

Prof. dr hab. Jolanta Zieziula
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
Uniwersytet Szczeciński
e-mail: jolanta.zieziula@wzieu.pl

Dr Piotr Nowaczyk
Wydział Ekonomiczny
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
e-mail: piotr.nowaczyk@zut.edu.pl

IDENTYFIKACJA CZYNNIKÓW DETRMINUJĄCYCH WIELKOŚĆ OBROTÓW PRZEŁADUNKOWYCH W MAŁYCH PORTACH MORSKICH NA PRZYKŁADZIE PORTU DARŁOWO

Streszczenie

Celem artykułu była identyfikacja najważniejszych czynników kształtujących obroty przeładunkowe w małych portach morskich, na przykładzie portu w Darłowie, pomiędzy 2008 i 2015 rokiem. Na podstawie dostępnych źródeł stwierdzono, że potencjał przeładunkowy portu darłowskiego nie był w pełni wykorzystany. Jakkolwiek w okresie 2008-2015 działalność przeładunkowa istotnie wzrosła. Głównymi czynnikami były: inwestycje portowe, rozpoczęcie działalności przez operatorów portowych, lokalna aktywność gospodarza oraz poprawa infrastruktury drogowej umożliwiającej dostęp do portu od strony lądu. Dalsze zwiększenie obrotów przeładunkowych należy wymaga poprawy infrastruktury portowej, hydrotechnicznej oraz w wykorzystania do przewozu towarów transportu kolejowego. Szansą na zwiększenie przeładunków może być utworzenie darłowskiej podstrefy ekonomicznej. Perspektywy rozwoju działalności przeładunkowej portu darłowskiego są obiecujące. Port w Darłowie może stać się znaczącym ośrodkiem obrotów przeładunkowych pośród małych portów morskich w Polsce.

Słowa kluczowe: działalność przeładunkowa, małe porty morskie, transport morski

Wstęp

Małe porty morskie stanowią jeden z najważniejszych czynników stymulujących rozwój gospodarczy gmin portowych (Miszczuk, 1999, s. 67-74). Ich znaczenie szczególnie wzrasta, w obliczu ponadprzeciętnej stopy bezrobocia występującej w rejonach nadmorskich.

Port morski w Darłowie zaliczany jest do grupy małych portów morskich – struktur o podstawowym znaczeniu dla gospodarki lokalnej (Szczurek, 2002, s. 116). Stanowi wielofunkcyjną strukturę gospodarczą, w której realizowana jest działalność rybacka, rekreacyjno-sportowa oraz przeładunkowa. W ostatnich latach nastąpił regres działalności rybackiej, ze względu na zmniejszające się zasoby ryb bałtyckich. Rośnie znaczenie działalności rekreacyjno-sportowej, której rozwój ogranicza jednak wysoka sezonowość

ruchu turystycznego. Natomiast wielkość przeładunków, po okresie stagnacji, systematycznie rośnie. Działalność przeładunkowa staje się coraz ważniejszym obszarem aktywności gospodarczej portu (Zieziula, Nowaczyk, 2015, s 217-228).

Głównym celem artykułu jest identyfikacja najważniejszych czynników wpływających na wielkość obrotów przeładunkowych w porcie darłowskim. Poruszana w artykule problematyka jest aktualna oraz niezmiernie ważna, ponieważ zmianom ulegają czynniki wpływające na wielkość przeładunków. Należy przy tym pamiętać, że rosnące obroty przeładunkowe generują nowe miejsca pracy oraz przyczyniają się do powstawania nowych podmiotów gospodarczych (Grzelakowski, 2002, s. 9-20).

Literatura przedmiotu poruszająca zagadnienia związane z działalnością przeładunkową portów jest dość obszerna. Za główne czynniki wpływające na wielkość obrotów przeładunkowych portów uważa się: działalność operatorów portowych, aktywność gospodarczą zaplecza portowego, supra-¹ oraz infrastrukturę² -portową, hydrotechniczną i lądową (zob. Klimek, Kuźma, 2003, s. 14-17; Szwankowski, 2000, s. 83-88; Huybrecht i inni, 2002, s.10).

Większość opracowań koncentruje się funkcjonowaniu dużych portów morskich, pomijając mniejsze struktury. Niniejszy artykuł stanowi próbę wypełnienia powstałej luki.

Badania, których wyniki zaprezentowano w niniejszym opracowaniu, ograniczono do portu darłowskiego, w niewielkim stopniu uwzględniając jego zaplecze³. Sytuacja w pozostałych małych portach morskich może być różna. Jednakże, wnioski zawarte w artykule mogą stanowić cenną wskazówkę także dla pozostałych struktur portowych.

Zakres czasowy artykułu obejmuje lata 2008-2015. W rozpatrywanym okresie nastąpiły znaczne zmiany w wielkości przeładunków towarów w porcie Darłowo.

Artykuł bazuje na literaturze przedmiotu oraz materiałach pierwotnych zgromadzonych w latach 2015-2016. Informacje pozyskano metodą sondażu diagnostycznego - w formie kwestionariusza oraz wywiadu pogłębionego. Badania skierowane były do przedstawicieli Zarządu Portu Morskiego (ZPM) w Darłowie oraz użytkowników portowych prowadzących

¹ Suprastruktura stanowi techniczne wyposażenie przedsiębiorstw portowych. W artykule ograniczono się do analizy jej najważniejszych elementów, tj.: urządzeń przeładunkowych, magazynów i placów składowych.

² Infrastruktura stanowi rzeczową podstawę produkcji portowej. Na jej bazie prowadzona jest działalność gospodarcza. W artykule ograniczono się do analizy najważniejszych elementów infrastruktury. W przypadku infrastruktury portowej są nimi: nabrzeża portowe, baseny portowe, drogi wewnątrzportowe; infrastruktury hydrotechnicznej: falochrony, kanały portowe, obrotnica portowa; infrastruktury lądowej: drogi samochodowe oraz kolejowe.

³ W literaturze przedmiotu zaplecze definiuje się jako lądowy obszar ciężenia ładunków do portu. W przypadku portu w Darłowie zaplecze obejmuje najbliższe gminy. Jednakże w przypadku niektórych ładunków może wykraczać poza ich granice, obejmując obszar powiatów.

działalność przeładunkową w porcie. Na podstawie zebranych materiałów dokonano analizy ilościowej oraz przyczynowo-skutkowej zachodzących zjawisk.

Artykuł składa się ze wstępu, trzech rozdziałów oraz podsumowania. We wstępie ujęto główne założenia artykułu. W pierwszym rozdziale przeprowadzono charakterystykę działalności przeładunkowej portu w Darłowie. Czynniki wpływające na wielkość obrotu ładunkowego, omówiono w drugim rozdziale. W rozdziale ostatnim przedstawiono perspektywy rozwoju działalności przeładunkowej portu. W podsumowaniu w sposób syntetyczny zaprezentowano najważniejsze problemy poruszane w artykule.

Artykuł bazuje na literaturze przedmiotu oraz materiałach pierwotnych zgromadzonych w latach 2015-2016. Informacje pozyskano metodą sondażu diagnostycznego - w formie ankiety oraz wywiadu pogłębionego. Badania skierowane były do przedstawiciela Zarządu Portu Morskiego (ZPM) w Darłowie oraz użytkowników portowych prowadzących działalność przeładunkową w porcie. Na podstawie zebranych materiałów dokonano analizy ilościowej oraz przyczynowo-skutkowej zachodzących zjawisk.

Charakterystyka działalności przeładunkowej portu morskiego w Darłowie

W latach 2008 -2015 wielkość przeładunków w porcie darłowskim wykazywała fluktuacje, przy dającym się jednoznacznie zauważyć niezwykle silnym trendzie rosnącym (tab. 1.). Najmniejszy obrót przeładunkowy odnotowano w 2008 roku, tj. 3,0 tys. ton. Następnie, przeładunki w porcie zaczęły gwałtownie rosnać, osiągając w 2012 roku wielkość 157,2 tys. ton, co stanowiło blisko sześćdziesięciokrotny wzrost w stosunku do roku bazowego. W dwóch kolejnych latach nieco spadły, aby następnie gwałtownie wzrosnąć w 2015 roku do 344,0 tys. ton, osiągając najwyższą wartość w rozpatrywanym okresie. Przeładunki w ostatnim roku w stosunku do 2008 roku wzrosły więc przeszło stukrotnie.

Tabela 1. Wielkość i dynamika obrotów przeładunkowych w porcie morskim w Darłowie w latach 2008-2015

Wyszczególnienie	Lata							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tys. ton	3,0	23,8	44,0	71,3	177,2	107,0	113,1	344,0
Dynamika (2008=100)	100,0	793,3	1466,7	2376,7	5906,7	3566,7	3777,0	11466,7

Zródło: opracowanie P.Nowaczyka na podstawie danych uzyskanych od ZPM Darłowo.

W okresie badawczym w porcie przeładowano 883,4 tys. ton towarów (zob. tab. 2.). Dominowały ładunki w przywozie, których obroty wyniosły 681, 1 tys. ton, tj. 77,1% łącznych przeładunków. Natomiast wywóz wyniósł 202,3 tys. ton., co stanowiło niespełna 23% łącznych obrotów. Struktura rodzajowa przeładunków była mało zdywersyfikowana. W obrocie przeładunkowym dominowało kruszywo i kamienie, tj. 524,9 tys. ton, co stanowiło blisko 60% łącznych obrotów. Wymieniona grupa ładunków wykazywała znaczne wahania. W latach 2008-2009 w ogóle nie dokonywano przeładunków kruszyw i kamieni. Następnie przeładunki w latach 2010-2012 zwiększały się, następnie zmniejszyły się w kolejnych dwóch latach. W roku 2015 port obsłużył rekordową ilość kruszyw i kamieni - 272,0 tys. ton.

Tabela 2. Struktura rodzajowa przeładunków (tys. ton) w porcie morskim w Darłowie w latach 2008-2015

Nazwa ładunku	Lata									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Łącznie	%
Przywóz	-	9,1	30,7	64,4	159,8	51,5	70,4	295,2	681,1	77,1
Wapno	-	3,3	15,2	22,0	21,9	17,4	20,8	21,5	122,1	13,8
Kruszywo i kamienie	-	-	10,2	35,7	132,9	31,9	42,2	272,0	524,9	59,4
Pozostałe	-	5,8	5,3	6,7	5,0	2,2	7,4	1,7	34,1	3,9
Wywóz	3,0	14,7	13,3	6,9	17,4	55,5	42,7	48,8	202,3	22,9
Produkty rolnicze	1,2	11,8	12,6	6,9	13,7	38,1	37,9	44,5	166,7	18,9
drewno	1,8	-	-	-	3,7	15,2	4,8	4,3	29,8	3,4
pozostałe	-	2,9	0,7	-	-	2,2	-	-	5,8	0,6
Łącznie	3,0	23,8	44,0	71,3	177,2	107,0	113,1	344,0	883,4	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od ZPM Darłowo.

Drugą pod względem wielkości przeładunków grupę towarów stanowiły produkty rolnicze, do których zaliczały się głównie: rzepak, pszenica, otręby i żyto. W okresie badawczym w porcie Darłowo przeładowano 166,7 tys. ton produktów rolnych, co stanowiło blisko 19% łącznych obrotów. Wielkość przeładunków w tej grupie towarów wykazywała znacznie mniejsze fluktuacje. Na uwagę zasługuje szczególnie wysoki poziom przeładunków produktów rolnych został odnotowany w latach 2013-2015.

Następną grupę ładunków stanowiło wapno, którego obrót wyniósł 122,1 tys. ton, co stanowiło blisko 14% łącznych przeładunków w porcie. Oprócz trzech początkowych lat, w których nie odnotowano przeładunku wapna lub był on realizowany na niewielką skalę, obrót przeładunkowy ustabilizował się na dość wyrównanym poziomie ok. 20 tys. ton rocznie.

Kolejną grupą ładunków było drewno, którego w analizowanym okresie przeładowano 29,8 tys. ton, co stanowiło niespełna 4% łącznych obrotów. Przeładunki drewna były

niestabilne i nie występowały w każdym roku. Przy czym w roku 2013 odnotowano jednorazowy, znaczny wzrost jego przeładunku.

W porcie dokonywano także przeładunków innych towarów. Jednakże, ich udział w obrocie portowym był marginalny i bardzo niestabilny.

Czynniki wpływające na wielkość obrotów przeładunkowych w porcie morskim w Darłowie

Znaczny wzrost wielkości przeładunków, który nastąpił w porcie darłowskim po roku 2008, wynikał z wielu przyczyn. Jedną z ważniejszych było rozpoczęcie działalności przeładunkowej przez operatorów portowych (Walkiewicz, 2016). Przed rokiem 2009 eksploatacja handlowej części portu miała charakter doraźny. Na czas przeładunku masy towarowej przedsiębiorstwa przeładunkowe dzierżawiły tereny portowe od ZPM. Po realizacji kontraktu kończyły działalność. Przeładunki w porcie były nieregularne, a obecność operatorów portowych tymczasowa. Sytuacja zaczęła się zmieniać od roku 2009, kiedy to stała działalność w zakresie przeładunków, składowania i transportu rozpoczął pierwszy operator portowy - Morska Agencja Gdynia Sp. z o.o. Był to moment przełomowy, od którego przeładunki w porcie zaczęły systematycznie rosnąć.

Drugi operator portowy Agro Trade Sp. z o.o. działalność przeładunkową rozpoczął w roku 2013. Specjalizował się głównie w obrocie wapnem i nawozami, dostarczającymi następnie okolicznym rolnikom. Dzięki operatorowi portowemu, przeładunki wymienioną grupą ładunków ustabilizowały się na dość wysokim poziomie.

Trzecim operatorem portowym był AgroPort, rodzinna firma lokalnego przedsiębiorcy związana z sektorem rolniczym (Walkiewicz, 2014). Przedsiębiorstwo rozpoczęło działalność w roku 2013. Świadczyło usługi przeładunkowe oraz transportowe. Na terenach zajmowanych przez operatora występują możliwości składowania oraz magazynowania ładunków. Z rozpoczęciem działalności przez AgroPort, można wiązać wzrost przeładunków towarami rolniczymi oraz drewnem, i to pomimo spadku ogólnych obrotów ładunkowych jakie nastąpiły w latach 2013-2014. Operator portowy działał więc stabilizująco na rynku przeładunków, zapobiegając głębszemu spadkowi obrotów portowych. Przedsiębiorstwo AgroPort oraz powiązane z jej działalnością przedsiębiorstwo Lech-Pol, wydatnie przyczyniły się do osiągnięcia w roku 2015, największych przeładunków w historii portu. Było to spowodowane głównie przeładunkiem kruszyw i kamieni na poziomie ok. 200 tys ton.

Niewątpliwym atutem operatorów portowych, przyciągającym klientów do portu, była ich oferta usługowa. Oba przedsiębiorstwa zapewniały całodobowy przeładunek towarów,

świadcząc kompleksową obsługę ładunków, tj. przeładunek, magazynowanie, składowanie, transport. Atrakcyjność tych przedsiębiorstw zwiększała zapewniana przez nie terminowość realizacji zleceń oraz konkurencyjne ceny⁴.

Następnym czynnikiem wpływającym na wielkość obrotów przeładunkowych była aktywność gospodarcza podmiotów prowadzących działalność na zapleczu portowym⁵. Najważniejsza grupa ładunków – kruszywo i kamienie, wykorzystywana była do inwestycji drogowych oraz morskich. Intensywność ich realizacji charakteryzowała się dużą zmiennością. Stąd obroty omawianą grupą ładunków wykazywały największe fluktuacje. Kończące się inwestycje drogowe, w dużej mierze finansowane ze środków unijnych z perspektywy finansowej 2007-2013, zmniejszyły zapotrzebowanie na materiały budowlane. Dlatego w latach 2013-2014 nastąpił widoczny regres przeładunków kruszyw i kamieni. Natomiast wielka inwestycja Urzędu Morskiego w Słupsku, tj. ochrona brzegów morskich od Jarosławca do Rowów, przyczyniła się do znacznego zwiększenia przeładunków w porcie w 2015 roku⁶.

Większa stabilność przeładunków występowała w przypadku wapna, szczególnie w latach 2011-2015. Zapotrzebowanie na wapno zgłaszali okoliczni rolnicy. Znaczna ilość odbiorców, względna stałość produkcji rolniczej oraz ważność wapna dla upraw rolniczych, ograniczały fluktuacje jego obrotom. Wrażliwość wapna (oraz kruszyw i kamieni) na koszty transportu gwarantowało zainteresowanie ich transportem morzem, zgodnie z potrzebami lokalnej gospodarki.

Podobnie jak w przypadku wapna, mniejszą podatność na wahania przeładunków wykazywały produkty rolnicze. Dotyczyło to szczególnie trzech ostatnich lat okresu badawczego. Podaż produktów rolniczych na zapleczu portu była dość stała, a znacznym jej producentem był właściciel AgroPortu, co dodatkowo stabilizowało wielkość przeładunków. Przy tym produkty rolnicze cieszyły się dużym zainteresowaniem wśród zagranicznych odbiorców, ze względu na konkurencyjność cenową.

Jeśli chodzi o drewno, to wielkość jego przeładunków w porcie Darłowo wykazywała znaczne fluktuacje. Ponadto, drewno nie występowało w przeładunkach w każdym roku. Nierównomierne przeładunki można wyjaśnić zróżnicowanym zapotrzebowaniem

⁴ Więcej na temat ekonomicznych uwarunkowań transportu morskiego oraz metody jego pomiaru, zob. Button, 1982, s. 99.

⁵ Więcej na temat powiązań zaplecza z portem morskim, zob. Grzelakowski, 2012, s. 149-157.

⁶ Kontrakt zawarty przez Urząd Morski w Słupsku z operatorami portowymi, przewidywał przeładunek materiałów budowlanych – kruszyw i kamieni, na poziomie 272 tys. ton.

zgłaszanych przez zagranicznych odbiorców. Natomiast ustabilizowanie obrotów po 2013 roku należy łączyć z rozpoczęciem działalności przez AgroPort.

Morska Agencja Gdynia oraz AgroPort⁷, posiadały na własność użytkowane tereny portowe, co skłaniało ich do aktywności inwestycyjnej. W handlowej części portu wybudowano nowe magazyny, silosy zbożowe oraz zakupiono nowoczesny sprzęt przeładunkowy. Te inwestycje zwiększyły możliwości magazynowania ładunków oraz przyspieszyły ich obrót. Dodatkowo przyczyniły się do wzrostu przeładunków w porcie.

Czynnikiem wywierającym wpływ na wielkość przeładunków w porcie darłowskim była coraz lepsza infrastruktura, umożliwiająca dostęp do portu od strony lądu. W latach 2012-2015 zrealizowano szereg inwestycji drogowych ułatwiających dojazd do portu. I tak, w roku 2012 oddano do użytku zmodernizowany odcinek drogi wojewódzkiej z Koszalina do Darłowa, a w 2014 roku wybudowano nowy most nad rzeką Wieprzą, łączący dwie części portu. W roku 2015 zbudowano obwodnicę umożliwiającą dojazd do portu handlowego z pominięciem miasta. Wymienione inwestycje, oprócz odciążenia ruchu drogowego w centrum miasta (w przypadku obwodnicy), miały na celu zwiększenie przepustowości drogowej dla ładunków przewożonych transportem samochodowym oraz skrócenie czasu dojazdu do portu. Przyczyniły się więc do zmniejszenia kosztów przewozu ładunków.

Dzięki inwestycjom drogowym port zyskał na atrakcyjności wśród przewoźników. Wskazują na to wyniki przeprowadzonego sondażu diagnostycznego. Według respondentów poprawa infrastruktury drogowej przyczyniła się do wzrostu obrotów przeładunkowych, choć trudno dokładnie określić wagę tego zjawiska.

Jak już wcześniej wspomniano, na wielkość przeładunków miało wpływ wiele czynników, w tym działalność operatorów portowych oraz aktywność gospodarcza podmiotów zlokalizowanych na zapleczu portu darłowskiego.

Należy zwrócić uwagę na to, że Port w Darłowie nie był obsługiwany przez transport kolejowy. Istniała co prawda bocznicą kolejowa, ale brakowało jej połączenia z portem. Była to niewątpliwa słabość portu.

Miasto Darłowo jest dość dobrze skomunikowane transportem kolejowym z obszarem ciężenia ładunków do portu. Bezpośrednio do miasta prowadzi linia kolejowa ze Sławna. Łączy się ona z sieciami kolejowymi ze Słupska, Koszalina oraz Szczecinka. Obejmuje więc swym zasięgiem cały obszar zaplecza portu darłowskiego.

⁷ Trzeci z operatorów spółka Agro Trade dzierżawiła tereny portowe od ZPM Darłowo. Ubiegała się jednakże o ich zakup.

Transport kolejowy jest szczególnie przydatny do przewozu dużej ilości ładunków masowych. Wykorzystywany jest do transportu masy towarowej na większe odległości i do ograniczonej ilości odbiorców (Barczuk, 1966, s. 66-74). W porcie darłowskim takim ładunkiem były materiały budowlane. Jak już wspomniano, w roku 2015, Urząd Morski w Słupsku podpisał umowę z operatorami portowymi na przeładunek znacznej ilości kruszyw i kamieni na realizację pojedynczej inwestycji.

Kolejnym czynnikiem determinującym wielkość przeładunków był stan infrastruktury portowej. Przystarzała infrastruktura portowa ograniczała wielkość przyjmowanych jednostek handlowych oraz wpływała ujemnie na szybkość ich przeładunku. Stanowiła więc barierę utrudniającą wzrost obrotów przeładunkowych.

Rosnąca skala działalności przeładunkowej portu wymagała gruntownej modernizacji przestarzałych nabrzeży będących w użytkowaniu AgroPortu oraz Morskiej Agencji Gdynia. Betonowego nabrzeża pozbawione były tereny portowe zajmowane przez trzeciego operatora portowego, tj. Agro-Trade. Dlatego wskazana była ich budowa.

Z kolei, wart podkreślić, że systematycznie utrzymywana głębokość eksploatacyjna basenów portowych umożliwia bezpieczne cumowanie jednostek handlowych. Modernizacji wymagały natomiast drogi wewnątrzportowe, ale w badanym był to znacznie mniejszy problem dla realizacji obrotów przeładunkowych.

Pomimo dużych potrzeb inwestycyjnych, infrastruktura handlowej części portu nie została odnowiona. Przyczyną utrudniającą modernizację oraz budowę nowych nabrzeży były wysokie koszty inwestycji. Podmioty odpowiedzialne za ich utrzymanie – ZPM Darłowo oraz gmina miejska, nie były w stanie wygenerować środków na inwestycje sięgające kilkudziesięciu mln. zł⁸. Niestety środków na modernizację infrastruktury przeładunkowej małych portów morskich nie przewidywały fundusze unijne⁹. Na dodatek jednostki handlowe nie mogły korzystać z odnowionych nabrzeży przeznaczonych na działalność rybacką, pomimo iż nie były one w pełni wykorzystywane przez rybaków¹⁰. Nie pozwalały na to częściowo parametry techniczne infrastruktury, ale przede wszystkim warunki na jakich zostały pozyskane środki unijne¹¹.

⁸ Według informacji uzyskanych w ZPM Darłowo, wielkość nakładów inwestycyjnych niezbędnych do modernizacji handlowej części portu szacowana jest na 40-50 mln. zł.

⁹ W okresie ostatnich lat infrastruktura rybacka portu w Darłowie została gruntownie zmodernizowana. Koncentracja inwestycji na działalności rybackiej wynikała dostępności środków. Głównym źródłem finansowania inwestycji były środki unijne, które przewidywały całkowite pokrycie nakładów inwestycyjnych.

¹⁰ Po roku 2004 z eksploatacji wycofano wiele jednostek rybackich, głównie dużych kutrów. W konsekwencji zmniejszyła się obsada nabrzeży. Nie wszystkie były w pełni wykorzystywane przez rybaków.

¹¹ Przepisy unijne nie przewidywały możliwości wykorzystania infrastruktury rybackiej, uprzednio zmodernizowanej przy wykorzystaniu środków unijnych, do realizacji innych funkcji portowych.

Problemem portu w Darłowie było także niedostosowanie infrastruktury hydrotechnicznej do rosnących potrzeb przeładunkowych. Wielkość jednostek handlowych wpływających do portu była uwarunkowana szerokością wejścia do portu (szczególnie na wysokości główek falochronów), głębokością toru portowego oraz szerokością obrotnicy portowej. Parametry wymienionych elementów ograniczały możliwość zawijania do portu jednostek handlowych o długości 75-90 metrów oraz głębokości zanurzenia 4,5 metra. Parametry infrastruktury hydrotechnicznej uniemożliwiające wejście do portu większych jednostek, zmniejszały dynamikę wzrostu obrotów przeładunkowych. Było to tym bardziej niepokojące, iż w przypadku ładunków masowych, w przeładunku których specjalizuje się port w Darłowie, ważnym kryterium wyboru portu są koszty transportu (Biernacki, 2011, s. 140-142). Tendencje do ograniczania kosztów działalności, poprzez zwiększanie gabarytów jednostek handlowych, mogą spowodować w przyszłości zmniejszenie znaczenia portu w Darłowie w działalności przeładunkowej.

Możliwości zwiększenia obrotów przeładunkowych w porcie morskim w Darłowie

Obecny potencjał przeładunkowy portu darłowskiego nie jest w pełni wykorzystywany. Po realizacji szeregu inwestycji obrót przeładunkowy mógłby wzrosnąć do poziomu 1 mln ton, a nawet go przekroczyć.

Do rozkwitu handlowej części portu w Darłowie w znacznym stopniu przyczynili się operatorzy portowi. W przyszłości nadal będą stanowili mocne ogniwo działalności przeładunkowej. AgroPort ma w planie eksploatację surowców wykorzystywanych jako materiały budowlane z wód Morza Bałtyckiego. Z kolei, zakup terenów portowych, dzierżawionych obecnie przez Agro Trade, z pewnością wpłynąby na zwiększenie wielkości przeładunków wapna oraz nawozów sztucznych, czyli towarów w obrocie których specjalizuje się spółka. Operator portowy mając gwarancję stałej obecności w porcie, miałby większą motywację do realizacji inwestycji.

Wyposażenie operatorów portowych w urządzenia przeładunkowe, place składowe i magazyny, jest generalnie adekwatne do wielkości obrotu przeładunkowego. Jednakże ewentualny wzrost przeładunków będzie wymagał odpowiedniego dostosowania po stronie suprastruktury - zwiększenia jej potencjału przeładunkowego.

Duże nadzieje pokładane są w działaniu Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która w 2015 roku rozszerzona została na obszar gminy Darłowo. Podstrefa darłowska liczy 19 ha i jest zlokalizowana w pobliżu portu (Kostecki, 2015). Trwają rozmowy z potencjalnymi

inwestorami. Produkty wytwarzane w miejscowej podstrefie mogłyby korzystać z transportu morskiego, a to wpłynęłoby na wzrost wielkości przeładunków w porcie.

Perspektywy rozwoju działalności przeładunkowej portu darłowskiego są optymistyczne. W najbliższych latach należy spodziewać się utrzymania lub nawet wzrostu zapotrzebowania na usługi portowe. Na zapleczu portu realizowanych będzie szereg inwestycji drogowych w następstwie czego wzrośnie zapotrzebowanie na kruszywa i kamienie. W 2016 roku rozpoczął się ostatni etap przebudowy drogi wojewódzkiej z kierunku Koszalina. Termin zakończenia inwestycji przewiduje się na rok 2017. Wkrótce na realizację inwestycji drogowych zostaną uruchomione środki unijne z budżetu Unii Europejskiej na lata 2014-2020. Do największych inwestycji należeć będzie planowana budowa drogi ekspresowej S6, której jeden z odcinków będzie przebiegał przez zaplecze portu. Ponadto, przebudowy wymaga droga wojewódzka z Karwic do Darłowa. Zapewne realizowanych też będzie szereg mniejszych inwestycji drogowych. Należy także spodziewać się kontynuowania procesu rozwoju farm wiatrowych (do budowy których wykorzystywane są kruszywa i kamienie). Urząd Morski W Słupsku planuje kolejne inwestycje morskie. Te okoliczności powinny zapewnić znaczne obroty ładunkami budowlanymi w porcie darłowskim.

Z całą pewnością utrzyma się zapotrzebowanie na przeładunki wapna oraz produktów rolniczych, ze względu na rolniczy charakter zaplecza portu. Ewentualny wzrost obrotów wymienionymi ładunkami mógłby nastąpić w wyniku poszerzenia zaplecza portu – w przypadku wapna, oraz wzrostu popytu na produkty rolnicze wśród zagranicznych odbiorców.

Doskonałym towarem eksportowym jest drewno. Wielkość jego przeładunków dotąd jest niewielka, pomimo lokalizacji na zapleczu portu wielu zakładów przetwórstwa drzewnego. Nawiązanie kontaktów z zagranicznymi odbiorcami mogłoby zaowocować wzrostem przeładunków drewna w porcie Darłowo. Możliwości eksportu mogą być poszerzone o wyroby meblarskie oraz wykończeniowe, na które występuje zapotrzebowanie na rynkach zagranicznych.

W porcie darłowskim gruntowej modernizacji wymagają dwa nabrzeża przeładunkowe oraz niezbędna jest budowa nowego. Realizacja tych inwestycji przyspieszyłaby oraz umożliwiła zwiększenie przeładunek towarów.

Największym problemem rozwoju obrotów przeładunkowych w porcie Darłowo jest trudność w pozyskaniu środków na kapitałochłonne inwestycje. Rozwiązaniem problemu mogłoby być dofinansowanie inwestycji z budżetu państwa oraz ewentualne pozyskanie środków z funduszy unijnych.

Atutem portu w Darłowie jest znaczna ilość terenów rezerwowych. W przypadku wzrostu zapotrzebowania na usługi portowe, tereny te mogą być wykorzystane do rozszerzenia działalności przeładunkowej. Niezbędna byłaby jednak budowa dodatkowych nabrzeży portowych.

Poprawa parametrów infrastruktury hydrotechnicznej umożliwiłaby zawijanie do portu większych jednostek handlowych, co przełożyłoby się na wzrost przeładunków. W tym celu niezbędne staje się poszerzenie wejścia do portu (przebudowa falochronów), systematyczne pogłębianie kanału portowego oraz zwiększenie średnicy obrotnicy wewnątrzportowej.

Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie infrastruktury hydrotechnicznej w porcie jest Urząd Morski w Słupsku. Wymienione inwestycje są możliwe do zrealizowania. Największą barierą stanowią tu jednak ograniczenia budżetowe Urzędu Morskiego.

W okresie ostatnich lat nastąpiła znaczna poprawa parametrów infrastruktury drogowej umożliwiającej dostęp do portu w Darłowie. Możliwości dalszej poprawy należy dostrzegać w poszerzeniu drogi wojewódzkiej nr 37 biegnącej z kierunku Karwic a łączącej się z drogą krajową w okolicach Sławna. Zwiększenie przepustowości infrastruktury drogowej przełożyłoby się z pewnością na wzrost wielkości przeładunków.

Port w Darłowie może być obsługiwany przez transport kolejowy. W tym celu wymagana jest jednak budowa infrastruktury kolejowej prowadzącej do portu oraz zapewnienie stałego obrotu ładunkowego. Krajowy przewoźnik kolejowy – PKP Cargo, dotychczas z niechęcią podchodził do obsługi towarowej małych portów morskich, argumentując swoją postawę zbyt małą i niestabilną ilością masy przeładunkowej. Perspektywa jej znacznego zwiększenia w porcie darłowskim mogłaby wpłynąć na zmianę nastawienia spółki kolejowej. W wariantcie alternatywnym odpowiedzialność za infrastrukturę kolejową mógłby na siebie przejść operator portowy. Jest to jednak mało prawdopodobne, ze względu na konieczność poniesienia wysokich nakładów i ryzyko niepowodzenia inwestycji.

Podsumowanie

W okresie badawczym wystąpiły duże różnice w wielkości przeładunków w porcie darłowskim. W roku 2008 obroty przeładunkowe stanowiły marginalną wielkość, aby w roku 2015 wzrosnąć do poziomu nienotowanego w historii portu.

Główną przyczyną wzrostu znaczenia działalności przeładunkowej portu była aktywność operatorów portowych. Przedsiębiorstwa zapewniały całodobowy przeładunek towarów oraz oferowały kompleksową obsługę ładunków. Inwestowały w suprastrukturę portową,

poszerzając zakres świadczonych usług. Atrakcyjność portu wzrosła dzięki poprawie terminowości realizacji zleceń oraz konkurencyjnym cenom.

Ważnym czynnikiem wpływającym na wielkość obrotów przeładunkowych była aktywność podmiotów prowadzących działalność gospodarczą na zapleczu portowym. Zapotrzebowanie na kruszec i kamienie wynikało z prowadzonych inwestycji drogowych oraz morskich. Nierównomierne rozłożenie inwestycji w czasie, powodowało jednak duże wahania w obrocie materiałami budowlanymi. Większą stabilnością przeładunków charakteryzowało się wapno oraz produkty rolnicze. Wapno wykorzystywane było w produkcji rolniczej, a produkty rolnicze produkowane i eksportowane przez lokalnych producentów. Znaczna ilość odbiorców oraz stałość produkcji rolniczej ograniczały niestabilność obrotów przeładunkowych wymienioną grupą ładunków.

Poprawa infrastruktury drogowej umożliwiającej dostęp do portu od strony zaplecza, stanowiła kolejny czynnik wpływający na wielkość przeładunków. Inwestycje drogowe przyczyniły się do zwiększenia przepustowości drogowej oraz skrócenia czasu transportu ładunków. W ich następstwie wzrosła atrakcyjność portu wśród przewoźników.

Do końca badanego okresu, potencjał przeładunkowy portu w Darłowie nie był w pełni wykorzystywany. Możliwości zwiększenia obrotów przeładunkowych wymagają zwłaszcza poprawy infrastruktury portowej, hydrotechnicznej oraz zaangażowania transportu kolejowego, do przewozu towarów masowych. Atutem portu może stać się, utworzona w 2015 roku, darłowska podstrefa ekonomiczna oraz istnienie znacznych terenów rezerwowych w porcie.

Perspektywy rozwoju działalności przeładunkowej portu w Darłowie są optymistyczne. Możliwe jest zwielokrotnienie obrotów przeładunkowych oraz zwiększenie ich stabilności. W planowaniu rozwoju portu muszą zostać jednak kompleksowo uwzględnione wszystkie czynniki kształtujące wielkość obrotów przeładunkowych.

Bibliografia:

- Barczuk, W. (1966). *Krajowe zaplecze portów Polskich*. Gdynia: Wydawnictwo Morskie Gdynia.
- Biernacki, D. (2011). Uwarunkowania ekonomiczno-organizacyjne rozwoju polskich portów morskich. *Problemy transportu i logistyki*, 15 (1), 140-142.
- Button, K. J. (1982). *Transport Economics*, London, s. 99.
- Grzelakowski, A.S. (2012). Mechanizm funkcjonowania rynków usług portowych. W: A.S. Grzelakowski (red.), *Współczesne porty morskie – funkcjonowania i rozwój* (149-157). Gdynia: Akademia Morska w Gdyni.

- Grzelakowski, A.S. (2002). Bariery i szanse rozwoju małych portów polskiego wybrzeża w perspektywie akcesji do Unii Europejskiej. W: A.S. Grzelakowski, K. Krośnicka (red.), *Małe porty polskiego wybrzeża-stan obecny i perspektywy ich rozwoju* (s. 9-20). Gdynia: Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni.
- Huybrecht, M. i inni (2002). Port Competitiveness. *An Economic and legal analyziz of the factors determining the Competitiveness of seaports*. Antwerpia.
- Klimek H., Kuźma L. (2003). Funkcje gospodarcza portów morskich. W: L. Kuźma (red.), *Ekonomika portów morskich* (s. 14-17). Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Kostecki, A. (2015). *19 hektarów z myślą o inwestorach w strefie ekonomicznej w Darłowie*. Pobrano z: <http://www.strefabiznesu.gp24.pl/artykul/19-hektarow-z-mysla-o-inwestorach-w-strefie-ekonomicznej-w-darlowie>.
- Miszczuk, J. (1999). Problemy małych i średnich portów morskich z punktu widzenia administracji państwowej. W: *Małe porty morskie oraz ich otoczenie lokalne i regionalne* (s. 67-74). Szczecin: Wydawnictwo FOKA
- Szczurek, W. (2002), *Działalność gospodarcza gmin w portach morskich*. Gdańsk: Wydawnictwo Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego.
- Szwankowski, S. (2000). *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Walkiewicz, L. (2014). *Zmiany i perspektywy rozwoju darłowskiego portu wewnętrznego i terenów do niego przyległych*. Pobrano: <https://www.darlowo.pl/pl/?page=wiadomosci&wiadomosc=4783>.
- Walkiewicz, L. (2016). *Optymistyczna prognoza przeładunków drobnicy w Darłowie*. Pobrano z: <https://darlowo.pl/pl/?page=wiadomosci&wiadomosc=5697>.
- Zieziula, J., Nowaczyk P. (2015). Tendencje i czynniki zmian w działalności małych portów morskich w Polsce w latach 2009-2014. *Marketing i Zarządzania*, 1 (42), 217-228.

IDENTIFICATION OF FACTORS DETERMINING RELOADING TURNOVER OF SMALL SEA PORTS EXEMPLIFIED BY PORT IN DARŁOWO

Summary

The paper aimed at identification of main factors shaping reloading turnover in small marine ports between years 2008 and 2015, exemplified by the port of Darłowo. Basing on available sources, authors stated that reloading potential of the port was underutilized. However, in the period 2008-2015 reloading activity substantially increased. Main reasons were: port investments, starting activities by port operators, local economic activities as well as improving road infrastructure connected with the port. There are chances for further increase reloading activities by improving port infrastructure and hydrotechnical facilities as well as using railway for transporting commodities to and from the port. Another chance of increasing port activities may be creating Darłowo economic sub-zone. There are good perspectives for reloading turnover growth in the future. The port of Darłowo may become an important centre of reloading turnover among small sea ports in Poland.

Key words: reloading activity, small marine ports, shipping

Translated by Jolanta Zieziula