

**PRACE NAUKOWE**

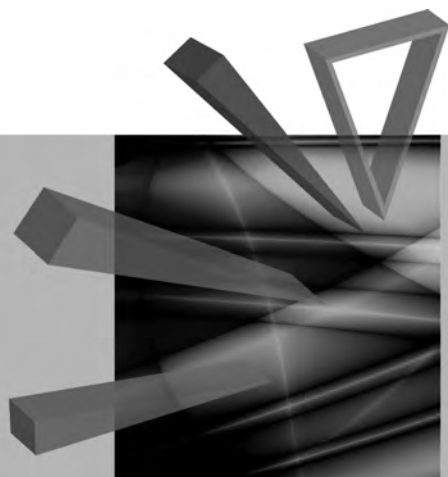
Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

**RESEARCH PAPERS**

of Wrocław University of Economics

**307**

# Polityka ekonomiczna



Redaktorzy naukowi

**Jerzy Sokołowski**

**Grażyna Węgrzyn**



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2013

Redaktor Wydawnictwa: Dorota Pitulec

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Barbara Cibis

Łamanie: Beata Mazur

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

[www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl), [www.ebscohost.com](http://www.ebscohost.com),

The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com),

a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon

[http://kangur.uek.krakow.pl/bazy\\_ae/bazekon/nowy/index.php](http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php)

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się

na stronie internetowej Wydawnictwa

[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie

wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

Wrocław 2013

**ISSN 1899-3192**

**ISBN 978-83-7695-390-8**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

## Spis treści

|   |     |
|---|-----|
| <b>Wstęp</b> .....  | 13  |
| <b>Franciszek Adamczuk</b> , Produkty tradycyjne i regionalne i ich wykorzystanie w promocji regionu.....   | 15  |
| <b>Ewa Badzińska</b> , Perspektywy i bariery rozwoju firm <i>spin-off</i> w Polsce.....   | 25  |
| <b>Agnieszka Baer-Nawrocka, Arkadiusz Sadowski</b> , Polityczne i strukturalne czynniki wpływające na przemiany w rozmieszczeniu produkcji trzody chlewnej w krajach Unii Europejskiej..... | 35  |
| <b>Agnieszka Barczak</b> , Wykorzystanie metody programowania liniowego do oceny procesu produkcyjnego grup gospodarstw wybranych typów rolniczych.....                                     | 45  |
| <b>Wioletta Bieńkowska-Golasa</b> , Odległość gmin wiejskich województwa mazowieckiego od głównych ośrodków gospodarczych a ich poziom przedsiębiorczości .....                             | 56  |
| <b>Alicja Bonarska-Treit</b> , Turystyka szansą rozwoju lokalnego.....  | 65  |
| <b>Agnieszka Borowska</b> , Wykorzystanie środków w ramach krajowych programów wsparcia pszczelarstwa w Polsce.....   | 77  |
| <b>Anna Czech</b> , Bezpieczeństwo energetyczne Polski a odnawialne źródła energii .....  | 92  |
| <b>Małgorzata Dolata</b> , Pozycja konkurencyjna obszarów wiejskich Polski Wschodniej z punktu widzenia ich wyposażenia w infrastrukturę gospodarczą.....                                   | 100 |
| <b>Monika Fabińska</b> , Wybrane czynniki kapitału regionalnego determinujące rozwój firm z sektora włókienniczo-odzieżowego z województwa łódzkiego .....                                  | 109 |
| <b>Mateusz Folwarski</b> , Wynagrodzenia dyrektorów wykonawczych rady dyrektorów największych amerykańskich banków przed i po kryzysie finansowym .....                                     | 121 |
| <b>Małgorzata Fronczek</b> , Charakter wymiany handlowej Polski z zagranicą po 1990 roku .....  | 132 |
| <b>Hanna Godlewska-Majkowska, Agnieszka Komor</b> , Uwarunkowania konkurencyjności przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego w Polsce i w Europie .....                                       | 142 |
| <b>Marcin Gospodarowicz</b> , Sektor mikroprzedsiębiorstw w Polsce i jego wsparcie ze środków UE w latach 2007-2011 .....   | 152 |
| <b>Marianna Greta, Ewa Tomczak-Woźniak</b> , Polski sektor rolny a cyfryzacja – przykład i bariery realizacji projektu wdrażającego technologie informatyczne.....                          | 165 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>Sylwia Guzdek</b> , Znaczenie instytucji otoczenia biznesu dla małych i średnich przedsiębiorstw w latach 2007-2012 .....   | 176 |
| <b>Barbara Hadryjańska</b> , Umacnianie przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstw na przykładzie sektora rolno-spożywczego .....   | 190 |
| <b>Sławomira Hajduk</b> , Instrumenty ekonomiczne zarządzania przestrzenią na poziomie lokalnym .....  | 201 |
| <b>Mariusz Hamulczuk</b> , Asymetria w transmisji cen w łańcuchu żywnościowym. Przykład cen drobiu w Polsce.....   | 212 |
| <b>Tomasz Holecki, Joanna Woźniak-Holecka, Agata Bocionek</b> , Finansowanie świadczeń opieki zdrowotnej osobom nieubezpieczonym na podstawie decyzji organu wykonawczego samorządu terytorialnego ..... | 224 |
| <b>Grażyna Karmowska</b> , Zróżnicowanie rozwoju powiatów województwa zachodniopomorskiego.....  | 233 |
| <b>Wojciech Kisiała, Bartosz Stępiński</b> , Analiza zróżnicowania przestrzennego absorpcji funduszy Unii Europejskiej przez samorządy terytorialne w Polsce.....  | 247 |
| <b>Joanna Kizielewicz</b> , Polityka gospodarcza rządu i Unii Europejskiej wobec regionów nadmorskich i jej wpływ na rozwój turystyki morskiej w Polsce  | 257 |
| <b>Ewa Kołoszycz</b> , Dochody typowych gospodarstw mlecznych w UE w 2011 roku .....   | 270 |
| <b>Sylwester Kozak</b> , Efektywność zakładów ubezpieczeń na życie w Polsce w latach 2002-2011. Czy wielkość i własność zagraniczna zakładów mają znaczenie?.....  | 280 |
| <b>Mariusz Kudelko</b> , Ocena zasadności budowy elektrowni systemowych wykorzystujących nowe złoża węgla brunatnego .....   | 292 |
| <b>Anetta Kuna-Marszałek</b> , Strategie ekologiczne przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych.....  | 305 |
| <b>Piotr Laskowski</b> , Specjalne strefy ekonomiczne jako czynnik rozwoju regionalnego na przykładzie Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „INVEST- PARK” .....                                  | 317 |
| <b>Wojciech Leoński</b> , Zewnętrzne bariery rozwoju przedsiębiorczości w Polsce..   | 330 |
| <b>Edyta Łyżwa, Olga Braziewicz-Kumor</b> , Współpraca przedsiębiorstw przemysłowych z innymi uczestnikami rynku w zakresie działalności innowacyjnej.....   | 341 |
| <b>Agnieszka Malkowska</b> , Strategia rozwoju Euroregionu Pomerania a budowa konkurencyjnego regionu przygranicznego.....   | 353 |
| <b>Arkadiusz Malkowski</b> , Wschodnia granica Polski. Od peryferii i izolacji do współdziałania .....   | 363 |
| <b>Grażyna Mańczak</b> , Ocena polityki proeksportowej w Polsce .....  | 373 |
| <b>Antoni Mickiewicz, Bartosz Mickiewicz</b> , Analiza nakładów pracy w gospodarstwach rolnych w 2010 roku w porównaniu do 2002 roku .....   | 384 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>Dominika Mierzwa</b> , Zastosowanie modelu multiplikacyjnej analizy dyskryminacji w ocenie spółdzielczych przedsiębiorstw mleczarskich.....   | 396 |
| <b>Andrzej Miszczuk</b> , Nowe podejście do regionalnego planowania strategicznego (na przykładzie województwa podkarpackiego).....  | 408 |
| <b>Zbigniew Mongiało, Michał Świtlyk</b> , Analiza współczynników efektywności uczelni publicznych.....  | 420 |
| <b>Anna Oleńczuk-Paszal, Monika Śpiewak-Szyjka</b> , Gospodarowanie wojewódzkim zasobem nieruchomości a dochody województwa .....  | 431 |
| <b>Piotr Podsiadło</b> , Zagadnienie pomocy publicznej dla przedsiębiorstw w sektorze rybołówstwa.....   | 442 |
| <b>Halina Powęska</b> , Cel przekraczania granicy uczestników handlu przygranicznego a struktura towarowa transgranicznych zakupów na pograniczu polsko-ukraińskim .....                     | 454 |
| <b>Zdzisław W. Puślecki</b> , Nowe zjawiska we Wspólnej Polityce Rolnej Unii Europejskiej w warunkach perspektywy budżetowej na lata 2014-2020 ...   | 465 |
| <b>Bogusława Puzio-Waślawik</b> , Samozatrudnienie w okresie spowolnienia gospodarczego w Polsce .....   | 477 |
| <b>Małgorzata Raczkowska</b> , Spółdzielczość socjalna w Polsce .....  | 489 |
| <b>Joanna Rogalska</b> , Świętokrzyskie jednostki samorządu terytorialnego jako beneficjenci polityki regionalnej.....   | 502 |
| <b>Iga Rudawska</b> , Sieć jako pośrednia forma koordynacji gospodarczej na przykładzie zintegrowanej opieki zdrowotnej .....  | 513 |
| <b>Robert Rusielik</b> , Determinanty efektywności technicznej produkcji żywca wołowego w Europie i na świecie w roku 2011 .....   | 522 |
| <b>Karolina Sienkiewicz</b> , Karta Praw Studenta a sytuacja absolwentów szkół wyższych na rynku pracy.....  | 534 |
| <b>Agnieszka Skoczyła-Tworek</b> , Audyt jako narzędzie optymalizacji zarządzania przedsiębiorstwem w dobie kryzysu ekonomicznego .....  | 546 |
| <b>Katarzyna Skorupińska</b> , Niezwiązkowe formy reprezentacji pracowników w polskim systemie stosunków przemysłowych .....   | 557 |
| <b>Agnieszka Słomka-Gołębiowska</b> , Determinanty niezależności komitetu wynagrodzeń w bankach w Polsce .....   | 569 |
| <b>Jerzy Sokołowski</b> , Optymalizacja wyboru oferty turystycznej przez klienta przy wykorzystaniu portalu internetowego holidaycheck .....   | 581 |
| <b>Małgorzata Sosińska-Wit, Karolina Gałazka</b> , Ocena stopnia wykorzystania pomocy publicznej przez przedsiębiorstwa województwa lubelskiego na podstawie wyników badań ankietowych ..... | 590 |
| <b>Marcin Stępień</b> , Elementy zasad podatkowych w aspekcie polskiego systemu podatkowego.....   | 602 |
| <b>Maciej Szczepankiewicz</b> , Potencjał innowacyjny polskich parlamentarzystów.....  | 612 |

|   |     |
|---|-----|
| <b>Magdalena Ślebocka, Aneta Tylman</b> , Rola funduszy unijnych w finansowaniu zrównoważonego rozwoju na przykładzie gmin województwa łódzkiego .....            | 623 |
| <b>Arkadiusz Świadek, Katarzyna Szopik-Depczyńska</b> , Aktywność innowacyjna a wielkość przedsiębiorstw w systemie przemysłowym małopolski .....                 | 633 |
| <b>Dariusz Urban</b> , Gospodarka polska jako miejsce inwestycji z perspektywy wybranych państwowych funduszy majątkowych – przyczynek do badań empirycznych..... | 644 |
| <b>Piotr Urbanek</b> , Polityka wynagradzania kadry kierowniczej w polskich bankach publicznych na przykładzie spółek indeksu WIG20 .....                         | 654 |
| <b>Adam Wasilewski</b> , Użytki rolne a rozwój pozarolniczej działalności gospodarczej w Polsce .....   | 667 |
| <b>Anetta Waśniewska</b> , Aktywność społeczna i ekonomiczna stowarzyszeń i fundacji – wybrane zagadnienia na podstawie przeprowadzonych badań .....              | 678 |
| <b>Marek Wigier</b> , Sytuacja ekonomiczna przetwórstwa spożywczego w Polsce w okresie członkostwa w UE – stan i perspektywy.....                                 | 688 |
| <b>Edward Wiśniewski</b> , Efekty skali w funkcjonowaniu jednostek samorządu terytorialnego na przykładzie gmin województwa zachodniopomorskiego .....            | 700 |
| <b>Urszula Zagóra-Jonszta</b> , Ruch spółdzielczy i działalność Franciszka Stefczyka .....  | 710 |
| <b>Katarzyna Żak</b> , Diagnoza poziomu innowacyjności polskiej gospodarki.....   | 721 |

## Summaries

|   |    |
|---|----|
| <b>Franciszek Adamczuk</b> , Usage of traditional and regional products in the region's promotion.....  | 24 |
| <b>Ewa Badzińska</b> , Prospects and barriers to the development of <i>spin-off</i> companies in Poland .....   | 34 |
| <b>Agnieszka Baer-Nawrocka, Arkadiusz Sadowski</b> , Political and structural factors affecting the changes in the distribution of pig production in the European Union countries ..... | 44 |
| <b>Agnieszka Barczak</b> , The use of the linear programming method to assess the production process of groups of farms of some chosen agricultural types. ....                         | 55 |
| <b>Wioletta Bieńkowska-Gołas</b> , Distance of rural communities in Mazovian Voivodeship from the main economic centres and their level of entrepreneurship .....                       | 64 |
| <b>Alicja Bonarska-Treit</b> , Tourism as a chance for local development.....   | 76 |
| <b>Agnieszka Borowska</b> , The use of funds under National Programmes for the Support of Apiculture in Poland .....  | 91 |
| <b>Anna Czech</b> , Polish energy security and renewable energy sources .....   | 99 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>Malgorzata Dolata</b> , Competitive position of East Poland rural areas from the point of view of economic infrastructure equipment.....  | 108 |
| <b>Monika Fabiańska</b> , Selected factors of the regional capital determining investment decisions of the companies from the textile and clothing sector from Łódź Voivodeship.....         | 120 |
| <b>Mateusz Folwarski</b> , Remuneration of executive directors of board of directors of the biggest American banks before and after the financial crisis .....                               | 131 |
| <b>Malgorzata Fronczek</b> , Character of the Polish foreign trade after 1990 .....  | 141 |
| <b>Hanna Godlewska-Majkowska, Agnieszka Komor</b> , Conditioning of automotive sector enterprises competitiveness in Poland and in Europe.....   | 151 |
| <b>Marcin Gospodarowicz</b> , Microenterprises in Poland and their support from EU funds in the years 2007-2011.....   | 164 |
| <b>Marianna Greta, Ewa Tomczak-Woźniak</b> , Polish agriculture sector vs. digitization – example and barriers of the computer technologies implementing project realization .....           | 175 |
| <b>Sylwia Guzdek</b> , The importance of business environment for small and medium-sized enterprises in 2007-2012.....   | 189 |
| <b>Barbara Hadryjańska</b> , Strengthening the competitive advantage of companies on the example of the agri-food sector.....  | 200 |
| <b>Sławomira Hajduk</b> , Economic instruments of space management on the local level.....   | 211 |
| <b>Mariusz Hamulczuk</b> , Asymmetric price transmission along the food chain. Example of poultry prices in Poland .....   | 223 |
| <b>Tomasz Holecki, Joanna Woźniak-Holecka, Agata Bocionek</b> , Financing health care services for uninsured individuals under a decision of the executive body of the local government..... | 232 |
| <b>Grażyna Karmowska</b> , Differences in the development of poviats of West Pomeranian Voivodeship .....  | 246 |
| <b>Wojciech Kisiał, Bartosz Stępiński</b> , Spatial differences in the absorption of EU funds by the regional and local governments in Poland.....   | 256 |
| <b>Joanna Kizielewicz</b> , Economic policy of the government and the European Union towards coastal regions and its influence upon the development of maritime tourism in Poland .....      | 269 |
| <b>Ewa Kołoszycz</b> , Income of typical dairy farms in the European Union in 2011.....  | 279 |
| <b>Sylwester Kozak</b> , Efficiency of life insurance companies in Poland in the years 2002-2011. Do size and foreign ownership matter?.....   | 291 |
| <b>Mariusz Kudelko</b> , Assessment of building of power plants using new lignite deposits – a systems approach.....   | 304 |
| <b>Anetta Kuna-Marszałek</b> , Environmental strategies of enterprises on the international markets .....  | 316 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>Piotr Laskowski</b> , Special economic zones as a factor of regional development based on Wałbrzych Special Economic Zone “INVEST-PARK”.  | 329 |
| <b>Wojciech Leoński</b> , External barriers to the development of entrepreneurship in Poland .....   | 340 |
| <b>Edyta Łyżwa, Olga Braziewicz-Kumor</b> , Cooperation of industrial enterprises with other market participants in terms of innovative activity.....                                | 352 |
| <b>Agnieszka Malkowska</b> , Strategy for the development of Pomerania Euro-region and building of competitive border region .....   | 362 |
| <b>Arkadiusz Malkowski</b> , The eastern border of Poland from outskirts and isolation to co-operation .....   | 372 |
| <b>Grażyna Mańczak</b> , Pro-export policy assessment in Poland.....   | 383 |
| <b>Antoni Mickiewicz, Bartosz Mickiewicz</b> , Analysis of labour output in agricultural farms in 2010 in comparison to 2002.....  | 395 |
| <b>Dominika Mierzwa</b> , Application of multiplication analysis of discrimination to the evaluation of cooperative dairy companies .....  | 407 |
| <b>Andrzej Miszczuk</b> , New approach the regional strategic planning (as an example of Podkarpackie Voivodeship) .....   | 419 |
| <b>Zbigniew Mongiało, Michał Świtłyk</b> , Analysis of efficiency coefficients of public universities .....  | 430 |
| <b>Anna Oleńczuk-Paszal, Monika Śpiewak-Szyjka</b> , Voivodeship real estate management vs. voivodeship revenue .....  | 441 |
| <b>Piotr Podsiadło</b> , State aid for fishing industry companies.....   | 453 |
| <b>Halina Powęska</b> , The purpose of crossing the border by cross-border traders and the commodity structure of cross-border purchasing in the Polish-Ukrainian border region..... | 464 |
| <b>Zdzisław W. Puślecki</b> , New phenomena in the Common Agricultural Policy of the European Union in the conditions of a budgetary perspective for the years 2014-2020.....        | 476 |
| <b>Bogusława Puzio-Waślawik</b> , Self-employment during the economic slowdown in Poland .....   | 488 |
| <b>Małgorzata Raczkowska</b> , Social cooperative movement in Poland.....  | 501 |
| <b>Joanna Rogalska</b> , Świętokrzyskie local government units as beneficiaries of regional policy .....   | 512 |
| <b>Iga Rudawska</b> , Network as an intermediate form of economic coordination on the example of integrated healthcare .....   | 521 |
| <b>Robert Rusielik</b> , Determinants of technical efficiency of beef production in Europe and in the world in 2011.....   | 533 |
| <b>Karolina Sienkiewicz</b> , Consequences of signing Student’s Law Card for university graduates .....  | 545 |
| <b>Agnieszka Skoczyła-Tworek</b> , Audit as a tool for optimization of company management in the current economic crisis.....  | 556 |



---

|  |     |
|--|-----|
| <b>Katarzyna Skorupińska</b> , Non-trade union forms of employee representation in the Polish system of industrial relations .....                                     | 568 |
| <b>Agnieszka Słomka-Gołębiowska</b> , Determinants of compensation committee independence in banks in Poland.....  | 580 |
| <b>Jerzy Sokółowski</b> , Optimization of tourist offer selection by using Internet portal HolidayCheck.....   | 589 |
| <b>Małgorzata Sosińska-Wit, Karolina Gałązka</b> , Assessment of the use of public assistance by companies in Lublin Voivodeship based on survey results .....         | 601 |
| <b>Marcin Stępień</b> , Elements of tax rules in the context of the Polish tax system .....  | 611 |
| <b>Maciej Szczepankiewicz</b> , Polish parliamentarians' innovation potential.....   | 622 |
| <b>Magdalena Ślebocka, Aneta Tylman</b> , The role of EU funds in the financing of sustainable development on the example of Łódź Voivodeship municipalities .....     | 632 |
| <b>Arkadiusz Świadek, Katarzyna Szopik-Depczyńska</b> , The impact of enterprises' size on regional innovation systems – Małopolskie case .....                        | 643 |
| <b>Dariusz Urban</b> , Polish economy as a place of investment from the perspective of selected sovereign wealth funds – a contribution to the empirical analyses..... | 653 |
| <b>Piotr Urbanek</b> , Executive remuneration policy in the Polish public banks on the example of WIG20 companies.....   | 666 |
| <b>Adam Wasilewski</b> , Arable land and the development of non-agricultural economic activity in Poland.....  | 677 |
| <b>Anetta Waśniewska</b> , Social and economic activity of associations and foundations – selected problems based on research.....                                     | 687 |
| <b>Marek Wigier</b> , Food processing in Poland in the times of EU membership – condition and perspective .....  | 699 |
| <b>Edward Wiśniewski</b> , Economies of scale in the operation of local government units on the example of communities of Western Pomerania.....                       | 709 |
| <b>Urszula Zagóra-Jonszta</b> , Cooperative movement and activities of Franciszek Stefczyk .....   | 720 |
| <b>Katarzyna Żak</b> , Diagnosis of the innovation level of Polish economy .....   | 732 |

**Joanna Kizielewicz**

Akademia Morska w Gdyni

---

## **POLITYKA GOSPODARCZA RZĄDU I UNII EUROPEJSKIEJ WOBEC REGIONÓW NADMORSKICH I JEJ WPŁYW NA ROZWÓJ TURYSTYKI MORSKIEJ W POLSCE**

---

**Streszczenie:** Turystyka morska uważana jest za jeden z dynamicznie rozwijających się segmentów rynku turystycznego w ostatnich latach. Rozwój turystyki morskiej determinowany jest szeregiem różnorodnych czynników, ale do najważniejszych należy zaliczyć uwarunkowania legislacyjne. Stanowienie prawa leży w kompetencjach organów Unii Europejskiej oraz Parlamentu RP. Celem artykułu jest analiza działań podejmowanych przez władze państwa polskiego oraz instytucje Unii Europejskiej odnośnie do zarządzania przestrzenią oraz rozwojem regionów nadmorskich i ocena wpływu tych działań na rozwój turystyki morskiej w Polsce. W badaniach wykorzystano metody analizy krytycznej, analizy porównawczej oraz studia literaturowe dostępnych publikacji polskojęzycznych i obcojęzycznych, aktów normatywnych i raportów.

**Słowa kluczowe:** polityka morska, turystyka morska.

### **1. Wstęp**

W Europie od 2006 r. toczy się dyskusja na temat użytkowania gospodarczego morza i obszarów nadmorskich. „W latach 2008-2009 w Komisji Europejskiej i krajach członkowskich prowadzono prace nad ostatecznym kształtem Europejskiej Zintegrowanej Polityki Morskiej Unii Europejskiej”<sup>1</sup>. Przesłankami do tych działań były m.in. kwestia rozproszenia zarządzania gospodarką morską w krajach Wspólnoty, zanieczyszczenie środowiska morskiego, konflikty dotyczące wykorzystania nadmorskich obszarów przybrzeżnych.

W pierwszej części artykułu opisano cele analizy, problemy badawcze oraz metodykę badań. Następnie zawarto rozważania na temat regulacji UE wobec zarządzania przestrzenią w regionach nadmorskich i ich zrównoważonego rozwoju.

---

<sup>1</sup> Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2009, s. 28.

W kolejnym punkcie poddano analizie zaangażowanie rządu polskiego w rozwój obszarów nadmorskich w Polsce. W końcu opisano znaczenie regulacji i prowadzonej polityki rządu i UE dla rozwoju turystyki morskiej w Polsce.

## 2. Cel i metodyka badań

Celem badań jest analiza działań podejmowanych przez władze państwa polskiego oraz instytucje Unii Europejskiej odnośnie do zarządzania przestrzenią i rozwojem regionów nadmorskich, a także ocena wpływu tych działań na rozwój turystyki morskiej w Polsce. Ponadto sformułowano problemy badawcze: (1) W jaki sposób realizowana jest polityka UE wobec regionów nadmorskich w Europie? (2) Jakie skutki dla rynku turystyki morskiej wywarła prowadzona dotychczas przez polski rząd polityka wobec regionów nadmorskich? W badaniach zastosowano metody analizy krytycznej, analizy porównawczej oraz studia literaturowe dostępnych publikacji polskojęzycznych i obcojęzycznych, aktów prawnych dotyczących rozwoju gospodarki morskiej i użytkowania strefy nadmorskiej w krajach członkowskich Unii Europejskiej.

## 3. Cele i metody polityki Unii Europejskiej wobec regionów nadmorskich

Instytucje UE prowadzą aktywną politykę na rzecz uporządkowania kwestii użytkowania stref nadmorskich. Działania te realizowane są różnymi metodami poprzez wprowadzanie aktów normatywnych oraz wspieranie organizacyjne i finansowe inicjatyw i projektów międzynarodowych odnoszących się do obszarów nadmorskich, jak np. projekt *South Baltic* czy *Cruise Baltic*. Według A. Moreno i B. Amelung „wiele krajów jest świadomych potencjału, jaki tkwi w środowisku morskim, stąd też rozwija politykę, aby stymulować aktywność na tych obszarach”<sup>2</sup>. Natomiast M.A.A. Muir uważa, że „zintegrowane zarządzanie obszarami nadmorskimi i morskimi zapewnia podstawy do badania interakcji zachodzących pomiędzy złożonymi i sprzecznymi wartościami rozwoju gospodarczego i ochrony środowiska”<sup>3</sup>.

Ideą przewodnią prowadzonej przez UE polityki wobec obszarów nadmorskich jest dążenie do zrównoważonego rozwoju stref nadbrzeżnych, ochrona środowiska morskiego i wspieranie współpracy, aby „zapewnić długoterminową konkurencyjność europejskiego sektora żeglugi i związanych z nim sektorów gospodarki morskiej”<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> A. Moreno, B. Amelung, *Climate change and coastal & marine tourism: Review and analysis*, “Journal of Coastal Research”, SI 56, Portugal, Lisbon 2009, s. 1140-1144.

<sup>3</sup> M.A.A. Muir, *Integrated coastal and marine management in northern regions: Reconciling economic development and conservation*, “Journal of Coastal Research”, SI 36 (ICS 2002 Proceedings), Northern Ireland 2002, s. 530.

<sup>4</sup> Strategic goals and recommendations for the EU’s maritime transport policy until 2018, COM(2009) 8 final, CEC, Brussels 2009, s.13.

Wynikiem tej troski są liczne dokumenty strategiczne i prawne przygotowane przez KE (tab. 1). Komisja Europejska wskazuje na „konieczność prowadzenia ciągłego dialogu w sprawach efektywności i rozwoju portów pomiędzy zainteresowanymi stronami, poszczególnymi miastami, regionami, a w miarę konieczności również na wyższym poziomie. Dialog ma ogromne znaczenie, ponieważ pozwala zapewnić akceptację społeczną i skuteczność, poprawić wizerunek portów, zapewnić lepszą

**Tabela 1.** Rozwój turystyki morskiej w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej

| Nazwa dokumentu  | Zakładane cele  |
|--|---|
| Zintegrowane Ramy Zarządzania Morzami i Oceanami w Europie | (1) Opracowanie strategicznego podejścia do polityki morskiej na szczeblu krajowym<br>(2) Ramy zarządzania określające podejmowanie decyzji przez organy publiczne na szczeblu krajowym<br>(3) Rola regionów przybrzeżnych i innych decydentów lokalnych<br>(4) Udział zainteresowanych stron w opracowaniu zintegrowanej polityki morskiej<br>(5) Tworzenie bardziej efektywnych powiązań na poziomie regionalnych basenów morskich                      |
| Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej             | (1) Maksymalizacja zrównoważonego wykorzystywania mórz i oceanów<br>(2) Tworzenie bazy wiedzy i innowacji dla polityki morskiej<br>(3) Zapewnienie najwyższej jakości życia w regionach przybrzeżnych<br>(4) Promowanie wiodącej roli Europy w zakresie międzynarodowej gospodarki morskiej<br>(5) Popularyzacja morskiego charakteru Europy  |
| Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego  | (1) Uwydatnienie i optymalizacja zrównoważonego potencjału turystycznego RMB przez opracowanie przyjaznej dla środowiska strategii dla sektora turystycznego na poziomie RMB (włączając Rosję)<br>(2) Tworzenie sieci i klastrów zainteresowanych stron branży turystycznej i jednostek kształcenia w dziedzinie turystyki oraz Projekt flagowy 12.6.Ułatwienie wprowadzenia przyjaznych dla środowiska promów i statków wycieczkowych na Morzu Bałtyckim |
| Komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej         | (1) Budowa nowej infrastruktury lub udoskonalenie istniejącej infrastruktury<br>(2) Zapewnienie odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów<br>(3) Odpowiednie zarządzanie akwenami i osadami wodnymi<br>(4) Uproszczenie procedur dla żeglugi morskiej bliskiego zasięgu<br>(5) Opracowanie podejścia „e-maritime”<br>(6) Równe reguły gry – jasność zasad dla inwestorów, operatorów i użytkowników  |

Źródło: (1) Strategic goals and recommendations for the EU’s maritime transport policy until 2018, COM(2009) 8 final, CEC, Brussels 2009, s.13; (2) Guidelines for an Integrated Approach to Maritime Policy: Towards best practice in integrated maritime governance and stakeholder consultation, COM(2008) 395 final, CEC, Brussels 2008, s. 6; (3) An Integrated Maritime Policy for the European EU, COM(2007) 575 final, CEC, Brussels 2007, s. 6; (4) European Union Strategy for the Baltic Sea Region, COM(2009) 248 final, CEC, Brussels 2009, s. 2; (5) Communication on a European Ports Policy, COM(2007) 616 final, CEC, Brussels 2007, s. 4-16.

organizację przestrzenną funkcji miejskich, rekreacyjnych i turystycznych<sup>5</sup>. Komisja Europejska zauważa jednak pewne zagrożenia, jakie mogą stanąć na drodze do realizacji zintegrowanej polityki morskiej, oprócz ograniczeń finansowych, wskazuje „brak współpracy i struktur koordynujących między zaangażowanymi podmiotami i długi czas, jaki administracjom i zainteresowanym stronom zajmuje wprowadzenie u siebie zintegrowanego podejścia”<sup>6</sup>.

Komisja Europejska podaje, że „ponad 400 mln pasażerów przewija się każdego roku przez europejskie porty morskie. Transport morski wywiera również wpływ na życie obywateli, zarówno turystów, jak i mieszkańców wysp i regionów peryferyjnych”<sup>7</sup>. KE jednocześnie szacuje, że do 2018 r. ruch pasażerski obejmujący promy i liniowce znacznie wzrośnie. W tym kontekście podkreśla, „że ważne będzie zapewnienie ciągłości terytorialnej, spójności regionalnej i odpowiednich norm jakości dla pasażerów w transporcie morskim”<sup>8</sup>. Zdaniem KE „zintegrowana polityka morska UE pozwoli Europie na skuteczniejsze podejmowanie wyzwań związanych z globalizacją i konkurencyjnością, zmianami klimatycznymi, pogarszaniem się stanu środowiska morskiego, bezpieczeństwem morskim i sposobami jego zapewnienia”<sup>9</sup>.

Dla regionu Morza Bałtyckiego szczególne znaczenie ma fakt, że KE w 2009 r. przedstawiła *Strategię UE dla Regionu Morza Bałtyckiego (UESBSR)*. Miało to związek z wyraźną degradacją środowiska Morza Bałtyckiego, a także z koniecznością zajęcia się kwestią rozbieżnych ścieżek rozwoju państw tego regionu i potencjalnymi korzyściami wynikającymi ze ściślejszej i lepszej koordynacji<sup>10</sup>. W UESBSR wskazano również projekty flagowe, które będą realizowane na rzecz turystyki ze wsparciem UE (tab. 2)<sup>11</sup>.

Kluczowym elementem rozwoju turystyki morskiej jest przygotowanie odpowiedniego zaplecza portowego, czyli infrastruktury dostępu do portu od strony morza oraz ze strony lądu, jak również standard i wyposażenie samej infrastruktury portowej i otoczenia portu, w tym infrastruktury turystycznej. Stąd też duże znaczenie mają zamierzenia UE w kwestii modernizacji i rozbudowy infrastruktury w obszarach nadmorskich. Jedynym z istotnych dokumentów, w których zapisano politykę UE w tym zakresie, jest komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej. Właśnie kwestia inwestowania w rozwój i modernizację infrastruktury portowej stwarza największą trudność. Powodów tej sytuacji jest wiele, ale do najważniejszych należy zaliczyć:

- nadal niewyjaśnioną strukturę własnościową wielu obszarów portowych,
- konflikty interesów pomiędzy władzami samorządowymi a zarządami portów w odniesieniu do kierunków rozwoju portu,

<sup>5</sup> Communication on a European Ports Policy, COM (2007) 616 final, CEC, Brussels 2007, s. 3.

<sup>6</sup> Guidelines for an Integrated..., s. 6.

<sup>7</sup> Tamże, s. 2.

<sup>8</sup> Tamże, s. 11.

<sup>9</sup> An Integrated Maritime Policy..., s. 6.

<sup>10</sup> European Union Strategy for the Baltic..., s. 2.

<sup>11</sup> Tamże, s. 54-57.

**Tabela 2.** Projekty flagowe w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego

| Numer projektu | Nazwa projektu   | Opis projektu  | Partnerzy projektu  |
|----------------|--|--|---|
| 12.5           | Przyciąganie turystów na obszary wiejskie, szczególnie położone na wybrzeżu                          | Promowanie wspólnych pakietów zrównoważonej turystyki na obszarach wiejskich i przybrzeżnych   | Rada Regionalna Finlandii Południowo-Zachodniej (we współpracy z Turku Touring) |
| 12.6           | Ułatwienie wprowadzenia przyjaznych dla środowiska promów i statków wycieczkowych na Morzu Bałtyckim | Opracowanie programów zbliżających dostawców usług morskich do pasażerów (np. sektor rejsów wycieczkowych, działalność rekreacyjna na morzu, władze krajowe/ regionalne/lokalne) | nie ustalono partnerstwa na etapie publikacji dokumentu strategii               |
| 12.7           | Promowanie dziedzictwa kulturowego i niepowtarzalnych krajobrazów                                    | Tworzenie map głównych interesujących obszarów w celu zachowania i rewitalizacji elementów dziedzictwa kulturowego   | Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego                                     |
| 12.8           | Opracowanie strategii dla zrównoważonej turystyki  | Wykorzystanie dostępnych źródeł informacji, takich jak baza danych YEPAT58 lub NordicCulture Point   | Uniwersytet w Greifswaldzie   |

Źródło: European Union Strategy for the Baltic..., s. 56.

- wysoką kapitałochłonność inwestycji w obszarach portowych,
- ograniczenia prawne dotyczące użytkowania strefy ochronnej pasa nadmorskiego,
- długi proces biurokratyczny w procesie uzyskiwania pozwoleń wodno-budowlanych.

Na obszarze portów i przystani morskich jednocześnie funkcjonuje wiele podmiotów gospodarujących poszczególnymi częściami gruntów i realizujących własne cele, co niestety uniemożliwia skoordynowane planowanie. Warto też zaznaczyć, że porty w wielu miastach i gminach stanowią odrębne obszary planowania, na które władze samorządowe mają czasami niewielki wpływ. W komunikacie KE COM(2007) 616 zapisano, że „struktura zarządzania portem znacznie się różni w poszczególnych krajach Wspólnoty. W niektórych państwach porty są zarządzane przez prywatne podmioty, do których należą tereny portowe. Porty też mogą być zarządzane przez podmioty publiczne – model ten dominuje w Europie kontynentalnej”<sup>12</sup> (tab. 3 i 4).

<sup>12</sup> Communication on a European Ports Policy, COM(2007) 616 final, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and The Committee of the Regions, Commission of the European Communities, Brussels 2007, s. 8.

**Tabela 3.** Udział zarządów portu w finansowaniu rozwoju i utrzymania infrastruktury w portach morskich w wybranych państwach Unii Europejskiej

| Finansowanie budowy i utrzymania |                   |            |            |            |             |            |                    |            |
|----------------------------------|-------------------|------------|------------|------------|-------------|------------|--------------------|------------|
| Państwo                          | Baseny i nabrzeża |            | Tory wodne |            | Oznakowanie |            | Śluzy i falochrony |            |
|                                  | budowa            | utrzymanie | budowa     | utrzymanie | budowa      | utrzymanie | budowa             | utrzymanie |
| Belgia                           | -                 | -          | -          | -          | +*          | +*         | -                  | -          |
| Dania                            | +                 | +          | +          | +          | +*          | +*         | +                  | +          |
| Francja                          | -                 | *          | -          | -          | -           | -          | -                  | -          |
| Holandia                         | -                 | -          | -          | -          | -           | -          | -                  | -          |
| Grecja                           | -                 | -          | -          | -          | +           | -          | -                  | -          |
| Hiszpania                        | +                 | +          | +          | +          | -           | +          | +                  | +          |
| Włochy                           | -                 | -          | -          | -          | +           | +          | -                  | -          |

+ zjawisko występuje, +\* wewnątrz portu, – zjawisko nie występuje.

Źródło: K. Misztal, *Porty morskie w Unii Europejskiej*, Gdańsk 1994, s. 93.

**Tabela 4.** Udział władz publicznych w finansowaniu rozwoju i utrzymania infrastruktury w portach morskich w wybranych państwach Unii Europejskiej

| Finansowanie budowy i utrzymania |                   |            |            |            |             |            |                    |            |
|----------------------------------|-------------------|------------|------------|------------|-------------|------------|--------------------|------------|
| Państwo                          | baseny i nabrzeża |            | tory wodne |            | oznakowanie |            | śluzy i falochrony |            |
|                                  | budowa            | utrzymanie | budowa     | utrzymanie | budowa      | utrzymanie | budowa             | utrzymanie |
| Belgia                           | +                 | +          | +          | +          | +°          | +°         | +                  | +          |
| Dania                            | -                 | -          | -          | -          | +°          | +°         | -                  | -          |
| Francja                          | +                 | -          | +          | +          | +           | +          | +                  | +          |
| Holandia                         | +                 | +          | +          | +          | +           | +          | +                  | +          |
| Grecja                           | +                 | +          | +          | +          | -           | +          | +                  | -          |
| Hiszpania                        | -                 | -          | -          | -          | +           | -          | -                  | -          |
| Włochy                           | +                 | +          | +          | +          | -           | -          | +                  | +          |

+ zjawisko występuje, +\* wewnątrz portu, +° na zewnątrz portu, – zjawisko nie występuje.

Źródło: K. Misztal, wyd. cyt., s. 93.

Z kolei M. Matczak, D. Kaszubowski, J. Kalinowski oraz B. Ołdakowski podają, że w Polsce „głównym właścicielem gruntów znajdujących się na obszarach małych portów i przystani morskich jest Skarb Państwa, którego udział w ogólnej strukturze własności waha się (z pewnymi wyjątkami) w granicach powyżej 75%, w zależności od poszczególnych analizowanych portów lub przystani. Kolejnymi znaczącymi

podmiotami mającymi istotny udział we własności nieruchomości są poszczególne gminy oraz podmioty prywatne (10%)<sup>13</sup>.

W celu ochrony wybrzeży wprowadzane są ograniczenia w użytkowaniu pasa nadbrzeżnego poprzez regulacje prawne lub obejmowanie tych obszarów ochroną (*Marine Protected Areas*), co zdaniem A. Velando i I. Munilla „uważa się, że jest skutecznym narzędziem, aby zapewnić przetrwanie ekosystemów, szczególnie w odniesieniu do ochrony różnorodności biologicznej i zapewnienia zrównoważonego użytkowania środowiska morskiego”<sup>14</sup>.

Komisja Europejska docenia fakt, że „morze ma decydujące znaczenia dla rozwoju turystyki przybrzeżnej i morskiej, która stanowi główny katalizator rozwoju gospodarczego na europejskich obszarach przybrzeżnych i deklaruje, że będzie aktywniej współpracować z zainteresowanymi podmiotami na rzecz opracowania polityki dotyczącej zrównoważonej turystyki, która uwzględni turystykę przybrzeżną i morską”<sup>15</sup>. Działania KE już wymusiły na rządach państw członkowskich oraz samorządach regionalnych i lokalnych dbanie o harmonijne gospodarowanie zasobami morza i obszarów nadmorskich i uwzględnianie rozwoju ich funkcji turystycznych.

#### 4. Założenia polityki RP wobec regionów nadmorskich

Przez wiele lat walory morza i nadmorskiego położenia Polski były w polityce gospodarczej kolejnych rządów traktowane marginalnie, co doprowadziło do zaniedbań w rozwoju infrastruktury i stanie środowiska naturalnego. Według Cz. Cristowa „jednym z zasadniczych czynników stymulujących rozwój gospodarki w strefie nadmorskiej jest aktywna polityka państwa wspierająca poszczególne składniki tej gospodarki, tj.: żeglugę morską, porty morskie, (...) oraz turystykę morską i nadmorską”<sup>16</sup>.

Założenia rządu polskiego wobec regionów nadmorskich zapisano w wielu dokumentach i aktach normatywnych (tab. 5). Do niedawna zainteresowanie państwa polskiego użytkowaniem obszarów nadmorskich przejawiało się głównie w działalności Urzędów Morskich, które z mocy Ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej nadzorują obszary morskie i utrzymują infrastrukturę hydrotechniczną portów i przystani morskich.

---

<sup>13</sup> M. Matczak, D. Kaszubowski, J. Kalinowski, B. Ołdakowski, *Studium rozwoju strategicznego małych portów i przystani morskich w województwie pomorskim*, Uchwała 693/221/09 Zarządu Województwa Pomorskiego, Actia Forum Sp. z o.o., Gdańsk 2009, s. 39.

<sup>14</sup> A. Velando, I. Munilla, *Disturbance to a foraging seabird by sea-based tourism: Implication for reserve management in marine protected areas*, „Biological Conservation” 144, Elsevier Ltd., 2011, s. 1167-1174.

<sup>15</sup> Tamże, s. 12.

<sup>16</sup> Cz. Cristowa, *Polityka morska państwa, jako czynnik kształtujący efektywność eksploatacji portu morskiego*, Polityka Morska RP, KWMP, Gdańsk 1994, s. 84-85.



Tabela 5. Rozwój turystyki morskiej w dokumentach strategicznych RP

| Nazwa dokumentu   | Zakładane cele   |
|---|--|
| Ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej       | Rozwój i utrzymanie infrastruktury hydrotechnicznej portów morskich i przystani jachtowych, ochrona pasa ochronnego wybrzeża morskiego, wydawanie pozwoleń wodno-prawnych itd.   |
| Ustawa o portach i przystaniach morskich                      | Powołanie zarządów portów odpowiedzialnych za zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej, świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej itd.                               |
| Założenia polityki morskiej RP                                | Maksymalizacja wszechstronnych korzyści dla obywateli i gospodarki narodowej płynących ze zrównoważonego wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz zasobów naturalnych mórz i oceanów  |
| Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego na lata 2010-2020 KRRR | Cel konkurencyjność – Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów; tworzenie warunków przyjaznych dla inwestorów i przedsiębiorców; Cel spójność – Obszary przygraniczne – dostępność, rozwój wspólnej infrastruktury, integracja gospodarcza i społeczna, Cel sprawność – lepsze ukierunkowanie terytorialne środków publicznych |
| Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r                        | Rozwój infrastruktury w portach morskich i na ich zapleczu, zarówno od strony lądu, jak i morza  |
| Strategia rozwoju portów morskich do 2015 r.                  | Poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej  |
| Kierunki rozwoju turystyki do 2015 r.                         | Wzrost znaczenia ekonomicznego turystyki w rozwoju gospodarczym kraju; Wzrost jakości środowiska i życia mieszkańców; Współpraca oraz integracja na rzecz turystyki i jej otoczenia w wymiarze społecznym, przestrzennym i ekonomicznym  |

Źródło: (1) Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej (DzU 1991, nr 32, poz. 131); (2) Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (DzU 2010, nr 33, poz. 179); (3) Założenia polityki morskiej RP do roku 2020, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2009; (4) Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Monitor Polski nr 36, poz. 423, MRR, Warszawa 2010, s. 1523; (5) Strategia rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011, s. 60; (6) Strategia rozwoju portów morskich do 2015 r., Załącznik do uchwały nr 292/2007 RM z dnia 13 listopada 2007 r., Warszawa 2007, s. 4; (7) Kierunki Rozwoju Turystyki do 2015 roku, Dokument Rządowy przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 26 września 2008 r., MSiT, Warszawa 2008, s. 46.

W Polsce funkcjonują obecnie cztery podstawowe dla gospodarki narodowej porty morskie: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście. Jednocześnie działają terminale promowe w: Świnoujściu, Kołobrzegu, Gdańsku oraz w Gdyni. Ponadto jest „66 małych portów i przystani morskich. Poziom gęstości występowania tego typu obiektów na polskim wybrzeżu określić można jako średni (dwukrotnie mniejszy

w porównaniu z takimi państwami, jak: Niemcy, Szwecja, Dania czy Finlandia)<sup>17</sup>. Momentem przełomowym dla małych portów i przystani w Polsce był rok 1996, kiedy to wprowadzono Ustawę o portach i przystaniach morskich, na mocy której zarządzanie małymi portami i przystaniami morskich przekazano spółkom prawa handlowego, w których udziały zagwarantowano jednostkom samorządowym.

Opracowane na szczeblu krajowym Założenia polityki morskiej RP stanowią podstawę do wypracowania przez polski rząd polityki morskiej RP. Natomiast w KSRR na lata 2010-2020 podkreślono, że „mimo korzystnych uwarunkowań geograficznych i warunków naturalnych sprzyjających rozwojowi transportu (...) morskiego, poziom wykorzystania żeglugi w gospodarce kraju jest niski. Wynika to przede wszystkim z niskiej pozycji konkurencyjnej portów morskich związanej z wysokim wskaźnikiem przestarzałego majątku trwałego, niedorozwojem nowoczesnych usług portowych, słabym powiązaniem komunikacyjnym z obszarami lądowymi oraz niskim udziałem dróg wodnych żeglownych o parametrach międzynarodowych<sup>18</sup>. Z kolei w Strategii rozwoju transportu do 2020 r. podkreślono, że „rozwijające się porty powinny zwiększyć swój udział w rozwoju społeczno-gospodarczym gmin i regionów portowych<sup>19</sup>. Szans rozwojowych dla małych portów morskich, zdaniem władz, należy upatrywać w obsłudze morskich przewozów pasażerskich i turystyce, a w przypadku pozostałych portów – głównie w obrocie towarowym.

Istotny wkład w poprawę stanu infrastruktury technicznej portów morskich i ich otoczenia odegrała Strategia rozwoju portów morskich do 2015 r., która stała się podstawą do uruchamiania środków z funduszy UE z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Działanie 7.2. *Rozwoj transportu morskiego*.

Analiza dokumentu Kierunki rozwoju turystyki do 2015 r. dowodzi, że turystyka morska w Polsce wciąż nie jest dostrzegana. Promowane są segmenty turystyki ujęte w Strategii rozwoju krajowego produktu turystycznego z 1997 r., tj. turystyka biznesowa w miastach i kulturowa na obszarach wiejskich, rekreacyjna, aktywna i specjalistyczna, przygraniczna i tranzytowa<sup>20</sup>.

W każdym z analizowanych dokumentów rządowych wskazuje się, że turystyka morska to istotny segment rynku, niemniej wciąż brakuje założeń, z których wynikałoby, jakie działania należy podjąć, aby: zwiększyć liczbę zawinięć statków wycieczkowych do portów morskich w Polsce; uruchomić rejsy morskie statkami wycieczkowymi z polskich portów morskich; podnieść jakość obsługi pasażerów przybywających statkami wycieczkowymi do polskich portów morskich; zrealizować strategię promocyjną Polski jako morskiej destynacji turystycznej, podnieść przychody dla destynacji turystycznych w Polsce z obsługi statków pasażerskich;

<sup>17</sup> *Małe porty polskiego wybrzeża. Uwarunkowania i perspektywy ich rozwoju*, red. A.S. Grzelakowski, K. Krośnicka, Wydawnictwo AM w Gdyni, Gdynia 2007, s. 7.

<sup>18</sup> Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego..., s. 1439.

<sup>19</sup> Strategia rozwoju transportu do 2020 r. ..., s. 61.

<sup>20</sup> Kierunki Rozwoju Turystyki do 2015 r. ..., s. 67.

stymulować i zachęcać władze portów morskich do rozwoju funkcji turystycznych czy pozyskać środki na rozwój funkcji turystycznych małych portów i przystani morskich. Trudno doszukać się wśród ww. dokumentów rządowych działań na rzecz rozwiązania postawionych problemów, które wydają się kluczowe dla rozwoju turystyki morskiej.

Aktywność KE i zobowiązanie państw członkowskich UE do ich aktywnego uczestnictwa w działaniach na rzecz zrównoważonego gospodarowania przestrzenią w obszarach nadmorskich uaktywniły władze państwa i samorządy terytorialne do tworzenia założeń rozwoju polityki morskiej państwa i gospodarowania obszarami nadmorskimi. Zdaniem J. Kizielewicz „rozważne działania władz lokalnych miast i gmin nadmorskich mogą stać się elementem stymulującym rozwój gospodarczy regionu i kraju, także poprzez turystykę. Niemniej nie bez znaczenia są działania organów administracji szczebla centralnego. Dążenie wyłącznie do mikroekonomizacji gospodarki morskiej i nadmorskiej może doprowadzić do utraty znaczenia danego kraju na rynkach międzynarodowych. Tym samym przejęcie przez państwo określonych funkcji koordynujących wydaje się nieuniknione”<sup>21</sup>.

## **5. Wpływ polityki UE i RP na rozwój rynku turystyki morskiej w Polsce**

Zakres usług oferowanych w portach morskich leży głównie w gestii zarządów portów. Większość portów morskich największe korzyści czerpie z obsługi statków towarowych. Zyski z obsługi ruchu pasażerskiego w portach morskich stanowią zaledwie kilka procent wartości przychodów ogółem, stąd też władze portów sceptycznie podchodzą do rozwoju funkcji turystycznych i inwestycji w tym zakresie.

Wieloletnie zaniedbania wynikające z nieskoordynowanego zarządzania obszarami nadmorskimi w Polsce, braku polityki morskiej państwa, niestabilnego prawa, niedoinwestowania infrastruktury portowej doprowadziły do sytuacji, w której polskie porty morskie nie dysponują konkurencyjnym zapleczem do obsługi wycieczkowców i przegrywają w konkurencji z portami bałtyckimi. Brakuje nowoczesnych terminali pasażerskich, nabrzeża, do których zawijają statki wycieczkowe wymagają natychmiastowych remontów, stanowiska, w których cumują statki wycieczkowe są wyznaczane w strefach portów industrialnych, a nie atrakcyjnych turystycznie. Turyści z Polski, aby rozpocząć podróż na statku wycieczkowym, muszą udać się do portów Europy Zachodniej, gdyż w Polsce nie ma portu bazowego dla wycieczkowców, są tylko porty przystankowe.

Nieco lepiej wygląda sytuacja, jeśli chodzi o stan infrastruktury w małych portach i przystaniach jachtowych. Dzięki aktywności społeczności lokalnych niektóre miasta i gminy nadmorskie, uruchomiły szereg działań i inwestycji na rzecz moder-

---

<sup>21</sup> J. Kizielewicz, *Determinanty rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej w Polsce*, praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. dr. hab. J. Kubickiego, UWM, Olsztyn 2001, s. 241-242.

nizacji i rozbudowy portów i przystani jachtowych, w tym również rozwoju ich funkcji turystycznych. Doskonałym przykładem takiej aktywności może być budowa i modernizacja przystani jachtowych w: Łebie, Sopocie, Gdańsku, Gdyni czy Pucku. Władze małych portów i przystani morskich, w przeciwieństwie do władz portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki kraju, mają odmienny stosunek do rozwoju funkcji turystycznych, upatrując w gospodarce turystycznej szans na rozwój gospodarczy i tworzenie nowych miejsc pracy. Działania rządu polskiego wobec małych portów i przystani jachtowych dały dotychczas pozytywne wyniki i pobudziły społeczności lokalne do aktywności.

Turystyka morska w Polsce to również podróże promowe. Polska posiada regularne połączenia promowe z krajami skandynawskimi, obsługiwane przez: Unity Line, PŻB S.A. i Stena Line Polska Sp. z o.o. Armatorzy linii promowych największe zyski czerpią z obsługi frachtu, dostrzegają jednak też korzyści płynące z przewozów pasażerskich. Nie wszyscy pasażerowie wsiadający na promy zaliczani są do turystów, gdyż znaczna część podróżuje w celach zarobkowych. Niemniej badania ankietowe przeprowadzone przez autorkę w 2012 r. wśród 1259 podróżujących na trasie Gdynia-Karlskrona dowiodły, że cele turystyczne podróży wskazało aż 44,15% ogółu respondentów<sup>22</sup>.

Warunkiem koniecznym rozwoju turystyki morskiej jest stan dostępności do portów morskich, z czym w Polsce, dzięki inwestycjom współfinansowanym z funduszy UE, jest coraz lepiej, ale wciąż jest wiele do zrobienia, szczególnie jeśli chodzi o dostępność do małych portów i przystani jachtowych. Inwestycje w infrastrukturę transportu intermodalnego są realizowane głównie w celu poprawy dostępności do strategicznych portów morskich.

Warto też wspomnieć o kwestii opłat portowych pobieranych od statków wycieczkowych, które w Polsce są jednymi z najwyższych w krajach nadbałtyckich. To poważny argument, dla którego armatorzy statków wycieczkowych omijają polskie porty morskie.

Mając na uwadze wytyczne i zalecenia UE kładące nacisk na zrównoważony rozwój i uwzględnianie potrzeb różnych grup w zarządzaniu strefą nadmorską, rząd Polski w ramach realizowanej polityki morskiej państwa i polityki transportowej powinien zachęcać władze portowe do dywersyfikacji działalności np. poprzez ulgi podatkowe, dotacje celowe lub środki na inwestycje w ramach programów współfinansowanych z funduszy UE, czy wspieranie partnerstw publiczno-prywatnych na rzecz rozwoju inwestycji proturystycznych w portach morskich.

---

<sup>22</sup> J. Kizielewicz, *Badanie popytu turystycznego na podróże drogą morską na trasie Gdynia – Karlskrona*, Raport końcowy z badań przygotowany dla Stena Line Polska Sp. z o.o. w ramach projektu „STER dla B+R”, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2012, s. 24-25.

## 6. Podsumowanie

Władze portowe i jednostki samorządu terytorialnego muszą szukać porozumienia dotyczącego wspólnego użytkowania strefy nadmorskiej, aby nie tylko rachunek ekonomiczny decydował o kierunkach rozwoju tych obszarów. Oczywiście jest to istotny argument, niemniej jednak nie można zapominać o kwestiach zrównoważonego rozwoju, na który szczególnie nacisk kładzie Komisja Europejska. Ponadto „polityka turystyczna samorządów powinna tworzyć otoczenie do aktywności i przedsiębiorczości podmiotów w regionie”<sup>23</sup>. Tylko tak zaplanowana, wspólna i zintegrowana polityka państw nadbałtyckich i ich regionów stworzy szanse na przetrwanie ekosystemu regionu Morza Bałtyckiego, a tym samym zachowane zostaną warunki do rozwoju funkcji turystycznych.

## Literatura

- An Integrated Maritime Policy for the European Union, COM(2007) 575 final, Commission of the European Communities CEC, Brussels 2007.
- Communication on a European Ports Policy, COM(2007) 616 final, Commission of the European Communities, Brussels 2007.
- Cristowa Cz., *Polityka morska państwa, jako czynnik kształtujący efektywność eksploatacji portu morskiego*, Polityka Morska RP, KWMP, Gdańsk 1994.
- European Union Strategy for the Baltic Sea Region, EUSBSRCOM(2009) 248 final, Commission of the European Communities, Brussels 2009.
- Guidelines for an Integrated Approach to Maritime Policy: Towards best practice in integrated maritime governance and stakeholder consultation, COM(2008) 395 final, CEC, Brussels 2008.
- Kierunki Rozwoju Turystyki do 2015 r., Dokument Rządowy przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 26 września 2008 r., MSiT, Warszawa 2008.
- Kizielewicz J., *Badanie popytu turystycznego na podróże drogą morską na trasie Gdynia – Karlskrona*, Raport końcowy z badań przygotowany dla Stena Line Polska Sp. z o.o. w ramach projektu „STER dla B+R”, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2012.
- Kizielewicz J., *Determinanty rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej w Polsce*, praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. dr. hab. J. Kubickiego, UWM, Olsztyn 2001.
- Kizielewicz J., *Partnerstwo na rzecz rozwoju polityki turystycznej w województwach nadmorskich w Polsce*, [w:] *Wyzwania współczesnej polityki turystycznej. Problemy funkcjonowania rynku turystycznego*, red. A. Rapacz, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 258, Wrocław 2012.
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Monitor Polski nr 36, poz. 423, MRR, Warszawa 2010.
- Małe porty polskiego wybrzeża. Uwarunkowania i perspektywy ich rozwoju*, red. A.S. Grzelakowski, K. Krośnicka, Wydawnictwo AM w Gdyni, Gdynia 2007.

<sup>23</sup> J. Kizielewicz, *Partnerstwo na rzecz rozwoju polityki turystycznej w województwach nadmorskich w Polsce*, [w:] *Wyzwania współczesnej polityki turystycznej. Problemy funkcjonowania rynku turystycznego*, red. A. Rapacz, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 258, Wrocław 2012, s. 198.

- Matczak M., Kaszubowski D., Kalinowski J., Ołdakowski B., *Studium rozwoju strategicznego małych portów i przystani morskich w województwie pomorskim*, Uchwała 693/221/09 Zarządu Województwa Pomorskiego, Actia Forum Sp. z o.o., Gdańsk 2009.
- Misztal K., *Porty morskie w Unii Europejskiej*, Gdańsk 1994.
- Moreno A., Amelung B., *Climate change and coastal & marine tourism: Review and analysis*, "Journal of Coastal Research", SI56, Lisbon 2009.
- Muir M.A.A., *Integrated coastal and marine management in northern regions: Reconciling economic development and conservation*, "Journal of Coastal Research", SI 36 (ICS 2002 Proceedings), Northern Ireland 2002.
- Strategia rozwoju portów morskich do 2015 r., Załącznik do uchwały nr 292/2007, Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2007 r., Warszawa 2007.
- Strategia rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011.
- Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018, COM(2009) 8 final, CEC, Brussels 2009.
- Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (DzU 1991, nr 32, poz. 131).
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (DzU 2010, nr 33, poz. 179).
- Velando A., Munilla I., *Disturbance to a foraging seabird by sea-based tourism: Implication for reserve management in marine protected areas*, "Biological Conservation" 144, Elsevier Ltd., 2011.
- Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2009.

## **ECONOMIC POLICY OF THE GOVERNMENT AND THE EUROPEAN UNION TOWARDS COASTAL REGIONS AND ITS INFLUENCE UPON THE DEVELOPMENT OF MARITIME TOURISM IN POLAND**

**Summary:** Maritime tourism is considered as one of fast developing segments of the tourist market in recent years. The development of maritime tourism is determined by a variety of factors, but the legislative considerations are the most important. The lawmaking lies within the competence of the bodies of the European Union and Polish parliament. The purpose of the article is the analysis of the activities taken by the Polish government and the institutions of the European Union in terms of the space management and development of the coastal regions and the assessment of the impact of these activities on the development of marine tourism in Poland. The research was conducted using a method of critical analysis, a comparative analysis and literature research of the available Polish and foreign literature, and also law regulations and reports.

**Keywords:** maritime policy, maritime tourism.