

Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do 2030 roku



Autorzy:

Dr hab. Maciej Matczak
Marcin Włodarski

29 października 2019 r.



Spis treści

1	WPROWADZENIE.....	5
2	DIAGNOZA OBECNEJ SYTUACJI PORTU MORSKIEGO W USTCE.....	5
2.1.	INFRASTRUKTURA PORTOWA ORAZ POTENCJAŁ USŁUGOWY PORTU.....	5
2.2.	STRUKTURA PRZESTRZENNA I WŁASNOŚCIOWA TERENÓW PORTOWYCH.....	9
2.3.	ZAPLECZE SPOŁECZNO-GOSPODARCZE PORTU W USTCE	10
2.4.	PRZEDPOLE PORTOWE	13
2.5.	ANALIZA FUNKCJI GOSPODARCZYCH REALIZOWANYCH W PORCIE	13
2.6.	OCENA WYKORZYSTANIA ISTNIEJĄCYCH MOŻLIWOŚCI USŁUGOWYCH USTECKIEGO PORTU	17
2.7.	AKTUALNA POZYCJA ROZWOJOWA NA TLE INNYCH PORTÓW WYBRZEŻA (STAN OBECNY)	20
3	UWARUNKOWANIA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNE PORTU MORSKIEGO W USTCE.....	24
3.1.	DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA ORAZ POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE PORTU	24
3.2.	ANALIZA PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO PORTU (OBSZAR „TERENY PORTU”) ORAZ KLUCZOWYCH PLANÓW PRZESTRZENNYCH DETERMINUJĄCYCH ROZWÓJ JEGO ZAPLECZA I PRZEDPOLA	28
3.3.	KONCEPCJA ROZBUDOWY SYSTEMU FALOCHRONÓW W PORCIE W USTCE – BUDOWA AWANPORTU	32
4	ANALIZA STRATEGICZNA UWARUNKOWAŃ SPOŁECZNYCH, GOSPODARCZYCH I TECHNOLOGICZNYCH ORAZ ICH KONSEKWENCJE DLA ROZWOJU PORTU W USTCE.....	34
4.1.	RYBOŁÓWSTWO	34
4.2.	FUNKCJE WOJSKOWE	36
4.3.	TRANSPORT ŁADUNKÓW.....	37
4.4.	TRANSPORT I OBSŁUGA PASAŻERÓW	39
4.5.	TURYSTYKA PRZYBRZEŻNA I MORSKA	40
4.6.	PRZEMYSŁ PORTOWY I PRZYPORTOWY	41
4.7.	ROZWÓJ SEKTORA MORSKIEJ ENERGETYKI WIATROWEJ	41
4.8.	POZYCJA STRATEGICZNO-ROZWOJOWA NA TLE INNYCH PORTÓW WYBRZEŻA (STAN DOCELOWY).....	42
5	SPÓJNOŚĆ Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI NA POZIOMIE EUROPEJSKIM, KRAJOWYM I REGIONALNYM.....	44
6	ANALIZA SWOT.....	48
7	WIZJA I MISJA PORTU MORSKIEGO W USTCE ORAZ ICH EFEKTY EKONOMICZNE	51
8	UKŁAD CELÓW ROZWOJOWYCH.....	53
8.1.	CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE	53
8.2.	INSTRUMENTY I WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW.....	55
9	PLAN PRZEDSIĘWZIĘĆ INWESTYCYJNYCH I ORGANIZACYJNYCH.....	57
10	EWALUACJA I MONITOROWANIE REALIZACJI STRATEGII	62
11	SPIS TABEL I RYSUNKÓW	63

1 WPROWADZENIE

Port Morski w Ustce, którego historia sięga czternastego wieku, a który w obecnej formie budowany był na początku wieku dwudziestego zlokalizowany jest w środkowej części polskiego wybrzeża Bałtyku. Miasto Ustka oraz port będący przez długie dziesięciolecia miejscem lokalizacji działalności rybackiej, przemysłowej (przetwórstwo ryb, stocznie), transportowej oraz turystycznej stoi aktualnie przed dużymi wyzwaniami społecznymi, gospodarczymi i środowiskowymi.

W 2007 roku przygotowano *Strategię Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do Roku 2021*, która straciła na swojej aktualności, dlatego też podjęto działania mające na celu stworzenie dokumentu – ***Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do 2030 roku***. Dokument ten uwzględnia znaczące zmiany, jakie miały miejsce w samym porcie jak i jego otoczeniu w ostatnich latach. Wśród podstawowych zmian wewnętrznych można wymienić powołanie Zarządu Portu Morskiego w Ustce, w którego kompetencjach leży dbałość o funkcjonowanie i rozwój portu, a czego skutkiem jest znacząca poprawa stanu technicznego infrastruktury portowej. Dokonały się również zmiany w strukturze własnościowej terenów portowych, co doprowadziło do intensywnego programu inwestycyjnego ukierunkowanego na funkcje turystyczne i mieszkalne (wschodni brzeg kanału portowego). Czynnikiem, które odnoszą się do otoczenia społecznego i gospodarczego są zaś utrzymanie statutu uzdrowiska przez Miasto Ustka oraz rozwój działalności Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Nowa strategia wymagała uwzględnienia wyzwań i szans rozwojowych stojących przed uesteckim portem w najbliższej przyszłości. Rybołówstwo pozostanie w porcie gałęzią wiodącą, natomiast przeładunki towarów nie pochodzących od rybołówstwa, rozwój energetyki wiatrowej na morzu czy też realizacja projektów z zakresu *Niebieskiego Wzrostu (Blue Growth)* będą uzupełniać aktualną ofertę usługową portu.

Budowa łańcucha wartości uwzględniającego połowy, odbiór i magazynowanie surowca, a następnie rybny przemysł przetwórczy, uzupełniany importem oraz rozwijany dzięki eksportowi, to kluczowa siła portu w Ustce i podregionu słupskiego. Dlatego też w ramach Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze 2014-2020, Urząd Morski w Słupsku przygotował projekt pn. „Przebudowa wejścia do Portu Ustka”. Przebudowa systemu falochronów pozwoli na poprawę parametrów nawigacyjnych w porcie w Ustce, a co ważniejsze znacząco poprawi bezpieczeństwo obsługi jednostek rybackich i innych statków w porcie.

W pierwszej części dokumentu dokonano analizy obecnej sytuacji portu morskiego w Ustce uwzględniając zarówno jego potencjał infrastrukturalny, jak i relacje w odniesieniu do zaplecza i przedpola portowego. Jednocześnie dokonano identyfikacji uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych portu, gdzie skoncentrowano się na dostępności transportowej i relacjach gospodarczych w ramach podregionu słupskiego. Przeprowadzona ocena pozwoliła na sformułowanie głównych elementów w ramach analizy SWOT, która jednocześnie stanowiła punkt wyjścia dla dalszych prac. W kolejnym kroku zdefiniowano misję i wizję portu w Ustce, a następnie podporządkowano im układ celów strategicznych i operacyjnych. Wskazując dwa scenariusze rozwoju określono zarówno warunki, hierarchię, jak i spodziewane efekty realizowanych działań. Ostatnim elementem dokumentu jest wskazanie podstawowych sposobów ewaluacji i monitorowania niniejszej Strategii.

Przygotowanie dokumentu obejmowało trzy kluczowe etapy prac. Punktem wyjściowym był przegląd oraz ewaluacja realizacji dotychczas obowiązującej strategii, a w szczególności identyfikacja celów i zadań pozostających wciąż do realizacji. Następnie przeprowadzono analizę danych i informacji wtórnych (desktop). Obejmowały one zarówno dane dotyczące charakterystyki funkcjonalnej portu w Ustce, plany rozwojowe odnoszące się do infrastruktury portowej i transportowej oraz zagospodarowania przestrzennego miasta i regionu, a także kwestie aktualnych rezultatów działalności portu. Ważnym elementem prac były ankiety przeprowadzone wśród czterech grup interesariuszy portu (lokalna społeczność, przedsiębiorstwa podregionu, organizacje społeczne oraz przedstawiciele samorządu), a także spotkania konsultacyjne organizowane przez Urząd Miasta Ustka. Uzyskane w ten sposób opinie wykorzystane zostały do zdefiniowania oraz hierarchizacji celów rozwojowych dla Portu Morskiego w Ustce.

Działania planowane w niniejszej Strategii poddano również ocenie wskazującej stopień ich oddziaływania na środowisko, w ramach odrębnego dokumentu - Prognoza oddziaływania na środowisko.

2 Diagnoza obecnej sytuacji Portu Morskiego w Ustce

2.1. Infrastruktura portowa oraz potencjał usługowy portu

Port Morski w Ustce położony na środkowym wybrzeżu Bałtyku po zachodniej stronie województwa pomorskiego w podregionie słupskim. Do Słupska, będącego głównym miastem podregionu dzieli go odległość 18 km. Naturalnym miejscem lokalizacji portu jest ujście rzeki Słupi. Wzdłuż brzegów dolnego odcinka rzeki zlokalizowano nabrzeża postojowe i przeładunkowe. Barierą ograniczającą rozwój portu w górę rzeki jest most kolejowy. Zabudowa miejska zlokalizowana jest po stronie wschodniej, natomiast po stronie zachodniej istnieje duży obszar pod potencjalny rozwój działalności portowej i okołoportowej.

Podstawowym problemem związanym z dostępem do portu od strony morza jest występowanie silnych prądów wzdłużbrzegowych, które powodują szybkie przepływanie toru podejściowego. W związku z tym konieczne jest regularne podczyszczanie samego toru, jak i akwenów w porcie. Ważną kwestią jest także niekorzystne ukształtowanie układu falochronów, co powoduje silne falowanie wewnątrz portu w przypadku wiatrów wiejących z kierunków północnych.

W skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu Ustka od strony wody wchodzi następujące elementy hydrotechniczne:

- tor podejściowy o długości 926 m, szerokości w dnie 60 m oraz głębokości 6,5 m;
- tor wodny o długości 1175 m, szerokości 24 m i głębokości 5,5 m;
- obrotnica „trawers kapitanatu” o szerokości 67 m i głębokości 5,5 m;
- osadniki (zachodni, wschodni, na rzece Słupia),
- kotwiczowisko.

Wśród akwenów aktualnie eksploatowanych w Porcie Morskim w Ustce wymienić zaś można:

- Baseny portowe (Rybacki, Węglowy, Osadowy, Awanportu) o łącznej powierzchni 65.790 m²;
- Obrotnicę o powierzchni 3.523,87 m²;

- Kanał portowy o powierzchni 45.669,13 m².

Port dysponuje nabrzeżami przeładunkowymi i postojowymi o łącznej długości 2.879,9 metrów, z czego 815 metrów stanowią nabrzeża przeładunkowe (Tabela 1). Prace rewi-talizacyjne oraz inwestycyjne realizowane w ostatnich latach w znaczący sposób popra-wiły stan techniczny nabrzeży portowych, dlatego też można mówić o ich dobrej lub bar-dzo dobrej jakości, co odnosi się do 71,7% ogólnej ich długości. W pozostałej części stan ten określić można jako dostateczny lub zły. Dotyczy to w szczególności nabrzeży pozostających poza obszarem pozostającym w gestii zarządcy portu. W związku z tym nie są tam prowadzone żadne prace modernizacyjne.

Ocena stanu technicznego infrastruktury portowej wskazuje jednocześnie na bardzo zły stan techniczny układu falochronów warunkujących bezpieczeństwo eksploatacyjne portu. Degradacja struktury konstrukcji nie pozwala na przeprowadzenie prac napraw-czych, dlatego też jedynym skutecznym sposobem poprawy sytuacji jest budowa od podstaw nowego układu falochronów.

Tabela 1. Parametry eksploatacyjne oraz stan techniczny nabrzeży portowych w porcie w Ustce

Część portu (brzeg)	Nabrzeże/Basen	Długość [m]	Stan techniczny
Zachodni	Helskie	83.0	bardzo dobry
	Basen Rybacki	276.1	bardzo dobry
	Sopockie	98.7	dobry
	Puckie	55.5	dobry
	Elbląskie	111.0	dobry
	Łebskie	41.5	dobry
	Łebskie (a)	13.5	dobry
	Darłowskie	163.0	dobry
	Władysławowskie	60.5	bardzo dobry
	Władysławowskie (a)	86.5	zły
	Władysławowskie (b)	39.0	bardzo dobry
	Basen Budowlany	235.5	dostateczny
	Rozewskie	120.0	zły
	Rozewskie (a)	95.0	dobry
	Kuźnickie	50.5	zły
	Karwieńskie	166.0	zły
Wschodni	Pilotowe	155.5	zły
	Kołobrzeskie	301.0	dobry
	Słupskie	181.0	dobry
	Lęborskie	151.5	dobry
	Lęborskie (a)	44.0	dobry
	Jachtowe	66.6	dobry
	Pirs	87.0	dobry
	Swarzewskie	78.0	dobry
	Oksywskie	120.0	dobry

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 22 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej; informacje ZPM Ustka.

Do infrastruktury drogowej portu w Ustce zalicza się place i nawierzchnie utwardzone, a w szczególności¹:

- place utwardzone wzdłuż nabrzeży: Pilotowego, Kołobrzeskiego, Słupskiego i Lęborskiego o łącznej powierzchni 13.930,60 m²;
- nawierzchnie utwardzone przy kapitanacie, budynek Granicznego Punktu kontroli (GPK) i wokół latarni morskiej o powierzchni 1.257,00 m²;
- place i drogi utwardzone po Zachodniej stronie Portu o powierzchni 6.590,00 m².

Dostęp do portu od strony lądu zapewniany jest przez połączenia kolejowe i drogowe, gdzie funkcjonuje normalnotorowa linia kolejowa na lewym brzegu rzeki Słupia (bezpośredni dostęp do obszarów portowych występuje jednak na lewym brzegu rzeki), a także drogi dojazdowe komunikujące port (część zachodnią i wschodnią) z siecią dróg krajowych (DK21, DW203).

¹ Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 22 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej.

Potencjał usługowy obecnie występujący w porcie morskim w Ustce rozpatrywać należy w relacji do realizowanych tam funkcji.

Dominującą obecnie funkcją portu morskiego w Ustce jest **rybołówstwo**, którego obsługę determinują dwa czynniki, w tym liczba bezpiecznych miejsc cumowniczych dla kutrów rybackich oraz odpowiednie zaplecze magazynowe i usługowe wykorzystywane do obsługi surowca rybnego. Szczególnie ważną kwestią limitującą możliwości bezpiecznego cumowania są warunki falowania w porcie występujące przy niekorzystanych wiatrach z kierunków północnych. W takim przypadku istnieje konieczność relokacji jednostek do basenów Rybackiego i Węglowego, co znacząco ogranicza pojemność portu. Z punktu widzenia zaplecza magazynowego i usługowego, wskazać można na dobrą sytuację, bowiem od 2008 roku działa w porcie Aukcja Rybna, dysponująca magazynem chłodnią o pojemności 800 ton. Obiekt oferuje kompleksową obsługę surowca rybnego, w tym przyjęcie ryby z kutra, sortowanie, pakowanie, ważenie, czy załadunek.

W przypadku **funkcji turystycznej** kluczowym czynnikiem determinującym możliwości usługowe portu jest liczba miejsc cumowniczych oferowanych statkom turystycznym, a także potencjał dla obsługi ruchu promowego i zbiorowego ruchu turystycznego (jednodniowe rejsy redowe i wędkarskie). W usteckim porcie głównym obszarem obsługi indywidualnego ruchu turystycznego jest zlokalizowany w Basenie Rybackim system demontowanych w okresie zimowym pływających pomostów cumowniczych o pojemności 29 jednostek pływających o maksymalnej długości 8 metrów i szerokości 3,5 metra. Cumowanie jednostek turystycznych możliwe jest również wzdłuż innych nabrzeży portowych, jednakże w tym wypadku nie są one wyposażone w dedykowane urządzenia odbojowe.

Odnosząc się zaś do ruchu komunikacyjnego realizowanego statkami pasażerskimi (obecnie brak takiej oferty w porcie w Ustce) i jednodniowych rejsów turystycznych (redowych), które obsługiwane są zwyczajowo po wschodniej stronie portu nie można wskazać istotnych ograniczeń eksploatacyjnych. Aktualnie występujące parametry nawigacyjne pozwalają bowiem obsługiwać jednostki wykorzystywane w tego rodzaju przewozach. Elementem krytycznym jest zaś zaplecze usługowe na nabrzeżu, które zapewniłoby odpowiedni standard obsługi pasażerów. Tego typu obiekt, którego wstępna koncepcja została już opracowana, byłby niezbędny w przypadku obsługi międzynarodowego ruchu pasażerskiego.

Kluczowym ograniczeniem dla realizacji **funkcji transportowej** są parametry nawigacyjne, które znacząco limitują wielkość jednostki pływającej, w tym szczególnie jej długość oraz zanurzenie. Działania rozwojowe powinny być więc ukierunkowane na umożliwienie sprawnej obsługi większych jednostek, które umożliwiłyby szersze wykorzystanie żegluga w obsłudze zaplecza gospodarczego portu.

Czynnikami determinującym potencjał usługowy portu są także połączenia lądowe umożliwiające sprawne przewozy na zapleczu. Dotyczy to w głównym stopniu przewozów ładunkowych, choć trzeba także rozważyć efektywny dostęp do obszarów portowych przez pasażerów. Dostępność transportowa będzie scharakteryzowana w części 3.1.

2.2. Struktura przestrzenna i własnościowa terenów portowych

Działalność portu morskiego w Ustce reguluje Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 17 listopada 2005 roku w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Ustce od strony lądu (Dz.U. 05.233.1990). Powierzchnia portu objęta granicą administracyjną obejmuje nieruchomość o powierzchni 29,2934 ha.

W strukturze własności nieruchomości położonych na obszarze portu dominująca część powierzchni należy do Skarbu Państwa, natomiast pozostała część podzielona jest pomiędzy gminę oraz podmioty prywatne. Z kwestią własności terenów portowych związana jest własność nabrzeży, której specyfikę zaprezentowano w tabeli 2.

Tabela 2. Struktura własności nabrzeży portowych w Ustce

Część portu (brzeg)	Nabrzeże/Basen	Aktualna funkcja
Zachodni	Helskie	Gmina Miasto Ustka/ZMPU
	Basen Rybacki	Gmina Miasto Ustka/ZMPU
	Sopockie	Gmina Miasto Ustka/ZMPU
	Puckie	Gmina Miasto Ustka/ZMPU
	Elbląskie	Gmina Miasto Ustka/ZMPU
	Łebskie	Gmina Miasto Ustka/ZMPU
	Łebskie (a)	MON
	Darłowskie	MON
	Władysławowskie	Skarb Państwa/ZMPU
	Władysławowskie (a)	Korab
	Władysławowskie (b)	Gmina Miasto Ustka/ZMPU
	Basen Budowlany	Korab
	Rozewskie	Korab
	Rozewskie (a)	Aukcja Rybna
	Kuźnickie	Korab
	Karwieńskie	Korab
Wschodni	Pilotowe	Skarb Państwa
	Kołobrzeskie	Skarb Państwa/ZPMU
	Słupskie	Skarb Państwa/ZPMU
	Lęborskie	Skarb Państwa/ZPMU
	Lęborskie (a)	Euro-Industry
	Jachtowe	Euro-Industry
	Pirs	Euro-Industry
	Swarzewskie	Euro-Industry
	Oksywskie	Euro-Industry

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji ZPM Ustka.

Analiza struktury długości nabrzeży i ich przynależności właścicielskiej wskazuje, że dominujące znaczenie (48,6%) w porcie posiada Zarząd Portu Morskiego w Ustce, który łącznie dysponuje 1398,8 metrami nabrzeży (własność Gmina Miasto Ustka i Skarb Państwa). Do właścicieli prywatnych należy łącznie 36,6% długości nabrzeży (1054 m.).

2.3. Zaplecze społeczno-gospodarcze portu w Ustce

Naturalnym zapleczem społecznym i gospodarczym portu morskiego w Ustce są miasta Ustka i Słupsk oraz cały podregion słupski. Wynika to zarówno z potencjału usługowego portu (regionalny charakter), jak i z występującej w otoczeniu portu konkurencji, zarówno portów o podstawowym znaczeniu (Trójmiasto, Szczecin i Świnoujście), jak i małych portów zlokalizowanych w niedalekim sąsiedztwie (m.in. Darłowo, Kołobrzeg, Łeba, Władysławowo).

Analiza podstawowych parametrów społecznych i makroekonomicznych wskazuje na relatywnie głębokie zaplecze portu, na którym zamieszkuje łącznie ok. 190 tys. osób. Kluczowe znaczenie posiada tutaj miasto Słupsk (Tabela 3).

Tabela 3. Stan ludności w wybranych jednostkach terytorialnych na zapleczu portu morskiego w Ustce w latach 2010-2017 [osób]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Słupsk (miasto)	96,022	95,542	94,849	93,936	93,206	92,496	91,935	91,465
Powiat słupski	96,570	96,955	97,367	97,437	97,727	98,140	98,501	98,737
Ustka (gmina miejska)	16,508	16,445	16,379	16,263	16,056	15,933	15,812	15,709
Ustka (gmina wiejska)	8,002	8,051	8,076	8,112	8,277	8,342	8,384	8,360
Razem podregion:	192,592	192,497	192,216	191,373	190,933	190,636	190,436	190,202

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych. GUS (<https://bdl.stat.gov.pl>)

Potencjał demograficzny podregionu determinuje w dużym stopniu możliwości dla działalności gospodarczej, co pokazują dane odnoszące się do liczby osób pracujących (Tabela 4). Zgodnie z przedstawionymi informacjami, około 27% ludności pracuje, a co istotne odsetek ten ma tendencję rosnącą w ostatnich latach.

Tabela 4. Osoby pracujące w wybranych jednostkach terytorialnych na zapleczu portu morskiego w Ustce w latach 2010-2017 [osób]

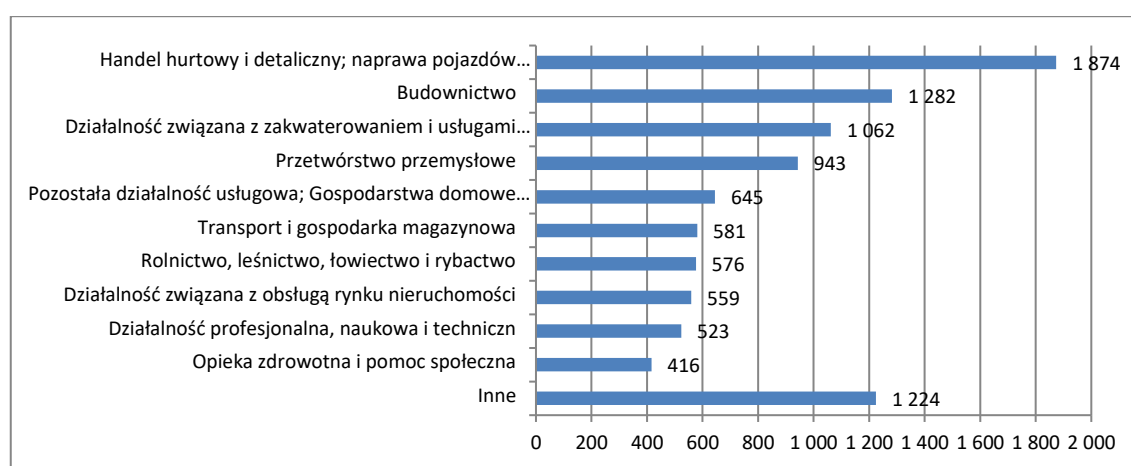
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Słupsk (miasto)	28,315	27,849	27,523	26,527	26,230	26,273	27,125	27,801
Powiat słupski	19,115	19,296	19,506	20,784	21,365	21,733	22,985	23,397
Ustka (gmina miejska)	2,817	2,769	2,926	2,633	2,385	2,277	2,187	2,269
Ustka (gmina wiejska)	2,521	2,563	2,537	3,448	3,782	4,155	b.d	b.d
Aktywność zawodowa populacji – podregion	24.6%	24.5%	24.5%	24.7%	24.9%	25.2%	26.3%	26.9%
Aktywność zawodowa populacji - Ustka (łącznie gmina miejska i wiejska)	21.8%	21.8%	22.3%	24.9%	25.3%	26.5%	b.d	b.d

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych. GUS (<https://bdl.stat.gov.pl>)

Szczególnie ważnym aspektem aktywności zawodowej mieszkańców jest struktura zatrudnienia uwzględniająca podstawowe sektory. Opierając się na danych odnoszących się do podregionu, z łącznej liczby pracujących wynoszącej 51,2 tys. osób w 2017 roku największy udział posiadały aktywności związane przemysłem i budownictwem (38,6%)

oraz tzw. pozostałe usługi (31,4%). W obszarach szczególnie istotnych dla funkcjonowania portu w Ustce takich jak handel, naprawa pojazdów samochodowych, transport i gospodarka magazynowanie, zakwaterowanie i gastronomia oraz informacja i komunikacja zatrudnienie znajdowało 16,4% pracujących. W przypadku rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa było to 10,0% w 2017 roku. Niestety, brak jest odpowiednich danych ilustrujących strukturę zatrudnienia na poziomie gmin miejskiej i wiejskiej w Ustce.

Ważnym czynnikiem determinującym możliwości rozwoju portu jest również struktura działalności gospodarczych prowadzonych w podregionie słupskim, co pośrednio ilustruje liczba firm reprezentująca poszczególne rodzaje aktywności gospodarczej (wg PKD) – rysunek 1.



Rysunek 1. Liczba przedsiębiorstw reprezentujących określone rodzaje działalności w podregionie słupskim w 2018 roku (wg. PKD 2007).

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych. GUS (<https://bdl.stat.gov.pl>)

Na szczególną uwagę zasługują takie rodzaje działalności jak turystyka (działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi) oraz przetwórstwo przemysłowe, które w dużej mierze koncentruje się na branży spożywczej (przetwórstwo rybne). W regionie działa także wiele firm zaangażowanych w sektor transportu, jak i związanych z rolnictwem i rybactwem. Wszystkie wskazane wyżej rodzaje działalności stanowią potencjalne źródło popytu na usługi portowe realizowane w ramach poszczególnych funkcji.

Gminy nadmorskie², do których zaliczane jest miasto Ustka oraz gmina wiejska Ustka, stanowią naturalny obszar rozwoju sektora turystyki. W gminach nadmorskich zlokalizowane jest 23,7% miejsc noclegowych w kraju, gdzie dominują pokoje gościnne oraz ośrodki wczasowe. W 2018 roku gminy nadmorskie gościły 33,9 mln turystów, którym udzieliły łącznie 88,9 mln noclegów, co oznaczało 6,0% wzrost liczby turystów oraz 5,9% wzrost liczby udzielonych noclegów w stosunku do roku poprzedniego. W powiecie słupskim udzielonych zostało 1,022 mln noclegów w 2018 roku (+2,8%), co oznacza 21 pozycję w kraju wśród 38 sklasyfikowanych obszarów nadmorskich³.

² Do tej kategorii kwalifikowanych jest 55 gmin w Polsce

³ Wykorzystanie turystycznych obiektów noclegowych w 2018 roku, GUS

Ustka jest miejscem wypoczynku, zarówno dla turystów krajowych, jak i zagranicznych. Rocznie miasto odwiedzane jest przez kilka tysięcy osób spoza Polski, które pozostają w nim średnio przez pięć nocy (Tabela 5). Warto zauważyć, że długość pobytu ulega systematycznemu wydłużaniu, co świadczy o bogatej ofercie turystycznej miasta. W przypadku turystów zagranicznych główną grupą klientów są Niemcy.

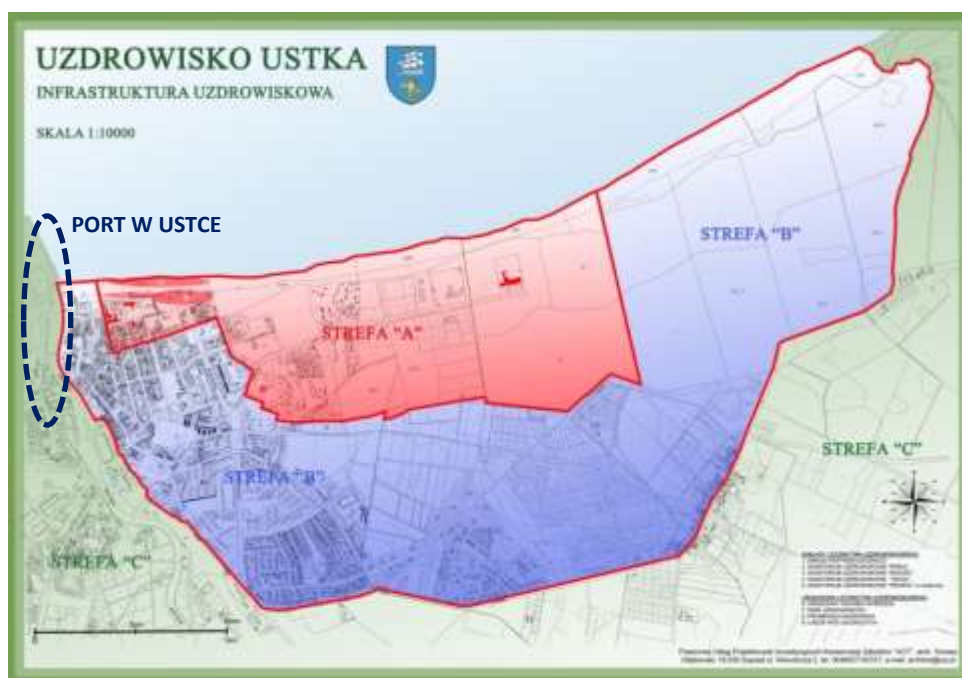
Tabela 5. Turyści zagraniczni obsługiwani w Ustce w latach 2010-2017 [osób]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Turyści zagraniczni (niezradydenci)	2 588	3 266	4 138	3 805	3 743	3 722	3 898	2 736
Udzielone noclegi turystom zagranicznym (niezradydentom)	7 890	10 505	12 565	12 692	13 525	17 163	17 241	12 859
Średnia liczba noclegów na turystę zagranicznego	3,0	3,0	3,0	3,0	4,0	5,0	4,0	5,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych. GUS (<https://bdl.stat.gov.pl>)

Czynnikiem niewątpliwie sprzyjającym rozwojowi turystyki jest statut uzdrowiska, który posiada miasto Ustka. Port i jego oferta usługowa skierowana do turystów wypoczywających w Ustce będzie więc wzmacniać atrakcyjność miejsca, a tym samym przyciągać kolejnych kuracjuszy.

Podkreślić należy fakt, że podstawowa część portu położona jest w strefie „C” uzdrowiska, dlatego też nowo zakładana działalność nie może mieć negatywnego wpływu na walory wypoczynkowe i musi odpowiadać warunkom określonym w ustawie o lecznictwie uzdrowiskowym (Rysunek 2). Pomimo znaczącej odległości pomiędzy strefą „A”, a terenami portu morskiego konieczne jest więc uwzględnienie tychże wymogów w procesach rozwojowych portu. Jednocześnie podkreślić należy sezonowy charakter działalności turystycznej, również opartej o walory uzdrowiskowe.



Rysunek 2. Strefy Uzdrawiska Ustka

Źródło: <http://www.ustka.pl/uploads/files/RIE/zal2AB.jpg>

Ważnym obszarem aktywności gospodarczej podregionu, który potencjalnie mógłby wykorzystywać zaplecze usługowe portu w Ustce jest Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna, a szczególnie przedsiębiorstwa zlokalizowane w obszarach Słupsk-Włynkówko, Słupsk-Westerplatte oraz Redzikowo. Aktualnie zezwolenie na prowadzenie działalności we wskazanych obszarach posiada 35 firm, a kolejne 11 działa bez takiego zezwolenia. Wśród najczęściej spotykanych branż w strefie można wskazać:

- firmy branży metalowej (6);
- przetwórstwo tworzyw sztucznych (4);
- przetwórstwo wyrobów metalowych (3);
- przetwórstwo spożywcze (3).

Oprócz tego są to firmy związane z branżą motoryzacyjną, transportem i magazynowaniem, czy też budowlaną. Większość przedsiębiorstw to firmy z kapitałem krajowym⁴. Budowa kanałów zaopatrzeniowych dla przedsiębiorstw SSSE, czy też dystrybucja wyrobów z wykorzystaniem transportu morskiego jest szansą rozwojową dla portu w Ustce.

2.4. Przedpole portowe

Przedpole portu morskiego definiowane jako zbiór portów morskich stanowiących miejsca docelowe lub miejsca nadania dla towarów obsługiwanych w danym porcie. Z punktu widzenia obsługi ładunków w porcie w Ustce, przedpolem będą głównie porty morskie basenu Morza Bałtyckiego, a także w mniejszym stopniu porty Morza Północnego (Norwegia, Wielka Brytania). Dla przewozów pasażerskich będzie to duńska wyspa Bornholm, a także południowe brzegi Szwecji.

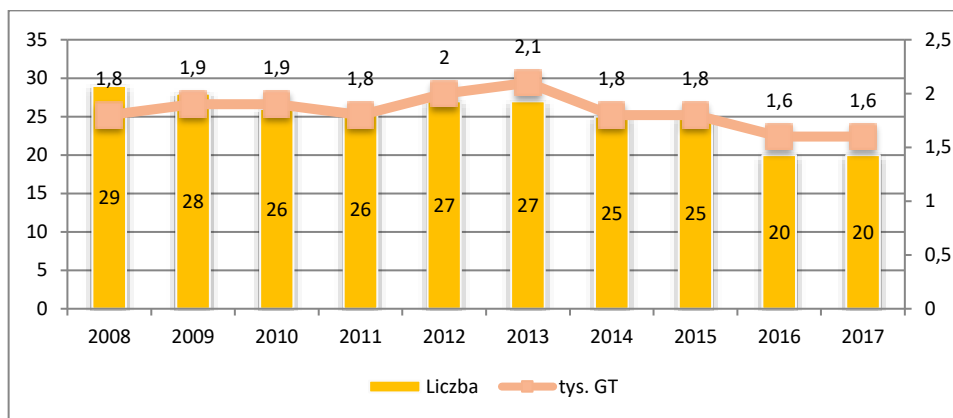
2.5. Analiza funkcji gospodarczych realizowanych w porcie

Aktualna aktywność usługowa portu w Ustce koncentruje się głównie w obszarze:

- 1) Rybołówstwa – funkcja wiodąca,
- 2) funkcji transportowej (ładunki i pasażerowie),
- 3) turystyki morskiej,
- 4) funkcji wojskowej.

Podstawową funkcją realizowaną obecnie w porcie jest **funkcja rybacka**, bowiem jest to jeden z większych ośrodków obsługujący rybackie jednostki połowowe w kraju. W 2018 roku w Ustce stacjonowało 21 kutrów oraz 27 łodzi rybackich. Patrząc na zmiany historyczne liczby jednostek rybackich (kutrów) widoczny jest niewielki trend spadkowy (Rysunek 3). Podobne zmiany obserwowane są w odniesieniu do łodzi rybackich.

⁴ <https://www.sse.slupsk.pl/index.php/pl/>

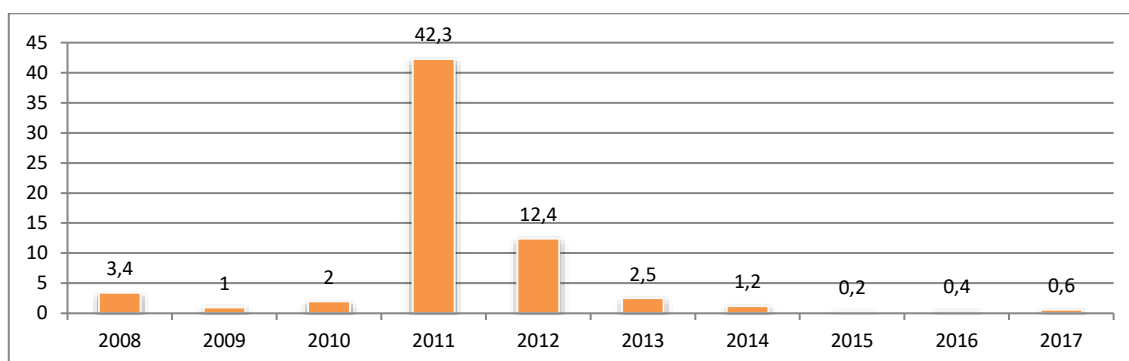


Rysunek 3. Liczebność oraz pojemność brutto floty rybackiej (kutry i łodzie) zarejestrowanej w porcie w Ustce

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej, GUS, Szczecin/Warszawa 2007-2018.

Mówiąc o funkcji rybackiej wspomnieć należy również o dodatkowych działaniach wspierających połowy, w tym o funkcjonowaniu Lokalnego Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb – Aukcji Rybnej, a także handlu detalicznego oraz punktów gastronomicznych zlokalizowanych na terenach portowych i przyportowych. Wszystko to pozwala budować kompleksowy łańcuch wartości dla sektora rybackiego, a jednocześnie oferować atrakcyjny produkt turystyczny w mieście i podregionie.

Kolejną analizowaną funkcją portową jest **przeładunek towarów** w Ustce (Rysunek 4). W tym wypadku można mówić o ograniczonych wolumenach ładunków przechodzących przez port oraz o dużej ich zmienności w czasie (czego przykładem jest 2011 rok). Aktualna struktura przestrzenna (najbardziej dogodnie dla przeładunków Nabrzeże Darłowskie jest w gestii MON) oraz parametry nawigacyjne portu ograniczają w znaczący sposób możliwości wykorzystania portu do przeładunków do ok 200 tys ton rocznie.

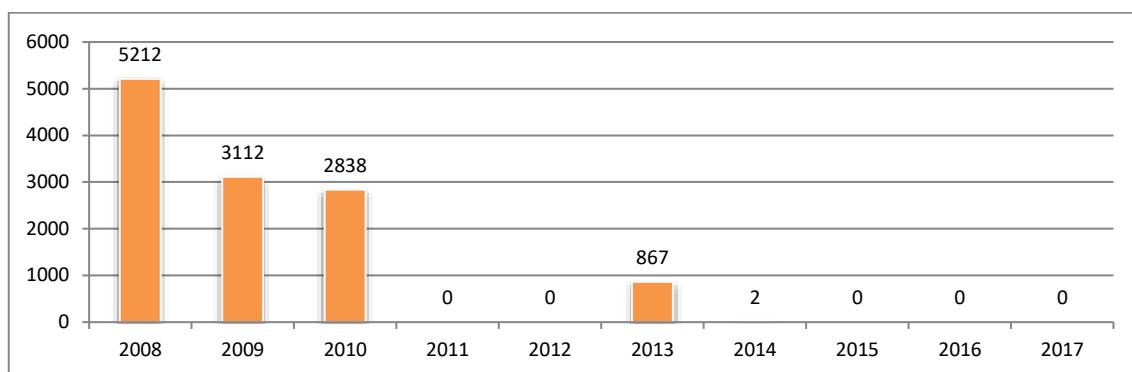


Rysunek 4. Przeładunki portu w Ustce w latach 2004-2017 [tys. ton]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej, GUS, Szczecin/Warszawa 2007-2018.

Warto zaznaczyć, że aktywność przeładunkowa portu w Ustce znacząco wzrosła od początku 2019 roku, kiedy to tylko w miesiącu kwietniu i maju obsłużono blisko 20 tys. ton kruszyw budowlanych. Utrzymanie się takiej skali działalności może skutkować osiągnięciem rekordowych przeładunków w skali całego roku.

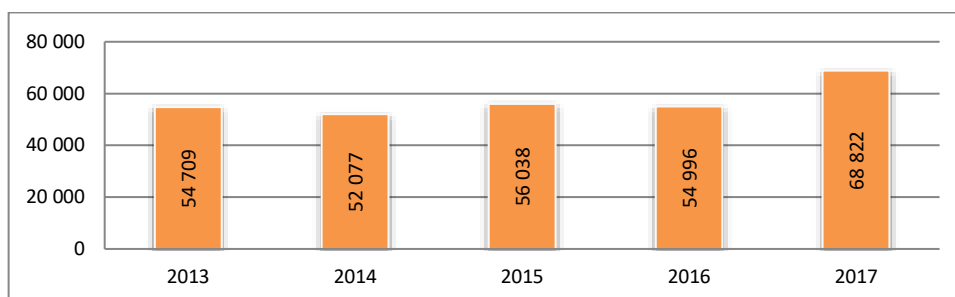
Drugą sferą aktywności transportowej portu jest **obsługa pasażerów**, co dotyczy zarówno połączeń komunikacyjnych, jak i jednodniowych rejsów turystycznych. Wysoka aktywność w odniesieniu do obsługi międzynarodowego ruchu pasażerskiego, występująca w latach 2008-2010 związana była z funkcjonującym w tym czasie pasażerskim połączeniem promowym Ustka – Nexo (Bornholm/Dania) – rysunek 5. Od 2014 roku połączenie to nie funkcjonuje.



Rysunek 5. Obsługa międzynarodowego ruchu pasażerskiego w Ustce w latach 2008-2017 [osób]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej, GUS, Szczecin/Warszawa 2007-2018.

Obsługa pasażerów w usteckim porcie związana jest również z **jednodniowymi rejsami wycieczkowymi** (redowymi) oferowanymi w okresie letnim oraz **rejsami wędkarskimi**. W ostatnich latach liczba osób obsługiwana w ramach tego typu oferty oscyluje na poziomie ok. 55 tys., z rekordową liczbą w 2018 roku wynoszącą prawie 69 tys. osób (Rysunek 6).



Rysunek 6. Liczba osób obsługiwana w ramach redowych rejsów wycieczkowych oraz rejsów wędkarskich z portu w Ustce

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZPM Ustka.

Obsługa jednostek rekreacyjnych w obrębie Basenu Rybackiego oraz pozostałych rejonów cumowniczych stanowi kolejną część aktywności portu. Również w tym wypadku ma ona sezonowe znaczenie, wyposażoną w niezbędne zaplecze sanitarne, w której może przyjąć 29 jednostek. Cumowanie jednostek sportowych i turystycznych może się również potencjalnie odbywać na pozostałych nabrzeżach portowych. Rocznie port w Ustce odwiedza od 200 do 600 jachtów i łodzi. W 2018 roku były to 443 wizyty. Statystyki

pokazują również, że średnio na jednej łodzi rekreacyjnej odwiedzają Ustkę 3 osoby, co daje ponad tysiąc osób rocznie.

Port w Ustce posiada również znaczenie dla **obsługi jednostek wojskowych** zlokalizowanych w regionie, jak jednostka wojskowa i poligon w Ustce-Wicko Morskie oraz Baza Systemu Obrony przed Rakietami Balistycznymi w Redzikowie. Obsługę logistki wojskowej należy traktować jako działanie okazjonalne, które jednak stanowi ważny element funkcjonowania portu oraz znaczący czynnik generujący przychody z opłat portowych.

Funkcja przemysłowa portu morskiego w Ustce dotyczy głównie produkcji stoczniowej, przetwórstwa rybnego, jak i innych działalności produkcyjnych. Obecnie występujące warunki rozwojowe, zarówno na poziomie miasta (uzdrowisko), jak i portu pozwalają jedynie na utrzymanie aktywności przemysłowej, która często związana jest z negatywnym oddziaływaniem na otoczenie (m.in. hałas, pylenie).

Odnosząc omówione wyżej funkcje portowe do określonych nabrzeży, można wskazać szczegółową strukturę – tabela 6.

Tabela 6. Funkcje portowe realizowane na poszczególnych nabrzeżach portu w Ustce

Część portu (brzeg)	Nabrzeże/Basen	Aktualna funkcja
Zachodni	Helskie	rybacka/turystyczna
	Basen Rybacki	rybacka
	Sopockie	rybacka/turystyczna
	Puckie	rybacka
	Elbląskie	rybacka
	Łebskie	rybacka
	Łebskie (a)	wojskowa
	Darłowskie	wojskowa
	Władysławowskie	przeładunkowa/turystyczna
	Władysławowskie (a)	przemysłowa
	Władysławowskie (b)	przeładunkowa/turystyczna
	Basen Budowlany	rybacka/przemysłowa
	Rozewskie	rybacka/przemysłowa
	Rozewskie (a)	przeładunkowa/rybacka
	Kuźnickie	rybacka/przemysłowa
	Karwieńskie	cumownicze
Wschodni	Pilotowe	infrastruktura dostępowa
	Kołobrzeskie	rybacka/turystyczna
	Słupskie	rybacka/turystyczna
	Lęborskie	rybacka/postój jednostek inspekcyjnych
	Lęborskie (a)	przemysłowa
	Jachtowe	przemysłowa
	Pirs	przemysłowa
	Swarzewskie	przemysłowa
	Oksywskie	przemysłowa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 22 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej.

Analiza poszczególnych części portu wskazuje na przenikanie się poszczególnych funkcji portowych w wymiarze przestrzennym. Pomimo faktu, że struktura ta nie jest czynnikiem konfliktogennym należałoby podjąć działania mające na celu poprawę spójności przestrzennej portu. Pewnym ograniczeniem jest tutaj oczywiście zróżnicowana własność terenów występująca w porcie, szczególnie w jego południowych fragmentach.

2.6. Ocena wykorzystania istniejących możliwości usługowych usteckiego portu

Analiza stopnia wykorzystania potencjału usługowego portu w Ustce bazuje na dwóch podstawowych elementach, wśród których jest zdolność usługowa w odniesieniu do określonej funkcji portowej (rybacka, turystyczna, przeładunkowa, pasażerska) oraz realne wyniki funkcjonowania portu.

Biorąc w pierwszej kolejności pod uwagę możliwości usługowe portu w Ustce w odniesieniu do wiodącej funkcji **rybackiej**, można wskazać na obecnie dostępnych 30 bezpiecznych oraz odpowiednio skomunikowanych z zapleczem eksploatacyjnym miejsc postojowych dla kutrów i łodzi rybackich w Basenie Rybackim oraz Basenie Węglowym. Odnosząc to do ponad 60 jednostek stacjonujących w porcie w Ustce (kutry i łodzie rybackie), a także do potrzeby obsługi innych jednostek korzystających portu i z zaplecza magazynowo-składowego Aukcji Rybnej, należy powiedzieć, że możliwości obsługi jednostek rybackich są wyczerpane. Jest to szczególnie widoczne w okresie letnim, w którym część Basenu Węglowego jest przekształcana w niewielką marinę jachtową.

Mówiąc o możliwościach usługowych w obszarze obsługi **jachtów i łodzi turystycznych** w Ustce, trzeba w pierwszej kolejności wskazać na niewielką, tworzoną sezonowo marinę jachtową w Basenie Węglowym posiadającą 29 miejsc cumowniczych. Do tego należy dodać możliwość postoju w innych miejscach portu (wskazuje się na nabrzeża: Władysławowskie, Słupskie i Kołobrzesckie). Przyjmując długość sezonu wynoszącą 5 miesięcy (ca. 150 dni rocznie), średnią długość pobytu jachtu w porcie wynoszącą 3 dni, a także średni poziom wykorzystania miejsc cumowniczych na poziomie 70% można oszacować że roczny potencjał wynosi 1015 jachtów. Porównując to z wynikami z ostatnich lat, gdzie w 2016 roku liczba jachtów morskich osiągnęła poziom około 600 sztuk można powiedzieć o wciąż istniejących rezerwach usługowych portu. Czynnikiem limitującym ruch jednostek turystycznych w porcie jest niewątpliwie lokalizacja poligonu wojskowego, który powoduje konieczność znacznego wydłużenia trasy do innych ośrodków żeglarskich zlokalizowanych na zachód od Ustki.

W przypadku **przeładunków** towarów ocena stopnia wykorzystania możliwości usługowych portu wymaga oszacowania zdolności przeładunkowej wybranych nabrzeży portowych. W analizie dokonano kalkulacji w odniesieniu do dwóch nabrzeży portu wewnętrznego (Władysławowskie, Darłowskie) oraz nabrzeża powstałego w wyniku realizacji projektu przebudowy falochronów zewnętrznych. W tabeli 7 przedstawiono podstawowe założenia analityczne oraz wynik kalkulacji.

Zgodnie z szacunkami obecna, realna zdolność przeładunkowa portu, oszacowana dla nabrzeży leżących w gestii ZPMU (Nabrzeże Władysławowskie), wynosi 211 tys. ton rocznie. Jeżeli uwzględni się dodatkowo Nabrzeże Darłowskie pozostające w gestii MON, teoretyczna zdolność przeładunkowa portu rośnie do 466,5 tys. ton w ciągu roku. Trzeba podkreślić, że kalkulacja ta uwzględnia pełne wykorzystanie nabrzeży wyposażonych w dedykowane urządzenia przeładunkowe (żurawie mobilne o wydajności godzinowej 120 ton).

Natomiast zdolność przeładunkowa portu po realizacji projektu budowy nowego układu falochronów, którego elementem jest również nabrzeże, ulegnie podwojeniu osiągając łącznie 942,3 tys. ton ładunków w ciągu roku.

Tabela 7. Założenia do szacunków zdolności przeładunkowej nabrzeży w porcie w Ustce

	jednostka	Władysławowskie	Darłowskie	Zewnętrzne
Liczba stanowisk przeładunkowych	sztuki	1	1	1
Średnia nośność statku	tony	1600	2500	13500
Średnie wyładowanie statku	(-)	0,90	0,90	0,90
Średnie załadowanie statku	tony	1440	2250	12150
Współczynnik zajętości stanowisk przeładunkowych	(-)	0,6	0,6	0,6
liczba dni w roku	dni	365	365	365
średnia liczba dni niekorzystnych warunków hydro-meteorologicznych, wstrzymujących prace przeładunkowe w ciągu roku (silne wiatry, mgły)	dni	9	9	9
liczba dźwigów na nabrzeżu	sztuki	1	1	1
czas od wejścia statku do portu do przycumowania przy nabrzeżu oraz czas od rozpoczęcia manewru odcumowania od nabrzeża do wyjścia z portu (2*1h)	dni	0,0833	0,0833	0,0833
Maksymalny czas od momentu zgłoszenia gotowości statku do przeładunku do momentu rozpoczęcia przeładunku (12 h)	dni	0,5000	0,5000	0,5000
Maksymalny czas postoju statku po przeładunku do momentu rozpoczęcia manewru wypłynięcia z portu (3 h)	dni	0,1250	0,1250	0,1250
Czas pracy żurawi na dobę	dni	16	16	16
Średnia wydajność żurawia	tony/h	120	120	160
zdolność przeładunkowa nabrzeża	tony/rok	210 915	255 610	475 804

Źródło: Opracowanie własne

Odnosząc powyższe do realnego poziomu wykorzystania możliwości usługowych portu można stwierdzić, że przez lata były one niewykorzystywane. Z drugiej strony, aktywność przeładunkowa notowana w pierwszej połowie 2019 roku, kiedy to w okresie kwiecień i maj obsłużono 20 tys. ton ładunków pokazuje, że potencjał usługowy portu może być znaczącym ograniczeniem dla rozwoju jego aktywności transportowej.

Warto zwrócić również uwagę na brak istotnych ograniczeń w obsłudze ruchu zapleczo-owego przeładunków przy wykorzystaniu transportu drogowego, bowiem nawet pełne wykorzystanie całości oszacowanych możliwości usługowych przełoży się na dodatkowe 103 samochody ciężarowe na drogach w ciągu doby. Oznacza to jedynie 0,8% wzrostu całkowitego natężenia ruchu (wszystkie typy pojazdów), a w przypadku samochodów dostawczych i ciężarowych będzie to przyrost o niecałe 11%. Rozwój funkcji przeładunkowej portu nie będzie więc generować znaczących oddziaływań na jego otoczenie.

Dla obsługi **ruchu pasażerskiego** brak jest istotnych ograniczeń eksploatacyjnych bowiem statki te korzystając z nabrzeży Kołobrzeskiego, Słupskiego i Lęborskiego mają ponad 300 metrów linii cumowniczej do dyspozycji. W tym wypadku można powiedzieć o niewielkim wykorzystaniu potencjału usługowego portu.

Reasumując należy wskazać, że dostępne zasoby infrastrukturalne oraz realny poziom wykorzystania potencjału portu pokazuje na dwa skrajne przypadki. W odniesieniu do funkcji turystycznej (marina) oraz rybackiej występował dotychczas wysoki poziom wykorzystania możliwości eksploatacyjnych portu w Ustce. Odwrotnie wyglądała sytuacja

w odniesieniu do funkcji transportowej, zarówno w kontekście przeładunków towarowych, jak i obsługi ruchu pasażerskiego. O ile jednak w odniesieniu do pasażerów, istniejący potencjał wciąż umożliwia rozwój aktywności portowej o tyle wyniki z 2019 roku ukazują braki podażowe w sferze przeładunków towarowych.

2.7. Aktualna pozycja rozwojowa na tle innych portów wybrzeża (stan obecny)

Ocena pozycji rozwojowej portu w Ustce koncentruje się na głównych konkurentach funkcjonujących na środkowym wybrzeżu Polski, tj. portach we Władysławowie, Łebie, Darłowie i Kołobrzegu. Pozycja ta oceniana może być z punktu widzenia zasobów istniejących w poszczególnych portach, jak i ich realnego wykorzystania (wyniki funkcjonowania). Elementem determinującym w dużym stopniu aktualną aktywność portów jest ich lokalizacja, zarówno względem zaplecza portowego, jak i przedpola.



Rysunek 7. Porty morskie w Polsce

Źródło: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030 roku), MTBiGM, Warszawa, 22.01.2013 r.

Analiza potencjału infrastrukturalnego wskazanych portów zaprezentowana w tabeli 8 wskazuje na zbliżone możliwości usługowe wszystkich lokalizacji a jednocześnie uwypukla odmienną strukturę funkcjonalną portów.

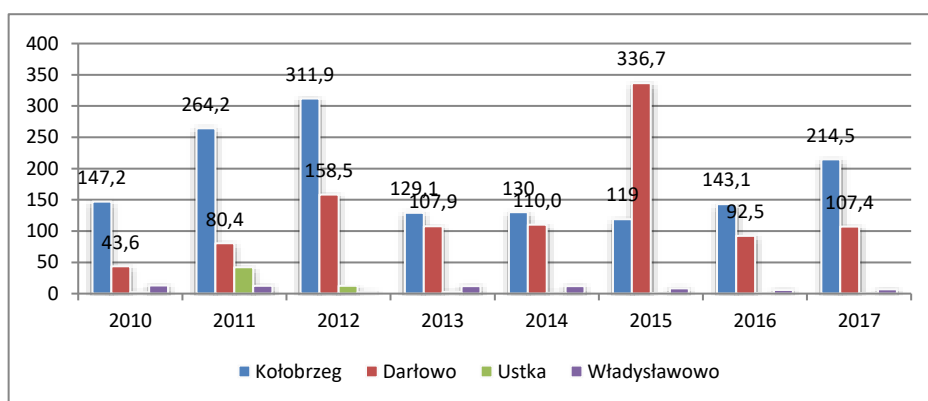
Największym portem w zestawieniu jest Kołobrzeg, co dotyczy zarówno możliwości obsługi statków handlowych (towarowych i pasażerskich), jak i zaplecza dla żeglarzy (marina). Drugim ośrodkiem o dużym potencjale jest Darłowo, które posiada najdłuższą linię nabrzeży wśród analizowanych portów (wynika to ze specyficznej lokalizacji portu pomiędzy Darłówkiem i Darłowem). Obydwa porty w największym stopniu wykorzystują swoje możliwości, zwłaszcza w odniesieniu do obsługi ładunków (Rysunek 8). Można dodać, że zgodnie z danymi za 2018 rok, port w Darłowie podwoił swoje przeładunki osiągając poziom 255,8 tys. ton. Szczególnie ważnymi ładunkami trafiającymi do portu były produkty leśnictwa i pozyskiwania drewna (100,1 tys. ton) oraz kamień, piasek i żwir (65,3 tys. ton).

Tabela 8. Podstawowe parametry infrastruktury wybranych portów morskich

Port	Długość nabrzeży do eksploatacji [m]	Powierzchnia lądowa [ha]	Głębokość [m]	Maksymalna dł. statku [m]	Maksymalne za-nurzenie statku [m]	Liczba miejsc postojowych w marinie
Władysławowo	2167	75,56	4,0 - 6,0	70	4,0	20
Łeba	2787	16,46	2,5 – 4,0	65	3,0	120
Ustka	2312	19,05	1,4 – 6,0	80	4,0	29
Darłowo	5734	b.d.	5,5	75	4,0	70
Kołobrzeg	3085	58,52 ⁵	ok. 5,5	85	4,7	70

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2018, GUS Warszawa/Szczecin 2018; <http://www.port.darlowo.pl/pl/>; <https://www.zpm.portkołobrzeg.pl/>; <http://www.szkuner.pl/index.php/port/>; <http://ustkaport.pl/port-handlowy/>; <http://port.leba.eu/pl/port>

W tym kontekście dotychczasowe wyniki obrotów przeładunkowych portu w Ustce uznać można za niewielkie, ale jednocześnie widoczny jest istniejący popyt na zapleczu portowym dla świadczenia tego rodzaju usług.

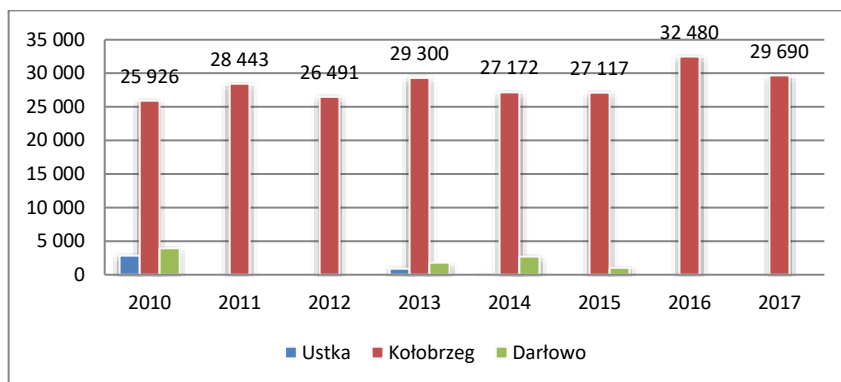


Rysunek 8. Obsługa przeładunków w wybranych portach polskiego wybrzeża środkowego w latach 2010-2017 [tys. ton]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2018, GUS Warszawa/Szczecin 2018.

Port w Kołobrzegu jest również zdecydowanym liderem w obsłudze międzynarodowego ruchu pasażerskiego. Rocznie z połączenia pomiędzy Kołobrzegiem, a duńską wyspą Bornholm (Nexø) korzysta około 25-30 tys. podróżnych (Rysunek 9).

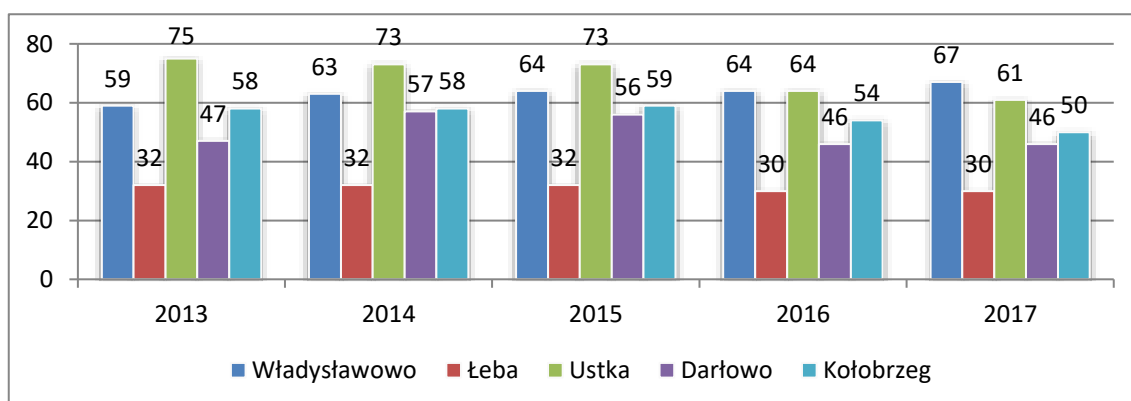
⁵ W granicach administracyjnych portu, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg sp. z o.o. administruje terenami o powierzchni ponad 19 ha. Strategia rozwoju Portu Morskiego Kołobrzeg, ZPM Kołobrzeg Sp. z o.o., Kołobrzeg 2010.



Rysunek 9. Międzynarodowy ruch pasażerski w wybranych portach polskiego wybrzeża środkowego w latach 2010-2017 [osób]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2018, GUS Warszawa/Szczecin 2018.

Funkcja turystyczna jest dominującą w odniesieniu do portu w Łebie, co wynika z dostępnego tam zaplecza cumowniczego. Głównym obszarem obsługi jachtów jest marina zaprojektowana na 120 miejsc postojowych. Obecnie jednak, z przyczyn technicznych (wypłylenie części basenu) jej możliwości eksploatacyjne są ograniczone. Duża i nowoczesna marina jachtowa o pojemności około 70 stanowisk cumowniczych funkcjonuje także w porcie w Kołobrzegu⁶ oraz Darłowie⁷. W pozostałych przypadkach działają mariny, umożliwiające przyjęcie 20-30 łódek jednocześnie.



Rysunek 10. Liczba kutrów i łodzi rybackich w wybranych portach morskich środkowego wybrzeża w latach 2014-2017 [szt.]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2018, GUS Warszawa/Szczecin 2018.; Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego 2014-2018; Rocznik Statystyczny Województwa Zachodniopomorskiego 2013-2018, GUS.

Port we Władysławowie koncentruje się natomiast na obsłudze sektora rybackiego, co odnosi się zarówno do obsługi jednostek realizujących połowy na Bałtyku (port posia-

⁶ <http://www.marinakolobrzeg.pl/>

⁷ <https://dziennikbałtycki.pl/darlowo-nowa-marina-jachtowa-na-70-miejsc-kosztowala-12-mln-zl/ar/901599>

dający największą liczbę kutrów i łodzi rybackich – rysunek 10), dostępnego tam zaplecza magazynowego i przetwórczego, jak i stoczni wyspecjalizowanej w remontach kutrów rybackich, funkcjonującej na terenie portu.

W pozostałych analizowanych portach również funkcjonują jednostki rybackie (kutry i łodzie), gdzie uwagę należy zwrócić na Ustkę, która przez lata była liderem pod względem liczby jednostek rybackich. Biorąc pod uwagę poziom wykorzystania miejsc cumowniczych, a także dobrze rozwinięte zaplecze usługowe, z którego korzystają jednostki spoza Ustki widoczna jest potrzeba rozbudowy potencjału dla obsługi kutrów i łodzi rybackich w porcie wraz z dalszą poprawą standardu ich obsługi. Kluczowym wyzwaniem jest również poprawa bezpieczeństwa cumujących jednostek pływających.

Pozostałe porty można zaliczyć do grona średnich ośrodków rybackich.

3 Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne Portu Morskiego w Ustce

3.1. Dostępność transportowa oraz powiązania komunikacyjne portu

Możliwości funkcjonowania oraz rozwoju portu morskiego nierozzerwalnie związane są z dogodnym dostępem do niego od strony morza oraz lądu, co determinowane jest jakością infrastruktury transportowej. W przypadku infrastruktury lądowej prowadzącej do portu w Ustce, kluczowymi elementami powiązań zapleczerwych są połączenia drogowe i kolejowe (pozostałe gałęzie transportu nie mają tu znaczenia). Należy zaznaczyć, że infrastruktura dostępu do portu od strony morza została zaprezentowana w rozdziale 2.1. niniejszej Strategii, dlatego też w tej części pracy uwaga skoncentrowana zostanie na połączeniach lądowych. Odnosząc się do elementów infrastruktury dostępowej należy rozróżnić jej elementy w wymiarze makro (połączenia regionalne oraz krajowe) oraz mikro (infrastruktura w obszarze miasta Ustka warunkująca dostęp do obszarów portowych).

Połączenie **kolejowe** do portu w Ustce stanowi linia kolejowa nr 405 komunikująca miasto ze Słupskiem, a następnie przebiegająca przez Miastko i Szczecinek do stacji Piła Główna. Na odcinku Słupsk-Ustka linia ta jest zelektryfikowana, a maksymalna prędkość pociągów pasażerskich to 100 km/h (na odcinku Słupsk-Szczecinek nie jest zelektryfikowana co powoduje mniejszą funkcjonalność tej linii). Aktualnie realizowany jest przez PKP PLK S.A. projekt zatytułowany „Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek granica województwa - Słupsk – Ustka” o wartości 250 mln zł (dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 w kwocie 171,6 mln zł). Projekt poprawi jakość usług kolejowych na Pomorzu oraz inte-

grację transportu kolejowego między województwem pomorskim i zachodniopomorskim⁸. Obejmuje on modernizację 90 km linii kolejowych wraz z przebudową i wyposażeniem peronów osobowych.

W Słupsku linia 405 łączy się z magistralą nr 202, która stanowi najważniejsze połączenie kolejowe obsługujące północną część województwa pomorskiego. Klasyfikowana jest ona jako linia pierwszorzędna państwowego znaczenia. Jest to linia zelektryfikowana, w większości jednotorowa (dwutorowa pomiędzy Gdańskiem Głównym a Wejherowem). Dopuszczalne prędkości na tej linii są bardzo zróżnicowane na poszczególnych odcinkach, jednak nie przekraczają 120 km/h dla składów pasażerskich.



Rysunek 11. Sieć kolejowa na zapleczu portu w Ustce

Źródło: <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/piec-ofert-na-rewitalizacje-linii-405-szczecinek--slupsk--ustka-80215.html>

Można dodać, że odcinek Słupsk – Ustka miał stać się częścią projektu tzw. Słupskiej Kolei Morskiej, prace nad nim jednak zostały zawieszone.

Odnosząc się do dostępności do terenów portowych w skali lokalnej, kluczowe znaczenie w jej poprawie ma utrzymanie układu torowego umożliwiającego dostęp kolejowy do samego portu.

Dostępność transportem samochodowym do portu w Ustce zapewniona jest głównie drogą krajową nr 21 (DK21). Ciekawostką jest fakt, że jedynie port w Ustce posiada bezpośredni dostęp do sieci dróg krajowych w Polsce. Niestety stan techniczny drogi, zgodnie z raportem GDDKiA z 2018 roku jest krytyczny lub ostrzegawczy (Rysunek 12). Oznacza to konieczność natychmiastowego podjęcia działań modernizacyjnych.

⁸ 28 lutego 2017 w Słupsku odbyło się podpisanie umowy na realizację projektu. <http://www.rpo.pomorskie.eu/-/szybciej-i-wygodniej-na-trasie-slupsk-ustka>



Rysunek 12. Ogólna ocena stanu drogi krajowej 21 (2018 rok)

Źródło: <https://www.gddkia.gov.pl/pl/2990/Raporty>

Połączenie drogą krajową 21 jest jednocześnie odcinkiem mocno obciążonym ruchem drogowym, zgodnie z pomiarem z 2015 roku średni dobowy ruch roczny (SDRR) wyniósł tam 12945 pojazdów (Rysunek 13). Najważniejszymi typami pojazdów tworzącymi ruch były samochody osobowe (11781 poj.), lekkie ciężarówki (506 poj.), samochody ciężarowe (358 poj.) oraz autobusy (233 poj.).



Rysunek 13. Średni dobowy pomiar ruchu 2015 dla DK21

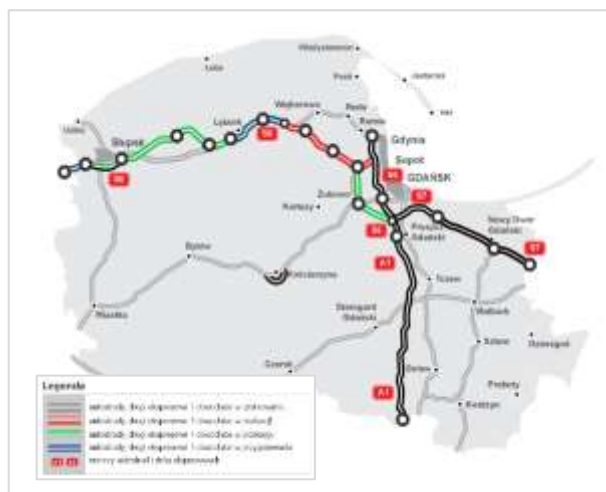
Źródło: <https://www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015>

Ważnym połączeniem o charakterze lokalnym jest również droga wojewódzka DW203 (Koszalin-Darłowo-Postołowo-Ustka). Zgodnie z pomiarem ruchu wykonanym na drodze w 2015 roku (odcinek Ustka granica miasta – DK21), średni dzienny ruch pojazdów silnikowych wyniósł tutaj 8498 pojazdów, z czego 255 pojazdów to samochody ciężarowe⁹.

Wśród inwestycyjnych drogowych wpływających na dostępność do portu w Ustce jest tzw. Trasa Kaszubska (element trasy S6), komunikująca Trójmiasto z Słupskiem. Jak zaprezentowano na rysunku 14 poszczególne części trasy są obecnie

⁹ <http://www.zdw-gdansk.pl/zdw/menu-glowne/opis-sieci-drog/>

w realizacji lub w przygotowaniu i należy się spodziewać ukończenia budowy około 2022 roku. Realizacja trasy pozwoli z jednej strony na lepszą penetrację zaplecza portowego w kierunkach wschodnim i zachodnim, natomiast z drugiej trzeba ją postrzegać jako zagrożenie dla portu w Ustce, bowiem ułatwi potencjalnym klientom usteckiego portu komunikację z innymi, większymi ośrodkami portowymi (np. Gdynia).



Rysunek 14. Mapa stanu budowy dróg w woj. Pomorskim

Źródło: https://www.gddkia.gov.pl/mapa-stanu-budowy-drog_pomorskie

Pomimo faktu istnienia bezpośredniego połączenia drogą krajową DK21 z terenami portowymi, jej jakość i parametry, a także przebieg ogranicza dostępność do portu. Z tego względu przygotowany został projekt inwestycyjny zatytułowany „Budowa południowego obejścia (obwodnicy) Miasta Ustka”. W projekcie tym przewidziano utworzenie nowego połączenia drogowego, które umożliwi ominięcie centrum miasta, komunikując drogi DK21 i DW203. Samo połączenie obejmuje nowy most na rzece Słupi, a także estakadę nad torowiskiem (Rysunek 15).



Rysunek 15. Projekt „Budowa południowego obejścia (obwodnicy) Miasta Ustka”

Źródło: Urząd Miasta Ustka

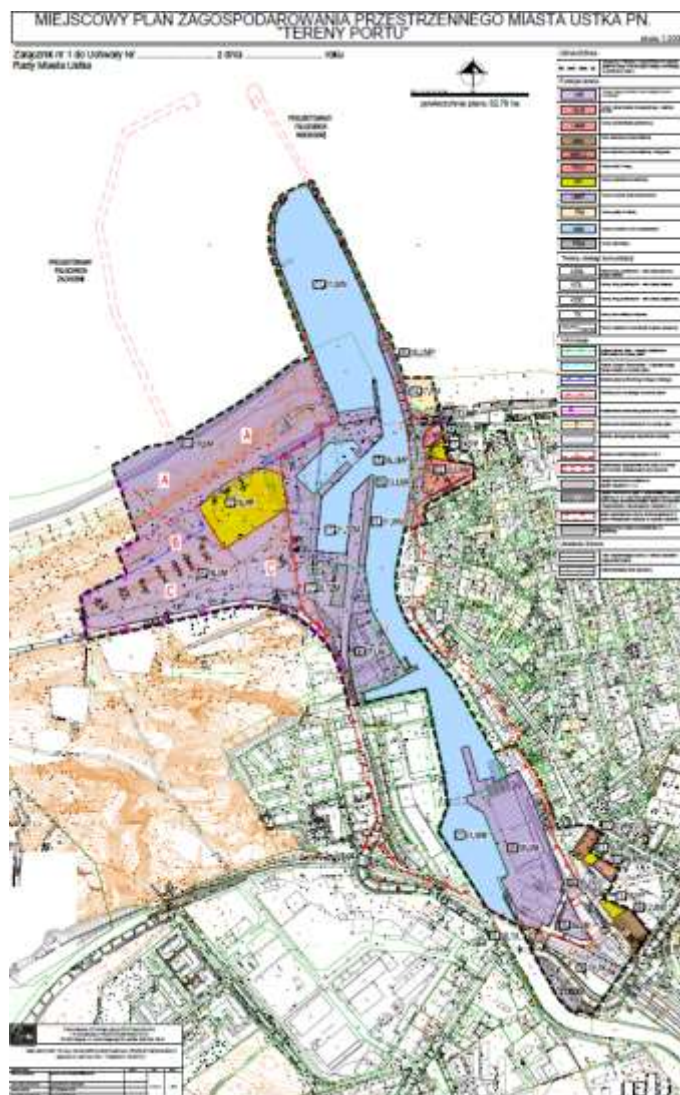
W efekcie realizacji inwestycji stworzona zostanie alternatywna droga do portu w Ustce, omijająca tereny centrum miasta. Dzięki niej mieszkańcy zachodniej części miasta uzyskają dogodny dostęp do swoich domów, a jednocześnie obszar ten stanie się bardziej atrakcyjny dla turystów. Z nowego połączenia skorzystają również użytkownicy portu, w

szczegółności rybacy, ale również kontrahenci wykorzystujący możliwości przeładunkowe portu.

3.2. Analiza planu zagospodarowania przestrzennego portu (obszar „Tereny portu”) oraz kluczowych planów przestrzennych determinujących rozwój jego zaplecza i przedpola

Funkcjonowanie oraz dalszy rozwój portu morskiego w Ustce determinowany jest w zasadniczym stopniu miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (MPZP), a także innymi wymaganiami przestrzennymi w obszarze jego oddziaływań. Dotyczy to zarówno terenów portowych jako takich, jak i obszarów przestrzennych niezbędnych do jego sprawnego funkcjonowania, głównie dostępu do portu od strony lądu oraz morza.

Podstawowe znaczenia dla działalności i rozwoju portu ma obszar tworzonego aktualnie MPZP „Tereny portu” (Rysunek 16). Obszar ten zlokalizowany jest w północno - zachodniej części miasta Ustka i zajmuje powierzchnię 32,78 ha, od wschodu graniczy z ul. Bulwar Portowy i kanałem portowym, od południa – z osiedlem Kościelniaka, od północy z Morzem Bałtyckim, a od zachodu teren planu ograniczony jest lasami. W dominującej części tereny objęte niniejszym MPZP przeznaczone są pod realizację usług morskich oraz urządzeń portu morskiego. Wyjątkiem jest tutaj przestrzeń publiczna po zachodniej stronie portu (Bunkry Bluchera) oraz tereny wschodnie, na których zlokalizowane są m.in. plaża publiczna, tereny administracji państwowej, czy latarnia morska.



Rysunek 16. Propozycja nowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Tereny portu”

Źródło: Urząd Miejski Słupsk

Układ komunikacyjny, zapewniający dostęp lądowy do portu w Ustce objęty jest Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego „Uroczysko”. Całość obszaru zdominowana jest przez tereny leśne oraz w części północnej, a szczególnie północno-wschodniej – tereny usług i usługi turystyczne. MPZP „Uroczysko” wyznacza przebieg linii kolejowej oraz dróg dojazdowych, docierających do północno-zachodniej części portu – teren oznaczony symbolem 11.KD-D, 7.1.KD-D i 7.2.KD-L.



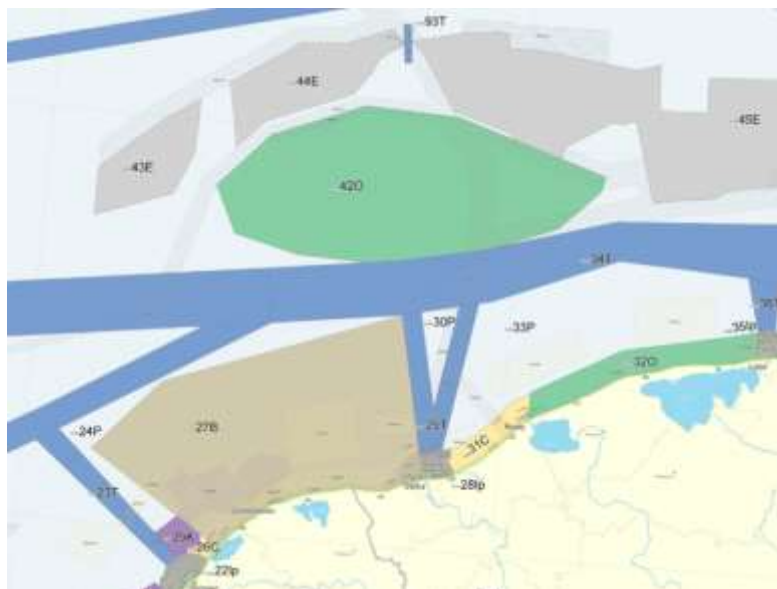
Rysunek 17. Mapa miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Uroczysko”

Źródło: Urząd Miasta Ustka

Oprócz MPZP determinujących możliwości rozwoju aktywności portowej na lądzie, ważnymi są również plany odnoszące się do przestrzeni morskich. Trzeba podkreślić, że tego rodzaju plany są nowym elementem w gospodarce morskiej państw europejskich. Zgodnie z dyrektywą UE o planowaniu przestrzennym na morzu (2014) wszystkie państwa członkowskie mają obowiązek przyjęcia morskich planów zagospodarowania przestrzennego (MSP) do końca 2021 roku. W związku z powyższym, polska administracja morska pojęła działania mające na celu przygotowanie odpowiednich planów.

W wersji 2 projektu planu przestrzennego (Rysunek 18) obszary morskie znajdujące się w obrębie portu w Ustce przeznaczone są na wielofunkcyjny rozwój gospodarczy (kolor ciemny brązowy), gdzie kluczowymi funkcjami jest transport oraz obronność i bezpieczeństwo państwa (poligon morski – kolor jasny brązowy). Trzeba podkreślić, że dostęp do portu realizowany ma być dwoma korytarzami transportowymi do głównego korytarza biegnącego w układzie wschód-zachód (kolor niebieski).

Plan ukazuje również dogodną lokalizację portu względem obszarów przeznaczonych na rozwój energetyki odnawialnej (farmy wiatrowe na morzu).



Rysunek 18. Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej Polski

Źródło: Urząd Morski w Gdyni

Ważnym wyzwaniem przestrzennym związanym z rozwojem portu są obszary Natura 2000. Odnosząc się do sytuacji portu w Ustce można stwierdzić, że kanał portowy leży w granicach obszaru ochrony siedliskowej PLH220052, obejmującego obszar rzeki Słupi. Obszar obejmuje dolinę rzeki Słupi z jej dopływami, od Sulęcyna - do ujścia. Na terenie tym znajdują się liczne zbiorniki wodne różnych typów, torfowiska i inne zbiorowiska nieleśne z cenną roślinnością. Znaczną część obszaru pokrywają lasy, z udziałem buczyn oraz grądu, a nad ciekami - pasem łągu.



Rysunek 19. Lokalizacja obszarów Natura 2000.

Źródło: GeoSerwis

Od strony północnej obszar portu graniczy z obszarem PLB990002, będącym obszarem ochrony ptaków. Obejmuje wody przybrzeżne Bałtyku o głębokości od 0 do 20 m. Jej granice rozciągają się na odcinku 200 km, poczynając od nasady Półwyspu Helskiego, a na Zatoce Pomorskiej kończąc. Dno morskie jest nierówne, deniwelacje sięgają 3 m.

Na obszarze zimują w znaczących ilościach 2 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG: nur czarnoszyi i nur rdzawoszyi. W okresie zimy występuje powyżej 1% populacji szlaku wędrówkowego lodówki, co najmniej 1% nurnika i w faunie bentosowej dominują drobne skorupiaki. Rzadko obserwowane są duże ssaki morskie - foki szare *Phoca hispida* i obrączkowane *Halichoerus grypus* oraz morświny *Phocaena phocaena*.

Odnosząc się do powyższego można stwierdzić korzystną sytuację dotyczącą warunków przestrzennych rozwoju portu w Ustce. Z jednej strony bowiem przygotowywany jest MPZP „Tereny portu”, który dedykowany jest działalności portowej, z drugiej brak jest ograniczeń przestrzennych w odniesieniu do obszarów dostępowych, zarówno lądowych, jak i morskich. Co ważne, obszary w MPZP „Tereny portu” dedykowane usługom portowym w naturalny sposób wprowadzają ład przestrzenny w mieście Ustka, koncentrując aktywność portu po zachodniej stronie kanału portowego.

3.3. Koncepcja rozbudowy systemu falochronów w porcie w Ustce – budowa awanportu

Zły stan techniczny istniejącej infrastruktury dostępowej jest bezpośrednią przesłanką realizacji inwestycji polegającej na budowie nowego systemu falochronów. Istniejące falochrony zostały zbudowane w 1911 roku, dlatego też ich dalsza eksploatacja jest niemożliwa. Co więcej, w latach 80-tych dokonano zabetonowania falochronów oraz obłożenia ich gwiazdo-blokami, co doprowadziło do zniszczenia system rozprężania fal w obrębie awanportu. Miało to niestety bezpośredni wpływ na znaczące pogorszenie warunków falowania w samym porcie (wysokość fali dochodzi do 1,3 m wewnątrz portu), a tym samym na niszczenie nabrzeży przy każdym sztormie. Taka sytuacja nie pozwala zapewnić właściwego poziomu bezpieczeństwa stacjonującym tu jednostkom pływającym, jak i bezpieczeństwa powodziowego miasta. Może być to także przyczyną wyłączenia całego portu z eksploatacji.

Dlatego też przygotowano do realizacji inwestycję zatytułowaną „Przebudowa wejścia do Portu Ustka”. Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę nowego Falochronu Zachodniego, a także przebudowę istniejącego Falochronu Wschodniego wraz z Nabrzeżem Pilotowym. W ramach zadania wykonana zostanie także częściowa rozbiórka istniejącego Falochronu Zachodniego, który po skróceniu zakończony zostanie odbijaczem fal. W ten sposób powstanie nowy awanport z obrotnicą o średnicy 200 m. Przy nowym Falochronie Zachodnim planowane jest wykonanie nabrzeża o szerokości użytkowej 32,0 m wyposażonego w system cumowniczy i odbojowy dostosowany do wielkości jednostek pływających mogących zawijać do przebudowanego portu Ustka. Nabrzeże zostanie od strony północnej zabezpieczone ostrogą chroniącą przed falowaniem o długości 85 m. Ponadto przewiduje się doprowadzenie na nabrzeże linii kolejowej. Przebudowany Falochron Wschodni zostanie wyposażony w barierki i będzie przeznaczony głównie do obsługi ruchu turystycznego. Głębokość techniczna w nowym basenie portowym wyniesie 8,7 m, przy głębokości dopuszczalnej 10,2 m. Przestrzeń projektowanej przebudowy portu umożliwi wejście jednostek pływających

o długości do 150 m, szerokości do 30 m i zanurzeniu maksymalnym 7 m. Falochrony wyposażone zostaną we wszystkie niezbędne instalacje: elektryczne, sanitarne, teletechniczne itp.



Rysunek 20. Koncepcja przebudowy wejścia do Portu Ustka – projekt zagospodarowania terenu

Źródło: Urząd Morski Słupsk

Nabrzeża zostaną uzbrojone w instalacje sanitarne, punkty poboru wody, sieć energetyczną i kanalizację. Znacząco zmieni się wielkość oraz przeznaczenie objętej interwencją infrastruktury. Dzięki podjęciu planowanych prac zostaną poprawione warunki cumowania i stacjonowania jednostek rybackich na terenie portu macierzystego – Ustka oraz dla jednostek, które zawiną do portu, jako ośrodka morskiego, w którym znajduje się Lokalne Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb – Aukcja Rybna Ustka. Przebudowa wejścia do Portu Ustka umożliwi obsługę dużych jednostek rybackich, jak również innych statków, przewożących rybę zarówno świeżą, jak i mrożoną do lokalnych przetwórci ryb.

4 Analiza strategiczna uwarunkowań społecznych, gospodarczych i technologicznych oraz ich konsekwencje dla rozwoju portu w Ustce

4.1. Rybołówstwo

Ocena uwarunkowań rozwojowych dotyczących funkcji rybackiej portu w Ustce w pierwszej kolejności odnosi się do aktualnych i przyszłych wielkości połowów realizowanych na morzu Bałtyckim. Jest to bowiem obszar aktywności usteckiej floty rybackiej. Zgodnie z danymi, łączne połowy ryb na obszarze Bałtyku, realizowane przez krajowych rybaków, wyniosły 155,9 tys. ton w 2018 roku (Tabela 9), co oznacza wzrost w stosunku do roku poprzedniego o 13%.

Tabela 9. Połowy ryb morskich na obszarze Bałtyku i Zalewów w latach 2010-2017 [tys. ton]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Dorsze	12,2	11,9	14,8	12,5	11,9	13,6	10,3	7,4	6,6
Śledzie	24,7	29,9	27,1	23,6	28,1	39,7	44,1	43,7	51,7
Szprotki	58,8	56,5	63,1	81,0	58,6	64,2	60,1	70,0	75,7
Inne	12,0	10,2	12,9	13,8	16,6	14,1	21,0	13,6	21,9
Razem	107,8	108,4	117,9	130,9	115,2	131,6	135,4	134,7	155,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2018, GUS Warszawa/Szczecin 2018; E. Kuzebski, Rybołówstwo bałtyckie w 2018 roku, „Wiadomości Rybackie”, Nr 1-2 (227), Styczeń-Luty 2019, MIR Gdynia 2019.

Dodać można, że łączna wartość złowionych ryb wyniosła 204,6 mln zł (spadek w stosunku do roku ubiegłego o 1%)¹⁰. Dane wskazują na dominację szproty i śledzi w połowach, a także na systematyczny spadek połowów dorsza (udział ok. 4% w 2018 roku). Opierając się na powyższych danych można powiedzieć, że wielkość połowów systematycznie rośnie, a jednocześnie zmienia się ich profil gatunkowy, w którym coraz większego znaczenia nabierają połowy pelagiczne¹¹.

Przyszły rozwój funkcji rybackiej w portach morskich, w tym w Ustce uzależniony jest zarówno od podaży ryb w Bałtyku, co w dużej mierze uzależnione jest od warunków naturalnych oraz prowadzonej polityki w odniesieniu do sektora (poziom krajowy i europejski), jak i od popytu generowanego przez konsumentów (poziom spożycia ryb), jak i przetwórców (surowiec).

Średni, roczny poziom spożycia ryb w Polsce, uwzględniający również konsumpcję poza domem wynosił 14,5 kg na osobę rocznie (dane dla 2016 roku). Dla porównania średnia wartość dla państw UE wyniosła w tym okresie aż 24,3 kg. Wśród krajów regionu, które zanotowały wyniki ponad poziom średni były Dania (24,7 kg), Szwecja (26,4 kg) oraz Łotwa (27,3 kg)¹². Uwzględniając jedynie konsumpcję ryb i przetworów rybnych w domach, spożycie to wyniosło 13,11 kg na osobę. W kolejnym roku odnotowano spadek spożycia o 4,5%, co przełożyło się na wynik 12,52 kg na osobę w 2017 roku. Co ciekawe spadek ten dotyczył tylko ryb morskich, natomiast w odniesieniu do owoców morza i ryb słodkowodnych zanotowano wzrosty¹³. Wskazuje się, że spadkowe tendencje w spożyciu ryb morskich wynikają z rozpowszechnianych, negatywnych informacji dotyczących ryb importowanych, szczególnie łososia. Można więc wskazać, że dalsza promocja spożycia ryb pochodzenia krajowego jest niezbędna, co powinno przełożyć się na wzrost ogólnego poziomu konsumpcji ryb odławianych w Bałtyku. Jednocześnie, wzrost spożycia ryb wpisze się w prozdrowotne tendencje zmian diety mieszkańców Polski.

Odnosząc się do ostatniego źródła popytu, czyli przetwórstwa rybnego podkreślić trzeba dynamiczny rozwój sektora w Polsce, który obserwuje się w ostatnich latach. Obecnie w branży działa 255 firm posiadających uprawnienia do handlu w UE. Łączna ich produkcja wyniosła 510,0 tys. ton w 2017 roku, z czego 443,1 tys. ton przerobiono w dużych zakładach. W strukturze produkcji największe znaczenia mają marynaty (18,4%), ryby wędzone (16,8%), konserwy (14,4%) oraz ryby świeże i chłodzone filety (14,1%)¹⁴. Należy jednak podkreślić fakt, że ok. 90% surowca będącego przedmiotem obróbki pochodzi aktualnie z importu. Jednocześnie większość produkcji opartej o importowany surowiec jest eksportowana.

Warto wskazać, że około połowa krajowych przetwórców ryb zlokalizowana jest w obszarze oddziaływania portu w Ustce. Funkcjonują tutaj najwięksi krajowi producenci, m.in. Mowi, Miralex, Paula Fish, czy Łosoś. Szacuje się, że w regionie działa łącznie

¹⁰ E. Kuzebski, *Rybołówstwo bałtyckie w 2018 roku*, „Wiadomości Rybackie”, Nr 1-2 (227), Styczeń-Luty 2019, MIR Gdynia 2019.

¹¹ E. Kuzebski, *Dorsz – ryba, która minęła*, „Wiadomości Rybackie”, Nr. 3-4 (228), Marzec-Kwiecień 2019, MIR Gdynia 2019.

¹² *The EU fish market 2018 Edition*, EUMOFA, EC Brussels 2018.

¹³ <https://www.pb.pl/spadlo-spozycie-ryb-w-polsce-930535>

¹⁴ *Rynek ryb stan i perspektywy*, Nr 28, IERiGŻ, MIR, KOWR, MRiRW, Maj 2018.

około 70 firm zajmujących się przetwórstwem ryb. Produkcja realizowana we wskazanych firmach oparta jest w dominującej części o importowany surowiec. Jednocześnie duża część przetworów trafia na rynki zagraniczne, co stanowi potencjalny popyt na usługi usteckiego portu.

Podsumowując można się odnieść do łącznej konsumpcji ryb w Polsce, którą szacuje się na 475,2 tys. ton w 2018 roku. Na wielkość tą składają się niemalże w równych częściach krajowe połowy ryb i ryba z importu.

Powracając do perspektyw rozwojowych dla sektora rybackiego, należy wyszczególnić dwie kwestie. Pierwszą jest relatywnie niskie spożycie ryb w kraju, którego wzrost mógłby przełożyć się bezpośrednio na wzrost popytu na ryby łowione w Bałtyku, co pociągnie za sobą konieczność zapewnienia odpowiednich warunków dla pracy rybaków w portach. Drugą kwestią jest utrzymanie znaczenia krajowych dostaw surowca dla przemysłu przetwórczego, co również pozytywnie wpłynie na sytuację na rynku połowowym.

4.2. Funkcje wojskowe

Strategicznym obszarem przyszłej działalności portu morskiego w Ustce jest obsługa logistyki wojskowej, co związane jest z pobliską lokalizacją poligonu Ustka-Wicko-Morskie oraz Bazy Systemu Obrony przed Rakietami Balistycznymi w Redzikowie. Funkcje militarne portu wiążą się również z działalnością Marynarki Wojennej.

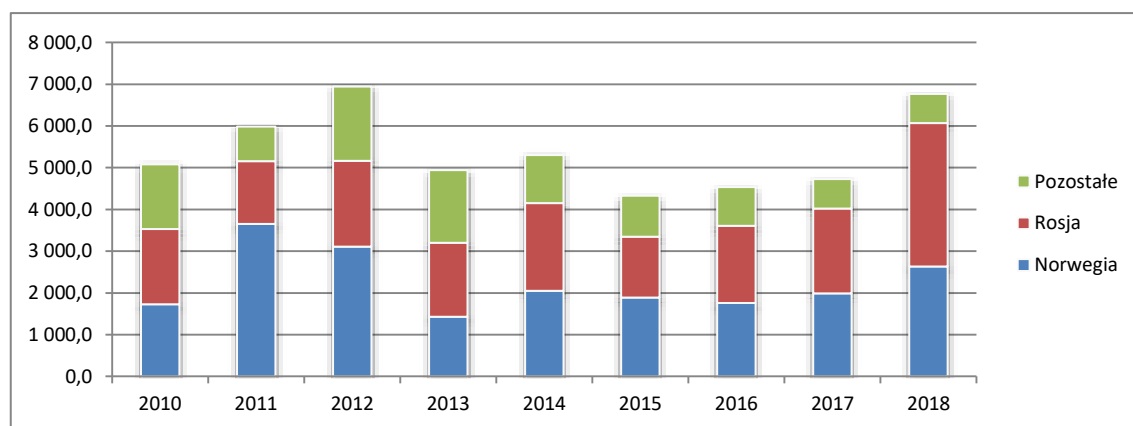
Poligon Ustka-Wicko Morskie, czyli Centralny Poligon Sił Powietrznych jest położony nad brzegiem Morza Bałtyckiego między Ustką a Jarosławcem, nad jeziorem Wicko. Poligon posiada powierzchnię ok. 2800 ha. Poligon posiada powierzchnię ok. 2800 ha. Poligon jest miejscem lokalizacji wielu ćwiczeń wojskowych, w tym ćwiczeń międzynarodowych (np. Anakonda 2018). Port w Ustce stanowi więc dogodne zaplecze zaopatrzeniowe i przerzutowe dla sprzętu oraz materiałów niezbędnych do zabezpieczenia ćwiczeń (w tym wodowania i holowania celów nawodnych).

Drugim obszarem, bezpośrednio powiązany z Ustką jest Baza w Redzikowie koło Słupska. W bazie planowane jest umieszczenie elementów systemu tarczy antyrakietowej NATO. Instalacja w Redzikowie będzie elementem *European Phased Adaptive Approach*, trzeciej fazy amerykańskiego systemu przeciwrakietowego. Bliźniacza baza już funkcjonuje w Deveselu w Rumunii, jej częścią jest także radar wczesnego ostrzegania w Turcji oraz okręty na Morzu Śródziemnym i infrastruktura w hiszpańskiej bazie Rota. Pomimo tego, że instalacja nie będzie bezpośrednio wymagać portowego zaplecza przeładunkowego, może pośrednio generować popyt na usługi portu (np. materiały budowlane, surowce i paliwa).

4.3. Transport ładunków

Podstawową funkcją portów morskich jest świadczenie usług przeładunkowych, dlatego też identyfikacja potencjału dla obsługi statków handlowych w Ustce stanowi ważny element analizy. Z uwagi na lokalizację portu, a także biorąc pod uwagę ofertę innych polskich portów, bezpośrednim zapleczem portu w Ustce jest podregion słupski. Z drugiej strony, parametry obsługiwanych jednostek ograniczają przedpole portowe do Morza Bałtyckiego, dlatego też wymiana handlowa Polski z krajami nadbałtyckimi stanowi główne źródło popytu na usługi usteckiego portu. Analizując możliwości rozwojowe, zwrócić też należy uwagę na charakterystykę technologiczną przewozów, bowiem dominującymi ładunkami w małych portach są ładunki masowe sypkie (luzem lub zjednostkowane).

Wymiana handlowa pomiędzy Polską, a krajami bałtyckimi (Dania, Norwegia, Szwecja, Finlandia, Rosja, Estonia, Łotwa, Litwa¹⁵) wyniosła łącznie 68,4 mln tn w 2018 roku, z czego 18,9 mln to przewieziono przy wykorzystaniu transportu morskiego (dotyczy to głównie handlu z Rosją). Koncentrując uwagę na ładunkach podatnych do obsługi w małych portach¹⁶, wolumen wymiany pomiędzy Polską, a wskazanymi krajami wyniósł łącznie 20,94 mln ton w 2018 roku, z czego 6,77 mln ton przewiezionych było drogą morską¹⁷. Statystyki wskazują na Rosję i Norwegię, jako kraje z którymi morska wymiana handlowa ładunkami masowymi jest największa (Rysunek 21).



Rysunek 21. Wymiana handlowa pomiędzy Polską, a państwami regionu Morza Bałtyckiego w ramach dedykowanych grup towarowych w latach 2010-2018 [tys. ton]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

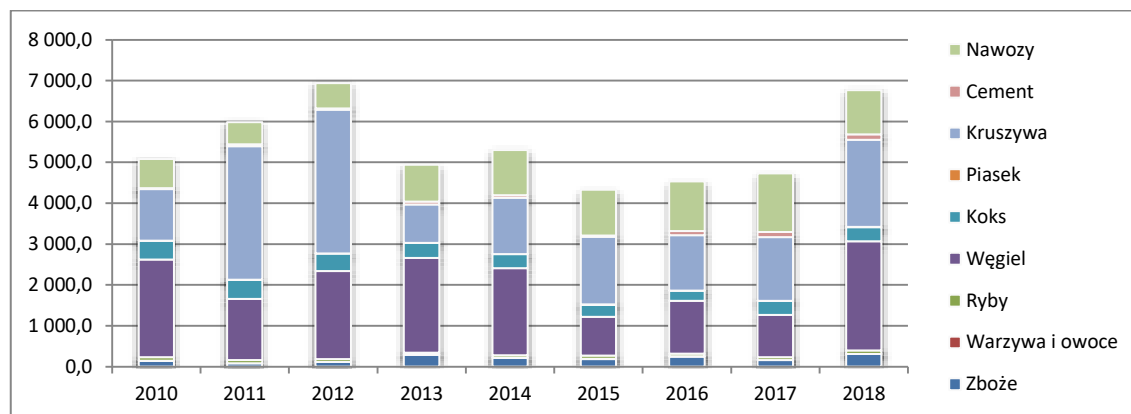
Dominującym ładunkiem transportowanym drogą morską na analizowanych połączeniach jest węgiel (2,6 mln ton w 2018 roku) oraz kruszywa budowlane (2,1 mln ton w 2018 roku). W pierwszym przypadku jest to głównie import z Rosji, w drugim natomiast to import z Norwegii. Wśród pozostałych typów ładunków przewożonych w badanych relacjach można wskazać nawozy (1,1 mln ton w 2018 roku), koks (341,6 tys. ton) oraz zboże (308,1 tys. ton) – rysunek 22.

¹⁵ Z zestawienia wyłączono Niemcy

¹⁶ W szacunkach uwzględniono (zgodnie z klasyfikacją SITC): zboże, warzywa i owoce (inne niż ziemniaki), ładunki łatwopsujące się (w tym ryby i mięso), węgiel, koks, piasek, kruszywa, cement i nawozy.

¹⁷ Szacunki na podstawie danych Eurostat

Analiza zmian historycznych pokazuje systematyczny przyrost ogólnego wolumenu wymiany handlowej na badanych relacjach (+3,14%¹⁸). W przypadku ładunków obsługiwanych drogą morską dynamika ta znacząco rośnie (+7,2%), jednakże zwiększa się jednocześnie skala wahań cyklicznych. Ograniczenie analizy do ładunków dedykowanych (masowe suche) powoduje ograniczenie dynamiki wzrostu (+3,6%). Relatywnie dobry wynik związany jest głównie z bardzo dobrym rokiem 2018.



Rysunek 22. Struktura rodzajowa ładunków obsługiwanych drogą morską w relacji Polska – wybrane państwa Morza Bałtyckiego w latach 2010-2018 [tys. ton]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

Ważnym produktem potencjalnie dążącym do Ustki są też świeże i mrożone ryby, bowiem podregion słupski specjalizuje się w przetwórstwie rybnym. Budowa importowych kanałów zaopatrzeniowych i eksportowych kanałów dystrybucyjnych opartych o port w Ustce może znacząco uprościć i przyspieszyć obsługę transportową regionalnego przemysłu przetwórczego.

Ładunkiem, na który należy zwrócić szczególną uwagę są kruszywa budowlane, bowiem z uwagi na planowane inwestycje infrastrukturalne w regionie (m.in. droga S6, Trasa Kaszubska) występować będzie dodatkowy popyt na tego typu materiały budowlane.

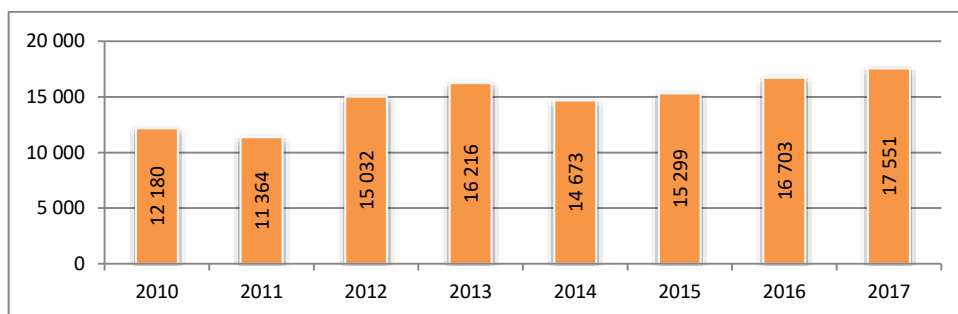
Ponadto porty są punktami obsługi ładunków ciężkich i ponadgabarytowych, co dobrze wpisuje się w otoczenie gospodarcze usteckiego portu, bowiem jedną z dominujących rodzajów działalności w regionie (SSSE) jest produkcja wyrobów stalowych.

Przyszły rozwój przeładunków w porcie morskim w Ustce posiada więc swoje silne podstawy w aktywności gospodarczej i transportowej realizowanej w obszarze jego zaplecza i przedpola. Zaoferowanie odpowiednich usług, opartych o dobre warunki infrastrukturalne będzie skutkować przyciągnięciem masy ładunkowej do portu.

¹⁸ Skumulowane średnie roczne tempo wzrostu (CAGR) za okres 2010-2018.

4.4. Transport i obsługa pasażerów

Funkcja transportowa portu morskiego odnosi się również do obsługi pasażerów, gdzie wyróżnić można poszczególne rodzaje podróży. W pierwszej grupie znajdują się osoby korzystające z jednodniowych rejsów turystycznych (rejsów redowych), które stanowią niejako uzupełnienie oferty turystycznej miasta. Przyszłe możliwości obsługi tego typu ruchu związane są więc z rozwojem sektora turystycznego w mieście. Analiza długookresowych podróży turystycznych Polaków pozwala wskazać, że ich liczba systematycznie rośnie (średnio o 5,4% rocznie¹⁹) – rysunek 23. W przyszłości można się spodziewać dodatkowego popytu na tego typu usługi. Jak wcześniej wskazano, regiony nadmorskie dysponują ok. ¼ potencjału noclegowego kraju, dlatego też przyszłe wzrosty będą posiadać bezpośrednie przełożenie na liczbę odwiedzających Ustkę. Zależność tę potwierdzają dane dotyczące ruchu pasażerskiego w Ustce zaprezentowane w części 2.5.



Rysunek 23. Liczba krajowych długookresowych podróży turystycznych Polaków [tys.]

Źródło: GUS – Turystyka w Unii Europejskiej – dane za 2017 rok

Specyficznym rodzajem jednodniowych rejsów są jednodniowe wyprawy wędkarskie, które skierowane są do specyficznego typu odbiorcy. Przyszły rozwój tego sektora uzależniony jest zarówno od popularności wędkarstwa morskiego w kraju, jak i warunków naturalnych występujących na łowiskach (dostępność ryb). Tego rodzaju aktywność, obsługiwana niewielkimi jednostkami nie wymaga specyficznego zaplecza infrastrukturalnego w porcie, dlatego też jej przyszły rozwój determinowany jest tylko przez wskazane czynniki zewnętrzne.

Drugim rodzajem morskich połączeń pasażerskich są sezonowe, międzynarodowe rejsy komunikacyjne, których punktami docelowymi mogą być porty innych państw bałtyckich. Tego rodzaju usługa funkcjonowała w poprzednich latach w Ustce, oferując połączenia pomiędzy Ustką, a Nexø na duńskiej wyspie Bornholm. Obecnie połączenie takie oferowane jest z portu w Kołobrzegu. Podstawowym wyzwaniem dla reaktywacji serwisu Ustka-Nexø jest odległość (125 km), która wymaga wykorzystania szybkiej jednostki pływającej²⁰. Istnieje bowiem konieczność wykonywania dwóch połączeń dziennie, co umożliwiłoby realizację jednodniowych wizyt turystycznych na wyspie (dla turystów odpoczywających w Ustce) oraz w Ustce (dla turystów odpoczywających na Bornholmie). Wykorzystanie takiej jednostki pływającej związane jest jednak z wyższymi kosztami,

¹⁹ CAGR 2010-2017

²⁰ W przypadku połączenia Kołobrzeg-Nexø odległość ta wynosi 100 km, co skraca podróż w porównaniu do połączenia z Ustki o ok. godzinę w jedną stronę.

zarówno pozyskania samego statku jak i jego eksploatacji. Dodając do tego większy dystans, rentowność przedsięwzięcia staje się problematyczna.

Z drugiej strony, jak zaprezentowano w części 2.5, potencjał rynkowy dla tego rodzaju połączeń jest relatywnie duży (ok. 30 tys. osób rocznie obsługiwanych w porcie w Kołobrzegu), a dalsze wzrosty aktywności turystycznej w regionie będą ten popyt rozwijać.

4.5. Turystyka przybrzeżna i morska

Ważnym obszarem aktualnej i przyszłej aktywności portu w Ustce jest obsługa jednostek turystycznych, żaglowych i motorowych. Czynnikiem kształtującym popyt na tego rodzaju aktywność będzie zarówno stopień upowszechnienia żeglarstwa morskiego w Polsce, uzależniony w dużym stopniu od zamożności społeczeństwa, a także atrakcyjność rodzimych portów dla żeglarzy zagranicznych.

Raport *Polski Rynek Żeglarski* przygotowany przez Polski Związek Żeglarski w 2016 roku wskazuje na 4,3 mln osób, które aktywnie uprawiają rekreacyjne żeglarstwo w Polsce. Dane zawarte w Rejestrze jachtów morskich z 2018 roku prowadzonym przez Polski Związek Żeglarski pokazują że w Polsce było 897 jednostek²¹. Do tego dodać należy jednostki, które znajdują się w rejestrze jachtów morskich Polskiego Rejestru Statków, który w rejestrze z 2017 roku wskazuje na 375 jednostek²². Można więc przyjąć, że istnieje relatywnie duże zapotrzebowanie ze strony rodzimych żeglarzy na usługi portowe, a wybór określonych portów docelowych jest determinowany zarówno ich położeniem, jak i standardem oferowanych usług.

W przypadku lokalizacji portu morskiego w Ustce mówić można o czynnikach pozytywnych, gdzie położenie w dogodnych odległościach pomiędzy Darłowem a Łebą skłaniać może żeglarzy do odwiedzenia portu, jak i negatywnych wśród których wymienić należy sąsiedztwo poligonu wojskowego (konieczność ominięcia wód zastrzeżonych dla marynarki wojennej). W drugim przypadku (standard obsługi), można wskazać na niewielką pojemność zaplecza cumowniczego dla jednostek turystycznych w porcie oraz na relatywnie niski standard zaplecza socjalnego. Niewątpliwą zaletą portu jest jednak łatwy dostęp do centrum miasta (kładka nad kanałem portowym), a także status uzdrowiska. Wysoki standard obsługi jest elementem szczególnie ważnym dla przyjmowania żeglarzy obcokrajowców, przyzwyczajonych do wysokiego standardu w zachodnioeuropejskich portach i przystaniach morskich.

Czynnikiem, na który warto również zwrócić uwagę w kontekście przyszłych potrzeb usługowych dla żeglarstwa turystycznego jest edukacja morska, w tym dobrze rozwinięty system szkoleń żeglarskich, a także dostęp do sprzętu poprzez kluby sportowe. Upowszechnianie żeglarstwa morskiego będzie bowiem skutkować większą aktywnością na morzu, co przełoży się bezpośrednio na liczbę jednostek turystycznych odwiedzających port w Ustce.

²¹ <http://pya.org.pl/files//Komisje%20PZ%C5%BB/komisja-techniczna/RJM-2018.pdf>

²² <https://www.prs.pl/wydawnictwa/rejestry-statkow-jachtow-lodzi>

4.6. Przemysł portowy i przyportowy

Tradycyjnie rozumiany przemysł portowy, w którym dominowały stocznie morskie oraz zakłady przetwórcze bazujące na surowcu przywożonym drogą morską (np. przetwórstwo rybne) wciąż funkcjonuje obszarze portu w Ustce. Widoczne są jednak naturalne procesy gospodarcze (zmiana struktury przemysłu), ograniczenia rozwojowe (brak dostępu do nowych przestrzeni rozwojowych), jak i konflikty wynikające ze zmieniającego się profilu funkcjonalnego portu (ograniczenie negatywnego oddziaływania przemysłu na aktywność turystyczno-uzdrowiskową). W związku z powyższym, aktywność przemysłowa lokalizowana na terenach portowych powinna z jednej strony bezwzględnie wymagać dostępu do nabrzeży portowych (brak możliwości re-lokalizacji) z drugiej jak najmniej oddziaływać na otoczenie (hałas, wibracje, pylenie, zapachy).

Szczególne znaczenie dla funkcjonowania portu w Ustce posiada więc tzw. przemysł przyportowy, który należy utożsamiać z zakładami produkcyjnymi zlokalizowanymi w podregionie, w tym w Słupskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (charakterystyka Strefy została zaprezentowana w części 2.3.).

4.7. Rozwój sektora morskiej energetyki wiatrowej

Jednym z potencjalnych obszarów wykorzystania portu morskiego w Ustce jest lokalizacja bazy zapleczewej dla przemysłu morskiej energetyki wiatrowej (głównie obsługa morskich farm wiatrowych - MFW). Morska energetyka wiatrowa, zgodnie z zapisami nowej Polityki Energetycznej Polski do 2040 roku (PEP2040) stanowić ma główny obszar rozwoju OZE (odnawialne źródła energii) w Polsce. Minimalny, założony w PEP2040 wolumen mocy zainstalowanej w morskich elektrowniach wiatrowych w horyzoncie 2030 roku ma wynieść od 5 do 6 GW. W 2040 roku zakładany wolumen mocy zainstalowanej w farmach offshore może osiągnąć nawet 10 GW.

Budowa pierwszej MFW w Polsce, o mocy ok 600 MW, może się rozpocząć około roku 2022-2023, a pierwsze elektrownie mają być oddane do użytku w roku 2025, co wpisuje się w założoną perspektywę rozwoju portu. Do końca roku 2030 może zostać wybudowanych 4 GW, a kolejne 4 GW do końca 2035 roku. Trzeba podkreślić, że morskie farmy wiatrowe o łącznej mocy 8 GW mogą zaspokajać ok. 20% krajowego zapotrzebowania na energię elektryczną, w sposób istotny wpływając na możliwość osiągnięcia redukcji emisji CO₂ oraz zwiększając krajowe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.



Rysunek 24. Mapa potencjalnych miejsc przeznaczonych pod lokalizację MFW w wyłącznej strefie ekonomicznej (kolor szary)

Źródło: <https://wysokienapiecie.pl/14918-farmy-wiatrowe-na-baltyku-nabiora-mocy/>

Port w Ustce z uwagi na swoje położenie względem planowanych obszarów lokalizacji polskich morskich farm wiatrowych na Bałtyku (Rysunek 24) posiada silną pozycję do pełnienia roli portu obsługowo-serwisowego. Lokalizacja aktywności związanej z sektorem energetycznym w porcie będzie mieć również niebagatelny wpływ na rozwój samego portu, jak i jego otoczenia społeczno-gospodarczego. Zgodnie z analizą EY dzięki budowie farm o mocy 6 GW w fazie inwestycyjnej i operacyjnej może zostać stworzonych ok. 24,8 tys. dodatkowych, stałych miejsc pracy, bezpośrednio związanych z przygotowaniem i realizacją projektów MFW. McKinsey&Company szacuje, że w szerszej perspektywie może to być nawet 77 tysięcy nowych miejsc pracy w sektorach bezpośrednio i pośrednio związanych z przemysłem morskim.

Tym samym, lokalizacja bazy obsługowo-serwisowej tworzyć będzie dużą wartość dodaną nie generując przy tym znaczących wolumenów przeładunków. Wartość ta może być rozpatrywana w sposób bezpośredni, jako przychody portu z tytułu dzierżawy terenów i infrastruktury hydrotechnicznej, a także w sposób pośredni tworząc miejsca pracy, produkt krajowy brutto czy dodatkowe wpływy do budżetów publicznych.

4.8. Pozycja strategiczno-rozwojowa na tle innych portów wybrzeża (stan docelowy)

Ewaluacja pozycji strategiczno-rozwojowej portu morskiego w Ustce na tle innych portów wybrzeża wymaga odniesienia do trzech kluczowych czynników, którymi są: infrastruktura portowa i dostępową, zasoby zaplecza, a także potencjał przedpola portowego. Analiza aktualnej sytuacji w odniesieniu do poszczególnych funkcji portowych wskazuje na istniejące słabości, szczególnie w kontekście infrastruktury portowej i dostępowej, przy jednoczesnej dobrej sytuacji w odniesieniu do zaplecza portowego (Tabela 10).

Tabela 10. Jakościowa ocena pozycji strategiczno-rozwojowej portu w Ustce

	Infrastruktura portowa i dostępowa	Zasoby zaplecza	Potencjał przed-pola
rybacka	słaba	b. dobra	b. dobra
turystyczna (marina)	słaba	b. dobra	dobra
transportowa – pasażerowie	dobra	dobra	dobra
turystyczna - pasażerowie	dobra	b. dobra	b. dobra
transportowa - ładunki	słaba	b. dobra	dobra
usługowa – offshore	dobra	dobra	b. dobra
usługowa – port schronienia	słaba	nd.	nd.

Źródło: Opracowanie własne

Wśród podstawowych ograniczeń względem konkurencji można wskazać małą pojemność mariny jachtowej, a także niskie rozmiary maksymalnego statku obsługiwanego w porcie, co ogranicza możliwości rozwojowe funkcji przeładunkowej oraz portu schronienia. Port nie posiada również dużych możliwości rozwojowych w obszarze aktywności rybackiej, bowiem liczba bezpiecznych miejsc cumowniczych jest ograniczona.

Realizacja projektu „Przebudowa wejścia do portu Ustka” powinna wyeliminować wskazane braki, a tym samym znacząco wzmocnić pozycję portu na środkowym wybrzeżu Bałtyku. Docelowo port morski w Ustce poprawi swoją pozycję strategiczno-rozwojową, co przejawiać się będzie w następujących elementach:

- zwiększenie liczby bezpiecznych miejsc cumowniczych dla jednostek rybackich,
- uzyskanie możliwości utworzenia nowej mariny żeglarskiej (wzdłuż starego falochronu zachodniego),
- uzyskanie możliwości bezpiecznej obsługi większych jednostek handlowych,
- przyjmowanie większych jednostek poszukujących schronienia.

Ważnym aspektem determinującym pozycję rozwojową portu jest również zaplecze terenowe, którym dysponuje. Rozszerzenie obszaru portu w kierunku zachodnim umożliwi aktywizację wielofunkcyjnej działalności usteckiego portu, a jednocześnie pozwoli na ograniczenie potencjalnych konfliktów przestrzennych.

5 Spójność z dokumentami strategicznymi na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym

Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce wpisuje się w dokumenty strategiczne definiowane, zarówno na szczeblu europejskim, krajowym, jak i regionalnym. Wśród najważniejszych dokumentów na poziomie europejskim można wskazać:

1. *Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu* (COM 2011/144). W dokumencie wskazuje się na konieczność rozwoju efektywnych, ekologicznych korytarzy transportowych, w których ładunki przeniesione będą z dróg na inne gałęzie transportu, w tym przewozy morskie i wodne śródlądowe. Jednocześnie postulowana jest rozbudowa połączeń kolejowych oraz wodnych śródlądowych z portów morskich.
2. *Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu* (COM 2010/2020). Wskazuje się tutaj konieczność realizowania zrównoważonego rozwoju, który wspierać będzie gospodarkę efektywnie korzystającą z zasobów, bardziej przyjazną środowisku i bardziej konkurencyjną. Niewątpliwie rozwój potencjału dla wykorzystania przewozów morskich wpisuje się w niniejszą Strategię.
3. Komunikat Komisji. *Porty: motor wzrostu* (COM 2013/295). W dokumencie postulowana jest poprawa połączeń portów z siecią transeuropejską, modernizacja usług portowych poprzez m.in. uproszczenia administracyjne, a także konieczność przyciągania nowych inwestorów do portów, dialog społeczny, zwiększenie proekologicznej orientacji portów i wspieranie innowacji. Zaproponowane w Strategii cele będą uwzględniać wskazane wyżej postulaty.
4. *Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego* (COM 2012/128 final; Action Plan, 02.2013). Podstawowymi obszarami spójności pomiędzy dokumentami są

kwestie: wzmocnienia spójności makroregionów poprzez rozwój turystyki (PA Tourism), poprawy transportowych połączeń wewnętrznych i zewnętrznych (PA Transport), wdrażania żeglugi czystej ekologicznie (PA Ship), czy też wsparcia dla rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw działających w sektorze morskim (PA SME).

Przygotowana Strategia wpisuje się w dokumenty rozwojowe definiowane na poziomie kraju. W przypadku **Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju**, będącej rozwinięciem i operacjonalizacją **Planu na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju**²³, której głównym celem jest „Tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym”²⁴, rozwój portu w Ustce będzie wpisywać się w Cel Szczegółowy II: Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony (Obszar: Rozwój zrównoważony terytorialnie) oraz Obszary:

- Transport, gdzie postuluje się zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów;
- Energetyka: Zapewnienie powszechnego dostępu do energii pochodzącej z różnych źródeł (m.in. energetyka wiatrowa na morzu);
- Bezpieczeństwo narodowe: Poprawa odporności państwa na współczesne zagrożenia i zdolności przeciwdziałania im (m.in. obsługa logistyczna poligonu oraz bazy w Redzikowie).

Rozwój portu morskiego w Ustce można również odnieść do podstawowych dokumentów sektorowych definiowanych na poziomie kraju, w tym w szczególności:

- 1) Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze 2014-2020 (PO Rybactwo i Morze);
- 2) Programu rozwoju portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku);

Program Operacyjny Rybactwo i Morze 2014-2020 jest instrumentem wsparcia dla sektora morskiego i rybackiego, administrującym środkami Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego. Działania na rzecz rozwoju portu morskiego w Ustce wpisują się w Priorytet I. Promowanie rybołówstwa zrównoważonego środowiskowo, innowacyjnego, konkurencyjnego i opartego na wiedzy oraz działanie o nazwie „Porty rybackie, miejsca wyładunku, giełdy rybne i przystanie – inwestycje w zakresie poprawy infrastruktury portów rybackich, giełd rybnych, miejsc wyładunku i przystani; inwestycje w zakresie budowy przystani morskich w celu poprawy bezpieczeństwa rybaków”. Trzeba podkreślić, że PO Rybactwo i Morze jest źródłem finansowania projektu „Przebudowa wejścia do Portu Ustka”, realizowanego przez Urząd Morski w Słupsku.

Drugi ze wskazanych dokumentów - **Programu rozwoju portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)** jest opracowaniem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym dotyczącym problematyki rozwoju portów morskich. W dokumencie wskazuje się na port w Ustce jako ważny ośrodek o charakterze regionalnym,

²³ <https://www.gov.pl/web/inwestycje-rozwoj/plan-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju>

²⁴ <https://www.gov.pl/web/inwestycje-rozwoj/cele-strategii-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju>

a co ważne uznaje się go jako ośrodek wiodący. W dokumencie podkreślono znaczny potencjał portu, wynikający m.in. z obsługi wielotysięcznej aglomeracji słupskiej. Jako główne przedsięwzięcia inwestycyjne wymieniono budowę nowego układu falochronów (Urząd Morski w Słupsku) oraz niezbędne połączenie kolejowe i drogowe komunikujące port z zapleczem gospodarczym, w tym linie kolejowe 202 i 405 oraz drogę krajową nr 21.

Bezpośrednie zależności pomiędzy dokumentami strategicznymi zidentyfikować można także na poziomie województwa. W tym wypadku można mówić o wciąż obowiązującej **Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020** z dnia 24 września 2012 roku²⁵ wraz z *Regionalnym Programem Strategicznym „Mobilne Pomorze 2020”*. W odniesieniu do pierwszego dokumentu, Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do roku 2030 wpisuje się w Cel strategiczny 3. Atrakcyjna Przestrzeń. Zagadnienia transportowe są zaś przedmiotem celu operacyjnego 3.1. Sprawny system transportowy. Małe porty i przystanie morskie, a także żegluga bliskiego zasięgu wymienione są w obszarach współpracy ponadregionalnej i międzynarodowej. Część diagnostyczna opracowania - **Regionalny Program Strategiczny „Mobilne Pomorze”**, poświęcona podsystemowi transportu wodnego skupia się na portach morskich kluczowych dla gospodarki narodowej oraz sieci bazowej TEN-T. Dokument wymienia jednak port w Ustce jako wyróżniający się na tle pozostałych małych portów, realizujących funkcje turystyczne i rybackie, jako zwiększający działalność przeładunkową.

W związku z nieodległą graniczną perspektywą Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego, w dniu 12 kwietnia 2019 roku odbyła się konferencja inauguracyjna prace nad Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2030. Spodziewać się można kontynuacji działań realizowanych w aktualnej Strategii, bowiem szereg wyzwań rozwojowych pozostaje wciąż do rozwiązania.

Wśród dokumentów lokalnych kluczową rolę odgrywa **Strategia Rozwoju Miasta Ustka do 2020 roku**. Dokument został opracowany w 2011 roku i w świetle dotychczas podjętych działań, w tym zrealizowanych inwestycji infrastrukturalnych w porcie, diagnoza oraz działania zawarte w opisie kierunków rozwoju, są częściowo nieaktualne w odniesieniu do portu. Kierunek nr 2 - zrównoważony rozwój przestrzeni publicznej, w zakresie infrastruktury technicznej, wskazuje komunalizację portu w Ustce oraz na konieczność modernizacji infrastruktury portowej oraz poprawy dostępności do portu. Kierunek nr 3 – rozwój gospodarki miasta, wskazuje na potencjał turystyczny miasta oraz konieczność podejmowania działań związanych z rozwojem infrastruktury turystycznej, w tym rekreacyjnej i sportowej, w kontekście której wymieniana jest także infrastruktura turystyczna w porcie, stymulująca rozwój żeglugi przybrzeżnej oraz jachtingu. Wykaz kierunków działań w zakresie przedsiębiorczości wskazuje na konieczność poprawy i rozbudowy infrastruktury rybackiej w porcie, natomiast w obszarze turystyki, kierunki działań wskazują na rozwój turystyki kwalifikowanej, w tym turystyki morskiej.

²⁵ <https://strategia.pomorskie.eu/srwp-2020>

Działania dotyczące portu zostały odzwierciedlone w działaniach uszczegóławiających cele strategiczne i operacyjne. W ramach celu strategicznego II Wykształcenie ładu przestrzennego miasta i ochrona cennych walorów przyrodniczych funkcjonuje cel operacyjny 1 pt. Kształtowanie warunków przestrzennych dla rozwoju gospodarki z zachowaniem rozwoju Miasta i ładu przestrzennego, zdefiniowane zostało działanie 1, w którym znalazło się opracowanie nowych miejscowych planów zagospodarowanie przestrzennego „Tereny Portu”.

W ramach celu strategicznego nr 5, działanie 1 wskazuje przebudowę technicznej infrastruktury portowej, poprawę wejścia do portu i rozbudowę akwenu.

Zagadnienia portowe zostały także uwzględnione w celu strategicznym III *Zwiększenie konkurencyjności gospodarki oraz wypracowanie stabilnego wzrostu gospodarczego miasta*. Działaniom na rzecz portu poświęcony jest cel operacyjny 2 *Poprawa konkurencyjności Portu*, zawierający takie działania jak komunalizacja portu, budowa mariny jachtowej i rozwój pasażerskich przewozów morskich, współtowarzyszących funkcji turystycznej i rekreacyjnej miasta, budowę zaplecza socjalnego dla rybaków, wspieranie rozwoju funkcji turystycznej oraz budowę kładki przez kanał portowy.

Wśród lokalnych dokumentów strategicznych szczególne miejsce zajmuje także ***Lokalna Strategia Rozwoju Słowińskiej Grupy Rybackiej 2014-2020***. Słowińska Grupa Rybacka (SGR) jest stowarzyszeniem gmin – miasta Ustka, gminy Ustka, gminy miejsko-wiejskiej Kępice, gmin wiejskich Słupsk, Kobylnica i Smółdzino, której głównym celem jest współpraca w zakresie wzrostu atrakcyjności obszaru jako miejsca zamieszkania, wzmocnienie funkcji turystycznej oraz zachowania żywotnego sektora rybackiego. Dlatego też funkcjonowanie i rozwój portu w Ustce jest warunkiem koniecznym dla realizacji celów SGR. Jako stowarzyszenie o charakterze ponadlokalnym, skupiające jednostki samorządu terytorialnego SGR realizuje działania nieinwestycyjne, wspierające poprawę współpracy pomiędzy samorządami oraz innymi, lokalnymi interesariuszami, w celu realizacji założonych działań. Strategię SGR realizują jej członkowie, w ramach bieżącej działalności.

6 Analiza SWOT

Podsumowaniem powyższej części Strategii, a także punktem wyjścia do dalszych działań jest analiza SWOT (identyfikacja silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń rozwojowych). Z uwagi na trudność w szacowaniu rang poszczególnych punktów zestawienia ma ono charakter jakościowy, jednakże waga kolejnych elementów poddana zostanie pod dyskusję w kolejnych częściach dokumentu. Dodatkowo podkreślić trzeba szerokie spojrzenia na funkcjonowanie i rozwój portu morskiego w Ustce, dlatego też wskazane elementy nie mogą być adresowane do konkretnych interesariuszy.

Mocne strony:

- Dobry stan techniczny istniejących nabrzeży portowych (72% łącznej długości nabrzeży w stanie dobrym lub bardzo dobrym)
- Silny sektor rybacki zlokalizowany w porcie (liczba jednostek pływających)
- Zaplecze przeładunkowo-składowe dla sektora rybołówstwa (Lokalne Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb – Aukcja Rybna Ustka)
- Mocno rozwinięty przemysł przetwórstwa rybnego w regionie, stanowiący potencjalne źródło popytu na usługi portu w Ustce
- Doświadczenia portu w Ustce w obsłudze morskich przewozów ładunkowych oraz komunikacyjnego ruchu pasażerskiego
- Silna pozycja Ustki na turystycznej mapie Polski – rozwój funkcji uzdrowiskowej
- Korzystna lokalizacja z perspektywy obszarów przeznaczonych pod energetykę wiatrową na morzu

Słabe strony:

- Niskie bezpieczeństwo postoju jednostek przy niekorzystnym układzie wiatrów powodujących silne falowanie wewnątrz portu
- Ograniczone parametry nawigacyjne na wejściu do portu – szerokość oraz głębokość
- Ograniczona liczba miejsc postojowych dla jednostek rybackich
- Ograniczona liczba miejsc postojowych dla jednostek turystycznych (łódzie i jachty)
- Brak możliwości zaoferowania odpowiedniego zaplecza postojowego i operacyjnego dla przemysłu energetyki wiatrowej (nabrzeża oraz powierzchnie składowe)

- Ograniczone możliwości obsługi ruchu pasażerskiego - komunikacyjnego i wycieczkowego
- Utrudniony dostęp do terenów portowych (zachodni brzeg) dla przewozów drogowych
- Sezonowość aktywności portowej (turystyka)
- Ograniczony dostęp do terenów rozwojowych oraz ograniczona spójność zagospodarowania przestrzeni portowej
- Brak powierzchni składowych i magazynowych wspierających funkcję przeładunkową portu

Szanse:

- Planowana rozbudowa systemu falochronów portowych (utworzenie nowego awanportu)
- Rozszerzenie obszaru przestrzennego portu morskiego w Ustce, umożliwiające wzrost aktywności gospodarczej na terenach portowych oraz poprawę warunków nawigacyjnych wewnątrz portu
- Planowany rozwój sektora morskiej energetyki wiatrowej – port w Ustce jako centrum serwisowe dla farm wiatrowych na morzu
- Rozwój aktywności gospodarczej (Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna) w Słupsku i podregionie słupskim (m.in. przetwórstwo rybne) wymagające potencjalnie obsługi transportowej w wymiarze bałtyckim
- Remonty dróg dojazdowych do portu: DK 21 i DW 203
- Budowa obwodnicy południowej Miasta Ustka usprawniająca komunikację do terenów portowych
- Rozbudowa drogi S6 umożliwiającą głębszą penetrację zaplecza lądowego portu w Ustce
- Rozwój innych portów środkowego wybrzeża warunkujący uzyskanie efektu sieciowego, szczególnie w kontekście aktywizacji ruchu turystycznego (żeglarstwo morskie)

Zagrożenia:

- Konkurencja wewnątrzgałęziowa (inne porty polskiego wybrzeża), jak i międzygałęziowa (transport drogowy i kolejowy) ograniczająca popyt na usługi portu w Ustce
- Restrykcyjna polityka rybacka na poziomie krajowym i europejskim ograniczająca aktywność rodzimych przedsiębiorstw połowowych
- Konkurencja ze strony innych portów środkowego wybrzeża, w tym w szczególności portu w Darłowie w obszarze obsługi ruchu towarowego i pasażerskiego ruchu turystycznego

- Rozbudowa połączeń drogowych (S6) stanowiących alternatywę transportową dla przewozów opartych o usługi portu w Ustce

7 Wizja i misja Portu Morskiego w Ustce oraz ich efekty ekonomiczne

Wyściowym elementem budowy strategii dla portu morskiego w Ustce jest zdefiniowanie jego misji. **Misja** ta przedstawia główne wartości, w celu realizacji których port działa i powinien być rozwijany. Szczególnie ważną kwestią, która powinna znaleźć swoje odzwierciedlenie w misji są adresaci działań portu, czyli w tym wypadku społeczeństwo oraz gospodarka regionu, a także obszar ich aktywności, co odnosi się do zasobów i potencjału Bałtyku. W związku z powyższym misję określono, jak poniżej:

Port Morski w Ustce jako centrum usług dla społeczeństwa oraz gospodarki regionu skutecznie wykorzystujący swoje zasoby oraz potencjał Morza Bałtyckiego

Analizując powyższą misję trzeba zwrócić uwagę na dwie dodatkowe kwestie, mianowicie centralne znaczenie portu w funkcjonowaniu i rozwoju miasta oraz regionu (*centrum usług*), jak i konieczność jego sprawnego działania (*skutecznie wykorzystujący*).

W pierwszym przypadku można mówić o multi-funkcyjnym charakterze portu, będącym w stanie sprawnie obsługiwać rybaków, turystów, armatorów statków handlowych, wojskową logistykę, czy też sektor offshore. Skuteczność wykorzystania zasobów i potencjału należy zaś rozumieć jako bezpośredni efekt makroekonomiczny (rozwój rynku pracy, generowanie wartości dodanej brutto oraz produktu krajowego brutto) i mikroekonomiczny (tworzenie przychodów ludności i przedsiębiorstw, generowanie przychodów podatkowych). Pośrednio utożsamiać go można także z tworzeniem specyficznej kultury morskiej (wodnej), poprawy jakości życia mieszkańców regionu, czy też poprawy stanu środowiska naturalnego dzięki wykorzystaniu przyjaznych środowisku gałęzi transportu.

Drugim ważnym elementem strategii rozwojowej jest zdefiniowanie **wizji** portu, którą rozumieć należy jako swoistą „wizualizację” jego przyszłości. Biorąc więc pod uwagę zarówno atuty portu w Ustce, jego obecne bariery rozwojowe, a także potencjalne szanse rynkowe i wskazaną wyżej misję, zdefiniować można następującą wizję dla portu:

Port Morski w Ustce wiodący port środkowego wybrzeża, dysponujący nowoczesną infrastrukturą oraz kompleksową ofertą rynkową wspierający aktywność gospodarczą miasta i regionu tworząc podstawę dla ich dalszego zrównoważonego rozwoju

We wskazaną wyżej wizję portu morskiego w Ustce wpisany został ciąg logiczny, który składa się z trzech kluczowych etapów. Fundamentem przyszłej działalności portu jest uzyskanie dobrej dostępności transportowej, co w szczególności odnosi się do połączeń od strony wody (budowa nowego układu falochronów), jak również stworzenie zdywersyfikowanej i konkurencyjnej oferty rynkowej.

Utrzymanie dotychczasowych funkcji, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji rybackiej oraz turystycznej, a jednocześnie rozwijanie nowych aktywności (przeładunki towarowe, obsługa przemysłu offshore) zapewni zarządowi portu, jak i innym podmiotom prowadzącym działalność w porcie w Ustce oraz jego otoczeniu (podregion słupski) możliwość kontynuowania aktywności i realizację systematycznych działań modernizacyjnych i rozwojowych. Sytuacja ta jest także dobrym punktem wyjścia dla poszukiwania dodatkowych okazji rynkowych, zarówno na zapleczu portu (nowi załadowcy i odbiorcy towarów, nowe grupy pasażerów), jak i jego przedpolu (nowe relacje żeglugowe obsługiwane z portu).

Wskazane wyżej działania pozwalają na realizację zrównoważonego procesu rozwojowego, gdzie zarówno potrzeby gospodarcze, jak i społeczne oraz środowiskowe mają swoje odzwierciedlenie. Wszystkie te elementy wpływają w bezpośredni (np. wzrost zarobków), jak i pośredni (poprawa jakości życia) sposób na mieszkańców Ustki. Osiągnięcie pozytywnych zmian w dobrobycie, stanowi więc kluczowy efekt realizowanej aktywności w porcie morskim w Ustce.

8 Układ celów rozwojowych

8.1. Cele strategiczne i operacyjne

Uwzględnienie prowadzonych dotychczas badań i analiz, odnoszących się zarówno do stanu obecnego, jak i przyszłego potencjału rozwojowego, jak i zdefiniowanej misji i wizji Portu Morskiego w Ustce pozwoliły na określenie celów strategicznych oraz operacyjnych dla portu w perspektywie do 2030 roku.

1. Rozbudowa infrastruktury portowej oraz poprawa dostępności transportowej portu w Ustce

- 1.1. Poprawa dostępu do portu od strony morza poprzez przebudowę istniejącego układu falochronów portowych
- 1.2. Poprawa parametrów nawigacyjnych na istniejącym kanale portowym i w wewnętrznych basenach portowych – powrót do parametrów głębokościowych sprzed 2011 roku (4,5 metra).
- 1.3. Zwiększenie długości nowych i remont istniejących nabrzeży
- 1.4. Rozwój układu komunikacyjnego zwiększającego dostępność drogową do portu w Ustce oraz zapewnienie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych, turystycznych (kampery) i rowerów,
- 1.5. Modernizacja dostępu kolejowego do terenów portowych dla obsługi ładunków oraz pasażerów
- 1.6. Zwiększenie liczby miejsc cumowniczych dla jednostek turystycznych oraz stworzenie warunków dla kompleksowej obsługi jednostek, umożliwiającej zimowanie jachtów, naprawy sprzętu i ożaglowania, a także rozwój zaplecza sanitarnego i gastronomicznego, dostosowanego do potrzeb użytkowników jednostek rekreacyjnych.
- 1.7. Dostosowanie infrastruktury i zaplecza portu Ustka do standardów portu serwisowego dla morskiej energetyki wiatrowej
- 1.8. Pozyskanie nowych terenów rozwojowych dla portu (kierunek zachodni) oraz dostosowanie ich do realizacji określonych funkcji portowych

- 1.9. Wprowadzenie ładu przestrzennego polegającego na grupowaniu aktywności portowych
- 1.10. Poprawa efektywności zarządzania portem w kierunku pełnego wykorzystania jego zasobów operacyjnych

2. Utrzymanie zdywersyfikowanej oraz zrównoważonej funkcjonalnie aktywności portu morskiego w Ustce

- 2.1. Utrzymanie i rozwój funkcji rybackiej, jako kluczowej funkcji portu w Ustce, poprzez organizację i rozbudowę zaplecza magazynowo-logistycznego, w tym poprawę warunków technicznych i bezpieczeństwa przechowywania sprzętu połowowego, zapewnienie zaplecza sanitarnego, budowę stacji paliw dla jednostek pływających
- 2.2. Promocja kultury spożycia ryb i produktów rybnych na bazie istniejącej infrastruktury (Targu Rybnego w Ustce),
- 2.3. Tworzenie warunków dla rozwoju jachtingu, sportów wodnych i edukacji morskiej oraz dążenie do integracji oferty żeglarskiej portu z ofertą sieci marin Południowego Bałtyku
- 2.4. Poszerzenie oferty turystycznych rejsów jednodniowych oraz uruchomienie pasażerskich połączeń promowych
- 2.5. Systematyczny rozwój przeładunków portowych aktywizujących zasoby infrastrukturalne portu w Ustce
- 2.6. Utrzymanie funkcji wojskowych portu
- 2.7. Rozwój funkcji portu w zakresie stworzenia bazy serwisowej wspomagającej utrzymanie ruchu morskich farm wiatrowych, obejmującej miejsca cumownicze dla jednostek serwisowych, zaplecze magazynowe, techniczne i socjalne dla pracowników odpowiedzialnych za serwis turbin wiatrowych
- 2.8. Stymulowanie rozwoju innowacyjnych branż, w tym projektów badawczo-rozwojowych, zdefiniowanych w ramach Inteligentnych Specjalizacji Pomorza „Technologie offshore i logistyczno-portowe” oraz w obszarze zrównoważonego wykorzystania zasobów morskich, tzw. „Błękitny Wzrost” (*Blue Growth*)
- 2.9. Konsekwentnie prowadzona oraz dedykowana promocja portu uwzględniająca szeroki wachlarz oferowanych usług
- 2.10. Wspieranie współpracy zarządu portu z samorządami i instytucjami otoczenia biznesu oraz kluczowymi ośrodkami gospodarczymi subregionu dla osiągnięcia efektu synergii w działaniach gospodarczych i turystycznych
- 2.11. Rozwój zaplecza biurowego, szkoleniowego i konferencyjnego w skali optymalnej dla potrzeb lokalnych podmiotów związanych z gospodarką morską

3. Poprawa poziomu bezpieczeństwa oraz standardu obsługi użytkowników oraz klientów portu

- 3.1. Zmniejszenie falowania w akwenach portowych zagrażającego jednostkom rybackim i turystycznym stacjonującym w porcie
- 3.2. Utrzymanie funkcji ratowniczej portu
- 3.3. Ustanowienie portu morskiego w Ustce jako portu schronienia po dokonaniu przebudowy układu falochronów
- 3.4. Rozbudowa systemu monitoringu w porcie
- 3.5. Poprawa warunków obsługi osób przybywających do Ustki jednostkami turystycznymi
- 3.6. Poprawa bezpieczeństwa w porcie pod kątem obsługi ruchu turystycznego
- 3.7. Zapewnienie wysokich standardów środowiskowych poprzez umożliwienie odbioru ścieków i odpadów z jednostek rekreacyjnych, w celu ich utylizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami
- 3.8. Realizacja działań ukierunkowanych na redukcję emisji zanieczyszczeń z jednostek pływających oraz rozwój infrastruktury ładowania energią elektryczną jednostek o napędzie elektrycznym i hybrydowym oraz kontynuacja działań na rzecz poprawy efektywności energetycznej napędów jednostek rybackich

8.2. Instrumenty i wskaźniki realizacji celów

Identyfikacja podstawowych wskaźników realizacji celów przewidzianych w Strategii zaprezentowana została w sposób tabelaryczny (Tabela 11). W odniesieniu do poszczególnych celów starano się tak określić wskaźniki, aby oddawały one w jak najlepszy sposób działania planowane w poszczególnych obszarach oraz były mierzalne i weryfikowalne w przyszłości. Określono również wartość aktualną oraz docelową poszczególnych wskaźników (dla 2030 roku).

Tabela 11. Układ celów oraz wskaźników ich realizacji

Cel strategiczny	Wskaźnik	j.m.	Wartość aktualna	Wartość docelowa
Rozbudowa infrastruktury portowej oraz poprawa dostępności transportowej portu w Ustce	budowa nowego układu falochronów	szt.	0	1
	długość maksymalnej jednostki pływającej obsługiwanej w porcie	m.	80	150
	powierzchnia terenów przeznaczonych pod usługi portowe i infrastrukturę portu	ha	29	35
	długość eksploatowanych nabrzeży przeładunkowych	km.	2,88	3,36
	odsetek długości nabrzeży w stanie dostatecznym lub złym	%	28,3	8
	liczba miejsc cumowniczych dla jednostek turystycznych	szt.	29	80
	głębokość techniczna w porcie wewnętrznym (utrzymanie)	m.	4,3	4,5
	realizacja projektu drogowej obwodnicy zachodniej	szt.	0	1
	funkcjonowanie połączenia kolejowego do terenów portowych	szt.	1	1
	budowa terminala pasażerskiego	szt.	0	1
Zrównoważony funkcjonalnie i przestrzennie rozwój portu w Ustce optymalnie wykorzystujący potencjał otoczenia gospodarczego	liczba jednostek rybackich (kutry i łodzie) stacjonujących w porcie	szt.	61	60
	liczba obsługiwanych pasażerów jednodniowych rejsów redowych oraz wędkarskich na rok	tys. osób	68,8	80
	liczba jachtów morskich odwiedzających port na rok	szt.	443	800
	liczba osób odwiedzających port na jednostkach turystycznych (jachty)	osób.	1200	2400
	wolumen obrotów przeładunkowych na rok	tys. ton	0,6	300
	liczba jednostek serwisowych dla przemysłu offshore stacjonująca w porcie	szt.	0	2
	wzrost przychodów ZPMU z tytułu opłat portowych (względem roku bazowego)	%	-	20
	liczba zorganizowanych imprez targowych i promocyjnych dotyczących kultury spożycia ryb rocznie	szt.	--	3
Poprawa poziomu bezpieczeństwa oraz standardu obsługi użytkowników oraz klientów portu	maksymalna wysokość fali w porcie wewnętrznym zanotowana w porcie w ciągu roku	cm	1,3	0,6
	liczba dni z falą o wysokości ponad 1 m w porcie wewnętrznym w ciągu roku	dni	--	0
	maksymalna długość jednostki uzyskującej schronienie w porcie	m.	80	150
	liczba jednostek SAR stacjonujących w porcie	szt.	2	2
	liczba miejsc cumowniczych z zapleczem socjalnym dla jednostek turystycznych	szt.	29	80
	odsetek obszaru portu objętego monitoringiem wizyjnym	%	--	90
	odsetek miejsc cumowniczych dla jednostek rybackich z dostępem do zasilania (<i>shore-to-ship</i>)	%	0	90

Źródło: Opracowanie własne

9 Plan przedsięwzięć inwestycyjnych i organizacyjnych

Realizacja celów na poziomie operacyjnym wskazanych w strategii wymaga podjęcia szeregu przedsięwzięć inwestycyjnych i organizacyjnych. W odniesieniu do poszczególnych elementów ważną kwestią jest struktura odpowiedzialności podmiotów zaangażowanych w działalność i rozwój Portu Morskiego w Ustce, bowiem we wielu przypadkach znaczenia Miasta Ustka oraz Zarządu Portu Morskiego Ustka jest wtórne, co sprowadza się do działań lobbingowych oraz wsparcia inicjatyw realizowanych przez zarządców infrastruktury lub przedsiębiorstwa zaangażowane w działalność portową.

W tabeli 12 zaprezentowano działania zaplanowane w odniesieniu do poszczególnych celów operacyjnych.

Tabela 12. Planowane przedsięwzięcia inwestycyjne oraz organizacyjne związane z realizacją celów operacyjnych Strategii

Cele rozwojowe		Proponowane przedsięwzięcia/działania
1	Rozbudowa infrastruktury portowej oraz poprawa dostępności transportowej portu w Ustce	
1.1	Poprawa dostępu do portu od strony morza poprzez przebudowę istniejącego układu falochronów portowych	• Wsparcie ze strony ZPMU oraz Urzędu Miasta w Ustce dla realizacji inwestycji „Przebudowa wejścia do Portu Ustka” prowadzonej przez Urząd Morski w Słupsku w ramach PO Rybactwo i Morze 2014-2020
1.2	Poprawa parametrów nawigacyjnych na istniejącym kanale portowym i w wewnętrznych basenach portowych – powrót do parametrów głębokościowych sprzed 2011 roku (4,5 metra).	• Lobbing za przeprowadzeniem inwestycji polegającej na pogłębieniu portu wewnętrznego do pierwotnych parametrów projektowych (4,5 metra głębokości)
1.3	Zwiększenie długości nowych i remont istniejących nabrzeży	• Podjęcie próby pozyskania nabrzeży portowych pozostających poza gestią ZPMU, a następnie przeprowadzenie prac remontowych • Poszukiwanie źródeł finansowania dla inwestycji w przebudowę nabrzeży portowych (fundusze UE) • Wsparcie ze strony ZPMU oraz Urzędu Miasta w Ustce dla realizacji inwestycji „Przebudowa wejścia do Portu

Cele rozwojowe		Proponowane przedsięwzięcia/działania
		Ustka” prowadzonej przez Urząd Morski w Słupsku w ramach PO RiM 2014-2020
1.4	Rozwój układu komunikacyjnego zwiększającego dostępność drogową do portu w Ustce oraz zapewnienie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych, turystycznych (kampery) i rowerów,	• Lobbing i wsparcie dla działań inwestycyjnych realizowanych przez GDDKiA oraz województwo pomorskie • Przygotowanie koncepcji zagospodarowania pozyskanych terenów portowych (część zachodnia) uwzględniającej rozwój drogowego układu komunikacyjnego • Poszukiwanie źródeł finansowania dla rozwoju infrastruktury komunikacyjnej na terenach portowych
1.5	Modernizacja dostępu kolejowego do terenów portowych dla obsługi ładunków oraz pasażerów	• Wsparcie dla działań realizowanych obecnie przez PKP PLK SA
1.6	Zwiększenie liczby miejsc cumowniczych dla jednostek turystycznych oraz stworzenie warunków dla kompleksowej obsługi jednostek, umożliwiającej zimowanie jachtów, naprawy sprzętu i ożaglowania, a także rozwój zaplecza sanitarnego i gastronomicznego, dostosowanego do potrzeb użytkowników jednostek rekreacyjnych	• Wsparcie ze strony ZPMU oraz Urzędu Miasta w Ustce dla realizacji inwestycji „Przebudowa wejścia do Portu Ustka” prowadzonej przez Urząd Morski w Słupsku w ramach PO RiM 2014-2020 • Pozyskanie zewnętrznych źródeł finansowania dla realizacji projektu mariny jachtowej (środki UE) Utworzenie mariny jachtowej w starym awanporcie (zgodnie z przygotowaną wcześniej koncepcją)
1.7	Dostosowanie infrastruktury i zaplecza portu Ustka do standardów portu serwisowego dla morskiej energetyki wiatrowej	• Przygotowanie koncepcji lokalizacyjnej dla centrum obsługi przemysłu offshore, zgodnie ze zidentyfikowanym zapotrzebowaniem • Poszukiwanie źródeł finansowania dla rozwoju infrastruktury komunikacyjnej oraz portowej dla działalności offshore
1.8	Pozyskanie nowych terenów rozwojowych dla portu (kierunek zachodni) oraz dostosowanie ich do realizacji określonych funkcji portowych	• Przygotowanie koncepcji zagospodarowania pozyskanych terenów portowych (część zachodnia) • Poszukiwanie źródeł finansowania dla rozwoju infrastruktury komunikacyjnej na terenach portowych
1.9	Wprowadzenie ładu przestrzennego polegającego na grupowaniu aktywności portowych	• Uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Tereny portu” • Przygotowanie koncepcji zagospodarowania pozyskanych terenów portowych (część zachodnia)
1.10	Poprawa efektywności zarządzania portem w kierunku pełnego wykorzystania jego zasobów operacyjnych	• Poszukiwanie dodatkowych źródeł przychodu dla ZPMU w szczególności dochodów z opłat przystaniowych i tonażowych • Rozwój zakresu usług świadczonych przez ZPMU, w szczególności świadczonych na rzecz turystyki morskiej
2	Utrzymanie zdywersyfikowanej oraz zrównoważonej funkcjonalnie aktywności portu morskiego w Ustce	

	Cele rozwojowe	Proponowane przedsięwzięcia/działania
2.1	Utrzymanie i rozwój funkcji rybackiej, jako kluczowej funkcji portu w Ustce, poprzez organizację i rozbudowę zaplecza magazynowo-logistycznego, w tym poprawę warunków technicznych i bezpieczeństwa przechowywania sprzętu połowowego, zapewnienie zaplecza sanitarnego, budowę stacji paliw dla jednostek pływających	• Przygotowanie koncepcji rozwoju zaplecza obsługi dla działalności rybackiej w porcie w Ustce • Pozyskanie środków finansowych na budowę zaplecza eksploatacyjnego dla działalności rybackiej w porcie oraz realizacja projektu
2.2	Promocja kultury spożycia ryb i produktów rybnych na bazie istniejącej infrastruktury (Targu Rybnego w Ustce),	• Współudział ZPMU oraz UM Ustka w organizacji festynów promujących spożycie ryb • Współpraca z ośrodkami edukacyjnymi i naukowymi w przygotowaniu materiałów promujących spożycie ryb
2.3	Tworzenie warunków dla rozwoju jachtingu, sportów wodnych i edukacji morskiej oraz dążenie do integracji oferty żeglarskiej portu z ofertą sieci marin Południowego Bałtyku	• Współpraca miasta i zarządu portu w Ustce pomiędzy portami i przystaniami zlokalizowanymi na polskim wybrzeżu w celu tworzenia spójnej oferty dla turystyki morskiej • Współpraca miasta i zarządu portu w Ustce z ośrodkami, klubami, stowarzyszeniami zaangażowanymi w działalność sportową i edukacyjną ukierunkowaną na morze
2.4	Poszerzenie oferty turystycznych rejsów jednodniowych oraz uruchomienie pasażerskich połączeń promowych	• Pozyskanie armatora, który zaoferuje pasażerskie połączenie promowe na Bornholm • Przygotowanie oferty portu dla armatorów prowadzących działalność w obszarze jednodniowych rejsów rekowych
2.5	Systematyczny rozwój przeładunków portowych aktywizujących zasoby infrastrukturalne portu w Ustce	• Przygotowanie oraz przekazanie oferty usług przeładunkowych potencjalnym kontrahentom portu w Ustce • Awizacja i aktywne pozyskiwanie kontrahentów • Organizacja sprawnego procesu obsługi jednostek ładunkowych w porcie
2.6	Utrzymanie funkcji wojskowych portu	• Współpraca z okolicznymi jednostkami wojskowymi
2.7	Rozwój funkcji portu w zakresie stworzenia bazy serwisowej wspomagającej utrzymanie ruchu morskich farm wiatrowych, obejmującej miejsca cumownicze dla jednostek serwisowych, zaplecze magazynowe, techniczne i socjalne dla pracowników odpowiedzialnych za serwis turbin wiatrowych	• Podjęcie rozmów z przedstawicielami przemysłu offshore oraz przedstawienie oferty portu w Ustce • Pozyskanie kontraktu na obsługę (uzależnione od procesu rozwoju polskich farm wiatrowych na Bałtyku)

	Cele rozwojowe	Proponowane przedsięwzięcia/działania
2.8	Stymulowanie rozwoju innowacyjnych branż, w tym projektów badawczo-rozwojowych, zdefiniowanych w ramach Inteligentnych Specjalizacji Pomorza „Technologie offshore i logistyczno-portowe” oraz w obszarze zrównoważonego wykorzystania zasobów morskich, tzw. „Błękitny Wzrost” (<i>Blue Growth</i>)	• Udział w rozwoju Inteligentnych Specjalizacji Pomorza „Technologie offshore i logistyczno-portowe” oraz identyfikacja możliwości wykorzystania zasobów portu w Ustce • Udział w projektach rozwojowych współfinansowanych ze środków UE zajmujących się kwestiami Błękitnego Wzrostu (m.in. Interreg) • Przygotowanie oferty współpracy z portami i ośrodkami naukowo-rozwojowymi z państw regionu Morza Bałtyckiego
2.9	Konsekwentnie prowadzona oraz dedykowana promocja portu uwzględniająca szeroki wachlarz oferowanych usług	• Opracowanie oraz wdrożenie strategii promocji Portu Morskiego w Ustce uwzględniającej różnicowanie funkcjonalne jego oferty • Zaprezentowanie w działaniach promocyjnych perspektywy radykalnej poprawy warunków nawigacyjnych w porcie w Ustce po przebudowie układu falochronów
2.10	Wspieranie współpracy zarządu portu z samorządami i instytucjami otoczenia biznesu oraz kluczowymi ośrodkami gospodarczymi subregionu dla osiągnięcia efektu synergii w działaniach gospodarczych i turystycznych	• Kontynuacja współpracy pomiędzy portem, a jego interesariuszami • Powołanie Rady Interesariuszy Portu w Ustce
2.11	Rozwój zaplecza biurowego, szkoleniowego i konferencyjnego w skali optymalnej dla potrzeb lokalnych podmiotów związanych z gospodarką morską	• Przygotowanie koncepcji budowy zaplecza szkoleniowo-konferencyjnego w porcie w Ustce uwzględniającego potrzeby lokalnych podmiotów związanych z gospodarką morską • Pozyskanie środków finansowych na realizację projektu oraz jego wdrożenie
3	Poprawa poziomu bezpieczeństwa oraz standardu obsługi użytkowników oraz klientów portu	
3.1	Zmniejszenie falowania w akwenach portowych zagrażającego jednostkom rybackim i turystycznym stacjonującym w porcie	• Wsparcie ze strony ZPMU oraz Urzędu Miasta w Ustce dla realizacji inwestycji „Przebudowa wejścia do Portu Ustka” prowadzonej przez Urząd Morski w Słupsku w ramach PO Rybactwo i Morze 2014-2020
3.2	Utrzymanie funkcji ratowniczej portu	• Współpraca z SAR
3.3	Ustanowienie portu morskiego w Ustce jako portu schronienia po dokonaniu przebudowy układu falochronów	• Wsparcie ze strony ZPMU oraz Urzędu Miasta w Ustce dla realizacji inwestycji „Przebudowa wejścia do Portu Ustka” prowadzonej przez Urząd Morski w Słupsku w ramach PO Rybactwo i Morze 2014-2020 • Podjęcie działań ukierunkowanych na włączenie portu w Ustce w sieć portów schronienia zlokalizowanych na polskim wybrzeżu
3.4	Rozbudowa systemu monitoringu w porcie	• Przygotowanie projektu sieci monitoringu w porcie

	Cele rozwojowe	Proponowane przedsięwzięcia/działania
		• Pozyskanie zewnętrznych środków finansowych na realizację projektu (fundusze UE) • Realizacja inwestycji – system monitoringu
3.5	Poprawa warunków obsługi osób przybywających do Ustki jednostkami turystycznymi	• Rozwój zaplecza socjalnego dla turystów morskich adekwatny do zmian w potencjale usługowych portu
3.6	Poprawa bezpieczeństwa w porcie pod kątem obsługi ruchu turystycznego	• Rozwój systemu monitoringu w porcie
3.7	Zapewnienie wysokich standardów środowiskowych poprzez umożliwienie odbioru ścieków i odpadów z jednostek rekreacyjnych, w celu ich utylizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami	• Przygotowanie kompleksowej oferty odbioru nieczystości z jednostek pływających
3.8	Realizacja działań ukierunkowanych na redukcję emisji zanieczyszczeń z jednostek pływających oraz rozwój infrastruktury ładowania energią elektryczną jednostek o napędzie elektrycznym i hybrydowym oraz kontynuacja działań na rzecz poprawy efektywności energetycznej napędów jednostek rybackich	• Przygotowanie projektu systemu zasilania dla jednostek cumujących w porcie (OPS) • Współpraca z armatorami (rybacy, jednostki turystyczne) mająca na celu realizację zadania

Źródło: Opracowanie własne

10 Ewaluacja i monitorowanie realizacji Strategii

Ocena procesu realizacji przedstawionej w niniejszym dokumencie Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Ustce oparta zostanie o podstawowe wskaźniki określone dla poszczególnych celów strategicznych (część 8.2). Pomiar wskaźników powinien być dokonywany raz w roku, co pozwoli na systematyczną ewaluację procesu implementacji. Wnioski płynące z takich analiz pozwolą na weryfikację jej założeń i wprowadzenie modyfikacji w przypadku, gdy skuteczność działań będzie niezadowalająca.

Podstawowym źródłem informacji niezbędnych dla weryfikacji poziomu poszczególnych wskaźników będą statystyki portowe pozyskane od zarządu portu oraz dane i informacje z Urzędu Morskiego w Słupsku.

Odpowiedzialnym za monitorowanie oraz ewaluację realizacji Strategii będzie Zarząd Portu Morskiego w Ustce. Publicznie dostępne raporty z realizacji strategii przygotowane powinny być dla okresów dwuletnich.

11 Spis tabel i rysunków

Tabela 1. Parametry eksploatacyjne oraz stan techniczny nabrzeży portowych w porcie w Ustce	7
Tabela 2. Struktura własności nabrzeży portowych w Ustce	9
Tabela 3. Stan ludności w wybranych jednostkach terytorialnych na zapleczu portu morskiego w Ustce w latach 2010-2017 [osób]	10
Tabela 4. Osoby pracujące w wybranych jednostkach terytorialnych na zapleczu portu morskiego w Ustce w latach 2010-2017 [osób]	10
Tabela 5. Turyści zagraniczni obsługiwani w Ustce w latach 2010-2017 [osób]	12
Tabela 6. Funkcje portowe realizowane na poszczególnych nabrzeżach portu w Ustce	17
Tabela 7. Założenia do szacunków zdolności przeładunkowej nabrzeży w porcie w Ustce	19
Tabela 8. Podstawowe parametry infrastruktury wybranych portów morskich	21
Tabela 9. Połowy ryb morskich na obszarze Bałtyku i Zalewów w latach 2010-2017 [tys. ton] ..	34
Tabela 10. Jakościowa ocena pozycji strategiczno-rozwojowej portu w Ustce	42
Tabela 11. Układ celów oraz wskaźników ich realizacji	56
Tabela 12. Przedsięwzięcia inwestycyjne oraz organizacyjne związane z realizacją celów operacyjnych Strategii	57

Rysunek 1. Liczba przedsiębiorstw reprezentujących określone rodzaje działalności w podregionie śluskim w 2018 roku (wg. PKD 2007).	11
Rysunek 2. Strefy Uzdrawiska Ustka	12
Rysunek 3. Liczebność oraz pojemność brutto floty rybackiej (kutry i łodzie) zarejestrowanej w porcie w Ustce	14
Rysunek 4. Przeładunki portu w Ustce w latach 2004-2017 [tys. ton]	14
Rysunek 5. Obsługa międzynarodowego ruchu pasażerskiego w Ustce w latach 2008-2017 [osób]	15
Rysunek 6. Liczba osób obsłużona w ramach redowych rejsów wycieczkowych oraz rejsów wędkarskich z portu w Ustce	15
Rysunek 7. Porty morskie w Polsce	20
Rysunek 8. Obsługa przeładunków w wybranych portach polskiego wybrzeża środkowego w latach 2010-2017 [tys. ton]	21
Rysunek 9. Międzynarodowy ruch pasażerski w wybranych portach polskiego wybrzeża środkowego w latach 2010-2017 [osób]	22
Rysunek 10. Liczba kutrów i łodzi rybackich w wybranych portach morskich środkowego wybrzeża w latach 2014-2017 [szt.]	22
Rysunek 11. Sieć kolejowa na zapleczu portu w Ustce	25
Rysunek 12. Ogólna ocena stanu drogi krajowej 21 (2018 rok)	26
Rysunek 13. Średni dobowy pomiar ruchu 2015 dla DK21	26
Rysunek 14. Mapa stanu budowy dróg w woj. Pomorskim	27

Rysunek 15. Plan sytuacyjny projektu „Budowa południowego obejścia (obwodnicy) Miasta Ustka”	27
Rysunek 16. Propozycja nowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Tereny portu”	29
Rysunek 17. Mapa miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Uroczysko”	30
Rysunek 18. Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej Polski	31
Rysunek 19. Lokalizacja obszarów Natura 2000.	31
Rysunek 20. Koncepcja przebudowy wejścia do Portu Ustka – projekt zagospodarowania terenu	33
Rysunek 21. Wymiana handlowa pomiędzy Polską, a państwami regionu Morza Bałtyckiego w ramach dedykowanych grup towarowych w latach 2010-2018 [tys. ton].....	37
Rysunek 22. Struktura rodzajowa ładunków obsługiwanych drogą morską w relacji Polska – wybrane państwa Morza Bałtyckiego w latach 2010-2018 [tys. ton]	38
Rysunek 23. Liczba krajowych długookresowych podróży turystycznych Polaków [tys.].....	39
Rysunek 24. Mapa potencjalnych miejsc przeznaczonych pod lokalizację MFW w wyłącznej strefie ekonomicznej (kolor szary).....	42