

Joanna Hernik¹, Weronika Ściana

FUNKCJA HANDLOWA MAŁYCH PORTÓW POMORZA ŚRODKOWEGO NA PRZYKŁADZIE PORTU MORSKIEGO DARŁOWO

TRADE FUNCTION OF SMALL PORTS OF THE MIDDLE POMERANIA ON DARLOWO SEAPORT EXAMPLE

Katedra Marketingu, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
ul. Żołnierska 47, 71-210 Szczecin, e-mail: joanna.hernik@zut.edu.pl

Summary. The purpose of this article is to identify causes and directions of changes taking place in a commercial function of a seaport, on the Seaport Darlowo example, and evaluation of activities connected with this seaport undertaken by an owner, which is a local authority. The research problem adopted in the article is to indicate the direction of changes taking place in one of the main functions of seaports, commercial function, based on a case study. Through historical data analysis, from years 2000–2012, on the number of vessels entering the port Darlowo, and the volume and types of reloading, the trend in the structure and dimension of trade has been determined. Subsequently, correlations between the size of handling in the port and the economic situation in the commune and region were found. Analysis of the data shows that rapid growth of cargo turnover in the port Darlowo, observed since 2009, originates from wind farms construction and, partly, are initiated by road constructions in the region and city. It should be noted that there is a change in dominant geographical trade directions – up to 2011 there were oversea countries and Germany, when in 2012 as many as 42 ships arrived from Latvia, which represents 38% of vessels arriving to the port. The data show also that in this case, the commercial function of the port does not affect local development, but in fact is a secondary effect of this development.

Słowa kluczowe: energia wiatrowa, inwestycje, przeładunki, rozwój portu, samorząd lokalny.
Key words: development of port, handling, investments, local self-government, wind energy.

WSTĘP

W 2007 roku Rada Ministrów przyjęła „Strategię rozwoju portów morskich do 2015 roku” Założono w niej, że należy wzmacniać rolę portów morskich, ponieważ mogą być one regionalnymi centrami przedsiębiorczości. Wśród celów bardziej ogólnych podkreślano związki portów ze wzrostem konkurencyjności gospodarki czy też rozwojem regionalnym i podniesieniem spójności terytorialnej. Najważniejsze polskie porty, a więc o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, to: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście. Ale oprócz nich funkcjonuje kilkadziesiąt średnich i małych portów morskich (w literaturze podaje się liczbę 51 portów i przystani), a więc usytuowanych nad morzem albo nad morskimi wodami wewnętrznymi. Od strony wschodniej pierwszym polskim portem morskim jest port we Fromborku, w którym znajduje się także morskie przejście graniczne z Rosją; po stronie zachodniej – Świnoujście, port położony na dwu wyspach – Uznam i Wolin.

Wskazuje się, że czynnikami ograniczającymi rozwój polskich portów są: wysoka dekapitalizacja majątku i brak nowych inwestorów, a także słaba integracja uczestników obrotu portowego czy też niewystarczająca infrastruktura od strony lądu (Strategia rozwoju... 2007). Dlatego kwestie, jak rewitalizować czy podtrzymać funkcje portów, powinny znaleźć swoje miejsce nie tylko w polityce rządowej, ale także w planach rozwojowych samorządów, które na mocy przepisów odpowiadają za porty inne niż te o kluczowym znaczeniu dla gospodarki (Ustawa o portach i przystaniach morskich 1996, art. 23). Stąd też celem niniejszego artykułu jest ustalenie przyczyn i kierunków przemian zachodzących w funkcji handlowej portu na przykładzie Darłowa, a także ocena działań podejmowanych przez samorząd lokalny. Artykuł nie obejmuje analizy relacji między rozwojem funkcji handlowej a pozostałymi funkcjami portów, co może być przedmiotem dalszych badań. Przedstawiona w niniejszej pracy analiza w większości obejmuje dane z lat 2000–2012. Funkcja handlowa, główny przedmiot rozważań, jest tu rozumiana jako dominująca działalność podmiotu wynikająca z lokalizacji, albo z innych czynników warunkujących jego działalność.

Wzrost i rozwój gospodarczy to dwa terminy charakteryzujące dynamikę danego obszaru. Wzrost gospodarczy ma nieco węższe znaczenie, ponieważ dotyczy głównie zmian ilościowych wynikających z wielkości produkcji, natomiast rozwój jest pojęciem szerszym, obejmującym także zmiany w stosunkach ekonomiczno-społecznych (Winiarski 1994). Rozwój regionalny odnosi się do terytorium mniejszego niż cały kraj, wyodrębniony na podstawie cech naturalnych (geograficznych) lub innych, odróżniających go od obszarów sąsiednich (mogą być to na przykład cechy klimatyczne, kulturowe, gospodarcze). Za rozwój regionalny odpowiadają zarówno instytucje rządowe (np. zarząd województwa), jak i samorządy. Jednakże same instytucje publiczne nie są w stanie skutecznie realizować polityki rozwoju, dlatego muszą współpracować z przedsiębiorcami oraz organizacjami pozarządowymi (Syrett 1995). W literaturze podkreśla się często, że rozwój danego obszaru zależy od liczby powstających nowych firm, szczególnie tych związanych z nowoczesnymi technologiami (Bertoni i in. 2007). Niemniej jednak pamiętać należy, że rozwój regionu kształtuje się pod wpływem wzajemnych relacji między wszystkimi uczestnikami rynku, a więc także tymi istniejącymi od dawna, a sukces w dużej mierze zależy od tego, jak lokalne władze reagują na zmiany w otoczeniu (Kosiedowski 2009). Co więcej, ważne są wszystkie podmioty gospodarcze funkcjonujące na danym terenie, bowiem z sumy ich kondycji wynika konkurencyjność tego obszaru (Woo i in. 2013). Oczywiście szczególną rolę w podnoszeniu rozwoju gospodarczego i kształtowaniu konkurencyjności odgrywają samorządy terytorialne, ponieważ, z jednej strony, realizują one zadania własne, ale z drugiej – inicjują relacje między instytucjami publicznymi, prywatnymi a społeczeństwem, a więc tworzą ramy działalności gospodarczej i społecznej (Kosiedowski 2009).

METODYKA BADAŃ

Problemem badawczym przyjętym w tej pracy jest wskazanie przyczyn i kierunków zmian zachodzących w jednej z głównych funkcji portów morskich – funkcji handlowej – na podstawie studium przypadku, jakim jest Port Morski w Darłowie. Dzięki analizie danych historycznych dotyczących liczby statków wpływających do tego portu, a także ilości i rodzajów ładunków,

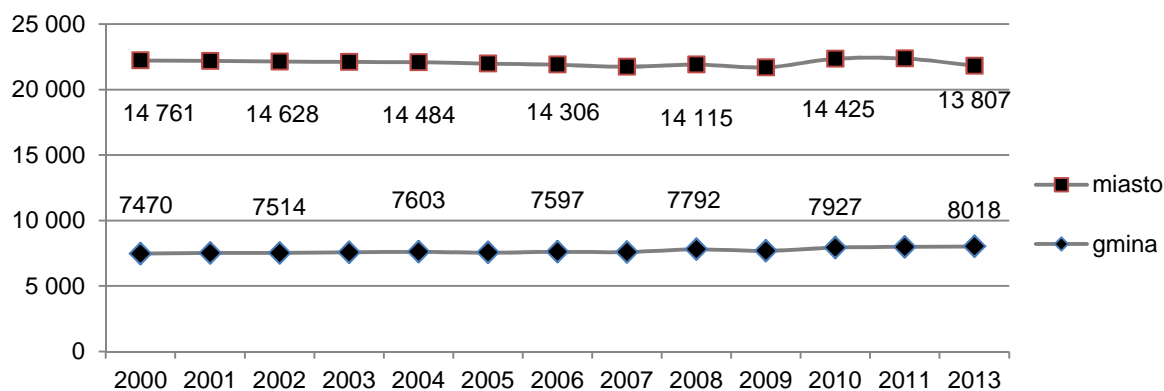
określono tendencję w zakresie struktury i wielkości obrotów towarowych. W dalszej kolejności poszukiwano zależności między rozmiarem obrotów towarowych w porcie a aktywnością gospodarczą na obszarze gminy i polityką inwestycyjną samorządu. W artykule stawia się tezę, że funkcja handlowa portu zależy od liczby nowych i prowadzonych inwestycji realizowanych w danym regionie.

Materiały wykorzystane w niniejszym opracowaniu pochodzą z GUS, Urzędu Morskiego w Szczecinie, Urzędu Gminy w Darłowie, Zarządu Portu Morskiego w Darłowie oraz stron internetowych wykonawców i firm zarządzających farmami wiatrowymi. Jak już wspomniano, badanie objęło lata 2000–2012. Przy konstruowaniu wniosków posłużono się metodą analizy dokumentacyjnej oraz porównawczej, a także wywiadami z pracownikami Zarządu Portu Darłowo.

GMINA I MIASTO DARŁOWO – CHARAKTERYSTYKA

Początki miasta Darłowo sięgają VIII–IX wieku. Przyjmuje się, iż w X wieku istniał już ośrodek handlowo-portowy przekształcony w gród obronny Dirlow. Na rozwój portu istotny wpływ miała przynależność miasta do średniowiecznej Hanzы – w 1412 roku Darłowo zostało uznane jako pełnoprawny członek tego stowarzyszenia, co wpłynęło na zdobywanie przez port coraz większego znaczenia w handlu międzynarodowym. Prosperity trwała do połowy XVII wieku, kiedy to wojna trzydziestoletnia zniszczyła handel na południowym Bałtyku.

Współczesna gmina Darłowo jest gminą nadmorską położoną w północno-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego. Znajduje się w obrębie powiatu sławieńskiego i zajmuje część terenu zwanego Równiną Sławieńską, przeciętą dolinami dwóch rzek: Wieprzy oraz Grabowej. Gmina obejmuje obszar 269,45 km². Siedzibą gminy jest miasto Darłowo, które nie wchodzi w skład gminy (jest wydzieloną gminą miejską). Miasto to było chętnie odwiedzane przez turystów kurortem już w XIX wieku. Obecnie Darłowo i Darłówko (nadmorska dzielnica Darłowa) dysponują około 10 tys. miejsc noclegowych (<http://www.darlowo.pl>). W sumie miasto i gminę Darłowo zamieszkuje około 22 000 osób. W ostatnich latach miasto Darłowo cechuje się względnie stałą liczbą mieszkańców, z niewielką tendencją spadkową (2009 – 14 021 osób, 2011 – 13 807), natomiast gmina Darłowo może wykazać ciągły wzrost liczby ludności (rys. 1). Według danych z 31 grudnia 2013 roku liczyła ona 8018 mieszkańców; od 2000 roku liczba ludności wzrosła o 548 osób (tj. 7,38%).



Rys. 1. Liczba ludności w mieście i gminie Darłowo w latach 2000–2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS, Statystyczne Vademecum Samorządowca 2012 US Szczecin, www.stat.gov.pl (03.07.2014).

Symptomatyczne, że liczba mieszkańców gminy ma tendencję rosnącą od kilkunastu lat, i w czasie kiedy wzrastała liczba mieszkańców spadał wskaźnik poziomu bezrobocia (z 1208 osób w 2003 roku do 657 w 2011). Oznacza to, że nowe inwestycje i miejsca pracy pojawiały się poza miastem Darłowo, przynajmniej do 2009 roku. Zmiana obserwowana w ciągu ostatnich trzech lat wiąże się z pojawianiem się nowych podmiotów gospodarczych w sferach handlu, naprawy pojazdów samochodowych oraz zakwaterowania i gastronomii, a także inwestycjami związanymi z elektrowniami (farmami) wiatrowymi. Na koniec 2011 roku w gminie zarejestrowane były 653 podmioty gospodarcze; w stosunku do 2003 roku stanowi to wzrost o 45% (Bank Danych Regionalnych GUS). W bezpośrednim sąsiedztwie miasta Darłowo znajduje się port handlowo-rybacki Darłowo, któremu poświęcono kolejną część artykułu.

FUNKCJA HANDLOWA PORTU MORSKIEGO DARŁOWO W LATACH 2000–2012

Polska, dysponując linią wybrzeża morskiego o długości 524 km i ponad 395 km odcinkiem morskiej granicy państwowej, posiada łącznie 51 małych portów i przystani morskich. W tej liczbie znajdują się 23 przystanie morskie (głównie rybackie) oraz 28 małych portów morskich (niektóre źródła podają, że jest ich więcej, bo 32) o zróżnicowanych funkcjach gospodarczych, ale zawsze istotnym znaczeniu dla lokalnego samorządu terytorialnego i regionu (Grzelakowski 2005).

Pod pojęciem małego portu morskiego rozumie się taką strukturę przestrzenno-gospodarczą, której przedmiot działania i granice administracyjne, zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP i administracji morskiej, określa minister właściwy ds. gospodarki morskiej. Mały port morski jest zwykle strukturą wielozadaniową, obsługującą na swoim terytorium równocześnie kilka funkcji, takich jak funkcja turystyczno-rekreacyjna, zaplecza rybołówstwa bałtyckiego i handlowa (Winiarski 1999). Realizacja funkcji handlowej w małych portach polskiego wybrzeża będzie polegać na operacjach związanych z:

- transakcjami kupna–sprzedaży oraz ewentualnie reeksportem, dokonywanym wobec ładunków znajdujących się w portach w połączeniu z operacjami bankowymi czy ubezpieczeniowymi;
- fizycznym manipulowaniem ładunkami znajdującymi się w portach, np. składowaniem długoterminowym, sortowaniem, przepakowywaniem, rzeczoznawstwem i kontrolą;
- zaopatrywaniem statków w paliwo i świadczeniem innych usług zaopatrzeniowych (Leśniewski 1999).

Port Darłowo pełni wszystkie typowe funkcje gospodarcze portów, polegające na przeladunkach towarów w obrocie krajowym i zagranicznym, skupie, składowaniu, przetwórstwie i sprzedaży ryb morskich, dokonywaniu remontów i konserwacji kadłubów i silników okrętowych, świadczeniu usług dla postoju jednostek z pełną obsługą serwisową w postojach międzyrejsowych, a także na przyjmowaniu i świadczeniu usług dla jednostek sportowo-rekreacyjnych. Podstawowym elementem decydującym o bieżących możliwościach usługowych małych portów oraz o ich potencjale rozwojowym jest infrastruktura portowa (nabrzeża i akwatorium), o czym jeszcze będzie mowa. Atutem portu Darłowo jest nie tylko jego położenie, ale także wyraźne rozdzielenie części rybacko-turystycznej od części handlowej. Port Morski Darłowo składa się bowiem z dwóch części:

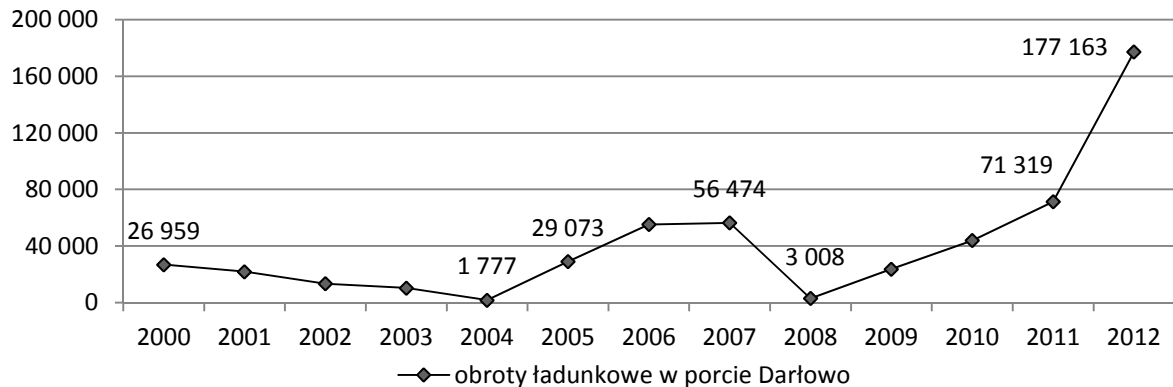
- pierwsza zlokalizowana jest w bezpośredniej bliskości morza, z falochronami, wejściem do portu, Basenem Rybackim oraz mostem;
- druga położona jest w odległości około 2,3 km od wejścia portowego, w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Darłowo, z obrotnicą portową, Basenem Przemysłowym oraz korytem rzeki Wieprza.

W 1999 roku port skomunalizowano i utworzono miejską spółkę Zarząd Portu Morskiego Darłowo sp. z o.o. Komunalizacja portu oznacza, iż port funkcjonuje w ramach systemu zarządzania opartego na modelu samorządowym (www.port.darlowo.pl). Łączna powierzchnia terenów znajdujących się w granicach administracyjnych Portu Morskiego Darłowo wynosi 113,6 ha. Zarząd portu prowadzi działalność na obszarze 27,5 ha, co stanowi 24,18% jego całkowitej powierzchni, przy czym jest on właścicielem 59,72% długości wszystkich nabrzeży. Głównym współkorzystającym z obszaru portowego jest Przedsiębiorstwo Zbożowo-Młynarskie PZZ Stoisław SA, które posiada magazyny zbożowe, budynki suszarni, budynki stacji trafo i rozdzielni elektrycznej, budynek stacji paliw czy wagi samochodowe z budynkami. Do infrastruktury związanej ściśle ze specyfiką portu należą przede wszystkim reda portu, tor podejściowy, wejście do portu, tor wodny, obrotnica statkowa, kierownica statków dla nawigacyjnej poprawy wejścia statków do kanału portowego oraz częściowego wytłumienia falowania w porcie, stałe znaki nawigacyjne wraz z systemem zasilania energetycznego oraz nabrzeża portowe (Strategia rozwoju Portu Morskiego Darłowo 2007). W 2011 roku port Darłowo posiadał nabrzeża o długości 2377 m, w tym 245 m nabrzeża przeładunkowego, oraz tor wodny o długości 926 m i głębokości do 8 m (Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2012, s. 103), a także plac przeładunkowy o powierzchni 15 000 m². W granicach portu znajduje się również Terminal Odpraw Pasażerskich. Dobry stan infrastruktury od strony morza pozwala na zawijanie jednostek pływających o długości do 75 m oraz o zanurzeniu maksymalnym do 4 m. Za zezwoleniem kapitana portu w Darłowie istnieje możliwość zawinięcia większych jednostek, jednak dłuższe niż 40 m zobowiązane są skorzystać z usług pilotażowych. W Porcie Morskim Darłowo stacjonuje około 45 jednostek rybackich oraz 10 jednostek turystyczno-wędkarskich.

Port Darłowo jako jedyny z portów środkowego wybrzeża posiada liczne tereny na rozwój portu i budowę nowej infrastruktury. Odpowiednie zarządzanie przestrzenią portową pozwala głównym operatorom przeładunków i innym firmom na rozwój działalności, a co za tym idzie rozwój funkcji handlowej portu (www.morzaiociany.pl). Do głównych podmiotów funkcjonujących na terenie portu zaliczyć można: przedsiębiorstwo Stoisław, firmę spedycyjną Morska Agencja Gdynia, firmę przeładunkową „KTL”, firmę remontową „M&W” Stocznia, firmę zajmującą się produkcją i naprawą sieci rybackich „Baltic Net” Ltd., Sortownię Ryb A. Owczarek sp. Jawna, firmę „PIRS” zajmującą się przetwórstwem ryb, a także firmę „Furel” zajmującą się składowaniem i eksportem pelletów (Strategia rozwoju Portu Morskiego Darłowo 2007).

Funkcja handlowa obejmuje przede wszystkim obroty ładunkowe, będące wynikiem działalności usługowej samego portu, jak i przedsiębiorstw przeładunkowo-składowych oraz firm przemysłowo-handlowych. Podmioty zlokalizowane na terenie portu przeładują głównie własne produkty lub zakupione przez siebie towary (Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2007). Obroty ładunkowe w porcie określane są na podstawie ilości masy towarowej przemieszczonej przez

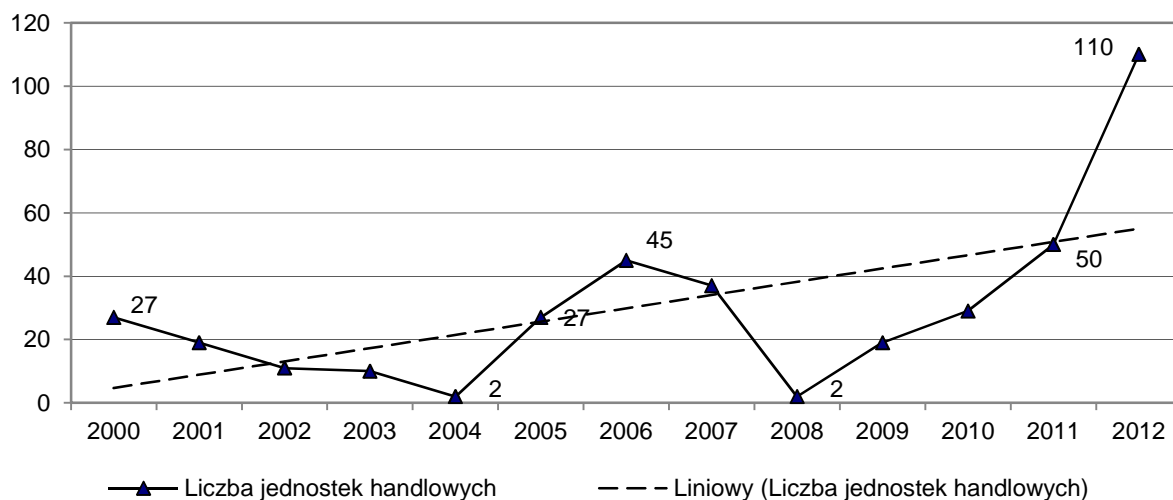
port w danym okresie, do czego odnosi się rysunek 2. Generalnie w latach 2000–2012 w obrotach ładunkowych w porcie Darłowo obserwuje się tendencję wzrostową, jednak między 2000 a 2004 rokiem widać postępujące zmniejszanie ilości obsługiwanych ładunków. W 2004 roku obroty spadły do 1,8 tys. ton. W 2008 roku obroty wyniosły 3 tys. ton, w 2011 roku port obsłużył 71,3 tys. ton ładunków, natomiast w 2012 roku było to aż 177 tys. ton.



Rys. 2. Obroty ładunkowe w porcie Darłowo w latach 2000–2012 (w tonach)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Maksymiuk (2012). Wykaz statków handlowych wpływających do Portu Morskiego Darłowo w latach 2000–2013, s. 18–28, www.port.darlowo.pl (01.08.2013).

Gwałtowny przyrost obrotów ładunkowych w porcie Darłowo obserwuje się od 2009 roku, co wiąże się z budową farm wiatrowych oraz rozpoczętymi inwestycjami drogowymi w regionie i mieście. Największe spadki przeładunków wystąpiły w 2004 i 2008 roku (rys. 3). Zdaniem pracowników Zarządu Portu, było to związane z brakiem zapotrzebowania rynkowego na przewozy ładunków. W porcie Darłowo w latach 2009–2012 zauważalny jest przyrost liczby przyplływających jednostek handlowych. Podkreślić jednak należy, iż w latach 2000–2004 oraz 2006–2008 następował spadek liczby statków, co było związane z brakiem zapotrzebowania rynkowego na przewozy ładunków. W 2000 roku w porcie przeładowywano głównie żyto, pszenicę i rzepak. W 2001 roku zaczęto przeładowywać wapno i nawozy fosforowe.

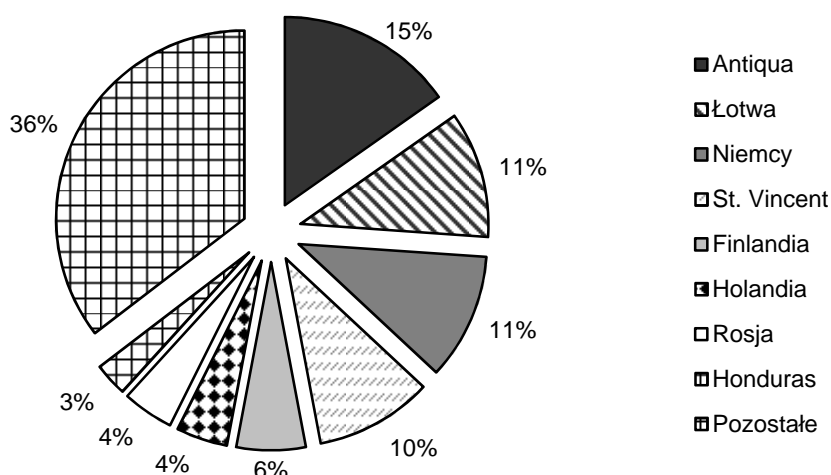


Rys. 3. Jednostki handlowe wpływające do portu Darłowo w latach 2000–2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie Maksymiuk (2012). Wykaz statków handlowych wpływających do Portu Morskiego Darłowo w latach 2000–2013, s. 18–28, www.port.darlowo.pl (01.08.2013).

W 2004 roku, w którym – jak wspomniano – nastąpił gwałtowny spadek przeładunków i liczby statków handlowych wpływających do portu, przeładowywano jedynie pellet (granulat drzewny). W 2005 roku główny przeładunek stanowiły żyto, owies i pellet, natomiast w 2006 roku zaczęto przeładowywać węgiel. W latach 2008–2012 podstawowymi ładunkami generującymi przyrost obrotów w porcie Darłowo stały się kruszywa (piasek, żwir), wapno, skałka wapienna, płyty OSB (materiał budowlany) i nawozy (Maksymiuk 2012).

Wzrost ładunków i liczby statków handlowych w latach 2009–2012 niewątpliwie uwarunkowany jest inwestycjami realizowanymi w północnej Polsce i związanym z nimi zapotrzebowaniem na kruszywo budowlane. Realizowane inwestycje w szczególności dotyczą budowy dróg oraz lądowych farm wiatrowych. Warto wspomnieć, że kruszywo przeładowywane w porcie pochodzi głównie z Norwegii i Danii, ale najwięcej statków przychodzi do Darłowa pod banderą państwa Antiqua (wyspa na Morzu Karaibskim), posiadającego tzw. tanią banderę, a więc faktyczna przynależność statku jest tu niejasna (rys. 4).



Rys. 4. Bandera statków handlowych wpływających do portu Darłowo w latach 2000–2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie Maksymiuk (2012). Wykaz statków handlowych wpływających do Portu Morskiego Darłowo w latach 2000–2012, s. 18–28, www.port.darlowo.pl (01.08.2013).

W latach 2000–2012 do portu Darłowo w sumie wpłynęło 388 statków handlowych. Największy odsetek stanowiły statki pod banderą wyspy Antiqua (15%), Niemiec (11%), Łotwy (11%) oraz wyspy St. Vincent (10%). Spory odsetek statków pochodził z Finlandii (6%) oraz Holandii i Rosji (4%). Wśród pozostałych bander, które stanowią 36% wszystkich statków wpływających do portu, należy wymienić: Wielką Brytanię, Wyspy Owcze, Danię, Szwecję, Panamę, Łotwę oraz środkowoamerykańskie państwo Belize.

Statki pod banderą wyspy Antiqua przywożą do portu głównie kruszywo, rzepak i płyty OSB. Statki z Niemiec transportują do portu żyto, pszenicę i nawozy, zaś statki pod banderą wyspy St. Vincent przywożą węgiel, wapno i kruszywo (www.port.darlowo.pl). Zauważyć należy zmianę w kierunkach geograficznych dominujących w obrotach handlowych – do 2011 roku były to kraje dalekomorskie oraz Niemcy, w 2012 roku aż 42 statki przyplęły z Łotwy (ładunkiem były kruszywa), co stanowi 38% jednostek przyplęwających do portu (tabela 1).

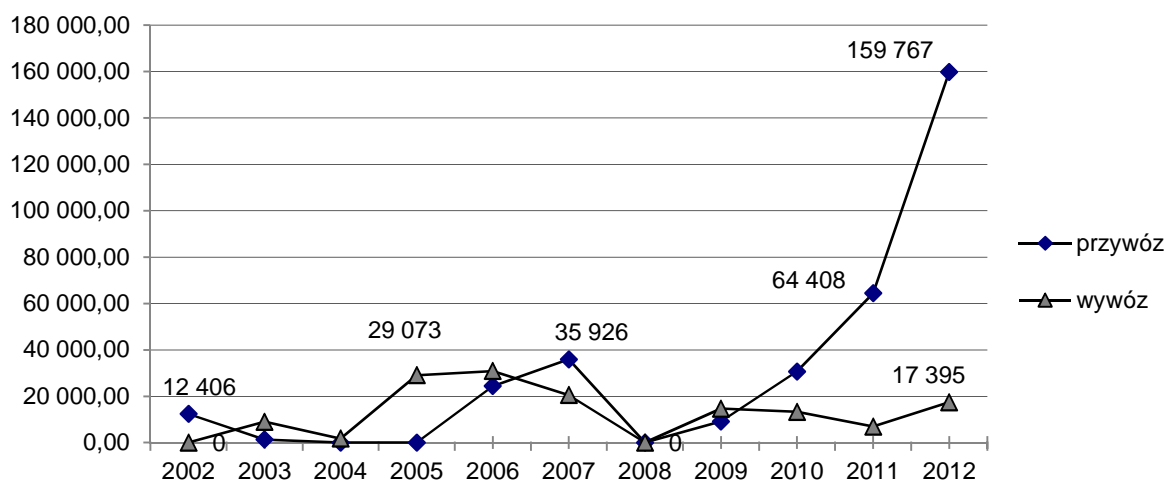
Z danych w tabeli 1 oraz rysunku 5 wywnioskować można, że przywóz i wywóz ładunków w porcie Darłowo do 2008 roku miał niestabilny charakter i do 2004 roku oscylował poniżej 20 000 ton.

Mimo tego, że już w 1999 roku zapadła decyzja o budowie pierwszej farmy wiatrowej w miejscowości Barzowice (10 km od Darłowa, oddano ją do eksploatacji w 2001 r.), początkowo budowa nie wpłynęła na strukturę i wielkość obrotów portu, ponieważ do 2008 roku (tabela 1) nie przywożono drogą morską żadnych materiałów budowlanych. Od 2009 roku zaczęto sprowadzać kruszywa, płyty OSB, wapno i dolomit (ten ostatni potrzebny jest do wytwarzania specjalnego cementu). Jak pokazują dane za 2012 rok – przywóz towarów do portu wzrósł do wielkości nigdy wcześniej nie odnotowanych, co z pewnością wiąże się ze wspomnianymi inwestycjami. Po stronie wywożonych towarów niezmiennie dominują zboża; pojawia się także pellet oraz drewno, a więc produkty, w które zasobny jest region.

Tabela 1. Przeladunki w porcie Darłowo w latach 2002–2012

Rok	Przywóz		Wywóz	
	towary	masa [t]	towary	masa [t]
2012	kruszywo, płyty OSB, wapno, dolomit	159 767,3	pszenica, drewno	17 395,2
2011	wapno, kruszywo, płyty OSB	64 408,3	rzepak, pszenica, jęczmień	6 911,3
2010	wapno, skałka wapienna, kruszywo	30 661,6	rzepak, pszenica, owies, nawozy	13 286,3
2009	wapno, nawozy, skałka wapienna	9 105,5	żyto, rzepak, nawozy, śruta rzepakowa	14 661,4
2008	–	0,0	pellet, rzepak	3 008,5
2007	pszenica, owies, węgiel, płyty OSB	35 926,6	pellet, żyto, rzepak	20 548,3
2006	pszenica, węgiel	24 382,9	pellet, owies, tarcica bukowa, gryka, pszenica	30 872,6
2005	–	0,0	pellet, owies, żyto, brykiety, papierówka bukowa	29 073,3
2004	–	0,0	pellet	1 777,0
2003	wapno	1 342,0	owies, pszenica, rzepak	9 032,3
2002	wapno	12 406,5	rzepak	1 084,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategia rozwoju Portu Morskiego Darłowo, Darłowo 2007 oraz Wykaz statków handlowych wpływających do portu morskiego Darłowo w latach 2000–2013, s. 18–28, www.port.darlowo.pl (01.08.2013).



Rys. 5. Przywóz i wywóz ładunków w porcie Darłowo (2002–2012; dane w tonach)

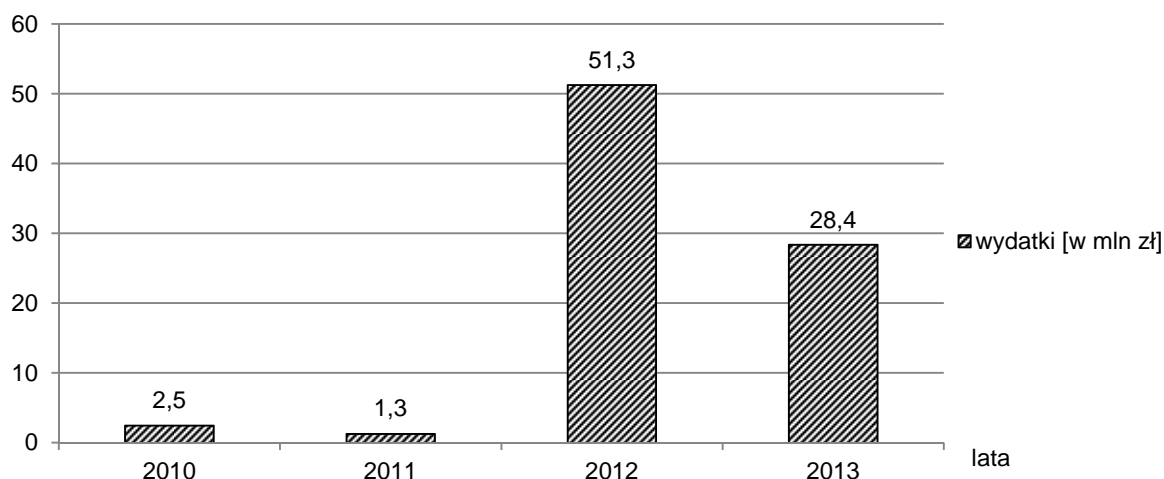
Źródło: opracowanie własne na podstawie Maksymiuk (2012). Strategia rozwoju Portu Morskiego Darłowo, Darłowo 2007 oraz Wykaz statków handlowych wpływających do Portu Morskiego Darłowo w latach 2000–2012, s. 18–28, www.port.darlowo.pl (01.08.2013).

FUNKCJA HANDLOWA PORTU DARŁOWO A ROZWÓJ REGIONALNY

W 2007 roku w Strategii rozwoju portu przedstawiono jego misję, brzmiącą następująco:

Port Darłowo – nowoczesny, wielofunkcyjny port morski stanowiący ponadregionalny ośrodek obsługi ruchu towarowego i pasażerskiego na środkowym wybrzeżu Bałtyku.

Wynika z niej, że działalność portu będzie się skupiać na dwóch funkcjach: handlowej oraz turystycznej. Miasto Darłowo, właściciel portu, realizuje tę misję, podejmując decyzje inwestycyjne, co pokazano na rysunku 6. Z przedstawionych danych wynika, że rola portu zaczęła być zauważana przez miasto dopiero po 2010 roku, kiedy to zlecono przygotowanie dokumentacji rozbudowy portu rybackiego oraz budowę promenady przy latarni morskiej. Ówczesne wydatki zostały więc podzielone na funkcję turystyczną, na zaplecze dla rybołówstwa i handlową portu. W 2011 roku większość wydatków (730 tys.) związana była z rozbudową portu morskiego oraz modernizacją dróg dojazdowych; dalsze 500 tys. zł przeznaczono na budowę terminalu pasażerskiego. W 2012 roku środki przeznaczono na budowę nowego basenu rybackiego w porcie Darłowo, połączenie portu z drogami lokalnymi przez budowę nowej ulicy oraz budowę tras dojazdowych do dróg krajowych i wojewódzkich, przedłużenie nabrzeża, budowę przystani jachtowej oraz budowę budynku sanitarno-socjalnego dla rybaków, a także zakup i montaż systemu świateł nawigacyjnych. W tymże roku kontynuowano też budowę terminalu pasażerskiego. Z charakteru wydatków wynika, że większy nacisk zaczęto kłaść na rozwój funkcji rybackiej i handlowej portu. W 2013 roku natomiast zaplanowano inwestycje związane z budową nowego basenu rybackiego, przedłużeniem nabrzeża, poprawą połączenia portu z siecią dróg krajowych i wojewódzkich, zakupem kolejnych świateł nawigacyjnych, a także dalszą budową terminalu pasażerskiego. Większe wydatki na poprawę funkcji handlowej zostały utrzymane.

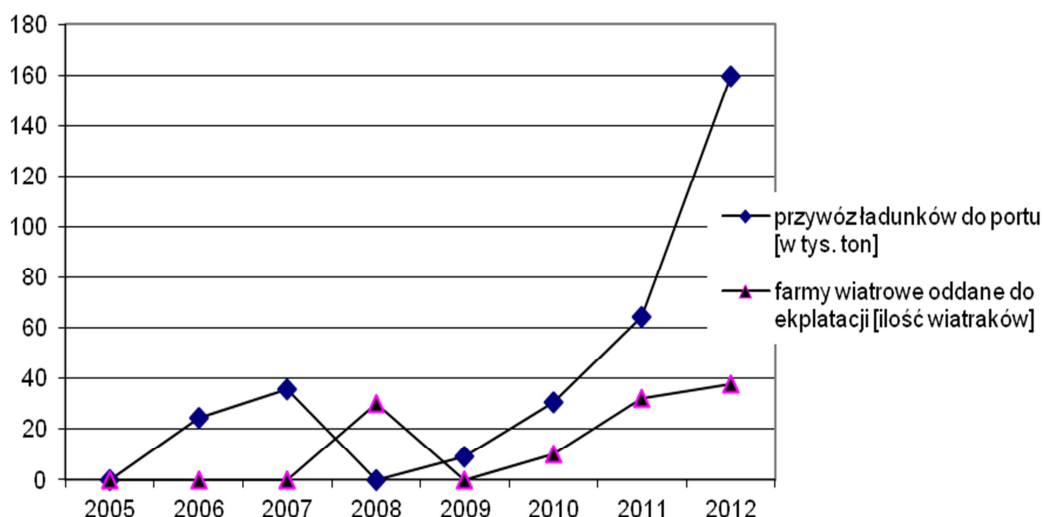


Rys. 6. Wydatki związane z portem w budżetach Gminy Miasta Darłowo w latach 2010–2013
Źródło: opracowanie własne na podstawie budżetu Gminy Miasta Darłowo, <http://um.darlowo.ibip.pl> (01.06.2014).

Rosnąca rola portu, w tym jego funkcji handlowej, wynika zarówno z prowadzonej polityki rozwoju lokalnego (zgoda samorządów na budowę farm wiatrowych), jak i charakteru współczesnej gospodarki, otwartej na międzynarodowe powiązania (Johannisson 2007). W inwestycje związane z energią wiatrową w gminie Darłowo zaangażowane są takie firmy jak: Invenergy (USA), Wind Inverst (Niemcy), Iberdrola Renovables Energie (USA), General Electric (USA).

Współwykonawcami są polskie firmy, jak na przykład Smulders Polska czy MDI SA. Wymienieni inwestorzy w latach 2002–2013 w całym powiecie słoweńskim zbudowali 233 wiatraki (w samej gminie Darłowo będzie ich około 100). Tak więc rozwój danego obszaru to wypadkowa uwarunkowań naturalnych oraz uwarunkowań rynkowych. W przypadku energii wiatrowej tendencje rynkowe wynikają z przyjętej w Polsce i UE polityki rozwoju energetyki zakładającej do 2020 roku 15-procentowy udział energii ze źródeł odnawialnych w zużyciu energii (www.euractiv.pl). Zalecenie UE poszukiwania mniej szkodliwych niż węgiel źródeł energii skłoniło inwestorów do prac nad energią geotermalną, wodną czy właśnie wiatrową. Stąd też obecność nowych inwestycji w gminie Darłowo i wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe i handlowe w porcie. Wydaje się więc, że rozwój omawianej funkcji handlowej jest wynikiem, z jednej strony, polityki energetycznej UE, a w konsekwencji – prowadzenia dużych inwestycji w zakresie energii wiatrowej, a co się z tym wiąże inwestycji związanych z przygotowaniem infrastruktury drogowej, umożliwiającej dostarczenie wielkogabarytowych elementów elektrowni, jak i z rozbudową infrastruktury przesyłowej i budowaniem stacji transformatorowych, pozwalających połączyć elektrownie z siecią. Następstwem rosnącej roli portu było uwzględnienie kwestii jego modernizacji i rozbudowy przez Urząd Miasta Darłowo w uchwalanych budżetach. W efekcie tych decyzji (szczególnie w 2012 i 2013 r.) poprawiła się konkurencyjność portu, co pozytywnie wpłynęło na rozwój innych jego funkcji (głównie turystycznej). Zależność między przeładunkami towarów w porcie a powstawaniem farm wiatrowych przedstawiono na rysunku 7.

Do 2008 roku obserwować można okresy wzmożonej aktywności portu w czasie prowadzenia budowy farm i przestój w roku, kiedy zostały one oddane do eksploatacji. Dopiero od 2009 roku widać stały wzrost dokonywanych przeładunków i wzrost liczby uruchamianych wiatraków; w 2013 roku przybędzie ich w rejonie Darłowa 30. Warto nadmienić, że zakres prowadzonych inwestycji jest tak duży, że powstała nazwa „Darłowskie Centrum Energetyki Wiatrowej”.



Rys. 7. Zależność między przeładunkami towarów w porcie a powstawaniem farm wiatrowych w latach 2005–2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Wykaz statków handlowych...* op. cit. oraz <http://www.mdisa.pl/Inwestycje-zrealizowane,92,16.html>, <http://ioze.pl/energetyka-wiatrowa/aktualnosci/okolice-darlowa-beda-kolejne-farmy-wiatrowe> Mapa odnawialnych źródeł energii, <http://www.ure.gov.pl/uremapoze/mapa.html>, <http://www.reo.pl/inwenergy-i-enerco-rozpozecie-eksploatacji-projektow-energetyki-wiatrowej-w-polsce> (03.06.2014).

WNIOSKI

Małe porty morskie, będące ośrodkami koncentracji różnego rodzaju działalności gospodarczej, aktywizują rozwój zarówno bliższego, jak i dalszego otoczenia. Same także zależą od tego, co dzieje się w gospodarce. Omówiony przykład Portu Morskiego w Darłowie pokazuje, jak zmieniała się funkcja handlowa tego portu w zależności od sytuacji w regionie, a także aktywności właściciela portu – Miasta Gminy Darłowo. Wydaje się, że główne przyczyny rozwoju funkcji handlowej portu to:

- polityka energetyczna UE (przyczyna pośrednia),
- usytuowanie portu w pobliżu terenów odpowiednich dla farm wiatrowych,
- dostępność wolnych terenów w granicach portu i jego otoczeniu (możliwość rozbudowy).

Oceniając działania właściciela portu (samorząd gminny), stwierdzić trzeba, że nie przewidywał on zmian zachodzących w otoczeniu, ale raczej dostosowuje się do zaistniałej sytuacji, i to z dość dużym opóźnieniem, bowiem rosnące zainteresowanie portem widać było już w 2009 roku, a większe inwestycje zaczęto przeprowadzać dopiero w 2012 roku. Ponadto zauważyć można, że od 1999 roku prowadzone były rozmowy na temat budowy farm wiatrowych, a więc lokalne samorządy miały wiedzę na temat przyszłych zmian w mieście i gminie Darłowo, jednakże przez 10 lat zrobiły w zakresie poprawy infrastruktury portu niewiele.

W omawianym przypadku portu Darłowo jego właściciel przeznaczwał duże środki na rozwój infrastruktury portowej dopiero w 2012 i 2013 roku. Jeśli samorząd Miasta i Gminy Darłowo będzie poszukiwał wizji funkcjonowania portu w momencie, kiedy nowe inwestycje związane z energią wiatrową ustaną, wydaje się, że powinien zwrócić uwagę na funkcję turystyczną.

W literaturze istnieją stwierdzenia, że funkcja handlowa portów morskich wpływa na rozwój lokalny i może oddziaływać na sferę gospodarki umiejscowioną w samym porcie, w gminie i strefie poza portem, zaś siła tego oddziaływania uzależniona jest od powiązań między gospodarującymi podmiotami a także od polityki rozwoju danego obszaru, prowadzonej przez samorządy (Szczurek 2002). Okazuje się jednak, że funkcjonowanie portu może zależeć od tego, co dzieje się w jego otoczeniu, a rozwój funkcji handlowej będzie wtórnym efektem rozwoju regionu. Oznacza to, że wyniki handlowe portu wiążą się nie tylko ze stanem i strukturą infrastruktury portowej, ale również, a może przede wszystkim, z zapotrzebowaniem na pewnego rodzaju usługi i towary, wynikającym z koniunktury gospodarczej.

PIŚMIENNICTWO

- Bertoni F., Colombo M.G., Grilli L.** 2007. Venture capital financing and the growth of New technology-based firms: what comes first? w: L. Lanoli, H. Landstrom, M. Faffa (Ed.), *Entrepreneurship, competitiveness and local development*, E. Elgar Publishing, Cheltenham, 25.
- Grzelakowski A.S.** 2005. *Strategia rozwoju małych portów morskich polskiego wybrzeża, podstawowe założenia i projekt*, Akad. Mor. w Gdyni, Gdynia, 11. ISBN 978-83-74-21085-0.
- Johannisson B.** 2007. Enacting local economic development – theoretical and methodological challenges, *J. Enterpris. Comm. People and Places in the Global Economy*, Vol. 1 Iss: 1, 7–26.
- Kosiedowski W.** 2009. Konkurencyjność regionów na przykładzie Europy Środkowo-Wschodniej w: M. Haffer, W. Karaszewski, *Czynniki wzrostu konkurencyjności przedsiębiorstw i regionów*, Wydaw. Nauk. Uniw. Mikołaja Kopernika w Toruniu, 195–197.
- Leśniewski G.** 1999. *Studium przygotowawcze do założeń rządowego programu aktywizacji małych portów i przystani morskich*, Gdańsk, 90.

- Maksymiuk T.** 2012. Wykaz statków handlowych wpływających do Portu Morskiego Darłowo w latach 2000–2012, www.port.darlowo.pl (01.08.2013), 18–28.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2007**, GUS Szczecin.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2012**, GUS Szczecin.
- Statystyczne Vademecum Samorządowca 2012**, GUS Szczecin.
- Strategia rozwoju Portu Morskiego Darłowo, Darłowo 2007**, 4, 5, 14.
- Syrett S.** 1995. Local development: restructuring, locality, and economic initiative in Portugal, Middlesex University, Middlesex, 149.
- Szczurek W.** 2002. Działalność gospodarcza gmin w portach morskich, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 112.
- Transport – wyniki działalności 2002–2012**, GUS Warszawa.
- Ustawa z 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich**, DzU 1997 nr 9 poz. 44.
- Winiarski B.** 1994. Polityka ekonomiczna, Wydaw. Akad. Ekon. we Wrocławiu, Wrocław, 166–167.
- Winiarski B.** 1999. Problemy konkurencyjności regionów w perspektywie integracji Polski z Unią Europejską, w: Konkurencyjność polskiej gospodarki wobec perspektywy jej integracji ekonomicznej z Unią Europejską. Red. M. Syrek, Wyższa Szkoła Zarządzania Marketingowego i Języków Obcych, Katowice, 131–145.
- Woo S.H., Pettit S.J., Beresford A.** 2013. An assessment of the integration of seaports into supply chains using a structural equation model, *Suppl. Chain Management: An Inter. J.* Vol. 18 Iss: 3, 235–252.
- <http://ioze.pl/energetyka-wiatrowa/aktualnosci/okolice-darlowa-beda-kolejne-farmy-wiatrowe> (03.06.2014)
- <http://www.reo.pl/inwenergy-i-enerco-rozpozecie-eksploatacji-projektow-energetyki-wiatrowej-w-polsce> (04.08.2013)
- <http://www.mdisa.pl/Inwestycje-zrealizowane,92,16.html> (04.08.2013).
- <http://um.darlowo.ibip.pl> (01.06.2014)
- <http://www.ure.gov.pl/uremapoze/mapa.html> (04.08.2013).
- www.morzaiociany.pl (01.08.2013)
- www.stat.gov.pl (03.07.2014)
- www.port.darlowo.pl (01.08.2013)
- www.euractiv.pl/energia-i-srodowisko/ (01.08.2013)
- www.darlowo.pl/ftp/miasto.pdf (02.07.2014)
- www.ure.gov.pl/uremapoze/mapa.html (03.08.2013)
- www.polishwindenergy.com/index.php/farmy-wiatrowe-w-polsce (03.08.2013)