

Weronika Kosek

Politechnika Koszalińska

## Funkcja handlowa małego portu morskiego w aktywizacji regionu na przykładzie Portu Morskiego Kołobrzeg

### Streszczenie:

Celem artykułu jest identyfikacja czynników wpływających na rozwój funkcji handlowej Portu Morskiego Kołobrzeg oraz określenie wpływu funkcji handlowej portu na rozwój gminy. Analiza porównawcza danych statystycznych obejmuje lata 2007–2016. W porcie Kołobrzeg w latach 2007–2016 zauważalny jest wzrost obrotów przeładunkowych oraz wzrost liczby przyływających statków z ładunkiem. Do głównych czynników rozwoju funkcji handlowej należy zaliczyć: politykę państwa i politykę samorządu lokalnego, stan obecnej infrastruktury portu, inwestycje realizowane w porcie i w jego otoczeniu, skuteczność pozyskiwania środków finansowych na rozwój portu przez samorząd lokalny, misję portu, plany rozwojowe portu oraz rozwój turystyki. Rosnąca rola funkcji handlowej w badanym okresie wpłynęła korzystnie na rozwój funkcji turystycznej, co z kolei przełożyło się na poprawę sytuacji na lokalnym rynku pracy.

### Słowa kluczowe:

przeładunki, rozwój portu, samorząd lokalny, inwestycje

### Wprowadzenie

W Polsce istnieje 28 małych portów morskich o różnych funkcjach gospodarczych i tym samym o różnicowanym znaczeniu dla kraju, regionu oraz lokalnego samorządu terytorialnego. Małe porty morskie, będące ośrodkami koncentracji różnego rodzaju działalności gospodarczej, stymulują rozwój zarówno bliższego, jak i dalszego otoczenia. Rozwój małych portów jest jednym z podstawowych czynników wpływających na ożywienie społeczno-gospodarcze małych miast i gmin. Port morski jako obszar intensywnej działalności gospodarczej sprzyja przyciąganiu kapitału z zewnątrz i lokowaniu na jego obszarze inwestycji<sup>1</sup>. Zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich w Polsce i ich włączenie do procesu wzrostu gospodarczego miast i regionów nadmorskich, sprowadza się do potrzeby aktywizacji rozwoju wszystkich funkcji gospodarczych, jakie potencjalnie mogą pełnić te obiekty na bazie zasobów, jakimi dysponują oraz szeroko rozumianych powiązań z bliższym i dalszym otoczeniem<sup>2</sup>.

Celem badawczym przyjętym w pracy jest ustalenie determinant rozwoju funkcji handlowej Portu Morskiego Kołobrzeg oraz określenie znaczenia tej funkcji dla rozwoju gminy. Część empiryczna pracy powstała na podstawie analizy porównawczej danych statystycznych za lata 2007–2016, udostępnionych przez Zarząd Portu Morskiego (ZPM) Kołobrzeg, Urząd Morski w Szczecinie, a także GUS.

<sup>1</sup> H. Ćwikliński, G. Pawłowski, Uwarunkowania roli i znaczenia portów morskich w rozwoju regionalnym, *Czas Morza* 1 (8) 1997, s. 39–40.

<sup>2</sup> A. S. Grzelakowski, Formy i kierunki aktywizacji rozwoju małych portów morskich w UE [w:] *Dwa lata Polski Morskiej w Unii Europejskiej, XXII Sejmik Morski Świnoujście – Ystad, Zeszyty Morskie* 2007, s. 95–105.

## Rozwój Portu Morskiego Kołobrzeg – rys historyczny

Znaczenie Portu Kołobrzeg było i jest bardzo duże zarówno w regionie, jak i w Polsce. Istnienie portu od początku związane jest z rozwojem miasta Kołobrzeg. Przyjmuje się, iż około 880 roku w tym regionie powstał gród kołobrzescki będący ośrodkiem rzemieślniczo – handlowym o cechach wczesnego miasta. Około 980 roku Mieszko I włączył Pomorze do swojego państwa i w ten sposób Kołobrzeg stał się głównym portem państwa pierwszych ziem Piastów, słynącym szczególnie z kontaktów ze Skandynawią. W latach 1361–1610 Kołobrzeg był członkiem średniowiecznej Hanzy i w tym okresie osiągnął szczyt swojego rozwoju. Upadek gospodarczy zarówno miasta, jak i portu nastąpił podczas wojny trzydziestoletniej 1618–1648. Ponowny intensywny rozwój portu miał miejsce dopiero po wprowadzeniu blokady kontynentalnej Anglii w 1806 roku<sup>3</sup>.

Współcześnie Port Morski Kołobrzeg jest najważniejszym pod względem zakresu i skali pełnionych funkcji, a drugim co do wielkości zajmowanego terenu małym portem morskim polskiego wybrzeża. Port Kołobrzeg zlokalizowany jest między dwoma zespołami portów, od zachodu Portami Szczecin – Świnoujście od wschodu Portami Gdańsk – Gdynia. Lokalizacja ta sprawia, że znaczenie i potencjał gospodarczy portu stale wzrasta i daje duże możliwości rozwoju działającym tutaj przedsiębiorstwom. Port stanowi istotny element morskiego systemu transportowego na szlakach handlowych prowadzących między północną a południową Europą<sup>4</sup>. Port w Kołobrzegu usytuowany jest w ujściu rzeki Parsęty i bezpośredniej styczności z morzem, natomiast administracyjnie należy do miasta i powiatu Kołobrzeg. Obecnie port pełni wszystkie podstawowe funkcje gospodarcze: rybacką, przeładunkową, turystyczną i przemysłową<sup>5</sup>.

## Funkcja handlowa w Porcie Kołobrzeg – lata 2007 – 2016

Port Kołobrzeg jest wielofunkcyjną strukturą gospodarczo-przestrzenną o znaczeniu regionalnym, pełniącą istotne dla rozwoju miasta i regionu funkcje związane przede wszystkim z gospodarką morską.

Funkcjonowanie portów morskich w Polsce reguluje Ustawa o portach i przystaniach morskich z 1996 roku<sup>6</sup>. Wyróżnia ona dwie kategorie portów: o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz pozostałe, do których zalicza się małe porty i przystanie morskie. Ustawa szczegółowo reguluje formę organizacyjno-prawną podmiotów zarządzających pierwszą grupą. W przypadku małych portów, do których należy port w Kołobrzegu, wybór formy pozostawiono właściwym gminom portowym. Od 1999 roku kontrolę nad portem pełni Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg ustanowiony przez gminę miejską Kołobrzeg na podstawie zapisów ustawy portowej. Od 2009 roku kontrolę nad portem handlowym pełni Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg, natomiast dzierżawcą terenów portowych od 2008 roku jest Rentrans Cargo sp. z o. o.<sup>7</sup>

Port handlowy w Kołobrzegu posiada pełną infrastrukturę, której najważniejszymi elementami są budowle hydrotechniczne, takie jak baseny portowe, nabrzeża portowe wraz z towarzyszącymi im drogami kołowymi, liniami kolejowymi, sieciami energetycznymi oraz wodno-kanalizacyjnymi. Do suprastruktury z kolei zalicza się przede wszystkim magazyny, urządzenia oraz sprzęt przeładunkowy<sup>8</sup>. Łączna powierzchnia terenów składowych wynosi ok. 50 tys. m<sup>2</sup> zaś powierzchnia biurowa ok. 2 tys. m<sup>2</sup>. Na terenie portu handlowego znajdują się także 2 elewatory zbożowe, których pojemność wynosi ok. 6 tys. ton<sup>9</sup>. Wielkość jednostek handlowych, jakie mogą być obsługiwane przez Port Kołobrzeg, wynosi 100 metrów długości, 20 metrów szerokości oraz zanurzenie do 4,7 metra<sup>10</sup>.

<sup>3</sup> H. Kroczyński, *Dzieje Kołobrzegu. Kalendarium od czasów najdawniejszych do roku 1945*, Kołobrzeckie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne, Kołobrzeg 2000, s. 10–150.

<sup>4</sup> <http://www.zpm.portkolobrzeg.pl/> (dostęp: 22.08.2018).

<sup>5</sup> G. Leśniewski, B. Łuczak, B. Szwanowska, S. A. Szwanowski, A. Tubielewicz, D. Waldziński, *Studium przygotowawcze do założeń rządowego programu aktywizacji małych portów i przystani morskich*, Gdańsk 1999, s. 20.

<sup>6</sup> Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. 1997, nr 9, poz. 44, ze zm.)

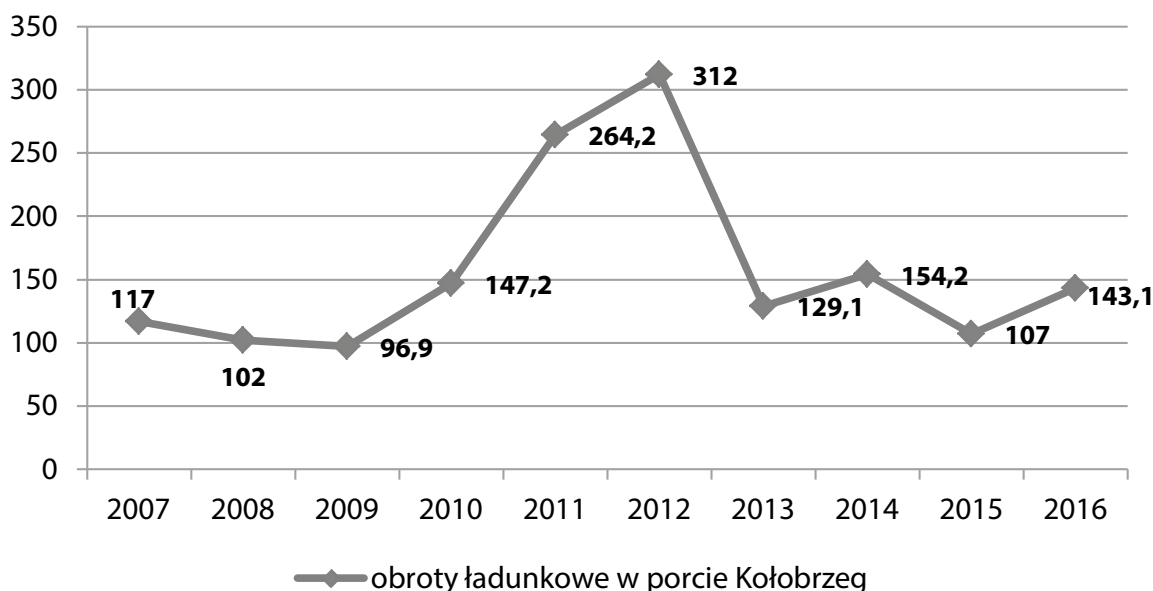
<sup>7</sup> P. Nowaczyk, *Funkcjonowanie portu morskiego w Kołobrzegu w oparciu o system nadzoru publicznego*, Zarządzanie Publiczne, 4(38)/2016, ISSN 1898-3529, s. 85.

<sup>8</sup> P. Nowaczyk, *Funkcjonowanie portu morskiego w Kołobrzegu w oparciu o system nadzoru publicznego*, op. cit., s. 83.

<sup>9</sup> <http://www.zpm.portkolobrzeg.pl/293> (dostęp: 22.08.2018)

<sup>10</sup> <http://www.zpm.portkolobrzeg.pl/> (dostęp: 22.08.2018)

Funkcja handlowa małych portów morskich obejmuje przede wszystkim obroty ładunkowe będące wynikiem działalności usługowej zarówno portowych przedsiębiorstw przeładunkowo-składowych, jak i firm przemysłowo – handlowych zlokalizowanych na terenie portu i przeładowujących głównie własne produkty, lub zakupione przez siebie towary<sup>11</sup>. W grupach poszczególnych ładunków obsługiwanych przez port Kołobrzeg znajdują się<sup>12</sup>: ładunki masowe luzem (torf, wapno rolnicze, nawozy luzem, palety drzewne, kruszywa budowlane), zboża i pasze (wszystkie zboża twarde, nasiona oleiste, śruta sojowa), ładunki drobnicowe (towary na paletach, brykiet drzewny, bloki granitowe, nawozy, elementy konstrukcyjne elektrowni wiatrowych). Do tego zagadnienia odnosi się rysunek 1.



**Rysunek 1. Obroty ładunkowe w porcie Kołobrzeg w latach 2007–2016 (w tys. ton)**

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa – Szczecin 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 oraz 2017.

Na ogół w latach 2007 – 2016 w obrocie ładunkowym w porcie Kołobrzeg obserwuje się tendencję skokową, która charakteryzuje się tym, że po kilkuletnich okresach wzrostu dochodzi do spadku wielkości przeładunków. Największy wzrost przeładunków nastąpił w latach 2009–2012 i osiągnął 312 tys. ton w 2012 roku. Z kolei najmniejsze obroty ładunkowe w badanym okresie odnotowano w 2008 roku i wyniosły one zaledwie 102 tys. ton. Należy podkreślić, iż port handlowy ma zdolność przeładunkową szacowaną na około 500 tys. ton rocznie jednakże tylko raz, w 1979 roku, udało się w nim przeładować 400 tys. ton ładunku<sup>13</sup>.

Największy spadek przeładunków nastąpił w latach 2012–2015 i niewątpliwie był związany z postawą dzierżawcy portu handlowego, spółką Rentrans Cargo. Ustawa o małych portach i przystaniach morskich z 1999 roku ograniczyła działalność eksploatacyjną podmiotom zarządzającym małym portom. Rozdzieliła funkcje zarządcze, przypisując je podmiotom zarządzającym portom, od funkcji operatorskich, te zaś dedykując podmiotom prywatnym. Zgodnie z umową dzierżawy Rentrans Cargo zobowiązany był do unowocześnienia portu handlowego poprzez budowę nabrzeży, dróg wewnętrznych, infrastruktury kolejowej oraz wyposażenia w urządzenia przeładunkowe. Dzierżawca zobowiązany był także do pozyskiwania ładunków. Ponieważ dzierżawca nie wywiązał się z ustaleń, w 2012 roku ZPM Kołobrzeg wypowiedział spółce umowę i znalazł się w sporze sądowym z powództwa Rentrans Cargo. Tak więc w wyniku braku działań rozwojowych spółki Retrans Cargo doszło do obniżenia przeładunków w porcie.

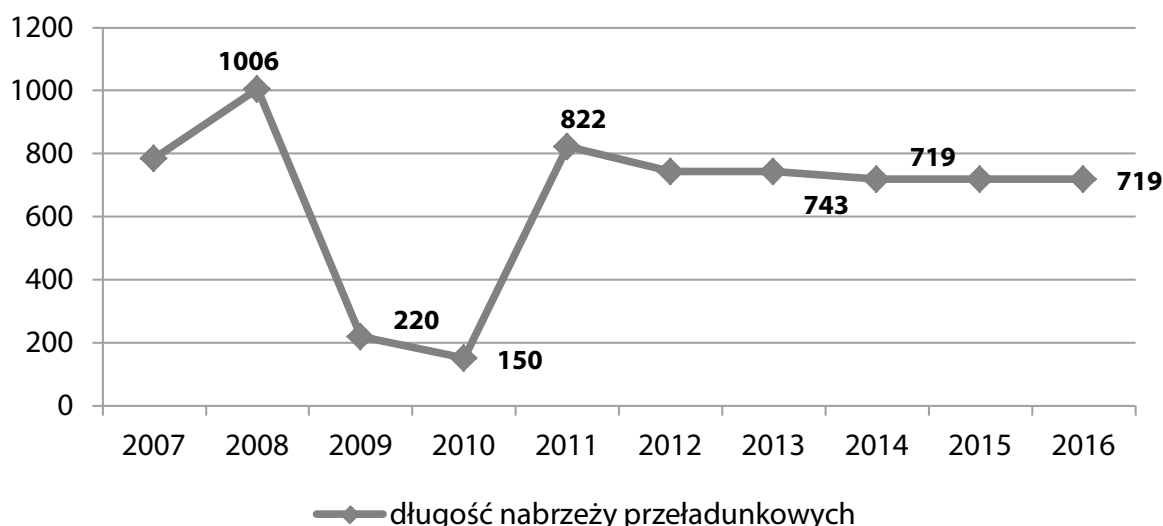
<sup>11</sup> Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Warszawa – Szczecin 2007, s. 64.

<sup>12</sup> Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kołobrzeg, Urząd Miasta Kołobrzeg, Wydział Urbanistyki i Architektury, wrzesień 2009 – maj 2012, s. 160.

<sup>13</sup> A. Szwichtenberg, Turystyka szansą rozwoju społeczno-gospodarczego regionu nadmorskiego, Czas Morza, 2001, s. 10.

Wielkość przeładunków w badanym okresie uzależniona była także od inwestycji. Głównymi źródłami finansowania inwestycji w porcie były środki pochodzące z budżetu miasta Kołobrzeg, ZPM Kołobrzeg oraz środki pochodzące z programów unijnych. Gwałtowny przyrost obrotów w porcie Kołobrzeg nastąpił w latach 2009–2012, co związane było z uruchomieniem środków unijnych z budżetu Unii Europejskiej. Dużym problemem kołobrzесьkiego portu było ograniczone, a w przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych także bardzo niebezpieczne wejście, czyniące port niedostępnym dla większych jednostek. W 2010 roku zakończono trwającą 10 lat przebudowę wejścia do portu. Była to największa kołobrzесьka inwestycja, w całości finansowana z budżetu państwa, która pochłonęła 144,452 mln złotych. Celem inwestycji było zwiększenie dostępności portu dla większych jednostek, poprawa bezpieczeństwa żeglugi oraz stworzenie nowych możliwości rozwojowych portu. Kolejną inwestycją związaną z poprawą stanu technicznego infrastruktury portowej był remont Nabrzeża Zbożowego w 2015 roku, w całości finansowany z funduszy unijnych. Koszt prac wyniósł 5 mln złotych<sup>14</sup>. Dużym problemem, z którym borykał się Port Kołobrzeg, była słaba dostępność portu od strony lądu, ponieważ drogi kołowe i kolejowe do portu prowadzą przez park nadmorski i tereny uzdrowiskowe. Drogi kołowe ponadto prowadzą przez zatłoczone w sezonie letnim centrum miasta. W 2017 roku miasto Kołobrzeg rozpoczęło realizację inwestycji drogowej, w ramach której wykonywana jest obecnie przebudowa drogi kolejowej do portu. Warto zaznaczyć, iż Kołobrzeg otrzymał dofinansowanie z Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa, w związku z czym w perspektywie najbliższych lat sytuacja inwestycyjna portu handlowego najprawdopodobniej ulegnie poprawie.

Długość i zróżnicowanie nabrzeży portowych wpływa na rodzaj i ilość towarów przeładowywanych w porcie oraz na dynamizację i rozwój działalności w porcie, tak więc z pewnością nabrzeże portowe to zasadnicza część każdego portu. Nabrzeże rozumieć należy, jako linię brzegową mola, pirsu lub kanału portowego wraz z najbliższymi terenami przyległymi, odpowiednio przygotowaną do postoju i obsługi statków<sup>15</sup>. Nabrzeże wyposażone jest w specjalne urządzenia umożliwiające postój statków oraz urządzenia ułatwiające korzystanie z nabrzeża<sup>16</sup>. Przeładunek statku jest procesem ściśle związanym z innymi procesami portowymi, do których należą magazynowanie i przewóz towarów pojazdami lądowymi.



**Rysunek 2. Długość nabrzeży przeładunkowych w Porcie Kołobrzeg w latach 2007–2016 (w metrach)**

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa – Szczecin 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 oraz 2017.

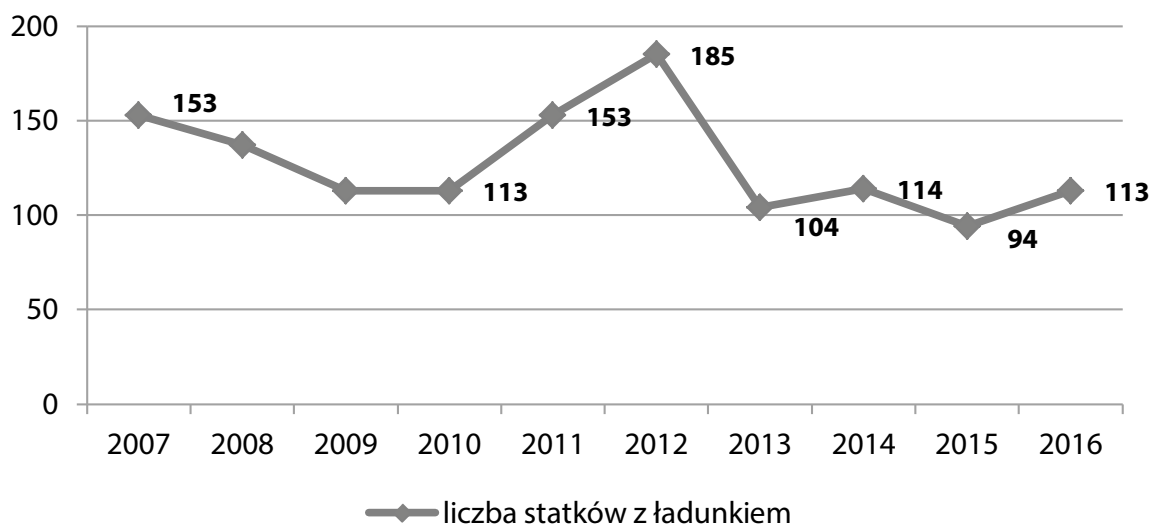
<sup>14</sup> <https://miastokolobrzeg.pl/biznes/10439-trwa-remont-nabrzea-zboowego.html> (20.09.2018)

<sup>15</sup> <https://stat.gov.pl/metainformacje/sloownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/> (20.11.2018)

<sup>16</sup> W. Szczurek, Działalność gospodarcza gmin w portach morskich, Fundacja rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002, s. 136.

W porcie Kołobrzeg w 2008 roku długość nabrzeży przeładunkowych nadających się do eksploatacji wynosiła 1006 metrów. Następnie w latach 2008–2010 nastąpił gwałtowny spadek długości nabrzeży przeładunkowych, co było związane z działalnością spółki Rentrans Cargo (elementy techniczne portu handlowego uległy dekapitalizacji, a Spółka nie modernizowała nabrzeży).

W porcie Kołobrzeg w latach 2007–2016 zauważalny był przyrost liczby przyływających statków z ładunkiem (rys. 3). Do statków wchodzących z ładunkiem zalicza się statki towarowe przywożące ładunki do wyładowania w porcie, do którego zawijają, a także statki pasażerskie przywożące do portu pasażerów, dla których portem docelowym jest port wejścia statku<sup>17</sup>.



**Rysunek 3. Liczba statków z ładunkiem wpływających do Portu Kołobrzeg w latach 2007 – 2016**

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa – Szczecin 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 oraz 2017.

Wzrost ładunków i liczby statków handlowych w latach 2010–2012 związany był z inwestycjami realizowanymi w północnej Polsce i zapotrzebowaniem na kruszywo budowlane. Realizowane inwestycje w szczególności dotyczyły budowy dróg oraz lądowych farm wiatrowych. Warto zaznaczyć, iż największy spadek liczby statków miał miejsce po 2012 roku, co prawdopodobnie związane było z ogólnoeuropejskim kryzysem i ograniczeniem inwestycji, a co za tym idzie – z brakiem zapotrzebowania na przewozy ładunków.

Ważnym determinantem wpływającym na wielkość i cechy ładunków jest funkcja uzdrowiskowa miasta Kołobrzeg. Port ze względu na posiadany przez miasto statut uzdrowiskowy nie może obsługiwać wszystkich ładunków m.in. towarów sypkich, pylących i uciążliwych dla środowiska naturalnego. Funkcja uzdrowiskowa miasta ogranicza nie tylko działalność przeładunkową portu handlowego, ale hamuje również rozwój funkcji przemysłowej i transportowej. Z drugiej zaś strony wpływa na wzrost znaczenia międzynarodowych przewozów pasażerskich i rozwój turystyki morskiej. Można zauważyć, że w małych portach pełniących zadania przeładunkowo – składowe ładunków oraz obsługi ruchu pasażerskiego o zasięgu międzynarodowym należy liczyć się z ograniczonym rozwojem funkcji handlowej jako komplementarnej do funkcji transportowej<sup>18</sup>, o czym będzie mowa w dalszej części artykułu.

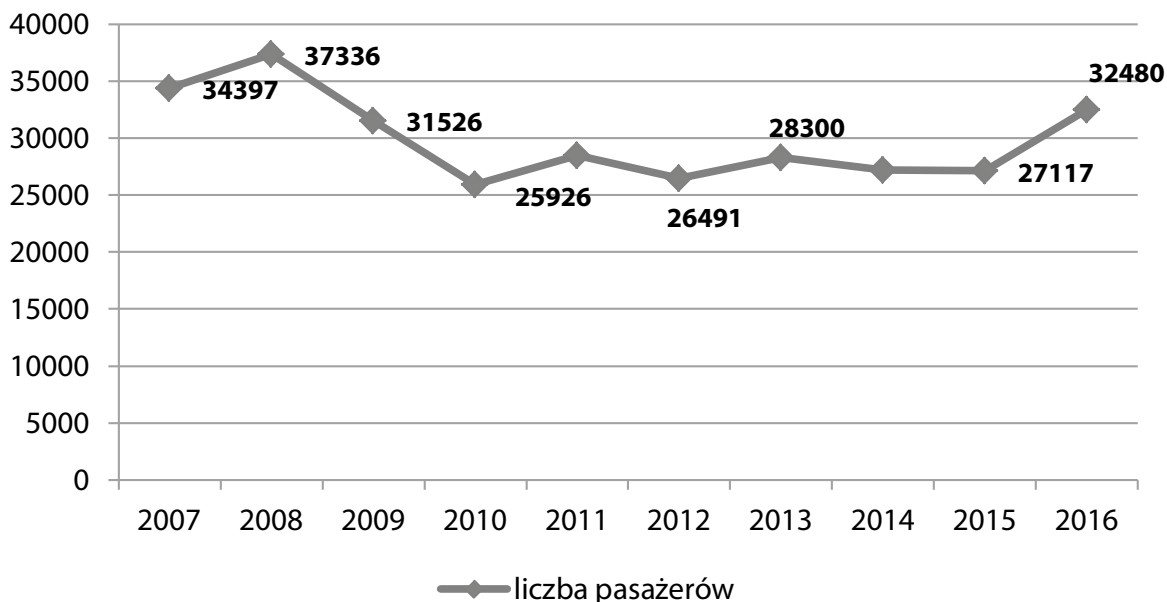
<sup>17</sup> Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa-Szczecin 2017, s. 98.

<sup>18</sup> G. Leśniewski, B. Łuczak, B. Szwanowska, S. A. Szwanowski, A. Tubielewicz, D. Waldziński, op. cit., s. 90.

## Funkcja handlowa Portu Morskiego Kołobrzeg a aktywizacja regionu

W procesie aktywizacji małych portów za punkt wyjścia przyjmuje się możliwość lokalizacji w nich tych funkcji gospodarczych, dla których istnieją korzystne uwarunkowania i rozwijanie których przyniesie efekty zarówno portowi, jak i lokalnemu środowisku oraz regionowi<sup>19</sup>. W 2010 roku w Strategii Rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg przedstawiono misję portu, która brzmiała następująco: „Misją Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg jest zajęcie i utrzymanie silnej pozycji wśród małych portów południowego wybrzeża Bałtyckiego, tworząc przyjazny klimat dla przedsiębiorczości, dążąc do zrównoważonego rozwoju wszystkich funkcji portowych w celu osiągnięcia trwałego i komplementarnego rozwoju”. Przedstawiona misja portu zwraca uwagę na utrzymanie silnego uczestnictwa portu Kołobrzeg na konkurencyjnym rynku Morza Bałtyckiego. Wizja miasta Kołobrzeg natomiast podkreśla rolę Kołobrzegu jako miasta portowego i uzdrowskiego, tworzącego przyjazny klimat dla przedsiębiorczości<sup>20</sup>.

Liczne inwestycje, współfinansowane ze środków unijnych, prowadzone w porcie Kołobrzeg, do których w głównej mierze należały poprawa dostępności do portu handlowego od strony lądu, modernizacja infrastruktury drogowo-kolejowej oraz modernizacja nabrzeży wpłynęły na zaktywizowanie działalności przeładunkowej w porcie, a także na zwiększenie ilości wpływających statków handlowych do portu. Z kolei rosnąca rola funkcji handlowej portu wpłynęła korzystnie na wzrost znaczenia przewozów pasażerskich.



**Rysunek 4. Międzynarodowy ruch pasażerów w Porcie Kołobrzeg w latach 2007 – 2016**

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa – Szczecin 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 oraz 2017.

W porcie dokonuje się przewozów turystycznych w relacji krajowej i międzynarodowej. Warto zaznaczyć, że w porcie pasażerskim na stałe cumuje i obsługuje rejsy 6 statków pasażerskich. W rejsach bliskiego zasięgu bierze udział pięć jednostek pasażerskich, natomiast w przewozach międzynarodowych zaangażowany jest jeden statek pasażerski na trasie Kołobrzeg – Bornholm. Rocznie statki te obsługują łącznie ok. 250 tys. pasażerów<sup>21</sup>.

Wzrost zapotrzebowania na usługi turystyczne można było zaobserwować także w postaci zwiększenia zainteresowania jachtingiem i połowów wędkarskich. W Kołobrzegu znajduje się Port Jachtowy, zwany

<sup>19</sup> K. Misztal, Porty lokalne biegunami wzrostu gospodarczego gmin nadmorskich, Spedycja i Transport, 1998, s. 8.

<sup>20</sup> Strategia rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o. o. Kołobrzeg 2010, s. 22.

<sup>21</sup> <http://www.zpm.portkolobrzeg.pl/378,port-pasazerski> (dostęp: 12.09.2018)

także Mariną Solną, nad którym nadzór sprawuje ZPM Kołobrzeg. Port jachtowy zlokalizowany jest w centrum miasta na wyspie Solnej przy ujściu rzeki Parsęty. Rocznie odwiedza go przeszło tysiąc jachtów z całego świata.

## Dyskusja

Celem badawczym przyjętym w pracy, jak wspomniano, jest ustalenie determinant rozwoju funkcji handlowej Portu Morskiego Kołobrzeg oraz określenie znaczenia tej funkcji dla rozwoju gminy. Determinanty rozwoju funkcji handlowej Portu Morskiego Kołobrzeg można podzielić na: niezależne i zależne od portu. Wydaje się, że do kluczowych determinant niezależnych od portu Kołobrzeg wpływających na rozwój funkcji handlowej należą: polityka państwa i unormowania prawne, polityka władz miasta Kołobrzeg, skuteczność pozyskiwania środków finansowych na rozwój portu przez samorząd lokalny oraz rozwój turystyki (w tym również turystyki morskiej).

Podstawowym aktem prawnym regulującym funkcjonowanie portów morskich jest Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, zwana również ustawą portową. Port Morski Kołobrzeg został uwzględniony w wielu dokumentach zarówno rangi krajowej, regionalnej, jak i lokalnej. Wśród strategicznych dokumentów rangi krajowej znalazły się: Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku przyjęta w 2007 roku przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 przyjęty w 2013 roku przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Dokument implementacyjny do strategii rozwoju transportu do roku 2020 wydany w 2014 roku przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Dokumenty te widzą szansę na poprawę funkcjonowania portów morskich w modernizacji infrastruktury przeładunkowej oraz dostępowej<sup>22</sup>. Do kluczowych dokumentów o zasięgu regionalnym i lokalnym należy z kolei zaliczyć: Strategię rozwoju województwa zachodniopomorskiego przyjętą w 2010 przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego oraz Strategię Rozwoju Kołobrzegu do roku 2020 przyjętą do realizacji w 2008 roku przez Urząd Miasta Kołobrzeg.

Skuteczność pozyskiwania środków finansowych na rozwój portu przez samorząd lokalny to kolejny istotny czynnik wpływający na rozwój funkcji handlowej w porcie Kołobrzeg. Źródła finansowania inwestycji w małych portach i przystaniach, o czym była mowa wcześniej, pochodzą głównie z budżetu samorządów lokalnych oraz środków z funduszy unijnych. 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. Należy podkreślić, iż proces inwestycyjny w Porcie Kołobrzeg rozpoczął się po 2005 roku, co było związane z dostępnością środków na modernizację portu, pochodzących z funduszy unijnych. Najważniejszymi inwestycjami realizowanymi w Kołobrzegu w ostatnim czasie były modernizacja infrastruktury kolejowo-drogowej portu handlowego oraz inwestycje związane z poprawą dostępności do portu od strony lądu oraz z poprawą parametrów infrastruktury hydrotechnicznej. Dzięki licznym inwestycjom znacznie poprawiła się dostępność portu, co z kolei wpłynęło na wzrost liczby przeładunków w porcie oraz na zwiększenie ruchu turystycznego związanego z żeglugą wycieczkową. Wspomniane inwestycje stanowią więc przykład wykorzystywania funduszy na rozwój zarówno usług transportowych, jak i turystycznych.

W ciągu ostatnich lat, wraz ze wzrostem znaczenia funkcji handlowej w porcie, bardzo dynamicznie rozwija się w Kołobrzegu turystyka morska związana przede wszystkim z funkcjonowaniem szeregu podmiotów świadczących krajowe usługi rejsowe. Rośnie znaczenie Kołobrzegu jako portu żeglugi międzynarodowej. Funkcjonuje morskie przejście graniczne.

Do głównych determinant rozwoju funkcji handlowej zależnych od działalności portu należy zaliczyć: istniejącą infrastrukturę portu, misję portu oraz plany rozwoju portu.

<sup>22</sup> M. Pluciński, Cele, priorytety i zadania rozwoju polskich portów morskich. *Problemy Transportu i Logistyki*, 30, 2015, s. 105–118.

Pełne wykorzystanie potencjału struktur portowych wymaga wyposażenia ich w odpowiednią infrastrukturę oraz utrzymanie jej właściwego stanu technicznego. Infrastruktura portowa stanowi niezbędny element zapewniający prawidłowe funkcjonowanie małych struktur portowych. Jej najważniejszymi elementami są nabrzeża portowe<sup>23</sup>. Niestety elementy techniczne portu Kołobrzeg w badanym okresie ulegały stopniowej dekapitalizacji, w wyniku zaniedbań operatora portowego, który, o czym była mowa wcześniej, nie wywiązywał się z postanowień umowy dzierżawy. Świadczy o tym regres w działalności przeładunkowej, który był szczególnie widoczny w latach 2012–2015. Port w Kołobrzegu pilnie potrzebuje dokończenia modernizacji infrastruktury przeładunkowej, głównie nabrzeży. Dekapitalizacja urządzeń oraz niedostateczna wielkość i niska jakość potencjału produkcyjnego znajdującego się w granicach administracyjnych portu stanowi czynnik ograniczający i zagrażający procesom funkcjonowania portu oraz jego rozwojowi.

Port morski Kołobrzeg należy do małych portów morskich, które ze względu na walory swojego położenia, zasięg oddziaływania, zakres pełnionych funkcji oraz posiadany potencjał techniczny ma charakter ponadlokalny. Misją portów o ponadlokalnym oddziaływaniu jest osiągnięcie pozycji portu regionalnego, obsługującego zalewową względnie bałtycką żeglugę przybrzeżną – towarową i pasażersko-turystyczną oraz pełniącego funkcję zaplecza rybołówstwa bałtyckiego. Wynika z niej, że działalność portu będzie się skupiać na dwóch funkcjach: handlowej i turystycznej. Warto zaznaczyć, iż wspólną misją wszystkich małych portów morskich polskiego wybrzeża jest osiągnięcie lokalnego ośrodka aktywności gospodarczej wykorzystującego nadmorskie położenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego miast (gmin) nadmorskich i ich bezpośredniego zaplecza.

Ustawa o portach i przystaniach morskich wskazuje podmiot zarządzający portem jako jednostkę odpowiedzialną za programowanie i planowanie jego rozwoju. Stąd w przypadku Portu Morskiego Kołobrzeg – Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o. o – przygotowuje swoje strategie rozwoju. W 2010 roku ZPM Kołobrzeg opracował Strategię rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg, która precyzowała kierunki rozwoju portu, z uwzględnieniem wszystkich funkcji realizowanych przez port. Celem strategicznym Portu Kołobrzeg przedstawionym w Strategii, odnoszącym się do funkcji handlowej, było wzmocnienie i utrwalenie roli portu jako węzła transportowego i centrum dystrybucyjno-logistycznego łączącego międzynarodowy transport lądowy z morskim. Za kluczowy priorytet wskazano zwiększenie udziału portu w przeładunkach w regionie Morza Bałtyckiego. Wśród głównych zadań prowadzących do realizacji celu strategicznego znalazły się: stworzenie warunków rozwoju usług dystrybucyjno-logistycznych, efektywne wykorzystanie terenów inwestycyjnych portu handlowego, poprawa dostępności transportowej portu od strony lądu oraz rozbudowa zaplecza transportu w porcie. Efektami tych działań zaprezentowanymi w Strategii były: zwiększenie przeładunków w porcie, zwiększenie możliwości obsługi środków transportu w porcie oraz pozyskanie kluczowych inwestorów portowych<sup>24</sup>.

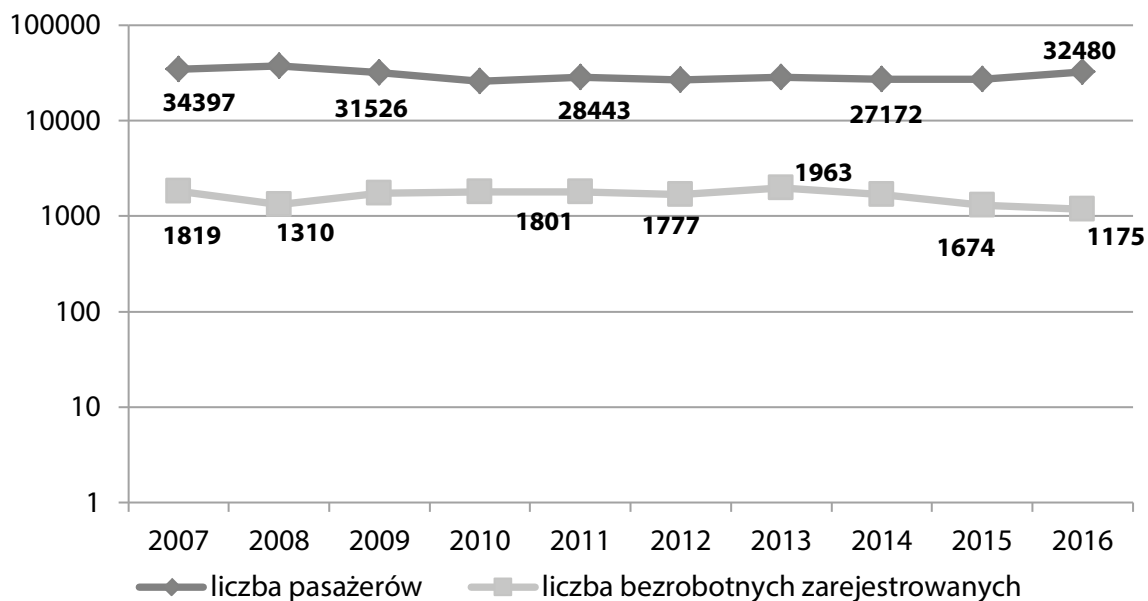
Małe porty morskie wywierają duży wpływ na gospodarkę lokalną. Rozwój funkcji handlowej w porcie Kołobrzeg wpłynął na rozwój innych jego funkcji, głównie funkcji turystycznej. Funkcja turystyczna z kolei może wpływać stymulująco bądź ograniczająco na działalność przeładunkową realizowaną w porcie. Rosnące zapotrzebowanie na usługi turystyczne można było zaobserwować w przypadku przewozów pasażerskich. Warto zaznaczyć, iż działalność rekreacyjno-sportowa obecnie stanowi perspektywiczny rodzaj działalności portu. Znaczenie portu kołobrzeskiego dodatkowo wzrasta ze względu na jego umiejscowienie wokół obszarów charakteryzujących się ponadprzeciętną stopą bezrobocia.

Zależność między liczbą pasażerów a liczbą bezrobotnych zarejestrowanych w Kołobrzegu przedstawiono na rysunku 5.

<sup>23</sup> K. Misztal, S. Szwanowski, *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2001, s. 23–31.

<sup>24</sup> *Strategia rozwoju portu morskiego Kołobrzeg*, op. cit., s. 19–23.

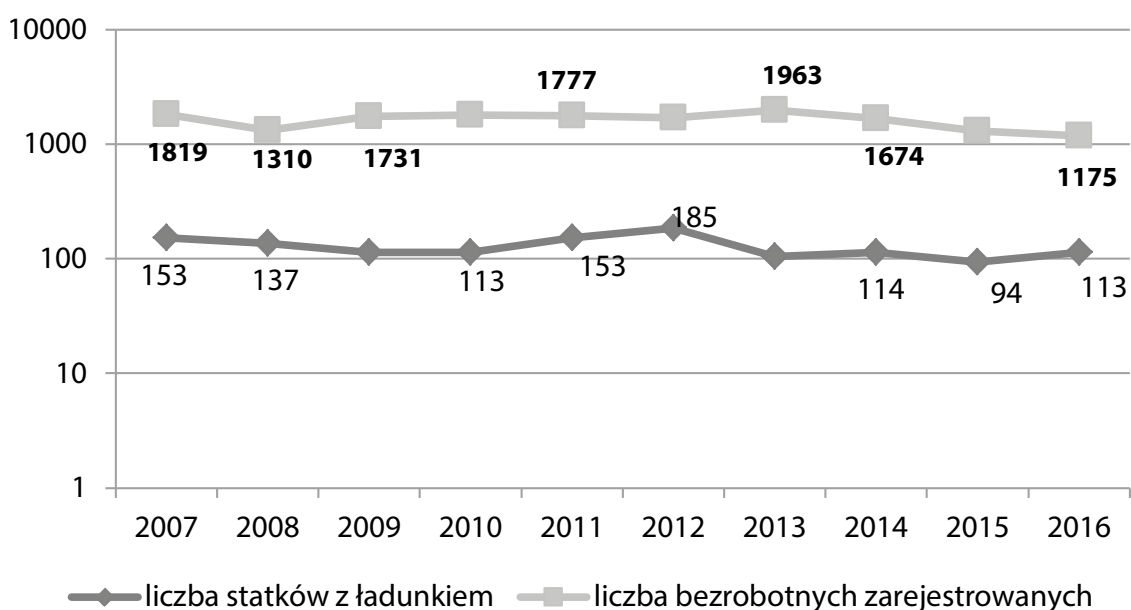




**Rysunek 5. Zależność między liczbą pasażerów w porcie a liczbą bezrobotnych zarejestrowanych w Kołobrzegu w latach 2007–2016**

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa – Szczecin 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 oraz <https://bdl.stat.gov.pl/BDL> (dostęp: 20.11.2018).

Ogólnie rzecz biorąc w latach 2007–2016 obserwuje się tendencję skokową w przewozach turystycznych z zauważalnym trendem rosnącym oraz spadek liczby bezrobotnych zarejestrowanych w Kołobrzegu. Największy spadek liczby pasażerów nastąpił w latach 2008–2010. Wraz ze zwiększeniem ruchu turystycznego w 2012 roku można obserwować znaczny spadek bezrobocia rejestrowanego w Kołobrzegu, który rozpoczął się w 2013 roku. Z roku na rok w porcie zauważalne jest znaczne poszerzenie usług turystyczno-rekreacyjnych, wzrost ruchu turystycznego oraz popytu na usługi oferowane przez porty w zakresie przewozów pasażerskich.



**Rysunek 6. Zależność między liczbą statków z ładunkiem w porcie a liczbą bezrobotnych zarejestrowanych w Kołobrzegu w latach 2007–2016**

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa – Szczecin 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 oraz <https://bdl.stat.gov.pl/BDL> (dostęp: 20.11.2018)

Liczba statków z ładunkiem zawijających do portu Kołobrzeg w latach 2007–2016 wykazywała spore wahania przy dającym się zauważyć trendzie rosnącym. Warto nadmienić, iż liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w Kołobrzegu w tym samym okresie uległa zmniejszeniu. W latach 2010–2012 widać największy wzrost liczby statków handlowych, co jak już wcześniej wspomniano, związane było z licznymi inwestycjami drogowymi prowadzonymi w północnej Polsce. W 2012 roku nastąpił znaczny spadek liczby statków handlowych, co z kolei związane było z ogólnoeuropejskim kryzysem oraz brakiem zapotrzebowania na przewozy ładunków.

### Podsumowanie

Małe porty morskie nie są portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki, jednakże są one ważne dla rozwoju poszczególnych regionów. Stanowią jeden z najważniejszych czynników stymulujących rozwój gospodarczy gmin portowych<sup>25</sup>. Ich znacznie szczególnie wzrasta, w obliczu ponadprzeciętnej stopy bezrobocia występującej w rejonach nadmorskich. W grudniu 2017 roku stopa bezrobocia rejestrowanego w Powiecie kołobrzeskim wynosiła 2,7%. Gminami o najwyższym wskaźniku bezrobocia w powiecie kołobrzeskim były Gmina Dygowo (3,3%), Gmina Rymań (3,2%) oraz Gmina Ustronie Morskie (3,1%)<sup>26</sup>.

Wydaje się, że do głównych determinantów rozwoju funkcji handlowej w porcie Kołobrzeg należy zaliczyć: politykę państwa i politykę samorządu lokalnego, stan obecnej infrastruktury portu, inwestycje realizowane w porcie i w jego otoczeniu, skuteczność pozyskiwania środków finansowych na rozwój portu przez samorząd lokalny, misję portu, plany rozwojowe portu oraz rozwój turystyki (także turystyki morskiej). Warto nadmienić, iż ważną rolę w rozwoju funkcji handlowej portu Kołobrzeg odegrał operator portowy, któremu zostało przekazane świadczenie usług przeładunkowych. Nie wywiązał się on jednak z wielu obowiązków dotyczących rozwoju portu handlowego, czego skutkiem był regres w działalności przeładunkowej w latach 2012–2015.

Rosnąca rola funkcji handlowej w badanym okresie wpłynęła korzystnie na rozwój funkcji turystycznej portu przejawiającej się nie tylko wzrostem znaczenia przewozów pasażerskich, ale także rozwojem żeglarstwa i połowów wędkarskich. W porcie Kołobrzeg w latach 2007–2016 zauważalny był także wzrost liczby przyplływających statków z ładunkiem. Wraz ze wzrostem ruchu pasażerskiego w porcie oraz zwiększeniem liczby statków handlowych widoczny był spadek liczby osób bezrobotnych zarejestrowanych w Kołobrzegu. W konsekwencji przełożyło się to na poprawę sytuacji na lokalnym rynku pracy.

W badanym okresie potencjał przeładunkowy portu nie był w pełni wykorzystywany. Warto jednak zaznaczyć, że zmodernizowano infrastrukturę kolejowo-drogową portu handlowego, poprawie uległa dostępność portu, a także parametry infrastruktury hydrotechnicznej. Możliwości zwiększenia obrotów przeładunkowych w dalszym ciągu wymagają modernizacji infrastruktury portowej, zwiększenia aktywności operatora portowego w pozyskiwaniu ładunków, zaangażowania w przewóz transportu kolejowego oraz dalszej poprawy infrastruktury drogowej umożliwiającej dostęp do portu od strony zaplecza.

Perspektywy rozwoju kołobrzeskiego portu są optymistyczne. W najbliższych latach należy spodziewać się wzrostu obrotów ładunkowych, co związane jest głównie z budową drogi S6, która ma być oddana do użytku w 2019 roku. Na przestrzeni lat wzrośnie również znaczenie funkcji turystycznej portu. Świadczy o tym utrzymywanie się na stałym, wysokim poziomie ruchu pasażerskiego oraz wzrost zainteresowania żeglarzy portem. Ponadto ZPM Kołobrzeg ma w planach budowę terminala promowego, który umożliwi stworzenie spójnej zabudowy związanej z obsługą funkcji portowych oraz usługowych. Następnym etapem tej inwestycji będzie powstanie nowych podmiotów gospodarczych, świadczących usługi gastronomiczne oraz zaopatrujące turystów w produkty spożywcze i pamiątkarskie. Przyczyni się to do stworzenia nowych miejsc pracy oraz dochodu dla lokalnej społeczności.

<sup>25</sup> J. Miszczuk, Problemy małych i średnich portów morskich z punktu widzenia administracji państwowej [w:] Małe porty morskie oraz ich otoczenie lokalne i regionalne, wyd. FOKA, Szczecin 1999, s. 67–74.

<sup>26</sup> <https://www.wup.pl/pl/dla-instytucji/statystyka-badania-i-analiza/bezrobocie-w-gminach/2017/grudzie%C5%9C> (dostęp: 12.01.2019)

**Bibliografia:**

- Ćwikliński H., Pawłowski G., Uwarunkowania roli i znaczenia portów morskich w rozwoju regionalnym, Czas Morza 1 (8), 1997.
- Grzelakowski A.S., Formy i kierunki aktywizacji rozwoju małych portów morskich w UE [w:] Dwa lata Polski Morskiej w Unii Europejskiej, XXII Sejmik Morski Świnoujście – Ystad, Katolickie Stowarzyszenie „Civitas Christiana” Związek Miast i Gmin Morskich, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2007.
- Kroczyński H., Dzieje Kołobrzegu. Kalendarium od czasów najdawniejszych do roku 1945, Kołobrzegskie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne, Kołobrzeg: 2000.
- Leśniewski G., Łuczak B., Szwankowska B., Szwankowski S.A., Tubielewicz A., Waldziński D., Studium przygotowawcze do założeń rządowego programu aktywizacji małych portów i przystani morskich, Gdańsk: 1999.
- Misztal K., Porty lokalne biegunami wzrostu gospodarczego gmin nadmorskich, Spedycja i Transport 5/1998.
- Misztal K, Szwankowski S., Organizacja i eksploatacja portów morskich, Uniwersytet Gdański, Gdańsk: 2001.
- Miszczuk J., Problemy małych i średnich portów morskich z punktu widzenia administracji państwowej [w:] Małe porty morskie oraz ich otoczenie lokalne i regionalne, Wydawnictwo FOKA, Szczecin: 1999.
- Nowaczyk P., Funkcjonowanie portu morskiego w Kołobrzegu w oparciu o system nadzoru publicznego. Zarządzanie Publiczne, 4(38)/2016.
- Pluciński M., Cele, priorytety i zadania rozwoju polskich portów morskich. Problemy Transportu i Logistyki, 30, 2015.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, GUS Szczecin 2007.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, GUS Szczecin 2011.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, GUS Szczecin 2012.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, GUS Szczecin 2013.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, GUS Szczecin 2014.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, GUS Szczecin 2015.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, GUS Szczecin 2016.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, GUS Szczecin 2017.
- Strategia rozwoju portu morskiego Kołobrzeg, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg, Kołobrzeg: 2010.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kołobrzeg, Urząd Miasta Kołobrzeg, Wydział Urbanistyki i Architektury, Kołobrzeg: 2009–2012.
- Szczurek W.: Działalność gospodarcza gmin w portach morskich, Fundacja rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk: 2002.
- Szwichtenberg A.: Turystyka szansą rozwoju społeczno-gospodarczego regionu nadmorskiego, Czas Morza.10, 2001.
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. 1997, nr 9, poz. 44, ze zm.)
- <http://www.zpm.portkolobrzeg.pl/> (dostęp: 22.08.2018).
- <https://miastokolobrzeg.pl/biznes/10439-trwa-remont-nabrzea-zboowego.html> (dostęp: 20.09.2018).
- <https://bdl.stat.gov.pl/BDL> (dostęp: 20.11.2018).
- <http://www.polskawliczbach.pl/Kołobrzeg#rynek-pracy> (dostęp: 20.11.2018).
- <https://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/> (dostęp: 20.11.2018).
- <https://www.wup.pl/pl/dla-instytucji/statystyka-badania-i-analiza/bezrobocie-w-gminach/2017-grudzie%C5%9C> (dostęp: 12.01.2019).

## **The commercial function of a small sea port in the region's activation on the example of the Kołobrzeg Sea Port**

### **Summary:**

The purpose of this article is to identify factors affecting the development of the commercial function of a seaport, on the Seaport Kołobrzeg example, and to determine the impact of the commercial function of the port on the community. Comparative analysis of statistical data covers the years 2007–2016. Analysis of the data shows an increase in cargo turnover and an increase in the number of ships arriving with cargo. The main factors of the development of commercial function are: state policy and local government policy, the current port infrastructure, investments carried out in and around the port, the effectiveness of raising funds for port development by the local government, port mission, development plans of the port and tourism development. The growing role of the commercial function in the analyzed period had a positive impact on the development of the tourism function, which in turn translated into an improvement of the situation on the local labor market.

### **Key words:**

reloading, port development, local self-government, investments