DOI: 10.21005/oe.2016.82.1.10

FOLIA POMERANAE UNIVERSITATIS TECHNOLOGIAE STETINENSIS
Folia Pomer. Univ. Technol. Stetin., Oeconomica 2016, 324(82)1, 107–116

Piotr NOWACZYK

DETERMINANTY ROZWOJU DZIAŁALNOŚCI ŻEGLARSKIEJ MAŁYCH PORTÓW MORSKICH W POLSCE

THE DETERMINANTS OF SAILING ACTIVITY DEVELOPMENT OF SMALL SEAPORTS IN POLAND

Katedra Marketingu, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
ul. Żołnierska 47, 71-270 Szczecin, e-mail: piotr.nowaczyk@zut.edu.pl

Summary. Small seaports were neglected in terms of investments in sailing operation services. The number of yacht berths was insufficient. The scope of services provided was limited, and the quality thereof was low. Over the study period, an intense process of modernizing the tourist infrastructure of small seaports began. New berths and a yacht marina were created. The existing sailing infrastructure was modernized. Owing to investments, the conditions of providing services to sailors improved. One of the key factors in the development of sailing activities was the access to EU funding. These constituted the main source of financing the tourist infrastructure. Had it not been for the EU funds, many investments would not have been implemented or their scope would have been much smaller. Ownership structure was not without significance in the investment process. Port municipalities demonstrated considerable investment activity, therefore the municipalization of port areas was an important factor in the development of sailing activity of seaports. The process of modernizing the sailing infrastructure of small seaports has not been concluded. Access to EU funding and further municipalization will allow it to continue.

Słowa kluczowe: działalność żeglarska, finansowanie i własność małych portów morskich, infrastruktura turystyczna.
Key words: sailing activity, financing and ownership of small seaports, tourist infrastructure.

WSTĘP

Małe porty morskie stanowią wielofunkcyjne struktury gospodarcze, gdzie obok działalności rybackiej, przeżywającej w ostatnim okresie regres, realizowana jest działalność turystyczna. Jej najważniejszą formą jest żeglarstwo, które stanowi perspektywiczny obszar działalności portów (Kowalska 2010).

Wraz ze wzrostem zamożności społeczeństwa, rośnie zainteresowanie spędzeniem wolnego czasu w rejonach atrakcyjnych turystycznie (Gaworecki 2003). Zaliczamy do nich wybrzeże Morza Bałtyckiego. Turyści coraz częściej wybierają aktywne formy spędzania wypoczynku, do których zalicza się żeglarstwo (Gospodarka morska… 2015). Jednakże warunkiem zaspokojenia rosnącego ruchu żeglarskiego, jest sprawnie działająca sieć przystani i marin jachtowych. Infrastruktura żeglarska małych portów morskich była zaniedbana i wymagała znacznych nakładów inwestycyjnych. Proces unowocześniania infrastruktury żeglarskiej jest wysoce kosztowny. Natomiast dochodowość osiągana z jej

eksploatacji dość niska (Brzozowska 2006). Dlatego też rozwój działalności turystycznej wymaga zagwarantowania źródeł finansowania.

Ważnym czynnikiem pływającym na rozwój działalności żeglarskiej jest także struktura własności terenów portowych. Podmioty portowe wykazują zróżnicowaną aktywność inwestycyjną. Dlatego należy dążyć do przekazywania terenów portowych podmiotom najbardziej zainteresowanym rozwojem działalności turystycznej małych portów morskich (Grzelakowski 2005).

Celem artykułu jest określenie znaczenie środków unijnych oraz własności terenów portowych w rozwoju działalności żeglarskiej małych portów morskich.

Poruszana w artykule problematyka jest aktualna oraz niezmiernie ważna. Zmiany zachodzące w działalności turystycznej małych portów morskich, nie zostały zakończone. Małe porty morskie wywierają znaczny wpływ na rozwój obszarów nadmorskich. Wysoka dynamika procesu inwestycyjnego wymaga ciągłego uzupełniania wiedzy, a literatura przedmiotu dotycząca omawianej problematyki jest nadal skromna.

W artykule wyodrębniono zakres rzeczowy, czasowy oraz terytorialny. Zakres rzeczowy obejmuje działalność żeglarską małych portów morskich. Głównymi jej elementami są przystanie[1] oraz mariny jachtowe[2], wyposażone w infrastrukturę podstawową[3] oraz uzupełniającą[4].

Zakres terytorialny obejmuje osiem małych portów morskich, tj.: Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo, Ustkę, Łebę, Władysławowo, Jastarnię oraz Hel. Umiejscowione są one na terenie dwóch nadmorskich województw, tj.: zachodniopomorskiego oraz pomorskiego. Reprezentują każdy odcinek polskiego wybrzeża Morza Bałtyckiego. Między portami występowały znaczne różnice w wyposażeniu w infrastrukturę turystyczną. Odmiennie przebiegał w nich proces inwestycyjny.

Zakres czasowy ograniczony został do lat 2011–2014. Podyktowane zostało to dostępnością danych statystycznych oraz, wspomnianą już, znaczną dynamiką procesu inwestycyjnego przebiegającego w tym okresie.

MATERIAŁ I METODY

Artykuł 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.

[1]Przystań jachtowa – wyodrębniony obszar portów morskich przygotowany od strony technicznej do obsługi ruchu żeglarskiego. Charakteryzuje się ograniczoną ilością miejsc postojowych oraz skromniejszym wyposażeniem w infrastrukturę towarzyszącą.

[2]Marina jachtowa – przygotowana od strony technicznej do obsługi ruchu żeglarskiego, z większą ilością miejsc postojowych oraz z reguły wyposażona w infrastrukturę towarzyszącą.

[3]Infrastruktura podstawowa stanowi niezbędną bazę do prowadzenia działalności żeglarskiej. Zaliczamy do niej m.in.: baseny portowe, nabrzeża portowe, pomosty pływające, instalacje wodno-energetyczną, sanitariaty.

[4]Infrastruktura towarzysząca stanowi uzupełnienie infrastruktury podstawowej. Zaliczamy do niej m.in.: bazę gastronomiczno-hotelarską, zaplecze serwisowe, hale do zimowania jachtów, sale konferencyjne, place zabaw, monitoring.

CHARAKTERYSTYKA INFRASTRUKTURY ŻEGLARSKIEJ BADANYCH MAŁYCH PORTÓW MORSKICH W POLSCE W ROKU 2010

Port w Dziwnowie nie posiadał infrastruktury do obsługi jachtów, tj. przystani bądź mariny jachtowej (tab. 1). Jednostki turystyczne stacjonowały przy ogólnodostępnych nabrzeżach portowych. Mogły one pomieścić 40 jachtów, co nie zaspakajało rosnącego popytu zgłaszanego przez żeglarzy. W porcie brakowało także infrastruktury towarzyszącej, co ograniczało zakres świadczonych usług.

Tabela 1. Infrastruktura żeglarska małych portów morskich oraz występujące potrzeby inwestycyjne w 2010 roku

Nazwa portu	Infrastruktura żeglarska		Ilość miejsc postojowych dla jachtów	Potrzeby inwestycyjne
	podstawowa	uzupełniająca		
Dziwnów	brak	brak	40 niewystarczająca	budowa przystani lub mariny jachtowej
Kołobrzeg	marina jachtowa (częściowo zdekapitalizowana)	brak	94 niewystarczająca	modernizacja i rozbudowa mariny
Darłowo	brak	brak	10 niewystarczająca	budowa przystani lub mariny jachtowej
Ustka	brak	brak	35 niewystarczająca	budowa przystani lub mariny jachtowej
Łeba	marina jachtowa	niewielkie braki	120 wystarczająca	ewentualna rozbudowa mariny
Władysławowo	przystań jachtowa	brak	20 niewystarczająca	rozbudowa przystani
Jastarnia	przystań jachtowa	brak	52 niewystarczająca	rozbudowa przystani
Hel	przystań jachtowa (częściowo zdekapitalizowana)	brak	20 niewystarczająca	modernizacja i rozbudowa przystani

Jednostki rekreacyjno-sportowe w porcie w Kołobrzegu, mogły korzystać z mariny jachtowej, której infrastruktura ulegała stopniowej dekapitalizacji i wymagała modernizacji. Marina nie była wyposażona w infrastrukturę towarzyszącą. Liczba miejsc postojowych wynosząca 64 stanowiska, z reguły zaspakajała potrzeby żeglarzy. Jedynie w okresach szczytu sezonu żeglarskiego, jednostki zmuszone były stacjonować przy nabrzeżach spełniających inne funkcje portowe, które mogły pomieścić 30 jachtów.

W porcie darłowskim brakowało przystani lub mariny jachtowej. Jachty cumowały przy ogólnie dostępnym nabrzeżach portowych mogącym pomieścić 10 jachtów. Port pozbawiony był również infrastruktury towarzyszącej. W obliczu wzrastającego ruch turystycznego w porcie brakowało miejsc postojowych. Do takich sytuacji dochodziło w okresach szczytu sezonu żeglarskiego.

Port w Ustce nie posiadał przystani bądź mariny jachtowej. Jednostki rekreacyjno-sportowe cumowały przy nabrzeżach ogólnodostępnych w innych częściach portu. Brakowało infrastruktury towarzyszącej o charakterze turystycznym. W porcie mogło cumować 35 jachtów, co nie zaspakajało rosnącego zainteresowania portem żeglarzy.

Łeba posiadała nowoczesną marinę jachtową wraz z rozbudowaną infrastrukturą towarzyszącą. Liczba miejsc postojowych ze 120 stanowiskami dla jachtów, z reguły zaspakajała potrzeby żeglarzy, choć w sezonie letnim była często przepełniona.

Port we Władysławowie wyposażony był w przystań jachtową. W porcie brakowało typowych elementów infrastruktury towarzyszącej. Przystań jachtowa mogła przyjąć 20 jachtów. W sezonie letnim niejednokrotnie brakowało miejsc postojowych i jednostki musiały korzystać z nabrzeży w innych częściach portu.

Przystań jachtowa w Jastarni nie była wyposażona w infrastrukturę towarzyszącą. Liczba miejsc postojowych wynosząca 53 stanowiska, była niewystarczająca w obliczu rosnącego zainteresowania żeglarzy portem.

W porcie na Helu zlokalizowana była przystań jachtowa, która mogła przyjąć 20 jednostek. Zaniedbywana inwestycyjnie wymagała modernizacji. Brakowało niezbędnych elementów infrastruktury towarzyszącej. Przystań nie zaspakajała rosnącego zainteresowania żeglarzy portem. Dlatego jachty, szczególnie w sezonie turystycznym, musiały stacjonować przy nabrzeżach w innych częściach portu.

Reasumując, należy stwierdzić, iż w roku 2010 występowały znaczne braki w wyposażeniu małych portów morskich w infrastrukturę turystyczną. Trzy porty, tj. Dziwnów, Darłowo, Ustka, w ogóle nie posiadały przystani bądź mariny jachtowej. Porty we Władysławowie, Jastarni oraz na Helu wyposażone były w przystanie jachtowe. Nie zaspakajały one jednak potrzeb związanych z rosnącym ruchem żeglarskim. Ponadto brakowało infrastruktury towarzyszącej. Dodatkowo przystań na Helu wymagała modernizacji. Porty w Kołobrzegu oraz w Łebie posiadały mariny jachtowe, ale liczba miejsc postojowych dla jachtów, szczególnie w Kołobrzegu, była niewystarczająca. Dodatkowo marina w Kołobrzegu nie posiadała wszystkich elementów infrastruktury towarzyszącej oraz wymagała modernizacji.

CHARAKTERYSTYKA PROCESU INWESTYCYJNEGO REALIZOWANEGO W BADANYCH MAŁYCH PORTÓW MORSKICH W POLSCE

W roku 2013 w porcie dziwnowskim oddano do użytku przystań oraz marinę jachtową (tab. 2). Zostały one wyposażone w infrastrukturę towarzyszącą. Wymienione inwestycje zwiększyły zakres oferowanych usług żeglarzom oraz znacznie poprawiły ich jakość. Budowle mogły jednocześnie przyjąć 90 jachtów, co zaspakajało rosnące zainteresowanie żeglarzy portem. Koszt ich budowy wyniósł 8,3 mln zł. Źródłem finansowania inwestycji były środki własne gminy oraz środki unijne. Udział środków komunalnych wyniósł 5,0 mln zł. Środki unijne zostały pozyskane z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013, w wysokości 3,3 mln zł.

Modernizacji mariny jachtowej w Kołobrzegu dokonano w roku 2011. Uzupełniono ją o brakujące elementy infrastruktury towarzyszącej, dzięki czemu poszerzony został zakres świadczonych usług oraz poprawiła się ich jakość. Inwestycja nie zwiększyła liczby miejsc postojowych dla jachtów. Dlatego też jednostki nadal musiały cumować przy nabrzeżach w innej części portu. Wartość inwestycji wyniosła 10,2 mln zł. Źródłem finansowania były środki unijne z Programu Operacyjnego „Innowacyjna Gospodarka 2007–2013”, w wysokości 4,2 mln zł. Pozostała część kwoty, tj. 6,0 mln zł, pokryta została z budżetu Gminy Kołobrzeg oraz Zarządu Portu Morskiego.

Przystań jachtową w porcie darłowskim wybudowano w roku 2013. Pomimo, iż nie została ona wyposażona we wszystkie elementy infrastruktury towarzyszącej, dzięki inwestycji zwiększył się zakres oraz jakość świadczonych usług. Liczba miejsc postojowych dla jachtów

wzrosła do 80 stanowisk, co zaspakajało rosnące zainteresowanie żaglarzy portem. Koszt budowy przystani jachtowej wyniósł 1,2 mln zł. Źródło jej finansowania stanowiły środki unijne z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013 w wysokości 0,7 mln zł. Pozostała część kwoty, tj. 0,5 mln zł, pochodziła z budżetu gminy.

Pomimo wielu planów w porcie w Ustce nie powstała typowa przystań bądź marina jachtowa. Jachty nadal stacjonowały przy ogólnodostępnych nabrzeżach. Był to jedyny port w którym nie zrealizowano żadnej inwestycji o charakterze turystycznym.

W okresie badawczym nie zrealizowano także żadnej inwestycji w portach w Łebie oraz we Władysławowie. Jednakże porty te posiadały już infrastrukturę do obsługi jachtów. Ze względu na ograniczony zakres świadczonych usług oraz znacznie mniejszą liczbę miejsc postojowych dla jachtów, większe potrzeby inwestycyjne występowały w porcie władysławowskim.

W roku 2013 dokonano rozbudowy przystani jachtowej w Jastarni. Dzięki inwestycji poszerzył się zakres oraz poprawiła się jakość świadczonych usług. Zwiększyła się liczba miejsc postojowych dla jachtów do 80, co nadal nie zaspakajało rosnącego zainteresowania portem wśród żeglarzy. Wartość inwestycji wyniosła 0,15 mln zł i była w całości finansowana ze środków własnych gminy Jastarnia.

Przebudowy przystani jachtowej na Helu dokonano w roku 2013. Oprócz rozszerzenia zakresu świadczonych usług oraz poprawy ich jakości, zwiększyła się liczba miejsc postojowych do 55, co z reguły zaspakajało rosnący popyt na usługi turystyczne. Całkowity koszt realizacji inwestycji wyniósł 1,7 mln zł. Źródło jej finansowania stanowiły środki z Programu Operacyjnego „Ryby 2007–2013" w wysokości 1,2 mln zł oraz środki własne podmiotu zarządzającego portem KOGA Spółka z o.o. w wysokości 0,5 mln zł.

Tabela 2. Charakterystyka procesu inwestycyjnego realizowanego w badanych małych portach morskich w latach 2011–2014

Nazwa portu	Inwestycje		Ilość miejsc postojowych dla jachtów
	nazwa inwestycja	źródła finansowania oraz wartość inwestycji [mln zł]	
Dziwnów	budowa przystani oraz mariny jachtowej	środki gminne – 5,0 środki unijne – 3,3	90 wystarczająca
Kołobrzeg	modernizacja oraz przebudowa mariny jachtowej	środki gminne oraz ZPM – 4,2 środki unijne – 6,0	94 niewystarczająca
Darłowo	budowa przystani jachtowej	środki gminne – 0,5 środki unijne – 0,7	80 wystarczająca
Ustka	–	–	35 niewystarczająca
Łeba	–	–	120 wystarczająca
Władysławowo	–	–	20 niewystarczająca
Jastarnia	przebudowa przystani jachtowej	środki gminne – 0,2	80 niewystarczająca
Hel	modernizacja i przebudowa przystani jachtowej	środki ZPM – 0,5 środki unijne – 1,2	55 wystarczająca

Objaśnienie: wartość liczbowa w ostatniej kolumnie, oznacza łączną liczbę miejsc postojowych w badanych strukturach, tzn. w przystaniach i marinach jachtowych oraz przy nabrzeżach spełniających inne funkcje portowe; ZPM – Zarząd Portu Morskiego.

Reasumując, w okresie badawczym zrealizowano inwestycje w pięciu małych portach morskich. Wybudowano dwie nowe przystanie jachtowe oraz jedną marinę. W przypadku trzech portów dokonano modernizacji lub przebudowy dotychczasowej infrastruktury do obsługi jachtów. W trzech kolejnych portach nie zrealizowano żadnej inwestycji. Dzięki inwestycjom zwiększyła się liczba miejsc postojowych dla jachtów o 183 stanowiska, co stanowiło przyrost o przeszło 46%. Poszerzył się zakres oraz poprawiła się jakość świadczonych usług. Ogólna wartość inwestycji w infrastrukturę żeglarską wyniosła 21,55 mln zł. Udział środków unijnych wyniósł 11,30 mln zł, co stanowiło przeszło 52% całkowitych wydatków inwestycyjnych. Pozostała kwota stanowiła środki podmiotów komunalnych. Zainwestowały one 10,25 mln zł, co stanowiło blisko 47% ogólnej wartości inwestycji. Pomimo wielu inwestycji proces modernizacji infrastruktury żeglarskiej nie został zakończony. Porty wymagały kolejnych inwestycji.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA INWESTYCJI ORAZ STRUKTURA WŁASNOŚCI TERENÓW PORTOWYCH O CHARAKTERZE TURYSTYCZNYM W BADANYCH MAŁYCH PORTACH MORSKICH W POLSCE

Inwestycje w infrastrukturę, w tym żeglarską, charakteryzują się wysoką kapitałochłonnością i często nie generują zysku dla beneficjentów. Z drugiej strony, podmioty odpowiedzialne za rozwój małych portów morskim, dysponują ograniczonymi środkami na realizację inwestycji. Z wymienionych przyczyn środki unijne stanowiły ważne źródło finansowania inwestycji turystycznych. Prócz portu w Jastarni, w którym wartość inwestycji była relatywnie niska i mogła być finansowana ze środków beneficjenta, wszystkie pozostałe porty (w których zrealizowano inwestycje) korzystały ze wsparcia unijnego (tab. 2). Gdyby nie środki unijne inwestycje w ogóle nie doszłyby do skutku w porcie w Dziwnowie. W portach w Kołobrzegu oraz na Helu wartość inwestycji byłaby niższa. Tylko w porcie darłowskim inwestycja doszłaby do skutku bez udziału środków unijnych. Jednakże jej wartość była relatywnie niewielka, więc mogła być sfinansowana ze środków beneficjenta.

W okresie badawczym zaszły wręcz rewolucyjne zmiany, niespotykane w powojennej historii Polski, w zakresie rozwoju infrastruktury żeglarskiej małych portów morskich. Jedną z głównych przyczyn pozytywnych zmian była dostępność do środków unijnych. Polska w perspektywie finansowej budżetu Unii Europejskiej na lata 2007–2013, stała się największym beneficjentem netto środków unijnych. Przed małymi portami morskimi otworzyło się wiele możliwości ich pozyskania. Najważniejszą z nich były projekt „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego". Obejmował on budowę infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, w Szczecinie oraz na wybrzeżu Bałtyku. Z kolei projekt „Pętla Żuławska" obejmował budowę oraz modernizacje portów i przystani jachtowych zlokalizowanych m.in. nad Zalewem Wiślanym.

Do realizacji wielu inwestycji nie doszłoby, gdyby nie inicjatywa naturalnych gospodarzy małych portów morskich – gmin portowych. Dopiero komunalizacja terenów portowych, przy wspomnianej wcześniej dostępności środków unijnych, przyczyniła się do intensywnego rozwoju infrastruktury turystycznej małych portów morskich. W okresie powojennym głównymi podmiotami zarządzającymi małymi portami morskimi były Urzędy Morskie. Nie wykazywały one aktywności inwestycyjnej w zakresie rozwoju infrastruktury turystycznej.

Głównymi zadaniami Urzędów Morskich była administracja terenami portowymi, a nie realizacja polityki inwestycyjnej. Odpowiedzialne były głównie za utrzymanie i rozwój infrastruktury hydrotechnicznej – umożliwiającej dostęp do portów od strony morza. Najważniejszym przedmiotem ich zainteresowania były porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. W przypadku małych portów morskich aktywność inwestycyjna Urzędów Morskich skupiała się głównie na utrzymaniu infrastruktury rybackiej. Nie angażowały się w rozwój działalności turystycznej (Szwankowski i Szwankowska 2002). Sytuacja zaczęła się dopiero zmieniać po wejściu w życie ustawy o portach i przystaniach morskich (ustawa portowa) w roku 1997. Według jej zapisów małe porty morskie jako struktury o znaczeniu lokalnym, powinny stanowić własność gmin portowych. Ustawa portowa dała impuls do przejmowania małych struktur portowych przez lokalne samorządy. Dzięki niej w okresie badawczym większość terenów portowych spełniających funkcje turystyczne stanowiła własność komunalną (tab. 3). Gminy portowe wykazywały znacznie większą aktywność inwestycyjną (Zieziula i Nowaczyk 2011). W Dziwnowie dwa lata po komunalizacji i utworzeniu komunalnego podmiotu zarządzającego portem wybudowano przystań oraz marinę jachtową. Na Helu przebudowa przystani jachtowej nastąpiła trzy lata po komunalizacji portu. W Jastarni okres ten wyniósł pięć lat. Okres realizacji inwestycji znacznie dłużej trwał w Darłowie oraz w Kołobrzegu. Spowodowane to było relatywnie niewielkim udziałem własności komunalnej terenów portowych, w początkowych latach po przejęciu portu przez gminę. Problemem były także ograniczone możliwości pozyskiwania środków przez gminę oraz ZPM na kapitałochłonne inwestycje w infrastrukturę turystyczną. Gmina Ustka co prawda nie zrealizowała żadnej inwestycji, ale miała w planach budowę tymczasowego miejsca postoju dla jachtów, a w dalszej kolejności mariny jachtowej. Żadnej inwestycji nie zrealizowano w portach w Łebie oraz we Władysławowie. Jednakże gmina w Łebie miała w planie rozbudowę dotychczasowej mariny jachtowej i uzupełnienie jej o dodatkowe elementy infrastruktury towarzyszącej. Natomiast port we Władysławowie został przejęty przez powiat pucki, w mniejszym stopniu zainteresowany rozwojem portu, aniżeli gmina Władysławowo. Brak aktywności inwestycyjnej wynikała także z charakteru działalności przedsiębiorstwa zarządzającego portem, skoncentrowanego na obsłudze rybołówstwa. Rozbudowa przystani jachtowej nie była jego priorytetem. Dodatkowo przedsiębiorstwo portowe znajdowało się w okresie restrukturyzacji, co nie sprzyjało podejmowaniu decyzji inwestycyjnych.

Tabela 3. Kalendarium komunalizacji terenów portowych oraz realizacja inwestycji żeglarskich w badanych małych portach morskich w latach 2011–2014

Nazwa portu	Komunalizacja terenów portowych	Oddanie inwestycji do użytkowania	Beneficjenci inwestycji
Dziwnów	2011	2013	Gmina Dziwnów
Kołobrzeg	1999	2011	Gmina Kołobrzeg ZPM
Darłowo	1999	2013	Gmina Darłowo
Ustka	2013	–	–
Łeba	1998	–	–
Władysławowo	2011	–	–
Jastarnia	2008	2013	Gmina Jastarnia
Hel	2010	2013	ZPM

Objaśnienie: ZPM – Zarząd Portu Morskiego.

Reasumując, należy stwierdzić, iż środki unijne, oprócz środków własnych beneficjentów, stanowiły podstawowe źródło finansowania kapitałochłonnych inwestycji turystycznych. Przy tym największą aktywność inwestycyjną wykazywały podmioty komunalne. Dopiero komunalizacja terenów portowych przy jednoczesnym dostępie do środków unijnych, zapoczątkowała intensywny proces inwestycyjny.

PERSPEKTYWY ROZWOJU DZIAŁALNOŚCI ŻEGLARSKIEJ BADANYCH MAŁYCH PORTACH MORSKICH W POLSCE

Proces rozwoju infrastruktury żeglarskiej małych portów morskich nie został zakończony. Respondenci ze wszystkich badanych struktur portowych deklarowali chęć inwestowania w rozwój perspektywicznej działalności turystycznej (Andruszkiewicz 2001). Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo, Łeba, Władysławowo, Jastarnia oraz Hel miały w planie modernizację lub rozbudowę dotychczasowych przystani lub marin jachtowych. Podmiot zarządzający portem w Dziwnowie zamierzał zmodernizować dotychczasowe oraz wybudować nowe nabrzeża portowe dla celów turystyki morskiej. Kołobrzeg chciał rozbudować marinę jachtową, by mogła jednocześnie przyjmować do 300 jednostek i stać się centrum żeglugi morskiej. Darłowo miało w planach rozszerzenia zakresu świadczonych usług o budowę hali do zimowania jednostek oraz wiaty rekreacyjnej dla żeglarzy wyposażonej w miejsce na ognisko, grill, wędzarnię i stoły. Marina w Łebie wymagała niewielkiej modernizacji[5] oraz budowy dwóch obiektów hotelowych. W dalszej przyszłości, ze względu na wzrastający ruch turystyczny, władze gminy miały w planie budowę przystani jachtowej. Porty we Władysławowie, w Jastarni oraz na Helu zamierzały uzupełnić świadczone usługi o bazę hotelarsko-gastronomiczną. Dodatkowo przystanie we Władysławowie oraz w Jastarni wymagały rozbudowy. Natomiast port w Ustce miał w planach – w pierwszej kolejności zakup pomostów pływających dla jachtów, a w następnej budowę nowoczesnej mariny jachtowej wyposażonej w elementy infrastruktury towarzyszącej.

Urzeczywistnienie planów rozwoju działalności turystycznej małych portów morskich będzie zależała od zapewnienia źródeł finansowania inwestycji. Najważniejszym z nich, oprócz środków własnych beneficjentów, pozostaną środki unijne. Respondenci ze wszystkich badanych portów deklarowali chęć pozyskania środków z programów unijnych. Polska w perspektywie finansowej budżetu Unii Europejskiej na lata 2014–2020, nadal pozostała największym beneficjentem netto środków unijnych. Beneficjenci na rozwój infrastruktury turystycznej będą mogli pozyskiwać środki głównie z Regionalnych Programów Operacyjnych. W strategiach rozwoju województwa zachodniopomorskiego oraz pomorskiego, rozwój turystyki stanowi jeden z priorytetów (Łapko 2015). Przykładowo, środki na budowę mariny jachtowej w Ustce zostały już zarezerwowane w budżecie PRO Województwa Pomorskiego.

[5]Ze względu na dość dobry stan techniczny, marina jachtowa w Łebie wymagała tylko bieżących remontów mających na celu: wymianę odbojnic przy nabrzeżach, korodujących łańcuchów mocujących pomosty oraz wymianę poszycia drewnianego pomostów pływających.

Przeprowadzone badania wykazały, że największą aktywność inwestycyjną wykazywały podmioty komunalne. Obecnie większość terenów portowych o charakterze turystycznym stanowi własność komunalną. Problemy w tym względzie występowały jedynie w portach w Jastarni oraz we Władysławowie. W tym pierwszym, rozbudowę przystani jachtowej ograniczały tereny portowe będące w użytkowaniu Ligi Ochrony Kraju. Gmina wielokrotnie, bez powodzenia, ubiegała się o ich przejęcie. Port we Władysławowie został przejęty przez powiat Pucki. Wydaje się, że gmina Władysławowo, w obrębie której port jest zlokalizowany, byłaby lepszym gospodarzem. Komunalizacja portu z pewnością wpłynęłaby pozytywnie na rozwój działalności turystycznej portu (Szczurek 2002).

Reasumując, należy stwierdzić, iż realizacja planów inwestycyjnych gmin portowych z dużym prawdopodobieństwem przygotuje małe porty morskie do obsługi rosnącego ruchu żeglarskiego. Aby tak się stało, gminy portowe w swoich planach inwestycyjnych muszą nadal uwzględniać środki unijne. Realizacje zamierzeń inwestycyjnych ułatwi także dokończenie procesu komunalizacji,

WNIOSKI

1. Infrastruktura turystyczna małych portów morskich była niedostosowana do rosnącego ruchu żeglarskiego. Brakowało specjalistycznej infrastruktury do obsługi jachtów. Zakres świadczonych usług turystycznych był ograniczony, a ich jakość niska.
2. W okresie badawczym rozpoczął się intensywny proces unowocześniania infrastruktury żeglarskiej małych portów morskich. Do wzrostu aktywności inwestycyjnej przyczynił się dostęp do bezzwrotnych źródeł finansowania oraz zmiana struktury własności terenów portowych.
3. Większość kapitałochłonnych inwestycji turystycznych mogła zostać zrealizowana dzięki ich współfinansowaniu ze środków unijnym. Gdyby nie środki unijne wiele inwestycji nie doszłoby do skutku lub ich zakres byłby skromniejszy.
4. Komunalizacja terenów portowych zainicjowała rozwój działalności żeglarskiej małych portów morskich. Gminy portowe wykazywały większe zainteresowanie funkcjonowaniem portów, czego następstwem były liczne inwestycje.
5. Proces unowocześniania infrastruktury żeglarskiej małych portów morskich nie został zakończony. Możliwość dostępu do środków unijnych oraz dokończenie komunalizacji proces ten przyśpieszy, czyniąc małe porty morskie w pełni przygotowane do kompleksowego świadczenia usług turystycznych.

PIŚMIENNICTWO

Andruszkiewicz W. 2001. Turystyka szansą rozwoju społeczno-gospodarczego regionów nadmorskich, w: XVII Sejmik Morski. Red. A. Szwichtenberg, Gdańsk, Zesz. Mor., 21–44.

Brzozowska K. 2006. Specyfika projektów inwestycyjnych w sektorze publiczny, w: Współczesne problemy zarządzania finansami lokalnymi. Kraków, Fundacja Współczesne Zarządzanie, 91–92.

Gaworecki W. 2003. Turystyka. Warszawa, PWN,107–108.

Gospodarka Morska w Polsce. 2015. Szczecin, GUS 2004–2014.

Grzelakowski A.S., Krośnicka K. 2005. Strategia rozwoju małych portów morskich polskiego wybrzeża. Gdynia, Akad. Mor. w Gdyni,18–24.

Kowalska U. 2010. Porty lokalne w strategii rozwoju miast i gmin nadmorskich, w: Polska gospodarka morska – restrukturyzacja, konkurencyjność, funkcjonowanie, rozwój. Red. H. Salmonowicz. Szczecin, Kreos, 293–307.

Łapko A. 2015. Turystyka żeglarska. Warszawa, Bel Studio,118–123.

Pętla Żuławska. http://petla-zulawska.pl/index.php?id=podstrony&idd=27&lang=pol&kat=15, dostęp: 24.07.2015.

Projekt mariny w Ustce zatwierdzony. http://www.gp24.pl/wiadomosci/ustka/art/ 4836933,projekt-mariny-w-ustce-zatwierdzony-miasto-otrzyma-38-mln-zl,id,t.html, dostęp: 24.07.2015.

Szczurek W. 2002. Działalność gospodarcza gmin w portach morskich. Gdańsk, Fundacja Rozwoju UGdań., 126

Szwankowski B., Szwankowski S. 2002. Porty lokalne w rządowej, regionalnej i samorządowej polityce gospodarczej, w: Małe porty polskiego wybrzeża stan obecny i perspektywy ich rozwoju. Red. A. Grzelakowski, K. Krośnicka. Gdynia, Akad. Mor. w Gdyni, 44–45.

Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. DzU z 1997 r., nr 9, poz. 44, z późn. zm.

Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego. http://www.zrot.pl/szlak/, dostęp: 24.07.2015.

Zieziula J., Nowaczyk P. 2011. Wybrane aspekty funkcjonowania morskich portów rybackich w Polsce. Szczecin, PTE, 43–47.