

ZNACZENIE TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ W ROZWOJU LOKALNEJ GOSPODARKI NA PRZYKŁADZIE GMINY DARŁOWO

JOLANTA ZIEZIULA¹, PIOTR NOWACZYK²

¹ Uniwersytet Szczeciński

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług

e-mail: jolanta.zieziula@wzieu.pl

² Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Wydział Ekonomiczny

e-mail: piotr.nowaczyk@zut.edu.pl

SŁOWA KLUCZOWE

turystyka żeglarska, rozwój lokalny, porty morskie

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest określenie roli turystyki żeglarskiej w rozwoju lokalnej gospodarki w oparciu na teorii bazy ekonomicznej. Zgodnie z tą teorią czynniki zewnętrzne takie jak turystyka stymulują rozwój lokalnej gospodarki. Turyści zasilają lokalną gospodarkę w pieniądź, który wspiera rozwój. W okresie 2011–2016 żeglarze coraz bardziej interesowali się morskim portem w Darłowie, a turystyka żeglarska zaczęła odgrywać coraz większą rolę w lokalnym rozwoju gospodarczym. Inwestycje w infrastrukturę morską dla żeglarstwa stały się opłacalne. Perspektywy rozwoju turystyki żeglarskiej są obiecujące, rozwój turystyki wymaga jednak rozbudowy przystani i zwiększenia zakresu dodatkowych usług. Promocja żeglarstwa, współpraca międzynarodowa oraz stworzenie klastra żeglarskiego może istotnie wesprzeć rozwój turystyki żeglarskiej oraz rozwój ekonomiczny gminy Darłowo.

Wprowadzenie

W Europie Zachodniej turystyka wodna jest jedną z najszybciej rozwijających się rodzajów turystyki (Mańkowski, 2008, s. 253). Jest elementem rozwoju regionalnego oraz lokalnego (Durydiwka, 2013, s. 255; Guzik, Ostrowska, 2013, s. 63; Kaup, 2010, s. 17). Wśród turystyki wodnej dużą popularnością cieszy się turystyka żeglarska (Meyer, 2015, s. 19; SIRT, 2013, s. 82–83). Także w Polsce zauważa się rosnące zainteresowanie żeglarstwem (Łapko, 2015, s. 7). Rozwój turystyki żeglarskiej jest bardzo ważny dla małych portów morskich. Umożliwia wypełnienie luki ekonomicznej będącej rezultatem regresu rybołówstwa bałtyckiego (Kaup, 2010, s. 17; Zieziula, Nowaczyk, 2011, s. 43–47).

Celem artykułu jest określenie warunków sprzyjających rozwojowi żeglarstwa i lokalnej gospodarki, próba identyfikacji korzyści oraz siły bezpośredniego oddziaływania turystyki żeglarskiej na rozwój lokalnej gospodarki. Ze względu na ograniczenia w dostępie do danych statystycznych badania zawężono do gminy Darłowo. Oszacowano wydatki żeglarzy, a ich znaczenie ograniczono tylko do zatrudnienia w gminie. W gminach nadmorskich uwarunkowania rozwoju żeglarstwa są podobne, więc wyciągnięte wnioski – z dużym prawdopodobieństwem – można odnieść do całej zbiorowości.

Ekonomiczne aspekty rozwoju turystyki żeglarskiej nie zostały dotychczas kompleksowo zbadane (Łapko, 2015, s. 8; Mańkowski, 2008, s. 253). Niniejsza praca stanowi próbę uzupełnienia tej luki.

W pracy wykorzystano wtórne i pierwotne źródła informacji. Przeprowadzono wywiady pogłębione z przedstawicielami małych portów morskich oraz Urzędu Gminy Darłowo. Cenne informacje uzyskano od dyrektora Zarządu Portu Morskiego (ZPM) Darłowo. Na podstawie zebranych materiałów dokonano analizy przyczynowo-skutkowej zjawisk w latach 2011–2016.

Oddziaływanie turystyki na rozwój lokalnej gospodarki w świetle teorii

Miejscowości o walorach turystycznych często upatrują szansy rozwoju w eksporcie produktu turystycznego (Butowski, 2010, s. 8–10). Dotyczy to turystyki zagranicznej i krajowej. Rozwój turystyki wynika z jej funkcji egzogennych (Dziewoński, 1971, s. 13; Gołembski, 2009, s. 9–12; Maik, 2000, s. 179).

Koncepcją teoretyczną podkreślającą znaczenie czynników zewnętrznych w rozwoju gospodarki przestrzennej jest teoria bazy ekonomicznej. Jest jedną z najbardziej popularnych koncepcji wyjaśniających rozwój lokalny (Gross, 2002, s. 26). Dzięki dochodom eksportowym poprzez efekty mnożnikowe korzyści odnoszą także inne działy gospodarki. Na obszarach problemowych (w tym także w polskich gminach nadmorskich) koncepcja bazy ekonomicznej zakłada możliwość zainicjowania ich rozwoju poprzez interwencję zewnętrzną. Może to być inwestycja wzmacniająca bazę ekonomiczną czy poprawa dostępności transportowej regionu (Kowalczyk, 2000, s. 37).

Teorię bazy ekonomicznej można zastosować do gospodarki turystycznej, w której produktem eksportowym są dobra i usługi oferowane turystom. Dla uruchomienia działalności turystycznej może być wymagana pomoc inwestycyjna z zewnątrz.

Turystykę często wykorzystuje się w rozwoju lokalnym ze względu na jej wielopłaszczyznowy charakter. Gaworecki (2004, s. 250), Meyer (2008, s. 16–20), Panasiuk (2007, s. 52) wskazują na przenikanie turystyki w większość dziedzin życia. Według Gołembskiego (2009, s. 173–174) turystyka wywołuje efekty podobne do inwestycji. Turyści do obiegu gospodarczego wprowadzają dodatkowy pieniądź o dużej szybkości krążenia. Wydatki turystyczne z reguły są ponadprzeciętne oraz nieplanowane. Obszary turystyczne często cieszą się dużym zainteresowaniem turystów zagranicznych, których wydatki są wyższe niż turystów krajowych, co dodatkowo wpływa na rozwój miejscowej gospodarki (Łapko, 2015, s. 135).

W ujęciu dochodowym siłą oddziaływania turystyki na rozwój obszaru turystycznego określa mnożnik. Za jego pomocą mierzy się całkowite efekty początkowego wydatku turystycznego na danym obszarze (Medlik, 1995, s. 240). W modelu mnożnika uwzględnia się efekty bezpośrednie, pośrednie oraz indukowane (Milewski, 2007, s. 54). Efekt bezpośredni odnosi się do podmiotów związanych z obsługą ruchu turystycznego. Efekt pośredni obejmuje przedsiębiorstwa kooperujące z podmiotami świadczącymi usługi turystyczne. Ostatni z efektów – indukowany polega na ogólnym wzroście wydatków w następstwie wzrostu siły nabywczej pracowników zatrudnionych przy obsłudze ruchu turystycznego. Wygenerowany w ten sposób popyt może znaleźć ujście w wielu sektorach gospodarki, także poza turystyką.

Z uwagi na ograniczenia objętości w tej pracy ograniczono się tylko do zaprezentowania efektów bezpośrednich oddziaływania turystyki żeglarskiej na rozwój obszaru turystycznego gminy Darłowo.

Na rozwój przestrzeni turystycznej wpływa wiele czynników, a wielkość dochodów uzależniona jest nie tylko od wydatków turystycznych. Aby pieniąż mógł stymulować lokalną gospodarkę, obsługą ruchu turystycznego powinny zajmować się miejscowe podmioty zintegrowane siecią powiązań z lokalnym otoczeniem społeczno-gospodarczym. Oferta turystyczna powinna w możliwie kompleksowy sposób zaspokajać potrzeby turystyczne, a dochody z turystyki przekładać się na wydatki zasilające w pieniąż lokalną gospodarkę.

Próba określenia bezpośredniego wpływu turystyki żeglarskiej na rozwój gminy Darłowo

Bezpośrednie znaczenie turystyki żeglarskiej dla gminy Darłowo zaprezentowano od strony wydatków żeglarzy. Dane takie nie są gromadzone. Oszacowanie wydatków żeglarzy wymagało dysponowania informacjami o skali ruchu żeglarskiego. Dostępnymi informacjami są dane o liczbie zawinięć jachtów, coraz częściej rejestrowane w małych portach i przystaniach morskich.

W porcie morskim w Darłowie dokładne statystyki liczby zawinięć jachtów prowadzi się od 2013 roku. Dane za lata 2011–2012 mają charakter szacunkowy. Na podstawie danych zamieszczonych w tabeli 1 można zauważyć w okresie 2011–2016 rosnącą częstotliwość zawinięć jachtów do portu. O ile w latach 2011 i 2012 było to do 250 zawinięć jachtów rocznie, o tyle w kolejnych latach liczba ta rosła i zwiększyła się prawie trzykrotnie w 2015 roku. Intensywny wzrost ruchu żeglarskiego nastąpił po oddaniu do użytku nowej przystani jachtowej w 2013 roku (Nowaczyk, 2015, s. 39–40).

Tabela 1. Liczba zawinięć jachtów do portu morskiego w Darłowie w latach 2011–2016

Liczba zawinięć jachtów	Lata					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	200–250		445	533	672	562

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZPM Darłowo.

Na podstawie liczby zawinięć jachtów do portu oraz dostępnych danych statystycznych oszacowano wydatki żeglarzy w 2016 roku, co zostało ujęte w tabeli 2. Ostateczną sumę wydatków uzyskano, mnożąc liczbę zawinięć jachtów do portu odpowiednio przez: średni czas postoju jachtu w porcie, liczbę żeglarzy na jednostkę, wielkość wydatków na dzień pobytu (z uwzględnieniem żeglarzy krajowych i zagranicznych), oraz dodając wartość opłaty portowej. W rezultacie uzyskano szacunkową wielkość wydatków żeglarzy, która wyniosła 1517 tys. zł.

Tabela 2. Szacunkowa wartość wydatków żeglarzy w przystani jachtowej w Darłowie w 2016 roku

Liczba zawinięć jachtów	Liczba zawinięć jachtów z podziałem na		Czas postoju w porcie (doby)	Liczba żeglarzy na jednostkę	Wydatki żeglarzy (tys. zł)*		Wpływy z opłaty portowej pobieranej od żeglarzy (tys. zł)	Wydatki ogółem (tys. zł)
	krajowe	zagraniczne			krajowi	zagraniczni		
562	213	349	4	3	250	1 081	186	1 517

* Średnie wydatki turystów na jeden dzień pobytu w Polsce w 2016 r. wyniosły w przypadku turysty krajowego – 98 zł, a turysty zagranicznego – 66 dol. (258 zł) (USD/PLN = 3,91).

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZPM Darłowo (2018), MSiT (2017a), MSiT (2017b).

Brak bazy porównawczej (np. danych o całkowitych wydatkach turystycznych lub wartości wytworzonego produktu w gminie Darłowo) uniemożliwia określenie znaczenia turystyki żeglarskiej dla lokalnej gospodarki. Można tylko zaznaczyć, że wydatki żeglarzy mogły zapewnić w 2016 roku zatrudnienie przynajmniej dla 31 osób (GUS, 2017)¹. Dla porównania w 2016 roku w gminie Darłowo pracowały 1793 osoby (US w Szczecinie, 2017, s. 3). Zatrudnieni w obsłudze turystyki żeglarskiej stanowili więc 1,7% ogółu zatrudnionych. W tym czasie było 800 zarejestrowanych bezrobotnych. Gdyby wymienieni zatrudnieni nie pracowali, to być może zwiększyliby grupę bezrobotnych o 3,9%. Nie było to dużo, ale jeśli doliczyć do tego członków rodzin zatrudnionych, to podstawowe lub uzupełniające środki utrzymania uzyskiwało około 100 osób. W przypadku braku możliwości zatrudnienia prawdopodobnie część osób otrzymywałaby wsparcie z budżetu gminnego, a część z nich wyemigrowałaby.

Jeśli spojrzeć przez pryzmat lokalnego zatrudnienia, to turystyka żeglarska nie była ważną pozycją w gospodarce lokalnej. Jeśli jednak pomyśleć o konsekwencjach braku pracy i związanych z tym wydatkami bądź emigracją, nawet w krótkim okresie czasu jest ona istotna.

Zwiększenie zatrudnienia było możliwe dzięki zainwestowaniu 1,2 mln zł – wielkości nakładów inwestycyjnych gminy Darłowo na budowę przystani jachtowej, z czego z budżetu gminy pochodziło 0,5 mln zł. Co więcej, zwrot nakładów inwestycyjnych, nawet z uwzględnieniem dofinansowania ze środków unijnych, nastąpił w stosunkowo krótkim okresie. Przystań jachtowa wykazywała bowiem rentowność na poziomie operacyjnym. W latach 2013–2016 skumulowany dochód netto (przychody – koszty) dla ZPM Darłowo wyniósł przeszło 250 tys. zł (ZPM Darłowo, 2018), potwierdzając ekonomiczną słusność decyzji o rozbudowie infrastruktury żeglarskiej.

¹ Średnie wynagrodzenie w gospodarce narodowej wyniosło 4047,21 zł.

Z funkcjonowaniem przystani jachtowej związane są także inne usługi, np. okresowe przeglądy infrastruktury żeglarskiej, bieżące naprawy, odbiór wód zaolejonych oraz fekaliów z jachtów, zaopatrywanie w nośniki energii, wodę i media. Wyposażenie przystani jachtowej jest ciągle uzupełniane w infrastrukturę, tj. wiatę rekreacyjną dla żeglarzy i halę do zimowania jachtów.

Na terenie portu prowadzą działalność przedsiębiorcy czarterujący jachty. Stocznia M&W Darłowo zajmuje się naprawami oraz konserwacją sprzętu żeglarskiego. W porcie oferowane są usługi związane z prowadzeniem prac podwodnych przy jachtach oraz wyprawy płetwonurkowe. Zdecydowana większość usług świadczona jest przez miejscowe podmioty, co oznacza, że generowane przez nie dochody zasilają lokalną gospodarkę (Hernik, Ściana, 2014, s. 47–48).

Możliwości zwiększenia roli turystyki żeglarskiej w rozwoju gminy Darłowo

Na rozwój turystyki żeglarskiej wpływają różne czynniki. Zamożność społeczeństwa sprzyja turystyce żeglarskiej. Odzwierciedleniem tej tendencji jest zwiększona liczba zawinięć jachtów do przystani jachtowej w Darłowie (tab. 1). Obecnie przystań jachtowa zaspokaja zapotrzebowania żeglarzy na miejsca postojowe, ale będzie wymagała rozbudowy. Zarząd Portu Morskiego w Darłowie planuje zwiększenie liczby miejsc postojowych poprzez przystosowanie obecnego basenu rybackiego na potrzeby maryny żeglarskiej.

Ważne jest zarówno pozyskanie nowych żeglarzy, jak i wydłużenie ich pobytu w porcie, a tym samym zwiększenie ich wydatków. To wymaga poszerzenia zakresu świadczonych usług. Należy więc rozważyć uzupełnienie infrastruktury typowo żeglarskiej o stałą – najlepiej całoroczną – bazę gastronomiczną i rekreacyjną.

Obecnie na terenie portu prowadzi działalność lokalna gastronomia o charakterze sezonowym, dlatego spółka zarządzająca portem planuje pozyskanie inwestora w celu budowy bazy noclegowej i gastronomicznej dla turystów. Z części tych usług skorzystają również żeglarze. Dodatkowo ZPM chce wybudować parking wyposażony w ujęcia prądu i wody dla turystów podróżujących kamperami jako zachętę do czarterowania jachtów.

Należy pozytywnie ocenić wyposażenie przystani jachtowej w urządzenia ułatwiające obsługę starszych osób. Ich udział w ruchu żeglarskim będzie się zwiększał ze względu na pogłębiający się proces starzenia społeczeństwa (BMWi, 2012, s. 18). Starsze osoby częściej niż żeglarze z młodszych grup wiekowych podróżują jachtami motorowymi (Łapko, 2015, s. 144). Z tego powodu w porcie powinna zostać uruchomiona stacja paliw. Często jachtami podróżują całe rodziny, stąd niezbędne jest zapewnienie atrakcji dla dzieci.

Rozbudowa przystani jachtowej o różnorodną infrastrukturę może wydłużyć pobyt żeglarzy w porcie, co ma szczególne znaczenie w okresach występowania niekorzystnych warunków atmosferycznych. Zapewnienie dodatkowych atrakcji turystycznych (SPŻ, 2017b, s. 4; Lewczuk, 2014, s. 109–112)² może ograniczyć sezonowość ruchu żeglarskiego.

² Na przykład marina jachtowa w niemieckim Kröslin oprócz typowej infrastruktury żeglarskiej z miejscami do cumowania jachtów wyposażona jest w rozbudowane zaplecze uzupełniające.

Największy udział w finansowaniu procesu inwestycyjnego powinny mieć środki zewnętrzne o charakterze bezzwrotnym. Natomiast w realizację inwestycji powinny być zaangażowane miejscowe podmioty. Wówczas do lokalnego obiegu gospodarczego trafi pieniądź, wpływając pozytywnie na efekty mnożnikowe (SPŻ, 2017c, s. 2).

Oprócz działań typowo inwestycyjnych ważnym czynnikiem mogącym zwiększyć zaangażowanie żeglarzy portem jest jego promocja. Obecnie jedynymi narzędziami promocji są przewodniki żeglarskie. Wprowadzenie systemu kategoryzacji, przystąpienie do jednego z międzynarodowych związków skupiających mariny jachtowe³ oraz zintensyfikowanie akcji promocyjnej na poziomie lokalnym zwiększyłyby wiedzę żeglarzy o przystani w Darłowie (Łapko, 2015, s. 140). Zarząd Portu Morskiego w Darłowie rozpoczął starania o przystąpienie do programu Błękitna Flaga dla Marin. Innym ważnym elementem promującym port są imprezy żeglarskie w formie regat morskich (Cooper, Fletcher, Fyall, Gilbert, Wanhill, 2008, s. 114).

Należy rozważyć możliwość utworzenia klastra żeglarskiego. Turystyka żeglarska z siecią wzajemnych powiązań jest predestynowana do koncentracji działalności gospodarczej, w której prym wiodą podmioty usługowe, instytucje publiczne oraz świat nauki (Luković, 2012, s. 416–418). Skupiska wzajemnie ze sobą powiązanych podmiotów wykazują wiele korzyści związanych z możliwością oferowania kompleksowego produktu żeglarskiego, obniżeniem kosztów działań promocyjnych, obsługą prawną czy pozyskaniem środków na realizację projektów inwestycyjnych (Porter, 2001, s. 84). Klastr żeglarski może mieć wymiar lokalny i koncentrować się na funkcjonowaniu przystani jachtowej w Darłowie lub skupiać większą liczbę portów.

Inicjatywy klastrowe w turystyce są popularne w Europie Zachodniej. W kraju planuje się coraz więcej klastrów (Roman, 2013, s. 313–316), w tym turystyki żeglarskiej, np. w ramach projektu „Pętla Żuławska” (SPŻ, 2017a, s. 1).

Podsumowanie

Turystyka może wywierać wpływ na rozwój lokalnej gospodarki. Turyści stanowią egzogeniczny czynnik rozwoju obszaru recepcji. Dzięki nim do obiegu gospodarczego trafia dodatkowy pieniądź, który poprzez efekty mnożnikowe oddziałuje na całą gospodarkę. Siła oddziaływania zależy od możliwości obsługi ruchu turystycznego przez miejscową gospodarkę. Im więcej lokalnych podmiotów świadczy usługi turystyczne i im więcej występuje pomiędzy nimi powiązań, tym korzyści ekonomiczne dla obszaru recepcji są większe.

Bezpośrednie wpływy z turystyki żeglarskiej miały stosunkowo niewielkie znaczenie dla zwiększenia zatrudnienia w gminie Darłowo. Jeśli jednak pomyśleć o konsekwencjach braku pracy i związanej z tym koniecznością ponoszenia wydatków socjalnych bądź emigracją ludności, to nawet w krótkim okresie turystyka żeglarska jest ważna.

³ Do międzynarodowego związku żeglarskiego, np. Związku Marin Bałtyckich, mogłyby razem z Darłowem przystąpić pozostałe przystanie i mariny Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego reprezentowane przez Zachodniopomorską Regionalną Organizację Turystyczną.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że zwiększenie zatrudnienia było możliwe dzięki 1,2 mln zł wydatków inwestycyjnych na budowę przystani jachtowej. Dzięki inwestycji nastąpił intensywny rozwój ruchu żeglarskiego w porcie morskim w Darłowie. Znaczenie turystyki żeglarskiej w gospodarce lokalnej wzrosło. Przystań jachtowa wykazywała rentowność operacyjną dla ZPM Darłowo.

Wykorzystanie szansy, jaką niesie ze sobą wzrost zainteresowania turystów uprawianiem żeglarstwa, będzie wymagało rozbudowy przystani jachtowej. Infrastruktura związana z obsługą jachtów i żeglarzy pomoże niwelować oddziaływanie niekorzystnych warunków pogodowych i ograniczać zjawisko sezonowości. Oferta usługowa musi uwzględniać oczekiwania żeglarzy, w tym procesy demograficzne – starzenie się społeczeństwa. Czynniki przyciągającymi do portu żeglarzy zagranicznych mogą być: intensywniejsza promocja, wprowadzenie systemu kategoryzacji oraz aktywna działalność w sieci marin. Należy też rozważyć możliwość utworzenia klastra żeglarskiego.

Aby gospodarka lokalna odnosiła korzyści z rozwoju turystyki żeglarskiej, świadczeniem usług turystycznych powinny zajmować się – w jak największym stopniu – miejscowe przedsiębiorstwa. W procesie inwestycyjnym należy dążyć do pozyskiwania zewnętrznych źródeł finansowania, np. o charakterze bezzwrotnym.

Literatura

- Biernacki, D. (2001). Wkład gospodarki morskiej i portów morskich w integrację gospodarczą kraju. W: E. Urbańczyk (red.), *Wpływ otoczenia na funkcjonowanie polskich portów morskich* (s. 75–88). Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- BMWi (2012). *Wassertourismus in Deutschland Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine*. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. Pobrano z: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/wassertourismus-in-deutschland.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (29.01.2018).
- Butowski, L. (2010). Turystyka jako czynnik rozwoju w świetle wybranych teorii rozwoju regionalnego. *Turyzm*, 1 (20), 8–10.
- Cooper, C., Fletcher, A., Fyall, A., Gilbert, D., Wanhill, S. (2008). *Tourism. Principles and practice*. Milan: Prentice Hall.
- Durydiwka, M. (2013). Czynniki rozwoju funkcji turystycznej na obszarach wiejskich w Polsce. W: *Współczesne uwarunkowania i problemy rozwoju turystyki* (s. 255–265). Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Dziewoński, K. (1971). Studium rozwoju pojęć, metod i ich zastosowań. *Prace Geograficzne IG PAN*, 87, 9–110.
- Gaworecki, W. (2004). *Turystyka*. Warszawa: PWE.
- Gołembski, G. (2009). *Kompendium wiedzy o turystyce*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Gross, T. (2002). Przegląd koncepcji teoretycznych rozwoju regionalnego. *Studia Regionalne i Lokalne*, 1 (8), 25–48.
- GUS (2017). Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 9 lutego 2017 r. w sprawie przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w 2016 r. Pobrano z: <https://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/komunikat-w-sprawie-przecietnego-wynagrodzenia-w-gospodarce-narodowej-w-2016-roku,273,4.html> (29.01.2018).
- Guzik, H., Ostrowska B. (2013). Ekonomiczne aspekty gospodarowania przestrzenią turystyczną. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie. Finanse*, 913, 57–76.
- Hernik, J., Ściana, W. (2014). Funkcja handlowa małych portów pomorza środkowego na przykładzie portu morskiego Darłowo. *Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis. Oeconomica*, 76 (313), 3, 45–56.

- Kaup, M. (2010). Rola i znaczenie jachtingu w rozwoju polskiej turystyki wodnej. *Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis. Oeconomica*, 61 (284), 17–26.
- Kowalczyk, A. (2000). *Geografia turystyki*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Lewczuk, B. (2014). Aktywność żeglarska na Zalewie Szczecińskim. W: A. Hakuć-Błażowska, G. Furgała-Selezniow, A. Skrzypczak (red.), *Problemy turystyki i rekreacji wodnej* (s. 103–113). Olsztyn: Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego.
- Luković, T. (2012). Nautical Tourism and its Functions in the Economic Development in Europe. W: M. Kasimoglu (red.), *Visions for Global Tourism Industry – Creating and Sustaining Competitive Strategies* (s. 399–431). Rijeka: In Tech.
- Łapko, A. (2015). *Turystyka żeglarska*. Warszawa: Bel Studio.
- Maik, W. (2000). Funkcje miasta. W: S. Liszewski, W. Maik (red.), *Osadnictwo. Wielka encyklopedia geografii świata* (t. 19, s. 179–211). Poznań: Wydawnictwo Kurpisz.
- Mańkowski, T. (2008). Turystyka morska. W: A. Panasiuk (red.), *Gospodarka turystyczna* (s. 253–257). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Medlik, S. (1995). *Leksykon podróży turystyki i hotelarstwa*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Meyer, B. (2008). Gospodarka turystyczna i przemysł turystyczny. W: A. Panasiuk (red.), *Gospodarka turystyczna* (s. 13–25). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Meyer, B. (2015). Aktywność turystyczna i rekreacyjna. W: B. Meyer (red.), *Obsługa uczestników turystyki i rekreacji* (s. 17–20). Warszawa: Difin.
- Milewski, D. (2007). Mnożnik turystyczny. W: A. Panasiuk (red.), *Ekonomika turystyki* (s. 53–57). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Milewski, D. (2008). Przewozy turystyczne. W: A. Panasiuk (red.), *Gospodarka turystyczna* (s. 70–108). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- MSiT (2017a). *Charakterystyka krajowych i zagranicznych podróży mieszkańców Polski w I półroczu 2016 roku*. Warszawa: Ministerstwo Sportu i Turystyki.
- MSiT (2017b). *Charakterystyka przjazdów do Polski w I półroczu 2016 roku*. Warszawa: Ministerstwo Sportu i Turystyki.
- Nowaczyk, P. (2015). Znaczenie działalności rekreacyjno-sportowej w małych portach morskich w Polsce dla społeczno-gospodarczego rozwoju gmin nadmorskich. *Rozprawy Naukowe Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu*, 51, 37–43.
- Panasiuk, A. (2007). Turystyka w gospodarce narodowej i regionalnej. W: A. Panasiuk (red.), *Ekonomika turystyki* (s. 50–53). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Porter, M.E. (2001). *Porter o konkurencji*. Warszawa: PWE.
- Roman, M. (2013). Kłasy jako forma współdziałania w działalności turystycznej. *Zarządzanie i Finanse*, 1/3 (11), 309–320.
- SIRT (2013). *Promocja obszaru LSROR Pojezierze Suwalsko-Augustowskie. Stan aktualny, wyzwania i kierunki działań*. Suwałki: Suwalska Izba Rolniczo-Turystyczna.
- SPŻ (2017a). *Pętla Żuławska, 22*. Biuletyn Informacyjny. Spółka Pętla Żuławska. Pobrano z: <http://www.petlazulawska.com/biuletyn-informacyjny> (29.01.2018).
- SPŻ (2017b). *Pętla Żuławska, 24*. Biuletyn Informacyjny. Spółka Pętla Żuławska. Pobrano z: <http://www.petlazulawska.com/biuletyn-informacyjny> (29.01.2018).
- SPŻ (2017c). *Pętla Żuławska, 25*. Biuletyn Informacyjny. Spółka Pętla Żuławska. Pobrano z: <http://www.petlazulawska.com/biuletyn-informacyjny> (29.01.2018).
- US w Szczecinie (2017). *Statystyczne Vademecum Samorządowca – gmina miejska Darłowo*. Urząd Statystyczny w Szczecinie. Pobrano z: https://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_zachodniopomorskie/portrety_gmin/powiat_slawieski/gmina_miejska_darlowo.pdf (29.01.2018).
- Zieziula, J., Nowaczyk, P. (2011). *Wybrane aspekty funkcjonowania morskich portów rybackich w Polsce*. Szczecin: Polskie Towarzystwo Ekonomiczne.
- ZPM Darłowo (2018). Informacja nt. dochodowości przystani jachtowej w latach 2013–2016 z dnia 17 stycznia 2018. Darłowo: Zarząd Portu Morskiego Darłowo.

ROLE OF SAIL TOURISM IN LOCAL ECONOMIC DEVELOPMENT
EXEMPLIFIED BY DARŁOWO GMINA OF DARŁOWO

KEYWORDS | sail tourism, local development, marine ports

ABSTRACT | The paper aims at determining a role of sail tourism in local economic development, basing on the theory of an economic basis. According to the theory, external factors such as tourism, stimulate a local economic development. Tourists pour additional money to local economy, that supports the development. In the period 2004–2016, sailors were more and more interested in the marine port of Darłowo and the sail tourism has started to play an increasing role in the local economic development. Investments in marine infrastructure for sailing became profitable. Perspectives for the sail tourism development are promising. However, the tourism development requires extending marine facilities for sailing and widening a scope of additional services. A promotion of sailing, international cooperation and creating sail cluster may essentially support the sail tourism and the economic development of Darłowo's gmina.

JEL CODES | R11, R58, Z32