

SYMBOLAE EUROPÆAE

POLITECHNIKA KOSZALIŃSKA

SYMBOLAE EUROPÆAE

STUDIA HUMANISTYCZNE
POLITECHNIKI KOSZALIŃSKIEJ

nr 9 (1:2016)

KOSZALIN 2016

ISSN 1896-8945

Rada Naukowa

Andrzej Chodubski (Gdańsk), Peter Garbe (Greifswald), Klaus Hammer (Berlin),
Marek Jabłonowski (Warszawa), Jacek Knopek (Toruń), Honorata Korpikiewicz
(Poznań), Zdzisław Kroplewski (Szczecin), Iwona Alechowicz-Skrzypek (Opole),
Wiesław Wysocki (Warszawa), Diana Etco (Kiszyniów), Natalia Danilkina
(Kaliningrad), Przemysław Żukiewicz (Wrocław).

Redaktor naczelny

Bolesław Andrzejewski

Zespół redakcyjny nr 9

Małgorzata Sikora-Gaca

Urszula Kosowska

Zbigniew Danielewicz

Izabela Dixon

Redaktor statystyczny

Urszula Kosowska

Przewodniczący Uczelnianej Rady Wydawniczej

Zbigniew Danielewicz

Projekt okładki

Agnieszka Bil

Skład, łamanie

Karolina Ziobro

© Copyright by Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Koszalińskiej
Koszalin 2016

WYDAWNICTWO UCZELNIANE POLITECHNIKI KOSZALIŃSKIEJ
75-620 Koszalin, ul. Raławicka 15-17

Koszalin 2016, wyd. I, ark. wyd. 15,96, format B-5, nakład 100 egz.

Druk

Spis treści

HISTORIA I POLITYKA

PAUL McNAMARA

„A Tragedy of European Concern” – The conflict between Sean Lester, High Commissioner of the League of Nations and Danzig’s Nazi Senate, 1934-1937 7

KAROL OSSOWSKI

Dlaczego na przełomie XIII i XIV wieku doszło do upadku jarmarków szampańskich? 19

ZBIGNIEW POPLAWSKI

Plany polskiej interwencji militarnej w Gdańsku przed wybuchem drugiej wojny światowej 37

BEZPIECZEŃSTWO

MARCIN ADAMCZYK

W kierunku podważenia statusu państwa hegemonicznego: historia stosunków chińsko-amerykańskich do 2010 roku 47

PAWEŁ POKRZYWIŃSKI

Brygada Golani – izraelska „brygada numer 1” 61

CATALIN GHITA

Labour as Fear of Gratuity: A Cultural Reading of the Hidden Side of Employment Security 79

UNIA EUROPEJSKA I PRAWO

MARCIN KLEINOWSKI

Potencjalny wpływ nowych rozporządzeń odnoszących się do funduszy strukturalnych na realizację projektów współfinansowanych z EFS 89

TOMASZ HOFFMANN

Rola i zadania nowego instytucjonalizmu w badaniach nad integracją europejską 105

PROBLEMATYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA

MARIUSZ SURMA

Funkcjonowanie gospodarki morskiej na terenie regionu koszalińskiego. Zarys problemu 129

KRYSTYNA ŚWIDZIŃSKA

Kwestie ekologiczne a budowa farm wiatrowych 147

MARIUSZ MAZIARZ

Ethical requirements in the light of the constructivist methodology 161

URSZULA KOSOWSKA

Ewolucja polityki społecznej a jej definicje 177

FILOZOFIA, IDEE I RELIGIE**NADIA KINDRACHUK**

The Ukrainian Greek Catholic Church as a consolidating factor in the struggle for the Ukrainian national-religious rights: 60-70-ies of the XXth century .. 195

ROBERT KOLASA

Relacje między władzą a Kościołem katolickim w Pile w latach 1956-1972 205

ZBIGNIEW DANIELEWICZ

Elusiveness of safety in the Age of Anxiety. Is it worth pursuing? 225

MARIANNA RESSEL

Wybrane aspekty życia religijnego żydowskiego Krakowa w latach 1900-1939 235

ARTYKUŁY RECENZYJNE I RECENZJE**WALDEMAR HANDKE**

A więc wojna ... Wokół pracy Zygmunta Boradyna „Niemen rzeka niezgody. Polsko-sowiecka wojna partyzancka na Nowogródczyźnie 1943-1944” 247

PAWEŁ PRZYBYTEK

Analiza filmu Gilda z punktu widzenia teorii feministycznej 259

BARBARA SZYMCZAK-MACIEJCZYK

Jaka (naprawdę) jest starość? – recenzja książki „Obraz starości w prozie Marii Kuncewiczowej” Ilony Gołębiewskiej 271

Funkcjonowania gospodarki morskiej na terenie regionu koszalińskiego. Zarys problemu

Wstęp

Województwo koszalińskie od momentu swojego powstania w 1950 roku, posiadało szeroki i swobodny dostęp do wybrzeża morskiego². Tak korzystne położenie geograficzne mogło stać się podstawą układu gospodarczego województwa. Stanisław Piocha wyróżnia szereg możliwych rodzajów morskiej działalności gospodarczej, w tym: przewóz ludzi i towarów drogą morską, świadczenie usług związanych z pracą na morzu, pozyskiwanie dóbr z morza i dna morskiego, produkcję urządzeń niezbędnych do wykonywania pracy na morzu oraz tworzenie warunków zapewniających niezakłócony przebieg tych procesów w krótkim i długim okresie³. Jednak same potencjalne możliwości to nie wszystko, co w niewątpliwy sposób dowodzi głębsza analiza zasobów odpowiednich źródeł archiwalnych. Problemy badawcze, poruszone w niniejszym artykule dotyczą przede wszystkim kwestii sprawności funkcjonalnej podmiotów gospodarki morskiej, a także spójności gospodarki morskiej z pozostałymi segmentami ładu gospodarczego obszaru Pomorza Środkowego.

Pozycja wybrzeża morskiego w układzie gospodarczym regionu środkowopomorskiego

Dla właściwego przebiegu wymienionych wyżej procesów, niezbędne są odpowiednie podmioty, pomocne w tworzeniu dóbr publicznych. Pozwala to na wyróżnienie morskiej działalności gospodarczej. Ich złożony kompleks określany jest właśnie mianem gospodarki morskiej. Biorąc pod uwagę specyfikę procesów gospodarczych, można wyodrębnić określone jej dziedziny:

- gospodarkę portową,
- żeglugę morską,

¹ **dr Mariusz Surma** – Politechnika Koszalińska.

² *Rocznik statystyczny województwa koszalińskiego 1970*, Koszalin 1970, s. 2.

³ S. Piocha, *Regionotwórcza, miastotwórcza oraz regionalna funkcja gospodarki morskiej a społeczno-gospodarcze problemy Pomorza Środkowego*, [w:] *Problemy rozwoju społeczno-gospodarczego w procesie restrukturyzacji Pomorza Środkowego*, M. Jasiulewicz, B. Polak (red.), Koszalin 1996, s. 23.

- przemysł stoczniowy,
- rybołówstwo morskie,
- eksploatacja dna morskiego,
- produkcję usług turystyki morskiej i rekreacji,
- produkcję morskich usług publicznych⁴.

Niestety, pozorny charakter korzystnego położenia geograficznego w postaci posiadania znacznego odcinka wybrzeża morskiego wynikał z uwarunkowań socrealistycznego systemu gospodarczego. Pierwszym z nich było podporządkowanie procesów gospodarczych imperatywom doktryny politycznej. Na przykład, jedną z najważniejszych kwestii dotyczących funkcjonowania przedsiębiorstw rybackich, z perspektywy funkcjonariuszy Komitetu Wojewódzkiego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (KW PZPR), był brak odpowiedniej liczby aktywistów partyjnych wśród załóg kutrów rybackich i ich niedostatecznego zaangażowania⁵. Oczywiście podstawą gospodarki morskiej stały się podmioty gospodarki uspołecznionej. Komisja Morska KW PZPR w Koszalinie, przygotowując programy inwestycyjne w zakresie gospodarki morskiej, kładła nacisk na rozwój spółdzielni rybołówstwa morskiego, natomiast rola prywatnych właścicieli kutrów została w praktyce ograniczona do obsługi rybołówstwa przybrzeżnego⁶.

Główną przesłanką, jaka przyświecała partyjnym planistom, był wzrost połowów ryb z jednej strony, z drugiej zaś rozbudowa struktur uspołecznionej gospodarki morskiej. W latach 60. XX wieku struktura uspołecznionych przedsiębiorstw gospodarki morskiej, w zasadzie została ukształtowana w sposób ostateczny. Tworzyły ją Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka” w Kołobrzegu, „Korab” w Ustce i „Kuter” w Darłowie. Oprócz tego powstały także Spółdzielnie Rybołówstwa Morskiego – „Bałtyk” w Kołobrzegu, „Łosoś” w Ustce, „Ławica” w Darłowie” czy „Jesiotr” w Rowach.

⁴ Tamże, s. 24.

⁵ AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3769, Wydział Ekonomiczny KW, *Informacje Wydziałów KW PZPR dotyczące gospodarki morskiej i rybołówstwa 1963-1974, Analiza pracy organizacji partyjnych w państwowych przedsiębiorstwach połowowych województwa koszalińskiego w 1966, Problem pracy partyjnej ze szczególnym uwzględnieniem działalności ideowo-wychowawczej we flocie rybackiej*.

⁶ AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3793, Wydział Ekonomiczny KW, *Materiały instytucji pozapartyjnych dotyczących gospodarki morskiej i rybołówstwa 1965-1984, Wnioski w zakresie rozwoju gospodarki morskiej wybrzeża koszalińskiego w latach 1965 i 1966-1970*.

Prywatne rybołówstwo zlokalizowane zostało w osadach morskich, jak i portach ówczesnego województwa koszalińskiego. W sumie koszalińskie rybołówstwo morskie skupione zostało w trzech sektorach:

- państwowym, podległym Ministerstwu Żeglugi,
- spółdzielczym, podległym Krajowemu Związkowi Spółdzielczości Rybackiej,
- prywatnym, podległym Zarządowi Głównemu Zrzeszenia Rybaków Morskich.

Udział tych trzech sektorów w połowach na początku lat 60. XX wieku kształtował się przy tym następująco: 84,3% – sektor państwowy, 13,3% – sektor spółdzielczy oraz 1,3% – prywatny⁷.

Do 1958 roku około 80% nakładów inwestycyjnych pokrywano z budżetu państwa. W takim systemie finansowania istotne było zatwierdzenie przez odpowiedni organ rzeczowego zakresu inwestycji. W przypadku ewentualnych niedoborów funduszy własnych całą brakującą kwotę inwestor, czyli w praktyce uspołecznione przedsiębiorstwo, otrzymywał na zasadzie bezzwrotności. W kolejnych latach dokonywano pewnych zmian, by automatyzm dopływu środków pochodzących z dotacji budżetowej nie był tak oczywisty, jednakże w dalszym ciągu zasadnicza konstrukcja systemu budżetowego dotowania inwestycji, także w gospodarce morskiej, utrzymywała się mimo jej nieefektywności. Brakowało bowiem bodźców, by środki finansowe wydawane były w sposób racjonalny, a podjęte inwestycje oddawane w terminie⁸. Mimo wszystko zaczęły powstawać nowe inwestycje, początkowo w infrastrukturze portów w Uście i Darłowie, celem przystosowania ich do obsługi rozbudowywanej państwowej oraz spółdzielczej floty rybackiej.

Podstawę, mającą zabezpieczyć niezbędne środki do wykonania postulowanych inwestycji, stanowił powstały w 1967 roku Plan Rozbudowy Gospodarki Morskiej do roku 1985⁹. Plan ten jednakże w bardzo ograniczonym zakresie uwzględniał potrzeby środkowopomorskiej gospodarki morskiej, preferowane

⁷ A. Goldman, *Rybołówstwo morskie*, [w:] *Województwo koszalińskie. Monografia geograficzno-gospodarcza*, F. Barciński, B. Krygowski, S. Zajchowski (red.), Poznań 1965, s. 356.

⁸ R. Falkiewicz, *Wybrane problemy finansów przedsiębiorstw transportu morskiego*, Wyd. 2, Szczecin 1973, s. 145.

⁹ AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3793, Wydział Ekonomiczny KW, *Materiały instytucji pozapartyjnych dotyczących gospodarki morskiej i rybołówstwa 1965-1984, Wnioski w zakresie rozwoju gospodarki morskiej wybrzeża koszalińskiego w latach 1965 i 1966-1970, Założenia Generalne Rozwoju Portów Morskich do roku 1985 (Synteza)*.

były duże ośrodki: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście. Z koszalińskich portów uwagę administracji partyjno-rządowej mogły cieszyć się tylko największe z nich, czyli wspomniane już Ustka i Darłowo, a przede wszystkim Kołobrzeg, na którego odbudowę przeznaczono specjalne środki wskazane specjalnymi uchwałami rządu¹⁰. Zgodnie z założeniami planu, środki na rozwój otrzymały w pierwszej kolejności przedsiębiorstwa podległe Zjednoczeniu Portów Morskich Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych oraz Portowe Warsztaty Mechaniczne. Niestety plan ten pozwala dostrzec poślednią pozycję portów województwa koszalińskiego, na których opierała się gospodarka morska regionu. Towarzyszące mu zmiany w sposobie finansowania nowych inwestycji, zmierzały do ograniczenia liczby nowo budowanych obiektów. Dotyczyło to zarządów portowych, i ukierunkowania funkcjonowania przedsiębiorstw gospodarki morskiej na możliwie jak najmniejsze uzależnienie od dotacji budżetowych, jako źródła finansowania inwestycji. Tym samym poważnie ograniczono możliwości rozbudowy potencjału portów środkowopomorskich¹¹.

Opracowanie przygotowane w Instytucie Morskim w 1970 roku postulowało skoncentrowanie sił i środków na rozbudowę infrastruktury przedsiębiorstw obsługujących porty morskie oraz ich bezpośrednie zaplecze w Szczecinie i Gdańsku. Ówczesne województwo koszalińskie, będące regionem nadmorskim, zdaniem autorów opracowania nie miało odgrywać większej roli¹². Dlatego niezbędną rzeczą było utrzymanie prywatnego rybołówstwa i stworzenie warunków korzystnych dla jego rozwoju, jako narzędzia zagospodarowania wybrzeża województwa.

Warunki te w sposób ewolucyjny tworzyły kolejne akty prawne w postaci Uchwały Rady Ministrów z 8 marca 1949 roku w sprawie zwiększenia połowów i pomocy dla wybrzeża morskiego, Uchwały Prezydium Rządu z dnia 22 lutego 1952 roku w sprawie zwiększenia połowów i pomocy państwa spółdzielniom i indywidualnym rybakom oraz Uchwały Rządu z października 1954 roku w sprawie osadnictwa rybackiego, zagospodarowania terenów przymorskich oraz wykorzystania wód prywatnych. Największe znaczenie miały jednak; Uchwała Rady Ministrów nr. 337/58 z dnia 8 września 1958 roku oraz Uchwała Rady Ministrów nr. 321/64 z dnia 7 października 1964 roku. Te dwa ostatnie dokumenty tworzyły podstawy aktywizacji rybołówstwa przybrzeżnego, po-

¹⁰ A. Makowski, *Spółeczny wymiar polityki ekonomicznej państwa na przykładzie Pomorza Zachodniego po II wojnie światowej*, [w:] *Społeczeństwo PRL, Historia. Kultura. Pamięć.*, S. Jankowiak, D. Skotarczak, I. Skórzyńska (red.), Szczecin 2011, s. 95.

¹¹ R. Falkiewicz, dz. cyt., s. 145-146.

¹² Z. Pełczyński, Cz. Kulesza, *Podsumowanie Opracowania koncentracji i specjalizacji usług wraz z opinią o realizacji wprowadzenia programu w życie*, Gdańsk 1970.

zwalając choćby na ukształtowanie preferencyjnego układu cen zbytu dla rybaków łodziowych¹³. Po tak obiecującym początku zmian podejściu do rybołówstwa jako spójnej dziedziny gospodarki morskiej, nastąpiły dalsze kroki w postaci podejmowania nowych inwestycji w zakresie rozbudowy infrastruktury zaplecza technicznego, obsługującej rybołówstwo. Inwestycje te pozwoliły na rozbudowę nie tylko małych przystani rybackich, ale też na rozwój portów w Kołobrzegu Darłowie i Uście, stanowiących podstawową bazę rybołówstwa województwa. Ponad to podjęta została też budowa zagród w Dźwirzynie, Ustroniu Morskim, Sarbinowie, Dąbkach, Jarosławcu i Rowach. Powstały też plany budowy kolejnych zagród między innymi w Gąskach Grzybowie, Chłopach i Łazach¹⁴.

Dzięki wymienionym wyżej przedsięwzięciom możliwy był znaczący wzrost wydajności rybołówstwa tak uspołecznionych przedsiębiorstw, jak też coraz liczniejszych prywatnych posiadaczy łodzi i kutrów rybackich.

Tabela 1. Rybołówstwo morskie

Wyszczególnienie	Przedsiębiorstwa uspołecznione					
	Razem		Państwowe		Spółdzielcze	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969
Przedsiębiorstwa połowowe	7	7	3	3	4	4
Półów ryb w tonach	50308	49375	44178	44312	6130	5063
w tym						
dorsza:	26047	21931	22415	19143	3632	2788
śledzia i śledzika	19353	19970	17250	18195	2103	1775
szprotka	4073	6764	3919	6522	154	242
ryb płaskich	770	676	550	447	220	229
Przetwórnictwo ryb						
w tonach,	37028	32681	33790	29799	3228	2882
z tego:						
patroszenie	31320	26274	29597	25157	1723	1117
solenie	852	473	851	473	1	-
filety	1365	1342	1365	1342	-	-
ryby wędzone	1018	1364	737	1124	281	240
marynaty	765	1421	532	999	233	422
konserwy rybne	1708	1807	708	703	1000	1104
Zatrudnienie,	3352	3500	2750	2873	602	627
w tym robotnicy grupy przemysłowej;						
ładowi	1620	1740	1346	1437	274	303
rybacy	1123	1153	898	925	225	228

Źródło: *Rocznik statystyczny województwa koszalińskiego 1970*, Koszalin 1970, s. 115.

¹³ AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3793, Wydział Ekonomiczny KW, *Materiały instytucji pozapartyjnych dotyczące gospodarki morskiej i rybołówstwa, Dokument Rozwój Rybołówstwa Przybrzeżnego i Osadnictwa Rybaków Morskich*.

¹⁴ Tamże, *Inwestycje w rybołówstwie przybrzeżnym*.

Tabela 2. Prywatne rybołówstwo morskie

Lata	Jednostki rybackie		Wartość połowów w tys. zł.	Zatrudnienie	
	Kutry	Łodzie		Ogółem	W tym pracownicy najemni
1960	-	63	8404,8	260	-
1961	8	62	9390,0	266	21
1962	10	60	9465,5	271	26
1963	11	58	8261,5	225	25
1964	12	64	7554,6	223	34
1965	15	76	10833,9	267	41
1966	23	76	17527,7	333	57
1967	30	82	23552,9	369	69
1968	30	84	30443,2	419	81
1969	31	102	27671,8	443	88

Źródło: *Rocznik statystyczny województwa koszalińskiego 1970*, WUS, Koszalin 1970, s. 116.

Studiując powyższą tabelę, można nawet pokusić się o stwierdzenie, iż lata sześćdziesiąte sprzyjały w relatywny sposób prywatnemu rybołówstwu. Powstała bowiem swoista enklawa, oczywiście w akceptowalnych dla administracji partyjno-rządowej granicach, prywatnej działalności gospodarczej. Zresztą zwraca uwagę pewna bezalternatywność rozwoju koszalińskiej gospodarki morskiej, czego dowodem jest na przykład rozbudowa przedsiębiorstwa „Polska Żegluga Bałtycka”. Mimo że miało swoją siedzibę w Kołobrzegu, to głównym miejscem jego rzeczywistej działalności stał się port w Świnoujściu, gdzie powstała baza promowa. Kołobrzeg pełnił rolę bazy magazynowej o dość ograniczonym znaczeniu¹⁵. Rybołówstwo stało się zatem podstawową dziedziną gospodarki morskiej województwa koszalińskiego, które w latach 70. XX wieku musiało zmierzyć się z narastającym kryzysem strukturalnym socrealistycznego układu gospodarczego. Mimo rozpoczęcia kilku istotnych inwestycji: chłodni, fabryk lodu, rozbudowy nabrzeży portowych obsługujących jednostki połowowe oraz powołania do życia Centrali Rybnej w Koszalinie, zaczął pojawiać się problem braku środków na dokończenie już rozpoczętych budów, a przede wszystkim niemożność zapewnienia kooperacji w transporcie potrzebnych materiałów i wytworzonych produktów¹⁶. W ten sposób dawały o sobie znać nie-

¹⁵ AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3793, Wydział Ekonomiczny KW, *Materiały instytucji pozapartyjnych dotyczące gospodarki morskiej i rybołówstwa, Informacje z działalności gospodarczej Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w latach 1984-1986 oraz ośmiu miesięcy 1987 roku i węzłowych problemów żegluga i portów morskich, Informacja z posiedzenia Egzekutywy wyjazdowej KW PZPR w Kołobrzegu wrzesień 1987*.

¹⁶ Tamże, Informacje dotyczące problematyki rybołówstwa województwa koszalińskiego; AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 949, Wydział Społeczno-Ekonomiczny KW, Informacje dotyczące gospodarki morskiej.

dobory, które stanowiły w istocie rzeczy wadę systemową socrealistycznego ładu gospodarczego opartego na planowaniu i kontrolowaniu.

Niedobory były drugim z uwarunkowań, który ograniczał możliwości wykorzystania położenia geograficznego województwa koszalińskiego do zbudowania gospodarki morskiej jako filaru lokalnej infrastruktury gospodarczej. To z ich powodu programy inwestycyjne stawały się jedynie teoretycznymi opracowaniami. Niezbędne było ograniczanie zamierzeń stosownie do możliwych do pozyskania środków na ich wykonanie¹⁷. Właściwie gospodarka morska województwa sprowadzała się w ostatecznym rezultacie do rybołówstwa będącego częścią gospodarki żywnościowej oraz turystyki morskiej i rekreacji.

Kryzys z przełomu lat 70. i 80. XX wieku w praktyce pogrzebał szansę na rozbudowę zaplecza technicznego gospodarki morskiej, w tym fakt by porty morskie mogły stać się rzeczywistym oparciem dla przedsiębiorstw połowowych oraz innych podmiotów. Całkiem realna stała się kwestia likwidacji usteckiej stoczni, a wytwórniom konserw rybnych zaczęło brakować nawet puszek¹⁸. W sumie kryzys zrewidował koncepcje realizacji regionalnej polityki morskiej. Niedobory nawet podstawowych środków produkcji skutecznie ograniczały ambicje i zmusiły do przemyślenia kwestii zmiany punktu ciężkości gospodarki morskiej. Z konieczności stała się nim turystyka nadmorska, która w latach 80. XX wieku przekształciła się w prawdziwy filar gospodarczy wybrzeża środkowopomorskiego. Aż 90% ruchu turystycznego, a także bazy turystycznej pod koniec lat 80. XX wieku, skupiło się właśnie w miejscowościach nadmorskich województwa¹⁹. Oczywiście taki stan rzeczy był rezultatem inwestycji czynionych od początku lat 60. XX wieku, przy czym co bardzo ważne, obsługą rosnącego ruchu turystycznego na terenie wybrzeża środkowopomorskiego, zajmowały się w coraz szerszym zakresie osoby prywatne, oferujące nie tylko kwatery, ale też usługi gastronomiczne i inne o charakterze bytowym²⁰. W okresie tym budowano nie tylko przystanie rybackie, lecz także domy wcza-

¹⁷ AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3725, *Materiały wydziałów dotyczące inwestycji*.

¹⁸ W. Łuczak, *Gospodarka morska przed reformą*, „Głos Pomorza” 1981, nr 174; J. Narkowicz, *Jak przetrwać? Groźba zamknięcia stoczni w Ustce*, „Głos Pomorza” 1986, nr 1.

¹⁹ AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3788, Wydział Ekonomiczny KW, *Plany regionalne dotyczące zagospodarowania województwa koszalińskiego, Plan regionalnego zagospodarowania przestrzennego województwa koszalińskiego*; AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 949, Wydział Społeczno-Ekonomiczny KW, *Informacje dotyczące gospodarki morskiej*.

²⁰ W. Głębocka, *Uzdrowiska, ruch letniskowy i turystyka*, [w:] *Województwo koszalińskie. Monografia geograficzno-gospodarcza*, Poznań 1965, s. 236 i 240.

sowe, ośrodki uzdrowiskowe i szereg innych elementów bazy turystycznej, która z czasem stała się atrakcyjniejszą i tańszą alternatywą dla *sensu stricte* inwestycji o charakterze przemysłowym²¹.

Dodatkowy problem, który krępował rozwój tradycyjnych dziedzin gospodarki morskiej z rybołówstwem na czele, stanowiły zobowiązania międzynarodowe kraju, które na przykład nakładały na podmioty trudniące się połowami ograniczenia ilościowe. Chodzi tutaj o tak zwany „Program Bałtycki”, który w praktyce przekreślał intensyfikację rozwoju rybołówstwa, a także wielu innych dziedzin tradycyjnej gospodarki morskiej. Mniejsze połowy oznaczały redukcję zapotrzebowania na jednostki połowowe. Natomiast wymuszona sezonowość połowów to konieczność przystosowania zakładów przetwórczych do nierytmicznego dostarczania surowca rybnego i gromadzenie jego zapasów. Rozbudowywane zaplecze techniczne uspołecznionych przedsiębiorstw połowowych i baz nadmorskich indywidualnych rybaków, wymagało ponoszenia ściśle określonych kosztów, których pokrycie z kolei wymagało osiągnięcia odpowiedniego przychodu ze sprzedaży ryb, których coraz mniej można było łowić²². Możliwości koszalińskiej gospodarki morskiej kurczyły się więc zarówno z przyczyn wewnętrznych w postaci niewydolnego systemu gospodarczego, opartego na doktrynie etatyzacji struktur oraz ograniczeń dotychczasowego modelu funkcjonowania, wynikających z regulacji międzynarodowych.

Trzecim uwarunkowaniem uniemożliwiającym pełne wykorzystanie odcinka wybrzeża morskiego województwa koszalińskiego, było narastanie procesów polaryzacyjnych w układzie gospodarczym regionu. Podział administracyjny z połowy lat 70. XX wieku uwypuklił ten problem w sposób jednoznaczny. Powstałe z jednego dużego województwa dwa mniejsze charakteryzowały się silną nierównowagą strukturalno-przestrzenną. Zakłady przemysłowe skupione zostały w największych miastach regionu, położonych w pobliżu wybrzeża morskiego, posiadających względnie dogodne połączenia komunikacyjne z sąsiednimi ośrodkami wojewódzkimi. Natomiast większa część regionu gdzie dominowała monokultura, oparta na obsłudze uspołecznionych przedsiębiorstw rolnych, w zasadzie była odseparowana od wybrzeża i głównych węzłów komunikacyjnych regionu, szczególnie jego część południowo-wschodnią²³. Taki

²¹ *Rocznik statystyczny województwa koszalińskiego 1970*, Koszalin 1970, s. 60 i dalsze.

²² J. Narkowicz, *W Polskiej strefie Bałtyku*, „Głos Pomorza” 1981/1982, nr 261; AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3760, Wydział Ekonomiczny KW, Materiały Komisji Morskiej KC PZPR nadesłane z KC PZPR, *Realizacja Polityki Morskiej PRL w latach 1984-1985* (opracowanie Urzędu Gospodarki Morskiej, maj 1986).

²³ AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3788, Wydział Ekonomiczny KW, *Plany regionalne dotyczące zagospodarowania przestrzennego województwa koszalińskie-*

kształt ładu strukturalno-przestrzennego obszaru środkowopomorskiego był najważniejszym uwarunkowaniem, kształtującym ograniczoność wpływu wybrzeża morskiego na możliwości rozwoju regionu jako całości.

Trzeba tutaj podkreślić, iż jedynym sposobem dotarcia do portów środkowopomorskich stał się tylko transport lądowy – drogowo-kołowy lub kolejowy²⁴. Wybrzeże w praktyce nie posiadało zaplecza, które mogłoby stworzyć kompleks powiązań gospodarczych, pozwalających na stworzenie spójnego układu gospodarczego w skali regionu. Dlatego właśnie turystyka stała się główną dziedziną gospodarki morskiej wybrzeża koszalińskiego.

Napływ turystów oraz kuracjuszy zapewniał utrzymanie tym mieszkańcom wybrzeża, którzy nie musieli już szukać zatrudnienia w fabrykach. Liczne inwestycje w infrastrukturę hotelowo-wczasową, czynione przez przedsiębiorstwa uspołecznione i wiele innych instytucji, stworzyły podstawę, na której gospodarka morska mogła się oprzeć. Niestety, autonomia ta maskowana była funkcjonowaniem systemu społeczno-gospodarczego opartego na zasadach egalitaryzmu. Czyniła w największym stopniu zasadnym postawienie tezy o iluzoryczności korzyści z posiadania szerokiego dostępu do wybrzeża morskiego. Bez rzeczywistych powiązań kooperacyjnych pomiędzy podmiotami z wybrzeża a przedsiębiorstwami z innych części województwa koszalińskiego i pozostałych części regionu środkowopomorskiego, korzyści tych po prostu brakowało.

Znaczenie portów morskich w systemie transportowo-komunikacyjnym województwa koszalińskiego

Wpływ wadliwości strukturalnej socrealistycznego systemu ekonomicznego, najlepiej widać na tle poziomu rozbudowy i sprawności funkcjonalnej infrastruktury transportu morskiego.

Poniższe tabele pokazują, że w latach 70. XX wieku właściwie zakończył się proces rozbudowy infrastruktury portowej kraju. W momencie postępującego załamywania się ładu gospodarczego pod koniec dekadę lat 70. i na początku lat 80. XX wieku, zaczęło brakować środków inwestycyjnych na kontynuowanie rozbudowy potencjału polskich portów. Braki te najbardziej uderzyły

go, Koncepcja planu zagospodarowania przestrzennego województwa koszalińskiego (synteza); AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 957, Informacje dotyczące przemysłu, Informacje dotyczące działalności kooperacyjnej przedsiębiorstw przemysłowych województwa słupskiego; Z. Chojnicki, Przemysł, [w:] Województwo koszalińskie ... dz. cyt., s. 419.

²⁴ P. Małek, *Transport lądowy*, [w:] *Województwo koszalińskie ... dz. cyt.*, s. 439 i dalsze.

w najsłabsze ośrodki, czyli małe porty wybrzeża koszalińskiego. One najbardziej potrzebowały nowych inwestycji, by wzmocnić się na tyle, żeby móc odgrywać rolę rzeczywistych ośrodków portowych, chociażby na lokalną skalę, wyznaczaną przez potencjał regionu²⁵.

Tabela 3. Nabrzeża zarządów portów i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej

Wyszczególnienie	Ogółem			W tym nabrzeża przeładunkowe		
	1980	1981	1982	1980	1981	1982
	Długość w metrach					
Ogółem	49589	49724	47922	27401	27736	27567
Darłowo	415	415	415	215	415	415
Gdańsk	18196	18196	18196	10147	10147	10147
Gdynia	10353	10487	10714	7827	7962	7793
Kołobrzeg	875	875	875	785	785	785
Szczecin	19750	19750	17722	8427	8427	8427
W tym nabrzeża nadające się do eksploatacji ogółem	32451	32536	31791	23611	23946	23381
Darłowo						
Gdańsk	415	415	415	215	415	415
Gdynia	9977	9977	9977	6969	6969	6969
Kołobrzeg	9605	9690	9734	7546	7681	7116
Szczecin	875	875	875	785	785	785
	11579	11574	10790	8096	8096	8096

Źródło: *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 1983*, GUS, Warszawa 1983, s. 70.

Tabela 4. Nabrzeża portowe ogółem

Wyszczególnienie	1970	1975	1980	1981	1982
	W metrach				
	Łącznie z nabrzeżami w porcie Ustka				
Ogółem	82733	87687	91101	92357	92054
Darłowo	-	-	415	697	697
Gdańsk	27914	30137	30467	30462	29907
Gdynia	14020	13934	14240	14375	14601
Kołobrzeg	761	760	875	940	940
Szczecin	40038	42856	44918	45692	45909

Źródło: *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 1983*, GUS, Warszawa 1983, s. 69.

Obie powyższe tabele wyraźnie pokazują, że tylko Kołobrzeg dysponował na tyle zawansowanym zapleczem technicznym, by móc liczyć się jako integralna część składowa sieci portowej kraju. Pozostałe porty śródkowopomorskie były zbyt małe, nawet by zostać uwzględnionymi w prezentowanym zestawieniu statystycznym. Przede wszystkim były zbyt słabo powiązane z dalszymi częściami własnego obszaru administracyjnego, by stać się potencjalnie istotnym elementem nie tylko *sensu stricte* infrastruktury transportowej,

²⁵ AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 949. Wydział Społeczno-Ekonomiczny KW, *Informacje dotyczące gospodarki morskiej*.

ale nawet całości lokalnego ładu gospodarczego²⁶. Potrzebne były poważne nakłady, żeby na przykład rozbudować stocznię w Ustce na tyle, żeby zakład ten mógł być w stanie zaspokajać potrzeby lokalnego rybołówstwa na nowe jednostki, o eksporcie rzecz oczywista nie wspominając²⁷. Wobec narastających problemów powodowanych niedoborem środków inwestycyjnych niezbędnych choćby do samego podtrzymania procesu gospodarczego, zmiana takiego stanu rzeczy nie była niestety w praktyce możliwa²⁸.

Mimo iż województwo koszalińskie dysponowało dostępem do znacznej części polskiego wybrzeża morskiego, możliwość uczynienia z portów środko-

²⁶ *Rocznik statystyczny 1979*, Warszawa 1979, s. 293; *Rocznik statystyczny 1987*, Warszawa 1987, s. 353; AP Koszalin, PWRN w Koszalinie, sygn. 1332, Wojewódzka Komisja Planowania Gospodarczego, Dział Opracowań Zbiorczych i Analiz, *Problemy intensywnego rozwoju w warunkach regionu słabo uprzemysłowionego na przykładzie województwa koszalińskiego*; AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3741, *Informacje Zespołu Analiz Ekonomicznych o podstawowych problemach rozwoju społeczno-gospodarczego w latach 1978-1980*; AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3728, Wydział Ekonomiczny, *Materiały wydziału dotyczące przemysłu w latach 1971-1978, Informacje o trudnościach przedsiębiorstw i zakładów przemysłowych związanych z zaopatrzeniem surowcowo-materiałowych i dostawami energii elektrycznej*; AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3718, Wydział Ekonomiczny, *Informacje oceny uwagi wydziału dotyczące realizacji zadań społeczno-gospodarczych na terenie województwa koszalińskiego*; AP Koszalin, KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3788, Wydział Ekonomiczny, *Plany regionalne dotyczące zagospodarowania przestrzennego województwa koszalińskiego w latach 1976-1986*; AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 946, Wydział Ekonomiczny, *Informacje dotyczące negatywnych zjawisk w gospodarce*; AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 947, Wydział Społeczno-Ekonomiczny KW, *Informacje dotyczące realizacji zadań społeczno-gospodarczych w latach 1978-1983*; AP Słupsk, Urząd Wojewódzki w Słupsku, sygn. 641, *Roczne plany społeczno-gospodarcze województwa słupskiego-sprawozdania i analizy planów rocznych*; AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 957, Wydział Ekonomiczny, *Informacje dotyczące przemysłu (1975-1977)*; AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 933, Wydział Społeczno-Ekonomiczny (1979-1980); AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 949, Wydział Społeczno-Ekonomiczny KW, *Informacje dotyczące gospodarki morskiej*; AP Słupsk, Urząd Wojewódzki w Słupsku, sygn. 515, Wydział Polityki Regionalnej, Ewidencja Inwestycji; AP Słupsk, Urząd Wojewódzki w Słupsku, sygn. 659, Wydział Finansowy, *Własne Analizy Ekonomiczne, Informacje dotyczące budżetu województwa*.

²⁷ AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 948, Wydział Ekonomiczny, *Informacje dotyczące gospodarki morskiej, Informacja o etapach planów rozbudowy stoczni w Ustce*.

²⁸ AP Słupsk, Urząd Wojewódzki w Słupsku, sygn. 656, *Analizy ekonomiczne własne i sprawozdania*; AP Słupsk, Urząd Wojewódzki w Słupsku, sygn. 641, *Sprawozdania i analizy planów rocznych z lat 1975-1981, Sprawozdanie z realizacji zadań społeczno-gospodarczych w województwie słupskim za 1981 rok*.

wopomorskich elementu infrastruktury transportowej, nawet w lokalnym wymiarze była ograniczona.

Główny powód stanowiły rozmiary samych portów, kształtujące ich możliwości techniczne. Ponadto ważną rolę odgrywały także słabości powiązań gospodarczych, tak w wymiarze wewnątrzregionalnym, jak i ogólnokrajowym. Warunkował je stan lokalnej ekonomiki, niepozwalający na zapewnienie odpowiednich ilości ładunków przydatnych do przewiezienia drogą morską, głównie w celu ich eksportu, mogących przy okazji stać się też uzasadnieniem dla skierowania dodatkowych nakładów na rozbudowywanie infrastruktury portowej²⁹.

W tabelach z danymi statystycznymi uwzględniane są niestety na ogół dane, charakteryzujące funkcjonowanie tylko jednego z portów wybrzeża środkowopomorskiego, a mianowicie Kołobrzegu. Na tle głównych portów kraju Kołobrzeg prezentuje się dość niepozornie, natomiast w regionie pełnił rolę główne-

²⁹ AP Koszalin, PWRN w Koszalinie, sygn. 1332, Wojewódzka Komisja Planowania Gospodarczego, Dział Opracowań Zbiorczych i Analiz, *Problemy intensywnego rozwoju w warunkach regionu słabo uprzemysłowionego na przykładzie województwa koszalińskiego*; AP Koszalin KW PZPR w Koszalinie, sygn. 3810, Wydział Ekonomiczny KW, *Informacje oceny sprawozdania i notatki instytucji pozapartyjnych o nastrojach społecznych i sytuacji społeczno-ekonomicznej, Ocena sytuacji społeczno-ekonomicznej w małych miastach województwa koszalińskiego i podstawowe zasady ich dalszego rozwoju*; AP Słupsk, Urząd Wojewódzki w Słupsku, sygn. 660, Wydział Finansowy, *Analizy ekonomiczne własne, Sprawozdanie z wykonania zbiorczego budżetu województwa słupskiego za 1977 rok, Sprawozdanie z wykonania planu społeczno-gospodarczego rozwoju województwa słupskiego za 1977 rok, Sprawozdanie z wykonania planu społeczno-gospodarczego rozwoju województwa słupskiego za 1978 rok, Sprawozdanie z wykonania zbiorczego budżetu województwa słupskiego za 1979 rok, Sprawozdanie z wykonania zbiorczego budżetu województwa słupskiego za 1981 rok*; AP Słupsk, Urząd Wojewódzki w Słupsku, sygn. 656, *Analizy ekonomiczne własne, Informacje o wykonaniu budżetu za 1980 rok*; AP Słupsk, Urząd wojewódzki w Słupsku, sygn. 648, Wojewódzka Komisja Planowania, *Sprawozdania i analizy dotyczące realizacji planów rocznych w latach 1983-1986*; AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 949, Wydział Społeczno-Ekonomiczny KW, *Informacje dotyczące gospodarki morskiej*; AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 657, *Analizy ekonomiczne obce i własne, Materiały ekonomiczno-kalkulacyjne dotyczące sezonowego wynajmu pokoi gościnnych na terenie województwa słupskiego*; E. Z. Zdrojewski, *Problematyka demograficzna Pomorza Środkowego w latach 1950-1990*, Koszalin 1976, s. 6; W. Ostrowski, A. Suszyński, *Udział Środkowego wybrzeża w gospodarce morskiej*, „Koszalińskie studia i materiały” 1976, nr 1, s. 46; W. Deluga, J. Czerwiński, *Sytuacja społeczno-ekonomiczna przybrzeżnych rybaków łódziowych*, [w:] *Społeczno-ekonomiczne konsekwencje procesów transformacyjnych w regionach o wysokim bezrobociu*, A. Suszyński, L. Brożek (red.), Koszalin 1999, s. 291; *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 1945-1968*, Warszawa 1969, s. 65-81; *Rocznik gospodarki morskiej 1983*, Warszawa 1983, s. 271-272.

go ośrodka portowego, co nie było trudne biorąc pod uwagę choćby rozmiary posiadanego nabrzeża w porównaniu do pozostałych portów regionu.

Tabela 5. Przeładunek w morskich portach handlowych

Porty	1970	1975	1978	1980	1981	1982	1985	1986
	W tysiącach ton							
Gdańsk	10199	18559	28306	23088	12454	13249	18119	16900
Gdynia	9515	12750	14370	13154	9011	8680	10685	9292
Kołobrzeg	135	256	372	324	236	191	214	251
Szczecin	16495	22481	25569	24743	15685	17054	21033	19523

Źródło: Rocznik statystyczny 1983, GUS Warszawa 1983, s. 323; Rocznik statystyczny 1987, GUS, Warszawa 1987, s. 353.

Tabela 6. Statki wchodzące do morskich portów handlowych

Porty	1970	1980	1985	1986	1970	1980	1985	1986
	Statki				Pojemność w tysiącach NRT			
Gdańsk	3217	2889	2171	1757	4323	11616	8597	8603
Gdynia	2591	2018	1784	1749	4636	7257	6024	5977
Kołobrzeg	209	408	237	266	36	124	81	95
Szczecin	5474	5634	4879	4851	6650	11547	9371	9668
w tym Świnoujście	-	2227	1912	1898	-	5519	4843	5024

Źródło: Rocznik statystyczny 1987, GUS, Warszawa 1987, s. 353.

Z danych zawartych w powyższych zestawieniach wynika nie tylko to, iż kołobrzesci port dosłownie pełnił rolę okna na świat dla województwa koszalińskiego, ale też paradoksalnie wskazane zostały ograniczone możliwości jego dalszego rozwoju. Z roku na rok zmniejszała się nie tylko liczba statków odwiedzających kołobrzesci port, ale też masa przeładowywanych towarów. Wyjątek stanowi tylko druga połowa lat 80. XX wieku, kiedy to liczba statków a także przeładowywanych ładunków zaczęła rosnąć. Najważniejsze znaczenie ma tutaj sama struktura przeładunków obrotu morskiego zarówno pod względem wyładunków, jak i załadunków.

Tabela 7. Przeładunek ładunków obrotu morskiego (załadunek)

Wyszczególnienie	Ogółem	Węgiel i koks	Rudy	Zboże	Drewno	Ropa i przetwory naftowe	Inne masowe	Drobnica
Łaładunek ogółem	W tysiącach ton							
1970	24634	16384	-	261	580	1158	2215	4036
1975	32377	23881	12	114	743	1798	2167	3662
1978	38761	25973	4	15	706	2269	2449	6285
1979	37818	26008	-	42	804	2022	3259	5683
1980	32049	20844	1	26	815	2031	3200	5132
1981	16038	7581	-	7	924	1346	2449	3731
1982	22406	14466	6	-	850	1191	2507	3426
Kołobrzeg								

1970	81	-	-	4	1	-	33	43
1975	74	-	-	2	19	-	27	26
1978	79	-	-	-	3	-	18	58
1979	128	-	-	-	11	-	10	107
1980	116	-	-	-	15	-	12	89
1981	93	-	-	-	15	-	13	65
1982	44	-	-	-	10	-	2	82

Źródło: *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 1983*, GUS, Warszawa 1983, s. 77.

Tabela 8. Przeładunek ładunków obrotu morskiego (wyładunek)

Wyszczególnienie	Ogółem	Węgiel i koks	Rudy	Zboże	Drewno	Ropa i Przetwory naftowe	Inne masowe	Drobnica
W tysiącach ton								
Wyładunek ogółem								
1970	11162	59	2982	1150	159	600	3516	2696
1975	20838	-	5499	3824	138	2438	4863	4076
1978	27175	-	6512	7533	140	4880	4773	3287
1979	27573	40	7163	7641	117	4711	4676	3224
1980	26991	-	7059	8486	188	3635	4732	2891
1981	20779	-	5277	7859	214	706	4260	2463
1982	15844	-	4026	4348	49	537	4614	2270
Kołobrzeg								
1970	14	-	-	0	12	-	1	1
1975	131	-	-	29	3	-	5	94
1978	273	-	-	116	1	-	-	156
1979	234	-	-	104	1	-	-	129
1980	193	-	-	121	-	-	2	70
1981	132	-	-	107	-	-	-	25
1982	89	-	-	85	-	-	-	4

Źródło: *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 1983*, GUS, Warszawa 1983, s. 78.

Tabela 9. Ruch statków w portach (wchodzące)

Wyszczególnienie Porty/lata	Ogółem			Z ładunkiem			
	Statki	Pojemność		Statki	Pojemność w tys. NRT	Statki	Pojemność w tys. NRT
		W tys. NRT	Przeciętna w NRT				
Statki wchodzące do portów ogółem							
1970	11491	15645	1361	4452	6701	7039	8944
1975	12158	24614	2025	6519	12731	5639	11883
1978	12700	33162	2611	7093	17820	5607	15342
1979	12287	32928	2680	6863	18417	5424	14511
1980	11195	30604	2734	6636	18472	4559	12132
1981	8677	21693	2500	5621	15008	3056	6685
1982	7242	19713	2722	3935	10680	3307	9033
Kołobrzeg							
1970	209	36	172	37	6	172	30
1975	364	74	203	241	51	123	29

1978	458	120	262	370	102	88	18
1979	484	129	266	348	97	136	32
1980	408	124	303	252	81	156	43
1981	307	86	282	178	52	129	34
1982	205	75	366	116	45	94	30

Źródło: *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 1983*, GUS, Warszawa 1983, s. 84.

Tabela 10. Ruch statków w portach (wychodzące)

Wyszczególnienie Porty/lata	Ogółem			Z ładunkiem		Pod balastem	
	Statki	Pojemność		Statki	Pojemność w tys. NRT	Statki	Pojemność w tys. NRT
		W tys. NRT	Przeciętna NRT				
Statki wychodzące z portów ogółem							
1970	11554	15922	1378	9557	11902	1997	4020
1975	12168	24858	2099	8753	16553	3415	8305
1978	12727	33556	2630	9419	22303	3308	11253
1979	12323	33204	2695	9360	22144	2963	11060
1980	11256	30930	2748	8490	20111	2766	10819
1981	8689	21588	2485	6171	12732	2518	8856
1982	7294	20055	2748	5664	13589	1630	6466
Kołobrzeg							
1970	206	35	170	188	32	18	3
1975	359	73	203	158	31	201	42
1978	458	121	265	130	32	328	89
1979	484	129	266	200	53	284	76
1980	407	123	303	194	60	213	63
1981	311	88	284	172	47	139	41
1982	203	74	366	146	54	57	20

Źródło: *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 1983*, GUS, Warszawa 1983, s. 85.

Powyższe dane statystyczne zawarte w tabelach pozwalają nie tylko na postawienie oczywistej tezy, iż „koszalińskie okno na świat” było w porównaniu do pozostałych ośrodków portowych słabsze. Wskazują także na przyczyny tejże słabości. W pierwszej kolejności ową słabość warunkował poziom infrastruktury technicznej, określającej strukturę przeładunku obrotu morskiego i możliwości obsługi ruchu statków, predestynujących największy port województwa do odgrywania podrzędnej roli portu drobnicowego dla żeglugi bałtyckiej. Pozostałe porty środkowopomorskie w jeszcze większym stopniu niż Kołobrzeg pełniły marginalną rolę, o czym świadczyć może choćby takie, a nie inne ujmowanie danych ich dotyczących na przykład o długości posiadanego nabrzeża, najczęściej wraz z danymi o innych portach łącznie³⁰.

³⁰ *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 1945-1968*, Warszawa 1969, s. 75; *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 1983*, Warszawa 1983, s. 69-70.

Drugą z przyczyn upośledzenia środkowopomorskich portów był wspomniany ograniczony potencjał zaplecza gospodarczego, tworzonego przez układ gospodarczy regionu. Z tego powodu regionalna infrastruktura miała charakter tak bardzo lokalny. Podejmując rozważania o gospodarce morskiej na obszarze województwa koszalińskiego, trzeba pamiętać, iż jej podstawę tak naprawdę tworzyło głównie rybołówstwo oraz sektor turystyczny i uzdrowiskowo-wypoczynkowy³¹. Takie utrzymywanie się statusu lokalności utrudniało w poważnym stopniu skuteczne realizowanie postulatów zwiększenia poziomu dodatkowych środków na poważniejsze inwestycje w ten segment infrastruktury gospodarczej regionu. Problem ten stawał się palącym, zwłaszcza w okresie załamywania się systemu gospodarki uspołecznionej i także tuż po nim. Wobec kurczących się dotacji z budżetu centralnego, coraz trudniejsze było uzyskanie zrozumienia dla potrzeb regionu ze strony centralnych instytucji administracji partyjno-rządowej, zarządzającej projektami gospodarczymi i rozdzielającymi skąpe środki finansowe, zwłaszcza dewizowe, oraz analogicznie deficytowe materiały i surowce, niezbędne w działalności każdego rodzaju przedsiębiorstw w tym rzecz jasna także portów³².

Osobną kwestią był marginalny udział portów morskich w systemie transportowym regionu, wynikający, co wielokrotnie było podkreślane, z niedostatecznego powiązania strefy wybrzeża z pozostałymi częściami kraju w tym województwa koszalińskiego oraz regionu środkowopomorskiego. Fakt ów podkreślał, wraz z kumulowaniem się kryzysu systemu nakazowo-rozdzielczego, narastający charakter zjawiska polaryzacji strukturalnej ładu gospodarczego województwa koszalińskiego, a następnie obydwu województw środkowopomorskich³³.

Podsumowanie

W świetle zaprezentowanego materiału można powiedzieć, iż problemy gospodarki morskiej województwa koszalińskiego, miały charakter systemowy. Jej kondycja zależała w bezpośredni sposób od sprawności układu gospodarczego państwa jako całości. Od tego, w jaki sposób nakreślona została koncepcja ładu

³¹ *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 1983*, Warszawa 1983, s. 271-272; AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 949, Wydział Społeczno-Ekonomiczny, *Informacje dotyczące gospodarki morskiej*.

³² D.T. Grała, *Reformy gospodarcze w PRL (1982-1989). Próba uratowania socjalizmu*, Warszawa 2005, s. 239-240; *Rocznik statystyczny województw 1987*, Warszawa 1987, s. 101; tamże, s. 113-114; M. Mieszczankowski, *Kryzys w gospodarce-przyczyny i drogi wyjścia*, „Nowe Drogi” 1980, nr 12, s. 149-150.

³³ AP Słupsk, KW PZPR w Słupsku, sygn. 949, Wydział Społeczno-Ekonomiczny KW, *Informacje dotyczące gospodarki morskiej*.

gospodarczego państwa i punktów ciężkości realizowanej polityki gospodarczej, zależała sprawność lokalnej ekonomiki, w tym także, co oczywiste, gospodarki morskiej regionu koszalińskiego. Region ten, o czym należy pamiętać, był w daleko idącym stopniu zależny od środków inwestycyjnych, dotacji i różnego rodzaju przydziałów środków produkcji z centralnych rozdzelników państwa realnego socjalizmu, opartego w swoim funkcjonowaniu na planowej gospodarce nakazowo-rozdzielczej.

Czy gospodarka morska była spójna z resztą segmentów ładu gospodarczego Pomorza Środkowego? Cóż – jej powiązania określał poziom rozwoju regionu jako całości, a ten w znacznej mierze wynikał z konstrukcji systemu ekonomiczno-społecznego całego państwa i w praktyce jego kształt nie mógł być po prostu inny. Owszem można zauważyć proces ewoluowania konstrukcji gospodarki morskiej w kierunku zwiększenia się roli podmiotów świadczących usługi turystyczno-wypoczynkowe, niemniej udział gospodarki morskiej w systemie gospodarczym nie tylko regionu środkowopomorskiego określany był odgórnie w ramach konstrukcji systemu nakazowo-rozdzielczego socjalistycznego państwa.

**The functioning of maritime economy in the region of Koszalin.
An outline of the problem**

Streszczenie

W artykule przedstawiono systemowy charakter problemu funkcjonowania gospodarki morskiej na terenie województwa koszalińskiego. Jej kondycja zależała w bezpośredni sposób od sprawności układu gospodarczego państwa jako całości. Od tego, w jaki sposób nakreślona została koncepcja ładu gospodarczego państwa i punktów ciężkości realizowanej polityki gospodarczej, w istocie zależała sprawność lokalnej ekonomiki, w tym także, co oczywiste, gospodarki morskiej regionu koszalińskiego. Region ten, o czym należy pamiętać, był w daleko idącym stopniu zależny od środków inwestycyjnych, dotacji i różnego rodzaju przydziałów środków produkcji z centralnych rozdzelników

Abstract

The paper delineates systematic character of the problem of functioning of maritime economy in the Koszalin region. Its condition used to depend directly on the efficiency of the economic system of the state as a whole. And the efficiency of local economy, including maritime economy of Koszalin region, was dependent on the general economy order of the state and the specifically emphasized areas of economic policy. It is also worth remembering that the region was reliant on the means of investment, donations and other ways of subventions that were provided according the rules of real-socialism economy, i.e. the planned prescriptive and distributive economy.

państwa realnego socjalizmu, opartego w swoim funkcjonowaniu na planowej gospodarce nakazowo-rozdzielczej.

Słowa kluczowe

Key words

Koszalin, gospodarka morska, region śródkowopomorski

City of Koszalin, maritime economy, central pomerania

Bibliografia

Falkiewicz R., *Wybrane problemy finansów przedsiębiorstw transportu morskiego*, Wyd. 2, Szczecin 1973.

Grała, D. T., *Reformy gospodarcze w PRL (1982-1989). Próba uratowania socjalizmu*, Warszawa 2005.

Pełczyński Z., Kulesza Cz., *Podsumowanie Opracowania koncentracji i specjalizacji usług wraz z opinią o realizacji wprowadzenia programu w życie*, Gdańsk 1970.

Problemy rozwoju społeczno-gospodarczego w procesie restrukturyzacji Pomorza Środkowego, M. Jasiulewicz, B. Polak (red.), Koszalin 1996.

Rocznik statystyczny 1983, Warszawa 1983.

Rocznik statystyczny 1987, Warszawa 1987.

Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 1945-1968, Warszawa 1969.

Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 1983, Warszawa 1983.

Rocznik statystyczny województwa koszalińskiego 1970, Koszalin 1970.

Spółeczeństwo PRL, Historia. Kultura. Pamięć., S. Jankowiak, D. Skotarczak, I. Skórzyńska (red.), Szczecin 2011.

Spółeczno-ekonomiczne konsekwencje procesów transformacyjnych w regionach o wysokim bezrobociu., A. Suszyński, L. Brożek (red.), Koszalin 1999.

Województwo koszalińskie. Monografia geograficzno-gospodarcza, F. Barciński, B. Krygowski, S. Zajchowska (red.), Poznań 1965.

Zdrojewski E. Z., *Problematyka demograficzna Pomorza Środkowego w latach 1950-1990*, Koszalin 1976.