

Weronika ŚCIANA*

MAŁE PORTY MORSKIE JAKO CZYNNIKI AKTYWIZUJĄCE REGIONY NADMORSKIE LATA 2004 – 2006

Zarys treści: Ukazanie wpływu małych portów morskich na rozwój regionów nadmorskich w latach 2004-2006. Małe porty morskie dynamizują rozwój i funkcjonowanie regionów nadmorskich poprzez funkcje, które pełnią. Są ośrodkami koncentrującymi różne dziedziny gospodarki takie jak turystyka, rybołówstwo, handel zagraniczny czy transport. Istotnym elementem zawartym w referacie jest analiza porównawcza w czasie i przestrzeni. Obejmuje ona lata 2004 -2006, czyli trzy pierwsze lata po wstąpieniu polski do Unii Europejskiej. Ten ważny okres dla polskiej gospodarki morskiej został przedstawiony na przykładzie portu Kołobrzeg, Darłowo, Ustka i Władysławowo.

Słowa kluczowe: aktywizacja, porty, rozwój, funkcje, struktura, czynnik.

Wstęp

Obecność portów i przystani morskich jest jednym z podstawowych kryteriów różniących gminy nadmorskie od gmin położonych w głębi lądu. Port morski niezależnie od wielkości i znaczenia jest istotnym składnikiem potencjału rozwojowego. Małe porty morskie są biegunami wzrostu gospodarczego i ośrodkami generującymi poziom i warunki życia oraz zatrudnienie mieszkańców gmin i miast nadmorskich. Odgrywają istotną rolę w aktywizacji i rozwoju regionów nadmorskich. Małe gminy nadmorskie i ich porty są składnikami przestrzeni ekonomicznej regionów nadmorskich integralnie ze sobą związanymi i wzajemnie uwarunkowanymi w procesie rozwoju. Szanse aktywizacji małych portów tkwią przede wszystkim w ich silnym związku z otoczeniem lokalnym¹. Aktywizacja małych portów jest jednym z podstawowych czynników wpływających na ożywienie społeczno-gospodarcze małych miast i gmin

*absolwentka, Instytut Ekonomii i Zarządzania, Politechnika Koszalińska

¹ S. Szwanowski, B. Szwanowska, Porty morskie wybrzeża wschodniego w procesie integracji przestrzeni gospodarczej [w]: *Wpływ otoczenia na funkcjonowanie polskich portów morskich*. Międzynarodowa Konferencja Naukowa Porty Morskie 2001, Szczecin 2001.

nadmorskich. Małe porty morskie stanowią duży potencjał rozwojowy polskiego wybrzeża.

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 Transportu i Gospodarki Morskiej. Mały port morski jest zwykle strukturą wielofunkcyjną, obsługującą na swoim terytorium równocześnie kilka funkcji². Port morski stanowi skomplikowany węzeł techniczno – organizacyjny i przestrzenny, w którym funkcjonuje wiele odrębnych podmiotów gospodarczych o zdywersyfikowanym przedmiocie działania³. Do najważniejszych funkcji pełnionych przez małe porty morskie zalicza się funkcję turystyczno – rekreacyjną, przemysłową, obsługi rybołówstwa bałtyckiego, handlową i transportową. Niezwykle istotnym faktem jest pełnienie funkcji miastotwórczej, regionotwórczej, regionalnej i funkcji społecznej przez małe porty morskie.

Aktywizacja małych portów morskich szansą rozwoju regionów nadmorskich

Gospodarkę morską w latach 2004-2006 r. charakteryzują wieloletnie dane o podstawowych sektorach gospodarki morskiej, gospodarki morskiej na tle gospodarki narodowej oraz województw nadmorskich.

Przez aktywizację rozumie się wzmożenie, ożywienie działalności⁴. Aktywizacja małych portów służy umocnieniu pozycji Polski w rejonie Bałtyku. Mogą one stać się siłą napędową gospodarki o zasięgu lokalnym i regionalnym pod warunkiem włączenia do systemu transportowego zapewniającego sprawną obsługę transportowo logistyczną i stanowiącego integralną część ogólnoeuropejskiej sieci transportowej. Strategie rozwoju tych portów muszą być wkomponowane w strategię rozwoju lokalnej sieci transportowej powiązanej ze strukturalnymi i horyzontalnymi strategiami rozwoju transportu UE.

Niezbędnym warunkiem aktywizacji małych struktur portowych jest przede wszystkim rozwój lokalnej przedsiębiorczości gospodarczej, wyzwolenie inicjatyw społecznych i rozwój działalności innowacyjnej wykorzystującej walory nadmorskiego położenia. Małe porty powinny być postrzegane w strategii roz-

² G. Leśniewski, *Studium przygotowawcze do założeń rządowego programu aktywizacji małych portów i przystani morskich*, Gdańsk 1999, s. 7.

³ H. Ćwikliński, G. Pawłowski, *Uwarunkowania roli i znaczenia portów morskich w rozwoju regionalnym*, Czas Morza 1 (8), wrzesień 1997.

⁴<http://www.slownik-online.pl/kopalinski/>

woju gmin nadmorskich jako miejsca aktywne gospodarczo, o wysokim potencjale lokalnej przedsiębiorczości.

Jednym z czynników wpływających na dynamizację rozwoju małych portów morskich jest długość i zróżnicowanie nabrzeży portowych. Długość i zróżnicowanie nabrzeży portowych wpływa na rodzaj i ilość towarów, które mogą być przeładowywane za pomocą określonych maszyn i urządzeń portowych. Przeładunek statku jest procesem ściśle związanym z innymi procesami portowymi, do których należą magazynowanie i przewóz towarów pojazdami lądowymi. Właściwy dobór struktury nabrzeży (rozplanowanie punktów cumowniczych oraz rozlokowanie maszyn i urządzeń przeładunkowych) sprzyja zwiększeniu aktywności działalności małych portów morskich.

Poniżej znajduje się tabela 1, która przedstawia długość nabrzeży w portach morskich.

Tabela 1. Długość nabrzeży w portach morskich w 2006 roku (w metrach)

Table 1. Length of embankments in seaports in 2006 year

PORTY	OGÓLEM	NABRZEŻA PRZEŁADUNKOWE
OGÓLEM	77526	44422
KOŁOBRZEG	786	786
DARŁOWO	5934	2070
USTKA	822	586
WŁADYSŁAWOWO	341	341

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Warszawa – Szczecin 2007, s. 64

Source: Statistical Yearbook of Maritime Economy, Warsaw – Szczecin 2007, p. 64

Najdłuższe nabrzeże posiada port Darłowo, które wynosi 5934 m. W tym zawarte jest 2070 m nabrzeża przeładunkowego. Najkrótsze nabrzeże posiada Władysławowo – 341 m. Część przeładunkowa wynosi także 341 m.

Przeładunki są kolejnym czynnikiem wpływającym na dynamizację działalności małych portów morskich i ich rozwój.

W 2006 r. port Kołobrzeg przeładował łącznie 157,6 tys. ton. Wyładunek stanowił 42,46%, zaś załadunek 52,67%, obrót wewnątrz krajowy wyniósł 4,38%.

W porcie Darłowo nastąpił gwałtowny wzrost przeładunków. W 2004 r. wyniósł 1,8 tys. ton, zaś już w 2006 r. 56,1 tys. ton.

Na przełomie lat 2004-2006 w porcie Ustka zauważalny jest ponad czterokrotny wzrost obrotów, na który składają się załadunek i obrót wewnątrz krajowy.

W porcie Władysławowo istotnym zjawiskiem są dwukierunkowe zmiany wielkości obrotów przeładunkowych. W 2005 roku zanotowano spadek o 21,23% w stosunku do poprzedniego roku. Natomiast w 2006 roku nastąpił nieznaczny wzrost obrotów o 2,12%.

Na przełomie lat 2004-2006 w porcie Ustka zauważalny jest ponad czterokrotny wzrost obrotów, na który składają się załadunek i obrót wewnątrzportowy.

W porcie Władysławowo istotnym zjawiskiem są dwukierunkowe zmiany wielkości obrotów przeładunkowych. W 2005 roku zanotowano spadek o 21,23% w stosunku do poprzedniego roku. Natomiast w 2006 roku nastąpił nieznaczny wzrost obrotów o 2,12%.

Tabela 2. Obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych i portów (dane w tys. ton)

Table 2. Loading rotations in seaports according to trans-shipping reports and seaports

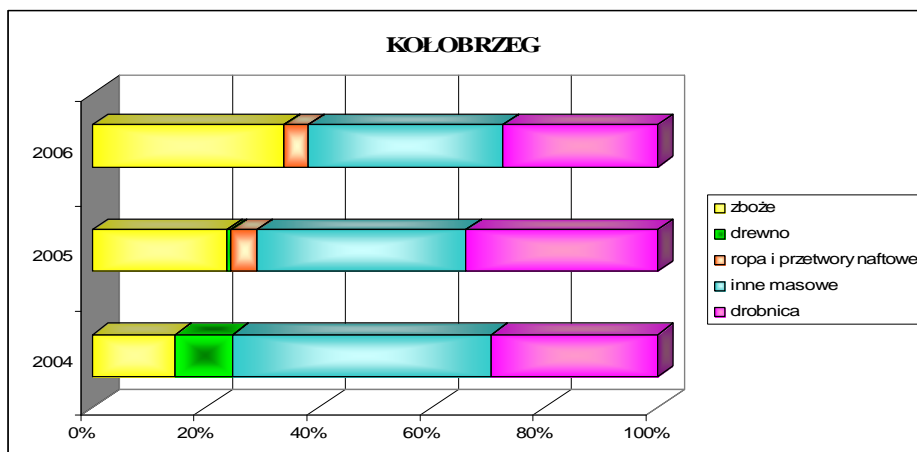
PORTY	LATA	OGÓLEM	RAZEM	WYŁADU NEK	ZAŁADU NEK	OBRÓT WEWNĄTRZ- KRAJOWY
KOŁO- BRZEG	2004	154,1	154,1	59,4	94,7	-
	2005	173,0	165,1	98,7	66,4	7,9
	2006	157,6	150,7	67,7	83,0	6,9
DAR- LOWO	2004	1,8	1,8	-	1,8	-
	2005	30,8	29,1	-	29,1	1,7
	2006	56,1	54,5	27,8	26,7	1,6
USTKA	2004	1,7	-	-	-	1,7
	2005	7,5	0,2	-	0,2	7,3
	2006	7,2	0,3	-	0,3	6,9
WŁADYS- ŁAWOWO	2004	17,9	6,7	-	6,7	11,2
	2005	14,1	-	-	-	14,1
	2006	14,4	-	-	-	14,4

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Warszawa – Szczecin 2007, s. 65

Source: Statistical Yearbook of Maritime Economy, Warsaw – Szczecin 2007, p. 65

Szukając przyczyn tendencji wzrostowych i spadkowych w poszczególnych małych portach morskich należy zwrócić uwagę na strukturę ich obrotów.

Poniższy rysunek 1 przedstawia strukturę przeładunków w porcie Kołobrzeg.



Rysunek 1. Struktura przeładunków w Porcie Kołobrzeg

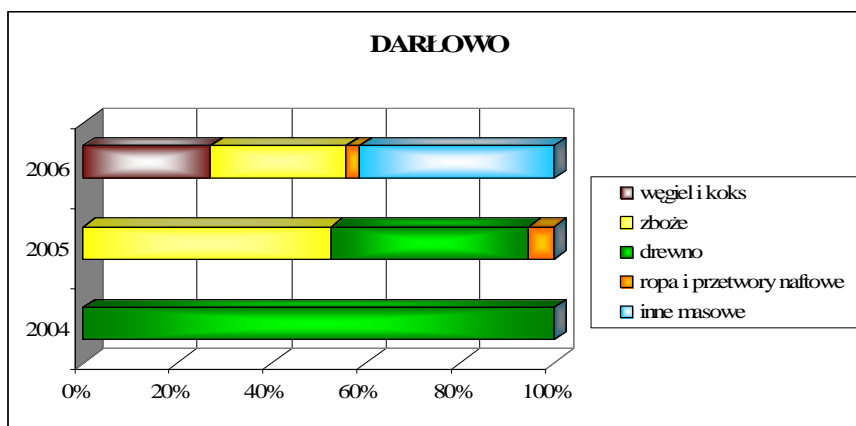
Figure 1. Structure of trans – shipments in seaport Kołobrzeg

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Warszawa – Szczecin 2007, s. 71

Source: Statistical Yearbook of Maritime Economy, Warsaw – Szczecin 2007, p. 71

Największy wzrost w porcie Kołobrzeg odnotowano w przeładunkach zboża. W 2004 roku wynosił 22,7 tys. ton zaś w 2006 roku 53,3 tys. ton. Natomiast największe spadki dotyczyły drewna, którego przeładunek w 2006 roku zanikł.

Rysunek 2 prezentuje strukturę przeładunków w porcie Darłowo.



Rysunek 2. Struktura przeładunków w Porcie Darłowo

Figure 2. Structure of trans – shipments in seaport Darłowo

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Warszawa – Szczecin 2007, s. 71

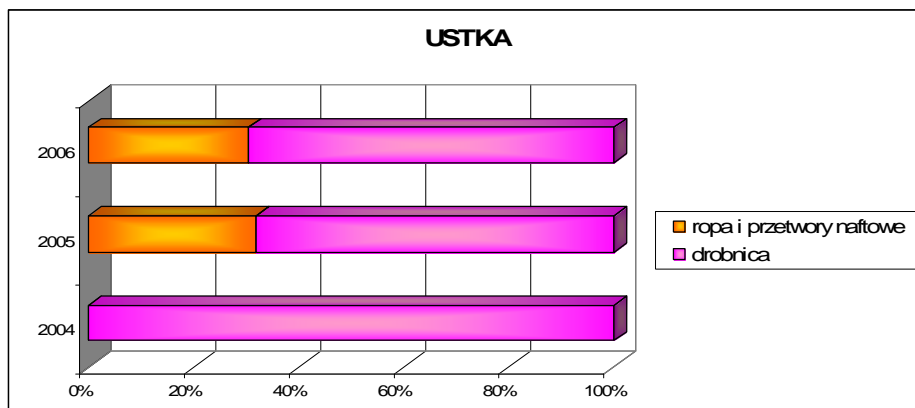
Source: Statistical Yearbook of Maritime Economy, Warsaw – Szczecin 2007, p. 71

Podstawowymi ładunkami generującymi przyrost obrotów w porcie Darłowo było drewno, zboże i produkty masowe. W 2004 roku przeładunek drewna stanowił 100% obrotów dokonywanych w porcie i wynosił 1,8 tys. ton. W 2005 roku nastąpiło zróżnicowanie przeładunków o zboże i ropę. Przeładunek drewna wyniósł 12,9 tys. ton, zaś zboża i ropy odpowiednio 16,2 tys. ton i 1,7 tys. ton.

W 2006 roku zrezygnowano z przeładunku drewna na rzecz węgla i koksu, co niewątpliwie przyczyniło się do wzrostu obrotów w porcie.

Do głównych przeładunków portu Ustka w latach 2004 – 2006 zalicza się ropę i przetwory naftowe oraz drobnicę.

Poniższy rysunek 3 przedstawia strukturę przeładunków w badanych latach.



Rysunek 3. Struktura przeładunków w Porcie Ustka

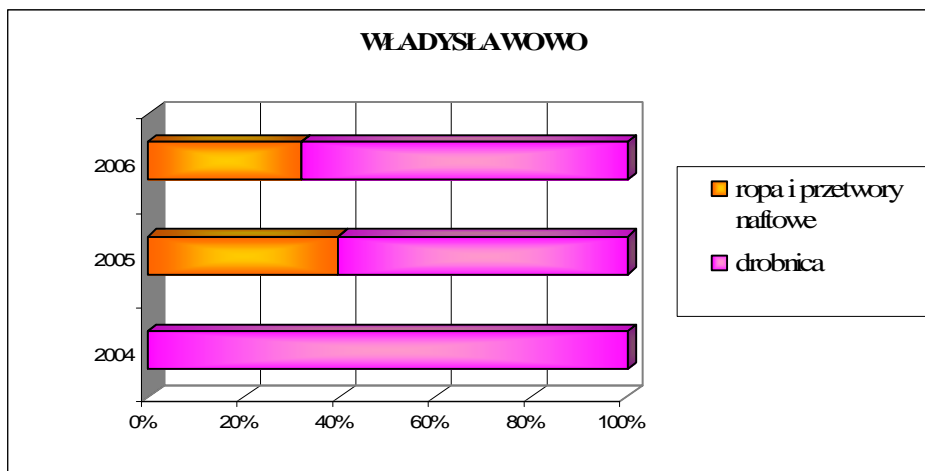
Figure 3. Structure of trans – shipments in seaport Ustka

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Warszawa – Szczecin 2007, s. 71

Source: Statistical Yearbook of Maritime Economy, Warsaw – Szczecin 2007, p. 71

W porcie Ustka zanotowano pozytywny ponad czterokrotny przyrost w latach 2004-2006. Zauważalny jest wzrost tonażu drobnicy z 1,7 tys. ton w 2004 r. do 5,0 tys. ton w 2006 r. Związane jest to głównie z dalszym dynamicznym wzrostem obrotów kontenerowych, jak i aktywizacją przewozów ro-ro.

Port Władysławowo, podobnie jak port Ustka, koncentruje swoją działalność w głównej mierze na przeładunkach ropy i drobnicy. Strukturę przeładunków w badanych latach prezentuje rysunek 4.



Rysunek 4. Struktura przeładunków w Porcie Władysławowo

Figure 4. Structure of trans – shipments in seaport Władysławowo

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Warszawa – Szczecin 2007, s. 71

Source: Statistical Yearbook of Maritime Economy, Warsaw – Szczecin 2007, p. 71

Przeładunki w latach 2004- 2006 wykazują tendencję spadkową. W 2004 roku obroty w porcie wyniosły 17,9 tys. ton .W 2006 roku zanotowano 19,6% ograniczenie obrotów przeładunkowych.



Rysunek 5. Międzynarodowy ruch pasażerów w małych portach morskich

Figure 5. Passengers' international movement in small seaports

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Warszawa – Szczecin 2007

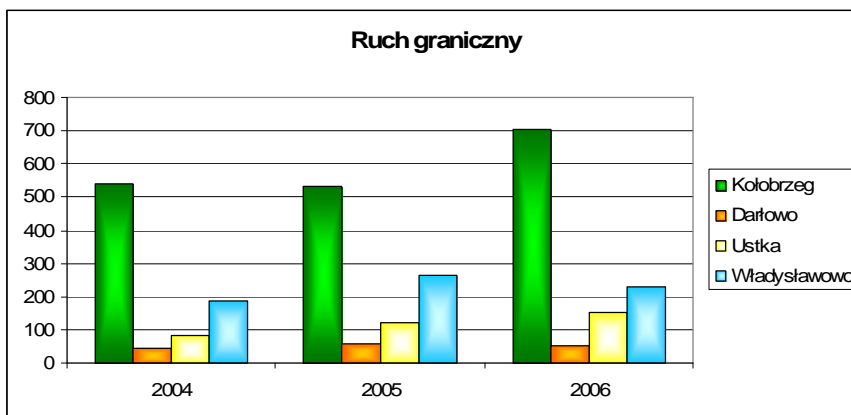
Source: Statistical Yearbook of Maritime Economy, Warsaw – Szczecin 2007

Turystyka morska jest jednym z kluczowych elementów rozwoju regionów nadmorskich. Regiony te, w których w przeszłości główną rolę odgrywała gospodarka morska (porty, żegluga, stocznie i rybołówstwo) obecnie poszukują nowego kierunku działania. Aktywizacja w dziedzinie turystycznej przyczynić się powinna do poprawy stanu infrastruktury, zmniejszenia bezrobocia, a także do intensyfikacji kontaktów międzynarodowych, zwłaszcza z krajami rejonu Morza Bałtyckiego.

Na uwagę zasługuje fakt, iż w latach 2004-2006 we Władysławowie nie odnotowano międzynarodowego ruchu pasażerów. Wykres obrazuje tendencję wzrostową badanego zjawiska w portach Kołobrzeg i Darłowo. W porcie Ustka nastąpił całkowity spadek ruchu pasażerów.

Do portu Kołobrzeg na statkach towarowych, pasażerskich i promach w roku 2006 przybyło 18 tys. 972 pasażerów, tj. dwukrotnie więcej niż w roku 2004. Wypłynęło zaś 18 tys. 996 pasażerów.

W porcie Darłowo w 2005 roku nastąpił wyraźny wzrost ruchu międzynarodowego pasażerów o ok.18 % w stosunku do roku ubiegłego. W 2006 roku nie odnotowano wzrostu. Liczba pasażerów nie zwiększyła się i pozostała na poziomie z roku 2005 (9 tys.438 osób).



Rysunek 6. Ruch graniczny jachtów i łodzi sportowych w wybranych małych portach morskich

Figure 6. The border movement of yachts and sport boats in chosen seaports

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Warszawa – Szczecin 2007, s. 154

Source: Statistical Yearbook of Maritime Economy, Warsaw – Szczecin 2007, p. 154

Wzmagający się ruch turystyczno – wczasowy stanowi istotny czynnik kreujący zapotrzebowanie na bazę techniczno – organizacyjną dla jachtingu

w małych portach. Małe porty morskie każdego roku nabierają coraz większego znaczenia przy przyjmowaniu jednostek sportowo – żeglarskich. Rozwój turystyki morskiej wpływa na wzrost liczby osób uprawiającej żeglarstwo, jak i liczby jachtów. Porty stają przed koniecznością znacznego rozszerzania usług. Powstające porty jachtowe – mariny mają zapewnić krótki lub długotrwały pobyt turystów – żeglarzy. Łączy się to z przygotowaniem hoteli, punktów gastronomicznych, centrów rozrywki. W konsekwencji przyczynia się do wzrostu dynamiki gospodarczej społeczności lokalnej.

Jachting pomimo różnych ograniczeń wynikających z kosztów zakupu i utrzymania jachtu morskiego staje się coraz bardziej popularny wśród turystów. Gminy i miasta nadmorskie dążą do wdrażania tego rodzaju turystyki na swoich terenach. Zauważalny jest wzrost ruchu jachtów i łodzi sportowych w małych portach morskich. Największy wzrost w latach 2004 – 2006 nastąpił w Ustce ok. 45%, następnie w Kołobrzegu ok. 23%, kolejno Darłowo 21% i Władysławowo 18%.

Kolejnym czynnikiem wpływającym na dynamizację regionów nadmorskich jest rybołówstwo.

Tabela 3. Flota kutrowa wg portów rejestracji (stan w dniu 31. XII)

Table 3. Fleet according to harbours of registration

Jednostki pływające	2004	2005	2006
Kołobrzeg	58	36	29
Darłowo	45	25	20
Ustka	58	33	31
Władysławowo	86	60	57

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Warszawa – Szczecin 2007, s. 154

Source: Statistical Yearbook of Maritime Economy, Warsaw – Szczecin 2007, p. 154

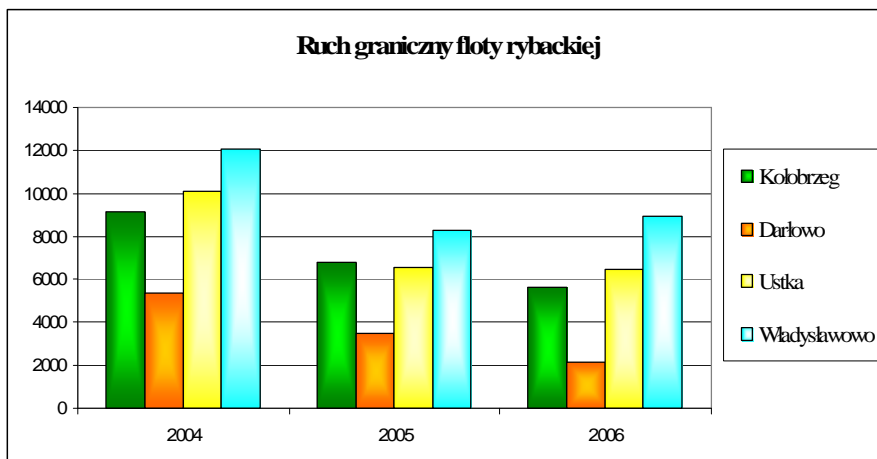
W porcie Kołobrzeg w 2006 roku stan floty kutrowej zmniejszył się o 29 jednostek, co stanowi 50% wartości w stosunku do 2004 roku. Podobne tendencje wystąpiły w portach Darłowo i Ustka. Najmniejsza redukcja (34%) miała miejsce w porcie Władysławowo.

Poniższa ilustracja graficzna ilustruje ruch graniczny floty rybackiej w małych portach morskich.

W latach 2004 – 2006 zauważalna jest tendencja spadkowa ruchu floty rybackiej w badanych małych portach morskich. Najwyższy spadek odnotowano

w Kołobrzegu - 40%, następnie w Darłowie - 39%, Ustka – 36%, zaś Władysławowo – 26%.

Do głównych przyczyn tego zjawiska należy zaliczyć: niskie kwoty połowowe dostępne rybakom, nie zapewniające im ekonomicznego bytu, złomowanie statków, wycofanie się z zawodu rybaka.



Rysunek 7. Ruch graniczny floty rybackiej w małych portach w latach 2004 – 2006

Figure 7. Border movement of fishing fleet in small seaports 2004 - 2006

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Warszawa – Szczecin 2007, s. 143

Source: Statistical Yearbook of Maritime Economy, Warsaw – Szczecin 2007, p. 143

Zakończenie

Porty odgrywają znaczącą rolę w gospodarce morskiej. Szczególne znaczenie przypisuje się małym portom, które aktywizują regiony nadmorskie. Małe porty morskie stanowią potencjalny czynnik rozwoju społecznego i gospodarczego miast i gmin nadmorskich, wpływają także na ich otoczenie regionalne. Tworzą możliwości rozwoju różnych rodzajów aktywności w gminach, w których są usytuowane.

Bibliografia

1. Ćwikliński H., Pawłowski G., *Uwarunkowania roli i znaczenia portów morskich w rozwoju regionalnym*, Czas Morza 1(8), wrzesień 1997.
2. Leśniewski G. i inni, *Studium przygotowawcze do założeń rządowego programu aktywizacji małych portów i przystani morskich*, Gdańsk 1999.
3. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej Szczecin – Warszawa 2007.
4. Szwankowska B. Szwankowski S., Porty morskie wybrzeża wschodniego w procesie integracji przestrzeni gospodarczej [w:] *Wpływ otoczenia na funkcjonowanie polskich portów morskich..* Międzynarodowa Konferencja Naukowa Porty Morskie 2001, Szczecin 2001.
5. <http://www.slownik-online.pl/kopalinski/>

SMALL SEAPORTS AS FACTORS ACTIVATING COASTAL REGIONS IN 2004 – 2006 YEARS

Small seaports actuate development and function of coastal regions by functions, which they fulfill. Small seaports are the centers, which concentrate different economy areas such as tourism, fishing, foreign trade and transport. Essential element, which is considered in this work, is comparative time and space analysis. It includes the period from 2004 until 2006 year, that is, three years after Poland entry into the UE. This very important period for Polish economy was presented by characteristic of seaport Kolobrzeg, Darlowo, Ustka and Władysławowo.

Key words: elicitation, seaports, development, functions, structure, factor.