Małgorzata Pacuk
Tomasz Michalski

PROBLEMY FUNKCJONOWANIA MAŁYCH PORTÓW MORSKICH NA PRZYKŁADZIE USTKI

Wprowadzenie

Okres transformacji gospodarki narodowej, w tym gospodarki morskiej, branże tej gospodarki odczuwają bardzo dotkliwie. Ograniczone limity połowów i trudności przedsiębiorstw rybackich nie rokują rozwoju tej funkcji małych portów. Nie pojawiły się również szanse na duży wzrost przeładunku towarów. Większość małych portów morskich wciąż nie potrafi dostosować się do wymogów gospodarki rynkowej. Cechująca ich rozwój w okresie powojennym monokultura gospodarcza, ograniczona do działalności rybackiej, w obecnych warunkach, wobec upadku rybołówstwa i braku koniecznych inwestycji, jest jedną z zasadniczych przyczyn problemów ich funkcjonowania i utraty atrakcyjności.

Najważniejszym aktem prawnym określającym miejsce i rolę samorządów lokalnych w polityce morskiej państwa jest ustawa z 20.12.1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz U, Nr 9 z 1997 r.), która weszła w życie 6 sierpnia 1997 r. Ustawa dała gminom nadmorskim swobodę w wyborze formy zarządzania portami i przystaniami morskimi, jeżeli tereny, na których położony jest port lub przystań, stanowią mienie komunalne. Utrzymanie stanu dotychczasowego, tzn. zarządu państwowego małych portów i przystani przez dyrektora właściwego urzędu morskiego, ma swoje dobre strony, jeśli chodzi o powstrzymywanie dekapitalizacji majątku portowego i zapewnienie nadzoru nad bezpieczeństwem eksploatacji portu. Urząd morski nie jest jednak w stanie aktywnie zarządzać małym portem, nie może też zapewnić tego, co jest naj-ważniejsze w funkcjonowaniu małych portów: jednolitego programowania rozwoju portu i miasta.

Związek Miast i Gmin Morskich,analizując przyczyny powolnego realizowania postanowień ustawy w większości portów i przystani morskich funkcjonujących na polskim wybrzeżu, wskazał z jednej strony na niezbyt precyzyjne sformułowania niektórych postanowień ustawy, z drugiej zaś na brak odpowiedniej regulacji, co dotyczy zwłaszcza małych portów i przystani (Kruczalak, 2000). W najbliższym czasie ustawa o portach i przystaniach morskich ma zostać znowelizowana, co pozwoli uporządkować zagadnienia opłat portowych i gospodarowanie nieruchomościami gruntowymi w portach oraz uregulować nadzór właścicielski nad działalnością podmiotów zarządzających portami.

Struktura funkcji morskich

Port w Ustce jest jednym z największych małych portów polskiego wybrzeża. W okresie międzywojennym był wykorzystywany głównie do przeładunków handlowych, z ograniczoną funkcją obsługi rybołówstwa. Po II wojnie aktywizował się przede wszystkim jako ośrodek rybołówstwa, z niewielkimi przeładunkami w latach 1947-1952 (por. Ludynia, 1981). Po wojnie powstała stocznia produkcyjna, która przy okresowych trudnościach i częstej zmianie profilu produkcji przetrwała do lutego 2002 r.

Port zajmuje powierzchnię 30,2 ha, z czego tereny lądowe obejmują 19,2 ha. Główne funkcje portu to: rybołówstwo, przemysł i turystyka morska. Port w Ustce określany jest jako rybacko--przemysłowy, a funkcja transportowa - podobnie jak we wszystkich portach Wybrzeża Środ-

kowego - jest wtórna wobec innych funkcji. Na możliwości jej rozwoju trzeba patrzeć przez pryzmat funkcji wiodących, przede wszystkim rybołówstwa[1].

Funkcja transportowa i handlowa

Port w Ustce rozwija funkcję przeładunkowo-składową opierając się na posiadanym zapleczu składowym (magazynowym), w tym dużych pojemnościach elewatora zbożowego spółki El-Pol (5 tys. ton), zlokalizowanego przy Nabrzeżu Władysławowskim. Rozwój funkcji transportowej w porcie może opierając się przede wszystkim na obsłudze lokalnych przewozów zaopatrzeniowych między małymi portami, a także między małymi i dużymi portami.

Obecnie wykorzystanie małych portów Wybrzeża Środkowego do przeładunków handlowych jest minimalne. Przeładunki w Ustce od wielu lat nie wykorzystują zdolności przeładunkowych portu i koncentrują się na obrocie zbożem (ograniczenia wynikają z limitowania importu) i jego przetworów (tab. 1). Elewator zbożowy wykorzystuje zaledwie część swoich możliwości w obsłudze statków; w 2001 r. jego obroty wyniosły 16,1 tys. ton.

Tab. 1. Przeładunki w obrocie morskim w Ustce w latach 1996-2000

Grupy ładunków a - ogółem b - wyładunek c - załadunek		1996	1997	1998	1999	2000
Razem	a	46,6	28,2	29,3	22,0	26,5
	b	43,9	21,5	23,4	21,0	24,9
	c	2,7	6,7	5,9	1,0	1.6
Zboże	a	46,6	28,2	25,4	21,0	25,9
	b	43,9	21,5	23,4	21,0	24,9
	c	2,7	6,7	2,0	-	1,0
Drobnica	a	-	-	3,9	1,0	0,6
	c	-	-	3,9	1,0	0,6

Źródło: *Tendencje w polskiej gospodarce morskiej w latach 90.,* GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa-Szczecin, 2001

Funkcja przemysłowa

Do niedawna jedną z najważniejszych funkcji wyróżniających Ustkę spośród małych miast portowych polskiego wybrzeża był przemysł stoczniowy. W ostatnich latach Stocznia Ustka budowała głównie małe jednostki różnego przeznaczenia i przeprowadzała remonty. Produkcja obejmowała: zestawy ratunkowe dla statków (wyłączny producent pływającego sprzętu ratunkowego w kraju), konstrukcje stalowe dla statków oraz statki stalowe częściowo wyposażone (długości do 30 m), wyroby z laminatów - jachty, łodzie motorowe, kutry rybackie, poduszkowce oraz inne wyposażenie ze stali i aluminium, zarówno dla odbiorców krajowych, jak i zagranicznych.

U schyłku lat 90. stocznia zaczęła przeżywać ogromne trudności, zwłaszcza finansowe. Stocznia Ustka była jednym z trzech podstawowych zakładów przemysłowych Ustki (obok „Korabia" i „Łososia"), w których odnotowywano poważne zmniejszanie liczby zatrudnionych. Jeszcze w grudniu 1999 r. zatrudniano tu ok. 540 osób, rok później - zaledwie 440 (dla porów-

[1] Obszerne studium poświęcone zagadnieniom zagospodarowania i funkcjonowania portu w Ustce powstało w 1995 r. w ramach „Strategicznego programu ekorozwoju Ustki" (Instytut Ochrony Środowiska, oddział w Gdańsku). Od tego czasu niewiele się zmieniło w zakresie funkcji gospodarki morskiej miasta.

nania: w 1986 r. pracowało tu 1 338 osób, w 1991 r. - 940). Stocznia utraciła płynność finansową, jej zadłużenie przewyższyło majątek firmy. Mimo że niewątpliwą wartością stoczni była unikatowa produkcja (łodzie ratunkowe oraz aluminiowe trapy i kładki kupowały wszystkie polskie stocznie produkcyjne), w lutym bieżącego roku [2002] podjęto decyzję o zamknięciu zakładu i zwolnieniu całej załogi.

Funkcja obsługi rybołówstwa bałtyckiego

Rybołówstwo w Ustce rozwinęło się w oparciu o PPiUR Korab, które otrzymało teren na zachodnim brzegu Słupi, od mostu kolejowego do elewatora zbożowego. Wykorzystując istniejące nabrzeża i basen budowlany z przyległą do niego zabudową, wzniesiono na tym terenie nowe obiekty kubaturowe, przeznaczone do przyjmowania i przechowywania ryb, przetwórstwa, zaopatrzenia i obsługi kutrów oraz ich remontów. Obiekty te stanowią obecnie zespół zabudowy na ogół dobrze przystosowany do pełnienia tych funkcji (mimo różnego stopnia amortyzacji i znacznej dekapitalizacji niektórych obiektów).

W latach 90. sytuacja przedsiębiorstwa, podobnie jak innych tego typu na wybrzeżu, poważnie się pogorszyła. Część majątku przekazano miastu w ramach spłaty długów, część sprzedano. Obecnie „Korab" nie dysponuje już żadną własną jednostką, wszystkie kutry sprzedano rybakom indywidualnym; zatrudnienie zmniejszyło się do ok. 170 pracowników (w 1986 r. - 1 128 zatrudnionych, w 1991 - 677). W 1997 r. zakład przekształcono w spółkę akcyjną Skarbu Państwa, a następnie wystawiono do prywatyzacji z zakazem dalszej sprzedaży majątku. Przedsiębiorstwo produkuje głównie konserwy, większość na eksport.

Trzeci z podstawowych podmiotów gospodarki morskiej to Spółdzielnia Rybołówstwa Morskiego „Łosoś", która zajęła część dawnych obiektów portowych na wschodnim brzegu Słupi i rozbudowała zaplecze i bazę przetwórczą. W latach 90. spółdzielnia zrezygnowała z działalności połowowej i ograniczyła się do przetwórstwa. Zakład nie stanowi już bezpośredniego zaplecza rybołówstwa, nie ma zatem uzasadnienia dla zajmowania terenu stanowiącego zaplecze nabrzeży portowych. Tereny te, na styku śródmieścia i portu, posiadają szczególne walory turystyczne.

Decyzja o relokacji (spowodowanej znaczną uciążliwością zakładu) i rozpoczęciu inwestycji poza terenem portowym została podjęta, nowa lokalizacja (docelowo 2004 r.) możliwa byłaby w planowanej dzielnicy przemysłowej Ustki (wzdłuż ul. Darłowskiej) lub w Słupskiej SSE. Obecnie firma, jako podmiot prawa handlowego ma dobre perspektywy, nie przynosi strat; ocenia się, że zmiana lokalizacji stworzy możliwości rozbudowy i rozwoju. Produkcja osiąga 7 tys. ton konserw, co stanowi ok. 23% rynku krajowego.

Tab. 2. Wyładunki ryb w małych portach w latach 1995-1997 (w tonach)

Porty	1995	1996	1997
Małe porty razem	116 084	121 337	116 660
w tym: Hel	16 012	17 603	12 687
Jastarnia	1 930	2 637	2 255
Władysławowo	23 395	24 587	22 122
Leba	4118	5 529	3 821
Ustka	10 288	12 475	11 227
Darłowo	6 355	9186	7 212
Kołobrzeg	26 996	31 121	30 435
Dziwnów	3 721	4 588	4 652

Źródło: *Materiały statystyczne,* Morski Instytut Rybacki, Gdynia, 1999.

W ostatnich latach wyładunki ryb związane z obsługą przybrzeżnych i zalewowych połowów bałtyckich kształtują się w małych portach i przystaniach morskich na poziomie ok. 120 tys. ton (tab. 2). Wyładunki koncentrują się w portach w Dziwnowie, Kołobrzegu, Darłowie, Ustce, Łebie, Władysławowie, Jastarni i Helu.

Ustka należy do małych portów rybackich o znaczeniu regionalnym, grupujących największy potencjał łowczy oraz zapewniających warunki do przechowywania i przetwarzania surowca (chłodnie i przetwórnie), a także do remontu jednostek. Rybołówstwo w małych portach postrzegane jest jako ważny czynnik aktywizacji gmin nadmorskich. Problemy rybołówstwa, stanowiącego jeden z głównych elementów działalności gospodarczej, a także kulturowej, w małych gminach portowych, uważane są za bardzo ważne dla samorządów lokalnych. Poza tworzeniem podstaw ekonomicznej egzystencji mieszkańców gmin, rybołówstwo postrzega się jako czynnik integrujący lokalne społeczności.

Flota rybacka w Ustce wykazuje tendencję rozwojową - w sierpniu 2000 r. w porcie stacjonowało 96 jednostek rybackich (łodzi i kutrów). Koncentrują się one po zachodniej stronie portu - przy nabrzeżach „Korabia" oraz po stronie wschodniej - przy nabrzeżach Słupskim i Lęborskim. Wydzielone miejsca dla jednostek rybackich znajdują się także przy nabrzeżach Darłowskim i Łebskim (trwały zarząd MON).

Funkcja turystyczna

W Ustce, podobnie jak w pozostałych małych portach, obserwuje się znaczne poszerzenie zakresu usług turystyczno-rekreacyjnych oraz wyraźny wzrost zapotrzebowania na rozwój tych usług. Naturalne walory położenia geograficznego portu zachęcają do rozwijania turystyki morskiej. Po okresie dekoniunktury na początku lat 90. następuje stopniowe odradzanie się w różnych formach żeglugi pasażerskiej. W sezonie port obsługuje ruch pasażerski. Rejsy morskie mają najczęściej charakter rejsów spacerowych w strefie przybrzeżnej (brak publikowanych statystyk nie pozwala na ocenę wielkości tych przewozów w małych portach polskiego wybrzeża). W 1998 roku otwarto w porcie morskie przejście graniczne dla ruchu osobowego, co stworzyło możliwość uruchomienia międzynarodowej żeglugi pasażerskiej. W 2000 r. po raz pierwszy uruchomiono przeprawę promową przez kanał portowy, między centrum Ustki a plażą zachodnią (w okresie 1.07. - 31.08.).

W sezonie 2000 w porcie pracowało 8 jednostek prywatnych do przewozu pasażerów (wielkość ta szybko się zmienia), w większości są to łodzie i kutry rybackie po odpowiednim przystosowaniu. Większe jednostki Żeglugi Gdańskiej (przemiennie katamaran „Opal" i statek pasażerski „Helena") oferują rejsy na redę portu, a w weekendy obsługują połączenie Ustki z Bornholmem.

Udział portu w Ustce w obsłudze żeglarstwa morskiego jest jeszcze bardzo niewielki. Jachting morski wykorzystuje Nabrzeże Kołobrzeskie oraz nabrzeża Basenu Węglowego po zachodniej stronie portu, gdzie od kilku lat funkcjonuje prowizoryczna baza żeglarska. Port nie oferuje jednak żadnej infrastruktury na zapleczu o pożądanym standardzie usług (brak takich elementów wyposażenia, jak prysznice, toalety, przyłączenia do wody pitnej, energii itd.).

Port i wschodni falochron, wykorzystywany jako molo spacerowe, są głównymi celami spacerów, a ruch w porcie i zabudowa przy nabrzeżach, mimo gospodarczego charakteru i braku urody poszczególnych obiektów, uważane są za jedną z atrakcji turystycznych.

Największe możliwości rysują się przed Ustką jako miejscowością uzdrowiskową i ośrodkiem turystyki morskiej. Ustka, podobnie jak inne małe porty, może być ważnym ogniwem zarówno w obsłudze, jak i stymulacji rozwoju turystyki. W związku z tym port wymaga lepszego przystosowania do obsługi ruchu turystycznego poprzez dyslokację niektórych funkcji (np. udostępnienie ciągu nabrzeży po wschodniej stronie kanału portowego jako portowego bulwaru spacerowego).

Zagospodarowanie i funkcjonowanie portu

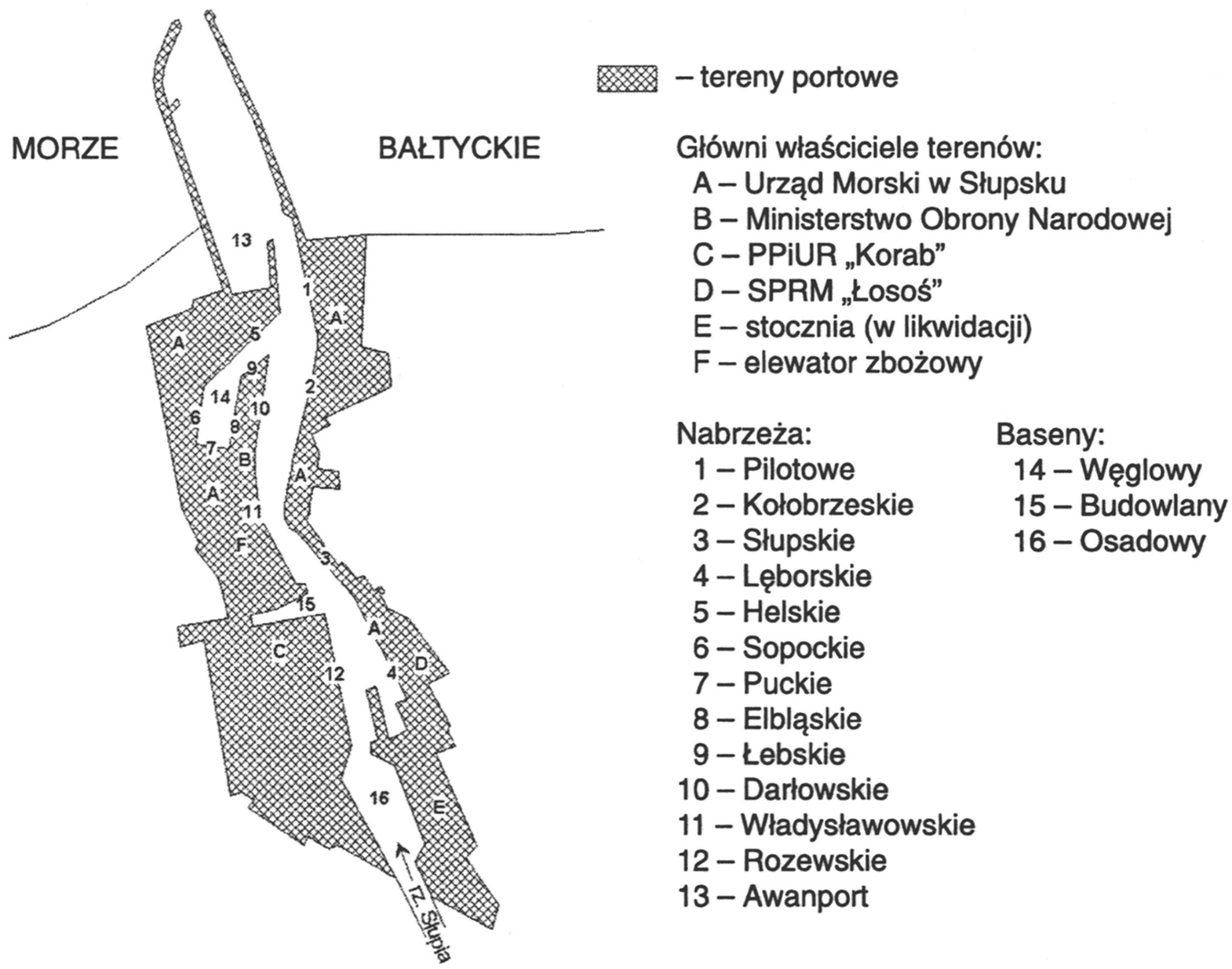
Aktualny stan własności terenów portowych

Małe i średnie porty morskie w Polsce są zarządzane prawie wyłącznie przez urzędy morskie lub uwłaszczone na ich terenach przedsiębiorstwa i instytucje. Nie są to jednak typowe dla gospodarki portowej zarządy, a raczej struktury administrujące infrastrukturą portową.

Użytkowanie terenów i struktura władania w porcie usteckim przedstawia się następująco: północna część portu objęta jest trwałym zarządem Urzędu Morskiego, z wyjątkiem Nabrzeża Darłowskiego, zajmowanego przez Marynarkę Wojenną. Część południowa, z przewagą wieczystego użytkowania, podzielona jest pomiędzy większą liczbę użytkowników - najrozleglejsze tereny na zachodnim brzegu Słupi znajdują się w użytkowaniu wieczystym PPPiH „Korab" (część terenów sprzedano), na wschodnim brzegu - Stoczni Ustka i „Łososia".

Analiza dostępności nawigacyjnej portu

Port w Ustce dostępny jest dla statków o długości do 58 m, szerokości do 11,5 m (którą należy uznać za graniczną dla normalnej żeglugi) i zanurzeniu do 4,5 m, jednak dostępność nawigacyjna poszczególnych części akwenów wewnętrznych portu jest bardzo zróżnicowana w zależności od ich głębokości i szerokości. Do największych utrudnień dla statków wchodzących do portu i wychodzących z portu należą: falowanie (przez ok. 72 dni w roku fale przekraczają wysokość 1 m, w ciągu 3 dni w roku mogą osiągać od 3 do 5 m; przy wiatrach wiejących z kierunków północny zachód - północ - północny wschód do wnętrza portu przenika silne falowanie, uciążliwe bądź wręcz niebezpieczne dla cumujących jednostek) i prąd przybrzeżny, osiągający w niektórych warunkach prędkość do 4 węzłów i działający prostopadle do kursu wchodzących i wychodzących statków. Trudnym problemem jest spłycanie podejścia do



Rys. 1. Szkic portu usteckiego, stan w 2002 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych

portu i akwenów portowych w wyniku działalności morza (falowanie i prąd przybrzeżny), deflacji plaży i wydmy zachodniej oraz nanoszenia rumowiska dennego przez rzekę Słupię. Z analizy dostępności nawigacyjnej portu wynika, że jest ona wystarczająca dla najmniejszych statków handlowych, jachtów i statków żeglugi przybrzeżnej, jednostek rybackich oraz mniejszych jednostek specjalnych. Zwiększenie dostępności portu (lub jego części) byłoby konieczne, gdyby do portu zawijać miały pełnomorskie statki turystyczne i małe statki handlowe (Szermer B., 1995).

Kierunki aktywizacji podmiotów gospodarki morskiej

Występowanie w problematyce rozwoju portu i gminy Ustka (podobnie jak i innych małych portów i gmin nadmorskich) dwóch wymiarów - ogólnokrajowego i lokalnego (regionalnego) powoduje, że niezbędne staje się wytyczenie strategicznych kierunków rozwoju gospodarczego i funkcjonalno-przestrzennego, które będą integrować ogólnokrajowe i lokalne interesy społeczne i gospodarcze. Aktywizacja portu w Ustce wiąże się także z realizacją strategii rozwoju województwa pomorskiego.

W porcie Ustka mogą być realizowane wszystkie funkcje gospodarcze rozwijane dotychczas (zaplecza rybołówstwa bałtyckiego, turystyczna, transportowa, przemysłowa, handlowa), pod warunkiem, że otoczenie generuje takie zapotrzebowanie. Szanse aktywizacji podmiotów gospodarki morskiej tkwią przede wszystkim w silnym związku z miastem i szerzej rozumianym otoczeniem lokalnym (szerzej na ten temat Waldziński D. (red.), 1996).

Głównym celem w ciągu kilku najbliższych lat będzie osiągnięcie pozycji portu regionalnego obsługującego bałtycką żeglugę przybrzeżną towarową i pasażersko-turystyczną oraz pełniącego funkcję obsługi zaplecza rybołówstwa bałtyckiego. W dłuższym horyzoncie czasowym możliwe jest kształtowanie nowoczesnego portu morskiego o znaczeniu regionalnym, stanowiącego aktywny ośrodek gospodarczy nastawiony na wszechstronną obsługę potrzeb regionu *(Studium przygotowawcze*..., 1999). Strategicznym celem rozwoju portu jest zintensyfikowanie wykorzystania przestrzeni portowej i jej porządkowania (modernizacja, restrukturyzacja, rewitalizacja jednostek przestrzennych).

Prognoza funkcji gospodarki morskiej

Biorąc pod uwagę uwarunkowania i pożądane kierunki aktywizacji podmiotów gospodarki morskiej, należy podkreślić, że żadna z dotychczasowych funkcji portu w Ustce nie powinna ulec likwidacji. Ustalając rangę rozwoju poszczególnych funkcji morskich konieczne jest przesunięcie punktu ciężkości z funkcji dotychczas dominujących na te, które cechowała wyraźna stagnacja lub które odgrywały niewielką rolę w życiu gospodarczym miasta. Niektóre z funkcji portu w Ustce (np. turystyczno-rekreacyjna, rybacka) mają znaczenie ponadregionalne, a zatem ich postulowany prawidłowy rozwój przynosić będzie korzyści w skali znacznie przekraczającej wymiar lokalny.

Funkcja turystyczna

Przewiduje się szybki rozwój funkcji turystyczno-pasażerskiej i żeglarskiej jako funkcji podstawowych. Prognoza rozwoju ruchu turystycznego w małych portach otwartego morza wskazuje na możliwość 2 - 3-krotnego wzrostu liczby pasażerów do 2005 roku (1800-2500 tys. w stosunku do danych wyjściowych dla roku 1997 - ok. 850 tys. pasażerów). W związku z tym wysiłek inwestycyjny powinien się skoncentrować na utworzeniu wzdłuż polskiego wybrzeża sieci marin o standardzie międzynarodowym w portach, które dysponują możliwościami rozbudowy bazy żeglarskiej. Jednym z ogniw tego łańcucha, zarówno w obsłudze, jak i w stymulacji rozwoju turystyki i wypoczynku w regionie, może i powinien się stać port jachtowy w Ustce (por.

Koncepcja lokalizacyjno-programowa..., 2001). Rozwój kwalifikowanej bazy obsługi turystyki morskiej może następować dzięki lepszemu wykorzystanie istniejących obiektów hydrotechnicznych oraz rozbudowie portu, połączonej z aktywizacją zaplecza portu dla lokalizacji bazy obsługi technicznej, lądowych miejsc postoju dla jachtów i urządzeń socjalnych (Studium przygotowawcze..., 1999). Utworzenie w Ustce osobowego przejścia granicznego stwarza możliwość uruchomienia międzynarodowych przewozów pasażerskich i stanowi ważny element poszerzający zakres oferowanych usług.

Funkcja obsługi rybołówstwa

Rybołówstwo w porcie Ustka postrzegać należy jako ważny czynnik aktywizacji gminy. Rozwój funkcji rybackiej powinien być traktowany jako element rozwoju gospodarki żywnościowej kraju. Prognozy połowów bałtyckich i wyładunków ryb w małych portach przewidują w najbliższych latach utrzymanie zbliżonej do obecnego poziomu skali obsługi rybołówstwa bałtyckiego oraz przetwórstwa rybnego (rocznie ok. 120 tys. ton ryb pochodzących z połowów bałtyckich). Ustka jest jednym z portów, w których będzie się koncentrowała funkcja obsługi rybołówstwa bałtyckiego. Rybołówstwo pozostanie jedną z głównych funkcji rozwojowych Ustki (funkcją podstawową), mimo obecnej stagnacji[2]. Należy jednak liczyć się z koniecznością zmniejszenia liczby kutrów rybackich, co powinno wpłynąć na wymianę starej floty na jednostki nowsze.

Funkcja transportowa

Port w Ustce jest jednym z kilku małych portów o znaczeniu regionalnym, w których będzie występować funkcja transportowa, związana z przeładunkiem towarów, ich składowaniem i manipulacjami. Analiza wielu czynników (m.in. lokalizacji portu w układzie systemu transportowego, położenia portu na polskim wybrzeżu, stanu powiązań transportowych z otoczeniem gospodarczym, dogodności położenia portu względem przedpola) wskazuje na potencjalne możliwości wzrostu obrotów ładunkowych w porcie. Ocenia się, że potencjał portu pozwala na podwojenie ilości przeładowywanych towarów, biorąc jednak pod uwagę strukturę ładunków (głównie zbóż i ich przetworów) nie należy spodziewać się w najbliższych latach znacznego rozwoju w tej dziedzinie gospodarki morskiej. Prognoza obrotów ładunkowych małych portów do 2010 roku przewiduje utrzymanie dotychczasowego poziomu przeładunków w porcie usteckim, ewentualnie możliwość stopniowego wzrostu (ok. 30 tys. ton w 1998 r, 20-40 tys. ton w latach 2005-2010), funkcję transportową uznać zatem należy za jedną z funkcji podstawowych o umiarkowanym tempie rozwoju (Szwankowska B., Szwankowski S., 1999 r.). Port w Ustce powinien rozwijać funkcję przeładunkowo-składową korzystając z posiadanego potencjału nabrzeży przeładunkowych i zaplecza magazynowo-składowego (elewatora zbożowego).

Funkcja przemysłowa

Do niedawna port w Ustce był ośrodkiem transportowo-gospodarczym o ograniczonej aktywności funkcji przemysłowej; przewidywano umiarkowany rozwój usług przemysłowych oparty na istniejącym przemyśle stoczniowym. Obecnie funkcja ta przestała być realizowana.

Funkcja handlowa

Funkcję handlową w porcie usteckim (związaną z fizycznym manipulowaniem ładunkami znajdującymi się w porcie, transakcjami kupna-sprzedaży, świadczeniem usług zaopatrzeniowych) należy uznać za uzupełniającą w stosunku do transportowej i przewidywać jej ograniczony rozwój.

[2] Do końca 2002 r. planuje się uruchomienie w Ustce pierwszej w Europie Wschodniej aukcji rybnej. Inwestycja ta, finansowana głównie z budżetu województwa pomorskiego, a także przez rybaków zrzeszonych w organizacjach branżowych, będzie pierwszym ogniwem tworzenia rynku rybnego w Polsce.

Literatura

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.

Kruczalak K., 2000, *Uzasadnienie projektu zmiany ustawy z 20.12.1996 r. o portach i przystaniach morskich,* Czas Morza, nr 1 (13).

Ludynia W., 1981, *Geograficzne i społeczno-ekonomiczne uwarunkowania rozwoju gospodarczego Ustki,* Słupskie Prace Matematyczno-Przyrodnicze, nr 1.

Materiały statystyczne, 1999, Morski Instytut Rybacki, Gdynia.

Szermer B., 1995, *Port Ustka. Studium funkcjonowania i modernizacji, część II - warianty zagospodarowania,* [w:] Strategiczny program ekorozwoju Ustki, Gdynia.

Studium przygotowawcze do założeń rządowego programu aktywizacji małych portów i przystani morskich, 1999, Instytut Morski, Gdańsk.

Szwankowska B., Szwankowski S., 1999, *Kierunki aktywizacji małych portów i przystani polskiego wybrzeża,* Inżynieria Morska i Geotechnika, nr 6.

Tendencje w polskiej gospodarce morskiej w latach 90., 2001, GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa-Szczecin.

Waldziński D. (red.), 1996, *Małe porty szansą rozwoju gmin,* Związek Miast i Gmin Morskich, Gdańsk.