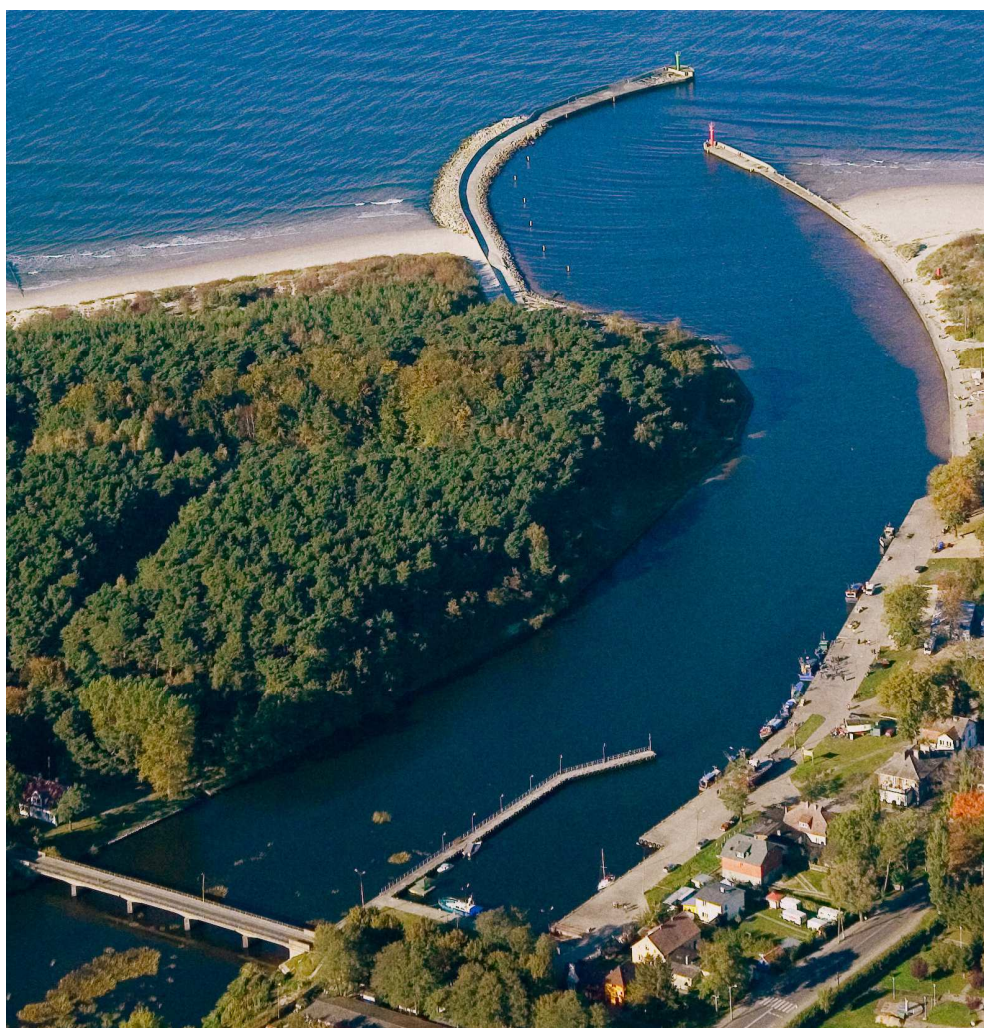


STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO MRZEŻYNO



CZERWIEC, 2010

SPIS TREŚCI

1. Charakterystyka Portu Morskiego Mrzeżyno	4
2. Pozycja konkurencyjna Portu Morskiego Mrzeżyno	8
3. Misja Portu Morskiego Mrzeżyno	14
4. Cele strategiczne Portu Morskiego Mrzeżyno	15
5. Kontrola jako system zarządzania strategicznego w Porcie Morskim Mrzeżyno	18

Wstęp

Kluczem do osiągnięcia w biznesie portowym sukcesu, staje się podejście strategiczne do zarządzania zorientowane na zrównoważony rozwój i budowanie przewagi konkurencyjnej jutra.

Decyzje w zarządzaniu strategicznym podejmowane są na bazie możliwie pełnego rozeznania obecnych i przyszłych uwarunkowań funkcjonowania portów, jak i przyjętych strategicznych kierunków jego rozwoju, skoordynowanych ze strategią i planami przestrzennymi miasta. Informacje strategiczne dla kierowania portem i jego rozwojem oraz ustalenia dotyczące koordynacji przestrzennej rozwoju portu z jego miastem, regionem, i infrastrukturą transportową kraju uzyskuje się przede wszystkim z prac planistycznych obejmujących problematykę przestrzenną, ekonomiczną, technologiczną i społeczną.

Port Mrzeżyno nigdy nie odgrywał znaczącej roli w skali kraju, jednakże może on spełniać, rolę „*koła zamachowego*” gospodarki regionalnej.

W aspekcie akcesji Polski w struktury Unii Europejskiej, port Mrzeżyno staje w obliczu wzmożonej konkurencji ze strony portów Europy Zachodniej. By w pełni jej sprostać, niezbędne są świadome i przemyślane działania nie tylko władz krajowych, ale przede wszystkim samorządowych, a także prawidłowe wykorzystanie posiadanego przez port i gminę potencjału gospodarczego.

Port Mrzeżyno z powodzeniem może uzupełniać działalność portów bliskiego sąsiedztwa. Podobnie jak małe porty UE, port Mrzeżyno może włączyć się do żeglugi bliskiego zasięgu zarówno w relacjach krajowych i międzynarodowych.

Zaproponowana strategia zostanie przedstawiona najwyższemu szczeblu zarządzania. W przypadku przyjęcia jej do realizacji, Zarząd Portu Morskiego Mrzeżyno, jako podmiot zarządzający portem, będzie odpowiedzialny za jej wdrożenie i kontrolę nad jej realizacją.

1. Charakterystyka Portu Morskiego Mrzeżyno

Położenie

Port Mrzeżyno jest położony na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego, u ujścia rzeki Regi. Znajduje się na Wybrzeżu Trzebiatowskim. Usytuowany jest o 18 km (10 mil morskich) od Kołobrzegu, ok. 39 km (21 Mm) od Dziwnowa, ok. 7 km (3,7 Mm) od Dźwirzyna. Mrzeżyno znajduje się pomiędzy latarnią morską w Niechorzu, a latarnią morską w Kołobrzegu.

Granice portu określa rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2001 roku [Dz.U. 2001 nr 84 poz. 923]. Granica na rzece Rega między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a wodami morskimi wyznacza linia biegnąca wzdłuż północnej krawędzi mostu drogowego w Mrzeżynie.

Powierzchnia obszaru lądowego portu wynosi 11,7533 ha, które należą do gminy Trzebiatów i Skarbu Państwa. Akwatorium znajdujące się w granicach administracyjnych portu ma powierzchnię 6,55 ha.

W promieniu 500 m w kierunku morza z głowicy wschodniego falochronu wejścia portowego został ustanowiony stały obwód ochronny dla rybołówstwa morskiego.

Port ma ściśle określony status portu rybackiego – z racji tego odbywa się tu ruch rybackich jednostek pływających.

Po opuszczeniu Mrzeżyna przez marynarkę wojenną, port pozostał do wyłącznej dyspozycji rybaków, którzy ze względu na zły stan techniczny infrastruktury portowej, wykorzystują jedynie niewielki fragment nabrzeży.

Port w Mrzeżynie ma status morskiego przejścia granicznego, które obejmuje ruch towarowy statkami rybackimi. Odprawę graniczną i celną przeprowadza placówka Straży Granicznej w Rewalu. Kutry miejscowych rybaków pływają z sygnaturą MRZ na burcie¹.

Historia portu²

W 1457 r. trzebiatowianie przy współpracy klasztoru z Białoboków przekopali nowe, skrócone koryto rzeki Regi (z pominięciem jeziora Resko Przymorskie) w okolicy dzisiejszego Mrzeżyna i założyli tam nowy port. Konflikt z Kołobrzegiem, który miał miejsce w tym czasie, przybrał na sile. W roku 1497 kupiectwo Trzebiatowa poniosło dotkliwą stratę,

¹ Materiały wewnętrzne ZPM Mrzeżyno

² <http://pl.wikipedia.org>

gdy w czasie silnego sztormu znaczna liczba ich statków zakotwiczonych na redzie Mrzeżyna została zatopiona.

W 1499 r. zawarte zostało między Trzebiatowem a opactwem klasztoru porozumienie, w myśl którego miasto otrzymało zezwolenie na przeprowadzenie przez ziemie należące do klasztoru grobli portowej do ujścia Regi. Klasztor obiecał miastu także pomoc przy budowie portu, wynoszącą 60 fur kamienia rocznie. Wiadomo, że wybudowany port miał bardzo silne umocnienia.

Port stał się znaczący dzięki kupcom z Trzebiatowa, którzy prowadzili handel morski. Wysyłali oni drewno, płótno i zboże, a sprowadzali konopie, len, siemię lniane, skórę, śledzie i wino.

W 1712 r. dziewięciu trzebiatowskich kupców posiadało własne statki.

Od 1770 r. port stał się z powodu zapiaszczenia niedrożny dla większości statków, które były zmuszone stawiać kotwice na redzie.

W 1775 r. kupiec Wesenberg wybudował tu statek. U ujścia rzeki w zachodniej części portu znajdowały się warsztaty szkutnicze. Między innymi w 1781 r. zbudowano tam żaglowiec *Marie Charlotte* wartości trzynastu tysięcy talarów, a w 1802 r. galeon *Atalanta* o wartości dziesięciu tysięcy talarów. Fale morskie i piasek atakowały coraz silniej infrastrukturę portową w Mrzeżynie, a kupiectwo trzebiatowskie zubożało i nie było już w stanie finansować kosztownej odbudowy portu. O wielkości portu mrzeżyńskiego świadczą resztki zniszczonych falochronów, które w 1861 r. były widoczne, gdy morze, prawdopodobnie na skutek niskiego stanu wody, odsłoniło około 200 metrów dna. Okazało się, że falochrony te były o dwie stopy dłuższe od ówczesnych budowli w Kołobrzegu.

W drugiej połowie XIX w. rząd pruski rozważał poważniejszą rozbudowę portu w Mrzeżynie. Plan ten jednak nie wyszedł poza strefę zamierzeń. W latach 1873–1884 potężne sztormy z północnego zachodu, połączone ze spiętrzeniem wód Bałtyku spowodowały zalanie całej wioski i przyległych nizin.

W 1964 roku Minister Żeglugi formalnie ustanowił port morski w Mrzeżynie. Port podlegał pod Urząd Morski w Szczecinie.

Pod koniec lat 60. przeprowadzono generalną przebudowę i modernizację portu. 1 lipca 2007 r. rozpoczął działalność Zarząd Portu Morskiego "Mrzeżyno" będący jednostką organizacyjną Urzędu Miejskiego w Trzebiatowie.

Charakterystyka budowli hydrotechnicznych

Infrastrukturę portu tworzą

I. Umocnienia brzegowe po stronie zachodniej kanału portowego – nabrzeże schronieniowe:

a/ umocnienia brzegowe przy nasadzie falochronu zachodniego – łączna długość umocnień wynosi 192,25 m.

b/ umocnienia brzegowe pomiędzy nabrzeżem schronieniowym a mostem drogowym – długość umocnienia wynosi 330 m,

II. Basen Rybacki.

a/ nabrzeże wschodnie – długość nabrzeża wynosi 131 m,

III. Nabrzeże południowe – o długości 42 m

IV. Pirs postojowy /zwany również przeładunkowym/ - o długości 102 m

V. Nabrzeże przeładunkowe o długości 154 m

VI. Nabrzeże pasażerskie /z uskokiem/ o długości 115 m

VII. Nabrzeże odpraw granicznych o długości 67,5 m,

Rozciągłość południkowa portu (od główek falochronów do mostu drogowego na rzece Redze) wynosi ok. 700 m. Największa szerokość kanału portowego na wysokości brzegu morskiego wynosi ok. 110 m. dalej w południowej części kanału ok. 100 m. Całość ruchu portowego skupia się przy nabrzeżach po wschodniej stronie kanału portowego oraz w Basenie Rybackim. Podstawowymi funkcjami portowymi są rybołówstwo, przewozy pasażerów, żeglarstwo i wędkarstwo morskie.

Układ struktury własnościowej portu w Mrzeżynie w dniu skomunalizowania portu przedstawia tabela nr 1.

Tabela nr 1

Powierzchnia całkowita:	11,6 ha
w tym wody morskie	6,6 ha
Własność terenów portowych:	
Gmina Trzebiatów	37,1%
Skarb Państwa	62,9%
bez wód morskich:	
Gmina Trzebiatów	86,3%
Skarb Państwa	13,7%

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów ZPM Mrzeżyno

Rybolówstwo

W latach 2007 i 2008 Port Mrzeżyno był dla 5 jednostek rybackich portem bazowym. W kolejnych latach w porcie odnotowuje się stały wzrost zainteresowania miejscami postojowymi. W roku 2009 stacjonowało już 12 jednostek rybackich.

Wzrost zainteresowania miejscami postojowymi w porcie Mrzeżyno związany jest z lokalizacją portu w strefie najbardziej zasobnych łowisk, znajdujących się na północ od Kołobrzegu.

W kilku ostatnich latach port w Mrzeżynie zajmował 11 pozycję spośród 26 małych portów i 40 przystani morskich.

Turystyka

W Porcie Mrzeżyno stacjonuje 10 jednostek pływających uprawiających szeroko rozumianą turystykę morską. W roku 2009, również w tym obszarze Port Mrzeżyno odnotowuje wzrost zainteresowania miejscami postojowymi. W tym celu, Zarząd Portu Morskiego Mrzeżyno przeprowadził w ostatnim czasie prace modernizacyjne, polegające między innymi na stworzeniu większej ilości miejsc postojowych przy nabrzeżach portowych.

2. Pozycja konkurencyjna Portu Morskiego Mrzeżyno

W tej części opracowania autor postanowił przedstawić ocenę zdolności konkurencyjnej z możliwością jej utrzymania i poprawy. W tym celu posłużył się analizą *SPACE* i *SWOT*. Wykorzystane techniki analityczne pozwoliły na powiązanie wątków analizy otoczenia oraz dokonania oceny wewnętrznej sytuacji portu.

Analiza SPACE

Wśród wielu decyzji strategicznych, jedną z podstawowych jest wybór rodzaju działalności (domeny działania portu Mrzeżyno) opisywanych zwykle w kategoriach produktu i rynku. Dotyczą one głównie siły ekspansji.

Jedną z metod jest metoda oceny pozycji konkurencyjnej i działalności portu (ang. Strategic Position and Action Evaluation) służąca do podejmowania decyzji o dywersyfikacji działalności portu lub oceny poszczególnych jej funkcji. Jest to metoda do badania ogólnej zdolności rozwojowej. Ułatwia ona podejmowanie decyzji dotyczących działalności portu i ocenę poszczególnych jego funkcji.

Przyjęto, że Port Mrzeżyno jest przedsiębiorstwem wielobranżowym, zaś poszczególne jego branże stanowią funkcje realizowane w porcie. Autor poddał analizie dwie funkcje: to jest rybackiej i turystycznej. Celem zastosowania takiego rozwiązania jest odpowiedzenie na pytanie: jakie funkcje portowe realizowane są obecnie w porcie oraz które mają szansę realizacji powodzenia w przyszłości.

Dla potrzeb oceny pozycji konkurencyjnej i działalności portu, założono:

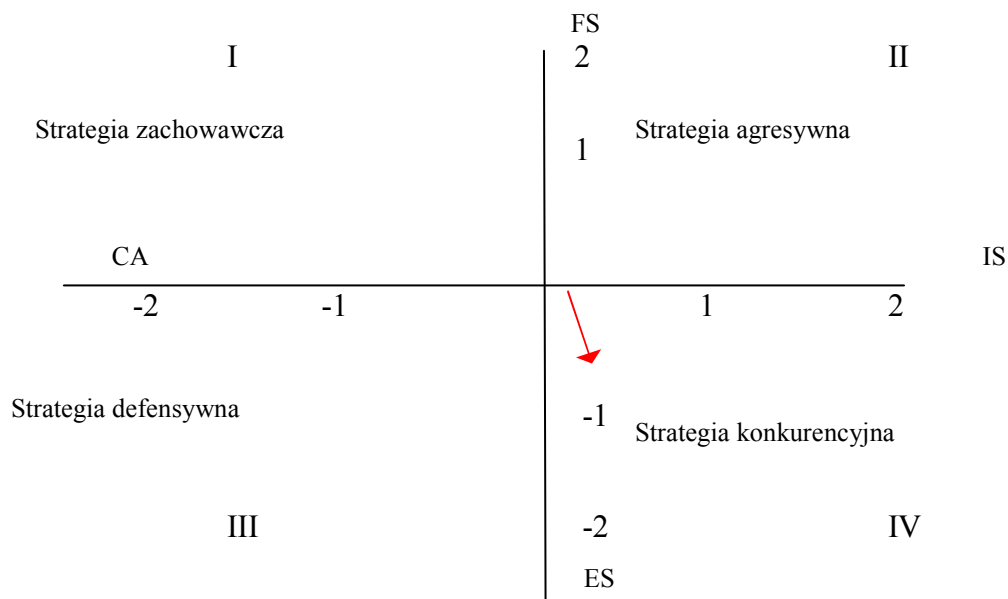
1. opisanie czynnika siły finansowej za pomocą zmiennych: zwrot z inwestycji, płynność finansowa branży, stabilność zysku, łatwość zmiany rynku, ryzyko w przedsięwzięciu;

2. opisanie czynnika przewagi konkurencyjnej za pomocą zmiennych: udział w rynku, jakość usług (na tle konkurentów), rynek odbiorców usług, wykorzystania zdolności potencjału, poziom know-how technologicznego;

3. opisanie czynnika stabilności otoczenia identyfikując go poprzez: zmiany w technologii, zmienność popytu, różnice cen między konkurentami, intensywność konkurencji, elastyczność popytowo cenową;

4. opisanie czynnika siły sektora za pomocą zmiennych: potencjału wzrostu, innowacyjność branży, konkurencyjność w sektorze, wykorzystanie mocy, kapitałochłonność.

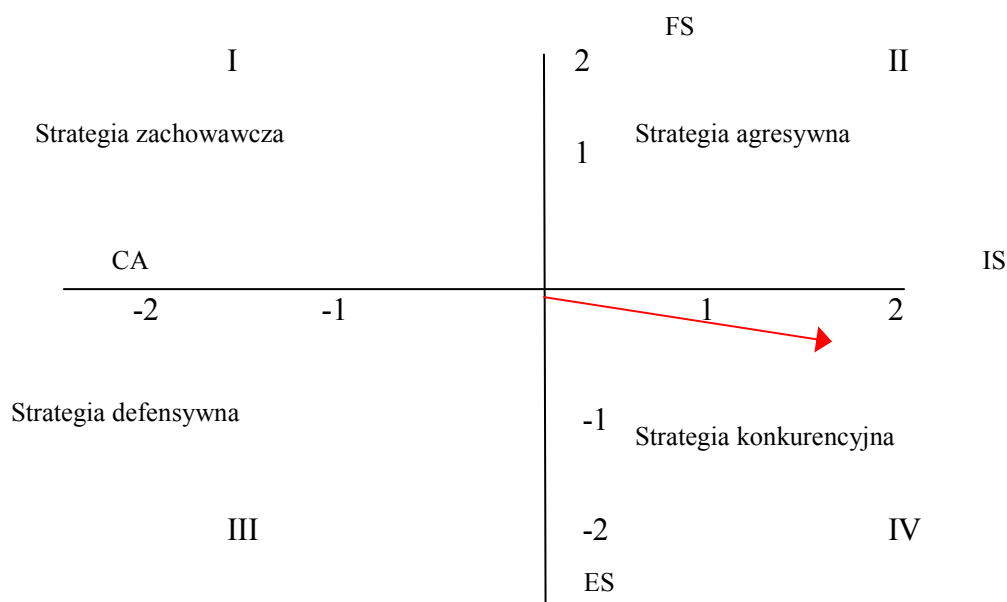
Analiza SPACE – *Funkcja Rybacka*



Rys. 2. Macierz SPACE – Funkcja Rybacka

Otrzymane wyniki z przeprowadzonej analizy konkurencyjności *Funkcji Rybackiej* w porcie Mrzeżyno zostały umieszczone na rysunku 2. Wektor kierunkowy przechodzący przez punkt o parametrach 0,4 i -0,6 zaleca przyjęcie **strategii konkurencyjnej**.

Analiza SPACE – *Funkcja Turystyczna*



Rys. 3. Macierz SPACE – Funkcja Turystyczna

Otrzymane wyniki z przeprowadzonej analizy konkurencyjności *Funkcji Turystycznej* w porcie Mrzeżyno zostały umieszczone na rysunku 3. Wektor kierunkowy przechodzący przez punkt o parametrach 1,8 i -0,6 zaleca przyjęcie strategii konkurencyjnej dla wykorzystania tej funkcji.

Dla obu funkcji (rybackiej i turystycznej), zarekomendowano przyjęcie strategii konkurencyjnej. Strategia taka zalecana jest, gdy przedsiębiorstwo działa na atrakcyjnym rynku, jakim jest obszar polskiego wybrzeża, na którym komunalizują się małe porty morskie jednak w relatywnie niestabilnym otoczeniu. Problemem krytycznym jest słaba kondycja finansowa portu, i w takim przypadku zalecanym posunięciem strategicznym jest:

- pozyskanie źródeł finansowania,
- penetracja rynku,
- rozwój funkcji rybackiej,
- rozwój funkcji turystycznej.

Analiza SWOT

W uzupełnieniu do przeprowadzonej wcześniej analizy SPACE oraz wpływających z niej rekomendacji, autor dokonał identyfikacji atutów i słabości portu Mrzeżyno oraz jego szans i zagrożeń.

Identyfikacja atutów i słabości portu

Analiza i ocena poszczególnych czynników wewnętrznych portu pozwala zakwalifikować je w kategoriach słabości bądź atutu.

Tabela 2

Czynniki	Ocena czynników					Znaczenie		
	-2	-1	0	+1	+2	Duże	Średnie	Małe
1. funkcjonowanie różnorodnych funkcji portowych					X	X		
2. inicjatywa użytkowników portu					X	X		
3. atrakcyjność turystyczna gmin,					X	X		
4. planowany zharmonizowany rozwoju miasta z portem i realizacji strategii zrównoważonego rozwoju obszarów nadmorskich				X			X	
5. wzrost znaczenia małych portów środkowego wybrzeża					X	X		
6. planowane prace modernizacyjne portu					X	X		
7. wykorzystanie niezagospodarowanego obszaru portu					X	X		
8. funkcjonowanie więcej niż jednej funkcji portowej					X	X		
9. zły stan techniczny dróg prowadzących do portu	X					X		
10. wysoki stopień dekapitalizacji infrastruktury portowej	X					X		
11. duża powierzchnia obszarów portowych o potencjale gospodarczym pod przyszłe funkcje portowe					X	X		
12. promenada portowa miejscem spotkań czasowiczów					X	X		
13. nieprawidłowy układ falochronów tworzących wejście do portu	X					X		
14. stopniowa redukcja floty rybackiej w kraju	X						X	

gdzie: ocena czynnika = -2 oznacza wyraźną słabość; -1 niewielką słabość, 0 czynnik oceniany neutralnie, +1 niewielki atut, +2 silny atut portu

Znaczenie poszczególnych czynników oraz ocena słabości funkcjonowania portu Mrzeżyno, mierzona siłą atutów i słabości, mogą posłużyć do zbudowania macierzy, która ułatwi wybór kierunków działania. W polu **A** zlokalizowano czynniki ocenione jako wyraźne słabości, których znaczenie w funkcjonowaniu portu jest duże, zatem na ich wyeliminowaniu należy skupić uwagę w działaniach. W polu **B** umiejscowiono czynniki, które stanowią silne atuty firmy o istotnym znaczeniu, zatem ważne jest ich utrzymanie. W polu **C** znajdują się czynniki, które stanowią niewielkie słabości o niewielkim znaczeniu dla powodzenia portu, tak więc ich eliminacja nie jest priorytetowa. W polu **D** umiejscowione są czynniki określone mianem niewielkim atutów, których posiadanie nie ma zresztą większego znaczenia dla powodzenia portu, zatem nieuzasadnione jest ich wzmacnianie przy dużych nakładach.³

³ T. Gołębiowski, *Zarządzanie strategiczne planowanie i kontrola*, Difin, Warszawa 2001, str. 286

Ocena atutów i słabości portu

A 9,10,14	B 1,2,3,5,6, 7,8,11,13 4	Duże
C 12	D	Średnie
		Małe

-2 -1 0 +1 +2

Identyfikacja szans i zagrożeń

Tabela 3

Szanse	Atrakcyjność szansy		Możliwość powodzenia	
	Duże	Małe	Duże	Małe
1. otwarcie polskiej strefy ekonomicznej dla rybaków z UE	X		X	
2. rozwój turystyki morskiej	X		X	
3. wysoka produktywność gospodarki rybackiej	X		X	
4. możliwość skorzystania ze środków UE na infrastrukturę i suprastrukturę w ramach wyrównania szans w rybołówstwie między krajami UE		X	X	
5. bliskie sąsiedztwo największego ośrodka rybackiego na środkowym wybrzeżu – Port Kołobrzeg		X	X	
6. możliwość nielimitowanego rozładunku dorsza (jeden z 11 portów w Polsce na 26 małych portów i 40 przystani morskich)		X	X	
7. od 01 lutego 2010 roku utworzenie przez OIRM w Szczecinie stałego etatu w porcie Mrzeżyno		X	X	
8. potencjał rozwoju produktów turystyki morskiej opartej na bazie wewnętrznych zasobach portu		X	X	
9. wykorzystanie zew. środków na inwestycje infrastrukturalne na terenie portu	X		X	
10. współpraca z innymi małymi portami	X			X
11. możliwość zagospodarowania zachodniego brzegu rzeki	X		X	

Decydując o kierunkach działania w danych warunkach otoczenia należy uwzględnić wielkość (obiektywną atrakcyjność) poszczególnych szans rozwojowych oraz możliwość ich wykorzystania przez port Mrzeżyno, co jest uzależnione od charakteru i siły jego szans. Dobrze jest więc dokonać z tego punktu widzenia przeglądu zidentyfikowanych atutów. Powyższe może posłużyć do budowy macierzy ułatwiających wybór kierunku działania (numeracja jak w tabeli 3).

Ocena atrakcyjności i prawdopodobieństwa wykorzystania szansy

Atrakcyjność danej szansy	Duża	Wykorzystywać szanse w pierwszej kolejności 1,2,3,9,11	Analizować rozwój sytuacji, rozpatrzeć możliwości wzmocnienia odnośnych atutów
	Mała	Analizować rozwój sytuacji pod kątem możliwości zwiększenia się atrakcyjności dla portu 4,5,6,7,10	Zaniechać działań
		Duże	Małe

Możliwość powodzenia
(prawdopodobieństwo wykorzystania szansy)

W podobny sposób można dokonać przeglądu zagrożeń biorąc pod uwagę ich siłę oraz prawdopodobieństwo wystąpienia.

Tabela 4

Zagrożenia	Siła zagrożenia		Prawdopodobieństwo wystąpienia	
	Duże	Małe	Duże	Małe
1. brak określonej polityki przedsiębiorczości gminy Trzebiatów		X	X	
2. rosnąca rola ograniczeń związanych z ochroną środowiska		X		X
3. brak polityki państwa wspierającej drobnych armatorów jednostek rybackich	X		X	
4. wysokie koszty prac związanych z przygotowaniem inwestycji na terenach portowych	X			X
5. letni charakter miejscowości – Mrzeżyno – sezonowość turystyczna		X		X
6. cykliczne zmiany przepisów prawnych regulujących działalność małych i średnich portów	X			X
7. dynamiczne działania innych małych portów Pomorza Zachodniego	X		X	

Ocena siły i prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia

Siła danego zagrożenia	Duża	Przeciwdziałać w pierwszej kolejności 3,7	Analizować rozwój sytuacji, rozpatrzeć możliwości przeciwdziałania 4,6
	Mała	Analizować rozwój sytuacji i przygotować adekwatne działania 1	Ignorować zagrożenia 2,5
		Duże	Małe

Prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia

Na podstawie dokonanej analizy SWOT można ustalić priorytety działań i kierunku rozwoju portu w Mrzeżynie.

3. Misja Portu Morskiego Mrzeżyno

Istniejąca oferta jaką na dzień dzisiejszy proponują funkcje portowe portu Mrzeżyno muszą być realizowane na wyższym poziomie, po przeprowadzeniu innowacyjnych inwestycji infrastrukturalnych. Strategia realizowana przez Zarząd Portu Morskiego Mrzeżyno musi również obejmować decyzje odnośnie polityki cenowej za oferowane usługi portowe.

Biorąc powyższe pod uwagę można zdefiniować misję Portu Mrzeżyno jako:

Port Mrzeżyno – port o wysokiej jakości świadczonych usług w obszarze rybackim i turystycznym.

4. Cele strategiczne Portu Morskiego Mrzeżyno

Realizacja misji portu Mrzeżyno wymaga osiągnięcia określonych celów. Cele są w istocie miernikami pożądanej, przyszłej sprawności funkcjonowania portu i narzędziami oceny postępu w działaniu. Cele będą źródłem motywacji użytkowników portu. Cele stanowią również bardzo skuteczny mechanizm oceny i kontroli. Ocena realizacji wyrażonych celów pozwala oszacować przyszłe wyniki portu oraz skorygować dotychczasowe jego działania.

Zaprezentowane poniżej cele strategiczne Portu Mrzeżyno są wynikiem:

- przeprowadzonych w poprzednich rozdziałach analizą jego zdolności, prowadzącą do oceny możliwości rozwojowych,
- wynikiem przeprowadzonych ankiet wśród użytkowników portu,
- wynikiem określenia przez Radę Miejską Trzebiatowa.

Kwestie te były przedmiotem rozważań poprzednich rozdziałów. Przyjęto, że sukcesem jest przyjęcie takich samych sposobów podejść strategicznych dla poszczególnych funkcji. I tak dla funkcji turystycznej i rybackiej, przyjęto, że warunkiem powodzenia jest przyjęcie strategii konkurencyjnej.

Cele strategiczne umożliwiają realizację misji Zarządu Portu Morskiego Mrzeżyno i misji Portu Mrzeżyno:

Cel strategiczny I – Poprawa dostępności do portu Mrzeżyno od strony lądu i morza

Cel operacyjny: Przedsięwzięcie ma na celu rewitalizację infrastruktury portowej zapewniającej dostęp do portu Mrzeżyno drogą lądową i morską. Modernizacja infrastruktury przyczyni się do podniesienia bezpieczeństwa jednostek wchodzących do portu, jak i na bezpieczeństwo pojazdów mechanicznych wjeżdżających i poruszających się po drogach portowych.

Zadania:

1. Przebudowa falochronów wejścia do portu Mrzeżyno od strony morza.
2. Przebudowa dróg dojazdowych do portu Mrzeżyno.
3. Utrzymanie wymaganych parametrów na torze podejściowym i torze wodnym wewnątrz portu.

Cel strategiczny II – Rozwój funkcji rybackiej w porcie Mrzeżyno

Cel operacyjny: Przedsięwzięcie ma na celu wsparcie rozwoju sektora rybołówstwa w porcie Mrzeżyno, zdynamizowanie rozwoju funkcji rybackiej. Działania przyczynią się do wzrostu konkurencyjności w sektorze rybackim w małych portach Pomorza Zachodniego.

Zadania:

1. Modernizacja i rozbudowa nabrzeży przeładunkowych pełniących funkcję rybacką.
2. Modernizacja i rozbudowa nabrzeży portowych po stronie zachodniej.
3. Zwiększenie linii cumowniczej dla jednostek rybackich.
4. Budowa basenu remontowego wraz z infrastrukturą dla jednostek rybackich.
5. Wyposażenie w suprastrukturę miejsc remontowych dla jednostek rybackich.
6. Budowa magazynów na sprzęt połowowy i podręczne zapasy dla jednostek rybackich.
7. Budowa obiektów socjalnych wraz z sanitariatami dla armatorów jednostek rybackich.
8. Budowa chłodni i obiektów bezpośredniej sprzedaży ryb.
9. Wspieranie lokalnych rybaków w działaniach zmierzających do utrzymania miejsc pracy.

Cel strategiczny III – Rozwój funkcji turystycznej w porcie Mrzeżyno

Cel operacyjny: Przedsięwzięcie ma na celu modernizację i budowę infrastruktury portowej, która przyczyni się do zdynamizowania funkcji turystycznej. Rozwój funkcji turystycznej zapewni wzbogacenie świadczonych usług z zakresu turystyki pasażerskiej i turystyki sportowej.

Zadania:

1. Zwiększenie linii cumowniczej dla jednostek turystycznych poprzez modernizację i rozbudowę.
2. Stworzenie warunków do powstania połączeń pasażerskich z innymi portami morza Bałtyckiego.

3. Budowa infrastruktury stanowiącej zaplecze dla jachtów.
4. Budowa infrastruktury stanowiącej zaplecze dla jednostek sportowych.
5. Pozyskanie nowych terenów na potrzeby rozwoju funkcji turystycznej w porcie.

Cel strategiczny IV – Budowa wizerunku Portu Morskiego Mrzeżyno jako ważnego bieguna równoważonego rozwoju regionu i gminy

Cel operacyjny: Przedsięwzięcie ma na celu stworzenie konkurencyjności w porcie Mrzeżyno i wykorzystanie zasobów portu.

Zadania:

1. Promocja działalności użytkowników portu.
2. Stworzenie konkurencyjnej oferty portu Mrzeżyno.
3. Aktywizacja działań zmierzających do znalezienia zewnętrznych źródeł finansowania.
4. Rozwój partnerstwa publiczno prywatnego.
5. Nawiązanie współpracy z innymi małymi portami południowego Bałtyku.
6. Promocja walorów regionu i turystyki morskiej w porcie Mrzeżyno.

Cel strategiczny V – Zabezpieczenie standardów w zakresie ochrony środowiska

Cel operacyjny: Przedsięwzięcie ma na celu poprawę warunków pracy użytkowników portu, pasażerów, jednostek pływających w czystym środowisku.

Zadania:

1. Stworzenie i wdrożenie planu gospodarowania odpadami w porcie Mrzeżyno.
2. Stworzenie i wdrożenie planu zwalczania zanieczyszczeń w porcie Mrzeżyno.
3. Budowa punktu odbioru odpadów.
4. Wyposażenie portu w środki do zwalczania zanieczyszczeń oraz środków zapobiegających rozlewom.

5. Kontrola jako system zarządzania strategicznego w Porcie Morskim Mrzeżyno

Za wdrożenie, monitorowanie, ocenę i aktualizację strategii rozwoju portu Mrzeżyno odpowiedzialny będzie Zarząd Morskiego Portu Morskiego w Mrzeżynie.

Konieczna jest okresowa ocena stanu wdrażania strategii oraz aktualizacja dokumentu.

Kontrola strategiczna stanowi podsystem zarządzania strategicznego. Złożoność, zmienność i niepewność warunków w sferze rybackiej, jak i duża konkurencja na rynku usług turystyki morskiej powodują, że realizacja strategii wiąże się z dużym ryzykiem. Instrumentem ograniczenia tego ryzyka, jest proces kontrolowania działań, ściśle powiązany z procesem planowania strategicznego. Stanowi jego uzupełnienie i przedłużenie.

Funkcja kontroli strategicznej polega na monitorowaniu postępów w realizacji poszczególnych elementów strategii rozwoju portu Mrzeżyno oraz uczeniu się, w jaki sposób ten postęp uzyskiwać w dynamicznych warunkach działania.

Kontrola operacyjna odnosi się do nadzoru nad realizacją celów cząstkowych opisanych w rozdziale czwartym oraz przebiegiem ciągów działań i czynności.

Kontrola strategiczna oznacza stały nadzór nad strategicznymi planami z punktu widzenia ich wykonalności. Celem jest wczesne rozpoznawanie zagrożeń, by można było podjąć działania zaradcze.

Nadzór strategiczny ma formę stałych analiz oraz ocen wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań działania oraz postępów w osiąganiu celów strategicznych i realizacji strategii portu.