

*JOANNA KIZIELEWICZ**

*KATARZYNA SKRZESZEWSKA***

INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE W PORCIE MORSKIM W GDYNI NA RZECZ ROZWOJU TURYSTYKI STATKAMI WYCIECZKOWYMI

W ostatnich latach zarządy morskich portów w Polsce prowadzą aktywną politykę inwestycyjną. Bodziec do podejmowania tych działań stanowiły możliwości pozyskiwania wsparcia finansowego z funduszy europejskich, głównie z Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego. W Polsce zarządy portów mogły ubiegać się o wsparcie głównie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, ale również z regionalnych programów operacyjnych dla województw. Zarządy portów modernizowały nabrzeża, pogłębiały i poszerzały tory wodne w basenach portowych, rozbudowały infrastrukturę dostępu do portów od strony lądu i morza, a także rozbudowywały zaplecze logistyczne oraz wprowadzały nowoczesne rozwiązania w zakresie nawigacji i poprawy bezpieczeństwa żeglugi. Przeprowadzona analiza wykazała, że wciąż w działaniach inwestycyjnych portów mało miejsca zajmują kwestie przygotowania infrastruktury portowej do obsługi morskich statków wycieczkowych i adaptacji nabrzeży na dedykowane terminale pasażerskie dla wycieczkowców. Celem badań w niniejszym artykule jest ocena działań inwestycyjnych Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA w zakresie przygotowania infrastruktury portu w Gdyni do obsługi statków wycieczkowych.

Słowa kluczowe: inwestycje, infrastruktura, turystyka, wycieczkowce

* Joanna Kizielewicz, dr, Akademia Morska w Gdyni, Katedra Organizacji Usług Turystyczno-Hotelarskich, e-mail: j.kizielewicz@wpit.am.gdynia.pl.

** Katarzyna Skrzyszewska, dr, Akademia Morska w Gdyni, Katedra Ekonomii i Zarządzania, e-mail: k.skrzyszewska@wpit.am.gdynia.pl.

Wstęp

W ostatnich latach zarządy morskich portów w Polsce prowadzą aktywną politykę inwestycyjną. Bodziec do podejmowania tych działań stanowiły możliwości pozyskiwania wsparcia finansowego z funduszy europejskich, głównie z Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego. W Polsce zarządy portów mogły ubiegać się o wsparcie głównie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (PO IiŚ), ale również z regionalnych programów operacyjnych dla województw. Zarządy portów modernizowały nabrzeża, pogłębiały i poszerzały tory wodne w basenach portowych, rozbudowały infrastrukturę dostępu do portów od strony lądu i morza, a także zaplecze logistyczne oraz wprowadzały nowoczesne rozwiązania w zakresie nawigacji i poprawy bezpieczeństwa żeglugi. Przeprowadzona analiza wykazała, że w działaniach inwestycyjnych portów mało miejsca zajmują kwestie przygotowania infrastruktury portowej do obsługi morskich statków wycieczkowych. Celem artykułu jest ocena działań inwestycyjnych Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA w zakresie przygotowania infrastruktury portu w Gdyni do obsługi statków wycieczkowych. Ponadto sformułowano następujące problemy badawcze: (1) Jaki jest zakres kompetencji zarządów portów morskich w Polsce w zakresie planowania i rozwoju portów zagwarantowany prawnie? (2) Jakiego rodzaju inwestycje zrealizowane zostały z inicjatywy Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA w latach 2007–2013? (3) Jaki jest stan przygotowania infrastruktury portowej w porcie morskim w Gdyni do obsługi morskich statków wycieczkowych? Badania zrealizowano w okresie od lipca 2013 do kwietnia 2014 r. W badaniach wykorzystano metody badań eksploracyjnych oraz *desk research* materiałów źródłowych i raportów z realizacji inwestycji, ale także wyniki wywiadu przeprowadzonego z przedstawicielami Zarządu ZMPG-A SA. Analizie poddano także akty normatywne odnoszące się do działalności portów morskich.

Uwarunkowania prawne rozwoju inwestycji w portach morskich w Polsce

Polityka inwestycyjna portów morskich w Polsce jest determinowana czynnikami natury prawnej, ekonomicznej, fizyczno-geograficznej, organizacyjno-technicznej i wieloma innymi. Kluczowe znaczenie odgrywiają uwarunko-

wania prawne, które określają zakres kompetencji zarządów portów w zakresie zarządzania rozwojem obszarów portowych oraz zasady pozyskiwania środków finansowych na ten rozwój. Według Stanisława Szwankowskiego „planowanie rozwoju portów morskich dzieli się na dwa rodzaje planów – według zasięgu przestrzennego i według horyzontu czasowego”¹.

W odniesieniu do pierwszego podziału autor wyróżnił trzy poziomy planowania: krajowy, na poziomie portu, a także pojedynczego przedsiębiorstwa portowego. Z kolei w drugim podziale autor wyodrębnił plany długo-, średnio- i krótkookresowe².

Obecnie nadrzędnym dokumentem w planowaniu rozwoju portów morskich w Polsce jest *Polityka Morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*³, gdzie wskazano m.in. działania, które mają być podejmowane na rzecz wzmocnienia konkurencyjności polskich portów morskich w świecie, tj. „modernizację i rozbudowę infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza i lądu; rozwój oferty usługowej w portach, m.in. przez rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej i ruchu pasażerskiego; rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T oraz w zielonych korytarzach transportowych; zwiększanie liczby połączeń żeglugowych z innymi portami; zapewnienie odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków i dostępu do elektryczności przy nabrzeżach; budowa wizerunku portów jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju regionów i gmin nadmorskich”⁴. Trzeba podkreślić, że opracowania polityki morskiej RP jest podyktowane zaleceniami Komisji Europejskiej wynikającymi z *Zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej*⁵ i *Wytycznych dotyczących zintegrowanego podejścia do polityki morskiej: w kierunku najlepszych praktyk w zakresie zintegrowanej gospodarki*

¹ S. Szwankowski, *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000, s. 157.

² Tamże, s. 157.

³ Projekt *Polityka Morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*, Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2013.

⁴ Tamże, s. 19.

⁵ *An Integrated Maritime Policy for the European Union*, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions COM (2007) 575, Brussels, 10.10.2007.

*morskiej i konsultacji z zainteresowanymi stronami*⁶. Według tych aktów normatywnych państwa członkowskie UE zostały zobligowane do opracowania krajowych zintegrowanych polityk morskich uwzględniających potrzeby interesariuszy⁷. „Funkcjonowanie i rozwój portów morskich warunkują także przyjęte programy europejskie: *Strategia rozwoju europejskiego transportu morskiego do 2018 r.*⁸ oraz *Ustanowienie wspólnej przestrzeni transportu morskiego UE bez barier*⁹.

Kluczowym dokumentem kształtującym także aktywność inwestycyjną zarządów morskich portów w Polsce stanowi *Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*¹⁰, gdzie wskazano cel główny rozwoju polskich portów morskich, czyli „poprawę konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej”¹¹ oraz określono potencjalne źródła finansowania programu, tzn. „ze środków krajowych, z budżetu UE, z kredytów preferencyjnych międzynarodowych instytucji finansowych, z programu Inwestycje Polskie, a także ze środków sektora prywatnego”¹².

„Plany rozwoju i koordynacji w zakresie aktywności gospodarczej związanej z Bałtykiem ujęte zostały również w innych dokumentach strategicznych”¹³;

⁶ *Guidelines for an Integrated Approach to Maritime Policy: Towards best practice in integrated maritime governance and stakeholder consultant*, Communication from the Commission to the Council, The European Parliament, The European Economic and Social Committee and the Committee of the Region, COM (2008) 395 final, Brussels, 26.06.2008.

⁷ Projekt *Polityka Morska Rzeczypospolitej...*, dz. cyt., s. 2.

⁸ *Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, COM (2009) 8.

⁹ *Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, COM (2009) 10.

¹⁰ *Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.

¹¹ Tamże, s. 49.

¹² Tamże, s. 62.

¹³ K. Skrzyszewska, *Polska gospodarka morska w kontekście polskiej i europejskiej polityki morskiej*, w: *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, InfoGlobMar 2013, Instytut Transportu i Handlu Zagranicznego, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2013, s. 17.

tj. *Strategii Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015* oraz w *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*¹⁴.

Kompetencje władz portów morskich w Polsce w zakresie inwestycji zostały określone m.in. w *Ustawie o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 roku*¹⁵, gdzie w art. 7 pkt 1. określono przedmiot działalności podmiotów zarządzających portami. Przytoczona ustawa zagwarantowała zarządom portów¹⁶:

- zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową;
- prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu;
- budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej;
- pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu;
- świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej;
- zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania¹⁷.

Zagwarantowana ustawowo autonomia zarządów portów w zakresie planowania i rozwoju portów stanowi istotny czynnik determinujący aktywność inwestycyjną. Dotychczasowe inwestycje realizowane w portach morskich w Polsce koncentrowały się na: modernizacji istniejących nabrzeży i budowie nowych do obsługi statków towarowych i pasażersko-towarowych; remontach i/lub budowie powierzchni magazynowych i placów składowych; remontach sieci drogowej i układów torowych; pracach hydrograficznych w zakresie pogłębiania torów wodnych przy nabrzeżach i umacniania nabrzeży, utrzymania kanałów portowych oraz poprawie dostępności komunikacyjnej do portów zarówno od strony lądu, jak i morza, a także innych inwestycjach.

Zdaniem Andrzeja S. Grzelakowskiego i Macieja Matczaka „głównym obszarem aktywności rozwojowej portów morskich jest definiowanie oraz wdrażanie określonych strategii rozwojowych. Strategie te mają na celu wykorzystanie możliwe wielu szans, jakie daje szeroko pojęte otoczenie gospodarcze, na które porty nie mają bezpośredniego wpływu”¹⁷. Dlatego też wszystkie zarządy mor-

¹⁴ Tamże.

¹⁵ *Ustawa o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r.*, Dz.U. 1997, nr 9, poz. 44 z późn. zm.

¹⁶ Tamże, art. 7, pkt 1.

¹⁷ A.S. Grzelakowski, M. Matczak, *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2012, s. 267.

skich portów w Polsce opracowują strategie rozwoju, które starają się dostosować do perspektyw finansowania z funduszy europejskich, aby móc zapewnić sobie dostęp do zewnętrznych źródeł finansowania. Dzięki dostępności do współfinansowania ze środków Unii Europejskiej zarządy morskich portów w ostatniej dekadzie zrealizowały liczne inwestycje poprawiające stan infrastruktury portowej, a niektóre z nich wciąż są realizowane. Zarządy portów zachęczone sukcesami w realizacji dotychczasowych przedsięwzięć są zmotywowane do sięgania po kolejne środki, które zaplanowano w perspektywie lat 2014–2020.

Znaczenie stanu infrastruktury portowej dla rozwoju *cruising'u* Armatorzy statków wycieczkowych decydując się na wybór destynacji turystycznych biorą pod uwagę kilka istotnych czynników. Przede wszystkim atrakcyjność turystyczną regionu, jego dostępność komunikacyjną, położenie na szlaku żegludowym, ale również stan przygotowania infrastruktury portowej do obsługi wycieczkowców oraz pasażerów statków. Mówiąc o infrastrukturze portowej dedykowanej obsłudze morskich statków wycieczkowych, mamy na myśli m.in.:

- lokalizację portu morskiego (geograficzną i odległość od atrakcji turystycznych);
- bezpieczeństwo wejścia i wyjścia statków wycieczkowych do i z portów morskich;
- dostępność do usług w zakresie: pilotażu, holowania i cumownaia statków w porcie;
- koszty opłat portowych (pasażerskiej, przystaniowej, tonażowej oraz innych);
- głębokość torów podejściowych i przy nabrzeżach portowych użyzanych/dedykowanych statkom wycieczkowym;
- długość i stan techniczny nabrzeży użyzanych/dedykowanych statkom wycieczkowym;
- możliwość tankowania paliwa, poboru energii, wody itd. przez statki wycieczkowe;
- możliwość odbioru zanieczyszczeń ze statków wycieczkowych;
- dostępność komunikacyjną do portu morskiego (lotniczą, drogową, kolejową i morską);
- stan zagospodarowania turystycznego regionu, dostęp do IT i tour-operatorów;
- terminale pasażerskie na nabrzeżach;
- dostępność do WC dla pasażerów statków wycieczkowych.

Wymienione powyżej kryteria stanowią wachlarz czynników, którymi kierują się armatorzy statków, dokonując wyboru portów bazowych i przystankowych na trasie rejsów wycieczkowych. W świecie porty wycieczkowe pełnią różne funkcje, co pozwala podzielić je na: bazowe, przystankowe i łączące obie te funkcje, czyli tzw. hybrydowe. W zależności od funkcji, jaką pełni port, odpowiednio szeroki jest zakres świadczonych w nim usług. Porty bazowe to miejsca embarkacji pasażerów na statki, stąd też zakres świadczonych tam usług jest najszerszy. W świecie nabrzeża dedykowane obsłudze wycieczkowców lokalizowane są w bezpośrednim sąsiedztwie centrów miast lub atrakcyjnych turystycznie regionach, aby wzmóc u pasażerów chęć zejścia za statków i zwiedzania destynacji. Ponadto na nabrzeżach do dyspozycji pasażerów znajdują się centra usługowo-handlowe, a nawet luksusowe terminale pasażerskie z galeriami handlowymi i różnorodnymi udogodnieniami. Ponadto nabrzeża portowe są doskonale skomunikowane z przedpołem portu poprzez komunikację miejską. Najbardziej rozbudowaną infrastrukturę turystyczną wokół nabrzeży portowych posiadają porty pełniące funkcję bazowych lub hybrydowych. W portach tworzone są tętniące życiem miasteczka turystyczne, gdzie tysiące pasażerów oczekuje na embarkację na statki lub powrót do domów po odbytych rejsach.

Polskie porty morskie pełnią jedynie rolę portów przystankowych, gdzie statki wycieczkowe cumują na okres od kilku do kilkunastu godzin, podczas których pasażerowie zabierani są na wycieczki po regionie przez lokalnych tour-operatorów lub organizują sobie indywidualne wyprawy turystyczne. We wszystkich portach morskich w Polsce zapewnione są standardy dotyczące bezpiecznego zawijania statków wycieczkowych do portów.

Niestety, wycieczkowce zawijające do Polski wciąż kierowane są do nabrzeży przemysłowych portów, gdzie obok pasażerów przeladowywany jest węgiel, drewno i inne towary. Dlatego też, obok wielu aktywności podejmowanych przez władze portowe, samorządy terytorialne czy organizacje turystyczne oraz podmioty gospodarcze na rzecz rozwoju *cruising*'u w Polsce, konieczne jest też podejmowanie działań zmierzających do przygotowania dedykowanych terminali pasażerskich do obsługi wycieczkowców. W przeciwnym razie porty w Polsce staną się mało konkurencyjne na rynku *cruising*'owym w regionie Morza Bałtyckiego¹⁸.

¹⁸ J. Kizielewicz, *Cruising w regionie Morza Bałtyckiego – stan i perspektywy rozwoju*, w: *Porty morskie i żegluga w systemach transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, InfoGlobMar 2014, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2014, s. 186.

Od ponad dekady największy udział w obsłudze statków wycieczkowych w Polsce ma port morski w Gdyni. Niestety, od kilku lat zauważalna jest tendencja spadkowa w liczbie odwiedzających Gdynię statków. W 2009 r. do Gdyni zawinęło 98 statków, przywożąc 134 895 pasażerów, a w 2013 r. – już tylko 57 statków i 80 528 pasażerów, co stanowi spadek o 71,92 % w liczbie odwiedzających jednostek oraz 67,51 % w liczbie pasażerów statków¹⁹. Przyczyn tego zjawiska może być wiele, ale jedną z nich jest również stan zaplecza portowego, które udostępniane jest przez ZMPG-A SA armatorom statków wycieczkowych. „Najbardziej pożądanym przez turystów i armatorów statków wycieczkowych jest Nabrzeże Pomorskie w Gdyni (rys. 1–3), które jest wizytówką Gdyni i znajduje się blisko centrum miasta.



Rys. 1. Nabrzeże Pomorskie w Gdyni

Rys. 2. Parking przy Nabrzeżu

Rys. 3. Muzeum Oceanograficzne Pomorskim w Gdyni przy Nabrzeżu Pomorskim w Gdyni

Źródło: J. Kizielewicz, *Zaplecze organizacyjno-techniczne portów morskich w Polsce do obsługi morskich statków wycieczkowych*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport” nr 100, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2013.

„Jest tutaj zaplecze usługowo-handlowe oraz turystyczne. Dotychczas nabrzeże to wykorzystywane jest do obsługi morskich statków wycieczkowych okazjonalnie, ze względu na ograniczenia techniczne²⁰. Mogą tutaj cumować jedynie jednostki o zanurzeniu nie większym niż 7,4 m i długości do 145 m, pod warunkiem, że nie ma w porcie statku szkoleniowego Akademii Morskiej

¹⁹ *Informacje ogólne*, Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, Gdynia 2014, <http://www.port.gdynia.pl/pl/zarzad-portu/informacja-ogolna> (dostęp 20.06.2014).

²⁰ J. Kizielewicz, *Zaplecze organizacyjno-techniczne portów morskich w Polsce do obsługi morskich statków wycieczkowych*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport” nr 100, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2013, s. 113.

w Gdyni „Dar Młodzieży”. Ponadto regularnie nabrzeże jest wykorzystywane przez statki białej floty obsługiwane przez Żeglugę Gdańską. Z kolei największe statki wycieczkowe przyjmowane są przy Nabrzeżu Francuskim w Gdyni (rys. 4–6), które znajduje się w przemysłowej części portu.



Rys. 4. Nabrzeże Francuskie w Gdyni

Rys. 5. Parking przed dojazdem

Rys. 6. Suwnice portowe wokół do Nabrzeża Francuskiego w Gdyni Nabrzeża Francuskiego w Gdyni

Źródło: J. Kizielewicz, *Zaplecze organizacyjno-techniczne portów morskich w Polsce...*, dz. cyt.

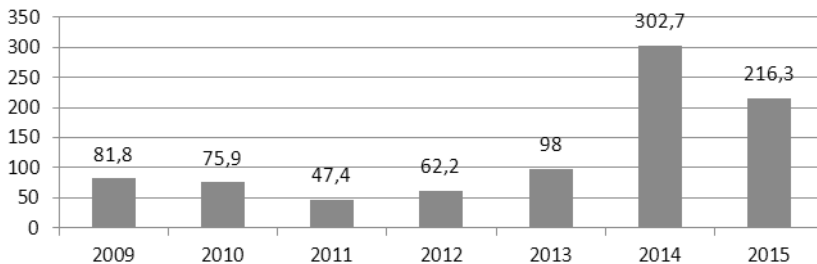
Znajdują się tam składowiska różnych towarów, a dostęp do nabrzeża, przy którym cumują statki jest otoczony szpecącym płotem (rys. 4), nie ma zaplecza handlowo-usługowego dla turystów. Brakuje parkingów, WC dla pasażerów itd. Nabrzeże Francuskie, jeśli chodzi o parametry techniczne, tj. głębokość torów wodnych, głębokość zanurzenia przy nabrzeżu czy długość nabrzeża spełnia, wszystkie standardy światowe, ale niestety otoczenie portu skutecznie może zniechęcać pasażerów statków do schodzenia na ląd i zwiedzania regionu. Jeżeli zatem w przyszłości mają tutaj być kierowane statki wycieczkowe, przywożące tysiące pasażerów z różnych krajów świata, konieczne jest uporządkowanie przestrzeni oraz przygotowanie odpowiedniego zaplecza usługowego.

Inwestycje w porcie morskim w Gdyni w latach 2007–2013

Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA (ZMPG-a SA) to spółka o charakterze użyteczności publicznej, utworzona 30 listopada 1999 r. przez Gminę Gdynia i Skarb Państwa²¹. Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Portu Gdynia, korzystając z autono-

²¹ *Informacje ogólne*, Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, Gdynia 2014.

mii zagwarantowanej ustawowo, w dniu 28 sierpnia 2003 r. zatwierdziło *Strategię Rozwoju Portu Gdynia do roku 2015*²², gdzie zawarto misje i cele rozwoju portu oraz strategiczne inwestycje portowe, które planowane są na obszarze portu. ZMPG-a SA konsekwentnie realizuje założenia opracowanej w 2003 r. strategii. Aktywność inwestycyjna ZMPG-a SA w ciągu ostatnich lat jest imponująca. W 2009 r. ZMPG-a SA wydał 81,9 mln zł na inwestycje portowe, a już w 2013 r. – aż 98 mln zł, co w okresie 2009–2013 daje łącznie kwotę w wysokości 365,3 mln zł. Natomiast na 2014 r. ZMPG-a SA zaplanował wydatki inwestycyjne na poziomie 302,7 mln złotych, a na 2015 r. – 216,3 mln zł (rys. 7). Taki poziom finansowania inwestycji infrastrukturalnych stawia port morski w Gdyni na czele portów morskich w Polsce.



Rys 7. Wysokość zrealizowanych i planowanych nakładów inwestycyjnych ZMPG-a SA w latach 2009–2015 (mln zł)

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, Gdynia 2013.

Większość inwestycji infrastrukturalnych w porcie morskim w Gdyni zrealizowana została przy współfinansowaniu z funduszy europejskich. Najczęściej sięgano po wsparcie finansowe w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Działanie 7.2. Rozwój transportu morskiego, Priorytet VII. Transport przyjazny środowisku oraz z Norweskiego Mechanizmu Finansowego. Inwestycje realizowane przez ZMPG-a SA można podzielić na dwie główne grupy, tj. inwestycje infrastrukturalne w zakresie poprawy stanu nabrzeży portowych (tab. 1) oraz inwestycje w zakresie poprawy stanu dostępności komunikacyjnej do portu morskiego od strony lądu i morza (tab. 2). Oczywiście, jest to podział umowny, przyjęty wyłącznie na potrzeby analizy w niniejszym opracowaniu. Najczęściej in-

²² *Strategia Rozwoju Portu Gdynia do roku 2015*, Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, Gdynia 2003, <http://www.port.gdynia.pl/pl/oporcje/strategia-rozwoju/64-strategia-rozwoju-portu> (dostęp 20.06.2014).

westycje portowe dzielone są na związane z obszarem lądowym portu i inwestycje hydrograficzne. Podział ten jest ustalony prawnie, gdyż w art. 10 Ustawy o portach i przystaniach morskich zapisano w pkt. 1, że „budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów są finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej”²³, a z kolei w pkt. 2, że „budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury portowej znajdującej się na gruntach, którymi gospodaruje podmiot zarządzający, oraz utrzymanie akwenów portowych są finansowane ze środków podmiotu zarządzającego”²⁴.

ZMPG-a SA od lat prowadzi zakrojone na szeroką skalę inwestycje poprawiające stan nabrzeży w porcie Gdynia. Budowane są brakujące odcinki nabrzeży portowych i modernizowane już istniejące. Na nabrzeżach budowane są powierzchnie manewrowe, parkingi, przebudowywane są konstrukcje hydrotechniczne przy nabrzeżach oraz umacniane dna skarp podwodnych.

Znaczne inwestycje poczyniono również w zakresie przygotowania nabrzeży do odbioru ścieków ze statków i przebudowy sieci wodociągowej, energetycznej i teletechnicznej. Wszystkie inwestycje realizowane w zakresie modernizacji nabrzeży portowych mają duże znaczenie z punktu widzenia rozwoju *cruising’u*, gdyż umożliwiają bezpieczne zawijanie statków, w tym wycieczkowych do portów. Armatorzy linii wycieczkowych, tour-operatorzy oraz pasażerowie statków od lat zgłaszają potrzebę przygotowania zaplecza usługowego na nabrzeżach w polskich portach morskich, które służyłoby obsłudze pasażerów morskich statków wycieczkowych zgodnie z obowiązującymi w świecie standardami. W maju 2010 r. ZMPG-a SA zakończył ważną inwestycję, której celem była przebudowa Nabrzeża Pomorskiego w Gdyni. Inwestycja pochłonęła budżet o wartości 24 mln zł i całkowicie została sfinansowana ze środków własnych zarządu portu²⁵. „Przebudowa wymagała rozbiórki części 625-metrowego nabrzeża, wzmocnienia go palami i ściankami stalowymi oraz wymiany instalacji elektrycznych i kanalizacyjnych. Pogłębiono również akwen przylegający do nabrzeża”²⁶, co znacznie uatrakcyjniło reprezentacyjne miejsce Gdyni odwiedzane rokrocznie przez tysiące turystów, ale na Nabrzeże Pomorskie okazjonalnie kierowane są tylko małe jednostki, ze względu na ograniczenia techniczne nabrzeża.

²³ *Ustawa o portach...*, dz. cyt., art. 10, pkt 1.

²⁴ Tamże, art. 10, pkt 2.

²⁵ J. Nejder, *Rozwój polskich portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 145, za: „Namiary na Morze i Handel” 2010, nr 11.

²⁶ Tamże, s. 145.

Tabela 1

Wybrane inwestycje infrastrukturalne dotyczące nabrzeży portowych w porcie morskim w Gdyni

Nazwa projektu / Cel	Działania podjęte / planowane w ramach projektu	Wartość inwestycji, w tym dotacja	Beneficjent	Okres r-cji
Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego Cel: – zwiększenie potencjału obsługi ładunków w porcie gdyńskim	<ul style="list-style-type: none"> – budowa brakujących odcinków nabrzeży Bułgarskiego i „zamykającego”, – budowa dróg i placów manewrowych wraz z infrastrukturą nadziemną i podziemną, makroniewielacją (z wymianą gruntu) terenu, zabudowa ujścia Chylonki wraz z konstrukcją nabrzeża postojowego, – sukcesywna budowa nowych powierzchni manewrowych 	101 355 331,67 zł, w tym: 50 081 530,31 zł dotacja w ramach Działania 7.2. Rozwój transportu morskigo Priorytet VII Transport przyjazny środowisku POIiŚ 2007–2013	ZMPG-a SA	2013–2015
Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia Cele: – zwiększenie potencjału obsługi ładunków masowych w porcie gdyńskim, – zwiększenie w przewozie ładunków udziału transportu przyjaznego środowisku	<ul style="list-style-type: none"> – przebudowa konstrukcji hydrotechnicznej na długości 392,4 m z wysunięciem linii cumowniczej na wodę o 1 m, sieci kanalizacji sanitarnej (zostaną wykonane 2–3 punkty odbioru ścieków ze statków), sieci deszczowej (zostaną zastosowane systemy podczyszczające wody opadowe), sieci wodociągowej, energetycznej i teletechnicznej (inwestycja umożliwi w przyszłości zasilanie statków w energię elektryczną z nabrzeża) – roboty czerpalne do głębokości 13,5 m wzdłuż przebudowywanego odcinka nabrzeża, – umocnienie dna skarp podwodnych, – przebudowa układu kolejowego i nawierzchni drogowych na odcinku 484 mb od strony Nabrzeża Duńskiego 	85 747 948,32 zł, w tym: 48 690 000,00 zł dotacja w ramach Działania 7.2. Rozwój transportu morskigo Priorytet VII Transport przyjazny środowisku POIiŚ 2007–2013	ZMPG-a SA	2013–2015

<p>Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia</p> <p>Etap I Nabrzeże Rumuńskie</p> <p>Cel: – uzyskanie większej głębokości i poprawa warunków nawigacyjnych</p>	<p>– przebudowa Nabrzeża Rumuńskiego na odcinku o dł. ok. 577 mb., w celu obsługi statków 70000DWT, Nabrzeża Rumuńskiego na odcinku dł. ok. 57 mb., w celu uproszczenia nawigacji przy stanowisku statkowym w pobliżu pola 26, torowiska podźwigowego wraz z budową trzeciej szyny podźwigowej, układu torowego na odcinku ok. 600 mb.; steci wodociągowej, istniejącej sieci elektroenergetycznej;</p> <p>– budowa punktów odbioru ścieków ze statków i budowa sieci odwadniającej nabrzeże</p>	<p>86 000 000,00 zł, w tym: 59 430 895,00 zł, dotacja w ramach</p> <p>Działania 7.2. Rozwój transportu morskiego</p> <p>Priorytet VII Transport przyjazny środowisku</p> <p>POIiŚ 2007–2013</p>	<p>ZMPG-a SA</p>	<p>2014–2015</p>
--	--	---	------------------	------------------

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Zarządu Morskiego (dostęp 24.06.2014).

Tabela 2

Wybrane inwestycje w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej do portu morskigo w Gdyni

Nazwa projektu / cel	Działania podjęte / planowane w ramach projektu	Wartość inwestycji w tym dotacja	Beneficjent	Okres r-cji
<p>Przebudowa Kanalu Portowego w Porcie Gdynia</p> <p>Cel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie wielkości dopuszczalnego zanurzenia dla statków - poprawa warunków nawigacyjnych w porcie Gdynia 	<ul style="list-style-type: none"> - prace czerpalne w kanale portowym, efekt: głębokość 13,5 m na całej długości kanału, - zmiana parametrów obrotnic portowych, - zabezpieczenie konstrukcji 6 nabrzeży (Holenderskiego, Helskiego I, Norweskiego, Francuskiego, Słowackiego, Belgijskiego, pogłębienie dna przy 5 nabrzeżach, - przebudowa Głowicy Ostrogi Pilotowej – efekt: szersze wejście wew. do portu – 98 m 	<p>90 660 788,00 zł, w tym:</p> <p>51 161 570,04 zł</p> <p>dotacja w ramach Działania 7.2. Rozwój transportu morskigo</p> <p>Priorytet VII Transport przyjazny środowisku</p> <p>PO IIS 2007–2013</p>	ZMPG-a SA	2006–2011
<p>Wzmocnienie morskigo przejścia granicznego w Porcie Gdynia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - System monitoringu bezpieczeństwa portu <p>Cel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zapewnienie odpowiednich standardów zabezpieczenia granicy morskigo w Porcie Gdynia 	<ul style="list-style-type: none"> - utworzenie spójnego systemu monitoringu bezpieczeństwa i ochrony obszaru portu administrowanego przez Zarząd Morskigo Portu Gdynia SA (ok. 60 kamer na obszarze ponad 240 ha) 	<p>971 276,00 euro, w tym:</p> <p>466 604 euro,</p> <p>dotacja w ramach Norweskiego Mechanizmu Finansowego</p>	<p>ZMPG-a SA</p> <p>Partnerzy</p> <p>Morski Oddział Straży Granicznej w Gdańsku</p> <p>Placówka Straży Granicznej w Gdyni,</p> <p>Urząd Celny w Gdyni</p>	2009

<p>Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia</p> <p>Cele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - modernizacja połączenia Portu Wschodniego z międzynarodowym drogowym układem komunikacyjnym, - budowa nawierzchni drogowo-kolejowej do obsługi przeładunków intermodalnych 	<p>Faza I (zakńczona):</p> <ul style="list-style-type: none"> - przebudowa i rozbudowa ulicy Polskiej, w tym budowa i rozbudowa torów, rozjazdów i przejazdów przez tory; ulic Chrzanowskiego, Wendy, parkingu dla samochodów Osobowych, w tym przebudowa dwóch przejazdów przez tory klejowe i budowa parkingu dla samochodów ciężarowych oraz przebudowa torów kolejowych, <p>Faza II:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przebudowa ul. Polskiej, w tym przebudowa linii kolejowej, budowa nawierzchni drogowo-kolejowej do przeładunku towarów ciężkim sprzętem portowym oraz budowa parkingu dla samochodów osobowych 	<p>112 555 612 zł, w tym: 72 640 564,00 zł, dotacja w ramach Działania 7.2. Priorytet VII POIiŚ 2007–2013</p> <p>ZMPG-a SA</p> <p>2009–2015</p>	
<p>Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia</p> <p>Cel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie możliwości przeładunkowych wschodniej części portu 	<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa istniejących odcinków dróg (1200 mb) i budowę drogi technologicznej (780 mb): połączenia technologicznego z dwoma placami manewrowo-składowymi; odcinka ok. 2000 mb istniejących torów kolejowych; budowa ok. 660 mb nowych torów; budowa nowych (ok. 23 tys. m²); starych placów manewrowo-składowych(ok. 60 tys. m²); rampy ro-ro zabezpieczenie konstrukcji nabrzeży Rumuńskiego i Czeskiego 	<p>119 094 315,29 PLN, w tym: 44 934 927,00 PLN</p> <p>Dotacja w ramach Działania 7.2. Priorytet VII POIiŚ 2007–2013</p> <p>ZMPG-a SA</p> <p>2009–2015</p>	
<p>Przebudowa intermodalnego terminalu kolejowego w Porcie Gdynia</p> <p>Cele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie efektywności pracy terminalu i zmniejszenie hałasu generowanego przez pojazdy samochodowe i składy towarowe 	<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa istniejącego terminalu kolejowego w rejonie Nabrzeża Helskiego I portu gdyńskiego, w celu zwiększenia długości użytkowej torów do minimum 650 m; toru podsuwnicowego do długości co najmniej 660 m; układu drogowego, sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, energetycznej i teletechnicznej, w rejonie terminalu kolejowego 	<p>96 435 080,00 zł, w tym: 39 092 500,00 zł, dotacja w ramach Działania 7.2. Priorytet VII POIiŚ 2007–2013</p> <p>ZMPG-a SA</p> <p>2014–2015</p>	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Zarządu Morskiego Portu... (dostęp 24.06.2014).

Najbardziej kapitałochłonną inwestycją realizowaną w ostatnich latach przez ZMPG-a SA jest rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia, której celem jest zwiększenie możliwości przeładunkowych wschodniej części portu (tab. 2). Budżet projektu inwestycyjnego wynosi 119 094 315,29 zł, przy czym 37,7 % wartości projektu, tj. 44 934 927,00 zł, stanowi dotacja z PO IiŚ 2007–2013, Działanie 7.2. Rozwój transportu morskiego, Priorytet VII. Transport przyjazny środowisku. Natomiast z punktu widzenia inwestycji wspierających obsługę morskich statków wycieczkowych w porcie w Gdyni ważną inwestycją jest Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia, której celem było zwiększenie wielkości dopuszczalnego zanurzenia dla statków oraz poprawa warunków nawigacyjnych w porcie Gdynia. W ramach projektu wykonano prace czerpalne w kanale portowym, osiągając głębokość 13,5 m na całej długości kanału, zmieniono parametry obrotnic portowych oraz zabezpieczono konstrukcje sześciu nabrzeży, w tym Nabrzeża Francuskiego, przy którym mogą obecnie cumować największe wycieczkowce świata (głębokość do 12 m na długości 196 mb. i 13,5 m na długości 316 mb.). Budżet projektu pochłonął 90 660 788,00 zł, przy czym 56,4% wartości projektu, tj. 51 161 570,04 zł, stanowiła dotacja z PO IiŚ.

Armatorzy statków wycieczkowych bardzo dużą wagę przywiązują do bezpieczeństwa statku i pasażerów w portach. Dlatego też pozytywnie należy ocenić inwestycję ZMPG-a SA mającą na celu poprawę bezpieczeństwa statków w porcie i zapewnienie odpowiednich standardów zabezpieczenia granicy morskiej w Porcie Gdynia w ramach projektu *Wzmocnienie morskiego przejścia granicznego w Porcie Gdynia – System monitoringu bezpieczeństwa portu*.

Wnioski

W historii portu morskiego w Gdyni, od momentu jego wybudowania w 1923 r., dopiero od ostatnich kilku lat realizowane są inwestycje na tak dużą skalę. Modernizacja infrastruktury portowej, budowa nowych nabrzeży oraz poprawa dostępności do portu znacznie wpływają na podniesienie jego konkurencyjności na rynku. Wszystkie realizowane inwestycje infrastrukturalne mają również znaczenie dla poniesienia atrakcyjności portu gdyńskiego jako morskiej destynacji turystycznej. ZMPG-a SA nie zamierza realizować inwestycji na nabrzeżach użyczanych armatorom linii wycieczkowych, a głównym argumentem przemawiającym za takim stanowiskiem jest silna sezonowość ruchu turystycz-

nego w porcie i wynikająca z tego faktu niska efektywność ekonomiczna. Port morski w Gdyni ma potencjalne szanse stać się istotnym portem *cruising*'owym w tej części Bałtyku, niemniej wymaga to zmiany podejścia zarządu portu do rozwoju funkcji turystycznych w porcie. Od kilku lat sukcesywnie spada liczba statków wycieczkowych odwiedzających port w Gdyni i ta tendencja może się utrzymać, jeżeli nie zostaną poczynione stosowne działania w zakresie przygotowania zaplecza do obsługi tego segmentu rynku turystycznego.

Bibliografia

- An Integrated Maritime Policy for the European Union*, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions COM (2007) 575, Brussels, 10.10.2007.
- Grzelakowski A.S., Matczak M., *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2012.
- Guidelines for an Integrated Approach to Maritime Policy: Towards best practice in integrated maritime governance and stakeholder consultat*, Communication from the Commission to the Council, The European Parliament, The European Economic and Social Committee and the Committee of the Region, COM (2008) 395 final, Brussels, 26.06.2008.
- Kizielewicz J., *Cruising w regionie Morza Bałtyckiego – stan i perspektywy rozwoju*, w: *Porty morskie i żegluga w systemach transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, InfoGlobMar 2014, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2014.
- Kizielewicz J., *Zaplecze organizacyjno-techniczne portów morskich w Polsce do obsługi morskich statków wycieczkowych*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, Transport” nr 100, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2013.
- Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, COM (2009) 8.
- Nejder J., *Rozwój polskich portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.
- Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.
- Projekt *Polityka Morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*, Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2013.
- Skrzeszewska K., *Polska gospodarka morska w kontekście polskiej i europejskiej polityki morskiej*, w: *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, InfoGlobMar 2013, Instytut Transportu i Handlu Zagranicznego, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2013.

Strategia Rozwoju Portu Gdynia do roku 2015, Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, Gdynia 2003, <http://www.port.gdynia.pl/pl/oporcie/strategia-rozwoju/64-strategia-rozwoju-portu> (dostęp 20.06.2014).

Szwankowski S., *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000.

Ustawa o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r., Dz.U. 1997, nr 9, poz. 44, art. 10, pkt 1.

Informacje ogólne, Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA, Gdynia 2014, <http://www.port.gdynia.pl/pl/zarząd-portu/informacja-ogolna> (dostęp 20.06.2014).

INFRASTRUCTURE INVESTMENTS IN THE SEAPORT IN GDYNIA AND THE DEVELOPMENT OF CRUISE SHIP TOURISM

Summary

In recent years, the authorities of Polish seaports have been conducted the active investment policy. The main stimulus to undertake these activities was the ability to gain financial support from European funds, mainly from the Cohesion Fund, the European Regional Development Fund and the Norwegian Financial Mechanism. In Poland, the port authorities were able to submit the investment projects to apply for EU support to the Infrastructure and Environment Operational Programme and the Regional Operational Programmes for the Pomeranian regions. The seaport authorities rebuilt quays, deepened and widened the waterways in the port basins, modernized communication accessibility to the ports from the land and the sea, as well as built logistics centers and introduced innovative solutions in the field of navigation and improved the safety of navigation. However, the analysis showed that investment activities in Polish seaports still allocate not enough space to issues of preparation of port infrastructure to support passengers' cruise ships and adaptation of the quays for terminals dedicated for handling of cruise ships. The objective of the study in this article is to assess the investment activities, realized by the Port of Gdynia Authority S.A, in the field of preparation of the port infrastructure in Gdynia to handle cruise ships.

Keywords: investments, infrastructure, tourism, cruise ships

Translated by Joanna Kizielewicz