0	0,00%	0	0,00%
<i>Port Ustka</i>	29,2934	28,3297	96,71%	0,4332	1,48%	0	0,00%	0,5305	1,81%
<i>Port Jachtowy Łeba</i>	26,5122	19,1231	72,13%	4,0759	15,37%	0	0,00%	3,3132	12,50%
<i>Port Władysławowo</i>	126,5188	100,6829	79,58%	5,8494	4,62%	11,7156	9,26%	8,2709	6,54%
<i>Miejski Zarząd Portu Jastarnia</i>	31,5437	15,8694	50,31%	12,2732	38,91%	2,6185	8,30%	0,7826	2,48%
<i>Port Hel</i> ³⁰	22,7492	19,2991	84,83%	1,6808	7,39%	0	0,00%	1,7963	7,78%
<i>Przystań Kuźnica</i>	1,3078	0	0,00%	1,3078	100,00%	0	0,00%	0	0,00%
<i>Port Puck</i>	9,3090	1,5376	16,52%	6,7271	72,26%	0	0,00%	1,0443	11,22%
<i>Port Kąty Rybackie</i>	10,5252	7,8209	74,31%	0,3916	3,72%	2,1547	20,47%	0,1580	1,50%
<i>Przystań Krynica Morska</i> ³¹	3,3745	0,3117	9,24%	3,0628	90,76%	0	0,00%	0	0,00%
<i>Przystań Piaski</i>	5,7457	4,6234	80,47%	0,3409	5,93%	0,7684	13,37%	0,0130	0,23%
OGÓŁEM :	274,6343	203,9684	74,54%	36,5269	13,35%	17,2572	6,31%	15,8818	5,80%

Źródło: Opracowanie własne

Bez wątpienia powyższy stan faktyczny stanowi główną przyczynę braku wdrażania spójnych i jednorodnych koncepcji restrukturyzacji małych portów i przystani morskich,

³⁰ Dane szacunkowe, dotyczą wyłącznie nieruchomości w granicach portu.

³¹ Dane szacunkowe.

co więcej potencjalnie blokując możliwość rozwoju rentownych obszarów działania tych portów i przystani.

Ciekawym zjawiskiem jest fakt, iż w niektórych większych portach (np. Ustka, czy Władysławowo), własność komunalna bezpośrednia nie tylko stanowi niewielki odsetek w strukturze własności, lecz ustępuje jednocześnie własności osób prywatnych (co zazwyczaj jest następstwem historycznego ukształtowania się własności państwowej, a następnie komercjalizacji i prywatyzacji wcześniej działających przedsiębiorstw państwowych). Ze względu na udział innych podmiotów publicznych w strukturze własności nie można co prawda stwierdzić, że porty takie – w ujęciu własnościowym - nie posiadają charakteru publicznego, jakkolwiek tendencja odmienna rysuje się wyraźnie w małych portach. O ile bowiem przedmiotem analizy uczyni się nieruchomości rzeczywiście wykorzystywane na cele działalności portowej (a nie tylko położone w granicach portu lub przystani), wówczas znacząco rośnie udział podmiotów prywatnych. Dalszy rozwój takiego trendu (w dłuższych okresach czasu) w praktyce doprowadzić może do ograniczenia dostępu do nieruchomości zlokalizowanej na obszarze takich portów, ograniczenia dostępu do infrastruktury portowej oraz ograniczenia możliwości rozwojowych takich portów lub przystani.

Analizując z kolei faktyczne władztwo (posiadanie) nad nieruchomościami w granicach małych portów i przystani morskich, wskazać należy iż powyżej opisane proporcje wynikające z prawa własności nieruchomości ulegają dalszemu ograniczeniu na niekorzyść Skarbu Państwa i odpowiednich jednostek samorządu terytorialnego. Zjawisko to jest naturalną konsekwencją konstrukcji prawnej użytkowania wieczystego i innych praw zależnych pozwalających na korzystanie z nieruchomości, których istotą jest przecież oddanie nieruchomości we władanie (posiadanie) osobie innej niż właściciel.

Infrastruktura – zagadnienia prawne

Dotychczas w polskim systemie prawnym nie zdefiniowano pojęcia infrastruktury w ogólności. Natomiast na potrzeby Ustawy o portach i przystaniach morskich³² ustawodawca w treści art.2 pkt. 4 zdefiniował pojęcie „*infrastruktury portowej*” uznając, iż składają się na nią znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, związane z funkcjonowaniem portu, przeznaczone do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań, o których mowa w tej ustawie. Wskazać należy, że powyższa definicja sformułowana jest według kryterium funkcjonalnego i zawiera silny element formalny (położenie obiektów, urządzeń lub instalacji „*w granicach portu lub przystani*”). W praktyce przesądzające znaczenie dla ustalenia, które obiekty, urządzenia lub instalacje stanowią elementy infrastruktury portowej ma więc pierwotne określenie granicy portu lub przystani, dokonywane aktem prawnym odpowiedniej rangi (rozporządzenie

³² Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich, tekst jednolity – Dziennik Ustaw 2002/110/967 z późniejszymi zmianami.

właściwego ministra w przypadku portów morskich lub zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w odniesieniu do przystani).

Wszelka infrastruktura, która związana jest z działalnością portów i przystani morskich charakteryzuje się szczególnymi właściwościami ekonomiczno-prawnymi, m.in.:

- 1) wysoką kapitałochłonnością (rozumianą jako relacja pomiędzy ilością kapitału niezbędną do uzyskania określonego efektu gospodarczego a uzyskaną wielkością tego efektu),
- 2) wysoką majątkochłonnością (rozumianą jako relacja wielkości poniesionych nakładów na stworzenie zasobów majątkowych określonej jednostki do wielkości produkcji lub usług wytworzonych za pomocą tego majątku),
- 3) długim okresem kształtowania jej składników,
- 4) nieprodukcyjnym lub pośrednio nieprodukcyjnym charakterem,
- 5) niepodzielnością ekonomiczną i techniczną,
- 6) immobilnością przestrzenną oraz funkcjonalną³³.

Ustawodawca rozróżnił dwa rodzaje infrastruktury portowej: infrastrukturę portową w ogólności³⁴ oraz infrastrukturę zapewniającą dostęp do portów lub przystani morskich³⁵ (która obejmuje prowadzące do portu lub przystani morskiej oraz położone w granicach portu lub przystani morskiej tory wodne, wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami).

Analizując stan prawny infrastruktury portowej należy zwrócić uwagę na podstawową zasadę wynikającą z norm prawa cywilnego, iż obiekty urządzenia i instalacje składające się na infrastrukturę portową poprzez fakt ich trwałego związania z gruntem, stają się w sensie cywilistycznym własnością właściciela gruntu³⁶, chyba że zostały wzniesione przez użytkownika wieczystego na gruncie Skarbu Państwa lub gruncie należącym do jednostek samorządu terytorialnego bądź ich związków³⁷. Własność budynków i urządzeń wniesionych na użytkowanym wieczysto gruncie (lub nabytych wraz z prawem użytkowania wieczystego) jest prawem związanym z użytkowaniem wieczystym. Budynki i inne urządzenia wzniesione na gruncie oddanym w użytkowanie wieczyste przez użytkownika wieczystego stanowią jego własność, bez względu na to, czy zostały wzniesione zgodnie z postanowieniami umowy o oddanie gruntu w użytkowanie wieczyste³⁸. Także wtedy, gdy elementy infrastruktury zostały wzniesione przez inną osobę niż użytkownik wieczysty (najczęściej przez posiadacza) stają się one własnością

³³ „Prawo w portach morskich”, op.cit., str. 43.

³⁴ Art.2 pkt 4 Ustawy o portach i przystaniach morskich.

³⁵ Art.2 pkt 5 Ustawy o portach i przystaniach morskich.

³⁶ Art. 191 Kodeksu cywilnego.

³⁷ Art. 235 § 1 Kodeksu cywilnego.

³⁸ Por. np. J. Ignatowicz, K. Stefaniuk, Prawo rzeczowe, 2006, s. 184; odmienny pogląd wypowiedział Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 08 lipca 1966 roku, sygn akt: III CZP 43/66, OSNC 1966, nr 12, poz. 211, który został poddany uzasadnionej krytyce (w głosach J. Winiarza, OSPIKA 1967, nr 7-8, poz. 184; A. Kopfta, NP 1967, nr 6, s. 831).

użytkownika wieczystego³⁹. W praktyce ta ostatnia sytuacja występuje wyłącznie w portach morskich, w których uprzednio działały przedsiębiorstwa państwowe.

Specyfika stanu prawnego nieruchomości w wybranych portach i przystaniach⁴⁰

Podmiotem zarządzającym portem w Helu jest ZARZĄD PORTU MORSKIEGO HEL KOGA Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Helu (jednoosobową spółką Skarbu Państwa), która powstała w wyniku procesu komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego prowadzącego działalność pod nazwą „Przedsiębiorstwo Usług Portowych „KOGA” w Helu” (wcześniejsza nazwa: „Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „KOGA” w Helu”). Przedsiębiorstwo tej spółki wywodzi się z przedsiębiorstwa państwowego: „Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „KOGA” w Helu”, które powstało z dniem 01 lipca 1959 roku na podstawie Zarządzenia Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej Nr 40 z dnia 28 kwietnia 1959 roku. Na mocy wyżej wskazanego aktu „Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „KOGA” w Helu” nabyło w trwały zarząd oraz użytkowanie tereny, a także akweny wodne, położone w granicach Portu Rybackiego w Helu, przejmując tym samym majątek helskiego oddziału „Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „ARKA” w Gdyni”. Z dniem 28 maja 1993 roku Wojewoda Gdański przejął od Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej funkcję organu założycielskiego, ustanawiając jednocześnie zarząd komisaryczny nad przedsiębiorstwem, który uchylony został na mocy Zarządzenia Wojewody Pomorskiego z dnia 28 czerwca 2004 roku. Natomiast w 1998 roku przedsiębiorstwo sprzedało całą część produkcyjną, dostosowując jednocześnie przedmiot działalności dla podmiotu zarządzającego portem w oparciu o ustawę z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich.

Z dniem 01 lipca 2007 roku we wszelkie stosunki prawne, których podmiotem było przedsiębiorstwo państwowe PUP „KOGA”, wstąpił ZARZĄD PORTU MORSKIEGO HEL KOGA Sp. z o.o., wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego – Rejestru Przedsiębiorców pod numerem 0000283705. Kapitał zakładowy spółki określony został na kwotę 42.000.000 zł, w której udział Skarbu Państwa wynosi 100 %. Ogólna powierzchnia portu to niemal 23 ha. Największy udział w strukturze własności posiada Skarb Państwa – niemal 85 %. Pozostałe grunty są własnością przede wszystkim podmiotów prywatnych.

Zauważyć jednak należy, że ZARZĄD PORTU MORSKIEGO HEL KOGA Sp. z o.o. z siedzibą w Helu, w treści opracowanej przez siebie strategii rozwoju portu podaje, iż ogólna powierzchnia gruntów użytkowanych faktycznie na działalność portową wynosi: grunty – 89.625,00 m², akwen - 95.524,00 m² ⁴¹. O ile weźmie się więc pod uwagę nieruchomości rzeczywiście użytkowanie na działalność portową, wówczas procentowy

³⁹ Por. J. Ignatowicz, glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 13 lutego 1981 roku, sygn. akt: III CZP 72/80, OSPIKA 1982, nr 11, poz. 185.

⁴⁰ Ze względu na rozbieżności w dostępnych materiałach podane poniżej informacje mogą różnić się od występujących w treści określonego źródła. O ile nie wskazano inaczej, analiza dotyczy nieruchomości zlokalizowanych w granicach małych portów i przystani morskich.

⁴¹ „Plan Rozwoju Portu w Helu” z dnia 10 marca 2009 roku, str.16.

udział własności/władania kształtuje się odmiennie, niż w wypadku analizowania wyłącznie obszaru portu morskiego. W gruntach faktycznie użytkowanych na działalność portową największy udział we własności ma ZARZĄD PORTU MORSKIEGO HEL KOGA Sp. z o.o. z siedzibą w Helu (15.439,00 m², tj. 17,23 % ogólnej powierzchni nieruchomości), zaś przy uwzględnieniu ustanowionego na rzecz tej spółki użytkowania wieczystego na innych nieruchomościach, powierzchnia nieruchomości faktycznie wykorzystywanych na działalność portową, którymi włada ZARZĄD PORTU MORSKIEGO HEL KOGA Sp. z o.o. z siedzibą w Helu stanowi ok. 60.000,00 m², czyli ok.65,00 % procent wszystkich gruntów. O ile weźmie się pod uwagę grunty faktycznie wykorzystywane na działalność portową, bezpośredni udział gminy we własności tych gruntów spada do 1,26 % (1.130,00 m²), zaś pozostała część gruntów jest własnością: MARINA HELSKA Sp. z o.o., CHŁODNIE HELSKIE Sp. z o.o., WTI Sp.j., KOGA-MARIS Sp. z o.o. i dwóch osób fizycznych, będących łącznie właścicielami 2,18 % (1.953,00 m²)⁴². Część gruntów znajduje się we władaniu innych osób, niż właściciele (poprzez użytkowanie wieczyste, użytkowanie, zarząd, etc.). Skarb Państwa przekazał innym podmiotom publicznym (Urząd Morski i gmina) we władanie łącznie obszar: 2.0365 m² oraz 9.4804 m² innym osobom. Również Gmina Hel ustanowiła na części stanowiących jej własność nieruchomości użytkowanie wieczyste na rzecz innych osób (łącznie na obszarze ok. 1 ha). Działki gruntu, na których zlokalizowane są torowiska kolejowe znajdują się w użytkowaniu wieczystym POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE S.A. w Warszawie – ta ostatnia sytuacja często występuje na obszarze portów morskich będących przedmiotem niniejszej analizy.

Port morski w **Jastarni** jest bazą dla floty rybackiej oraz żeglugi turystycznej. Portem zarządza Miejski Zarząd Portu Jastarnia (jednostka budżetowa gminy). Powierzchnia portu obejmuje 31,5437 ha, z czego ponad 50 % należy do Skarbu Państwa. Aż 38,91 % udziału we własności nieruchomości portowych przypada gminie, natomiast właścicielami pozostałego obszaru są: Województwo Pomorskie oraz podmioty prywatne. Struktura władania odbiega znacząco od struktury własnościowej: obszar o powierzchni niemal 16 ha znajduje się w użytkowaniu lub zarządzie Urzędu Morskiego w Gdyni, który włada również częścią nieruchomości należących do Województwa Pomorskiego. Część nieruchomości stanowiących własność gminy (ponad 3,6 ha) znajduje się w użytkowaniu Zarządu Głównego LIGI OBRONY KRAJU.

Przystań morska w **Kątach Rybackich** jest głównie użytkowana przez kutry rybackie, a także niewielkie jachty o zanurzeniu do 1,50 m. Infrastrukturą portową administruje Urząd Morski w Gdyni. Powierzchnia przystani to 10,5252 ha, z czego udział Skarbu Państwa w strukturze własności wynosi 74,31%. Znaczący udział w strukturze własności przypada Województwu Pomorskiemu – ponad 20%. Pozostali właściciele to gmina oraz podmioty prywatne.

Przystań w **Krynicy Morskiej** składa się z dwóch niezależnych przystani: rybackiej oraz jachtowo-pasażerskiej. W większości infrastrukturą portową administruje Urząd

⁴² „Plan Rozwoju Portu w Helu” z dnia 10 marca 2009 roku, str.17.

Morski w Gdyni, chociaż część akwatorium portowego (basen jachtowy) zlokalizowana jest na działce gminnej. Ogólna powierzchnia przystani stanowi obszar 3,3745 ha, z czego ponad 90 % przypada gminie. Pozostały obszar jest własnością Skarbu Państwa.

Port morski w **Łebie** jest ośrodkiem o charakterze turystycznym i rybackim (rozbudowana przystań jachtowa oraz nabrzeża przeznaczone do wykonywania działalności rybackiej). Infrastrukturą portową administruje Urząd Morski w Słupsku. Obszarem mariny jachtowej zarządza spółka gminna – PORT JACHTOWY W ŁEBIE Spółka z o.o. z siedzibą w Łebie. Ogółem powierzchnia portu obejmuje obszar 26,5122 ha. Ponad 70 % gruntu stanowi własność Skarbu Państwa, natomiast właścicielami pozostałego obszaru są gmina oraz podmioty prywatne.

Przystań morska w **Piaskach** utworzona została w roku 2006. Ogólna powierzchnia przystani stanowi obszar 5,7457 ha, z czego ponad 80 % przypada Skarbowi Państwa. Pozostały obszar jest własnością: gminy, Województwa Pomorskiego oraz innych podmiotów.

W przypadku portu w **Pucku** infrastrukturą portową administruje Urząd Morski w Gdyni oraz Gmina Puck, zaś administratorem przystani jachtowej jest Miejski Ośrodek Kultury Sportu i Rekreacji. Ogólna powierzchnia portu to 9,309 ha, z czego ponad 70 % stanowi własność gminy, zaś pozostali znaczący właściciele to Skarb Państwa i osoby prywatne.

Port w **Rowach** umiejscowiony jest na ujściowym odcinku rzeki Łupawy. Infrastrukturą portową zarządza Urząd Morski w Słupsku. Ogółem port zajmuje powierzchnię 6,7548 ha, przy czym ponad 90,00% jest własnością Skarbu Państwa. Pozostałe grunty są własnością gminy. Gmina Ustka zamierza ubiegać się o komunalizację nieruchomości położonych w granicach portu.

Port w **Ustce** położony jest w ujściu rzeki Słupi. Port ten obsługuje w głównej mierze statki turystyczne oraz jednostki sportowe. Powierzchnia portu obejmuje nieruchomość o powierzchni 29,2934 ha. W strukturze własności nieruchomości położonych na obszarze portu aż 96,71% należy do Skarbu Państwa, natomiast pozostała część prawie w równym stopniu podzielona jest pomiędzy gminę oraz podmioty prywatne. Władanie nieruchomościami znacznie odbiega od powyżej przedstawionej struktury własności: znaczna część portu w Ustce znajduje się w użytkowaniu wieczystym podmiotów o charakterze prywatnym: PRZEDSIĘBIORSTWA POŁOWÓW PRZETWÓRSTWA I HANDLU KORAB S.A. w Ustce (3.1687 ha) oraz PRZETWÓRSTWO RYBNE ŁOSOŚ Sp. z o.o. Nieruchomością o powierzchni ponad 0,6 ha włada LOKALNE CENTRUM PIERWSZEJ SPRZEDAŻY RYB – AUKCJA RYBNA Sp. z o.o. z siedzibą w Ustce, w której większościowy pakiet udziałów Samorząd Województwa Pomorskiego (81%), drugim co do wielkości współnikiem jest Gmina Ustka (18%). W czerwcu 2009 roku znaczna część nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, lecz znajdujących się w użytkowaniu wieczystym STOCZNIA USTKA S.A. w Ustce, o obszarze przewyższającym 3 ha została nabyta przez podmiot prywatny: EURO-INDUSTRY Sp. z o.o. ze Szczecina, która ma oddział

w Duninowie pod Ustką. Na dwóch wcześniejszych licytacjach ta ostatnia spółka nabyła wcześniej część terenów STOCZNIA USTKA S.A. w Ustce. Należy się spodziewać, że ze względu na charakter działalności spółki EURO-INDUSTRY Spółka z o.o. w Szczecinie, nieruchomości nabyte przez tę spółkę (pomimo, iż znajdują się w granicach portu) zostaną przeznaczone na inne funkcje, niż działalność portowa.

Portem we **Władysławowie** zarządza spółka publiczna PRZEDSIĘBIORSTWO POŁOWÓW I USŁUG RYBACKICH "SZKUNER" Sp. z o.o. z siedzibą we Władysławowie, powstała wskutek komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego PRZEDSIĘBIORSTWO POŁOWÓW I USŁUG RYBACKICH "SZKUNER", dokonanej dnia 06 września 2007 roku przez Ministra Skarbu Państwa. PRZEDSIĘBIORSTWO POŁOWÓW I USŁUG RYBACKICH "SZKUNER" Sp. z o.o. z siedzibą we Władysławowie powstała w wyniku usamodzielnienia się terenowego oddziału „Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „ARKA” w Gdyni, który istniał we Władysławowie od 1951 roku. PRZEDSIĘBIORSTWO POŁOWÓW I USŁUG RYBACKICH "SZKUNER" Sp. z o.o. z siedzibą we Władysławowie wykonuje funkcje eksploatacyjne portu i zarządza portem we Władysławowie, a nadto świadczy usługi stoczniowe polegające na remontach kutrów oraz mniejszych statków.

Tabela 7. Struktura własnościowa gruntów wykorzystywanych na działalność portową w porcie we Władysławowie.

POWIERZCHNIA [m ²]	POWIERZCHNIA [%]	WŁAŚCICIEL LUB RZECZYWISTY UŻYTKOWNIK
161 333	42,57 %	PPIUR SZKUNER Sp. z o.o. we Władysławowie
61 957	16,35 %	osoby prawne ⁴³
46 943	12,39 %	Gmina Władysławowo
41 708	11,01 %	Urząd Morski w Gdyni
24 025	6,34 %	ENERGOBALTIC Spółka z o.o. w Gdańsku
23 699	6,25 %	osoby prywatne
16 578	4,37 %	POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE S.A. w Warszawie
2 430	0,64 %	Urząd Celný
312	0,08 %	PRO

Źródło: Strategia Rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie – PPIUR SZKUNER Sp. z o.o.

W 1986 roku rozpoczęto proces modernizacji i rozbudowy portu we Władysławowie (ukończony w roku 1996 roku), który swoim zasięgiem objął praktycznie cały port: budowę nowego falochronu północnego, przebudowę nabrzeża przeładunkowego, modernizację pomostów postojowych oraz rekonstrukcję falochronu wschodniego. W 1994 roku port został otwarty dla turystów, co przyczyniło się do zwiększenia atrakcyjności Władysławowa jako miejscowości o istotnych walorach wypoczynkowych. Infrastrukturą portową w części wodnej administruje Urząd Morski w Gdyni. Powierzchnia portu ogółem obejmuje obszar 126,5188 ha. Niemal 80% nieruchomości jest własnością Skarbu Państwa. Własności pozostałych 20% należy do gminy, Województwa Pomorskiego oraz podmiotów prywatnych. O ile weźmie się pod uwagę nieruchomości faktycznie wykorzystywane na działalność portową, wówczas

⁴³ Głównie: MŁODZIEŻOWA SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA „SZKUNER” we Władysławowie i MIERZEJA HELSKA Spółka z o.o. w Chałupach.

wielkość gruntów zajmowanych przez port we Władysławowie jest oceniana na: 378.985 m², zaś powierzchnia akwenu na 114.347 m². W ogólnej powierzchni nieruchomości faktycznie wykorzystywane na działalność portową stosunki własnościowe oraz władanie kształtują się jak w tabeli 7.

2.3. Aktualna kondycja finansowa małych portów morskich

Finansowanie działalności małych portów i przystani morskich nierozzerwalnie związane jest zarówno z obowiązującymi regulacjami dotyczącymi możliwości uzyskiwania przychodów z aktywności (opłaty portowe) oraz obszarów portowych (opłaty dzierżawne), jak i podziału kompetencji w odniesieniu do kosztów utrzymania i funkcjonowania portu.

Kwestię przychodową reguluje ustawa o portach i przystaniach morskich, która określa główne rodzaje opłat portowych oraz podmioty uprawnione do ich pobierania⁴⁴. Do opłat portowych zalicza się:

- *Opłatę tonażową*, pobieraną za wejście statku do portu i wyjście statku z portu, przejście statku tranzytem przez obszar portu, zapewnienie odbioru odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania,
- *Opłatę przystaniową* pobieraną za korzystanie przez statek z nabrzeża lub przystani,
- *Opłatę pasażerską* pobieraną za zejście pasażera na ląd albo za wejście pasażera na statek⁴⁵.

Szczegółowy podział uprawnień związanych z uzyskiwaniem przychodów z opłat portowych związany jest zaś z modelem zarządzania portem oraz strukturą własności terenów portowych (tabela 8).

W tym wypadku można mówić o trzech podstawowych opcjach, które przewiduje ustawa. W dwóch pierwszych przypadkach nie dochodzi do ustanowienia podmiotu zarządzającego portem. W tej sytuacji pierwszą opcją jest podział obowiązków, zadań i funkcji pomiędzy dyrektora właściwego urzędu morskiego oraz gminę – tzw. układ dualny. Tym samym przychody z działalności portowej również ulegają podziałowi (tabela 7).

W drugiej opcji (system administracyjny), gmina rezygnuje ze świadczenia usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej i przekazuje je właściwej jednostce administracji morskiej, do której wpływają wszystkie opłaty portowe. W przypadku powołania zarządu portu (na wniosek gminy), całość przychodów trafia do organu zarządzającego.

⁴⁴ Opłaty takie mogą pobierać podmioty zarządzające portem i/lub właściciele infrastruktury albo podmioty władające infrastrukturą, na podstawie umów o odpłatne korzystanie z niej, jeśli nie są podmiotami zarządzającymi portem.

⁴⁵ Ustawa o portach i przystaniach... op. cit., s. 4.

Tabela 8. Struktura przychodów z opłat portowych w zależności od modelu zarządzania portem morskim.

	Opłata tonażowa	Opłata przystaniowa	Opłata pasażerska
Brak podmiotu zarządzającego portem – układ dualny (Urząd Morski - Gmina/właściciel prywatny)	Urząd Morski	Gmina/użytkownik gruntów	Gmina/użytkownik gruntów
Brak podmiotu zarządzającego portem – system administracyjny (zrzeczenie się uprawnień Gmin na rzecz Urzędów Morskich)	Urząd Morski	Urząd Morski/użytkownik gruntów	Urząd Morski/użytkownik gruntów
Podmiot zarządzający portem	Podmiot zarządzający portem	Podmiot zarządzający portem/użytkownik gruntów	Podmiot zarządzający portem/użytkownik gruntów

Źródło: Opracowanie własne.

Ważnym elementem związanym ze strukturą, jak i poziomem przychodów z opłat portowych jest występowanie prywatnych właścicieli gruntów w małych portach. Zgodnie z ustawą mają oni prawo do poboru opłat (przystaniowej, pasażerskiej) za usługi świadczone na terenie pozostającym ich własnością (lub będącym w ich władaniu). Dlatego też, duża część potencjalnych przychodów może pozostawać poza zarządkiem portu (organami administrującymi).

Analiza rzeczywistych wpływów związanych z pozyskiwaniem opłat portowych przez urzędy morskie w ostatnich latach (tabela 9) wskazuje na marginalne znaczenie tego źródła w stosunku do potrzeb utrzymania oraz rozwoju infrastruktury portowej i dostępowej (przykłady kosztów inwestycji infrastrukturalnych znajdują się w części 2.2). Niezbędnym jest więc dodatkowe zasilanie z budżetu centralnego.

Tabela 9. Wielkość wpływów z opłat portowych w wybranych portach i przystaniach morskich województwa pomorskiego do urzędów morskich w latach 2006 – 2008 (zł).

	2006	2007	2008
Ustka	88 756,10	57 951,08	64 875,56
Łeba	49 891,11	34 830,18	26 450,85
Rowy	736,88	1 166,89	1 881,23
Hel	-	0,00	0,00
Jastarnia	-	21 111,24	8 942,37
Kuźnica	-	2 778,93	2 348,10
Piaski	3 521,00	3 036,76	1 665,92
Krynica Morska	18 480,62	18 267,26	9 945,66
Kąty Rybackie	6 101,60	4 396,18	2 572,07

Źródło: Urząd Morski w Słupsku, Urząd Morski w Gdyni

Osobnym źródłem wpływów związanych z istnieniem portów lub przystani morskich są *opłaty dzierżawne* związane w wynajmem gruntów na ich terenach. W zależności od struktury własności gruntów przychody z tego tytułu mogą czerpać: urzędy morskie, gminy, miasta, czy prywatni właściciele. Aktualnie, tego typu wpływy występują jedynie w ograniczonym zakresie, przez co nie można ich uznać za istotny element

przychodów związanych z funkcjonowaniem portów (odnosi się to do terenów aktualnie zarządzanych przez Urzędy Morskie). Przykładem tego typu praktyk mogą być porty w Ustce, Rowach i Łebie (tabela 10). W przypadku pozostałych portów i przystani ewentualne udostępnianie terenów (głównie lokalnym rybakom) odbywa się incydentalnie i z reguły bezpłatnie na zasadach użyczenia⁴⁶.

Tabela 10. Przychody Urzędu Morskiego w Słupsku z tytułu dzierżawy terenów portowych (zł).

	2006	2007	2008
Ustka	382 000,0	404 000,0	422 000,0
Łeba	115 000,0	131 000,0	185 000,0
Rowy	36 000,0	40 000,0	50 000,0

Źródło: Informacje z Urzędu Morskiego w Słupsku (17.11.2009)

Drugim elementem, pozostającym jednak w ścisłym powiązaniu ze stroną przychodową są **koszty funkcjonowania portu**. Powiązanie to posiada szczególne znaczenie w świetle potencjalnych działań komunalizacyjnych, planowanych w małych portach. Duża dysproporcja pomiędzy przychodami, a kosztami związanymi z funkcjonowaniem portu jest przyczyną zaniechania przez część gmin działań zmierzających do powołania podmiotu zarządzającego portem.

Podstawowymi kategoriami kosztów, o których można mówić są koszty świadczenia usług portowych oraz koszty infrastruktury (portowej i dostępowej). Z uwagi na fakt, że koszty działalności usługowej pozostają w ścisłej relacji z przychodami uzyskiwanymi dzięki tego typu aktywności, szczególne znaczenie dla przyszłego rozwoju portów mają koszty utrzymania i rozbudowy infrastruktury, zarówno dostępowej (od strony morza oraz od strony lądu), jak i infrastruktury portowej. Kluczowym elementem jest tutaj zakres odpowiedzialności poszczególnych organów, podmiotów oraz administracji, który został zilustrowany w tabeli 11.

W przypadku dostępu od strony lądu, odpowiedzialność za jakość połączeń transportowych spoczywa na zarządcach określonych elementów infrastruktury transportowej. Głównym zadaniem administratora portu (niezależnie od modelu zarządzania) będzie promowanie określonych, wpływających na poprawę, powiązań zapleczych inwestycji infrastrukturalnych.

⁴⁶ Informacje – Urząd Morski w Gdyni.

Tabela 11. Źródła finansowania infrastruktury w portach i przystaniach morskich.

INFRASTRUKTURA	Element/organ	Źródło finansowania
Dostęp od strony lądu	Drogowy	W zależności od kategorii drogi, budżety: GDDKiA, Wojewódzki, Gminny, Miejski.
	Kolejowy	PKP Polskie Linie Kolejowe
	Wodny śródlądowy	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
Portowa	Układ dualny	Budżet państwa (Urząd Morski), środki finansowe prywatnych właścicieli
	System administracyjny	Budżet państwa (Urząd Morski), środki finansowe prywatnych właścicieli
	Podmiot zarządzający	Budżet podmiotu zarządzającego (dopuszczalne wsparcie ze strony budżetu państwa ⁴⁷), środki finansowe prywatnych właścicieli
Infrastruktura dostępowa (od strony morza) ⁴⁸	Urząd Morski	Budżet państwa

Źródło: Opracowanie własne

Obszarem rozwojowym, gdzie pojawia się możliwość bezpośredniego kreowania projektów inwestycyjnych jest rozbudowa dróg gminnych prowadzących do portu. Zarówno w modelu dualnym, jak i w przypadku powołania podmiotu zarządzającego portem występować będzie zbieżność celów, co ułatwić może uzyskanie zewnętrznych źródeł finansowania (m.in. fundusze UE).

Tabela 12. Koszty utrzymania infrastruktury portowej wybranych małych portów woj. pomorskiego (zł).

	2006	2007	2008
Ustka	349 222,21	49 272,74	65 732,93
Łeba	1 645 360,09	611 002,25	871 280,03
Rowy	439 126,01	1 922 390,45	21 500,00

Źródło: Informacje z Urzędu Morskiego w Słupsku (17.11.2009)

Źródła pokrycia kosztów utrzymania i rozbudowy infrastruktury portowej związane są głównie z modelem zarządzania małymi portami i w praktyce spoczywają bądź na budżecie państwa lub gminy (układ dualny, system administracyjny), lub też na podmiocie zarządzającym, który może być wspierany przez budżet państwa. W praktyce jednak, z uwagi na ograniczone zasoby finansowe pomoc taka nie jest realizowana.

Infrastruktura dostępowa od strony morza, niezależnie od modelu zarządzania portem pozostaje w gestii właściwych urzędów morskich. Z tego też względu, koszty utrzymania torów podejściowych, falochronów, znaków nawigacyjnych czy akwenów portowych pozostaje poza zadaniami zarządców portów, a tym samym nie może być uwzględniana przy analizie sytuacji finansowej portu jako takiego. Poziom nakładów na utrzymanie infrastruktury dostępowej w wybranych portach prezentuje tabela 13.

⁴⁷ W praktyce niniejszy zapis ustawy (Art. 10, ust. 3) pozostaje niewykorzystywanym.

⁴⁸ Infrastruktura zapewniająca dostęp do portów lub przystani morskich – rozumie się przez to prowadzące do portu lub przystani morskiej oraz położone w granicach portu lub przystani morskiej tory wodne, wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami.

Tabela 13. Koszty utrzymania infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, prace czerpально – refulacyjne (zł).

	2006	2007	2008
Ustka	437 500,00	1 031 397,50	2 149 940,00
Łeba	1 987 500,00	500 325,00	2 805 705,00
Rowy	615 000,00	-	-

Źródło: Informacje z Urzędu Morskiego w Słupsku (17.11.2009)

Chcąc określić kondycję finansową małych portów, której główną przesłanką jest wskazanie podstaw ekonomicznych dla utworzenia podmiotu zarządzającego portem lub przystanią porównać należy poziom przychodów (opłaty portowe oraz dzierżawa gruntów) z kosztami utrzymania i rozwoju infrastruktury portowej. Analiza dostępnych danych wskazuje na dużą rozbieżność pomiędzy strumieniem przychodów, a kosztów (tabela 14). Jest to szczególnie widoczne w przypadku konieczności realizacji prac modernizacyjnych i rozwojowych.

Tabela 14. Różnica pomiędzy przychodami i kosztami związanymi z infrastrukturą portową i terenami portowymi w wybranych portach woj. pomorskiego.

	2006	2007	2008
Ustka	121 533,89	412 678,34	421 142,63
Łeba	-1 480 468,98	-445 172,07	-659 829,18
Rowy	-402 389,13	-1 881 223,56	30 381,23

Wynika to zarówno z ograniczonych możliwości uzyskiwania wpływów, jak i z wysokich kosztów inwestycji. Można więc stwierdzić, że uniezależnienie się portu (powołanie podmiotu zarządzającego) będzie racjonalne w sytuacji:

- Istnienia relatywnie nowej infrastruktury portowej, której utrzymanie nie wymaga dużych nakładów inwestycyjnych;
- Ograniczonych planów rozwojowych związanych z rozbudową infrastruktury;
- Możliwości dywersyfikacji działalności podmiotu zarządzającego, który będzie uzyskiwał przychody z innych źródeł, co na dzisiaj nie jest zgodne z założeniami ustawy o portach i przystaniach morskich.

Podkreślenia wymaga fakt, że funkcjonowanie portu lub przystani morskiej oprócz określonych efektów finansowych (pozytywnych lub negatywnych) będzie również generować efekty ekonomiczne. Pomimo, że są one dużo trudniejsze do skwantyfikowania, mogą stanowić bardzo ważny argument za rozwojem portów i przystani. Wśród głównych korzyści ekonomicznych wspomnieć można: ograniczenie bezrobocia, aktywizację gospodarczą regionu czy też wzrost wpływów podatkowych.

4. Uwarunkowania rozwoju małych portów i przystani

4.1. *Uwarunkowania geograficzne, przestrzenne i środowiskowe wraz z analizą potencjalnych obszarów nadających się na lokalizację nowych małych portów i przystani*

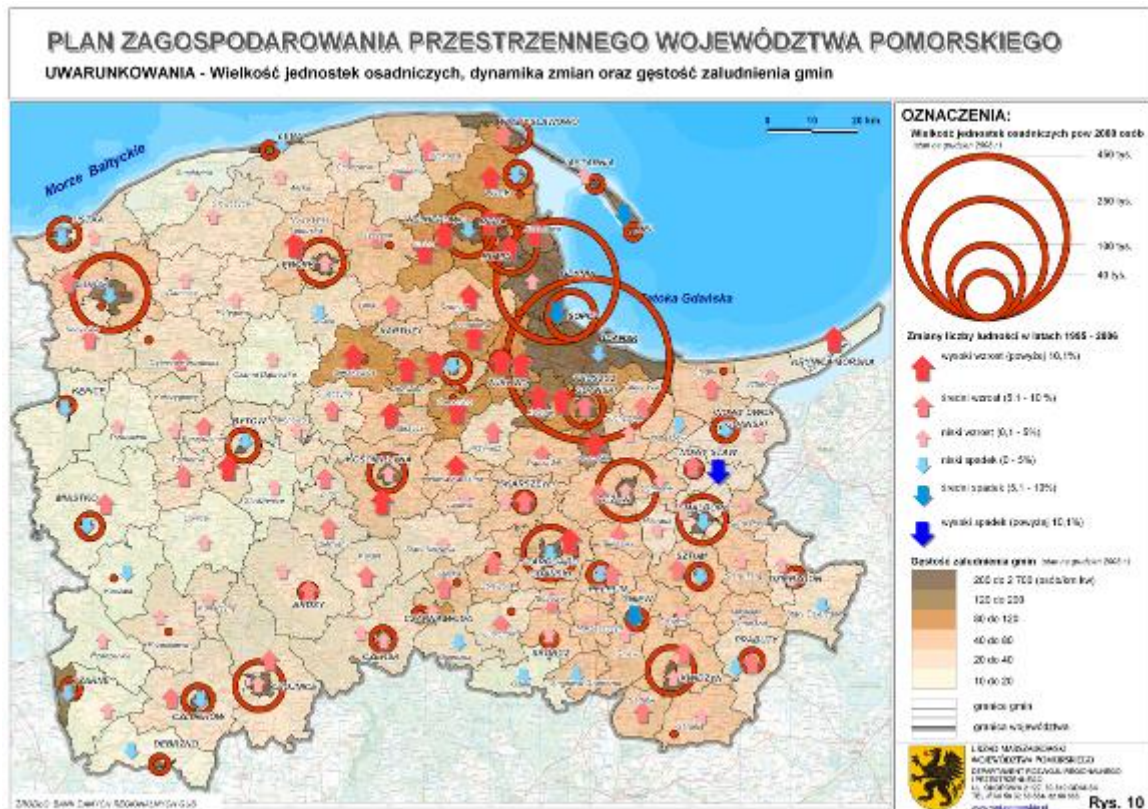
Ocena kierunków i charakterystyki **zagospodarowania przestrzennego** województwa pomorskiego, istotna z punktu widzenia działalności małych portów i przystani morskich, wskazuje na węzłowy i węzłowo – pasmowy układ sieci osadniczej oraz zróżnicowany pod względem funkcji układ strefowy⁴⁹. Jego podstawowym elementem jest sieć ośrodków osadniczych, które koncentrując zróżnicowane funkcje społeczno – gospodarcze, tworzą hierarchiczną strukturę systemu osadniczego oraz związanego z nim układu funkcji ekonomicznych. Pomędzy nimi wytworzyła się złożona sieć warunkując współzależności dotyczących również wpływu na bezpośrednie otoczenie. Wykazanie cech charakterystycznych tego układu pozwoli określić uwarunkowania przestrzenne, geograficzne, ekonomiczne i społeczne wpływające na rozwój małych portów oraz możliwości ich rozwoju na bazie potencjału endogenicznego województwa. Sieć osadnicza i gęstość zaludnienia województwa pomorskiego została przedstawiona na rysunku 18. Dominującą rolę w strukturze województwa zajmuje aglomeracja Trójmiasta, w której koncentrują się wszystkie najważniejsze funkcje o znaczeniu ponadregionalnym (administracyjne, edukacyjne, kulturalne itp.), jak również działalność produkcyjna bezpośrednio związana z przemysłem morskim. Aglomeracja Trójmiasta pełni również rolę węzła transportowego dla różnych gałęzi transportu, ładunków oraz węzła transportu publicznego.

Do obszaru aglomeracji zalicza się również subregionalne ośrodki takie jak Tczew i Wejherowo, oraz silne ośrodki lokalne: Pruszcz Gdański, Rumia i Reda oraz sąsiadujące gminy wiejskie. Obszar aglomeracji ulega poszerzeniu w kierunkach:

- zachodnim: Żukowo, Kolbudy, Kartuzy;
- północnym: Kosakowo, Puck, Luzino;
- południowym: Pruszcz Gdański, Tczew.

Małe porty morskie Półwyspu Helskiego oraz Zatoki Puckiej znajdują się więc w strefie bezpośredniego oddziaływania procesów aglomeracyjnych. Będzie to miało istotny wpływ na przyszłe funkcje tych portów, które będą ewoluować wraz ze zmianami zapotrzebowania na poszczególne usługi.

⁴⁹ Plan zagospodarowania województwa pomorskiego., s.28.



Rysunek 18. Sieć osadnicza i gęstość zaludnienia województwa pomorskiego (stan na grudzień 2008 roku).

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego; załącznik do uchwały numer 1004/XXXIX/09 z dnia 2009.10.26 w sprawie zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, s.62.

Obszar województwa poza granicami aglomeracji Trójmiasta cechuje się policentryczną strukturą sieci osadniczej⁵⁰. W tej części najważniejszą rolę pełni Słupsk, będący w pełni wykształconym i wyposażonym we wszystkie rozwinięte funkcje społeczno–gospodarcze, ośrodkiem subregionalnym. Tworzy to dogodne warunki dla rozwoju portu w Ustce, zapewniając znaczący potencjał jego bezpośredniego zaplecza. System osadniczy województwa pomorskiego posiada cechy hierarchiczne, odzwierciedlające pozycję poszczególnych ośrodków (miast) związaną z ich potencjałem gospodarczym i społecznym oraz rangą podmiotów administracyjnych. Identyfikacja tej struktury pozwoli na określenie uwarunkowań dla rozwoju małych portów morskich, które same mogą być ośrodkami wzrostu o różnym znaczeniu, bądź też korzystać z sąsiedztwa takich ośrodków w otoczeniu. Na bazie tak sformułowanego założenia przyjmowana jest następująca hierarchia ośrodków⁵¹:

- A. Ośrodek ponadregionalny: jego rolę pełni aglomeracja Trójmiasta wraz z ośrodkami uzupełniającymi (Wejherowo, Tczew, Pruszcz Gdański, Kartuzy) oraz ośrodkami takimi jak Rumia, Reda i Żukowo.

⁵⁰ Plan zagospodarowania województwa pomorskiego. Uwarunkowania wewnętrzne zagospodarowania przestrzennego, s.28.

⁵¹ Plan zagospodarowania województwa pomorskiego. System osadniczy, s.220.

B. Ośrodki subregionalne – skupiają one część usług publicznych i instytucji samorządu województwa wymagających dobrej dostępności, jak również przyciągają zaawansowane funkcje gospodarcze:

- I rzędu: Słupsk – Ustka, Chojnice – Człuchów, Kwidzyn;
- II rzędu: Lębork, Malbork – Sztum, Starogard Gdański – są to pozostałe miasta powiatowe powyżej 35 tys. mieszkańców, grupujące funkcje wykraczające poza obszar powiatu, dysponujące odpowiednim potencjałem ludzkim;
- potencjalne ośrodki II rzędu: Bytów, Kościerzyna.

C. Ośrodki ponadgminne: Nowy Dwór Gdański, Hel, Jastarnia, Puck, Władysławowo, Łeba, Krynica Morska oraz inne.

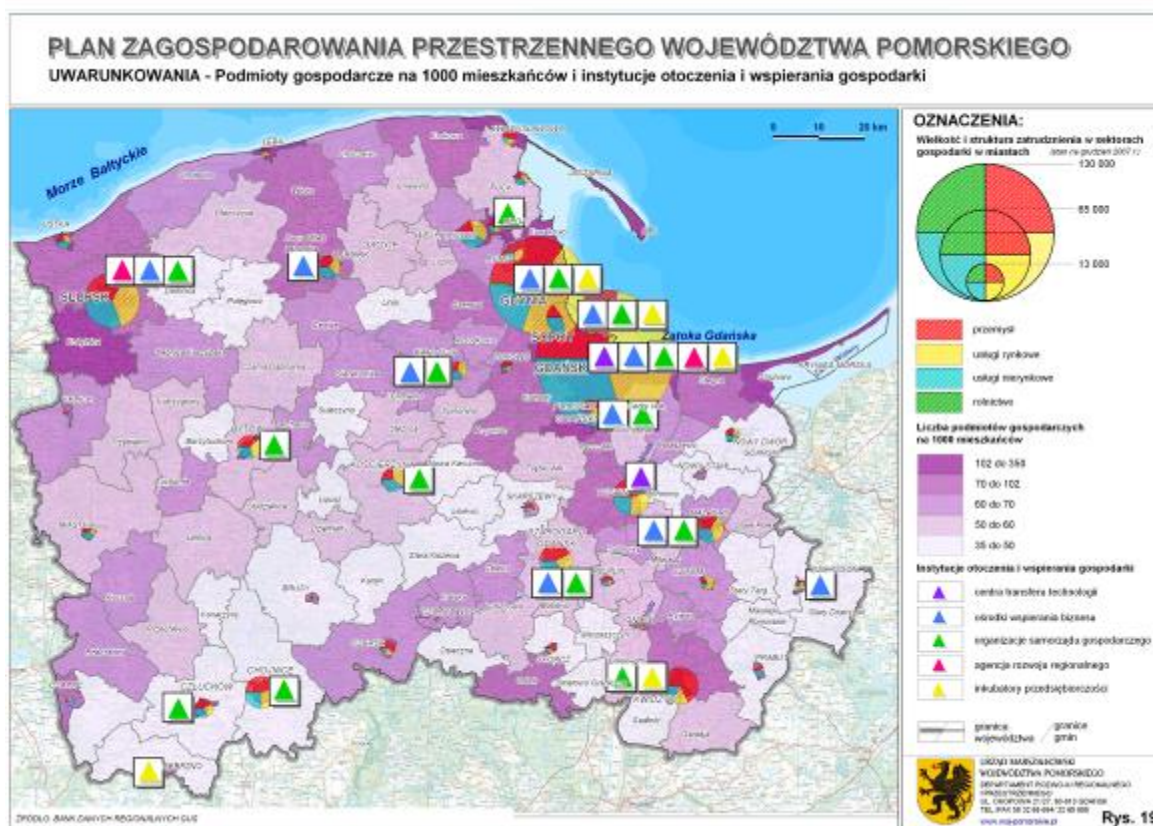
Przedstawiona hierarchia ośrodków miejskich wskazuje na duże zróżnicowanie funkcjonalne miast w których zlokalizowane są małe porty morskie. Jest wśród nich Ustka, która rozpatrywana jest łącznie ze Słupskiem jako subregionalny ośrodek I rzędu, oraz Lębork, który stanowi bezpośrednio zaplecze dla portu w Łebie. Pozostałe wymienione małe porty morskie i miasta w ich bezpośrednim otoczeniu są klasyfikowane jako ośrodki ponadgminne. Taka sytuacja wskazuje na odmienne problemy i szanse rozwojowe analizowanych portów morskich oraz utrudnia przyjęcie ujednoczonego podejścia do planowania ich rozwoju. Bez względu na bieżący potencjał, zakres działalności czy wielkość, małe porty morskie województwa pomorskiego są traktowane jako istotny składnik jego potencjału rozwojowego⁵². Właściwie wykorzystane mają szansę stać się ważnym czynnikiem rozwoju lokalnego i regionalnego, wpływając korzystnie na dynamikę rozwoju ich otoczenia oraz różnorodność jego gospodarki.

Rozwój małych portów morskich województwa uwarunkowany jest **charakterystyką systemu gospodarki** ich bezpośredniego otoczenia, jak również związanymi z tym ściśle procesami o charakterze społecznym. Występuje duże zróżnicowanie pomiędzy powiatami w skali całego województwa pomorskiego, jak również pomiędzy poszczególnymi powiatami, na których terenie zlokalizowane są małe porty. Miarodajnym kryterium oceny potencjału gospodarczego konkretnego obszaru jest analiza ilości podmiotów gospodarczych działających na jego terenie w przeliczeniu na 1000 mieszkańców. Sytuację w skali całego województwa w latach 2000 – 2004 przedstawia rysunek 19, natomiast tabela 15 przedstawia porównanie ilości podmiotów gospodarki narodowej w powiatach słupskim (oraz powiecie miejskim Słupsk), lęborskim, puckim oraz nowodworskim w roku 2008.

Województwo pomorskie wykazuje stosunkowo duże zróżnicowanie przestrzenne liczby podmiotów gospodarki narodowej. Widoczne jest zmniejszanie się jej liczby wraz ze wzrostem odległości od aglomeracji Trójmiasta, przy czym w wybranych obszarach nadmorskich jest ona jednak znacząco wyższa od poziomu średniego dla województwa.

⁵² Plan zagospodarowania województwa pomorskiego. Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego, s. 78.

Liczba podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w województwie pomorskim w 2008 wynosiła 108, przy średniej krajowej 98⁵³.



Rysunek 19. Podmioty gospodarki narodowej oraz instytucje otoczenia i wspierania gospodarki na 1000 mieszkańców w województwie pomorskim (stan na grudzień 2007).

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego; załącznik do uchwały numer 1004/XXXIX/09 z dnia 2009.10.26 w sprawie zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, s.93..

W przypadku powiatów na obszarze których zlokalizowane są małe porty morskie wszystkie wartości, poza powiatem nowodworskim i słupskim (bez miasta Słupsk), były wyższe od średniej w województwie.

Tabela 15. Podmioty gospodarki narodowej w wybranych powiatach woj. pomorskiego w przeliczeniu na 1000 mieszkańców.

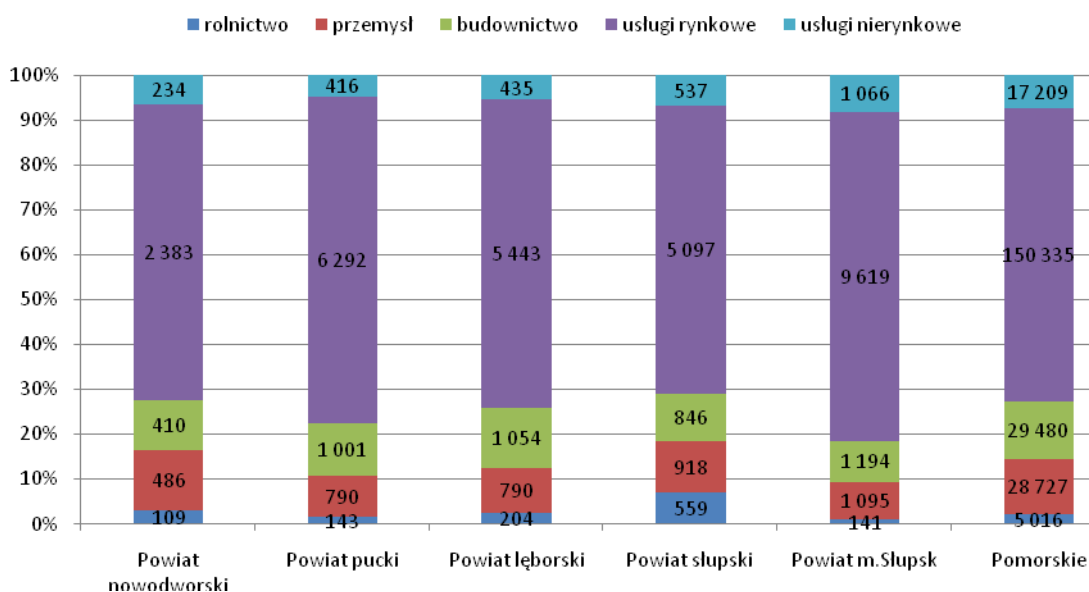
Powiat	Podmioty gospodarki narodowej na 1000 mieszkańców
Powiat słupski	89
Słupsk – miasto na prawach powiatu	141
Powiat i miasto Słupsk łącznie	116
Powiat lęborski	128
Powiat pucki	118
Powiat nowodworski	106

Źródło: opracowanie własne na podst.: Bank Danych Regionalnych GUS. www.stat.gov.pl

Różnica w stosunku do średniej w powiecie nowodworskim (106 wobec 108 w województwie) jest jednak niewielka, a taktując powiat słupski i miasto Słupsk łącznie

⁵³ Bank Danych Regionalnych GUS. www.stat.gov.pl

otrzymujemy liczbę 116 zarejestrowanych podmiotów gospodarczych. Na bazie tych danych można stwierdzić, że z punktu widzenia aktywności gospodarczej wyrażonej liczebnością podmiotów gospodarczych analizowane powiaty posiadają należyty, chociaż nierównomiernie rozmieszczony, potencjał gospodarczy mogący stanowić bazę dla rozwoju małych portów morskich. Będzie to jednak wymagać właściwego zidentyfikowania tych kierunków rozwoju małych portów morskich, które umożliwią stworzenie stabilnych wzajemnych relacji pomiędzy nimi a lokalnym otoczeniem gospodarczym. Problemem jest w tym przypadku duże rozproszenie podmiotów oraz ich niewielka skala działalności. Stwarza to problem z koncentracją potencjału gospodarczego niezbędnego do pobudzenia takich funkcji małych portów jak działalność handlowo – transportowa, pozostawiając miejsce dla rozwoju funkcji związanych np. z turystyką. Również ośrodki miejskie stanowiące zaplecze analizowanych małych portów morskich nie stanowią źródeł popytu i podaży wystarczających dla uzasadnienia zwiększania ilości realizowanych w nich funkcji. W tej sytuacji optymalnym rozwiązaniem wydaje się szukanie potencjału rozwojowego portu w wyborze właściwej funkcji wiodącej, jak również w ich wzajemnej kooperacji odnośnie wybranych form działalności, takich jak np. żegluga turystyczna.

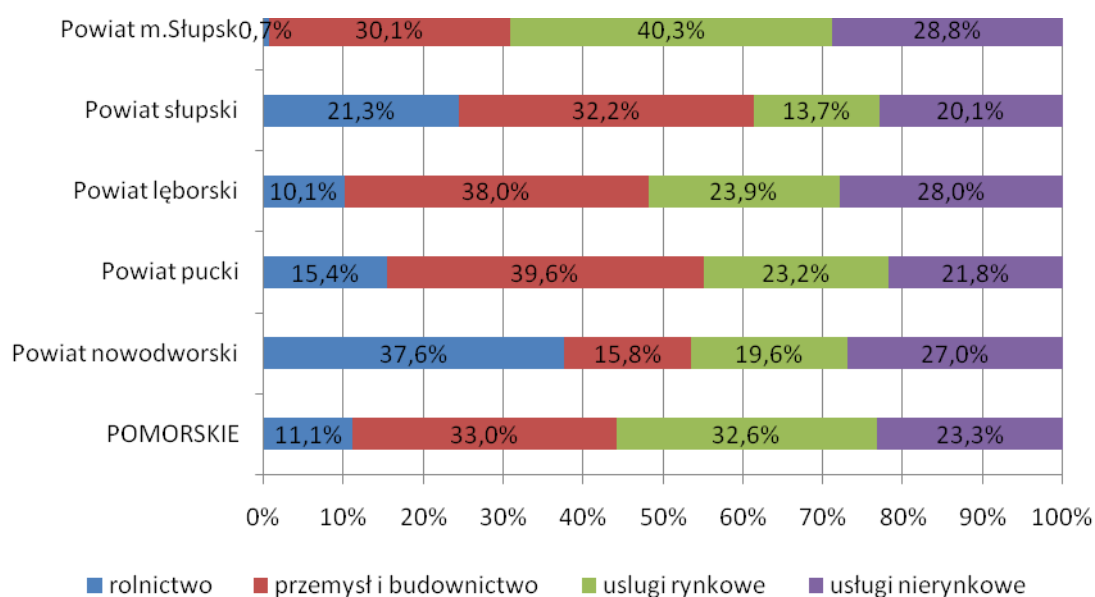


Rysunek 20. Struktura rodzajowa działalności gospodarczej w wybranych powiatach woj. pomorskiego w 2008 roku.

Źródło: opracowanie własne na podst.: Bank Danych Regionalnych GUS. www.stat.gov.pl

Rozwinięciem przedstawionego zestawienia powinna być analiza struktury rodzajowej prowadzonej działalności gospodarczej z uwagi na sektory gospodarki, których działalność może wymagać obsługi transportem morskim z wykorzystaniem małych portów morskich. Strukturę działalności gospodarczej prowadzonej w wybranych powiatach województwa pomorskiego przedstawia rysunek 20.

Struktura rodzajowa działalności gospodarczej na terenie powiatów nadmorskich jest stosunkowo zrównoważona. Największy udział w każdym powiecie mają usługi rynkowe, do których zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności zalicza się handel hurtowy i detaliczny, transport i gospodarkę magazynową, działalność związaną z zakwaterowaniem i gastronomią, działalność finansową i ubezpieczeniową oraz administrację publiczną. Kolejnymi grupami pod względem liczebności podmiotów jest przemysł i budownictwo, do których zalicza się takie formy działalności jak np.: przetwórstwo przemysłowe, wytwarzanie energii elektrycznej i wszelkie formy działalności konstrukcyjnej i budowlanej. Kategoria rolnictwo obejmuje wszystkie formy działalności gospodarczej związane z rolnictwem, leśnictwem, łowiectwem i rybactwem. Nie zalicza się do niej natomiast indywidualnych gospodarstw rolnych, czyli będących własnością osób fizycznych. Dodatkowych informacji o uwarunkowaniach społeczno-gospodarczych nadmorskich powiatów województwa pomorskiego może dostarczyć analiza struktury osób pracujących według poszczególnych działów działalności gospodarczej w 2007 roku, którą prezentuje rysunek 21.



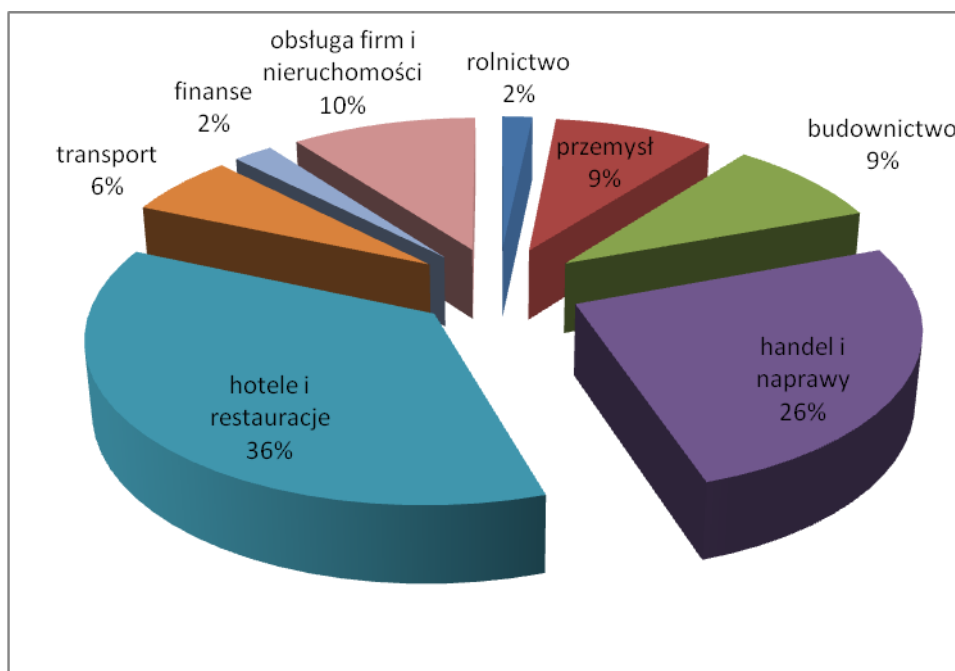
Rysunek 21. Struktura osób pracujących w wybranych działach gospodarki powiatów nadmorskich w 2007 roku.

Źródło: opracowanie własne na podst.: Bank Danych Regionalnych GUS. www.stat.gov.pl.

W 2007 roku w województwie pomorskim 33% osób pracujących było zatrudnionych w przemyśle i budownictwie. Poza powiatem nowodworskim, gdzie ta wartość osiągnęła zaledwie 15,5%, pozostałe powiaty oscylują wokół wartości średniej, a powiaty pucki (39,6%) i lęborski (38%) wyraźnie ją przekraczają. Kolejnym działem pod względem ilości osób zatrudnionych w 2007 roku były usługi rynkowe, gdzie wynik dla województwa wynosił 32,6% ogółu zatrudnionych. W tej kategorii we wszystkich analizowanych powiatach (z wyjątkiem miasta Słupsk) wartość była niższa od średniej

wojewódzkiej i wynosiła od 13,7% (powiat słupski) do 23,9% (powiat lęborski). Z punktu widzenia określenia potencjału gospodarczego zaplecza małych portów morskich ważną będzie ocena ilości osób zatrudnionych w rolnictwie. Jeżeli będzie ona miała istotny udział w całkowitej strukturze zatrudnienia, będzie to świadczyło o niekorzystnej dla portów sytuacji, gdyż wysoki udział produkcji rolnej świadczy o niskiej konkurencyjności gospodarczej danego obszaru. Przy średniej dla województwa wynoszącej 11,1% osób zatrudnionych w rolnictwie tylko powiat lęborski osiągnął korzystniejszą wartość (10,1%). W pozostałych powiatach udział ten wahał się między 15,4% (powiat pucki) do aż 37,6% (powiat nowodworski). Świadczy to o poważnym problemie o charakterze strukturalnym, niekorzystnie wpływającym na bieżący potencjał gospodarczy tych obszarów oraz możliwości jego zmiany w przyszłości.

Uszczegóławiając przedstawioną wyżej analizę można wyodrębnić podstawowe rodzaje działalności w ramach sektora usług, a także ograniczyć badanie do miast i gmin, gdzie porty są zlokalizowane (rysunek 22). Zgodnie z przedstawionymi danymi najwięcej firm (3 707) zajmuje się usługami hotelarskimi oraz prowadzi działalność gastronomiczną, z czego przodującymi lokalizacjami są Władysławowo, Łeba i Ustka. Ważnymi sektorami rodzajami działalności są także handel i naprawy (2 618), Obsługa firm i nieruchomości (1 044), przemysł (903) oraz budownictwo (901). W analizowanych obszarach istnieją też 624 przedsiębiorstwa zajmujące się transportem. Wyraźnie widoczna jest więc przewaga funkcji turystycznej, która rozwija się w analizowanych lokalizacjach.



Rysunek 22. Struktura działalności gospodarczej rejonów (gminy i miasta) lokalizacji małych portów i przystani morskich woj. pomorskiego według ilości zarejestrowanych firm (REGON) w 2007 roku.

Źródło: GUS, Urząd Statystyczny w Gdańsku.

Ocena uwarunkowań przestrzennych i związanych z tym kryteriów ekonomicznych

sugeruje, iż małe porty i przystanie powinny szukać szans rozwojowych we właściwym wyborze wiodącego rodzaju działalności realizowanej na ich terenie i zapewnieniu uzasadnionej ekonomicznej struktury działalności komplementarnej. Małe porty funkcjonują obecnie w otoczeniu przestrzennym i gospodarczym stanowiącym duże wyzwanie dla ich zarządzających. Związane jest to ze stosunkowo niekorzystną strukturą działalności gospodarczej z punktu widzenia tradycyjnych funkcji realizowanych przez te porty oraz rozproszeniem pozostałych form działalności. Ze względu na problemy jakościowe oraz ilościowe dotyczące sieci transportowej na obszarze ich zaplecza utrudnione jest pokonywanie barier w istniejącej strukturze zagospodarowania przestrzennego i układu osadniczego tak, aby zintegrować bazę ekonomiczną małych portów. Konieczne jest poszukiwanie rozwiązań umożliwiających ich wyraźną integrację z bezpośrednim zapleczem, uwzględniając charakter zmian strukturalnych w nim zachodzących. Pozwoli to na wykształcenie właściwych współzależności portów i przystani z otoczeniem, które pozwolą na wytworzenie niezbędnych efektów synergicznych.

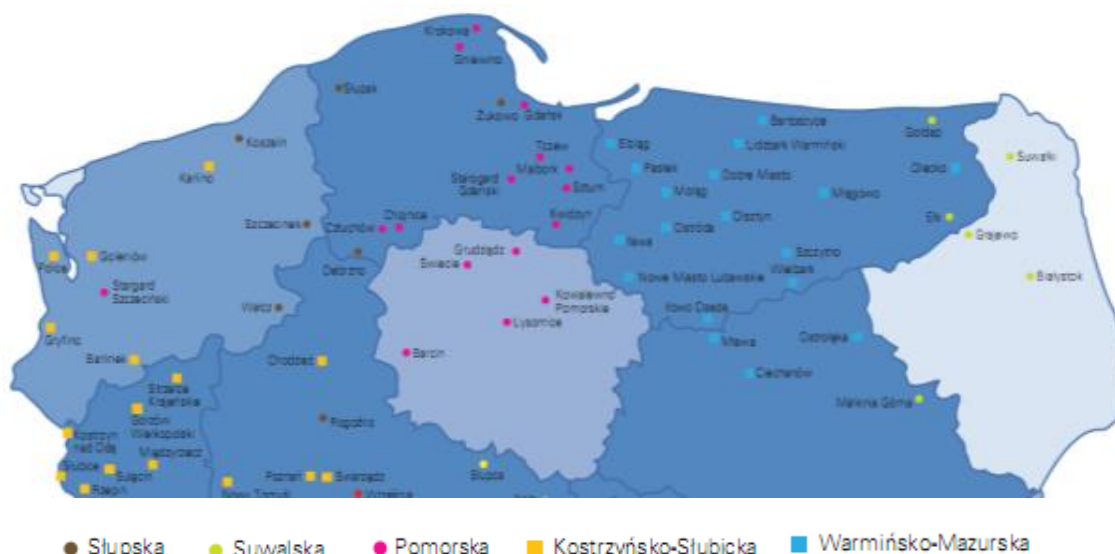
Formą aktywizacji działalności gospodarczej na zapleczu małych portów morskich może być funkcjonowanie **specjalnych stref ekonomicznych**. Mogą one zapewnić niezbędną koncentrację różnych form przedsiębiorczości we wskazanych, atrakcyjnych lokalizacjach na terenie województwa. Każda strefa to wyodrębniona administracyjnie część terytorium Polski, przeznaczona do prowadzenia działalności gospodarczej na preferencyjnych warunkach. Przedsiębiorca w SSE ma zapewnione ulgi podatkowe, a dodatkową korzyścią jest fakt, że może rozpocząć działalność na specjalnie przygotowanym, uzbrojonym terenie. Jest to szczególnie ważne w przypadku obszarów o niskiej jakości wyposażenia infrastrukturalnego, gdzie takie rozwiązanie może stanowić bardzo ważny czynnik przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnej przez zainteresowanych przedsiębiorców.

Na terenie województwa pomorskiego funkcjonują dwie strefy ekonomiczne: Pomorska SSE i Słupska SSE. Lokalizację podstref każdej z nich na tle województw północnej Polski przedstawia rysunek 23.

Z punktu widzenia małych portów zachodniej części województwa duże znacznie może mieć rozwój podstrefy Żarnowiec Pomorskiej SSE, która posiada następujące parametry⁵⁴:

- lokalizacja: Kartoszyń, gmina Krokowa, powiat pucki, gmina Gniewino, powiat wejherowski;
- odległość od Gdyni: 45 km;
- całkowita powierzchnia: 105,33 ha;
- infrastruktura techniczna: drogi, media (wodociąg, kanalizacja, oczyszczalnia ścieków, gaz ziemny, energia elektryczna, linie telefoniczne);
- powierzchnia wolna do zagospodarowania: 26 ha.

⁵⁴ <http://www.strefa.gda.pl/index.php?n=247>, dane z października 2009 roku.



Rysunek 23. Lokalizacja podstref Pomorskiej i Słupskiej SSE na tle województw północnej Polski
 Źródło: opracowanie własne na podst.: Przewodnik po Specjalnych Strefach Ekonomicznych w Polsce. PAIIIZ, 2008 r., [www. http://www.paiz.gov.pl/publikacje/parki_i_strefy](http://www.paiz.gov.pl/publikacje/parki_i_strefy).

Druga, Słupska Strefa składa się z 8 podstref zajmujących ponad 401 ha, położonych w województwie pomorskim, zachodniopomorskim i wielkopolskim. Na terenie województwa pomorskiego zlokalizowane są 4 podstrefy⁵⁵:

- podstrefa "Słupsk – Włynkówko" (100ha) – całkowicie zagospodarowana;
- podstrefa "Redzikowo" (62,5ha) – wolne tereny 45ha;
- podstrefa "Debrzno" (9,9ha) – wolne tereny 9,9 ha;
- podstrefa "Tuchom" (6,4 ha) – wolne tereny 6,4 ha.

Ze względu na znaczne oddalenie podstref w Debrznie i Tuchomiu oraz całkowite zagospodarowanie podstrefy Słupsk – Włynkówko, dla inwestorów najbardziej atrakcyjnym obszarem wydaje się podstrefa w Redzikowie, leżąca w bezpośrednio przy powstającej południowej obwodnicy Słupska.

Analizując podstawowe **uwarunkowania środowiskowe** związane z działalnością i rozwojem małych portów i przystani morskich wskazać można dwa główne elementy stanowiące ramy dla tego typu aktywności:

1. Warunki naturalne oraz zjawiska przyrodnicze występujące na poszczególnych obszarach lokalizacji portów, takie jak np.: falowanie i wiatry, prądy morskie i ruchy rumowiska, formy morfologiczne wybrzeża, warunki lodowe.
2. Regulacje prawne, dokumenty i umowy środowiskowe stanowiące formalne ramy dla działalności i rozwoju portów, m.in.:

⁵⁵ <http://www.sse.slupsk.pl/>, dane z października 2009 roku.

- Konstytucja RP;
- Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego z Planem Gospodarki Odpadami na lata 2003-2008 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2007-2010 (Uchwała Sejmiku Woj. Pomorskiego 153/XIII/03);
- Prawo ochrony środowiska (2001/62/627);
- Ustawa o ochronie przyrody (2004/92/880);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska (2005/92/80) - Obszary Natura 2000;
- Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (tzw. Nowa Konwencja Helsińska - HELCOM⁵⁶, Dz.U. 2000 Nr. 28, poz. 346);
- Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki - MARPOL 73/78⁵⁷.

W przypadku pierwszej grupy zagadnień wskazać można na dwukierunkowe znaczenie poszczególnych elementów, zarówno negatywne (utrudniające), jak i pozytywne (wspomagające). Jako negatywne efekty falowania i silnych wiatrów wskazać można ograniczenia nawigacyjne (trudności z wejściem do portów wybrzeża środkowego), a także pojawianie się zjawiska cofki (porty zlokalizowane nad rzekami), którego efektem są zalania nabrzeży i pobliskich części miast, a także pojawienie się niekorzystnych ruchów rumowiska i przepływanie portów (np. Łeba). Jednocześnie, występowanie silnych zachodnich wiatrów wzdłuż wybrzeża, a zwłaszcza w Zatoce Puckiej znacząco wspomaga rozwój funkcji turystycznej (żeglarstwo, windsurfing, katesurfing) małych portów i przystani morskich. Występowaniu silnych prądów morskich i wynikającemu z tego ruchowi rumowiska towarzyszy negatywne zjawisko przepływania wejść do portów, głównie położonych nad otwartym morzem. Ponadto, organiczne, a co za tym idzie mało stabilne rumowisko Zalewu Wiślanego utrudnia utrzymanie odpowiednich głębokości na torach podejściowych do portów tego akwenu. Na wybrzeżu morskim województwa pomorskiego najczęściej spotykanymi formami morfologicznymi wybrzeża są wydmy (piasek) lub klify (utwory gliniaste i ilaste). W efekcie tego, większość małych portów i przystani morskich położona jest na wybrzeżach wydmowych, co z jednej strony powoduje negatywne zjawiska związane z ruchami mas piaszczystych i zasypywaniem obiektów portowych, z drugiej stanowi niewątpliwą atrakcję dla potencjalnych turystów korzystających z portów i przystani lub miast, w których są położone. W większości małych portów istnieją korzystne warunki lodowe, ograniczające w nieznacznym stopniu możliwości korzystania z portów i przystani. Średni roczny czas zalodzenia podejść do portów wynosi 1,5 dnia, natomiast zalodzenie kanałów i akwenów portowych utrzymuje się w okolicy 20 dni. Nieco inaczej sytuacja kształtuje się w portach Zalewu Wiślanego, gdzie z uwagi na ograniczoną głębokość oraz brak silnych prądów i

⁵⁶ Konwencja podpisana w 1992 roku, jako kontynuacja Konwencji z 1974 roku. Ostatnie poprawki zostały wprowadzone 12 listopada 2008 roku (www.helcom.fi).

⁵⁷ Konwencja MARPOL 73/78 weszła w życie 2 października 1983 roku. Z końcem 2006 roku sygnatariuszami tej konwencji było 138 krajów reprezentujących 98% światowego tonażu.

falowania zalodzenie utrzymuje dłużej. Jako pozytywny efekt można tutaj wskazać możliwości uprawiania morskiego żeglarstwa lodowego (m.in. Krynica Morska).

W ramach drugiej grupy zagadnień wiodącą rolę zajmują obszary Natura 2000. Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000 jest systemem ochrony zagrożonych składników różnorodności biologicznej kontynentu europejskiego, wdrażanym od 1992 roku na terytorium wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej. Celem utworzenia sieci jest zachowanie zarówno zagrożonych wyginięciem siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt w skali Europy, ale też typowych, wciąż jeszcze powszechnie występujących siedlisk przyrodniczych, charakterystycznych dla 9 regionów biogeograficznych⁵⁸. W Polsce występują 2 z tych regionów: kontynentalny (96 % powierzchni kraju) i alpejski (4 % powierzchni kraju). Duża część spośród małych portów i przystani morskich położona jest w takich obszarach lub z nimi graniczy (tabela 16). Podstawową zasadą obowiązującą na obszarach Natura 2000 jest konieczność zachowania aktualnego stanu i struktury siedlisk, co związane jest z ograniczeniem (rekompensatami) związanymi z procesami inwestycyjnymi tam realizowanymi.

Istotny wpływ na działalność w strefie przybrzeżnej Bałtyku ma także Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z 1992 roku, która weszła w życie w roku 2000 (stanowi ona nowelizację konwencji HELCOM z 1974 roku). W przypadku działalności portowej, jako podstawowe wytyczne traktować można artykuły odnoszące się do następujących zagadnień:

- (art. 6) Zasady i zobowiązania dotyczące zanieczyszczeń ze źródeł lądowych (m.in. konieczność uzyskania zezwolenia na zrzut substancji szkodliwych);
- (art. 7) Ocena oddziaływania na środowisko (konieczność sporządzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz jej konsultacji, jeżeli występuje oddziaływanie transgraniczne);
- (art. 8) Zapobieganie zanieczyszczania przez statki (konieczność zapewnienia w porcie urządzeń do odbioru zanieczyszczeń);
- (art. 9) Statki turystyczne (ograniczanie szkodliwych skutków działalności tych statków);
- (art. 10) Zapobieganie zatopieniu (dotyczy m.in. zrzutu urobku z prac pogłębiarskich, które wymaga odpowiedniego zezwolenia).

Postanowienia Konwencji nakładają więc pewne ograniczenia oraz wymogi formalne dla prowadzonej działalności portowej, których efektem jest wydłużenie się procesu decyzyjnego dla potencjalnych inwestycji, a także wzrost potencjalnych kosztów ich realizacji.

Dokumentem, do którego odnosi się Konwencja HELCOM jest Konwencja Marpol 73/78. Jest ona najważniejszym porozumieniem międzynarodowym, mającym na celu

⁵⁸ tj. alpejskiego, atlantyckiego, borealnego, kontynentalnego, panońskiego, makaronezyjskiego, śródziemnomorskiego, stepowego i czarnomorskiego

zapobieganie zanieczyszczaniu morza olejami przez statki. Stanowi ona nowelizację Pierwszej Konwencji MARPOL, która została ratyfikowana 2 listopada 1973 roku przez IMO⁵⁹, jednak nie zdołała wejść w życie. Dopiero w październiku 1983 roku, uzupełniona o protokół z 1978 roku, Konwencja Marpol 73/78 została zaimplementowana. Sygnatariuszami tej konwencji jest 150 krajów reprezentujących 99,14% światowego tonażu. Konwencja obejmuje takie elementy, jak: zagadnienia zanieczyszczenia środowiska morskiego przez statki, chemikalia, szkodliwe substancje w opakowaniach, nieczystości oraz śmieci. Konwencja ta jest o tyle istotna dla portów, ponieważ wymaga, aby rządy państw stron Załącznika IV⁶⁰ do Konwencji Marpol, wyposażyły porty i terminale w odpowiednie urządzenia odbiorcze dla przyjmowania ścieków fekalnych.

Tabela 16. Obszary Natura 2000 w nadmorskich rejonach województwa pomorskiego.

Powiat	Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk ⁶¹	Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków ⁶²	Porty i przystanie Natura 2000	Porty i przystanie poza Natura 2000
Słupski	Ostoja Słowińska, Bagna Izbeckie, Torfowisko Pobłockie, Przymorskie Błota, Dolina Łupawy	Ostoja Słowińska, Przybrzeżna wody Bałtyku		Ustka, Rowy
Lęborski	Mierzeja Sarbska, Ostoja Słowińska, Białe Błoto, Łebskie Bagna, Górkowy Las, Dolina Łupawy	Ostoja Słowińska, Przybrzeżna wody Bałtyku		Łeba
Pucki	Piaśnickie Łąki, Białogóra, Zatoka Pucka i Półwysep Hel, Widowo	Przybrzeżne wody Bałtyku	Kuźnica, Jastarnia, Hel, Puck,	Władysławowo
Nowodworski	Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana, Ostoja w Ujściu Wisły	Zalew Wiślany, Ujście Wisły.	Kąty Rybackie, Krynica Morska, Nowa Karczma	
Gdańsk	Ostoja w Ujściu Wisły	Ujście Wisły, Zatoka Pucka	Port Gdańsk	
Gdynia	Zatoka Pucka i Półwysep Hel,	Zatoka Pucka		
Sopot	Zatoka Pucka			

Źródło: www.natura2000.mos.gov.pl (20.10.2009)

Reasumując, regulacje prawne dotyczące kwestii środowiskowych w dużym stopniu ograniczają możliwości rozwojowe małych portów i przystani morskich, zarówno co do zakresu jak i tempa wdrażania poszczególnych projektów. Jednocześnie, mocno sprzyjają proekologicznemu charakterowi tego typu obiektów transportowych. Można więc wskazać, iż stanowią element wsparcia dla rozwoju funkcji turystycznych w poszczególnych portach i przystaniach, utrudniając jednocześnie rozwój funkcji transportowo-handlowych oraz przemysłowych.

⁵⁹ Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO - International Maritime Organization)

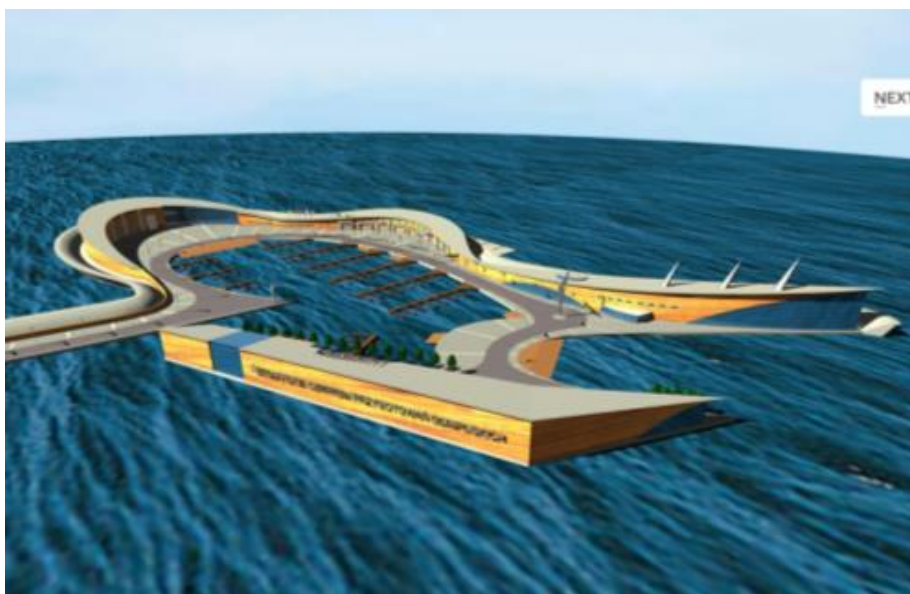
⁶⁰ Załącznik IV wszedł w życie 27 września 2008 roku.

⁶¹ Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 roku w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

⁶² Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków.

Aktualny stan rozwoju małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego, zarówno w aspekcie przestrzennym, jak i funkcjonalnym (poziom wykorzystania istniejącego potencjału) uznać można za optymalny. Oznacza to, że brak jest zdecydowanych przesłanek dla **lokalizacji nowych portów lub przystani** na wybrzeżu województwa, które musiałyby w jakiś sposób uzupełniać istniejącą sieć. Dotyczy to zwłaszcza funkcji transportowej, przemysłowej oraz rybackiej (pożądanym kierunkiem rozwoju jest wzrost efektywności wykorzystania istniejących ośrodków).

Jako ewentualną możliwość rozwoju przystani można wskazać chęć stworzenia spójnego układu marin jachtowych zlokalizowanych wzdłuż wybrzeża. Wynika to z relatywnie dużych odległości pomiędzy istniejącymi portami i przystaniami, zwłaszcza na odcinku Łeba – Władysławowo, gdzie odległość wynosi 33 Mm. Zakładając przyszły rozwój rodzinnej turystyki żeglarskiej realizowanej wzdłuż polskiego wybrzeża, można wskazać na potencjalne problemy w pokonaniu tego odcinka przez jednostki, przy niekorzystnych warunkach pogodowych. Dlatego też, korzystne byłoby utworzenie przystani jachtowej stanowiącej uzupełnienie aktualnego układu marin. Jako potencjalne lokalizacje, a zarazem projekty które są definiowane w fazie koncepcyjnej, wskazać można utworzenie Przystani Jachtowej na Jeziorze Żarnowieckim (konieczność utworzenia połączenia wodnego pomiędzy otwartym morzem, a jeziorem) lub budowę pływającej przystani w okolicach Cetniewa (stanowiącej również potencjalne miejsce szkolenia polskich zawodników w ramach Centralnego Ośrodka Sportu). Budowa tego typu obiektów wiąże się z wieloma problemami, zarówno natury geograficznej, środowiskowej, a przede wszystkim finansowej. Budowa wejścia z Bałtyku na Jezioro Żarnowieckie wiązać się będzie z problemami, jakie mają dziś małe porty morza otwartego, czyli przepłycaaniem wejścia do kanału (eliminacja tego zjawiska będzie się wiązać zaś z koniecznością budowy długich ostróg, co znacząco będzie podrażać koszt realizacji inwestycji), a także z zaburzeniem ekosystemu jeziora (słodka - słona woda), co spotkać się może ze stanowczym oporem ekologów.



Rysunek 24. Koncepcja architektoniczna budowy „Żeglarskiego Centrum Przygotowań Olimpijskich” w Cetniewie.

Źródło: Aren Architects (www.artenarchitects.com)

Minimalizację ingerencji projektu w środowisko naturalne zakłada druga z propozycji, czyli koncepcja Żeglarskiego Centrum Przygotowań Olimpijskich w Cetniewie. Projekt oraz zakładana konstrukcja przystani (pływająca platforma betonowa) eliminuje potencjalny wpływ wzdłużbrzeżnych prądów morskich, a jednocześnie zakłada wykorzystanie energii falowania (tzw. falochrony energetyczne)⁶³. Problemem przy realizacji tego projektu jest zaś klifowe ukształtowanie brzegu morskiego.



Rysunek 25. Koncepcja budowy mariny jachtowej w Rewie.

Źródło: Referat Planowania i Zagospodarowania Przestrzennego, Urząd Gminy Kosakowo.

Budowę nowej mariny jachtowej przewiduje także Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kosakowo. Zgodnie z założeniami, na miejscu aktualnie zrekultywowanego byłego składowiska popiołów (ok. 70 ha) utworzony ma zostać kompleks turystyczny, którego elementem będzie marina jachtowa (rysunek 25). Kluczowym elementem decydującym o realizacji inwestycji będzie możliwość utworzenia i utrzymania drogi wodnej przez Urząd Morski w Gdyni.

Bardzo ważnym obszarem rozwoju, związanym z funkcją turystyczną jest rozwój przystani morskich Trójmiasta. W chwili obecnej ich potencjał jest całkowicie wykorzystany i pojawiają się problemy z postojem jachtów w Gdyni, czy Gdańsku. Należy podkreślić, że realizacja projektu przystani „Molo” Sopot nie rozwiąże problemu. W przypadku Gdyni, istnieje potencjalna możliwość rozbudowy istniejącej przystani (wschodnia strona Skweru Kościuszki) lub utworzenie przystani jachtowej w basenie portowym (zachodnia strona Skweru Kościuszki). Atutem obu wskazanych lokalizacji jest bezpośredni dostęp do centrum miasta oraz dobre warunki nawigacyjne. W przypadku wschodniej strony Skweru istniała będzie jednak konieczność budowy infrastruktury hydrotechnicznej osłaniającej basen portowy. Tego typu inwestycja nie jest zaś konieczna

⁶³ http://arenarchitects.com/pl/portfolio/projekty_zrealizowane/zezlarskie-centrum-przygotowan-olimpijskich_17 (20.10.2009)

w drugiej lokalizacji. Problemem może być jednak kolizja z innymi funkcjami portowymi realizowanymi aktualnie w rejonie. W Gdańsku istnieją dwa podstawowe rejony, w których możliwe byłoby utworzenie atrakcyjnych przystani jachtowych. Pierwszym z nich są tereny postoczniove, gdzie utworzone ma być „nowe” centrum miasta. Zlokalizowanie w tym miejscu również przystani jachtowej (np. poprzez wykorzystanie istniejących doków stoczniowych) byłoby więc szczególnie korzystne. Innym miejscem lokalizacji, uwzględniającym potrzeby turystyczno – wypoczynkowe byłoby ujście Wisły Śmiałej. Jako bazę wyjściową można byłoby potraktować istniejące już tam jacht kluby. Co ważniejsze, przybywający tam żeglarze mogliby korzystać z plaż na Wyspie Stogi i Sobieszewo. Przystanie takie byłyby ponadto ważnym punktem postojowym na drodze (wodnej) do Zalewy Wiślanego.

Oprócz wskazanych lokalizacji istnieje szereg lokalnych koncepcji i planów rozwojowych dotyczących marin jachtowych lokalizowanych zarówno na obszarach morskich (np. Mechelinki), jak i śródlądowych (m.in. Wiślinka, Cedry Wielkie). Lokalizacje te stanowią jednak tylko uzupełnienie dla sieci portów i przystani jachtowych składających się na szlak żeglarski przebiegający wzdłuż polskiego wybrzeża.

4.2. *Określenie wpływu rozwoju społeczno - gospodarczego kraju i regionu na rozwój małych portów i przystani morskich*

Funkcjonowanie oraz rozwój portów uzależniony jest w dużej mierze od popytu potencjalnego generowanego w odniesieniu do świadczonych tam usług. W przypadku małych portów i przystani morskich, gdzie realizowane jest szereg funkcji zależność ta jest szczególnie złożona. Uwzględniając poszczególne obszary aktywności portowej można wskazać szereg czynników wzrostu, charakterystycznych parametrów, a także szeroką skalę przestrzenną ich oddziaływania. Należy jednak podkreślić, że gospodarka narodowa jest spójnym systemem, w którym pomiędzy jej elementami występują różnego rodzaju powiązania przez co wyizolowanie poszczególnych obszarów nie może być kompletne. Dla uproszczenia analizy, wskazano jednak najważniejsze obszary oddziaływań i odpowiadający im zasięg przestrzenny. W wyniku przeprowadzonej klasyfikacji wskazano następujące elementy, które wymagają szerszego omówienia:

- Populacja, charakterystyka regionalna oraz dynamika zmian w skali krajowej;
- Produkt Krajowy Brutto, charakterystyka regionalna oraz perspektywy wzrostu;
- Zmiany wielkości produkcji przemysłowej na krajowym oraz regionalnym poziomie;
- Poziom spożycia indywidualnego, wskazujący na poziom konsumpcji realizowany przez obywateli;
- Obroty handlu zagranicznego, wraz z udziałem przewozów morskich w jego obsłudze.

Populacja Polski w 2007 roku wynosiła 38 115,6 tys. osób, z czego 61,2% stanowili mieszkańcy miast. W tym samym czasie populacja województwa pomorskiego wynosiła

2,2 mln mieszkańców, z czego wynika średnia gęstość zaludnienia na poziomie 121 osób/km². Około 67% populacji województwa stanowiła zaś ludność miejska. Zgodnie z prognozami demograficznymi (GUS), liczebność populacji kraju będzie miała tendencje spadkową (35,9 mln osób w 2035 roku). Przeciwny kierunek zmian zakładany jest w odniesieniu do woj. pomorskiego. W tym wypadku wzrost ma wynieść 2,3%. Istotnym zagadnieniem jest struktura zmian w regionie, która zakłada spadek liczby mieszkańców miast o 4,2%, natomiast wzrost liczby ludności zamieszkującej tereny wiejskie o 15,4%⁶⁴. Związane jest to zarówno z migracją ludności z ruchliwych centrów na spokojniejsze tereny podmiejskie, a także z wyższym poziomem dzietności na terenach wiejskich. Podkreślenia wymaga przy tym fakt, że zmiany te nie będą miały odbicia w strukturze gospodarki (praca w miastach), a więc wpływać będą w znaczący sposób na potrzeby transportowe województwa (dojazdy do pracy). Mieszkańcy gmin i miast, w których położone są analizowane w Studium małe porty i przystanie morskie to 58,9 tys. osób (tabela 17). Istotnym elementem jest tutaj zróżnicowanie gęstości zaludnienia, która przy średniej 180 osoby/km², na terenach miejskich (Ustka, Puck) osiąga poziom 1,6 – 2,2 tys. osób/km². Poza miastami gęstość ta spada do około 30 osób/km². Na szczególną uwagę z punktu widzenia prowadzonej analizy zasługuje miasto Słupsk, które stanowi jeden z ważniejszych biegunów potencjalnej intensyfikacji działalności portowej (Ustka). Miasto, w 2007 roku liczyło 97,3 tys. mieszkańców. Oczywiście podobne znaczenie dla rozwoju wszystkich ośrodków portowych posiada aglomeracja Trójmiasta, należy jednak podkreślić że odnosi się to głównie do funkcji turystycznej (ewentualnie deweloperskiej) realizowanej w małych portach i przystaniach morskich. Jednocześnie, trudno uznać zmiany demograficzne jako istotny czynnik rozwoju małych portów i przystani morskich.

Rozwój działalności gospodarczej, niezależnie od branży oraz obszaru aktywności uzależniony jest od możliwości kreowania wartości dodanej. Uniwersalną, a co ważniejsze powszechnie wykorzystywaną miarą jest w tym wypadku Produkt Krajowy Brutto (PKB). PKB Polski wyniósł 1 323 472 mln zł w 2008 roku, co związane było z roczną dynamiką na poziomie +4,8% (rysunek 26). W tym przypadku na podkreślenie zasługują dwa istotne fakty. Pierwszym jest globalne spowolnienie gospodarcze obserwowane od połowy 2008 roku, które przyczyniło się do negatywnego wzrostu PKB w większości gospodarek świata. Tym samym, notowany dotąd poziom wzrostu będzie trudny do osiągnięcia w przyszłości (zgodnie ze wstępnymi informacjami wzrost osiągnął 0,8% i 1,1% odpowiednio w pierwszym i drugim kwartale 2009 roku, co było najlepszym wynikiem wśród państw UE). Można również dodać, że prognozowanie przyszłych wzrostów PKB jest obecnie szczególnie trudne, co wynika z wciąż niepewnej sytuacji globalnej. Drugim, ważnym aspektem jest wciąż znacząco niższy poziom PKB *per capita* Polski w porównaniu do państw Europy Zachodniej (w 2008 roku osiągnął 57,6% średniej UE). Dlatego też, w wyniku istnienia niskiego poziomu bazowego łatwiej Polsce uzyskiwać wyższą dynamikę wzrostu niż państwom zachodnioeuropejskim. Kluczowym staje się tempo niwelowania

⁶⁴ Prognoza ludności na lata 2008 – 2035. GUS Warszawa 2009.

luki rozwojowej pomiędzy Polska, a krajami wysokorozwiniętymi.

Zgodnie z najnowszą prognozą opublikowaną przez Komisję Europejską⁶⁵ rozwój gospodarczy Polski ma osiągnąć tempo 1,2% na koniec 2009 roku. Co istotne, Polska będzie jedynym krajem UE, gdzie zanotowany powinien być dodatni wynik. Zgodnie z przewidywaniami, w kolejnych latach rozwój PKB ma osiągnąć tempo 1,8% (2010 rok) oraz 3,2% (2011 rok). Warto dodać, że w kolejnych latach większość państw europejskich powinna notować dodatnie wyniki, a różnica pomiędzy poziomem wzrostu Polski i pozostałych państw będzie niwelowana. Tyma samym wyrównanie poziomów rozwoju gospodarczego (liczone w PKB *per capita*) będzie wymagało długiego okresu czasu.

Tabela 17. Powierzchnia, populacja oraz gęstość zaludnienia wybranych obszarów województwa pomorskiego (2007 rok).

GMINA/MIASTO	Powierzchnia (km ²)	Populacja (osób)	Gęstość zaludnienia (osób na 1km ²)
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE	18 310	2 210 920	121
POWIAT SŁUPSKI	2 304	92 704	40
Ustka Gmina	217	7 467	34
Ustka Miasto	10	16 106	1 611
POWIAT LĘBORSKI	706	63 705	90
Łeba Gmina Miejska	15	3 783	256
POWIAT PUCKI	577	75 693	131
Władysławowo Miasto	39	14 974	384
Jastarnia Miasto	8	3 991	499
Hel Miasto	22	3 813	173
Puck Gmina	242	22 511	93
Puck Miasto	5	11 343	2 269
POWIAT NOWODWORSKI	672	35 542	53
Sztutowo Gmina	112	3 520	31
Krynica Morska Miasto	116	1 370	12
MIASTO GDYNIA	135	250 242	1 854
MIASTO GDAŃSK	262	455 717	1 739
MIASTO SOPOT	17	39 154	2 303
MAŁE PORTY I PRZYSTANIE⁶⁶	327	58 900	180

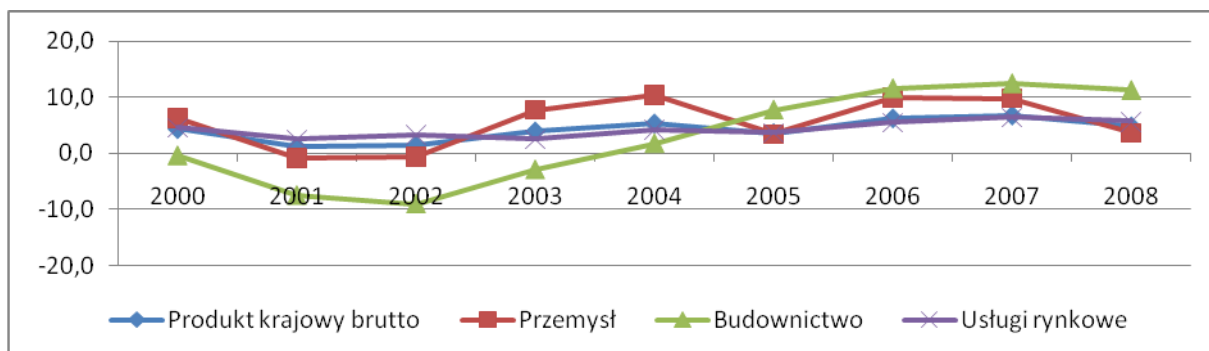
Bezpośredni wpływ na rachunek narodowy ma kondycja poszczególnych sektorów gospodarki. Dynamika zmian produkcji, budownictwa oraz usług przedstawiona została na rysunku 26. Największy spadek dynamiki w ostatnim roku wystąpił w przemyśle, gdzie zanotowano wzrost na poziomie 3,7% (9,9% w 2007 roku). Wysoką dynamikę zachowywało zaś budownictwo (trend ten ulegnie najprawdopodobniej odwróceniu w przyszłości) oraz usługi, mające coraz większy wpływ (64,8%) na kształtowanie się poziomu krajowego PKB.

Województwo pomorskie lokuje się na siódmym miejscu w kraju pod względem osiągniętego PKB, który w 2007 roku uzyskał poziom 67 073 mln zł, co przełożyło się na

⁶⁵ European Economic Forecast. Autumn 2009. EC 2009.

⁶⁶ łącznie wyszczególnione gminy i miasta (bez: Gdańsk, Gdynia, Sopot).

5,7% udział w PKB Polski. Jednocześnie, PKB *per capita* wyniósł w województwie analizowanym okresie 30 321 zł (średnia krajowa 30,9 tys. zł). Można więc stwierdzić, że poziom, jak i dynamika rozwoju gospodarczego Pomorza wpisuje się w średnie krajowe parametry, czego nie można niestety uznać za korzystne zjawisko.



Rysunek 26. Dynamika zmian parametrów gospodarczych w Polsce w latach 2000 – 2008.

Źródło: *Produkt krajowy brutto w 2008 r. – szacunek wstępny*. GUS Warszawa 2009.

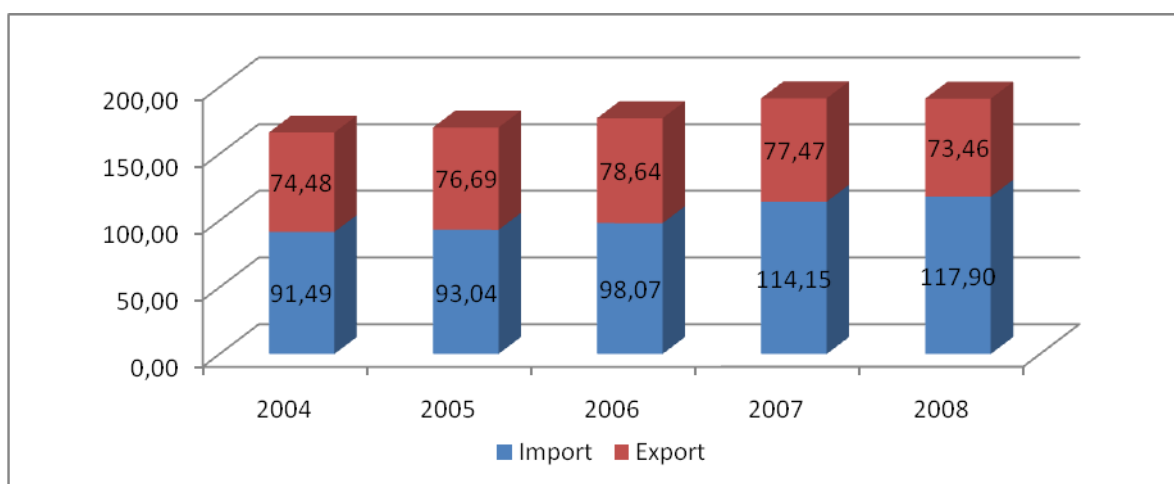
Jednym z elementów wpływającym na uzyskiwane poziomy PKB, a także czynnikiem który związany jest z potencjalnym rozwojem portów jest spożycie prywatne (konsumpcja). Wyniosło ono 785 204 mln zł w 2008 roku, co przekłada się na wzrost o 5,9%. Widać więc, że potencjalny popyt konsumpcyjny ma tendencję wzrostową. Będzie to miało odbicie w wydatkach ludności i powiązanych z nimi elementami funkcjonalnymi portów:

- Wzrost konsumpcji dóbr importowanych (funkcja transportowo-handlowa);
- Wzrost popytu wewnętrznego na krajowe produkty (funkcja przemysłowa, funkcja rybacka, funkcja handlowa);
- Wzrost wydatków na wypoczynek (funkcja turystyczna i transportowa /pasażerowie/).

Pierwszy z przedstawionych punktów łączy się z kwestią stanu aktualnego oraz tendencji rozwojowych w handlu zagranicznym Polski. W 2008 roku polski eksport w cenach bieżących wyniósł 405,4 mld zł, a import 497,0 mld zł. W porównaniu z 2007 rokiem eksport zwiększył się o 4,9%, a import o 8,8%. Ujemne saldo ukształtowało się na poziomie 91,6 mld zł (w 2007 roku minus 70,2 mld zł). Jednocześnie, na taki wynik złożyło się wyeksportowanie 73,46 mln ton ładunków oraz import na poziomie 117,90 mln ton (rysunek 27). Analizując zmiany poziomu polskiego HZ, wyrażonego w masie ładunkowej można wskazać na powolny wzrost importu oraz obniżanie się poziomu eksportu, co wynika głównie ze zmian struktury rodzajowej wymienianych dóbr.

Dużo gorsze dane obserwowane są dla bieżącego roku (2009). Według wstępnych wyników GUS, polski eksport dóbr i usług, w okresie I – VIII 2009 zmniejszył się o 1,8%, natomiast import spadł aż o 11,3% (w ujęciu wartościowym w zł). Istotnym jest również fakt, że największe spadki wystąpiły w relacjach z krajami Europy Środkowej i Wschodniej

(odpowiednio -27% i -23,8%). Jeżeli zakres analizy ograniczony zostanie tylko do wymiany rzeczowej (dobra), zgodnie z informacjami Eurostat, spadek eksportu w okresie styczeń – lipiec 2009 wyniósł aż 23,1% w ujęciu wartościowym (Euro) oraz 19,6% w ujęciu ilościowym (ton). Jednocześnie import ograniczył się o odpowiednio 30,0% i 23,4%. Warto dodać, że większość krajów europejskich notuje spadek obrotów handlowych. Według cytowanych już jesiennych prognoz Komisji Europejskiej powrót na ścieżkę wzrostową ma nastąpić w 2010 roku, kiedy to państwa UE będą notować niewielkie wzrosty (bazujące dodatkowo na niskim poziomie wyjściowym). Dla Polski przewiduje się wzrost eksportu o 2,9% w 2010 roku oraz 5,7% w 2011. Import ma wzrosnąć odpowiednio o 3,3% i 6,7%⁶⁷.



Rysunek 27. Handel zagraniczny Polski w ujęciu ilościowym w latach 2004-2008 (mln ton).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Eurostat⁶⁸.

Istotnym zagadnieniem z punktu widzenia potencjalnego rozwoju małych portów morskich i ich funkcji transportowej, są główne kierunki międzynarodowej wymiany handlowej. Eksport z Polski trafia głównie do takich państw, jak: Niemcy (101 520 mln zł w 2008 roku), Francja (25 178,4), Włochy (24 252,3), W. Brytania (23 377,4), Czechy (23 122,5), Rosja (21 070,7), Holandia (16 323,8), Ukraina (15 085,0), Szwecja (12 862,5) oraz Węgry (11 247,4). Z drugiej strony, import realizowany jest z takich kierunków, jak: Niemcy (114 166,3 mln zł w 2008 roku), Rosja (48 340,8), Chiny (40 066,9), Włochy (32 346,6), Francja (23 485,4), Czechy (17 667,7), Holandia (17 083,7), W. Brytania (14 093,6), Korea (12 369,3) oraz Belgia (11 795,7)⁶⁹. Analizując powyższe kierunki dostrzec można przewagę relacji lądowych w kierunkach polskiego handlu zagranicznego. Ma to swoje odbicie w strukturze gałęziowej transportu obsługującego HZ.

⁶⁷ Dane odnoszą się do wymiany dóbr i usług. European Economic Forecast. Autumn 2009. EC 2009.

⁶⁸ <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/submitformatselect.do> (20.10.2009)

⁶⁹ Obroty handlu zagranicznego ogółem i według krajów (I-XII 2008 r. wyniki ostateczne). GUS 2009.

Tabela 18. Polski handel zagraniczny i jego obsługa drogą morską w latach 2004 – 2008 (mln ton).

Parametr	2004	2005	2006	2007	2008
Eksport ogółem	74,5	76,7	78,6	77,5	73,5
Eksport morski	23,3	22,8	17,6	17,5	14,2
Udział drogi morskiej	31,2%	29,7%	22,4%	22,5%	19,3%
Import ogółem	91,5	93,0	98,1	114,2	117,9
Import morski	14,1	17,7	19,6	22,9	23,1
Udział drogi morskiej	15,4%	19,0%	20,0%	20,1%	19,6%
Handel drogą morską	37,3	40,4	37,2	40,4	37,3

W 2008 roku 19,3% ładunków eksportowanych oraz 19,6% ładunków importowanych obsługiwanych było transportem morskim. Daje to łącznie 37,3 mln ton dóbr (tabela 18). Cechą charakterystyczną jest w tym wypadku stopniowe ograniczanie znaczenia drogi morskiej w obsłudze polskiego eksportu, gdzie główną przyczyną są całkowite spadki eksportu polskiego węgla, którego duża część była obsługiwana drogą morską). W przypadku importu, mówić można o względnie stabilnej sytuacji. Kwestią otwartą są zaś przyszłe charakterystyki polskiego HZ, co powiązane jest z globalną sytuacją gospodarczą.

4.3. Określenie współzależności zachodzących pomiędzy małymi portami i przystaniami morskimi z podziałem wg zasięgów oddziaływania geograficznego (Zatoka Gdańska i Pucka, Półwysep Helski, Mierzeja Wiślana) oraz współzależności: małe porty a porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia)

Ocena stopnia współzależności pomiędzy małymi portami w województwie pomorskim powinna zostać oparta na ich specyficznej roli na tle systemu gospodarczego regionu oraz portów morskich podstawowego znaczenia (Gdańsk i Gdynia). Ze względu na swój lokalny charakter małe porty muszą funkcjonować jako system wzajemnie uzupełniających się elementów tak, aby sprawnie i efektywnie wykorzystać możliwości rozwojowe. Takie założenie nie wyklucza oczywiście elementów konkurencji pomiędzy poszczególnymi portami, zakłada jednak konieczność właściwej identyfikacji płaszczyzn kooperacji i konkurencji w celu uzyskania optymalnych efektów gospodarczych oraz zrównoważonego rozwoju poszczególnych funkcji portowych.

Tradycyjna struktura funkcjonalna małych portów województwa pomorskiego ulega istotnym przekształceniom, czego przyczyną jest stagnacja w rybołówstwie i przetwórstwie ryb oraz poszukiwanie metod na zmianę dotychczasowego profilu działalności portów. Atrakcyjnym rozwiązaniem wydaje się w tej sytuacji rozwój funkcji turystycznej portów jako ośrodków jachtingowych oraz wypoczynku pobytowego w okresie letnim. Większość portów w swoich planach zakłada powstanie mariny lub przystani jachtowej, niekiedy również przystani międzynarodowej żeglugi pasażerskiej

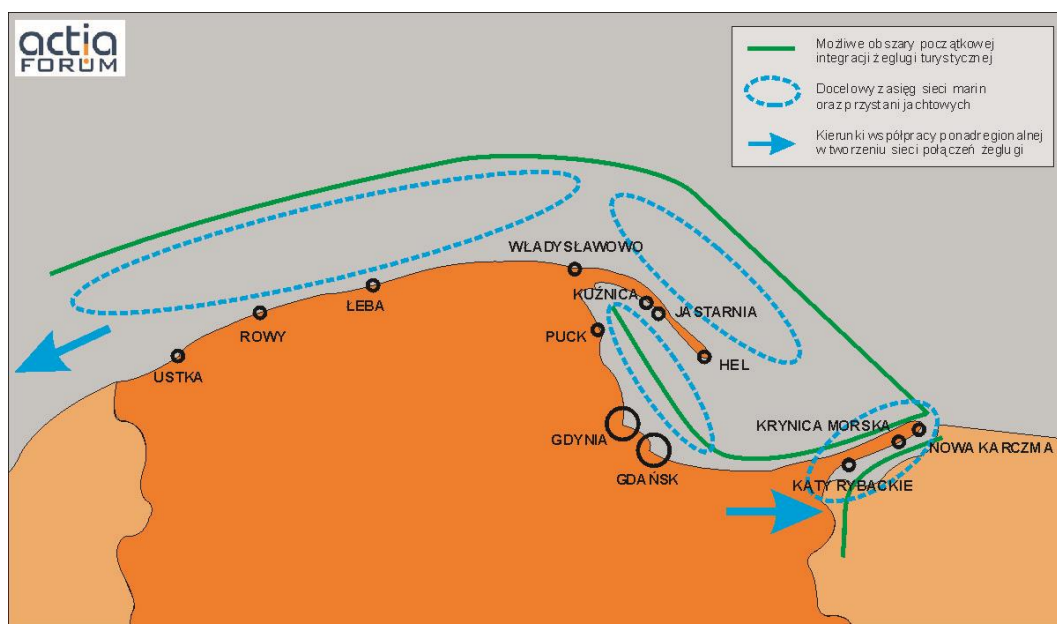
(Ustka). Omawiane działania nie są jednak skoordynowane i nie zapewniają przyjęcia przez małe porty morskie roli ogniów w sieci turystyki jachtingowej, która mogłaby rozciągać się wzdłuż całego bałtyckiego wybrzeża kraju, obejmując również obszar i porty Zatoki Gdańskiej i Puckiej oraz Mierzei Wiślanej. Specyfika rekreacyjnej żeglugi turystycznej wymaga, aby odcinki pomiędzy poszczególnymi marinami lub przystaniami jachtowymi były do pokonania w ciągu jednego dnia żeglugi. Zapewni to właściwy komfort podróżowania różnymi typami jednostek, oraz poszerzy atrakcyjność turystyczną analizowanego obszaru. Proponowane rozwiązanie wymaga jednak stworzenia właściwego zaplecza technicznego oraz infrastrukturalnego dla żeglarzy, w postaci zaplecza sanitarnego, usługowego czy ochrony jachtów. Na bazie tak stworzonego produktu turystycznego można w dalszej kolejności planować rozszerzenie dotychczasowej oferty turystycznej w portach oraz ich otoczeniu, korzystając zarówno z ułatwienia dostępu do portów oraz zwiększonego komfortu i bezpieczeństwa przebywania w nich na czas dłuższy niż to może wymagać techniczna przerwa w podróży. Jednak bez podjęcia skoordynowanych działań, najpierw np. w obrębie poszczególnych obszarów funkcjonalnych objętych zakresem analizy, czyli portów otwartego morza, portów Zatoki Gdańskiej i Puckiej oraz Mierzei Wiślanej, zmierzających do uzupełnienia sieci marin i przystani, przedstawione rozwiązanie nie ma racji bytu.

Kolejnym rozwiązaniem służącym sieciowej integracji małych portów morskich na bazie wspólnego produktu turystycznego może być uruchomienie żeglugi kabotażowej wzdłuż wybrzeża z krótkimi, jedno lub dwudniowymi postojami w kolejnych portach⁷⁰. Połączenia takie byłyby realizowane za pomocą małych promów turystycznych, stanowiąc uzupełnienie np. połączeń promowych o charakterze międzynarodowym. Takie rozwiązanie jednak wymaga rozwinięcia szerokiej oferty turystycznej i rekreacyjnej, opartej na potencjale zaplecza każdego portu. Rozwój takiej usługi może potencjalnie przyczynić się do poprawy koordynacji pomiędzy poszczególnymi portami leżącymi na szlaku żeglugi przybrzeżnej. Innym pozytywnym aspektem takiego rozwiązania może być turystyczna specjalizacja portów realizowana w oparciu o lokalną specyfikę ich zaplecza. Problemem pozostaje zaś rentowność tego typu inicjatyw, których implementacja będzie wymagać wsparcia finansowego ze strony władz publicznych (jak w przypadku Tramwaju Wodnego).

Przedstawione rozwiązania, dotyczące rekreacyjnej żeglugi jachtowej w sieci marin i przystani rozciągającej się wzdłuż wybrzeża oraz pasażerskiej żeglugi bliskiego zasięgu uwidaczniają cechy charakterystyczne warunkujące współzależności pomiędzy małymi portami. Działając w skali lokalnej i dążąc do optymalnego wykorzystania swojego potencjału powinny one podejmować skoordynowane działania w skali całego województwa tak, aby na bazie powiązań sieciowych stworzyć atrakcyjny produkt turystyczny. Tylko w ten sposób możliwe będzie rozwinięcie dotychczasowej rozproszonej oferty turystycznej w formie dobrze zaplanowanych, długoterminowych działań, które

⁷⁰ Małe porty polskiego wybrzeża. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju... op.cit.

powinny przyczynić się do zapewnienia zrównoważonego rozwoju małych portów morskich. Należy również zauważyć, że podejmowane działania w początkowej fazie mogą obejmować kilka sąsiadujących ze sobą portów tak, aby z czasem doprowadzić do powstania spójnego systemu. Potencjalne obszary integracji mogą być więc początkowo określone według zasięgów oddziaływania geograficznego małych portów, czyli porty otwartego morza, Mierzeja Helska, Zatoka Gdańska i Pucka i Mierzeja Wiśłana. W przypadku obszarów sąsiadujących z województwami zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim w działaniach należy uwzględnić również współpracę międzyregionalną tak, aby wykorzystać wszystkie możliwości zwiększenia atrakcyjności oferty portów poprzez efekty synergii. W przypadku Zalewu Wiślanego można wskazać na możliwość funkcjonalnej integracji pomiędzy małymi portami i przystaniami Mierzei Wiślanej a Fromborkiem, Tolkmickiem, Elblągiem, Braniewem i Nową Pasłęką. Rozwiązanie to przedstawia rysunek 28.



Rysunek 28. Potencjalne kierunki integracji rozwiązań w zakresie żeglugi turystycznej oraz żeglugi kabotażowej bliskiego zasięgu.

Źródło: opracowanie własne.

Konkurencja pomiędzy małymi portami będzie zachodzić przede wszystkim w zakresie ich tradycyjnych funkcji związanych z rybołówstwem i przetwórstwem ryb oraz, w znacznie mniejszym stopniu, funkcji handlowo – przeładunkowej, bardzo słabo obecnie reprezentowanej w ich działalności. Porty powinny dążyć do zachowania możliwie zróżnicowanej struktury funkcjonalnej, oczywiście z zachowaniem zasad racjonalności ekonomicznej. Należy dążyć do wskazania funkcji wiodącej oraz elastycznie planować rozwój funkcji towarzyszących w celu zapewnienia niezbędnego potencjału konkurencyjnego. Niewielki geograficzny zasięg prowadzonej działalności połowowej powoduje, że konkurencja pomiędzy portami będzie ograniczona w zasadzie do ich bezpośredniego otoczenia, gdyż ograniczenia kwot połowowych oraz parametry techniczne jednostek pływających nie umożliwiają konkurowanie o bardziej odległe

łowiska. Konkurencja pomiędzy portami może być natomiast realizowana poprzez standard usług portowych świadczonych na rzecz jednostek rybackich, ich załóg i ładunku.

Zapewniając właściwą obsługę techniczną jednostek, dobre parametry portowej infrastruktury, czy zaplecze bytowe dla załóg, można zwiększyć zainteresowanie właścicieli jednostek pływających połowami z określonego portu. Wpływ na upowszechnienie się takiego zjawiska będzie miało powstawanie grup producenckich. Również możliwość bezpośredniego zbytu ładunku w oparciu o niezbędne wyposażenie i obiekty, czy to w formie sprzedaży bezpośredniej lub handlu hurtowego, będzie sprzyjać konkurencyjności danego portu. W przypadku funkcji handlowo – przeładunkowej małe porty w zdecydowanej większości nie dysponują odpowiednią infra- i suprastrukturą, służącą obsłudze ładunków (poza portem w Ustce oraz Władysławowie, w których realizowane są niewielkie przeładunki). Wobec braku dostatecznego potencjału ekonomicznego na zapleczu tych portów nie wydaje się, aby funkcja przeładunkowa mogła być rozwijana jako narzędzie efektywnej konkurencji pomiędzy małymi portami. W tych portach, które posiadają już odpowiednie wyposażenie techniczne do realizacji przewozów należy jednak zapewnić utrzymanie możliwości obsługi ładunków. Może okazać się to niezbędne w przypadku zmiany struktury popytu lub podaży na lokalnym rynku lub pojawienia się specyficznych potrzeb przewozowych.

Pozostałe formy funkcji portowych będą miały charakter uzupełniających do opisanej funkcji turystycznej, traktowanej coraz częściej jako wiodąca, oraz rybołówstwa. Działalność stoczniowa będzie ukierunkowana na lokalne potrzeby, wyznaczone stale zmniejszającą się liczbą jednostek rybackich. Działalność przetwórcza natomiast jest przenoszona poza teren portu, często daleko w głąb jego zaplecza, w związku ze zmianą źródeł pochodzenia surowca (wzrost importu ryb). Nie sprzyja to możliwości konkurowania takim rodzajem działalności, gdyż rozwijana jest ona niezależnie od jego podstawowych funkcji i kierunków rozwoju.

Małe porty i przystanie morskie województwa pomorskiego funkcjonują w otoczeniu gospodarczym, gdzie istnieją dwa **duże porty w Gdańsku i w Gdyni**. Wzajemne relacje pomiędzy tymi ośrodkami mogą być analizowane w odniesieniu do ich poszczególnych funkcji i obszarów funkcjonalnych. W zależności od analizowanego obszaru relacje te mogą mieć charakter konkurencyjny, neutralny lub komplementarny.

W przypadku funkcji transportowo – handlowej można mówić o neutralnym powiązaniu małych i dużych portów. Podstawową różnicą są tutaj parametry infrastruktury, jej potencjał przeładunkowy oraz skala i zakres działalności (Tabela 19).

W przypadku dużych portów kluczowe znaczenie posiada funkcja transportowa, z ukierunkowaniem na obsługę międzynarodowej wymiany handlowej. Zarówno parametry obsługiwanych jednostek, poziom uzbrojenia technicznego, a także stan rozwoju połączeń zapleczo- (drogi, kolej, rurociągi) uniemożliwiają podobną skalę działalności w małych portach województwa, co w zasadzie wyklucza konkurencję na rynku międzynarodowym

między portami. Jako wyjątki można tutaj wskazać lokalne połączenia (np. Zalew Wiślany), często występujące sezonowo (węgiel, płody rolne). Do tego typu połączeń zalicza się również sezonowa żegluga pasażerska, która realizowana jest między Ustką, a Wyspą Bornholm.

Z drugiej strony, można mówić o potencjalnym powiązaniu obu typów portów w ramach wewnętrznej żeglugi kabotażowej lub w ramach koncepcji żeglugi przybrzeżnej (*Short Sea Shipping*), skierowanej do obsługi ładunków masowych suchych (np. węgiel, kruszywa) oraz pewnych ładunków drobnicowych konwencjonalnych (np. warzywa, płody rolne). Istotnym warunkiem jest konsumowanie lub produkcja masy ładunkowej w rejonie portowym. Przy dalszych relacjach, konkurencją będą duże porty wraz z lepiej rozwiniętymi transportowymi powiązaniem zapleczowymi.

Tabela 19. Podstawowe parametry portów morskich w Gdańsku i Gdyni.

Parametr	Port Gdańsk	Port Gdynia
Długość nabrzeży (metrów), w tym:	28 111	13 071
Nabrzeża przeładunkowe	8 495	9 544
Głębokość (metrów)	4,9 – 15,0	8,5 – 12,0
Ruch statków (szt.)	3 990	4 238
Przeładunki całkowite w 2008 roku (tys. ton), w tym:	17 788,0	15 467,4
Węgiel i Koks	1 088,2	1 342,8
Ruda	30,3	
Inne masowe	2 602,6	2 366,2
Zboże	646,9	1 300,4
Drewno	-	39,5
Drobnica	3 060,0	9 614,6
Paliwa	10 360,0	803,9
Kontenery (TEU)	185 651	610 767
Ro-Ro (samochody osobowe, szt.)	47 949	70 588
Ro-Ro (jednostki frachtowe, szt.)	26 179	86 820
Pasażerowie (żegluga regularna, osób)	175 116	374 889
Turyści (statki wycieczkowe, osób)	13 276	123 512

Źródło: M. Matczak: *Polskie Porty Morskie w 2008 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość*. Actia Forum, Gdynia 2009 r.

Małe porty mogą jednocześnie służyć jako miejsce obsługi *project cargo*, jednakże tego typu operacje będą mieć charakter incydentalny. Trzeba jednak podkreślić konieczność utrzymania odpowiedniego potencjału infrastrukturalnego do obsługi tego typu relacji. Obszarem współpracy są także wewnętrzne połączenia pasażerskie i potencjalnie pasażersko – samochodowe (Trójmiasto – Mierzeja Helska). Tego typu połączenia wykorzystujące również infrastrukturę dużych portów występować będą jedynie sezonowo.

W przypadku funkcji przemysłowej, współzależność dużych ośrodków portowych oraz małych portów i przystani jest także neutralna. Związane jest to zarówno ze skalą działalności (duże zakłady przemysłowe, m.in. Lotos, Fosfory, Siarkopol), ich powiązaniem z transportem morskim (obsługa dużymi jednostkami pływającymi) oraz uciążliwością dla środowiska (konflikt z funkcją turystyczną rozwijaną w małych portach i przystaniach

morskich). Obszarem rywalizacji może być jedynie przemysł stoczniowy i konstrukcji stalowych, które rozwijać się mogą w analizowanych ośrodkach. Można nawet wskazać, że lokalizacje w małych portach (o ile istnieje tam odpowiednia infrastruktura) mogą zyskiwać przewagę w stosunku do Gdańska i Gdyni, co związane jest z niższymi kosztami dzierżawy gruntów oraz istnieniem relatywnie taniej siły roboczej. W praktyce jednak, oddalenie od centrum gospodarczego powoduje problemy z uzyskaniem odpowiednich ilości zamówień dla zachowania działalności (np. likwidacja MKJ Stocznia w Ustce⁷¹).

Trudno doszukać się również bezpośrednich współzależności pomiędzy portami w ramach ich funkcji rybackiej. Porty w Gdańsku i Gdyni nie stanowią ważnej bazy dla rybołówstwa bałtyckiego, obsługując (Dalmor w Gdyni) w szczątkowym zakresie jednostki rybołówstwa dalekomorskiego. Jako przejaw pośredniej komplementarności uznać można eksport polskich wyrobów przetwórstwa rybnego, zaś jako konkurencję import surowca oraz przetworów rybnych z innych części świata przez duże porty.

Turystyka jest jedną z dziedzin, w których wskazać można pewne powiązania komplementarne, występujące pomiędzy analizowanymi ośrodkami. Cudzoziemcy przybywający do Polski dzięki regularnym połączeniom promowym stanowią grupę potencjalnych klientów dla regionów przyportowych województwa. Jednocześnie, ruch wycieczkowy, który generowany jest w portach Gdyni i Gdańska nie posiada żadnych reperkusji dla małych portów i przystani. Wynika to z systemu organizacji tego typu rejsów ograniczający się jedynie do całodziennych pobytów.

Ostatnią funkcją analizowaną pod kątem współzależności małych i dużych portów województwa jest funkcja deweloperska (mieszkalna). Obecnie poziom rozwoju rynku nieruchomości przyportowych nie jest jeszcze rozwinięty, ponieważ w zasadzie mamy do czynienia z dwoma inwestycjami: *Sea Towers*⁷² w Gdyni oraz *Marina Park*⁷³ w Ustce. Pomimo faktu, że lokale położone we wskazanych obiektach mogą stanowić konkurencję na rynku inwestycyjnym ich położenie oraz potencjalny charakter zagospodarowania zdecydowanie różnicuje ich pozycję na rynku. Również rozwijane w obiektach mieszkalnych funkcje usługowo – handlowe mają znaczenie jedynie dla lokalnego rynku, nie stanowią konkurencji w skali województwa.

4.4. Wpływ planów rozwojowych związanych z rewitalizacją drogi wodnej E-70 na rozwój małych portów morskich

Międzynarodowa droga wodna E-70 jest elementem europejskiego systemu dróg wodnych o priorytetowym znaczeniu. Prowadzi od śluzy Hohensaaten w górę Odry, dalej Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą do Wisły, następnie 114 km w dół Wisły,

⁷¹ <http://www.gp24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20091014/USTKA/670704441> (15.10.2009)

⁷² <http://www.seatowersgdynia.pl>

⁷³ <http://www.marinapark.pl>

Nogatem i Zalewem Wiślanym aż do Kaliningradu⁷⁴. Użeglugowanie drogi wodnej E-70 połączy regiony leżące w jej obszarze ciężenia z portami w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku i Gdyni, jak również, poprzez europejską sieć dróg wodnych, z rozwiniętymi regionami Europy Zachodniej⁷⁵. E-70 jako szlak wodny powinna być rozpatrywana całościowo, jako element integrujący regiony, przez które przechodzi, poprzez rozwiązania infrastrukturalne oraz nowe możliwości rozwoju funkcji, do tej pory niedostępnych ze względu na uwarunkowania techniczne i operacyjne. Zalicza się do nich różne formy żeglugi śródlądowej i pozostałe formy aktywności gospodarczej związane z dostępem do śródlądowych dróg wodnych, z zachowaniem zrównoważonego podejścia do funkcji transportowych oraz turystycznych⁷⁶. Działania planowane do realizacji w poszczególnych województwach uwzględniają zarówno specyfikę ich potrzeb, jak i ogólne priorytety rozwoju drogi wodnej E-70. Zadania priorytetowe odnośnie E-70 przedstawiają się następująco:

1. Dostosowanie polskiego odcinka MDW E-70 do parametrów II klasy technicznej dróg wodnych, z zagwarantowaniem minimum 240 dni w roku bezpiecznej całodobowej żeglugi.
2. Budowa systemu portów turystycznych, przystani, pomostów cumowniczych wraz z jednolitym systemem identyfikacji wizualnej.
3. Przywrócenie regularnej żeglugi towarowej poprzez rewitalizację istniejącej i budowę nowej infrastruktury przeładunkowo – logistycznej śródlądowych portów handlowych na polskim odcinku MDW E-70.
4. Rozwój turystyki wodnej, towarowa żegluga śródlądowa oraz ochrona przyrody i dziedzictwo kulturowe jako elementy zrównoważonego rozwoju miast i gmin położonych przy MDW E-70.

Szeroki zakres planowanych działań oraz możliwych do osiągnięcia za ich pomocą korzystnych efektów w sferze gospodarczej pozwala wykorzystać je również dla zwiększenia potencjału małych portów i przystani województwa pomorskiego zlokalizowanych w obszarze oddziaływania programu rewitalizacji MDW E-70. Poprzez międzynarodowy i ponadregionalny charakter projektu, umożliwi on realizację inicjatyw wykraczających poza granice województwa pomorskiego, przyczyniających się do powstania sieciowych produktów obejmujących np. obszar województwa warmińsko – mazurskiego.

Małe porty zlokalizowane na Mierzei Wiślanej, czyli Krynica Morska, Kąty Rybackie i Piaski posiadają obecnie ograniczone możliwości rozwoju z powodu niedostatecznej dostępności dla żeglugi. Związane jest to z utrudnionym dostępem do Zalewu dla jachtów

⁷⁴ Program rozwoju Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego w zakresie turystycznego ich wykorzystania, s. 5.

⁷⁵ Koncepcja programowo – przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej wschód Zachód relacji Odra – Warta – Noteć – Kanał Bydgoski – Brda – Wisła – Nogat – Zalew Wiślan (planowana Międzynarodowa Droga Wodna E 70), s. 232.

⁷⁶ Koncepcja programowo – przestrzenna... , op. cit., s. 328.

morskich od strony Zatoki Gdańskiej, jak również trudnościami z wpływaniem na ten akwen jachtów śródlądowych z Jezior Mazurskich⁷⁷. Ogranicza to zarówno możliwość pełnego wykorzystania istniejącego potencjału tych portów i przystani dla żeglugi turystycznej, jak również rozwoju przewozów pasażerów i ładunków. Decydującym warunkiem optymalnego wykorzystania wszystkich małych portów i przystani na obszarze Delt Wisły oraz Zalewu Wiślanego jest kompleksowa modernizacja infrastruktury śródlądowej, dróg wodnych na tym obszarze wraz z inwestycjami towarzyszącymi, zwiększającymi jej walory użytkowe. Umożliwi to nie tylko zróżnicowane pod względem funkcji wykorzystanie istniejących już portów i przystani, ale również lokalizację nowych obiektów tego rodzaju, zwiększających atrakcyjność oferty turystyczno – przewozowej.

Obszar Delt Wisły oraz Zalewu Wiślanego ma duże znaczenie dla funkcjonowania żeglugi śródlądowej oraz związanych z nią funkcji turystycznych i gospodarczych zarówno dla województwa pomorskiego jak i warmińsko – mazurskiego. Współpraca władz samorządowych tych województw doprowadziła do przyjęcia przez Samorząd Województwa Pomorskiego „Programu rozwoju dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego – Pętla Żuławska – Międzynarodowa Droga Wodna E-70”. Jego celem jest rewitalizacja szlaków wodnych oraz połączenie obszaru Delt Wisły z europejskimi drogami wodnymi. W ramach Programu realizowany jest obecnie projekt „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej”, który znalazł się na liście indykatywnej Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007 – 2013, Działanie 6.4 „Inwestycje w projekty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym”. Całkowita wartość projektu wynosi 120 mln zł, z czego maksymalny poziom dotacji unijnej może wynieść 50,1 mln zł. Do jego głównych celów, mających bezpośredni i pośredni wpływ na funkcjonowanie małych portów morskich, zalicza się⁷⁸:

- budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury turystycznej: m.in. porty, przystanie żeglarskie, pomosty cumownicze, rozwój zaplecza dla potrzeb portów i przystani, rozwój żeglugi śródlądowej;
- poprawa żeglowności i bezpieczeństwa szlaków wodnych;
- budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury poprawiającej dostępność do obiektów i atrakcji turystycznych;
- system informacji dla turystyki wodnej.

Obszar realizacji projektu wraz z planowanymi działaniami przedstawia rysunek 29.

Bezpośrednie oddziaływanie Projektu „Pętla Żuławska” na małe porty morskie objęte zakresem studium polega na realizacji dwóch inwestycji w ramach zadań nr 13 (rozbudowa portu jachtowego w Krynicy Morskiej) i nr 20 (rozbudowa portu w Kątach Rybackich). Zadanie inwestycyjne w Krynicy Morskiej będzie obejmować m.in.: przebudowę nabrzeża oraz budowę stanowisk cumowniczych wraz z niezbędnymi

⁷⁷ Program rozwoju Delt Wisły i Zalewu Wiślanego w zakresie turystycznego ich wykorzystania, s. 36.

⁷⁸ Program rozwoju Delt Wisły i Zalewu Wiślanego w zakresie turystycznego ich wykorzystania, s.3.

inwestycjami na zapleczu tworzącymi bazę turystyczną. Natomiast rozbudowa portu w Kątach Rybackich będzie polegać na budowie stanowisk do cumowania statków pasażerskich, jachtów oraz łodzi motorowych wraz z falochronem oraz elementami towarzyszącymi (zaplecze socjalne, miejsca postojowe, ciągi piesze). Wymienione inwestycje w wymierny sposób zwiększą dostępność obu portów dla żeglugi turystycznej oraz pasażerskiej (Kąty Rybackie), co stworzy podstawę do rozbudowy sieci regularnych połączeń po Zalewie Wiślanym.



Rysunek 29. Obszar i zadania Projektu rozwoju dróg wodnych Deltą Wisły i Zalewu Wiślanego – Pętla Żuławska – Międzynarodowa Droga Wodna E-70.

Źródło: Projekt Pętla Żuławska – Rozwój Turystyki Wodnej. Gdańsk 2008, s.14

Możliwość wykorzystania programu rewitalizacji Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 do wsparcia innych niż turystyczna form wykorzystania potencjału żeglugi śródlądowej, w szczególności przewozów ładunków, w najbliższej perspektywie uwarunkowana jest szeregiem czynników. Do najważniejszych należy zaliczyć wysoki priorytet inwestycji w transporcie drogowym kosztem pozostałych rodzajów transportu oraz brak nowoczesnej infrastruktury i suprastruktury umożliwiającej rozwój przewozów intermodalnych⁷⁹. Wraz z lokalizacją nowych obiektów generujących zapotrzebowanie na

⁷⁹ Koncepcja programowo – przestrzennej rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej wschód Zachód relacji Odra – Warta – Noteć – Kanał Bydgoski – Brda – Wisła – Nogat – Zalew Wiślan (planowana Międzynarodowa Droga Wodna E 70), s. 308

przewozy ładunków z reguły w dużej odległości od dróg wodnych oraz zmieniającą się strukturą popytu na przewozy oddala to możliwość komercyjnego wykorzystania żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków zgodnie z oczekiwaniami rynku i w obliczu konkurencji transportu drogowego i kolejowego. W tej sytuacji wyjściem powinno być aktywne wykorzystanie dostępnych źródeł finansowania modernizacji dróg wodnych, wzmocnienie oddziaływania w zakresie zrównoważonego gałęziowo transportu poprzez odpowiednie ustawodawstwo na poziomie centralnym.

Efektywność planowanych działań dotyczących projektu „Pętla Żuławska” z punktu widzenia małych portów i przystani zlokalizowanych na Mierzei Wiślanej będzie zależęć od umiejętności koordynacji działań w ujęciu międzyregionalnym, obejmującym województwo pomorskie i warmińsko – mazurskie. Aby właściwie wykorzystać planowane inwestycje podnoszące atrakcyjność omawianych obszarów dla różnych form turystyki wodnej, należy dążyć do powstania spójnego ponadregionalnego produktu o charakterze sieciowym. Dzięki realizacji programu rewitalizacji drogi wodnej E-70, przebiegającej również przez obszar województw lubuskiego, wielkopolskiego, kujawsko – pomorskiego, obszar objęty projektem „Pętla Żuławska” uzyska dostęp do sieci dróg wodnych w kraju i za granicą, umożliwiając różne formy wykorzystania dróg wodnych. Bardzo ważnym elementem projektu będzie otwarcie szlaków wodnych dla żeglugi z Zatoki Gdańskiej oraz udrożnienie połączenia do Bydgoszczy⁸⁰, co otworzy nowe kierunki rozwoju dla żeglugi śródlądowej. Planowane inwestycje dotyczące poprawy parametrów żeglugowych omawianego szlaku wodnego, w przyszłości mogą przyczynić się również do powstania kompleksowego rozwiązania o charakterze przede wszystkim turystycznym, nie wykluczające również powstania funkcji związanych z przewozami ładunków, jeżeli takie rozwiązanie będzie zasadne z ekonomicznego punktu widzenia.

4.5. Wpływ nadmorskich województw ościennych (zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie) na rozwój małych portów i przystani województwa pomorskiego

Rozwój małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego uzależniony jest w pewnym stopniu także od sytuacji, jaka występuje w sąsiednich ośrodkach tego typu (w praktyce dotyczy to całego polskiego wybrzeża). Podkreślić należy, że zależność ta może mieć charakter konkurencyjny lub komplementarny (ewentualnie neutralny). Jako elementy konkurencyjne wskazać można:

- porty morskie jako miejsce stacjonowania, obsługi floty rybackiej oraz handlu rybami (porty: Ustka, Władysławowo – Darłowo, Kołobrzeg);
- obsługa połączeń promowych pasażerskich (potencjalnie pasażersko – -

⁸⁰ Projekt Pętla Żuławska – Rozwój Turystyki Wodnej. Gdańsk 2008, s.35.

- samochodowych) do portu Nexø na Bornholmie (porty: Ustka – Kołobrzeg, Darłowo);
- obsługa potencjalnych międzynarodowych połączeń promowych do Rosji (Kaliningrad) na Zalewie Wiślanym (porty: Krynica Morska – Elbląg, Frombork);
 - obsługa potencjalnych strumieni ładunkowych w relacjach międzynarodowych (porty: Ustka, Władysławowo– Darłowo, Kołobrzeg).

Jak widać na powyższych przykładach, potencjalna konkurencja ze strony innych małych portów i przystani morskich posiada ograniczony przestrzennie zasięg. Związane jest to z takimi czynnikami, jak: odległość do portu docelowego (Nexø), lokalizacja łowisk rybackich, potencjał i parametry infrastruktury portowej, czy lokalizacja centrów gospodarczych na zapleczu portu (np. Słupsk). Jednocześnie widoczny jest dużo wyższy stopień zagospodarowania portów województw ościennych (Kołobrzeg, Darłowo, Elbląg), co znacząco zwiększa ich konkurencyjność w obsłudze ładunkowych przewozów międzynarodowych. Istotnym czynnikiem zwiększającym atrakcyjność sąsiednich małych portów Elbląga, Kołobrzegu i Darłowa jest zaliczenie ich do grona potencjalnych beneficjentów programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 -2013 (Priorytet VII, Działanie 7.2.). Tym samym mają one dostęp do Funduszu Spójności, który może wesprzeć istotne inwestycje z zakresu dostępności transportowej oraz infrastruktury portowej. Również na poziomie regionu małe porty i przystanie morskie województwa zachodnio – pomorskiego znalazły wsparcie finansowe (*RPO Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013*)⁸¹. W ramach II Osi Priorytetowej: *Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej* przewidziano wsparcie dla inwestycji w wyposażenie infrastruktury portowej, służącej rozwojowi usług transportowych oraz rozszerzeniu oferty turystycznej województwa oraz poprawiające dostęp do portów od strony morza i lądu⁸². Ma to pozwolić na zwiększenie ich znaczenia gospodarczego oraz przyczynić się do dywersyfikacji ich funkcji, na przykład turystycznej co wskazuje na małe ośrodki portowe, gdzie tego rodzaju działalność może być wiodącą. Łączne wydatki planowane na projekty inwestycyjne w ramach II Osi priorytetowej wynieść mają 304 647 770 €, z czego niestety jedynie kwota 14 mln € (4,6%) przeznaczona ma być na „porty” (kategoria interwencji nr 30)⁸³.

Z drugiej strony, bardzo cennym kierunkiem jest rozwój współpracy pomiędzy małymi portami i przystaniami polskiego wybrzeża. Dotyczy ona głównie dwóch obszarów, jakimi są:

- tworzenie spójnej sieci marin jachtowych wzdłuż całego polskiego wybrzeża (współzależność programów „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski” oraz „Pętla

⁸¹ *Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury 2007 – 2013* nie przewiduje wsparcia małych portów i przystani morskich.

⁸² *Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013*. Szczecin, luty 2007 r., s. 71.

⁸³ *Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013 (Załącznik 1 i 2)*. Szczecin, luty 2007 r.

- Żuławska”⁸⁴, a także innych inicjatyw rozwoju baz żeglarskich na wybrzeżu);
- potencjalny rozwój krajowych, ładunkowych oraz pasażerskich połączeń kabotażowych w ramach żeglugi bliskiego zasięgu.

Szczególnie istotne z punktu widzenia rozwoju funkcji turystycznej w małych portach i przystaniach morskich województwa pomorskiego będzie wpisanie się w projekt „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego”, którego przedmiotem jest budowa infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, w Szczecinie oraz na wybrzeżu Bałtyku. Projekt ma być współfinansowany z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka na lata 2007–2013 i w chwili obecnej znajduje się na liście indykatywnej Programu. W wyniku realizacji projektu planowana jest modernizacja istniejącej bazy żeglarskiej województwa zachodniopomorskiego oraz poszerzenie jej o nowe lokalizacje. Wybudowane mają być mariny i porty turystyczne w Wolinie, Kamieniu Pomorskim, Rewalu, Mielnie i Darłowie oraz zostaną zmodernizowane mariny i przystanie jachtowe w Szczecinie (Marina Pogoń, Marina Gocław i Przystań Jachtowa AZS), Port Turystyczny w Trzebieży oraz Marina w Kołobrzegu. Zgodnie z założeniem odległość pomiędzy planowanymi ośrodkami nie powinna przekraczać 30 mil morskich. Ma to umożliwić bezpieczne, turystyczne żeglowanie dla wszystkich żeglarzy (nawet mało doświadczonych) wraz z rodzinami. Prognozuje się, że inicjatywa ta może w ciągu 5 lat przyciągnąć nawet 20 000 żeglarzy i turystów wodniaków, korzystających dotychczas z innych krajowych akwenów. Kolejne, drugie tyle może pochodzić z kierunku bałtyckiego – rynku niemieckiego, duńskiego i szwedzkiego⁸⁵. Projekt ten powinien mieć kontynuację na terenie kolejnych województw, zwłaszcza pomorskiego. Istniejąca tutaj sieć małych portów i przystani morskich w zasadzie zapewnia wymaganą gęstość występowania marin jachtowych, niezbędna jest jednak znacząca rozbudowa ich potencjału, a także prowadzenie spójnej akcji promocyjnej. Docelowo, szlak żeglarski powinien objąć również Zalew Wiślany, czemu służyć będzie realizacja projektu „Pętla Żuławska” (szersze informacje o projekcie znajdują się w części 3.4.). Tak stworzony system będzie korzystny zarówno dla rodzimej turystyki, jak również cudzoziemców przybywających z kierunku zachodniego (m.in. Niemcy, Dania, Szwecja), jak i Wschodniego (państwa Bałtyckie oraz Rosja).

Drugim obszarem potencjalnej współpracy pomiędzy małymi portami polskiego wybrzeża jest rozwój koncepcji żeglugi bliskiego zasięgu⁸⁶, która opiera się na idei odciążenia połączeń drogowych i przeniesienia masy ładunkowej oraz pasażerów na połączenia morskie. Z uwagi na ograniczone parametry infrastruktury w małych portach, relacje takie mogą dotyczyć głównie ładunków masowych obsługiwanych małymi

⁸⁴ Podkreślić należy międzywojewódzki charakter projektu, który oprócz portów i przystani woj. pomorskiego uwzględnia działania inwestycyjne w ośrodkach woj. warmińsko – mazurskiego (Braniewo, Nowa Pasłęka, Frombork, Tolkmicko, Elbląg).

⁸⁵ http://aktualnosciturystyczne.pl/prezentacje_regionow/zachodniopomorski-szlak-zezlarski-projekt-na-wielka-skale (20.10.2009)

⁸⁶ <http://www.shortsea.pl/> (28.10.2009)

jednostkami, na które ładowane będą mogły być towary produkowane w regionie (np. płody rolne, ryby i przetwory rybne, produkcja okolicznych wytwórców (biopaliwa)), natomiast wyładunkowi będą mogły podlegać surowce energetyczne konsumowane w regionie (m.in. węgiel, paliwa płynne). Struktura ładunkowa wskazuje ponadto na sezonowy charakter popytu przewozowego. Tego typu inicjatywy są jednocześnie wspierane przez Unię Europejską, która umożliwia współfinansowanie inicjatyw w ramach programu *Short Sea Shipping*⁸⁷.

Wspólnym problemem województw pomorskiego oraz warmińsko – mazurskiego jest ograniczony potencjał rozwojowy portów i przystani morskich zlokalizowanych na Zalewie Wiślanym, do czego przyczynia się ograniczenie żeglugi przez Cieśninę Pilawską. Ograniczenie to dotyczy głównie do portu w Elblągu, który jako jedyny na Zalewie posiada już dziś odpowiednio rozwiniętą infrastrukturę, pozwalającą obsługiwać zamorskie relacje towarowe⁸⁸. Pomimo zawartego w 2009 roku porozumienia polsko – rosyjskiego, wciąż jednostki pływające państw Unii Europejskiej (poza Polską) oraz państw trzecich spełnić muszą szereg wymagań formalnych aby wejść na Zalew. Co więcej, istnieje szereg subiektywnych czynników, które pozwalają stronie rosyjskiej odmówić takiego przejścia. Aby umożliwić swobodny dostęp do akwenu Zalewu Wiślanego przygotowano więc projekt budowy przekopu przez Mierzę Wiślaną, który stanowić ma połączenie alternatywne (szacowany koszt inwestycji to 376,6 mln zł⁸⁹). Oczywiście jest, że inwestycja ta będzie mieć także istotne znaczenie dla małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego. W tym jednak wypadku, z uwagi na dominujące znaczenie funkcji turystycznej w tych ośrodkach, połączenie będzie wykorzystywane w zasadzie jedynie przez jednostki rekreacyjne. Sam projekt przekopu budzi szereg kontrowersji, począwszy od przesłanek jego realizacji, czy jego efektywności ekonomicznej, a skończywszy na poważnych wątpliwościach dotyczących wpływu inwestycji na środowisko naturalne.

⁸⁷ http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/home/home_en.htm (29.10.2009)

⁸⁸ W roku 2002 zarządzająca portem Gmina Elbląg podjęła kroki zmierzające do realizacji projektu inwestycyjnego ze środków Unii Europejskiej w ramach programu Phare 2002 ESC. Projekt dotyczył budowy uniwersalnego terminalu portowego (Terminal Towarowy), rozwoju infrastruktury basenu jachtowego oraz rozwoju towarzyszącej infrastruktury technicznej, łącznie z drogami dojazdowymi. Najistotniejszym elementem dla funkcjonowania portu jest Terminal Towarowy. Oddany do użytku w listopadzie 2005 roku, który składa się z następujących elementów: nabrzeża przeładunkowego o długości 196 metrów wyposażonego w rampę Ro-Ro, placu składowego dla kontenerów o pojemności 100 szt., zasobni na ładunki sypkie o łącznej pojemności 16 300 ton oraz magazynu o powierzchni użytkowej 4 400 m². Roczne możliwości przeładunkowe terminalu szacowane są na 600 tys. ton ładunków masowych oraz 150 tys. ton ładunków drobnicowych. Całkowity koszt inwestycji wynoszący 4,6 mln € pokryty został w 80% ze środków UE, a w 20% przez Miasto Elbląg.

⁸⁹ <http://www.umgdy.gov.pl/pium/wiadomosci/podglad?id=24605&typ=n&menuId=221> (12.12.2009)

5. Określenie potencjału rozwoju małych portów morskich i przystani

Budowa przyszłej strategii rozwoju małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego wymaga wskazania podstawowych funkcji, jakie spełniać będą tego typu obiekty w przyszłości. Wynikać to zaś będzie z potencjału jaki występuje w określonych lokalizacjach w odniesieniu do poszczególnych funkcji:

- handlowo - przetłuskowej,
- przemysłowej,
- turystycznej,
- rybackiej,
- pozostałych (m.in. mieszkaniowej, usługowej).

Należy jednocześnie podkreślić, że na przyszłe możliwości rozwojowe wpływ mają nie tylko istniejące (zastałe) warunki, ale także te wykreowane przez celową działalność na poszczególnych polach aktywności gospodarczej. Dlatego też, konieczne jest zbadanie najważniejszych ograniczeń, czynników wzrostu oraz zakładanych działań aktywizujących, odnoszących się do poszczególnych obszarów działalności portowej. Szczególne znaczenie w analizie przyszłych funkcji, które spełniać będą małe porty i przystanie morskie mieć będą takie czynniki, jak:

1. Aktualny charakter zagospodarowania portów i terenów około portowych, a także rodzaj prowadzonej tam obecnie działalności (patrz część 3.1.)
2. Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego, decydujące o funkcjach możliwych do realizacji na terenach portowych;
3. Plany i projekty rozwojowe dotyczące określonych lokalizacji jako wytyczne dla przyszłego zagospodarowania terenów portowych (patrz część 2.2.);
4. Krajowe oraz regionalne strategie rozwojowe oraz ich stosunek do kwestii rozwoju małych portów i przystani morskich.

Przyszłość małych portów i przystani morskich w województwie pomorskim uwzględniana jest także w priorytetach i celach rozwojowych całego regionu, wskazanych w *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego*. Dotyczy to w szczególności priorytetu - Konkurencyjność (Cel strategiczny 1.3. - Rozwój gospodarki wykorzystującej specyficzne zasoby regionalne) oraz Dostępność (Cel strategiczny 3.1. - Efektywny i bezpieczny system transportowy). W ramach celu 1.3. mówi się bowiem o takich działaniach, jak:

- Tworzenie warunków dla rozwoju przemysłów morskich i branż kooperujących oraz usług logistycznych (funkcja transportowo – handlowa portów morskich);
- Wspieranie rozwoju oferty specyficznych dla regionu produktów rzemiosła, w szczególności w oparciu o wykorzystanie zasobów naturalnych województwa (plażowe przystanie rybackie);

- Wspieranie rozwoju rybołówstwa oraz hodowli i przetwórstwa ryb (rybołówstwo bałtyckie);
- Restrukturyzacja obszarów związanych z rybołówstwem, a także wspieranie powiązań kooperacyjnych i powstawania grup producenckich w sektorze rybołówstwa i przetwórstwa ryb oraz tworzenie warunków dla koncentracji hurtowego handlu rybami w wybudowanych ze środków publicznych giełdach rybnych;
- Budowa i modernizacja infrastruktury turystycznej i uzdrowiskowej, podnoszenie jakości usług turystycznych, poszerzanie partnerstwa i współpracy w turystyce oraz rozwój zintegrowanego systemu promocji i informacji turystycznej.

Podobnie, celami Strategii w ramach Działania 3.1., wpisującymi się w proces rozwoju małych portów i przystani morskich są takie inicjatywy, jak:

- Poprawa jakości powiązań pomiędzy obszarami peryferyjnymi a obszarem metropolitalnym i miastami powiatowymi oraz poprawa dostępności transportowej do portów morskich i lotnisk;
- Rozwój transportu multimodalnego, w tym wspieranie skoordynowanego rozwoju centrów dystrybucyjno-logistycznych o znaczeniu ponadregionalnym, a także wspieranie żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej oraz modernizacji małych portów.

Poniżej przedstawione charakterystyki poszczególnych rynków zgodnych ze wskazanymi funkcjami małych portów i przystani morskich definiują bezpośrednio możliwości ich dalszego rozwoju na terenach portowych oraz w ich sąsiedztwie.

5.1. Funkcja handlowo - przeładunkowa

Jedną z pierwotnych funkcji małych portów morskich i przystani jest funkcja **przeładunkowa** (transportowa), do której zaliczyć można dwa podstawowe obszary aktywności: działalność przeładunkową (obsługa relacji morze – ląd) oraz działalność logistyczną (magazynowanie oraz świadczenie usług na rzecz ładunku), która to bazuje na strumieniach ładunkowych generowanych przez port.

Jednocześnie funkcja transportowa może się przejawiać obsługą ruchu pasażerskiego (należy tu jednak podkreślić różnice pomiędzy rejsami komunikacyjnymi, a wycieczkowymi). Warty podkreślenia jest jednocześnie fakt, iż z funkcją transportową portów morskich, również tych małych, związane jest uzyskiwanie przychodów z tytułu obsługi jednostek pływających przez administratora portu morskiego (opłaty portowe).

Kolejną funkcją realizowaną w portach morskich może być **handel**. Rozpatrując podstawowe obszary działalności handlowej w porcie, a także odnosząc niniejszą kwestię do funkcjonowania małych portów i przystani morskich, wskazać można na następujące przypadki realizacji funkcji handlowej:

1. Obrót rybą, w tym działalność centrów (aukcje rybnych⁹⁰) oraz punktów⁹¹ pierwszej sprzedaży ryb (kwestia ta omawiana jest w ramach „funkcji rybackiej”);
2. Działalność handlowa związana z obrotem portowo – morskim (sprzedaż lub skup towarów podlegających obsłudze transportu morskiego – tożsama z logistyczną funkcją transportową);
3. Działalność handlowa realizowana na statkach wykorzystujących port jako miejsce stacjonowania statku (rejsy handlowe – konieczność formalnego przekroczenia granicy UE w celu uzyskania korzyści z handlu wolnoctwowego – potencjalny obszar rozwoju działalności portów na Zalewie Wiślanym);
4. Działalność handlowa niezwiązana z funkcjonowaniem portu lub przystani morskiej (często powiązana z działalnością usługową bądź deweloperską, dlatego też opisana zostanie w ramach „innych funkcji”).

Każdy z przedstawionych przypadków musi być rozpatrywany osobno, ponieważ posiada odmienne wymagania, jak i wpływ na funkcjonowanie portu. W odniesieniu do funkcji transportowej znaczenia nabierają obszary nr 2 i 3.

Tabela 20. Ruch statków w wybranych małych portach i przystaniach morskich woj. pomorskiego (liczba zawinięć).

Port	2007		2008	
	Razem	Z ładunkiem/ pasażerami	Razem	Z ładunkiem/ pasażerami
Ustka	13	3	21	9
Władysławowo	226	155	154	116
Hel	1173	1173	1171	1171
Jastarnia	370	370	418	418
Krynica Morska	181	171	156	156
Sopot	697	692	794	784

Źródło: *Transport – wyniki działalności w 2008 roku*. GUS 2009, *Gospodarka morska w Polsce w 2008 roku*. GUS 2009, *Polskie porty i żegluga morska w Polsce w latach 2005-2007*. GUS Szczecin 2008., Dane Urząd Morski w Gdyni (29.11.2009).

Obecnie działalność transportowa realizowana w małych portach i przystaniach morskich ma charakter sezonowy (pasażerowie) lub incydentalny (ładunki), co związane jest z czasowym lub bardzo ograniczonym popytem na tego rodzaju usługi na ich zapleczu. Duża liczba zawinięć w portach związana jest głównie z funkcjonowaniem w nich regularnych, sezonowych linii pasażerskich. Takie przewozy były prowadzone w następujących relacjach:

⁹⁰ Aukcje rybne stanowią obiekt, gdzie dokonywane jest kupno – sprzedaż surowca rybnego. Mają one na celu kojarzenie producentów (rybaków) oraz odbiorców (m.in. przetwórców, hurtowników) oraz zagwarantowanie standardów jakościowych towaru wprowadzanego do obiegu, tym samym aukcje nie są stricte pośrednikami na rynku sprzedaży ryb. Do momentu zawarcia transakcji w systemie aukcyjnym aukcja jest jedynie depozytariuszem powierzonego towaru.

⁹¹ Obiekty wykorzystywane do bezpośredniej sprzedaży ryb przez producentów do konsumentów. Celem tworzenia takich punktów jest podniesienie standardu wykorzystywanych obiektów, a tym samym zagwarantowanie odpowiedniej jakości obsługi dla klienta.

- Połączenie Ustka – Nexø (Bornholm/Dania);
- Połączenia w ramach tzw. „Tramwaju wodnego”;
- Połączenie Krynica Morska – Frombork;
- Połączenie Krynica Morska - Elbląg.

Jedynym międzynarodowym połączeniem promowym operującym z małego portu województwa pomorskiego łączy Ustkę z duńskim Nexø. Relacja obsługiwana jest statkiem „Lady Assa”, który może zabrać na pokład 700 pasażerów. W sezonie oferowane jest jedno odejście z portu dziennie. W 2008 roku port w Ustce obsłużył z tego tytułu 5 212 osób. Aktualnie trwają prace analityczne (głównie po stronie duńskiej) związane z rozwojem połączenia i wprowadzeniem na trasę promu pasażersko – samochodowego (patrz część 6.1.).

Projektem, w który zaangażowanych zostało wiele podmiotów, a który w założeniu ma się przyczynić do odciążenia połączeń drogowych pomiędzy Trójmiastem, a Półwyspem Helskim jest Tramwaj Wodny. Łącznie uruchomionych zostało pięć linii żeglugowych, o całkowitym, dziennym potencjale przewozowym 5 340 osób oraz 560 rowerów. Warto dodać, że średnie wykorzystanie tramwajów wodnych w 2008 roku wyniosło 58,7% (linie 520, 530).

Tabela 21. Sieć „Tramwajów Wodnych” funkcjonująca w województwie pomorskim.

Linia	Porty	Częstotliwość	Możliwości przewozowe	
			Pasażerów	Rowerów
520	Hel – Gdynia	4x dziennie	450	50
530	Hel – Jastarnia	3x dziennie	450	50
F1	Hel – Gdańsk	3x dziennie	450	50
F2	Hel – Sopot	3x dziennie	140	10
F4	Sobieszewo - Gdańsk	3x dziennie	140	10

Na połączeniach 520 i 530, które zarządzane są przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni w roku 2008 tramwajami wodnymi przewieziono 315 301 pasażerów i 8 315 rowerów, w 2007 – 292 357 osób i 6 715 rowerów, a w 2006 – 284 197 osób i 7 082 rowerów. Widać więc, że ta forma podróżowania staje się coraz popularniejsza. Łączne roczne koszty funkcjonowania sieci szacuje się na 4,65 mln zł. Z tego niemalże połowa (2,3 mln zł) pokrywana jest z wpływów z biletów, natomiast za pozostałą część kosztów odpowiadają: Miasto Gdynia (1 350 tys. zł), Urząd Marszałkowski (350 tys. zł), Gmina Miejska Hel (300 tys. zł), Gmina Miejska Jastarnia (200 tys. zł) oraz Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku (150 tys. zł).

Połączenia F1, F2 i F4 zarządzane są przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, a wspierane finansowo przez Samorząd Województwa Pomorskiego, Samorzady Gdańska i Helu oraz Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska.

Kolejnym krokiem rozwoju koncepcji Tramwaju Wodnego, który postulowany jest w odniesieniu do połączeń Trójmiasto – Półwysep Helski jest włączenie do przewozów jednostek pasażersko – samochodowych, które mogłyby być odprawiane w porcie w

Gdyni i Jastarni. Działanie takie wymaga jednak odpowiednich analiz efektywności finansowej i ekonomicznej, a także wsparcia ze strony władz publicznych. Jednocześnie, koncepcja ta stanowić będzie konkurencję dla projektu „Helski korytarz kolejowy” (opisany w części 2.2.).

Kolejne połączenia, to relacje na Zalewie Wiślanym łączące Krynicę Morską z Fromborkiem i Elblągiem. W obu przypadkach oferuje się po 3 odejścia dziennie (w sezonie). Dodać należy, że wszystkie przedstawione powyżej połączenia obsługiwane są przez przedsiębiorstwo Żegluga Gdańska Sp. z o.o.⁹².

W przypadku przewozów ładunkowych potwierdzeniem tezy o marginalnym znaczeniu małych portów dla obsługi transportu morskiego świadczy fakt, że tylko w przypadku dwóch portów – Ustki i Władysławowa – w ostatnich latach notowane były statystyki ładunkowe. Co więcej uzyskane wartości (tabela 22) potwierdzają marginalne znaczenie tego typu aktywności (0,1%), nawet w odniesieniu do krajowych małych portów, które obsłużyły łącznie 2 270,1 tys. ton w 2008 roku.

Tabela 22. Obroty ładunkowe małych portów woj. pomorskiego (tys. ton)

	2004	2005	2006	2007	2008
Ustka	0	2,89	3,97	2,8	3,4
Władysławowo	-	-	-	6,7	-

Główną przyczyną tego stanu jest brak wystarczającego potencjału produkcyjnego (zakłady produkcyjne, których wyroby wymagałyby wykorzystania transportu morskiego) lub konsumpcyjnego (istnienie dużych aglomeracji) na zapleczu portowym. Co ważniejsze, z uwagi na regionalny charakter działalności transportowej małych portów, stosunkowo słabo rozwiniętą sieć infrastrukturalnych połączeń drogowych i kolejowych, a także bliską konkurencję ze strony dużych portów Gdańska i Gdyni potencjał ten musiałby istnieć na ograniczonym powierzchniowo obszarze (przyjmuje się obszar o średnicy ok. 150 km).

Pochodną braku ładunków w małych portach województwa pomorskiego są ograniczone możliwości rozwoju działalności logistycznej oraz handlu bazującego na tym strumieniu. Jednocześnie, ograniczone rezerwy terenowe, ukierunkowanie działalności portowej na funkcje turystyczne oraz oddalenie portów od potencjalnych rynków zbytu nie daje przesłanek dla wskazania tego typu aktywności jako istotnej w rozwoju małych portów i przystani morskich. Oczywiście, koniecznym jest utrzymanie odpowiedniego potencjału przeładunkowego (infrastruktura nabrzeżowa) dla realizacji potencjalnych przyszłych potrzeb transportowych. Podkreślić jednak należy, że będą miały one incydentalny lub sezonowy charakter.

⁹² <http://www.zegluga.pl> (20.11.2009)

5.2. Funkcja rybacka

Polski sektor rybołówstwa stanowi 0,07% PKB, jednakże ma ogromny wpływ na życie społeczno-gospodarcze trzech nadmorskich województw. Wśród podstawowych obszarów aktywności w ramach tej funkcji małych portów wskazać można trzy podstawowe elementy: połów ryb, handel rybą oraz przetwórstwo rybne. Widać więc, że część aktywności odnosi się także do innych funkcji portowych, czyli funkcji handlowych oraz funkcji przemysłowych.

Pierwszym, a co ważniejsze pierwotnym elementem jest **połów ryb**. Analiza tego obszaru aktywności gospodarczej wymaga w pierwszej kolejności wskazania podstawowych obszarów połowowych oraz wyników działalności na nich realizowanych (rybactwo bałtyckie oraz rybactwo dalekomorskie). Bieżąca działalność oraz rozwój małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego uzależniona jest od rybołówstwa bałtyckiego.

W 2008 roku polskie statki, kutry oraz łodzie rybackie odłowiły łącznie 123,9 tys. ton ryb i organizmów morskich, z czego 80% stanowiły połowy bałtyckie. Można wskazać, że poławiane wielkości uległy znacznemu ograniczeniu w ostatnich latach, co wynika głównie z limitów połowowych uzgodnionych dla Polski w ramach działań UE. Najważniejszymi gatunkami ryb dla polskiego rybołówstwa bałtyckiego są szprot, śledź, dorsz oraz łosoś, ze szczególnym uwzględnieniem dwóch ostatnich gatunków, które mają największy wpływ na dochody rybaków.

Tabela 23. Połowy ryb oraz organizmów morskich przez polskie statki w latach 2004 – 2008 (tys. ton).

Gatunek	2004	2005	2006	2007	2008
Szprot	96,7	74,4	55,9	60,1	55,3
Dorsz	16,6	13,9	16,0	11,8	12,2
Śledź	28,6	22,9	22,2	25,2	17,0
Inne	31,7	25,2	31,5	35,8	39,5
Razem	173,5	136,3	125,6	132,9	123,9
Dalekomorskie	19,7	12,0	20,7	25,5	29,5
Bałtyk:	153,8	124,3	104,9	107,4	99,1
Udział – Bałtyk	88,6%	91,2%	83,5%	80,8%	80,0%
Pomorskie:	77,4	77,1	71,9	80,1	80,8
Udział - Pomorskie	50%	62%	69%	75%	81,5%
Szprot	53,403	47,383	32,828	35,682	-
Dorsz	8,307	12,784	10,008	7,146	-
Śledź	11,094	12,819	6,617	11,321	-
Inne	4,584	4,073	22,473	25,925	-

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2007, Gospodarka Morska w Polsce w latach 1996 – 2007, Gospodarka Morska w Polsce w 2008 roku. GUS Szczecin.

Województwo pomorskie jest wiodącym graczem na krajowym rynku połowów, odpowiadającym za 81,5% łącznych połowów bałtyckich. Struktura gatunkowa odławianych ryb jest więc tożsama z charakterystyką krajową (59% szprotów, 60% dorszy oraz 44% śledzi pochodzi od pomorskich rybaków). Można więc wskazać, że od kondycji

branży w pomorskim zależy w dużym stopniu obraz krajowego rybołówstwa. Jednocześnie głównym, wskazywanym już wcześniej ograniczeniem połowów są limity połowowe uzgadniane w ramach UE, które odnoszą się do gatunków ryb, gdzie konieczna jest racjonalna gospodarka istniejącymi zasobami (tabela 24).

Tabela 24. Dopuszczalne połowy ryb dla Polski w latach 2006 – 2009 (ton).

Gatunek	2006	2007	2008	2009	2010
Dorsz	15 310	13 010	12 500	13 699	15 628
Śledź	35 042	40 021	43 824	39 315	33 205
Szprot	123 552	125 927	133 435	117 424	99 810
Łosoś (szt.)	28 368	22 694	22 907	19 471	16 550
Gładzica	565	565	480	456	456

Źródło: Rozporządzenia Rady (WE) Nr. 52/2006, Nr. Nr. 1404/2007, Nr. 1322/2008, KOM (2006) 485, KOM (2009) 439

Istnieje bowiem wiele przykładów (m.in. śledź norweski, dorsz kanadyjski), kiedy nieograniczone połowy ryb doprowadziły do załamania się wielkości stad. Co ważniejsze, odbudowa do poziomu wyjściowego ilości i jakości stad wymagać może bardzo długiego okresu mogącego wynosić do 15 – 20 lat. Z tego też powodu racjonalna gospodarka zasobami jawi się jako podstawowy wyznacznik kwot połowowych. Należy przy tym podkreślić, że ustalanie kolejnych limitów połowowych (cykl roczny) opiera się na przesłankach naukowych dotyczących analizowanych zasobów ale także na obecnej sytuacji społeczno – ekonomicznej sektora.

Biorąc pod uwagę powyższe czynniki, można przyjąć że kwoty połowowe w latach kolejnych nie ulegną zasadniczemu zwiększeniu, chyba że nastąpią szczególnie korzystne zjawiska geograficzne (duże wlewy zasolonych i natlenionych wód atlantyckich). Jednocześnie, wynikiem względnie stabilnych kwot połowowych będzie również konieczność posiadania względnie stabilnego potencjału połowowego (flota, porty).

Tabela 25. Zmiany w liczebności floty rybackiej w Polsce i woj. pomorskim w latach 2004 – 2008 (szt.)

	2004	2005	2006	2007	2008
Polska					
Trawlery	8	3	4	4	4
Kutry	398	249	220	212	198
Łodzie	976	732	657	654	634
Razem	1382	984	881	870	836
Województwo Pomorskie					
Trawlery	-	3	4	4	4
Kutry	-	164	153	150	142
Łodzie	-	352	321	325	-
Razem	650	519	478	479	-
Udział - Pomorskie					
Trawlery	0,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Kutry	0,0%	65,9%	69,5%	70,8%	72,4%
Łodzie	0,0%	48,1%	48,9%	49,7%	-
Razem	47,0%	52,7%	54,3%	55,1%	-

Dzisiejsza **flota rybacka** Polski liczy sobie 836 jednostek, które łącznie posiadają pojemność brutto 41,0 tys. GT oraz 99,1 tys. kW mocy silników. W prezentowanej grupie, najważniejszymi liczebnie jednostkami są łodzie rybackie (634 szt., 4,1 tys. GT, 30,4 tys. kW) oraz kutry (198 szt., 15,7 tys. GT, 50,9 tys. kW). Trawlery operujące na łowiskach dalekomorskich pozostają poza obszarem zainteresowania niniejszej analizy. Analiza danych z okresu 2004 – 2008 wskazuje na stopniowe ograniczanie liczebności floty rybackiej, co jest głównie związane z unijnym systemem rekompensat dla rybaków decydujących się na złomowanie jednostek. Tego typu działania przewiduje Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nabrzeżnych obszarów rybackich 2007 – 2013” (tzw. PO Ryby 2007 – 2013) w ramach Działania 1.1..

Czynnikami, które decydują o zainteresowaniu złomowaniem są głównie ograniczenia połowowe, skutkujące czasowym wyłączeniem poszczególnych jednostek z pracy, a także uciążliwość zawodu rybaka i związany z tym brak następców do jego uprawiania. Wstępne analizy wskazują więc na ograniczenie floty połowowej w najbliższym czasie o 101 jednostek (tabela 26). Większość złomowań ma zostać zrealizowanych w 2009 roku. Szczególnie intensywne działania są przewidywane wśród średniej wielkości jednostek (12 – 24 m długości). Można więc powiedzieć, że flota rybacka w Polsce ulegać będzie powolnemu procesowi optymalizacji (dostosowanie potencjału do potrzeb), co związane będzie także z modernizacją statków (nowe silniki, urządzenia do przetwórstwa, zamrażania i przechowywania ryb na statkach) czy rozwojem nowych technologii połowów (zwiększenie tzw. selektywności połowów). Część jednostek dorszowych zostanie przeniesiona do segmentu połowów ryb pelagicznych (śledź, szprot). Co ważniejsze tego typu działania wspierane są z PO Ryby 2007-2013 w ramach działania 1.3..

Tabela 26. Zamiary właścicieli kutrów rybackich co do trwałego ich wycofania z eksploatacji.

	2009	2010 – 2013	Razem
<12m	21	7	28
12-24 m	45	6	51
>24 m	17	5	22
Razem:	83	18	101

Źródło: Z. Karnicki: *Polska polityka rybacka w najbliższych latach.* „Wiadomości Rybackie” Nr 1-2 (167) 2009.

Jak widać na zestawieniu prezentowanym w tabeli 22, liczba jednostek stacjonujących w województwie pomorskim odpowiada udziałowi regionu w krajowych połowach (49% - 71%). Największymi portami rybackimi, jest Ustka oraz Władysławowo, gdzie stacjonuje obecnie 56% kutrów oraz 23% łodzi rybackich województwa.

Ważnym elementem rynku rybnego jest również proces powstawania Grup Lokalnych (Środek 4.1. PO Ryby 2007-2013). Głównym celem tworzenia tego typu grup jest skoordynowanie działań podejmowanych w obszarach zależnych od rybactwa i realizacja dzięki temu założeń Wspólnej Polityki Rybackiej UE, przy czym PO Ryby 2007-2013 umożliwia wspieranie nie tylko działań sektorowych ale również o charakterze

obszarowym. Głównym instrumentem wykorzystywanym przez grupy będzie „Lokalna Strategia Rozwoju Obszarów Rybackich”, dokument wskazujący podstawowe zadania związane z rozwojem sektora na danym terenie. Jednocześnie grupy uzyskują wsparcie finansowe z UE na realizację planowanych zadań. W województwie pomorskim powstało osiem tego typu inicjatyw, z czego cztery na obszarach nadbrzeżnych:

- Lokalna Grupa Rybacka „Pradolina Łeby”;
- Lokalna Grupa Rybacka „Brać Rybacka Mierzei Wiślanej”;
- „Słowińska Grupa Rybacka” w Ustce;
- „Północnokaszubska Lokalna Grupa Rybacka” w Pucku.

Grupy mają statut stowarzyszeń, które zgodnie z wymogami PO Ryby powinny cechować się oddolnym procesem samoorganizacji, odpowiednim doświadczeniem, a także zdolnością do wykonywania zadań na rzecz lokalnych społeczności rybackich.

Tabela 27. Flota rybacka województwa pomorskiego w 2007 roku.

Port	2007		
	kutry	łodzie	razem
Ustka	29	55	80
Rowy	-	6	6
Łeba	15	22	37
Władysławowo	55	20	75
Hel	12	11	23
Jastarnia	15	35	50
Kuźnica	-	30	30
Puck	-	4	4
Kąty Rybackie (Zalew + Plaża)	-	19	19
Krynica Morska (Zalew + Plaża)	-	15	15
Piaski (Zalew + Plaża)	-	26	26
Pozostałe	24	82	106
Razem:	150	325	475

Dokumentem, który będzie kształtował europejski, a co za tym idzie i polski sektor rybołówstwa, jest wydana w kwietniu 2009 roku *Zielona Księga Komisji Europejskiej „Reforma wspólnej polityki rybackiej”*. Stanowi ona podsumowanie dotychczasowych działań, a także wskazuje na najważniejsze kierunki przyszłych zmian. W Księdze zdefiniowano cztery podstawowe obszary aktywności (problemy), mianowicie:

1. Nadmierna zdolność połowowa (sugerowane jest odejście od systemu złomowania na rzecz mechanizmu indywidualnych transferowalnych kwot połowowych i doprowadzenie dzięki temu do wzrostu efektywności wykorzystania floty);
2. Niejasne sformułowanie celów wspólnej polityki rybackiej (podkreślenie znaczenia celów biologicznych, jako pierwotnych względem celów ekonomicznych i społecznych);
3. Nieadekwatny proces decyzyjny (przekazanie uprawnień decyzyjnych oraz odpowiedzialności samym rybakom, którzy posiadają większe kompetencje w realizacji celów i założeń WPR);
4. Niestosowanie się w praktyce do zasad unijnej polityki rybackiej (dotyczący głównie

pozalimitowych połowów)⁹³.

W efekcie proponowanych kierunków zmian we wspólnej polityce rybackiej można spodziewać się następujących implikacji dla krajowego i regionalnego rybołówstwa:

- Dalsze ograniczanie potencjału floty połowowej (niezależnie od systemu jej ograniczania), a co za tym idzie zmniejszenie potrzeb infrastrukturalnych (ilościowych) dla jej obsługi;
- Wzrost wydajności wykorzystania floty, a co za tym idzie konieczność rozwoju techniczno – technologicznego procesu połowu oraz obrotu rybą (wymogi jakościowe);
- Utrzymanie się dotychczasowego poziomu limitów połowowych;
- Dążenie do szybkiego uregulowania zasad funkcjonowania rynku rybnego w Polsce, przy jednoczesnym zaostreniu kontroli związanych z połowem i obrotem rybą;
- Rozwój lokalnych centrów pierwszej sprzedaży ryb, jako docelowego modelu funkcjonowania rynku rybnego w Polsce.

Drugim, ważnym elementem funkcji rybackiej małych portów i przystani morskich jest **obróć (handel) rybami**. Dotyczy to zarówno handlu hurtowego (bezpośredniego lub pośredniego – poprzez giełdy) oraz sprzedaży detalicznej. Ważnym czynnikiem, dotyczącym obydwu obszarów jest zapewnienie dobrych warunków prowadzenia działalności, a także bezpieczeństwo sanitarne. Obecnie handel rybą odbywa się w sposób nieuporządkowany, często poza kontrolą zarówno sanitarną, jak i skarbową. Przeciwdziałanie tego typu praktykom jest niezbędnym elementem poprawy jakości i wizerunku rynku rybnego na poziomie kraju, jak i Europy. Z drugiej strony, konieczność podjęcia tego typu działań wynika z traktatowych zobowiązań Polski⁹⁴. Zgodnie z dokumentami, reorganizacja rynku podlegać ma na utworzeniu publicznych centrów sprzedaży ryb, tzw. *LCPSR – Lokalnych Centrów Pierwszej Sprzedaży Ryb*. Tego typu obiekty, wyposażone w niezbędną infrastrukturę portową, transportową i komunikacyjną zapewnią kontrolę nad obrotem rybą oraz przygotują niezbędną dokumentację połowową, fiskalną, jakościową, higieniczną – sanitarną i weterynaryjną⁹⁵. Na polskim wybrzeżu wybudowano i wyposażono pięć tego typu obiektów w Ustce, Helu, Władysławowie, Darłowie i Kołobrzegu. W praktyce jednak, działalność prowadzą trzy z nich:

- Aukcja Rybna Ustka Sp. z o.o.⁹⁶;
- LCPSR - Punkt pierwszej sprzedaży ryb w Kołobrzegu;
- Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb – Szkuner Sp. z o.o.⁹⁷.

⁹³ M. Ruciński: Nowa Wspólna Polityka Rybacka: Zielona Księga Komisji Europejskiej – początek ogólnoeuropejskiej debaty. „Wiadomości Rybackie” Nr 5-6 (169), Maj-Czerwiec 2009 r.

⁹⁴ Zawarte są w dokumencie przedakcesyjnym nr PL/JP/2001/AG/01 z 2001 roku

⁹⁵ W. Kamiński: Rola Aukcji Rybnej w Ustce i polskich Lokalnych Centrów Pierwszej Sprzedaży Ryb w procesie wyeliminowania połowów NNN. <http://baltyk.org.pl> (20.10.2009).

⁹⁶ <http://www.aukcja-rybna.pl/> (20.10.2009)

⁹⁷ <http://www.szkuener.pl/index.php> (20.10.2009)

Niezbędnym warunkiem funkcjonowania tego typu obiektów jest wprowadzenie odpowiednich regulacji dotyczących organizacji rynku. W tym celu przygotowano, a następnie zatwierdzono na poziomie Sejmu i Senatu RP *Ustawę o Organizacji Rynku Rybnego*. Ustawa została jednak zaskarżona przez Prezydenta RP do Trybunału Konstytucyjnego. Do dnia dzisiejszego (1.11.2009) Trybunał nie wydał wyroku w sprawie niniejszej ustawy. Brak niniejszej regulacji powoduje zaś problemy z uzyskaniem odpowiedniej masy surowca rybnego dla zapewnienia efektywnej działalności już powstałych centrów. Z problemem takim mamy do czynienia w przypadku Ustki.

Uzupełnieniem systemu obrotu rybą w Polsce są również punkty pierwszej sprzedaży ryb. Tego typu obiekty nie mają już charakteru systemowego (rynek pierwotny), a jedynie zadanie zdecydowanej poprawy jakości prowadzenia detalicznej sprzedaży ryb, co związane jest głównie z chęcią uatrakcyjnienia turystycznej oferty portów. Tego typu inicjatywy podejmowane są m.in. w portach i przystaniach w Łebie, Sopocie czy Dębku.

Ostatnim z obszarów aktywności funkcji rybackiej jest **przetwórstwo ryb**, które uznane może być jako element aktywności przemysłowej realizowanej na terenach portowych. Jest to szczególnie istotny obszar sektora rybackiego, ponieważ cechuje się wysokim wskaźnikiem wartości dodanej oraz wysoką dynamiką wzrostu w ostatnich latach. W 2008 roku wartość produkcji przetworów rybnych wyniosła 4 279 463,5 tys. zł, co oznaczało roczny przyrost na poziomie 8,5%⁹⁸. Szacuje się, że łączna ilość przetwarzanych w Polsce ryb wynosi ok. 455 tys. ton, natomiast produkcja zakładów zatrudniających powyżej 9 pracowników wyniosła 164,6 tys. ton. Przedstawione dane wskazują na fakt, że polskie przetwórnictwo to głównie niewielkie lokalne zakłady, mające jednak łącznie duży udział w rynku (ok. 64%).

Tabela 28. Produkcja wyrobów sektora rybnego w Polsce (ton).

	2004	2005	2006	2007	2008
Produkcja łącznie, w tym:	309 100	348 200	400 000	430 000	454 510
Duże zakłady, w tym:	156 877	193 774	150 965	155 633	164 570
Ryby morskie mrożone	66 157	77 828	49 771	48 926	44 723
Ryby wędzone	33 456	71 056	61 620	66 981	77 441
Konserwy z ryb	51 061	42 623	36 637	37 528	41 239
Prezerwy z ryb	6 203	2 267	2 937	2 198	1 167
Łączna wartość produkcji (mln. zł)	2 649,911	3 281,724	3 918,785	3 943,768	4 279,463

Źródło: *Produkcja wyrobów przemysłowych w 2008 roku*. GUS Warszawa 2009 r.

Ogółem w kraju zarejestrowanych jest 273 zakładów przetwórstwa rybnego, z czego 220 ma uprawnienia do handlu produktami rybnymi na terenie UE⁹⁹, natomiast pozostałe 53 mogą prowadzić sprzedaż bezpośrednią (rynki lokalne)¹⁰⁰. Jedynie 60 z nich zatrudnia ponad 49 osób stałej załogi. Liczba zakładów, których stała załoga przekracza 250 osób, stanowi zaledwie 4% ogólnej liczby przedsiębiorstw branży. W województwie

⁹⁸ Produkcja wyrobów przemysłowych w 2008 roku. GUS Warszawa 2009 r.

⁹⁹ Zgodnie z Dyrektywą 91/493/EWG (Dz. U. WE L 286, 24.09.1991)

¹⁰⁰ PO Ryby 2007-2013. Stan na 2006 rok.

pomorskim znajduje się 86 zakładów przetwórstwa rybnego¹⁰¹, z czego 27 zlokalizowanych jest w gminach/miastach portowych (tabela 24). Jak widać na zestawieniu, w portach i przystaniach województwa pomorskiego przeważają małe zakłady przetwórcze bazujące na lokalnych zasobach oraz produkujące na rzecz lokalnego rynku. Najczęściej spotykany zakres produkcji dotyczy takich czynności, jak: filetowanie, odgławianie, patroszenie, wędzenie, czy pakowanie. Większe zakłady przetwórcze (m.in. Wilbo, Łosoś), które bazują w dużym stopniu na importowanym surowcu lokalizowane są w innych rejonach (kluczowe znaczenie drogowego dostępu transportowego).

Tabela 29. Zakłady przetwórstwa rybnego w małych portach i przystaniach woj. pomorskiego.

Port/przystań	Liczba	Przedsiębiorstwa (nazwy)
Władysławowo	9	„Almir” Zakład Produkcyjno – Handlowy, „Arpol” Sp. z o.o., „Dorada” Jan Janczewski, „Fishmor” PPH, „Macryb” Robert Maciejewski, „Rafa” Sp.j., Sulecka Jadwiga Przetwórstwo Rybne, Szkuner Sp z o.o., „B.M.C” PPH,
Łeba	7	Ternaben-PL Sp. z o.o., „Asar” Zakład Przetwórstwa Rybnego, „D.O.S.” PUH Sylwia Diaków, „Lech” S.C. Zakład Przetwórstwa Ryb, „Morfish” Sp z o.o., Ptaszyński Ryszard Przetwórstwo Ryb., „Dos” Sp. z o.o.
Ustka	6	PUH „Ust-Ryb” Henryk Padewski, „Baltinex-Fish” Wędzarnia, „Mistral” PPH Adam Jakubiak, „Morfish” Sp. z o.o., Aukcja Rybna w Ustce, „Mistral” PPH,
Hel	2	„Koga-Maris” Sp z o.o., Pozorski Henryk Firma Usługowo – Handlowa,
Puck	1	„Koryb” PHP
Kuźnica	1	„Kotwica” Sp.j.
Rowy	1	„Radex” Grażyna Kulińska

Źródło: *Panorama Firm* (www.pf.pl)

Podstawowymi czynnikami rozwojowymi odnoszącymi się do przetwórstwa rybnego jest wciąż niski poziom konsumpcji ryb przez polskie społeczeństwo (roczne spożycie w 2004 roku wyniosło ok. 11,5 kg/osobę, gdzie średnia UE była na poziomie 22 kg/osobę¹⁰²), silna pozycja konkurencyjna na rynku międzynarodowym polskich wytwórców (głównie kraje UE) oraz proces dalszego unowocześnienia technologii przetwarzania (wspierany m.in. środkami unijnymi w ramach PO Ryby) i związany z tym rozwój gamy produktów zgodnie z zapotrzebowaniem unijnego rynku. Z drugiej strony podstawowym ograniczeniem produkcji są braki w dostępie do surowca. W praktyce, jedynym istotnym gospodarczo gatunkiem dla przetwórstwa pochodzącym z własnych połowów jest szprot bałtycki. Pozostałe gatunki podlegające procesom przetwarzania pochodzą z importu. Są to głównie mintaje, śledzie, makrele, czy panga. Jako istotny problem rozwojowy wskazywane są jednocześnie braki w zatrudnieniu. Mogą one wskutek konieczności wzrostu wynagrodzeń, czy prowadzenia inwestycji w mechanizację procesów podrożyć rodzimą produkcję, a tym samym ograniczyć konkurencyjność polskich wyrobów na międzynarodowym rynku.

Ważnym zagadnieniem z punktu widzenia połowów, obrotu a także przetwórstwa rybnego jest handel zagraniczny związany z tym sektorem gospodarki. Może on bowiem

¹⁰¹ Diagnoza aktualnego stanu sektora rybołówstwa województwa pomorskiego. MIR Gdynia, grudzień 2005 r.

¹⁰² P.J. Bykowski: Polskie przetwórstwo ryb wśród najlepszych w Europie. PROMARE http://www.promare.pl/index.php?Itemid=41&id=725&option=com_content&task=view (10.09.2009)

stanowiąc zarówno ważny czynnik rozwojowy krajowego rybactwa (eksport rodzimych ryb i przetworów rybnych), jak też istotne zagrożenie dla jego działalności (import ryb). W 2008 roku łączne obroty polskiego handlu zagranicznego osiągnęły w tym wypadku 427,6 tys. ton, z czego jedynie 17% stanowił eksport.

Tabela 30. Ryby oraz organizmy morskie w polskim handlu zagranicznym (tys. ton).

	2004	2005	2006	2007	2008
Eksport	62,8	79,6	89,3	65,2	74,2
Import	236,6	258,1	297,7	302,8	353,4

Tak niski udział eksportu związany jest głównie z opisywanymi już limitami połowowymi (brak surowca). Jednocześnie na duży import wpływa bezpośredni popyt konsumpcyjny, a także konieczność pozyskania odpowiednich ilości surowca dla przemysłu rybnego. Warty podkreślenia jest fakt, że surowiec dociera do przetwórców głównie transportem drogowym (samochody chłodnie) lub w kontenerach poprzez duże porty morskie. Tym samym, trudno wskazywać na istotne znaczenie transportowe małych portów w obsłudze tej części handlu zagranicznego.

Ważnym zjawiskiem dotyczącym przetwórstwa rybnego realizowanego w małych portach i przystaniach morskich jest stopniowy proces re-lokalizacji zakładów przetwórczych z terenów portowych i przenoszenie ich na tereny pozamiejskie (m.in. Specjalne Strefy Ekonomiczne). Dotyczy to w głównej mierze dużych przetwórców. Proces ten wynika z chęci ograniczenia kosztów działalności oraz możliwości innego wykorzystania dostępnych terenów (możliwość przeznaczenia działek portowych na działalność handlowo – usługową, hotelową czy mieszkalną), jak też z ograniczonego przestrzennego potencjału rozwojowego zakładów przetwórczych (brak terenów na ekspansję). Działalność przetwórcza jest jednocześnie konfliktowa (hałas, woń) w odniesieniu do innych funkcji portów, głównie związanych z turystyką i transportem pasażerskim.

Podsumowując, należy wskazać że funkcja rybacka małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego będzie wciąż rozwijana, zwłaszcza w aspekcie jakościowym. Można się więc spodziewać wzrostu efektywności wykorzystania ograniczonej, ale bardziej nowoczesnej pod względem technicznym oraz technologicznym (połowowym) floty rybackiej, procesu koncentracji obrotu rybą w pomorskich LCPSR (Ustka, Władysławowo, Hel), co poparte musi być odpowiednim ustawodawstwem (Ustawa o Organizacji Rynku Rybnego), a także wzmożonym monitoringiem rynku. W przypadku przetwórstwa rybnego następować będzie dalsza koncentracja potencjału wytwórczego, a co za tym idzie konieczność ekspansji zakładów przetwórczych, co powodować może dalszy odpływ tego typu działalności z terenów portowych. Elementem istotnym, z punktu widzenia zakładów przetwórczych będzie dogodny dostęp drogowy do zakładów, związane z dużym uzależnieniem produkcji od dostaw zewnętrznych surowca.

5.3. Funkcja przemysłowa

Funkcja przemysłowa to jeden z najslabiej rozwiniętych obszarów aktywności małych portów województwa pomorskiego. Wynika to z kilku zasadniczych przesłanek:

- braku rozwiniętej funkcji przemysłowej w przeszłości;
- upadku krajowego przemysłu okrętowego oraz polityki UE ograniczania potencjału floty połowowej;
- relokalizacji zakładów przetwórczych przemysłu rybnego poza tereny portowe;
- rozwoju funkcji turystycznej i pojawiających się w związku z tym konfliktów;
- ograniczeń środowiskowych (m.in. Natura 2000).

W praktyce można więc wskazać jedynie na występującą na terenach małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego działalność stoczniową oraz przetwórstwo rybne. Z uwagi na fakt, że przetwórstwo rybne przeanalizowane zostało w ramach funkcji rybackiej, funkcje przemysłowe na terenach portowych można sprowadzić do stoczni. Aktualnie działalność stoczniowa realizowana jest w trzech portach morskich: w Ustce, Łebie i we Władysławowie.

W przypadku Ustki następuje jednak proces powolnego wygaszania działalności portowej, co związane jest zarówno z planami inwestycyjnymi właściciela terenów stoczniowych (firma „Euro Industry”), jak też ze szczególnie trudną sytuacją branży w ostatnich miesiącach. Na terenach stoczniowych powstać ma bowiem „Nowe Centrum Ustki”, co wiąże się z rozwojem funkcji handlowo – usługowej, mieszkalnej oraz turystycznej. Z drugiej strony zapaść światowego rynku stoczniowego powoduje duże trudności z uzyskaniem zamówień na budowę jednostek pływających. Dlatego też ogłoszono plany zwolnienia wszystkich 139 pracowników MKJ Stoczni w Ustce¹⁰³. Wskazane okoliczności potwierdzają fakt, iż rozwój działalności przemysłowej na terenie portu w Ustce będzie w przyszłości mało realny. Warto jednocześnie dodać, iż tego typu działalność będzie konfliktowa względem uzyskanego przez Ustkę w sierpniu 2009 roku Statutu Uzdrowiska.

Działalność stoczniowa prowadzona jest aktualnie w porcie Łeba, gdzie zlokalizowane jest PPHU Stocznia „Gryf” Sp. z o.o.. Stocznia wyposażona jest w slip mogący obsługiwać jednostki do 24 m. W chwili obecnej stocznia realizuje remonty jednostek rybackich i innych statków, a także buduje konstrukcje stalowe. Funkcjonowanie zakładu nie wpisuje się jednak w regionalne plany rozwojowe, które zakładają uzyskanie statutu uzdrowiska przez Łebę. Z drugiej strony, zakres prowadzonej działalności uzależniony jest od decyzji właściciela terenu (Gryf), co ogranicza możliwości wpływu władz na prowadzoną tam działalność.

Odmierna sytuacja występuje we Władysławowie, gdzie działalność stoczniowa stanowi jeden z obszarów aktywności przedsiębiorstwa Szkuner Sp. z o.o.. Istniejące tam zaplecze stoczniove, składa się ze slipu wyposażonego w 5 torów zjazdowych i 14

¹⁰³ http://hutnictwo.wnp.pl/stocznia-w-ustce-zwalnia-pracownikow,91498_1_0_0.html (20.10.2009)

stanowisk remontowych (jednostki o nośności do 220 ton), hali montażowej (8 970 m²), budynków socjalnych oraz warsztatów (29 700 m²). W stoczni dokonywane są przeglądy, remonty roczne i kapitalne jednostek rybackich i innych statków. Jako potencjalny obszar działalności realizowanej w najbliższym czasie wskazać można złomowanie jednostek rybackich lub budowę konstrukcji stalowych. W dalszej perspektywie, co związane jest zarówno z procesem modernizacji krajowej floty rybackiej (średni wiek kutra rybackiego to 38,1 lat w 2006 roku), jak też ożywieniem na światowym rynku stoczniowym, możliwa będzie budowa nowych statków.

Przyszły rozwój funkcji przemysłowej może być także oparty o zupełnie nowe aktywności gospodarcze, które będą rozwijane na obszarach małych portów. Z uwagi na fakt relatywnie wysokich kosztów dostępu do terenów portowych (w porównaniu do obszarów poza portem), przesłanką lokalizacji musi być bezpośrednie powiązanie działalności z dostępem do morza. Odnosić się to może do konieczności wykorzystania transportu morskiego, jak i zasobów morza. W drugim przypadku można wskazać na takie bogactwa, jak minerały (m.in. piasek i kruszywa) lub energia wiatrowa. Na terenach portowych rozwijana może być na przykład produkcja prefabrykatów betonowych czy elementów wiatraków dla morskich farm wiatrowych.

Szczególnie istotnym kierunkiem ekspansji może się okazać właśnie rozwój energetyki wiatrowej. Produkcja energii ze źródeł odnawialnych (OZE), w tym z morskich farm wiatrowych jest jednym z obszarów wykorzystania przestrzeni morskiej, który zdobywa coraz szersze uznanie w Unii Europejskiej. Wynika to bezpośrednio z regulacji prawnych UE¹⁰⁴, które zakładają konieczność uzyskiwania co najmniej 20% energii w skali kraju ze źródeł odnawialnych od roku 2020, czy też pośrednio z innych regulacji międzynarodowych (*Ramowa Konwencja Narodów Zjednoczonych, Protokół z Kioto*), zakładających ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Mimo, że dla Polski limit UE ograniczono do 15%, oznacza to konieczność stworzenia ekologicznego potencjału energetycznego będącego w stanie wygenerować ok. 32 TWh energii rocznie ze źródeł odnawialnych (OZE¹⁰⁵). W międzyczasie jednak, Polska musi się wykazać produkcją 7,5% z OZE do końca 2010 roku. Sytuacja jest o tyle trudna, że na dzień dzisiejszy (rok do końca 2010 roku) został osiągnięty poziom około 5%¹⁰⁶. Oznacza to konieczność uzyskania dodatkowych źródeł energetycznych OZE o mocy zainstalowanej szacowanej na 3000 MW. Jednym ze sposobów uzyskania takiego rezultatu jest rozbudowa farm wiatrowych. Obecnie łączna zainstalowana moc elektrowni wiatrowych w kraju wynosi około 666 MW¹⁰⁷, a ich produkcja to 790,2 GWh w 2008 roku (0,51% krajowej). Oznacza to, że do końca 2010 roku moc elektrowni wiatrowych powinna się potroić (dodatkowe ok. 1370 MW). Większość instalacji planowanych lub realizowanych jest na lądzie, niemniej jednak projekty morskie (*offshore*) są również rozpatrywane. Dodać należy, że w dalszej

¹⁰⁴ Dyrektywa 2009/28/WE

¹⁰⁵ Technologie: biomasa, biogaz, wiatr, woda, współpalenie.

¹⁰⁶ <http://www.wielkieodliczanie.pl/zegar.htm> (16.11.2009)

¹⁰⁷ Stan na 30.09.2009, http://www.elektrownie-wiatrowe.org.pl/energetyka_wiatrowa.htm (16.11.2009)

perspektywie moc elektrowni wiatrowych powinna wzrosnąć do 13,6 TWh, co oznacza konieczność wybudowania potencjału o dodatkowej mocy zainstalowanej na poziomie 9100 MW¹⁰⁸. Analiza dostępnych obszarów morskich (ok. 2000 km²) wskazuje, że istnieje możliwość zainstalowania tam mocy rzędu 8000 MW, co przekłada się na roczną produkcję energii na poziomie 27 – 32 TWh. Oznacza to doskonały sposób na zapewnienie potrzeb OZE dla kraju. Planowane miejsca lokalizacji morskich farm wiatrowych (rysunek 30) wskazują wyraźnie na szczególnie korzystne ich położenie względem małych portów otwartego morza (szczególnie: Ustka, Rowy, Łeba, Władysławowo). Warto zaznaczyć, że prezentowana mapa uwzględnia rozkład obszarów Natura 2000.

Należy dodać, że szacunkowy koszt realizacji całości zakładanego programu (8000 MW) powinien wynieść 24 mld €. Przy tego typu inwestycjach podkreślić należy istotny wpływ ich realizacji na rozwój regionów nadmorskich, co przełożyć się może na:

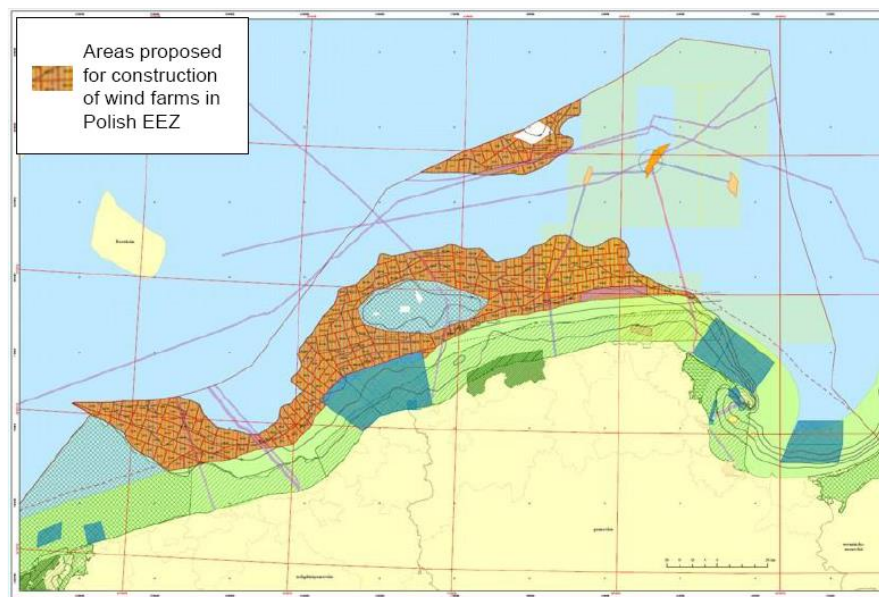
- ok. 3 mln zł dziennie inwestowanego kapitału;
- 1,4- 2,8 mln zł dziennych kosztów obsługi instalacji,
- 1500 – 3000 nowych miejsc pracy¹⁰⁹.

W chwili obecnej na terenie woj. pomorskiego funkcjonują cztery profesjonalne projekty farm wiatrowych o łącznej mocy 62,8 MW (Lisewo, Puck, Gnieźdźewo, Łebcz), a także realizuje się kolejne trzy o potencjale 116 MW (Łebcz 8MW, Malbork 18 MW, Zajączkowo i Widzino 90 MW). Tworzenie tego typu instalacji uwzględnione jest również w dokumentach strategicznych na poziomie regionalnym¹¹⁰. Można więc przyjąć, że proces rozwoju morskich farm wiatrowych będzie ewoluował. W regionie lokalizacji pomorskich portów Ustka, Rowy i Władysławowo planuje się pięć inwestycji w energetykę wiatrową: Elektrownia Dębki (*Wiatropol*), Elektrownia Żarnowiec (*PGE*), Elektrownia Rowy (*Karpacka Mała Energetyka*), Elektrownia Ławica Środkowa (*PGE*), Elektrownia Północna Ławica Słupska (*PGE*).

¹⁰⁸ Kierunek ten uwzględniony został w *Polityce Energetycznej Polski do roku 2025*. W dokumencie tym wskazano na konieczność oceny „... od strony sieciowej, na ile mogą być lokalizowane w strefie przybrzeżnej Morza Bałtyckiego morskie farmy wiatrowe. *Polityka Energetyczna Polski do 2025 r.* Ministerstwo Gospodarki i Pracy 4.01.2005 r.

¹⁰⁹ B. Gutkowski, M. Witoński: *Polish Offshore Grid a necessary Power transmission infrastructure as precondition of the offshore wind farm development in Polish Marine Areas*. Konferencja: „Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, Gdynia 21-22.10.2009 r.

¹¹⁰ *Regionalna strategia energetyki ze szczególnym uwzględnieniem źródeł odnawialnych*. UMWP, sierpień 2006 r.



Rysunek 30. Potencjalne obszary lokalizacji farm wiatrowych na polskich wodach terytorialnych.

Źródło: E. Andrulewicz: *Baltic fishery versus New concepts of the use of the Sea space*. Konferencja: „Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, Gdynia 21-22.10.2009 r.

Rozwój energetyki wiatrowej wymagać więc będzie rozbudowanego zaplecza portowego, które wykorzystywane będzie we wszystkich fazach realizacji i funkcjonowania projektu. Małe porty morskie mogą stanowić miejsca produkcji, montażu lub składowania elementów wiatraków. Dotyczy to zarówno żelbetowych podstaw, jak i konstrukcji stalowych. W tym aspekcie głównymi czynnikami aktywizującymi będą: dostępna przestrzeń w porcie oraz dobre parametry infrastruktury hydrotechnicznej (zanurzenie). Małe porty mogą jednocześnie stanowić bazę dla przedsiębiorstw realizujących projekt, zarówno pod względem potrzeb socjalno-biurowych, jak i postoiu oraz schronienia dla jednostek pływających wykorzystywanych w trakcie budowy (m.in. pogłębiarki, holowniki, dźwigi pływające). Jednocześnie, po zrealizowaniu inwestycji, zaistnieje konieczność utrzymywania w gotowości służb technicznych, które nadzorować będą działanie farm. Również w tym wypadku musi istnieć odpowiednie zaplecze biurowe oraz stacjonować flota techniczna.

Rozwój farm wiatrowych rodzić będzie określone konflikty, związane głównie z wykorzystaniem gospodarczym akwenu Bałtyku (żegluga, rybołówstwo, wydobycie minerałów, ochrona środowiska), ale może mieć także pozytywny wpływ na wybrane aspekty (m.in. ostoja wspomagająca rozród ryb – sztuczna rafa¹¹¹). Potencjalnych zagrożeń poszukiwać można wśród czynników zewnętrznych, gdzie przeszkodę na drodze rozwoju energetyki wiatrowej w Polsce (dotyczy to wszystkich pozostałych OZE) stanowią działania i plany inwestycyjne realizowane przez polski rząd (dotyczące projektu LNG oraz

¹¹¹ K. Szefler, K. Furmańczyk: *Zagospodarowanie i przestrzenne aspekty rozwoju strefy przybrzeżnej Bałtyku*. „Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008-2033.” Tom IV, MRR Warszawa 2008 r.

związanego z nim kontraktu na dostawę 1,5 mld m³ katarskiego gazu LNG rocznie¹¹² oraz wciąż realnego projektu budowy dwóch elektrowni atomowych w Polsce¹¹³). Przedsięwzięcia te mogą spowodować swoiste przeinwestowanie w krajową energetykę, a tym samym ograniczenie środków finansowych na energetykę w ogóle.

W przypadku pozostałych portów, zarówno kwestie warunków geograficznych (ograniczone możliwości ekspansji przestrzennej - położenie na mierzejach Helskiej i Wiślanej), czynniki środowiskowe (Natura 2000), a także zdecydowane dążenie do rozwoju funkcji turystycznej jako wiodącej, w zasadzie uniemożliwia rozwój przemysłu na terenach portowych.

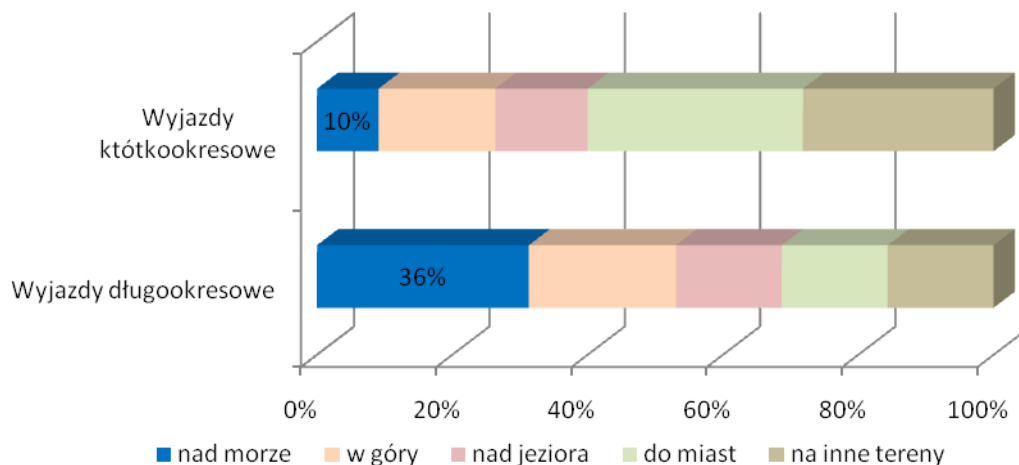
5.4. Funkcja turystyczna

Turystyka jest ważną dziedziną gospodarowania w Polsce, a w szczególności w północnej (wybrzeże morskie) i południowej (góry) części kraju. W 2008 roku Polskę odwiedziło 59,9 mln cudzoziemców, z czego 12,96 mln osób było turystami (z tej grupy jedynie 4,05 mln osób skorzystało z noclegu). Warto zaznaczyć, iż w ostatnim roku liczba osób odwiedzających Polskę zmniejszyła się o 9,5%, natomiast liczba turystów spadła aż o 13,5%. Zdecydowany wpływ na tę sytuację miało spowolnienie gospodarcze obserwowane na świecie. Ważnym sektorem rynku turystycznego są jednocześnie krajowe podróże Polaków, których odbyło się łącznie 34,9 mln w 2008 roku, a na które w 41% składały się wizyty długookresowe. Pobyt nad morzem, a więc także w województwie pomorskim stanowi najczęstszy cel długookresowych podróży wakacyjnych Polaków (rysunek 31).

Województwo pomorskie stanowi cel podróży również dla obcokrajowców. W 2007 roku region odwiedziło 1076,0 tys. tego typu turystów, co oznacza udział w krajowym rynku na relatywnie niskim poziomie 2,2%. Z drugiej strony, średnia długość pobytu takiego turysty na Pomorzu wyniosła 2,6 dnia, co oznacza że wizyty mają charakter długoterminowy. Wiąże się to z wykorzystaniem bazy noclegowej województwa, która w 2007 roku składała się z 807 obiektów o łącznej pojemności 85 947 miejsc noclegowych. Z miejsc tych chętnie korzystali także krajowi turyści, którzy odwiedzali region 3,7 mln razy, zarówno na pobyty krótko (1,7 mln wizyt), jak i długookresowe (2,0 mln wizyt).

¹¹² http://gazownictwo.wnp.pl/umowa-na-dostawy-gazu-Ing-z-kataru-podpisana,83596_1_0_0.html (20.11.2009)

¹¹³ http://www.rp.pl/artukul/73891,393644_Atomowe_plany_PGE.html (20.11.2009)



Rysunek 31. Struktura celów wyjazdów turystycznych Polaków w 2008 roku.

Źródło: Instytut Turystyki, Warszawa 2009.

Funkcja turystyczna jest jednocześnie kierunkiem rozwoju małych portów i przystani morskich, który wymaga szczególnego potraktowania. Wynika to z kilku kluczowych czynników, takich jak:

- Naturalne położenie portów na styku lądu z morzem, a tym samym bezpośrednie sąsiedztwo z terenami plażowymi;
- Brak ustawowego „podstawowego znaczenia dla gospodarki” małych portów i przystani morskich, a tym samym możliwości dowolnego kreowania funkcji portowych w przyszłości (eliminacja konfliktów funkcjonalnych oraz brak strategicznego znaczenia);
- Miejsce lokalizacji i rozwoju klubów jachtowych i motorowodnych;
- Obszar rozwoju nowych atrakcji związanych z eksploatacją akwenów wodnych (nurkowanie, rejsy ekstremalne, paralotniarstwo wodne).

Ważną kwestią w analizie rozwoju funkcji turystycznej małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego jest określenie „atrakcyjności turystycznej” poszczególnych lokalizacji. Podkreślić należy, że na poziom ten wpływ będą miały następujące grupy czynników:

- 1) Naturalne:
 - a) Klimat (poziom średnich temperatur, liczba dni słonecznych, poziom opadów);
 - b) Krajobraz (m.in. występowanie atrakcyjnych form krajobrazu, zbiorników wodnych, kompleksów leśnych);
 - c) Zasoby naturalne (łowiectwo, rybołówstwo, uzdrowisko);
- 2) Gospodarcze:
 - a) Baza noclegowa (ilość, jakość, zróżnicowanie oferty);
 - b) Dostępność transportowa (połączenia drogowe i kolejowe, odległość od lotnisk i portów morskich);
 - c) Zaplecze gastronomiczne (ilość, jakość, zróżnicowanie oferty);
- 3) Kulturalne:

- a) Lokalizacja ważnych ośrodków kulturalnych (kina, teatry, opera, biblioteki);
 - b) Organizacja imprez (koncerty, happeningi, warsztaty);
- 4) Organizacyjne:
- a) Dostęp do informacji o danym miejscu;
 - b) Istnienie kompleksowej oferty usługowej;
 - c) Bezpieczeństwo;
 - d) Promocja.

Tabela 31. Charakterystyka sektora turystycznego w regionach lokalizacji małych portów i przystani morskich woj. pomorskiego (2007 rok).

	Obiekty noclegowe	Miejsca noclegowe	Korzystający z noclegów (tys.)	Turyści do mieszkańców	Korzystających na miejsce noclegowe	Korzystający z noclegu turyści zagraniczni	Udział zagranicznych turystów	Udzielone noclegi ogólnie (tys.)	Średnia długość pobytu turystów krajowych	Udzielone noclegi turystom zagranicznym (tys.)	Średnia długość pobytu turystów zagranicznych
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE	807	85947	1578,2	71%	18,4	281967	15,2%	6157,0	3,9	738,6	2,6
SŁUPSKI	92	12007	116,2	125%	9,7	5547	4,6%	906,9	7,8	27,2	4,9
Ustka Gmina	49	6107	45,7	612%	7,5	2954	6,1%	334,8	7,3	20,2	6,8
Ustka Miasto	36	5415	67,3	418%	12,4	2494	3,6%	546,5	8,1	6,8	2,7
LĘBORSKI	91	11665	107,9	172%	9,3	8560	7,3%	682,5	6,3	40,0	4,7
Łeba	74	10508	96,0	2537%	9,1	6922	6,7%	631,5	6,6	35,2	5,1
PUCKI	169	16995	204,0	269%	12,0	6118	2,9%	1065,4	5,2	21,8	3,6
Krokowa Gmina	20	1371	8,4	82%	6,1	1001	10,7%	45,7	5,5	3,4	3,4
Władysławowo	106	10196	114,0	762%	11,2	3207	2,7%	609,2	5,3	12,6	3,9
Jastarnia Miasto	27	3763	66,7	1671%	17,7	973	1,4%	348,4	5,2	3,4	3,5
Hel Miasto	4	448	4,4	114%	9,7	50	1,1%	22,8	5,2	0,1	1,9
Puck Gmina	3	308	5,5	24%	17,8	708	11,5%	17,7	3,2	1,4	2,0
Puck Miasto	3	690	3,0	27%	4,4	140	4,4%	11,2	3,7	0,2	1,2
Kosakowo Gmina	6	229	2,0	23%	8,9	39	1,9%	10,3	5,1	0,5	11,6
NOWODWORSKI	81	9714	84,2	237%	8,7	2495	2,9%	513,8	6,1	9,6	3,8
Stegna Gmina	28	3892	37,8	396%	9,7	1527	3,9%	229,7	6,1	6,5	4,3
Sztutowo Gmina	17	1729	12,2	348%	7,1	330	2,6%	66,9	5,5	1,1	3,4
Krynica Morska	36	4093	34,1	2488%	8,3	638	1,8%	217,1	6,4	2,0	3,1
GDYNIA	24	2493	110,4	44%	44,3	30598	21,7%	252,1	2,3	72,9	2,4
GDAŃSK	84	10242	394,7	87%	38,5	146516	27,1%	1025,9	2,6	379,1	2,6
SOPOT	33	3866	159,7	408%	41,3	37345	19,0%	602,5	3,8	94,2	2,5
MAŁE PORTY	303	36842	397,7	431%	10,8	14754	3,6%	2453,7	6,2	61,5	4,2

Należy Podkreślić, że wśród wymienionych czynników część ma charakter zewnętrzny (niezmienny), natomiast większość wynika z poziomu rozwoju danego regionu i jest możliwa do kreowania. Odnosząc jednocześnie powyższe zestawienie do działalności małych portów i przystani morskich wskazać można na dualne znaczenie tego typu obiektów:

1. Port jako atrakcja turystyczna, z której korzystają osoby wypoczywające w regionie (dojazd od strony lądu);
2. Port jako obiekt infrastrukturalny umożliwiający korzystanie z regionalnych atrakcji turystycznych (turystyka morska – jachting, motorowodniactwo).

W pierwszym przypadku kluczowymi elementami będzie dobra dostępność do

portu (miasta, regionu portowego) od strony lądu, dobrze rozwinięta baza noclegowa i gastronomiczna, istnienie wielu atrakcji turystycznych, naturalnych oraz/lub wykreowanych, wśród których wskazać można usługi świadczone przez porty i przystanie morskie. Będą to, m.in.: wędkarstwo morskie, rejsy wycieczkowe, nurkowanie, rejsy ekstremalne, czy windsurfing (katesurfing). W tym wypadku działania powinny się koncentrować na rozwoju oraz promocji tego typu oferty. Drugi przypadek dotyczy turystów przybywających do portów na jednostkach pływających (jachty, łodzie motorowe, promy). Jest on szczególnie istotny z punktu widzenia portów i przystani morskich, ponieważ wzrost aktywności przekłada się na poziom generowanych tam przychodów portowych. Występują tutaj dwa obszary aktywności, pierwszy związany z zapewnieniem odpowiednich warunków dla postoju jednostki i jej załogi (pomosty, węzeł sanitarny, zaplecze hotelowe i gastronomiczne), drugi z chęcią zatrzymania turysty na miejscu poprzez zapewnienie mu odpowiedniego zasobu atrakcji w regionie (atrakcyjne produkty turystyczne, odpowiednia promocja regionu). Widać więc, że pomimo rozdzielania analizowanych obszarów istnieją pola zbieżności pomiędzy potrzebami rozwojowymi.

Przyszły rozwój turystyki w województwie pomorskim, a co za tym idzie również w regionach portowych wymagać będzie eliminacji istniejących braków, wykorzystanie szans oraz unikania zagrożeń. Przewidywane słabsze strony oraz zagrożenia przy jednoczesnym wzmocnieniu atutów i wykorzystaniu szans przewiduje opracowana w 2004 roku *Strategia rozwoju turystyki w województwie pomorskim na lata 2004 – 2013*. Dokument definiuje następujące, główne kierunki działań:

- Priorytet 1. Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz spójnego systemu zarządzania;
- Priorytet 2. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury oraz poprawa dostępności transportowej dla turystyki;
- Priorytet 3. Tworzenie markowych produktów turystycznych;
- Priorytet 4. Opracowanie i wdrażanie koncepcji monitoringu rynku turystycznego;
- Priorytet 5. Tworzenie spójnej promocji oraz zintegrowanego systemu informacji turystycznej;
- Priorytet 6. Rozwój kapitału ludzkiego oparty na wiedzy i przedsiębiorczości skierowany na wzrost jakości usług turystycznych.

Wszystkie wskazane powyżej priorytety będą posiadać istotne znaczenie dla rozwoju w małych portach i przystaniach morskich. Kluczową pozycję zajmuje tutaj jednak Cel 2.6. określony jako „Rozwój funkcji turystycznych małych portów i przystani morskich”. Oprócz niego, na uwagę zasługuje Priorytet 2, w ramach którego planowana jest realizacja takich celów, jak:

- (2.2.) Zwiększenie dostępności atrakcji turystycznych i bezpieczeństwa podróżowania poprzez rozwój infrastruktury transportu drogowego;
- (2.3.) Poprawa organizacji ruchu kolejowego, wodnego i drogowego;
- (2.5.) Rozwój połączeń promowych;
- (2.6.) Rozwój funkcji turystycznych małych portów i przystani morskich.

Większość z nich posiada pośredni wpływ na rozwój funkcji turystycznej małych portów i przystani morskich w województwie, jednakże ich znaczenie dla rozwoju tego typu aktywności ocenić można bardzo wysoko. Turystyka stanowi więc bardzo kompleksowy obszar działalności, w którym konieczna jest koordynacja wysiłków na wszystkich szczeblach decyzyjnych – podmiotów gospodarczych (usługodawców), portów i przystani jako zarządców infrastruktury, samorządów regionalnych i wojewódzkich, a także na poziomie narodowym.

Zasadniczą rolę małych portów i przystani morskich będzie zaoferowanie potencjalnym turystom odpowiedniej bazy infrastrukturalnej, co odnosi się do rozbudowanej (ilościowo i jakościowo) sieci marin. Aktualnie istniejący potencjał jest wciąż niewystarczający, zwłaszcza z punktu widzenia jakości oferowanych usług. Z drugiej strony, szczególnie widoczne jest bardzo duże zaangażowanie poszczególnych portów i przystani (ich gestorów) w rozwój potencjału turystycznego. Można wręcz stwierdzić, że we wszystkich analizowanych małych portach i przystaniach opracowywane lub wdrażane są koncepcje rozbudowy marin jachtowych i motorowych (tabela 32).

Tabela 32. Aktualna sytuacja oraz projekty rozwojowe marin jachtowych w wybranych małych portach i przystaniach morskich województwa pomorskiego.

Port/przystań	Pojemność aktualna	Pojemność docelowa	Projekt
Ustka	19	500	Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2021 (Urząd Miejski w Ustce)
Rowy	5	20	SUPORNET
Łeba	120	120	Rozbudowa zaplecza hotelowo – socjalnego i remontowego (II etap rozwoju, Port Jachtowy Łeba)
Władysławowo	30	70	Strategia Rozwoju Morskiego Portu we Władysławowie (SZKUNER)
Hel	35	50	Plan Rozwoju Portu w Helu (KOGA)
Jastarnia	81	300	Koncepcja budowy nowej przystani jachtów (Urząd Miasta Jastarnia)
Puck	42	350	Koncepcja rozwoju: Morski Port Puck (Urząd Miejski w Pucku, MOKSiR Puck, AREN Architects)
Kąty Rybackie	10	26	Rozbudowa portu w Kątach Rybackich ("Pętla Żuławska")
Krynica Morska	92	108	Rozbudowa portu jachtowego w Krynicy Morskiej ("Pętla Żuławska")
Razem:	434	1 544	

Jak widać na przedstawionym zestawieniu, realizacja projektów docelowych powinna zwiększyć pojemność pomorskich marin ponad trzykrotnie. Dodatkowo w analizie potencjału przystani jachtowych województwa uwzględnić należy lokalizacje trójmiejskie, które łącznie posiadać będą około 800 miejsc postojowych.

Z przedstawionych powyżej danych wynika, że podaż potencjału turystycznego na rynku pomorskim będzie sukcesywnie rozwijana. Pozostaje zatem pytanie, jakie są perspektywy wygenerowania odpowiedniego popytu na usługi świadczone przez małe porty i przystanie morskie oraz ich regiony. Potencjalne ośrodki popytowe podzielić można na ruch krajowy oraz międzynarodowy, a także na zmiany w skali marko (rozwój ruchu turystycznego), jak i mikro (wzrost zainteresowania wypoczynkiem „portowym”).

Tabela 33. Najważniejsze mariny jachtowe Trójmiasta i ich pojemność.

Nr.	Przystań jachtowa	Miejsc postojowych
1	Przystań "Marina Gdynia"	220
2	Przystań "Molo" Sopot (realizowany projekt)	103
3	Gdańsk - Polski Klub Morski (Wisłoujście)	5
4	Gdańsk Stare Miasto	50
5	Gdańsk LOK	17
6	Gdańsk YK St. Północnej	35
7	Narodowe Centrum Żeglarstwa	51
8	Górki Zachodnie AKM	56
9	Górki Zachodnie YK Conrada	62
10	Górki Zachodnie YK St. Gdańskiej	120
11	Górki Zachodnie YK Neptun	90
	Razem:	809

Zgodnie z prognozami Instytutu turystyki krajowy ruch będzie się zwiększał w kolejnych latach (do 2013) w tempie od 1,8% (przyjazdy krótkoterminowe) do 4,2% (wizyty długoterminowe). Jednocześnie, liczba przyjazdów obcokrajowców będzie rosła o odpowiednio 0,9% i 1,6%. Oznacza to relatywnie powolne tempo rozwoju popytu na usługi turystyczne w najbliższej przyszłości, a zatem nie jest to główną przesłanką dla rozwoju turystyki w rejonach portowych. Elementem wymagającym podkreślenia jest znaczny spadek ruchu turystycznego we wszystkich analizowanych kategoriach po roku 2007, co związane jest z globalnym spowolnieniem gospodarczym. Fakt ten wpływa bowiem na możliwości konsumpcyjne gospodarstw domowych, wśród których wydatki na turystykę podlegają ograniczeniu w pierwszej kolejności. Z tego punktu widzenia, powrót światowej gospodarki na ścieżkę wzrostu jawi się jako kluczowy czynnik rozwoju sektora turystyki.

Tabela 34. Prognoza rozwoju ruchu turystycznego w Polsce do 2013 roku (mln podróży).

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Turyści krajowi										
Krótkoterminowe	25,0	21,2	21,6	19,1	20,6	20,8	21,2	21,6	22,1	22,5
Długoterminowe	14,6	14,7	16,9	15,8	14,3	14,9	15,3	15,9	16,7	17,6
Obcokrajowcy										
Krótkoterminowi	14,3	15,2	15,7	15,0	13,0	11,8	12,2	12,7	13,5	13,5
Długoterminowi	3,9	4,3	4,3	4,4	4,0	3,7	3,8	4,0	4,3	4,3

Źródło: Instytut turystyki. www.intur.com.pl (10.10.2009)

Wzrost liczby turystów odwiedzających pomorskie wybrzeże będzie więc wymagał uatrakcyjnienia oferty tak, aby stać się konkurencyjnym wobec innych krajowych destynacji. Kolejnym ważnym czynnikiem w procesie aktywizacji małych portów i przystani morskich jako punktów turystycznych będzie wzrost zainteresowania turystyką wodną aktywną. Przez pojęcie to rozumieć można wszelkie przejawy aktywności turystycznej wymagającej odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego. Do najważniejszych przejawów tego typu aktywności zaliczyć można:

- Rekreacyjne żeglarstwo jachtowe oraz motorowodne;
- Żeglarstwo regatowe (sportowe);

- Wędkarstwo morskie;
- Nurkowanie morskie;
- Rejsy wycieczkowe.

W odniesieniu do **żeglarstwa rekreacyjnego oraz turystyki motorowodnej** wzrost popytu na usługi portowe będzie związany zarówno z rozwojem rynku krajowego, a także zagranicznego. Jako charakterystykę rynku wewnętrznego wskazać można, po pierwsze możliwości uprawiania żeglugi morskiej w Polsce (wymagane uprawnienia), jak też dostęp do sprzętu pływającego. Istotnym elementem aktywizującym żeglarstwo morskie w Polsce była więc nowelizacja Ustawy o kulturze fizycznej z dnia 15 kwietnia 2005 roku (Dz.U. 2005, Nr 85, Poz. 726), która wprowadziła możliwość samodzielnego żeglowania (od 16 lat) po wodach morskich (w pasie do 2 Mm od brzegu morskiego) dla posiadaczy patentów żeglarza jachtowego. Z drugiej strony ważnym czynnikiem popytowym będzie wzrost ilości jednostek pływających będących w posiadaniu obywateli oraz organizacji (klubów sportowych) w Polsce. Jednocześnie warto wspomnieć, że wskaźnik liczby przypadających w Polsce jachtów i łodzi na 1000 mieszkańców wynoszący średnio 0,03 (w regionie pomorskim wynosi on 0,36)¹¹⁴, znacznie odbiega od poziomu notowanego w zamożnych krajach regionu bałtyckiego (np. Niemcy 0,89). Wzrost liczby jednostek jest zaś zależny od poziomu bogactwa społeczeństwa, a więc od tempa rozwoju gospodarczego kraju. Bazując na prognozach średniorocznego wzrostu PKB w najbliższych latach, można wskazać, że tempo rozwoju morskiej floty jachtowej będzie relatywnie niskie.

Ważnym obszarem, na którym generowany może być popyt dla rodzimych marin jest obsługa cudzoziemców. Dotyczy to zarówno ruchu turystycznego, jak i usług na rzecz jednostek pływających (remonty, slipowanie, zimowanie). W pierwszym przypadku kluczowymi czynnikami aktywizującymi będzie stworzenie kompleksowej oferty dla żeglarzy. Dotyczy to zarówno standardu poszczególnych marin, jak i stworzenia spójnej sieci portów i przystani, które tworzyłyby wcześniej opisywany „szlak” wzdłuż polskiego wybrzeża. Co ważniejsze, uwzględnić w tym wypadku należy zarówno turystów płynących z zachodu, jak też ruch generowany od strony Zalewu Wiślanego. Docelowo, krajowy morski szlak żeglarski powinien rozciągać się od zachodniej do wschodniej granicy państwa (wraz z możliwością dogodnego dostępu do Zalewu Wiślanego). Należy więc podjąć działania nakierowane na wydłużenie planowanego przez region zachodniopomorski „Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglugowego” na obszar województwa pomorskiego (patrz część 4.5.). Oprócz obsługi turystyki, małe porty i przystanie regionu mogą stać się centrami świadczącymi usługi na rzecz jednostek pływających. Związane jest to zarówno z posiadanym potencjałem infrastrukturalnym i technicznym (stocznie i tereny postoczniove), wysoko wykwalifikowaną kadrą szkutników, jak też relatywnie niskimi kosztami wykonania takich prac. Porty i przystanie mogą jednocześnie stać się miejscem zimowania obcych jednostek. Podstawowym

¹¹⁴ Dane dla 1995 roku.

atutem będzie tutaj niższy koszt, niż w przypadku przepelnionych marin zachodnioeuropejskich. Jednocześnie tego typu działalność może stanowić istotne źródło przychodów dla portów i przystani w okresach pozaurlopowych.

Drugim obszarem aktywności turystycznej małych portów i przystani jest **żeglarstwo sportowe/regatowe**. W Polsce w 2006 roku istniało 190 sekcji żeglarskich, w których trenowało 6 765 zawodników. Większość z nich (140 sekcji i 5420 zawodników) uprawiało żeglarstwo jachtowe. Pozostałe sekcje prowadziły szkolenia w zakresie żeglarstwa deskowego (27 sekcji i 703 zawodników) oraz lodowego (9 sekcji i 277 zawodników). W województwie pomorskim działało 20 sekcji żeglarskich, które skupiały 1337 zawodników. Analiza danych historycznych wskazuje na sukcesywny wzrost zainteresowania tą dyscypliną sportu. Jednocześnie, wskazać można duże sukcesy polskich ośrodków morskich w organizacji regat żeglarskich, również tych międzynarodowych o najwyższe tytuły (m.in. eliminacje Mistrzostw Europy i Mistrzostw Świata, Mistrzostwa Polski, Puchary Europy). Największe znaczenie dla żeglarstwa sportowego mają dwa ośrodki w Łebie i Pucku. Port w Łebie dzięki istniejącej tam infrastrukturze oraz zapleczu (Port Jachtowy), jako jedyny port w województwie umożliwia organizowanie regat żeglarskich i zawodów windsurfingowych na poziomie mistrzostw świata, odbywających się na otwartym morzu. Port w Pucku umożliwia zaś organizowanie regat jachtów mieczowych klas olimpijskich na obszarze Zatoki Puckiej. Rozwój tego obszaru aktywności zarówno portów w Łebie i Pucku, jak i pozostałych ośrodków wymaga rozbudowy baz i zapleczy sportowych. Wspomnieć należy jednocześnie o rekreacyjnym żeglarstwie deskowym oraz lodowym, które jednak z uwagi na brak konieczności istnienia infrastruktury portowej pozostaje poza obszarem zainteresowania niniejszego opracowania (w przypadku organizacji zawodów takie zaplecze staje się niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa zawodów czy napraw sprzętu). Tego typu aktywność wpływa zaś w sposób pośredni na wzrost atrakcyjności rejonów przyportowych. Idealnym miejscem do uprawiania żeglarstwa deskowego jest obszar Zatoki Puckiej, gdzie niewielkie głębokości, ciepła woda oraz korzystne wiatry tworzą doskonałe warunki do pływania. Jest to także jedna z głównych przyczyn odwiedzania Półwyspu Helskiego przez turystów w okresie urlopowym. Żeglarstwo lodowe jest natomiast domeną Zalewu Wiślanego, którego wody z reguły zamarzają gładką powierzchnią. Długość zlodzenia waha się w granicach od 54 do 138 dni, a pokrywa lodowa osiąga grubości 30 – 60 cm. Na zalewie rozgrywane są regaty bojerowe łącznie z zawodami rangi Mistrzostw Świata.

Kolejnym obszarem aktywności turystycznej jest **wędkarstwo morskie**. W tym przypadku należy wspomnieć o dwóch ważnych elementach, którymi są specjalistyczny rodzaj aktywności kierowany do określonej grupy klientów (dla hobbistów – ograniczony popyt) oraz całosezonowy charakter działalności (wydłużony okres aktywności). Co więcej, działalność taka stanowi alternatywę dla rybołówstwa, które wskutek istniejących limitów połowowych poszukuje nowych obszarów aktywności. Wymogi współczesnego rynku wymuszają tworzenie zintegrowanych produktów turystycznych w zakresie

wędkarstwa morskiego, co oznacza połączenie usług związanych z samym połowem, noclegiem, wyżywieniem i przetwórstwem złowionych ryb (np. wędzenie, patroszenie). Tego typu oferta jest najszerzej rozwinięta w portach Łeba i Władysławowo.

Dziedzina, która jest dopiero w początkowym stadium rozwoju jest **nurkowanie**. Cechą szczególną Bałtyku jest korzystny skład wody, która (upraszczając) zamiast niszczyć zatopione obiekty (wraki), konserwuje je. Dzięki temu dno morza obfituje w ciekawe obiekty stanowiące potencjalne miejsca do nurkowania. Ponadto woda w Bałtyku posiada dobrą przejrzystość, zwłaszcza w okolicach Łeby. Co więcej, nadmorskie gminy próbują wzbogacić ofertę dla nurków, czego przykładem było zatopienie wojskowego kutra łącznikowego „Bryza” w pobliżu Helu. Nurkowanie, podobnie jak wędkarstwo morskie jest rodzajem aktywności specjalistycznej, a tym samym istnieje popyt na tego typu usługi także poza głównym sezonem urlopowym. Jednocześnie istnieje w tym wypadku również potrzeba tworzenia oferty pakietowej, łącznie z noclegiem i wyżywieniem.

Wśród atrakcji turystycznych, które korzystają z infrastruktury portów morskich i przystani wskazać można różnego typu **rejsy wycieczkowe**. Przeważnie mają one charakter krajoznawczy, połączony z możliwością skorzystania z oferty gastronomicznej na jednostce. Działalność ta ma jednak jedynie sezonowy charakter. Jako skrajny przykład tego typu usług wskazać można ofertę rejsów ekstremalnych oraz paralotniarstwo wodne. Oferta ta skierowana jest jednak do szerokiego odbiorcy, a tym samym występuje tutaj sezonowy charakter popytu.

Podsumowując, funkcja turystyczna jest obecnie dominującą w większości analizowanych małych portów i przystani morskich. Jednocześnie, podkreślić należy wielowymiarowy charakter działalności turystycznej, co związane jest również z kompleksowym podejściem do zagadnienia rozwoju rynku. Z punktu widzenia inwestycji, kluczowym elementem jest rozbudowa marin jachtowych, zarówno ich części hydrotechnicznych, jak i zaplecza sanitarnego, gastronomicznego i hotelowego. Jednocześnie, istnieje pilna potrzeba tworzenia kompleksowej oferty usługowej bazującej zarówno na potencjale portu, regionu w którym jest zlokalizowany, jak i województwa, głównie na płaszczyźnie informacyjnej, wdrożeniowej i promocyjnej. Dodatkowym argumentem przemawiającym za rozwojem turystyki w małych portach i przystaniach morskich jest zauważalny trend, moda na aktywny wypoczynek. Wynika to zarówno z faktu przenikania wzorców zachodnioeuropejskich do Polski, jak też z poprawy sytuacji ekonomicznej obywateli kraju. Odnosi się to zwłaszcza do przedstawionej wyżej oferty specjalistycznej (wędkarstwo morskie, nurkowanie), która z racji na swoją unikatowość może cieszyć się coraz większym zainteresowaniem.

5.5. Inne funkcje

Jak wynika z wyżej przedstawionej analizy, tradycyjne funkcje portów morskich ulegają częściowej degradacji, co przy wciąż istniejącym potencjale przestrzennym wymaga zdefiniowania innych, nowych kierunków rozwojowych. Wśród najważniejszych działań podejmowanych w portach i przystaniach morskich jest rozwój funkcji handlowo – usługowych (centra handlowe), hotelarskich oraz mieszkaniowych. Kierunek taki jest również zgodny z działaniami, jakie obserwowane są w portach świata i Europy (tworzenie tzw. *waterfrontów*), w których następuje odwrócenie miasta w kierunku morza (portu). Co więcej, tego typu działalność zgodna jest z głównym nurtem rozwojowym, jakim jest turystyka. Tworzenie przyjaznych i atrakcyjnych dla mieszkańców oraz turystów centrów miast na terenach portowych może znacząco uatrakcyjnić określone lokalizacje.

W praktyce wskazać można jedynie porty w Ustce i Helu, jako potencjalne miejsce lokalizacji tego typu projektów. W Ustce już powstał taki kompleks¹¹⁵, natomiast w Helu planuje się stworzenie strefy gdzie będzie on rozwijany. W obydwu przypadkach ważnym aspektem rozwojowym jest istnienie złożonej struktury własności gruntów portowych, w której prywatni właściciele dysponują częścią korzystnie położonych działek gruntowych. Są oni, tym samym zainteresowani możliwie jak najlepszym wykorzystaniem posiadanych gruntów. Jako główną alternatywę tradycyjnej działalności portowej, przy której osiągnąć można wysoką stopę rentowności inwestycji, traktuje się więc aktywność deweloperską.

Głównymi ograniczeniami rozwoju tego typu funkcji portowych są bariery formalne, a także ekonomiczno - społeczne. Podstawowym problemem formalnym są zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które w większości nie uwzględniają działalności handlowo – usługowej, hotelowej czy mieszkalnej na terenach portowych. Jednocześnie na wszelkie inwestycje realizowane w granicach portów lub przystani zgodę musi wydać Dyrektor Urzędu Morskiego, co także może stanowić przeszkodę formalną. Rozpatrując zaś podstawowe czynniki ekonomiczno - społeczne można wskazać takie elementy, jak:

- Ograniczony potencjał nabywczy lokalnego rynku (handel, usługi, zakup mieszkań);
- Wysokie ceny lokali w preferencyjnych lokalizacjach;
- Sezonowy charakter występowania ruchu turystycznego (długi „martwy sezon”);
- Nadwyżka podaży na krajowym rynku deweloperskim;
- Niska atrakcyjność lokalizacji poszczególnych inwestycji w skali kraju;
- Spowolnienie gospodarcze i związane z nim ograniczeni popytu na mieszkania.

Przykładem potwierdzającym powyższe tezy jest niewielkie zainteresowanie nabywców mieszkaniem oraz lokalami handlowo – usługowymi oraz mieszkalnymi wybudowanymi w Marina Park w Ustce. Jako dodatkowy element można wskazać tutaj konkurencję, która buduje różnego typu lokale na innych, równie korzystnie położonych

¹¹⁵ Marina Park (www.marinapark.pl)

terenach miasta (np. Ustka Apartamenty¹¹⁶, Bałtyckie Apartamenty¹¹⁷). W potencjalnie lepszym położeniu będą inwestycje zlokalizowane w porcie w Helu. Związane jest to z bardziej „prestizowym” położeniem samej miejscowości, a także ograniczonymi możliwościami rozwojowymi w innych rejonach miasta (m.in. mała powierzchnia miasta, tereny wojskowe). W przypadku pozostałych portów i przystani, na chwilę obecną nie planuje się rozwoju tego typu funkcji na terenach portowych. Nie oznacza to oczywiście braku inicjatyw związanych z rozwojem obiektów handlowo – usługowych, hotelowych czy mieszkalnych w miastach i gminach portowych.

W tym miejscu należy wskazać, że z punktu widzenia ładu przestrzennego, korzystnym podejściem do kwestii rozwoju „innych” funkcji małych portów i przystani morskich jest strefowanie poszczególnych rodzajów działalności. Dzięki temu istnieje możliwość minimalizacji potencjalnych konfliktów pomiędzy poszczególnymi rodzajami zabudowy, zachowanie części potencjału przeładunkowego portów morskich oraz zagospodarowanie obszarów portowych a tym samym uatrakcyjnienie (turystyczne) miejscowości.

¹¹⁶ www.ustkaapartamenty.pl (23.10.2009)

¹¹⁷ www.baltyckie.com.pl (23.10.2009)

6. Analiza SWOT dla sieci małych portów morskich i przystani morskich.

Przedstawiona powyżej część opracowania wskazywała podstawowe charakterystyki małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego oraz wiodące kierunki ich rozwoju. Podsumowaniem, które wskaże najważniejsze z omawianych elementów będzie analiza SWOT, odnosząca się do mocnych oraz słabych stron, a także przyszłych szans i zagrożeń dla rozwoju sieci małych portów i przystani morskich regionu pomorskiego.

Ponieważ dotychczas przeprowadzone badania wskazują jednoznacznie na wiodącą rolę działalności turystycznej w większości małych portów i przystani morskich, ten aspekt działalności będzie potraktowany osobno, a co za tym idzie przeprowadzona zostanie indywidualna analiza SWOT.

Pierwszym obszarem analizy będzie więc stan aktualny oraz przyszłość tzw. tradycyjnych funkcji portowych do których zalicza się działalność transportowo – handlową, przemysłową oraz rybacką (tabela 35). Drugim obszarem poddanym analizie SWOT będzie sieć marin jachtowych jaka funkcjonuje w małych portach i przystaniach morskich województwa pomorskiego (tabela 33). W badaniu tym, oprócz portów i przystani pozostających w głównym nurcie badania uwzględniono także ośrodki żeglarskie i motorowodne funkcjonujące w rejonie Trójmiasta. Co więcej, z turystyką powiązana jest pośrednio także funkcja deweloperska (handel i usługi oraz lokale hotelowe i mieszkalne dla przyjezdnych), która stanowi nowy kierunek rozwoju realizowanego na terenach portowych.

Tabela 35. Analiza SWOT dla sieci małych portów i przystani morskich woj. pomorskiego – tradycyjne funkcje portowe (transportowo – handlowa, przemysłowa i rybacka).

SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> – Marginalne znaczenie małych portów i przystani morskich w krajowych strategiach rozwojowych; – Niskie parametry eksploatacyjne oraz lokalnie występująca niska jakość infrastruktury hydrotechnicznej (głębokości); – Negatywne zjawiska hydrograficzne powodujące okresowe przepływanie torów podejściowych oraz zjawisko cofki (porty otwartego morza) powodujące znaczący wzrost kosztów utrzymania infrastruktury dostępowej i portowej; – Niskie parametry infrastruktury zapleczewej (drogi, kolej); – Zróżnicowana struktura własności gruntów na terenach portów i przystani morskich utrudniająca tworzenie spójnych strategii rozwoju portów i przystani; – Niechęć gmin nadmorskich do przejmowania odpowiedzialności za mienie portowe; – Marginalne znaczenie funkcji transportowo – handlowej w obecnej działalności; – Malejące znaczenie funkcji rybackiej, co związane jest z limitami połowowymi (sezonowość pracy) oraz ograniczaniem potencjału połowowego; – Szyłkowe znaczenie przemysłu portowego (istniejące stocznie tylko w Łebie i Władysławowie); – Brak baz przeładunkowych (suprastruktura) oraz dostępnych powierzchni magazynowych; – Brak regularnych połączeń żeglugowych (ładunki); – Słaby, sezonowy rozwój sieci połączeń pasażerskich; – Niski potencjał strumieni ładunkowych generowanych na zapleczu portowym (produkcja i konsumpcja); – Brak krajowych regulacji dotyczących obrotu rybą – szara strefa; – Zapaść światowego i krajowego rynku stoczniowego; – Konkurencja na rynku rybackim ze strony woj. Zachodniopomorskiego; – Konkurencja ze strony dużych portów na rynku transportowym; – Brak spójnej polityki w odniesieniu do zagospodarowania obszarów morskich, a także rozwoju pasa nadmorskiego.

Tabela 35. (c.d.)

MOCNE STRONY
<ul style="list-style-type: none">– Relatywnie dobrze rozwinięta sieć portów i przystani morskich w województwie (gęstość sieci);– Znaczący udział nowych oraz wyremontowanych obiektów hydrotechnicznych (m.in. Jastarnia, Hel, Władysławowo, Łeba);– Dostrzeganie kwestii funkcjonowania oraz rozwoju małych portów na poziomie regionalnym i lokalnym;– Dostępne tereny rozwojowe w obszarach portowych (Ustka);– Dobrze rozwinięte zaplecze naukowo – badawcze (m.in. Morski Instytut Rybacki, Instytut Morski w Gdańsku, Politechnika Gdańska, Akademia Morska w Gdyni);– Zróżnicowana flota rybacka (technicznie i technologicznie);– Długoletnia tradycja rybacka istniejąca w regionie i wykwalifikowana kadra pracowników;– Rozwinięte zaplecze budowlano – remontowe istniejących stoczni;– Nowoczesne zakłady przetwórstwa rybnego;– Łatwy dostęp do bałtyckich łowisk;– Silna pozycja konkurencyjna polskiego przetwórstwa rybnego (atrakcyjne produkty);– Stabilny popyt na usługi remontowe jednostek pływających;– Rozwój połączeń w ramach „Tramwaju Wodnego”.

Tabela 35. (c.d.)

SZANSE
<ul style="list-style-type: none">– Wykorzystanie środków pomocowych UE do rozbudowy infrastruktury portowej i dostępowej;– Program inwestycyjny planowany przez urzędy morskie;– Zwiększające się obciążenie sieci drogowej regionu i związana z tym chęć rozwoju alternatywnych połączeń (przewozy promowe i promowo – samochodowe);– Modernizacja i odnowa floty rybackiej (stocznie);– Rozwój produkcji (SSE) i konsumpcji w regionie, generujących przepływy ładunkowe;– Uregulowanie prawne rynku obrotu rybą w Polsce (aktywizacja LCPSR'ów);– Wzrost spożycia ryb, jako elementu zdrowego żywienia;– Rozwój organizacji rynku rybnego (lokalne grupy producenckie) i wzrost ich wpływu na kształtowanie polityki rybnej;– Promocja połączeń morskich w ramach żeglugi bliskiego zasięgu przez Unię Europejską (m.in. program Marco Polo);– Uregulowanie stosunków Polska – Rosja oraz bazujący na tym rozwój przewozów międzynarodowych na Zalewie Wiślanym.
ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">– Ograniczenie możliwości rozwojowych związanych z kwestiami środowiskowymi (Natura 2000);– Ograniczenie zakresu inwestycji modernizacyjnych i rozwojowych wskutek malejących środków finansowych;– Brak możliwości dostępu do środków finansowych <i>PO Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013</i>.– Brak uregulowania kwestii dotyczącej żeglugi na Zalewie Wiślanym pomiędzy Polską a Rosją;– Marginalizacja regionów peryferyjnych;– Brak środków na wkłady własne do projektów współfinansowanych ze środków UE;– Rozwój kłusownictwa i szarej strefy obrotu rybą;– Brak zainteresowania pracą przy połowach ryb;– Utrzymująca się silna konkurencja rynkowa w obszarze transportu ze strony dużych portów oraz poprawa połączeń zapleczo-tych portów zwiększających możliwości penetracji zaplecza;– Promocja przewozów kolejowych jako ekologicznej alternatywy przewozów drogowych w miejsce żeglugi morskiej;– Zanieczyszczenie środowiska wodnego oraz negatywne zjawiska hydrograficzne ograniczające możliwości połowowe – zmniejszenie limitów połowowych;– Eksport ryb i przetworów rybnych.

Tabela 36. Analiza SWOT sieci marin jachtowych województwa pomorskiego (funkcja turystyczna i inne).

SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> – Braki w infrastrukturze portowej i dostępowej (z uwzględnieniem połączeń drogowych i kolejowych); – Niska jakość zapleczy sanitarnych i socjalnych; – Występujące odcinkowo duże odległości pomiędzy poszczególnymi ośrodkami (powyżej 30 Mm); – Mały potencjał postojowy istniejących marin; – Brak pełnej, kompleksowej informacji dotyczącej oferty turystycznej regionów; – Brak dogodnego połączenia Morze bałtyckie – Zalew Wiślany; – Krótki sezon urlopowy (sezonowość popytu); – Niestabilna pogoda; – Ograniczony potencjał konsumpcyjny krajowych turystów; – Załamanie na rynku nieruchomości (ograniczenie popytu na nowe lokale);
MOCNE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> – Dobrze rozwinięta sieć portów i przystani morskich na wybrzeżu woj. pomorskiego pod względem gęstości przestrzennej; – Funkcjonowanie ważnych ośrodków żeglarskich (m.in. Łeba, Puck, Górkki Zachodnie); – Tradycja i doświadczenie w organizacji regat żeglarskich i motorowodnych; – Korzystne warunki hydro – meteorologiczne dla uprawiania żeglarstwa rekreacyjnego i wyczynowego (np. Zatoka Pucka, Zalew Wiślany); – Istnienie wielu lokalnych atrakcji turystycznych (Parki narodowe, rezerваты, uzdrowiska); – Duża aktywność portów oraz lokalnych władz w rozwoju infrastruktury i zaplecza żeglarskiego; – Rozwinięte zaplecze hotelowe i gastronomiczne w większości lokalizacji; – Możliwość samodzielnego pływania po akwenach morskich dla posiadaczy patentów żeglarza jachtowego;
SZANSE
<ul style="list-style-type: none"> – Rozwój gospodarczy kraju, a co za tym idzie wzrost wydatków na turystykę; – Wzrost zainteresowania aktywnym wypoczynkiem na łodziach; – Wzrost liczby posiadanych przez polskich obywateli łodzi żaglowych i jachtów motorowych; – Wykorzystanie środków pomocowych UE na rozwój baz żeglarskich i motorowodnych; – Realizacja projektów „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski” oraz „Pętla Żuławska” a na ich bazie stworzenie kompleksowej oferty „Polskiego szlaku żeglarskiego”; – Wzrost liczby obcokrajowców odwiedzających polskie porty i przystanie (Niemcy, Dania, Szwecja); – Wzrost znaczenie polskich portów i przystani jako miejsc zimowania łodzi (również zagranicznych); – Aktywna działalność promocyjna uwzględniająca istotną rolę rejonów portowych; – Rozwój sieci transportowej kraju (drogi, połączenia kolejowe, lotniska) poprawiającej dostępność do portów i przystani; – Liberalizacja przepisów dotyczących żeglugi morskiej (rejestr statków, uprawnienia);
ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> – Przedłużający się okres gospodarczego spowolnienia w kraju i na świecie; – Prognozowany relatywnie powolny wzrost rynku turystycznego w Polsce (krajowego oraz obcokrajowców); – „Emigracja” turystów w inne rejony kraju i świata (ze względu na stabilne warunki pogodowe); – Przeinwestowanie oraz niespójność rozwoju infrastruktury portowej i przystaniowej;

7. Określenie scenariuszy dla rozwoju małych portów morskich, przystani i obszarów nadbrzeżnych

7.1. *Potencjalne możliwości rozwoju połączeń żeglugowych bazujących na infrastrukturze punktowej małych portów i przystani morskich*

Rozwój połączeń żeglugowych funkcjonujących w małych portach i przystaniach morskich województwa pomorskiego stanowi jeden z kluczowych elementów aktywizacji analizowanych obiektów, dlatego też kwestia ta przewijała się już w niniejszym opracowaniu. Według oceny autorów Studium, kluczowym czynnikiem rozwojowym są w tym względzie warunki zewnętrzne, co sprowadza się do wykreowania odpowiedniego strumienia ładunków i pasażerów w określonych relacjach. Zgodnie z prognozą rozwoju przeładunków w polskich portach morskich, roczne tempo wzrostu ma wynieść 2,38% – 2,71%. Odnosi się to jednak w głównej mierze do portów o podstawowym znaczeniu, w których następować będzie koncentracja strumienia ładunkowego. Dla pozostałych portów¹¹⁸ wskazuje się roczny wzrost na niskim poziomie od 0,17% do 0,36%¹¹⁹. Dużo mniejszym, choć wciąż istotnym czynnikiem są warunki wewnętrzne, które sprowadzić można do istniejącego potencjału infrastrukturalnego i usługowego małych portów i przystani morskich.

Analiza możliwości rozwojowych dotyczących połączeń żeglugowych, musi ponadto uwzględniać dwa główne obszary: transport ładunków oraz transport pasażerów lub rozwiązania kombinowane (przewozy pasażersko – samochodowe).

W przypadku **przewozu ładunków** za wewnętrzny czynnik bazowy uznać można charakterystykę techniczno - eksploatacyjną infrastruktury portowej. Związane jest to głównie z kwestią zanurzenia statków transportowych, która dla niewielkich jednostek wynosi od 3,6 do 5,1 metrów (uniwersalny statek drobnicowy o nośności 1000 – 3000 DWT)¹²⁰. Z tego względu większość przystani morskich, jak również i część małych portów województwa pozostaje aktualnie poza obszarem potencjalnego rozwoju połączeń żeglugowych, chyba że wykorzystane zostaną specjalne jednostki morsko – rzeczne (np. typu wołgobatt). Czynnikiem ten powoduje jednocześnie konieczność koncentracji strumieni ładunkowych w portach posiadających odpowiednie parametry, co uznać można za tendencję korzystną. Z tego też powodu, jako miejsca aktywizacji żeglugi ładunkowej można wskazać porty w Ustce, Łebie, Władysławowie, Helu oraz Jastarni. W przyszłości

¹¹⁸ Polskie porty morskie z wyłączeniem Gdańska, Gdyni, Szczecina, Świnoujścia, Polic i Kołobrzegu.

¹¹⁹ J. Burnewicz: *Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033. Ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu*. [w:] *Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008 – 2033. Tom II*. MRR Warszawa 2008.

¹²⁰ B. Mazurkiewicz: *Morskie Budowle Hydrotechniczne. Wyd. IV*. Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2006 r.

będzie to możliwe także w portach w Kątach Rybackich oraz Krynicy Morskiej, dzięki realizacji inwestycji planowanej przez Urząd Morski w Gdyni – „Koncepcja rozbudowy wejścia do portu Elbląg”. Uwzględnia ona także pogłębienie torów podejściowych (do 3,5 m) do portów w Kątach Rybackich i Krynicy Morskiej¹²¹. Jako problem, który wymagałby przezwyciężenia można zaś uznać niski poziom uzbrojenia portów w suprastrukturę przeładunkową czy magazynową, bez której świadczenie kompleksowych usług transportowych jest mało realne. Dodać należy, że tego typu inwestycje, z uwagi na zapisy *ustawy o portach i przystaniach morskich*, nie mogą być realizowane przez podmioty zarządzające portami. Jednocześnie może być to obszar aktywizacji systemu partnerstwa publiczno – prywatnego, dzięki któremu tego rodzaju zadania gospodarcze mogłyby być realizowane.

Osobną kwestią jest wygenerowanie na zapleczu portów odpowiedniej masy ładunkowej. Wynika ona głównie z warunków społeczno – ekonomicznych występujących w obszarach około-portowych, powodujących obecnie relatywnie niski poziom chłonności lokalnego rynku, a także z małego potencjału produkcyjnego. Jest to szczególnie istotne w przypadku lokalizacji półwyspowych (Jastarnia, Hel, Kąty Rybackie, Krynica Morska).

Dużo większy potencjał istnieje w odniesieniu do portów w Ustce oraz Władysławowie, gdzie na zapleczu zlokalizowane zostały Specjalne Strefy Ekonomiczne (opisane w części 3.1). Pierwsza z nich, czyli Słupska SSE (regiony: Słupsk- Włynkówko, Redzikowo) może w przyszłości stanowić ważne źródło masy ładunkowej dla Ustki. Analiza zakresu działalności 32 firm działających w Strefie wskazuje na istnienie kilku rodzajów działalności (tabela 37), które mogłyby być obsługiwane przez relacje lądowo – morskie wykorzystujące port w Ustce. Działalności te wykazują niskie potrzeby technologiczne dla transportu i przeładunku (tzw. przeładunki konwencjonalne), co wpisuje się w aktualne możliwości portu. Niezbędnym elementem jest jednak otwarcie się przedsiębiorstw produkcyjnych na rynki zagraniczne (zaopatrzeniowe i dystrybucyjne). Zagrożeniem dla aktywizacji przeładunków generowanych w słupskiej SSE w Ustce jest konkurencja ze strony Darłowa, gdzie znajduje się jeden z obszarów inwestycyjnych Strefy. Może to spowodować, że potencjalni inwestorzy, którzy wiążą swoją działalność z żeglugą morską, przeniosą się do obszaru przyportowego w Darłowie.

Podobna sytuacja występuje w przypadku Pomorskiej SSE i jej żarnowieckiego oddziału, gdzie aktualnie działa 15 przedsiębiorstw. Pomimo tego, że większość z nich produkuje wyroby wysoko przetworzone, można znaleźć takie rodzaje działalności, które mogłyby być obsługiwane przez transport morski (Władysławowo). Dalsze działania akwizycyjne uwzględniające niewątpliwy atut lokalizacji w ramach żarnowieckiej SSE, jakim jest dostęp do transportu morskiego, spowodować może pojawienie się w strefie nowych inwestorów. Pomimo faktu, że proces inwestycyjny w strefach został w ostatnim czasie wyhamowany (w trzech kwartałach 2009 roku w Słupskiej SSE nie wydano żadnego zezwolenia, natomiast w całej Pomorskiej SSE - jedynie 4 zezwolenia), istniejące rezerwy

¹²¹ *Koncepcja rozbudowy wejścia do portu Elbląg*. Urząd Morski w Gdyni, www.umgdy.gov.pl (16.11.2009).

terenowe pozwalają przypuszczać, że w przyszłości pojawią się tam nowe podmioty.

Tabela 37. Zakres działalności realizowany w wybranych SSE woj. pomorskiego.

Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna
Produkcja wyrobów betonowych, produkcja okien i drzwi PCV, produkcja części i akcesoriów do pojazdów mechanicznych, poligrafia, produkcja wyrobów metalowych do użytku domowego, produkcja wyrobów metalowych, produkcja drewnianej stolarki okiennej i drzwiowej, produkcja konserw rybnych, produkcja części do pojazdów mechanicznych, produkcja szyb samochodowych, produkcja autobusów, przetwórstwo tworzyw sztucznych, produkcja sprzętu gospodarstwa domowego, <u>produkcja paliwa ekologicznego</u> , produkcja form, oprzyrządowania i konstrukcji stalowych, statki powietrzne, <u>produkcja cystern i zbiorników</u> , przetwórstwo spożywcze.	Produkcja blatów, produkcja tworzyw sztucznych i opakowań, <u>produkcja środków ochrony roślin</u> , wytwarzanie podzespołów elektronicznych, drukarnia, przetwórstwo rybne, produkcja kabli, produkcja mebli, <u>konstrukcje i urządzenia ze stali</u> , <u>produkcja drzwi</u> .

Źródło: www.strefa.gda.pl, www.sse.slupsk.pl (16.11.2009)

Szansą dla aktywizacji portów w Ustce i Władysławowie są jednocześnie dwa duże przedsięwzięcia planowane na ich zapleczech: utworzenie międzynarodowej bazy wojskowej w Redzikowie pod Słupskiem¹²² oraz budowa elektrowni jądrowej w Żarnowcu. Trzeba jednakże uwzględnić zarówno brak pewności co do realizacji zamierzeń, jak również jedynie przejściowy (choć mogący trwać przez kilka lat) okres aktywizacji (proces budowy). Przeladunki we wskazanych portach mogą być także generowane dzięki realizacji planów związanych z rozwojem morskiej energetyki wiatrowej (kwestia opisana w części 7.2).

Podsumowując, w chwili obecnej wskazać można na ograniczony potencjał dla utworzenia regularnych połączeń żeglugowych obsługujących ładunki z małych portów woj. pomorskiego zarówno w skali krajowej (kabotaż), jak i w układzie międzynarodowym (żegluga bliskiego zasięgu). Jednocześnie szereg elementów wskazuje na możliwości pojawienia się tego typu potrzeb przewozowych w przyszłości. Związane jest to głównie z aktywizacją SSE czy też z dużymi projektami inwestycyjnymi w regionie. Działalność taka pomimo faktu, że będzie występować sezonowo lub incydentalnie, wymaga zachowania odpowiedniego potencjału przeladunkowego (głównie infrastruktura hydrotechniczna – odpowiednio głębokie nabrzeża). Kluczowymi elementami aktywizacji funkcji przeladunkowej są więc: pobudzanie rozwoju gospodarczego w regionie (konsumpcja, produkcja, handel) oraz także dążenie do zrealizowania ważnych inwestycji, zarówno strategicznych (lobbowanie za regionem jako miejscem ich lokalizacji), jak i prywatnych w obszarach portowych i około portowych, jak i ramach SSE (koniecznym jest więc stworzenie odpowiednich warunków oraz aktywne poszukiwanie inwestorów).

Podobne przesłanki rozwojowe i związane z tym możliwości aktywizacji ruchu wskazać można w odniesieniu do **przewozów pasażerskich**. Najważniejszymi kierunkami, na których odbywa lub może się odbywać obsługa pasażerów są:

1. Połączenia: Trójmiasto – kierunek północny (Hel, Jastarnia) – Tramwaj Wodny;

¹²² Projekt „Tarczy antyrakietowej” został oficjalnie zawieszony, jednakże Redzikowo wciąż stanowi ważny punkt w obronności kraju i Paktu Północno-Atlantyckiego.

2. Połączenia: Trójmiasto – kierunek wschodni (Górki Zachodnie, Sobieszewo) – Tramwaj Wodny;
3. Połączenia wzdłuż wybrzeża Bałtyku:
 - a. Ustka – Władysławowo;
 - b. Władysławowo – Hel – Jastarnia – Puck;
 - c. Trójmiasto – Mierzeja Wiślana (Sztutowo, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Piaski);
4. Połączenia na Zalewie Wiślanym;
5. Połączenia międzynarodowe:
 - a. Ustka – Nexø;
 - b. Krynica Morska – Kaliningrad.

W przypadku pierwszej ze wskazanych relacji, która jest obecnie wykorzystywana, wskazać można na relatywnie duży potencjał rozwojowy występujący w sezonie letnim. Fakt ten wynika zarówno z przewidywanego wzrostu ruchu turystycznego w najbliższych latach oraz uatrakcyjnienia bazy turystycznej na półwyspie przy jednoczesnym wyczerpywaniu się przepustowości połączeń drogowych w tym kierunku. Dodatkowo, czynnikiem zwiększającym atrakcyjność połączeń żeglugowych (jak i kolejowych) byłoby odgórne, radykalne ograniczenie ruchu samochodowego na Mierzei. Podkreślić również należy, że z uwagi na konieczność wykorzystania rozbudowanej infrastruktury dostępowej i portowej istnieje ograniczona możliwość przestrzennej ekspansji połączeń (tylko Hel i Jastarnia posiadają odpowiednią infrastrukturę).

W przypadku morskich połączeń pasażerskich w relacji Trójmiasto – Górki Zachodnie/Sobieszewo, mówić można o niewielkim, występującym sezonowo potencjale rynkowym. Czynnikiem pozytywnym, który przyczynić się może do wzrostu zainteresowania połączeniem może być wycieczkowy (krajoznawczy) charakter rejsów (Martwa i Śmiała Wisła), a także możliwość relatywnie szybkiego dotarcia do plaż Sobieszewa. Co więcej, tego typu połączenie może być ciekawą (alternatywną dla autobusu) formą komunikacji pomiędzy centrum, a przystaniami żeglarskimi położonymi w ujściu Wisły Śmiałej (tabela 33).

Drugim obszarem potencjalnej aktywności morskiej żeglugi pasażerskiej wykorzystującej małe porty i przystanie morskie, jest rozwój sezonowych, kabotażowych połączeń promowych realizowanych wzdłuż wybrzeża. Ich niewątpliwym atutem jest jednocześnie pełnienie roli komunikacyjnej oraz wycieczkowej. Wśród potencjalnych kierunków można wskazać relacje:

- Ustka – Rowy – Łeba – Władysławowo;
- Władysławowo – Hel – Jastarnia – Kuźnica – Puck;
- Porty Trójmiasta – porty Mierzei Wiślanej.

Rozwój tego typu połączeń mógłby stanowić alternatywę dla połączeń lądowych (drogi, kolej), zwłaszcza w rejonach, gdzie są one słabo rozwinięte (głównie odcinek Ustka – Władysławowo). Kwestią otwartą zostaje zaś zagadnienie popytu na tego typu usługi oraz występujące na poszczególnych odcinkach czynniki ograniczające. Podstawowym

problemem jest tutaj brak zjawiska skracania drogi/czasu podróży (występuje ono w odniesieniu do zatokowych połączeń tramwaju wodnego), ponieważ linie żeglugowe podążają wzdłuż brzegu morskiego. Tym samym, istnieje duża konkurencja ze strony lądowych środków transportu, gdzie dodatkowo realizowany jest (lub będzie) szeroki program inwestycyjny (m.in. Droga Kaszubska, „Helski korytarz kolejowy”). Problemem jest także utrudniony dostęp do Zalewu Wiślanego z akwenu Bałtyku.

W przypadku wskazanych wyżej rozwiązań, niezbędnym elementem jest odpowiednie publiczne wsparcie inicjatyw, mających na celu rozwój połączeń żeglugowych. Dotyczy to zarówno umożliwienia uzyskania środków finansowych na realizację inwestycji infrastrukturalnych lub tonażowych (np. w ramach RPO, PO Ryby lub POIG) lub bezpośrednio wsparcie finansowe dla poszczególnych połączeń na poziomie miast czy regionu.

Lokalizacja małych portów i przystani morskich woj. pomorskiego umożliwia także rozwój pasażerskich przewozów międzynarodowych. Jako dostępne (głównie z uwagi na odległości przestrzenne) są relacje Ustka – Nexø (Bornholm/Dania) oraz Krynica Morska - Kaliningrad (Obwód Kaliningradzki/Rosja). Na pierwszym z przedstawionych połączeń obecnie, w sezonie letnim realizowane są przewozy pasażerskie obsługiwane przez Żeglugę Gdańską. Niewątpliwym atutem portu w Ustce, w odniesieniu do jego głównych konkurentów oferujących podobne połączenia (Darłowo, Kołobrzeg) jest lepsze skomunikowanie z obszarem Trójmiasta (planowana Trasa Kaszubska), a także z krajowym rynkiem turystycznym (m.in. autostrada A1).

Otwarcie polskich portów i przystani morskich Zalewu Wiślanego na turystów ze wschodu jest kolejną, ważną szansą aktywizacji połączeń żeglugowych. Kluczowym ograniczeniem jest jednak brak stabilnej sytuacji politycznej w relacjach polsko – rosyjskich, a tym samym wciąż niepewna przyszłość dostępu do żeglugi na Zalewie Wiślanym. Należy przypuszczać, że sytuacja ta ulegnie jednak w przyszłości unormowaniu, co spowoduje silny impuls dla rozwoju przewozów pasażerskich (turystycznych). Istniejące alternatywne połączenia transportowe, tj.: samochodowe („Berlinka, E77, S7), kolejowe czy żeglugowe (do portu Elbląg) eliminują jednak znaczenie komunikacyjne tego typu połączeń.

Pomysłem, który w przyszłości może skutkować aktywizacją żeglugi realizowaną z małych portów i przystani morskich województwa jest rozwój połączeń pasażersko – samochodowych. Podstawową przesłanką jest w tym wypadku odciążenie połączeń drogowych w sezonie wakacyjnym. Jako potencjalne relacje, gdzie tego typu potrzeba może wystąpić, można wskazać połączenia:

- Gdańsk/Gdynia – Hel/Jastarnia;
- Elbląg/Tolknicko – Krynica Morska;
- Ustka – Nexø;
- Krynica Morska – Kaliningrad.

Podstawowym atutem pierwszej z planowanych inicjatyw jest istnienie

odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego po stronie portów Trójmiasta (terminale promowe), a także zdecydowanego przeciążenia połączeń drogowych w sezonie. Do braków zaliczyć można natomiast konieczność utworzenia przyczółków promowych wraz z zapleczem manewrowo – parkingowym na Helu i w Jastarni, a także konieczność odpowiedniego przygotowania oferty ze strony przewoźnika (tabor pływający). Inicjatywa ta wymagałaby również wsparcia finansowego ze strony władz publicznych. Rozważenia wymaga ponadto kwestia celowości dalszej intensyfikacji ruchu samochodowego na półwyspie, co związane będzie z problemami przestrzennymi (drogi, parkingi) oraz ekologicznymi (emisje do atmosfery).

Drugim połączeniem, które z uwagi na przeciążenie dróg oraz znaczące skrócenie czasu dostępu do obszaru Mierzei Wiślanej byłoby korzystne z punktu widzenia turystów przybywających z głębi kraju, jest proponowana linia Elbląg/Tolkmicko – Krynica Morska. Za Elblągiem przemawia istniejąca infrastruktura portowa¹²³, natomiast za Tolkmickiem (przy braku zaplecza infrastrukturalnego) dużo mniejsza odległość pomiędzy portami. Połączenie takie, niezależnie od przebiegu, miałoby sezonowy charakter i musiałyby być wsparte odpowiednimi środkami finansowymi ze strony lokalnych czy regionalnych władz.

Linie żeglugowe, pasażersko – samochodowe stanowią również interesujący kierunek rozwoju dla połączeń międzynarodowych. Dotyczy to omawianej już relacji Ustka – Nexø, a także połączenia Krynica Morska – Kaliningrad. W obydwu przypadkach połączenia stanowiłyby rozwinięcie linii pasażerskich, dając nowe możliwości ekspansji dla ruchu turystycznego. Warunkiem jest tutaj natomiast budowa infrastruktury hydrotechnicznej (rampy ro-ro) oraz pozyskanie odpowiednich jednostek pływających. Szczególnie korzystnie przedstawia się rozwój połączenia polsko – duńskiego, co wynika z unijnych programów pomocowych, które mogłyby być wykorzystane w tym celu.

Z wyżej przedstawionej analizy, jak i z wcześniejszych części opracowania jasno wynika, że istnieje potencjał rozwoju funkcji transportowej w małych portach i przystaniach morskich województwa pomorskiego, jednakże jest on mocno ograniczony zarówno z punktu widzenia wolumenu, jak i okresu występowania (sezonowość). Pomimo tego należy podkreślić konieczność zachowania potencjału przeładunkowego w portach (stanowiska statkowe) w celu realizacji przyszłych operacji przeładunkowych. Abstrahując od potencjalnych możliwości rozwoju ruchu pasażerskiego lub wzrostu przeładunków należy pamiętać, że w wielu przypadkach żegluga stanowi jedyny sposób na dostarczenie (wyekspediowanie) ładunku ponadgabarytowego (kotły, konstrukcje, etc.) do/z miasta i rejonu portowego.

¹²³ W 2006 roku oddano do użytku terminal pasażersko – promowy z punktem odpraw granicznych. Obiekt posiada jednorazową przepustowość 200 osób oraz 30 samochodów osobowych. Elementem terminalu jest rampa Ro-Ro (10 metrów szerokości) przy której mogą być obsługiwane jednostki do 65 metrów długości i 2,5 metra zanurzenia. Całkowity koszt projektu wyniósł 5,3 mln PLN.

7.2. Potencjalne modele restrukturyzacji gospodarczej i przestrzennej dokonujące się w strefie nadbrzeżnej i około-portowej

Punktem wyjściowym w określeniu modeli zmian struktury zagospodarowania małych portów i przystani morskich, a także ich otoczenia będzie ewolucja poszczególnych funkcji portowych (część 7.4). Funkcje te będą bowiem wymuszać określone przekształcenia struktury przestrzennej. Ważnym czynnikiem oddziaływującym zarówno na kształtowanie się funkcji jak i przestrzeni portów i ich otoczenia jest rola jaką im przypisano w procesie planowania przestrzennego. Kwestię tę rozpatrywać można na trzech poziomach: krajowym, regionalnym oraz lokalnym (port lub przystań morska). Restrukturyzacja gospodarcza oraz przestrzenna strefy portowej będzie ponadto efektem wprowadzania zmian na poziomie międzynarodowym, zwłaszcza na poziomie Unii Europejskiej, dla której Bałtyk stanowi istotny obszar gospodarczy, kulturowy, społeczny czy środowiskowy¹²⁴.

W *Zaktualizowanej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*¹²⁵, analizowane porty i przystanie morskie należą do dwóch obszarów: Trójmiejskiego obszaru metropolitalnego (Władysławowo, Hel, Jastarnia, Kuźnica, Puck, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Nowa Karczma) oraz Pomorza Środkowego (Ustka, Rowy, Łeba). W pierwszym przypadku oczekuje się silnych powiązań pomiędzy metropolią, a wskazanymi miastami portowymi. Oznacza to proces integracji dużych miast i małych ośrodków, dzięki czemu małe porty i przystanie morskie będą mogły korzystać z przyśpieszonego rozwoju centrum aglomeracji. Lokalizacja w obszarze Pomorza Środkowego skutkuje brakiem jasnych perspektyw rozwojowych dla miast portowych. Przeciwdziałanie marginalizacji gospodarczej i społecznej wymagać więc będzie silnego wsparcia ze strony publicznej. Zjawiska tego typu zostały również wskazane w *Ekspertycznym Projekcie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*¹²⁶, w którym przewiduje się spadek liczby mieszkańców małych miast i przyśpieszony proces starzenia się społeczeństwa, co jednak nie będzie oznaczało ich fizycznej i społecznej degradacji. W regionach nadbrzeżnych będą się bowiem rozwijały miejscowości o funkcjach uzdrowiskowych i wypoczynkowych, oferujące także dogodne warunki życia dla miejscowej ludności. Bardziej szczegółowe informacje dotyczące kierunków zmian zagospodarowania przestrzennego zostały wskazane w *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego*¹²⁷. Za wiodącą funkcję strefy nadmorskiej uznano tutaj funkcję wczasowo - wypoczynkową, uzdrowiskową i obsługę turystyki morskiej. Jako szczególne elementy przestrzennego rozwoju strefy nadmorskiej, które wpływać będą na zmiany struktury gospodarczo –

¹²⁴ Wyrazem tego są takie inicjatywy oraz dokumenty, jak: *Zintegrowana Polityka Morska UE* oraz jej narzędzia: *Maritime Spatial Planning (MSP)* oraz *Integrated Coastal Zone Management (ICZM)*.

¹²⁵ *Zaktualizowana Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*. RCSS Warszawa, październik 2005 r.

¹²⁶ *Ekspertyczny Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*. Warszawa, grudzień 2008 r.

¹²⁷ *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego. Projekt zmiany*. Gdańsk, sierpień 2009 r.

przestrzennej małych portów i przystani morskich uznać można:

- reorientację przestrzenną miast położonych nad wodami - otwarcie miast w kierunku wody poprzez kreowanie atrakcyjnych stref przybrzeżnych (tzw. *waterfrontów*), przy jednoczesnej poprawie jakości i estetyki stref zagospodarowania turystycznego;
- podwyższenie standardu miejscowości turystycznych, dzięki rozwojowi infrastruktury turystycznej (m.in. kongresowej, wyczynowej, SPA, uzdrowskiej);
- ochrona funkcji uzdrowskiej przed innymi funkcjami i sposobami zagospodarowania (m.in. Ustka, Łeba);
- rozwój tras alternatywnych wobec transportu samochodowego (m.in. połączeń wodnych) przy jednoczesnym ograniczeniu wjazdu samochodem na tereny poważnie zagrożone środowiskowo (Mierzeja Wiślana i Półwysep Helski) - organizacja systemu parkingów i transportu publicznego¹²⁸.

Chcąc wskazać główne modele przekształceń gospodarczych i przestrzennych obszarów i otoczenia małych portów, wyszczególnić można trzy scenariusze zmian zagospodarowania oraz trzy kierunki rozwojowe. Jako podstawowe scenariusze dotyczące zmian przestrzennych wskazać można takie warianty, jak:

- restrukturyzacja prowadzonej w portach (na jego poszczególnych obszarach) działalności, co rozumieć można jako zdecydowana poprawa wykorzystania oraz wzmocnienie dotychczasowych funkcji portowych;
- konwersja funkcjonalna¹²⁹, czyli zmiana dotychczasowych funkcji realizowanych na określonych dużych obszarowo przestrzeniach portowych lub przemysłowych na inną jednorodną działalność (funkcję);
- strefowanie oznaczające podział określonego obszaru portowego na mniejsze części oraz przeznaczenie danych podobszarów na różne funkcje portowe (w części zachowane mogą zostać dotychczasowe funkcje natomiast w innych podobszarach rozwijane są nowe funkcje).

Podstawowym problemem w precyzyjnym określeniu zmian zachodzących w małych portach lub przystaniach jest duża skala (duży obszar) oraz złożoność funkcjonalna i przestrzenna niektórych lokalizacji (głównie: Ustka, Łeba, Hel). W tym wypadku należałoby odnieść się do poszczególnych działek terenu i zmian w sposobie ich wykorzystania, choć i ten może mieć niespójny charakter (przy dużych obszarowo jednostkach). Elementem utrudniającym jest tutaj również złożona struktura użytkowania gruntów portowych. Z tego punktu widzenia, szczególnego znaczenia nabiera trzeci scenariusz, który zakłada strefowanie działalności. Podstawowym efektem, jaki powinien przynieść taki zabieg, jest przestrzenne rozdzielanie konfliktowych funkcji portowych, a także uniemożliwienie wykluczenia określonych form działalności z obszarów portowych

¹²⁸ System „*park and ride*”

¹²⁹ Krośnicka K.: *Rewitalizacja małych miast portowych polskiego wybrzeża*. [w:] Lorens P. (red.) "Rewitalizacja urbanistyczna -- zagadnienia społeczne i ekonomiczne", praca zbiorowa, Biblioteka Urbanisty (w druku).

(np. likwidacja produkcji wskutek postulatów okolicznych mieszkańców). Przy mniejszych portach, a szczególnie w odniesieniu do przystani, gdzie brak jest możliwości przestrzennego rozdzielania funkcji, nie ma przesłanek dla wskazywania przynależności do poszczególnych scenariuszy.

Wskazane kierunki zagospodarowania przestrzennego na poziomie kraju i regionu oraz scenariusze przekształceń mogą być ponadto nastawione na realizację określonego kierunku zmian. Analiza tendencji rozwojowych dotyczących przyszłych funkcji małych portów i przystani morskich wskazuje na następujące kierunki:

1. Integracja portu z miastem portowym, rozumiana jako wzrost udziału powierzchni wykorzystywanej pod działalność turystyczną oraz inne funkcje miejskie (Ustka, Łeba, Hel, Puck, Kąty Rybackie, Krynica Morska) w całkowitym obszarze portu;
2. Separacja obszarów portowych od otaczających je miast, co dotyczy portów i przystani morskich gdzie następuje zachowanie oraz rozwój funkcji rybackiej lub/i przemysłowej (np. Władysławowo);
3. Współistnienie przejawiające się barkiem wyraźnie określonych przestrzennie funkcji portowych, co w praktyce dotyczy mniejszych jednostek portowych, gdzie realizowane są zamiennie funkcja rybacka i turystyczna (Rowy, Kuźnica, Nowa Karczma).

Działania realizowane na terenach portowych wpisują się oczywiście w zmiany gospodarcze i przestrzenne ich otoczenia. W praktyce jednak powiązanie to występuje tylko w pierwszym ze zdefiniowanych kierunków. W tym wypadku najcenniejsze obszary miejskie, przeważnie położone w pobliżu portu lub brzegu morskiego, podlegają szybkiemu procesowi sanacji i gentryfikacji¹³⁰, co rozumieć można jako przywrócenie wartości (ekonomicznej, społecznej czy kulturowej) tym obszarom portowym. Podobnym przekształceniom podlegać mogą obszary portowe i przemysłowe, na których prowadzi się adaptacje dawnych portowych obiektów magazynowych przekształcając je głównie w ośrodki usługowe¹³¹. W wyniku tego typu działań następuje proces integracji przestrzennej portów i obszarów miejskich i tworzenie tzw. *waterfrontów*. Wykreowane w ten sposób obszary reprezentacyjne stanowią ważną atrakcję zarówno dla mieszkańców miasta, jak i turystów. Rozwój funkcji turystycznej bazuje także na głębszej konwersji przestrzennej, która może w skrajnym przypadku doprowadzić do utworzenia nowego basenu portowego i lokalizacji w nim mariny jachtowej. Negatywnym skutkiem tego typu przekształceń są narastające konflikty pomiędzy określonymi funkcjami oraz chęć eliminacji uciążliwych działalności (hałas, zapach, wibracje) z terenów portowych. Z drugiej strony ważną kwestią jest jednak zachowanie potencjału przeładunkowego portów i przystani morskich. Z tego punktu widzenia, kluczowym elementem będzie wprowadzenie stref buforowych (wyłączonych z funkcji mieszkalnych, czy usługowych),

¹³⁰ Zmiany realizowane są w tym wypadku przez drobnych, prywatnych inwestorów i obejmują takie działania, jak: remonty mieszkań, modernizacje elewacji, uporządkowanie otoczenia budynków, ale także rozwój sektora usług (handel, gastronomia, hotelarstwo)

¹³¹ Krośnicka K.: *Rewitalizacja małych miast...* op. cit.

które oddziela konfliktogenne obszary.

Jak zostało zaznaczone, drugi kierunek przekształceń reprezentowany jest jedynie przez port we Władysławowie. Odpowiada on ogólnym tendencjom występującym w dużych portach morskich (ich częściach eksploatacyjnych), czyli oddzieleniu obszarów miejskich od terenów portowych. Podstawową korzyścią, wynikającą z ograniczenia dostępu do terenów portowych, jest wzrost bezpieczeństwa, zarówno procesów przeładunkowych i produkcyjnych, jak i osób i ich mienia znajdującego się w porcie. W tym przypadku występuje również konieczność tworzenia stref przejściowych, jednakże występują one na obrzeżach terenów portowych (nie wewnątrz nich).

Ostatni kierunek przekształceń dotyczy niewielkich obszarowo portów i przystani. Tego typu obiekty złożone są w większości jedynie z infrastruktury hydrotechnicznej (nabrzeże, basen portowy i tor podejściowy), dlatego też o funkcji decydować będzie doraźna potrzeba. W praktyce może to być funkcja rybacka, turystyczna lub w bardzo ograniczonym zakresie przeładunkowa. Inne funkcje z uwagi na brak terenu nie będą tam występować.

7.3. Modele dyfuzji innowacji i przedsiębiorczości powstające wokół małych portów i przystani

Sektor portowy jest obszarem aktywności gospodarczej, który powszechnie nie jest kojarzony z działalnością innowacyjną. Sama innowacyjność może bowiem posiadać charakter: procesowy (opracowanie lub wdrożenie nowej lub znacząco ulepszonej technologii), produktowy (opracowanie i wdrożenie do produkcji nowego produktu lub usługi), organizacyjny (zastosowanie nowych rozwiązań organizacyjnych) lub marketingowy (zastosowanie nowych technik marketingowych). We wszystkich przypadkach podkreślana jest kwestia „nowości”, co oznacza wyłączenie wszelkich działań mających na celu wdrożenie znanych już rozwiązań. Dla celów POIG¹³² wskazuje się, że warunkiem zakwalifikowania się do Programu jest „innowacyjność” znana na świecie nie dłużej niż 3 lata¹³³. Upraszczając, wskazać można, że innowacja oznacza wprowadzenie do praktyki nowego lub znacząco ulepszonych rozwiązania w odniesieniu do produktu (towaru lub usługi), procesu, marketingu lub organizacji. W praktyce jednak, główny ciężar położony jest na innowacje produktowe, co znacząco ogranicza możliwości generowania takich zjawisk na obszarach portów i przystani morskich. Takie podejście prezentowane jest także na poziomie regionalnym¹³⁴. Mówiąc więc o działalności małych portów i przystani morskich, procesy innowacyjne rozpatrywać należy w odniesieniu do poszczególnych obszarów aktywności (funkcji portowych).

¹³² Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka na lata 2007-2013.

¹³³ <http://www.poig.com.pl/bazaWiedzy/innowacyjnosc-definicja.html> (20.11.2009)

¹³⁴ Regionalna Strategia Innowacji dla Województwa Pomorskiego. Gdańsk, grudzień 2004 r.

Zgodnie z przedstawioną wyżej analizą, do działalności produkcyjnej, występującej obecnie w małych portach województwa, można jedynie zaliczyć budownictwo okrętowe oraz przetwórstwo ryb. Są to jednocześnie branże zaliczane do średnio- niskiego i niskiego poziomu technologicznego (wg OECD). Oczywiście założyć można, że każda z działalności będzie w stanie przygotować nowy produkt na rynek, co uznać można za działanie innowacyjne. W przypadku przemysłu stoczniowego niezbędnym byłoby stworzenie odpowiedniego zaplecza badawczo – rozwojowego, które będzie w stanie wygenerować odpowiedni potencjał dla stworzenia nowego produktu (np. wprowadzenie istotnej modernizacji istniejącej floty albo zaprojektowanie i realizacja nowego typu statku). W przypadku przetwórstwa rybnego, pojawienie się nowej technologii produkcji, a zarazem stworzenie nowego atrakcyjnego rynkowo produktu jest dużo bardziej prawdopodobne. Wprowadzenie takiej innowacji, może mieć wpływ na ogólną sytuację firmy przetwórczej – zdobycie nowego rynku (czyli aktywizacja funkcji przemysłowej w danym porcie). Dla zwiększenia poziomu innowacyjności firm branży okrętowej i przetwórstwa rybnego, możliwe jest wykorzystanie wsparcia oferowanego w ramach *Regionalnej Strategii Innowacji dla Województwa Pomorskiego (RIS-P)*. Priorytet 1, Działanie F6 odnosi się bowiem do budowy współpracy firm w grupach branżowych dla opracowywania branżowych strategii innowacji, co dotyczy także przemysłu okrętowego oraz przetwórstwa spożywczego.

Oprócz istniejących obecnie działalności przemysłowych, małe porty mogą być miejscem lokalizacji nowych firm, które tworząc „nowe” produkty wpisując się będą w działalność innowacyjną. Wymaga to jednak zapewnienia korzystnych warunków inwestowania (m.in. dostępności gruntów, preferencji podatkowych) oraz aktywnego poszukiwania potencjalnych kontrahentów.

Pozostałe funkcje portowe odnoszą się do rynku usług, który jest niestety marginalizowany w strategiach innowacyjności. Dla działalności handlowo - przeładunkowej przyszłe zmiany wiązać się będą z implementacją rozwiązań technicznych, technologicznych, czy organizacyjnych, które od lat funkcjonują w „dużych” portach morskich. Tego typu aktywność utożsamiać można więc z wykorzystaniem dostępnych na rynku narzędzi wspomagania procesów transportowych, co nie wyczerpuje przytoczonej wyżej definicji innowacyjności. Podobnie sytuacja wygląda w obszarze rybołówstwa, gdzie wszelkie zmiany związane z technologią połowu, przechowywania, czy transportu surowca określane są raczej jako modernizacja. Również w odniesieniu do turystyki, gdzie wprowadza się nowe produkty turystyczne, rzadko mówi się o innowacyjności. Innowacyjność w definicyjnym znaczeniu nie występuje także w obszarze pozostałych (innych) działalności portowych.

Patrząc jednak na powyższe zagadnienia w skali mikro, wszelkie inwestycje technologiczne oraz wyposażeniowe stanowiąc będą nowy element w portach, więc mogą być postrzegane jako innowacja na lokalnym rynku. Tym samym wciąż istnieje potencjał

a w zasadzie konieczność) realizacji tego typu zmian w obszarach portów i prowadzonych tam działalności.

Dużo szersze możliwości rozwoju innowacyjnych rozwiązań występują w otoczeniu portowym. Tym samym, małe porty oraz przystanie morskie nie będąc centrum „innowacyjności” stanowią kluczowy element w rozwoju tego typu działalności. Jako najważniejsze kierunki, potencjalnie możliwe do realizacji wskazać tutaj można:

- działalność badawczą związaną z funkcjonowaniem akwenu Bałtyku (chemia, biologia, hydrografia, hydrotechnika);
- rozwój morskiej energetyki wiatrowej (kwestia opisana w części 5.3);
- rozwój akwakultury (marikultury).

Szczególne położenie, biologiczna i chemiczna charakterystyka akwenu, a także rola Bałtyku w funkcjonowaniu Unii Europejskiej, powodują konieczność wnikliwego monitoringu oraz badań nad akwenem. Ponadto, wskazać należy na edukację, jako jeden z priorytetów rozwojowych województwa pomorskiego¹³⁵. Jest to tym samym obszar, w którym innowacyjne podejście do pojawiających się problemów będzie szczególnie ważne. Elementem, który stanowić może bazę dla działalności badawczo – rozwojowej w regionie jest Stacja Morska Uniwersytetu Gdańskiego na Helu. Tego typu ośrodki, wymagające odpowiedniego zaplecza lokalowego, a często korzystające z jednostek pływających dla realizacji badań mogłyby być lokalizowane nawet na terenach portowych, wykorzystując po części obszary czy nieruchomości po innych, schyłkowych funkcjach portowych. Sama działalność badawczo – naukowa posiada znamiona innowacyjności, która może służyć innym obszarom funkcjonalnym (np. rybołówstwo, przemysł) małych portów i przystani morskich. Podkreślenia wymaga ponadto fakt, iż działalność taka prowadzona będzie w ścisłym powiązaniu z ośrodkami aglomeracji Trójmiasta, dlatego też istotnym czynnikiem będzie dobra komunikacja pomiędzy ośrodkami macierzystymi, a regionalnymi.

Jednym z obszarów, który w przyszłości mógłby stać się ważnym elementem funkcjonowania portów i przystani morskich jest rozwój akwakultur¹³⁶ (marikultur¹³⁷), co ma szczególne znaczenie w obliczu wciąż ograniczanych limitów połowowych na Bałtyku. Przykłady tego typu inicjatyw znaleźć można u wybrzeży Szwecji, gdzie hodowane są m.in. małże. Z tego rodzaju działalnością wiążą się dodatkowe korzyści, takie jak: regulacja eutrofizacji obszarów morskich, tworzenie naturalnego kompostu oraz usuwanie z atmosfery azotu. Niestety, na dzień dzisiejszy nie ma możliwości prowadzenia sztucznych hodowli ryb czy małż morskich. Związane jest to z ograniczeniem możliwości stosowania antybiotyków oraz substancji chemicznych wspomagających proces wzrostu

¹³⁵ Priorytet 1, Cel strategiczny 2 „Wysoki poziom edukacji i Nauki”. *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego*. Lipiec 2005 r.

¹³⁶ Forma gospodarki ludzkiej, mająca na celu zwiększenie pozyskiwania żywności (rzadziej innych produktów) ze środowiska wodnego; polega na hodowli wybranych rodzajów organizmów wodnych, głównie zwierzęcych, w naturalnych lub sztucznych zbiornikach wodnych – słodko- lub słonowodnych.

¹³⁷ Rodzaj akwakultury uprawiany na wodach morskich.

organizmów¹³⁸. Można się jednak spodziewać, że bariera ta w przyszłości będzie usunięta, a więc otworzy się szansa na implementację tego typu działalności w obszarach oddziaływania małych portów i przystani morskich woj. pomorskiego.

Możliwości rozwoju działalności innowacyjnej w formalnym (definicyjnym) ujęciu na obszarach małych portów i przystani morskich, jak przedstawia powyższa część analizy, są ograniczone. Wynika to głównie z braku powiązania niniejszych regionów z centrum województwa, gdzie zlokalizowane są główne ośrodki badawczo – naukowe, wraz z infrastrukturą i potencjałem ludzkim. Ponadto, zakres aktualnej działalności małych portów i przystani morskich nie posiada wielu wspólnych płaszczyzn z powszechnie rozumianą aktywnością innowacyjną (np. informatyka, genetyka).

Z drugiej strony, wprowadzanie rozwiązań będących swoistą „nową jakością” do obecnie realizowanych tam funkcji można uznać za przejaw unowocześnienia o charakterze innowacyjnym (rozwiązania, które nie były tam dotychczas stosowane). Jednocześnie brak jest formalnych ograniczeń w lokalizacji przedsiębiorstw innowacyjnych w regionach portowych (niezależnie od branży). Co więcej, do potencjalnych atutów takiego położenia należy m.in.: przychylność lokalnych władz dla nowych inwestorów, którzy mogą mieć istotny wpływ na rozwój regionu, szybsze procedury formalne wynikające z mniejszej skali urzędów, czy też spokojne otoczenie (poza sezonem) sprzyjające pracy badawczo – naukowej. Jako warunek konieczny należy jednak podkreślić znaczenie połączeń transportowych (infrastruktura) z aglomeracją.

7.4. Potencjalne miejsca kształtowania się nowych ośrodków wzrostu

Zgromadzone w Studium informacje dotyczące zarówno aktualnego stanu rozwoju infrastruktury, charakteru jej zagospodarowania, planów i programów rozwojowych, a także potencjału zapleczowego są bazą dla określenia wiodących funkcji zarówno w układzie sieci (I etap), jak i poszczególnych małych portów i przystani morskich (II etap) województwa pomorskiego. Dla podsumowania prac oraz wyrazistego zaprezentowania ich wyników przeprowadzono formalną analizę wskaźnikową poszczególnych lokalizacji (Załącznik 3). Przyjęto przy tym jednolitą metodologię, bazującą na ocenie możliwości rozwojowych w następującej skali: 2 pkt. – przyszły wzrost, 1 pkt. – stabilizacja na obecnym poziomie, 0 pkt. – tendencja schyłkowa lub brak funkcji. Następnie dla każdego z analizowanych portów i przystani wyszczególniono po trzy obszary szczegółowe w ramach każdej z funkcji portowych, tj.:

- 1) Przeładunkowej (ładunki, pasażerowie, przewozy pasażersko – samochodowe);
- 2) Przemysłowej (stoczniowy, przetwórstwo rybne, inny przemysł);
- 3) Rybackiej (połowy kutrowe, połowy łodziowe, handel rybą);
- 4) Turystycznej (wodna aktywna, lądowa, wodna sportowa);

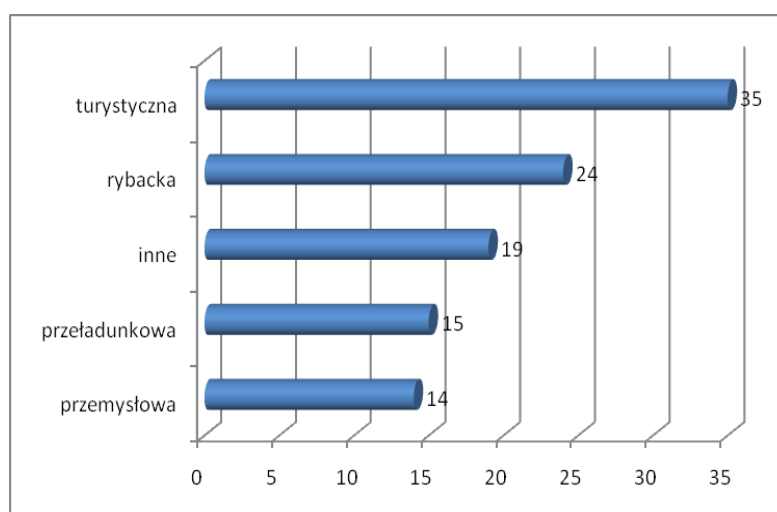
¹³⁸ K. Szefler, K. Furmańczyk: *Zagospodarowanie i przestrzenne aspekty...* op. cit.

5) Innych (mieszkalnictwo, handel detaliczny, usługi konferencyjno – hotelowe).

Uzyskane wyniki pozwalają na określenie wiodących funkcji portowych w ramach sieci, a także potencjału rozwojowego portów i przystani wraz z wiodącymi w nich funkcjami. Należy podkreślić, że wykorzystana metoda stanowi swoiste przybliżenie zagadnienia i nie może być rozpatrywana jako ocena ostateczna. Nie uwzględnia ona bowiem takich elementów, jak na przykład: konflikt funkcji, konflikt lokalizacji, poziom bezwzględny popytu (m.in. liczba pasażerów, poziom produkcji, czy liczba lokali na sprzedaż). Świadome pominięcie przez autorów tego typu zagadnień wynika z chęci zachowania możliwej przejrzystości (prostoty) analizy, jak i z braku dostępu do tak szczegółowych informacji.

Struktura funkcjonalna sieci małych portów i przystani morskich

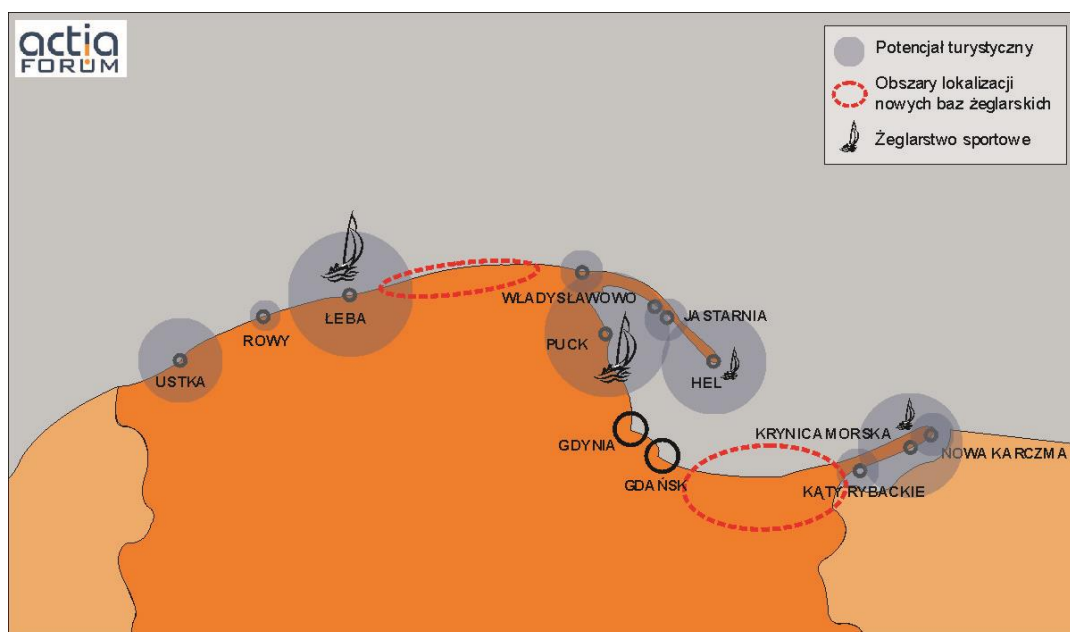
W pierwszym etapie badaniu uległo rozlokowanie przestrzenne oraz potencjał poszczególnych funkcji małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego. Zgodnie z uzyskanymi wynikami wiodącą funkcją będzie turystyka, która zdecydowanie przeważa nad pozostałymi obszarami aktywności (rysunek 32). Stosunkowo duży potencjał zidentyfikowany został także w funkcji rybackiej oraz innych funkcjach portowych. Najniżej ocenione zostały zaś możliwości rozwoju przemysłu oraz działalności przeładunkowo – handlowej na terenach portowych.



Rysunek 32. Potencjał rozwojowy poszczególnych funkcji w wybranych małych portach i przystaniach morskich województwa pomorskiego.

Zgodnie z przedstawioną analizą ośrodkami wzrostu działalności **turystycznej** będą porty w Łebie, Pucku, na Helu i w Krynicy Morskiej. Wynika to zarówno z aktualnego zagospodarowania portów (turystyka wodna aktywna oraz sportowa), dużego turystycznego potencjału po stronie lądu (m.in. Słowiński Park Narodowy, uzdrowiska), wysokiej pozycji rynkowej lokalizacji (moda), czy też doświadczenia oraz możliwości organizacji regat żeglarskich. Wskazane porty będą więc miejscami, gdzie turysta docierający jednostką pływającą spędzi relatywnie więcej czasu. Pozostałe lokalizacje

(Rowy, Władysławowo, Jastarnia, Kąty Rybackie, Nowa Karczma) stanowić będą uzupełnienie sieci portów i przystani morskich na szlaku żeglarskim ciągnącym się wzdłuż polskiego wybrzeża. Muszą one posiadać infrastrukturę zapewniającą bezpieczny postój dla jednostek pływających, a także niezbędne zaplecze socjalno - sanitarne dla ich załóg. Dzięki nim możliwe będzie zachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy postojami. Oczywiście, wskazana sieć uzupełniona jest o przystanie Trójmiasta, które zapewne stanowić będą kierunek docelowy dla tego typu rejsów. Obszarem problemowym, na który już wskazywano (część 4.1.) jest brak zagospodarowania wybrzeża na odcinku Łeba – Władysławowo (odległość 33 Mm), a także brak swobodnego dostępu do Mierzei Wiślanej z akwenu Bałtyku (rysunek 33).



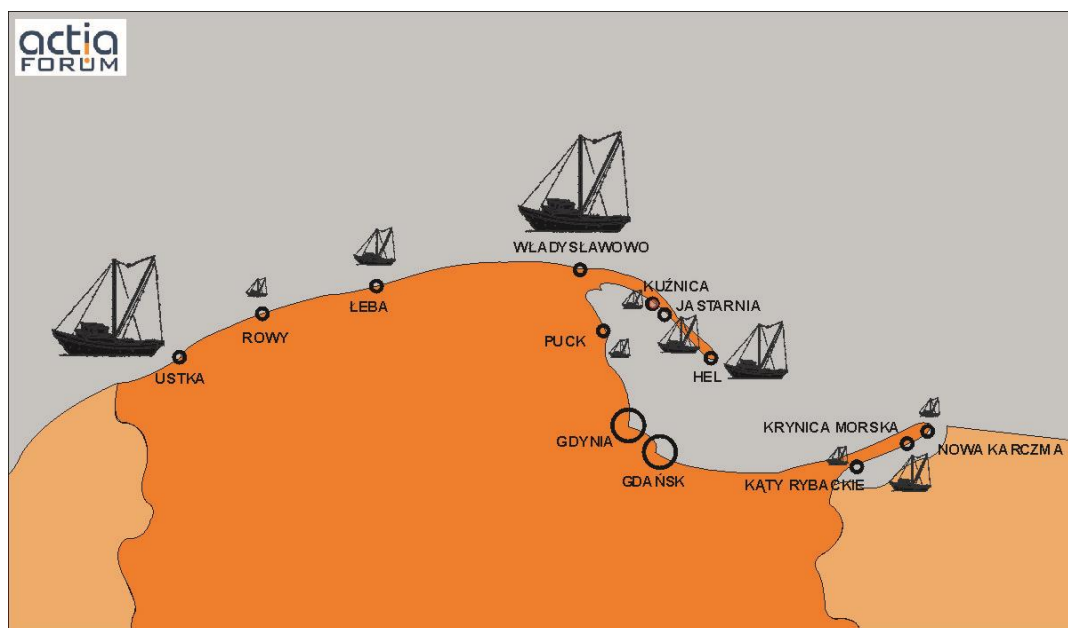
Rysunek 33. Potencjał rozwojowy funkcji turystycznej w małych portach i przystaniach morskich woj. pomorskiego¹³⁹.

Pierwszy przypadek dotyczy niebezpieczeństwa braku możliwości osiągnięcia portu przez jednostkę pływającą przy niekorzystnych warunkach pogodowych. Rozważane lokalizacje (m.in. Żarnowiec, Cetniewo) stanowić mogłyby więc niezbędne uzupełnienie sieci. Bariera w postaci braku swobodnego dostępu do obszaru Zalewu Wiślanego może zaś skutkować ograniczeniem ruchu jednostek na tym akwenu. Najlepszym, najszybszym i pewnym rozwiązaniem byłoby w tym wypadku udrożnienie oraz zagospodarowanie układu dróg wodnych prowadzących do Zalewu (Wiśla Śmiała, Martwa Wiśla, Wiśla, Szkarpawa). Pozwoliłoby to uniknąć realizacji drogich inwestycji hydrotechnicznych (m.in. przystanie lub porty na otwartym morzu, przekop przez Mierzę Wiślaną), a jednocześnie aktywizacji uległyby tereny przyległe do szlaku (m.in. Sobieszewo).

Drugą z funkcji, która posiada dobre perspektywy rozwoju jest **rybactwo**, do którego zaliczone zostały połowy kutrowe, połowy łodziowe a także handel rybami.

¹³⁹ Wielkość obszaru oraz ikony odpowiada potencjałowi poszczególnych lokalizacji.

Zgodnie z wynikami analizy ośrodkami wzrostu będą tutaj porty w Ustce oraz we Władysławowie (rysunek 34). W lokalizacjach tych, położy wzmocnione są bowiem możliwością handlu rybami (LCPSR'y w Ustce – Aukcja Rybna oraz Władysławowie – Szkuner), a także rozwojem przetwórstwa rybnego (Szkuner). Ważnym ośrodkiem pozostanie również Hel, gdzie planowane jest utworzenie Lokalnego Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb (LCPSR). Na ponowne podkreślenie zasługuje konieczność implementacji ustawy o organizacji rynku rybnego oraz wzmocnienia monitoringu połowów, co uporządkowałoby obrót surowcem rybnym w kraju.



Rysunek 34. Rybactwo w małych portach i przystaniach morskich woj. pomorskiego¹⁴⁰.

W pozostałych portach i przystaniach morskich zachowana zostanie funkcja rybacka, jednakże trudno spodziewać się jej dalszego rozwoju. Główne ośrodki będą bowiem koncentrować działalność rybacką, co związane jest z istniejącą tam infrastrukturą oraz zapleczem usługowym (dotyczy to surowca, a także samych jednostek).

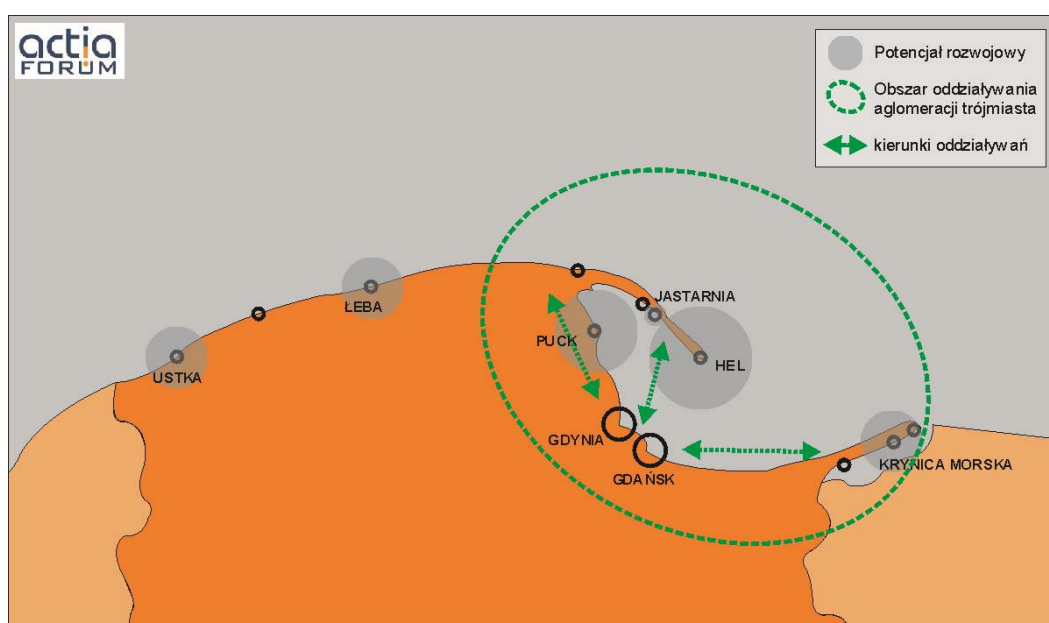
Do obszarów posiadających relatywnie wysoki potencjał rozwojowy, co pośrednio wynika z silnego powiązania z sektorem turystycznym, są **inne funkcje portowe**. Dotyczy to głównie tworzenia na terenach portowych osiedli mieszkaniowych, centrów handlowo – usługowych lub centrów hotelowo – konferencyjnych. Szczególną uwagę należy tutaj zwrócić na kwestie lokalizacji (rozwój na terenach objętych granicami portów). Z tego faktu wynikają dwie istotne implikacje. Po pierwsze realizacja tego typu inwestycji wymaga odpowiednich zapisów w planach zagospodarowania przestrzennego (zmiana funkcji terenów), po drugie rozwój taki związany jest z ograniczaniem rozwoju tzw. tradycyjnych funkcji portowych (m.in. przemysł, przeładunek, rybołówstwo). Ważne jest zatem, aby rozwój działalności deweloperskiej nie zablokował lub nawet wyeliminował

¹⁴⁰ Wielkość jednostki odpowiada potencjałowi rozwojowemu poszczególnych lokalizacji.

innych funkcji z obszarów portowych (strefowanie). Wskazanie określonych lokalizacji i potencjałów ekspansji jest w tym wypadku wypadkową takich elementów, jak:

- siły oddziaływania aglomeracji Trójmiasta;
- atrakcyjności poszczególnych lokalizacji¹⁴¹;
- łatwości dostępu do określonych miejsc (z aglomeracji, jak i obszaru kraju);
- wielkości lokalnego rynku i poziomu zamożności społeczeństwa.

Centrum wzrostu będzie więc w tym wypadku obszar Zatoki Gdańskiej, który stanowi bezpośrednio otoczenie aglomeracji, a także jest dobrze skomunikowany (drogi, kolej, lotnisko) ze swoim zapleczem. Szczególnie atrakcyjnym miejscem jest w tym układzie Hel, Puck oraz Krynica Morska.



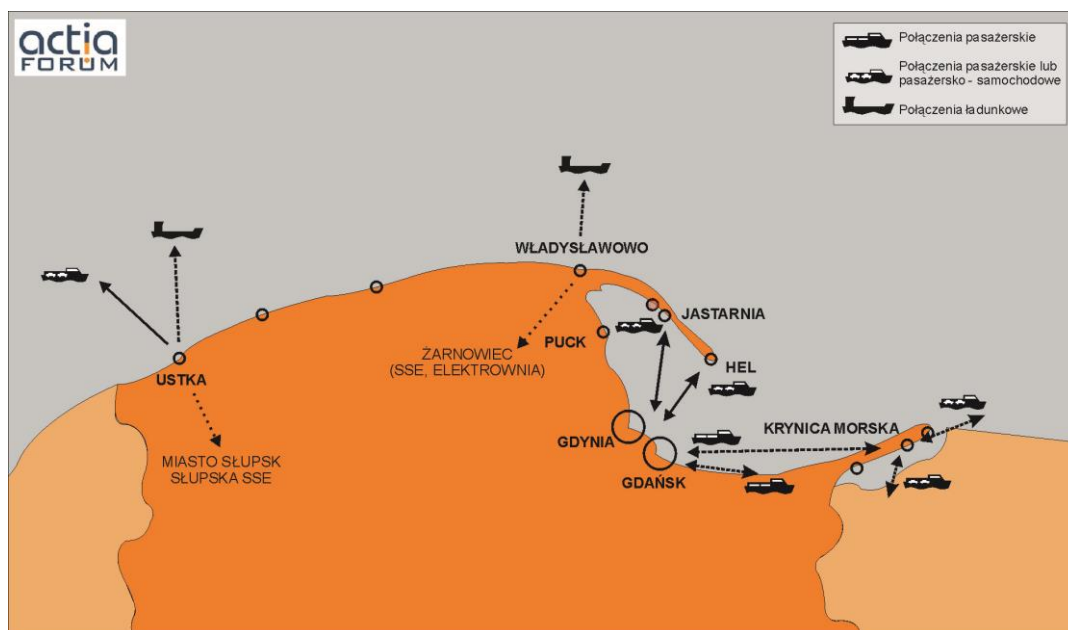
Rysunek 35. Rozwój innych funkcji portowych w sieci małych portów i przystani morskich woj. pomorskiego.

Kluczowym czynnikiem jest tutaj dogodna komunikacja pomiędzy ośrodkami a aglomeracją, co w efekcie prowadzi do procesu integracji funkcjonalnej obszaru. W odniesieniu do portów Ustki i Łeby decydującym zjawiskiem będzie wzrost endogeniczny, wzmacniany jednak bliskością aglomeracji Słupska (Ustka) oraz bogactwem natury oraz krajobrazu (uzdrowski charakter, park narodowy). Kluczowa stanie się integracja dostępnych w danym obszarze czynników (port, krajobraz, parki, uzdrowiska, oferta hotelowa i gastronomiczna, oferta Spa, lokalny i regionalny rynek, etc.) w celu uatrakcyjnienia poszczególnych lokalizacji.

Funkcją, która wyraźnie straciła na znaczeniu w działalności małych portów i przystani morskich są **przeładunki**. Zmiana tej tendencji wymagać będzie pojawienia się

¹⁴¹ Będąca sumą aktualnych trendów (np. posiadanie apartamentu na Helu) oraz zakresu lokalnych atrakcji (np. uzdrowisko).

ważnych ośrodków produkcyjnych lub konsumpcyjnych na ich zapleczu¹⁴². Przykładami takich inicjatyw są: opisywany wcześniej rozwój specjalnych stref ekonomicznych, realizacja inwestycji farm wiatrowych lub też budowa elektrowni atomowej w Żarnowcu (część 7.2.). Z tego względu możliwości reaktywacji funkcji przeładunkowej wskazywane są jedynie dla portów Ustki oraz Władysławowa. Posiadają one bowiem największy potencjał przeładunkowy (infrastruktura portowa), a także silne ośrodki wzrostu na zapleczu.



Rysunek 36. Potencjalne kierunki rozwoju funkcji transportowej w małych portach i przystaniach województwa pomorskiego.

Do funkcji przeładunkowej zalicza się także obsługę regularnego ruchu pasażerskiego. Możliwości takie sezonowo występować będą w portach: Ustka, Jastarnia, Hel oraz Krynica Morska. Charakter międzynarodowy może mieć funkcjonowanie linii żeglugowych w Ustce lub w przyszłości w Krynicy Morskiej (szerszy opis w części 7.1.). Na szczególną uwagę zasługuje port w Jastarni i Helu, gdzie obecnie wykorzystuje się już połączenia tego typu. W przyszłości spodziewać się tam można rozwoju połączeń pasażersko – samochodowych. W tym wypadku jednak niezbędne będzie uzupełnienie infrastruktury dostępowej oraz portowej o niezbędne elementy (rampy, place manewrowo – postojowe), a także pozyskanie odpowiednich jednostek pływających.

W przypadku funkcji **przemysłowej** należy podkreślić, że jedynie porty we Władysławowie, a także częściowo w Ustce, Łebie i na Helu posiadają niezbędny potencjał produkcyjny (głównie przestrzenny i infrastrukturalny). Dotyczy to głównie działalności stoczniowej i przetwórstwa rybnego.

Z uwagi na fakt sukcesywnego ograniczania produkcji w większości wskazywanych portów (wiąże się to ze zmianami funkcjonalnymi w portach), jako potencjalny wiodący

¹⁴² W tym wypadku pominąć należy aglomerację trójmiejską, ponieważ masa ładunkowa z tego regionu ciężąć będzie do portów Gdańska i Gdyni.

ośrodek rozwoju wskazane może być Władysławowo. W przypadku działalności stoczniowej wskazać można na największe zaplecze techniczne (warsztaty) i infrastrukturalne (slip), które przy założeniu koncentracji funkcji stoczniowej ukierunkowanej na budowę i remonty mniejszych jednostek (rybackich lub sportowych) mogłoby być intensywniej wykorzystywane.



Rysunek 37. Rozwój funkcji przemysłowej w małych portach i przystaniach morskich województwa pomorskiego¹⁴³.

Podobnie sytuacja wygląda w odniesieniu do przetwórstwa rybnego. Dobrze rozwinięte zaplecze produkcyjne, magazynowe i handlowe we Władysławowie będzie czynnikiem przyciągającym potencjalnych użytkowników (rybaków i handlowców). Co więcej, port ten posiada najlepsze skomunikowanie z aglomeracją (drogi, kolej), które ułatwi jego pełne wykorzystanie.

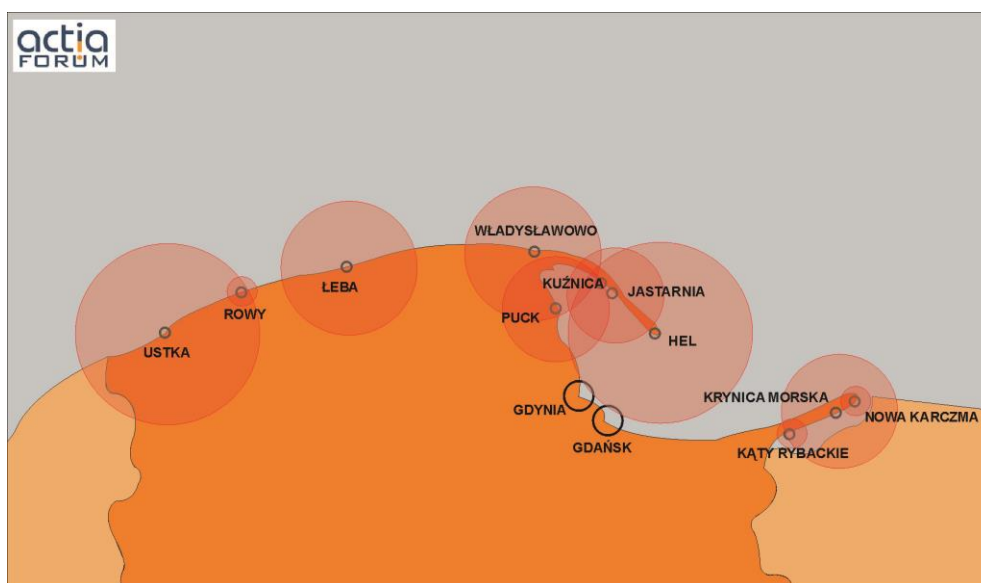
Rekomendacje dotyczące kierunków rozwojowych wybranych portów i przystani morskich

W drugim etapie przeanalizowano wybrane ośrodki portowe pod kątem istniejącego tam potencjału rozwojowego. Na jej bazie wskazane zostaną rekomendacje dotyczące przyszłych działań realizowanych w portach i przystaniach morskich, które prowadzą do wykorzystania szans rysujących się dla poszczególnych lokalizacji.

Największy łączny potencjał rozwojowy oszacowany został dla portów w Ustce i Helu (18 pkt.), na co złożyło się szczególnie mocne miejsce w obszarze turystyki, przeładunków, rybactwa oraz innej działalności. Silnymi ośrodkami wzrostu pozostaną także porty w Łebie, Władysławowie, Jastarni, Pucku oraz Krynicy Morskiej (14-11 pkt.). W

¹⁴³ Wielkość ikony odpowiada potencjałowi rozwojowemu poszczególnych lokalizacji.

tych miejscach widoczna jest przeważnie jedna funkcja wiodąca poparta umiarkowanym wzrostem w innych obszarach. Ograniczone możliwości rozwojowe wskazane zaś zostały w pozostałych analizowanych miejscach (Rowy, Kuźnica, Kąty Rybackie, Nowa Karczma). Wynika to głównie z ograniczeń techniczno – eksploatacyjnych istniejącej tam infrastruktury, a także ze zdecydowanie mniej pojemnego zaplecza portowego (ograniczony popyt na usługi). Podkreślić jednak należy, że lokalizacje te są niezbędne dla funkcjonowania małych portów i przystani morskich jako układu sieci, co odnosi się głównie do funkcji rybackiej oraz turystycznej (rysunek 38).



Rysunek 38. Całkowity potencjał rozwojowy wybranych małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego (na podstawie tabeli 38)¹⁴⁴.

Przyszły rozwój portu w **Ustce** oparty zostanie na wiodącej roli funkcji rybackiej, a także silnej pozycji ośrodka turystycznego. Co więcej, stabilny wzrost można prognozować także w odniesieniu do pozostałych obszarów działalności. Jest to jednak uwarunkowane realizacją określonych inwestycji, zarówno w samym porcie, jak i na jego zapleczu oraz przedpolu. Jako główne rekomendacje wskazać więc można:

- rozwój infrastruktury oraz zaplecza turystycznego w porcie – budowa nowoczesnej mariny jachtowej;
- wzmocnienie promocji miasta, jako atrakcyjnego miejsca wypoczynku (bazując na jego potencjale portowym oraz uzdrowiskowym);
- aktywizacja działalności Aukcji Rybnej w Ustce, która stanie się biegunem wzrostu funkcji rybackiej w porcie (m.in. lobbowanie za przyjęciem Ustawy o organizacji rynku rybnego);
- zachowanie rezerw terenowych z dostępem do nabrzeży portowych w celu przyszłej realizacji funkcji przemysłowej oraz przeładunkowej;
- poprawa dostępu drogowego do zachodnich terenów portowych – lepsze

¹⁴⁴ Wielkość obszaru dopowiada potencjałowi rozwojowemu określonej lokalizacji.

- skomunikowanie prawo i lewobrzeżnych terenów portowych;
- wyznaczenie stref buforowych (na poziomie planów zagospodarowania przestrzennego) oddzielających działalność przeładunkową, przemysłową oraz rybacką od innych działalności w porcie (turystyczna, mieszkalna, hotelowa, etc.);
 - otworzenie terenów portowych na funkcje miejskie (wschodnia część portu) i przekształcenie ich w obszary reprezentacyjne (*waterfronty*).

Tabela 38. Analiza potencjału rozwojowego wybranych małych portów i przystani morskich woj. pomorskiego (Załącznik 3).

Port/przystań	Potencjał rozwojowy	Wiodące funkcje rozwojowe (powyżej 4 pkt.)	Zachowanie funkcji portowych (3 – 1 pkt.)	Brak potencjału rozwojowego (0 pkt.)
Hel	18	Turystyczna, inne, przeładunkowa,	Przemysłowa, rybacka	-
Ustka	18	Rybacka, turystyczna	Przeładunkowa, przemysłowa, inne	-
Łeba	14	Turystyczna	Przemysłowa, rybacka, inne	Przeładunkowa
Władysławowo	14	Przemysłowa, rybacka	Przeładunkowa, turystyczna	Inne
Krynica Morska	12	Turystyczna	Przeładunkowa, rybacka, inne	Przemysłowa
Puck	11	Turystyczna, inne	Rybacka	Przeładunkowa, przemysłowa
Jastarnia	10	Przeładunkowa	Przemysłowa, rybacka, turystyczna, inne	-
Nowa Karczma	3	-	Rybacka, turystyczna	Przeładunkowa, przemysłowa, inne
Kąty Rybackie	3	-	Turystyczna, rybacka	Przeładunkowa, przemysłowa, inne
Rowy	3	-	Przemysłowa, rybacka, turystyczna	Przeładunkowa, inne
Kuźnica	1	-	rybacka	Przeładunkowa, przemysłowa, turystyczna, inne

Wysoki potencjał rozwojowy oszacowany został także dla portu na **Helu**, co wynika głównie z wysokiej atrakcyjności turystycznej oraz rezydencjalnej samego miasta. Ważnym elementem jest także funkcjonujące połączenie promowe, umożliwiające łatwy oraz atrakcyjny turystycznie dostęp do Helu. Ponadto Hel, jako miejsce stacjonowania floty, a także lokalizacji LCPSR'u zachowa znaczenie jako centrum rybactwa. Działalność przemysłowa ograniczy się do przetwórstwa rybnego, które wykorzysta uzyskany w połowach surowiec, a jednocześnie nie będzie zbyt intensywnie kolidować z funkcjami wiodącymi. Rekomendacje związane z przyszłymi kierunkami rozwoju portu można więc sprowadzić do następujących elementów:

- rozbudowa mariny jachtowej wraz z niezbędnym zapleczem;
- przekształcenie zachodniej części portu w kierunku funkcji miejskich (obszar reprezentacyjny);

- rozwój oferty portu głównie w obszarze turystyki wodnej aktywnej (m.in. wędkarstwo morskie, nurkowanie);
- rezerwacja terenów portowych pod dalszy rozwój połączeń promowych, w tym szczególnie pasażersko – samochodowych (połączenie drogowe rampy przeładunkowej oraz sieci komunikacyjnej miasta);
- zachowanie stref buforowych pomiędzy konfliktogennymi funkcjami portowymi;
- utworzenie LCPSR'u, które umożliwi stabilizację dla funkcji rybackiej.

W porcie w **Łebie** zdecydowanie wiodącą funkcją będzie turystyka, co wynika zarówno z potencjału otoczenia, jak i z dobrze rozwiniętego zaplecza turystycznego, w tym sportowego (Port Jachtowy Łeba). Port będzie nadal ważnym ośrodkiem produkcyjnym (m.in. przetwórstwo rybne, stocznia), a także miejscem stacjonowania floty rybackiej. Z uwagi na silny wpływ turystyki na funkcjonowanie miasta i portu, jako potencjalny kierunek ekspansji wskazać można połączenie przestrzenne tych dwóch obszarów (rozwój turystyki i innych funkcji portowych). Brak jest natomiast przesłanek dla rozwoju funkcji transportowej. Działaniami, które wzmacniać będą wskazane tendencje powinny być:

- rozwój zaplecza Portu Jachtowego Łeba (hotelowe, remontowe, gastronomiczne, itp);
- poprawa warunków nawigacyjnych w porcie jachtowym (pogłębianie),
- rozwój oferty portu głównie w obszarze turystyki wodnej aktywnej (m.in. wędkarstwo morskie, nurkowanie);
- ubieganie się oraz organizacja żeglarskich i motorowodnych regat krajowych oraz międzynarodowych;
- tworzenie kompleksowych produktów turystycznych łączących potencjał portu oraz miasta i jego otoczenia;
- udrożnienie dostępu do portu, głównie drogowego (szczególnie do części zachodniej), jak i od strony wody (zachowanie głębokości);
- zachowanie rezerwy terenowej pod przyszłą działalność przemysłową związaną z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. ферmy wiatrowe);
- wspieranie lokalnych rybaków i przetwórców, jako ważnego obszaru gospodarowania, a także lokalnej atrakcji turystycznej;
- otwarcie portu na miasto, rozbudowa części reprezentacyjnej szerzej wykorzystującej obszary portowe.

Szczególny charakter wśród analizowanych portów posiada **Władysławowo**. Kluczowymi elementami są w tym wypadku: poziom rozwoju infrastrukturalnego portu oraz charakterystyczny model zarządzania portem (PPIUR Szkuner). Wiodącymi funkcjami są tutaj: rybołówstwo oraz przemysł (stoczniowy oraz przetwórczy rybny). Podkreślić należy ponadto ścisłe powiązanie tych dwóch obszarów. Dostępna infrastruktura pozwala jednocześnie wskazać na potencjalne możliwości reaktywacji działalności przeładunkowej w porcie, a także na otwarcie się portu na ruch turystyczny (co jest niezbędne w procesie

tworzenia szlaku żeglarskiego). Struktura przestrzenna portu, a także charakter realizowanej tam działalności powoduje jednocześnie brak przesłanek dla rozwoju innych funkcji portowych. Jako kluczowe rekomendacje wskazać należy:

- koncentrację potencjału połowowego oraz handlu i przetwórstwa rybnego we Władysławowie (wspieranie procesu regulacji rynku rybnego);
- rozwój technologiczny funkcji rybackiej (m.in. przebudowa oraz doposażenie jednostek pływających, zmiany technologii przeładunku, wstępnej obróbki oraz przechowywania surowca);
- rozwój alternatywnych form wykorzystania jednostek rybackich (m.in. wędkarstwo morskie);
- zachowanie potencjału produkcyjnego, a jednocześnie poszukiwanie potencjalnych obszarów aktywizacji produkcyjnej terenów stoczniowych;
- rozwój infrastruktury oraz zaplecza dla obsługi jednostek turystycznych,
- poszukiwanie możliwości rozwoju funkcji przeładunkowej w porcie (inwestycje strategiczne na zapleczu portu).

Krynica Morska jest kolejnym portem, gdzie wiodącą funkcją będzie turystyka, a także powiązana z nią rozbudowa innych funkcji portowych. Funkcjami uzupełniającymi będą zaś: rybołówstwo (zalewowe oraz plażowe), a także zalewowy transport pasażerów. Turystyczny charakter miejscowości wymaga jednocześnie eliminacji funkcji przemysłowej z obszarów portowych. Jako podstawowe kierunki działań można więc wskazać:

- rozbudowę portu jachtowego, zarówno pod względem infrastrukturalnym, jak i zaplecza socjalno – sanitarnego;
- zagospodarowanie terenów portowych zgodnie z wiodącymi funkcjami – rozwój części reprezentacyjnej (*waterfronty*);
- zachowanie rezerwy terenowej na rozwój połączeń żeglugowych pasażerskich oraz pasażersko – samochodowych (dojazd do rampy oraz place manewrowo – postojowe);
- poprawa dostępu od strony wody do portu (pogłębienie torów podejściowych);
- rozwój usług turystycznych bazujących na zapleczu portowym (morskim);
- promocja portu, jako wiodącego ośrodka żeglarskiego Zalewu Wiślanego;
- wsparcie dla inicjatywy udrożnienia połączenia Bałtyk – Zalew Wiślany.

Rozwój turystyki wodnej, żeglarskiej i motorowodnej stanowi także główny kierunek rozwoju portu w **Pucku**. Jest to także wiodący ośrodek sportów wodnych w obszarze Zatoki Puckiej i Gdańskiej, predestynowany do organizacji regat łodzi mieczowych. Jednocześnie dobrze rozwinięte zaplecze miejskie, dogodny dostęp oraz silne oddziaływanie aglomeracji trójmiasta wskazuje na duży potencjał rozwoju innych funkcji portowych, w tym działalności hotelowej, konferencyjnej czy usługowo - handlowej. Puck pozostanie także miejscem stacjonowania floty rybackiej. Jako kluczowe rekomendacje można więc wymienić:

- rozwój infrastruktury oraz zaplecza dla obsługi funkcji żeglarskiej i motorowodnej, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb związanych z prowadzeniem szkolenia żeglarskiego oraz organizacją regat;
- rozbudowa infrastruktury dostępowej (tor podejściowy) wraz z elementami zabezpieczającymi akweny portowe (falochrony);
- zagospodarowanie terenów przyportowych, tworzące miejsko – portowe obszary reprezentacyjne (otwarcie portu na miasto);
- działania promocyjne związane z rozwojem bazy żeglarskiej (sportowej oraz turystycznej);
- promocja Pucka jako miejsca rezydencji (zimowania) turystycznych jednostek pływających (poprawa bezpieczeństwa oraz dostępu drogowego),
- promocja Pucka jako atrakcyjnego miejsca zamieszkania w obszarze Trójmiasta.

Funkcjonowanie portu w **Rowach** opierać się będzie o działalność rybacką (połowy oraz lokalne przetwórstwo), a także o turystykę. W pierwszym przypadku prognozuje się zachowanie ograniczonych już dziś rozmiarów floty i połowów morskich, a także bazującego na uzyskanym surowcu przetwórstwa. Należy jednak podkreślić, że mimo ograniczonych rozmiarów działalności stanowi on integralny element lokalnej gospodarki, a także istotny czynnik atrakcyjności turystycznej. Jednocześnie wskazać należy na ważną funkcję schronienia, jaką spełniać będą Rowy w sieciowym układzie szlaku żeglarskiego. Głównymi rekomendacjami będą więc:

- rozwój zaplecza socjalno – sanitarnego dla obsługi ruchu jednostek turystycznych;
- promocja portu jako integralnego elementu szlaku żeglarskiego;
- wsparcie dla utrzymania funkcji rybackiej w porcie;
- promocja wyrobów przemysłu rybnego, jako lokalnej atrakcji.

Port w **Kątach Rybackich** stanowi ważny element rozwoju tzw. Pętli Żuławskiej, co zdecydowanie wskazuje na jego turystyczny charakter w przyszłości. Jest to związane z jego położeniem u nasady Mierzei Wiślanej, co stawia go w pozycji „bramy” dla całego akwenu. Musi on więc zaoferować turystom przybywającym na jednostkach pływających odpowiedni standard postoju oraz zaplecza socjalno – sanitarnego. Lokalny rynek będzie również odbiorcą ryb poławianych przez jednostki stacjonujące w porcie, dlatego też przewiduje się zachowanie funkcji rybackiej. Rekomendacje można więc zdefiniować w następujący sposób:

- realizacja projektu rozbudowy portu, zgodnie z działaniem planowanym w ramach „Pętli Żuławskiej”;
- poprawa parametrów toru podejściowego do portu, co umożliwi obsługę większych jednostek pływających;
- wsparcie dla lokalnego środowiska rybackiego;
- promocja Kątów Rybackich, jako ośrodka żeglarskiego.

Specyficzne położenie przystani morskiej w **Nowej Karczmie**, na końcu Mierzei Wiślanej, nieopodal „wschodniej granicy” Unii Europejskiej zwiększa jej atrakcyjność turystyczną. Tym samym będzie to wiodąca funkcja w przyszłym rozwoju przystani. Przewiduje się tutaj także utrzymanie działalności rybackiej, która służyć będzie lokalnemu rynkowi. Z uwagi na ograniczony obszar lądowy i wodny trudno wskazywać na rozwój funkcji przeładunkowej, przemysłowej czy innych rodzajów działalności portowej w Nowej Karczmie. Najważniejszymi wyzwaniami rozwojowymi będą więc:

- włączenie przystani w koncepcję (projekt) rozwoju Pętli Żuławskiej;
- rozwój bazy turystycznej związanej z działalnością przystani morskiej;
- poprawa dostępności od strony wody do przystani (pogłębienie toru wodnego);
- wsparcie dla lokalnej działalności rybackiej;
- zachowanie „peryferyjnego” (spokojnego) charakteru miejscowości, jako specyficznej atrakcji turystycznej zarówno dla przybywających od strony wody, jak i turystów lądowych;
- wsparcie dla inicjatywy udrożnienia połączenia Bałtyk – Zalew Wiślany.

Przystań w **Kuźnicy** jest miejscem, gdzie istnieje niewielki potencjał rozwojowy. Wynika to głównie z bliskiego sąsiedztwa Jastarni, która przejmuje większość funkcji portowych w tym obszarze (turystyczna, przeładunkowa, przemysłowa, inne funkcje). Z tego powodu jedynie działalność rybacka, skierowana na zaspokajanie potrzeb lokalnych odbiorców będzie tutaj utrzymywana. Realizacja planowanej w dalszej perspektywie rozbudowy infrastruktury hydrotechnicznej przystani, może przynieść ożywienie w obszarze turystyki, jednakże będzie ona mieć charakter uzupełniający (schronienia) dla sieci szlaku żeglarskiego. Z drugiej strony, atrakcyjność akwenu Zatoki Puckiej dla żeglarstwa deskowego oraz rozgrywanie na tych wodach regat windsurfiingowych wymaga odpowiedniego zaplecza dla jednostek zabezpieczających (sędziowie, pomoc techniczna). Kuźnica stanowi dogodny punkt realizacji tego typu funkcji. Jako rekomendacje traktować w tym wypadku należy:

- wsparcie dla realizacji projektu rozbudowy przystani;
- włączenie się Kuźnicy w sieć portów i przystani stanowiących zaplecze dla sportów wodnych uprawianych na akwenu.

8. Zarządzanie małymi portami morskimi i przystaniami – rekomendacje

8.1. *Ścieżki pełnego wykorzystania istniejących regulacji prawnych (m.in. komunalizacja)*

Na mocy ustawy o portach i przystaniach morskich¹⁴⁵, porty i przystanie zostały podzielone na dwie zasadnicze grupy, a mianowicie: porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin/Świnoujście) oraz pozostałe porty i przystanie morskie. W ujęciu opracowań unijnych, ogół portów morskich podzielono również na dwie grupy: porty główne i pozostałe. Zgodnie z regulacjami Unii Europejskiej za port główny (kategoria A) uważany jest port, który w przeciągu roku obsługuje ponad 1.500.000 ton ładunków lub więcej niż 200.000 pasażerów. O ile przyjąć powyższe założenia, należałoby uznać, iż w Polsce wskazać można pięć portów głównych (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście i Police) oraz kilkanaście portów pozostałych. Należy równocześnie zauważyć, że powyższy podział, co do zasady odpowiada klasyfikacji portów i przystani wynikającej z ustawy o portach i przystaniach morskich, z zastrzeżeniem, iż wyodrębnienie przez ustawodawcę „portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”¹⁴⁶ oparte jest nie tylko na kryterium gospodarczym, lecz wywodzącym się z historycznie ukształtowanego znaczenia tych portów w ujęciu ogólnokrajowym.

W niniejszym opracowaniu skupiono się na analizie sytuacji dotyczącej drugiej z wyodrębnionych przez polskiego ustawodawcę grup – portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki morskiej oraz przystani morskich.

W pierwszej kolejności ocenić należy, że ze względu na niewielkie rozmiary przestrzenne, niską wartość majątku, a także ograniczony zakres oddziaływania na otoczenie, porty niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej cechują się charakterem lokalnym, co znacznie ogranicza realną możliwość pełnego wykorzystania istniejących instrumentów prawnych. Jednak małe porty i przystanie morskie mają znaczący wpływ na gospodarczą aktywizację gmin, na obszarach na których są zlokalizowane, wpływając również na rozwój regionu¹⁴⁷.

System zarządzania małymi portami i przystaniami morskimi ma swoją genezę w okresie powojennym. Jednostki zarządzające portami i przystaniami morskimi przez długi okres czasu wchodziły w skład struktur administracyjnych, których zadaniem było organizowanie systemu wykorzystania posiadanej infrastruktury. Taki stan rzeczy doprowadził w krótkim okresie do osłabienia znaczenia małych portów i przystani,

¹⁴⁵ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich, tekst jednolity: Dziennik Ustaw 2002/110/967 z późniejszymi zmianami.

¹⁴⁶ Art.6 Ustawy o portach i przystaniach morskich.

¹⁴⁷ „Polskie porty morskie”, J. Neider, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008r., str. 120-125.

szczególnie w kontekście niemożności rozwoju (ze względów ustrojowych) jakiegokolwiek rentownej formy lokalnej działalności gospodarczej. Należy zauważyć, że naturalną konsekwencją umiejscowienia jednostek zarządzających portami i przystaniami morskimi w strukturze organów rządowej administracji morskiej było osłabienie więzi łączących małe porty i przystanie morskie z gospodarką lokalną. Analizując rozwój infrastruktury portowej na przestrzeni czasu można zaobserwować, iż wskutek zaniku gospodarczej roli małych portów i przystani morskich, nastąpiła znacząca degradacja istniejącej infrastruktury znajdującej się w ich granicach.

Fundamentem systemu zarządzania portami i przystaniami morskimi w Polsce jest ustawa o portach i przystaniach morskich. Przyjęty w tej ustawie model funkcjonowania portu polega w pierwszej kolejności na oddzieleniu funkcji zarządzania nieruchomościami gruntowymi oraz infrastrukturą portową, planowania rozwoju portów i ich rozbudowy oraz utrzymania i budowy infrastruktury portowej (przede wszystkim udostępnianej odpłatnie użytkownikom obrotu portowego) od działalności polegającej na świadczeniu komercyjnych usług portowych¹⁴⁸. Funkcją podmiotu, który zarządza nieruchomościami oraz infrastrukturą portową w granicach portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej spełniają publiczne podmioty powołane z mocy ustawy, których większościowym akcjonariuszem jest Skarb Państwa (pozostali akcjonariusze to jednostki samorządu terytorialnego oraz podmioty prywatne)¹⁴⁹. Podobny model (z określonymi poniżej modyfikacjami) ma zastosowanie do portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystani morskich.

W odniesieniu portów i przystani innych niż wskazane powyżej, decyzje o formie organizacyjno- prawnej, w jakiej będą prowadzić działalność podmioty zarządzające portem lub przystanią, podejmują jednostki samorządu terytorialnego właściwe dla ich miejsca położenia, o ile nieruchomości gruntowe, na których jest położony port lub przystań morska, stanowią mienie komunalne. W tym ostatnim wypadku to jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie podejmuje decyzję o formie prawno-organizacyjnej zarządzania portami, a więc nie tylko decyduje o ewentualnej komunalizacji portu lub przystani, lecz również o swej roli koordynacyjnej i nadzorze w powyższym zakresie. Zauważyć można, iż w praktyce aktualnie ukształtowały się dwa sposoby zarządzania małymi portami i przystaniami morskimi: komunalizacja (najczęściej przejawiająca się w zawiązywaniu spółek prawa handlowego z różnym stopniem udziału gmin, które działalność swego przedsiębiorstwa opierają na wykorzystaniu mienia gminnego) oraz zarządzanie na szczeblu administracyjnym (poprzez dyrektorów poszczególnych urzędów morskich, na zasadzie art.25 ust.1 ustawy o portach i przystaniach morskich¹⁵⁰).¹⁵¹

¹⁴⁸ Art.7 Ustawy o portach i przystaniach morskich,

¹⁴⁹ Bardziej szczegółowe informacje [w:] „Działalność gospodarcza gmin w portach morskich”, W Szczurek, Wydawnictwo Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002.

¹⁵⁰ „W przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską w trybie art. 23

Zgodnie z art.25 ust.1 ustawy o portach i przystaniach morskich, gdyby podmiot zarządzający portem (niemającym podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej) lub przystanią morską nie został powołany, zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego wykonuje dyrektor właściwego Urzędu Morskiego lub bezpośrednio gmina. W przypadku zarządu państwowego, zarządzanie ogółem infrastruktury portowej oraz infrastrukturą, która zapewnia dostęp do portu lub przystani należy do właściwego terytorialnie Urzędu Morskiego. W tym ostatnim wypadku dyrektor tej jednostki jest również upoważniony do stanowienia oraz pobierania opłat portowych, o których mowa w art.8 ustawy o portach i przystaniach morskich. Zaznaczyć także należy, iż taki stan rzeczy (wykonywanie zadań podmiotu zarządzającego przez dyrektora właściwego Urzędu Morskiego) nie jest pożądany, gdyż jak wykazuje praktyka, nie służy gospodarczemu rozwojowi małego portu lub przystani morskiej. Z istoty oraz charakteru działania terenowego organu administracji morskiej, jakim jest dyrektor Urzędu Morskiego wraz z urzędem powołanym do realizacji jego kompetencji, wynika co prawda, że może on administrować obszarami portowymi oraz prowadzić działania mające na celu ograniczenie degradacji infrastruktury portowej. Jednocześnie jednak Urzędy Morskie, jako terenowe organy administracji rządowej, które nie posiadają osobowości prawnej, nie mogą uczestniczyć ani pozyskiwać środków pochodzących m.in. z rynku kapitałowego, a także bez osobnego upoważnienia nie mogą zaciągać pożyczek, kredytów czy sięgać po inne instrumenty finansowe dostępne dla innych uczestników obrotu gospodarczego. Ten rodzaj zarządu w znaczny sposób ogranicza więc możliwość pozyskania środków koniecznych dla inwestycji, jak również służących podniesieniu jakości posiadanej infrastruktury.

W kontekście powyższych uwag należy przypomnieć o zasadzie subsydiarności, która zakłada, że nie należy powierzać większej jednostce tego, co może wykonać równie efektywnie mniejsza jednostka. W praktyce oznacza to, że większe jednostki działają wyłącznie w dziedzinach, w których daje im to przewagę nad mniejszymi jednostkami, szczególnie w postaci efektywności tego działania. Treść zasady subsydiarności sformułowana została w art.4 ust.3 Europejskiej Karty Samorządu Terytorialnego¹⁵², stanowiącym, iż odpowiedzialność za sprawy publiczne winny ponosić przede wszystkim te organy władzy, które są najbliższe obywateli. Decydując się na powierzenie tych funkcji innemu organowi władzy, należy przede wszystkim uwzględnić zakres, charakter zadania, a także wymogi dotyczące efektywności oraz gospodarności. Dlatego też przyjęcie do porządku prawnego ogólnej zasady, w myśl której państwo stanowi organizację pomocniczą, oznacza konieczność wprowadzania procesu decentralizacji, a więc

ust. 1 zadania i uprawnienia podmiotu zarządzającego określone w: 1) art. 7 ust. 1 pkt 1 i 3 oraz art. 8 ust. 2 pkt 1 i ust. 3, 4a i 4b - wykonuje dyrektor właściwego urzędu morskiego, 2) art. 7 ust. 1 pkt 2 i pkt 4-6, art. 8 ust. 2 pkt 2 i 4 oraz ust. 3, 4a i 4b - wykonuje gmina."

¹⁵¹ Podobnie: „Ekonomika portów morskich i polityka portowa”, red. naukowa L. Kuźma, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003r., str. 234-236.

¹⁵² Tekst jednolity – Dziennik Ustaw 1994/124/607 z późniejszymi zmianami.

maksymalnego ograniczenia zakresu kompetencji instytucji o charakterze centralnym na rzecz lokalnych, co potwierdza zasada ustanowiona normą art.15 ust.1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej¹⁵³.

Powyższa analiza wskazuje, że podstawowe zasady systemu prawnego Rzeczypospolitej Polskiej zostały ukształtowane w sposób zmierzający do doprowadzenia do stanu, w którym zarządzanie w formie administracyjnej obszarami małych portów i przystani morskich zlokalizowanych na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa zostanie wyeliminowane. Rysująca się w praktyce małych portów i przystani morskich tendencja przejmowania przez samorządy prawa użytkowania wieczystego odpowiednich nieruchomości gruntowych, a także własności budynków na nich wzniesionych stanowi konkretyzację powyższych zasad i musi być oceniona jako proces ze wszech miar pożądaný. Biorąc pod uwagę zadania, jakie ustawodawca powierzył podmiotowi zarządzającemu małym portem lub przystanią morską, przy uwzględnieniu zadań i ograniczeń w zakresie prowadzenia przez jednostki samorządu terytorialnego działalności gospodarczej, za najbardziej trafny (preferowany również przez ustawodawcę) uznać należy model zarządu realizowanego poprzez wyodrębniony podmiot, przeznaczający wypracowany zysk na rozwój i utrzymanie powierzonej infrastruktury portowej.

Nie przypadkowo więc, pierwszą normą ustanowioną przez ustawę o portach i przystaniach morskich w odniesieniu do małych portów i przystani morskich jest ukonstytuowanie zasady suwerenności gminy w tworzeniu (a więc wyborze formy prawno- organizacyjnej) podmiotu zarządzającego portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystaniami morskimi. Oczywiście funkcjonowanie tego podmiotu będzie podlegało innym ograniczeniom, wynikającym choćby z przepisów dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej przez jednostki samorządu terytorialnego. Uprawnienie jednostek samorządu do prowadzenia działalności o charakterze gospodarczym, związanej z realizacją poszczególnych zadań, które związane są z zaspokajaniem zbiorowych potrzeb mieszkańców (gospodarka komunalna) jest powszechnie akceptowane, co potwierdza również orzecznictwo sądownictwa administracyjnego. Podstawowym aktem prawnym, który określa zasady oraz formy organizacyjne gospodarki komunalnej jest ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o gospodarce komunalnej¹⁵⁴. Z drugiej strony wskazać należy, iż gmina, jako organ władzy publicznej, musi przejąć określone funkcje o charakterze interwencyjnym w odniesieniu do procesów gospodarczych. Dotyczy to zwłaszcza tych dziedzin działalności, które są społecznie niezbędne, w których podmioty prywatne nie mają interesu w podjęciu działalności (np. z powodu niskiej opłacalności, związanej z tworzeniem miejsc pracy), podtrzymujących lokalne tradycje oraz lokalne ośrodki aktywności gospodarczej. W praktyce właśnie w tym miejscu lokuje się określona przez ustawę o portach i

¹⁵³ Tekst jednolity – Dziennik Ustaw 1997/78/483 z późniejszymi zmianami.

¹⁵⁴ Tekst jednolity – Dziennik Ustaw 1997/9/43 z późniejszymi zmianami,

przystaniach morskich działalność podmiotów zarządzających małymi portami i przystaniami morskimi, polegająca na zarządzaniu gruntami oraz infrastrukturą portową zlokalizowanymi w granicach tych portów i przystani.

Należy równocześnie zwrócić uwagę na fakt, iż działalność gospodarcza gmin nie jest ograniczona wyłącznie do sfery użyteczności publicznej, skoro ustawa o gospodarce komunalnej daje również możliwość prowadzenia przez gminy działalności w celach zarobkowych. Jednak działalność tego ostatniego rodzaju podlega daleko idącym ograniczeniom, skoro z przepisów ustawy o gospodarce komunalnej wynika wprost, że gmina może prowadzić zarobkową działalność gospodarczą tylko wtedy, gdy na jej obszarze istnieją niezaspokojone potrzeby wspólnoty, a nadto występujące w gminie bezrobocie w znacznym stopniu wpływa ujemnie na poziom życia wspólnoty samorządowej i zastosowanie innych działań, i wynikających z obowiązujących przepisów środków prawnych nie doprowadziło do aktywizacji gospodarczej, a w szczególności do znacznego ożywienia rynku lokalnego lub trwałego ograniczenia bezrobocia¹⁵⁵. Uznaje się również, że dodatkową dyrektywą obciążającą gminę w takim wypadku jest obowiązek wykazania, że na jej obszarze występują problemy, których nie można rozwiązać inaczej niż poprzez inicjatywę gospodarczą gminy.¹⁵⁶

Dopiero przy uwzględnieniu powyżej wskazanych ograniczeń można analizować uprawnienie gminy do decydowania o formie organizacyjno-prawnej podmiotu zarządzającego małym portem lub przystanią morską, skonkretyzowanym np. w uprawnienie do tworzenia spółek prawa handlowego zgodnie z ustawą z dnia 15 września 2000 roku kodeks spółek handlowych¹⁵⁷, obdarzonych osobowością prawną, które co do zasady służyć mają prowadzeniu działalności gospodarczej, dla których podstawowym kryterium oceny efektywności powinien być osiągany przez nie wynik finansowy. Szczególnie istotną, z punktu widzenia małych portów i przystani morskich, jest dosyć powszechnie wykorzystywana w praktyce możliwość zawiazania (dla zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej lub przystaniami morskimi) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, której kapitał zakładowy jest tworzony z udziałów wniesionych przez wszystkich wspólników w postaci środków pieniężnych bądź też niepieniężnych (praw majątkowych o charakterze zbywalnym, które mogą być ujęte jako aktywa w bilansie podmiotu, w tym praw majątkowych o charakterze niematerialnym, które przedstawiają wartość ekonomiczną). Ograniczenie odpowiedzialności gminy, wynikające z istoty spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, tworzy bezpieczne dla gminy warunki prowadzenia działalności oraz umożliwia konkurowanie na wolnym rynku, szczególnie w zakresie usług eksploatacyjnych na obszarze małych portów i przystani morskich. Zauważyć jednak należy równoczesne

¹⁵⁵ Art.10 Ustawy o gospodarce komunalnej.

¹⁵⁶ *Prawo gospodarcze publiczne*, K. Strzycki, Wydawnictwo Lexis Nexis, Warszawa 2008r., str. 302-304.

¹⁵⁷ Tekst jednolity – Dziennik Ustaw 2000/94/1037 z późniejszymi zmianami.

ograniczenie możliwości kontrolnych gminy, wynikające często z istoty samej spółki. Jak wykazuje praktyka, powyżej opisana formuła działalności umożliwia przede wszystkim konkurowanie w zakresie usług o charakterze turystycznym, sportowo– rekreacyjnym, etc. które obecnie potencjalnie stanowią największy obszar usług do zagospodarowania w przyszłości¹⁵⁸. Właśnie w tym kierunku, jak się wydaje, zmierza rozwój np. Portu Jachtowego Łeba, czy przyszłość przystani w Krynicy Morskiej. W tym ostatnim wypadku, ze względu na duży udział gminy w strukturze własnościowej nieruchomości, na których zlokalizowana jest przystań, realnym wydaje się powołanie podmiotu zarządzającego w formie spółki prawa handlowego, lecz wyłącznie dla atrakcyjnej pod względem sportowo-rekreacyjnym części portu.

Podstawową ścieżką przewidzianą w istniejących regulacjach prawnych konkretyzującą powyżej opisane zasady i umożliwiającą ich zastosowanie w praktyce jest komunalizacja, rozumiana przede wszystkim jako możliwość nieodpłatnego pozyskania nieruchomości gruntowych, stanowiących własność Skarbu Państwa, położonych w granicach portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystani morskich, nieoddanych w użytkowanie wieczyste¹⁵⁹. Równocześnie należy wskazać, że możliwość przekazania nieruchomości opisanych w zdaniu poprzedzającym podlega ograniczeniu w odniesieniu do gruntów będących w zarządzie państwowych jednostek organizacyjnych, nieposiadających osobowości prawnej. Z drugiej jednak strony nawet niektóre przepisy szczególne wskazują na inne instytucje prowadzące w efekcie do komunalizacji. Dla przykładu art.98 ust.1 ustawy o gospodarce nieruchomościami¹⁶⁰ daje możliwość (przy zachowaniu innych warunków wynikających z tej ustawy) przejęcia przez gminę z mocy prawa części nieruchomości pod drogę, poprzez wydzielanie z nieruchomości ulegającej podziałowi części przeznaczonej pod urządzenie dróg dojazdowych do nowo utworzonych działek i przejmowanie tych części z mocy prawa na własność gminy. W istocie rzeczy takie przejęcie nieruchomości przez gminę ma charakter przymusowej komunalizacji nieruchomości za odszkodowaniem należnym dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu.

Równocześnie, innym niż nieruchomości składnikiem majątku podlegającym komunalizacji może być przedsiębiorstwo spółki prawa handlowego. Istnieje bowiem potencjalna możliwość nieodpłatnego nabycia części lub wszystkich posiadanych przez Skarb Państwa akcji spółki, w której Skarb Państwa posiada akcje. Nabycie akcji na rzecz jednostki samorządu terytorialnego może mieć miejsce, jeżeli podstawowy wykonywany przedmiot działalności spółki służy realizacji zadań własnych tej jednostki samorządu terytorialnego (lub związku jednostek samorządu terytorialnego), a nadto spółka wykonuje działalność gospodarczą na obszarze składającej wniosek jednostki samorządu

¹⁵⁸ „Działalność gospodarcza gmin w portach morskich”, op.citi., str. 91-94.

¹⁵⁹ Art.24 ust.1 ustawy o portach i przystaniach morskich.

¹⁶⁰ Tekst jednolity Dziennik Ustaw 2004/261/2603 z późniejszymi zmianami

terytorialnego (lub związku jednostek samorządu terytorialnego)¹⁶¹. Odpowiedni wniosek wymaga przedłożenia uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego w sprawie wyrażenia zgody na nabycie akcji/udziałów oraz przedstawienia koncepcji wykorzystania mienia tej spółki w kontekście realizacji zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego.

Analogiczna możliwość istnieje w sytuacji samorządu województwa¹⁶², przy czym nieodpłatne przekazanie mienia Skarbu Państwa na rzecz samorządu województwa służyć musi wykonywaniu zadań gospodarczych, przekraczających zakres użyteczności publicznej, a nadto przekazywane mienie ma służyć strategii rozwoju województwa i wojewódzkich programów, z wyłączeniem mienia przeznaczonego na zaspokojenie roszczeń reprivatyzacyjnych oraz realizację programu powszechnego uwłaszczenia. Dodatkowo w tym wypadku uzasadnienie odpowiedniego wniosku musi wykazać, iż przekazane mienie ma służyć realizacji strategii rozwoju województwa i wojewódzkich programów gospodarczych oraz wykonywaniu zadań gospodarczych przekraczających zakres użyteczności publicznej. Również w tym trybie, wnioskodawca zobowiązany jest przedłożyć uchwałę sejmiku województwa o przystąpieniu do spółki prawa handlowego¹⁶³.

Powyżej opisane warianty komunalizacji mogą znaleźć zastosowanie w przypadku małych portów i przystani morskich, będących przedmiotem analizy w ramach niniejszego opracowania (Władysławowo, Hel, etc.). W praktyce jednak komunalizacja małych portów i przystani morskich nie występuje powszechnie, wobec pozaprawnych ograniczeń (głównie natury ekonomicznej), wpływających na sytuację i obowiązki gminy.

Należy więc zwrócić uwagę na inne możliwe rozwiązania, pozwalające na podejmowanie przez gminy działań, bez konieczności komunalizacji małych portów i przystani morskich, w tym na niestosowany w praktyce inny akt prawny, pozwalający na prowadzenie działalności na obszarach małych portów i przystani morskich w sposób zupełnie odmienny – Ustawę z dnia 19 grudnia 2008 roku o partnerstwie publiczno-prywatnym¹⁶⁴, która zastąpiła wcześniej obowiązującą ustawę z 2005 roku o tym samym zakresie regulacji.

Nie budzi wątpliwości pogląd, iż co do zasady gmina jest uprawniona – o ile inne przepisy nie stanowią inaczej – do realizowania wszelkich zadań związanych z potrzebami społeczności lokalnej w formie partnerstwa publiczno-prywatnego. Partnerstwo publiczno-prywatne w swej konstrukcji polega na wspólnej realizacji przedsięwzięcia (jakim może być budowa lub remont obiektu budowlanego, świadczenie usług, etc.)

¹⁶¹ Art.4b ust.1 ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 roku o komercjalizacji i prywatyzacji, Dziennik Ustaw 2002/171/1397 z późniejszymi zmianami.

¹⁶² Art.50 Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa, Dziennik Ustaw 2001/142/1590 z późniejszymi zmianami.

¹⁶³ Art.18 pkt 19 lit. „e” Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa, Dziennik Ustaw 2001/142/1590 z późniejszymi zmianami.

¹⁶⁴ Dziennik Ustaw 2009/19/100 z późniejszymi zmianami.

opartej na podziale zadań i ryzyk pomiędzy podmiotem publicznym i partnerem prywatnym¹⁶⁵. Tak ukształtowane „partnerstwo” wydaje się idealnym narzędziem umożliwiającym współpracę przy realizacji kosztownych lub nieosiągalnych finansowo dla podmiotów publicznych projektów, poprzez odpowiedni rozkład zadań oraz ryzyk, uwzględniający jednak atuty każdego z uczestników realizowanego przedsięwzięcia. Zawierając umowę z podmiotem publicznym, partner prywatny zobowiązuje się do zrealizowania określonego przedsięwzięcia za ustalonym w umowie wynagrodzeniem oraz poniesienia w całości lub części wydatków na jego realizację albo też poniesienia ich przez osobę trzecią. Natomiast podmiot publiczny zobowiązuje się do współdziałania w osiągnięciu określonego celu przedsięwzięcia, w szczególności poprzez wniesienie wkładu własnego. Ustawa nie wylicza obligatoryjnych postanowień umowy o partnerstwie na rzecz wprowadzenia zobowiązania stron do określenia w niej skutków nienależytego wykonania zobowiązania będącego przedmiotem partnerstwa.¹⁶⁶

Uchylona ustawa o partnerstwie publiczno–prywatnym z dnia 28 lipca 2005¹⁶⁷ roku nie była w praktyce wykorzystywana, głównie ze względu na nałożenie zbyt wielu obostrzeń dotyczących możliwości realizacji projektów w omawianej formule partnerstwa. Konieczne było zatem wprowadzenie nowych przepisów, które ułatwiłyby możliwości rozwinięcia współpracy podmiotów z sektora publicznego z podmiotami z sektora prywatnego¹⁶⁸.

Znowelizowana ustawa przede wszystkim zlikwidowała obowiązek sporządzania analizy przedsięwzięcia dla określenia jego efektywności, a także zagrożeń związanych z jego realizacją. Funkcjonowanie takiego obowiązku pod rządami uchylonej ustawy z 2005 roku wskazywano w piśmiennictwie jako kluczową przyczynę braku realizacji projektów w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Nowe przepisy określają też w sposób bardziej przejrzysty, co może być przedmiotem partnerstwa (definicja przedsięwzięcia).¹⁶⁹ Nowa ustawa przystępniej kształtuje podstawowe kryteria wyboru partnera, stanowiąc równocześnie, że najkorzystniejszą jest ta oferta, która przedstawia najbardziej optymalny bilans wynagrodzenia i innych kryteriów odnoszących się do przedsięwzięcia. Natomiast zgodnie z nową ustawą do podstawowych kryteriów oceny ofert należy:

1. Podział zadań i ryzyk związanych z przedsięwzięciem pomiędzy podmiotem publicznym i partnerem prywatnym;
2. Terminy i wysokość przewidywanych płatności lub innych świadczeń podmiotu publicznego, jeżeli są one planowane.

¹⁶⁵ Art.1 ust.2 w zw. Z art.2 pkt.4 Ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym.

¹⁶⁶ Więcej informacji: http://www.rp.pl/artukul/55714,371405_Wspolpraca_musi_byc_oparta_na_jasnym_regulach_.html.

¹⁶⁷ Dziennik Ustaw 2005/169/1420 z późniejszymi zmianami.

¹⁶⁸ Więcej informacji: http://www.rp.pl/artukul/55714,371405_Wspolpraca_musi_byc_oparta_na_jasnym_regulach_.html.

¹⁶⁹ „Partnerstwo publiczno–prywatne. Nowa forma realizacji zadań publicznych”, B. P. Korbus, M. Strawiński, Wydawnictwo Lexis Nexis, Warszawa 2009, str. 342-348.

Nie wyklucza to jednak rozszerzenia kryteriów oceny ofert na takie aspekty, jak:

1. Podział dochodów pochodzących z przedsięwzięcia pomiędzy podmiotem publicznym i partnerem prywatnym;
2. Stosunek wkładu własnego podmiotu publicznego do wkładu partnera prywatnego;
3. Efektywność realizacji przedsięwzięcia, w tym efektywność wykorzystania składników majątkowych;
4. Kryteria odnoszące się bezpośrednio do przedmiotu przedsięwzięcia, w szczególności jakość, funkcjonalność, parametry techniczne, poziom oferowanych technologii, koszt utrzymania, serwis;¹⁷⁰

co wydaje się realnie zabezpieczać interesy gospodarcze podmiotu publicznego.

Zastosowanie wyżej wskazanych reguł i wymogów daje możliwość dokonania selekcji potencjalnych partnerów prywatnych w oparciu o rynkowe zasady efektywności ekonomicznej przedsięwzięcia. Przyjęcie określonej przez tę ustawę konstrukcji partnerstwa publiczno-prywatnego na obszarach małych portów i przystani morskich w efektywny sposób przyczynić się może do rewitalizacji terenów portowych i aktywizacji działalności związanej z eksploatacją portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystani morskich, a także do kreowania nowych kierunków ekspansji w usługach turystycznych, czy sportowo-rekreacyjnych. Jak przedstawiono powyżej właśnie te obszary stanowią potencjalnie najbardziej pożądane i największe obszary usług do zagospodarowania w najbliższej przyszłości.

Zwrócić należy także uwagę na fakt, iż nowa ustawa o partnerstwie publiczno-prywatnym ogranicza (w odniesieniu do poprzedniego stanu prawnego) konieczność uzyskiwania zgody ministra właściwego do spraw finansów na realizację danego projektu w formule partnerstwa o charakterze publiczno-prywatnym. Rozwiązanie takie w znaczny sposób ułatwia jednostkom samorządu terytorialnego podjęcie decyzji o przystąpieniu do projektów opartych na takim partnerstwie. Równocześnie atutem takiego rozwiązania jest fakt, iż nie wymusza ono rozpoczęcia klasycznych procesów prywatyzacyjnych, umożliwia zawiązanie współpracy pomiędzy sektorem publicznym i prywatnym bez konieczności przekształceń podmiotowych, wyłącznie z wniesieniem składnika majątkowego przez podmiot publiczny na zasadzie umowy o używanie rzeczy (użyczenie, użytkowanie, najem, dzierżawa, etc.)¹⁷¹. Znacznie korzystniej niż w wypadku innych instytucji prawnych o porównywalnym zastosowaniu zostało również ukształtowane uprawnienie podmiotu publicznego do kontroli realizacji przedsięwzięcia oraz sposobu wykorzystywania składnika majątku wniesionego przez podmiot publiczny (aż do obowiązku zwrotu w wypadku wykorzystywania składnika majątkowego w sposób oczywiście sprzeczny z umową, czyli np. w innym celu, niż początkowo założony)¹⁷². Z jednej strony takie rozwiązanie ułatwia podmiotom prywatnym podjęcie działań przy

¹⁷⁰ Art. 6 Ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym.

¹⁷¹ Art.9 ust.1 Ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym.

¹⁷² Art.8, art.9 ust.2 Ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym.

wykorzystaniu np. majątku publicznego w celu rozwijania działalności gospodarczej, jednocześnie jednak nie wymaga od podmiotu publicznego podejmowania czynności mających na celu rozpoczęcie czynności prywatyzacyjnych czy komunalizacji.

Istotnym atutem partnerstwa publiczno–prywatnego jest fakt, iż w dalszym ciągu to podmiot publiczny podejmuje decyzję o przystąpieniu do partnerstwa publiczno-prywatnego, a co za tym idzie określa także warunki jakie musi spełniać podmiot prywatny aspirujący do wykonania danego zadania.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że przepisy znowelizowanej ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym, aby umożliwić korzystanie w ramach tegoż partnerstwa ze środków unijnych, wprowadziły oczekiwaną zmianę w ustawie z dnia 06 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju¹⁷³. Zmiana ta ma na celu usunięcie wszelkiego rodzaju wątpliwości, co do możliwości współfinansowania projektów partnerstwa publiczno-prywatnego ze środków pochodzących z Unii Europejskiej.

W kontekście zarządzania małymi portami i przystaniami morskimi partnerstwo publiczno–prywatne zdaje się być krokiem w kierunku sprywatyzowania szeregu usług, będąc swego rodzaju wyjściem tymczasowym, buforem pozwalającym na sprawdzenie podmiotów prywatnych poprzez ustalenie zyskowności prowadzonej działalności na obszarach portowych i przyległych. Przy zastosowaniu partnerstwa publiczno-prywatnego gmina nie jest zmuszana do podejmowania kapitałochłonnych inwestycji z własnych środków lub podejmowania własnego ryzyka gospodarczego. Powierzając elementy majątku trwałego podmiotowi prywatnemu może równocześnie powierzyć mu obowiązek wykonania określonych zadań lub usług obciążających gminę. Rezultatem zawiązania takiego rodzaju partnerstwa będzie, jak się wydaje, z jednej strony uzyskiwanie coraz wyższej jakości świadczonych usług, ale także poczynienie znacznych oszczędności w wydatkach podmiotu publicznego, zaś z drugiej – generowanie przychodu z inwestycji partnera prywatnego. Konstrukcja taka wydaje się przydatna dla celów rozwijania obszarów portowych. Wskazać można na szczególną przydatność powyższych rozwiązań w wypadku przekazania partnerowi prywatnemu realizacji funkcji turystycznych i sportowo-rekreacyjnych w odniesieniu do małych portów i przystani morskich.

8.2. Ocena istniejących możliwości oraz określenie optymalnego modelu organizacji i zarządzania małymi portami

Określenie optymalnego modelu zarządzania portami morskimi, zarówno w odniesieniu do dużych ośrodków, jak i małych portów i przystani morskich jest zadaniem wymagającym uwzględnienia wielu czynników i przesłanek. Wynika to głównie ze

¹⁷³ Dziennik Ustaw 2006/227/1658 z późniejszymi zmianami.

złożoności funkcjonalnej portów, odmiennych warunków funkcjonowania, a także od poziomu zagospodarowania samego portu lub przystani (wyrażającej się najczęściej jakością posiadanej infrastruktury, a co za tym idzie wielkością potrzeb inwestycyjnych). Przeprowadzona wyżej analiza wskazała na trzy modelowe rozwiązania odnoszące się do zarządzania małymi portami i przystaniami morskimi, a mianowicie:

1. Układ administracyjny;
2. Partnerstwo publiczno – prywatne;
3. Podmiot zarządzający (spółka miejska).

Każdy z zaprezentowanych modeli posiada wady i zalety, których ranga wymagałaby osobnych studiów (tabela 39). Biorąc pod uwagę powyżej zdefiniowane przesłanki wskazać można na swoistą ewolucję modelu zarządzania wraz z rozwojem zakresu działalności realizowanej w przystaniach i portach morskich. W przypadku istnienia przystani lub małych portów o charakterze jednofunkcyjnym (zwłaszcza rybackich) ograniczenie się do modelu administracyjnego wydaje się najwłaściwszym rozwiązaniem. Kluczowym elementem są w tym przypadku marginalne wpływy z tytułu opłat portowych, a co za tym idzie konieczność finansowania, utrzymania i rozwoju infrastruktury ze środków publicznych (budżet państwa).

Rozwój zakresu działalności małych portów lub przystani morskich wymagać będzie realizacji odpowiednich inwestycji w infrastrukturę i wyposażenie portu. W tym wypadku przydatnym może być model oparty o partnerstwo publiczno – prywatne, który umożliwi realizację takiego zadania. Dzięki takiemu podejściu ograniczony jest wkład gminy w inwestycje wpisujące się w lokalne kierunki rozwoju.

Intensyfikacja działalności portowej, co przekładać się może na wyższe przychody z tytułu opłat portowych oraz dzierżaw gruntów, może stanowić przesłankę do powołania podmiotu zarządzającego. Dzięki temu koncentracji ulega proces prognozowania, programowania i planowania rozwoju portu oraz budowy, rozbudowy, utrzymania i modernizacji infrastruktury portowej. Wskazane etapy na ścieżce zmian zakresu działalności trudno jednoznacznie odseparować, a tym samym wskazać punkt zmiany modelu zarządzania. Niestety, relatywnie niska dynamika rozwoju (o ile można w ogóle na taką wskazać) drastycznie ogranicza występowanie tego typu procesu. Poszczególne modele należy więc postrzegać w sposób statyczny, czyli dopasować do aktualnego poziomu rozwoju lub zachodzących w nim zmian (pozytywnych lub negatywnych).

Odrębnie należy potraktować porty i przystanie obsługujące jednostki sportowe (łódzie żaglowe czy jachty motorowe), które z racji generowania stosunkowo wysokiego poziomu ruchu jednostek, a tym samym wysokich wpływów z opłat portowych mogą ciążąć do modelu przewidującego powołanie podmiotu zarządzającego. Jednocześnie na podkreślenie zasługuje fakt, że taka praktyka dotyczy lokalizacji (np. Łeba, Jastarnia), gdzie istnieje dobrej jakości infrastruktura portowa (nowo wybudowana lub zmodernizowana), co ogranicza wydatki niezbędne na jej utrzymanie.

Tabela 39. Ocena modeli zarządzania małymi portami i przystaniami morskimi w Polsce

	Model zarządzania	ZALETY	WADY
1	Administracyjny	<ul style="list-style-type: none"> – Możliwość wykorzystania środków budżetu państwa w realizacji inwestycji infrastrukturalnych, – Dostęp do środków pomocowych UE (infrastruktura), – Harmonizacja inwestycji w infrastrukturę portową i dostępową od strony morza, – Odciążenie władz lokalnych od kosztów utrzymania i modernizacji infrastruktury portowej (układ jednolity), 	<ul style="list-style-type: none"> – Ograniczone możliwości rozwojowe (względy ustrojowe), – Osłabienie więzi portów i przystani z gospodarką lokalną, – Brak spójności z rozwojem lądowej infrastruktury dostępowej, – Brak osobowości prawnej, a tym samym możliwości pozyskiwania środków finansowych na rynku kapitałowym, – Brak powiązań z działalnością operacyjną portów i przystani (inwestycje w wyposażenie portów), – Ograniczenie zadań do bieżących potrzeb,
2	Partnerstwo Publiczno - Prywatne	<ul style="list-style-type: none"> – Orientacja zadaniowa (brak konieczności powoływania podmiotu zarządzającego – możliwość realizowania szerszego zakresu zadań), – Możliwość uzyskiwania środków finansowych na rynku kapitałowym (podmiot prywatny), – Istniejący (ograniczony) dostęp do środków pomocowych UE (infrastruktura, działalność gospodarcza), – Możliwość realizacji działalności operacyjnej (dodatkowe źródło przychodów), – Podział ryzyka inwestycyjnego, – Spójność w planowaniu na poziomie lokalnym. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ograniczony nadzór nad zadaniem w czasie procesu jego realizacji, – Rozwiązanie korzystne dla zadań o mniejszej skali, – Charakter rozwiązania przejściowego, – Brak wypracowanych wzorców praktycznych, – Zinstytucjonalizowanie i sformalizowanie procedur (konieczność poniesienia kosztów przygotowawczych – ryzyko niezrealizowania umowy).
3	Podmiot zarządzający - Spółka miejska	<ul style="list-style-type: none"> – Posiadanie osobowości prawnej, – Możliwość uzyskiwania środków finansowych na rynku kapitałowym, – Dostęp do środków pomocowych UE (infrastruktura), – Ograniczenie odpowiedzialności gminy (sp. z o.o.), – Spójność w planowaniu na poziomie lokalnym. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ograniczone możliwości kontrolne (sp. z o.o.), – Ustawowe ograniczenie zakresu działalności podmiotu zarządzającego, – Ograniczenie możliwości zarabkowania, – Obciążenie spółki (gminy) kosztami realizacji inwestycji infrastrukturalnych (portowych).

Osobnym zagadnieniem jest zaangażowanie poszczególnych szczebli władzy (lokalna, regionalna, państwowa) w zarządzanie portami i przystaniami morskimi nie mającymi podstawowego znaczenia. Zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich decyzję o formie organizacyjno- prawnej, w jakiej będą prowadzić działalność podmioty zarządzające portem lub przystanią, podejmują jednostki samorządu terytorialnego właściwe dla ich miejsca położenia, o ile nieruchomości gruntowe, na których jest położony port lub przystań morska, stanowią mienie komunalne.

Tym samym potwierdzona jest zasada spójności poziomu władzy publicznej oraz skali oddziaływania gospodarczego i społecznego małego portu lub przystani morskiej. Ponieważ przeprowadzona analiza wykazała dobitnie, że małe porty i przystanie morskie

działają głównie na rynku lokalnym, dlatego też decentralizację zarządzania tymi ośrodkami uznać należy za właściwy kierunek zmian. Jednocześnie, postulat angażowania wyższych szczebli władzy w zarządzanie portami i przystaniami morskimi w Polsce wydaje się bezpodstawny, a co ważniejsze - niezgodny z regulacjami prawnymi.

8.3. Obszary potencjalnych zmian w regulacjach prawnych dotyczących małych portów (nowy podział kompetencji, ścieżki komunalizacji i regionalizacji).

Należy podkreślić, iż do tej pory nie sformułowano jednolitej, spójnej wewnętrznie polityki państwa wobec portów jako całości. O ile powstawały opracowania dotyczące tego obszaru, główny nacisk kładziono w nich na sferę rozwoju portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (lub portów głównych według nomenklatury unijnej). Dotychczasowy rozwój poszczególnych portów oraz przystani morskich odbywał się w oparciu o własne, często autorskie strategie, w znacznej mierze nie powiązane z rozwojem regionu. Dopiero w ostatnim okresie podstawy ścieżek prawnych mających zastosowanie dla funkcjonowania i rozwoju małych portów i przystani prawnych – poza aktami wymienionymi wcześniej – zdefiniowane zostały w przyjętym w dniu 14 listopada 2007 roku dokumencie rządowym p.t. „Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku”¹⁷⁴. Powyżej przywołany dokument stanowi uzupełnienie „Strategii Rozwoju Kraju 2007–2015”¹⁷⁵, jak również podstawę dla uruchomienia środków finansowych z „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”¹⁷⁶ w ramach Działania 7.2. - „Rozwój transportu morskiego” oraz Działania 7.4. - „Rozwój transportu intermodalnego”. Z kolei w zakresie dotyczącym rozwoju portów rybackich powyżej przywołany dokument stanowi uzupełnienie Programu Operacyjnego- „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007 - 2013”¹⁷⁷. Przyjęcie dokumentu pozwala również na realizowanie Programu działań w zakresie rozwoju przestrzennego „Wizje i strategie wokół Bałtyku – VASAB 2010 PLUS”, jednocześnie wpisując się także w harmonogram działań przygotowujących Polskę do mistrzostw Europy w piłce nożnej Euro 2012. Niewątpliwie, przedstawiona powyżej sfera regulacji prawnych wciąż wymaga rozszerzenia i uszczegółowienia.

Ustawa o portach i przystaniach morskich formułuje podstawowe ramy zapewniające pozyskanie mienia nieruchomości na potrzeby działalności i rozwoju małych portów i przystani morskich, przenosząc w najprostszyc przypadkach (np. niepowołania

¹⁷⁴ <http://www.mi.gov.pl/files/0/104/Strategiarozwojuportowmorskichdo2015rokupokonsultacjachspolecznych.pdf>.

¹⁷⁵ [http://www.ukie.gov.pl/HLP/files.nsf/0/908A60C68E59A839C1257266004B4D07/\\$file/SRKRM.pdf?Open](http://www.ukie.gov.pl/HLP/files.nsf/0/908A60C68E59A839C1257266004B4D07/$file/SRKRM.pdf?Open).

¹⁷⁶ <http://www.mg.gov.pl/fundusze/POIS/Dokumenty/>.

¹⁷⁷ <http://www.minrol.gov.pl/DesktopDefault.aspx?TabOrgId=1745&LangId=0>.

podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską) ciężar decyzji, co do sposobu wykorzystania nieruchomości z terenowego szczebla administracji rządowej wprost do gminy. Jednocześnie rozwiązania ustawowe w znaczący sposób ułatwiają organom zarządzającym małymi portami i przystaniami wpływanie na kształt polityki gmin w zakresie wykorzystania gruntów, tworząc realne możliwości kształtowania warunków korzystania z tych nieruchomości poprzez udział w procesie zagospodarowania przestrzennego. Elastyczna możliwość decydowania o sposobie wykorzystania pozyskanych nieruchomości wciąż jednak wydaje się barierą ograniczającą możliwości rozwojowe małych portów i przystani morskich. Żadna norma prawna nie tworzy bowiem (a takowa regulacja powinna zdaniem autorów istnieć) uprzywilejowanej pozycji małych portów i przystani morskich w ścieżkach planowania przestrzennego i gospodarowania nieruchomościami, podczas gdy – jak wskazuje praktyka – podmioty zarządzające portami i przystaniami z dużym trudem są w stanie zrealizować jakiegokolwiek inwestycje w sposób odpowiadający dynamice gospodarki rynkowej. Dlatego też należałoby wskazywać na konieczność zharmonizowanego zagospodarowania przestrzennego obszarów, na których położone są małe porty i przystanie morskie, pozostającego jednak pod nadzorem organów administracji morskiej.

Nie sposób nie zauważyć, iż struktura własnościowa nieruchomości gruntowych na których położone są porty niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej lub przystanie morskie w wielu przypadkach analizowanych na potrzeby niniejszego opracowania stanowi kolejne zagadnienie wymagające uregulowania. Należy jednak przyjąć, że wynikający najczęściej z historii znaczny stopień skomplikowania stosunków własnościowych nie doczeka się jednak żadnej regulacji prawnej pozwalającej na jego uproszczenie. W powyższym zakresie wystarczającym wydaje się bowiem potencjalnie możliwy do zastosowania system istniejących instytucji prawnych (łącznie z instytucją wyłączenia).

Klasyyczną barierą rozwojową dla małych portów i przystani morskich jest bariera ekonomiczna. Wobec powyższego za niewłaściwe należy ocenić istniejące rozwiązanie ustawowe, które zapewnia podmiotom zarządzającym portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystaniami morskimi (bądź bezpośrednio gminom¹⁷⁸) możliwość pozyskania określonych nieruchomości, nakładając równocześnie na te podmioty określone obowiązki wymagające poniesienia znacznych wydatków¹⁷⁹, lecz nie tworzy jednocześnie żadnego mechanizmu zapewniającego realne regularne dochody podmiotów zarządzających portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. Funkcjonujące rozwiązanie nie gwarantuje także regularnego mechanizmu zapewniającego pozyskiwanie środków wymaganych na budowę, modernizację i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich. Jednym z największych zagrożeń dla rozwoju małych portów i

¹⁷⁸ Art.25 ust.1 pkt2 Ustawy o portach i przystaniach morskich.

¹⁷⁹ Art.7 Ustawy o portach i przystaniach morskich,

przystani morskich wydaje się bowiem nałożony na podmioty zarządzające tymi portami i przystaniami ciężar budowy, utrzymywania i modernizacji infrastruktury portowej, w praktyce niemożliwy do zrealizowania bez pomocy państwa.

Negatywnie należy ocenić również istniejący system obciążeń podatkowych podmiotów zarządzających portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystaniami morskimi, zależny od przysługującego im prawa własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości oraz budynków i budowli znajdujących się w granicach portów i przystani. Co prawda wskutek aktualnie istniejących rzeczywistych stosunków własnościowych w wielu konkretnych przypadkach obciążania te nie stanowią jeszcze bariery rozwojowej dla istniejących małych portów i przystani morskich w ich obecnych granicach, lecz daje się już zauważyć konieczność ograniczania potrzeb rozwojowych tych portów i przystani ze względu na obciążenia związane z pozyskiwaniem władztwa nad kolejnymi nieruchomościami. Wobec powyższego można wskazać na ujawniającą się potrzebę zrewidowania systemu obciążeń podatkowych związanych z władztwem nad nieruchomościami znajdującymi się w granicach małych portów i przystani morskich.

Równocześnie pozytywnie należy ocenić pozostawienie gminom swobody w kształtowaniu formy prawno-organizacyjnej zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej (co w praktyce przejawia się nie tylko w wykorzystaniu do tych celów form tradycyjnych – np. spółek prawa handlowego, lecz również np. jednostek budżetowych, czy stowarzyszeń). Jednocześnie – ze względu na opisaną powyżej barierę ekonomiczną, niezasadne wydaje się wprowadzenie wobec podmiotów zarządzających portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystaniami morskimi zakazu prowadzenia innej działalności gospodarczej niż ustawowo określona w art.7 ustawy o portach i przystaniach morskich. Bezpośrednim skutkiem powyższej regulacji jest bowiem ujawnione podczas sporządzania niniejszego opracowania zaniechanie przez gminy tworzenia podmiotów zarządzających małymi portami lub przystaniami morskimi, bądź też tworzenie dodatkowo innych podmiotów, wykorzystujących najbardziej zyskowne gospodarczo obszary położone w granicach portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystani morskich, pomniejszających dochody podmiotów zarządzających. Podobnie ścisłe określenie przez ustawę katalogu źródeł przychodów i stworzenie zamkniętego katalogu przeznaczenia przychodów podmiotów zarządzających ma negatywny wpływ na organizację i funkcjonowanie tych podmiotów.

Analizując regulacje prawne dotyczące małych portów i przystani morskich ocenić można, iż w zamyśle autorów ustawy o portach i przystaniach morskich małe porty i przystanie morskie miałyby funkcjonować jako organizmy komunalne, bezpośrednio powiązane z najbliższym otoczeniem – gminą. Aktualna sytuacja w powyższym zakresie wskazuje, że niezbędnym wydaje się poszerzenie zakresu przedmiotowego tej ustawy o kompleksowe rozwiązania przeznaczone dla małych portów i przystani morskich oraz

zastosowanie niektórych ze szczegółowych rozwiązań wymuszających realizację założeń ustawowych lub podnoszących znaczenie podmiotów zarządzających portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystaniami morskimi w kwestiach związanych z prowadzeniem działalności na tych obszarach. Rozwiązaniami takimi mogłyby być dla przykładu:

- określenie terminu, do którego małe porty i przystanie morskie powinny zakończyć komunalizację, a w dalszej perspektywie całkowitą prywatyzację sektora eksploatacji;
- ustanowienie zasad monitorowania efektywności zarządzania małymi portami i przystaniami morskimi oraz stanu prywatyzacji i komunalizacji spółek prowadzących szeroko rozumianą działalność eksploatacyjną na obszarze tych portów;
- wprowadzenie obligu współdziałania gmin oraz podmiotów zarządzających małymi portami i przystaniami morskimi w procedurze sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów znajdujących się w granicach portów morskich oraz ich najbliższego otoczenia;
- precyzyjne określenie zakresu odpowiedzialności za prawidłowe utrzymanie stanu technicznego poszczególnych elementów infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów;
- wprowadzenie obowiązku zasięgania opinii podmiotów zarządzających małymi portami oraz przystaniami morskimi w procedurach dotyczących podziału nieruchomości, ich scalania etc. na obszarach objętych granicami administracyjnymi portów oraz obszarach przyległych;
- stworzenie modelu współpracy pomiędzy przedstawicielami administracji morskiej, podmiotami zarządzającymi portami, gminami, przedstawicielami administracji rządowej oraz innymi podmiotami prowadzącymi działalność w sektorze szeroko rozumianych usług portowych;
- wspieranie rozwoju żeglugi turystycznej oraz działalności o charakterze sportowo – rekreacyjnym, które jawią się aktualnie jako potencjalnie najbliższe możliwości przekształcania portów i przystani rybackich w porty turystyczne i zaktywizowania działalności tych portów i przystani.

9. Zalecane działania wspierające samorząd regionalny względem małych portów morskich i przystani w kontekście ustawowych kompetencji administracji samorządowej województwa pomorskiego

Analiza przyszłych obszarów oraz kierunków rozwojowych małych portów i przystani morskich, a jednocześnie ocena potencjalnych możliwości ustawowych administracji samorządowej wskazuje na następujące obszary wsparcia:

1. Bezpośrednie i pośrednie wsparcie rozwoju infrastruktury i terenów portowych:
 - promocja inwestycji poprawiających infrastrukturalne, zaplecze połączenia transportowe (drogowe, kolejowe) do małych portów i przystani morskich województwa, ukierunkowane wykorzystanie środków w ramach PO Infrastruktura i Środowisko (aktualnie brak małych portów woj. pomorskiego wśród beneficjentów programu);
 - szersze uwzględnienie infrastrukturalnych potrzeb portowych (głównie dostęp od strony lądu) w alokacji środków własnych samorządu oraz z funduszy pomocowych (m.in. w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych);
 - wsparcie finansowe (środki własne oraz fundusze pomocowe – PO Ryby, PO Innowacyjna Gospodarka) przedsięwzięć rozwojowych planowanych w portach i przystaniach morskich;
 - aktywny udział w procesie planowania przestrzennego, ograniczenie dowolności w zagospodarowaniu obszarów portowych, zarówno z punktu widzenia funkcji, jak i struktury architektonicznej (nadzór budowlany);
 - poszukiwanie potencjalnych inwestorów gotowych zlokalizować swoją działalność na obszarach portowych (marketing nieruchomości) lub wykorzystać porty jako węzły transportowe;
 - wspieranie rozwoju zaplecza sportów wodnych ze szczególnym uwzględnieniem klubów żeglarskich oraz motorowodnych.
2. Wsparcie ekologicznych gałęzi transportu (alternatywy dla przewozów drogowych) na połączeniach Trójmiasto – małe porty i przystanie morskie województwa:
 - funkcjonowanie oraz rozwój sezonowych rozwiązań transportowych, w tym:
 - dalsze wspieranie połączeń żeglugowych w ramach „Tramwaju wodnego” (kierunek: Hel, Jastarnia, Sobieszewo);
 - podjęcie intensywnych działań poprawiających dostępność do rejonów portowych transportem kolejowym, zarówno pod względem infrastrukturalnym („Helski Korytarz Kolejowy”), jak i operacyjnym (samorząd

regionalny jako operator kolejowych przewozów pasażerskich).

3. Wspieranie kompetencji jednostek samorządowych w zarządzaniu portami, prowadzenie dialogu społecznego oraz inicjowanie działań strategicznych:

- przygotowanie strategii rozwoju małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego;
- wspieranie gmin w procesie decentralizacji zarządzania małymi portami i przystaniami morskimi poprzez pomoc merytoryczną oraz formalną;
- prowadzenie dialogu oraz wspieranie organizacji lokalnych (m.in. Związek Miast i Gmin Morskich, Lokalne Grupy Rybackie);
- prowadzenie aktywnej polityki społecznej dla unikania marginalizacji obszarów peryferyjnych, implementacja programów aktywizujących zatrudnienie w regionach (np. szkolenia, wsparcie dla zakładania i rozwoju działalności gospodarczej). Działania mogą uzyskać wsparcie z PO Kapitał Ludzki oraz PO Innowacyjna Gospodarka;
- organizacje szkoleń z zakresu zarządzania małymi portami dla przedstawicieli gmin, w obrębie których znajdują się małe porty i przystanie morskie. Celem szkoleń byłoby podniesienie świadomości wśród władz lokalnych w zakresie planowania, rozwoju i zarządzania małymi portami;
- organizacja seminariów i konferencji, których celem byłaby wymiana doświadczeń w zakresie zarządzania portami, realizowanych tam przedsięwzięć rozwojowych oraz potencjalnych obszarów współpracy. Organizacja wizyt studyjnych w krajach o długiej tradycji i większym doświadczeniu w zarządzaniu portami lokalnymi;
- inicjowanie międzynarodowych projektów wdrożeniowych, których celem byłby wzrost kompetencji w gminach nadmorskich w zakresie zarządzania portami, planowania rozwoju i promocji (wykorzystanie np. środków Programu Południowy Bałtyk);
- powołanie przez Marszałka rady konsultacyjnej rozwoju małych portów i przystani morskich. Rada byłaby gremium składającym się z przedstawicieli firm i instytucji bezpośrednio zaangażowanych w zarządzanie i finansowanie małych portów i przystani. Rada formułowałaby wnioski do UM , których celem byłoby koordynowanie rozwoju i planowanie wspólnych przedsięwzięć przez małe porty i przystanie morskie.

4. Wsparcie promocyjne dla gmin i miast portowych:

- szersze uwzględnienie małych portów i przystani morskich w działaniach promocyjnych województwa pomorskiego w celu generowania popytu na określone obszary ich aktywności;
- współdziałanie z województwami sąsiednimi w celu tworzenia spójnych koncepcji

rozwojowych (m.in. sieć portów i przystani jachtowych);

- szersze uwzględnienie oferty regionów portowych w działaniach promujących atrakcje turystyczne. Integrowanie oferty portowej z innymi lokalnymi produktami turystycznymi. Koncentracja na sektorze usług świadczonych poza sezonem urlopowym (m.in. usługi konferencyjne, uzdrowiskowe, SPA);
- opracowanie i wdrożenie koncepcji promocji małych portów i przystani morskich jako produktu dla żeglarzy pełnomorskich, głównie na rynku skandynawskim i niemieckim.
- promocja Zatoki Puckiej i Zatoki Gdańskiej (również Zalewu Wiślanego) jako unikalnych akwenów do sportów żeglarskich. Wspieranie promocyjne związków i klubów żeglarskich na rynku międzynarodowym oraz wsparcie finansowe znaczących imprez sportowych.

Spis tabel

TABELA 1. MAŁE PORTY I PRZYSTANIE MORSKIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.....	9
TABELA 2. PODSTAWOWE PARAMETRY INFRASTRUKTURY PORTOWEJ WYBRANYCH MAŁYCH PORTÓW I PRZYSTANI MORSKICH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.	11
TABELA 3. INFRASTRUKTURA ZAPEWNIAJĄCA DOSTĘP DO WYBRANYCH MAŁYCH PORTÓW I PRZYSTANI MORSKICH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.	11
TABELA 4. POŁĄCZENIA DROGOWE SŁUŻĄCE OBSŁUDZE TRANSPORTOWEJ MAŁYCH PORTÓW MORSKICH WOJ. POMORSKIEGO	28
TABELA 5. PLANOWANE INWESTYCJE NA SIECI KOLEJOWEJ WOJ. POMORSKIEGO	35
TABELA 6. STRUKTURA WŁASNOŚCI GRUNTÓW WYBRANYCH MAŁYCH PORTÓW I PRZYSTANI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO (GRUNTY W GRANICACH MAŁYCH PORTÓW I PRZYSTANI MORSKICH).	40
TABELA 7. STRUKTURA WŁASNOŚCIOWA GRUNTÓW WYKORZYSTYWANYCH NA DZIAŁALNOŚĆ PORTOWĄ W PORCIE WE WŁADYSŁAWOWIE.	46
TABELA 8. STRUKTURA PRZYCHODÓW Z OPŁAT PORTOWYCH W ZALEŻNOŚCI OD MODELU ZARZĄDZANIA PORTEM MORSKIM.	48
TABELA 9. WIELKOŚĆ WPŁYWÓW Z OPŁAT PORTOWYCH W WYBRANYCH PORTACH I PRZYSTANIACH MORSKICH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO DO URZĘDÓW MORSKICH W LATACH 2006 – 2008 (zł).	48
TABELA 10. PRZYCHODY URZĘDU MORSKIEGO W SŁUPSKU Z TYTUŁU DZIERŻAWY TERENÓW PORTOWYCH (zł).	49
TABELA 11. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA INFRASTRUKTURY W PORTACH I PRZYSTANIACH MORSKICH.	50
TABELA 12. KOSZTY UTRZYMANIA INFRASTRUKTURY PORTOWEJ WYBRANYCH MAŁYCH PORTÓW WOJ. POMORSKIEGO (zł).	50
TABELA 13. KOSZTY UTRZYMANIA INFRASTRUKTURY ZAPEWNIAJĄCEJ DOSTĘP DO PORTÓW, PRACE CZERPALNO – REFULACYJNE (zł).	51
TABELA 14. RÓŻNICA POMIĘDZY PRZYCHODAMI I KOSZTAMI ZWIĄZANYMI Z INFRASTRUKTURĄ PORTOWĄ I TERENAMI PORTOWYMI W WYBRANYCH PORTACH WOJ. POMORSKIEGO.	51
TABELA 15. PODMIOTY GOSPODARKI NARODOWEJ W WYBRANYCH POWIATACH WOJ. POMORSKIEGO W PRZELICZENIU NA 1000 MIESZKAŃCÓW.....	55
TABELA 16. OBSZARY NATURA 2000 W NADMORSKICH REJONACH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.	63
TABELA 17. POWIERZCHNIA, POPULACJA ORAZ GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA WYBRANYCH OBSZARÓW WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO (2007 ROK).	68
TABELA 18. POLSKI HANDEL ZAGRANICZNY I JEGO OBSŁUGA DROGĄ MORSKĄ W LATACH 2004 – 2008 (MLN TON).....	71
TABELA 19. PODSTAWOWE PARAMETRY PORTÓW MORSKICH W GDAŃSKU I GDYNI.....	75
TABELA 20. RUCH STATKÓW W WYBRANYCH MAŁYCH PORTACH I PRZYSTANIACH MORSKICH WOJ. POMORSKIEGO (LICZBA ZAWINIĘĆ).....	86
TABELA 21. SIEĆ „TRAMWAJÓW WODNYCH” FUNKCJONUJĄCA W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM.	87
TABELA 22. OBROTY ŁADUNKOWE MAŁYCH PORTÓW WOJ. POMORSKIEGO (TYS. TON)	88
TABELA 23. POŁOWY RYB ORAZ ORGANIZMÓW MORSKICH PRZEZ POLSKIE STATKI W LATACH 2004 – 2008 (TYS. TON).	89
TABELA 24. DOPUSZCZALNE POŁOWY RYB DLA POLSKI W LATACH 2006 – 2009 (TON).	90
TABELA 25. ZMIANY W LICZEBNOŚCI FLOTY RYBACKIEJ W POLSCE I WOJ. POMORSKIM W LATACH 2004 – 2008 (SZT.).....	90
TABELA 26. ZAMIARY WŁAŚCICIELI KUTRÓW RYBACKICH CO DO TRWAŁEGO ICH WYCOFANIA Z EKSPLOATACJI.....	91
TABELA 27. FLOTA RYBACKA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO W 2007 ROKU.....	92
TABELA 28. PRODUKCJA WYROBÓW SEKTORA RYBNEGO W POLSCE (TON).	94
TABELA 29. ZAKŁADY PRZETWÓRSTWA RYBNEGO W MAŁYCH PORTACH I PRZYSTANIACH WOJ. POMORSKIEGO.	95
TABELA 30. RYBY ORAZ ORGANIZMY MORSKIE W POLSKIM HANDLU ZAGRANICZNYM (TYS. TON).....	96
TABELA 31. CHARAKTERYSTYKA SEKTORA TURYSTYCZNEGO W REGIONACH LOKALIZACJI MAŁYCH PORTÓW I PRZYSTANI MORSKICH WOJ. POMORSKIEGO (2007 ROK).	103
TABELA 32. AKTUALNA SYTUACJA ORAZ PROJEKTY ROZWOJOWE MARIN JACHTOWYCH W WYBRANYCH MAŁYCH PORTACH I PRZYSTANIACH MORSKICH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.	105
TABELA 33. NAJWAŻNIEJSZE MARINY JACHTOWE TRÓJMIASTA I ICH POJEMNOŚĆ.....	106
TABELA 34. PROGNOZA ROZWOJU RUCHU TURYSTYCZNEGO W POLSCE DO 2013 ROKU (MLN PODRÓŻY).....	106
TABELA 35. ANALIZA SWOT DLA SIECI MAŁYCH PORTÓW I PRZYSTANI MORSKICH WOJ. POMORSKIEGO – TRADYCYJNE FUNKCJE PORTOWE (TRANSPORTOWO – HANDLOWA, PRZEMYSŁOWA I RYBACKA).	113
TABELA 36. ANALIZA SWOT SIECI MARIN JACHTOWYCH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO (FUNKCJA TURYSTYCZNA I INNE).	116
TABELA 37. ZAKRES DZIAŁALNOŚCI REALIZOWANY W WYBRANYCH SSE WOJ. POMORSKIEGO.	119
TABELA 38. ANALIZA POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO WYBRANYCH MAŁYCH PORTÓW I PRZYSTANI MORSKICH WOJ. POMORSKIEGO (ZAŁĄCZNIK 3).	137
TABELA 39. OCENA MODELI ZARZĄDZANIA MAŁYMI PORTAMI I PRZYSTANIAMI MORSKIMI W POLSCE	153

Spis rysunków

RYSUNEK 1. PLAN PORTU USTKA.....	12
RYSUNEK 2. PLAN PORTU W ŁEBIE	14
RYSUNEK 3. KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA PORTU W USTCE (WARIANT OPTYMISTYCZNY).....	20
RYSUNEK 4. PLANOWANE ROZMIESZCZENIE JEDNOSTEK W PORCIE HEL.....	21
RYSUNEK 5. PORT W JASTARNI.....	22
RYSUNEK 6. ROZBUDOWA PORTU W KUŹNICY	23
RYSUNEK 7. PODZIAŁ FUNKCJI W RAMACH KONCEPCJI VIA MARINA W PORCIE W PUCKU.....	24
RYSUNEK 8. SCHEMAT ZAGOSPODAROWANIA TERENU PORTU KĄTY RYBACKIE.	25
RYSUNEK 9. PROJEKT PRZEBUDOWY I ROZBUDOWY PORTU JACHTOWEGO W KRYNICY MORSKIEJ.....	26
RYSUNEK 10. DROGI KRAJOWE I WOJEWÓDZKIE NA TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.....	27
RYSUNEK 11. PLANOWANY PRZEBIEG OBWODNICZY SŁUPSKA W CIĄGU DROGI S6.....	29
RYSUNEK 12. PROPONOWANE WARIANTY PRZEBIEGU TRASY KASZUBSKIEJ WRAZ O OBWODNICĄ ŁĘBORKA W CIĄGU DROGI S6.30	
RYSUNEK 13. ZESTAWIENIE STANU NAWIERZCHNI DRÓG KRAJOWYCH WOJ. POMORSKIEGO W 2006, ISTOTNYCH Z PUNKTU WIDZENIA FUNKCJONOWANIA MAŁYCH PORTÓW MORSKICH.	32
RYSUNEK 14. ZABIEGI WYMAGAJĄCE NATYCHMIASTOWEGO WYKONANIA NA SIECI DRÓG KRAJOWYCH WOJ. POMORSKIEGO.....	33
RYSUNEK 15. ŚREDNIODOBOWE NATĘŻENIE RUCHU NA DRODZE KRAJOWEJ NR 6 W 2005 ROKU W POJ/DOBĘ I PROGNOZA NA ROK 2020.....	34
RYSUNEK 16. SCHEMAT MODERNIZACJI LINII KOLEJOWEJ NR 213 REDA – HEL.....	36
RYSUNEK 17. STRUKTURA WŁASNOŚCI NIERUCHOMOŚCI ZLOKALIZOWANYCH W GRANICACH ANALIZOWANYCH PORTÓW I PRYZYSTANI MORSKICH.....	39
RYSUNEK 18. SIEĆ OSADNICZA I GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO (STAN NA GRUDZIEŃ 2008 ROKU).....	53
RYSUNEK 19. PODMIOTY GOSPODARKI NARODOWEJ ORAZ INSTYTUCJE OTOCZENIA I WSPIERANIA GOSPODARKI NA 1000 MIESZKAŃCÓW W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM (STAN NA GRUDZIEŃ 2007).	55
RYSUNEK 20. STRUKTURA RODZAJOWA DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ W WYBRANYCH POWIATACH WOJ. POMORSKIEGO W 2008 ROKU.	56
RYSUNEK 21. STRUKTURA OSÓB PRACUJĄCYCH W WYBRANYCH DZIAŁACH GOSPODARKI POWIATÓW NADMORSKICH W 2007 ROKU.	57
RYSUNEK 22. STRUKTURA DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ REJONÓW (GMINY I MIASTA) LOKALIZACJI MAŁYCH PORTÓW I PRYZYSTANI MORSKICH WOJ. POMORSKIEGO WEDŁUG ILOŚCI ZAREJESTROWANYCH FIRM (REGON) W 2007 ROKU.....	58
RYSUNEK 23. LOKALIZACJA PODSTREF POMORSKIEJ I SŁUPSKIEJ SSE NA TLE WOJEWÓDZTW PÓŁNOCNEJ POLSKI.....	60
RYSUNEK 24. KONCEPCJA ARCHITEKTONICZNA BUDOWY „ŻEGLARSKIEGO CENTRUM PRZYGOTOWAŃ OLIMPIJSKICH” W CETNIEWIE.	65
RYSUNEK 25. KONCEPCJA BUDOWY MARINY JACHTOWEJ W REWIE.	65
RYSUNEK 26. DYNAMIKA ZMIAN PARAMETRÓW GOSPODARCZYCH W POLSCE W LATACH 2000 – 2008.	69
RYSUNEK 27. HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI W UJĘCIU ILOŚCIOWYM W LATACH 2004-2008 (MLN TON).....	70
RYSUNEK 28. POTENCJALNE KIERUNKI INTEGRACJI ROZWIĄZAŃ W ZAKRESIE ŻEGLUGI TURYSTYCZNEJ ORAZ ŻEGLUGI KABOTAŻOWEJ BLISKIEGO ZASIĘGU.	73
RYSUNEK 29. OBSZAR I ZADANIA PROJEKTU ROZWOJU DRÓG WODNYCH DELTY WIŚŁY I ZALEWU WIŚLANEGO – PĘTLA ŻUŁAWSKA – MIĘDZYNARODOWA DROGA WODNA E-70.	79
RYSUNEK 30. POTENCJALNE OBSZARY LOKALIZACJI FARM WIATROWYCH NA POLSKICH WODACH TERYTORIALNYCH.	100
RYSUNEK 31. STRUKTURA CELÓW WYJAZDÓW TURYSTYCZNYCH POLAKÓW W 2008 ROKU.....	102
RYSUNEK 32. POTENCJAŁ ROZWOJOWY POSZCZEGÓLNYCH FUNKCJI W WYBRANYCH MAŁYCH PORTACH I PRYZYSTANIACH MORSKICH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.	130
RYSUNEK 33. POTENCJAŁ ROZWOJOWY FUNKCJI TURYSTYCZNEJ W MAŁYCH PORTACH I PRYZYSTANIACH MORSKICH WOJ. POMORSKIEGO.	131
RYSUNEK 34. RYBACTWO W MAŁYCH PORTACH I PRYZYSTANIACH MORSKICH WOJ. POMORSKIEGO.....	132
RYSUNEK 35. ROZWÓJ INNYCH FUNKCJI PORTOWYCH W SIECI MAŁYCH PORTÓW I PRYZYSTANI MORSKICH WOJ. POMORSKIEGO.	133
RYSUNEK 36. POTENCJALNE KIERUNKI ROZWOJU FUNKCJI TRANSPORTOWEJ W MAŁYCH PORTACH I PRYZYSTANIACH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.	134
RYSUNEK 37. ROZWÓJ FUNKCJI PRZEMYSŁOWEJ W MAŁYCH PORTACH I PRYZYSTANIACH MORSKICH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.	135
RYSUNEK 38. CAŁKOWITY POTENCJAŁ ROZWOJOWY WYBRANYCH MAŁYCH PORTÓW I PRYZYSTANI MORSKICH WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO (NA PODSTAWIE TABELI 38).	136

Źródła informacji

1. *Bank Danych Regionalnych GUS*. www.stat.gov.pl
2. Burnewicz J.: *Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033. Ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu*. [w:] *Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008 – 2033. Tom II*. MRR Warszawa 2008.
3. Bykowski P.J.: *Polskie przetwórstwo ryb wśród najlepszych w Europie*. PROMARE http://www.promare.pl/index.php?Itemid=41&id=725&option=com_content&task=view
4. *Diagnoza aktualnego stanu sektora rybołówstwa województwa pomorskiego*. MIR Gdynia, grudzień 2005 r.
5. Dyrektywa 2009/28/WE
6. Dyrektywa 91/493/EWG (Dz. U. WE L 286, 24.09.1991)
7. Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków.
8. Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 roku w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.
9. *Działalność gospodarcza gmin w portach morskich*, W Szczurek, Wydawnictwo Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002.
10. Dziennik Ustaw 1964/16/93 z późniejszymi zmianami.
11. Dziennik Ustaw 2005/169/1420 z późniejszymi zmianami.
12. Dziennik Ustaw 2006/227/1658 z późniejszymi zmianami.
13. Dziennik Ustaw 2009/19/100 z późniejszymi zmianami.
14. *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*. Red. naukowa L. Kuźma, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003r., str. 234-236.
15. *Ekspertycki Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*. Warszawa, grudzień 2008 r.
16. *European Economic Forecast*. Autumn 2009. EC 2009.
17. Gutkowski, M. Witoński: *Polish Offshore Grid a necessary Power transmission infrastructure as precondition of the offshore wind farm development in Polish Marine Areas*. Konferencja: „Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, Gdynia 21-22.10.2009 r.
18. *Handbook on Integrated Maritime Spatial Planning*. PlanCoast, April 2008 r.
19. http://aktualnosciturystyczne.pl/prezentacje_regionow/zachodniopomorski-szlak-zeglarski-projekt-na-wielka-skale
20. http://arenarchitects.com/pl/portfolio/projekty_zrealizowane/zeglarskie-centrum-przygotowanie-olimpijskich_17
21. <http://bip.umgd.gov.pl/pium/przetargi/podglad?id=26744>
22. http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/home/home_en.htm
23. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb/submitformatselect.do>
24. http://gazownictwo.wnp.pl/umowa-na-dostawy-gazu-Ing-z-kataru-podpisana,83596_1_0_0.html
25. http://hutnictwo.wnp.pl/stocznia-w-ustce-zwalnia-pracownikow,91498_1_0_0.html
26. <http://www.aukcja-rybna.pl/>
27. http://www.elektrownie-wiatrowe.org.pl/energetyka_wiatrowa.htm
28. <http://www.gp24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20091014/USTKA/670704441>
29. <http://www.marinapark.pl>
30. <http://www.mg.gov.pl/fundusze/POIS/Dokumenty/>

31. <http://www.mi.gov.pl/files/0/104/Strategiarozwojuportowmorskichdo2015rokupokonsultacjachspolecznych.pdf>.
32. <http://www.minrol.gov.pl/DesktopDefault.aspx?TabOrgId=1745&LangId=0>.
33. <http://www.poig.com.pl/bazaWiedzy/innowacyjnosc-definicja.html>
http://www.rp.pl/artykul/55714,371405_Wspolpraca_musi_byc_oparta_na_jasnym_regulach_.html.
34. http://www.rp.pl/artykul/73891,393644_Atomowe_plany_PGE.html
35. <http://www.seatowersgdynia.pl>
36. <http://www.shortsea.pl/>
37. <http://www.sse.slupsk.pl/>
38. <http://www.strefa.gda.pl/index.php?n=247>
39. <http://www.szkuener.pl/index.php>
40. [http://www.ukie.gov.pl/HLP/files.nsf/0/908A60C68E59A839C1257266004B4D07/\\$file/SRKRM.pdf?Open](http://www.ukie.gov.pl/HLP/files.nsf/0/908A60C68E59A839C1257266004B4D07/$file/SRKRM.pdf?Open).
41. <http://www.umgdy.gov.pl/pium/fundusze/podglad?kod=p915pdddu2.z87m0xddu1>
42. <http://www.ustka.pl/new/index.php?fm=resident&fp=szukanie>
43. <http://www.wielkieodliczanie.pl/zegar.htm>
44. <http://www.zegluga.pl>
45. Ignatowicz J., glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 13 lutego 1981 roku, sygn. akt: III CZP 72/80, OSPIKA 1982, nr 11, poz. 185.
46. Ignatowicz J., K. Stefaniuk, Prawo rzeczowe, 2006, s. 184; odmienny pogląd wypowiedział Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 08 lipca 1966 roku, sygn akt: III CZP 43/66, OSNC 1966, nr 12, poz. 211, który został poddany uzasadnionej krytyce (w glosach J. Winiarza, OSPIKA 1967, nr 7-8, poz. 184; A. Kopfta, NP 1967, nr 6, s. 831).
47. Informacja: Urząd Morski w Słupsku
48. Informacje: Urząd Gminy Sztutowo
49. Informacje: Urząd Morski w Gdyni.
50. Kamiński W.: Rola Aukcji Rybnej w Ustce i polskich Lokalnych Centrów Pierwszej Sprzedaży Ryb w procesie wyeliminowania połowów NNN. <http://baltyk.org.pl>
51. *Kodeks cywilny*.
52. *Koncepcja rozbudowy wejścia do portu Elbląg*. Urząd Morski w Gdyni, www.umgdy.gov.pl
53. *Małe porty polskiego wybrzeża. Uwarunkowania i perspektywy ich rozwoju*. Red. A.S. Grzelakowski, K. Krośnicka. Wyd. AM w Gdyni, Gdynia 2007 r., s. 14.
54. Marina Park (www.marinapark.pl)
55. Mazurkiewicz B.: *Morskie Budowle Hydrotechniczne. Wyd. IV*. Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2006 r.
56. Michalski L.: Stan infrastruktury drogowej w województwie pomorskim i pożądane kierunki jej rozwoju. Politechnika Gdańska, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, Katedra Inżynierii Drogowej.
57. Neider j. *Polskie porty morskie*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008r., str. 120-125.
58. *Obroty handlu zagranicznego ogółem i według krajów (I-XII 2008 r. wyniki ostateczne)*. GUS 2009.
59. *Partnerstwo publiczno–prywatne. Nowa forma realizacji zadań publicznych*, B. P. Korbus, M. Strawieński, Wydawnictwo Lexis Nexis, Warszawa 2009, str. 342-348.
60. *Pilotażowy projekt planu zagospodarowania przestrzennego zachodniej części Zatoki Gdańskiej*. IM Gdańsk 2008 r.
61. *Plan Rozwoju Portu w Helu z dnia 10 marca 2009 roku*.

62. Plan rozwoju portu w Helu. ZPM Hel KOGA Sp. z o.o. (www.porthel.home.pl)
63. *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego. Projekt zmiany*. Gdańsk, sierpień 2009 r.
64. *Polityka Energetyczna Polski do 2025 r.* Ministerstwo Gospodarki i Pracy 4.01.2005 r.
65. *Prawo gospodarcze publiczne*, K. Strzyczkowski, Wydawnictwo Lexis Nexis, Warszawa 2008r., str. 302-304.
66. *Prawo w portach morskich*, Z. Brodecki, M. Gąsiewski, P. Lewandowski, R. Młyński, W. Szczurek, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 1998r., str. 38-41.
67. Prezentacja koncepcji architektonicznej przygotowanej przez firmę Aren Architects (www.aren-architects.com) miała miejsce 11.09.2009 roku.
68. *Produkcja wyrobów przemysłowych w 2008 roku*. GUS Warszawa 2009 r.
69. *Prognoza ludności na lata 2008 – 2035*. GUS Warszawa 2009.
70. *Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka na lata 2007-2013*.
71. *Program rozwoju Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego w zakresie turystycznego ich wykorzystania*.
72. *Projekt Pętla Żuławska – Rozwój Turystyki Wodnej*. Gdańsk 2008.
73. *Protokół KOPI z wyborem wariantów drogi ekspresowej S6*. http://www.gddkia.gov.pl/article/oddzialy/gddkia_gdansk/article.php/, 21.10.2009.
74. *Raport o stanie technicznym dróg krajowych województwa pomorskiego w roku 2006*. GDDKiA o. Gdańsk, styczeń 2007.
75. *Regionalna strategia energetyki ze szczególnym uwzględnieniem źródeł odnawialnych*. UMWP, sierpień 2006 r.
76. *Regionalna Strategia Innowacji dla Województwa Pomorskiego*. Gdańsk, grudzień 2004 r.
77. *Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007 – 2020*. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2008.
78. Ruciński M.: *Nowa Wspólna Polityka Rybacka: Zielona Księga Komisji Europejskiej – początek ogólnoeuropejskiej debaty*. „Wiadomości Rybackie” Nr 5-6 (169), Maj-Czerwiec 2009 r.
79. *Strategia Rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie*. 20.10.2009 r., PPIUR „Szkuner” Sp. z o.o. (22.10.2009).
80. *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego*. Lipiec 2005 r.
81. Szeffler K., K. Furmańczyk: *Zagospodarowanie i przestrzenne aspekty rozwoju strefy przybrzeżnej Bałtyku*. „Ekspertyzy do Koncepcji przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2033.” Tom IV, MRR Warszawa 2008 r.
82. Szudrowicz, A. Wójcik: *Jastarnia – kolebka polskiego żeglarstwa morskiego – rys historyczny*. Seminarium naukowe „70 lat portu w Jastarni”, Gdańsk 17.03.2000 r., s. 60.
83. Tekst jednolity – Dziennik Ustaw 1994/124/607 z późniejszymi zmianami.
84. Tekst jednolity – Dziennik Ustaw 1997/78/483 z późniejszymi zmianami.
85. Tekst jednolity – Dziennik Ustaw 1997/9/43 z późniejszymi zmianami,
86. Tekst jednolity – Dziennik Ustaw 2000/94/1037 z późniejszymi zmianami.
87. Tekst jednolity – Dziennik Ustaw 2004/261/2603 z późniejszymi zmianami.
88. *Ustawa o partnerstwie publiczno-prywatnym*.
89. *Ustawa o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 roku wraz z późniejszymi zmianami*. Dz.U. Nr 110 z 2002 r., poz. 967.
90. *Ustawa z dnia 08 marca 1990 roku o samorządzie gminnym*, tekst jednolity Dziennik Ustaw 1996/13/74 z późniejszymi zmianami.
91. *Ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 roku o komercjalizacji i prywatyzacji*, Dziennik Ustaw 2002/171/1397 z późniejszymi zmianami.

92. *Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa*, Dziennik Ustaw 2001/142/1590 z późniejszymi zmianami.
93. www.baltyckie.com.pl
94. www.ustkaapartamenty.pl
95. *Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju*. RCSS Warszawa, październik 2005 r.
96. Zaucha J.: *Prezentacja wątków morskich ujętych w KPZK – koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju*. Konferencja: „Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, Gdynia 21-22.10.2009 r.

Załącznik 1. Dokumenty źródłowe powołujące porty i przystanie morskie woj. pomorskiego

Nr.	Port/przystań	Dokument
1	Port Ustka	<i>Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 17 listopada 2005 roku w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Ustce od strony lądu. (Dz.U.05.233.1990)</i>
2	Port Rowy	<i>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 grudnia 2004 roku w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Rowach od strony lądu. (Dz.U.04.237.2709)</i>
3	Port Łeba	<i>Rozporządzenie Ministra – Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z dnia 24 czerwca 1983 roku w sprawie ustalenia granicy terytorialnej portu morskiego w Łebie. (Dz.U.83.36.167)</i>
4	Port Władysławowo	<i>Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 6 lipca 2007 roku w sprawie ustalenia granicy portu morskiego we Władysławowie od strony morza, redy i lądu. (Dz.U.07.134.942)</i>
5	Port Hel	<i>Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 5 czerwca 1957 roku w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu rybackiego Hel. (Dz.U.57.37.159)</i>
6	Port Jastarnia	<i>Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 czerwca 2000 roku w sprawie ustalenia granicy od strony lądu portu morskiego w Jastarni. (Dz.U.00.52.628)</i>
7	Przystań Kuźnica	<i>Zarządzenie Nr 3 Naczelnego Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 23 września 1991 roku w sprawie ustalenia granic lądowych dla morskich przystani rybackich położonych w obrębie pasa technicznego zarządzanego przez Urząd Morski w Gdyni.</i>
8	Port Puck	<i>Rozporządzenie Ministra Transportu i gospodarki Morskiej z dnia 11 stycznia 1999 roku w sprawie ustalenia granicy od strony lądu portu morskiego w Pucku. (Dz.U.99.7.65)</i>
9	Port Kąty Rybackie	<i>Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 22 stycznia 2007 roku w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Kątach Rybackich od strony lądu. (Dz.U.07.101.680)</i>
10	Port Krynica Morska (Łysica)	<i>Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 18 lutego 1957 roku w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu rybackiego w Łysicy. (Dz.U.57.12.71)</i>
11	Przystań Nowa Karczma (basen III – Krynica Morska)	<i>Zarządzenie Nr 8 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 23 maja 2006 roku w sprawie określenia granicy lądowej dla morskiej przystani w Krynicy Morskiej – basen III – Nowa Karczma.</i>
12	Przystań „Marina Gdynia”	<i>Zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Nr 24 z dnia 10 listopada 2005r. w sprawie określenia granicy dla przystani morskiej "Marina Gdynia".</i>
13	Przystań „Molo” Sopot	<i>Zarządzenie Nr 18 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 10 sierpnia 2005r. w sprawie określenia granicy dla morskiej przystani "Molo" w Sopocie</i>
12	Pozostałe przystanie	<i>Zarządzenie Nr 3 Naczelnego Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 23 września 1991 roku w sprawie ustalenia granic lądowych dla morskich przystani rybackich położonych w obrębie pasa technicznego zarządzanego przez Urząd Morski w Gdyni. (Piaski, Krynica Morska, Kąty Rybackie, Stegna, Jantar, Jelitkowo, Sopot, Orłowo, Oksywie, Obłuże, Mechelinki, Rewa, Ostonino, Swarzewo, Chłapowo, Karwia, Dębki, Chałupy, Kuźnica, Jastarnia.</i>

Załącznik 2. Harmonogram konsultacji

LP.	DATA	MIEJSCE	OSOBY	STANOWISKO
1	26.08.2009	Urząd Morski w Gdyni	Anna Stelamszyk-Świerczyńska	Dyrektor Techniczny
2	9.09.2009	UMWP, Departament Środowiska, Rolnictwa i Zasobów Naturalnych	Piotr Fijas	Zastępca dyrektora
3	10.09.2009	UMWP, Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego	Feliks Pankau	Zastępca dyrektora
4	11.09.2009	Urząd Miasta Puck	Zdzisław Jaroni	Wice Burmistrz
			Joanna Kosińska	Sekretarz miasta
5	17.09.2009	UMWP, Departament Rozwoju Dróg Wodnych	Rafał Wasil	
			Mirosław Rybczyński	
6	18.09.2009	UMWP, Departament Turystyki	Marta Chełkowska	Dyrektor
			Wojciech Kreft	Dyrektor, PROT
7	18.09.2009	Urząd Miasta Jastarnia	Tyberiusz Narkowicz	Burmistrz
		Miejski Zarząd Portu Jastarnia	Marian Kroll	Kierownik Portu
8	28.09.2009	Starostwo Powiatowe w Łęborku	Ryszard Wenda	Starosta
			Wiktor Tyburski	Zastępca Starosty
			Katarzyna Dampa	Starostwo Łębork
			Dariusz Buczak	Starostwo Łębork
			Jan Kuziel	Przewodniczący RM Łeba
			Ireneusz Jarosławski	Prezes - Port Jachtowy w Łebie
9	28.09.2009	Urząd Miasta Ustka	Marek Kurowski	Zastępca Burmistrza
			Jarosław Teodorowicz	Naczelnik Wydziału Rozwoju Lokalnego i Integracji Europejskiej
			Barbara Warsińska	UM Ustka - Wydział Gospodarki Przestrzennej
10	30.09.2009	Starostwo Powiatowe w Słupsku	Sławomir Ziemanowicz	Starosta
			Marek Biernacki	Radny Sejmiku W. Pomorskiego
			Hanna Pela	Urząd Miasta Ustka
11	30.09.2009	Port Jachtowy w Łebie	Ireneusz Jarosławski	Prezes Portu
12	1.10.2009	Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim	Roman Pawłowski	Zastępca Wójta Gminy Stegna
			Bartosz Nowak	Urząd Gminy Sztutowo
			Tomasz Rusinowicz	Starostwo Nowodworskie
13	6.10.2009	Urząd Miejski Władysławowo	Jacek Świdziński	Zastępca Burmistrza Miasta Władysławowa
			Stefan Kleina	Przewodniczący RM Władysławowo
		Urząd Miasta Hel	Jarosław Pałkowski	Zastępca Burmistrza Helu
14	12.10.2009	Starostwo Powiatowe w Pucku	Wojciech Dettlaff	Starosta Pucki
			Janusz Łęgowski	Sekretarz Starostwa
15	12.10.2009	Urząd Gminy Krokowa	Jarosław Biały	Zastępca Wójta
			Krzysztof Obszyński	Inspektor ds. turystyki
16	12.10.2009	PPIUR Szkuner Sp z o.o.	Romualda Białkowska	Prezes Zarządu
17	22.10.2009	Urząd Miasta Krynica Morska	Adam Ostrowski	Burmistrz
			Angelika Myrta	Specjalista ds. funduszy UE
18	4.11.2009	Urząd Morski w Gdyni	Jolanta Fjutowska	Inspektorat Zagospodarowania i Zabudowy

Załącznik 3. Analiza potencjału rozwojowego

PORT/PRZYSTAŃ	transport - ładunki	transport - pasażerowie	transport - pasażersko - samochodowy	przemysł – przemysł stoczniowy	przemysł – przetwórstwo rybne	przemysł – inna działalność przemysłowa	rybactwo - połowy kutrowe	rybactwo - połowy łodziowe	rybactwo - handel	turystyka - wodna aktywna	turystyka - łądowa	turystyka - wodna sportowa	mieszkalnictwo	handel	usługi hotelarsko - konferencyjne	Funkcja przetadunkowa	Funkcja przemysłowa	Funkcja rybacka	Funkcje turystyczna	Inne funkcje	POTENCJAŁ PORTÓW	PORT/PRZYSTAŃ
Ustka	2	0	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1	3	3	5	4	3	18	Ustka
Rowy	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	3	Rowy
Łeba	0	0	0	1	1	1	1	1	0	2	2	2	1	1	1	0	3	2	6	3	14	Łeba
Władysławowo	2	0	0	2	2	1	2	1	2	1	1	0	0	0	0	2	5	5	2	0	14	Władysławowo
Hel	0	2	2	0	1	0	2	0	1	2	2	1	2	1	2	4	1	3	5	5	18	Hel
Jastarnia	0	2	2	1	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	4	1	2	2	1	10	Jastarnia
Kuźnica	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	Kuźnica
Puck	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	2	1	1	2	0	0	1	6	4	11	Puck
Kąty Rybackie	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	3	Kąty Rybackie
Krynica Morska	0	1	1	0	0	0	0	1	1	2	2	1	1	1	1	2	0	2	5	3	12	Krynica Morska
Nowa Karczma	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	3	Nowa Karczma
	4	5	6	5	6	3	8	10	6	14	14	7	6	5	8	15	14	24	35	19	POTENCJAŁ FUNKCJI	