

AKTYWNOŚĆ PODMIOTÓW PORTOWYCH W POZYSKIWANIU ŚRODKÓW Z PROGRAMÓW UNIJNYCH NA FINANSOWANIE INWESTYCJI W PORTACH RYBACKICH

Piotr Nowaczyk

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

Abstrakt. W artykule przedstawiono badania dotyczące portów rybackich w Polsce. Wyniki badań wskazują na duże dysproporcje w aktywności inwestycyjnej podmiotów portowych. Główne czynniki wpływające na różnice w inwestycjach to: możliwości finansowe, warunki pozyskiwania środków z programów unijnych, przyjęte priorytety. Badania wskazały, że w Polsce tylko porty komunalne dobrze wykorzystują fundusze UE.

Słowa kluczowe: porty rybackie, inwestycje infrastrukturalne, programy unijne

WSTĘP

Infrastruktura portów rybackich w Polsce znajdowała się w nie najlepszym stanie technicznym, pomimo iż następowała stopniowa jej poprawa. Brakowało także odpowiedniej ilości nowoczesnej infrastruktury, dostosowanej do zmieniającego się profilu działalności portów rybackich. Opisane braki były następstwem wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych, podmiotów odpowiedzialnych za finansowanie infrastruktury portów rybackich. Prowadziły one z kolei do wielu negatywnych zjawisk, ujemnie wpływających na funkcjonowanie portów rybackich [Konsekwencje... 2010].

Integracja Polski z Unią Europejską stworzyła niespotykane dotąd warunki finansowe do poprawy funkcjonowania i rozwoju portów rybackich. Podmioty portowe mogły ubiegać się o środki z programów unijnych¹ na modernizację i budowę nowej infra-

¹ Programy unijne składały się ze środków publicznych – krajowych oraz unijnych. W tym drugim przypadku, ich źródło finansowania stanowiły środki z funduszy unijnych.

struktury portowej. Jednakże nie wszystkie one wykazywały w tym względzie wystarczającą aktywność. Mogło to z kolei prowadzić do niepełnego wykorzystania szansy, jaką niosły ze sobą środki z programów unijnych na unowocześnienie infrastruktury portowej.

Dotychczasowe badania nad problematyką portów rybackich, w szczególności nad aktywnością inwestycyjną podmiotów portowych, są niekompletne i wymagają uzupełnienia.

Celem artykułu jest określenie przyczyn zróżnicowanej aktywności podmiotów portowych w pozyskiwaniu środków z programów unijnych, na finansowanie inwestycji infrastrukturalnych w portach rybackich.

Zakres rzeczowy pracy obejmuje najważniejszy składnik portów rybackich – infrastrukturę. Stanowi ona podstawę rzeczową produkcji portowej, bazę materiałowo-techniczną działalności gospodarczej podmiotów portowych, a jej stan ilościowy i jakościowy ma zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania i rozwoju portu [Misztal 2001]. Z kolei najważniejszymi jej elementami są nabrzeża portowe wraz z towarzyszącymi im drogami kołowymi, liniami kolejowymi, sieciami energetycznymi, wodno-kanalizacyjnymi i innymi, mającymi z reguły charakter ogólnodostępny i będące własnością publiczną. Infrastruktura portów rybackich spełnia trzy zasadnicze funkcje – rybacką, turystyczną oraz transportową (działalność przeładunkowa). Ta ostatnia jest realizowana wyłącznie w największych portach rybackich. Natomiast inwestycje obejmują modernizację, rozbudowę oraz budowę nowej infrastruktury portowej [Szurowski 2002].

Zakres terytorialny pracy obejmuje osiem portów rybackich², tj. Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo, Ustkę, Łebę, Władysławowo, Jastarnie oraz Hel. Są to struktury portowe o lokalnym oddziaływaniu gospodarczym [Drożdż i Pluciński 2004]. Każdy z nich jest wyposażony w infrastrukturę portową, stanowiącą własność różnych podmiotów. Z kolei, podmioty portowe podzielono na pięć grup, a mianowicie – gminy portowe, komunalne podmioty zarządzające portami, Urzędy Morskie, przedsiębiorstwa portowe oraz podmioty prywatne. Podmioty z wymienionych grup wykazywały zróżnicowaną aktywność w pozyskiwaniu środków z programów unijnych.

Zakres czasowy artykułu obejmuje lata 2004-2010. Od 2004 roku do dyspozycji potencjalnych beneficjentów znalazła się duża ilość środków z programów unijnych.

Praca bazuje na literaturze przedmiotu oraz na materiałach zgromadzonych w latach 2005-2010. W okresie tym przeprowadzono liczne badania empiryczne, wśród przedstawicieli komunalnych zarządów portów, gmin portowych, Urzędów Morskich oraz przedsiębiorstw portowych. Respondentami byli eksperci związani z funkcjonowaniem portów rybackich.

² Pominęto natomiast największe porty morskie, jak Szczecin, Świnoujście, Gdynia i Gdańsk, ze względu na ich większe – krajowe, oddziaływanie gospodarcze. Są one zaliczane do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Do badań nie przyjęto także najmniejszych struktur – mniejszych portów rybackich oraz przystani, ze względu na ograniczone oddziaływanie gospodarcze. Ponadto infrastruktura dużej części z nich jest niepełna lub w ogóle nie są w nią wyposażone.

DOŚTĘPNOŚĆ ŚRODKÓW Z PROGRAMÓW UNIJNYCH NA FINANSOWANIE INFRASTRUKTURY PORTÓW RYBACKICH

W perspektywie finansowej budżetu Unii Europejskiej 2000-2006, głównym programem unijnym, z którego potencjalni beneficjenci mogli ubiegać się o środki na inwestycje infrastrukturalne, był Sektorowy Program Operacyjny „Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb 2004-2006” – SPO „Ryby 2004-2006”³ [Zieziula 2000]. Jego głównym źródłem finansowania był Finansowy Instrument Wspierania Rybołówstwa⁴. Pozostałymi programami, których środki znalazły się w dyspozycji podmiotów portowych, były: INTERREG III A⁵ oraz Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego⁶. Ich głównym źródłem finansowania był Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego⁷. Środki z programów unijnych były przeznaczane na inwestycje o charakterze rybackim – SPO „Ryby 2004-2006” oraz rekreacyjno-sportowym – ZPORR oraz INTERREG III A.

Pomimo iż w okresie badawczym w portach rybackich zrealizowano wyłącznie inwestycje, których źródłem finansowania były środki z programów unijnych perspektywy finansowej 2000-2006, nie sposób wspomnieć o środkach budżetu Unii Europejskiej 2007-2013. W tym okresie głównym źródłem pozyskiwania środków na inwestycje infrastrukturalne jest Program Operacyjny „Zrównoważony Rozwój Sektora Rybackiego i Przybrzeżnych Obszarów Rybackich”. Jego celem jest kontynuacja procesu restrukturyzacji Polskiego rybołówstwa. Potencjalni beneficjenci mogą także ubiegać się o środki z regionalnych programów operacyjnych województwa zachodniopomorskiego i pomorskiego oraz z Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. Ich głównymi źródłami finansowania są: Europejski Fundusz Rybacki, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego oraz Fundusz Spójności⁸. Podmioty portowe złożyły liczne wnioski na pozyskanie środków z programów unijnych perspektywy finansowej 2007-2013, jednakże do 2010 roku nie rozpoczęła się żadna inwestycja.

³ Sektorowy Program Operacyjny „Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb 2004-2006” – program, który został specjalnie utworzony w celu dostosowania polskiego rybołówstwa, w tym portów rybackich, do wymogów Wspólnej Polityki Rybackiej Unii Europejskiej.

⁴ Finansowy Instrument Wspierania Rybołówstwa stanowił fundusz Unii Europejskiej w okresie obowiązywania perspektywy finansowej 2000–2006. Jego zadaniem była pomoc w restrukturyzacji sektora rybackiego.

⁵ INTERREG – program, z którego środków mogli korzystać beneficjenci w ramach współpracy międzyregionalnej.

⁶ Podmioty portowe z przyjętych do badań portów rybackich nie korzystały ze środków Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego. Stanowił on program unijny, którego środki skierowane były do regionów, tj. województw.

⁷ Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego stanowi najważniejszy fundusz unijny, którego celem jest wyrównywanie dysproporcji rozwojowych pomiędzy regionami UE.

⁸ Ze środków Funduszu Spójności, przeznaczanego dla krajów członkowskich o niższym poziomie rozwoju gospodarczego, są realizowane inwestycje o dużej wartości.

PODMIOTY PORTOWE, WIELKOŚĆ INFRASTRUKTURY ORAZ JEJ STAN TECHNICZNY

Na początku okresu badawczego, tj. w 2004 roku, infrastruktura portowa była zarówno własnością publiczną – komunalną oraz państwową, jak i prywatną. Własnością gmin były cztery nieruchomości gruntowe, na których mieściły się nabrzeża portowe. Ich łączna długość wynosiła 4528,00 m (tab. 1). We władaniu komunalnych podmiotów zarządzających portami znajdowały się dwie nieruchomości o długości nabrzeży 1138,20 m. Infrastruktura państwowa znajdowała się w użytkowaniu dwunastu podmiotów, tj. Urzędów Morskich – sześć nieruchomości o długości nabrzeży 6078,00 m, przedsiębiorstw portowych – trzy nieruchomości o długości nabrzeży 4392,90 m. Pozostałe trzy podmioty państwowe⁹ użytkowały nabrzeża o łącznej długości 971 m. Podmioty prywatne były właścicielami czternastu nieruchomości gruntowych o łącznej długości 2854,65 m.

Stan techniczny infrastruktury portowej był generalnie zróżnicowany – od złego do dobrego. Jednakże największych potrzeb inwestycyjnych wymagała infrastruktura, będąca w użytkowaniu Urzędów Morskich. Zarządzały one 32% długości nabrzeży, z których część znajdowała się w złym stanie technicznym. Szczególnie dużych potrzeb inwestycyjnych wymagały porty zarządzane przez Urzędy Morskie, tj. Dziwnów (modernizacja infrastruktury rybackiej oraz budowa nowej mariny jachtowej), Ustka (modernizacja infrastruktury rybackiej, transportowej oraz budowa nowej mariny jachtowej), Łeba (modernizacja infrastruktury rybackiej), Jastarnia (modernizacja infrastruktury rybackiej oraz infrastruktury mariny jachtowej). W nie najlepszym stanie technicznym znajdowały się nabrzeża będące własnością gmin oraz komunalnych podmiotów zarządzających portami. W przypadku infrastruktury będącej własnością gmin inwestycji wymagały szczególnie porty w Kołobrzegu (modernizacja infrastruktury rybackiej oraz turystycznej) oraz w Darłowie (modernizacja infrastruktury rybackiej, budowa nowej mariny jachtowej). Na terenach będących własnością komunalnych zarządów pilnej modernizacji wymagała infrastruktura rybacka oraz infrastruktura mariny jachtowej. Dotyczyło to szczególnie portu w Kołobrzegu. Natomiast relatywnie najlepszą jakością infrastruktury była w użytkowaniu podmiotów prywatnych oraz przedsiębiorstw portowych. Jednakże i one wymagały modernizacji. W przypadku własności prywatnej dotyczyło to szczególnie portów w Kołobrzegu i w Ustce (modernizacja części infrastruktury rybackiej). Jeżeli chodzi o infrastrukturę przedsiębiorstw portowych, to porty we Władysławowie oraz na Helu, wymagały niewielki nakładów inwestycyjnych. Modernizacji wymagała tylko część infrastruktury rybackiej oraz przebudowa mariny jachtowej. Wyjątkiem było przedsiębiorstwo portowe z Kołobrzegu, gdzie część nabrzeży, spełniających funkcję przeładunkową, wymagała natychmiastowej modernizacji.

⁹ Pozostałymi podmiotami państwowym, które użytkowały nabrzeża, były przedstawicielstwo marynarki wojennej (Kołobrzeg, Ustka) oraz Aukcja Rybna (Ustka). Ze względu na niewielką ilość infrastruktury, będącej w użytkowaniu wymienionych podmiotów oraz samą specyfikę ich działalności, nie zostały one uwzględnione w niniejszej pracy.

Tabela 1. Długość nabrzeży podmiotów portowych, ich stan techniczny oraz najważniejsze potrzeby inwestycyjne w 2004 roku

Table 1. Length of embankments of port subjects, their technical state and the most important investment in 2004

Nazwa podmiotów Name of subjects	Charakterystyka			
	Długość nabrzeży portowych Length of port embankments (m)	%	Stan techniczny infrastruktury Technical status of infrastructure	Najważniejsze inwestycje Most important investment
Gminy portowe Port communes	4 528,00	23,84	Zróżnicowany Diverse	Modernizacja infrastruktury rybackiej Modernizacja infrastruktury turystycznej Budowa nowej mariny jachtowej The modernization of fishing infrastructure The modernization of touristic infrastructure Building new marina
Zarządy komunalne Municipal administrations	1 138,20	6,00	Zróżnicowany Diverse	Modernizacja infrastruktury rybackiej Modernizacja infrastruktury mariny jachtowej Modernization of fishing infrastructure The modernization marina infrastructure
Urzędy Morskie Sea offices	6 078,00	32,00	Zróżnicowany Diverse	Modernizacja infrastruktury rybackiej Modernizacja infrastruktury mariny jachtowej Modernizacja infrastruktury transportowej Budowa nowej mariny jachtowej The modernization of fishing infrastructure The modernization marina infrastructure Modernization of transport infrastructure Building new marina
Przedsiębiorstwa portowe Port enterprises	4 392,90	23,13	Zróżnicowany Diverse	Modernizacja infrastruktury rybackiej Modernizacja mariny jachtowych Modernizacja infrastruktury przeładunkowej The modernization of fishing infrastructure Modernization marina The modernization of trans-shipment infrastructure
Podmioty prywatne Private subjects	2 854,65	15,03	Zróżnicowany Diverse	Modernizacja części infrastruktury rybackiej Modernization of the part of fishing infrastructure
Razem Total	18 991,75	100,00	Zróżnicowany Diverse	Potrzeby inwestycyjne zależne od stanu technicznego infrastruktury Investment dependent on technical state of infrastructure

Źródło: opracowanie na podstawie badań własnych przeprowadzonych w latach 2005-2010.
Source: conducted on basis of own investigation in 2005-2010.

CHARAKTERYSTYKA FINANSOWANIA INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH PRZEZ PODMIOTY PORTOWE ZE ŚRODKÓW PROGRAMÓW UNIJNYCH

W okresie badawczym w portach rybackich zrealizowano 18 inwestycji o wartości 99 754,914 tys. zł, z czego w ramach programów unijnych 17 o wartości 97 894,503 tys. zł (tab. 2), co stanowiło przeszło 98% łącznych wydatków inwestycyjnych¹⁰. Źródłami ich finansowania były środki własne¹¹ beneficjentów – 5108,809 tys. zł – 5,12%, oraz obce¹², pochodzące z programów unijnych – 94 646,105 tys. zł – 94,88%, w tym z SPO „Ryby 2004–2006” – 91 023,793 tys. zł – 96,17% oraz INTERREG III A – 3622,312 tys. zł – 3,83%. Z ogólnej liczby 17 inwestycji finansowanych ze środków unijnych, 15 o wartości 91 022,382 tys. zł obejmowało działalność rybacką, dwie o wartości 6872,121 tys. zł – działalność rekreacyjno-sportową, a żadna z nich nie obejmowała działalności transportowej.

Tabela 2. Wartość i rodzaj inwestycji zrealizowanych przez podmioty portowe w latach 2004-2010 ze środków programów unijnych

Table 2. Value and the kind of realised investments by port subjects 2004-2010

Nazwa podmiotów Name of subjects	Charakterystyka			
	Wartość zrealizowanych inwestycji (tys. zł) The value of realised investments (thous. PLN)	%	Rodzaj zrealizowanej inwestycji Kind of realised investment	Najważniejsze potrzeby inwestycyjne The most important investment
1	2	3	4	5
Gminy portowe Port communes	67 322,675	68,77	Modernizacja infrastruktury rybackiej Modernizacja infrastruktury turystycznej The modernization of fishing infrastructure The modernization of touristic infrastructure	Budowa nowej mariny jachtowej Building new marina
Zarządy komunalne Municipal administrations	24 357,443	24,88	Modernizacja infrastruktury rybackiej	Modernizacja infrastruktury mariny jachtowej The modernization of infrastructure the marina

¹⁰ Tylko inwestycja zrealizowana w Dziwnowie nie była finansowana z środków programów unijnych. Źródłem jej finansowania były środki Urzędu Morskiego w Szczecinie.

¹¹ Jedną z inwestycji była w całości finansowana z środków własnych beneficjenta – wspomniana modernizacja infrastruktury rybackiej przez Urząd Morski w Szczecinie, a dwie częściowo – inwestycje o charakterze turystycznych – zrealizowane w Kołobrzegu przez gminę portową.

¹² Ponadto większość inwestycji była prefinansowana z kredytów bankowych.

Tabela 2 – cd. / Table 2 – cont.

1	2	3	4	5
Urzędy Morskie Sea offices	590,885	0,60	Modernizacja infrastruktury rybackiej The modernization of fishing infrastructure	Kontynuacja modernizacji infrastruktury rybackiej Modernizacja infrastruktury mariny jachtowej Modernizacja infrastruktury transportowej Budowa nowej mariny jachtowej Continuation modernization of fishing infrastructure The modernization of infrastructure the marina The modernization of forwarding infrastructure Building new marina
Przedsiębiorstwa portowe Port enterprises	5 614,500	5,75	Modernizacja infrastruktury rybackiej The modernization of fishing infrastructure	Modernizacja infrastruktury mariny jachtowej Modernizacja infrastruktury przeładunkowej The modernization of yacht marina infrastructure The modernization of transshipping infrastructure
Podmioty prywatne Private subjects	0,000	0,00	brak	Modernizacja części infrastruktury rybackiej Modernization of fishing infrastructure part
Razem Total	97 894,503	100,00	Modernizacja infrastruktury rybackiej oraz turystycznej The modernization of fishing and touristic infrastructure	Potrzeby inwestycyjne uzależnione od stanu technicznego infrastruktury Investment dependent on technical state of infrastructure

Źródło: opracowanie na podstawie badań własnych przeprowadzonych w latach 2005-2010.
Source: conducted on basis of own investigation in 2005-2010.

Największą aktywność inwestycyjną wykazywały gminy portowe – zrealizowały siedem inwestycji o wartości 67 322,675 tys. zł, co stanowiło przeszło 68% łącznych wydatków inwestycyjnych. Beneficjentami środków z funduszy unijnych były gminy w: Kołobrzegu, Darłowie oraz Jastarni. Gmina Kołobrzeg zrealizowała cztery inwestycje. Polegały one na modernizacji infrastruktury rybackiej (dwie inwestycje) oraz turystycznej (dwie inwestycje). W Darłowie gmina zrealizowała dwie inwestycje, a w Jastarni jedną¹³. Wszystkie one polegały na modernizacji infrastruktury rybackiej. Komunalny podmiot zarządzający portem w Kołobrzegu dokonał dwóch inwestycji, o warto-

¹³ Pomimo iż gmina nie dysponowała infrastrukturą portową, zrealizowała inwestycje na terenach, będących w użytkowaniu Urzędu Morskiego w Gdyni. W zamian gmina przejęła zmodernizowaną infrastrukturę w użyczenie.

ści 24 357,443 tys. zł, co stanowiło przeszło 24% łącznych nakładów. Obejmowały one modernizację infrastruktury rybackiej. Przedsiębiorstwa portowe zrealizowały sześć inwestycji polegających na modernizacji infrastruktury rybackiej. Ich wartość wyniosła 5614,500 tys. zł – przeszło 5% łącznych nakładów. Najmniejszą aktywność wykazywały Urzędy Morskie: zrealizowały dwie inwestycje, obejmujące modernizację infrastruktury rybackiej o wartości – 590,885 tys. zł – 0,6% łącznych nakładów. Żadnej inwestycji nie zrealizowały podmioty prywatne.

Pomimo licznych inwestycji, infrastruktura portów rybackich wymagała dalszej modernizacji. Dotyczyło to głównie terenów portowych, użytkowanych przez Urzędy Morskie.

OCENA FINANSOWANIA INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH PRZEZ PODMIOTY PORTOWE ZE ŚRODKÓW PROGRAMÓW UNIJNYCH

Największa aktywność inwestycyjna gmin portowych wynikała nie tylko z ich dużego udziału we własności infrastruktury portowej oraz potrzeb inwestycyjnych. Gminy portowe wykazywały przede wszystkim duże zainteresowanie problemami portów, czego następstwem była ich komunalizacja w Darłowie oraz w Kołobrzegu. Ponadto, gminy portowe były podmiotami o największych możliwościach finansowych. Były one najbardziej wiarygodnym partnerem dla banków. Jednakże tylko największa z nich – Kołobrzeg – była w stanie zrealizować inwestycje o charakterze rekreacyjno-sportowym, które były tylko częściowo współfinansowane ze środków programów unijnych. Beneficjentem środków na inwestycje, i to o dużej wartości, była również gmina Jastarnia, jedna z najmniejszych miejscowości portowych o znacznie mniejszych możliwościach finansowych. Jej aktywność inwestycyjna wynikała ze wspomnianego już zainteresowania problemami portu, który był jednym z głównych źródeł przychodów dla mieszkańców gminy. Modernizacja infrastruktury rybackiej mogła przy tym dojść do skutku wyłącznie dzięki jej całkowitemu finansowaniu ze środków programów unijnych. Pomimo to, inwestycja stanowiła dla budżetu gminy duże obciążenie. Wynikało ono ze spłaty odsetek od kredytu zaciągniętego na prefinansowanie inwestycji.

Jeśli chodzi o komunalne podmioty zarządzające portami, to zrealizowały tylko dwie inwestycje. Doszły one do skutku tylko w Kołobrzegu¹⁴, wyłącznie dzięki ich stuprocentowemu finansowaniu ze środków publicznych (unijnych i krajowych) oraz dodatkowo, poręczeniu spłaty odsetek od kredytu na prefinansowanie inwestycji przez gminę. Na większą aktywność inwestycyjną nie pozwalały im ograniczone środki; szczególnie dotyczyło to zarządu w Darłowie¹⁵.

Niekorzystna sytuacja finansowa przedsiębiorstw portowych powodowała, iż realizowały one inwestycje wyłącznie o charakterze rybackim i to relatywnie o niewielkiej

¹⁴ Była to inwestycja o relatywnie dużej wartości – przeszło 24% całkowitych nakładów przy dysponowaniu niespełna 6% długości nabrzeży w różnym stanie technicznym.

¹⁵ W przypadku zarządu portu w Darłowie dodatkową barierą (prócz sytuacji finansowej niepozwalającej na podjęcie inwestycji) w pozyskiwaniu środków z SPO „Ryby 2004-2006”, była jego forma organizacyjno-prawna. Prowadząc działalność w oparciu o kodeks handlowy mógł być zaliczony do podmiotu prywatnego, co w konsekwencji mogłoby wpłynąć na niekorzystne współfinansowanie inwestycji.

wartości – niespełna 6% całkowitych nakładów, dysponując przeszło 23% długości nabrzeży. Choć należy dodać, iż infrastruktura, będąca ich własnością, znajdowała się w dość dobrym stanie technicznym (prócz przedsiębiorstwa portowego w Kołobrzegu) i w związku z tym nie wymagała gruntownej modernizacji. Inwestycje o charakterze rekreacyjno-sportowym (modernizacja infrastruktury marin jachtowych) nie były przez nie w ogóle podejmowane, ze względu na mniej korzystne możliwości pozyskiwania środków z programów unijnych. Dodatkowo, przedsiębiorstwo portowe z Kołobrzegu nie dokonało modernizacji infrastruktury przeładunkowej, głównie ze względu na brak środków unijnych na ten rodzaj inwestycji.

Najmniejsza aktywność inwestycyjna Urzędów Morskich, chociaż miały one jednocześnie największe potrzeby¹⁶, wynikała z dwóch głównych przyczyn. Po pierwsze, Urzędy Morskie jako jednostki budżetowe nie mogły pozyskiwać środków finansowych, w tym środków z programów unijnych, bez odrębnych pozwoleń¹⁷ [Informacja... 2005, Pluciński i Sosidko 2004, Miszczuk 1999], a po drugie – z powodu przyjętych priorytetów. Ich działalność inwestycyjna koncentrowała się na infrastrukturze umożliwiającej dostęp do portów od strony morza i to szczególnie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. w Szczecinie, Świnoujściu, Gdyni i Gdańsku¹⁸ [Działalność... 1997]. Poza tym, dwa z trzech Urzędów Morskich, tj. Urząd Morski w Szczecinie i w Słupsku, rozpoczęły starania o pozyskanie środków unijnych dopiero w 2009 roku.

Żadnych inwestycji nie zrealizowały podmioty prywatne, pomimo iż w ich władaniu znajdowało się przeszło 15% długości nabrzeży, z których część wymagała modernizacji. Ich bierność inwestycyjna była głównie spowodowana mniej atrakcyjnymi możliwościami pozyskiwania środków z programów unijnych¹⁹. Poza tym były mniej wiarygodnymi partnerem dla banków, a część z nich była zainteresowana wyłącznie krótkookresowymi zyskami, bez ponoszenia jakichkolwiek nakładów [Negatywnie... 2007].

Jeżeli natomiast chodzi o rodzaj inwestycji finansowanych ze środków programów unijnych, to największa ich liczba o charakterze rybackim wynikała z dostępności środków na ich realizację. Źródłem ich pozyskiwania był SPO „Ryby 2004-2006”, który stwarzał możliwość korzystnego ich współ- oraz prefinansowanie²⁰ [Wykorzystanie... 2007, Poziom... 2008]. Z kolei, niewielka liczba inwestycji o charakterze rekreacyjno-

¹⁶ Wartość inwestycji zrealizowanych przez Urzędy Morskie stanowiła niespełna 1% łącznych wydatków, dysponowały one 32% długości nabrzeży, w większości wymagających dość dużych nakładów finansowych.

¹⁷ Urzędy Morskie jako organy administracji rządowej nieposiadające osobowości prawnej, nie mogły gromadzić środków z rynku kapitałowego oraz zaciągać kredytów bez osobnego upoważnienia.

¹⁸ Do 2010 roku tylko Urząd Morski w Gdyni skorzystał ze środków unijnych na modernizację infrastruktury w porcie w Jastarni.

¹⁹ W przypadku podmiotów prywatnych, współfinansowanie inwestycji z głównego programu unijnego – SPO „Ryby 2004-2006”, wynosiło 40%. Pozostałe 60% środków miał stanowić wkład własny podmiotów prywatnych.

²⁰ O jego dużej popularności świadczy fakt, iż na działanie „rybacka infrastruktura portowa”, na które było przeznaczone 120 mln euro, zostały złożone wnioski na kwotę o wartości blisko 276 mln euro, co stanowiło blisko 230% dostępnych środków. Tak duże zainteresowanie doprowadziło do zaprzestania przyjmowania wniosków przez Agencje Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa już w czerwcu 2006 roku.

-sportowym była spowodowana mniejszą ilością środków z programów unijnych na ten rodzaj działalności portów rybackich. Drugą przyczyną były mniej korzystne warunki ich pozyskiwania. Natomiast przesłanką braku inwestycji o charakterze transportowym, prócz braku źródeł pozyskiwania środków na ich realizację, było jej marginalne znaczenie lub w ogóle jej brak w portach oraz niekorzystna sytuacja podmiotów odpowiedzialnych za ich finansowanie.

Reasumując, można stwierdzić, iż inwestycje dokonywane w portach rybackich, mogły dojść do skutku, głównie dzięki ich współfinansowaniu ze środków unijnych i to na korzystnych warunkach. W niektórych portach rybackich były one często pierwszymi lub jedynymi w ostatnim okresie. Gdyby nie środki z programów unijnych, wiele inwestycji w ogóle nie doszłoby do skutku [Wpływ... 2007]. Jednakże infrastruktura portów rybackich wymaga dalszej modernizacji. W niektórych portach brakuje także nowoczesnych nabrzeży, szczególnie o charakterze turystycznym. Z drugiej strony, podmioty portowe mogą nadal ubiegać się o środki z programów unijnych. Szansy na ich pełniejsze wykorzystanie należy upatrywać w komunalizacji portów rybackich.

PODSUMOWANIE

Infrastruktura portów rybackich znajdowała się w zróżnicowanym stanie technicznym. Począwszy od 2004 roku następowała poprawa jej jakości. Przyczyniły się do tego liczne inwestycje. Były one w zdecydowanej większości finansowane ze środków programów unijnych. Głównym źródłem pozyskiwania środków był SPO „Ryby 2004-2006”, którego celem była restrukturyzacja Polskiego rybołówstwa, w tym portów rybackich.

Podmioty portowe wykazywały zróżnicowaną aktywność w pozyskiwaniu środków z programów unijnych. Najwięcej inwestycji zrealizowały gminy portowe, następnie komunalne zarządy portów oraz przedsiębiorstwa portowe, najmniej Urzędy Morskie, a żadnej – podmioty prywatne.

Głównymi przyczynami największej aktywności inwestycyjnej gmin portowych było ich zainteresowanie problemami portów rybackich, możliwości finansowe oraz ich korzystne współfinansowanie ze środków programów unijnych. Komunalne zarządy portów rybackich były zbyt słabe finansowo, by udźwignąć większy ciężar inwestycji. W podobnej sytuacji znajdowały się przedsiębiorstwa portowe. Z kolei forma organizacyjno-prawna oraz przyjęte priorytety działalności ograniczały aktywność inwestycyjną Urzędów Morskich. Natomiast brak aktywności w pozyskiwaniu środków z programów unijnych przez podmioty prywatne, wynikał z mniej niekorzystnych warunków współfinansowania inwestycji oraz z braku zainteresowania modernizacją infrastruktury.

Środki z programów unijnych były głównym źródłem finansowania inwestycji. Bez pomocy unijnej, wiele z nich nie doszłoby do skutku.

Porty rybackie wymagają dalszych nakładów inwestycyjnych. Poprawę stanu technicznego infrastruktury portów rybackich należy dostrzegać w ich komunalizacji. Jest to tym bardziej pożądane, iż w perspektywie finansowej 2007-2013 podmioty portowe mają ciągle do dyspozycji środki na inwestycje z programów unijnych.

LITERATURA

- Drożdż W., Pluciński M., 2004. Możliwości rozwoju funkcji turystycznej w oparciu o porty o charakterze lokalnym na przykładzie Trzebieży. W: *Determinanty rozwoju lokalnego i regionalnego w przededniu wejścia Polski do UE*. Red. B. Filipiak, S. Flejterskiego. Zakład Usług Poligraficznych i Wydawniczych J. Plewna, Szczecin.
- Działalność administracji publicznej odpowiedzialnej za gospodarowanie zasobami morskiej infrastruktury technicznej. 1997. NIK, Warszawa.
- Informacja o wynikach kontroli wykorzystania możliwości rozwojowych gospodarki morskiej. 2005. NIK, Warszawa. <http://www.nik.gov.pl/kontrole/wyniki-kontroli-nik/> [dostęp: 1.03.2011].
- Konsekwencje niedostatecznej ilości infrastruktury w morskim porcie rybackim w Ustce. 2010. <http://www.portalmorski.pl/Rybacy-byly-to-skandal-na-caly-swiata14395>, <http://www.portalmorski.pl/Likwidacja-oplat-dla-jachtow-w-usteckim-porcie14160> [dostęp: 1.03.2011].
- Miszczuk J., 1999. Problemy małych i średnich portów morskich z punktu widzenia administracji państwowej. W: *Małe porty morskie oraz ich otoczenie lokalne i regionalne*. XV Sejmik Morski. Wyd. FOKA, Szczecin, 75-76.
- Misztal K., Szwankowski S., 2001. *Organizacja i eksploatacja portów morskich*. Wyd. UG, Gdańsk.
- Negatywne skutki prywatyzacji infrastruktury portowej. 2007. http://www.npw.pl/ARCHIWUM_NPW/2005_03_04/GOS-Porad [dostęp: 1.03.2011].
- Pluciński M., Sosidko E., 2004. Zaawansowanie procesów komunalizacyjnych w portach lokalnych Pomorza Zachodniego. W: *Determinanty rozwoju lokalnego i regionalnego w przededniu wejścia Polski do UE*. Red. B. Filipiak, S. Flejterskiego. Zakład Usług Poligraficznych i Wydawniczych J. Plewna, Szczecin.
- Poziom wykorzystania środków z SPO „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004-2006” przez branżę rybną na koniec 2007. 2008. *Magazyn Przemysłu Rybnego* 2 (62).
- Szurowski T., 2002. Zasady kontroli stanu portowych budowli hydrotechnicznych. W: *Małe porty polskiego wybrzeża stan obecny i perspektywy ich rozwoju*. Red. A.S. Grzelakowski, K. Krośnicka. Wyd. Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia, 53-55.
- Wpływ środków unijnych na wielkość inwestycji w porcie darłowskim oraz kołobrzeskim. 2007. http://www.portalmorski.pl/caly_artykul.php?id=2192, http://www.portalmorski.pl/caly_artykul.php?id=1972 [dostęp: 1.03.2011].
- Wykorzystanie środków z SPO „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004-2006” na inwestycje poprawiające stan techniczny infrastruktury w portach rybackich. 2007. <http://www.arimr.gov.pl/index.php?id=7&id1=0&id2=0> [dostęp: 1.03.2011].
- Zieziula J., 2000. Zmiany organizacji i funkcjonowania rynku rybnego w Polsce – dostosowanie do wymogów Unii Europejskiej. W: *Wybrane zagadnienia wspólnej polityki rybackiej w Unii Europejskiej. Potrzeby i możliwości adaptacji wspólnej polityki rybackiej przez polską gospodarkę rybną (ze szczególnym uwzględnieniem rybołówstwa bałtyckiego)*. Red. J. Zieziula. Wyd. Ekspert – SITR, Koszalin, 59-73.

ACTIVITY OF PORT SUBJECTS IN LOGGING UE PROGRAMMES ON THE INVESTMENT IN FISHING HARBOURS

Summary. The paper presents the results of research on Polish fishing harbours. The results show disproportions in the infrastructure investments of fishing harbours. The main factors of differences in investments are: financial possibilities, conditions of logging UE

programmes, and received priorities. The research showed that, only Polish municipal harbours use UE funds well.

Key words: fishing harbours infrastructure investments, UE programmes

Zaakceptowano do druku – Accepted for print: 1.04.2011

Do cytowania – For citation: Nowaczyk P., 2011. Aktywność podmiotów portowych w pozyskiwaniu środków z programów unijnych na finansowanie inwestycji w portach rybackich. J. Agribus. Rural Dev. 2(20), 115-126.