

Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2018, 21(3), 70-77

DOI 10.4467/2543859XPKG.18.015.10140

Otrzymano (Received): 02.07.2018

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 01.08.2018

Zaakceptowano (Accepted): 14.08.2018

Opublikowano (Published): 30.09.2018

PRZEKSZTAŁCENIA FUNKCJI POLSKICH MAŁYCH PORTÓW MORSKICH

Changes of the functions of small Polish sea ports

Wioletta Szymańska (1), Tomasz Michalski (2)

(1) Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Turystyki, Instytut Geografii i Studiów Regionalnych, Wydział Matematyczno-Przyrodniczy, Akademia Pomorska, Partyzantów 27, 76-200 Słupsk

e-mail: wioletta.szymanska@apsl.edu.pl

(2) Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii, Wydział Oceanografii i Geografii, Uniwersytet Gdański, Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk

e-mail: tomasz.michalski@ug.edu.pl

Cytacja:

Szymańska W., Michalski T., 2018, Przekształcenia funkcji polskich małych portów morskich, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 21(3), 70–77.

Streszczenie: Celem artykułu jest pokazanie, jak zmieniają się obecnie funkcje pełnione przez małe polskie porty morskie. Dokonano tego dwójako: (1) poprzez porównanie ich funkcji przeładunkowych, pasażerskich i rybackich z dużymi polskimi portami; (2) przez analizę przykładu portu w Ustce. Zasięg przestrzenny obejmuje wszystkie polskie małe porty i wybrane przystanie. Zasięg czasowy dotyczy lat 1996-2016. Stwierdzono, że małe porty są w regresie. Tracą one względem dużych portów na znaczeniu w zakresie przeładunku towarów oraz liczby pasażerów. Zmniejszeniu ulega również ich funkcja jako portów dla rybołówstwa. Szansą dla nich może być rozwój funkcji turystycznej, a zwłaszcza przystani jachtowych i marin jachtowych, jednak na razie jest ona w większości z nich słabo rozwinięta.

Słowa kluczowe: małe porty morskie, Ustka, Polska

Abstract: The aim of the article is to show how the functions of the small Polish seaports are currently changing. This was done in two ways: (1) by comparing their handling, passenger and fishing functions with large Polish ports; (2) by analysing the example of the port in Ustka. The spatial range comprises all Polish small ports and selected marinas. The temporal range covers the years 1996-2016. It was found that small ports are in regress. They cannot keep up with large ports in terms of freight handling and passenger numbers. Their function as fishing ports is also being reduced. The development of tourist functions, especially as yacht harbours and marinas, can be an opportunity for them, but for the time being it is rather poorly developed.

Key words: small sea ports, Ustka, Poland

1. Wstęp

Biorąc pod uwagę pełnione funkcje można stwierdzić, że polskie małe porty morskie stanowią wielofunkcyjne struktury gospodarcze, które w sposób bezpośredni i pośredni mają znaczenie lokalne, a jedynie największe z nich regionalne. Celem opracowania jest pokazanie, jak obecnie zmieniają się funkcje pełnione przez małe polskie porty morskie. Dokonano tego dwójako: najpierw poprzez porównanie ich funkcji przeładunkowych, pasażerskich i rybackich z dużymi polskimi portami, a następnie poprzez studium przypadku portu w Ustce.

Zasięg przestrzenny opracowania obejmuje wszystkie 33 porty morskie oraz te przystanie morskie, dla których w okresie objętym analizą odnotowano obroty ładunkowe, międzynarodowy ruch pasażerski lub były miejscem stacjonowania/rejestracji floty kutrowej (ryc. 1). Grupa ta została podzielona na cztery porty mające status portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsk, Gdynię, Szczecin i Świnoujście (por. Pluciński, 2011) oraz pozostałe, które na potrzeby opracowania nazwano małymi portami. Jest to podział zgodny z podziałem zaproponowanym przez K. Luksa (2011).

Zakres czasowy opracowania obejmuje okres 1996-2016. Dolną granicę wyznacza dostępność danych w podziale na cztery główne polskie porty i pozostałe¹. Natomiast 2016 r. jest ostatnim, dla którego były dostępne kompletne dane.

Materiały statystyczne użyte w opracowaniu, ze względu na źródło, różnią się między sobą. Stąd za celowe uznano dokładne podanie, dla których lat z jakich roczników korzystano. Dla okresu 1996-1999 był to „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2000”, dla lat 2000-2003 „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2004”, dla 2004 r. „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2007”, dla 2005-2008 „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2009”, dla 2009-2012 „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013” i dla 2013-2016 „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017”.

W analizie statystycznej posłużono się równaniami regresji liniowej i linearyzowanej, które podawano jeśli współczynnik determinacji przekroczył 0,70.

2. Zmiany pozycji małych portów względem dużych

Poniżej zawarto analizę przemian znaczenia małych portów względem „wielkiej czwórki” pod względem obrotów ładunkowych, pasażerów międzynarodowych oraz pojemności brutto (GT) kutrów.

Obroty przeładunkowe w polskich portach rosną, aczkolwiek z fluktuacjami (ryc. 2). O ile w 1996 r. wyniosły one 49,0 mln ton, to w 2016 r. było już 72,9 mln ton. Wzrost ten możemy opisać równaniem $y=0,102x^2-1,247x+52,85$ ($R^2=0,81$). Zarazem udział małych portów w przeładunkach maleje. O ile na początku badanego okresu oscylował on w okolicach 7% całości przeładunków, to pod jego koniec było



Ryc. 1. Polskie porty morskie i wybrane przystanie morskie objęte analizą.

Źródło: opracowanie własne.

¹ Wcześniejsze dane są niemożliwe dla tak dokładnego rozdzielenia (np. w publikacji „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 1996” dane dla portu w Szczecinie są podawane razem z danymi dla portów w Policach i Stepnicy).

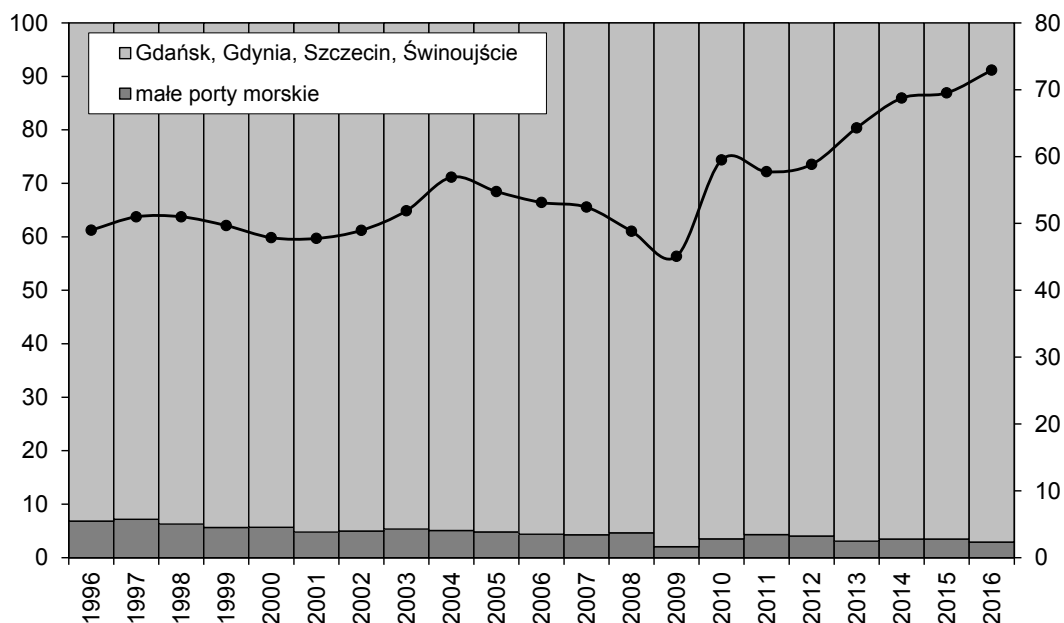
to nieco ponad 3%. To zmniejszenie udziałów można opisać równaniem $y=-0,184x+6,64$ ($R^2=0,78$). W tym przypadku spadek znaczenia małych portów wynika zarówno ze zmniejszania się w nich przeładunków

(gdyż na początku analizowanego okresu było to ok. 3,5 mln ton, a pod koniec ok. 2,3 mln ton), jak też ze zwiększenia wielkości przeładunków w dużych portach (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście).

Porównując wielkość przeładunków w małych portach morskich zauważalna jest dominacja Polic. Na 52,4 mln ton przeładowanych ładunków w całym w okresie 1996-2016 w badanej grupie polskich portów, na ten port przypadło aż 84,3% (44,2 mln ton). W analizowanym okresie 1 mln ton przeładunków przekroczyły jeszcze: Kołobrzeg (3,1), Elbląg (2,9) i Darłowo (1,5). Przeładunki w pozostałych portach były minimalne lub zerowe². W najważniejszym porcie – Policach wystąpiła tendencja spadkowa (i to ona zdecydowała o tym, że w małych portach liczonych jako całość również odnotowano tendencję spadkową), natomiast w Darłowie i Elblągu na początku i pod koniec badanego okresu uwidoczniło się zwiększenie skali przeładunków, odnotowane także w Kołobrzegu w latach 2011-2012.

że w obu grupach portów wystąpiły maksima, z tym że dla dużych portów odnotowano je w latach 1999-2004, natomiast w małych portach wystąpiło ono wcześniej i było krótsze (objęło lata 1997-2001). Patrząc na udział małych portów w pasażerskim ruchu międzynarodowym możemy wyróżnić dwa okresy: średniego (33,5% rocznie) udziału w latach 1996-2001 oraz małego (7,2% rocznie) w latach 2002-2016. Dokładniej analizując ryc. 3 dostrzeżemy, że od 2009 r. występuje słaba tendencja wzrostowa liczby pasażerów międzynarodowych. Jest to efekt wzrostu liczby tych pasażerów w dużych portach (z 1335 tys. osób w 2009 r. do 1833 tys. w 2016 r.), gdyż w małych odnotowano nieznaczny spadek (z 102 tys. w 2009 r. do 100 tys. w 2016 r.).

Analizując zmiany liczby pasażerów międzynarodowych w badanym okresie, w małych portach nie uwidaczniają się poważniejsze prawidłowości poza jedną. W żadnym z 12 portów, w których odnotowano taki ruch pasażerski⁴ nie występował on przez cały



Ryc. 2. Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w mln ton (prawa oś) oraz udział procentowy w nich poszczególnych grup portów (lewa oś) w latach 1996-2016.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej.

W okresie 1996-2016 ruch pasażerów w polskich portach morskich, po maksimum w latach 1997-2004, utrzymuje się na zbliżonym poziomie ok. 1,6 mln osób rocznie (ryc. 3). Z tego dominującą pozycję ma Świnoujście³. Porównując zmiany sytuacji w portach „wielkiej czwórki” oraz w małych możemy stwierdzić,

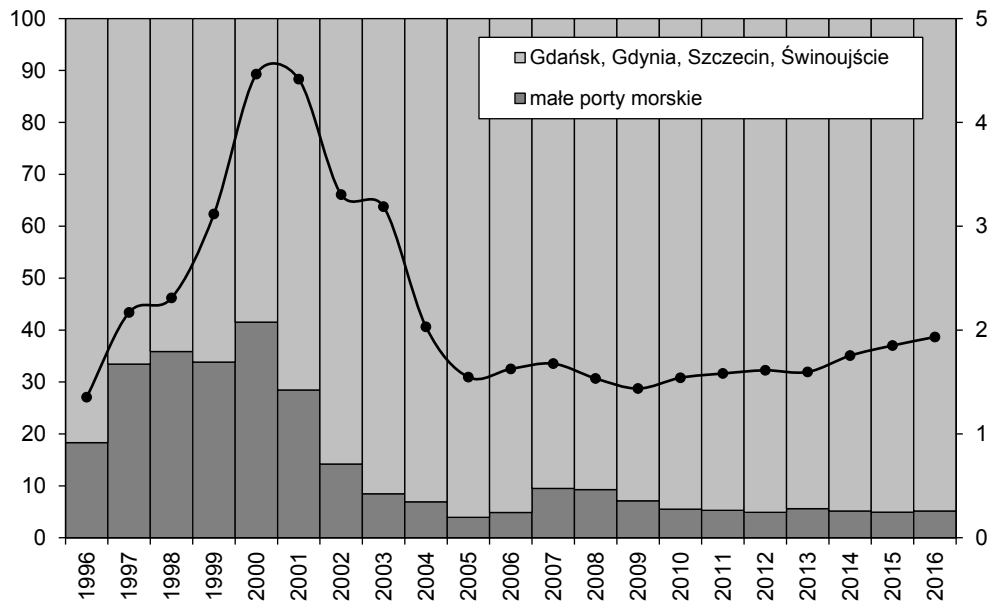
analizowany okres. Świadczy to o tym, że we wszystkich małych polskich portach na międzynarodowy ruch pasażerski oddziaływały czynniki o charakterze okazjonalnym, zwłaszcza rejsy wolnoćlowe⁵ i między-

² Minimalne w Helu, Stepnicy, Trzebieży, Ustce, Władysławowie, w pozostałych portach zerowe.

³ W okresie 1996-2016 przewinęło się przez ten port 57,4% pasażerów międzynarodowych.

⁴ Były to: Darłowo, Elbląg, Frombork, Hel, Kołobrzeg, Krynica Morska, Międzyzdroje, Nowe Warpno, Police, Stepnica, Trzebież, Ustka.

⁵ Do Niemiec przed akcesją Polski do UE oraz na dużo mniejszą skalę do Rosji – w zależności od polityki wizowej.



Ryc. 3. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich w mln osób (prawa oś) oraz udział procentowy w nich poszczególnych grup portów (lewa oś) w latach 1996-2016.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej.

narodowe rejsy turystyczne⁶. Dobrym przykładem rejsów wolnocłowych do Niemiec jest ruch pasażerski w Nowym Warpnie, w którym w okresie przedakcesyjnym notowano bardzo dużą liczbę pasażerów (maksimum 1847 tys. w 2000 r.), natomiast w latach 2011-2016 nie przyjęto ani nie odprawiono w nim żadnego pasażera. Na mniejszą skalę widać to także w Trzebieży, gdzie w okresie 1996-2000 nie odnotowano ani jednego pasażera, by w latach 2001-2003 było ich średnio 97 tys. rocznie⁷. Oprócz tych dwóch portów poważniejszy ruch pasażerski⁸ zaobserwowano jeszcze w Międzyzdrojach (moło) i Kołobrzegu, a był on związany z rejsami turystycznymi na wyspy Uznam (Niemcy) i Bornholm (Dania).

Pojemność brutto (GT) floty kutrowej w tys. ton jest jednym z podstawowych mierników określających znaczenie działalności rybackiej. Poddając go analizie należy mieć jednak na uwadze, że nie obejmuje on najmniejszych jednostek, zwanych potocznie łodziami rybackimi.

Patrząc na zmiany pojemności brutto floty kutrowej możemy w analizowanym okresie wyróżnić trzy przedziały czasowe (ryc. 4): przedakcesyjny o wysokiej pojemności (średniorocznie 32,3 tys. ton), następnie okres 2005-2009 o spadku tejże pojemności

oraz lata 2010-2016 o małej pojemności brutto floty kutrowej (średniorocznie 12,0 tys. ton). Zmiany te mają na tyle skomplikowany charakter, że w satysfakcjonujący sposób możemy je opisać dopiero za pomocą równania $y=0,020x^3-0,644x^2+4,365x+25,46$ ($R^2=0,94$). Na te zmiany w wielkości floty kutrowej ma oczywiście wpływ polityka rybołówstwa UE (por. Nowaczyk, 2015a) i przełowanie Bałtyku.

W odróżnieniu od wcześniej analizowanych obrotów ładunkowych oraz pasażerów międzynarodowych – w przypadku floty kutrowej widać dominację małych portów. Pojemność brutto floty kutrowej stacjonującej w portach w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu⁹ stanowiła w badanym okresie zaledwie 10,7% całości. Najwięcej było w 2007 r. (14,0%), najmniej w 2015 r. (3,2%).

Flota kutrowa w objętym analizą okresie stacjonowała w dziesięciu małych portach¹⁰. Wśród nich możemy wyróżnić cztery grupy portów: Władysławowo o bardzo dużym średniorocznym (5,7 tys. ton) tonażu floty rybackiej w okresie 1996-2016; Kołobrzeg o dużym (4,2); Ustkę o średnim (2,8); Hel, Darłowo, Dziwnów, Łebę i Jastarnię o małym (0,7-1,8) oraz Gdańsk Górki Wschodnie i Gdańsk Górki Zachodnie o bardzo małym tonażu (po 0,2). We wszystkich tych portach zmiany w tonażu floty kutrowej przebiegały bardzo podobnie.

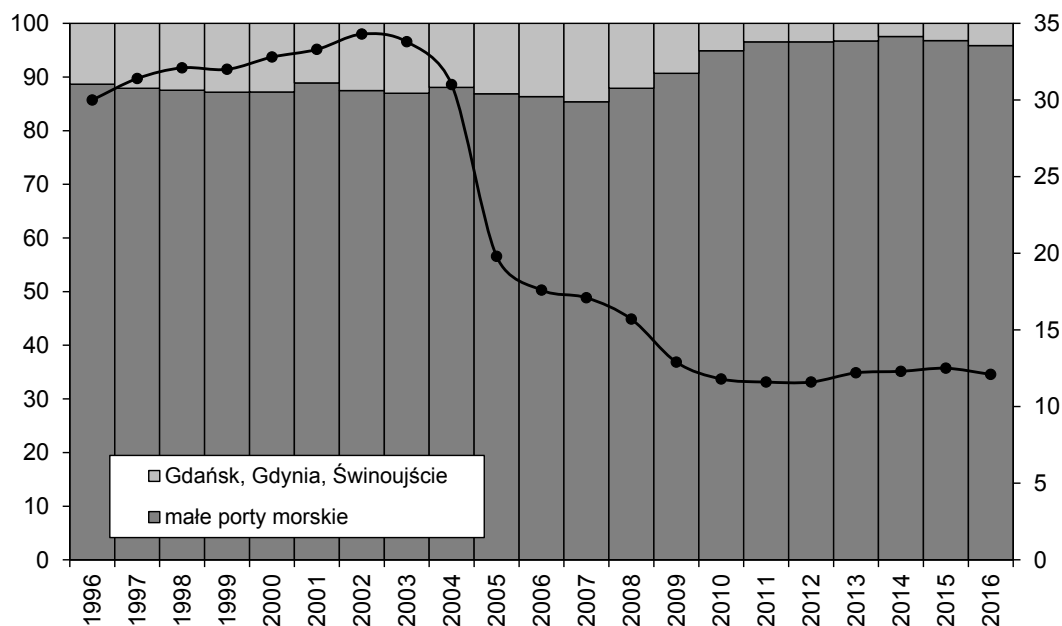
⁶ Zasadniczo na wyspy Uznam (Niemcy) i Bornholm (Dania).

⁷ W kolejnych latach w tym porcie liczba pasażerów spadła z ok. 8 tys. tuż po wejściu Polski do UE do 0,8 tys. w 2016 r.

⁸ Ponad 100 tys. pasażerów w ruchu międzynarodowym w całym okresie 1996-2016.

⁹ W porcie w Szczecinie w tym okresie nie stacjonował ani jeden kuter.

¹⁰ Darłowo, Dziwnów, Gdańsk Górki Wschodnie, Gdańsk Górki Zachodnie, Hel, Jastarnia, Kołobrzeg, Łeba, Ustka Władysławowo.



Ryc. 4. Flota kutrowa według polskich portów funkcjonowania/rejestracji wg pojemności brutto (GT) w tys. (prawa oś) oraz udział procentowy w niej poszczególnych grup portów (lewa oś) w latach 1996-2016.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych Gospodarki Morskiej.

Patrząc na wielkość obrotów ładunkowych i liczbę pasażerów międzynarodowych widać wyraźną dominację czterech głównych portów. W analizowanym okresie uległa ona jeszcze zwiększeniu. W trzecim przypadku – tonażu brutto floty kutrowej uwidacznia się wprawdzie sytuacja odwrotna, czyli dominacja małych portów, ale biorąc pod uwagę duże zmniejszenie tego tonażu tutaj także stan małych portów przedstawia się niekorzystnie.

3. Studium przypadku – Ustka

W momencie rozpoczynania procesu transformacji ustrojowej w Polsce port w Ustce był portem przemysłowo-handlowym i rybackim¹¹, następnie można go było uznać za port rybacki i pasażerski (Karwacka, Bursztyński, 2011). Obecnie port ten niestety nie pełni żadnej znaczącej funkcji.

Przez długi czas panowało przekonanie, że głównymi czynnikami ograniczającymi rozwój polskich małych portów morskich są: dekapitalizacja, brak nowych inwestorów, słaba integracja uczestników obrotu portowego oraz niewystarczająca infrastruktura od strony lądu (Hernik, Ściana, 2014). Dotyczyło to także portu w Ustce. Inwestycje w małych portach, prowadzone głównie w oparciu o środki unijne, skutkowały znaczącym polepszeniem sytuacji w sporej

części z nich (Nowaczyk, 2015b), w tym także i w Ustce.

Ustawa z dn. 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44 z późn. zm.), która weszła w życie w dn. 6 sierpnia 1997 r., dała gminom nadmorskim swobodę w wyborze formy zarządzania małymi portami oraz przystaniami morskimi, pod warunkiem, że tereny na których położony jest port czy przystań stanowią mienie komunalne¹². Port w Ustce od 2013 r. jest administrowany przez Zarząd Portu Morskiego w Ustce Sp. z o.o., powołany przez Burmistrza Miasta Ustka. Pociągnęło to za sobą realizację szeregu inwestycji, z których za najważniejszą należy uznać budowę nowego basenu rybackiego w latach 2014-2015 (koszt 13,0 mln zł). Natomiast najbardziej spektakularną jest budowa ruchomej kładki portowej (koszt 0,6 mln zł), która stała się jedną z ważniejszych atrakcji turystycznych w mieście. Poprawiono również dostęp do portu od strony lądu oraz dokonano remontu sporej części nabrzeży i falochronów. Istnieje duża szansa, że te i kolejne planowane inwestycje staną się ważnymi czynnikami prorozwojowymi, które przełamią regres w porcie.

¹¹ Można jeszcze dodać portem wojennym, co wynika z istnienia w pobliskim Lądowie Centrum Szkolenia Specjalistów Marynarki Wojennej im. admirała floty Józefa Unruka.

¹² Związek Miast i Gmin Morskich badając przyczyny zbyt powolnej implementacji tej ustawy wskazał z jednej strony na niezbyt precyzyjne sformułowania niektórych założeń w niej postanowień, z drugiej zaś na brak odpowiedniej regulacji, co dotyczy zwłaszcza małych portów i przystani (Kruczalak, 2000).

Funkcja przemysłowa portu w Ustce przez długie lata opierała się na stocznii i zakładach przetwórstwa ryb. Istniejąca od 1945 r. stocznia w Ustce swój rozkwit przeżywała w latach 80. XX w. produkując zestawy ratunkowe na statki (wyłącznie producent pływającego sprzętu ratunkowego w kraju), konstrukcje stalowe na statki oraz statki stalowe częściowo wyposażone (do 30 m długości), kutry rybackie, wyroby z laminatów – jachty, łodzie motorowe, poduszkowce oraz inne wyposażenie ze stali i aluminium. U schyłku lat 90. ubiegłego wieku stocznia zaczęła przeżywać ogromne trudności, zwłaszcza finansowe. W 2002 r. ogłoszono jej upadłość (Pacuk, Michalski, 2002). Wprawdzie po wejściu Polski do Unii Europejskiej nastąpił rozwój przetwórstwa ryb, co zasadniczo jest skutkiem aktywnie prowadzonej polityki pozyskiwania kredytów oraz funkcjonowania sektorowych programów operacyjnych wspomagających tę branżę (Czapliński, 2013), lecz na terenie portu nie ma już przedsiębiorstw zajmujących się połowami i przetwórstwem ryb¹³. Pozostali jedynie mali przetwórcy (Michalski, Szymańska, 2016).

Port w Ustce realizuje funkcję przeładunkowo-składową głównie w oparciu o posiadane zaplecze składowe (magazynowe), w tym dużej pojemności elewator zbożowy spółki El-Pol (5 tys. ton). W okresie po II wojnie światowej port w Ustce był na szerszą skalę wykorzystywany jedynie w latach 1947-1952 (Ludynia, 1982). Obecnie ta funkcja znajduje się w zaniku: o ile obroty ładunkowe w 1996 r. wyniosły jeszcze 48,7 tys. ton, to w 2016 r. było to zaledwie 0,4 tys. ton¹⁴. Wyraźne niewykorzystanie możliwości przeładunkowych małych portów jest charakterystyczne dla większości spośród nich¹⁵.

Wprawdzie nadal w usteckim porcie stacjonuje flota rybacka, lecz jest ona dużo mniejsza niż w nieodległej jeszcze przeszłości. Nie ma w porcie śladu zarówno po Przedsiębiorstwie Połowów i Usług Rybackich „Korab”, jak też po Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Łosoś”¹⁶ – dwóch dominujących w okresie po II wojnie światowej przedsiębiorstwach, zajmujących się jednocześnie połowami i przetwórstwem ryb. Pozostali jedynie rybacy indywidualni. Pojemność brutto floty kutrowej stacjonującej

w porcie zmniejszyła się w okresie 1996-2016 ponad dwukrotnie. O ile jeszcze latach 1996-2003 było to średniorocznie 3,9 tys. ton brutto (GT), to w 2016 r. już zaledwie 1,6 tys. Funkcjonowanie instytucji pod nazwą „Akcja Rybna w Ustce” trudno uznać za czynnik decydujący o rybackim charakterze portu – jest to bardziej czynnik porządkujący rynek sprzedaży ryb (por. Czapliński, 2012).

Funkcja Ustki jako portu wojennego także znajduje się obecnie w zaniku. Wiąże się to z przekształceniami w położonym na wschód od portu Centrum Szkolenia Specjalistów Marynarki Wojennej im. admirała floty Józefa Unruga.

Funkcja związana z transportem ludności jest realizowana jedynie w trakcie sezonu letniego. W analizowanym okresie sporadycznie obsługiwało połączenia międzynarodowe na Bornholm, lecz ruch pasażerski był mały (maksimum, czyli 6,4 tys. pasażerów odnotowano w 2002 r., a w latach 2015-2016 nie odnotowano ani jednego pasażera). Ruch ten znacząco ułatwiło otwarcie w 1998 r. osobowego przejścia granicznego. Natomiast cały czas wykonywane są krótkie rejsy po morzu, ale tę formę ruchu pasażerskiego należy zaliczyć do funkcji turystycznej.

Dużą szansą dla usteckiego portu byłyby lokalizacja w nim mariny jachtowej. Prace koncepcyjne nad jej powstaniem trwają już od dłuższego czasu (por. *Koncepcja...*, 2001). Podtrzymywane są także w obowiązujących dokumentach strategicznych (*Strategia...*, 2007; *Strategia...*, 2009). Lecz na razie liczba zawinięć jachtów do Ustki jest względem innych małych portów na wybrzeżu środkowym względnie mała¹⁷, co Zieziula i Nowaczyk (2015) wiąże z niedostateczną infrastrukturą do obsługi jachtów oraz nadmiernym zatłoczeniem w porcie. Przyjmując rozróżnienie na przystań jachtową i marinę jachtową¹⁸ możemy uznać, że obecnie w usteckim porcie funkcjonuje przystań jachtowa, w której znajduje się zaledwie 30 miejsc dla jachtów rezydenckich, jednak są zamierzenia budowy mariny w obecnym awanporcie (*Szansa...*, b.d.).

Ponadto port w Ustce pełni także rolę bazy dla jednostek ratownictwa morskiego. Od 2009 r.

¹³ Chodzi o dwie firmy: Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab” oraz Spółdzielnię Pracy Rybołówstwa Morskiego „Łosoś”.

¹⁴ Wystarczy zestawić te dane z informacją, że w 1939 r. przeładunki wyniosły 259,1 tys. ton (Szopowski, 1962), by mieć obraz spadku przeładunków w porcie.

¹⁵ Pomimo większych przeładunków, podobnie jest także w sąsiednim Darłowie (Zieziula, Nowaczyk, 2017).

¹⁶ Firma ta nadal istnieje i prowadzi działalność we Włynkówku koło Słupska, lecz skupiła się na przetwórstwie ryb, będąc znaczącym producentem konserw rybnych.

¹⁷ W 2014 r. było to 300-400 jachtów, podczas gdy w sąsiednim Darłowie odnotowano 611 jachtów, a Łebie 1214 (Nowaczyk, 2015c).

¹⁸ „Przystań jachtowa – wyodrębniony obszar portów morskich przygotowany pod względem technicznym do obsługi ruchu żeglarskiego. Charakteryzuje się ograniczoną liczbą miejsc postojowych oraz brakiem infrastruktury towarzyszącej, np. gastronomicznej, hotelarskiej oraz umożliwiającej naprawy i zimowanie jednostek. Marina jachtowa – przygotowana pod względem technicznym do obsługi ruchu żeglarskiego, dysponująca większą liczbą miejsc postojowych oraz wyposażona w infrastrukturę towarzyszącą” (Nowaczyk, 2015c, s. 37-38).

placówka jest zlokalizowana w nowej siedzibie po zachodniej stronie portu (Bierndgarski, 2009).

W porcie rozwija się funkcja gastronomiczno-hotelarsko-mieszkaniowa, co jest związane z budową *waterfrontu* po jego wschodniej stronie. O ile funkcje gastronomiczną oraz hotelarską można powiązać z funkcją turystyczną portu, to lokalizacja na jego terenie mieszkań zdaje się być nie do końca przemyślaną inwestycją, patrząc z punktu widzenia rozwoju portu.

Obecnie uważa się turystykę za zasadniczy czynnik warunkujący rozwój Ustki (*Strategia...*, 2009). Biorąc pod uwagę nadmorskie położenie i piaszczyste plaże oraz klimat obszaru (Baranowski, 2008), otaczające miasto lasy oraz istnienie uzdrowiska (Gierańczyk, 2014; Szymańska, 2012) – funkcja turystyczna rozwijałaby się w Ustce nawet bez portu¹⁹. Stanowi on zatem bardziej uzupełnienie bogatej oferty turystycznej miasta, niż jej zasadniczy element.

W rządowych planach powstałych pod koniec XX w. zakładano, że port w Ustce osiągnie status portu regionalnego obsługującego bałtycką żeglugę przybrzeżną towarową i pasażersko-turystyczną oraz pełniącą funkcję obsługi zaplecza rybołówstwa bałtyckiego. W dłuższym horyzoncie czasowym uznano, że możliwe jest powstanie w Ustce nowoczesnego portu morskiego o znaczeniu regionalnym, stanowiącego aktywny ośrodek gospodarczy nastawiony na wszechstronną obsługę potrzeb regionu (*Studium...*, 1999). Jak widać z przeprowadzonej analizy – prognozy te nie zostały zrealizowane. Lecz komunalizacja portu wraz z napływem środków unijnych oraz mądrą polityką władz miasta może jeszcze spowodować, że te cele zostaną osiągnięte, aczkolwiek w dłuższej perspektywie czasowej, niż to początkowo zakładano. Dużą szansą na to jest planowana rozbudowa portu (por. Bierndgarski, 2018).

4. Podsumowanie

Patrząc na zmiany, jakie zachodzą w funkcjach pełnionych przez polskie małe porty morskie należy stwierdzić, że ich funkcja transportowa oraz pasażerska względem dużych portów traci na znaczeniu²⁰. Podobnie dzieje się z funkcją rybołówstwa, do czego przyczynia się prowadzona polityka unijna oraz przełowienie Bałtyku. Niektóre z tych portów, jak chociażby Ustka pełniły w przeszłości także inne, rzadkie funkcje, np. przemysłową czy wojskową – lecz

te także zanikły. Zatem główną realną funkcją małych portów, która może stać się ważkim czynnikiem ich rozwoju jest funkcja turystyczna. Aby móc realizować ją w pełni niezbędne jest istnienie w nich przystani jachtowych, a w większych spośród nich – marin jachtowych. Przykład Ustki pokazuje, że budowa tych obiektów przychodzi z trudem.

Można zatem pokusić się o postawienie wniosku, że obecnie małe polskie porty morskie znajdują się na gospodarczym „zakręcie” – stare czynniki rozwoju tracą na znaczeniu, a nowe nie są jeszcze w pełni wykorzystywane. Mając na względzie postępujące powiązanie małych portów z władzami gminnymi (Nowaczyk, 2015b) oraz coraz większe wykorzystanie środków unijnych można mieć nadzieję, że za kilka lat spora część spośród nich ponownie wejdzie w fazę wzrostu.

Piśmiennictwo

- Baranowski D., 2008, Warunki klimatyczne Ustki, *Słupskie Prace Geograficzne*, 5, s. 101-111.
- Bierndgarski H., 2009, *Ustka. Nowa baza ratowników SAR*, <http://ustka.naszemiasto.pl/artikul/ustka-nowa-baza-ratownikow-sar,266919,art,t,id,tm.html> [25.05.2016].
- Bierndgarski H., 2018, *Gróbarczyk: przebudowa portu to ogromna szansa dla Ustki stania się dominującym portem rybackim*, <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/39401-grobarczyk-przebudowa-portu-to-ogromna-szansa-dla-ustki-stania-sie-dominujacym-portem-rybackim> [28.09.2018].
- Czapliński P., 2012, Lokalne centrum pierwszej sprzedaży ryb jako narzędzie regulacji rynku rybnego na przykładzie LCPSR – Aukcji Rybnej Ustka Sp. z o.o., *Słupskie Prace Geograficzne*, 9, s. 6-22.
- Czapliński P., 2013, *Przestrzenny wymiar funkcjonowania i rozwoju przemysłu przetwórstwa rybnego w Polsce*, Wydawnictwo „Bernardinum”, Pelplin.
- Gierańczyk W., 2014, *Znaczenie funkcji uzdrowiskowej w turystyce, ze szczególnym uwzględnieniem turystyki nadmorskiej* [w:] W. Szymańska (red.), *Elementy rozwoju społecznego regionów nadmorskich*, Wydawnictwo „Bernardinum”, Gdańsk–Pelplin, s. 83-99.
- Hernik J., Ściana W., 2014, Funkcja handlowa małych portów Pomorza Środkowego na przykładzie portu morskiego Darłowo, *Folia Pomerania Universitatis Technologiae Stetinensis. Oeconomica*, 313(76), s. 45-56.
- Karwacka K., Bursztyński A., 2011, Porty środkowego wybrzeża. Charakterystyka i potencjalne zagrożenia dla infrastruktury portowej, *Logistyka*, 5/2011 s. 685-696.
- Koncepcja lokalizacyjno-programowa i studium wykonalności portu jachtowego w Ustce z propozycją rozwiązań technicznych wraz z oceną oddziaływania na środowisko*, 2001, Projekt SUPORTNET, Centrum Promocji, Gdańsk.

¹⁹ Zresztą z podobną sytuacją mamy też do czynienia w Kołobrzegu (por. Miedziński, 2012, 2015).

²⁰ Zresztą w strategii transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) przewidziano zasadniczo miejsce jedynie dla portu w Gdańsku (Rylski, 2013).

- Kruczalak K., 2000, Uzasadnienie projektu zmiany ustawy z 20 XII 1996 r. o portach i przystaniach morskich, *Czas Morza*, 1(13), s. 20-21.
- Ludynia W., 1982, Geograficzne i społeczno-ekonomiczne uwarunkowania rozwoju gospodarczego Ustki, *Słupskie Prace Matematyczno-Przyrodnicze*, 1, s. 111-135.
- Luks K., 2011, Strategia aktywizacji nadbałtyckich regionów peryferyjnych wobec zjawiska marginalizacji małych portów w Polsce, *Problemy Transportu i Logistyki*, 15, s. 193-209.
- Michalski T., Szymańska W., 2016, *Perspektywy rozwoju a pełnione funkcje portu w Ustce* [w:] M. Połom (red.), *Wybrane problemy funkcjonowania transportu na obszarach nadmorskich*, Wydawnictwo „Bernardinum”, Gdańsk–Pelplin, s. 101-114.
- Miedziński D., 2012, *Miasto Kołobrzeg wiodącym uzdrowiskiem Polski i jednym z centrów turystycznych kraju* [w:] E. Rydz (red.), *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty funkcjonowania polskich uzdrowisk*, Wydawnictwo AP, Słupsk, s. 139-150.
- Miedziński D., 2015, *Features and resort tourism and transport availability on the basis of socio-economic development on the example of the city and the Kołobrzeg district* [w:] W. Szymańska (red.), *Regional Development and Public Administration in the context of General Tendencies of XXI century*, Assembly of Doctors of Sciences on Public Administrations Ukraine, Publishing House „ADNDU”, Słupsk–Kharkiv, s. 52-63.
- Nowaczyk P., 2015a, Analiza wpływu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej na krajowe rybołówstwo morskie, *Zeszyty Naukowe Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego. Ekonomia i Organizacja Gospodarki Żywnościowej*, 110, s. 81-95.
- Nowaczyk P., 2015b, Małe porty morskie w strategiach rozwoju gmin nadmorskich, *Przedsiębiorczość i Zarządzanie*, 16(4/1), s. 57-72.
- Nowaczyk P., 2015c, Znaczenie działalności rekreacyjno-sportowej w małych portach morskich w Polsce dla społeczno-gospodarczego rozwoju gmin nadmorskich, *Rozprawy Naukowe Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu*, 51, s. 37-43.
- Pacuk M., Michalski T., 2002, *Problemy funkcjonowania małych portów morskich na przykładzie Ustki* [w:] J. Wendt (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Zakład Geografii Społecznej i Turyzmu, Zakład Geografii Ekonomicznej Morza, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 143-158.
- Pluciński M., 2011, Wybrane uwarunkowania wpływające na rozwój polskich portów morskich, *Problemy Transportu i Logistyki*, 15, s. 279-296.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 1996*, 1996, GUS, Warszawa.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2000*, 2000, GUS, US Szczecin, Warszawa–Szczecin.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2004*, 2004, GUS, US Szczecin, Warszawa–Szczecin.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2007*, 2007, GUS, US Szczecin, Warszawa–Szczecin.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2009*, 2009, GUS, US Szczecin, Warszawa–Szczecin.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013*, 2013, GUS, US Szczecin, Warszawa–Szczecin.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017*, 2017, GUS, US Szczecin, Warszawa–Szczecin.
- Rylski M., 2013, *Rola i miejsce polskich portów morskich w strategii transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)* [w:] P. Czapliński (red.), *Wybrane problemy gospodarki morskiej*, Wydawnictwo „Bernardinum”, Gdańsk–Pelplin, s. 19-40.
- Strategia rozwoju miasta Ustka do roku 2020*, 2009, Urząd Miasta w Ustce, Ustka.
- Strategia rozwoju portu morskiego w Ustce do roku 2021*, 2007, Business Mobility International, Słupsk–Ustka.
- Studium przygotowawcze do założeń rządowego programu aktywizacji małych portów i przystani morskich*, 1999, Instytut Morski, Gdańsk.
- Szansa na ustecką marinę*, b.d., <http://ustkaport.pl/szansa-na-ustecka-marine/> [30.09.2018].
- Szopowski Z., 1962, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, PAN, Warszawa–Poznań.
- Szymańska W., 2012, *Miasto Ustka jako uzdrowisko – rozwój przestrzenny i funkcjonalny* [w:] E. Rydz (red.), *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty funkcjonowania polskich uzdrowisk*, Akademia Pomorska w Słupsku, Słupsk, s. 209-236.
- Ustawa z dn. 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich* (Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44 z późn. zm.).
- Zieziula J., Nowaczyk P., 2015, Tendencje i czynniki zmian w działalności małych portów morskich w Polsce w latach 2009-2014, *Marketing i Zarządzanie*, 1(42), s. 217-228.
- Zieziula J., Nowaczyk P., 2017, Identyfikacja czynników determinujących działalność przeładunkową w małych portach morskich na przykładzie portu Darłowo, *Problemy Transportu i Logistyki*, 37, s. 335-346.