

TADEUSZ BOCHEŃSKI

Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, Polska / University of Szczecin, Poland

Perspektywy rozwoju portów morskich środkowego wybrzeża w Polsce

Prospects for the development of seaports on the central coast in Poland

Streszczenie: Celem niniejszego artykułu jest wskazanie perspektyw rozwoju portów położonych na środkowym wybrzeżu Polski. W artykule scharakteryzowano istniejące porty, omówiono plany i koncepcje ich rozbudowy oraz nowe funkcje związane z rosnącym wykorzystaniem polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej. Trzy spośród badanych portów (Darłowo, Ustka, Władysławowo) miały plan znaczącej rozbudowy swoich zewnętrznych części. Ponadto autor przedstawił koncepcję utworzenia nowego portu na jeziorze Jamno w Koszalinie. Ważną przesłanką inwestycji w portach na badanym obszarze jest obsługa przemysłu morskiego, w tym powstającej morskiej energetyki wiatrowej, a także zabezpieczenie polskich interesów na wodach morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. Przeprowadzona analiza wykazała, że największe szanse rozwoju ma port w Ustce. Rozbudowa tego portu ma także znaczenie strategiczne ze względu na potrzeby sił zbrojnych.

Abstract: The purpose of this article is to indicate the development prospects for ports located on the central coast of Poland. The article describes existing ports, discusses plans and concepts for their expansion, and their new functions related to the growing use of the Polish Exclusive Economic Zone. Three of the ports studied (Darłowo, Ustka, Władysławowo) have plans for the significant expansion of their outer areas. Ideas are also presented for the creation of a new port on Lake Jamno in Koszalin. An important rationale for investments in ports in the study area is to serve the maritime industry, including emerging offshore wind power, as well as to secure Polish interests in the waters of its territorial seas and the exclusive economic zone. The analysis shows that Ustka has the greatest opportunities for development and the expansion of this port is of strategic importance, due to the needs of the armed forces.

Słowa kluczowe: Polska; porty morskie; przemysł morski; siły zbrojne; środkowe wybrzeże

Keywords: central coast; military; offshore; Poland; seaports

Otrzymano: 14 lutego 2025

Received: 14 February 2025

Zaakceptowano: 5 czerwca 2025

Accepted: 5 June 2025

Sugerowany sposób cytacji / Suggested citation:

Bocheński, T. (2025). Perspektywy rozwoju portów morskich środkowego wybrzeża w Polsce. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 39(2), 81–102. doi: <https://doi.org/10.24917/20801653.392.4>

WSTĘP

Porty mają kluczowe znaczenie w gospodarce morskiej kraju i są ważnym czynnikiem miastotwórczym. Dotyczy to nie tylko dużych portów handlowych, lecz także mniejszych portów o znaczeniu regionalnym lub lokalnym.

W publikacjach dotyczących rozwoju małych i średnich portów w regionie Morza Bałtyckiego podkreślano istotne znaczenie tych portów dla regionalnego rozwoju gospodarczego oraz potrzebę współpracy pomiędzy portami (m.in. Meyer, 2021; Philipp i in., 2020; Gerlitz i in., 2024; Kłosowski, Kosek, 2024). Jednocześnie zwracano uwagę, że porty te mają ograniczone zasoby i możliwości rozwoju w warunkach konkurencji i dominacji dużych portów (Gerlitz, Meyer, 2021). Gerlitz i in. (2024) wskazali na połączone czynniki, które komplikują transformację mniejszych portów – są nimi ograniczone zasoby, ograniczenia środowiskowe, wyzwania technologiczne, regulacje w zakresie norm środowiskowych, akceptacja społeczna i trudności we współpracy. Z kolei Holma i in. (2014) podkreślali konieczność pogłębienia współpracy zarówno między portami, jak i między poszczególnymi interesariuszami gospodarki morskiej (klastra morskiego). Philipp i in. (2020) akcentowali potrzebę współpracy i działań w poszczególnych podsektorach gospodarki morskiej. Kłosowski i Kosek (2024) zauważyli potrzebę nieustannego dostosowywania się małych portów do szybko zmieniających się czynników ekonomicznych i uwarunkowań prawnych. Bilczak (2024) opisał rosnące znaczenie portów Morza Bałtyckiego w europejskiej wymianie handlowej i zwrócił uwagę na potrzebę ciągłych inwestycji i planowania strategicznego w celu lepszego wykorzystania potencjału portów.

Problematyką rozwoju polskich portów morskich, które nie mają podstawowego znaczenia dla gospodarki kraju, zajmowało się niewielu badaczy. Wśród współczesnych opracowań na ten temat wymienić publikacje T. Palmowskiego (1995), M. Pacuka, T. Michalskiego (2002), K. Luks (2011), W. Szymańskiej, T. Michalskiego (2018), T. Michalskiego (2020) oraz T. Bocheńskiego (2022). Autorzy ci wskazywali m.in. na problem marginalizacji małych portów i zachodzące w nich zmiany funkcji. Jednak w kontekście zmieniających się uwarunkowań gospodarczych i geopolitycznych pojawiają się nowe perspektywy rozwoju dla portów morskich w Polsce.

Niniejszy artykuł poświęcono portom środkowego wybrzeża położonym nad otwartym morzem. Obszar ten rozciąga się od ujścia rzeki Dziwnej na zachodzie Polski do początku Półwyspu Helskiego na wschodzie – obejmuje zatem pas wybrzeża z wyłączeniem zatok i zalewów (Szwankowska, 2010). Uwarunkowania naturalne tego obszaru sprawiały, że znajdowało się tam niewiele portów. Niemniej ze względu na rosnące znaczenie morskiej wyłącznej strefy ekonomicznej dla polskiej gospodarki porty te zyskały w ostatnich latach nowe perspektywy rozwoju. Można wręcz zaryzykować tezę, że znaczenie niektórych portów na badanym obszarze istotnie wzrosło, ponieważ z racji na swoje dogodne położenie będą one stanowić zaplecze dla budowy i obsługi infrastruktury energetycznej na morzu.

Celem tego artykułu jest wskazanie perspektyw rozwoju portów na środkowym wybrzeżu Polski. Z tego względu przeanalizowano uwarunkowania przestrzenne i środowiskowe oraz plany inwestycji infrastrukturalnych w badanych portach. Pod uwagę wzięto następujące elementy:

1. dostępność wolnych terenów pod rozbudowę portu,
2. ograniczenia środowiskowe, tj. strefy i tereny ochronne obejmujące miejscowości portowe i ich otoczenie,

3. dostęp do portów od strony morza (uwarunkowania nautyczne) i lądu (powiązania z siecią drogową i kolejową),
4. położenie portów względem istniejącej i planowanej infrastruktury energetycznej (morskich farm wiatrowych i podmorskich sieci przesyłowych).

METODY BADAŃ I MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

Przeprowadzone badania składały się z trzech zasadniczych etapów.

Pierwszy etap obejmował przygotowanie charakterystyki badanych portów z uwzględnieniem: własności terenów portowych i zarządzania portami, dostępu do portu od strony morza i lądu, długości nabrzeży i obrotów ładunkowych.

Następnie, w drugim etapie, przedstawiono uwarunkowania rozwoju badanych portów wynikające z położenia i zagospodarowania terenu wokół portów oraz występowania potencjalnych konfliktów przestrzennych między funkcjonowaniem portu (ze szczególnym uwzględnieniem przeładunku towarów) a innymi funkcjami ośrodków portowych, w tym funkcją turystyczną, a także ochroną obszarów cennych przyrodniczo. Pod uwagę wzięto także liczbę ludności miast portowych i funkcjonowanie stref przemysłowych. Przeanalizowano dostępne publicznie plany rozwoju poszczególnych portów oraz możliwości rozwoju funkcji związanych z obsługą powstających morskich farm wiatrowych. Ponadto uwzględniono rozmieszczenie sił morskich i potencjalne znaczenie badanych portów dla ochrony infrastruktury znajdującej się i planowanej na wybrzeżu i obszarach morskich Polski. W przeprowadzonej analizie wykorzystano dokumenty dotyczące rozbudowy poszczególnych portów, w tym materiały zawierające koncepcje projektowe oraz informacje publikowane przez inwestorów morskiej energetyki wiatrowej w Polsce dotyczące lokalizacji baz serwisowych, jak również oficjalne informacje na temat rozmieszczenia jednostek sił morskich Rzeczypospolitej Polskiej. Uzupełnienie stanowiła kwerenda prasy branżowej w zakresie aktualnych planów i postępów prac związanych z rozbudową portów i infrastruktury na polskich obszarach morskich. Wykonano autorskie mapy wybranych ośrodków portowych – Kołobrzegu, Darłowa, Ustki, Łeby, Władysławowa oraz Koszalina wraz z jeziorem Jamno (jako potencjalnej lokalizacji dla nowego portu morskiego). Mapy te przedstawiają położenie portów i kierunki rozwoju infrastruktury portowej na tle zagospodarowania terenu i podstawowej sieci transportowej (drogi, kolej). Podczas ich opracowywania uwzględniono dostępne plany i koncepcje rozbudowy badanych portów nałożone na aktualne zagospodarowanie terenu na podstawie Open Street Map.

Ostatnim etapem prac były podsumowanie wyników przeprowadzonych badań oraz ocena portów z wykorzystaniem analizy SWOT. Uwzględniono w niej analizowane czynniki, tj. zarządzanie portem, dostęp od strony morza i lądu, funkcje portu, możliwości rozbudowy portu, potencjał społeczno-gospodarczy ośrodka portowego i jego otoczenia, potencjalne znaczenie portu dla sił morskich i ochrony infrastruktury krytycznej oraz wskazanie portu do obsługi offshore. Analizowane elementy oceniano w trzystopniowej skali na tle wszystkich badanych portów: mocna strona lub szansa, umiarkowane znaczenie jako mocna strona lub szansa¹, słaba strona lub zagrożenie.

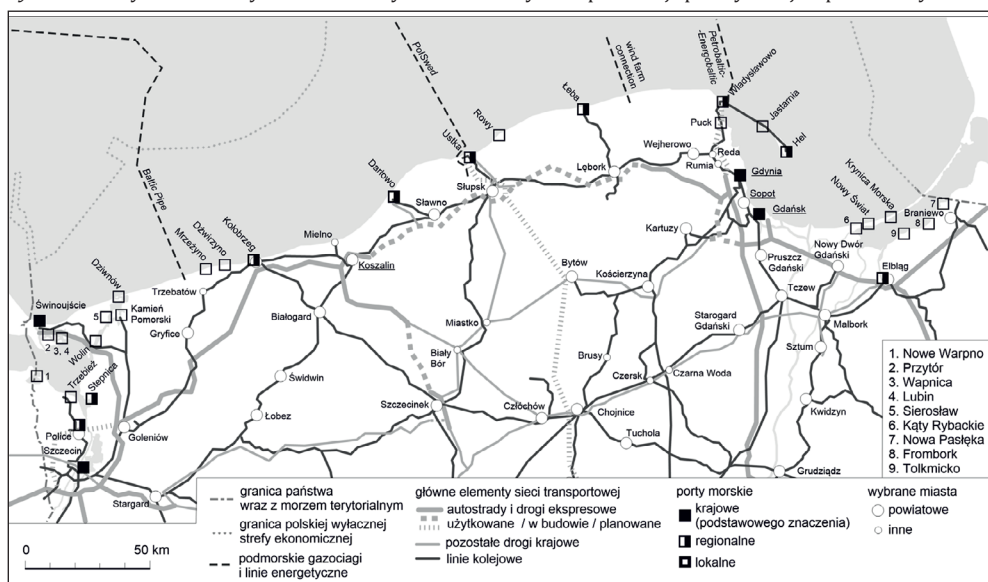
¹ Jednoznaczne przyporządkowanie niektórych uwarunkowań było niemożliwe ze względu na duże zróżnicowanie wśród badanych portów.

Należy również dodać, że w przeglądzie literatury zawartym we wstępie niniejszego artykułu wykorzystano narzędzie Scispace (Scispace, 2025), które jest oparte na sztucznej inteligencji (GenAI). Wśród wygenerowanych wyników wyodrębniono publikacje dotyczące portów bałtyckich, które w największym stopniu nawiązywały do przeprowadzonych badań.

CHARAKTERYSTYKA PORTÓW MORSKICH NA ŚRODKOWYM WYBRZEŻU

W 2024 r. w Polsce działały 34 porty morskie (rycina 1), w tym cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, dziewięć portów regionalnych i 21 portów lokalnych (*Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku*, 2019).

Rycina 1. Porty morskie i wybrane elementy infrastruktury transportowej i przesyłowej na polskim wybrzeżu



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Open Street Map (2024), Szczepański (2013), Portal Morski (2023, 31 stycznia), Forsal (2024, 6 sierpnia)

Na środkowym wybrzeżu funkcjonowało osiem portów morskich, w tym pięć portów regionalnych (Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Łeba, Władysławowo) i trzy porty lokalne (Mrzeżyno, Dźwirzyno, Rowy). Większość badanych portów była zlokalizowana w ujściowych odcinkach rzek. Jedynie port Władysławowo nie był związany z ujściem rzeki.

Pod względem własności terenów portowych i zarządzania portami w badanej grupie można wyróżnić cztery modele (Kosek, 2021):

- port w pełni skomunalizowany pod względem zarówno własności gruntów, jak i zarządzania (Mrzeżyno),
- port zarządzany przez spółkę samorządową, z gruntami należącymi po części do skarbu Państwa i samorządu lokalnego (Kołobrzeg, Ustka), a częściowo także do podmiotów prywatnych (Darłowo),
- tereny portowe należące do samorządu, a port zarządzany przez spółkę prywatną (Władysławowo),

d) port zarządzany przez Urząd Morski z gruntami należącymi do skarbu państwa (Dźwirzyno, Rowy i Łeba).

Porty środkowego wybrzeża były dostępne jedynie dla małych statków (tabela 1). Było to uwarunkowane m.in. szerokością ujściowych odcinków rzek i batymetrią. W analizowanym pasie wybrzeża dno morza stopniowo opada, osiągając głębokość 10 m od ok. 500 m do ok. 2 km w odległości od brzegu (*Morskie mapy nawigacyjne*, 2023).

Na dostęp portów od strony lądu wpłynęło powiązanie ośrodków portowych z siecią transportową. Na badanym obszarze do pięciu z ośmiu miejscowości portowych dochodziła linia kolejowa, do trzech – droga krajowa, do kolejnych trzech – główna droga, która miała rangę drogi wojewódzkiej, a do pozostałych dwóch prowadziły jedynie drogi powiatowe. Bezpośredni dostęp do sieci kolejowej (czynna bocznica) miał jedynie port w Kołobrzegu, z kolei bocznicę do portów Darłowo, Ustka i Władysławowo zostały zlikwidowane (tabela 1). Najlepsze powiązania z transportem lądowym miał Kołobrzeg. Znajdował się tam węzeł kolejowy, poza tym miasto miało bezpośredni dostęp do drogi ekspresowej S6/S11. W przyszłości planowana jest budowa nowej drogi ekspresowej w relacji Ustka–Słupsk–Chojnice–Bydgoszcz (tzw. Via Pomerania). Główną przesłanką do jej budowy są względy militarne i potrzeba lepszego skomunikowania baz wojskowych w Ustce, Redzikowie i Bydgoszczy (Radio Gdańsk, 2024, 17 grudnia).

Tabela 1. Dostęp do portów morskich środkowego wybrzeża w Polsce od strony morza i lądu

Port	Rzeka, na której powstał port	Maksymalne parametry statków			Główne szlaki transportowe	
		długość	szerokość	zanurzenie	droga	kolej
Mrzeżyno	Rega	30	7,5	2,8	DW 109	–
Dźwirzyno	Regoujście	12*	5	0,85*	DP 3152Z	–
Kołobrzeg	Parsęta	90 (100)	12–15	5,0–5,5	DK 11	LK 402, c
Darłowo	Wieprza	75 (90)	14	4,0–4,5	DK 37	LK 418, z
Ustka	Słupia	60*	12	4,0	DK 21	LK 405, z
Rowy	Łupawa	15,0	5	1,2	DP 1117G	–
Łeba	Łeba	65,0	15	3,0	DW 214	LK 229, n
Władysławowo	–	70 (80)	b.d.	4,0–4,5	DW 216	LK 213, z

(...) – maksymalne wymiary statku, których obsługa wymaga zgody kapitana portu

* bosman / kapitan portu może wyjątkowo zezwolić na wejście jednostek przekraczających podane parametry
DK – droga krajowa, DW – droga wojewódzka, DP – droga powiatowa, LK – linia kolejowa

bocznica kolejowa: n – nie było, z – zlikwidowana

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Open Street Map (2025), Zarządzenie Nr 3 (2023), Zarządzenie nr 13 (2020), Wykaz dróg powiatowych... (b.d.), Zarządzenie nr 3/2022

Spośród badanych portów przeładunek towarów odbywał się regularnie w Kołobrzegu i Darłowie oraz sporadycznie w Ustce (tabela 2). Obsługa przemysłu morskiego (offshore) odbywała się w trzech portach, a kolejne dwa są do tej funkcji przygotowywane. W portach Darłowo i Kołobrzeg odbywał się wyładunek kruszyw pozyskiwanych z obszarów morskich, a port we Władysławowie służy do obsługi platform wydobywczych ropy i gazu (Zauch, 2018). Z kolei w Ustce i Łebie powstają porty serwisowe dla morskich farm wiatrowych.

Tabela 2. Nabrzeża i obroty ładunkowe w badanych portach morskich

Port	Długość nabrzeży w 2023 r.		Obroty ładunkowe (tys. ton)							
	ogółem	przeładunkowych	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kołobrzeg	3162	719	141,6	214,5	296,7	254,4	130,6	168,5	173,0	271,5
Darłowo	5283	452	90,8	107,4	255,8	213,0	145,3	139,5	91,9	118,7
Ustka	2761	955	0,4	0,6	0,5	37,3	16,4	14,7	8,7	6,9
Władysławowo	2167	349	4,0	6,7	7,3	1,8	0,2	–	–	–
Łeba	b.d.	b.d.	–	–	–	–	–	–	–	–

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej (2020, 2022, 2024)

Najmniejsze znaczenie na badanym obszarze miały porty Mrzeżyno, Dźwirzyno i Rowy. Obsługiwały one jedynie rybołówstwo i żeglarstwo oraz nie miały potencjału do rozwoju funkcji przeładunkowej. Miejscowości te nie miały także bezpośredniego połączenia z siecią kolejową i drogami krajowymi.

UWARUNKOWANIA ROZWOJU PORTÓW MORSKICH NA ŚRODKOWYM WYBRZEŻU

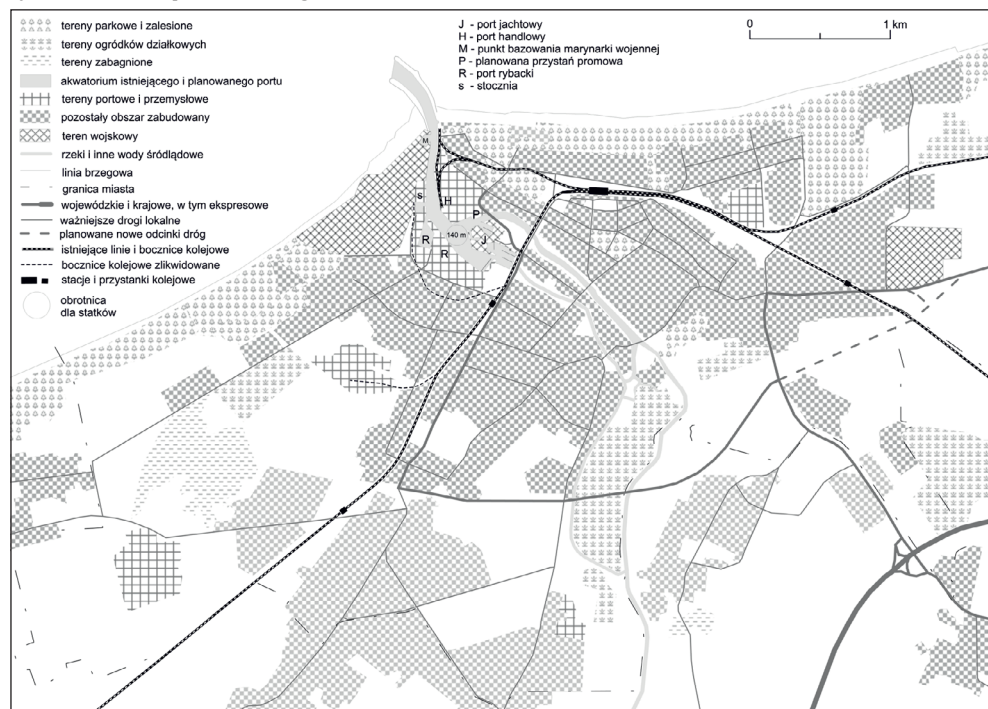
Poszczególne badane porty charakteryzowały się różnymi możliwościami rozbudowy wynikającymi z uwarunkowań środowiskowych i dostępności wolnych terenów. Wśród portów środkowego wybrzeża największe rezerwy terenu, które mogą być wykorzystane na funkcje portowe lub przemysłowo-składowe, znajdowały się w Darłowie. W przypadku Ustki i Władysławowa rozwój funkcji portowych wymagał rozbudowy zewnętrznych części tych portów poprzez załadowanie wód przybrzeżnych. Tego typu projekty były planowane.

Największym portem na środkowym wybrzeżu jest Kołobrzeg, jednak jego możliwości rozwoju są bardzo ograniczone ze względu na otaczającą zabudowę miejską, tereny wojskowe i strefę ochrony uzdrowiskowej. Podobna sytuacja dotyczy Ustki, choć tam istniała możliwość rozwoju portu poprzez wyjście w morze. Obszary portowe w Kołobrzegu i Ustce są objęte Strefą Ochrony Uzdrowiskowej „C”, a tereny przylegające do tych portów – strefą „B” (w przypadku Kołobrzegu zarówno po wschodniej, jak i po zachodniej stronie portu, w przypadku Ustki zaś strefa „B” przylegała do portu jedynie od wschodu; Uchwała nr XXXI/421/13 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 8 kwietnia 2013 r., załącznik nr 5: Mapa obszaru strefy ochrony uzdrowiskowej „C”, 2013; Miasto Ustka (2014)). Kołobrzeg jest największym miastem portowym na środkowym wybrzeżu – w 2024 r. liczył 43,2 tys. mieszkańców (Bank Danych Lokalnych, 2025) – i jednocześnie jest największym ośrodkiem turystycznym w tym regionie, biorąc pod uwagę wielkość bazy noclegowej i liczbę udzielanych noclegów (*Turystyczne obiekty noclegowe...*, 2023). Pomimo wskazanych ograniczeń planowany jest rozwój portu handlowego (Kobryński, 2024) oraz przystosowanie portu do obsługi promów pasażersko-samochodowych (Gucma, 2021). W wieloletnim planie inwestycyjnym na lata 2019–2024 w porcie Kołobrzeg zaplanowano dalszą modernizację istniejącej infrastruktury i suprastruktury portu rybackiego, zagospodarowanie wyspy solnej, m.in. z uwzględnieniem funkcji związanych z żeglarstwem i budową terminalu promowego (Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. (2019). W zakresie portu rybackiego i żeglarskiego zadania te zostały zrealizowane.

Znaczący rozwój portu jest jednak niemożliwy ze względu na wspomniane kolizje z innymi funkcjami. Również rozbudowa portu na zewnątrz i wyjście w morze są bardzo

ograniczone. W zasadzie niemożliwe jest ulokowanie portu zewnętrznego bezpośrednio przy ujściu rzeki – jako przedłużenie obecnie funkcjonujących terenów portowych. Przeszkodą jest teren wojskowy obejmujący punkt bazowania marynarki wojennej (prawobrzeże), a także istniejąca zabudowa miejska (lewobrzeże), która uniemożliwiłaby odpowiednie powiązanie nowej części portu z infrastrukturą drogową i kolejową. Biorąc pod uwagę dostępność wolnych terenów i możliwości skomunikowania, jedyną możliwością byłaby budowa nowego portu ok. 2 km na zachód od ujścia Parsęty (rycina 2). Takie plany nie były jednak analizowane, a przynajmniej autor do takich koncepcji nie dotarł.

Rycina 2. Miasto i port Kołobrzeg



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Open Street Map (2024), Gucma (2021)

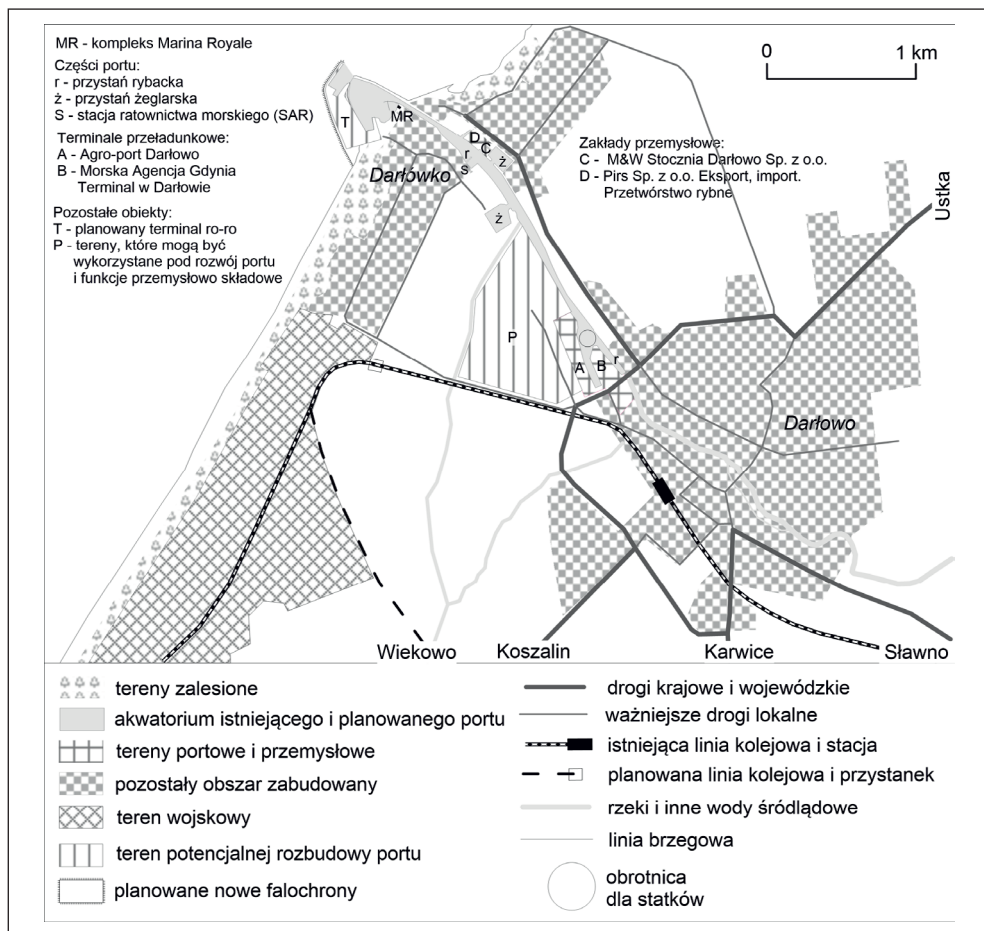
W Darłowie znajdował się niezagospodarowany teren przy ujściu rzeki Grabowej do Wieprzy, gdzie mógłby powstać nowy basen portowy wraz z infrastrukturą magazynowo-składową. Ponadto teren ten był objęty podstrefą Darłowo w ramach Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna, 2025). Warto podkreślić dogodne skomunikowanie tego terenu z siecią drogową (obwodnica miasta w ciągu drogi DW205 i DK37 prowadząca do węzła Karwice na trasie S6²) oraz z siecią kolejową (linia nr 418 do Sławna³). W okolicy Darłowa nie występowały ograniczenia środowiskowe, problemem było jednak stosunkowo wąskie wejście do portu – ujściowy odcinek rzeki Wieprzy o szerokości 25 m w największym miejscu oraz usytuowany

² W momencie pisania artykułu na odcinku Koszalin–Słupsk droga wciąż była budowana, a jej otwarcie planowano na koniec 2025 r.

³ PKP PLK planowało przedłużenie linii 418 Sławno–Darłowo do Wiekowa na linii 202, co umożliwiłoby dojazd koleją bezpośrednio od strony Koszalina (Kurier Kolejowy, 2020, 5 marca).

tuż przy awanporcie kompleks apartamentowców *Marina Royale*⁴ (rycina 3). W 2024 r. Darłowo zamieszkiwało 12,4 tys. osób (Bank Danych Lokalnych, 2025).

Rycina 3. Koncepcja rozwoju portu Darłowo



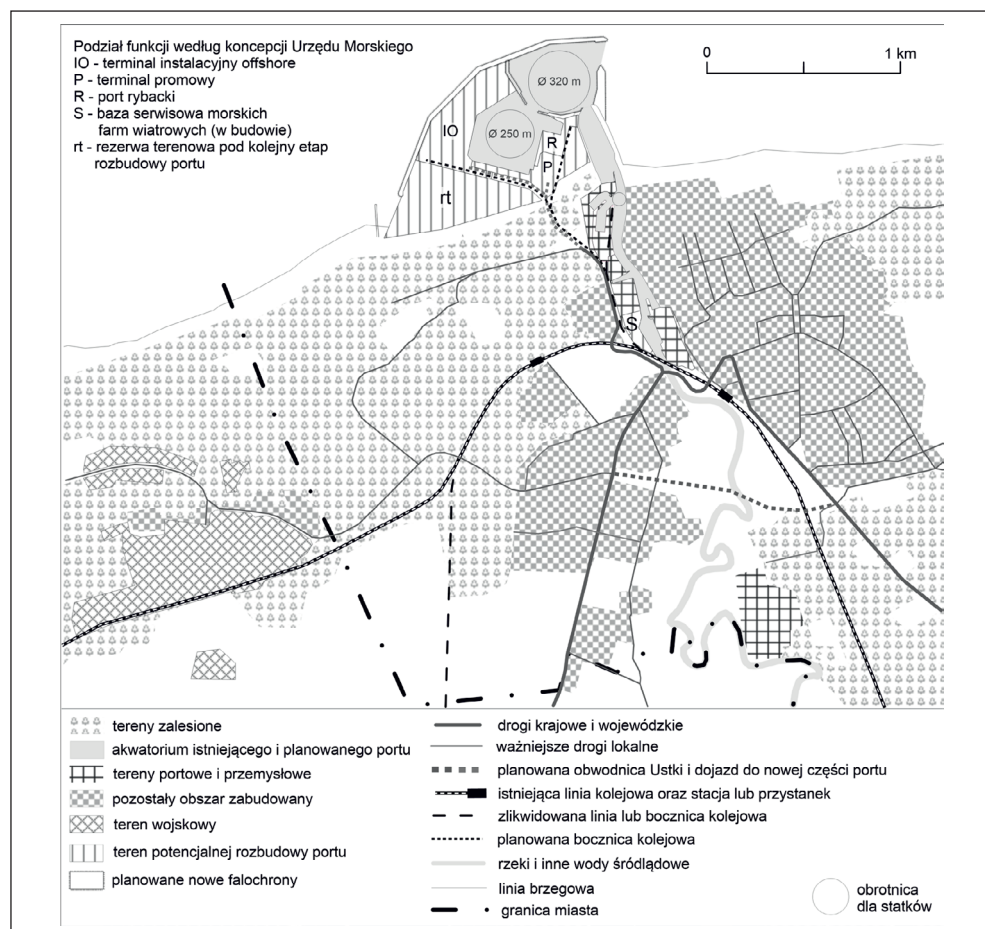
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Open Street Map (2024), Kulig (2020)

W przypadku portów w Ustce i Darłowie powstały koncepcje rozbudowy zewnętrznej części portu i budowy terminali intermodalnych (Bocheński, 2022). W Darłowie problematyczne może być skomunikowanie portu zewnętrznego z infrastrukturą drogową i kolejową, która musiałaby przechodzić przez dawną osadę rybacką, a obecnie dzielnicę miasta – Darłówko (rycina 3). W Ustce doprowadzenie drogi i bocznicy kolejowej do portu zewnętrznego jest znacznie prostsze, ale potrzebna byłaby rozbudowa DK21 łączącej to miasto ze Słupskiem i z drogą S6 (rycina 4)⁵.

⁴ W tym szczególnie apartamentowiec Bulwar Zachodzącego Słońca, położony tuż przy rzece, który ogranicza możliwość poszerzenia wejścia do portu (Open Street Map, 2024).

⁵ Przede wszystkim konieczna jest budowa obwodnic Ustki i Słupska – obie inwestycje są planowane.

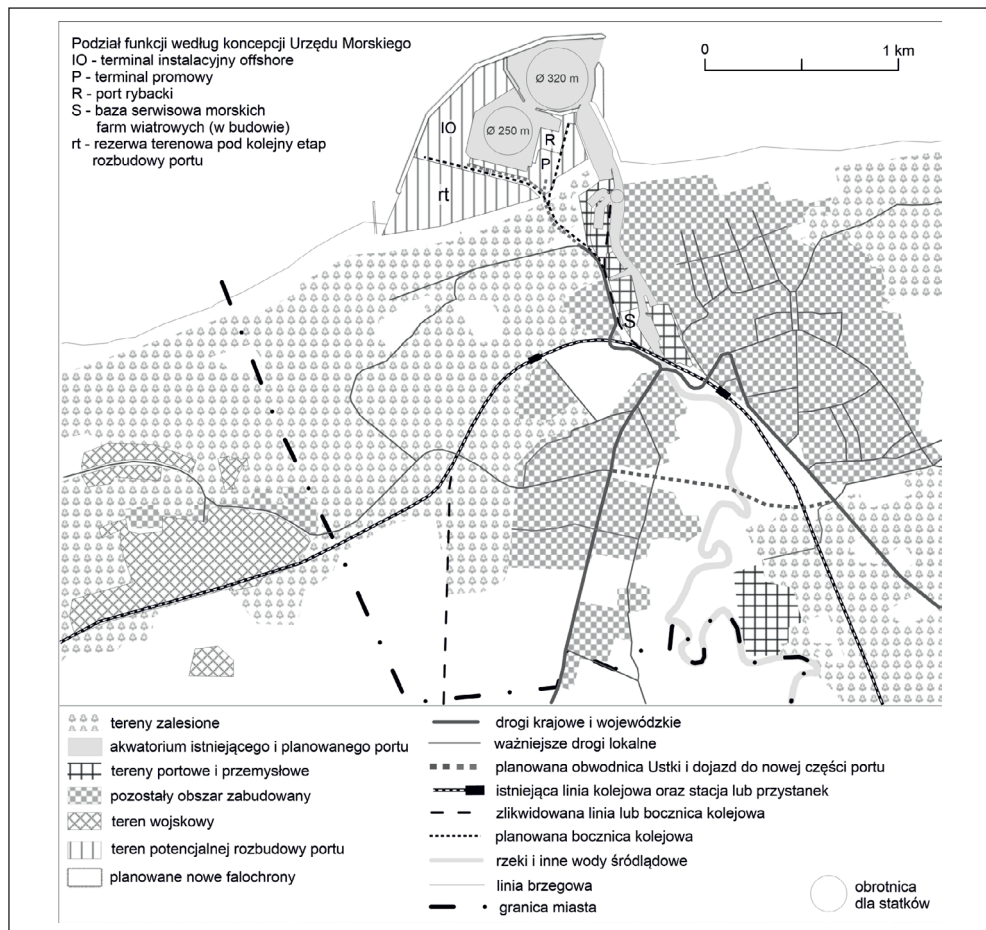
Rycina 4. Koncepcja rozwoju portu Ustka



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Open Street Map (2024), Inwestycje Urzędu Morskiego w Gdyni dla morskiej energetyki wiatrowej (2022)

Miasto Ustka jest silnie powiązane z oddalonym o kilkanaście kilometrów Słupskiem. Jako bezpośrednie zaplecze portu należy zatem uwzględnić także miasto Słupsk i położone pomiędzy tymi miastami gminy wiejskie Ustka i Redzikowo. Z tego względu potencjał społeczno-gospodarczy otoczenia portu jest znacznie większy niż w przypadku innych portów środkowego wybrzeża. Miejski Obszar Funkcjonalny Słupsk–Ustka obejmujący siedem gmin w 2024 r. zamieszkiwało łącznie 155 tys. osób, w tym 13,5 tys. w Ustce i 84,8 tys. w Słupsku (Bank Danych Lokalnych, 2025). Na obszarze tym zlokalizowano pięć podstref Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, działało tam też wiele zakładów przemysłowych (Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna, 2025). Ustka jest także ważnym portem rybackim, co zwiększa szansę na rozwój tego portu. Pierwsze plany rozbudowy portu Ustka poprzez budowę portu zewnętrznego powstały już w okresie międzywojennym – do dziś zachował się fragment budowanego w latach 30. XX w. i nieukończonego falochronu. Do koncepcji rozbudowy portu wrócono w latach 70. XX w. (Ustka Nasze Miasto, 2021, 24 listopada). Najnowsza koncepcja inwestycji została

Rycina 5. Koncepcja rozwoju portu Łeba



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Open Street Map (2024), Inwestycje Urzędu Morskiego w Gdyni dla morskiej energetyki wiatrowej (2022)

ogłoszona w 2022 r. – zakłada ona, że w nowej części portu miałyby się znaleźć przede wszystkim terminal instalacyjny i port serwisowy dla offshore (Senat RP, 2022; Ręczkowska, 2022). Rok później zrezygnowano z tej inwestycji (Gospodarka Morska, 2023, 16 lipca) i zdecydowano, że bazy serwisowe dla morskich farm wiatrowych powstaną w istniejącej części portu (Skłodowska, 2023; Mordal, 2024). Jednak pod koniec 2024 r. zainteresowanie rozbudową portu wyraziło Ministerstwo Obrony Narodowej (Radio Gdańsk, 2024, 17 grudnia). Wcześniejsze plany mają zostać zaadaptowane na potrzeby sił zbrojnych – przeładunek sprzętu wojskowego i przyjmowanie wojsk sojuszniczych (Gospodarka Morska, 2024, 27 czerwca). Oznacza to budowę intermodalnego terminalu podwójnego przeznaczenia.

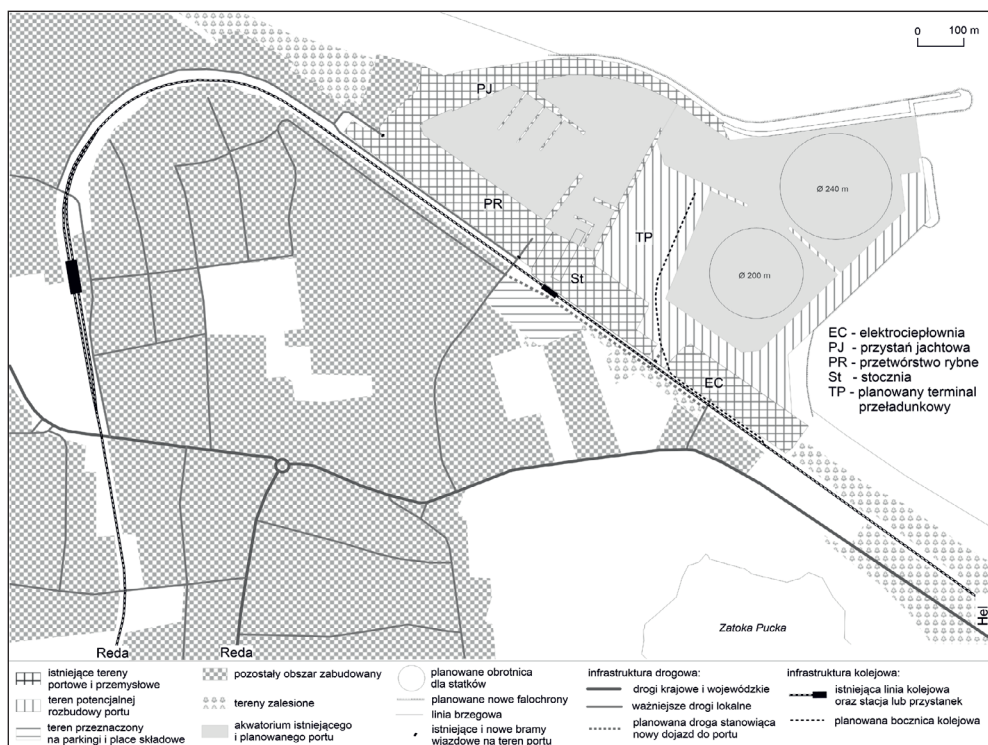
Port Łeba pełnił głównie funkcje portu rybackiego i jachtowego. Rozwój funkcji przemysłowych i przeładunkowych w Łebie może być ograniczony ze względu na sąsiedztwo Słowińskiego Parku Narodowego. Problemem jest również brak nabrzeży przystosowanych do przeładunku towarów i brak możliwości doprowadzenia bocznicy kolejowej.

Łeba jest również niewielkim miastem – w 2024 r. liczyła zaledwie 3 tys. mieszkańców (Bank Danych Lokalnych, 2025). Niemniej w Łebie powstają bazy serwisowe dla morskich farm wiatrowych budowanych przez dwóch operatorów – obie na lewobrzeżu, w tym na terenie dawnej stoczni (rycina 5). Ze względu na problem zapiaszczania wejścia i niewystarczające parametry portu konieczna jest przebudowa wejścia do portu i jego pogłębienie (Skłodowska, 2023; Urząd Morski w Gdyni, 2024).

Około 16 km na wschód od Łeby planowana jest budowa nowego portu lub przystani⁶. Port ten będzie się składał z pojedynczego pirsu przeładunkowego – tzw. MOLF (*Marine Off-Loading Facility*), umożliwiającego zaopatrywanie elektrowni w paliwo i odbiór odpadów. Obiekt ten będzie również wykorzystywany na etapie budowy samej elektrowni w celu dostarczenia elementów wielkogabarytowych (Portal Morski, 2023, 20 lipca).

Kolejnym badanym portem jest Władysławowo, położone u nasady Półwyspu Helskiego. Jest to największy port rybacki w kraju. Ze względu na swoje położenie może on być wykorzystywany do obsługi platform wiertniczych i morskich farm wiatrowych. Plany jego rozbudowy (rycina 6) przewidują funkcję przeładunku towarów (Bocheński, 2022) oraz powstanie bazy serwisowej dla morskiej farmy wiatrowej BC-Wind należącej do Ocean Winds. Miasto liczyło w 2024 r. 14 tys. mieszkańców (Bank Danych Lokalnych, 2025).

Rycina 6. Koncepcja rozwoju portu Władysławowo



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Open Street Map (2024), Radtke, Wawrzonkoski (2019), Wniosek do planu... (2020)

⁶ Ostateczny status tego obiektu nie został zatwierdzony.

Impulsem do rozwoju portów Ustka, Łeba i Władysławowo jest ulokowanie w nich baz serwisowych morskich farm wiatrowych. W tabeli 3 zestawiono planowane farmy wiatrowe na polskich obszarach morskich, które mają być obsługiwane z tych portów. Planowana moc morskich elektrowni wiatrowych w 2030 r. ma wynieść 5,9 GW. Ponadto na polskim obszarze morskim wydobywa się ropę naftową i gaz ziemny⁷ (Minister Klimatu i Środowiska, 2021).

Tabela 3. Planowane farmy morskiej energetyki wiatrowej w Polsce

Nazwa	Odległość od brzegu (km)	Moc zainstalowana (MW)	Inwestor / operator	Baza serwisowa
F.E.W. Baltic II	55	350	RWE	Ustka
Baltica-1	b.d.	210	PGE i Ørsted	Ustka
Baltica-2	b.d.	1500		
Baltica-3	b.d.	1000		
Baltic Power	b.d.	1200	Grupa ORLEN i Northland Power	Łeba
MFW Bałtyk I	80	1560	Equinor i Polenergia	Łeba
MFW Bałtyk II	37	720		
MFW Bałtyk III	22	720		
BC-Wind	23	500	Ocean Winds	Władysławowo

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji publikowanych przez operatorów i projektów: Polenergia, PGE, Offshore RWE, Projekt BC-Wind, Baltic Power, Baltica 2+3

Oprócz omówionych planów rozbudowy istniejących portów i budowy portu obsługującego elektrownię jądrową pojawiały się koncepcje utworzenia całkowicie nowego portu handlowego w okolicach Koszalina. Wójcicki (2020) analizował możliwości lokalizacji nowego portu na środkowym wybrzeżu, uwzględniając m.in. uwarunkowania batymetryczne i ukształtowania terenu, a także potencjalne konflikty przestrzenne związane z obszarami chronionymi, zabudową mieszkaniową i funkcją rekreacyjną. Badacz skupił się na pasie wybrzeża między Kołobrzegiem a Darłowem. Za najkorzystniejszy, zarówno ze względów przyrodniczych, jak i ze względu na brak kolizji z terenami zabudowanymi, wskazał odcinek wybrzeża pomiędzy miejscowościami Gąski i Sarbinowo oraz Chłopy i Mielno, a także obszar na południowym brzegu jeziora Jamno. Budowa portu nad jeziorem Jamno wymagałaby przebudowy Jamneńskiego Nurtu⁸, stanowiącego naturalne połączenie jeziora z morzem, lub budowy nowego przekopu oraz wykonania toru wodnego przez jezioro. Port mógłby powstać na terenie dawnej wsi Łabusz stanowiącej obecnie część Koszalina (rycina 7). Konieczna byłaby dodatkowo rozbudowa układu drogowego od węzła Koszalin Wschód na S6 do planowanego portu. W przypadku rozwoju funkcji handlowej portu wskazane byłoby także doprowadzenie bocznicy kolejowej. Inwestycję tę należy uznać za perspektywiczną, przy czym decyzja o jej realizacji

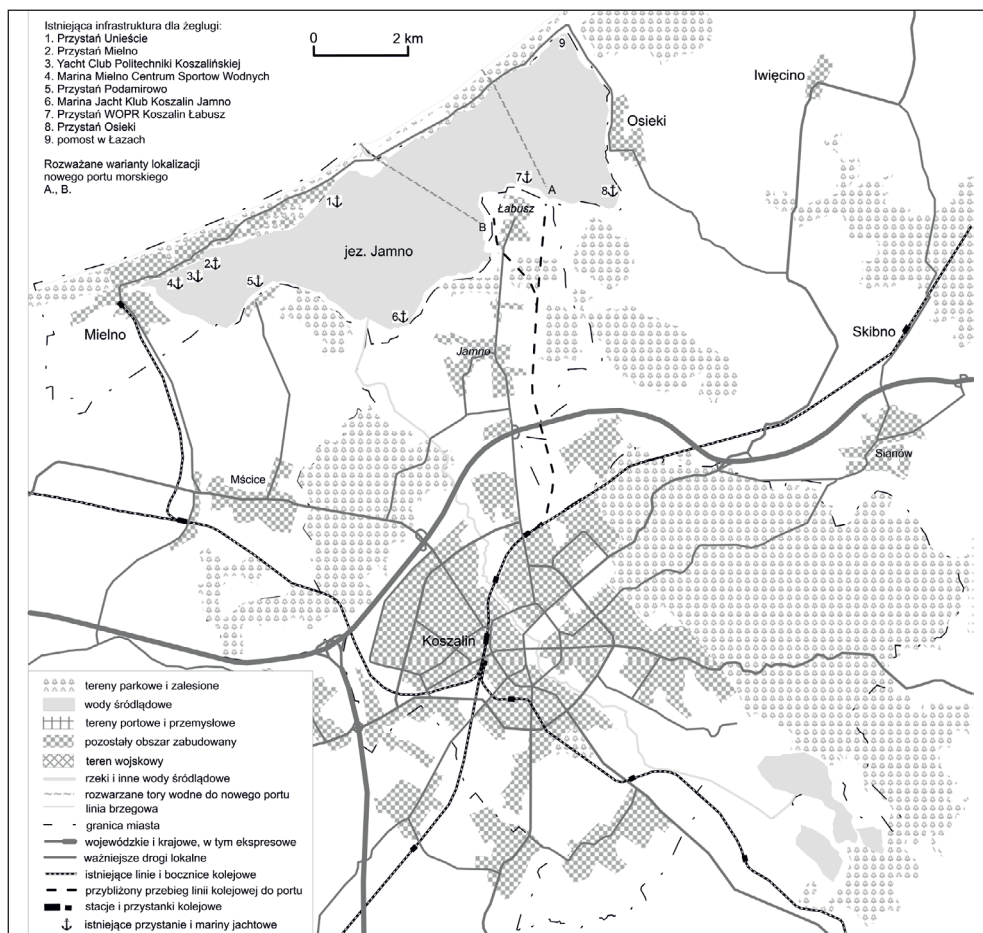
⁷ Złóża w szelfie bałtyckim stanowiły 26,2% krajowych zasobów ropy naftowej i 3,3% gazu ziemnego (Czapigo-Czapla, Brzeziński, 2024a, 2024b).

⁸ W 2013 r. wybudowano wrota sztormowe na Jamneńskim Nurcie, ograniczając przepływ wody, a jednocześnie całkowicie blokując żeglugę pomiędzy morzem a jeziorem Jamno. Inwestycja ta okazała się bardzo niekorzystna dla ekosystemu jeziora, dlatego wrota mają być przebudowane. Przy okazji rozważano budowę śluzy umożliwiającej żeglugę. Konieczna byłaby również zmiana mostu drogowego na most ruchomy.

powinna zostać poprzedzona szeroką analizą kosztów, w tym kosztów środowiskowych i korzyści społeczno-gospodarczych. Niewątpliwie funkcja portowa mogłaby wzmocnić potencjał gospodarczy Koszalina będącego największym ośrodkiem miejskim środkowej części Pomorza – liczy on 105,3 tys. mieszkańców (Bank Danych Lokalnych, 2025).

Powstanie portu morskiego nad jeziorem Jamno wpisuje się w historyczne tradycje morskie Koszalina. W XIV w. władze tego miasta utworzyły niewielki port nad jeziorem w okolicy wsi Jamno na południowym brzegu i przejęły osadę Unieście na Mierzei Jamneńskiej. Warunki żeglugowe wymuszały jednak przeładunek towarów na niewielkie łodzie, które mogły dopływać do Jamna. Port ten funkcjonował do XVII w. (Muzeum w Koszalinie, 2010). W 1833 r. powstał kompleksowy projekt budowy portu morskiego Koszalin nad jeziorem Jamno wraz z torem wodnym łączącym go z otwartym morzem (Czerner, 1963). Kolejne koncepcje budowy portu powstały w 1965 r. i 1977 r. (Polechoński, 2024). Wysuwane współczesne koncepcje utworzenia w Koszalinie portu morskiego stanowią bezpośrednie nawiązanie do tamtych planów i morskich aspiracji Koszalina.

Rycina 7. Koncepcja budowy portu Koszalin Jamno



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Open Street Map (2024), Czerner (1963), Polechoński (2024)

ZNACZENIE BADANYCH PORTÓW DLA BEZPIECZEŃSTWA KRAJU

Za zabezpieczenie polskich interesów na morzu odpowiadają Siły Morskie Rzeczypospolitej Polskiej. Obejmują one: Marynarkę Wojenną (MW)⁹ wraz ze służbą hydrograficzną, morskie jednostki działań specjalnych sił zbrojnych (Formoza), Morski Oddział Straży Granicznej (MOSG)¹⁰, Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (SAR)¹¹, terenowe organy administracji morskiej (Urzędy Morskie), Służbę Celną i policję wodną (Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, 2017). Infrastruktura poszczególnych formacji sił morskich na badanym obszarze obejmowała:

- Marynarka Wojenna: punkt bazowania w Kołobrzegu (wydzielony basen w porcie) i punkt manewrowego bazowania w Ustce (wyodrębnione nabrzeże),
- Morskie stacje ratownicze SAR: Kołobrzeg, Darłowo, Ustkę, Władysławowo, Łebę,
- Morski Oddział Straży Granicznej miał trzy placówki: Kołobrzeg, Ustkę, Władysławowo, a dodatkowo obsługiwał morskie przejścia graniczne w portach Mrzeżyno, Darłowo, Łeba, Władysławowo.

Na badanym obszarze na ląd wychodziły strategiczne instalacje podmorskie, tj. gazociąg Baltic Pipe w okolicy Pogorzeli oraz kable energetyczne: SwePol Link w okolicy Ustki i przyłącza budowanych farm morskiej energetyki wiatrowej Baltica i Baltic Power w okolicy Lubiatowa (tabela 4). Ponadto na wybrzeżu na terenie sołectwa Jackowo (gmina Choczewo) powstaje elektrownia jądrowa¹². Podobnie jak w przypadku szwedzkich i fińskich elektrowni jądrowych będzie ona chłodzona wodą morską z Bałtyku, a dostawa nowego i odbiór zużytego paliwa jądrowego będą odbywały się drogą morską.

Badane porty mogłyby stanowić miejsca bazowania jednostek służących do obsługi i ochrony podmorskich instalacji infrastruktury energetycznej (tabela 4). Wskazuje się także na potrzebę lokalizacji nowej bazy sił morskich w Ustce lub Darłowie (Bocheński, 2024; Pac, 2022; Parus, 2022). Nie bez znaczenia jest w tym kontekście sąsiedztwo jednostek i poligonów wojskowych. Między Darłowem a Ustką znajdował się Centralny Poligon Sił Powietrznych Wicko Morskie, będący elementem Centrum Szkolenia Sił Powietrznych. W Łedowie koło Ustki znajdowało się Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej, w Darłowie zaś – Baza Lotnictwa Morskiego. Należy także wspomnieć o działającej w Redzikowie pod Słupskiem Bazie Obrony Przeciwrakietowej obsługiwanej przez US Navy, będącej częścią systemu antybalistycznego Aegis Ashore. To dlatego rozbudowa

⁹ „Podstawowym zadaniem Marynarki Wojennej jest obrona i utrzymanie morskich linii komunikacyjnych państwa podczas kryzysu i wojny oraz niedopuszczenie do blokady morskiej kraju. W czasie pokoju Marynarka Wojenna wspiera działania Straży Granicznej w obszarze morskich wód terytorialnych i wyłącznej strefy ekonomicznej” (Wojskopolskie.pl, 2024).

¹⁰ Głównym zadaniem straży granicznej na obszarach morskich, włączając porty z morskimi przejściami granicznymi, jest „nadzór nad eksploatacją polskich obszarów morskich oraz przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach” (Ustawa z dnia 12 października 1990 r., art. 1, ust. 2, pkt 10). MOSG odpowiadała m.in. za ochronę infrastruktury krytycznej, w tym m.in. gazoportu i morskich platform wiertniczych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej (Morski Oddział Straży Granicznej, 2024).

¹¹ Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) odpowiadała za planowanie i prowadzenie akcji poszukiwawczych, ratowniczych oraz zwalczanie zanieczyszczeń. (Morska Służba..., 2024).

¹² Oficjalnie lokalizacja elektrowni określana jest jako Lubiatowo-Kopalino – od nazwy wsi położonej ok. 2 km od planowanego miejsca budowy. Natomiast zgodnie z podziałem administracyjnym gminy Choczewo teren pod budowę elektrowni znajduje się w granicach sąsiedniego sołectwa Jackowo (Uchwała nr IV/42/2019). Obecnie trwają prace przygotowawcze i projektowe.

jednego z tych portów nie tylko umożliwiłaby poprawę operowania marynarki wojennej, lecz także usprawniłaby ewentualne wsparcie sojuszników oraz zaopatrzenie wojsk lądowych i bazy w Redzikowie. Zgodnie z najnowszą koncepcją port w Ustce ma mieć strategiczne znaczenie dla obronności kraju i umożliwiać przyjmowanie wojsk sojusznicznych (Port w Ustce..., 2024). Rozbudowa portu i poprawa jego połączeń z siecią dróg lądowych ma być finansowana w ramach „Paktu dla Bezpieczeństwa Polski – Pomorze Środkowe”¹³ (Lesner, 2025).

Tabela 4. Położenie wybranych elementów infrastruktury energetycznej na środkowym wybrzeżu w stosunku do portów morskich

Rodzaj infrastruktury	Najbliższy port morski	
	miejsowość	odległość
Gazociąg Baltic Pipe	Mrzeżyno	10 km
Kabel energetyczny SwePol Link	Ustka	1 km
Planowany pirs przeładunkowy elektrowni jądrowej Kopalino	Łeba	16 km
Planowane morskie farmy wiatrowe	Ustka	b.d.
	Łeba	b.d.
	Władysławowo	37 km
Platformy wydobywcze Petrobaltic	Władysławowo	70 km
Gazociągi łączące platformy Pertobaltic z elektrociepłownią we Władysławowie	Władysławowo	0 km

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Open Street Map (2024), Mapy.cz (2024)

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Plany znaczącej rozbudowy dotyczyły portów w Darłowie, w Ustce i we Władysławowie. Rozbudowa tych portów będzie wiązać się z zajęciem części plaż i wyjściem w morze. Ponadto istniała koncepcja utworzenia całkowicie nowego portu w Koszalinie i Kopalinie. Jednocześnie port w Kołobrzegu stara się utrzymać pozycję największego portu w tej części wybrzeża, jednak bez planów powiększenia terenów portowych.

Impulsem do rozwoju portów jest pojawienie się nowych funkcji związanych z obsługą przemysłu morskiego (*offshore*). Dużą rolę odgrywa zwiększające się znaczenie Morza Bałtyckiego dla polskiej energetyki – dzieje się to za sprawą przesyłu gazu i energii elektrycznej podmorskimi rurociągami i kablami. Gaz ten jest pozyskiwany częściowo z dna Bałtyku, a energia będzie pochodzić także z morskich elektrowni wiatrowych. Uwarunkowania te sprawiają, że rośnie znaczenie badanych portów. Ważne jest nie tylko zapewnienie sprawnej obsługi rozbudowywanej infrastruktury na morzu, lecz także zwiększenie mobilności sił zbrojnych. Jest to uwarunkowane rosnącym zagrożeniem atakami terrorystycznymi i wojną hybrydową ze strony Rosji. Badane porty, a zwłaszcza Ustka i Łeba, mogą odegrać istotną rolę w monitorowaniu obszarów morskich, na których znajdują się elementy infrastruktury energetycznej. Coraz wyraźniej wskazuje się także na potrzebę lokalizacji na środkowym wybrzeżu morskiego terminala intermodalnego podwójnego przeznaczenia (*dual use*), który umożliwiłaby przeładunek

¹³ Obejmuje on inwestycje infrastrukturalne na terenie województw pomorskiego, zachodnio-pomorskiego, kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, które mają poprawić możliwości sprawnego przemieszczania sił zbrojnych, w tym przyjęcie i rozmieszczenie wojsk sojusznicznych.

sprzętu wojskowego oraz infrastruktury służącej obsłudze jednostek sił morskich, w tym zwłaszcza marynarki wojennej i straży granicznej.

Na podstawie wyników przeprowadzonych badań wykonano analizę SWOT połączoną z oceną potencjału badanych portów. Wśród analizowanych portów najlepiej oceniony został Kołobrzeg, a następnie – Darłowo, Ustka i Władysławowo (tabela 5). W kontekście wskazywanych w literaturze uwarunkowań rozwoju małych i średnich portów istotne znaczenie może mieć przyjęty model zarządzania – wśród ośmiu badanych portów pięć znajdowało się w rękach samorządowych, co być może ułatwi dostosowanie portów do zmieniającego się otoczenia i lokalnych potrzeb. Największe szanse rozwoju wskazano w odniesieniu do portu Ustka, a następnie do portów we Władysławowie i w Darłowie. W przypadku kilku najmniejszych badanych portów trudno było wskazać ich mocne strony pod względem analizowanych uwarunkowań (tabela 5).

Pośród portów na środkowym wybrzeżu największe szanse na znaczącą rozbudowę ma port Ustka. Decydującą przesłanką inwestycji w tym porcie są względy strategiczne i potrzeby sił zbrojnych – zarówno polskich, jak i sojuszników z NATO. Nie bez znaczenia jest też potencjał gospodarczy regionu, w tym niewielka odległość od miasta Słupsk i rozwijającej się na jego przedmieściach strefy przemysłowej. Można przypuszczać, że pojawi się popyt na transport drogą morską przez ustecki port, co stanowi dodatkowe uzasadnienie tej inwestycji. Jeśli plany te dojdą do skutku, to Ustka stanie się największym i najważniejszym portem między Gdynią a Świnoujściem.

W portach Ustka i Łeba prowadzone są inwestycje związane z ustanowieniem tzw. portów serwisowych dla morskiej energetyki wiatrowej. Obiekty te zlokalizowano w wewnętrznych, istniejących częściach tych portów. Przyczynią się one do poprawy aktualnej infrastruktury portowej, ale nie wpłyną na ich znaczącą rozbudowę.

Kolejnym portem, który ma szansę na rozbudowę, jest Władysławowo. Ze względu na położenie główną przesłanką do inwestycji w tym porcie będzie jego większe wykorzystanie przez operatorów przemysłu morskiego, prowadzących wydobywanie gazu i ropy z dna Bałtyku (Petrobaltic) oraz budujących kolejne farmy morskie farmy wiatrowe (baza serwisowa Ocean Winds).

Darłowo ma największą potencjalną rezerwę terenu pod rozwój funkcji przemysłowo-składowych ze wszystkich badanych miast. Mimo to rozwój wewnętrznej części portu został częściowo zablokowany przez budowę apartamentowca uniemożliwiającą poszerzenie wejścia do portu. Ponadto bliskie zaplecze portu charakteryzowało się niewielkim potencjałem społeczno-gospodarczym.

Dalszy rozwój portu w Kołobrzegu jest utrudniony przestrzennie i środowiskowo. Podobnie nie należy przypuszczać, aby wzrosło jego znaczenie militarne. W związku z dominującą w gospodarce Kołobrzegu turystyką niewykluczone jest zwiększenie możliwości obsługi żeglugi pasażerskiej, np. wycieczkowców lub promów na duńską wyspę Bornholm.

W przypadku pozostałych portów badanego obszaru, tj. Mrzeżyno, Dźwirzyno i Rowy, nie było planów ich rozbudowy. Ze względu na swoje położenie porty te miały znikomy potencjał rozwojowy. Jedynie Mrzeżyno z uwagi na bliskość Baltic Pipe mogłoby służyć do bazowania jednostki sił morskich, której zadaniem byłoby monitorowanie i ochrona podmorskiego gazociągu.

Rozwój planowanych dwóch nowych portów, które zostały omówione w artykule, można rozważać wyłącznie pod kątem szans i zagrożeń. Nowy port lub przystań, które na pewno powstaną na badanym obszarze, będą zlokalizowane w Kopalinie na potrzeby

Tabela 5. Ocena badanych portów

Rodzaj uwarunkowań				Mrzeżyno	Dźwirzyno	Kołobrzeg	Darłowo	Ustka	Łeba	Rowy	Władysławowo
Mocne i słabe strony	zarządzanie portem ^a			+	-	+	+	+	-	-	+
	dostęp do portu	od strony morza ^b		-	-	+	+	+	/	-	/
		od strony lądu	kolejowy ^c	-	-	+	/	/	-	-	/
			drogowy ^d	/	-	+	+	+	-	-	/
	wypośaenie i funkcje	przeładunek towarów			-	-	+	+	-	-	-
		obsługa rybołówstwa			/	-	+	/	+	/	+
obsługa żeglarstwa			-	-	+	+	/	+	-	/	
Szanse i zagrożenia	możliwości rozbudowy portu	możliwość budowy portu zewnętrznego i jego skomunikowania ^e		-	-	-	/	+	-	-	+
		brak konfliktów z działalnością portową ^f		+	+	-	+	/	-	+	/
		opracowana koncepcja rozbudowy		-	-	-	+	+	/	-	+
	potencjał społeczno-gospodarczy ośrodka portowego i jego otoczenia ^g	działalność przemysłowa		-	-	-	-	+	-	-	-
		ludność		-	-	+	/	+	-	-	-
	znaczenie dla sił morskich i bezpieczeństwa kraju ^{gh}			/	-	+	/	+	/	-	/
	port wskazany do obsługi offshore			-	-	-	-	+	+	-	+

+ mocna strona lub szansa rozwoju

- słaba strona lub zagrożenie dla rozwoju

/ umiarkowane znaczenie jako mocna strona lub szansa rozwoju

a: w przypadku badanych portów za korzystne uznano zarządzanie portem przez spółkę komunalną lub prywatną ze względu na większe możliwości dopasowania się do lokalnych uwarunkowań i reagowania na potrzeby lokalnego rynku

b: uwzględniono wielkość statków, które mogą wchodzić do portu, najlepiej oceniono port dostępny dla statków o długości > 50 m, szerokości > 10 m i zanurzeniu > 3 m, najgorzej zaś o zanurzeniu poniżej 3 m

c: pełny dostęp daje czynna bocznica kolejowa, a niepełny – linia kolejowa do miasta z możliwością doprowadzenia bocznicy

d: najbardziej pożądane jest powiązanie z siecią dróg krajowych, a następnie wojewódzkich

e: wynika z zagospodarowania terenu wokół portu

f: przede wszystkim konflikty funkcji przeładunkowej z turystyką i/lub obszarami cennymi przyrodniczo

g: uwzględniono ośrodek portowy i otaczające gminy lub miejski obszar funkcjonalny, jeśli współtworzyło go badane miasto portowe

h: uwzględniono zarówno stacjonowanie sił morskich różnych formacji w danym porcie i jego otoczeniu, jak i potencjalne wykorzystanie portu dla ochrony infrastruktury krytycznej na obszarach morskich lub lokalizacji terminali podwójnego przeznaczenia

Źródło: opracowanie własne

budowanej elektrowni jądrowej – powstanie takiego portu ma strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa energetycznego kraju.

Do grona ośrodków portowych próbuje dołączyć Koszalin. Plany budowy portu morskiego na jeziorze Jamno pojawiają się od ok. trzech wieków. Choć Koszalin jest największym miastem w tej części wybrzeża, to budowa w tym miejscu portu handlowego, który konkuruwałby z oddalonymi o odpowiednio 30 i 40 km portami w Darłowie

i Kołobrzegu, nie znajduje uzasadnienia. Jednak samo otwarcie na żeglugę morską jeziora Jamno byłoby korzystne dla rozwoju turystyki żeglarskiej.

Podsumowując, rozwój przemysłu morskiego na polskich obszarach morskich oraz potrzeba wzmocnienia bezpieczeństwa państwa powodują wzrost znaczenia i konieczność rozbudowy portów na środkowym wybrzeżu.

Literatura

References

- Baltic Power. (2024). Pozyskano z: <https://balticpower.pl/> (dostęp: 25.10.2024).
- Baltica 2+3. (2024). Pozyskano z: <https://baltica.energy/pl-pl/baltica-two-and-three> (dostęp: 25.10.2024).
- BC-Wind. (2024). Projekt BC-Wind. Pozyskano z: <https://www.bc-wind.pl/o-projekcie/> (dostęp: 25.10.2024).
- Bilczak, M. (2024). The Economic Role of Baltic Sea Region Seaports in Changing Geopolitical Conditions. *Acta Scientiarum Polonorum*, 23(4), 361–375. doi: <https://doi.org/10.31648/aspal.10033>
- Biuro Bezpieczeństwa Narodowego. (2017). *Strategiczna koncepcja bezpieczeństwa morskiego*. (2017). Warszawa–Gdynia.
- Bocheński, T. (2022). Małe porty morskie Polski – potencjał i perspektywy rozwoju. W: M. Połom i M. Pacuk, *Warunki i czynniki rozwoju Pomorza. Wybrane problem. Regiony Nadmorskie*. T. 30. Gdańsk–Pelplin: Uniwersytet Gdański i Wydawnictwo „Bernardinum” Sp. z o.o., 127–141.
- Bocheński, T. (2024). Wykorzystanie i rozwój portów morskich na środkowym wybrzeżu dla potrzeb sił morskich RP. *Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego*, XVIII, 323–342. doi: <https://doi.org/10.5604/01.3001.0054.8290>
- Czapigo-Czapla, M., Brzeziński, D. (2024a). *Ropa naftowa*. Warszawa: Państwowy Instytut Geologiczny. Pozyskano z: <https://www.pgi.gov.pl/surowce/energetyczne/ropa-naftowa.html> (dostęp: 21.10.2024).
- Czapigo-Czapla, M., Brzeziński, D. (2024b). *Gaz ziemny*. Warszawa: Państwowy Instytut Geologiczny. Pozyskano z: <https://www.pgi.gov.pl/surowce/energetyczne/13932-gaz-ziemny.html> (dostęp: 21.10.2024).
- Czerner, M. (1963). Projekt koszalińskiego portu sprzed 130 laty. *Zapiski Koszalińskie*, 6.
- Forsal. (2024, 6 sierpnia). 30 lat Baltic Pipe. Tyle czasu Polska starała się o dostęp do norweskiego gazu. Pozyskano z: <https://forsal.pl/biznes/energetyka/artykuly/8554411,30-lat-baltic-pipe-polska-starala-sie-o-dostep-do-norweskiego-gazu.html> / (dostęp: 25.10.2024).
- Gerlitz, L., Meyer, C. (2021). Small and Medium-Sized Ports in the TEN-T Network and Nexus of Europe's Twin Transition: The Way towards Sustainable and Digital Port Service Ecosystems. *Sustainability*, 13(8), 4386. doi: <https://doi.org/10.3390/SU13084386>
- Gerlitz, L., Meyer C., Henesey, L. (2024). Sourcing Sustainability Transition in Small and Medium-Sized Ports of the Baltic Sea Region: A Case of Sustainable Futuring with Living Labs. *Sustainability*, 16(11), 4667. doi: <https://doi.org/10.3390/su16114667>
- Gospodarka Morska. (2023, 16 lipca). *Mi zmienia plany: port w Ustce dostosowany do offshore wind*. Pozyskano z: <https://www.gospodarkamorska.pl/mi-zmienia-plan-y-port-w-ustce-dostosowany-do-offshore-wind-72330> (dostęp: 16.10.2024).
- Gospodarka Morska. (2024, 8 kwietnia). *Port we Władysławowie poza KPO? Pozyskano z: https://www.gospodarkamorska.pl/port-we-wladyslawowie-pozza-kpo-77377* (dostęp: 25.10.2024).
- Gospodarka Morska. (2024, 27 czerwca). *Port w Ustce kluczowym obiektem w przypadku konfliktu zbrojnego? Pozyskano z: https://www.gospodarkamorska.pl/port-w-ustce-kluczowym-obiektem-w-przypadku-konfliktu-zbrojnego-78895* (dostęp: 12.02.2025).
- Gucma, L. (2021, 15 maja). *Ekspertyza w sprawie przebudowy rampy na Nab. Koszalińskim w Kołobrzegu. Analiza nawigacyjna*. 3GTech sp. z o.o., Szczecin.

- GUS. (2025). *Bank Danych Lokalnych GUS*. Pozyskano z: <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica> (dostęp: 4.06.2025).
- Holma, E., Hunt, T., Lappalainen, A., Mustonen, M., Nömmela, K., Portsmuth, R., Yliskylä-Peuralahti, J. (2014). *Five Baltic Ports Together: Forecasts, Trends and Recommendations*. Pozyskano z: <https://www.utupub.fi/handle/10024/94274> (dostęp: 25.10.2024).
- Kamiński, R. (2024, 23 października). Ministerstwo Infrastruktury ogłasza przetarg na przebudowę falochronu w Porcie Łeba. *Gospodarka Morska*. Pozyskano z: <https://www.gospodarkamorska.pl/ministerstwo-infrastruktury-oglasza-przetarg-na-przebudowe-falochronu-w-porcie-leba-81264> (dostęp: 23.10.2024).
- Kobryński, M. (2024, 22 stycznia). Kołobrzeg: Skokowy wzrost przeładunków w porcie morskim. *Rynek Infrastruktury*. Pozyskano z: <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/intermodal-i-logistyka/kolobrzeg-skokowy-wzrost-przeladunkow-w-porcie-morskim-89428.html> (dostęp: 10.10.2024).
- Kosek, W. (2021). *Wpływ małych portów na konkurencyjność gmin nadmorskich Pomorza Środkowego*. Maszynopis rozprawy doktorskiej. Wydział Ekonomiczny Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego, Szczecin.
- Kłосkowski, D., Kosek, W. (2024). Dual Development Direction of Small Sea Ports on The Example of the South Baltic Sea. *Communications of International Proceedings*. doi: <https://doi.org/10.5171/2024.4326424>
- Kulig, W. (2020, 6 lipca). *Ciekawe koncepcje przebudowy portu morskiego w Darłowie*. Pozyskano z: <https://darlowo.naszemiasto.pl/ciekawe-koncepcje-przebudowy-portu-morskiego-w-darlowie/ar/c1-7792960> (dostęp: 15.10.2024)
- Kurier Kolejowy. (2020, 5 marca). *Prace nad studium wykonalności dla modernizacji linii między Trójmiastem, Słupskiem, Koszalinem a Szczecinem*. Pozyskano z: <https://kurier-kolejowy.pl/aktualnosci/35876/prace-nad-studium-wykonalnosci-dla-modernizacji-linii-miedzy-trojmiastem--slupskiem--koszalinem-a-sz.html> (dostęp: 8.06.2024).
- Lesner, W. (2025, 18 stycznia). *Pomorze Środkowe kluczowe dla bezpieczeństwa kraju. MON planuje zainwestować miliardy złotych w rozwój infrastruktury w regionie*. *Głos Pomorza* 24. Pozyskano z: <https://gp24.pl/pomorze-srodkowe-kluczowe-dla-bezpieczenstwa-kraju-mon-planuje-zainwestowac-miliardy-zlotych-w-rozwoj-infrastruktury-w-regionie/ar/c1-19043270> (dostęp: 12.02.2025).
- Luks, K. (2011). Strategia aktywizacji nadbałtyckich regionów peryferyjnych wobec zjawiska marginalizacji małych portów w Polsce. *Problemy Transportu i Logistyki*, 15, 193–209.
- Mapy.cz. (2024). *Sezam*. Pozyskano z: <https://pl.mapy.cz/> (dostęp: 30.09.2024).
- Meyer, C. (2021). Integration of Baltic Small and Medium-Sized Ports in Regional Innovation Strategies on Smart Specialisation. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, 7(3), 184. doi: <https://doi.org/10.3390/JOITMC7030184>
- Miasto Ustka. (2014). *Układ stref w granicach Miasta i obszaru Gminy Ustk. Operat uzdrowiska Ustka*.
- Michalski, T. (2020). Czy mamy do czynienia z regresem małych polskich portów i przystani morskich? *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23(5), 61–72.
- Minister Klimatu i Środowiska. (2021). *Polityka Energetyczna Polski do 2040 roku*. Pozyskano z: <https://www.gov.pl/web/klimat/polityka-energetyczna-polski> (dostęp: 28.11.2024).
- Mordal, E. (2024, 23 września). *Kolejna baza serwisowa w usteckim porcie*. Pozyskano z: <https://www.ustka.pl/pl/news/content/9935> (dostęp: 25.10.2024).
- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa. (2024). Pozyskano z: <https://www.sar.gov.pl/pl/location/gdynia/> (dostęp: 30.09.2024).
- Morskie mapy nawigacyjne. (2023). Pozyskano z: <https://bhmw.gov.pl/pl/pages/morskie-mapy-nawigacyjne-2018-09-20-v/> (dostęp: 17.12.2023).
- Muzeum w Koszalinie. (2010). *Koszalin od średniowiecza do współczesności. Katalog wystawy* (2010). Koszalin: Muzeum w Koszalinie. Pozyskano z: <https://bibliotekacyfrowa.eu/Content/6804/Image00001.pdf> (dostęp 31.01.2025).
- Open Street Map. (2024). Pozyskano z: <https://www.openstreetmap.org/> (dostęp: 25.10.2024).
- Orlen. (2024, 26 stycznia). *Ruszyła budowa bazy serwisowej morskiej farmy wiatrowej w Łebie*. Pozyskano z: <https://www.orlen.pl/pl/o-firmie/media/komunikaty-prasowe/2024/>

- styczeń-2024/Ruszyła-budowa-bazy-serwisowej-morskiej-farmy-wiatrowej-w-Lebie (dostęp: 25.10.2024).
- Pac, B. (2022). Planowanie rozwoju sił morskich Rzeczypospolitej Polskiej. *Przegląd Geopolityczny*, 39, 130–158.
- Pacuk, M., Michalski, T. (2002). Problemy funkcjonowania małych portów morskich na przykładzie Ustki. W: J. Wendt (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu*. Szczecin: Uniwersytet Szczeciński, Zakład Geografii Społecznej i Turystyki, Zakład Geografii Ekonomicznej Morza, 143–158.
- Palmowski, T. (1995). Małe porty polskiego wybrzeża i ich funkcje. W: C. Ciesielski (red.), *Ku wspólnotocie Europy Bałtyckiej*. Gdańsk: Instytut Bałtycki.
- Parus, W. (2022). Możliwości wykorzystania portów środkowego wybrzeża w aspekcie potrzeb sił morskich. *Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego*, XVI, 219–250.
- PGE. (2024). *Morskie farmy wiatrowe*. Pozyskano z: <https://www.gkpge.pl/grupa-pge/innowacje/innowacyjne-pge/morskie-farmy-wiatrowe> (dostęp: 25.10.2024)
- Philipp, R., Prause, G., Meyer, C. (2020). Blue Growth Potential in South Baltic Sea Region. *Transport and Telecommunication Journal*, 21(1), 69–83. doi: <https://doi.org/10.2478/TTJ-2020-0006>
- Polechoński, P. (2024, 9 maja). *Rok 1980: Koszalin ma port. Rok 1990: jest nas 200 tysięcy. Takie to były plany...* Pozyskano z: <https://gk24.pl/rok-1980-koszalin-ma-port-rok-1990-jest-nas-200-tysiecy-takie-to-byly-plany/ar/c15-18520317> (dostęp: 24.01.2025).
- Polenergia.pl. (2024). *Morskie farmy wiatrowe*. Pozyskano z: <https://www.polenergia.pl/nasze-aktywa/wytwarzanie/farmy-wiatrowe-na-morzu-offshore/> (dostęp: 25.10.2024).
- Portal Morski. (2023, 31 stycznia). *MFW Baltic Power z pierwszym pozwoleniem na budowę*. Pozyskano z: <https://www.portalmorski.pl/offshore/52779-mfw-baltic-power-z-pierwszym- pozwoleniem-na-budowe> (dostęp: 16.10.2024).
- Portal Morski. (2023, 20 lipca). *Powstanie pirs przy pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce*. Pozyskano z: <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/53835-powstanie-pirs-przy-pierwszej-elektrowni-jadrowej-w-polsce> (dostęp: 31.01.2025).
- Radio Gdańsk. (2024, 17 grudnia). *MON zainwestuje w Pomorze. Możliwa rozbudowa portu w Ustce i ekspresówka do Bydgoszczy*. Pozyskano z: <https://radiogdansk.pl/wiadomosci/region/slupsk/2024/12/17/mon-zainwestuje-w-pomorze-mozliwa-rozbudowa-portu-w-ustce-i-ekspresowka-do-bydgoszczy/> (dostęp: 31.01.2025).
- Radtke, G., Wawrzonkoski, W. (2019). „Szkuner” Sp. z o.o. *Koncepcja rozwoju Portu Władysławowo*. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2020. (2020). Warszawa-Szczecin: Główny Urząd Statystyczny.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2022. (2022). Warszawa-Szczecin: Główny Urząd Statystyczny.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2024. (2024). Warszawa-Szczecin: Główny Urząd Statystyczny.
- Rwe.com. (2024). *Offshore. RWE w drodze do transformacji energetycznej w Polsce*. Pozyskano z: <https://pl.rwe.com/offshore/> (dostęp: 25.10.2024).
- Rzecznicowska, B. (2022, 21 marca). *Rozbudowa usteckiego portu. Jakie będą jego główne funkcje?* Pozyskano z: <https://ustka.naszemiasto.pl/rozbudowa-usteckiego-portu-jakie-beda-jego-glowne-funkcje/ar/c1-8733183> (dostęp: 16.10.2024).
- Scispace. (2025). Pozyskano z: <https://scispace.com/> (dostęp: 22.05.2025).
- Senat RP. (2022). *Inwestycje Urzędu Morskiego w Gdyni dla morskiej energetyki wiatrowej*. Pozyskano z: https://www.senat.gov.pl/gfx/senat/userfiles/_public/k10/komisje/2022/ks/220308/urzed_morski_w_gdyni.pdf (dostęp: 16.10.2024).
- Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna. (2025). *Podstrefy SSSE Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej*. Pozyskano z: <https://sse.slupsk.pl/podstrefy-ssse/> (dostęp: 4.06.2025).
- Skłodowska, M. (2023, październik 27). *Polskie porty szykują się do obsługi farm wiatrowych na Bałtyku*. Pozyskano z: <https://wysokienapiecie.pl/93313-polskie-porty-szykuja-sie-do-obslugi-farm-wiatrowych-na-baltyku/> (dostęp: 16.10.2024).
- Szczepańska E. (2023, 18 września). *Jednostki pływające Straży Granicznej na stałe w gazoporcie*. Pozyskano z: <https://strazgraniczna.pl/pl/aktualnosci/12314,jednostki-plywajace-strazy-granicznej-na-stale-w-gazoporcie.html> (dostęp: 23.01.2024).

- Szczepański, T. (2013). Kable powrotne w łączu Swepol Link. *Zeszyty Naukowe Wydziału Elektrotechniki i Automatyki Politechniki Gdańskiej*, 35, 39–44.
- Szwankowska, B. (red.). (2010). *Porty lokalne w strategii aktywizacji peryferyjnych regionów nadmorskich*. Gdańsk: Zakład Wydawnictw Naukowych Instytutu Morskiego w Gdańsku.
- Szymańska, W., Michalski, T. (2018). Przekształcenia funkcji polskich małych portów morskich. *Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 21(3), 70–77.
- Świder, W. (2024, 30 stycznia). *Equinor otrzymał pozwolenie na budowę bazy serwisowej dla morskich farm wiatrowych w Łebie*. Pozyskano z: <https://www.gospodarkamorska.pl/equinor-otrzymal- pozwolenie-na-budowe-bazy-serwisowej-dla-morskich-farm-wiatrowych-w-lebie-76083> (dostęp: 25.10.2024).
- Uchwała nr IV/42/2019 Rady Gminy Choczewo z dnia 6 marca 2019 r. w sprawie uchwalenia statutu i zmiany granic Sołectwa Jackowo. Dz.U. województwa pomorskiego, Gdańsk, 13 marca 2019 r., poz. 1246.
- Uchwała nr XXXI/421/13 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 8 kwietnia 2013 r., załącznik nr 5: Mapa obszaru strefy ochrony uzdrowiskowej „C”.
- Urząd Statystyczny w Rzeszowie. (2023). *Turystyczne obiekty noclegowe na obszarach nadmorskich w lipcu i sierpniu 2021 r.*
- Urząd Morski w Gdyni. (2024). *Plan rozwoju portu morskiego Łeba* (2024, styczeń). Gdynia: Urząd Morski w Gdyni.
- Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, Dz.U.2024.915 (stan z dnia 31.08.2024).
- Ustka Nasze Miasto. (2021, 24 listopada). *Trzecie molo w Ustce coraz krótsze. Poznaj jego historię*. Pozyskano z: <https://ustka.naszemiesto.pl/trzecie-molo-w-ustce-coraz-krotsze-poznaj-jego-historie-ar/c1-7614607> (dostęp: 11.02.2025).
- Wniosek do planu Burmistrza Władysławowa na podstawie koncepcji wykonanej przez WUPROHYD Sp. z o.o. złożony w z dnia 19.03.2020 r.
- Wojskopolskie.pl. (2024). *Zadania. 3. Flotylla Okrętów w Gdyni*. Pozyskano z: <https://www.wojsko-polskie.pl/3fo/zadania/> (dostęp: 30.09.2024).
- Wójcicki, T. (2020). Celowość budowy głębokowodnego portu morskiego na środkowym Pomorzu Studium wstępne. *Mazowsze Studia Regionalne*, 34, 11–30.
- Wykaz dróg powiatowych na terenie powiatu słupskiego. (b.d.). Zarząd Dróg Powiatowych w Słupsku. Pozyskano z: <https://bip.zdp.slupsk.pl/414.html?file=1095> (dostęp: 11.02.2025).
- Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. (2019). *Master plan Portu Morskiego Kołobrzeg*.
- Zarządzenie nr 13 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 10 września 2020 r. w sprawie zmiany przepisów portowych, Dz.U. Województwa Pomorskiego, poz. 3893.
- Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 6 kwietnia 2023 r. Przepisy Portowe, Dz.U. Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin, dnia 11 kwietnia 2023 r. Poz. 2321.
- Zarządzenie nr 3/2022 Dyrektora Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie z dnia 20 stycznia 2022 roku w sprawie nadania numerów drogom powiatowym i gminnym na terenie województwa zachodniopomorskiego.
- Zauch, J. (2018). *Gospodarowanie przestrzeni morską*. Warszawa: Wydawnictwo Akademickie Sedno.

Tadeusz Bocheński, dr, adiunkt w Instytucie Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego. Specjalizuje się w geografii transportu. Prowadzi badania z zakresu funkcjonowania kolei i transportu intermodalnego, funkcjonowania portów morskich oraz powiązań między przemysłem a kolejną i portami morskimi. Obszar jego badań obejmuje przede wszystkim Polskę, Europę Środkowo-Wschodnią i Region Morza Bałtyckiego. W polu jego zainteresowań naukowych znajdują się również duże i średnie miasta oraz delimitacja regionów funkcjonalnych w Polsce.

Tadeusz Bocheński, PhD, assistant professor at the Institute of Spatial Management and Socio-Economic Geography of the University of Szczecin. He specialises in transport geography and researches the fields of railway operation and intermodal transport, the operation of seaports, and the links between industry and both railways and seaports. The range of his research covers primarily Poland, Central and Eastern Europe, as well as the Baltic Sea Region. His academic interests also include large and medium-sized cities and the delimitation of functional regions within Poland.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6172-7914>

Adres / Address:

Uniwersytet Szczeciński,
Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej
ul. Mickiewicza 18
70-383 Szczecin, Polska
e-mail: tadeusz.bochenski@usz.edu.pl