

# Urszula Kowalczyk

---

## Strategie rozwoju małych portów i przystani morskich w świetle polityki transportowej UE i strategii dla Morza Bałtyckiego

---

Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, 305-321

---

2010

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

URSZULA KOWALCZYK

Instytut Morski w Gdańsku

## STRATEGIE ROZWOJU MAŁYCH PORTÓW I PRZYSTANI MORSKICH W ŚWIETLE POLITYKI TRANSPORTOWEJ UE I STRATEGII DLA MORZA BAŁTYCKIEGO

### Tendencje w rozwoju małych portów

Gospodarka morską Polski nie ogranicza się jedynie do działalności związanej z największymi czterema portami polskiego wybrzeża (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście). Nad morzem znajdują się także mniejsze porty i przystanie morskie w różnym stopniu wykorzystujące potencjał i walory nadmorskiego położenia (rysunek 1).



Rys. 1. Lokalizacja ważniejszych portów na polskim wybrzeżu Bałtyku

Źródło: <http://www.maritime.com.pl/port/index.php>.

Małe porty są ważnymi elementami lokalnego potencjału rozwojowego i jako takie są przedmiotem polityki lokalnej kształtowanej na szczeblu gminy. Jednocześnie są one także składnikami potencjału rozwojowego kraju, a tym samym stają się elementami polityki morskiej kraju i regionu. Małe porty o funkcjach handlowo-rybackich mogą z powodzeniem uzupełniać niektóre funkcje większych portów, a ponadto rozwijać działalność, która nie mieści się w specyfice funkcjonowania dużych kompleksów gospodarczych (rysunek 2). Mniejszym portom podlegającym samorządom lokalnym często łatwiej jest dostosować się do bieżących zmian w gospodarce.

Za czynniki sprzyjające rozwojowi małych portów uznawane są między innymi

- nadmorskie położenie,
- turystyczny charakter miejscowości,
- lokalizacja portu w zasięgu oddziaływania portów o strategicznym znaczeniu dla gospodarki morskiej,
- bliskość większych, prężnych ośrodków miejskich (na przykład dla Ustki jest to Słupsk),
- obecność zakładów związanych z rybołówstwem,
- zróżnicowane funkcje portu (rybołówstwo, turystyka, przeładunki),
- aktywność organizacji skupiających podmioty związane z rybołówstwem,
- tradycje związane z morzem (szkolnictwo, na przykład licea o profilu morskim, doświadczony personel),
- rezerwy terenów na rozwój portu handlowego w granicach portu,
- opracowane aktualne miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin i miast uwzględniające rozwój portu,
- skuteczność pozyskiwania środków finansowych na rozwój portu przez samorząd lokalny i regionalny,
- morskie przejścia graniczne,
- aktywność i możliwości rozwojowe i inwestycyjne użytkowników portu,
- infrastruktura już istniejąca (nawet w niezadowalającym stanie).

W Polsce działalność i eksploatacja większości małych portów związana jest głównie z rybołówstwem oraz, w ograniczonym zakresie, z obsługą ruchu turystyczno-rekreacyjnego. Nieliczne małe porty tworzą skromne, choć wielofunkcyjne struktury gospodarczo-przestrzenne o znaczeniu zarówno lokalnym, jak i regionalnym, zdolne do działalności typowej dla punktów węzłowych infrastruktury transportu<sup>1</sup>.

---

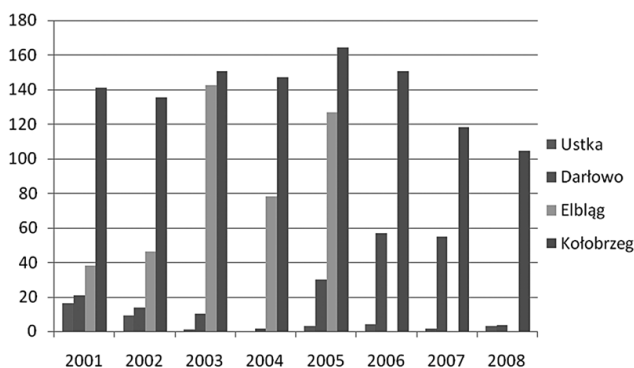
<sup>6</sup> *Strategia rozwoju małych portów morskich polskiego wybrzeża*, red. S. Grzelakowski i K. Krośnicka, Wyd. Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2005, s. 12.

Funkcja transportowa małych portów w Polsce jest obecnie bardzo ograniczona. Jedynie Kołobrzeg przeładowuje powyżej 100 tys. ton rocznie (tabele 1–3).

Tabela 1. Obroty ładunkowe małych portów w latach 2007–2008 [tys. t]

Grupy ładunkowe	2007			2008		
	ogółem	załadunek	wyładunek	ogółem	załadunek	wyładunek
<i>Kołobrzeg</i>						
ogółem	117,3	74,8	42,5	101,7	46,1	55,6
ładunki masowe	69,5	59,3	10,2	66,9	34,5	32,4
drobnica	47,8	15,5	32,3	34,8	11,6	23,2
<i>Darłowo</i>						
ogółem	57,4	22,2	35,2	3,0	3,0	–
ładunki masowe	55,8	22,2	33,6	3,0	3,0	–
drobnica						
<i>Elbląg</i>						
ogółem	0,6	0,6		0,9	0,9	
drobnica	0,6	0,6		0,9	0,9	
<i>Stepnica</i>						
ogółem	4,7	–	4,7	1,2	–	1,2
masowe suche	4,7	–	4,7	1,2	–	1,2
<i>Ustka</i>						
ogółem	0,7	–	0,7	1,2	–	1,2
drobnica	0,7	–	0,7	1,2	–	1,2
<i>Władysławowo</i>						
ogółem	–	–	–	–	–	–

Źródło: *Transport. Wyniki działalności 2008*, GUS, Warszawa 2009.



Rys. 2. Tendencje rozwoju obrotów ładunkowych małych portów w latach 2001–2008 [tys. t]

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych portów.

Tabela 2. Statki wchodzące do małych portów

Port	Lata	Ogółem		Z ładunkiem		Pod balastem	
		liczba statków	przeciętna pojemność [NRT]	liczba statków	pojemność [tys. NRT]	liczba statków	pojemność [tys. NRT]
Darłowo	2007	46	536	30	17	16	8
	2008	19	370	17	6	2	1
Elbląg	2007	22	93	–	–	22	2
	2008	14	172	–	–	14	2
Kołobrzeg	2007	218	395	153	43	65	35
	2008	177	370	137	45	40	21
Police	2007	317	2563	198	616	119	196
	2008	381	2292	233	594	148	280
Stepnica	2007	4	549	4	2	–	–
	2008	1	548	1	1	–	–
Ustka	2007	13	337	3	1	10	3
	2008	21	323	9	3	12	4
Władysławowo	2007	226	74	155	12	71	5
	2008	154	68	116	8	38	3
Nowe Warpno	2007	1852	141	990	142	862	119
	2008	1895	142	1101	157	794	112
Trzebież	2007	133	142	4	0	129	18
	2008	88	167	1	0	87	15
Międzyzdroje	2007	657	201	561	1274	96	5
	2008	568	190	526	107	42	1
Hel	2007	973	132	973	129	–	–
	2008	1066	135	1066	143	–	–
Frombork	2007	200	48	190	10	10	–
	2008	156	–	156	–	–	–
Krynica Morska	2007	181	46	171	8	10	–
	2008	156	–	156	–	–	–
Sopot	2007	697	21	692	15	5	–
	2008	794	38	784	30	10	0

Źródło: *Transport. Wyniki działalności 2008*, GUS, Warszawa 2009.

Tabela 3. Długość nabrzeży w małych portach morskich polskiego wybrzeża [m]

Port	Nabrzeża ogółem		W tym nadające się do eksploatacji	
	2007	2008	2007	2008
Darłowo	5739	5739	3426	3426
Elbląg	2680	3666	2680	3666
Kołobrzeg	785	1170	786	1030
Police	1000	1000	1000	1000
Stepnica	736	736	225	225
Ustka	4232	1981	3372	1961
Władysławowo	341	341	341	341
w tym nabrzeża przeładunkowe				
Darłowo	1875	1875	1612	1612
Elbląg	2680	2240	2680	2240
Kołobrzeg	785	1006	786	1006
Police	1000	1000	1000	1000
Stepnica	294	294	145	145
Ustka	3136	1226	3136	1207
Władysławowo	341	341	341	341

Źródło: *Transport. Wyniki działalności 2008*, GUS, Warszawa 2009.

Rybołówstwo należy do najstarszych dziedzin gospodarki morskiej, kształtując rozwój portów morskich na polskim wybrzeżu. Przed akcesją do struktur unijnych miały jednak miejsce zaniechania, które są obecnie dotkliwie odczuwane przez ten sektor. Mimo to jest ono nadal ważną dziedziną gospodarki morskiej w małych portach i przystaniach.

Ograniczone możliwości rozwoju rybołówstwa i handlowej funkcji małych portów wymuszają konieczność bardziej intensywnego rozwoju turystyki morskiej. Dużą wagę do tego elementu gospodarki morskiej przywiązują samorządy. Do najpopularniejszych i najbardziej dochodowych form działalności w tym segmencie należy turystyka wypoczynkowa. W miejscowościach nadmorskich powstają liczne hotele i pensjonaty, jest dużo kwater prywatnych, pól namiotowych itp.

Popularny staje się także aktywny wypoczynek, w ramach którego rozwijane są wędkarstwo morskie, sporty wodne, organizowane są festiwale itp. Dużą aktywność w rozwijaniu turystyki morskiej przejawia Ustka.

Zmiany rozwojowe w małych portach korzystnie wpływają na wizerunek i funkcjonowanie miast nadmorskich. Małe porty przygotowują swoje strategie rozwoju, w których wskazane są kierunki rozwoju i przyszły ich wizerunek.

## Założenia strategii rozwoju małych portów

Ustawa o portach i przystaniach morskich wskazuje podmiot zarządzający portem jako jednostkę odpowiedzialną za programowanie i planowanie jego rozwoju. Stąd podmioty te – przede wszystkim zarządy portów morskich – przygotowują swoje strategie rozwoju.

Prawie wszystkie strategie rozwoju regionów w Polsce zakładają przeciwdziałanie marginalizacji obszarów peryferyjnych. Do priorytetów w strategii rozwoju województw nadmorskich należą między innymi:

- Restrukturyzacja i unowocześnianie gospodarki uwzględniające tradycyjne sektory gospodarki, rozwój usług i transportu oraz zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej.
- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności i spójności regionu, przewidującej przyspieszenie modernizacji metropolii, a jednocześnie przeciwdziałanie marginalizacji obszarów peryferyjnych oraz rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej i portów.
- Rozwój współpracy międzynarodowej w Regionie Morza Bałtyckiego oraz międzyregionalnej.

Głównym założeniem przyjmowanym przy opracowywaniu strategii na najbliższe lata jest powiązanie celów i priorytetów wyznaczonych przez strategie wyższego rzędu (regionalne i krajowe) z pożądanymi kierunkami rozwoju małych portów, określonymi przez samorządy lokalne gmin i użytkowników portu, oraz wytyczenie celów i priorytetów zapewniających faktyczny, efektywny rozwój.

Niektóre małe porty zostały ujęte w dokumentach strategicznych wyższego rzędu, przede wszystkim w przyjętej w 2007 roku przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej *Strategii rozwoju portów morskich do roku 2015* oraz w strategiach rozwoju gospodarki morskiej województw pomorskiego i zachodniopomorskiego. Zawarte w tych dokumentach zapisy są jednak bardzo ogólne i wymagają uszczegółowienia. Jednocześnie strategie te odgrywają rolę informacyjną i promocyjną dla użytkowników portu i inwestorów.

- Realizacja opracowanych strategii rozwoju portów powinna zapewnić takie efekty, jak
- odgrywanie przez port roli ważnego czynnika rozwoju lokalnego, regionalnego i ponadregionalnego w stosunku do bezpośredniego i dalszego otoczenia,
  - zwiększenie dostępności portu od strony morza i od strony lądu,

- ukształtowanie określonych planem zagospodarowania przestrzennego gminy pożądaných kierunków zagospodarowania terenów portowych,
- zapewnienie wyposażenia portu we wszystkie niezbędne składniki infrastruktury technicznej,
- umożliwienie aktywnej współpracy z innymi ośrodkami w obszarze Bałtyku i Europy Północnej,
- dostosowanie do warunków międzynarodowej konkurencji,
- aktywny udział w rozwoju i wzroście gospodarczym przez rozwój funkcjonujących na obszarze portu przedsiębiorstw, jak również przedsiębiorstw pośrednio związanych z portem.

Priorytety strategii poszczególnych małych portów ustalane są przede wszystkim na podstawie już istniejących podstawowych funkcji tych portów. Szczególną wagę w opracowywanych planach przywiązuje się do następującego zakresu aktywności portów:

- rybołówstwo,
- port handlowy,
- turystyka morska,
- usługi portowe.

Do poprawy pozycji konkurencyjnej w zakresie połowów ryb i ich przetwórstwa może się przyczynić stworzenie kompleksowego produktu związanego z rybołówstwem, podobnie jak to ma miejsce w innych dziedzinach gospodarki. Określa się je na ogół mianem klastera. Stanowi on powiązanie wielu dziedzin usług i produkcji związanych z wiodącym produktem. Powiązanie to ma formę wiązki interesów funkcjonujących w skali regionalnej. Przykładem może być rozwój produkcji i usług związanych z wykorzystaniem śledzia na Bornholmie.

W sferze zainteresowania rządu znajdują się wyłącznie porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Małe porty i przystanie morskie powinny więc znaleźć swoje miejsce w strategiach rozwoju regionów nadmorskich.

Planowane stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego portów jest zgodne z celami strategicznymi i priorytetami strategii wyższego rzędu, to jest

- *Narodowymi strategicznymi ramami odniesienia 2007–2013*, w których mieści się budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski.
- *Strategią rozwoju portów morskich do 2015 roku*, w której zakłada się poprawę konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju



społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie ich rangi w międzynarodowej sieci transportowej. Wpisuje się w nią priorytet obejmujący poprawę stanu infrastruktury portowej i dostępu do portu.

- *Strategią rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do roku 2015*, w której mieści się cel strategiczny obejmujący zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża.

W zakresie rozwoju turystyki działania nakierowane są na stworzenie podstawy do rozwoju funkcji turystyczno-rekreacyjnej portów. Konieczne jest pozyskanie terenów na jej potrzeby oraz przeprowadzenie rewitalizacji infrastruktury portowej.

Nie wszystkie małe porty mają potrzebę, warunki i możliwości budowy marin. W licznych mniejszych portach realnym rozwiązaniem mogą być przystanie żeglarskie z odpowiednimi warunkami postoju i zapleczem.

Utrzymanie i rozwój funkcji małych portów związanych z rybołówstwem i przetwórstwem rybnym wymaga wdrażania rozwiązań systemowych, szczególnie w zakresie infrastruktury portowej. Czynnikiem podniesienia konkurencyjności portu rybackiego na środkowym wybrzeżu jest stworzenie Lokalnego Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb. Konieczna jest modernizacja infrastruktury portów rybackich wraz z budową nabrzeża remontowego na potrzeby łodzi rybackich oraz

- stworzenie warunków umożliwiających działalność i rozwój organizacjom producentów ryb,
- podniesienie standardów technicznych i sanitarnych w zakładach przetwórstwa,
- budowa, rozbudowa, przebudowa lub remont obiektów hurtowej sprzedaży ryb oraz ich infrastruktury technicznej.

Spójność strategii rozwoju portów ze strategią rozwoju miasta, gminy oraz strategiami regionalnymi i ponadregionalnymi stwarza możliwość pozyskiwania dodatkowych środków finansowych i ma decydujące znaczenie dla możliwości osiągnięcia celów i zamierzeń tej strategii. Konsekwentna i terminowa realizacja przewidzianych zadań ma decydujący wpływ na tempo i jakość zmian zachodzących w porcie.

Strategie małych portów i miast z reguły przewidują, że siłą napędową rozwoju małych portów i przystani morskich będzie ich funkcja turystyczna i rekreacyjna. Konieczne jest zatem wspieranie tego sektora, pozyskiwanie strategicznych inwestorów oraz środków pomocowych z funduszy Unii Europejskiej.

Do osiągnięcia celów priorytetowych niezbędna jest odpowiednia polityka wspierania rozwoju gospodarki morskiej.

Z uwagi na regionalne znaczenie małych portów cele strategiczne jego rozwoju związane z jego aktywizacją powinny:

- przyczynić się do wzrostu gospodarczego,
- stać się ważnym czynnikiem rozwoju lokalnego i regionalnego w stosunku do bezpośredniego i dalszego otoczenia terytorialnego,
- sprostać warunkom międzynarodowej konkurencji, a przez to stać się platformą do rozwoju funkcjonujących na obszarze portu przedsiębiorstw, jak również przedsiębiorstw związanych z portem pośrednio.

Wdrażanie zarysowanej misji portu o znaczeniu regionalnym wymaga ukierunkowania strategii jego rozwoju w najbliższych latach na:

- aktywizację istniejących funkcji gospodarczych portu, w tym szczególnie turystyczno-pasażerskiej i obsługi rybołówstwa,
- poszerzenie – dywersyfikację zakresu świadczonych usług,
- poprawę stopnia wykorzystania istniejącego potencjału portowego, w tym znajdującego się w gestii poszczególnych podmiotów gospodarczych, zlokalizowanych na obszarze portu oraz racjonalnego wykorzystania rezerw przestrzennych portu,
- zwiększenie aktywności inwestycyjnej na obszarze portu,
- rozwinięcie aktywnych działań marketingowych i promocyjnych na rynku krajowym i międzynarodowym – bałtyckim.

Gminy miejskie, które utworzyły podmioty zarządzające w ich imieniu portami (na przykład Kołobrzeg i Darłowo), przejęły na siebie odpowiedzialność za planowanie rozwoju portów. Wiele małych portów przedstawia się jako klasyczne ośrodki uzdrowiskowe, turystyczne i portowe, skłonne tworzyć przyjazny klimat dla przedsiębiorczości, przy wykorzystaniu tradycji historycznych, walorów środowiska naturalnego i nadmorskiego położenia, dążące do zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego w celu osiągnięcia trwałej spójności społecznej, ekonomicznej i przestrzennej. W praktyce poszczególne cechy nie zawsze pokrywają się z tymi deklaracjami.

## **Fundusze europejskie i inwestycje rozwojowe w małych portach**

Poszerzenie UE ma swoje konsekwencje w skali mikro- i makroekonomicznej, dla rozwoju gospodarczego. Przekłada się to na ogólny udział gospodarki unijnej w rynku światowym. Nowe uwarunkowania gospodarcze mają swoje przełożenie także na pozycję małych portów w Unii Europejskiej, decydując o ich znaczeniu.

W dniu 10 października 2007 roku Komisja Europejska przyjęła niebieską księgę w sprawie integrowanej polityki morskiej dla UE i szczegółowy plan działania<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> KOM (2008) 791 wersja ostateczna, Bruksela, 25.11.2008.

Rada Europejska poparła zintegrowaną politykę morską i plan działania 14 grudnia 2007 roku. Planowanie przestrzenne obszarów morskich (PPOM) stało się kluczowym instrumentem w ramach prowadzonej zintegrowanej polityki morskiej. Umożliwia ono organom publicznym i zainteresowanym stronom koordynowanie swoich działań oraz optymalizację wykorzystania przestrzeni morskiej tak, aby przyniosło ono korzyści z punktu widzenia gospodarki i środowiska morskiego.

Polska gospodarka morska przeżywa dość dramatyczny okres swojej działalności. Obecny światowy kryzys jeszcze bardziej utrudni działalność przedsiębiorstw branży morskiej. Przy włączaniu się w struktury UE Polska nie w pełni zabezpieczyła interesy polskiej gospodarki morskiej, na przykład nie zadbano dostatecznie o rodzimą flotę rybacką. Po wejściu do UE wyłomowano 40% jednostek rybackich, a ostatnie sankcje UE, które zezwalają na połów dorsza tylko 1/3 części floty rybackiej, doprowadzą – w ciągu najbliższych lat – do nadmiernego ograniczenia floty lub nawet jej zaniku. Rybacy z innych krajów łowią znacznie więcej niż dopuszczają przyznane limity, natomiast polscy bywają karani za nieudokumentowane przekroczenie limitów połowowych, podczas gdy na przykład w okresie ochronnym dla narybku na Bałtyku pływają duńskie „paszowce”<sup>3</sup>.

Podstawowe zasady wyznaczające kierunki strategii funkcjonowania gospodarki morskiej zostały określone w programie rządowym RP, który obejmuje między innymi następujące cele<sup>4</sup>:

- wzmocnienie roli portów morskich, dzięki modernizacji i rozbudowie infrastruktury, oraz wdrożenie unijnych standardów w zakresie eksploatacji i zarządzania, co pozwoli na dalszą integrację systemu transportowego kraju i powiązanie go z globalnym systemem transportowym,
- poprawa infrastruktury portów morskich i dostępu do nich od strony morza,
- rozwój autostrad morskich i żeglugi bliskiego zasięgu,
- pozyskiwanie większej masy ładunkowej, zarówno polskiego handlu zagranicznego, jak i masy tranzytowej, w tym także przywrócenie „utraconej” masy ładunkowej,
- poprawa jakości usług portowych,
- wspieranie małych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości,
- uporządkowanie spraw własności i finansowania rozwoju infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do portów.

<sup>3</sup> Po wprowadzeniu w 2008 r. zakazu połowów łososi pławicami dochody w tym segmencie spadły z 3 mln zł do 300 tys. w skali roku, za „Czas Morza” 2009, nr 1 (37).

<sup>4</sup> *Program działania rządu premiera Kazimierza Marcinkiewicza „Solidarne państwo”, listopad 2005.*

W jednym z wyznaczonych celów w szczególny sposób podkreślone zostało znaczenie małych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości. Pozostałe cele są jednak aktualne również dla efektywnej działalności małych portów, szczególnie tych o funkcjach handlowo-rybackich, jak Kołobrzeg czy Darłowo.

Na samorządach terytorialnych obszarów przybrzeżnych spoczywa szczególna odpowiedzialność w zakresie zagospodarowania tych stref: muszą one niwelować napięcia wynikające z konfliktów między konkurującymi ze sobą rodzajami działalności na wybrzeżu, a także na morzu, oraz dążyć do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju i poziomu zatrudnienia, zapewniając konieczną ochronę środowiska morskiego<sup>5</sup>.

Polityka rozwoju regionalnego Unii Europejskiej ma na celu wzmocnienie spójności ekonomicznej i społecznej Wspólnoty. Wspiera ją skoordynowana z nią ściśle polityka strukturalna oraz strategia zrównoważonego rozwoju transportu. W strategii tej małe porty mogą odgrywać znaczącą rolę w aktywizacji gospodarki regionów nadmorskich.

Strategie dotyczące małych portów powinny się znaleźć we wszystkich dokumentach stanowiących opracowania rozwoju na poziomie gminy, powiatu, województwa, a przede wszystkim na szczeblu centralnym. Podkreślenie ich istotnej roli na poziomie krajowym zapewnia faktyczny dostęp podmiotów zarządzających i samorządów nadmorskich do szerokiej gamy źródeł dofinansowania ich działań. Małe porty przywiązują ogromną wagę do swojego rozwoju oraz podkreślenia swego znaczenia w strategiach rozwojowych UE. Inwestycje i zmiany własnościowe w nich przyczyniają się do pobudzenia aktywności przeładunkowo-składowej, a zwiększenie obrotów ładunkowych umożliwia wzrost zatrudnienia w usługach portowych.

Źródła finansowania inwestycji w małych portach i przystaniach to z reguły: budżet samorządów lokalnych (w mocno ograniczonym zakresie, czasami zaledwie 5%), programy pomocowe, wolontariat.

Opracowane strategie rozwoju portów są niezbędnym warunkiem do ubiegania się o środki z krajowych i regionalnych programów operacyjnych, w tym w szczególności z *Regionalnego programu operacyjnego*, programu operacyjnego *Infrastruktura i środowisko* oraz z programu operacyjnego *Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2015*.

W ramach priorytetu obejmującego stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego portu za cel strategiczny przyjęto poprawę zewnętrznego i wewnętrznego systemu komunikacyjnego.

---

<sup>5</sup> *Mapa drogowa na rzecz planowania przestrzennego obszarów morskich: opracowanie wspólnych zasad w UE*, KOM (2008) 791 wersja ostateczna. Bruksela, 25.11.2008.

Za przykład wykorzystywania funduszy na rozwój w małych portach usług transportowych i turystycznych może posłużyć działalność portu w Kołobrzegu. Przeprowadzona ostatnio, kosztem około 150 mln zł, modernizacja portu (zakończenie inwestycji – październik 2009), obejmująca przebudowę infrastruktury wejścia do portu, znacząco poprawiła bezpieczeństwo jednostek pływających korzystających z portu. Umożliwiono także wchodzenie do portu większym statkom handlowym. Zarząd Morskiego Portu Kołobrzeg wzbogacił się o tereny, które jeszcze do połowy 2009 roku należały do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej (PŻB).

Trzeba stwierdzić, że możliwość zawierania większych statków stwarza warunki do zwiększenia ruchu turystycznego związanego z żeglugą wycieczkową (tabela 4), na przykład w Kołobrzegu, który należy do największych uzdrowisk w Polsce, aktywizacja żeglugi wycieczkowej może przysporzyć licznych nowych turystów wzbogacających budżet miasta i zwiększyć liczbę kuracjuszy w uzdrowiskach.

Tabela 4. Międzynarodowy ruch pasażerski w małych portach

Port	Kraj zakończenia podróży (pasażerowie odprawieni)	2007	2008
Darłowo	Dania	4740	5778
Kołobrzeg	Dania	17 565	18 663
Nowe Warpno	Niemcy	5595	6833
Trzebież	Niemcy	1956	1228
Ustka	Dania	–	2629
Międzyzdroje	Niemcy	46 013	35 723

Źródło: *Transport. Wyniki działalności 2008*, GUS, Warszawa 2009.

Kołobrzeg ma nadzieję uzyskać środki z UE na poprawę dostępu do portu od strony portu. Inwestycja ma objąć budowę nowej drogi łączącej nabrzeża portowe z miastem, a także obwodnicę Kołobrzegu. Planowana jest także rewitalizacja torów kolejowych i uaktywnienie transportu kolejowego.

Darłowo znalazło się również na liście kluczowych projektów przeznaczonych do finansowania z funduszy UE na lata 2007–2013. Inwestycja obejmująca modernizację części portu i nowe połączenia komunikacyjne, między innymi z krajową trasą Szczecin–Gdańsk, ma kosztować 32 mln zł. Ponadto w Darłówniku może być zlokalizowana część Specjalnej Strefy Ekonomicznej Słupska. Darłowo gotowe jest przeznaczyć na działalność w ramach strefy około 30 hektarów gruntu po uprzednim uzbrojeniu.

Firmy zainteresowane tą lokalizacją będą miały zapewnione ustawowe ulgi na początku funkcjonowania, ponadto miasto jest skłonne udzielić dodatkowych ulg w podatkach lokalnych<sup>6</sup>.

Ważnym czynnikiem rozwojowym małych portów jest żeglarstwo. Na rozwój projektu, którego celem jest utworzenie Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego (ZSŻ), Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna zdobyła 130 mln zł. Szlak obejmuje jedenaście miejscowości nadmorskich województwa, począwszy od Szczecina przez między innymi Trzebież, Nowe Warpno, Wolin, Kamień Pomorski, Niechorze, Kołobrzeg, po Darłowo. Projekt ZSŻ to początek działań zmierzających do rozbudowy marin i przystani. Jego długość wynosi około 320 km. Wybudowane zostaną mariny i porty turystyczne w Wolinie, Kamieniu Pomorskim, Rewalu, Mielnie i Darłowie oraz zmodernizowane mariny i przystanie jachtowe w Szczecinie, port turystyczny w Trzebieży oraz marina w Kołobrzegu. Planowana jest przebudowa portu jachtowego w Kołobrzegu, która obejmie między innymi budynek klubowy, pomieszczenia socjalne oraz 27 pomostów do cumowania jachtów. Miasto otrzyma na ten cel 12 mln zł.

Wspomniane porty tworzą najważniejsze centra jachtowe sieci połączonych portów i przystani Pomorza Zachodniego. Odległość pomiędzy nimi nie przekracza od 20 do 30 mil morskich, czyli kilku godzin żeglugi. Trasa szlaku leży na głównej drodze wodnej prowadzącej ze stolicy Niemiec – Berlina przez Bałtyk do Skandynawii.

Zachodniopomorski Szlak Żeglarski jest jedną z nielicznych inicjatyw gospodarczych umożliwiających rzeczywistą realizację inwestycji o naturalnym charakterze transgranicznym, użytkowaną nie tylko przez mieszkańców obu krajów, ale także turystów z krajów sąsiednich. Szlak stanie się stymulatorem rozwoju gospodarczego przyległych gmin. Rozwój współpracy gmin i portów jachtowych oraz rozbudowa infrastruktury turystycznej zwiększają potencjał regionu<sup>7</sup>. Wdrożenie tego przedsięwzięcia w ciągu pięciu lat może przyciągnąć nawet 20 tys. żeglarzy i turystów korzystających dotychczas z innych akwenów. Zwiększenie atrakcyjności szlaku dla żeglarzy i turystów wymaga znacznie lepszego zagospodarowania. Na niezbędne inwestycje zarezerwowano 20 mln euro w *Regionalnym programie operacyjnym województwa zachodniopomorskiego*.

Spójność strategii rozwoju portów ze strategią rozwoju miasta, gminy oraz strategiami regionalnymi i ponadregionalnymi stwarza możliwość pozyskiwania

<sup>6</sup> Lokalizacją działalności na tym terenie zainteresowany jest m.in. amerykański inwestor North Star Yachts zamierzający uruchomić produkcję luksusowych jachtów. Docelowo firma będzie zatrudniała ponad 300 pracowników rekrutujących się przede wszystkim z lokalnej społeczności i okolicznych miejscowości.

<sup>7</sup> [www.szczecinboatshow.pl](http://www.szczecinboatshow.pl).

dotychczasowych środków finansowych i ma decydujące znaczenie dla osiągnięcia celów i zamierzeń tej strategii.

## **Bariery rozwoju małych portów**

Problemy, z którymi borykają się małe porty polskiego wybrzeża, są w większości przypadków podobne, choć indywidualne uwarunkowania poszczególnych portów i intensywność ich wpływu może być różna. Najbardziej dotkliwie odczuwane są problemy związane z połączeniami komunikacyjnymi z zapleczem i dekapitalizacja infrastruktury portowej. Podstawowa infrastruktura portów i ich połączeń komunikacyjnych nie była rozwijana i dokapitalizowana od kilkudziesięciu lat.

Największe problemy ograniczające możliwości efektywnego funkcjonowania i rozwoju małych portów to:

- peryferyjność w skali lokalnej wskutek mankamentów dostępności komunikacyjnej (braki i zły stan dróg kołowych i połączeń kolejowych od strony lądu oraz zły stan infrastruktury dostępnej od strony morza, na przykład zamulone tory podejściowe, zdezastrowane falochrony), a także marginalizacja małych portów na szczeblu władz centralnych i niejednokrotnie także regionalnych,
- degradacja infrastruktury portowej,
- pogarszający się stan techniczny nabrzeży wykorzystywanych do przeładunków towarów,
- słabość gospodarcza zaplecza portu,
- rozdrobnienie własnościowe terenów portowych i nabrzeży,
- brak należytej dbałości prywatnych właścicieli o stan nabrzeży,
- niedookreślone miejsca małych portów w systemie transportowym kraju oraz w krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych,
- wahania koniunktury politycznej na szczeblu centralnym wpływające na możliwość pozyskania środków na rozwój portu,
- małe w stosunku do potrzeb przychody portów,
- brak nowoczesnych nabrzeży przeładunkowych,
- brak odpowiedniego sprzętu służącego do prowadzenia przeładunków w porcie,
- ograniczone możliwości nawigacyjne dla większych statków handlowych,
- często występujący brak aktualnych planów zagospodarowania przestrzennego,
- brak stabilnej polityki odnośnie rybołówstwa morskiego,
- brak polityki umożliwiającej małym portom odgrywanie ważnej roli w rozwoju regionów nadmorskich,

- brak jasno określonej strategii współpracy gospodarczej małych portów w rejonie Bałtyku.

Słabość istotnych dla pozycji portu funkcji gospodarczych, głównie transportowej, a także przemysłowej i handlowej, wynika przede wszystkim z uwarunkowań zewnętrznych, zwłaszcza niedorozwoju sieci transportowej ograniczającej dostępność portu oraz braku środków na inwestycje. Braki te są główną barierą uniemożliwiającą aktywizację portów, a także bardziej dynamiczny rozwój ich otoczenia, miasta, regionu.

Najważniejsze z punktu widzenia małych portów są połączenia drogowe i kolejowe, szczególnie w kierunku południkowym. Dlatego dla aktywnej roli portów konieczne jest usprawnienie połączeń drogowych i kolejowych. Szczególnie ważne są drogi łączące małe porty z niezbyt odległymi większymi miastami stanowiącymi ich bezpośrednie zaplecze, na przykład Wejherowo, Lębork, Słupsk, Sławno, Koszalin, Gryfice.

Z powodu utrudnień w dostępie komunikacyjnym do zaplecza małe porty mają ograniczone możliwości zdobywania ładunków. Nieodpowiedni stan dróg łączących małe porty z potencjalnym zapleczem, a także nikłe możliwości wykorzystania transportu kolejowego powodują uciążliwe wydłużenie czasu transportu. W tej sytuacji ładunki w naturalny sposób ciążą do dużych portów posiadających zdecydowanie sprawniejsze powiązania komunikacyjne z otoczeniem.

## **Wnioski**

Pomimo intensywnych działań na rzecz poprawy infrastruktury, połączenie portów polskich z zapleczem należy do najgorszych w Europie, a małe porty mają dostęp do sieci transportowej praktycznie jedynie przez drogi powiatowe. Na polskim wybrzeżu zlokalizowanych jest łącznie 51 małych portów i przystani morskich o różnym stopniu rozwoju funkcji gospodarczych i znaczeniu dla gospodarki lokalnej, regionalnej i ogólnokrajowej. W Polsce na 100 km linii brzegowej przypadają trzy, cztery małe porty lub przystanie morskie, natomiast w takich krajach, jak Niemcy, Szwecja, Dania, Finlandia, Wielka Brytania na podobnym obszarze zlokalizowanych jest dwukrotnie więcej portów<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> *Strategia rozwoju małych portów morskich polskiego wybrzeża...*, s. 11.



W wielu krajach UE małe porty z powodzeniem sprawdzają się w roli stymulatorów wzrostu gospodarczego przyczyniających się do rozwoju regionalnego, dzięki odpowiedniej polityce transportowej, szczególnie portowej i regionalnej.

Obszary przybrzeżne ze względu na swój potencjał mogłyby być źródłem wzrostu gospodarczego i zrównoważonego rozwoju małych portów i ich otoczenia, tymczasem są one obszarami największego bezrobocia strukturalnego. Nadzieje na poprawę sytuacji budzi obecna polityka regionalna UE. Podstawowym jej celem jest wzmocnienie spójności ekonomicznej i społecznej<sup>9</sup>. W ramach strategii zrównoważonego rozwoju małym portom morskim przypada rola ośrodków aktywizacji gospodarczej regionów nadmorskich.

Małe porty z powodzeniem mogłyby uzupełniać działalność tych o podstawowym znaczeniu dla gospodarki kraju. Mogą one współpracować zarówno z małymi, jak i dużymi portami w skali krajowej, a także obsługiwać mniejsze partie ładunków w obrotach międzynarodowych. Aktywizacja małych portów służy umocnieniu pozycji Polski w rejonie Bałtyku.

### Literatura

- Brodzicki T., *Nie odwracajmy się od morza*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy” 2009, nr 2.
- Grzelakowski A.S., *Wizje i strategie rozwoju polskich portów morskich*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy” 2009, nr 2.
- Koncepcja finansowania małych portów i przystani morskich jako portów samorządowych*, praca wykonana w Zakładzie Ekonomiki i Prawa na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury nr 6005, Instytut Morski, Gdańsk 2003.
- Małe porty morskie w strategiach rozwoju gmin nadmorskich*, red. B. Szwankowska, Instytut Morski, Gdańsk 2001.
- Porty lokalne w samorządowej polityce transportowej*, red. B. Szwankowskiej, Instytut Morski, Gdańsk 2002.
- Regionalny program operacyjny Warmia i Mazury na lata 2007–2013*, Uchwała Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego nr 6/52/07/III z dnia 30.01.2007 r.
- Strategia rozwoju małych portów morskich polskiego wybrzeża*, red. A.S. Grzelakowski i K. Krośnicka, Wyd. Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2005.
- Strategia rozwoju portu morskiego Darłowo*, Darłowo 2007.
- Strategia rozwoju województwa pomorskiego*, załącznik do Uchwały nr 587/XXXV/05 Sejmiku Województwa Pomorskiego.

<sup>9</sup> Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure, COM (97) 678 final, Brussels 1997.

---

**DEVELOPMENT STRATEGIES OF SMALL PORTS  
AND HARBOURS IN THE ASPECTS OF UE TRANSPORT POLICY  
AND THE BALTIC SEA STRATEGY**

Summary

Small ports and harbours at Polish coast play important role as driving force of local development potential. As such they are core elements of coastal zones policies and part of the regional and national maritime policy and industry. Development of small seaports is beneficial both for the image and functioning of coastal towns and cities. Local authorities play vital role in spatial planning of coastal zones. Currently the infrastructure in ports is underdeveloped due to lack of investments in the past. EU membership provides an exceptional opportunities for unprecedented expansion of local ports activities in coastal regions due to new financing sources. The sources of new investments in ports and harbours are mainly based on EU funds with modest support of local governments (5%). These sources are vital for the realization of the ports development strategies. Development of small ports and harbours economic potential strengthens Polish position in the BalticSea region.

*Translated by Urszula Kowalczyk*