Funkcje i znaczenie portów morskich w polityce gospodarczej samorządów terytorialnych

gotowa praca z administracji

1. Geneza administracji morskiej i jej współpracy z samorządami
2. Polityka gospodarcza władz samorządowych a działalność portów
3. Lokalny potencjał rozwojowy
4. Perspektywy rozwoju współpracy

Lata 1948-1950 „przyniosły" w polskiej polityce morskiej reorientację, polegającą na zerwaniu z obowiązującą w początkowym okresie powojennym ideologią morską II Rzeczypospolitej[1].

Przekreśleniem szansy na bliższe powiązanie polskich miast portowych z ich portami morskimi było przeprowadzenie w roku 1950 tzw. komercjalizacji polskich portów morskich. Akty prawne, wydane w końcu roku 1949 i ich wejście w życie z początkiem roku 1950, zdecydowanie zcentralizowały strukturę organizacyjną portów, a ustawa o jednolitym systemie rad narodowych z 20 marca 1950 roku ukształtowała na długie lata strukturę i system funkcjonowania terenowych organów władzy państwowej. Powstał zatem scentralizowany i resortowo zdezintegrowany system zarządzania gospodarką morską oraz odrębny, instytucjonalnie niepowiązany w układzie poziomym, model funkcjonowania władz terenowych szczebla wojewódzkiego i miejsko-gminnego, jednakowy dla całego kraju[2].

Zarówno miasta (brak samorządów), jak i porty (brak jednego właściciela nad całością terenów portowych) zostały praktycznie pozbawione „autentycznych" gospodarzy, właściwie dbających o ich prawidłowy rozwój. Wśród, niekorzystnych konsekwencji wprowadzenia w życie wspomnianych regulacji prawnych, należy wymienić:

- brak możliwości uczestnictwa miast portowych[3] w zarządzaniu portami,

- dominację przedsiębiorstw państwowych (najczęściej dużych organizmów) w realizacji działalności portowej,
- połączenie sfery zarządzania portami z ich eksploatacją (co wiązało się z realizacją przez jeden podmiot zadań z obu obszarów),
- podmiotowe oddzielenie realizacji usług dyspozycyjnych (spedycyjnych, maklerskich) od usług wykonawczych (technicznej obsługi transportowej ładunków i środków transportu) oraz pełna koncentracja każdego z tych zakresów działalności transportowej w gestii jednego podmiotu przy zachowaniu zasady komplementarności produkcji.

Słabość powiązań kompleksów portowych z miastami wynikała także z ustawienia portów pod kątem rozwoju funkcji transportowej, z wyraźnym upośledzeniem pozostałych funkcji gospodarczych[4].

[1] Według A. Hutnikiewicz wpłynęło na ten fakt ugruntowanie się polskiego stanu posiadania na zachodzie i północy (powstanie NRD, podpisanie układu zgorzeleckiego). Hutnikiewicz A., Główne etapy polityki morskiej Polski Ludowej. Nautologia. Nr 3/95.

[2] Borzycki Z., Gronowski F., Uwarunkowania ekonomiczne powiązań portu z miastem i regionem [w:] Tegler E. (red.), Rola portów morskich w układzie funkcjonalnym miasta i regionu zachodniopomorskiego (synteza raportu z drugiego etapu badań). Szczecin, 1988, s. 58.

[3] Termin „władze miejskie", w omawianym okresie należy interpretować jako administrację państwową najniższego (podstawowego) stopnia. W gospodarce centralnie planowanej nie doszło do utworzenia autentycznych, wybieranych w wolnych wyborach, samorządów.

[4] Szczurek W., Własność i zarządzanie w portach morskich [w:] Prawo w portach morskich. Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 1998.

To jest gotowa, obroniona praca. Gdyby chcieli Państwo zlecić napisanie zupełnie nowej pracy, to zapraszamy na stronę pisanie prac - sprawdzony serwis!