

Jolanta Zieziula, Piotr Nowaczyk

Tendencje i czynniki zmian w działalności małych portów morskich w Polsce w latach 2009–2014

Marketing i Zarządzanie nr 1 (42), 217-228

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Jolanta Zieziula¹, Piotr Nowaczyk²

¹ Uniwersytet Szczeciński
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
e-mail: jolanta.zieziula@wzieu.pl

² Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Wydział Ekonomiczny
e-mail: piotr.nowaczyk@zut.edu.pl

Tendencje i czynniki zmian w działalności małych portów morskich w Polsce w latach 2009–2014

Kody JEL: O18, R42, L95

Słowa kluczowe: małe porty morskie, działalność usługowa portów, infrastrukturalne inwestycje portowe

Streszczenie. Celem artykułu jest zaprezentowanie zmian w usługowej działalności małych portów morskich na wybranych przykładach. Określono przy tym czynniki determinujące zmiany usług portowych oraz działalność inwestycyjną wywierającą wpływ na występujące tendencje. Artykuł bazuje na literaturze przedmiotu oraz na materiałach zgromadzonych w latach 2014–2015. Część informacji uzyskano także metodą sondażu diagnostycznego w formie ankiety oraz wywiadu pogłębionego, które skierowane były do przedstawicieli podmiotów zarządzających małymi portami morskimi. W okresie badawczym następowwała zmiana profilu działalności portów. Regresowi uległa działalność rybacka. Wzrosło natomiast znaczenie działalności rekreacyjno-sportowej oraz przeładunkowej. W badanych portach zrealizowano wiele inwestycji infrastrukturalnych. Miały one na celu unowocześnienie portów oraz wychodziły naprzeciw potrzebom użytkowników portowych. Wzrósł zakres świadczonych usług portowych oraz poprawie uległa ich jakość. Należy spodziewać się dalszego wzrostu znaczenia działalności rekreacyjno-sportowej oraz przeładunkowej, a stabilizacji lub nawet ograniczenia działalności rybackiej.

Wprowadzenie

Małe porty morskie w Polsce stanowią wielofunkcyjne struktury gospodarcze, w których tradycyjnie realizowana była działalność rybacka oraz, w mniejszym stopniu, działalność rekreacyjno-sportowa. W większych portach dokonywane były także przeładunki towarów. W ostatnim okresie, od 2004 roku, po akcesji Polski w struktury Unii Europejskiej, następowały zmiany w profilu działalności małych portów morskich (Zieziula, Nowaczyk, 2011a, s. 43–47). Podyktowane były one wieloma czynnikami. Do najważniejszych z nich możemy zaliczyć: zmniejszające się zasoby ryb, skutkujące zmniejszeniem połowów oraz wzrost zamożności społeczeństwa i rosnące zainteresowanie spędzaniem wolnego czasu w rejonach nadmorskich. Nie bez znaczenia był także wzrost aktywności gospodarczej na zapleczu portów rybackich. Wymienione czynniki doprowadziły do zmian w działalności usługowej małych portów morskich.

Celem artykułu jest prześledzenie tendencji rozwojowych zachodzących w działalności małych portów morskich. Określono przy tym czynniki determinujące zmiany usług portowych.

Poruszana w artykule problematyka jest aktualna oraz niezmiernie ważna. Procesy zachodzące w małych portach morskich, a wpływające na ich działalność usługową, nie zostały zakończone. Ponadto, małe porty morskie są ważne gospodarczo dla lokalnej społeczności (Miszczuk, 1999, s. 67–74), a duża dynamika zmian zachodzących w usługowej działalności portów wymaga ciągłego uzupełniania wiedzy, zaś literatura przedmiotu dotycząca problematyki działalności usługowej portów jest nadal skromna.

Zakres rzeczowy pracy dotyczy działalności rybackiej, rekreacyjno-sportowej oraz przeładunkowej portów. Na bazie poszczególnych rodzajów działalności świadczone są usługi portowe. Za miernik działalności rybackiej przyjęto liczbę jednostek rybackich, rekreacyjno-sportowej – liczbę wejść jachtów do portów, a przeładunkowej – wielkość przeładunków.

Zakres terytorialny badań obejmuje osiem małych portów morskich, tj. Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo, Ustkę, Łebę, Władysławowo, Jastarnię oraz Hel. Umiejscowione są one na terenie dwóch nadmorskich województw, zachodniopomorskiego oraz pomorskiego. Reprezentują każdy odcinek polskiego wybrzeża Morza Bałtyckiego. Zmiany w działalności usługowej wymienionych portów wykazywały znaczne zróżnicowanie.

Zakres czasowy pracy ograniczony został do lat 2009–2014. Taki wybór podyktowany był dostępnością danych statystycznych dla działalności rekreacyjno-sportowej, co zapewnia ich porównywalność.

Praca bazuje na dostępnej literaturze przedmiotu oraz na materiałach pierwotnych zgromadzonych w latach 2014–2015. Pozyskano je metodą sondażu diagnostycznego – w formie ankiety oraz wywiadu pogłębionego, skierowanego

do przedstawicieli podmiotów zarządzających badanymi portami. Na podstawie zebranych materiałów dokonano analizy ilościowej oraz przyczynowo-skutkowej zachodzących zjawisk oraz wyciągnięto wnioski.

Jeśli chodzi o układ artykułu, to składa się on ze wstępu, czterech rozdziałów oraz podsumowania. We wstępie zawarto główne założenia artykułu. W pierwszym rozdziale określono przyczyny zmiany profilu działalności małych portów morskich. W następnym scharakteryzowano proces inwestycyjny, który stwarzał warunki prowadzenia działalności usługowej portów. W rozdziale trzecim przedstawiono zmiany w działalności usługowej portów. Perspektywy rozwoju działalności usługowej małych portów morskich zawarto w ostatnim rozdziale. W podsumowaniu, w sposób syntetyczny, przedstawiono najważniejsze problemy poruszane w niniejszym artykule.

Zmiana profilu działalności małych portów morskich

W okresie badawczym nastąpiły zmiany w profilu działalności małych portów morskich. W latach 2009–2011 zmniejszyła się liczba jednostek rybackich. Najmniejsza liczba jednostek rybackich stacjonowała w portach w 2011 roku (zob. tab. 1). Główną przyczyną redukcji jednostek rybackich były zmniejszające się zasoby i kwoty połowowe, szczególnie dorsza, gatunku ryby o podstawowym znaczeniu dla opłacalności połowów.

Tabela 1

Liczba jednostek rybackich oraz dynamika ich zmiany w badanych portach w latach 2009–2014

Nazwa portu	Lata					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dziwnów	28	26	26	26	29	29
Kołobrzeg	66	61	61	61	62	62
Darłowo	41	40	39	48	57	66
Ustka	91	87	87	85	84	84
Łeba	39	39	39	38	38	37
Władysławowo	81	73	71	67	67	68
Jastarnia	51	50	48	49	49	52
Hel	23	23	21	21	21	21
Suma	420	399	392	395	407	419
Dynamika (2009 = 100)	100	95	93	94	97	100

Źródło: obliczenia własne na podstawie: Rejestr statków...

W latach 2012–2014 liczba jednostek rybackich nieznacznie wzrosła, co było konsekwencją „rozdrobienia” potencjału połowowego, tj. wykreślenia

z „rejestrów statków rybackich” większych jednostek i wprowadzania w ich miejsce jednostek mniejszych. Potencjał połowowy pozostawał prawie na niezmiennym poziomie, ale można było uzyskiwać subsydia, które uzależnione były od liczby jednostek rybackich (Karnicki, 2014, s. 6–7).

Respondenci ze wszystkich badanych portów wyrażali opinie o rosnącym znaczeniu działalności rekreacyjno-sportowej. Była ona konsekwencją wzrostu zamożności społeczeństwa i rosnącego zainteresowania spędzaniem wolnego czasu w rejonach nadmorskich (Rocznik..., 2014, s. 342–367). Nie bez znaczenia było także coraz większe zainteresowanie żeglarzy z zagranicy. W jego następstwie do portów rybackich zaczęło zawijać coraz więcej jachtów (tab. 2). Wymienioną tendencję można zauważyć zarówno w portach, które prowadziły dokładne statystyki, jak i w tych, które dysponowały tylko danymi szacunkowymi.

Widoczne okresowe zmniejszenie zainteresowania żeglarzy portem w Kołobrzegu wynikało głównie z rozpoczętych w nim inwestycji. Na czas modernizacji mariny jachtowej, wyłączono z użytkowania część nabrzeży postojowych. Natomiast Ustkę żeglarze omijali ze względu na brak infrastruktury do obsługi jachtów i nadmiernego zatłoczenia w porcie.

Tabela 2

Liczba zawinięć jachtów do badanych portów w latach 2009–2014

Nazwa portu	Lata					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dziwnów	b.d.	b.d.	500*	500*	1000*	1000*
Kołobrzeg	900	886	344	1049	1060	1077
Darłowo	150*–250*		545		611	
Ustka	300*–400*					
Łeba	858	906	918	1169	1121	1214
Władysławowo	1000*	1000*	1000*	1000*	1000*	1000*
Jastarnia	600*	650*	700*	750*	800*	850*
Hel	2118	2166	2082	2149	2499	2780

* Dane szacunkowe.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od podmiotów zarządzających małymi portami morskimi.

Jeśli chodzi o działalność przeładunkową, to była ona realizowana w czterech portach, tj. w Kołobrzegu, w Darłowie, w Ustce oraz we Władysławowie. Wielkość przeładunków w wymienionych portach wykazywała duże fluktuacje, przy dającym się jednakże zauważyć trendzie rosnącym (zob. tab. 3). W latach 2009–2012 wielkość obrotów dynamicznie rosła, osiągając swój najwyższy poziom w roku 2012. W ostatnich dwóch latach odnotowano zmniejszenie wielkości przeładunków. Należy przy tym zauważyć, iż zdecydowanie największa masa ładunków

koncentrowała się w dwóch portach, tj. w Kołobrzegu i w Darłowie, z tym, iż w tym pierwszym przeładunki wykazywały większą stabilność. Natomiast w portach w Ustce i we Władysławowie znaczenie działalności przeładunkowej było marginalne.

Tabela 3
Wielkość przeładunków towarów (tys. ton) oraz dynamika ich zmiany (%)
w badanych portach w latach 2009–2014

Nazwa portu	Lata					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kołobrzeg	96,9	147,2	264,2	312,0	129,1	154,2
Darłowo	25,4	43,6	80,4	157,2	108,0	116,8
Ustka	1,0	2,0	1,5	12,4	2,5	1,2
Władysławowo	3,6	13,1	9,2	2,2	11,7	7,3
Suma	126,9	205,9	355,3	483,8	251,3	279,5
Dynamika (2009 = 100%)	100,0	162,0	280,0	381,0	198,0	220,0

Źródło: obliczenia własne na podstawie: *Gospodarka Morska...*

Zróznicowana wielkość popytu zgłaszanego na usługi przeładunkowe wynikała z wielu czynników. Najważniejszym z nich była aktywność gospodarcza występująca na lądowym obszarze oddziaływania portów, tj. zapleczu.

Wzrost przeładunków w okresie 2009–2012 był następstwem realizacji wielu inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych, m.in. budowy infrastruktury drogowej oraz farm wiatrowych (Herning, Ściana, 2014, s. 45–56). Dzięki nim występowało duże zapotrzebowanie na materiały budowlane, importowane drogą morską, a przeładowywane przez porty. Natomiast kończące się środki finansowe z budżetu Unii Europejskiej na lata 2007–2014 zmniejszyły ilość inwestycji realizowanych w regionie. Wraz z nimi spadł popyt na usługi przeładunkowe portów.

Charakterystyka procesu inwestycyjnego w małych portach morskich

W badanych portach zrealizowano wiele inwestycji (zob. tab. 4) (Zieziula, Nowaczyk, 2011b). W przypadku działalności rybackiej polegały one głównie na modernizacji, rozbudowie i budowie nowych nabrzeży portowych, budowie basenów portowych, modernizacji infrastruktury drogowej oraz uruchomieniu, w większości portów, aukcji rybnych. Niemal w każdym przypadku towarzyszyła im rozbudowa zaplecza socjalno-magazynowego oraz remontowego. Porty zostały wyposażone w nowoczesną infrastrukturę wodno-energetyczną, urządzenia umożliwiające odbiór zanieczyszczeń i odpadów z jednostek rybackich, w parkingi oraz w system monitoringu. Poprawie uległ stan techniczny dróg

wewnątrzportowych. Z kolei aukcje rybne posiadały hale do sprzedaży ryb, ich przechowywania oraz urządzenia do produkcji lodu. Często towarzyszyły im nowoczesne urządzenia do wylądunku ryb.

Tabela 4

Inwestycje zrealizowane w badanych portach w latach 2009–2014

Nazwa portu	Rodzaj działalności		
	rybacka	rekreacyjno-sportowa	przeładunkowa
Dziwnów	– modernizacja nabrzeży – poprawa infrastruktury drogowej – budowa aukcji rybnej	budowa portu oraz przystani jachtowej	nierealizowana
Kołobrzeg	– modernizacja i budowa nabrzeży – budowa basenu rybackiego – poprawa infrastruktury drogowej – budowa aukcji rybnej	rozbudowa portu jachtowego	poprawa infrastruktury umożliwiającej dostęp do portu
Darłowo	– modernizacja i budowa nabrzeży – budowa basenu rybackiego – poprawa infrastruktury drogowej – budowa aukcji rybnej	budowa przystani jachtowej	– poprawa infrastruktury umożliwiającej dostęp do portu – budowa obiektów magazynowych oraz urządzeń przeładunkowych
Ustka	– modernizacja nabrzeży oraz budowa basenu rybackiego – poprawa infrastruktury drogowej – budowa aukcji rybnej	brak	poprawa infrastruktury umożliwiającej dostęp do portu
Łeba	– modernizacja nabrzeży – poprawa infrastruktury drogowej – budowa aukcji rybnej	brak (marina jachtowa – 1998)	nierealizowana
Władysławowo	– modernizacja nabrzeży – poprawa infrastruktury drogowej – budowa aukcji rybnej	brak (przystań jachtowa – 2002)	poprawa infrastruktury umożliwiającej dostęp do portu
Jastarnia	– modernizacja oraz budowa nabrzeży – poprawa infrastruktury drogowej	rozbudowa przystani jachtowej	nierealizowana
Hel	– modernizacja nabrzeży – budowa aukcji rybnej	rozbudowa przystani jachtowej	nierealizowana

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji otrzymanych od podmiotów zarządzających małymi portami morskimi.

Jeśli chodzi o działalność rekreacyjno-sportową, to przystanie jachtowe wybudowano w portach w Dziwnowie oraz w Darłowie. Dodatkowo w tym pierwszym porcie powstała marina jachtowa. W porcie w Kołobrzegu dokonano rozbudowy mariny jachtowej, a w portach w Jastarni oraz na Helu, przystani jachtowych. Natomiast nie zrealizowano żadnej inwestycji tego typu we Władysławowie oraz

w Łebie. Marina jachtowa w Łebie nie wymagała modernizacji ani przebudowy. Z kolei port w Ustce w ogóle nie posiadał przystani ani mariny jachtowej.

Zasadniczymi elementami przystani lub marin jachtowych były nabrzeża, baseny oraz pomosty pływające. Często w ich skład wchodziła infrastruktura towarzysząca, tj. instalacja wodno-energetyczna, zaplecze serwisowe, baza gastronomiczno-hotelarska, budynki sanitarne, pomieszczenia socjalne i gospodarcze oraz hale do zimowania jednostek. Niektóre z nich wyposażone były w parkingi oraz w systemy monitoringu.

W przypadku działalności przeładunkowej zmodernizowano lub zbudowano infrastrukturę drogową umożliwiającą dostęp do portów od strony zaplecza. Dotyczyło to głównie portów z dynamicznie rosnącymi przeładunkami, tj. Kołobrzegu (*Kołobrzeg...*) oraz Darłowa (*Darłowo...*). Dodatkowo w tym drugim porcie wybudowano obiekty magazynowe oraz przeładunkowe.

Wpływ procesów inwestycyjnych na działalność usługową małych portów morskich

W okresie badawczym nastąpiły znaczne zmiany w profilu działalności badanych portów. Regresowi działalności rybackiej towarzyszyło zwiększenie znaczenia działalności rekreacyjno-sportowej oraz przeładunkowej.

W przypadku działalności rybackiej zmniejszyła się liczba jednostek rybackich. Spadło więc zapotrzebowanie na miejsca postojowe. Z reguły flota rybacka nie miała większych problemów z cumowaniem w portach. Jeśli natomiast występowały, to tylko w okresie sezonu turystycznego, gdy do portów zawijała znaczna ilość jachtów i innych jednostek.

Zmiany, które nastąpiły, miały na celu zwiększenie zakresu świadczonych usług oraz poprawę ich jakości. Nowe baseny portowe oraz zmodernizowane nabrzeża zwiększyły bezpieczeństwo żeglugi oraz postoju jednostek rybackich. Umożliwiły slipowanie jednostek w celu ich naprawy.

Zmodernizowana infrastruktura drogowa ułatwiła dostęp do miejsc wylądunku połowów, a liczne parkingi gwarantowały ich pełną przepustowość. Stworzona infrastruktura aukcji rybnych umożliwiła magazynowanie oraz sprzedaż ryb. Eliminując pośrednie ogniwa dystrybucji, przyczyniła się do wzrostu cen sprzedaży, a w rezultacie podniosła dochodowość połowów. Poprawiła się też jakość sprzedawanych ryb. Nowoczesne urządzenia przeładunkowe przyspieszyły bowiem wyladunek ryb. Infrastruktura towarzysząca w postaci dostępu do wody pitnej, energii elektrycznej, sanitariatów oraz mediów, poprawiła warunki socjalne rybaków. Możliwość zdawania zanieczyszczeń i innych odpadów z jednostek rybackich wpłynęła na poprawę jakości środowiska naturalnego. Ponadto, całodobowy monitoring i oświetlenie portów zwiększyły bezpieczeństwo nie tylko jednostek rybackich, ale też samych rybaków i ich majątku.

W przeciwieństwie do działalności rybackiej, w portach zaczynało brakować miejsc postojowych dla jednostek rekreacyjno-sportowych. Często, szczególnie w sezonie turystycznym, stacjonowały one przy nabrzeżach spełniających funkcje rybackie. Przyczyniało się to do nadmiernego zagęszczenia jednostek w portach. Inwestorzy uwzględniali te okoliczności. Budowa nowych oraz modernizacja dotychczasowych przystani oraz marin jachtowych zwiększyła ilość miejsc postojowych. Bez wątpienia rozładowało to tłok w portach.

Głównym następstwem zrealizowanych inwestycji było zwiększenie zakresu świadczonych usług oraz poprawa ich jakości. Ograniczenie falowania, łatwiejsze cumowanie oraz wygodniejsze wejście na ląd zwiększyły bezpieczeństwo postoju jednostek turystycznych oraz samych żeglarzy, którzy otrzymali dostęp do energii elektrycznej, sanitariatów, mediów oraz wody. Baza gastronomiczno-hotelarska dała możliwość spożycia posiłku oraz skorzystania z noclegu. Infrastruktura towarzysząca umożliwiała ponadto dokonanie drobnych napraw oraz zimowanie jednostek.

W sezonie letnim na terenie portów organizowane były liczne koncerty, regaty, imprezy sportowe oraz uroczystości związane z żeglarstwem oraz turystyką morską. Elementem niektórych marin jachtowych były parkingi, place zabaw oraz sale wykładowe. W tych ostatnich odbywały się sympozja, w trakcie których żeglarze wymieniali się między sobą doświadczeniami. Całodobowa ochrona oraz monitoring zwiększały poczucie bezpieczeństwa wśród żeglarzy.

W badanych portach rosły przeładunki towarów. Liczne inwestycje poprawiające dostęp do portów od strony lądu ułatwiły transport ładunków. Zwiększyły przepustowość transportową. Było to o tyle ważne, iż porty obsługiwane były jedynie przez transport samochodowy. Podmioty zarządzające częściami małych portów morskich wychodziły naprzeciw oczekiwaniom użytkowników i udostępniały im tereny do prowadzenia działalności przeładunkowej. Infrastruktura portowa była dzierżawiona, a niektóre obiekty sprzedawane. Dla przykładu można podać, że w porcie Darłowo sprzedano magazyn i elewator zbożowy operatorowi portowemu (*Port Darłowo...*).

Perspektywy rozwoju działalności usługowej małych portów morskich

Perspektywy rozwoju usług portowych będą zależały od wielu czynników. W przypadku działalności rybackiej główną zmienną będą zasoby ryb, których wielkość jest trudna do dokładnego określenia (Dunin-Kwinta, 2010, s. 16–18). Zmniejszające się zasoby ryb, a zwłaszcza niewielkie kwoty połowowe, mogą w przyszłości skutkować dalszą redukcją floty rybackiej. Już obecnie opinie wśród ekspertów na temat optymalnej liczby jednostek rybackich są podzielone (Sprawozdanie..., 2010, s. 12–17). Dotyczy to głównie jednostek specjalizujących

się w połowach dorszy. Co prawda ich ilość się zmniejszyła, ale możliwości połowowe, na skutek modernizacji, wzrosły. Dodatkowo polscy rybacy już teraz nie wykorzystują przydzielonych im kwot na połowy dorszy. Spowodowane jest to niskimi cenami ich skupu, ale także rozdrobnieniem floty dorszowej. Czynnikiem nadal skłaniającym rybaków do odejścia z zawodu mogą być rekompensaty za kasacje jednostek połowowych oraz ograniczenie wielkości wypłacanych subsydiów za tymczasowe zaprzestanie połowów. W nowym funduszu morsko-rybackim na lata 2014–2020 zostały przewidziane środki na te działania (Program Operacyjny...).

Pomimo niestabilnej sytuacji polskiego rybołówstwa, proces modernizacji portów powinien być kontynuowany. Dotyczy to głównie portu w Łebie, najbardziej zaniedbanego. Jednakże nowe inwestycje powinny mieć na celu zwiększenie zakresu świadczonych usług oraz poprawę ich jakości, a nie budowę nowej infrastruktury rybackiej. Dalsze tworzenie infrastruktury, zwłaszcza nowych aukcji rybnych, jak to ma miejsce obecnie, nie wydaje się zasadne.

Należy spodziewać się dalszego rozwoju działalności rekreacyjno-sportowej, w miarę poprawy sytuacji ekonomicznej ludności i rosnącego zainteresowania żeglarzy z zagranicy (Andruszkiewicz, 2001). Statystyki potwierdzają rosnące zainteresowanie żeglarzy usługami świadczonymi przez porty. Także większość badanych respondentów deklaruowała chęć rozbudowy marin lub przystani jachtowych. Obecnie największe potrzeby w tym zakresie występują w porcie w Ustce, która nie dysponuje specjalistycznymi obiektami do obsługi ruchu turystycznego. Port jednak przygotowuje się do budowy mariny jachtowej, ewentualnie tymczasowej przystani. Natomiast przystań jachtowa we Władysławowie wymaga rozbudowy. Często brakuje w niej miejsc postojowych, szczególnie w sezonie turystycznym. Nie posiada ona także infrastruktury towarzyszącej.

Rozwój działalności przeładunkowej zależy przede wszystkim od aktywności inwestycyjnej występującej na zapleczu portów rybackich. Uruchomienie środków unijnych z perspektywy finansowej budżetu Unii Europejskiej na lata 2014–2020 na inwestycje infrastrukturalne oraz kontynuacja budowy farm wiatrowych, powinno podtrzymać rosnącą dynamikę przeładunków. Dotyczy to szczególnie portów w Kołobrzegu i w Darłowie. Użytkownicy zgłaszają także zapotrzebowanie na przeładunki towarów przez porty w Ustce oraz we Władysławowie. Jednakże zwiększenie obrotów będzie wymagało poprawy infrastruktury umożliwiającej dostęp do portów od strony morza oraz pogłębienia basenów portowych. Dodatkowo w portach tych brakuje placów składowych i magazynów. Pokonanie przez porty w Ustce oraz we Władysławowie wyżej opisanych mankamentów, z pewnością przyczyni się do wzrostu przeładunków.

Podsumowanie

W okresie badawczym nastąpiły zmiany w profilu działalności małych portów morskich. Ograniczeniu uległo znaczenie działalności rybackiej. Wzrosła natomiast rola działalności rekreacyjno-sportowej oraz przeładunkowej.

Główną przyczyną regresu działalności rybackiej były zmniejszające się zasoby ryb i kwoty połowowe. Rekompensaty finansowe za wycofywanie z działalności jednostek połowowych, wypłacane ze środków unijnych, stanowiły dodatkowy czynnik skłaniający rybaków do odejścia z zawodu. Z kolei zyskująca na znaczeniu działalność rekreacyjno-sportowa wynikała ze wzrostu zamożności społeczeństwa i rosnącego zainteresowania spędzaniem wolnego czasu w rejonach nadmorskich. W przypadku działalności przeładunkowej, jej rosnąca rola była pochodną aktywności gospodarczej występującej na zapleczu portów rybackich.

We wszystkich badanych małych portach morskich zrealizowano wiele inwestycji. Miały one na celu unowocześnienie portów oraz wychodziły naprzeciw potrzebom zgłaszanym przez użytkowników portowych. W przypadku działalności rybackiej inwestycje były nakierowane na poprawę stanu technicznego istniejącej infrastruktury portowej, powstanie infrastruktury dla aukcji rybnych oraz wyposażenie portów w nowoczesne urządzenia do wyładunku ryb.

Jeśli chodzi o działalność rekreacyjno-sportową, to niemal we wszystkich portach dokonano modernizacji lub budowy nowych marin lub przystani jachtowych, wyposażonych często w infrastrukturę towarzyszącą do obsługi ruchu jachtowego. Natomiast w portach, w których realizowano przeładunki, nastąpiła poprawa stanu technicznego infrastruktury drogowej umożliwiającej dostęp do nich od strony zaplecza. W jednym z portów wybudowano obiekty magazynowe oraz przeładunkowe.

Na bazie poczynionych inwestycji zmianie uległy usługi świadczone przez małe porty morskie. Tylko w niewielkim stopniu zwiększyła się ilość infrastruktury typowo rybackiej. Natomiast zwiększył się zakres świadczonych usług oraz nastąpiła poprawa ich jakości. Wzrosło bezpieczeństwo żeglugi oraz postoju jednostek rybackich. Ułatwiono dostęp do miejsc wyładunku połowów. Poprawie uległy warunki wyładunku, przechowywania oraz sprzedaży ryb. Umożliwiono zdawanie zanieczyszczeń i innych odpadów z jednostek rybackich. Rybacy otrzymali dostęp do wody pitnej, energii elektrycznej, sanitariatów oraz mediów. Monitoring i oświetlenie portów zwiększyły bezpieczeństwo prowadzenia działalności rybackiej.

W badanych portach zwiększyła się ilość miejsc postojowych dla jednostek rekreacyjno-sportowych. Zwiększono przy tym zakres oraz jakość świadczonych usług. Wzrosło bezpieczeństwo postoju jednostek turystycznych oraz samych żeglarzy. Prócz dostępu do energii elektrycznej, sanitariatów, mediów oraz wody, żeglarze mogli liczyć na nocleg, możliwość spożycia posiłków oraz na drobną

naprawę sprzętu. W sezonie turystycznym, dodatkową atrakcją oferowaną przez porty były imprezy sportowo-kulturalne.

Liczne inwestycje poprawiające dostęp do portów od strony lądu ułatwiły transport ładunków. Porty wychodziły naprzeciw oczekiwaniom użytkowników i udostępniały im tereny portowe do prowadzenia działalności przeładunkowej. Infrastruktura była dzierżawiona, a niektóre obiekty sprzedawane.

Zmniejszanie możliwości połowowych, którym będą towarzyszyły rekompensaty za odejście z zawodu rybaka, mogą doprowadzić do dalszej redukcji floty rybackiej i ograniczenia usług o charakterze rybackim., Należy się natomiast spodziewać dalszego rozwoju działalności rekreacyjno-sportowej w miarę poprawy sytuacji ekonomicznej ludności tym bardziej, iż nadal nie wszystkie porty rybackie wyposażone zostały w specjalistyczną infrastrukturę do kompleksowego świadczenia usług żeglarskich.

Zapotrzebowanie na usługi przeładunkowe portów zgłaszało coraz więcej użytkowników. Dlatego można spodziewać się ich wzrostu. Tym bardziej, iż w regionie nadmorskim będą kontynuowane inwestycje infrastrukturalne finansowane ze środków unijnych w ramach budżetu Unii Europejskiej na lata 2014–2020. Jednakże zaspokojenie rosnącego zapotrzebowania na przeładunki będzie wymagało od portów większej aktywności inwestycyjnej.

Bibliografia

- Andruszkiewicz, W. (2001). Turystyka szansa rozwoju społeczno-gospodarczego regionów nadmorskich. W: A. Szwichthenberg (red.), *XVII Sejmik Morski*. Gdańsk: Zeszyty Morskie.
- Darłowo: będzie lepszy dojazd do portu. Rozpoczyna się inwestycja warta 14,5 mln zł.* Pobrano z: http://szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,34959,15184600,Darlowo__bedzie_lepszy_dojazd_do_portu__Rozpoczyna.html (10.05.2015).
- Dunin-Kwinta, I. (2010). Jaka flota na Bałtyk. *Wiadomości Rybackie*, 177.
- Gospodarka Morska w Polsce 2004–2014. Szczecin: GUS.
- Herning, J., Ściana, W. (2014). Funkcja handlowa małych portów pomorza środkowego na przykładzie portu morskiego Darłowo. *Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis, Oeconomica*, 313 (76).
- Karnicki, Z. (2014). Okrągły stół. *Wiadomości Rybackie*, 9–10.
- Kołobrzeg: Poprawi się dostęp do portu. Prace trwają.* Pobrano z: <http://www.portalmorski.pl/porty-i-logistyka/porty-terminale-polskie/36560-kolobrzeg-poprawi-sie-dostep-do-portu-prace-trwaja> (10.05.2015).
- 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*. Szczecin: Wydawnictwo FOKA.
- Sprawozdanie. Polski Bałtycki Okrągły Stół ds. Rybołówstwa (2010). *Wiadomości Rybackie*, 176.
- Port Darłowo: Wyniki zbliżone do ubiegłorocznych, ale będzie lepiej.* Pobrano z: <http://www.portalmorski.pl/porty-i-logistyka/porty-terminale-polskie/37941-port-darlowo-wyniki-zblizone-do-ubieglorocznych-ale-bedzie-lepiej> (10.05.2015).

Program Operacyjny Rybactwo i Morze 2014–2020. Pobrano z: <http://www.minrol.gov.pl/Wsparcie-rolnictwa-i-rybolowstwa/PO-RYBY-2014-2020> (19.05.2015).

Rejestr statków rybackich. Pobrano z: <http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm>.

Rocznik Statystyki Gospodarki Morskiej. (2014). Warszawa: GUS.

Zieziula, J., Nowaczyk, P. (2011a). Udział strukturalnych funduszy unijnych w finansowaniu małych portów morskich w Polsce. W: B. Józwik, M. Sagan, T. Stępniewski (red.), *Polityka spójności Unii Europejskiej. Doświadczenia, wnioski i rekomendacje na lata 2014–2020*. Lublin: Wydawnictwo KUL.

Zieziula, J., Nowaczyk, P. (2011b). *Wybrane aspekty funkcjonowania morskich portów rybackich w Polsce*. Szczecin: PTE.

TENDENCIES AND FACTORS OF CHANGES IN SMALL MARINE PORTS ACTIVITIES IN POLAND IN YEARS 2009–2014

Keywords: small marine ports, port services, infrastructural port investments

Summary. The paper aims at presenting changes in service activities in small marine ports on example of chosen ports. Factors determining service changes in ports as well as investment activities influencing existing tendencies are also pointed. The basis for the paper are the literature studies and statistical data gathered in years 2009–2014. Pieces of information were also obtained using the diagnostic poll in forms of questionnaire and deepened interviews. They were driven to representatives of the port managing bodies. In the research period a profile of port activities has been changing. Fisheries activities were diminished. However, recreational-sport activities and port loading activities were growing in importance. A lot of infrastructural investment was realized in the ports. They aimed at modernization of the port infrastructure as well meeting needs of the port users. A scope of the port services has been extended and their quality improved. Further growth in importance of recreational-sport activities as well as port loading activities may be expected. However, fisheries activities seem to remain stable or even decreasing.

Translated by Jolanta Zieziula

Cytowanie

Zieziula, J., Nowaczyk, P. (2016). Tendencje i czynniki zmian w działalności małych portów morskich w Polsce w latach 2009–2014. *Marketing i Zarządzanie*, 1 (42), 217–228.