



## Narodowa strategia ZZOP: Zarys polskiego punktu widzenia

Andrzej Cieślak

Urząd Morski w Gdyni i Instytut Morski w Gdańsku, Poland

### Abstract

*National ICZM Strategy: An Outline of the Polish Point of View.* The European Union recommendation for implementing ICZM in Europe obliges coastal EU Member States to develop, approve and implement national ICZM strategies. Formulation of such a strategy requires finding answers to the following questions: What is ICZM? What are its aims and objectives? Where are we now? What are the chances for, and limitations of, coastal zone development, and how does this relate to national interests? What are the priorities of coastal zone development from the national point of view? How does this translate into long-, medium- and short-term aims and objectives of the Polish ICZM strategy and action plan? Poland is at the beginning of the process of developing its ICZM strategy, therefore this paper presents only an outline of answers to some of the above questions.

First, it is stressed that the sustainable development concept concerns the welfare of people, not the environment. Protection of the environment is one of many equally important partial objectives of sustainable development. Second, it is also pointed out that ICZM is simply a better way of doing management; it is not a completely new system or process. Third, the coastal zone is defined as a sea-land area contained between the landward border of coastal communes and the outer border of the EEZ. Fourth, the present state of ICZM in Poland and a draft general plan for developing the Polish ICZM strategy are presented briefly.

In an analysis of the possibilities for social and economic development in the coastal zone, it is shown that tourism and recreation, though they are an important and developing branch of the economy, will not be able to fill the vacancies in the labour market, generated especially by reductions in the agricultural, fishing and shipbuilding industries. A basic chance to rebuild the economy can be seen in the development of ports. However, ports must not be seen simply as cargo handling areas, but rather as the basic town- and work-creating components of the coastal zone, directly and indirectly generating new, attractive and sustainable workplaces throughout the whole region. Finally, a proposal suggesting the most important topics to be covered by national policy on coastal zones is given.

### Kurzdarstellung

*Nationale IKZM Strategie: Polnische Sichtweise – ein Umriss.* Die Empfehlung der Europäischen Union zum Integrierten Küstenzonenmanagement in Europa verpflichtet jeden Küstenstaat eine nationale IKZM-Strategie vorzulegen. Dies erfordert Antworten vor allem auf folgende Fragen: Was ist IKZM? An welcher Stelle sind wir? Welche Chance und Begrenzungen gibt es für die Entwicklung der Küstengebiete und was bedeutet das für die Staatsinteressen? Welche Prioritäten für die Entwicklung der Küstengebiete gibt es von Seite des Staates? Wie wird dies in lang-, mittel- und kurzfristigen Ziele der polnischen IKZM Strategie umgesetzt und inwieweit sind diese Ziele ein Bestandteil eines Teils des Plans? Polen befindet sich am Anfang des Prozesses eine IKZM-Strategie zu formulieren, deswegen wurde im Aufsatz ein Umriss der Antworten auf einige Fragen zusammengestellt.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Konzept der nachhaltigen Entwicklung den Wohlstand der Menschen betrifft, und nicht nur den Umweltschutz, der nur ein Teil des Zieles von vielen gleichrangigen nachhaltigen Entwicklungen ist. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass IKZM eine bessere Managementmethode als alle bisherigen darstellt und dennoch keine völlig neuen Prozesse beinhaltet oder gravierende Systemveränderung fordert. Die Küstenzone wird als landes- und wasserbezogenes Gebiet zwischen Landesinnengrenze der Küstengemeinden und

Außergrenze der Ausschließlichen Wirtschaftszone definiert. Hiermit wird das aktuelle Programm zum Stand des IKZM in Polen und das Einleitungsprogramm zum Stand der polnischen nationalen IKZM-Strategie vorgestellt.

Bei der Analyse der Möglichkeiten der sozioökonomischen Entwicklung in den Küstengebieten wird darauf hingewiesen, dass der Tourismus und die Erholung, als wichtige Bestandteile der wirtschaftlichen Entwicklung, nicht imstande sein werden, die Lücke auf dem Arbeitsmarkt zu füllen, die aufgrund der Reduzierung von Arbeitsplätzen in der Landwirtschaft, Fischerei und Werftwirtschaft entstanden ist. Die Grundchance liegt in der Entwicklung von Häfen, die aber nicht nur als Umladungsplätze, sondern auch als grundlegende Bestandteile des Städteausbaus in Küstengebieten angesehen werden sollen, die unmittelbar und mittelbar neue attraktive Arbeitsplätze in der gesamten Region generieren sollen. Zum Schluss wurde der Vorschlag der wichtigsten Angelegenheiten dargestellt, die zukünftig durch die neue Staatspolitik der Küstengebiete umfasst werden sollen.

## 1 Wstęp

W maju 2002 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły rekomendację o realizacji Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP) w Europie. Zgodnie z nią, każde nadbrzeżne państwo członkowskie UE powinno opracować i przyjąć narodową strategię ZZOP. Sformułowanie takiej strategii wymaga przede wszystkim odpowiedzi na pytania:

- czym jest ZZOP?
- jakie są jego cele (lub może jakim celom ma ono służyć)?
- w jakim miejscu (na jakim etapie realizacji ZZOP) jesteśmy teraz?
- jakie są szanse i ograniczenia rozwoju obszarów przybrzeżnych i jak to może się przekładać na interes narodowy/interes państwa?
- jakie wynikają stąd priorytety rozwoju obszarów przybrzeżnych z punktu widzenia państwa?
- jak to wszystko przekłada się na długofalowe, średnio- i krótkoterminowe cele polskiej strategii ZZOP i stanowiący jej integralną część długoterminowy plan działania, który naprawdę będzie realizowany?

Polska jest na początku procesu formułowania narodowej strategii ZZOP. Dlatego też niniejszy artykuł prezentuje zarys odpowiedzi tylko na niektóre z tych pytań. Jednocześnie wiele elementów procesu ZZOP już w Polsce istnieje, niektóre od wielu lat.

## 2 Co to jest ZZOP?

Pytanie wydaje się banalne, a odpowiedź na nie dobrze znana. A jednak, nawet w kręgach specjalistów, wiążą się z nim fundamentalne nieporozumienia i dyskusje.

Bodaj najbardziej praktyczną, najkrótszą ale i kompletną definicją ZZOP jest zdanie: „Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi jest procesem, którego celem jest zapewnienie trwałego rozwoju (sustainable development) w obszarze przybrzeżnym”. Kluczowymi składnikami tej definicji, co do których istnieje zasadnicze nieporozumienie, są **proces** (zarządzania) i **trwały rozwój**. Składnikiem intensywnie dyskutowanym jest **obszar przybrzeżny**, a ściślej jego granice.

Nieporozumienie dotyczące angielskiego terminu „sustainable development” polega po pierwsze na złym tłumaczeniu słowa „sustainable” jako „zrównoważony”, gdy tymczasem oznacza ono „trwały, dający się podtrzymać”, ewentualnie „samopodtrzymujący”, co jest czymś innym niż zrównoważenie. Po drugie, koncepcja trwałego rozwoju dotyczy **dobrobytu ludzi**. W koncepcji trwałego rozwoju sprawy ochrony środowiska, w tym ochrony przyrody są oczywiście ważne, ale ważne tylko jako jeden z wielu elementów, składających się na dobrobyt ludzi, takich jak narodowa i lokalna gospodarka, sprawy socjalne, bezpieczeństwo i zarządzanie ryzykiem, zarządzanie przestrzenią, kultura, dziedzictwo kulturalne itd., a nie – jak często błędnie się uważa – jako naczelny cel trwałego rozwoju. Trwały, samopodtrzymujący się dobrobyt ludzi jest nadrzędnym celem trwałego rozwoju, a zatem i ZZOP.

Należy też zwrócić uwagę, że w koncepcji trwałego rozwoju człowiek jest nie tylko pełnoprawną, ale i wiodącą częścią przyrody i środowiska, a nie – jak to często się prezentuje – czynnikiem obcym przyrodzie i środowisku, jakby stojącym na zewnątrz nich i im przeszkadzającym albo nawet wrogim.

Nieporozumienie dotyczące procesu (niekiedy, błędnie, mówi się o systemie) zarządzania polega na tym, że ZZOP postrzega się jako coś nowego, zupełnie innego niż (prawie) wszystko, co było dotąd. Tymczasem jest to po prostu normalny proces zarządzania, tylko lepszy niż zazwyczaj dotąd praktykowany, bo

- a) jest holistyczny (wymaga się uwzględniania wzajemnych oddziaływań wszystkich sektorów, różnych skal czasowych i przestrzennych, współuczestnictwa decydentów) i
- b) w procesach zarządzania (podejmowania decyzji) wymagana jest partycypacja, a nie tylko konsultacja, społeczna, dzięki czemu nawet społecznie trudne decyzje i przepisy mają realną szansę realizacji.

To zarządzanie ma dotyczyć obszarów przybrzeżnych, bo sądzi się, że stwarzają one szczególnie korzystne warunki dla rozwoju ludzi, ale jednocześnie obszar styku morza i lądu niesie z sobą wyjątkowo złożony system wzajemnych oddziaływań, zagrożeń i ograniczeń i wobec tego właśnie obszary przybrzeżne wymagają szczególnie dobrego zarządzania. Jednak podobne procesy/sposoby zarządzania mogą być zastosowane dla każdego innego, dającego się wyróżnić obszaru kraju.

Dyskusja na temat granic obszarów przybrzeżnych dotyczy głównie ich granic lądowych. Wachlarz propozycji sięga od linii przebiegającej w odległości ok. 3 km albo np. 10 km od brzegu, poprzez granice gmin nadmorskich, granice regionów (województw) nadmorskich, granice zmienne zależnie od analizowanej tematyki, po zasięg zlewni rzek uchodzących do danego morza. Pamiętając, że ZZOP (zgodnie zresztą z nazwą) jest procesem zarządzania, w przypadku Polski najbardziej poprawnym będzie przyjęcie, że lądowa granica obszarów przybrzeżnych jest zgodna z granicami gmin nadmorskich. Dzięki temu ZZOP wpisuje się łatwo w istniejący system zarządzania, bez potrzeby tworzenia nowych ciał czy organów. Zmienić się będzie musiał sposób zarządzania.

Jako granicę morską zazwyczaj proponuje się albo granicę morza terytorialnego albo granicę wyłącznej strefy ekonomicznej. W specyficznych warunkach Morza Bałtyckiego należy przyjąć, że polskie obszary przybrzeżne obejmują całość polskich obszarów morskich. Zatem morską granicą polskich obszarów przybrzeżnych przebiegałaby po granicy wyłącznej strefy ekonomicznej polskiej strefy Bałtyku.

Należy podkreślić podstawową dla ZZOP sprawę porozumiewania się. Porozumiewanie się z definicji polega na osiąganiu wzajemnego rozumienia się, następnie wzajemnego zrozumienia. Aby to było możliwe, konieczne są zwłaszcza:

- wysoki poziom wiedzy i rzetelność wszystkich porozumiewających się stron, w tym również społeczeństwa,
- dostępność, czytelność i sprawny przepływ rzetelnej informacji.

Wynika stąd m.in., że realizacja ZZOP nie jest możliwa bez dobrze zorganizowanego monitoringu, którego niezbędną częścią musi być jasna, powszechnie zrozumiała i dostępna, rzetelna prezentacja jego wyników.

### 3 Stan obecny

Termin „Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi” jest w Polsce znany i stopniowo upowszechniany od roku 1996, kiedy to odbyły się pierwsze warsztaty nt. ZZOP. Uczestniczyli w nich przedstawiciele istotnych dla ZZOP ministerstw (w tym administracji specjalnych), województw nadmorskich i nadmorskich władz samorządowych. Jednak już znacznie wcześniej zdawano sobie sprawę, że w obszarach przybrzeżnych (zarówno w pewnym pasie na lądzie jak i w obszarach morskich) decyzje muszą uwzględniać wzajemne oddziaływania wielu sektorów w różnych skalach przestrzennych i czasowych. Znalazło to odbicie w prawie polskim, stanowiącym jeszcze przed rokiem 1989, a zwłaszcza w prawie wprowadzanym od roku 1989. W rezultacie polski system prawny zawiera szereg instytucji, przepisów i rozwiązań kompetencyjnych, odnoszących się

specjalnie do obszaru przybrzeżnego, w tym do procesów podejmowania decyzji o użytkowaniu obszarów morskich, zgodnych z koncepcją ZZOP. Najważniejsze z nich to:

- Instytucja pasa nadbrzeżnego, o szerokości do 3 km, składającego się z pasa technicznego (szerokości od 10 m do 1 km) i pasa ochronnego (szerokość od 100 m do 2.5 km), w którym we wszystkich procesach decyzyjnych muszą być w szczególny sposób uwzględniane sprawy bezpieczeństwa, zarządzania ryzykiem i ochrony środowiska, związane z wzajemnym oddziaływaniem morza i lądu.
- Dla lądu istnieje, mający jedną z najdłuższych w Europie historię, system planowania przestrzennego i w ogóle zarządzania zagospodarowaniem przestrzennym, w który są wbudowane mechanizmy współdecydowania szerokiego spektrum władz (w tym administracji morskiej w obszarach pasa nadbrzeżnego, portów i przystani morskich) oraz konsultacji zainteresowanych stron i społeczeństwa.
- Niedawno, jako jeden z pierwszych w UE krajów, Polska ustawowo objęła planowaniem przestrzennym wszystkie obszary morskie (wraz z Wyłączną Strefą Ekonomiczną). Prace nad rozporządzeniami wykonawczymi są na ukończeniu. Plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich mają być sporządzane przez administrację morską. Jednak proces uzgadniania i konsultacji tych planów jest ograniczony tylko do centralnych organów państwa. Przy okazji podobnie ograniczono obowiązujący uprzednio zakres uzgodnień i konsultacji również innych procesów decyzyjnych dotyczących zagospodarowania/użytkowania obszarów morskich. Jest to niezgodna z zasadami ZZOP wada, którą należy jak najszybciej usunąć.
- Realizowany jest wymagany przez prawo monitoring wielu elementów (aspektów) obszarów przybrzeżnych. Niestety, ma on zazwyczaj charakter sektorowy, często jest ograniczony tylko do zbierania danych, bez stanowiących integralną część monitoringu analiz i syntez. Poważnym utrudnieniem jest niekompatybilność wielu baz danych i to, że niektóre dane są nadal gromadzone wyłącznie w postaci papierowej.
- W 2003 r. przyjęto ustawę o realizacji długoterminowego programu „Program ochrony brzegów morskich”. Podstawą tej ustawy jest zaakceptowana przez Ministra Infrastruktury strategia ochrony brzegów morskich o 100-letniej perspektywie, uwzględniająca nie tylko aspekt bezpieczeństwa ale także zarządzanie ryzykiem i sprawy ochrony środowiska (w tym ochrony przyrody). Niewiele krajów poza Polską ma taką strategię.
- Kompetencje administracji morskiej obejmują nie tylko bezpieczeństwo żeglugi, lecz całość problematyki zarządzania obszarami morskimi, a także ochronę brzegów morskich i współdecydowanie o zarządzaniu obszarami pasa nadbrzeżnego i portów. Zdaniem specjalistów ds. ZZOP z innych krajów UE, którzy zapoznali się z polskim systemem prawnym, istnienie agencji rządowej o takim zakresie kompetencji można uznać za jedno z możliwych rozwiązań wzorcowych dla UE.
- Normalną praktyką zarządzania i planowania w obszarach przybrzeżnych jest łączenie i dopuszczana prawem adaptacja istniejących instrumentów prawnych. W niektórych krajach europejskich taka praktyka wcale nie jest oczywista.
- W lutym 2005 r. Komitet Integracji Europejskiej Rady Ministrów ustanowił Ministra Infrastruktury koordynatorem procesu ZZOP na szczeblu centralnym. W ramach Ministerstwa Infrastruktury, prowadzenie spraw ZZOP powierzono Departamentowi Ładu Przestrzennego we współpracy z Departamentem Administracji Morskiej i Śródlądowej.

Podsumowując, mimo przedstawionych zastrzeżeń, odnoszący się do obszarów przybrzeżnych polski system prawny, układ kompetencji, a także przynajmniej niektóre sposoby i zwyczaje zarządzania, już teraz tworzą niezłe podstawy do realizacji i dalszego rozwoju ZZOP, wyprzedzając wiele krajów UE.

Jest jednak jeszcze bardzo wiele do zrobienia. Oprócz wskazanych powyżej korekt prawa i doprowadzenia do poprawnego funkcjonowania kompleksowego monitoringu obszarów przybrzeżnych, konieczne jest zwłaszcza doprowadzenie do rzeczywistego społecznego uczestnictwa w zarządzaniu. W obecnej chwili jeszcze nie wiadomo jak to **realnie** zrobić. Nie jest to problem specyficznie polski lecz także wszystkich pozostałych 19 nadbrzeżnych krajów członkowskich UE.

#### 4 Narodowa strategia ZZOP

Jedynym oficjalnym dokumentem, dotyczącym opracowania narodowej strategii ZZOP, jest informacja przesłana w marcu 2005 r. do Dyrekcji Generalnej Środowisko Komisji Europejskiej, określająca w ogólny sposób cele strategii oraz sposób i termin jej opracowania.

Zakłada się, że będzie opracowana jedna narodowa strategia ZZOP (co jednak nie wyklucza powstania regionalnych strategii ZZOP). Wstępnie przyjmuje się, że głównymi celami strategii będą:

1. poprawa dobrobytu społeczności nadbrzeżnych,
2. utrzymanie, a tam gdzie to niezbędne, podwyższenie bezpieczeństwa zaplecza (uwzględniając m.in. wzrost poziomu morza) i
3. utrzymanie, a tam gdzie to niezbędne, polepszenie stanu środowiska.

Cele 2 i 3 tworzą swego rodzaju infrastrukturalne podstawy, bez których osiągnięcie celu nadrzędnego – wzrostu i trwałości dobrobytu – nie będzie możliwe.

W tym miejscu należy przypomnieć, że ZZOP jest procesem zarządzania, a nie polityką dotyczącą obszarów przybrzeżnych. ZZOP jest narzędziem osiągnięcia celów określonych w takiej polityce. Zatem aby mogła powstać jakakolwiek długofalowa strategia ZZOP (narodowa, regionalna, lokalna), musi najpierw zostać opracowana i być przyjęta polityka (odpowiednio – państwa, regionu, gminy) dla obszarów przybrzeżnych.

Wynika stąd, że opracowanie narodowej strategii ZZOP powinno przebiegać w kilku etapach:

1. Opracowanie dokumentu definiującego społeczne i gospodarcze szanse i zagrożenia związane z obszarami przybrzeżnymi (czy, dlaczego i które obszary przybrzeżne lub ich elementy są ważne – albo nieważne – dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i regionu?) i określenie priorytetów polityki państwa i regionów w odniesieniu do obszarów przybrzeżnych.
2. Opracowanie projektów długoterminowej polityki państwa odnośnie użytkowania lądowej i morskiej części obszarów przybrzeżnych.
3. Publiczna dyskusja i weryfikacja obu projektów i przyjęcie polityki obejmującej łącznie obszar lądowy i morski.
4. Odpowiednio do potrzeb – opracowanie harmonogramu i projektów korekty prawa.
5. Opracowanie narodowego planu działania i w oparciu o niego – regionalnych, sektorowych i, odpowiednio do potrzeb, lokalnych planów działania.

Przewiduje się, że te prace zostaną zakończone nie wcześniej niż w 2007 r. Punkty 1-3 odpowiadają tworzeniu narodowej polityki dla obszarów przybrzeżnych. Punkty 4 i 5 stanowią etap tworzenia strategii ZZOP.

Kluczowe znaczenie ma etap 1. Poprawna odpowiedź na postawione pytania może zdeterminować czy realizowany w następstwie program rozwoju okaże się rzeczywiście trwały.

#### 5 Czy, dlaczego, które obszary przybrzeżne i w jaki sposób są ważne dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i regionu

Poniższy tekst nie jest zarysem oficjalnego dokumentu, stanowiącego etap 1 opracowania narodowej strategii ZZOP. Jest to propozycja sposobu podejścia do opracowania takiego dokumentu. Ponieważ podstawą dobrobytu jest możliwość pracy i jej jakość, to wydaje się, że punktem wyjścia, a co najmniej istotnym elementem opracowania, powinna być ocena zagrożeń i szans utrzymania i/lub zwiększenia ilości i jakości miejsc pracy w obszarach przybrzeżnych. Te zagrożenia i szanse wynikają z ogólnych tendencji rozwoju gospodarczego jak i ze specyficznych cech obszarów przybrzeżnych.

## 5.1 Zagrożenia

- Obecna i przewidywana w przyszłości redukcja miejsc pracy w rolnictwie i rybołówstwie i w przetwórstwie związanym z tymi gałęziami gospodarki.
- Znaczące zmniejszenie ilości miejsc pracy w przemyśle stoczniowym i w zakładach kooperujących.
- W efekcie bezrobocie sięgające w niektórych gminach nadmorskich 30%.
- Brak perspektyw wzrostu zatrudnienia w tradycyjnych gałęziach produkcji, nawet gdyby wielkość produkcji miała wzrosnąć, z uwagi na wprowadzanie nowoczesnych pracooszczędnych technologii.
- Degradacja środowiska morskiego, skutkująca dalszym zmniejszeniem produktywności morza, obniżeniem jakości nadmorskiego wypoczynku i rekreacji i obniżeniem jakości życia w obszarze nadmorskim.
- Degradacja środowiska i krajobrazu pasa nadmorskiego, urbanizacyjna presja na brzeg morski skutkująca m.in. brakiem ładu przestrzennego, które łącznie powodują wzrost zagrożeń zjawiskami naturalnymi, obniżenie jakości życia i walorów rekreacyjnych, a także powodujące wzrost kosztów inwestowania i użytkowania pasa nadmorskiego.
- Zmiana klimatu skutkująca wzrostem zagrożeń powodziowych (powodzie morskie, znaczące podniesienie poziomu wód gruntowych) i nasileniem erozji brzegów morskich.

## 5.2 Szanse

- Nadmorskie położenie i brak istotnych utrudnień terenowych, dające dobre warunki do przemieszczania towarów i lokowania inwestycji.
- Postęp techniczny umożliwiający stosowanie czystszych technologii produkcji, ogólny postęp wiedzy umożliwiający lepsze planowanie (przestrzeni, przedsięwzięć, zabezpieczeń przed ryzykiem...).
- Walory krajobrazu, środowiska i walory historyczne strefy nadbrzeżnej i bliskiego zaplecza zachęcające do osiedlania się na stałe i dające dobre podstawy dla rozwoju turystyki i rekreacji.

## 5.3 Zarys analizy

Obszary przybrzeżne stwarzają bardzo dobre warunki dla różnych rodzajów turystyki i rekreacji. Jednak nie wydaje się, by rozwój tych dziedzin wraz z siecią przedsiębiorstw wspierających, a także budowa letnich rezydencji (drugie domy), mógł dostarczyć tylu nowych miejsc pracy aby zappełnić lukę powstałą w wyniku ograniczenia zatrudnienia w rolnictwie, rybołówstwie, przemyśle stoczniowym i kooperujących gałęziach produkcji. Turystyka i rekreacja to niewątpliwie ważna, rozwijająca się gałąź gospodarki. Jest jednak ograniczona warunkami klimatycznymi (sezonowość). Zwłaszcza w tradycyjnej postaci wiąże się głównie z mało atrakcyjnymi rodzajami pracy, wymagającymi stosunkowo niskich kwalifikacji. Dlatego w wielu turystycznych regionach (nie tylko w Polsce) obserwuje się odpływ ludzi młodych.

Szansę rozwoju turystyki i wydłużenia sezonu należy m.in. upatrywać w stworzeniu dobrej i różnorodnej infrastruktury komunikacyjnej, poszerzeniu oferty o nieturystyczne usługi (np. obsługa konferencji, lecznictwo, terapia), poszerzeniu usług turystyczno-rekreacyjnych (np. wycieczki tematyczne, sporty uzupełniające – również pod dachem, tworzenie legendy regionu) utrzymaniu/poprawieniu dobrego stanu środowiska lądowego i morskiego, estetyzacji miejscowości nadbrzeżnych. Czym bardziej będzie złożona oferta, tym większe będą szanse zatrzymania odpływu części młodych, dobrze wykształconych ludzi.

Podstawowa szansa rozwoju wiąże się jednak z portami. Należy je jednak widzieć nie jako tylko centra logistyczne, ale przede wszystkim, z racji szczególnej dostępności dużych ilości różnorodnych towarów, jako miejsca generujące rozwój produkcji w przyległym regionie.

Powstaje pytanie jaka to powinna być produkcja? Wydaje się, że ze względu na szczególne wymagania środowiskowe w odniesieniu do obszarów przybrzeżnych powinna ona być coraz

czystsza, wiązać się to powinno z postępującą automatyzacją. Innymi słowy, powinny być stosowane najnowocześniejsze sposoby produkcji. Powinna ona wykorzystywać oferowaną przez porty łatwość sprowadzenia dużych ilości różnorodnych surowców, półproduktów, części, środków produkcji, jak również możliwości wywozu własnej produkcji. Wachlarz możliwych rodzajów wyrobów jest bardzo szeroki; od statków wytwarzanych wewnątrz portów, poprzez maszyny po najdrobniejsze wyroby konsumpcyjne, przygotowanie i przetwórstwo żywności, wytwarzane w regionie (np. w promieniu 10, 50, 100 km od portu – zależnie od rodzaju i wielkości produkcji, infrastruktury komunikacyjnej, wielkości i rodzaju ładunków, które port może przyjąć). Powstaje swego rodzaju samonapędzający się mechanizm: oparta o porty produkcja daje wzrost masy towarowej przechodzącej przez porty, co powoduje rozwój portu, co z kolei zwiększa możliwości dalszego rozwoju produkcji i poszerzenia oferty. Ładunki przechodzące nawet największe europejskie porty, np. Rotterdam, pochodzą głównie (przynajmniej w 60%) z regionów położonych w promieniu ok. 100 km od portu lub są dla nich przeznaczone.

Należy też oczekiwać, że obok tradycyjnych sposobów korzystania z morza pojawią się nowe, których li tylko pierwszą jaskółką są morskie farmy wiatrowe.

Wysoka jakość i nowoczesność produkcji oznacza, że wraz z jej rozwojem będzie rosło zapotrzebowanie na wysoko wykwalifikowanych pracowników – będzie rosła atrakcyjność pracy. Zapotrzebowanie na wysoko kwalifikowanych pracowników, utrzymanie nowoczesności wyrobów i sposobów ich produkowania wymagają silnego (silniejszego niż obecnie) zaplecza szkolnictwa i nauki. Oczywiście jest, że wraz z podnoszeniem kwalifikacji pracowników produkcji i rozwojem szkolnictwa i nauki musi rosnąć zapotrzebowanie na „nadbudowę” – kulturę i sztukę a także możliwości wypoczynku weekendowego w zasięgu np. 2 godzin jazdy samochodem. Ten ostatni efekt może wpłynąć, pod warunkiem przygotowania odpowiedniej oferty, na wydłużenie sezonu w miejscowościach bazujących głównie na turystyce i rekreacji.

Rozwój produkcji, nauki, kultury wymaga oczywiście odpowiadającego mu ilościowego i jakościowego rozwoju całej sfery usług, administracji (zarządzania), służb i przedsiębiorstw utrzymania i rozwoju infrastruktury.

Przedstawiony scenariusz stwarza szanse odwrócenia obserwowanych niekorzystnych zmian struktury społecznej w obszarach przybrzeżnych, zapewniając atrakcyjne i trwałe miejsca pracy. Podstawowym warunkiem jego realizacji jest zasadnicza zmiana sposobu widzenia funkcji portów – nie jak dotąd jako miejsca przeładunków, lecz jako ośrodków generujących, odpowiednio do skali, rozwój społeczny i gospodarczy kraju, regionu lub gminy.

## 6 Wnioski

Zmniejszenie bezrobocia i poprawa jakości życia obywateli są i zawsze będą jednymi z głównych celów państwa. Przedstawiony scenariusz stwarza takie możliwości i dotyczą one nie tylko obecnych mieszkańców obszarów przybrzeżnych ale i potencjalnych pracowników z innych regionów kraju, którzy z natury rzeczy napływają do regionów oferujących szanse trwałej i atrakcyjnej pracy. Konieczna jest więc polityka państwa dla obszarów przybrzeżnych, która stworzy warunki dla realizacji tego scenariusza. Określając podstawowe cele, dotyczyć ona powinna między innymi:

- priorytetów, kierunków i podstawowych zasad użytkowania i zagospodarowania pasa nadmorskiego i obszarów morskich,
- infrastrukturalnych warunków rozwoju portów, ich sąsiedztwa i pozostałych regionów brzegu morskiego,
- kierunków ew. zmian regulacji prawnych dotyczących zarządzania obszarami morskimi, portami i regionami przyportowymi, pozostałymi lądowymi obszarami przybrzeżnymi, uwzględniającymi współuczestnictwo miast portowych, regionów/województw, gmin i rzeczywistą, aktywną partycypację społeczną w procesach podejmowania decyzji,
- zasad i kierunków zapewnienia bezpieczeństwa zaplecza brzegu i zarządzania ryzykiem w obszarach przybrzeżnych,

- zasad i kierunków ochrony środowiska, przyrody, dziedzictwa kulturalnego obszarów przybrzeżnych,
- zaangażowania formalnego i finansowego państwa.

Wskazane jest, aby podobne dokumenty, bazujące na polityce państwa, zostały również opracowane dla województw i gmin (lub grup gmin).

To nie narodowa strategia ZZOP określi i dokona wyboru szans, kierunków i celów rozwoju regionów (gmin) nadbrzeżnych. Te powinny być wyznaczone przez politykę państwa opracowaną specjalnie dla obszarów przybrzeżnych. Narodowa strategia ZZOP określi w jaki sposób należy rozwijać formalne ramy osiągania przyjętych celów.

## **Adresy**

Andrzej Cieślak  
Urząd Morski w Gdyni  
ul. Chrzanowskiego 10  
PL-81-338 Gdynia

Instytut Morski w Gdańsku  
ul. Długi Targ 41/42  
PL-80-831 Gdańsk  
Skrytka pocztowa 82

E-mail: [umgdy@gov.pl](mailto:umgdy@gov.pl)