

**PLAN ROZWOJU  
ZARZĄDU PORTU MORSKIEGO HEL  
KOGA SPÓŁKA Z O.O.**



**Opracowany przez  
Zarząd Portu Morskiego Hel KOGA Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością**

Hel dnia 22 marca 2011 roku

## SPIS TREŚCI

<b>1.</b>	<b>Stan prawny i ogólne informacje o spółce.....</b>	<b>3</b>
1.1.	Dane adresowo – rejestrowe	
1.2.	Podstawa prawna działania	
1.3.	Struktura własnościowa	
1.4.	Działalność	
1.5.	Struktura organizacyjna	
1.6.	Wnioski	
<b>2.</b>	<b>Analiza pozycji rynkowej spółki.....</b>	<b>7</b>
2.1.	Ogólne wskaźniki i tendencje ekonomiczno – prawne dotyczące działalności	
2.2.	Analiza SWOT	
2.3.	Marketing – Mix	
2.4.	Wnioski	
<b>3.</b>	<b>Misja i wizja spółki.....</b>	<b>13</b>
3.1.	Misja	
3.2.	Wizja	
<b>4.</b>	<b>Cele strategiczne spółki.....</b>	<b>14</b>
4.1.	Cele krótkookresowe	
4.2.	Cele średniookresowe	
4.3.	Cele długookresowe	
4.4.	Wnioski	
<b>5.</b>	<b>Katalog działań inwestycyjnych spółki.....</b>	<b>20</b>
5.1.	Zrealizowane działania	
5.2.	Planowane inwestycje	
5.3.	Wnioski	
<b>6.</b>	<b>Podsumowanie.....</b>	<b>23</b>

## **1. Stan prawny i ogólne informacje o Spółce**

### **1.1. Dane adresowo – rejestrowe**

Zarząd Portu Morskiego Hel „Koga” Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością  
ul. Kuracyjna 1, 84-150 Hel

KRS w Sądzie Rejonowym Gdańsk – Północ VIII Wydział Gospodarczy

nr: 0000283705

NIP: 587-020-06-71

REGON: 000144408

Tel/Fax: 58/6750150

[www.porthel.home.pl](http://www.porthel.home.pl)

### **1.2. Podstawa prawna działania**

Zarząd Portu Morskiego Hel „Koga” Sp. z o.o. (zwany dalej Spółką) jest jednoosobową Spółką, powstałą z dniem 1 lipca 2007 roku, w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego „Przedsiębiorstwo Usług Portowych KOGA w Helu” (do 1998 roku pod nazwą „Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich KOGA w Helu”).

Przedsiębiorstwo, jakim po przekształceniach dziś jest Spółka, powstało 1 lipca 1959 roku na podstawie Zarządzenia Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej Nr 40 z dnia 28 kwietnia 1959 roku. Wówczas to PPIUR „Koga” nabyło w trwały zarząd i użytkowanie tereny i akweny położone w granicach Portu Rybackiego w Helu, obejmując majątek oddziału PPIUR „Arka” w Gdyni.

### **1.3. Struktura własnościowa**

Od 3 listopada 2010 roku 100 % udziałów w spółce posiada Gmina Miasta Hel. Wcześniej 100 % udziałów w Spółce posiadał Skarb Państwa.

#### 1.4. Działalność

Przedmiot działalności Spółki obejmuje „Działalność usługową wspomagającą transport morski” (PKD 52.22.A) polegającą zgodnie z art. 7 ustawy o portach i przystaniach morskich na:

- zarządzaniu gruntami i infrastrukturą portową,
- prognozowaniu, programowaniu i planowaniu rozwoju portu,
- budowie, rozbudowie, utrzymaniu i modernizacji infrastruktury portowej,
- pozyskiwaniu gruntów na potrzeby rozwoju portu,
- świadczeniu usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej.

Działalność ta polega, w szczególności, na świadczeniu usług korzystania z infrastruktury portowej dla podmiotów gospodarczych zajmujących się eksploatacją i wyładunkiem jednostek połowowych, świadczeniu usług dla łodzi motorowych, transportu zbiorowego, jachtów turystycznych. Podmioty gospodarcze korzystające ze świadczonych przez Spółkę usług udostępniania infrastruktury portowej prowadzą w obrębie portu działania: przeładunkowe, transportu zbiorowego, obsługi jachtów, bunkrowania jednostek, drobnych remontów jednostek niewymagających infrastruktury stoczniowej.

Obszar działalności Spółki obejmuje obszar Portu Rybackiego w Helu, ograniczony Falochronami Zachodnim (615 m) i Południowym (180 m) oraz Nabrzeżem Wyładunkowym (240 m), Nabrzeżem Wyposażeniowym (146 m), Nabrzeżem Remontowym (128 m), wraz z infrastrukturą portową: przystani pasażerskiej, strefy przetwórstwa oraz mariny, zgodnie z mapą Zarządu Portu Morskiego Hel „Koga” Sp. z o.o. (Załącznik nr 1).

Ogólna powierzchnia gruntów użytkowanych faktycznie na działalność portową wynosi :

- grunty – 89.625 m<sup>2</sup>,
  - powierzchnia akwenu – 95.524 m<sup>2</sup>,
- Łącznie – 185.149 m<sup>2</sup>,

Aktualną strukturę własnościową nieruchomości położonych w obrębie portu obrazuje mapa (Załącznik nr 3). Nabrzeża oraz falochrony znajdujące się w Porcie Rybackim Hel w całości należą do Spółki. Są one wykorzystywane w celu postępu:

- jednostek sportowych – jachtów 300 m w Basenie Jachtowym (sezon letni),

- żeglugi pasażerskiej – białej floty 210 m przy Falochronie Zachodnim (sezon letni),
- jednostek łowczych i innych – przy Falochronie Południowym, Nabrzeżu Remontowym, Pirsie Kaszubskim (92 m), Nabrzeżu Wyładunkowym, części nasadowej Falochronu Zachodniego, Pirsie Wewnętrznym (135 m) i Pirsie Rybackim (100 m),

zgodnie z planem stanowiącym załącznik nr 2.

Port posiada także punkty poboru energii elektrycznej i wody, zbiorniki do odbioru wód zaolejonych, żuraw do podnoszenia jednostek pływających do 5 ton, system monitoringu wizyjnego (w postaci 16 kamer obejmujących swoim zasięgiem obszar całego portu). Ponadto w porcie znajduje się marina z zapleczem sanitarnym dla jachtów. Infrastruktura hydrotechniczna portu Hel, wchodzące w jej skład nabrzeża i falochrony zostały w latach 1987-2004 poddane gruntownej odbudowie kosztem ponad 56 mln zł pochodzących z budżetu państwa.

Port pełni jednocześnie kilka funkcji,

- portu schronienia,
- portu rybackiego z istniejącym zapleczem przetwórstwa rybnego i chłodniami,
- portu morskiego obsługującego wszystkie rodzaje żeglugi z niezbędnym zapleczem,
- portu pasażerskiego,
- portu jachtowego,

świadczy także inne usługi komercyjne dla obsługi ruchu turystycznego.

### **1.5. Struktura organizacyjna**

W Spółce pracuje zespół 13 osób, w sumie na 12,25 etatu, w pełni realizujących zadania statutowe Spółki w systemie całodobowym i całorocznym serwisu oraz monitoringu portu wraz z zapleczem administracyjno – organizacyjnym.

## **1.6. Wnioski**

Spółka, na tle innych podobnych pod względem funkcji jednostek w województwie pomorskim (Port Ustka, Port Gdynia, Port Gdańsk), jest organizacją niewielką, o prostej strukturze organizacyjnej i zarządczej z ograniczoną liczbą stanowisk etatowych. Mimo to Spółka, w sposób wystarczający, realizuje cele ekonomiczne i statutowe oraz obowiązki wynikające z przepisów: ustawy z dnia 12 września 2002 roku „O portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków”, ustawy z dnia 16 marca 1995 roku „O zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez statki”, zarządzenia Nr 12 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 14 czerwca 2005 roku „W sprawie przepisów portowych”, zarządzenia Nr 19 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 1 września 2005 roku „W sprawie zmian przepisów portowych”.

## **2. Analiza pozycji rynkowej Spółki**

### **2.1. Ogólne wskaźniki i tendencje makroekonomiczne dotyczące działalności.**

Unia Europejska, która posiada największe na świecie obszary morskie, 1200 portów oraz najliczniejszą flotę handlową przykłada coraz większą uwagę do wspólnotowej polityki morskiej i rybołówstwa. Już dziś 50 % ludności UE zamieszkuje regiony przybrzeżne, które wytwarzają ponad 40 % produktu krajowego brutto UE. W sektorze gospodarki morskiej pracuje 5 mln osób. Około 5 % PKB pochodzi bezpośrednio z przemysłu i usług sektora morskiego. Odsetek ten jest większy, jeśli uwzględni się również pośrednie wpływy z innych sektorów, takich jak turystyka.

Rozwój gospodarki morskiej i turystyki morskiej wpasowuje się w ramy strategii lizbońskiej na rzecz szybszego wzrostu gospodarczego oraz większej liczby miejsc pracy i ich lepszej jakości oraz w realizację nadrzędnego celu Unii Europejskiej, jakim jest zrównoważony rozwój. Ta zintegrowana polityka morska obejmuje transport morski, konkurencyjność przedsiębiorstw sektora morskiego, zatrudnienie, badania naukowe, rybołówstwo i ochronę środowiska morskiego.

Stąd oficjalny dokument „Komunikat Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Komitetu Społeczno – Ekonomicznego i Komitetu Regionów z dnia 10 października 2007 roku o Zintegrowanej Polityce Morskiej Unii Europejskiej” [Com (2007) 575]. Dokument ten zapowiada stworzenie w Unii Europejskiej obszaru morskiego bez wewnętrznych barier polepszającego konkurencyjność i efektywność transportu morskiego w duchu ekologizacji i zmniejszania emisji do atmosfery gazów cieplarnianych.

Wspólna Polityka Morska i Rybołówstwa Unii Europejskiej skupia się także na:

- Stymulowaniu rozwoju morskiej turystyki przybrzeżnej,
- Przygotowaniu bazy projektów i regionów nadmorskich,
- Opracowaniu zintegrowanej polityki zarządzania kryzysowego na obszarach morskich.

Podobnie rozwój gospodarki morskiej, opartej na przedsiębiorstwach sektora prywatnego, przewiduje rząd polski i resort infrastruktury. Bardzo aktywnie rozwijany jest natomiast sektor gospodarki turystycznej.

Na płaszczyźnie regionalnej i lokalnej, rozwój obszarów portowych i turystycznych mocno podkreśla samorząd województwa pomorskiego. Zagadnieniu temu poświęcona była m.in. konferencja „Gospodarka morska jako sektor innowacyjny”, jaka odbyła się w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Pomorskiego dnia 6 listopada 2009 roku.

Zarówno Strategia Rozwoju Turystyki Województwa Pomorskiego na lata 2004 – 2013, jak i Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego przewidują jako cele strategiczne rozwój żeglugi pasażerskiej w portach województwa jak i pomiędzy portami sąsiednich województw. Obecnie statki pasażerskie do Helu przyplływają z portu Gdańsk przez Sopot i Gdynię.

Szczególnie rozwój żeglarstwa morskiego stał się zauważalnym faktem. Potwierdzają to takie inwestycje jak: Narodowe Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich, rozbudowa mariny jachtowej w Gdańsku i Gdyni, budowa marin jachtowych w Sopocie, Ustce, Jastarni i Pucku.

## **2.2. Analiza SWOT**

Analiza SWOT jest podstawowym i najbardziej rozpowszechnionym narzędziem analizy marketingowej produktów i usług. Pod pojęciem produktu lub usługi może mieścić się cała organizacja, firma, jednostka.

Akronim SWOT pochodzi o angielskich słów: strenght (siła), weakness (słabość), opportunities (szanse), threats (zagrożenia). Analiza grupuje w takich właśnie blokach wszystkie cechy i przymioty badanego przedmiotu. Przy czym, w układzie pionowym, opisuje silne strony i szanse stanowiące determinanty pozytywne oraz słabości i zagrożenia o negatywnym wpływie. Jednocześnie układ poziomy analizy rozróżnia cechy wewnętrzne organizacji, na które ma ona wpływ (silne i słabe strony) od determinantów zewnętrznych, na które podmiot badania wpływu nie posiada (szanse i zagrożenia). Poniższa analiza dotyczy Spółki.



**STRENGTH – SILNE STRONY**

- lokalizacja portu w niedalekiej odległości od aglomeracji trójmiejskiej, w pobliżu łowisk
- homogeniczna struktura własnościowa
- nowoczesna infrastruktura
- sprawna i elastyczna struktura organizacyjna
- rozpoznawalna marka
- różnorodne funkcje portu
- funkcjonowanie Lokalnego Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb
- skuteczne pozyskiwanie środków finansowych na rozwój portu przez Zarząd Portu,
- wieloletnie doświadczenie Zarządu Portu w realizowaniu inwestycji

**WEAKNESS – SŁABE STRONY**

- ograniczona powierzchnia użytkowania, brak rezerwy terenów na rozwój portu
- rozdrobnienie własnościowe terenów portowych
- zależność od środków zewnętrznych na inwestycje
- słabe skomunikowanie portu z zapleczem
- brak miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Helu uwzględniającego rozwój portu

OPPORTUNITIES – SZANSE	THREATS – ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój turystyczny Pomorza</li> <li>• możliwość wykorzystania środków zewnętrznych na inwestycje</li> <li>• wzrost atrakcyjności inwestycyjnej Miasta Hel i Półwyspu Helskiego</li> <li>• rozwój ekologicznego transportu wodnego</li> <li>• wzrastający rynek jachtowy</li> <li>• dynamicznie rozwijające się wędkarstwo morskie</li> <li>• rozwój baz nurkowych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• konkurencja innych portów</li> <li>• wykorzystanie dużej części środków Unii Europejskiej z budżetu 2007-2013</li> <li>• zmienność prawa</li> <li>• brak stabilnej polityki w obszarze rybołówstwa morskiego</li> </ul>

### 2.3. Marketing – Mix

Marketing – Mix jest jednym z podstawowych narzędzi marketingu. W literaturze określa się go skrótem 4P od angielskich słów:

- Product (produkt) – sprzedawany towar lub usługa,
- Price (cena) – cena za jaką oferowany jest produkt,
- Placement (dystrybucja) – mechanizm dostarczania produktu od producenta do konsumenta (finalnego nabywcy),
- Promotion (promocja) – zbiór narzędzi komunikacji marketingowej obejmujących: reklamę, promocję sprzedaży, public relations, interior relations, sponsoring, etc.

W przypadku marketingu usług model 4P poszerza się o piąte P reprezentujące angielskie słowo people (ludzie – personel).

*Produkt:*

Produktem oferowanym przez Spółkę jest:

- Przestrzeń postojowa dla jednostek pływających w Porcie Rybackim Hel,
- Związane z postojem jednostki w porcie usługi, w tym odbiór zanieczyszczeń, dostarczanie wody, możliwość spuszczenia jednostek do basenu portowego, etc.
- Przeznaczona na wynajem przestrzeń handlowa w obrębie terenów zarządzanych przez Spółkę.

*Cena:*

Spółka posiada taryfikator opłat pn. Warunki umowy oraz cennik usług portowych świadczonych przez Zarząd Portu Morskiego Hel KOGA Spółkę z o.o. . Cena wynajmu terenów handlowych i usługowych ustalana jest na warunkach przetargu.

*Dystrybucja:*

W przypadku usług konsumpcja produktu następuje w miejscu produkcji. Stąd w Spółce nie występuje dystrybucja w standardowym pojęciu kanałów dystrybucji. Zarówno produkcja, sprzedaż jak i konsumpcja usług świadczonych przez Spółkę następuje w miejscu jej siedziby i funkcjonowania.

*Promocja:*

W dotychczasowej podstawowej działalności Spółki nie wykorzystywano narzędzi komunikacji marketingowej, poza własną stroną internetową i public relations. Przykładem tego drugiego jest coroczny udział Spółki w Wielkiej Orkiestrze Świątecznej Pomocy, m.in. udostępnienie terenów Spółki do relacjonowanych przez media imprez. Podobny wymiar promocyjny mają inne wydarzenia medialne, na jakie udostępnia się tereny Spółki w sezonie letnim.

Zasadnym będzie podjęcie konkretnych działań promocyjnych: publicity, reklamy internetowe, reklamy w prasie fachowej, w tym zagranicznej (głównie Niemcy, Szwecja, Rosja) etc. w momencie rozbudowania przez Spółkę mariny jachtowej. Przy czym całość działań promocyjnych Spółki powinna być włączona w aktywność Gminy Hel, stając się elementem spójnej kampanii i działań reklamowych Gminy.

*Personel:*

Aktualny poziom zatrudnienia, 13 osób na włącznie 12,25 etatu, w pełni zabezpiecza realizowanie podstawowych funkcji Spółki. Siedmiu członków zespołu wykonuje zadania związane bezpośrednio z obsługą jednostek i załóg. Sześciu członków zespołu zabezpiecza funkcje administracyjne, organizacyjne, kadrowe, finansowe etc. Dotychczasowe funkcjonowanie Spółki nie wskazywało braków w jakości usług ani po stronie przygotowania i wykształcenia zespołu.

## **2.4. Wnioski**

Spółka oferuje produkty w rozwijającym się obszarze usług morskich i turystycznych. Działania te wpisują się zarówno w strategię Unii Europejskiej jak i regionalne plany rozwoju Województwa Pomorskiego. Wszelkie dane makroekonomiczne potwierdzają wzrastające zapotrzebowanie na usługi transportu morskiego, szczególnie osób, jak i infrastruktury żeglarsko – jachtowej, szczególnie w regionie południowego Bałtyku.

Analiza SWOT wyraźnie wskazuje potencjał rozwojowy Spółki uzależniony jednakże od środków inwestycyjnych. Działania takie wymuszą także, zdiagnozowane w Marketingu – Mix, wykorzystanie narzędzi komunikacji marketingowej w zakresie szerszym niż dotychczas.

### **3. Wizja i misja spółki**

#### **3.1. Misja**

Jesteśmy nowoczesną, wielofunkcyjną spółką zarządzającą portem morskim będącym ponadregionalnym ośrodkiem obsługi ruchu turystycznego i rybołówstwa. W ramach naszych usług zapewniamy kompleksową obsługę wszelkich jednostek pływających i ruchu turystycznego naziemnego najwyższej jakości.

#### **3.2. Wizja**

Utrzymamy podstawową funkcję portu rybackiego oferując, poza postojem kutrów i łodzi, szeroki wachlarz usług przeładunkowych, magazynowych oraz przetwórstwa.

Dzięki niepowtarzalnej lokalizacji staniemy się atrakcyjnym miejscem rekreacyjnym łącząc funkcję obsługi ruchu pasażerskiego międzynarodowego i regionalnego z centrum sportów wodnych oraz żeglarstwa stając się głównym, poza Trójmiastem, portem turystycznym polskiego wybrzeża Morza Bałtyckiego.

Poszerzymy zakres naszej działalności o nowe usługi dla branży mieszkaniowej, hotelowej i uzdrowiskowej, jakie zaczną funkcjonować w przestrzeni helskiego portu.

## **4. Cele strategiczne Spółki**

### **4.1. Cele krótkookresowe**

Podstawowym celem krótkookresowym Spółki (do końca roku kalendarzowego 2011) jest sprawne funkcjonowanie i spełnianie wszystkich podstawowych funkcji podczas sezonu letniego 2011. Dotyczy to efektywnego zrealizowania zakładanych planów, ekonomicznych i logistycznych, w ramach działalności o charakterze:

- portu rybackiego z istniejącym zapleczem przetwórstwa rybnego,
- portu morskiego obsługującego wszystkie rodzaje żeglugi z niezbędnym zapleczem,
- portu pasażerskiego,
- portu jachtowego,
- usług komercyjnych obsługi ruchu turystycznego.

Sezon turystyczny w roku 2011 rozpocznie się już w okolicy Świąt Wielkiej Nocy (ostatni weekend kwietnia) i przejdzie dość płynnie w długi weekend majowy (pierwszy weekend maja). Stąd koniecznym jest, wcześniejsze niż w latach ubiegłych przygotowanie Spółki do wzmożonego ruchu jednostek pływających oraz klientów korzystających z infrastruktury Spółki a przybywających drogą lądową (dotyczy głównie klientów podmiotów wynajmujących od Spółki przestrzeń handlową). Stąd koniecznym jest przygotowanie procedur i przeprowadzenie przetargów, opracowanie i podpisanie umów dotyczących najmu terenów handlowych.

Jednocześnie długi okres niskich temperatur na przełomie roku 2010/2011 utrudnił szybkie rozpoczęcie podstawowych i zaplanowanych prac remontowych i drobnych prac budowlanych na terenie Spółki. Wykonanie ich przed wskazanym okresem rozpoczęcia sezonu stanowi ważny element planu działań Spółki w krótkim okresie funkcjonowania.

Istotnym elementem planowania strategicznego Spółki jest także przygotowanie się do realizowania ewentualnych nowych zadań i celów, jakie przed Spółką może postawić nowy właściciel. Stąd do wspomnianego okresu rozpoczęcia sezonu Spółka zamierza zakończyć ewentualne zmiany struktury organizacyjnej przygotowujące ją do skutecznego realizowania niniejszego planu oraz efektywnej współpracy z nowym właścicielem.

Okres jesienny, po zakończeniu szczytu sezonu turystycznego w Spółce, dostarczy danych ekonomicznych i statystycznych, które pozwolą przygotować kolejny plan roczny oraz zmodyfikować plan średniookresowy i długofalowy.

#### **4.2. Cele średniookresowe**

Cele średniookresowe Spółki (najbliższe 2 – 3 lata) dotyczą przede wszystkim funkcji:

- portu pasażerskiego,
- portu jachtowego,
- innych usług i funkcji związanych z rozwojem miasta Helu.

Rozwój funkcji pasażerskiej jest możliwy przy zwiększeniu ilości istniejących połączeń pasażerskich pomiędzy Trójmiastem a Helem, a także powstaniu na terenach portowych infrastruktury dla obsługi ruchu turystycznego w szczególności zaplecza technicznego i usług towarzyszących. Niezbędne inwestycje musiałyby powstać w oparciu o tereny dotąd użytkowane z przeznaczeniem na przetwórstwo rybne. Powyższe zamierzenia stają się niejako zbieżne z działaniami podjętymi przez władze Miasta Helu w szczególności podjętą w dniu 29 października 2008 roku uchwałą w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo – krajobrazowego pod nazwą "Helski Cypel". Teren objęty uchwałą graniczy z obszarem portowym zarządzanym przez Spółkę.

Stąd zasadnym będzie podjęcie wspólnych działań Spółki i właściciela Spółki zmierzających do zagwarantowania uwzględnienia Helu w średniookresowych planach rozwoju turystycznego transportu wodnego tworzonych przez samorząd województwa pomorskiego.

Zmniejszenie ilości stacjonujących jednostek rybackich stawia przed Spółką zadanie zdefiniowania nowych usług portowych, które pozwolą na zwiększenie ilości zawinięć do portu i tym samym na jego dalszy rozwój. W tym zakresie kierunek rozwoju turystycznego Spółki zgodny jest ze Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego wskazującą na strategiczną dla rozwoju obszaru przymorskiego rolę gospodarki turystycznej. W dokumencie tym wskazano na konieczność zbudowania sieci przystani jachtowych (marin) wokół Zatoki Gdańskiej i zwiększenia możliwości

obsługi ruchu pasażerskiego i turystycznego we wszystkich portach. Dla zrealizowania tego celu niezbędne są:

- ścisła współpraca z właścicielem Spółki w zakresie poprawy dostępu do portu od strony miasta,
- współpraca z właścicielem Spółki w opracowaniu planów zagospodarowania przestrzennego uwzględniających zmiany w podstawowych funkcjach terenów Spółki,
- współpraca z użytkownikami i właścicielami nieruchomości na terenie Spółki w trakcie tworzenia planów zagospodarowania i długookresowej strategii rozwoju Spółki,
- stworzenie sprawnego zespołu odpowiadającego za monitorowanie, aplikowanie i realizowanie inwestycji ze środków zewnętrznych.

Zasadnym w średnim okresie planowanie jest podjęcie próby powiększenia potencjału obsługi ruchu pasażerskiego, między innymi, przez umożliwienie zawijania jednostek w ruchu lokalnym łączącym Trójmiasto z Helem przez cały rok, a nie tylko w tak zwanym sezonie turystycznym letnim. Ustanowienie stałego połączenia promowego spowodowałoby znaczne zwiększenie dostępności półwyspu Helskiego dla mieszkańców aglomeracji Trójmiejskiej przez znaczne skrócenie czasu podróży z obecnych 2 godzin do 40 minut. Powstanie infrastruktury do obsługi promów może zachęcić także armatorów do ustalania połączeń z innymi miastami polskiego wybrzeża oraz dynamicznie rozwijających się regionów państw sąsiednich (szczególnie Obwód Kaliningradzki).

Bardzo istotnym celem w średnim okresie rozwoju Spółki, jako portu turystycznego jest poprawa jakości i ilości infrastruktury żeglarskiej. Cel ten jest wyraźnie skorelowany i determinuje dalszy rozwój zarówno Spółki jak i miasta Helu. Stąd w tym obszarze niezbędne są największe inwestycje w przeciągu najbliższych 2 – 3 lat.

W latach 2004 – 2005 w wyniku realizacji poprzednio przyjętej strategii Spółka zwiększyła swe możliwości związane z obsługą jachtów. Obecnie funkcjonująca infrastruktura pomostów dla jachtów stanowi jednak zaledwie około 40% przewidzianej istniejącą koncepcją wyposażenia przystani jachtowej docelowej infrastruktury.



Rozwój żeglarstwa morskiego stał się faktem i przystosowanie portu do obsługi najbardziej dochodowego sektora, którym jest obsługa żeglarstwa rodzinnego wymaga kompleksowego podejścia do obsługi turysty morskiego, począwszy od zapewnienia możliwości bezpiecznego postoju jachtów w porcie, po możliwość korzystania z zaplecza socjalno – bytowego w samym porcie. Niezbędne jest też zapewnienie na odpowiednim poziomie obsługi technicznej a także umożliwienie skorzystania z wszystkich udogodnień oferowanym turystom, takich jak usług hotelowych, usług gastronomicznych i innych. Nowoczesne podejście do pełnionych przez Spółkę funkcji obsługi turystyki morskiej wymaga także umożliwienia turystom noclegów w możliwie bliskim sąsiedztwie Spółki, a najlepiej na jej terenie.

Wprowadzenie wymienionych działalności komercyjnych do portu spowoduje, że otworzy się dla tego obszaru miasta Helu nowe możliwości polegające na organizowaniu dużych imprez masowych, takich jak regaty żeglarskie, zloty jachtów, festiwale i innych przedsięwzięcia sportowo – kulturalne na skalę europejską. Powstanie w dotychczas niewykorzystywanej części portu infrastruktury obsługi ruchu turystycznego, a także zabudowy mieszkalno – usługowej spowodowałyby znaczne ożywienie tak portu jak i sporego fragmentu miasta.

Zarówno Strategia Rozwoju Turystyki Województwa Pomorskiego na lata 2004 – 2013 jak i Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego na lata 2005-2020 przewidują jako cele strategiczne rozwój żeglugi pasażerskiej. Bardzo ważnym elementem żeglugi pasażerskiej jest żegluga krajoznawcza po Zatoce Gdańskiej i Puckiej prowadzona zarówno przez jednostki zabierające na swój pokład do 50 osób jak też przez szybkie łodzie motorowe. Rozwój tego sektora wymaga od Spółki podjęcia zarówno inwestycji infrastrukturalnych jak i działań promocyjnych.

Biorąc pod uwagę, że port w Helu jest zaliczony do portów podstawowych „sieci portów jachtowych polskiego wybrzeża” należy stworzyć niezbędne wymagane standardami europejskimi zaplecze portu jachtowego zarówno w zakresie infrastruktury hydrotechnicznej jak i lądowej.

Aby spełnić międzynarodowe zalecenia dotyczące portów jachtowych należy przede wszystkim uzupełnić zakres usług podstawowych, jakie dostępne są w porcie jachtowym o możliwość poboru paliw a także o możliwość korzystania z takich urządzeń sanitarnych jak sauna, pralnia i suszarnia oraz kuchnia a także zapewnić pakiet usług dodatkowych niezbędnych dla odpowiedniego komfortu postoju i pobytu w porcie. Wśród usług dodatkowych można wyróżnić zarówno usługi specyficzne dla

turystyki żeglarskiej jak i te, które dotyczą również pozostałego ruchu turystycznego. Z zakresu niezbędnych usług dodatkowych należy wymienić przede wszystkim usługi gastronomiczne, usługi hotelowe, zaopatrzenie ogólne (żywność, środki czystości), dodatkową ofertę turystyczną i rozrywkową.

Powyższe stanowi katalog celów Spółki w średnim okresie planowania strategicznego.

### **4.3. Cele długookresowe**

Cele długookresowe Spółki (powyżej 3 lat) obejmują rozwój przede wszystkim funkcji:

- portu turystycznego,
- innych usług i funkcji związanych z rozwojem miasta Helu.

Wyniki działań podjętych w średnim okresie planowania strategicznego umożliwią Spółce oraz właścicielowi Spółki skoordynowanie planów rozwoju obszarów Spółki i Miasta Hel w długim okresie.

Można zakładać, że dalszego rozwoju wymagać będzie funkcja portu turystycznego w zakresie możliwości technicznych i logistycznych przyjmowania zwiększającego się ruchu pasażerskiego i jachtowego. Zgodnie zarówno z polityką Unii Europejskiej, jak i polskich resortów infrastruktury oraz sportu i obserwując trendy światowe w tym względzie zasadnym będzie podjęcie dalszych działań rozwijających marinę oraz przystań promowo – pasażerską wraz z zapleczem.

Naturalnym, w długim okresie, wydaje się zacieranie obecnych granic urbanistyczno – przestrzennych między terenem Spółki a strefą miejską i turystyczną. Należy zakładać, że w długim okresie planowania strategicznego na terenach Spółki pojawi się znacznie więcej podmiotów usługowych, w tym całorocznych, nie związanych bezpośrednio z sektorem morskim np. hotelowe, spa&wellness, gastronomiczne.

Propozycja przyjęcia w porcie nowych funkcji oraz rozszerzenia zakresu świadczenia usług obsługi ruchu turystycznego o usługi hotelowe a także dopuszczenie możliwości powstania budynków mieszkalnych na terenach portu wpisuje się w te oczekiwania. Jest to też, w pewnym sensie, próba transpozycji do Spółki rozwiązań przyjętych we wcześniejszych latach w podobnych jednostkach

w Polsce i Europie Zachodniej. Otwarcie terenów portowych na szeroko pojęte świadczenie usług turystycznych ma miejsce m.in. w Warnemüde – Rostock, Londynie, Kopenhadze, Hamburgu, a także w Kołobrzegu, Szczecinie czy też obecnie w Gdańsku i Gdyni. Przyjęcie podobnych rozwiązań Spółki pozwoli jednocześnie na skoncentrowanie aktywności inwestycyjnej na obszarze otaczającym tereny już zagospodarowane i zmniejszy naciski inwestorów na zabudowywanie terenów o unikatowych walorach przyrodniczych. Przyjęcie takich rozwiązań spowoduje zwiększenie czasu aktywności całej infrastruktury Spółki gdyż „zasiedlenie” obszaru „przyportowego” spowoduje zwiększenie ruchu pasażerskiego i turystycznego w porcie oraz wydłuży roczny okres eksploatacji.

Celem Spółki powinno być przygotowanie się, wraz z właścicielem Spółki, do takiego scenariusza pod względem prawnym, planów zagospodarowania przestrzennego, urbanistycznym i drogowym. Celem Spółki w długim okresie planowania jest całkowite wpisanie się z plany rozwoju miasta tworzone przez właściciela Spółki.

#### **4.4. Wnioski**

Wszystkie wymienione funkcje i zamierzenia wymagają działań polegających na:

- współdziałaniu z Urzędem Morskim w Gdyni i właścicielem Spółki oraz organizacjami społecznymi w celu stworzenia spójnego planu przestrzenno – funkcjonalnego dla rozwoju nowych funkcji Spółki,
- przygotowaniu organizacyjno – kadrowym Spółki do: aplikowania o finansowanie zewnętrzne; współpracy z sektorem prywatnym, także na zasadach partnerstwa publiczno – prywatnego; podejmowania niezbędnych działań promocyjno – marketingowych,
- współdziałaniu z potencjalnymi inwestorami w tworzeniu właściwej infrastruktury polepszającej standard obsługi turystyki żeglarskiej.

- **Katalog działań inwestycyjnych Spółki**

- **Projekty zrealizowane w latach 2006-2010**

<b>Lp.</b>	<b>Nazwa projektu</b>	<b>Rok realizacji</b>	<b>Kwota dofinansowania</b>	<b>Źródło dofinansowania</b>
<b>1</b>	Portowe urządzenia do odbioru wód zaolejonych i odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków na Nabrzeżu Remontowym w Morskim Porcie Rybackim Hel	<i>2006</i>	<i>619.984,00 zł</i>	Sektorowy Program Operacyjny „Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb 2004-2006” działanie 3.3 „Rybacka infrastruktura portowa”
<b>2</b>	Przebudowa oświetlenia na części przejściowej Falochronu Zachodniego	<i>2007</i>	<i>123.924,80 zł</i>	Sektorowy Program Operacyjny „Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb 2004-2006” działanie 3.3 „Rybacka infrastruktura portowa”
<b>3</b>	Sterowanie radiowe żurawia do podnoszenia małych jednostek rybackich	<i>2007</i>	<i>11.000,00 zł</i>	Sektorowy Program Operacyjny „Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb 2004-2006” działanie 3.3 „Rybacka infrastruktura portowa”
<b>4</b>	Budynek magazynowy narzędzi połowowych i sprzętu rybackiego z placem manewrowym	<i>2008</i>	<i>2.797.218,00 zł</i>	Sektorowy Program Operacyjny „Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb 2004-2006” działanie 3.3 „Rybacka infrastruktura portowa”
<b>5</b>	Przyjazny Port Hel poprzez organizację szkoleń i innych przedsięwzięć o charakterze edukacyjnym	<i>2010</i>	<i>13.339,00 zł</i>	Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 w zakresie wdrażania lokalnych strategii rozwoju

○ **Katalog planowanych zadań inwestycyjnych na lata 2011-2015**

<b>Lp.</b>	<b>Zadanie</b>	<b>Inwestor</b>
<b>1</b>	Remont nawierzchni drogi nr 5	Zarząd Portu Morskiego Hel KOGA Spółka z o.o.
<b>2</b>	Remont wyposażenia Falochronu Południowego	Zarząd Portu Morskiego Hel KOGA Spółka z o.o.
<b>3</b>	Rozbudowa mariny jachtowej	Zarząd Portu Morskiego Hel KOGA Spółka z o.o.
<b>4</b>	Wielofunkcyjna zabudowa usługowa dla obsługi ruchu turystycznego	Zarząd Portu Morskiego Hel KOGA Spółka z o.o.
<b>5</b>	Pirs zabezpieczający miejsca cumownicze dla małych łodzi rybackich	Zarząd Portu Morskiego Hel KOGA Spółka z o.o.
<b>6</b>	Zaplecze socjalne dla mariny jachtowej	Zarząd Portu Morskiego Hel KOGA Spółka z o.o.

○ **Wnioski**

Spółka dysponuje stosunkowo nową infrastrukturą, modernizowaną i odbudowywaną w sposób ciągły począwszy od roku 1988. Odbudowane zostały bądź zmodernizowane wszystkie elementy infrastruktury portowej, w tym Falochron Zachodni wraz z Pirsem Rybackim (25,6 mln w latach 1988 – 2004), wybudowany Pirs Wewnętrzny (6,9 mln zł w latach 1997 – 2004), odbudowane Nabrzeża Wyładunkowe (5,5 mln w latach 2000 – 2003) Wyposażeniowe (3,4 mln w latach 2000 – 2002), Remontowe (3,5 mln w latach 2000 – 2004), Pirs Kaszubski (4,5 mln w latach 2001 – 2002). Wybudowane zostały dwie stacje transformatorowe zabezpieczające zasilanie dla obiektów infrastruktury portowej, stacja transformatorowa na Nabrzeżu Wyładunkowym (0,19 mln w latach 2000 – 2003) oraz stacja przy Falochronie Południowym (0,43 mln w latach 2003 – 2004).

Przebudowany został budynek będący dotąd zapleczem socjalnym sieciarni z myślą utworzenia budynku służb portowych, w którym obecnie mieszczą się wszystkie niezbędne dla funkcjonowania portu służby portowe. Kolejną inwestycją prowadzoną przez przedsiębiorstwo w latach 2003-2004 było wyposażenie portu

w nowoczesny system monitoringu składający się z 16 kamer których zasięgiem pokryty jest cały obszar funkcjonowania Spółki. Dodatkowo w roku 2003 wykonany został remont drogi portowej za kwotę 0,28 mln zł.

Prowadzone w kolejnych latach, wymienione w pkt. 5.1 inwestycje miały na celu doposażenie infrastruktury portowej w elementy niezbędne dla sprawowania funkcji przypisanych zarówno Spółce jak i portowi.

Planowane do realizacji inwestycje pozwolą rozwinąć funkcję portu w Helu, jako silnego ośrodka wzrostu działalności turystycznej jak też zachować funkcję rybacką funkcjonującą w oparciu o istniejącą infrastrukturę i stacjonujące jednostki. Duże, strategiczne z punktu widzenia rozwoju portu inwestycje realizowane mają być w najbliższych latach przez właścicieli nieruchomości położonych w porcie. Inwestycje te związane są zarówno z funkcją rybacką w zakresie budowy obiektów chłodni oraz przetwórstwa z zapleczem socjalnym jak i funkcją usług obsługi ruchu turystycznego w zakresie budowy wielofunkcyjnego zespołu obsługi ruchu turystycznego.

## 6. Podsumowanie

Szeroka analiza funkcjonowania oraz możliwości wraz z kierunkami rozwoju Zarządu Portu Morskiego Hel KOGA Sp. z o.o. pozwala na wskazanie kilku wniosków. Wszystkie one pokrywają się z założeniami programów oraz opracowań europejskich, rządowych oraz Studium Rozwoju Strategicznego Małych Portowych i Przystani Morskich w Województwie Pomorskim przyjętego uchwałą 693/221/09 Zarządu Województwa Pomorskiego.

1. Spółka skutecznie realizuje wszystkie cele statutowe oraz dodatkowe zadania wskazywane przez dotychczasowego właściciela. Działa przy tym w obszarze szczególnie istotnym dla rozwoju gospodarczego regionu – branża morska i turystyczna.
2. Spółka na tle innych podobnych jednostek jest strukturą małą, sprawnie zarządzaną mimo stosunkowo ograniczonej administracji oraz liczbie etatów.
3. Analiza pozycji marketingowej Spółki wyraźnie wskazuje na olbrzymie możliwości rozwoju, szczególnie w obszarze usług obsługi turystyki żeglarskiej, zdrowotnej i rekreacji. Koniecznym przy tym są pewne zmiany organizacyjne oraz wzmocnienie działalności marketingowej Spółki.
4. Dotychczas zrealizowane inwestycje, na kwotę prawie trzech milionów złotych, finansowane ze środków zewnętrznych oraz spójny plan dalszych inwestycji potwierdzają przygotowanie Spółki do realizacji tego typu wymagających projektów. Wskazaniem jest wzmocnienie potencjału kadrowego Spółki w obszarze aplikacji o środki z innych, niewykorzystanych dotąd, poza rybackich źródeł Unii Europejskiej.
5. Zarówno analiza marketingowa jak i strategiczna wskazują bardzo duży potencjał inwestycyjny i rozwojowy Spółki, który przy właściwym skorelowaniu z działaniami władz samorządowych powinien przynieść istotne korzyści ekonomiczne i społeczne. Wykorzystanie efektu synergii wymagać przy tych działaniach będzie zgodnej współpracy Spółki, właściciela, Urzędu Morskiego w Gdyni oraz interesariuszy.