

Modelowa infrastruktura obsługi rybactwa w lokalnym porcie morskim - funkcjonowanie łańcucha logistycznego

dr Marcin Rakowski

Morski Instytut Rybacki- Państwowy Instytut Badawczy

Konferencja

Rozważne Zarządzanie Akwenami i Infrastrukturą Rybacką

Świnoujście, 1-2 luty 2019



Lokalna Grupa Rybacka
Zalew Szczeciński

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Morski i Rybacki



PORT - definicja

- *miejsce posiadające urządzenia dla statków handlowych, do cumowania oraz ładowania lub rozładowywania ładunku albo do wysadzenia lub zabrania pasażerów na lub ze statków (UE),*
- *akweny i grunty oraz związana z nimi infrastruktura portowa, znajdujące się w granicach portu lub przystani (Ustawa o portach i przystaniach),*
- *obiekt gospodarczy usytuowany na styku lądu z morzem odpowiednio przygotowany pod względem techniczno-technologicznym i organizacyjnym do obsługi obrotów handlu realizowanych drogą morską, a także do obsługi środków transportu morskiego i lądowego zaangażowanych w ich przewozy (K. Misztal),*
- *zespół środków pracy na lądzie, zorganizowanych w celu obsługi floty rybackiej i wstępnej obsługi surowca rybnego, a stanowiący niezbędne, węzłowe ogniwo produkcyjne w działalności wszystkich elementów morskiego przemysłu rybnego (Z. Polański).*

Port w miejscowości nadmorskiej

- funkcja rynku;
- miejsce wypoczynku;
- miejsce wydarzeń kulturalnych;
- teren inwestycyjny;
- centrum komunikacyjne;
- obiekt turystyczny.

**Im lepiej rozwinięta infrastruktura tym
większe znaczenie portu**



Klasyfikacja

- a. porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście)

- b. Pozostałe:
 - **porty lokalne** (np. Ustka, Łeba, Mrzeżyno, Kamienica Elbląska)
 - przystanie (np. Kuźnica, Mechelinki,
 - przystanie plażowe (np. Międzyzdroje, Chałupy, Leśniczówka)
 - bazy rybackie (np. Świnoujście, Górkki Zachodnie)



Multifunkcyjne	Dwufunkcyjne	Monofunkcyjne		
		rybackie	turystyczne	Pozostałe
Darłowo	Dziwnów	Chtapowo	Chałupy II	Chałupy I
Kołobrzeg	Frombork	Chtopy	Dźwirzyno	Jastarnia I
Ustka	Hel	Dąbki	Kadyny	Jastarnia II
	Jastarnia	Dębki	Kamień Pomorski	Jastarnia III
	Kamienica Elbląska	Jantar	Marina Gdynia	Jelitkowo
	Kąty Rybackie port	Jarostawiec	Międzyzdroje molo	Karwia
	Krynica Morska port	Kąty Rybackie I	Nadbrzeże	Kąty Rybackie II
	Kuźnica II	Kąty Rybackie III	Nowe Warpno	Kuźnica I
	Łeba	Krynica Morska	Puck	Ostionino
	Mrzeżyno	Leśniczówka	Sopot "Molo"	Rewa I
	Nowa Pastęka	Lubin	Swarzewo	Sierosław
	Stepnica	Mechelinki	Świnoujście-Karsibór	Świnoujście-Przytór
	Suchacz	Międzyzdroje	Wapnica	„Dalmor” w Gdyni
	Tolkmicko	Niechorze	ŻG w Elblągu	
	Trzebież	Nowa Karczma	ŻG w Gdyni	
	Wolin	Obtuże	ŻG we Fromborku	
		Oksywie		
		Orłowo		
		Piaski II		
		Rewa II		
		Rewal		
		Rowy		
		Sopot		
		Stegna		
		Unieście		
		Ustronie Morskie		
		Władysławowo		

Obsługa dostaw ryb w porcie

zaopatrzenie jednostek

połów

wyładunki:

- przechowanie
- przetwórstwo
- sprzedaż bezpośrednia
- konsumpcja



Modelowa infrastruktura

- nabrzeża wyładunkowe,
- nabrzeża cumownicze zapewniające wolny dostęp do jednostki,
- skrzynie transformatorowe zapewniające dostawy prądu dla jednostek,
- stanowiska zaopatrzenia w wodę i lód,
- urządzenia do odbioru odpadów, ścieków i wód zaolejonych,
- urządzenia wyładunkowe (żurawiki, pojazdy transportu wewnętrznego, specjalistyczne urządzenia do wyładunku ryb poławianych masowo, itp.),
- miejsca do magazynowania sprzętu rybackiego,
- miejsca przechowywania wyładowanych ryb w warunkach chłodniczych,
- stacje mycia skrzyń na ryby,
- toaleta.



Co potrzebne rybołówstwu

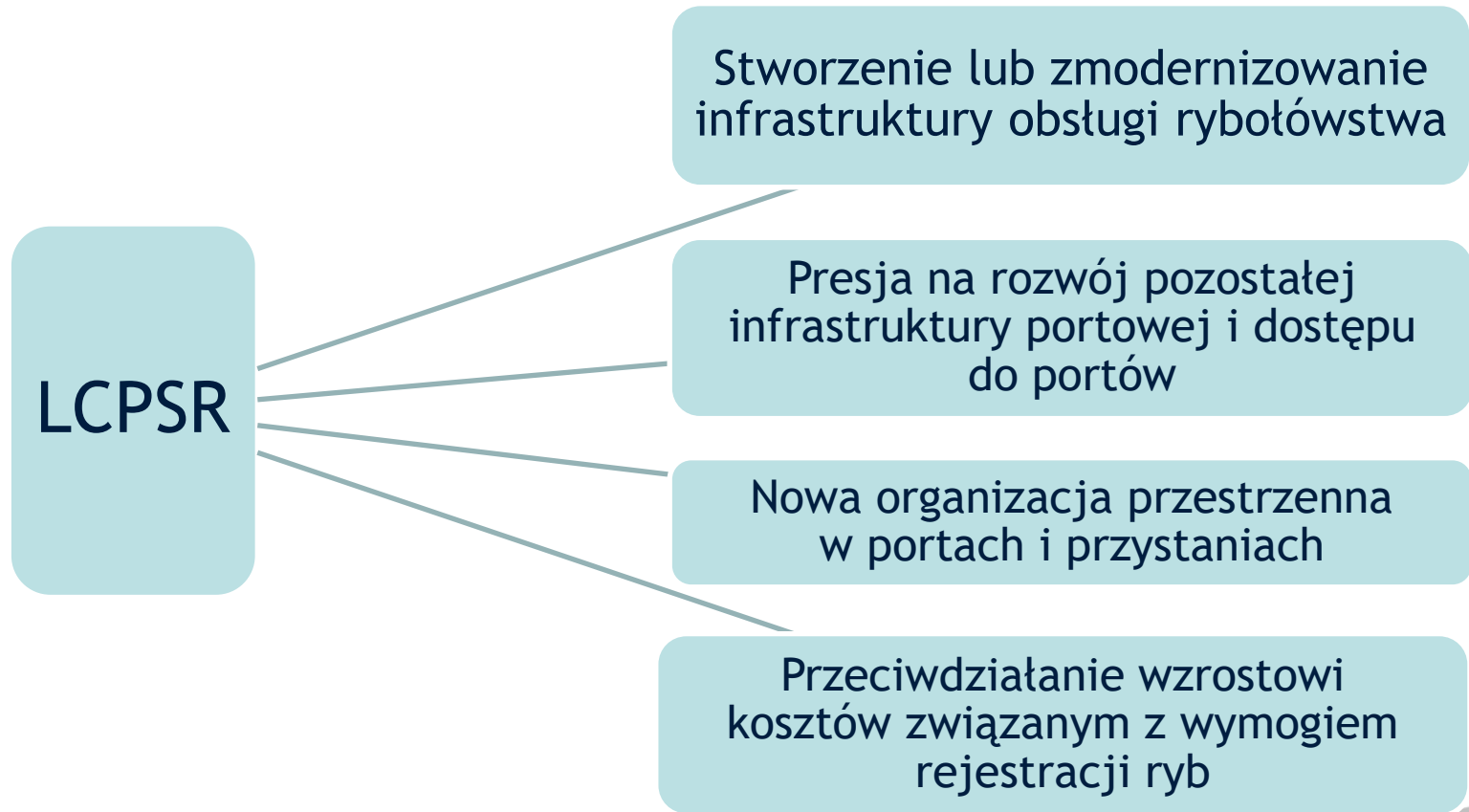
- budynki socjalne wyposażone w pełen węzeł sanitarny,
- urządzenia zapewniające możliwość selekcji jakościowej wyładunków,
- miejsce do prowadzenia działalności handlowej hurtowej i detalicznej,
- miejsca służące naprawie narzędzi połowowych,
- stację paliw,
- miejsce naprawy jednostek rybackich,
- miejsca do prowadzenia obróbki wstępnej ryb.







Motywy inwestycji w infrastrukturę LCPSR w małych portach i przystaniach



Wpływ infrastruktury LCPSR rozwój portu

Dla lokalnych rybaków:

- powstanie nowej infrastruktury ułatwiającej wyładunek, przechowanie i sprzedaż ryb,
- zmotywowanie zarządców do rozwoju infrastruktury dostępu do portów i portowej,
- zmniejszenie kosztów związanych z rejestracją wyładunków.

Dla zarządców portów:

- modernizacja istniejącej i powstanie nowej infrastruktury,
- zagospodarowanie terenów portowych (dochód),
- koncentracja obsługi rybołówstwa pozwala na pozyskanie terenów inwestycyjnych dla innych branż,
- możliwy przerost inwestycji skutkujący trudnościami w utrzymaniu istniejącej infrastruktury.

Skąd na to wziąć?

KOSZTY

Inwestycje /remonty
infrastruktury

Utrzymanie bieżące

Koszty zarządzania

Modernizacje

Prace rozwojowe

Koszty pozyskania
terenów

Usprawnienie
dostępu do portu

Port/Przystań

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA

Sektorowe Programy
Operacyjne

Regionalne Programy
Rozwojowe

Organizacje lokalne

Urzędy Morskie –
budżet państwa

Budżety lokalne

Oplaty portowe

Sprzedaż/dzierżawa
terenów portowych

Skąd na to wziąć?



Unia Europejska
Europejski Fundusz
Morski i Rybacki



Wnioski z badań w latach 2009-2016

- rozwój infrastruktury portów lokalnych finansowany był głównie ze środków pomocowych dla rybołówstwa,
- inwestycje w infrastrukturę portową i zagospodarowania wyładunków prowadzone były głównie przez organizacje producentów ryb lub inspirowane przez rybaków,
- wzrost znaczenia portów, w których powstały LCPSR,
- dywersyfikacja działalności w portach pozwala na zmniejszenie obciążeń kosztami ich utrzymania,
- brak terenów inwestycyjnych w granicach większości portów.



Wnioski

- bez dofinansowania **zewnętrznego** rozwój infrastruktury rybackiej zostanie zatrzymany,
- przemyślana **dywersyfikacja** obsługiwanej w porcie działalności pozwala optymalnie wykorzystać infrastrukturę,
- rozwój gospodarczy gmin nadmorskich oparty jest o rozwój **turystyki**, wspieranej przez rybołówstwo;
- źródłem **dochodu** portu jest działalność okołoportowa, która powinna zapewniać środki na inwestycje,
- dostępność infrastruktury portowej przekłada się bezpośrednio na redukcję negatywnego wpływu na środowisko wszystkich działalności morskich/wodnych



Czynniki społeczne i ekonomiczne wpływające na utrzymanie wielkości floty połowowej

Ekonomiczne:

- Wynik finansowy z prowadzenia połowów;
- Koszt alternatywny prowadzenia połowów;
- Koszt utrzymania stanu technicznego jednostki;
- Możliwości uzyskania dochodów z innych źródeł.

Społeczne:

- Troska o przyszłość zawodową kolejnych pokoleń;
- Utrata statusu społecznego;



Dziękuję za uwagę!

Dr Marcin Rakowski

Morski Instytut Rybacki –
Państwowy Instytut Badawczy
Zakład Ekonomiki Rybackiej

mrakowski@mir.gdynia.pl

