



**Zarząd Portu Morskiego w Ustce sp. z o.o.**

76-270 Ustka, ul. Kard. St. Wyszyńskiego 3, tel./fax 59 815 43 56  
NIP 8393172876 REGON 221901090 KRS 0000472472

Ustka, październik 2024 r.

ZPMU 3/9/2024

## **Program rozwoju infrastruktury rekreacyjnej w Porcie Ustka**

### **Analiza zapotrzebowania**

Punktem wyjściowym do określenia potrzeb rozwojowych portu w zakresie turystyki oraz ich hierarchizacji powinna być analiza aktualnego wykorzystania rekreacyjnego i turystycznego portu w Ustce.

Ważnym obszarem aktualnej i przyszłej aktywności w porcie Ustka jest obsługa jednostek turystycznych, żaglowych i motorowych. Już w tej chwili jednostki rekreacyjne liczebnie zdecydowanie dominują nad innego typu jednostkami pływającymi. Należy tu jednak zaznaczyć, że jednostki te są mniejsze, a co za tym idzie przychody z ich obsługi są nieporównywalnie niższe w stosunku do przychodów z innych działalności portowych. Aktualnie przychody ZPMU z tytułu obsługi ruchu turystycznego w stanowią ok. 5-6% wszystkich przychodów. Poza bezpośrednimi opłatami pobieranymi przez ZPMU ważniejszy wydaje się być trudny do oszacowania wpływ turystyki morskiej na szeroko pojęty rozwój miasta poprzez wzrost dochodów firm i podmiotów z branży turystycznej przekładający się na zwiększenie zamożności mieszkańców oraz w dalszej perspektywie wyższe dochody budżetu miasta.

Czynnikami kształtującymi popyt na tego rodzaju aktywność będzie zarówno stopień upowszechnienia żeglarstwa morskiego w Polsce, uzależniony od zamożności społeczeństwa, jak i 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 tym okresie w Polsce było 897 jednostek. Do tego dodać należy jednostki znajdujące się w rejestrze jachtów morskich Polskiego Rejestru Statków, który w rejestrze z 2017 roku wskazuje na 375 jednostek. 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.

Przedstawione dane równie wyraźnie wskazują, że żeglarstwo śródlądowe jest znacznie bardziej popularne od morskiego. Przyczyn takiego stanu rzeczy jest wiele, a najważniejsze to specyfika Morza Bałtyckiego, które jest morzem zimnym i wymagającym pod kątem umiejętności oraz specyfika naszego wybrzeża, którego z płaską, pozbawioną wysp i zatok linią brzegową.

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]. Jeżeli chodzi o standard obsługi, to 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.

Specyfika Morza Bałtyckiego oraz bliskość poligonu po stronie zachodniej portu oraz odpowiednio głębokiego portu [Łeba rzadko przekracza 2m zanurzenia] w odległości jednego dnia żeglugi po stronie wschodniej powoduje, że od wielu lat liczba odwiedzających Ustkę jednostek rekreacyjnych waha się między 350 a 400 szt. rocznie, co jest liczbą niewielką, znacznie odbiegającą od portu Hel [4-6 tys.] i Kołobrzeg [1,2-1,8 tys.].

Znacznie większy potencjał ma w sobie rekreacyjne wykorzystanie portu przez jednostki rezydujące w Porcie Ustka, gdzie od wielu lat obserwowane jest stałe duże zainteresowanie miejscami cumowniczymi.

Należy jednak wspomnieć o ograniczeniach związanych z tym sposobem użytkowania portu. Wprowadzony 5 lat temu zakaz połowu dorsza, którego połowy były bardzo popularnym celem i kierunkiem dla morskich wędkarzy, zamroził rozwój tej branży i drastycznie ograniczył ilość jednostek wędkarskich stacjonujących w porcie. Co gorsza, mimo 5-letniego okresu zakazu połowów nie ma perspektywy na likwidację tych obostrzeń. Jednostki wędkarskie, napędzane mechanicznie z powodów obiektywnych są mniejsze, lżejsze, łatwiejsze w transporcie i obsłudze.

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, sportu kwalifikowanego a także dostęp do sprzętu poprzez kluby



sportowe. Upowszechnianie żeglarstwa morskiego będzie bowiem skutkowało większą aktywnością na morzu, co przełoży się bezpośrednio na liczbę jednostek turystycznych odwiedzających port w Ustce. Edukacja morska jest obecna w naszym porcie od kilkudziesięciu lat i ma zagwarantowane stałe miejsce, niemniej istotnym czynnikiem ograniczającym jej rozwój jest kosztowność. Edukacja morska wymaga znacznych stałych nakładów i z zasady nie generuje bezpośrednio praktycznie żadnych przychodów.

### **Kierunki i cele rozwoju portu**

Determinantami kierunku rozwoju Portu Morskiego w Ustce i w szczególności udziału turystyki w tym procesie są dokumenty strategiczne Miasta Ustka oraz doświadczenia Zarządu Portu i innych użytkowników portu.

Podstawowym dokumentem jest **Strategia Rozwoju Miasta USTKA do 2030 roku** [przyjęta we wrześniu 2022 r. przez Radę Miasta Ustka], która wskazuje, że infrastruktura turystyczna jest ważnym elementem systemu transportowego Miasta oraz Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupska. W skład obszaru wchodzi port handlowy, port rybacki oraz marina jachtowa.

CEL OPERACYJNY SRMU 2030 4.1 brzmi: „Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej i transportowej” jako kierunki działań podaje m.in. rozbudowę i modernizację nabrzeży w porcie oraz modernizację infrastruktury portowej, w tym pod kątem obsługi farm wiatrowych.

Kolejnym dokumentem, który doprecyzowuje wagę i kierunki rozwoju morskiej infrastruktury turystycznej jest **Strategia Rozwoju Portu Morskiego w Ustce do 2030 roku** [przyjęta w październiku 2019 r. przez Radę Miasta Ustka].

W ramach tej strategii można zidentyfikować cele operacyjne dotyczące rekreacyjnej infrastruktury portowej:

- 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;
- 2.11. Rozwój zaplecza biurowego, szkoleniowego i konferencyjnego w skali optymalnej dla potrzeb lokalnych podmiotów związanych z gospodarką morską.
- 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.

SRPMU 2030 określa także docelowe wskaźniki realizacji celów dla 2030 r. Poniższa tabela przedstawia wybrane wskaźniki oraz stan ich realizacji na koniec 2023 r.

Wybrane wskaźniki realizacji celów dotyczących infrastruktury rekreacyjnej [wg SRPMU 2030]	Wartość bazowa 2019	Wartość pośrednia 2023	Wartość docelowa 2030
Liczba miejsc cumowniczych dla jednostek turystycznych	29	48	80
Liczba jachtów morskich odwiedzających port na rok	443	383	800
Liczba osób odwiedzających port na jednostkach turystycznych [jachty]	1 200	1 355	2 400
Liczba miejsc cumowniczych z zapleczem socjalnym dla jednostek turystycznych	29	48	80

Dodatkowym źródłem wiedzy i doświadczenia są sami użytkownicy portu, którzy posiadają doświadczenie z eksploatacji infrastruktury oraz na zasadzie wdrażania dobrych praktyk przekazują swoje spostrzeżenia z wizyt w innych portach.

Na podstawie opinii i informacji uzyskanych od użytkowników portu zidentyfikowano oczekiwane zadania do realizacji na jego terenie. o zróżnicowanym priorytecie realizacji i znacznie rozbieżnych kosztach. Niniejszy dokument ma charakter operacyjny, którego celem jest określenie zadań inwestycyjnych ukierunkowanych na realizację celów określonych w w/w dokumentach strategicznych.

Na potrzeby niniejszego dokumentu wybrano ze SRPMU 2030 wskaźniki celów dotyczących infrastruktury rekreacyjnej.

Poniżej przedstawiono listę działań z opisem dotyczącym prognozowanych kosztów, potencjalnych źródeł finansowania, priorytetu realizacji oraz zagrożeń przy planowaniu. Kluczowymi czynnikami przy planowaniu rozwoju infrastruktury rekreacyjnej powinny być przełożenie danego projektu na cele określone w SRPMU 2030 oraz poziom samofinansowania utrzymania nowej infrastruktury. Do określenia hierarchii i przydzielenia punktacji posłużyły n/w kryteria:

1. **Wpływ** [skala od 0 do 5 punktów, gdzie 0 - najmniejszy wpływ na cele programu, 5 - największy wpływ na cele programu]. Waga przy hierarchizacji: 60%.

2. **Opłacalność** [skala od 0 do 5 punktów, gdzie 0 - inwestycja obciążona wysokim kosztem utrzymania, bez możliwości przychodowych, 5 - inwestycja przynosząca dochód]. Waga przy hierarchizacji: 40%.

Pod uwagę wzięto następujące przedsięwzięcia, których punktacja przedstawia się następująco:

1. **Budowa mariny jachtowej o pojemności co najmniej 100 miejsc postojowych z podziałem na wielkości postojowe [zakresy: do 7m, 7-10 m, 10-12 m, + 12 m], w tym 10 miejsc dla skuterów wodnych wraz z zapleczem socjalnym [toalety, prysznic, pralnia, suszarnia] i zapleczem socjalno-biurowym. Punktacja 4,2.**

Inwestycja sztanarowa, jej realizacja rozwiązuje kompleksowo większość problemów funkcjonowania rekreacyjnych jednostek pływających w Porcie Ustka. Koszt szacowany: 3-10 mln zł w zależności od rozmachu i potencjalnego źródła finansowania. Realizacja inwestycji obciążona obecnie bardzo dużym ryzykiem ze względu na koszty jak i uzależnienie jej realizacji od przebudowy wejścia do Portu w Ustce przez Urząd Morski.

2. **Rozbudowa obecnie funkcjonującej mariny jachtowej o dodatkowe 30 miejsc postojowych dla jednostek 10 metrów plus. Punktacja 3,6.**

Szacowane koszty: 0,5-1 mln zł. Inwestycja w chwili obecnej bardzo potrzebna, ma charakter zastępczy dla docelowego projektu budowy mariny w awanporcie Portu Ustka, w przypadku braku rozbudowy portu przez Urząd Morski zadanie to stanie się rozwiązaniem docelowym. Istnieje duży popyt na miejsca postojowe dla jednostek tej wielkości. Finansowanie inwestycji najprawdopodobniej ze środków własnych ZPMU ze względu na tymczasowy charakter. Realizacja inwestycji jest uzależniona od realizacji programu złomowania jednostek rybackich. Inwestycja ma charakter komercyjny, umożliwi czerpanie przychodów z opłat portowych, co powinno pokryć koszty utrzymania tych miejsc cumowniczych w przyszłości.

3. **Modernizacja i przebudowa zaplecza dla szkółek żeglarskich [wspólny teren dedykowany dla szkółek bez podziału, hale magazynowe, szatnie, zaplecze socjalne]. Punktacja 2,4.**

Inwestycja o wysokim priorytecie. Koszty szacowane bardzo rozbieżne w zależności od zakresu: 0,2-1 mln zł. Inwestycja będzie miała charakter niekomercyjny, w związku z tym wygeneruje stałe koszty corocznej obsługi. Montaż finansowy realizacji, poza kosztami samej inwestycji wymaga określenia stałego sposobu finansowania funkcjonowania zaplecza w latach następnych. W ramach inwestycji konieczne jest stworzenie ogólnodostępnej bazy wyposażonej w sale szkoleniowe, szatnie oraz zadane magazyny na sprzęt. Koncepcja techniczna powinna przewidywać otwarty charakter bazy, z której korzystać będą mogły różne podmioty realizujące podobne zadania.

4. **Przebudowa nabrzeża darłowskiego z budową dedykowanego miejsca na żurawik portowy [bramownica portowa]. Punktacja 2,4.**

Inwestycja znacznie poprawiająca standard technicznej obsługi jednostek pływających o masie 5-60 t. W chwili obecnej realizacja slipowania jednostek wymaga zamówienia kosztownej usługi dźwigowej. Koszt szacowany: 10 mln zł, finansowanie najprawdopodobniej możliwe w ramach programów dotyczących poprawy funkcjonowania portów rybackich. Potencjalne dodatkowe korzyści wynikające z realizacji związane są z powiększeniem parametrów dostępowych portu poprzez powiększenie obrotnicy i co za tym idzie maksymalnej długości jednostek, jakie mogą zawijać do portu Ustka, w chwili obecnej jest to tylko 80m. Istotne ryzyko związane z uznaniem kwalifikowalności wydatków i wysokimi kosztami przygotowania dokumentacji aplikacyjnej.

**5. Zakup wiat namiotowych przeznaczonych do zimowania i remontowania jachtów i łodzi [wraz z całym zapleczem warsztatowo-remontowym]. Punktacja 2,2.**

Koszt zadania: około 0,2-0,5 mln zł. Zadanie ma charakter komercyjny i będzie generowało przychody od użytkowników, realizacja zadania podniesie standard obsługi technicznej jednostek pływających w porcie. W przypadku rozszerzenia grupy docelowych użytkowników o rybaków możliwe będzie sfinansowanie zadania ze środków wspierających rybołówstwo.

**6. Budowa zaplecza rekreacyjno-socjalnego dla żeglarzy z siedzibą ZPMU. Punktacja 1,8.**

W zależności od możliwości finansowych, dostępności środków inwestycyjnych i przyjętego modelu finansowania elementy zaplecza sanitarno-rekreacyjnego i siedziby ZPMU mogą być elementem innych inwestycji. Szacunkowy koszt: 3-6 mln zł. Finansowanie z środków UE w zależności od zakresu kwalifikowalności wydatków. Budowa nowej siedziby ZPMU jest wymagana ze względu na rozwój Spółki oraz fakt wykorzystywania aktualnego miejsca jako zaplecza biurowego ma charakter tymczasowy. Wzrost wielkości Spółki i jej kompetencji wymaga dodatkowej przestrzeni biurowej. Optymalizacja kosztów realizacji i wykorzystania przestrzeni portu wymaga konsolidacji funkcji kosztów jednostkowych powierzchni budynków poprzez połączenie funkcji zaplecza mariny z biurami ZPMU.

**7. Zakup specjalnego wózka podłozowego do transportu jachtów i łodzi na terenie portu. Punktacja 1,8.**

Koszt: 1-3 mln zł. Inwestycja zgłoszona przez użytkowników portu. Realizacja uzależniona od finansowania. Inwestycja uzasadniona, o charakterze komercyjnym, w zamyśle poprawiłaby standard obsługi jednostek pływających i zoptymalizowała sposób wykorzystania przestrzeni poru przeznaczonego do zimowania i napraw jednostek pływających.

**8. Instalacja pomostów do ręcznego slipowania małych łodzi żaglowych. Punktacja 1,2.**

Szacowane koszty: 0,2-0,5 mln zł. Inwestycja zgłoszona przez środowiska sportowe. Na dzień dzisiejszy nieznane są sposoby sfinansowania realizacji inwestycji. Inwestycja ważna ze względu na możliwość organizacji dużych imprez regatowych na wysokim poziomie. W wyniku realizacji inwestycji nastąpi wzrost kosztów utrzymania



infrastruktury w latach następnych, co w sposób trwały obciążą budżet ZPMU poprzez zmniejszenie długości linii cumowniczej dla innych jednostek pływających. Inwestycja istotna dla przyszłościowego organizowania masowej nauki żeglarstwa mniejszymi jednostkami pływającymi oraz organizacji dużych regat sportowych. Ponownej analizy wymaga zasadność inwestycji po zakończeniu remontu falochronów wraz z poszerzeniem istniejącego slipu i budową ostrogi w awanporcie.

**9. Zakup specjalistycznego systemu elektronicznego do obsługi i zarządzania mariną jachtową. Punktacja 1.**

Zakres: bezobsługowy wynajem miejsc postojowych, rezerwacja miejsc, kontrola wolnych miejsc w marinie, rozliczanie postojów, ewidencja i rozliczenia gości oraz rezydentów. Inwestycja o średnim priorytecie. Aplikacja kosztem 30-60 tys. zł umożliwi sprawniejsze zarządzanie miejscami postojowymi, płatności, rezerwacje oraz zamawianie dodatkowych usług. W założeniu inwestycja powinna zmniejszyć koszty utrzymania mariny poprzez wprowadzenie procedur samoobsługowych i redukcję nakładu czasu pracy obsługi.

**10. System kontroli i segregacji śmieci w porcie. Punktacja 1.**

Zakres: zamknięte miejsca składowe, klamki dostępne i monitoring zrzutu odpadów z jednostek rybackich, komercyjnych i handlowych]. Inwestycja o niskim priorytecie realizacji, koszt szacowany na 0,2 mln zł. Realizacja wskazana w związku z kształtowaniem pozytywnego ekologicznego wizerunku. Finansowanie z programów UE.

Listę przedsięwzięć wraz ze wskazaniem ryzyk przedstawia poniższa tabela.

Poz.	Zadanie	Wpływ*	Waga	Wynik	Opłacalność**	Waga	Wynik	Ryzyka realizacyjne	SUMA
		[0-5]	60%		[0-5]	40%		opis	
1	Budowa mariny jachtowej o pojemności co najmniej 100 miejsc postojowych, w tym budowa 10 miejsc postojowych dla skuterów wodnych	5	60%	3	3	40%	1,2	Brak możliwości współfinansowania zadania z środków FEP 2021-2027. Brak zgody Urzędu Morskiego na wykorzystanie nabrzeża	4,2
2	Rozbudowa obecnie funkcjonującej mariny jachtowej o dodatkowe 30 miejsc postojowych dla jednostek 10 metrów plus	4		2,4	3		1,2	Brak wolnych nabrzeży. Brak możliwości współfinansowania zadania z środków FEP 2021-2027.	3,6
3	Modernizacja i przebudowa zaplecza dla szkółek żeglarskich [wspólny teren dedykowany dla szkółek bez podziału; hale magazynowe, szatnie, zaplecze socjalne]	4		2,4	0		0	Nieustalony inwestor i źródło finansowania zadania	2,4
4	Przebudowa nabrzeża darłowskiego z budową dedykowanego miejsca na żurawik portowy [bramownica portowa]	2		1,2	3		1,2	Brak środków i sposobu finansowania	2,4
5	Zakup wiat namiotowych przeznaczonych do zimowania i remontowania jachtów i łodzi [wraz z całym zapleczem warsztatowo-remontowym]	1		0,6	4		1,6	Brak środków	2,2
6	Budowa zaplecza rekreacyjno-socjalnego dla żeglarzy z siedzibą ZPMU	3		1,8	0		0	Brak środków	1,8
7	Zakup specjalnego wózka podłodziowego do transportu jachtów i łodzi na terenie portu	1		0,6	3		1,2	Brak środków	1,8
8	Instalacja pomostów do ręcznego slipowania małych łodzi żaglowych	2		1,2	0		0	Brak środków	1,2
9	Zakup specjalistycznego systemu elektronicznego do obsługi i zarządzania w tym do zarządzania mariną jachtową	1		0,6	1		0,4	Brak ryzyk	1
10	System kontroli i segregacji odpadów w porcie	1		0,6	1		0,4	Brak ryzyk	1

\* Wpływ [skala od 0 do 5 punktów, gdzie 0 - najmniejszy wpływ na cele programu, 5 - największy wpływ na cele programu]. Waga przy hierarchizacji: 60%.

\*\* Opłacalność [skala od 0 do 5 punktów, gdzie 0 - inwestycja obciążona wysokim kosztem utrzymania, bez możliwości przychodowych, 5 - inwestycja przynosząca dochód]. Waga przy hierarchizacji: 40%.