

Krzysztof Ficoń¹
Grzegorz Krasnodębski²

Analiza potencjału gospodarczo-logistycznego województw makroregionu nadmorskiego

Metodologia badań potencjałowych

Podstawą merytoryczną modelowania i szacowania poszczególnych wskaźników potencjałowych są dane liczbowe zawarte w oficjalnym roczniku Głównego Urzędu Statystycznego obejmujące lata 2007-2010³. Wykorzystywane dane są wyrażone albo w liczbach bezwzględnych (mianowanych) obrazujących odpowiednie parametry gospodarcze, albo jako wielkości względne (procentowe) relatywizowane w skali badanych trzech województw. Jako dane bezwzględne opisujące potencjał gospodarki morskiej występują liczby dotyczące: podmiotów gospodarki morskiej, osób pracujących w gospodarce morskiej, miesięcznego wynagrodzenia brutto, nakładów inwestycyjnych na gospodarkę morską oraz wartości brutto środków trwałych zainwestowanych w gospodarkę morską. Potencjał logistyki morskiej charakteryzują: obroty ładunkowe w portach, przewozy żeglugą morską, nośność zbudowanych statków, połowy ryb morskich. Poszczególne wielkości (liczby) bezwzględne zostały przeliczone na wartości procentowe, które posłużyły do wyznaczenia analitycznych funkcji potencjałowych.

Dla każdego z trzech województw nadmorskich ($i = 1,2,3$) zostały wyznaczone trzy niezależne funkcje potencjałowe według następujących wyrażen⁴:

PM^i – funkcja potencjału morskiego i -tego województwa:

$$PM^i = \Psi(M_1^i, M_2^i, M_3^i, M_4^i, M_5^i); \quad i = 1,2,3 \quad (1)$$

M_1^i – udział w liczbie podmiotów [%],

M_2^i – udział w liczbie pracujących [%],

M_3^i – przeciętne miesięczne wynagrodzenie [%],

M_4^i – udział w nakładach inwestycyjnych [%],

M_5^i – udział w wartości środków trwałych brutto [%].

PL^i – funkcja logistyki morskiej i -tego województwa:

$$PL^i = \Psi(L_1^i, L_2^i, L_3^i, L_4^i); \quad i = 1,2,3 \quad (2)$$

L_1^i – obroty ładunkowe w portach [%],

L_2^i – przewozy żeglugą morską [%],

L_3^i – nośność zbudowanych statków [%],

L_4^i – połowy ryb morskich [%].

Q^i – funkcja potencjału gospodarki morskiej i -tego województwa:

$$Q^i = \Psi(PM, PL) \quad (3)$$

Po wyznaczeniu wszystkich trzech wartości funkcji potencjału gospodarki morskiej dla każdego województwa wystarczy zbiór $\{Q^i; i = 1,2,3\}$ uporządkować według malejących wartości tego wskaźnika, aby otrzymać szukaną klasyfikację badanych województw nadmorskich.

Występująca we wzorach (1), (2), (3) funkcja Ψ ma postać tradycyjnej funkcji normującej, która wszystkie zmienne niezależne standaryzuje w umownej skali procentowej (%), co gwarantuje możliwość wzajemnego relatywizowania i w dalszej konsekwencji merytorycznego komentowania otrzymanych wyników liczbowych.

¹ Prof. dr hab. inż. Krzysztof Ficoń, Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

² kmdr dr Grzegorz Krasnodębski, Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich.

³ *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej*. GUS Warszawa – Szczecin 2011. Rocznik opracowany został w Ośrodku Statystyki Morskiej Urzędu Statystycznego w Szczecinie przy współpracy z Głównym Urzędem Statystycznym oraz urzędami statystycznymi w Gdańsku i Białymstoku.

⁴ Ficoń K.; *Model optymalizacyjny sektora polskiej gospodarki morskiej*. [w:] Grzybowski M. (red.); *Modelowanie klastrów gospodarki morskiej*. Instytut Morski Gdańsk 2009.

Potencjał gospodarki morskiej województwa pomorskiego

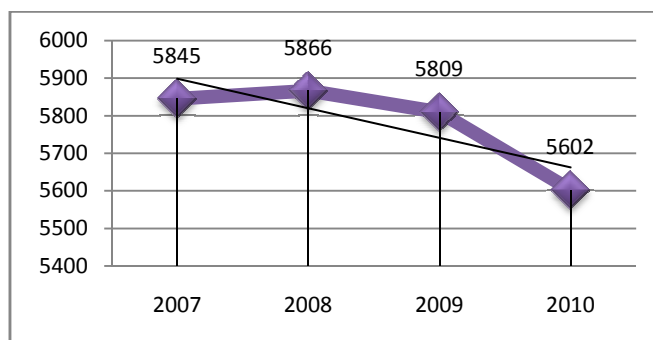
Województwo pomorskie⁵ – powierzchnia 18,3 tys km², ludność – 2,2 mln, gęstość zaludnienia 122 os/km², stolica – Gdańsk 457 tys. Podział administracyjny obejmuje: 4 powiaty grodzkie, 16 powiatów ziemskich i 123 gminy. Jest województwem przemysłowo-rolniczym, a do głównych bogactw naturalnych należą: złoża soli potasowej (Puck) i kamiennej (Łeba), ropy naftowej na M. Bałtyckim i w okolicach Żarnowca. Posiada rozwinięty przemysł portowo-stoczniowy (Gdynia, Gdańsk, Tczew, Ustka), elektrotechniczny, elektroniczny, chemiczny, w tym petrochemiczny (Refineria Gdańsk), nawozów sztucznych, farmaceutyczny, ponadto celulozowo-papierniczy (Paper Kwidziń), drzewny (meblarski, płyt i sklejek), obuwniczy, odzieżowy oraz spożywczy, zwłaszcza rybny, mleczarski, cukrowniczy, owocowo-warzywny. Sieć komunikacyjna województwa pomorskiego jest rozbudowana i obejmuje główne trasy drogowe i kolejowe z Gdyni/Gdańska do Warszawy, Łodzi, Poznania, Szczecina. Utrzymywana jest żegluga na Wiśle. Na terenie województwa znajduje się międzynarodowy port lotniczy Gdańsk-Rębiechowo, o docelowej zdolności 5 mln pasażerów rocznie. Dobrze jest rozwinięta turystyka (ok. 8 mln turystów rocznie), głównie na wybrzeżu i pojezierzach oraz sporty wodne, w tym żeglarstwo (Zatoka Gdańska i Pucka oraz Zalew Wiślany. Na terenie województwa znajdują się uzdrowiska – Sopot, Ustka i Łeba. Najliczniej odwiedzane są zabytkowe miasta Gdańsk i Malbork. W 2009 r. produkt krajowy brutto województwa pomorskiego wynosił 76,2 mld zł, co stanowiło 5,7% PKB Polski. Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca wynosił 34,3 tys. zł (97,3% średniej krajowej), co plasowało pomorskie na 5. Miejscu względem innych województw.

Tabela 1. Parametry gospodarki morskiej województwa pomorskiego

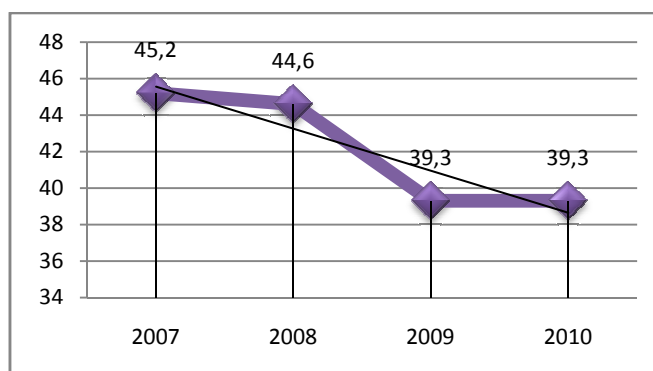
Lp.	Województwo pomorskie	2007	2008	2009	2010
1.	Podmioty gospodarki morskiej	5845	5866	5809	5602
2.	- % udział w liczbie podmiotów ogółem w województwie	2,5	2,4	2,3	2,2
3.	Pracujący w gospodarce morskiej	45,2	44,6	39,3	39,3
4.	- % udział w liczbie pracujących ogółem w województwie	6,3	6,1	5,3	5,3

5.	Miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej [zł]	3559,54	3873,35	4008,93	4046,19
6.	- przeciętne miesięczne wynagrodzenie w województwie = 100	133,4	132,3	130,7	115,6
7.	Nakłady inwestycyjne na gospodarkę morską [mln zł]	679,5	696,0	617,7	477,9
8.	- % udział w nakładach inwestycyjnych ogółem w województwie	5,5	5,0	3,5	3,7
9.	Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej [mln zł]	8099,3	8616,3	9277,1	9709,1
10.	- % udział w wartości środków trwałych brutto ogółem	7,2	7,0	7,2	7,0
11.	Udział % województwa w:				
12.	- obrotach ładunkowych w portach	64,5	62,5	66,8	65,2
13.	- przewozach żeglugą morską	23,6	18,5	14,4	7,0
14.	- nośności zbudowanych statków	37,5	37,5	70,1	34,1
15.	- połowach ryb morskich	60,0	64,0	77,8	73,8

Źródło: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej. GUS Warszawa – Szczecin 2011.

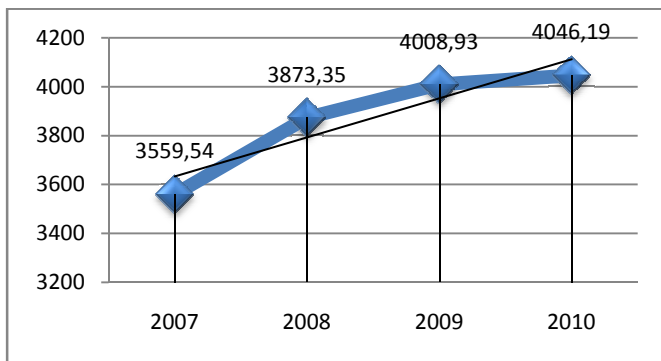


Rys. 1. WP - podmioty gospodarki morskiej

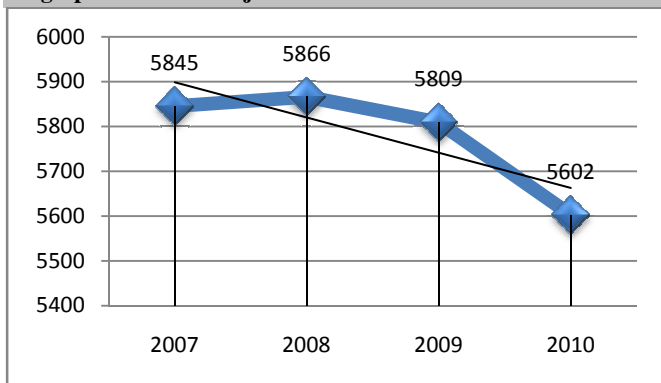


Rys. 2. WP - pracujący w gospodarce morskiej

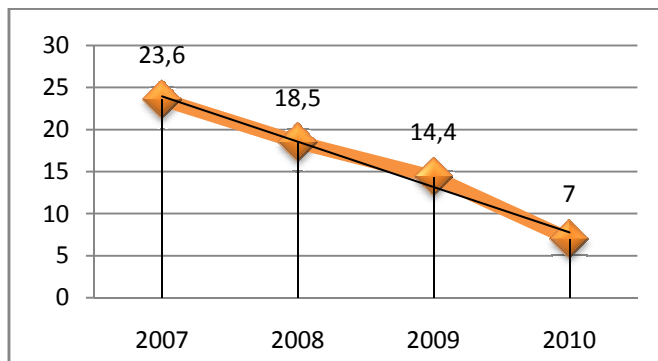
⁵ <http://www.pomorskie.eu/pl/>



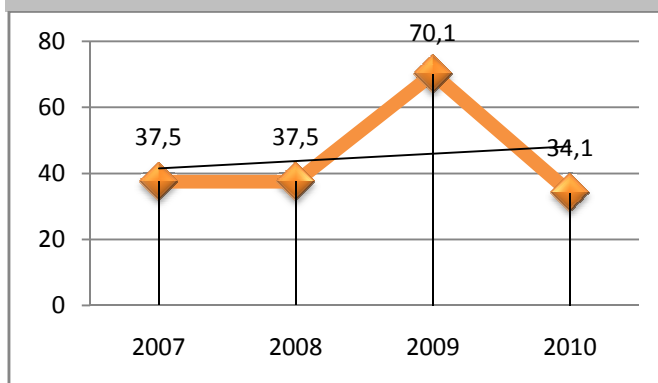
Rys. 3. WP - WP - przeciętne wynagrodzenie w gospodarce morskiej



Rys. 4. WP - nakłady inwestycyjne na gospodarkę morską



Rys. 6. Udział WP - w przewozach żegluga morską

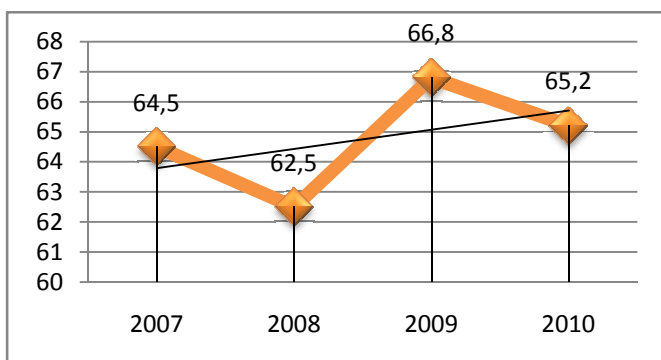


Rys. 7. Udział WP - w budowie statków DWT

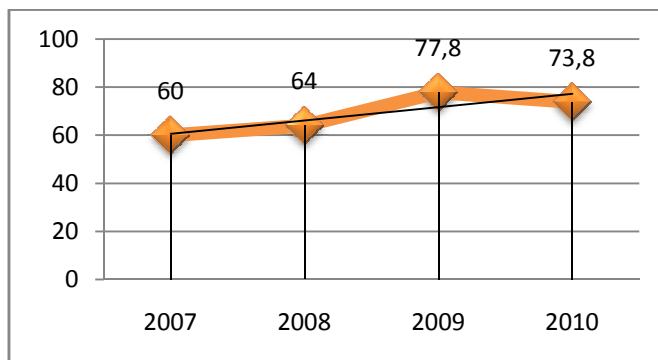
Analiza kształtowania się trendów gospodarki morskiej w województwie pomorskim w horyzoncie lat 2007-2009 (Rys. 1-4) pozwala na sformułowanie następujących wniosków:

- występuje minimalny spadek liczby podmiotów gospodarczych (4,1%) w sektorze GM,
- liczba zatrudnionych w sektorze GM ma wyraźny trend spadkowy (15,1%),
- rośnie przeciętne wynagrodzenie zatrudnionych (13,7%) w sektorze GM,
- występuje nieznaczny spadek nakładów inwestycyjnych (4,3%) w sektorze GM.

Potencjał logistyki morskiej województwa pomorskiego



Rys. 5. Udział WP - w obrotach ładunkowych w portach



Rys. 8. Udział WP - w połowach ryb morskich

Analiza szeregów czasowych (2007-2010) logistyki gospodarki morskiej w województwie pomorskim (Rys. 5-8) pozwala na sprecyzowanie następujących uwag:

- minimalnie wzrosły obroty przeładunkowe w portach morskich (1,1%),
- drastycznie spadły udziały w przewozach morskich (342%),
- wystąpił nieznaczny spadek produkcji statków (9,8%),
- znacząco spadły połowy ryb morskich (52%).

Potencjał gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego

Województwo zachodniopomorskie⁶ – powierzchnia 22,9 tys. km², ludność – 1,7 mln, gęstość zaludnienia 73,9 os/km², stolica – Szczecin 405,6 tys. Podział administracyjny obejmuje: 3 powiaty grodzkie, 18 powiatów ziemskich i 114 gmin. Jest województwem przemysłowo-rolniczym i a do głównych bogactw naturalnych należą: złoża gazu ziemnego, ropy naftowej, surowców skalnych. Posiada rozwinięty przemysł portowo-stoczniowy (Szczecin, Świnoujście), elektrotechniczny (Dolna Odra), metalowy (Huta Szczecin), spożywczy, chemiczny (Police), ponadto drzewny, odzieżowy i inne. Sieć komunikacyjna jest średnio rozwinięta, a główne trasy kolejowe i drogowe z biorą swój początek z portów handlowych (Szczecin, Świnoujście) do innych dużych miast, także do Berlina. Na terenie województwa znajduje się krajowy port lotniczy w Szczecin–Goleniów o docelowej przepustowości 1 mln pasażerów rocznie. Na Odrze prowadzona jest żegluga śródlądowa. Morskie połączenia promowe ze Świnoujścia odbywają się do Danii i Szwecji. Turystyka uprawiana jest głównie na wybrzeżu i pojezierzach. Na terenie województwa znajdują się trzy uzdrowiska w Kołobrzegu, Kamieniu Pomorskim i w Połczynie Zdroju. W 2009 r. produkt krajowy brutto woj. zachodniopomorskiego wynosił 52,4 mld zł, co stanowiło 4,0% PKB Polski. Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca wynosił 30,9 tys. zł (89,8% średniej krajowej), co plasowało zachodniopomorskie na 7. miejscu względem innych województw.

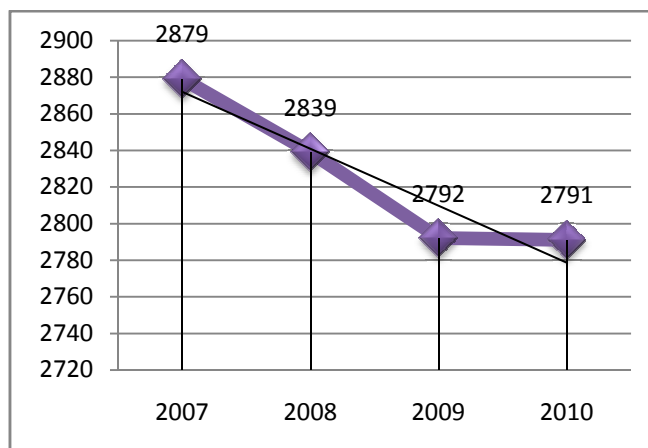
Tabela 1. Parametry gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego

Lp.	Województwo zachodniopomorskie	2007	2008	2009	2010
1.	Podmioty gospodarki morskiej	2879	2839	2792	2791
2.	- % udział w liczbie podmiotów ogółem w województwie	1,4	1,3	1,3	1,3
3.	Pracujący w gospodarce morskiej	24,3	23,8	20,1	20,5
4.	- % udział w liczbie pracujących ogółem w województwie	4,7	4,5	4,0	4,0
5.	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej [zł]	3115,41	3398,32	3415,42	3518,15

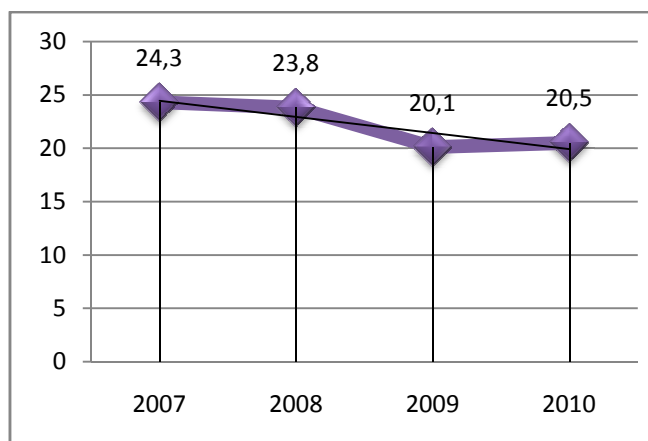
⁶ <https://bip.wzp.pl/>

6.	- przeciętne miesięczne wynagrodzenie w województwie = 100	130,1	129,2	123,2	108,5
7.	Nakłady inwestycyjne na gospodarkę morską w mln zł	320,7	324,9	185,1	345,4
8.	- % udział w nakładach inwestycyjnych ogółem w województwie	4,6	3,6	2,2	4,2
9.	Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej w mln zł	3726,9	4078,7	4229,1	4498,3
10.	- % udział w wartości środków trwałych brutto ogółem	4,2	4,4	4,2	4,1
11.	Udział % województwa w:				
12.	- obrotach ładunkowych w portach	35,5	37,5	33,2	34,7
13.	- przewozach żegluga morską	73,6	79,0	82,9	89,8
14.	- nośności zbudowanych statków	62,5	62,5	29,9	-
15.	- połowach ryb morskich	38,5	35,4	21,5	25,3

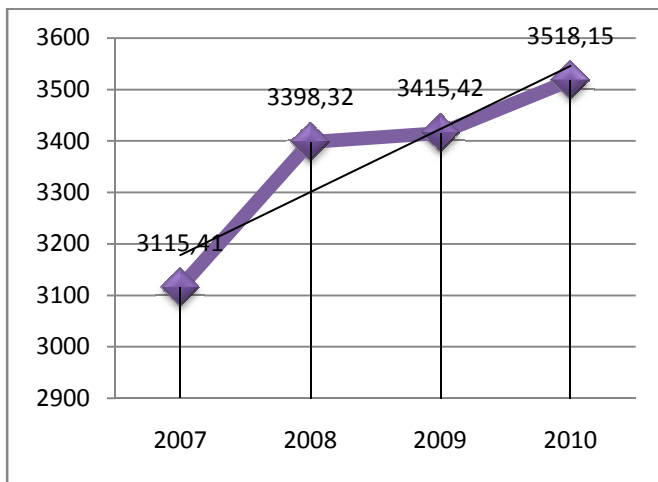
Źródło: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej. GUS Warszawa – Szczecin 2011.



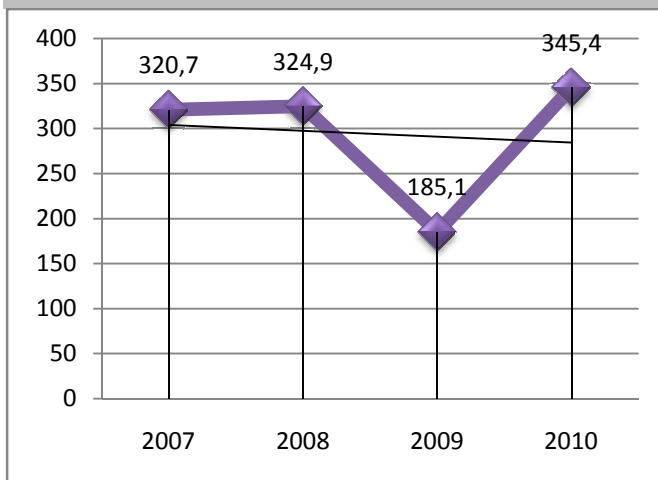
Rys. 7. WZP - podmioty gospodarki morskiej



Rys. 8. WZP - pracujący w gospodarce morskiej



Rys. 9. WZP - przeciętne wynagrodzenie w GM

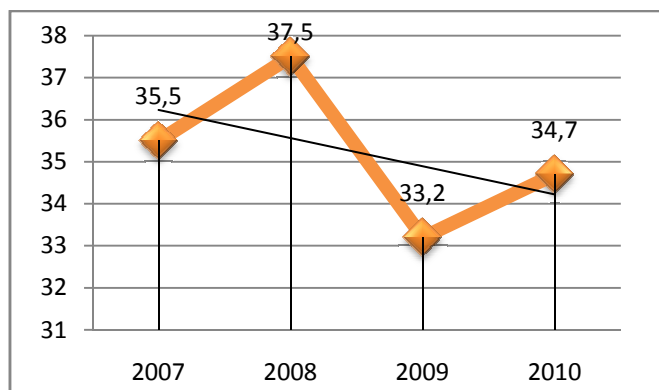


Rys. 10. WZP - nakłady inwestycyjne na gospodarkę morską

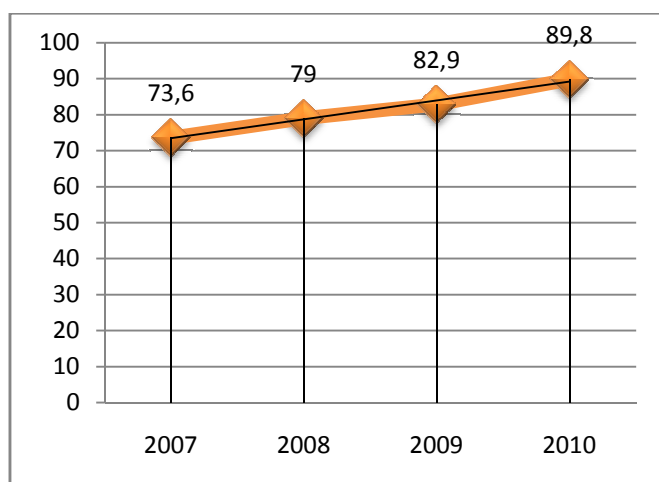
Analiza kształtowania się trendów gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim w horyzoncie lat 2007-2009 (Rys.2.1-2.4) pozwala na sformułowanie następujących wniosków:

- występuje minimalny spadek liczby podmiotów gospodarczych (3,2%) w sektorze GM,
- liczba zatrudnionych w sektorze GM ma wyraźny trend spadkowy (18,7%),
- rośnie przeciętne wynagrodzenie zatrudnionych (12,9%) w sektorze GM,
- nastąpił wyraźny wzrost nakładów inwestycyjnych (7-8%) w sektorze GM.

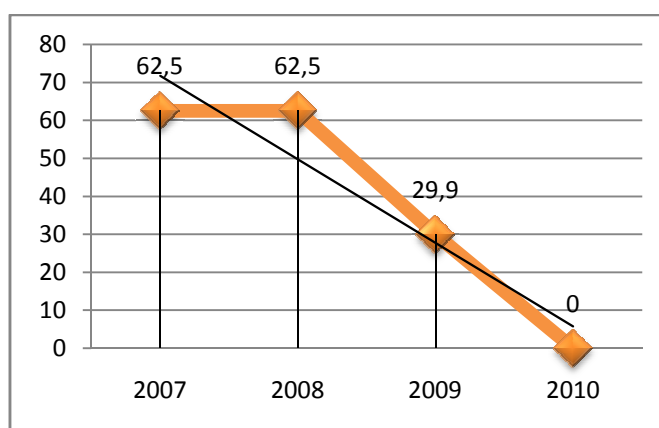
Potencjał logistyki morskiej województwa zachodniopomorskiego



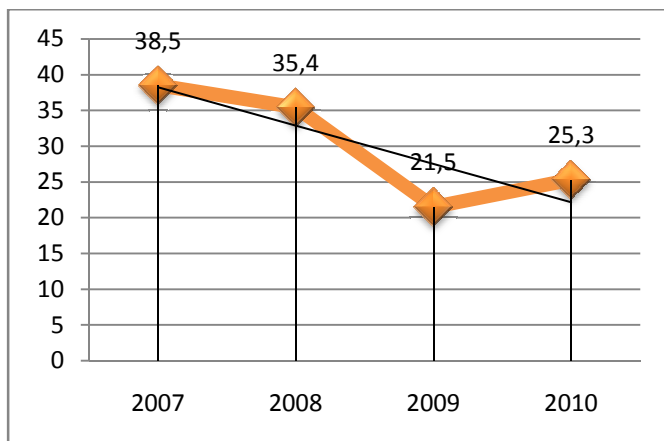
Rys. 11. Udział WZP - w obrotach ładunkowych w portach



Rys. 12. Udział WZP - w przewozach żegluga morską



Rys. 13. Udział WZP - w budowie statków DWT



Rys. 14. Udział WZP - w połowach ryb morskich

Analiza szeregów czasowych (2007-2010) logistyki gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim (Rys.2.5-2.8.) pozwala na sprecyzowanie następujących uwag:

- przy dużych fluktuacjach wystąpił minimalny spadek obrotów portowych (2,3%),
- sukcesywnie rośnie udział w przewozach morskich (22%),
- wystąpiło gwałtowne załamanie produkcji statków (0%),
- znacząco spadły połowy ryb morskich (52%).

Potencjał gospodarki morskiej województwa warmińsko-mazurskiego

Województwo Warmińsko-Mazurskie⁷ – powierzchnia 24,2 tys. km², ludność – 1,4 mln, gęstość zaludnienia 59,2 os/km², stolica – Olsztyn 176,5 tys. mieszkańców. Inne ważniejsze miasta to Elk, Elbląg, Iława i Ostróda. Podział administracyjny obejmuje: 2 powiaty grodzkie, 19 powiatów ziemskich i 116 gmin. Jest województwem rolniczo-przemysłowym ze wrażliwym udziałem usług, głównie turystycznych. Posiada bogate złoża surowców skalnych dla budownictwa i kredy jeziornej. Ma rozwinięty przemysł: maszynowy, środków transportu, gumowy, drzewny, a ponadto przemysł odzieżowy, lniany, bawełniany i skórzany oraz spożywczy. Największe ośrodki przemysłowe to Olsztyn i Elbląg. Gęstość sieci komunikacyjnej jest mała, główne węzły komunikacyjne to Olsztyn i Elbląg skomunikowane głównie na kierunku Warszawa i Gdańsk. Znaczenie żeglugi śródlądowej jest

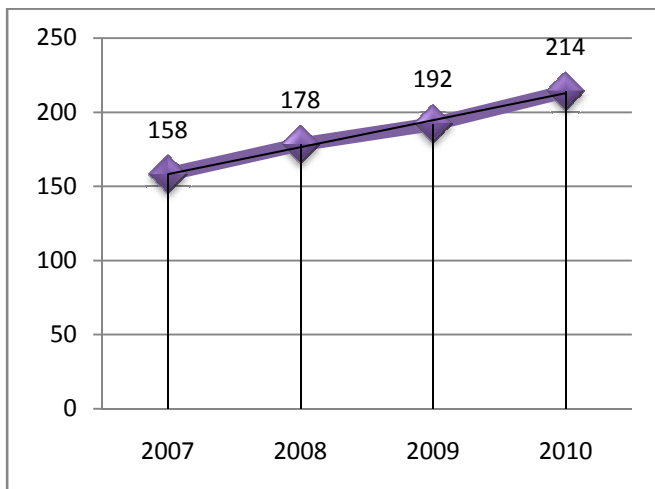
niewielkie, równie małe jest znaczenie żeglugi na Zalewie Wiślanym. Główne porty województwa to: Elbląg, Frombork, Giżycko i Mikołajki. Rozwinięta turystyka i sporty wodne głównie na Pojezierzu Mazurskim. Największe atrakcje turystyczne to: zabytkowy Kanał Elbląsko-Ostródzki, Frombork, Nidzica, Gierłoż, Olsztyn i Wielkie Jeziora Mazurskie. W 2009 r. produkt krajowy brutto województwa warmińsko-mazurskiego wynosił 37,1 mld zł, co stanowiło 2,8% PKB Polski. Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca wynosił 26,0 tys. zł (74,2% średniej krajowej), co plasowało warmińsko-mazurskie na 12. miejscu względem innych województw.

Tabela 3. Parametry gospodarki morskiej województwa warmińsko-mazurskiego

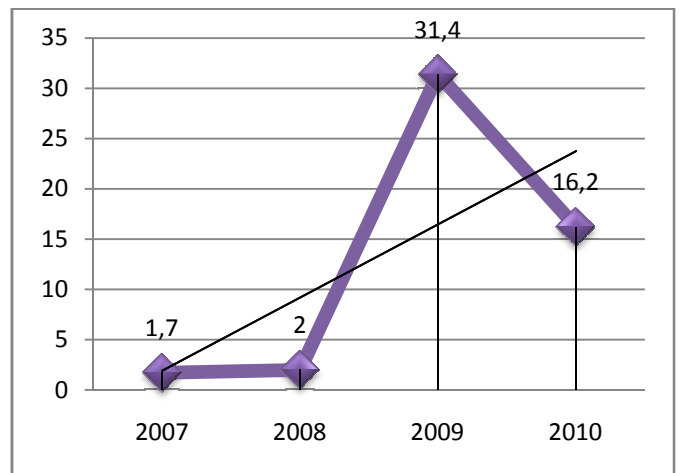
Lp.	Województwo warmińsko-mazurskie	2007	2008	2009	2010
1.	Podmioty gospodarki morskiej	158	178	192	214
2.	- % udział w liczbie podmiotów ogółem w województwie	0,1	0,2	0,2	0,2
3.	Pracujący w gospodarce morskiej	0,7	0,6	1,2	1,7
4.	- % udział w liczbie pracujących ogółem w województwie	0,2	0,1	0,3	0,4
5.	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej w zł	1560,67	1563,54	2417,95	3044,10
6.	- przeciętne miesięczne wynagrodzenie w województwie = 100	68,6	63,2	92,8	102,2
7.	Nakłady inwestycyjne na gospodarkę morską [mln zł]	1,7	2,0	31,4	16,2
8.	- % udział w nakładach inwestycyjnych ogółem w województwie	0,0	0,0	0,5	0,2
9.	Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej [mln zł]	42,0	35,1	136,9	153,9
10.	- % udział w wartości środków trwałych brutto ogółem	0,1	0,1	0,2	0,2
11.	Udział % województwa w:				
12.	- obrotach ładunkowych w portach	0,0	0,0	0,0	0,0
13.	- przewozach żeglugą morską	0,0	0,0	0,0	0,0
14.	- nośności zbudowanych statków	0,0	0,0	0,0	0,0
15.	- połowach ryb morskich	1,5	0,5	0,7	0,9

Źródło: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej. GUS Warszawa – Szczecin 2011.

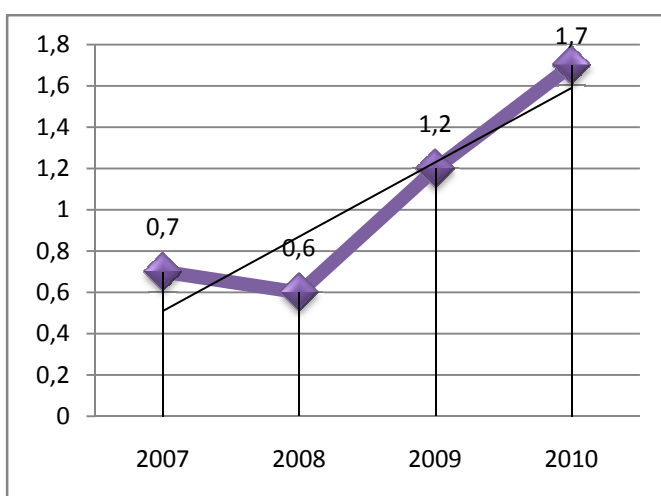
⁷ <http://bip.warmia.mazury.pl/>



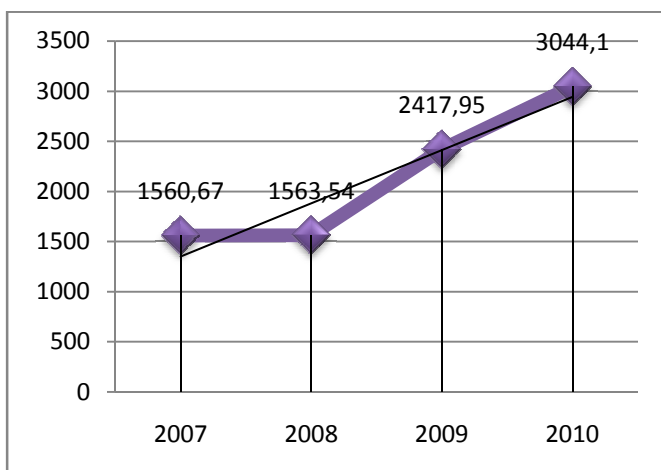
Rys. 15. WW-M - podmioty gospodarki morskiej



Rys. 18. WW-M - nakłady inwestycyjne na gospodarkę morską



Rys. 16. WW-M - pracujący w gospodarce morskiej



Rys. 17. WW-M - przeciętne wynagrodzenie w gospodarce morskiej

Analiza kształtowania się trendów gospodarki morskiej w województwie warmińsko-mazurskim w horyzoncie lat 2007-2009 (Rys. 15-18) pozwala na sformułowanie następujących wniosków:

- występuje duży spadek liczby podmiotów gospodarczych (33,2%) w sektorze GM,
- liczba zatrudnionych w sektorze GM ma silny trend wzrostowy (250%),
- rośnie przeciętne wynagrodzenie zatrudnionych (95%) w sektorze GM,
- nastąpił gwałtowny wzrost nakładów inwestycyjnych (952%) w sektorze GM.

Z uwagi na fakt, że województwo warmińsko-mazurskie nie dysponuje praktycznie żadnym potencjałem logistycznym, przynajmniej w zakresie 4. specyfikowanych dotychczas parametrów: obroty ładunkowe w portach, przewozy drogą morską, nośność zbudowanych statków, śladowe połowy ryb morskich nie podlega ono analizie potencjałowej.

Analiza porównawcza gospodarki morskiej województw nadmorskich w roku 2010

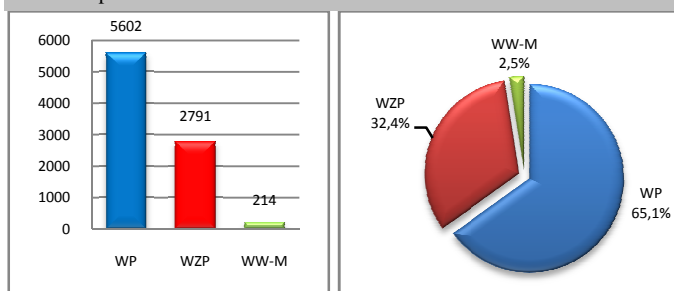
Podstawą analizy porównawczej sektora gospodarki morskiej trzech województw nadmorskich jest tabela 4, zawierająca dane statystyczne za rok 2010. Analiza porównawcza będzie prowadzona w odniesieniu do wszystkich szczegółowych parametrów zawartych w tabeli 4, a ponadto dla parametrów 1-5 zostanie wyznaczony syntetyczny potencjał gospodarki morskiej (6). Natomiast parametry 7-11 posłużą do wyznaczenia syntetycznej wartości potencjału logistyki morskiej każdego badanego województwa (12). Na zakoń-

czenie badań na podstawie wskaźników (6) i (12) zostanie wyznaczony tzw. globalny potencjał gospodarki morskiej danego województwa.

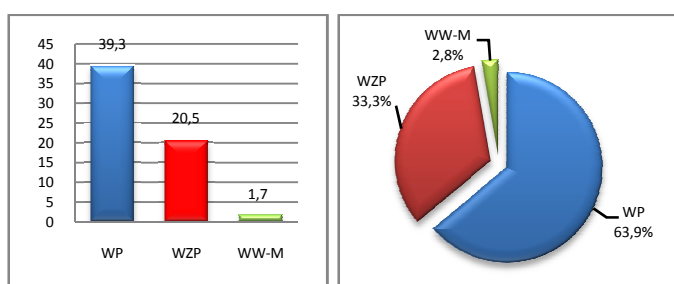
Tabela 4. Parametry gospodarki morskiej województw nadmorskich w roku 2010

Lp.	ROK 2010 [%]	WP	WZP	WW-M
1.	Podmioty gospodarki morskiej	65,09	32,43	2,49
2.	Pracujący w gospodarce morskiej	63,9	33,33	2,77
3.	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce morskiej w zł	38,14	33,16	28,69
4.	Nakłady inwestycyjne na gospodarkę morską w mln zł	56,93	41,14	1,93
5.	Wartość brutto środków trwałych w gospodarce morskiej w mln zł	67,61	31,32	1,07
6.	Potencjał gospodarki morskiej:	58,4	34,2	7,4
7.	Udział % województwa w:			
8.	- obrotach ładunkowych w portach	65,2	34,7	0,0
9.	- przewozach żeglugą morską	10,1	89,8	0,0
10.	- wielkości zbudowanych statków	100	0	0
11.	- połowach ryb morskich	73,8	25,3	0,9
12.	Potencjał logistyki morskiej	62,41	37,34	0,25
13.	Globalny potencjał województwa	60,41	35,75	3,84

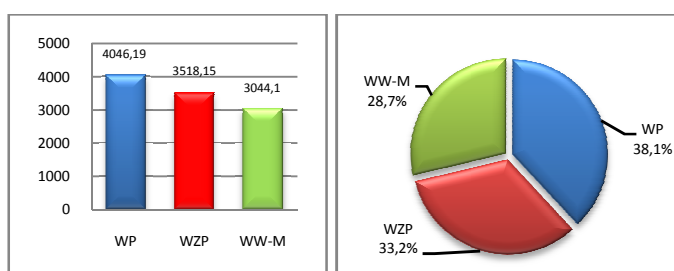
Źródło: opracowanie własne



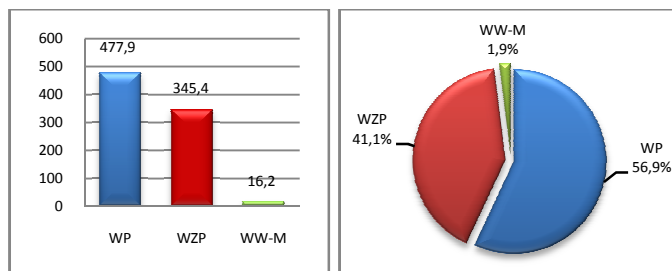
Rys. 19. Podmioty gospodarki morskiej województw nadmorskich – 2010 r.



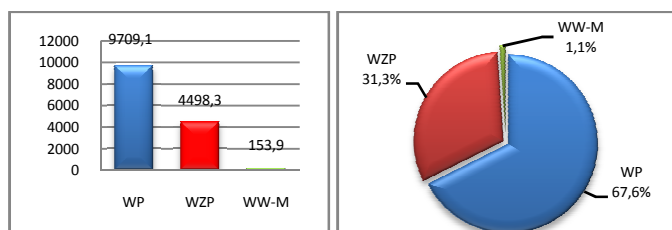
Rys. 20. Pracujący w gospodarce morskiej województw nadmorskich – 2010 r.



Rys. 21. Wynagrodzenie miesięczne w GM województw nadmorskich – 2010 r.



Rys. 22. Nakłady inwestycyjne w GM województw nadmorskich – 2010 r.



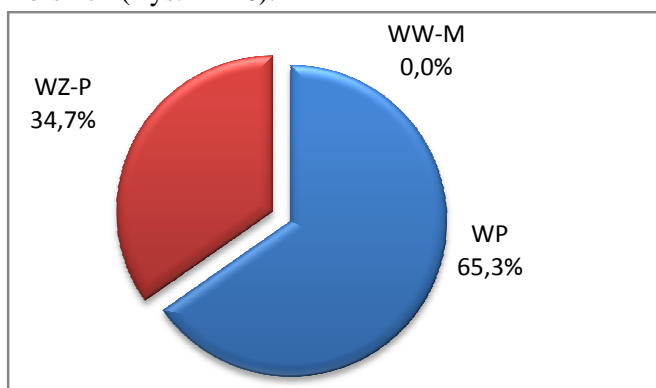
Rys. 23. Wartość środków trwałych w GM województw nadmorskich – 2010 r.

Zestaw wykresów Rys. 19-23 obrazuje udział każdego województwa nadmorskiego w kształtowaniu potencjału gospodarki morskiej, w szczególności potencjału logistycznego tej gospodarki.

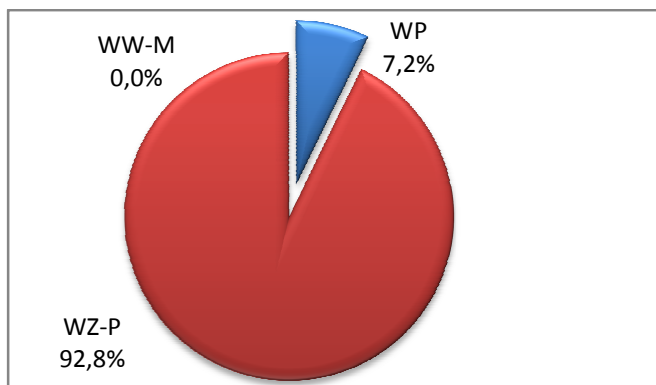
- pod względem liczby podmiotów gospodarczych funkcjonujących w sektorze GM (Rys. 19) dominuje województwo pomorskie – 65,1% (5602), drugą lokatę zajmuje województwo zachodniopomorskie – 32,4% (2791), a śladowym potencjałem legitymuje się województwo warmińsko-mazurskie – 2,5% (214),
- według kryterium liczby osób zatrudnionych w GM (Rys. 20) zdecydowanym liderem jest województwo pomorskie – 63,9% (39,3 tys.), drugą lokatę zajmuje województwo zachodniopomorskie – 33,3% (20,5 tys.), a minimalnym potencjałem legitymuje się województwo warmińsko-mazurskie – 2,8% (1,7 tys.),
- według kryterium średnie wynagrodzenie miesięczne w GM (Rys. 21) liderem jest województwo pomorskie – 38,1% (4046,2 zł.), drugą lokatę zajmuje województwo zachodniopomorskie – 33,2% (3518,2 zł.), a trzecią lokatę zajmuje województwo warmińsko-mazurskie – 28,7% (3044,1 zł.),
- pod względem nakładów na inwestycje w sektorze GM (Rys. 22) przoduje województwo pomorskie – 56,9% (477,9 mln zł.), a dalej występuje województwo zachodniopomorskie – 41,1% (345,4 mln zł.) i województwo warmińsko-mazurskie – 1,9% (16,2 mln zł.),

- pod względem wartości środków trwałych ulokowanych w GM (Rys. 23) bardzo wyraźnie przoduje województwo pomorskie – 67,6% (9709,1 mln zł.) i kolejno zachodniopomorskie – 31,3% (4498,3 mln zł.) oraz symbolicznie warmińsko-mazurskie – 1,1% (153,9 mln zł.).

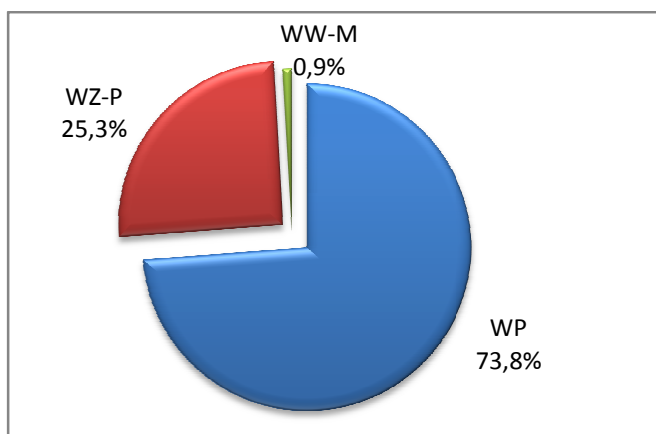
Ze względu na jednopunktowy wektor danych dotyczących produkcji statków w roku 2010 – tylko województwo pomorskie, prowadzone analizy potencjału logistycznego GM zostały ograniczone tylko do trzech wskaźników: portowe obroty ładunkowe, przewozy pasażerskie żeglugą morską oraz połowy ryb morskich (Rys. 24-26).



Rys. 24. Portowe obroty ładunkowe



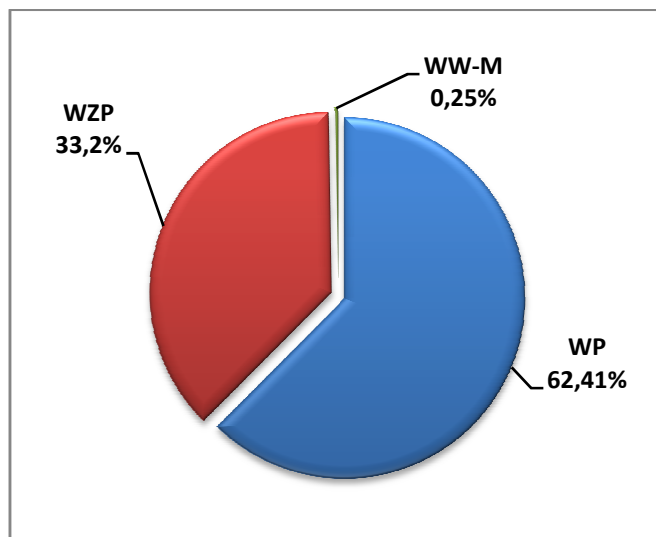
Rys. 25. Przewozy pasażerskie żeglugą morską



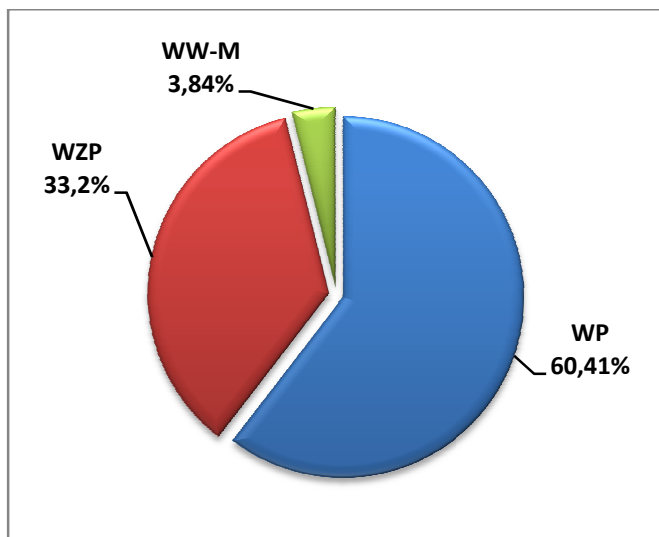
Rys. 26. Połowy ryb morskich

Pod względem wielkości obrotów portowych zdecydowanie dominuje województwo pomorskie – 65,3%, a dopełnia tę statystykę województwo zachodniopomorskie – 34,7%. Diametralnie odwrotna sytuacja występuje w przypadku pasażerskich przewozów żeglugą morską, gdzie niekwestionowanym liderem jest województwo zachodniopomorskie obsługujące aż 92,8% ruchu pasażerskiego, minimalnymi zdolnościami odznacza się województwo pomorskie – 7,2% tej puli. W zakresie połowów ryb morskich ponownie dominuje województwo pomorskie – 73,8% i kolejno zachodniopomorskie – 25,3% oraz ze śladowym wskaźnikiem występuje warmińsko-mazurskie – 0,9%. W roku 2010 tylko stocznie województwa pomorskiego wykazały się znaczącą produkcją statków stanowiącą automatycznie 100% badanej statystyki porównawczej.

Powyższe wskaźniki cząstkowe posłużyły do wyznaczenia syntetycznego potencjału logistyki gospodarki morskiej. Zgodnie z rys. 6.1 zdecydowanym liderem jest województwo pomorskie absorbujące aż 62,41% tego potencjału. Na drugiej pozycji znajduje się województwo zachodniopomorskie ze wskaźnikiem – 33,24%, a klasyfikację zamyka województwo warmińsko-mazurskie, którego śladowy potencjał logistyki morskiej wynosi zaledwie 0,25% i wynika tylko z jednego parametru – połowy ryb morskich.



Rys. 27. Potencjał logistyczny GM



Rys. 28. Globalny potencjał gospodarki morskiej

Wykresy 27 i 28 potwierdzają ogólne trendy wskazujące na dominację województwa pomorskiego oraz zupełnie marginalne znaczenie województwa warmińsko-mazurskiego. Najbardziej syntetycznym wskaźnikiem jest tzw. globalny potencjał gospodarki morskiej wyznaczony na podstawie 2 składowych analitycznych: potencjału gospodarki morskiej oraz potencjału logistyki morskiej. Efektem odpowiednich procedur jest dominująca pozycja województwa pomorskiego – 60,41%, zdecydowanie dalsza lokata województwa zachodniopomorskiego – 33,2% oraz symboliczna wartość województwa warmińsko-mazurskiego – 3,84%.

Wnioski

Przeprowadzone na podstawie oficjalnej statystyki⁸ badania potwierdziły dość powszechne opinie o dominującej pozycji województwa pomorskiego, znacznie bardziej odległej lokacie województwa zachodniopomorskiego i zupełnie marginalnej roli „nadmorskiego” województwa warmińsko-mazurskiego. Skala dysproporcji jest stosunkowo duża, co świadczy o ogromnym zróżnicowaniu potencjalnych możliwości każdego województwa w zakresie możliwości kształtowania określonej strategii rozwojowej polskiej gospodarki morskiej. W konkluzji można sformułować następujące wnioski końcowe.

- 1) Materiał statystyczny okazał się wysoce przydatny do szczegółowych badań analitycznych w zakresie

potencjalnych możliwości poszczególnych województw nadmorskich w procesie kształtowania tak zdefiniowanego globalnego wskaźnika potencjału morskiego województwa.

- 2) Niemal we wszystkich klasyfikacjach dominuje województwo pomorskie, którego potencjał stawia je w roli zdecydowanego lidera sektora polskiej gospodarki morskiej.
- 3) Niezagrożona jest druga lokata województwa zachodniopomorskiego, które posiada wszystkie walory do uprawiania gospodarki morskiej na jeszcze wyższym poziomie.
- 4) Zupełnie marginalna jest pozycja województwa warmińsko-mazurskiego, które ani nie posiada historycznie żadnych tradycji morskich, ani realnie nie dysponuje jakimikolwiek walorami regionu nadmorskiego.
- 5) Sztuczne odłączenie powiatu elbląskiego od tradycyjnych więzi z macierzą, czyli regionem gdańskim zupełnie zdevaluowało rolę tego powiatu, a w żadnym stopniu nie wpłynęło na morskie notowania województwa warmińsko-mazurskiego.
- 6) Gry i ambicje polityczne podczas słynnej reformy administracji państwowej, której efektem – od 1 stycznia 1999 roku jest aktualny podział Polski na 16 województw w najbardziej dotkliwy sposób wpłynęły na makroregion nadmorski.

Dysponujące sporymi tradycjami były województwo koszalińskie, podobnie jak województwo (powiat) elbląskie zostało bez żadnych racji gospodarczych spacyfikowane i włączone decyzjami politycznymi do obcych jednostek administracyjnych, które nie są w stanie stymulować należytych standardów w zakresie unikatowego geopołożenia nadmorskiego.

Streszczenie

W artykule dokonano analizy porównawczej trzech województw nadmorskich – pomorskiego, zachodniopomorskiego i warmińsko-mazurskiego pod kątem oceny ich gospodarki morskiej ze szczególnym uwzględnieniem kryteriów logistycznych. Podstawą badań potencjałowych były zestawienia statystyczne zawierające wybrane kategorie wskaźników ekonomicznych i niektóre parametry logistyki morskiej. Dane statystyczne posłużyły do zbudowania dwóch analitycznych funkcji – potencjału gospodarki morskiej oraz potencjału logistyki morskiej. Na zakończenie wyprobowano jeden uogólniony wskaźnik globalnego potencjału gospodarki morskiej, który posłużył do analitycznej relatywizacji trzech badanych województw nadmorskich. Rozważania zamykają wnioski końcowe, będące konkluzją z przeprowadzonych badań potencjałowych.

⁸ Rocznik statystyczny gospodarki morskiej. GUS Warszawa – Szczecin 2011.

Abstract

The article presents a comparative analysis of the three coastal provinces - Pomerania, West Pomerania and Warmia-Mazury to evaluate the maritime economy with particular emphasis on logistical criteria. Potential research were based on statistical reports containing selected categories of economic indicators and some parameters maritime logistics. Statistical data were used to construct two analytic functions - potential maritime and maritime logistics capabilities. At the end was derived index of global maritime potential, which was used to study three subjects relativization coastal provinces. Considerations close conclusions, which is the conclusion of the potential studies.

Literatura

1. Ficoń K., *Identyfikacja zagrożeń rzeczywistych i potencjalnych dla miasta portowego na przykładzie Gdyni*. IV Międzynarodowa Konferencja Naukowa „zarządzanie kryzysowe”, AM Szczecin 2006.
2. Ficoń K., *Logistyka morska. Statki, porty, spedycja*. BEL Studio, Warszawa 2010.
3. Ficoń K., *Model identyfikacyjny sektora polskiej gospodarki morskiej*. [w:] Grzybowski M. (red.); *Modelowanie klastrów gospodarki morskiej*, Instytut Morski Gdańsk 2009.
4. Ficoń K., *Model optymalizacyjny sektora polskiej gospodarki morskiej*. [w:] Grzybowski M. (red.); *Modelowanie klastrów gospodarki morskiej*, Instytut Morski Gdańsk 2009.
5. Ficoń K., *System zarządzania bezpieczeństwem portowej infrastruktury krytycznej*. [w:] Grzybowski M. (red.), *Otoczenie i bezpieczeństwo gospodarki morskiej*, Instytut Morski Gdańsk 2009.
6. *Regionalna Strategia Innowacyjności województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2020*. Urząd Marszałkowski, Olsztyn 2010.
7. *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej*, GUS Warszawa – Szczecin 2011.
8. *Rocznik Statystyczny Województw 2011*, GUS Warszawa 2011
9. *Strategia rozwojowa województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*. Sejmik WZP, Szczecin 2010.
10. *Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020*, Zarząd WP Gdańsk 2012.
11. *Strategia rozwoju województwa pomorskiego*, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2000.
12. Szydarowski W. (red.), *Województwa nadmorskie w inicjatywie INTERREG*. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego DRRiP, Gdańsk 2001.
13. <http://bip.warmia.mazury.pl/>
14. <http://bip.warmia.mazury.pl/>
15. <http://bip.warmia.mazury.pl/>
16. <http://wojewodztwa.net/index.html>
17. <http://www.pomorskie.eu/pl/>
18. <http://www.stat.gov.pl/>
19. <https://bip.wzp.pl/>