

## Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2020, 23(5), 61–72

DOI 10.4467/2543859XPKG.20.032.13249

Otrzymano (Received): 12.11.2020

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 09.12.2020

Zaakceptowano (Accepted): 11.12.2020

Opublikowano (Published): 31.12.2020

---

## CZY MAMY DO CZYNNIENIA Z REGRESEM MAŁYCH POLSKICH PORTÓW I PRZYSTANI MORSKICH?

### *Is there a regress in small Polish sea ports and marinas?*

**Tomasz Michalski**

Zakład Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii, Uniwersytet Gdański, J. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk

e-mail: tomasz.michalski@ug.edu.pl



<https://orcid.org/0000-0002-7916-9620>

#### **Cytacja:**

Michalski T., 2020, Czy mamy do czynienia z regresem małych polskich portów i przystani morskich?, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23(5), 61–72.

**Streszczenie:** Celem artykułu jest pokazanie, jak zanikają ważne dotychczas funkcje małych polskich portów i przystani morskich. Dokonano tego poprzez analizę wielkości obrotów ładunkowych, liczby pasażerów międzynarodowych oraz pojemności brutto (GT) kutrów. Analiza obejmuje lata 1996-2018. Stwierdzono, że przy wzroście przeładunków w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu, spadają one w Szczecinie i małych portach. Międzynarodowy ruch pasażerski (po maksimum w latach 1997-2001 w niektórych z nich) jest obecnie na minimalnym poziomie. Także po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej znacznie spadła pojemność brutto (GT) floty kutrowej. Zatem ewidentnie widać, że polskie małe porty i przystanie morskie powinny szukać nowych funkcji, które w przyszłości być może staną się dla nich czynnikami rozwoju. Jedną z takich funkcji powinna stać się turystyka, w tym jachtowa.

**Słowa kluczowe:** małe porty morskie, przystanie morskie, Polska

**Abstract:** The aim of the article is to show how the hitherto important functions of small Polish ports and marinas are disappearing. This was done by analyzing the volume of cargo turnover, the number of international passengers and the gross tonnage (GT) of cutters. The analysis covers the years 1996-2018. It was found that the transshipments increased in Gdańsk, Gdynia and Świnoujście while decrease was observed in Szczecin and small ports. International passenger traffic (after a peak in 1997-2001 in some of them) is currently at a minimal level. Also after Poland's accession into the European Union, the gross tonnage (GT) of the cutter fleet significantly decreased. Therefore, it is evident that Polish small seaports and marinas should look for new functions that may become their development factors in the future. Tourism, including yacht tourism, should become one of such functions.

**Keywords:** small sea ports, sea marinas, Poland

---

## 1. Wprowadzenie

Na zmiany zachodzące w polskich portach wpływają dwie duże grupy procesów. Pierwsza to procesy o charakterze ogólnoświatowym, zwłaszcza globalizacja (por. Kasych, Vochozka, 2019; Mikalauskiene i in., 2016) oraz postępująca degradacja środowiska (por. Endresen i in., 2008; Maurya i in., 2020). Druga grupa to procesy dziejące się na kontynencie europejskim, zwłaszcza procesy transformacji, które rozpoczęły się w Polsce czy szerzej w europejskich krajach postkomunistycznych po 1989 r. (por. Kollmorgen, 2013; Norkus, 2012) oraz przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w 2004 r.

Głównym celem artykułu jest prześledzenie, jak wspomniane procesy o charakterze globalnym i ponadkrajowym znajdują odzwierciedlenie w zmianach funkcjonowania polskich małych portów i przystani morskich. Zrealizowano go poprzez prześledzenie zmian w obrotach towarowych, pasażerskim ruchu międzynarodowym i rybołówstwie. Dodatkowo zasygnalizowano, jak małe porty i przystanie próbują przystosować się do zmieniającej się rzeczywistości.

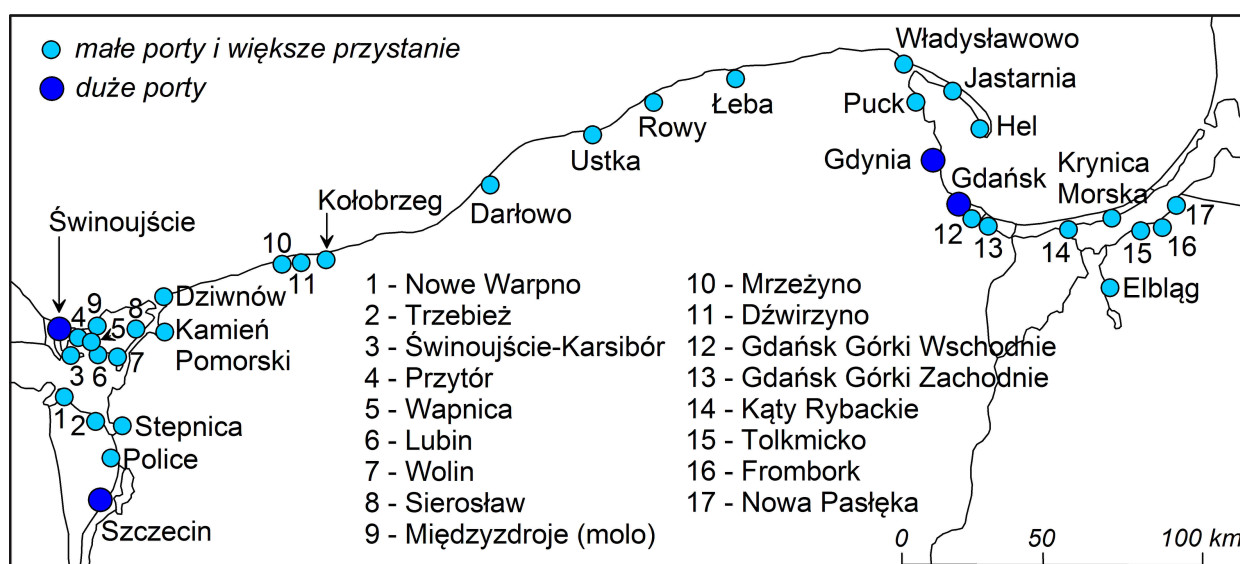
Ze względu na sposób agregacji starszych danych<sup>1</sup>, zakres czasowy opracowania dotyczy lat 1996-2018. Natomiast jego zakres przestrzenny obejmuje wszystkie małe porty oraz te przystanie morskie, dla których w okresie objętym analizą odnotowano obroty ładunkowe lub międzynarodowy ruch pasażerski, względnie były miejscem stacjonowania/rejestracji

floty kutrowej (ryc. 1). Zgodnie z klasyfikacją Luksa (2011), podzielono je na cztery duże porty (Gdańsk, Gdynię, Szczecin, Świnoujście) o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki i pozostałe.

## 2. Źródła danych i metody analizy

Przy gromadzeniu danych posłużono się metodą analizy danych zastanych (por. Czarniawska, 2014), zarówno ilościowych, jak i jakościowych. W przypadku danych ilościowych zdarzało się, że dla tego samego roku dane prezentowane w różnych rocznikach statystycznych różniły się między sobą. Dlatego też w tym miejscu podano, z których konkretnie roczników pochodziły dane dla poszczególnych lat: 1996-1999 (Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2000), 2000-2003 (Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2004), 2004 r. (Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2007), 2005-2008 (Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2009), 2009-2012 (Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013), 2013-2016 (Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017), 2017-2018 (Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2019). Analiza jakościowa dotyczyła głównie źródeł zawierających charakterystykę portów i dokonano jest zgodnie z wytycznymi B. Borowskiej-Beszy i in. (2017).

Przy wyznaczaniu trendów posłużono się równaniami regresji liniowej i linearyzowanej (Reid, 2013), dla których współczynnik determinacji musiał być większy od 0,5.



Ryc. 1. Polskie porty morskie i wybrane przystanie morskie objęte analizą.

Źródło: Szymańska, Michalski (2018, zmienione).

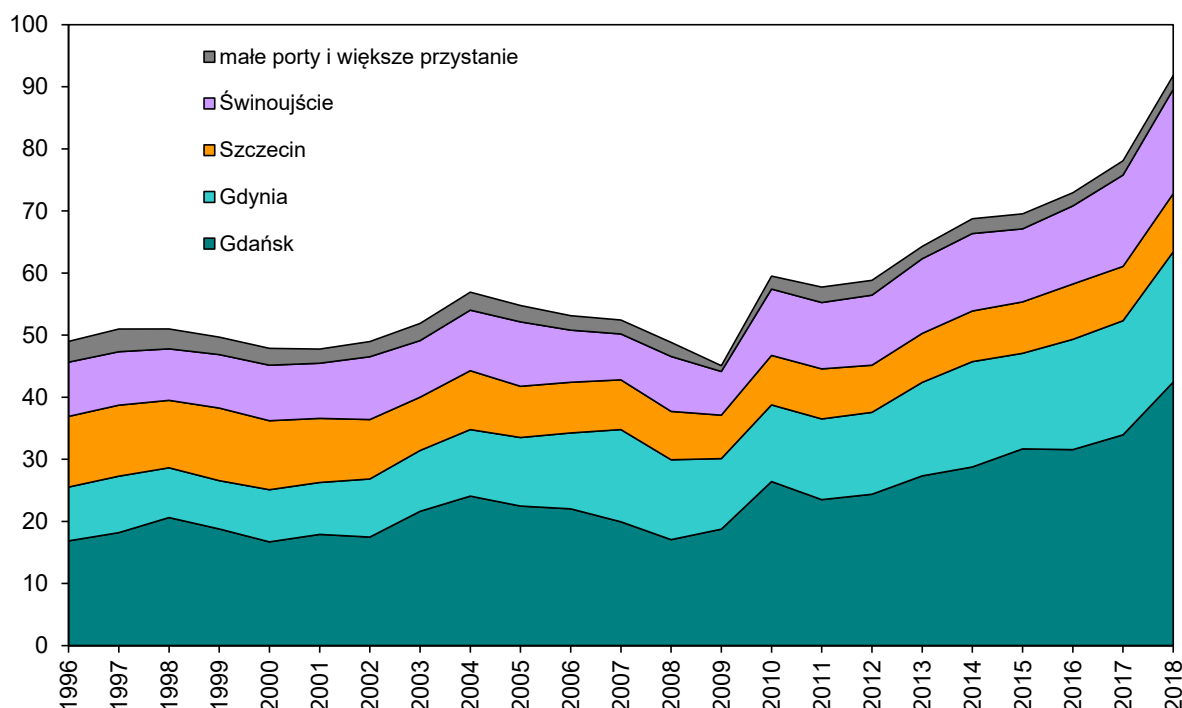
## 3. Funkcja przeładunkowa

W analizowanym okresie obroty ładunkowe w polskich portach morskich wzrosły z 49,0 mln ton

<sup>1</sup> Na przykład w publikacji „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 1996” dane dla portu w Szczecinie są podawane razem z danymi dla portów w Policach i Stepnicy.

w 1996 r. do 91,8 mln ton w 2018 r., co można opisać równaniem  $y=0,14x^2-1,90x+54,90$  ( $R^2=0,88$ ). Z analizy ryc. 2. wynika, że w okresie 1996-2009 nie odnotowano dużych zmian w przeładunkach. Natomiast począwszy od 2010 r. postępuje szybki wzrost obrotów. Porównując cztery duże polskie porty plus małe liczone jako całość widzimy, że wzrost ten dokonał się w dużym stopniu za sprawą portu gdańskiego, w którym przeładunki w 2018 r. stanowiły aż 251% tych z 1996 r.<sup>2</sup> Duży wzrost odnotowano także w Gdyni (242%<sup>3</sup>) i znaczący w Świnoujściu (192%<sup>4</sup>). Natomiast spadek wystąpił w Szczecinie (82%<sup>5</sup>) i małych portach (66%<sup>6</sup>).

Jest to efektem całego szeregu zmian zarówno o charakterze gospodarczym, jak i transportowym, w tym ciągłego wzrostu znaczenia kontenerów (Brzozowski, 2012; Slack, 1999). Rozwijająca się gospodarka światowa (i oczywiście też polska) pociąga za sobą zwiększenie roli transportu, w tym morskiego (Grzelakowski, 2007; Bombińska, 2017). Z drugiej strony cały czas na znaczeniu zyskują bardzo duże statki (Biernacki, 2017), co pociąga za sobą konieczność budowy/rozbudowy portów nad otwartym morzem. Właśnie w przypadku portu gdańskiego wyraźnie widać odzwierciedlenie tego procesu, gdyż obok portu



Ryc. 2. Obroty ładunkowe [w mln ton] w polskich portach i przystaniach morskich w latach 1996-2018.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej (2000, 2004, 2007, 2009, 2013, 2017, 2019).

<sup>2</sup> W okresie 1996-2018 nastąpił wzrost z 16,9 mln ton do 42,4 mln ton, a tym samym zwiększył się udział portu w przeładunkach morskich z 34,4% do 46,2%.

<sup>3</sup> W badanym okresie odnotowano wzrost z 8,7 mln ton do 21,0 mln ton, a tym samym zwiększył się udział portu w przeładunkach morskich z 17,7 % do 22,9%.

<sup>4</sup> W analizowanych latach nastąpił wprawdzie przyrost z 8,7 mln ton do 16,8 mln ton, lecz przełożyło się to na minimalny wzrost udziału portu w przeładunkach morskich (z 17,9 % do 18,3%).

<sup>5</sup> Przeładunki w 2018 r. wynosiły 9,4 mln ton, podczas gdy w 1996 r. było to 11,4 mln ton. Skutkowało to znacznym spadkiem udziału portu w morskich przeładunkach (z 23,2% do 10,2%).

<sup>6</sup> Tutaj spadek w analizowanym okresie był największy, bo z 3,3 mln ton do 2,2 mln ton, co pociągnęło za sobą spadek ich udziałów z 6,8% do zaledwie 2,4%.

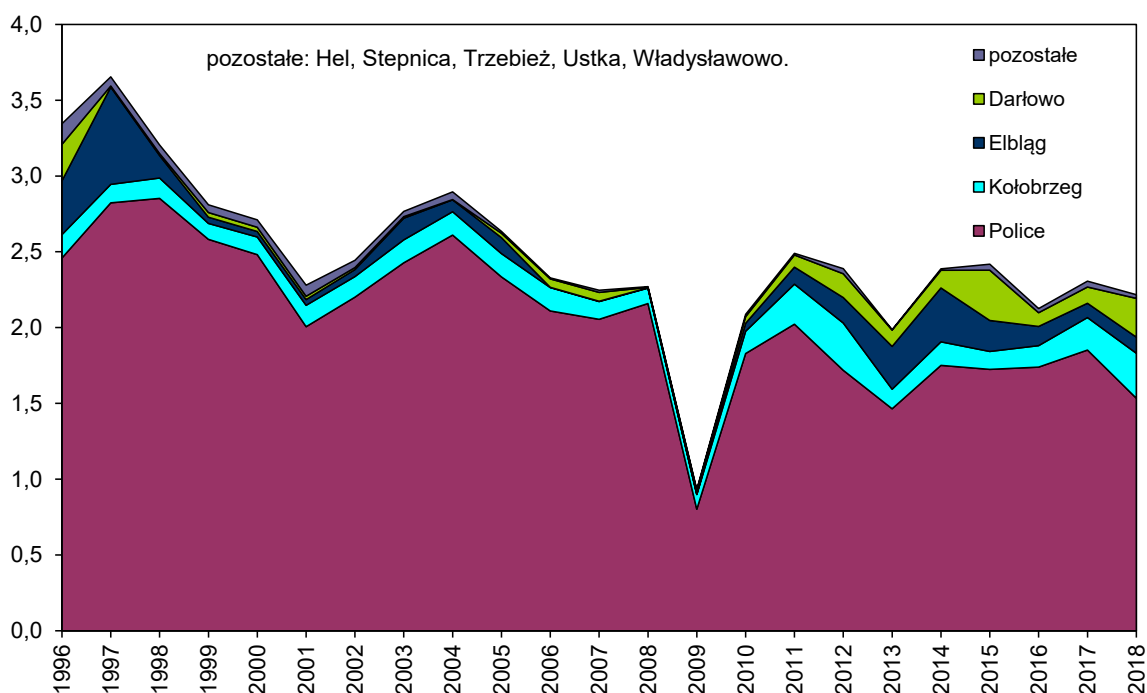
wewnętrznego usytuowanego wzdłuż Martwej Wisły i kanału portowego, jest port zewnętrzny z bezpośrednim dostępem do Zatoki Gdańskiej (w jego obrębie znajdują się specjalistyczne bazy przeładunku surowców energetycznych: paliw płynnych, węgla oraz gazu płynnego, a także głębokowodny terminal kontenerowy DCT) (O porcie. Informacje ogólne, b.d.). Podobnie jest w przypadku portu w Świnoujściu, którego starsza część jest zlokalizowana wzdłuż Świny, natomiast nowsza nad otwartym morzem (Home. Porty.Nabrzeża.Świnoujście, b.d.). Ograniczenie dla portu szczecińskiego stanowi jego położenie w głębi lądu – 68 km od morza. Przepłynięcie torem wodnym z redy portu w Świnoujściu do portu w Szczecinie trwa ok. 4 godziny, ponadto jest on dostępny

dla mniejszych statków, o zanurzeniu maksymalnie 9,15 m (Home.Porty.Lokalizacja, b.d.). Port gdyński jest nietypowy na tle pozostałych, gdyż nie powstał nad ujściem rzeki, lecz jest rozłożony w nadmorskiej części Pradoliny Kaszubskiej (Czochański, 2016).

Na ryc. 3 przedstawiono zmiany w wielkości obrotów ładunkowych w małych portach. Porty, w których obroty w okresie 1996-2018 wyniosły poniżej 1000 ton, potraktowano łącznie. W analizowanym okresie przeładunki w tych portach zmniejszyły się z ok. 3,5 mln ton na początku analizowanego okresu do ok. 2,3 mln w jego końcu, po drodze z załamaniem przeładunków do zaledwie 0,9 mln w 2009 r. Tempo spadku przeładunków było większe na początku analizowanego okresu, by pod jego koniec wyhamować, co możemy opisać równaniem  $y = -467,0 \ln(x) + 3529,6$  ( $R^2 = 0,53$ ).

Można wyróżnić cztery grupy małych portów i przystani morskich. Do pierwszej należą jedynie

statków o zanurzeniu do 10,5 m. Ponadto w porcie jest jeszcze stanowisko przeładunkowe „Mijanka” mogące przyjmować statki o zanurzeniu do 9,15 m (Zarząd..., b.d.). W analizowanym okresie na port ten przypadło aż 83,5% obrotów ładunkowych w kategorii małe porty. A ponieważ nastąpił w nim spadek obrotów, gdyż przeładunki w 2018 r. stanowiły 62,4% tych z 1996 r.<sup>7</sup>, zatem oczywistym jest, że także w całej grupie małych portów nastąpił spadek obrotów. W drugiej grupie znalazły się porty, w których obroty ładunkowe w latach 1996-2018 były na niskim poziomie (Kołobrzeg: 3,6 mln ton, Elbląg: 3,1 i Darłowo: 1,8). Spośród nich, porównując 1996 i 2018 r., w Kołobrzegu i Darłowie odnotowano wzrost obrotów, a w Elblągu ich spadek. Do trzeciej grupy zakwalifikowano Hel, Stepnicę, Trzebież, Ustkę i Władysławowo, w których przeładunków dokonywano incydentalnie i sumarycznie za cały badany okres nie przekroczyły one 400 ton. W czwartej grupie znalazły się pozostałe



Ryc. 3. Obroty ładunkowe [w mln ton] w małych polskich portach i przystaniach morskich w latach 1996-2018.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej (2000, 2004, 2007, 2009, 2013, 2017, 2019).

Police, w którym w okresie 1996-2018 przeładunki wyniosły 47,5 mln ton. Na tle innych małych portów jest on nietypowy, ze względu na bardzo silne powiązanie z jednym zakładem przemysłowym, jakim jest Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A. Pod koniec lat 70. ubiegłego wieku rozpoczęła się jego rozbudowa polegająca na budowie Terminala Morskiego. Do przeładunków statków pełnomorskich był on gotów w 1993 r. Ma możliwość przyjmowania

małe porty i duże przystanie, w których przeładunek nie występował.

Patrząc na geografie obrotów ładunkowych w małych portach widzimy, że są one powiązane z dwoma czynnikami. Pierwszym są inwestycje. Takie na większą skalę przeprowadzono jedynie w Policach, stąd m.in. tak wyraźna przewaga tego portu nad pozo-

<sup>7</sup> Odpowiada to spadkowi z 2,5 mln ton do 1,5 mln ton.

stałymi. W przypadku pozostałych portów, o małych bądź bardzo małych obrotach ładunkowych – wystąpiły one tam, gdzie już przed II wojną światową istniała odpowiednia infrastruktura, która jednakże nie została w znaczący sposób rozbudowana.

#### 4. Funkcja pasażerska

Zmiany w liczbie pasażerów międzynarodowych w polskich portach przedstawiają się całkowicie odmiennie (ryc. 4), niż w przypadku zmian w przeładunkach. Porównując lata 1996 i 2018 zauważamy jedynie wzrost z 1,4 mln<sup>8</sup> osób do 2,1 mln osób. Bardzo charakterystyczne jest duże maksimum liczby pasażerów w okresie 1998-2003. O ile średnia liczba pasażerów w latach 1996-1997 i 2004-2018 wynosiła 1,7 mln osób rocznie, to okresie 1998-2003 było to 3,5 mln osób. W rezultacie zmiany rok do roku w liczbie pasażerów międzynarodowych są na tyle skomplikowane, że satysfakcjonująco możemy je opisać dopiero równaniem  $y=0,0023x^3-0,0813x^2+0,7157x+1,2505$  ( $R^2=0,55$ ). Tak jak w przypadku przeładunków było widać wiodącą rolę gdańskiego portu, tak w odniesieniu do międzynarodowego ruchu pasażerskiego widać dominację portu w Świnoujściu<sup>9</sup>. W omawianym okresie jego udziały w całości ruchu wahały się od 49,3% do 69,5%. Druga różnica polega na tym, że przez pewien czas znaczącą rolę odgrywały także małe porty i przystanie (w 2000 r. było to aż 41,5%, czyli 1,86 mln pasażerów). Drugorzędne znaczenie mają terminale promowe w Gdyni i Gdańsku. Natomiast znaczenie portu w Szczecinie (z racji braku terminala promowego) jest marginalne.

Maksimum ruchu pasażerskiego w latach 1998-2003 miało dwie przyczyny. Pierwszą był wzmożony ruch pasażerski odbywający się przez terminal promowy w Świnoujściu. Z jednej strony było to możliwe dzięki nowym inwestycjom zwiększającym przepustowość terminala<sup>10</sup>. Współgrał z tym zwiększający się ruch turystyczny oraz przemieszczenia Polaków przebywających na emigracji zarobkowej w Norwegii i południowej Szwecji, aczkolwiek szybki wzrost migracji zarobkowej z Polski widać dopiero po przystąpieniu do Unii Europejskiej. Szwecja od początku otworzyła swój rynek pracy, a Norwegia pomimo częściowego zamknięcia rynku prowadziła dość liberalną politykę migracyjną (Bobrowska, 2013). To, że w okresie po 2004 r. wzrost migracji zarobkowej nie przełożył się na wzrost liczby pasażerów terminali

promowych, a wręcz zanotowano ich spadek – należy tłumaczyć otwarciem polskiego rynku lotniczego, w rezultacie czego pojawiły się tanie linie lotnicze (Piotrowski, b.d.), które wygenerowały nowy oraz przejęły część dotychczasowego ruchu pasażerskiego między Polską i Skandynawią<sup>11</sup>. Drugą przyczynę wzmożonego ruchu turystycznego, który wystąpił w tym okresie zwłaszcza w małych portach i przystaniach omówiono w dalszej części artykułu. Począwszy od 2010 r. ponownie notuje się lekki przyrost liczby pasażerów, głównie za sprawą terminalu w Świnoujściu i w mniejszym stopniu w Gdyni.

W przypadku małych portów morskich oraz przystani morskich maksimum międzynarodowego ruchu pasażerskiego jest nieco przesunięte wstecz o rok, obejmując okres 1997-2001 (ryc. 5). Porty, w których liczba pasażerów międzynarodowych w okresie 1996-2018 wyniosła poniżej 0,25 mln osób potraktowano łącznie. Podobnie jak w przypadku całości portów, zmiany liczby pasażerów międzynarodowych satysfakcjonująco możemy opisać dopiero przy wielomianie trzeciego stopnia:  $y=0,0006x^3-0,0198x^2+0,1196x+0,6237$  ( $R^2=0,52$ ). Główną przyczyną takiej a nie innej zmienności w czasie liczby pasażerów międzynarodowych była tzw. turystyka zakupowa. Jej istotę stanowiły zakupy, głównie alkoholu i papierosów w sklepach wolnocłowych. Cena biletu na taki statek musiała być niska (Kłossowska, El Faloui, 2002; Maciejewski, Hintz, 2000). Skutkowało to tym, że najbardziej opłacalne dla tych turystów były krótkie rejsy.

Ze względu na wielkość międzynarodowego ruchu pasażerskiego małe porty i przystanie morskie możemy podzielić na trzy grupy<sup>12</sup>. Do pierwszej zaliczono Nowe Warpno, na które w okresie maksimum turystyki zakupowej w 2000 r. przypadało 99,5% ruchu pasażerskiego. Tak duża popularność tej destynacji wynikała z faktu, że statek pływał do Altwarp, do którego odległość wynosi zaledwie 2 mile morskie, a w normalnych warunkach rejs trwałby zaledwie pół godziny. Do drugiej grupy zaliczono porty i przystanie w Międzyzdrojach, Kołobrzegu i Trzebieży. W pierwszym z nich międzynarodowy ruch pasażerski pojawia się dopiero w 2006 r. i od tego czasu utrzymuje się na stabilnym poziomie 50-100 tys. pasażerów rocznie. W przypadku pozostałych dwóch portów międzynarodowy ruch pasażerski utrzymuje się przez prawie cały analizowany okres.

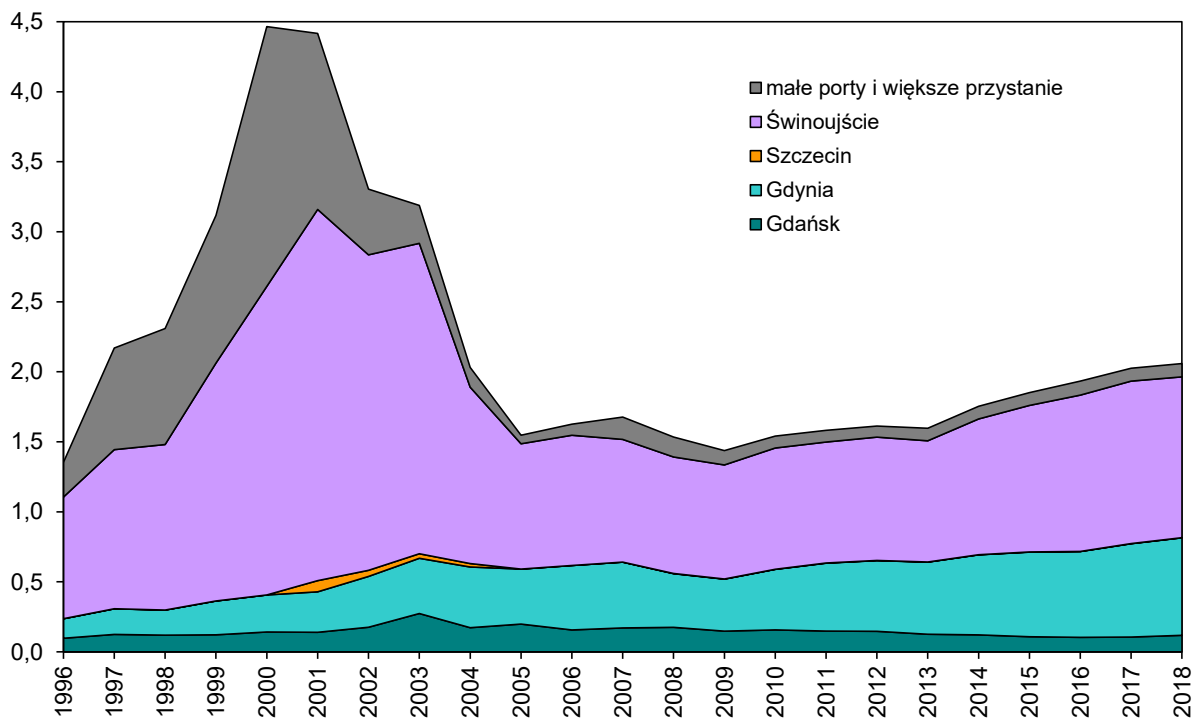
<sup>8</sup> Lecz w 1997 r. było to już 2,2 mln osób.

<sup>9</sup> Operuje w nim aż czterech przewoźników oferując połączenia do Ystad i Trelleborga.

<sup>10</sup> W 2000 r. zakończono, trwającą 12 lat, rozbudowę Bazy Promów Morskich (Historia TPŚ, b.d.).

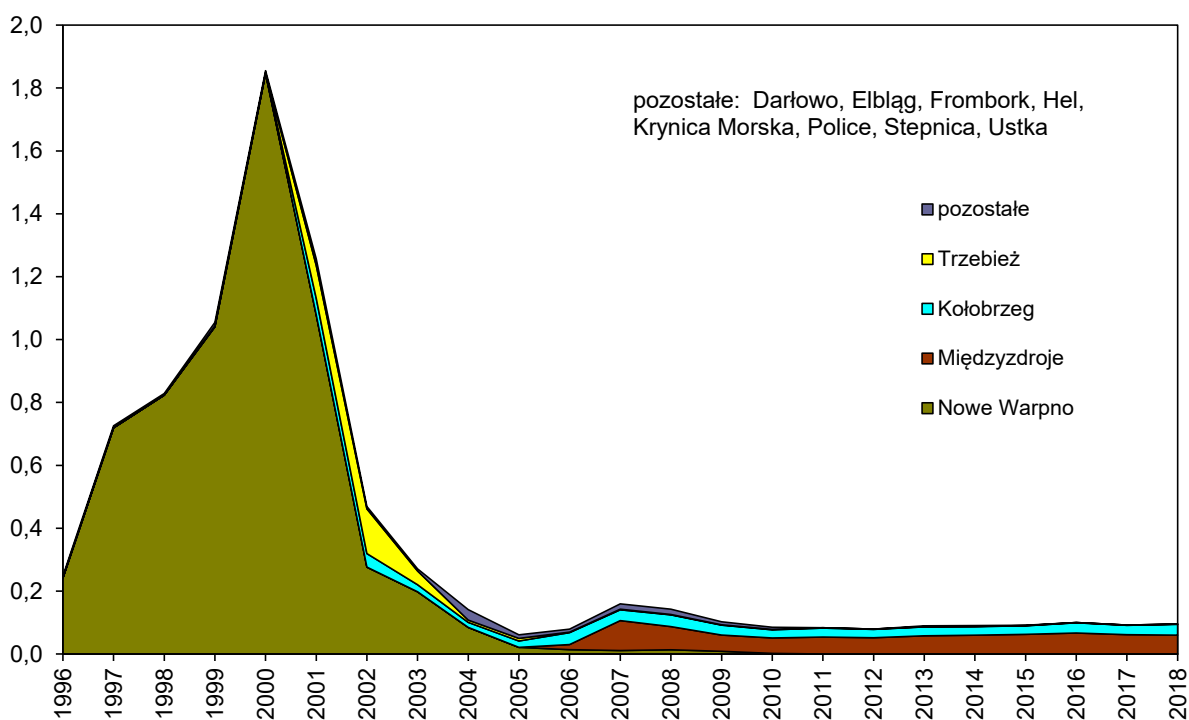
<sup>11</sup> Na przykład w 2019 r. w polskich portach lotniczych obsłużono 1,6 mln pasażerów do Oslo i 0,9 mln do Sztokholmu (Statystyki wg kierunków – miasta, 2020).

<sup>12</sup> Oczywiście dotyczy to tych spośród nich, w których w okresie 1996-2018 odnotowano jakkolwiek międzynarodowy ruch pasażerski.



Ryc. 4. Pasażerowie międzynarodowi [w mln osób] w polskich portach i przystaniach morskich w latach 1996-2018.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej (2000, 2004, 2007, 2009, 2013, 2017, 2019).



Ryc. 5. Pasażerowie międzynarodowi [w mln osób] w małych polskich portach i przystaniach morskich w latach 1996-2018.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej (2000, 2004, 2007, 2009, 2013, 2017, 2019).

Do trzeciej grupy, o bardzo małym ruchu, zaliczono pozostałe porty i przystanie.

Patrząc na geografę międzynarodowego ruchu pasażerskiego w małych portach i przystaniach morskich widzimy bardzo duży wpływ na ten ruch ich odległości od granic Polski oraz przystąpienie naszego kraju do Unii Europejskiej. Decydujące znaczenie dla tak dużego ruchu w okresie 1997-2001 w Nowym Warpnie miała bardzo mała odległość do Altwarp, co przekładało się na bardzo tani bilet, a tym samym podnosiło opłacalność takiego rejsu. Możemy wyróżnić dwie destynacje tego rodzaju turystyki: dominująca do Niemiec (głównie Nowe Warpno, drugorzędne znaczenie Trzebież) oraz na dużo mniejszą skalę<sup>13</sup> do Rosji (Elbląg, Frombork, Krynica Morska). Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej definitywnie położyło kres tego rodzaju turystyce, gdyż na kierunku niemieckim z oczywistych względów nie może już być sklepów wolnocłowych, a na kierunku rosyjskim pojawiły się dodatkowe koszty i utrudnienia w postaci konieczności posiadania odpłatnych wiz<sup>14</sup> (Anisiewicz, 2009; Anisiewicz, Palmowski, 2014).

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej całkowicie zmieniła się zarówno skala, jak i geografia międzynarodowego ruchu pasażerskiego z małych portów i przystani morskich. W okresie przed pandemią COVID-19 było to prawie 100 tys. pasażerów rocznie w dwóch destynacjach: z Międzyzdrojów do Niemiec (Ahlbeck, Heringsdorfu lub Bansin – 2/3 ruchu) oraz z Kołobrzegu na Bornholm (1/3 ruchu). W pozostałych małych portach i przystaniach odnotowywano śladowe liczby pasażerów. Oczywiście wykonywane są także rejsy pasażerskie w ruchu krajowym<sup>15</sup>, lecz ich znaczenie jest dużo mniejsze.

## 5. Funkcja związana z rybołówstwem

Ogółem połowy ryb i bezkręgowców morskich w okresie 1996-2018 uległy bardzo dużemu zmniejszeniu<sup>16</sup>. O ile jeszcze w 1996 r. było to 320,2 tys. ton, to w 2018 r. o 1/3 mniej – 205,5 tys. ton. Ponieważ

wielkość połowów na Bałtyku i zalewach nie uległa w tym czasie zmianie (w 1996 r. było to 155,8 tys. ton, a w 2018 r. – 155,9 tys. ton), więc ten spadek połowów jest związany z połowami dalekomorskimi<sup>17</sup>. Ponieważ przedsiębiorstwa te były zlokalizowane w dużych portach (Gdynia, Szczecin, Świnoujście), więc kryzys w polskim rybołówstwie najbardziej dotknął te właśnie porty<sup>18</sup>, aczkolwiek całe polskie rybołówstwo morskie już na samym początku transformacji zaczęło zmagać się z wieloma problemami (por. Kłosiński, 1994).

Nic zatem dziwnego, że flota kutrowa (mierzona pojemnością brutto (GT)<sup>19</sup> w tys.) ulega zmniejszeniu. Proces ten przybrał na sile po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, kiedy uruchomiono program dofinansowania złomowania statków rybackich<sup>20</sup> i będzie trwał nadal w związku z dalszymi ograniczeniami w połowach na Bałtyku (tab. 1.), zwłaszcza w odniesieniu do najbardziej opłacalnych połowów dorsza, a także z powodu kolejnego dofinansowania do trwałego wycofania z eksploatacji kutrów (Kutry..., 2019).

Na ryc. 6. przedstawiono zmniejszanie pojemności brutto kutrów w okresie 1996-2018<sup>21</sup>. Patrząc na tę rycinę dostrzegamy, że przełomowe dla pojemności analizowanej floty było przystąpienie Polski do Unii Europejskiej i związane z tym uruchomienie programu dofinansowania zezłomowania jednostek rybackich<sup>22</sup>. Bardzo dokładnie zmiany te opisuje równanie:  $y=0,0137x^3-0,4690x^2+2,9724x+27,9230$  ( $R^2=0,92$ ). W odróżnieniu od analizowanych wcześniej przeła-

<sup>13</sup> Wpływ na to miała dużo większa odległość do pokonania, co przekładało się na cenę biletu oraz konieczność posiadania dodatkowych dokumentów oprócz paszportu.

<sup>14</sup> Pominięto okres funkcjonowania na tej granicy małego ruchu granicznego (por. Studzińska, Nowicka, 2016), gdyż przełożył się on jedynie na wzrost przekroczeń granicy w ruchu drogowym.

<sup>15</sup> Są to rejsy wynikające z funkcji turystycznej portów. Na przykład w porcie we Władysławowie z takiej formy turystyki morskiej w 2018 r. skorzystało 69,2 tys. pasażerów (Konceptja..., 2019).

<sup>16</sup> Dane prezentowane w tym akapicie pochodzą z Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej (2000, 2019).

<sup>17</sup> O ile w 1996 r. było to 33 trawlerzy przetwórci i 6 chłodnicowców o łącznej pojemności brutto 161,3 tys. GT, to na koniec 2018 r. były to zaledwie dwa trawlerzy dalekomorskie (16,4 tys. GT).

<sup>18</sup> Połowami dalekomorskimi nie zajmuje się już żadne z istniejących jeszcze w 1989 r. państwowych przedsiębiorstw połowów dalekomorskich („Odra” ze Świnoujścia, „Gryf” ze Szczecina, „Dalmor” z Gdyni).

<sup>19</sup> Jest to miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek. Jest to miara bezwymiarowa. Opis jej obliczania zawiera Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie pomiaru statków morskich (Dz.U. 2004 nr 119 poz. 1248).

<sup>20</sup> Pierwsza tura obejmowała okres (termin składania wniosków) od 2.08.2004 r. do 2.03.2006 r. i 19-31.03.2009 r. (Złomowanie statków rybackich, b.d.).

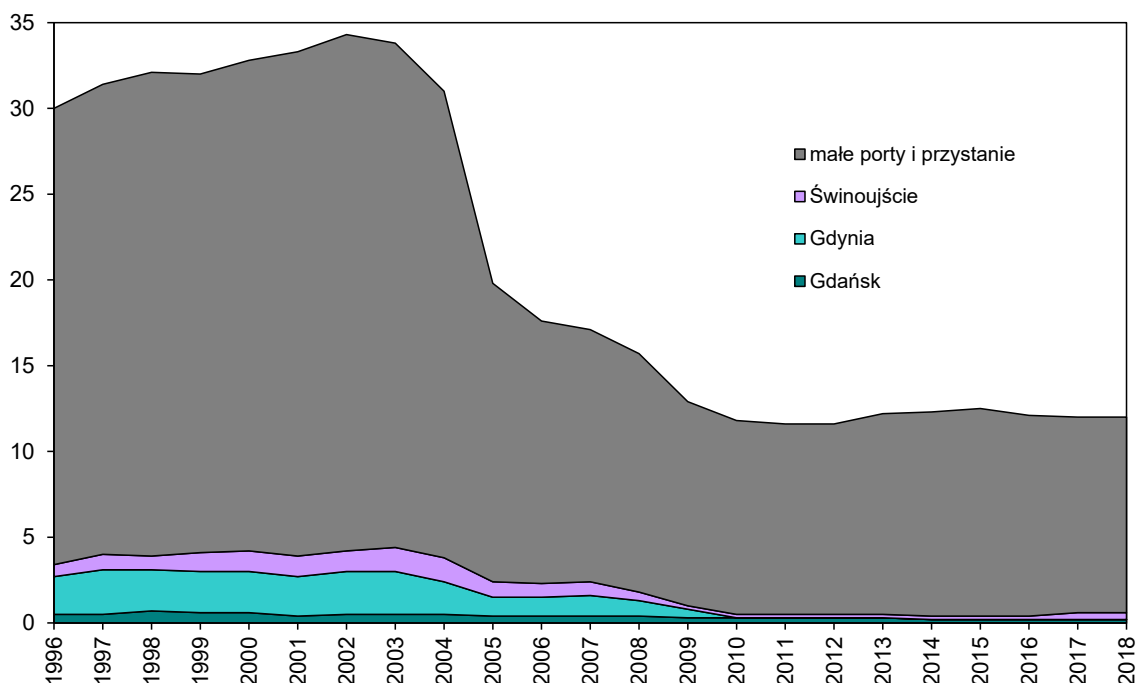
<sup>21</sup> Jednostki te do 2003 r. były sprawozdawane według portu stacjonowania, a od 2004 r. są sprawozdawane według portu rejestracji.

<sup>22</sup> Przy czym tempo spadku pojemności brutto floty rybackiej w 2005 r. w stosunku do 2004 r. w obu kategoriach portów było takie samo: pojemność tej floty w dużych portach na koniec 2005 r. stanowiła 63,2% tej z końca 2004 r., natomiast w małych portach i przystaniach morskich było to odpowiednio 64,0%.

Tab. 1. Kwoty połowowe na Morzu Bałtyckim w 2021 r.

Stada	Kwota w 2020 r.	Decyzja Rady UE na 2021 r.	Różnica 2020/2021 [%]	TAC 2021 dla Polski
Dorsz 22-24 [tony]	3806	4000	+5	467,2
Dorsz 25-32 [tony]	2000	595	-70	157,3
Śledź centralny [tony]	153348	97551	-36	24299,9
Śledź zachodni [tony]	3150	1575	-50	204,9
Szprot [tony]	210147	222958	+6	65460,4
Łosoś [sztuki]	86575	94497	+9	5943,7

Źródło: Karnicki (2020).



Ryc. 6. Pojemność brutto (GT) [w tys.] polskiej floty rybackiej w latach 1996-2018.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej (2000, 2004, 2007, 2009, 2013, 2017, 2019).

dunków oraz międzynarodowego ruchu pasażerskiego tutaj prym wiodą małe porty i przystanie morskie.

Jak wspomniano, rok 2005 był przełomowy jeśli chodzi o tendencje w wielkości polskiej floty kutrowej (ryc. 7). W przypadku floty stacjonującej w małych portach i przystaniach jej pojemność brutto (GT) nieznacznie rosła do 2002 r., by w latach 2003-2004 ulec stabilizacji. Przełom przyniósł 2005 r., kiedy to jej pojemność gwałtownie zmalała (z maksimum 30,0 tys. GT w 2002 r. do 17,2 w 2005 r.). Ten spadek był kontynuowany w kolejnych trzech latach. Począwszy od 2009 r. jej pojemność brutto utrzymuje się na poziomie 11,2-12,1 tys. Zmiany te wiernie opisuje równanie:

$$y=0,0111x^3-0,3741x^2+2,2536x+25,2220 \quad (R^2=0,90).$$

Aktualnie, ze względu na znaczenie dla rybołówstwa, małe porty i przystanie morskie możemy podzielić na cztery grupy. Kryterium podziału stanowiła sumaryczna pojemność brutto kutrów za cały okres 1996-2018. Do pierwszej grupy należy port we Władysławowie. Wybudowano go w latach 1936-1938 i od tego czasu jest największym polskim portem rybackim<sup>23</sup>. Na koniec 2018 r. stacjonowało w nim

<sup>23</sup> W 1955 r. rozpoczęło w nim działalność Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Szkuner”, którego obecna nazwa to „Szkuner” Sp. z o.o.



59 jednostek rybackich (Koncepcja..., 2019). W 2018 r. zarejestrowana w nim flota charakteryzowała się pojemnością brutto 4,5 tys., co stanowiło 37,5% całej pojemności brutto polskiej floty kutrowej.

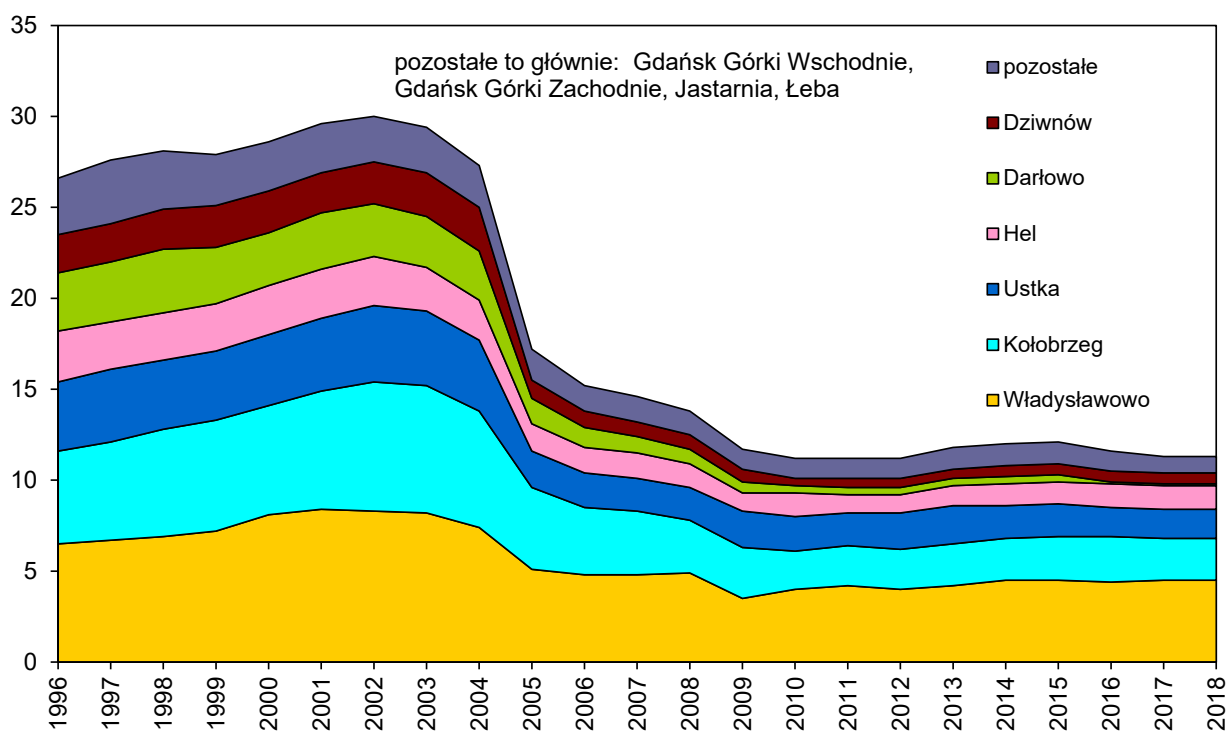
Do drugiej grupy zaliczono porty w Kołobrzegu, Ustce, Helu, Darłowie i Dziwnowie o średniej sumarycznej pojemności brutto floty kutrowej za analizowany okres.

Do trzeciej grupy portów i przystani o małej pojemności brutto floty kutrowej zaliczono porty w Łebie, Jastarni, Gdańsku Górkach Zachodnich i Gdańsku Górkach Wschodnich.

Ostatnią grupę, o marginalnym znaczeniu, stanowią pozostałe porty i przystanie morskie<sup>24</sup>, w których zasadniczo stacjonują łodzie rybackie. W wszystkich tych czterech grupach małych portów i przystani morskich zachodzą te same procesy zmniejszania floty połowowej, aczkolwiek z różnym nasileniem. Na przykład, prawie całkowity zanik funkcji rybackiej wystąpił w Darłowie (i Darłótku)<sup>25</sup>

czy Gdańsku Górkach Wschodnich<sup>26</sup>. Z drugiej strony relatywnie mały spadek zanotowano we Władysławowie<sup>27</sup> czy Jastarni<sup>28</sup>.

Patrząc na zmiany we flocie kutrowej, nie dostrzegamy poważniejszych prawidłowości przestrzennych. Należy jednak zauważyć, że oprócz wyraźnej tendencji zmniejszania tej floty, widać także działania proinwestycyjne, jak np. powstawanie lokalnych centrów pierwszej sprzedaży ryb, które mają uporządkować handel nimi (Czapliński, 2012). Warto mieć na uwadze, że dopóki będzie utrzymywało się przełowanie Bałtyku (por. Aps, Lassen, 2010; Katz i in., 2009; Lindgren i in., 2009), dopóty te działania będą miały drugorzędne znaczenie dla małych portów i przystani morskich. Należy też nadmienić, że czynnikiem rozwojowym małych portów i przystani morskich nie jest także przemysł przetwórstwa rybnego, który, jak to wykazał P. Czapliński (2013, 2014, 2018), wcale nie musi być lokalizowany w portach, a nawet nie musi on być umiejscowiony w strefie nadmorskiej.



Ryc. 7. Pojemność brutto (GT) [w tys.] polskiej floty rybackiej zarejestrowanej w małych portach i przystaniach morskich w latach 1996-2018.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej (2000, 2004, 2007, 2009, 2013, 2017, 2019).

<sup>24</sup> Te ostatnie często pod postacią wydzielonego odcinka plaży, na którą są wyciągane kutry, jak to np. ma miejsce w Jarosławcu.

<sup>25</sup> O czym świadczy spadek pojemności brutto floty z 3,2 tys. w 1996 r. do 0,1 w 2018 r.

<sup>26</sup> O czym świadczy spadek pojemności brutto floty z 0,4 tys. w 1996 r. do 0,0 w 2018 r.

<sup>27</sup> Z 6,5 tys. w 1996 r. do 4,5 w 2018 r., czyli o 30,8%.

<sup>28</sup> Z 1,0 tys. w 1996 r. do 0,5 w 2018 r., czyli o 50,0%.

## 6. Podsumowanie

W toku przeprowadzonej analizy wykazano, że dotychczasowe wiodące funkcje małych portów i przystani morskich tracą na znaczeniu. Obroty ładunkowe systematycznie maleją, rola niektórych z nich jako międzynarodowych terminali pasażerskich była epizodyczna, natomiast dopóki nie zostaną odbudowane stada ryb w Bałtyku – rybołówstwo nie odzyska swej ważnej roli, jaką miało w przeszłości. Z pozostałych funkcji niejasna jest przyszłość funkcji przemysłowych, związanych głównie ze stoczniami i przetwórstwem ryb. Z jednej strony w 2002 r. zlikwidowano stocznię w Ustce (Pacuk, Michalski, 2002), lecz z drugiej np. nadal funkcjonuje stocznia remontowa we Władysławowie czy stocznie w Gdańsku Górkach Zachodnich. Także pomimo postępującego przenoszenia przetwórstwa z portów, nadal zdarzają się w nich inwestycje w tę branżę – czego najlepszym przykładem jest chociażby chłodnia w Tolkmičku. Oczywiście w dalszym ciągu pozostają aktualne funkcje takie, jak np. schronienia przed sztormem i jako baza postoju statków czy bazy ratownictwa morskiego SAR<sup>29</sup>, lecz ich znaczenie prorozwojowe jest minimalne.

Patrząc na liczne dokumenty strategiczne oraz już zrealizowane działania w małych portach i przystaniach morskich, można postawić tezę, że ich właściciele stawiają na wieloaspektowy rozwój turystyki. Modelowym wręcz przykładem jest tutaj rewitalizacja przystani w Nowej Pasłęce i uczynienie z niej atrakcyjnej przystani jachtowej. Wydaje się, że obecnie kierunek polegający na lokalizacji w bardzo małych portach i przystaniach morskich przystani jachtowych, a w małych portach marin jachtowych – jest najbardziej obiecującym kierunkiem działań. Aczkolwiek widząc obecną zapaść w ruchu turystycznym oraz mając na uwadze realne zagrożenie głębokim kryzysem gospodarczym spowodowanym przez pandemię COVID-19 – nie jest to już tak oczywisty kierunek rozwoju jak przed pandemią.

Jednakże należy mieć na uwadze, że dla portów w Elblągu, Kołobrzegu, Policach i Ustce przewiduje się ich wielofunkcyjny rozwój jako portów regionalnych szczególnie istotnych dla systemu transportowego kraju (Program..., 2018). Najbliższe lata pokażą, czy rozwiną się one zgodnie z tą koncepcją.

## Piśmiennictwo

- Anisiewicz R., 2009, Ruch graniczny pomiędzy Polską i obwodem kaliningradzkim w kontekście Europy Bałtyckiej bez granic, [w:] T. Studzienicki (red.), *Granice, współpraca i turystyka w Europie Bałtyckiej*, Akademia Europa Nostra, Gdynia, 88-102.
- Anisiewicz R., Palmowski T., 2014, Small border traffic and cross-border tourism between Poland and the Kaliningrad Oblast of the Russian Federation, *Questiones Geographicae*, 33(2), 79-85. (DOI: <https://doi.org/10.2478/quageo-2014-0017>)
- Aps R., Lassen H., 2010, Recovery of depleted Baltic Sea fish stocks: a review, *ICES Journal of Marine Science*, 67, 1856-1860.
- Biernacki D., 2017, Korzyści skali związane z wielkością statku morskiego do przewozu ładunków suchych masowych i kontenerów, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki*, 1(37), 113-125. (DOI: <https://doi.org/10.18276/ptl.2017.37-22>)
- Bobrowska A., 2013, Migracje Polaków po przystąpieniu do Unii Europejskiej, *Colloquium Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych*, 2(10), 49-64.
- Bombińska E., 2017, Kierunki rozwoju światowego transportu morskiego na początku XXI wieku – wybrane aspekty, *Studia i Prace WNEIZ US*, 49(2), 281-296. (DOI: <https://doi.org/10.18276/sip.2017.49/2-21>)
- Borowska-Beszta B., Bartnikowska U., Ćwirynka K., 2017, Analiza wtórna jakościowych danych zastanych: przegląd założeń teoretycznych i aplikacji metodologicznych, *Jakościowe Badania w Pedagogice*, 2(1), 5-24.
- Brzozowski M., 2012, Morskie przewozy kontenerowe jako generator zmian, *Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport*, 84, 5-17.
- Czapliński P., 2012, Lokalne centrum pierwszej sprzedaży ryb jako narzędzie regulacji rynku rybnego na przykładzie LCPSR – Aukcji Rybnej Ustka Sp. z o.o., *Słupskie Prace Geograficzne*, 9, 5-22.
- Czapliński P., 2013, *Przestrzenny wymiar funkcjonowania i rozwoju przemysłu przetwórstwa rybnego w Polsce*, Wydawnictwo „Bernardinum”, Pelplin.
- Czapliński P., 2014, Processes of Transformation of Spatial Structure of Fish Processing Industry in Poland, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 25, 151-163.
- Czapliński P., 2018, Przemiany w polskim przemyśle przetwórstwa rybnego, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 32(2), 60-72. (DOI: <https://doi.org/10.24917/20801653.322.4>)
- Czarniawska B., 2014, *Social Science Research: From Field to Desk*, SAGE Publications, Los Angeles.
- Czochoński J.T., 2016, Przemiany krajobrazowe Gdyni – przegląd typów i zmian krajobrazów w dziewięćdziesięciolecie istnienia miasta, *Problemy Ekologii Krajobrazu*, 41, 211-225.

<sup>29</sup> Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa.

- Grzelakowski A., 2007, Transport morski w gospodarce światowej. Podstawowe kierunki jego rozwoju i ich wpływ na politykę transportową UE, *Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni*, 20, 15-31.
- Karnicki Z., 2020, A w Luksemburgu bez zmian, *Wiadomości Rybackie*, 9-10(237), 3.
- Kasych A., Vochozka M., 2019, Globalization processes in the modern world challenging the national economy development, *SHS Web of Conferences*, 65, 09002. (DOI: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196509002>)
- Katz T., Yahel G., Yahel R., Tunnicliffe V., Herut B., Snelgrove P., Crusius J., Lazar B., 2009, Groundfish overfishing, diatom decline, and the marine silica cycle: Lessons from Saanich Inlet, Canada, and the Baltic Sea cod crash, *Global Biogeochemical Cycles*, 23, GB4032. (DOI: <https://doi.org/10.1029/2008GB003416>)
- Kłosiński W., 1994, Morska gospodarka rybna w Polsce, *Wiadomości Rybackie*, 1(38), 1-3.
- Kollmorgen R., 2013, Theories of Postcommunist Transformation. Approaches, Debates, and Problems of Theory Building in the Second Decade of Research, *Studies of Transition States and Societies*, 5(2), 88-105.
- Lindegren M., Möllmann C., Nielsen A., Stenseth N.C., 2009, Preventing the collapse of the Baltic cod stock through an ecosystem-based management approach, *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 106(34), 14722-14727. (DOI: <https://doi.org/10.1073/pnas.0906620106>)
- Luks K., 2011, Strategia aktywizacji nadbałtyckich regionów peryferyjnych wobec zjawiska marginalizacji małych portów w Polsce, *Problemy Transportu i Logistyki*, 15, 193-209.
- Maurya P.K., Ali S.A., Ahmad A., Zhou Q., da Silva Castro J., Khane E., Ali H., 2020, An introduction to environmental degradation: Causes, consequence and mitigation, [w:] V. Kumar, J. Singh, P. Kumar (red.), *Environmental Degradation: Causes and Remediation Strategies. Volume 1*, Agro Environ Media, Haridvar, 1-20. (DOI: <https://doi.org/10.26832/aesa-2020-edcrs-01>)
- Mikalauskiene A., Štreimikiene D., Mulagalejeva K., 2016, Assess the Impact of Globalisation Processes by Indices, *Economics and Sociology*, 9(4), 82-100. (DOI: <https://doi.org/10.14254/2071-789X.2016/9-4/5>)
- Norkus Z., 2012, *On Baltic Slovenia and Adriatic Lithuania. A Qualitative Comparative Analysis of Patterns in Post-Communist Transformation*, Apostrofa, Vilnius.
- Pacuk M., Michalski T., 2002, *Problemy funkcjonowania małych portów morskich na przykładzie Ustki*, [w:] J. Wendt (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Zakład Geografii Społecznej i Turyzmu, Zakład Geografii Ekonomicznej Morza, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, 143-158.
- Reid H.M., 2013, *Introduction to Statistics Fundamental Concepts and Procedures of Data Analysis*, Thousand Oaks, SAGE Publications.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 1996*, 1996, GUS, Warszawa.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2000*, 2000, GUS, US Szczecin, Warszawa-Szczecin.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2004*, 2004, GUS, US Szczecin, Warszawa-Szczecin.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2007*, 2007, GUS, US Szczecin, Warszawa-Szczecin.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2009*, 2009, GUS, US Szczecin, Warszawa-Szczecin.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013*, 2013, GUS, US Szczecin, Warszawa-Szczecin.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017*, 2017, GUS, US Szczecin, Warszawa-Szczecin.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2019*, 2019, GUS, US Szczecin, Warszawa-Szczecin.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie pomiaru statków morskich*, 2004 (Dz.U. 2004 nr 119 poz. 1248).
- Slack B., 1999, Across the pond: Container shipping on the North Atlantic in the era of globalisation, *GeoJournal*, 48(1), 9-14. (DOI: <https://doi.org/10.1023/A:1007080517715>)
- Studzińska D., Nowicka K., 2016, Ruch bezwizowy na zewnętrznych granicach Unii Europejskiej na przykładzie granicy polsko-rosyjskiej, *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 34, 45-58.
- Szymańska W., Michalski T., 2018, Przekształcenia funkcji polskich małych portów morskich, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 21(3), 70-77.

## Źródła internetowe

- Endresen Ø., Eide M., Dalsøren S., Isaksen I.S., Sørgård E., 2008, The Environmental Impacts of Increased International Maritime Shipping. Past trends and future perspectives, *OECD/ITF Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World*, 10-12 November 2008 in Guadalajara, Mexico, <https://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41373767.pdf> [dostęp: 07.06.2018].
- Historia TPŚ*, <http://www.sft.pl/o-nas/historia-tps> [dostęp 12.11.2020].
- Home.Porty.Lokalizacja*, <http://www.port.szczecin.pl/pl/porty/lokalizacja/> [dostęp: 10.11.2020].
- Home.Porty.Nabrzeża.Świnoujście*, [http://www.port.szczecin.pl/pl/porty/nabrzeza%5BCa/nabrzeza\\_swinoujscie/](http://www.port.szczecin.pl/pl/porty/nabrzeza%5BCa/nabrzeza_swinoujscie/) [dostęp: 10.11.2020].
- Kłossowska A., El Faloui J., 2002, *Statkiem po wodkę: morze wolne od cła robi karierę*, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Statkiem-po-wodka-morze-wolne-od-cla-robi-kariere-418457.html> [dostęp: 12.11.2020].
- Koncepcja rozwoju Portu Władysławowo*, 2019, „Szkuner” Sp. z o.o., Władysławowo, <https://www.szkuner.pl/index.php?page=port> [dostęp: 29.10.2020].

- Kutry na dorsze do wycofania*, 2019, [https://ec.europa.eu/poland/news/191031\\_cod\\_pl#top-page](https://ec.europa.eu/poland/news/191031_cod_pl#top-page) [dostęp 29.10.2020].
- Maciejewski A., Hintz I., 2000, *Wódolot, czyli wycieczka po tanią wódkę*, <https://elblag.naszemiasto.pl/wodolot-czyli-wycieczka-po-tania-wodke/ar/c10-5221093> [dostęp 12.11.2020].
- O porcie. Informacje ogólne*, <https://www.portgdansk.pl/mo-porcie/informacje-ogolne> [dostęp: 10.11.2020].
- Piotrowski M., *15 lat temu zaczęło się w Polsce tanie latanie. Jak, za ile i dokąd lataliśmy?*, <https://www.fly4free.pl/historia-tanich-linii-lotniczych-w-polsce/> [dostęp: 12.11.2020].
- Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, 2018, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa, [https://www.gov.pl/documents/528248/541918/PROGRAM\\_PRPM\\_26112018.pdf/917baba4-8f73-1d3d-1f63-8446b0c41145](https://www.gov.pl/documents/528248/541918/PROGRAM_PRPM_26112018.pdf/917baba4-8f73-1d3d-1f63-8446b0c41145) [dostęp 17.10.2020].
- Statystyki wg kierunków – miasta*, 2020, <https://ulc.gov.pl/pl/statystyki-analazy/statystyki-i-analazy-ryнку-transportu-lotniczego/3728-statystyki-wg-kierunkow-miasta> [dostęp 12.11.2020].
- Zarząd Morskiego Portu Police sp. z o.o.*, <https://www.portpolice.pl/o-nas/> [dostęp 10.11.2020].
- Złomowanie statków rybackich*, <https://www.arimr.gov.pl/dla-beneficjenta/biblioteka/archiwum/programy-i-dzialania-wdrozone-w-poprzednich-latach/spo-rybowlstwo-i-przetworstwo-ryb-2004-2006/zlomowanie-statkow-rybackich.html> [dostęp: 29.10.2020].

