

Warunki prowadzenia działalności gospodarczej w małych portach morskich w Polsce

Wstęp

Małe porty morskie są wielofunkcyjnymi strukturami gospodarczymi, w których realizowana jest działalność rybacka, rekreacyjno-sportowa, a w największych także transportowa. Dla gmin portowych, w granicach których są zlokalizowane, stanowią jeden z najważniejszych czynników stymulujących ich rozwój gospodarczy [Miszczyk, 1999, s. 67, 70, 74]. Generują dochód oraz zapewniają miejsca pracy [Szczurek, 2002, s. 116]. Przy tym, małe struktury portowe, położone są w obszarach o ponadprzeciętnej stopie bezrobocia, co dodatkowo podnosi ich znaczenie gospodarcze.

Podstawowym warunkiem wykorzystania szans jakie niosą ze sobą małe porty morskie, jest odpowiednia jakość usług portowych. Świadczone są one przez podmioty portowe na rzecz użytkowników. Jakość usług wykazuje jednak duże zróżnicowanie, zarówno w samych portach, jak i między nimi. Wpływ na to wywiera wiele czynników. Jednym z najważniejszych z nich jest struktura własności małych portów morskich [Grzelakowski, Krośnicka, 2005, s. 18-21]. Są one użytkowane przez wiele podmiotów, którym przyświecają różne przesłanki prowadzenia działalności gospodarczej.

Dotychczasowe badania nad funkcjonowaniem małych portów morskich, szczególnie dotyczące warunków prowadzenia w nich działalności gospodarczej, są niekompletne i wymagają uzupełnienia. Jest to tym ważniejszy problem, iż proces zmian własnościowych, nie został zakończony. Stąd niezwykle ważne wydaje się wskazanie jego właściwego kierunku.

Głównym celem artykułu jest ukazanie wpływu własności na warunki prowadzenia działalności gospodarczej w małych portach morskich.

* Dr, Katedra Marketingu, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Wydział Ekonomiczny, piotr.nowaczyk@zut.edu.pl, ul. Żołnierska 47, 71-210 Szczecin, (091) 449-69-06

Zakres terytorialny artykułu obejmuje dziesięć małych portów morskich¹, tj.: Stepnice, Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo, Ustkę, Łebę, Władysławowo, Jastarnie, Hel oraz Nową Pasłękę. Reprezentują każdy odcinek polskiego wybrzeża Morza Bałtyckiego. Warunki prowadzenia działalności gospodarczej w wymienionych portach, wykazywały duże zróżnicowanie.

Jeżeli chodzi o zakres czasowy, to obejmuje on lata 1997-2011. W 1997 roku zaczęły wchodzić w życie zapisy ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich [Dz. U. Nr 9, poz. 44, z późn. zm.]. Zapoczątkowała one okres, niezwykle ważnych dla małych portów morskich, zmian własnościowych.

Praca bazuje na literaturze przedmiotu oraz na materiałach zgromadzonych w latach 2005-2011. W tym okresie zostały przeprowadzone liczne badania. Badanymi podmiotami były: Urzędy Morskie², struktury komunalne (spółki komunalne, jednostki samorządu terytorialnego), przedsiębiorstwa portowe³ oraz osoby fizyczne (podmioty prywatne, żeglarze, armatorzy jednostek pasażerskich oraz statków handlowych).

1. Struktura własności infrastruktury w badanych małych portach morskich

Dane zawarte w tablicy 1 wskazują, iż w 2011 roku największą część infrastruktury stanowiła własność podmiotów komunalnych - 12959,40 m jej długości, co stanowiło 62,89% łącznej jej wielkości w badanych małych portach morskich. We władaniu podmiotów państwowych znajdowało się 4794,40 m długości infrastruktury, co stanowiło

¹ Pominięto natomiast największe porty morskie, tj. Szczecin, Świnoujście, Gdynie i Gdańsk, ze względu na ich większe – krajowe, oddziaływanie gospodarcze. Są one zaliczane do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Ich funkcjonowanie jest ściśle regulowane przez ustawę portową, które poświęca im główną uwagę. Ponadto, problemy związane z prowadzeniem działalności gospodarczej w wymienionych portach, są lepiej zbadane. Do badań nie przyjęto także najmniejszych struktur – mniejszych portów oraz przystani morskich. Ich wpływ na gospodarkę regionu jest ograniczony. Przy tym, jakość świadczonych w nich usług, będąca pochodną stosunków własnościowych, wykazuje mniejsze zróżnicowanie. Wobec czego charakteryzuje ich ograniczona reprezentatywność badawcza.

² Urzędy Morskie - stanowią terenowe jednostki centralnej administracji morskiej. Zarządzają terenami portowymi, będącymi własnością państwową.

³ Przedsiębiorstwa portowe - podmioty zarządzające terenami portowymi stanowiącymi mienie państwa. W odróżnieniu od Urzędów Morskich, nie tylko zarządzają terenami portowymi, ale również prowadzą na nich działalność gospodarczą.

23,26% jej łącznej wielkości. Najmniejszy udział we własności infrastruktury miały podmioty prywatne - 2854,55 m długości, co odpowiadało 13,85% łącznej jej wielkości.

W 2011 roku w porównaniu z 1997 rokiem, nastąpiła zmiana struktury własności infrastruktury. Największe zmiany zaszły w stosunku do własności komunalnej. Jej udział zwiększył się o 11 739,70 m, co odpowiadało 962,51% jej przyrostowi. Jednocześnie zmniejszeniu uległa własność państwowa, odpowiednio o 11 003,25 m i 69,66%. Najmniejsze zmiany zaszły jeśli chodzi o własność prywatną. Zmniejszyła się ona o 736,45 m, co odpowiadało 20,51%.

Portami w których zwiększył się udział własności komunalnej były: Kołobrzeg (1999)⁴, Darłowo (1999), Dziwnów (2010), Ustka (2010) oraz Hel (2010). Natomiast port we Władysławowie (2011) został przejęty przez powiat pucki. Samorzady w tych portach przejęły nieodpłatnie tereny portowe, a wraz z nimi zarządzanie portami od Urzędów Morskich (Kołobrzeg, Darłowo, Dziwnów, Ustka), bądź przedsiębiorstw portowych (Hel, Władysławowo)⁵. W portach tych państwo kontrolowało znaczną część terenów portowych, bądź niemal całe porty. Przejęcie ich przez gminy, oznaczało zmniejszenie własności państwowej. Było to jednoznaczne, ze zwiększeniem się własności komunalnej. Jej duży wzrost wynikał także z jej niewielkiej wielkości w roku 1997.

Portami w których zmniejszył się udział własności prywatnej, były Kołobrzeg oraz Darłowo. Było to konsekwencją odpłatnego nabywania terenów portowych, przez podmioty komunalne (gminy oraz komunalne podmioty zarządzające portami). Korzystały one w tym celu z prawa pierwokupu, które zostało im zagwarantowane przez ustawę portową. Z drugiej strony, w żadnym porcie nie zwiększył się udział własności prywatnej.

⁴ W nawiasach podano rok w którym nastąpiła komunalizacja portów.

⁵ Porty na Helu oraz we Władysławowie były zarządzane przez dotychczasowe podmioty – przedsiębiorstwa portowe. Choć, jak zostało zaznaczone, zostały one przejęte przez samorzady. Mogą one w przyszłości zmienić system zarządzania portami.

Tablica 1. Struktura własności infrastruktury w badanych małych portach morskich w roku 1997 oraz 2011

Port	Własność infrastruktury									
	1997			2011				Zmiana 2011/1997 (%)		
	Państwowa	Komunalna	Prywatna	Państwowa	Komunalna	Prywatna	Ogółem	Państwowa	Komunalna	Prywatna
Kołobrzeg	2665 65	0 0	1400 34	579 14	2285 56	1200 29	4066 100	-78	wzrost do 56,22%	-14
Darłowo	3093 71	0 0	1294 29	180 4	3450 79	757 17	4387 100	-94	Wzrost do 78,64%	-42
Stepnica	0 0	494 100	0 0	0 0	495 100	0 0	495 100	0	0,00	0
Dziwnów	692 100	0 0	0 0	0 0	692 100	0 0	692 100	-100	0,00	+100
Ustka	1904 69	95 3	732 27	511 19	1488 54	732 27	2731 100	-73	+1565,89	0
Łeba	2492 76	621 19	165 5	24912 76	621 19	165 5	3279 100	0	0,00	0
Jastarnia	742 100	0 0	0 0	742 100	0 0	0 0	742 100	0	0,00	0
Nowa Pasłęka	290 0	0 0	0 0	290 0	0 0	0 0	290 100	0	0,00	0
Władysławowo	1977 100	0 0	0 0	0 0	1977 100	0 0	1977 100	-100	Wzrost do 100%	0
Hel	1943 100	0 0	0 0	0 0	1943 100	0 0	1943 100	-100	Wzrost do 100%	0
Ogółem	15797 77	1220 6	3591 17	4794 23	12959 63	2855 14	20608 100	-70	963	-21

Objaśnienie: górna wartość w poszczególnych komórkach podana w metrach, dolna wartość w %.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: Urzędu Morskiego w Szczecinie, Urzędu Gminy w Stepnicy, ZPM w Kołobrzegu, ZPM w Darłowie, Urzędu Powiatowego w Sławnie, kapitanatu portu w Ustce, Urzędu Miasta w Łebie, bosmanatu portu w Jastarni, kapitanatu portu w Elblągu, Urzędu Powiatowego w Pucku, „Szkunera” Sp. z o. o., „Kogi” Sp. z o. o.

2. Ocena jakości usług świadczonych przez podmioty portowe w badanych małych portach morskich

W tablicy 2 zostały zawarte informacje dotyczące dostępności infrastruktury portowej oraz realizacji pozostałych zadań przez podmioty portowe w latach 1997-2011.

Jeśli chodzi o dostępność ekonomiczną infrastruktury, to najniższy poziom cen za jej użytkowanie, wyznaczały Urzędy Morskie⁶. Jako terenowe jednostki administracji morskiej, prowadziły działalność w formie jednostek budżetowych. Ich budżet był niezależny od wielkości uzyskiwanych przychodów. W związku z czym, mogły sobie pozwolić na korzystną dla użytkowników politykę cenową. Wyższy poziom cen za możliwość korzystania z usług portowych, wyznaczały podmioty komunalne oraz przedsiębiorstwa portowe. W większości funkcjonowały one w formie spółek handlowych. W związku z czym musiały w bardziej racjonalny sposób kalkulować ceny. Natomiast najwyższy poziom cen wyznaczały podmioty prywatne. Szczególnie w portach, w których brakowało wystarczającej ilości infrastruktury na bazie której świadczone usługi⁷ [Narkowicz, 2001]. Celem podmiotów prywatnych była maksymalizacja zysku, więc użytkownicy za możliwość korzystania z usług, musieli uiszczać najwyższe stawki.

Infrastruktura portowa będąca we władaniu Urzędów Morskich, podmiotów komunalnych oraz podmiotów prywatnych, znajdowała się w zróżnicowanym stanie technicznym. Najlepiej pod tym względem wyglądała infrastruktura będąca we władaniu przedsiębiorstw portowych. Jeśli chodzi o modernizację infrastruktury, to inwestycje o największej wartości zrealizowały podmioty komunalne, następnie Urzędy

⁶ Forma organizacyjno-prawna, nie dopingowała Urzędów Morskich do działalności profektywnościowej. Ustalały one zbyt niski poziom opłat za użytkowanie infrastruktury i gruntów portowych oraz z opóźnieniem egzekwowały zaległe zobowiązania, [Działalność administracji publicznej..., 1997].

⁷ Portem, w którym brakowało infrastruktury była Ustka, ale okresowo także Kołobrzeg oraz Darłowo. Dla przykładu, w porcie uesteckim jeden z prywatnych właścicieli nabrzeża podniósł cenę za możliwość postoju statków rybackich o 300%, a o 50% tylko tym armatorom, którzy byli skłonni sprzedawać mu ryby za odpowiednio niską cenę. Innym armatorom rybackim wymówił dzierżawę nabrzeża. Z tego też względu jednostki rybackie musiały cumować w innych częściach portu, głównie przy nabrzeżach Urzędu Morskiego w Słupsku. Skutkowało to nadmiernym zagęszczeniem jednostek i w rezultacie negatywnie wpływało na ich bezpieczeństwo.

Morskie [Branch, 1986, s. 118].⁸ Najmniejszą ilość środków na unowocześnienie portów przeznaczyły przedsiębiorstwa portowe. Żadnej inwestycji nie zrealizowały podmioty prywatne⁹[Nowaczyk, 2012, s. 53-55]. Wynikało to z faktu, iż część z nich zainteresowana była wyłącznie krótkookresowymi zyskami, bez ponoszenia jakichkolwiek nakładów. Ponadto, ich bierność inwestycyjna była także spowodowana mniej atrakcyjnymi możliwościami pozyskiwania środków z programów unijnych – głównego źródła finansowania inwestycji w małych portach morskich.

Tablica 2 Dostępność infrastruktury portowej oraz realizacja pozostałych zadań przez podmioty portowe w latach 1997-2011

Podmioty portowe	Dostępność infrastruktury			Pozostałe zadania		
	Ekonomiczna	Techniczna	Prawna	Popr. dostęp. portu	Planowanie rozw. portu	Pozyskiwanie terenów portowych
Urzędy Morskie	najniższy poziom cen	zróżnicowany stan tech.	nieograniczona	nie realizowana	nie realizowane	nie realizowane
Podmioty komun.	umiarkowany poziom cen	zróżnicowany stan tech.	nieograniczona	realizowana	realizowane	realizowane
Przedsiębiorstwa portowe	umiarkowany poziom cen	dobry stan tech.	nieograniczona	nie realizowana	realizowane częściowo	nie realizowane
Podmioty prywatne	najwyższy poziom cen	zróżnicowany stan tech.	ograniczona	nie realizowana	nie realizowane	nie realizowane

Źródło: Opracowanie własne.

⁸ Także porty europejskie finansowane są przez różne podmioty. W przypadku, gdy podmiot zarządzający nie jest w stanie udźwignąć ciężaru inwestycji, jest ona dofinansowywana ze środków publicznych.

⁹ W okresie badawczym podmioty komunalne zrealizowały inwestycje o wartości 162 057 tys. zł, co stanowiło 71,62% łącznych nakładów inwestycyjnych w badanych portach. Nakłady inwestycyjne Urzędów Morskich wyniosły 56 641 tys. zł/25,03%. Z kolei przedsiębiorstwa portowe przeznaczyły na inwestycje 7 577 tys. zł/3,35%.

W przypadku dostępności prawnej, infrastruktura znajdująca się we władaniu Urzędów Morskich, podmiotów komunalnych oraz przedsiębiorstw portowych, z reguły wykazywała cechy dobra publicznego. Była ona ogólnodostępna na równych warunkach dla wszystkich użytkowników¹⁰ [Brzozowska, 2006, s. 91-92], [Misztal, Szwankowski, 2001, s. 122]. Spełniała przy tym funkcje typowo portowe. Natomiast infrastruktura będąca własnością prywatną, nie zawsze była dostępna dla użytkowników portowych. Przy tym mogła być ona wykorzystywana do prowadzenia działalności nie związanej z pierwotnym jej przeznaczeniem¹¹ [Zieziula, Nowaczyk, 2011, s. 63-72].

Podmioty portowe w zróżnicowanym stopniu realizowały pozostałe zadania. Tylko jednostki komunalne, wychodząc naprzeciw potrzebom użytkowników, pozyskiwały tereny portowe, planowały rozwój portów oraz poprawiały dostęp do nich od strony lądu. W okresie badawczym podmioty komunalne, pozyskały znaczną część terenów portowych (zobacz tablica 1). Przy tym, będąc autentycznymi gospodarzami portów, dostosowywały pełnione przez nie funkcje do potrzeb użytkowników. Inwestowały także w infrastrukturę poprawiającą dostęp do portów, która to stanowiła ich własność. Urzędy Morskie nie realizowały powyższych zadań, ze względu iż nie wchodziły one w zakres ich ustawowych kompetencji [Salomon, 2005, s. 95-97]. Z kolei przedsiębiorstwa portowe nie pozyskiwały terenów portowych, ponieważ nie było takiej potrzeby. Nie były także w stanie poprawić dostępu do portów, ponieważ tereny od strony lądu, nie stanowiły ich własności. Przy tym, nie zawsze dostosowywały pełnione przez infrastrukturę funkcje do potrzeb użytkowników. Z kolei podmioty prywatne, albo nie mogły (poprawa dostępności do portu) albo nie były zainteresowane (pozyskiwanie terenów portowych oraz dostosowanie pełnionych przez infrastrukturę funkcji do potrzeb użytkowników), realizowaniem omawianych zadań [Knypl, 1997, s. 282].¹²

¹⁰ Infrastruktura portowa w większości portów na świecie stanowi własność publiczną. Ze względu na swoje cechy, tj. wysoką kapitałochłonność, długi okres zwrotu poniesionych nakładów i wrażliwość na koniunkturę gospodarczą, jest mało podatna na prywatyzację.

¹¹ Zgodę na zmianę funkcji pełnionych przez infrastrukturę, wydawał Minister właściwy do spraw Skarbu Państwa. Miało to szczególnie miejsce w okresie prywatyzacji upadających przedsiębiorstw portowych w latach dziewięćdziesiątych.

¹² Także małe porty w krajach europejskich zarządzane są przez różne podmioty. Jeśli chodzi o podmioty prywatne, to zazwyczaj dzierżawią one tereny portowe od podmio-

3. Przyczyny zmian własnościowych w badanych małych portach morskich

Przeprowadzone badania wykazały, że jakość świadczonych usług portowych w dużej mierze zależy od rodzaju własności. Przy tym, najlepsze warunki prowadzenia działalności gospodarczej dla użytkowników, stwarzały podmioty komunalne. Z kolei, zmiany własnościowe dokonujące się w małych portach morskich od początku lat dziewięćdziesiątych, możliwe były dzięki zmianom uwarunkowań prawnych. Struktura własności infrastruktury portowej ukształtowana w 1997 roku (zobacz tablica 1), była następstwem procesu prywatyzacji oraz komunalizacji portów. Prywatyzacja była możliwa dzięki ustawie z 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych [Dz. U. Nr 51, poz. 298, z późn. zm.]. Natomiast komunalizacja opierała się na zapisach ustaw samorządowych - ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym [Dz. U. Nr 16, poz. 95, z późn. zm.] oraz przepisach z dnia 10 maja 1990 r. wprowadzających ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych [Dz. U. Nr 32, poz. 191, z późn. zm.]. Jednakże chaos legislacyjny i brak jednego aktu prawnego regulującego funkcjonowanie portów w tym okresie, nie sprzyjał ich komunalizacji. Tylko gmina w Stepnicy zdecydowała się (w 1991 roku) na komunalizację portu. Pozostałe gminy oczekiwały na wejście w życie fundamentalnego aktu prawnego regulującego funkcjonowanie portów – ustawy o portach i przystaniach morskich. Została ona uchwalona dopiero w 1996 roku. Dzięki niej w 1999 roku dwie gminy portowe, tj. Kołobrzeg i Darłowo, zdecydowały się na komunalizację portów.¹³ Pozostałe gminy z niechęcią podchodziły do możliwości przejmowania własności nad portami lub tereny portowe były wyłączone z komunalizacji na mocy obowiązującego prawa. Gminy w Dziwnowie, Ustce, Łebie, Jastarni i w Nowej Pasłęce, obawiały się zbyt wysokich kosztów utrzymania portów oraz dużych nakładów inwestycyjnych na modernizację zdekapitalizowanej infrastruktury portowej. Kolejne nowelizacje ustawy portowej, tj. ustawa z dnia 16 grudnia 2004 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich [Dz. U. z 2004 r. nr 281, poz. 2782] oraz

tów zarządzających portami. Tak więc port jest nadal własnością zarządu, który realizuje zadania związane z jego rozwojem.

¹³ Przejęły one zarządzanie portami od Urzędu Morskiego w Słupsku. Następnie, stopniowo powiększały zajmowany przez siebie obszar portów, w wyniku odpłatnego nabyciu terenów portowych na podstawie prawa pierwokupu.

ustawa z dnia 6 września 2001 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich [Dz. U. z 2001 r., nr 111, poz. 1197], mające na celu ułatwienie przejmowania infrastruktury portowej przez czynnik komunalny, nie zmieniły negatywnego podejścia gmin w tym zakresie. Natomiast porty we Władysławowie i na Helu, zarządzana przez przedsiębiorstwa portowe, z mocy prawa nie podlegały komunalizacji.

Przyspieszenie procesu komunalizacji nastąpiło dopiero w końcowych latach pierwszej dekady bieżącego wieku. Złożyło się na to wiele czynników. Gminę Ustkę (2010) i Dziwnów (2010) do komunalizacji zachęciła dostępność środków unijnych na modernizację infrastruktury portowej. Dodatkowo w porcie usteckim, część infrastruktury portowej przed komunalizacją zostanie zmodernizowana przez Urząd Morski w Słupsku. Natomiast w porcie dziwnowskim, dodatkowym czynnikiem była zmiana władz samorządowych i związane z tym bardziej przychylne podejście decydentów do idei komunalizacji. Jeśli natomiast chodzi o porty na Helu (2010) oraz we Władysławowie (2011), to ich przejście przez samorządy umożliwiła dopiero nowelizacja ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych [Dz.U. 1996 nr 118 poz. 561]. Pozostałe badane gminy nie zdecydowały się na komunalizację portów. Głównie ze względu na wspomniane już wysokie koszty utrzymania portów, które mogłyby przewyższać generowane przez nie przychody (Łeba, Jastarnia, Nowa Pasłęka) oraz duże nakłady inwestycyjne na modernizację zdekapitalizowanej infrastruktury portowej (Łeba, Nowa Pasłęka).

4. Propozycje poprawy warunków prowadzenia działalności gospodarczej w badanych małych portach morskich

Ze względu, iż jakość świadczonych usług przez podmioty komunalne była najwyższa, poprawę warunków prowadzenia działalności gospodarczej dla użytkowników, należy upatrywać w dalszej komunalizacji małych portów morskich [Sekkelund, 1999, s. 3].¹⁴ Siedem z dziesięciu badanych portów zostało skomunalizowanych. Przy tym, podmioty komunalne kontrolują znaczną część infrastruktury portowej. Tylko trzy gminy nie zdecydowały się na komunalizację portów, tj. Łeba, Jastarnia oraz Nowa Pasłęka. Są to mniejsze porty o ograniczonych możliwościach finansowych. Ich komunalizacja wymagałaby rozwiązania pro-

¹⁴ Na przykład, kierunek komunalizacji małych portów morskich, jako najbardziej optymalny, został wyznaczony w drugiej połowie lat 90-tych w Danii.

blemów związanych z dużymi kosztami utrzymania portów oraz z wysokimi nakładami na modernizację zdekapitalizowanej infrastruktury [Grzelakowski, 2004, s. 89-93].¹⁵ Jednakże w kosztach utrzymania portów, mogłoby partycypować państwo, tak jak to ma miejsce w przypadku portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Wymagałoby to jednak zmian w ustawie portowej. Natomiast zdekapitalizowaną infrastrukturę portową, przed przekazaniem jej gminom, mogłyby zmodernizować dotychczasowe podmioty zarządzające portami – Urzędu Morskie. Z taką sytuacją, jak zostało już wspomniane, mamy do czynienia w Ustce, gdzie część infrastruktury przed komunalizacją zmodernizuje Urząd Morski w Słupsku. Ponadto, zdecydowana większość dotychczasowych inwestycji, została sfinansowana ze środków unijnych. Mogłyby one także posłużyć do modernizacji infrastruktury w omawianych portach. Jeżeli chodzi o tereny prywatne, to w przypadku ich zbycia, z prawa pierwokupu mogłyby skorzystać gminy portowe lub Skarb Państwa. Tereny te stałyby się wówczas ogólnodostępne, a ich funkcje dostosowane do zmieniających się potrzeb użytkowników.

Zakończenie

Struktura własności małych portów morskich w 2011 roku była wielopodmiotowa. Największą część infrastruktury stanowiła własność komunalna. Mniejsza część infrastruktury była własnością podmiotów państwowych, a najmniejszy udział we własności miały podmioty prywatne. W porównaniu z 1997 rokiem, w badanych strukturach portowych nastąpił wzrost udziału własności komunalnej, przy jednoczesnym zmniejszeniu własności państwowej oraz prywatnej. Gminy portowe przejmowały tereny portowe, a wraz z nimi infrastrukturę, od państwowych podmiotów zarządzających portami. Nabywały je także odpłatnie od podmiotów prywatnych.

Do głównych usług świadczonych przez podmioty portowe możemy zaliczyć: zapewnienie odbioru i unieszkodliwiania odpadów i pozostałości ładunków ze statków, możliwość korzystania przez użytkowników z nabrzeży portowych oraz dostęp przez nich do usług komunalnych.

¹⁵ Według autora, porty morskie w Europie powinny stawać się coraz bardziej samowystarczalne finansowo. Jednakże w takiej sytuacji powinny mieć prawo angażować się w działalność eksploatacyjną, a nie tylko pozyskiwać środki z opłat portowych.

W okresie badawczym jakość świadczonych usług portowych przez podmioty portowe, była zróżnicowana. Przy tym, najlepiej potrzeby użytkowników zaspakajały podmioty publiczne, tj. Urzędy Morskie, podmioty komunalne oraz przedsiębiorstwa portowe. Wyznaczały one najniższy poziom cen za korzystanie z usług portowych (szczególnie Urzędy Morskie) oraz wykazywały największą aktywność inwestycyjną (szczególnie podmioty komunalne). Infrastruktura będąca ich własnością, była ogólnodostępna dla użytkowników oraz spełniała funkcje typowo portowe. Z kolei jakość usług świadczonych przez podmioty prywatne, była znacznie niższa. Ceny usług oferowanych przez nich należały do najwyższych. Nie modernizowały przy tym infrastruktury portowej. Dostęp użytkowników do części infrastruktury był ograniczany. Nie zawsze spełniała ona funkcje portowe.

Jeżeli natomiast chodzi o pozostałe zadania mające wpływ na jakość oferowanych usług, to można stwierdzić, iż realizowały je tylko podmioty komunalne. Modernizowały infrastrukturę poprawiającą dostęp do portów od strony lądu, a przy planowaniu ich rozwoju uwzględniały zmieniające się potrzeby użytkowników. Pozyskiwały także tereny portowe, co wiązało się z lepszą jakością świadczonych na ich bazie usług.

Własność infrastruktury, od której zależą warunki prowadzenia działalności gospodarczej przez użytkowników, w dużej mierze zeterminowana była uwarunkowaniami prawnymi. Zmiany przepisów prawa na początku lat dziewięćdziesiątych, doprowadziły do wielopodmiotowej struktury własności. Późniejsze zmiany legislacyjne, zaktywizowały proces komunalizacji terenów portowych. Do przejmowania terenów portowych przez gminy przyczyniły się także inne czynniki, tj. możliwość pozyskiwania środków unijnych na modernizację zdekapitalizowanej infrastruktury, aktywność inwestycyjna Urzędu Morskiego oraz zmiana nastawienia do idei komunalizacji w samych samorządach.

Ze względu, iż jakość świadczonych usług przez podmioty komunalne była najwyższa, poprawę warunków prowadzenia działalności gospodarczej dla użytkowników, należy upatrywać w dalszej komunalizacji małych portów morskich. Wymagałoby to jednakże rozwiązania głównych problemów związanych z wysokimi kosztami utrzymania portów oraz z dużymi nakładami na zdekapitalizowaną infrastrukturę portową. Dotyczy to przede wszystkim mniejszych portów o ograniczo-

nych możliwościach finansowych. Część kosztów utrzymania portów, mogłoby pochodzić z budżetu państwa, jak to ma miejsce w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Wymagałoby to jednak zmian legislacyjnych. Natomiast zdekapitalizowaną infrastrukturę, przed komunalizacją, mogłyby zmodernizować Urzędy Morskie. Inwestycje mogłyby być współfinansowane ze środków unijnych. Natomiast w przypadku deprywatyzacji, tereny portowe stałyby się ogólnodostępne, a ich funkcje dostosowane do potrzeb użytkowników.

Literatura

1. Branch A.E. (1986), *Elements of port operation and management*, London, New York.
2. Brzozowska K. (2006), *Specyfika projektów inwestycyjnych w sektorze publicznym*, w: *Współczesne problemy zarządzania finansami lokalnymi*, Brzozowska K., Kożuch A. (red.), Wydawnictwo fundacja współczesne zarządzanie oraz instytut spraw publicznych, Kraków.
3. *Działalność administracji publicznej odpowiedzialnej za gospodarowanie zasobami morskiej infrastruktury technicznej*, 1997, NIK, Warszawa.
4. Grzelakowski A. S., (2004), *Systemy zarządzania portami morskimi w krajach basenu Morza Bałtyckiego, ocena ich efektywności i kierunki ewolucji*, w: *Europa bałtycka regionem współpracy i integracji*, Wydawnictwo Foka, XIX Sejmik Morski, Gdańsk.
5. Grzelakowski A., Krośnicka K. (2005), *Strategia rozwoju małych portów morskich polskiego wybrzeża*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia.
6. Knypl Z. (1997), *Status prawny portów morskich Unii Europejskiej*, w: *Przekształcenia własnościowe w gospodarce morskiej*, Kruczalak K. (red), Wydawnictwo LEX, Sopot.
7. Miszczuk J. (1999), *Problemy małych i średnich portów morskich z punktu widzenia administracji państwowej*, w: *Małe porty morskie oraz ich otoczenie lokalne i regionalne*, XV Sejmik Morski, Wydawnictwo FOKA, Szczecin.
8. Misztal K., Szwankowski S. (2001), *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
9. Narkowicz J. (2001), *Chaotyczna prywatyzacja na wybrzeżu środkowym*, „Namiary na morze i handel”, nr 13.
10. Nowaczyk P. (2012), *Finansowanie małych portów morskich w Polsce w dobie kryzysu gospodarczego*, w: *Gospodarka XXI wieku, innowacyjność, ekonomika i organizacja, część III*, Wydawnictwo IVG, Szczecin.

11. Salomon A. (2005), *Małe porty – duża szansa*, w: *Strategia rozwoju małych portów morskich polskiego wybrzeża*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia.
12. Sekkelund E. (1999), *Raport o duńskich portach rybackich*, Duńska Organizacja Producentów Rybnych.
13. Szczurek W. (2002), *Działalność gospodarcza gmin w portach morskich*, Wydawnictwo Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
14. Szwankowska B, Szwankowski S. (2002), *Porty lokalne w rządowej, regionalnej i samorządowej polityce gospodarczej*, w: *Małe porty polskiego wybrzeża stan obecny i perspektywy ich rozwoju*, Grzelakowski A., Krośnicka K. (red). Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia.
15. Ustawa z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, Dz. U. Nr 51, poz. 298, z późn. zm.
16. Ustawa z dnia 16 grudnia 2004 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich, Dz. U. Nr 281, poz. 2782.
17. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, Dz. U. Nr 9, poz. 44, z późn. zm.
18. Ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, Dz.U. Nr 118, poz. 561 z późn. zm.
19. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich, Dz. U. Nr 111, poz. 1197.
20. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie terytorialnym, Dz. U. Nr 16, poz. 95, z późn. zm oraz przepisy z dnia 10 maja 1990 r. wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych, Dz. U. Nr 32, poz. 191, z późn. zm.
21. Zieziula J., Nowaczyk P. (2011), *Wybrane aspekty funkcjonowania morskich portów rybackich w Polsce*, PTE, Szczecin.

Streszczenie

Struktura własności małych portów morskich, w 2011 roku, była wielopodmiotowa. Największą część infrastruktury portowej stanowiła własność komunalna. Mniejsza jej część była własnością podmiotów państwowych, a najmniejszy udział we własności miały podmioty prywatne. W porównaniu z 1997 rokiem, nastąpił wzrost udziału własności komunalnej, a zmniejszył się udział własności państwowej oraz prywatnej.

W okresie badawczym jakość świadczonych usług portowych przez podmioty portowe, była zróżnicowana. Przy tym, najlepsze warunki do prowadze-

nia działalności gospodarczej stwarzały podmioty publiczne, szczególnie gminy portowe.

Własność infrastruktury, od której zależą warunki prowadzenia działalności gospodarczej przez użytkowników, w dużej mierze zdeterminowana była uwarunkowaniami prawnymi. Innymi przesłankami, którymi kierowały się gminy portowe przy przejmowaniu terenów portowych, były: możliwość pozyskiwania środków unijnych na modernizację zdekapitalizowanej infrastruktury, aktywność inwestycyjna Urzędów Morskich oraz zmiana nastawienia do idei komunalizacji w samych samorządach.

Ze względu, iż jakość świadczonych usług przez podmioty komunalne była najwyższa, poprawę warunków prowadzenia działalności gospodarczej, należy upatrywać w dalszej komunalizacji małych portów morskich. Jednakże w przypadku mniejszych portów, wymagałoby to dofinansowania kosztów ich utrzymania ze środków publicznych – państwowych. Natomiast zdekapitalizowaną infrastrukturę, przed komunalizacją, mogłyby zmodernizować Urzędy Morskie. Mogłyby w tym celu skorzystać ze środków unijnych.

Słowa kluczowe

usługi portowe, podmioty portowe

Conditions of conducting business activity in small seaports in Poland (Summary)

In 2011, small seaports in Poland had a multiple-owner structure, with most of the port premises being municipal property. A smaller part of the infrastructure was owned by state subjects and private ownership was the smallest. Compared to the year 1997, there has been an increase in municipal ownership, whereas state and private ownership consequently decreased.

Within the research period, the quality of services provided by the ports was varied. The best conditions for business activity were provided by public bodies, especially by the port municipalities.

The ownership of the infrastructure on which the conditions of conducting business activity are dependent was largely determined by legal regulations. Among other factors which influenced the acquisition of the port premises by port municipalities were: the possibility of acquiring EU funds for modernizing the decapitalized infrastructure, investment activity of the Maritime Office and a change of attitude toward the idea of municipalization within the local governments.

Due to the fact that municipal entities created the best conditions for the port users to operate, the improvement in the quality of provided services should be linked to the further municipalization of small seaports. It would, however, require additional funding of smaller seaports from the state budget.

Lastly, the decapitalized infrastructure (before the municipalization) could be modernized by Maritime Offices.

Keywords

port services, port subjects