



STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

Ustka, listopad 2007 rok

STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

Zlecniodawca:

Miasto Ustka

Zespół autorski pod kierunkiem:

*prof. dr hab. Czesława Christowa
– kierownik projektu*

Wykonawca:

*Business Mobility International
Spółka z o.o.*

al. 3-go Maja 11

76-200 Słupsk

tel. (0 59) 8 456 301-302

fax.(0 59) 8 456 303

e-mail: office@bm-intl.2com.pl

http: www.bmintl.com

Recenzja:

prof. dr hab. Stanisław Szwankowski

STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

SPIS TREŚCI

WSTĘP

1. DIAGNOZA OBECNEGO STANU PORTU MORSKIEGO W USTCE

1.1. Istota i funkcje portu morskiego

1.2. Charakterystyka nawigacyjna i infrastrukturalna portu morskiego w Ustce

1.2.1. Charakterystyka nawigacyjna portu morskiego w Ustce

1.2.2. Infrastruktura portu morskiego w Ustce

1.3. Analiza struktury własności terenów portowych

1.4. Analiza funkcji gospodarczych realizowanych w porcie

1.4.1. Historyczne funkcje portu

1.4.2. Aktualne funkcje portu

1.5. Identyfikacja, charakterystyka i ocena wykorzystania istniejącego potencjału usługowego i produkcyjnego portu

1.5.1. Czynniki określające istniejący potencjał gospodarczy portu

1.5.2. Identyfikacja i charakterystyka istniejącego potencjału usługowego i produkcyjnego portu

1.6. Analiza finansowa i ekonomiczna działalności gospodarczej portu

1.6.1. Analiza finansowa działalności gospodarczej portu

1.6.2. Analiza ekonomiczna działalności gospodarczej portu

1.7. Analiza powiązań przestrzenno-transportowych portu z otoczeniem

1.8. Analiza planu przestrzennego zagospodarowania portu

STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

SPIS TREŚCI

2. ANALIZA STRATEGICZNA PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

2.1. Polityka morska UE i jej wpływ na strategię rozwoju portu morskiego w Ustce

2.2. Uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne oraz ich konsekwencje dla rozwoju działalności gospodarczej w sferze rybołówstwa w Ustce

2.2.1. Uwarunkowania prawno-polityczne

2.2.2. Uwarunkowania demograficzne

2.2.3. Uwarunkowania ekonomiczne

2.2.4. Uwarunkowania techniczne

2.2.5. Warunki wynikające z istniejących trendów w rybołówstwie bałtyckim, przetwórstwie rybnym i na międzynarodowym rynku rybnym

2.2.6. Warunki przekształceń i rozwoju rybołówstwa w Ustce wynikające z położenia miasta i portu oraz dostępności komunikacyjnej

2.2.7. Uwarunkowania wewnętrzne – analiza potencjału połowowego w kontekście stanu zasobów i ich dostępności technicznej i formalno-prawnej

2.3. Uwarunkowania dotyczące zagospodarowania przestrzennego

2.4. Szczegółowa analiza SWOT portu morskiego w Ustce

STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

SPIS TREŚCI

3. WIZJA, MISJA, CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

4. SCENARIUSZE ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

- 4.1. Scenariusze zagospodarowania przestrzennego i rewitalizacji terenów portowych
- 4.2. Scenariusze rozwoju funkcji portu rybackiego w Ustce
- 4.3. Wieloletni plan przedsięwzięć inwestycyjno-organizacyjnych strategii rozwoju rybołówstwa dla Ustki
- 4.4. Główne wskaźniki realizacji celów strategicznych i operacyjnych rozwoju portu morskiego w Ustce do roku 2021

STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

SPIS TREŚCI

5. OPTYMALNY MODEL SYSTEMU ZARZĄDZANIA PORTEM MORSKIM W USTCE

5.1. Podstawy prawne i uwarunkowania instytucjonalne budowy modelu systemu zarządzania

5.2. Port jako organizacja użyteczności publicznej

6. WARUNKI REALIZACJI I MONITORINGU STRATEGII ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

6.1. Finansowanie rozwoju portu morskiego w Ustce do roku 2021

6.1.1. Finansowanie ze źródeł zagranicznych

6.1.2. Finansowanie ze źródeł krajowych

6.2. Koncepcja organizacji Środkowopomorskiego Klastra Morskiego jako instrumentu realizacji strategii rozwoju portu morskiego w Ustce

6.3. Monitoring strategii rozwoju portu morskiego w Ustce

STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

1. DIAGNOZA OBECNEGO STANU PORTU MORSKIEGO W USTCE

INFRASTRUKTURA ZAPEWNIAJĄCA DOSTĘP DO PORTU W USTCE

- TOR PODEJŚCIOWY Z MORZA PEŁNEGO DO GŁOWICY FALOCHRONU WSCHODNIEGO KIERUNKU 180°, O PARAMETRACH:
DŁUGOŚĆ – 926 M, SZEROKOŚĆ W DNIE – 60 M, GŁĘBOKOŚĆ – 8 M
- TOR WODNY OD FALOCHRONU WSCHODNIEGO DO FABRYKI LODU O PARAMETRACH:
DŁUGOŚĆ – 1250 M, SZEROKOŚĆ – 24 M W OSI KANAŁU PORTOWEGO, GŁĘBOKOŚĆ – 5,5 M
- OBROTNICA „TRAWERS KAPITANATU”
SZEROKOŚĆ – 67 M, GŁĘBOKOŚĆ – 5,5 M
- FALOCHRONY ZEWNĘTRZNE
- OSTROGA HELSKA
- ŚWIATŁA NAWIGACYJNE 5 SZTUK,
WRAZ Z SYSTEMEM ZASILANIA ENERGETYCZNEGO
- LATARNIA MORSKA USTKA
- OŚWIETLENIE LAMPOWE FALOCHRONÓW ZEWNĘTRZNYCH I OSTROGI HELSKIEJ

Źródło: Zarządzenie nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 23 września 1997 r., zmienione na podstawie Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 15 grudnia 2000 r.

Tabela 1.4.
Obiekty infrastruktury hydrotechnicznej w porcie Ustka

LP.	OZNACZENIE NA SCHEMACIE GRAFICZNYM	NAZWA UŻYTKOWNIKA	WYSZCZEGÓLNIENIE	DŁUGOŚĆ [M]	RZĘDNA DNA [M]
1.	1	URZĄD MORSKI	GŁOWICA FALOCHRONU WSCHODNIEGO	15,0	6,0
2.	2	URZĄD MORSKI	FALOCHRON WSCHODNI	318,0	4,4
3.	3	URZĄD MORSKI	NABRZEŻE PILOTOWE	155,5	4,2
4.	4	URZĄD MORSKI	NABRZEŻE KOŁOBRZESKIE	301,0	4,8
5.	5	URZĄD MORSKI	NABRZEŻE SŁUPSKIE	181,0	4,8
6.	6	URZĄD MORSKI	NABRZEŻE LĘBORSKIE	151,5	5,1
7.	16	URZĄD MORSKI	NABRZEŻE ŁEBSKIE	41,5	4,0
8.	17	URZĄD MORSKI	NABRZEŻE ELBLĄSKIE	111,0	4,0
9.	18	URZĄD MORSKI	NABRZEŻE PUCKIE	55,2	3,6
10.	19	URZĄD MORSKI	NABRZEŻE SOPOCKIE	98,6	3,8

Tabela 1.4. c.d.
Obiekty infrastruktury hydrotechnicznej w porcie Ustka

LP.	OZNACZENIE NA SCHEMACIE GRAFICZNYM	NAZWA UŻYTKOWNIKA	WYSZCZEGÓLNIENIE	DŁUGOŚĆ [M]	RZĘDNA DNA [M]
11.	20	URZĄD MORSKI	NABRZEŻE HELSKIE	156,0	4,0
12.	21	URZĄD MORSKI	OSTROGA HELSKA	55,3	5,0
13.	22	URZĄD MORSKI	FALOCHRON ZACHODNI	416,8	3,30-1,60
14.	23	URZĄD MORSKI	GŁOWICA FALOCHRONU ZACHODNIEGO	14,8	5,5
15.	6	EURO-INDUSTRY	NABRZEŻE LĘBORSKIE	44,0	5,1
16.	7	EURO-INDUSTRY	NABRZEŻE JACHTOWE	66,6	BRAK DANYCH
17.	7a	EURO-INDUSTRY	PIRS	87,0	BRAK DANYCH
18.	8	EURO-INDUSTRY	NABRZEŻE SWARZEWSKIE	78,0	3,1
19.	9	EURO-INDUSTRY	NABRZEŻE OKSYWSKIE	120,0	1,4

Tabela 1.4. c.d.
Obiekty infrastruktury hydrotechnicznej w porcie Ustka

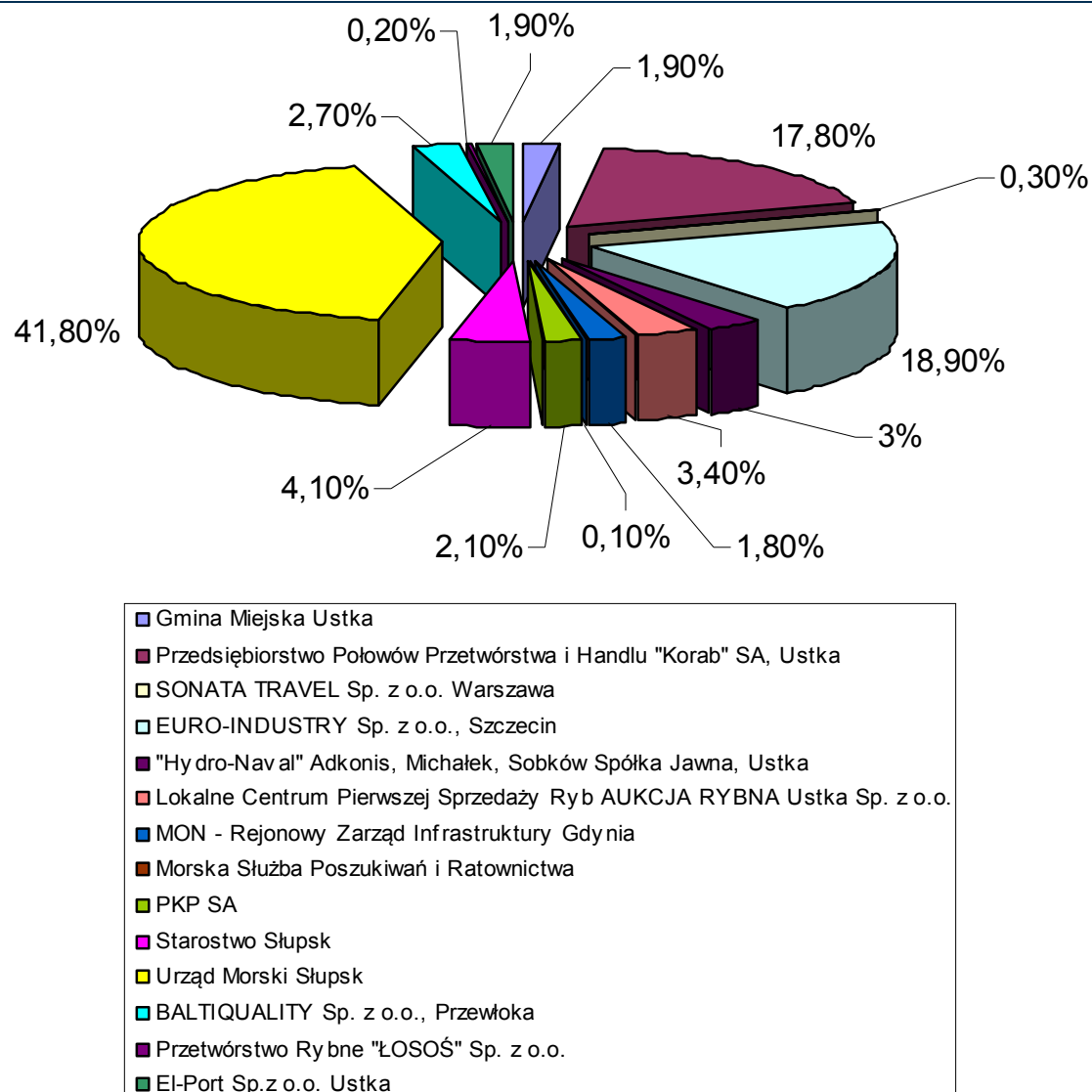
LP.	OZNACZENIE NA SCHEMACIE GRAFICZNYM	NAZWA UŻYTKOWNIKA	WYSZCZEGÓLNIENIE	DŁUGOŚĆ [M]	RZĘDNA DNA [M]
20.	10	KORAB	NABRZEŻE KARWIŃSKIE	166,0	2,0
21.	11	KORAB	NABRZEŻE KUŹNICKIE	50,5	3,4
22.	12	KORAB	NABRZEŻE ROZEWSKIE	120,0	4,6
23.		AUKCJA RYBNA	NABRZEŻE ROZEWSKIE	95,0	4,6
24.	13	KORAB	BASEN BUDOWLANY	235,5	BRAK DANYCH
25.	14	KORAB	NABRZEŻE WŁADYSŁAWOWSKIE	39,0	5,3
26.	14	MON	NABRZEŻE WŁADYSŁAWOWSKIE	60,5	5,3
27.	15	MON	NABRZEŻE DARŁOWSKIE	163,0	5,3
28.	16	MON	NABRZEŻE ŁEBSKIE	13,5	4,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Morskiego w Słupsku wg stanu na 1.01.2007 r.

Strategia rozwoju portu morskiego w Ustce do roku 2021

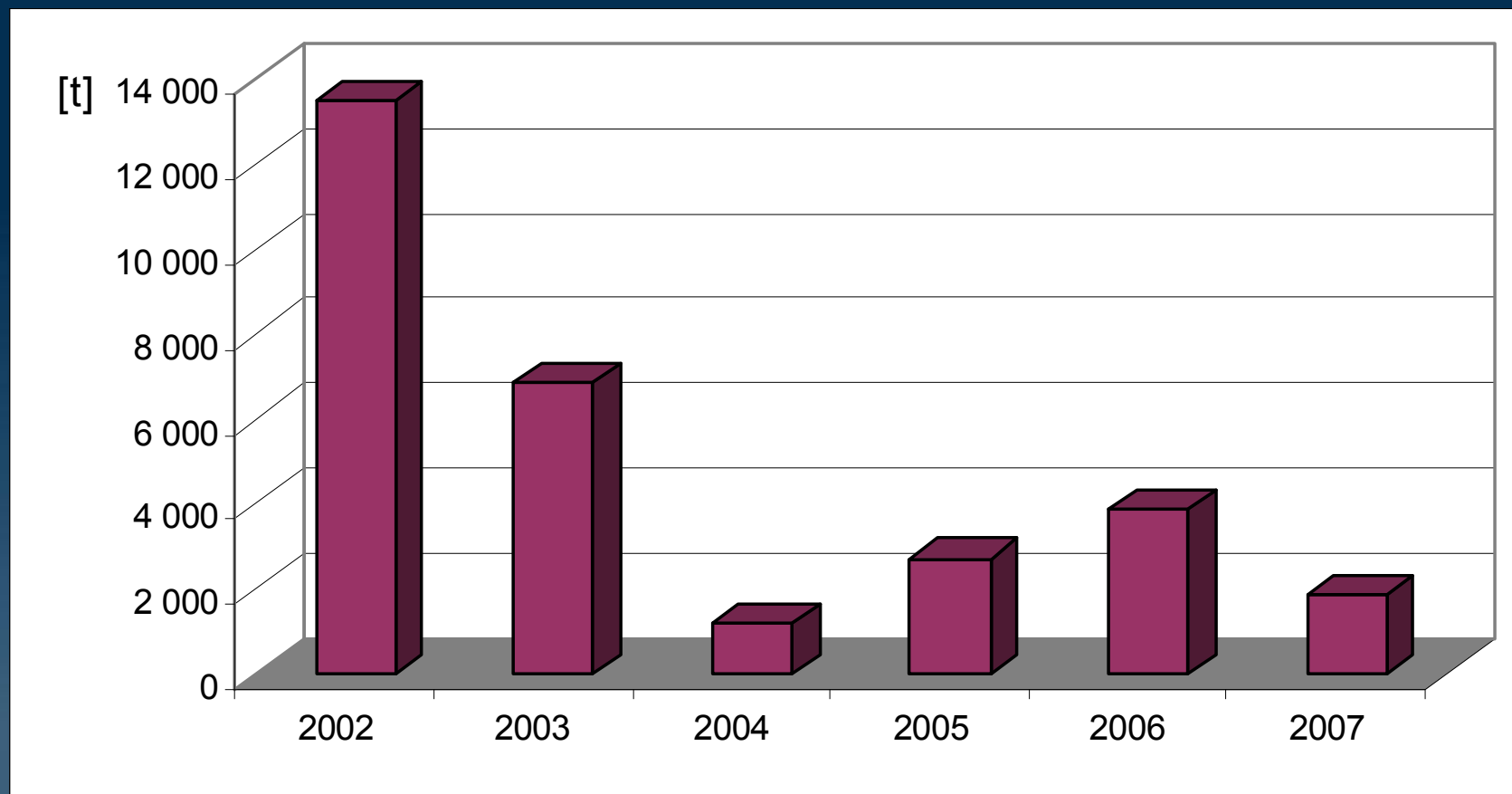


Strategia rozwoju portu morskiego w Ustce do roku 2021



Rys. 1.2. Struktura własnościowa terenów w granicach administracyjnych portu morskiego w Ustce

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych otrzymanych z Urzędu Morskiego w Słupsku oraz z Wydziału Geodezji, Gospodarki Nieruchomościami Katastru Starostwa Powiatowego w Słupsku



Rys. 1.4. Ilość i struktura ładunków przeładowanych w porcie w Ustce w latach 2002-2007
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych źródłowych otrzymanych z Urzędu Morskiego w Słupsku

STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

2. ANALIZA STRATEGICZNA PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

**SZCZEGÓŁOWA ANALIZA SWOT
PORTU MORSKIEGO W USTCE**

SZANSE

- 1. ORGANIZACJA KOMUNALNEGO ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU W USTCE**
- 2. TRAKTOWANIE PORTÓW JAKO REGIONALNYCH BIEGUNÓW ROZWOJU GOSPODARCZEGO**
- 3. MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA ZINTEGROWANYCH DZIAŁAŃ STRATEGICZNYCH Z SĄSIEDNIĄ GMINĄ WIEJSKĄ USTKA ORAZ MIASTEM SŁUPSKIEM**
- 4. WYKORZYSTANIE NA INWESTYCJE PROROZWOJOWE ZEWNĘTRZNYCH ŚRODKÓW FINANSOWYCH ORAZ ROZWÓJ PARTNERSTWA PUBLICZNO-PRYWATNEGO (MARINA, OBIEKTY TURYSTYKI MORSKIEJ, INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA, CENTRUM LOGISTYCZNE)**
- 5. WSPÓŁPRACA Z INNYMI MAŁYMI PORTAMI BASENU MORZA BAŁTYCKIEGO**

SZANSE

6. **USTALENIE W DOKUMENTACH PLANISTYCZNYCH MIASTA WŁAŚCIWYCH RELACJI PRZESTRZENNYCH I FUNKCJONALNYCH MIĘDZY PORTEM A OTOCZENIEM**
7. **WYTYCZENIE ZEWNĘTRZNEJ GRANICY MORZA TERYTORIALNEGO ORAZ KOREKTA ZAPISÓW W USTAWIE O OBSZARACH MORSKICH**
8. **UŁATWIENIA W PODRÓŻACH ZWIĄZANE Z WEJŚCIEM POLSKI DO GRUPY SCHENGEN**
9. **DZIAŁALNOŚĆ URZĘDU MORSKIEGO W SŁUPSKU I JEGO WSPÓŁPRACA Z SAMORZĄDEM USTKI**
10. **UCHWALONY MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA USTKA, W TYM TERENÓW PRZYPORTOWYCH: WESTERPLATTE, PROMENADA, NOWA ŁACHA, WESTERPLATTE 2 (ZNAJDUJĄCY SIĘ POZA GRANICAMI PORTU PRZY AKWATORIUM PORTOWYM W LEWOBRZEŻNEJ POŁUDNIOWEJ CZĘŚCI PORTU BLISKO LINII KOLEJOWEJ)**

SZANSE

- 11. MOŻLIWOŚĆ KORZYSTANIA ZE ŚRODKÓW FINANSOWYCH UE ORAZ INNYCH ŚRODKÓW ZEWNĘTRZNYCH**
- 12. MOŻLIWOŚĆ ROZWOJU ZACHODNIEJ STRONY PORTU**
- 13. ROZPOCZĘCIE PROCESU REWITALIZACJI ZNACZNEGO OBSZARU WSCHODNIEJ CZĘŚCI MIASTA, WYREMONTOWANIE, ZMODERNIZOWANIE, POPRAWIENIE STANU TECHNICZNEGO ULIC ORAZ UZBROJENIE TERENÓW**
- 14. ISTNIENIE KORZYSTNEJ DLA ROZWOJU MIASTA STRUKTURY DEMOGRAFICZNEJ, W TYM WYKSZTAŁCONEJ, MŁODEJ I PRORÓZWOJOWEJ MŁODZIEŻY**
- 15. AKTYWNY SAMORZĄD I ROZWINIĘTY PATRIOTYZM LOKALNY**
- 16. TRADYCJA ŻEGLARSKA KULTYWOWANA POPRZECZ LOKALNE KLUBY ŻEGLARSKIE, W TYM UCZNIOWSKI I HARCERSKI**

SZANSE

17. ZREALIZOWANIE KONCEPCJI POWSTANIA DWUMIASTA SŁUPSK-USTKA, HISTORYCZNEGO ZWIĄZKU GOSPODARCZEGO I KULTUROWEGO SŁUPSKA Z USTKĄ, JAKO MIEJSCOWOŚCIĄ CODZIENNEGO I WEEKENDOWEGO WYPOCZYNKU Z DOSTĘPEM DO MORZA I ZAMORSKICH RYNKÓW ZAOPATRZENIA
18. MOŻLIWOŚĆ DOKONANIA RELOKACJI Z OBSZARÓW PORTOWYCH I PRZYPORTOWYCH FUNKCJI NIEWYMAGAJĄCYCH DOSTĘPU DO MORZA, KTÓRE MOGŁYBY BYĆ REALIZOWANE W POŁUDNIOWEJ CZĘŚCI MIASTA W REJONIE UL. DARŁOWSKIEJ, PRZY GRANICY Z GMINĄ WIEJSKĄ, BĄDŹ POZA GRANICAMI MIASTA
19. POPRAWA DOSTĘPNOŚCI PORTU OD STRONY LĄDU W ZWIĄZKU Z MODERNIZACJĄ DRÓG I LINII KOLEJOWYCH

SZANSE

20. **POPRAWA KOMUNIKACJI Z PORTEM POPRZEC WYKORZYSTANIE ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ŁĄCZĄCEJ PORT ZE SŁUPSKIEM**
21. **MOŻLIWOŚĆ BUDOWY PORTU ZEWNĘTRZNEGO POD OSŁONĄ NOWYCH UKŁADÓW FALOCHRONÓW**
22. **BLISKOŚĆ DYNAMICZNIE ROZWIJAJĄCEJ SIĘ GOSPODARCZO AGLOMERACJI SŁUPSKA**
23. **CHŁONNY RYNEK KRAJOWY NA RYBY I PRODUKTY RYBNE**
24. **POPRAWA I ROZBUDOWA INFRASTRUKTURY RYBACKIEJ W PORCIE**
25. **POPRAWA DYSTRYBUCJI I EKSPORTU RYB, MODERNIZACJA I WPROWADZANIE NOWYCH TECHNOLOGII W PRZETWÓRSTWIE RYB**

SZANSE

26. PEŁNE WYKORZYSTANIE POTENCJAŁU POŁOWOWEGO W POLSKIEJ STREFIE EKONOMICZNEJ (ZARYBIANIE, LEPSZA INSPEKCJA RYBACKA STATKÓW OBCYCH)
27. ROZPOCZĘCIE KSZTAŁCENIA W ZAKRESIE RYBOŁÓWSTWA I PRZETWÓRSTWA, WPROWADZENIE NOWYCH TECHNIK I ODMŁADZANIA KADRY
28. ROZWÓJ TURYSTYKI MORSKIEJ
29. WZROST TURYSTYCZNEGO ZNACZENIA REGIONU ŚRODKOWOPOMORSKIEGO JAKO OBSZARU ATRAKCYJNEGO PRZYRODNICZO Z ZAPLECZEM TURYSTYCZNYCH PRODUKTÓW MARKOWYCH
30. MOŻLIWOŚĆ (W CZĘŚCI ZACHODNIEJ USTKI) WYPOCZYNKU W ATRAKCYJNYM DLA TURYSTÓW OTOCZENIU NADMORSKICH LASÓW (SPACERY, WYCIECZKI ROWEROWE I KONNE, TURYSTYKA MORSKA)

SZANSE

31. WZROST ZNACZENIA WYPOCZYNKU ORAZ ZWIĘKSZANIE ŚRODKÓW FINANSOWYCH PRZEZNACZANYCH NA WYPOCZYNEK W BUDŻETACH DOMOWYCH, WPŁYWAJĄCE NA ROZWÓJ TURYSTYKI I REKREACJI W POLSCE I EUROPIE
32. ISTNIENIE TERENÓW O DUŻYCH WALORACH PRZYRODNICZYCH SPRZYJAJĄCYCH ROZWOJOWI FUNKCJI TURYSTYCZNYCH W OBRĘBIE REGIONALNEGO SYSTEMU OBSZARÓW CHRONIONYCH (W TYM REZERWAT PRZYRODY BUCZYNA NAD SŁUPIĄ, OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU, SŁOWIŃSKI PARK NARODOWY NALEŻĄCY OD 1977 R. DO SIECI ŚWIATOWYCH REZERWATÓW BIOSFERY UNESCO, PARK KRAJOBRAZOWY DOLINY SŁUPI (OD 1981 R.), OBSZARY NATURA 2000 – OSOP „PRZYBRZEŻNE WODY BAŁTYKU” I PROPONOWANY SOOS „DOLINA SŁUPI”
33. ROZWIJANIE, O HISTORYCZNYM ZNACZENIU, FUNKCJI UZDROWISKOWEJ MIASTA W OPARCIU O WALORY KLIMATU, WODY LECZNICZE CHLORKOWO-SODOWE I ZŁOŻA BOROWINY

SZANSE

- 34. REALNA MOŻLIWOŚĆ ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW O FUNKCJACH TURYSTYCZNO-REKREACYJNYCH DZIĘKI NAPŁYWOWI KAPITAŁU ZEWNĘTRZNEGO, WYEKSPONOWANIE PUNKTÓW WIDOKOWYCH, BUDOWA PROMENAD I PRZYSTANI WODNYCH, KREOWANIE ATRAKCYJNOŚCI STREF PRZYBRZEŻNYCH**
- 35. MOŻLIWOŚĆ POWSTANIA PRZEDSIĘBIORSTW ARMATORSKICH ŻEGLUGI REKREACYJNEJ**
- 36. WYSTĘPUJĄCA W PORCIE I JEGO NAJBLIŻSZYM SĄSIEDZTWIE, ATRAKCYJNA DLA TURYSTÓW, HISTORYCZNA ZABUDOWA PRZEMYSŁOWA I PORTOWA (SPICHLERZE, MAGAZYNY, SKŁADY, LATARNIA MORSKA Z 1909 R.)**
- 37. DUŻY POTENCJAŁ WALORÓW KULTUROWYCH I KRAJOBRAZOWYCH WYKORZYSTYWANYCH W CELACH TURYSTYCZNYCH I REKREACYJNYCH**

SZANSE

- 38. ISTNIENIE W OTOCZENIU PORTU ATRAKCYJNYCH TERENÓW REKREACYJNYCH, W SZCZEGÓLNOŚCI PLAŻY ZACHODNIEJ POSIADAJĄCEJ NAJLEPSZE WARUNKI DO ROZWOJU FUNKCJI WYPOCZYNKOWYCH
- 39. BLISKOŚĆ SŁUPSKA JAKO ZAPLECZA KULTUROWEGO I ROZRYWKOWEGO
- 40. WYKORZYSTANIE RZEKI SŁUPI NA ODCINKU SŁUPSK-USTKA W CELACH TURYSTYCZNYCH I REKREACYJNYCH JAKO ELEMENTU OFERTY DWUMIASTA W ZAKRESIE TURYSTYKI MORSKIEJ (WYKORZYSTANIE FORMUŁY DWUMIASTA W POZYSKANIU ŚRODKÓW Z UE NA TEN CEL)
- 41. ROZWÓJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ I PORTU LOTNICZEGO W REDZIKOWIE K. SŁUPSKA
- 42. ROZWÓJ JACHTINGU W POLSCE
- 43. DOSTĘPNOŚĆ PORTU DLA WSZYSTKICH RODZAJÓW TRANSPORTU

SZANSE

- 44. ISTNIENIE POBLISKIEJ SPECJALNEJ SŁUPSKIEJ STREFY EKONOMICZNEJ**
- 45. ISTNIENIE ZNACZĄCEJ, POSTOCZNIOWEJ POWIERZCHNI LEŻĄCEJ W GRANICACH PORTU ORAZ JEGO BEZPOŚREDNIM SĄSIEDZTWIE WYMAGAJĄCEJ ZMIANY DOTYCHCZASOWEJ FUNKCJI (STOCZNIA) NA INNE FUNKCJE WSPOMAGAJĄCE ROZWÓJ PORTU I MIASTA**
- 46. WYKORZYSTANIE ŁAWICY SŁUPSKIEJ JAKO ŹRÓDŁA ZŁÓŻ MINERALNYCH GENERUJĄCYCH ŁADUNKI TRANSPORTOWANE PRZEZ PORT**

ZAGROŻENIA

- 1. NIEUWZGLĘDNIENIE W STRATEGII ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ (2007 R.) PROBLEMATYKI MAŁYCH PORTÓW, W SZCZEGÓLNOŚCI PORTU MORSKIEGO W USTCE**
- 2. SŁABA SKUTECZNOŚĆ POZYSKIWANIA ŚRODKÓW FINANSOWYCH Z UE**
- 3. BRAK ODPOWIEDNIEGO KAPITAŁU NA RZECZ ROZWOJU PORTU**
- 4. BLISKOŚĆ TERENÓW WOJSKOWYCH W WICKU (FRAGMENT ZACHODNIEJ CZĘŚCI MIASTA ZNAJDUJE SIĘ W ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA STREFY OCHRONNEJ TERENÓW WOJSKOWYCH)**
- 5. OGRANICZENIE W ZAKRESIE ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW I DOSTĘPU DO NABRZEŻY WYNIKAJĄCE Z CELÓW MILITARNYCH (KONIECZNOŚĆ UWZGLĘDNIENIA DOSTĘPU DO NABRZEŻY W CELACH MILITARNYCH, OGRANICZENIA SWOBODY ŻEGLUGI TURYSTYCZNEJ, JACHTOWEJ)**

ZAGROŻENIA

- 6. OGRANICZENIA INWESTYCYJNE PORTU WYNIKAJĄCE Z ISTNIENIA PRZYRODNICZYCH OBSZARÓW CHRONIONYCH**
- 7. BRAK POLITYKI PAŃSTWA W ZAKRESIE OCHRONY I WSPIERANIA RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO**
- 8. OGRANICZONE MOŻLIWOŚCI KAPITAŁOWE GMINY MIEJSKIEJ USTKA**
- 9. NIEDOSTATECZNE ZABEZPIECZENIE PRAWNE TERENÓW PORTOWYCH W KONSEKWENCJI OGRANICZAJĄCE ROZWÓJ FUNKCJI PORTOWYCH**
- 10. BRAK W BUDŻECIE MINISTERSTWA WŁAŚCIWEGO DO SPRAW GOSPODARKI MORSKIEJ (W TYM PORTÓW) REZERWY CELOWEJ NA WYKUP NIERUCHOMOŚCI PORTOWYCH**
- 11. SPRZECZNOŚĆ INTERESÓW INDYWIDUALNYCH I GRUPOWYCH Z INTERESAMI PUBLICZNYMI (NP. FORSOWANIE PROJEKTU BUDOWY APARTAMENTOWCÓW W POBLIŻU NABRZEŻY NA DZIAŁKACH POŁOŻONYCH W ADMINISTRACYJNYCH GRANICACH PORTU MORSKIEGO)**

ZAGROŻENIA

12. **MOŻLIWOŚĆ KONFLIKTU INTERESÓW Z UWAGI NA OBEJMOWANIE PRZEZ SEKTOR PRYWATNY ZNACZĄCEGO OBSZARU LĄDOWEGO PORTU**
13. **BRAK ZGODY ZE STRONY NOWYCH WŁAŚCICIELI TERENÓW POŁOŻONYCH W GRANICACH ADMINISTRACYJNYCH PORTU PRZEJĘTYCH PO UPADKU STOCZNI „USTKA” NA ZACHOWANIE OGÓLNODOSTĘPNEGO CHARAKTERU PORTU MORSKIEGO**
14. **NIEKORZYSTNA DLA ROZWOJU FUNKCJI PORTOWYCH STRUKTURA WŁASNOŚCIOWA TERENÓW POWSTAŁA W GRANICACH PORTU PO UPADKU PRZEDSIĘBIORSTW PAŃSTWOWYCH**
15. **BRAK ZAINTERESOWANIA KONTYNUACJĄ ROZWOJU TRADYCYJNYCH I SPOŁECZNIE UŻYTECZNYCH FUNKCJI PORTOWYCH ZE STRONY NOWYCH WŁAŚCICIELI TERENÓW POŁOŻONYCH W GRANICACH ADMINISTRACYJNYCH PORTU USTKA PRZEJĘTYCH PO UPADKU STOCZNI „USTKA”**

ZAGROŻENIA

- 16. NISKA AKTYWNOŚĆ MIASTA USTKA I GMIN SĄSIEDNICH W WYKORZYSTANIU PORTU JAKO BIEGUNA WZROSTU GOSPODARCZEGO**
- 17. BRAK W OTOCZENIU PORTU OGÓLNODOSTĘPNYCH MIEJSC PARKINGOWYCH**
- 18. WYCZERPANIE MOŻLIWOŚCI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO W GRANICACH MIASTA**
- 19. OGRANICZONY ZAKRES DECYZYJNY ORAZ BRAK MOŻLIWOŚCI BEZPOŚREDNIEGO WPŁYWU NA ROZWÓJ TERENÓW PODMIEJSKICH W SĄSIEDNIEJ GMINIE WIEJSKIEJ**
- 20. WYSTĘPOWANIE PRAWNYCH OGRANICZEŃ INWESTYCYJNYCH ZWIĄZANYCH Z OCHRONĄ PRZYRODY NA TERENACH OBJĘTYCH PROGRAMEM NATURA 2000**
- 21. PRZEMIESZCZANIE SIĘ ZANIECZYSZCZEŃ NIESIONYCH PRZEZ RZEKĘ SŁUPIĘ WZDŁUŻ BRZEGU MORZA**

ZAGROŻENIA

- 22. ISTNIENIE OGRANICZEŃ PRAWNYCH, NIEZALEŻNYCH OD WŁADZ SAMORZĄDOWYCH, WYKLUCZAJĄCYCH DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNĄ NA OKREŚLONYCH TERENACH PORTOWYCH I MIEJSKICH (OBSZARY PRAWNEJ OCHRONY PRZYRODY, TERENY STREF OCHRONY UZDROWISKOWEJ, PAS PRZYBRZEŻNY Z PASEM TECHNICZNYM I OCHRONNYM, USTANOWIONYCH OBSZARACH GÓRNICZYCH, TERENY GÓRNICZE WÓD SOLANKOWYCH I BOROWINY)**
- 23. WYSTĘPUJĄCE, WYZNACZONE PRZEZ DYREKTORA REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ W GDAŃSKU, OBSZARY BEZPOŚREDNIEGO ZAGROŻENIA POWODZIĄ W ZLEWNI SŁUPI, W TYM OBEJMUJĄCE OBSZAR KANAŁU PORTOWEGO I CZĘŚĆ TERENÓW PORTOWYCH OGRANICZAJĄCE DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNĄ I ZAGOSPODAROWANIE OBSZARU PORTOWEGO**
- 24. BRAK WSPÓLNEJ DLA UŻYTKOWNIKÓW PORTU POLITYKI MARKETINGOWEJ**

ZAGROŻENIA

25. **OBOWIAZUJĄCE (ZGODNE ZE STATUSEM UZDROWISKA) OGRANICZENIA PRAWNE DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO W ZWIĄZKU Z USTANOWIENIEM STREF OCHRONY UZDROWISKOWEJ A,B,C (OGRANICZENIA DOTYCZĄ NIEKTÓRYCH RODZAJÓW ZAGOSPODAROWANIA I ZABUDOWY, WYMAGAŃ ODNOŚNIE WIELKOŚCI POWIERZCHNI BIOLOGICZNIE CZYNNEJ, BARIER HAŁASU ITP.)**
26. **BRAK STRATEGII ROZWOJU MIASTA USTKI**
27. **ZBYT WOLNE WYKORZYSTYWANIE ŚRODKÓW FINANSOWYCH Z UE I BUDŻETU PAŃSTWA PRZEZNACZONYCH NA ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ DO PORTU ORAZ BUDOWĘ, ROZBUDOWĘ I MODERNIZACJĘ INFRASTRUKTURY PORTOWEJ**
28. **BRAK POLITYKI MORSKIEJ PAŃSTWA, W TYM POLITYKI PORTOWEJ**
29. **BRAK POLITYKI REGIONALNEJ GOSPODARKI MORSKIEJ**

ZAGROŻENIA

- 30. ROZPROSZENIE UPRAWNIEŃ, INSTRUMENTÓW ODDZIAŁYWANIA I ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ROZWÓJ GOSPODARKI MORSKIEJ, W TYM POLSKICH PORTÓW, POMIĘDZY MINISTERSTWO GOSPODARKI MORSKIEJ (WŁAŚCIWY MINISTER DO SPRAW GOSPODARKI MORSKIEJ), MINISTERSTWO SKARBU PAŃSTWA, MINISTERSTWO GOSPODARKI, MINISTERSTWO ROLNICTWA I ROZWOJU WSI ORAZ MINISTERSTWO ŚRODOWISKA**
- 31. BRAK MOŻLIWOŚCI ZE STRONY PRZEDSIĘBIORSTW, UŻYTKOWNIKÓW PORTU, FINANSOWANIA W ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ I PRZECIWDZIAŁANIE DEKAPITALIZACJI MAJĄTKU PORTOWEGO**
- 32. BRAK ZINTEGROWANYCH PORTOWYCH SYSTEMÓW INFORMACYJNYCH**
- 33. BRAK WSPÓLNYCH (GMINY MIEJSKIEJ USTKA, URZĘDU MORSKIEGO W SŁUPSKU, PRZEDSIĘBIORSTW PORTOWYCH, ORGANIZACJI POZARZĄDOWYCH) DZIAŁAŃ MARKETINGOWYCH PROMUJĄCYCH PORT ORAZ POLITYKI INWESTYCYJNEJ, ADEKWATNEJ DO POTRZEB PRZEDSIĘBIORSTW KORZYSTAJĄCYCH Z PORTU (TZW. INTERESANTÓW PORTU)**

ZAGROŻENIA

- 34. NIEPOWOŁANIE ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU W USTCE**
- 35. SŁABA POZYCJA I OGRANICZONE WŁADZTWO URZĘDU MORSKIEGO W SŁUPSKU, PEŁNIĄCEGO FUNKCJĘ ZARZĄDU PORTU ORAZ GOSPODARZA TERENÓW I INFRASTRUKTURY PORTOWEJ**
- 36. WYSTĘPUJĄCE TRUDNOŚCI W ZINTEGROWANIU PRZESTRZENNYM OBSZARÓW PORTU I MIASTA**
- 37. WYSOKIE KOSZTY PRAC PRZEDINWESTYCYJNYCH ZWIĄZANYCH Z UZDATNIANIEM CZĘŚCI TERENÓW ROZWOJOWYCH PORTU**
- 38. NIEPROWADZENIE PRAC BADAWCZYCH ORAZ BRAK PUBLIKACJI NAUKOWYCH NA TEMAT PROBLEMATYKI PORTOWEJ**
- 39. WYSTĘPUJĄCE ZAGROŻENIA POWODZIOWE O CHARAKTERZE NADMORSKIM**
- 40. SILNA ABRAZJA BRZEGU MORSKIEGO**

ZAGROŻENIA

41. WYSTĘPUJĄCE ZMIANY W POZIOMIE WÓD POWIERZCHNIOWYCH I PODZIEMNYCH (PODNOSENIE)
42. NIEKORZYSTNA LOKALIZACJA BUDYNKÓW MIESZKALNYCH W STOSUNKU DO OBIEKTÓW PORTOWYCH I PRZEMYSŁOWYCH RODZĄCA KONFLIKT FUNKCJONALNY
43. WZROST KONKURENCYJNOŚCI W RYBOŁÓWSTWIE W BASENIE MORZA BAŁTYCKIEGO
44. BRAK OBIEKTYWNEJ OCENY ZASOBÓW RYB W BAŁTYKU
45. BRAK PRZEPISÓW KRAJOWYCH WPROWADZAJĄCYCH OBLIGATORYJNY CHARAKTER SPRZEDAŻY PRZEZ RYBAKÓW ZŁOWIONYCH RYB ZA POŚREDNICTWEM WYSPECJALIZOWANYCH PODMIOTÓW TJ. AUKCJE RYBNE
46. WPROWADZANIA LIMITÓW POŁOWOWYCH W SKALI WYMUSZAJĄCEJ DALSZE ZMNIEJSZENIE FLOTY RYBACKIEJ, DLA KTÓREJ USTKA JEST PORTEM MACIERZYSTYM

ZAGROŻENIA

- 47. BRAK PROMOCJI RYB I PRODUKTÓW RYBNYCH**
- 48. UTRZYMUJĄCA SIĘ DEZORGANIZACJA RYNKU RYBNEGO I DYSTRYBUCJI PRODUKTÓW RYBOŁÓWSTWA**
- 49. STARZENIE SIĘ KADRY W RYBOŁÓWSTWIE BAŁTYCKIM, BRAK MOŻLIWOŚCI KSZTAŁCENIA NA POZIOMIE ŚREDNIM**
- 50. BRAK OCHRONY DROBNYCH ARMATORÓW NA RZECZ WIELKICH JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH REPREZENTUJĄCYCH DUŻY I MIĘDZYNARODOWY KAPITAŁ**
- 51. OGRANICZONY WPŁYW WŁADZ SAMORZĄDOWYCH NA PERSPEKTYWY ROZWOJU UZDROWISKA (NP. ODNOŚNIE PROCESÓW PRYWATYZACYJNYCH)**
- 52. SEZONOWOŚĆ TURYSTYKI, BRAK SZEROKIEJ OFERTY POZA SEZONEM**

ZAGROŻENIA

- 53. UMIARKOWANA CHŁONNOŚĆ REKREACYJNA TERENÓW PO LEWOBRZEŻNEJ STRONIE PORTU (ZE WZGLĘDU NA OGRANICZENIA PRZYRODNICZE)**
- 54. NIEZAKOŃCZONA BUDOWA ZAKŁADU PRZYRODOLECZNICZEGO I OGRANICZONY ROZWÓJ FUNKCJI UZDROWISKOWEJ**
- 55. WĄSKIE GARDŁO KOMUNIKACYJNE W POSTACI PARAMETRÓW ISTNIEJĄCEGO WIADUKTU PRZY DWORCU PKP I MOSTU NA RZECIE SŁUPI – KOMUNIKACJA Z CZĘŚCIĄ ZACHODNIA PORTU**
- 56. PRZECHODZENIE POŁĄCZEŃ DROGOWYCH I KOLEJOWYCH PRZEZ MIEJSKIE, ZURBANIZOWANE TERENY**
- 57. POŁOŻENIE PORTU POZA EUROPEJSKIM SYSTEMEM AUTOSTRAD LĄDOWYCH I MORSKICH**
- 58. OGRANICZONY ZAKRES ŚWIADCZENIA USŁUG PRZEŁADUNKOWYCH I DYSTRYBUCYJNO-LOGISTYCZNYCH**

ZAGROŻENIA

- 59. PLANOWANE OSADZENIE NA ŁAWICY SŁUPSKIEJ FERMY WIATRAKOWEJ**
- 60. NISKA RENTOWNOŚĆ RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO JAKO CAŁOŚCI**
- 61. SEZONOWOŚĆ POŁOWÓW I OGRANICZONY DOSTĘP DO ZASOBÓW**
- 62. BRAK ZBYTU I FUNDUSZY NA SKUP I PRZETWÓRSTWO RYB PELAGICZNYCH W SZCZYTACH POŁOWOWYCH**



MOCNE STRONY

- 1. DOSTĘPNOŚĆ PORTU DLA MAŁYCH STATKÓW HANDLOWYCH, JACHTÓW, STATKÓW ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ, STATKÓW RYBACKICH I JEDNOSTEK SPECJALNYCH**
- 2. ROZWINIĘTA LINIA NABRZEŻY W PORCIE ORAZ TERENÓW REZERWOWYCH NA ZACHODNIM BRZEGU RZEKI SŁUPI**
- 3. PEŁNIENIE PRZEZ PORT WAŻNEJ ROLI W KREOWANIU ROZWOJU GŁÓWNYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH, STANOWIĄCYCH ISTOTNE ŹRÓDŁO DOCHODÓW MIESZKAŃCÓW USTKI (OBSŁUGI RYBOŁÓWSTWA, TURYSTYKI I REKREACJI, HANDLU, PRZEMYSŁU, PRZEŁADUNKÓW)**
- 4. ISTNIENIE DLA ZNACZNEJ CZĘŚCI MIASTA OBOWIĄZUJĄCYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO POZWALAJĄCYCH NA ŁATWIEJSZE, SZYBSZE I PEWNIEJSZE POD WZGLĘDEM PRAWNYM INWESTOWANIE NA OBSZARACH MIEJSKICH I PRZYPORROWYCH**

MOCNE STRONY

- 5. PORT W USTCE ZALICZONY DO PORTÓW TWORZĄCYCH PODSTAWOWĄ SIEĆ PORTÓW JACHTOWYCH POLSKIEGO WYBRZEŻA**
- 6. UCHWALONE PRZEZ SAMORZĄD USTKI DOKUMENTY O CHARAKTERZE STRATEGICZNYM (NP. STRATEGIA ROZWOJU TURYSTYKI)**
- 7. KORZYSTNE POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE SPRZYJAJĄCE ROZWOJOWI TURYSTYKI MORSKIEJ**
- 8. POŁOŻENIE PORTU W BEZPOŚREDNIM SĄSIEDZTWIE ZABYTKOWYCH OBIEKTÓW I ZESPOŁÓW URBANISTYCZNYCH (CZĘŚĆ WSCHODNIA MIASTA), STANOWIĄCYCH CENNE WALORY KULTUROWE I TURYSTYCZNE**
- 9. ISTNIENIE REZERWOWYCH, POPRZEMYSŁOWYCH TERENÓW PORTOWYCH, W TYM PO B. STOCZNI, STANOWIĄCYCH PODSTAWĘ ROZWOJU FUNKCJI PORTOWYCH I MIEJSKICH (PO ICH REWITALIZACJI I ZAGOSPODAROWANIU)**

MOCNE STRONY

10. **POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE – BLISKI DOSTĘP DO WYDAJNYCH ŁOWISK POŁUDNIOWEGO BAŁTYKU O ZRÓŻNICOWANYM CHARAKTERZE GATUNKOWYM ORAZ BLISKOŚCI AGLOMERACJI MIEJSKIEJ – SŁUPSK (18,5 KM), TRÓJMIASTO**
11. **ŚWIADCZENIE W PORCIE USŁUG W ZAKRESIE WYŁADUNKU, PRZECHOWYWANIA I PRZETWÓRSTWA RYB, REMONTU I ZAOPATRYWANIA KUTRÓW**
12. **ZLIKWIDOWANIE UCIAŹLIWOŚCI SANITARNYCH I KOMUNIKACYJNYCH PO RELOKACJI PRZEDSIĘBIORSTWA „ŁOSOŚ” (STRONA WSCHODNIA PORTU)**
13. **WYSOKO WYKWALIFIKOWANA KADRA RYBAKÓW, TECHNIKÓW I TECHNOLOGÓW RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO**
14. **NAJNOWOCZEŚNIEJSZA W POLSCE, ZBUDOWANA WG STANDARDÓW UE AUKCJA RYBNA – LOKALNE CENTRUM PIERWSZEJ SPRZEDAŻY RYB**

MOCNE STRONY

- 15. DOSTĘPNOŚĆ URZĄDZEŃ, TECHNOLOGII I ZASOBÓW LUDZKICH ZE ZNAJOMOŚCIĄ SPECYFIKI FLOTY RYBACKIEJ (OD BUDOWY WIELKOSERYJNEJ DLA RYBOŁÓWSTWA BAŁTYCKIEGO)**
- 16. MODERNIZOWANA FLOTA STATKÓW RYBACKICH POSIADAJĄCYCH CERTYFIKATY JAKOŚCI**
- 17. MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE RYB I PRZETWORÓW RYBNYCH**
- 18. MOŻLIWOŚCI REMONTÓW I MODERNIZACJI STATKÓW RYBACKICH**
- 19. PRĘŻNIE ROZWIJAJĄCA SIĘ ORGANIZACJA PRODUCENTÓW RYBNYCH**
- 20. WIELOPOKOLENIOWE TRADYCJE WŚRÓD MIESZKAŃCÓW MIASTA I OKOLIC W PROWADZENIU RYBACTWA MORSKIEGO**

MOCNE STRONY

- 21. ISTNIENIE PRZEJŚCIA GRANICZNEGO DLA RUCHU OSOBOWEGO**
- 22. ROZWIJANIE MORSKIEJ TURYSTYKI MIĘDZYNARODOWEJ W RELACJI USTKA-BORHOLM (POŁĄCZENIA PROMOWE) ORAZ TURYSTYKI PRZYBRZEŻNEJ (REJSY SPACEROWE)**
- 23. WYKORZYSTANIE PORTU I WSCHODNIEGO FALOCHRONU JAKO ATRAKCJI TURYSTYCZNYCH (MOLO SPACEROWE)**
- 24. TRAKTOWANIE PORTU JAKO NAJWAŻNIEJSZEGO ELEMENTU WIZERUNKU MIASTA**
- 25. ISTNIEJĄCE REZERWY TERENOWE PO ZACHODNIEJ STRONIE PORTU, KTÓRE MOGĄ ZOSTAĆ WYKORZYSTANE NA CELE TURYSTYCZNE**
- 26. INTENSYWNE ZAGOSPODAROWYWANIE ZACHODNIEJ STRONY TERENÓW PRZYPORTOWYCH PRZY WESTERPLATTE ZWIĄZANE Z ROZWOJEM USŁUG TURYSTYCZNYCH I KOMUNALNYCH (ZGODNIE Z OBOWIĄZUJĄCYM PLANEM MIEJSCOWYM)**

MOCNE STRONY

- 27. WYKORZYSTYWANIE ŚRODOWISKA NATURALNEGO O ZACHOWANYCH WYSOKICH WALORACH PRZYRODNICZYCH I TURYSTYCZNYCH**
- 28. BOCZNICA KOLEJOWA I SYSTEM DROGOWY PO ZACHODNIEJ STRONIE PORTU NIEKOLIDUJĄCY Z ZABUDOWĄ MIEJSKĄ, UMOŻLIWIAJĄCY WYWÓZ I PRZYWÓZ ŁADUNKÓW**
- 29. PROWADZENIE PRAC RENOWACYJNYCH, PODNOSZĄCYCH ESTETYKĘ I STANDARD OBIEKTÓW USŁUGOWYCH, WZIASOWYCH, HOTELI, PENSJONATÓW, OBIEKTÓW GASTRONOMICZNYCH, ZABUDOWY WIELORODZINNEJ, OBIEKTÓW USŁUG PUBLICZNYCH**
- 30. ISTNIENIE POŁĄCZEŃ DROGOWYCH I KOLEJOWYCH Z ZAPLECZEM Z LEWOBRZEŻNEJ CZĘŚCI PORTU**

MOCNE STRONY

- 31. ISTNIENIE POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO INFRASTRUKTURY PORTOWO-USŁUGOWEJ (OSŁONIĘTY PORT, BASENY PORTOWE, FUNKCJONALNE NABRZEŻA, ZAOPATRZENIE W LÓD, SPRZĘT POŁOWOWY, WODEŃ, PALIWO, ODBIÓR WÓD ZAOLEJONYCH)**
- 32. ZAKŁADY PRZETWÓRCZE POŁOŻONE BEZPOŚREDNIO W PORCIE ORAZ POBLIŻU (SŁUPSKA SPECJALNA STREFA EKONOMICZNA)**
- 33. WYKWALIFIKOWANI PRACOWNICY W ZAKRESIE MOŻLIWOŚCI REMONTÓW JEDNOSTEK PŁYWAJĄCYCH (BYLI PRACOWNICY STOCZNI)**

SŁABE STRONY

- 1. WYSOKA KAPITAŁOCHŁONNOŚĆ INWESTYCJI PORTOWYCH**
- 2. WYSOKIE NAKŁADY INWESTYCYJNE EWENTUALNEJ EKSPANSJI ZABUDOWY, W KIERUNKU ZACHODNIM LUB PÓŁNOCNYM, POD WARUNKIEM BUDOWY KAPITAŁOCHŁONNYCH OBIEKTÓW HYDROTECHNICZNYCH NA BAŁTYKU**
- 3. ZDEKAPITALIZOWANA INFRASTRUKTURA PORTOWA WYMAGAJĄCA ZNACZĄCYCH NAKŁADÓW INWESTYCYJNYCH**
- 4. ZNACZNE FALOWANIE W KANALE PORTOWYM OGRANICZAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO STATKÓW**
- 5. OGRANICZONA DOSTĘPNOŚĆ DO PORTU DUŻYCH STATKÓW MORSKICH**
- 6. SPRZEDAŻ TERENÓW W GRANICACH ADMINISTRACYJNYCH PORTU NALEŻĄCYCH DO BYŁEJ STOCZNI „USTKA”**

SŁABE STRONY

- 7. NIEKORZYSTNY WIZERUNEK PRZESTRZENNY STREFY PRZYMORSKIEJ W PORCIE I W NAJBLIŻSZYM OTOCZENIU (NIEESTETYCZNA ZABUDOWA SEZONOWA HANDLOWO-USŁUGOWA NA NADBRZEŻNYCH TERENACH PRZYPORTOWYCH)**
- 8. OGRANICZONA DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA PORTU OD STRONY LĄDU**
- 9. NIEODPOWIEDNIE DO ISTNIEJĄCYCH I PRZYSZŁYCH POTRZEB POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE OBU STRON MIASTA (WSCHODNIEJ I ZACHODNIEJ)**
- 10. ZDEKAPITALIZOWANA INFRASTRUKTURA DROGOWA ORAZ NIEWYSTARCZAJĄCE POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE PORTU Z MIASTEM I OTOCZENIEM (NIEWYKORZYSTANA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA, ZŁY STAN TECHNICZNY DRÓG I MOSTU)**
- 11. OGRANICZONA DŁUGOŚĆ (DO 58 M), SZEROKOŚĆ (DO 11,5 M) I ZANURZENIE (DO 4,5 M) STATKÓW WCHODZĄCYCH DO PORTU**

SŁABE STRONY

- 12. POWAŻNE OGRANICZENIE NAWIGACYJNE WEJŚCIA DO PORTU (JACHTY DO STANU MORZA 3, MAX 5)**
- 13. BRAK LĄDOWEGO ZAPLECZA SANITARNEGO, REMONTOWEGO I POSTOJOWEGO ORAZ MAGAZYNOWEGO DLA RYBAKÓW**
- 14. ISTNIEJĄCE BOKSY RYBACKIE ZAJMUJĄ STOSUNKOWO DUŻĄ POWIERZCHNIĘ I STANOWIĄ AKTUALNIE NIEATRAKCYJNY ELEMENT ESTETYCZNY W ZAGOSPODAROWANIU OBSZARU PORTU**
- 15. BRAK STACJI PALIWOWEJ W PORCIE (BUNKROWANIE STATKÓW RYBACKICH ODBYWA SIĘ Z CYSTERN SAMOCHODOWYCH)**
- 16. BRAK UJĘCIA WODY PITNEJ NA POTRZEBY FLOTY RYBACKIEJ**
- 17. BRAK STOCZNI REMONTOWEJ ZE SLIPEM DLA STATKÓW RYBACKICH (OBECNIE REMONTY REALIZOWANE SĄ W STOCZNIACH W DARŁOWIE I WŁADYSŁAWOWIE)**

SŁABE STRONY

- 18. BRAK EDUKACJI STOPNIA PODSTAWOWEGO I ŚREDNIEGO W ZAKRESIE RYBOŁÓWSTWA I PRZETWÓRSTWA RYB**
- 19. WYKORZYSTYWANIE ŚRODKÓW UE (FUNDUSZE STRUKTURALNE) UKIERUNKOWANE NA REDUKCJĘ POTENCJAŁU POŁOWOWEGO BEZ UWZGLĘDNIENIA FAKTYCZNYCH POTRZEB WYNIKAJĄCYCH ZE STRUKTURY TECHNICZNEJ FLOTY**
- 20. NISKA ATRAKCYJNOŚĆ TURYSTYCZNA ZACHODNIEJ CZĘŚCI PORTU**
- 21. BRAK W OSTATNICH LATACH MIĘDZYNARODOWEGO RUCHU PASAŻERSKIEGO W PORCIE**
- 22. BRAK PORTU JACHTOWEGO**
- 23. BRAK INFRASTRUKTURY PORTOWEJ I ZŁY STAN ZAPLECZA SANITARNO-NOCLEGOWEGO NA POTRZEBY ŻEGLARSTWA**

SŁABE STRONY

- 24. ZANIK FUNKCJI PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWEJ I HANDLOWEJ W PORCIE**
- 25. BRAK POŁĄCZEŃ TRANSPORTOWYCH PORTU Z ZAPLECZEM GENERUJĄCYM ŁADUNKI W HANDLU ZAGRANICZNYM DROGĄ MORSKĄ**
- 26. ZAHAMOWANIE ROZWOJU FUNKCJI TRANSPORTOWEJ PORTU W ZAKRESIE PRZEŁADUNKÓW I SKŁADOWANIA TOWARÓW (IM, EX)**
- 27. BRAK ZAPLECZA SKŁADOWEGO**
- 28. BRAK MIEJSCA DLA BEZPIECZNEGO CUMOWANIA DLA WIĘKSZEJ ILOŚCI STATKÓW W PORCIE**
- 29. BRAK KOMUNIKACJI WODNEJ MIĘDZY CZĘŚCIĄ WSCHODNIĄ I ZACHODNIĄ USTKI**

SŁABE STRONY

- 30. DEWASTACJA NABRZEŻY SPOWODOWANA UDERZENIAMI KILKU KUTRÓW JEDNOCZEŚNIE MAJĄCA MIEJSCE PRZY AKTUALNIE STOSOWANYM SYSTEMIE CUMOWANIA STATKU W PORCIE (Z POWODU BRAKU MIEJSCA PRZY NABRZEŻU)**
- 31. WYSOKIE KOSZTY UTRZYMANIA INFRASTRUKTURY DOSTĘPU DO PORTÓW**
- 32. OGRANICZONE MOŻLIWOŚCI ODBIORU ŚCIEKÓW PO ZACHODNIEJ STRONIE PORTU**
- 33. BRAK ZAPLECZA TECHNICZNEGO NA POTRZEBY JACHTINGU (PRZYŁĄCZE ENERGETYCZNE, TANKOWANIE NAPĘDU, MOŻLIWOŚĆ WYKONANIA DROBNYCH NAPRAW, DOSTĘP DO INTERNETU, ODBIÓR NIECZYSTOŚCI Z JACHTU, INNE)**
- 34. UPADEK PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO**

SŁABE STRONY

- 35. FUNKCJONOWANIE W GRANICACH PORTU PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH STWARZAJĄCYCH POTENCJALNE ZAGROŻENIE DLA ŚRODOWISKA ZE WZGLĘDU NA RODZAJ PRODUKCJI I USŁUG ORAZ ZASTOSOWANE INSTALACJE I TECHNOLOGIE**
- 36. BRAK NOWOCZESNEJ FABRYKI LODU ORAZ CHŁODNI SKŁADOWEJ**

STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

**3. WIZJA, MISJA,
CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE
ROZWOJU PORTU MORSKIEGO
W USTCE DO ROKU 2021**

WIZJA PORTU MORSKIEGO W USTCE
DYNAMICZNY, ZINTEGROWANY Z POLSKĄ
GOSPODARKĄ MORSKĄ, ZRÓWNOWAŻONY
I KONKURENCYJNY ROZWÓJ FUNKCJI
GOSPODARCZYCH PORTU MORSKIEGO
W USTCE ODPOWIADAJĄCY
WSPÓŁCZESNYM STANDARDOM ORAZ
ZAPEWNIAJĄCY POPRAWĘ WARUNKÓW
ŻYCIA MIESZKAŃCÓW USTKI I REGIONU

MISJA PORTU MORSKIEGO W USTCE

**PORT MORSKI W USTCE BIEGUNEM
KONKURENCYJNEGO,
ZINTEGROWANEGO
I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
GOSPODARCZO-SPOŁECZNEGO MIASTA
I REGIONU ŚRODKOWOPOMORSKIEGO**



PRIORYTETY ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE

PRIORYTET 1

**ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ
I TERENÓW PORTOWYCH ORAZ OPTYMALIZACJA
ICH WYKORZYSTANIA W PROCESIE REALIZACJI
PORTOWYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH**

Cel strategiczny 1.

**ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI ZARZĄDZANIA TERENAMI
I INFRASTRUKTURĄ PORTU MORSKIEGO W USTCE**

Cel strategiczny 2.

**POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY
MORZA I LĄDU: BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA
INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ
I LĄDOWEJ**

Cel strategiczny 3.

**POZYSKIWANIE I OPTYMALNE WYKORZYSTANIE TERENÓW
PORTOWYCH**

PRIORYTETY ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE

PRIORYTET 2

ROZWÓJ ISTNIEJĄCYCH FUNKCJI PORTU MORSKIEGO

Cel strategiczny 4.

ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE

Cel strategiczny 5.

ROZWÓJ TURYSTYKI MORSKIEJ W PORCIE MORSKIM W USTCE

PRIORYTETY ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE

PRIORYTET 3

ODTWORZENIE ZANIKAJĄCYCH FUNKCJI PORTU ORAZ TWORZENIE WARUNKÓW ROZWOJU NOWYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH PORTU

Cel strategiczny 6.

**PRZYWRÓCENIE I ROZWÓJ W PORCIE MORSKIM W USTCE
FUNKCJI TRANSPORTOWEJ (PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWEJ),
HANDLOWEJ, LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNEJ,
MIASTOTWÓRCZEJ I REGIONOTWÓRCZEJ**

Cel strategiczny 7.

**ZWIĘKSZENIE KONKURENCYJNOŚCI PORTU MORSKIEGO
W USTCE W RAMACH REALIZOWANYCH PORTOWYCH
FUNKCJI GOSPODARCZYCH**

CELE STRATEGICZNE

PRIORYTET 1

1. ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI ZARZĄDZANIA TERENAMI I INFRASTRUKTURĄ PORTU MORSKIEGO W USTCE
2. POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY MORZA I LĄDU: BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ I LĄDOWEJ
3. POZYSKIWANIE I OPTYMALNE WYKORZYSTANIE TERENÓW PORTOWYCH

PRIORYTET 2

4. ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE
5. ROZWÓJ TURYSTYKI MORSKIEJ W PORCIE MORSKIM W USTCE

PRIORYTET 3

6. PRZYWRÓCENIE I ROZWÓJ W PORCIE MORSKIM W USTCE FUNKCJI TRANSPORTOWEJ (PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWEJ), HANDLOWEJ, LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNEJ, MIASTOTWÓRCZEJ I REGIONOTWÓRCZEJ
7. ZWIĘKSZENIE KONKURENCYJNOŚCI PORTU MORSKIEGO W USTCE W RAMACH REALIZOWANYCH PORTOWYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 1

ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI ZARZĄDZANIA TERENAMI I INFRASTRUKTURĄ PORTU MORSKIEGO W USTCE

CELE OPERACYJNE

- 1.1. STWORZENIE BIZNES-PANU UTWORZENIA ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU W USTCE,
- 1.2. PODJĘCIE PRZEZ RADĘ MIASTA DECYZJI O UTWORZENIU KOMUNALNEGO, MIEJSKIEGO ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU W USTCE,
- 1.3. ZORGANIZOWANIE KOMUNALNEGO, MIEJSKIEGO ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU W USTCE,
- 1.4. UTWORZENIE RADY INTERESANTÓW PORTU,
- 1.5. REALIZACJA USTAWOWYCH FUNKCJI ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 3

ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI ZARZĄDZANIA TERENAMI I INFRASTRUKTURĄ PORTU MORSKIEGO W USTCE

CELE OPERACYJNE

- 1.6. WSPÓŁPRACA I WYMIANA DOŚWIADCZEŃ Z FUNKCJONUJĄCYMI
W POLSCE KOMUNALNYMI ZARZĄDAMI MORSKICH PORTÓW,**
- 1.7. ZAPOBIEGANIE SPEKULACJOM W SPRZEDAŻY TERENÓW
PORTOWYCH ORAZ OGRANICZANIE NAPŁYWU NA OBSZAR
PORTOWY PRZEMYSŁU I USŁUG NIEZORIENTOWANYCH
NA REALIZACJĘ FUNKCJI PORTOWYCH,**
- 1.8. REALIZACJA, AKTUALIZACJA I MONITORING STRATEGII
ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE.**

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 2

POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY MORZA I LĄDU: BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ I LĄDOWEJ

CELE OPERACYJNE

- 2.1. UTRZYMANIE WYMAGANYCH PARAMETRÓW NA TORZE PODEJŚCIOWYM I AKWENACH WEWNĄTRZPORTOWYCH,
- 2.2. REMONT NABRZEŻY, KTÓRE STRACIŁY CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA,
- 2.3. ROZBUDOWA AKWENÓW PORTOWYCH,
- 2.4. REMONTY BUDOWLI HYDROTECHNICZNYCH W PORCIE MORSKIM W USTCE ZGODNIE ZE SPECYFIKACJĄ REMONTOWĄ SPORZĄDZONĄ W 2006 R. PRZEZ URZĄD MORSKI W SŁUPSKU,
- 2.5. BUDOWA BAZY PROMÓW MORSKICH (PRZEWOZY PASAŻERSKO-TOWAROWE),

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 2

POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY MORZA I LĄDU: BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ I LĄDOWEJ

CELE OPERACYJNE

- 2.6. BUDOWA PORTU JACHTOWEGO (W ZACHODNIEJ CZĘŚCI USTKI) LUB PORTU ZEWNĘTRZNEGO W USTCE WRAZ Z NOWYMI FALOCHRONAMI,
- 2.7. BUDOWA BASENU JACHTOWEGO PO WSCHODNIEJ STRONIE PORTU Z PRZEZNACZENIEM DLA JEDNODNIOWYCH WIZYT ORAZ CUMOWANIA WIĘKSZYCH JEDNOSTEK PRZY NABRZEŻACH: KOŁOBRZESKIM, SŁUPSKIM, LĘBORSKIM, STOCZNIOWYM,
- 2.8. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY PORTOWEJ,
- 2.9. ZWIĘKSZANIE LINII NABRZEŻY EKSPLOATACYJNYCH I POSTOJOWYCH W PORCIE,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 2

POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY MORZA I LĄDU: BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ I LĄDOWEJ

CELE OPERACYJNE

2.10. ZAPEWNIENIE BEZPIECZEŃSTWA JEDNOSTEK CUMUJĄCYCH W PORCIE PODCZAS SZTORMU,

2.11. DOSTOSOWANIE PORTU MORSKIEGO W USTCE DO PODWYŻSZONYCH WYMAGAŃ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA (IMO, HELCOM),

2.12. BUDOWA MORSKIEJ STACJI RATOWNICZEJ PO ZACHODNIEJ STRONIE KANAŁU PORTOWEGO,

2.13. BUDOWA INFRASTRUKTURY CHRONIĄCEJ OBSZARY MIEJSKIE I PORTOWE PRZED POWODZIĄ,

2.14. BUDOWA STACJI PALIWOWEJ W PORCIE,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 2

POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY MORZA I LĄDU: BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ I LĄDOWEJ

CELE OPERACYJNE

2.15. MODERNIZACJA SIECI WODNO-KANALIZACYJNEJ I ENERGETYCZNEJ W PORCIE,

2.16. BUDOWA ZAPLECZA SANITARNO-HIGIENICZNEGO I SOCJALNEGO W PORCIE NA POTRZEBY OSÓB UPRAWIAJĄCYCH JACHTING (TOALETY, PRYSZNICE, UMYWALKI),

2.17. RELOKACJA BOSMANATU PORTU WOJENNEGO NA NABRZEŻE WŁADYSŁAWOWSKIE,

2.18. SKOMUNIKOWANIE WSCHODNIEJ I ZACHODNIEJ CZĘŚCI USTKI,

2.19. POPRAWA DRÓG WEWNĄTRZPORTOWYCH,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 2

POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY MORZA I LĄDU: BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ I LĄDOWEJ

CELE OPERACYJNE

2.20. POPRAWA DRÓG DOJAZDOWYCH DO PORTU,

2.21. BUDOWA MOSTU ZWODZONEGO MIĘDZY WSCHODNIĄ I ZACHODNIĄ CZĘŚCIĄ USTKI,

2.22. BUDOWA OBWODNICY POŁUDNIOWEJ ŁĄCZĄCEJ UL. SŁUPSKĄ Z UL. ZUBRZYCKIEGO,

2.23. URUCHOMIENIE SZYNOBUSU SŁUPSK-USTKA ZWIĘKSZAJĄCEGO DOSTĘP DO TERENÓW PORTOWYCH ORAZ TERENÓW REKREACYJNYCH I TURYSTYCZNYCH PO ZACHODNIEJ CZĘŚCI USTKI,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 2

POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY MORZA I LĄDU: BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ I LĄDOWEJ

CELE OPERACYJNE

2.24. UTRZYMANIE WYSOKIEGO STANU TECHNICZNEGO DROGI NR 210 W RELACJI SŁUPSK-USTKA,

2.25. WŁĄCZENIE PORTU JAKO WĘZŁA TRANSPORTOWEGO DO PLANÓW ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO,

2.26. ZWIĘKSZENIE AKTYWNOŚCI I SKUTECZNOŚCI UZYSKIWANIA FUNDUSZY Z PROGRAMU OPERACYJNEGO „INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2007-2013”,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 2

POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY MORZA I LĄDU: BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ I LĄDOWEJ

CELE OPERACYJNE

2.27. WYKORZYSTANIE FUNDUSZY STRUKTURALNYCH NA BUDOWĘ, ROZBUDOWĘ I MODERNIZACJĘ INFRASTRUKTURY PORTU W DOSTĘPNYM PRAWNIE ZAKRESIE,

2.28. ROZWÓJ PARTNERSTWA PRYWATNO-PUBLICZNEGO (PPP),

2.29. ZACHOWANIE I MODERNIZACJA ISTNIEJĄCYCH TRZECH TOROWISK WIODĄCYCH DO PORTU I TERENÓW PRZYPORTOWYCH.

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 3

POZYSKIWANIE I OPTYMALNE WYKORZYSTANIE TERENÓW PORTOWYCH

CELE OPERACYJNE

- 3.1. KORZYSTANIE PRZEZ ZARZĄD MORSKIEGO PORTU Z USTAWOWEGO PRAWA PIERWOKUPU TERENÓW PORTOWYCH,**
- 3.2. UREGULOWANIE PROCEDUR OBROTU NIERUCHOMOŚCIAMI LEŻĄCYMI W GRANICACH ADMINISTRACYJNYCH PORTU PRZEZ ZARZĄD MORSKIEGO PORTU,**
- 3.3. RELOKOWANIE DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ NIEWYMAGAJĄCEJ BEZPOŚREDNIEGO DOSTĘPU DO NABRZEŻY PORTOWYCH I STWARZAJĄCYCH ZAGROŻENIE DLA ROZWOJU FUNKCJI PORTOWYCH,**
- 3.4. DOKONANIE ZMIANY STRUKTURY WŁASNOŚCIOWEJ TERENÓW PORTOWYCH (WYKUP, ZAMIANA, RELOKACJA) W CELU ROZWOJU FUNKCJI PORTOWYCH W GRANICACH ADMINISTRACYJNYCH PORTU,**
- 3.5. INTENSYWNE, RACJONALNE I EFEKTYWNE WYKORZYSTANIE TERENÓW PORTOWYCH,**

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 3

POZYSKIWANIE I OPTYMALNE WYKORZYSTANIE TERENÓW PORTOWYCH

CELE OPERACYJNE

- 3.6. PRZYGOTOWANIE NOWYCH OBSZARÓW ROZWOJOWYCH W PORCIE,**
- 3.7. REWITALIZACJA STREFY PRZYWODNEJ,**
- 3.8. ROZWIJANIE PRZESTRZENI PORTOWEJ W KIERUNKU ZACHODNIM,**
- 3.9. TRAKTOWANIE TERENÓW PORTOWYCH JAKO INTEGRALNEJ CZĘŚCI MIASTA,**
- 3.10. SKORELOWANIE ZAGOSPODAROWANIA PORTU Z GENERALNĄ POLITYKĄ PRZESTRZENNĄ MIASTA,**
- 3.11. UWZGLĘDNIANIE ROZWIĄZAŃ FUNKCJONALNYCH I INFRASTRUKTURALNYCH ZAWARTYCH W OBOWIĄZUJĄCYCH MIEJSCOWYCH PLANACH ZAGOSPODAROWANIA DOTYCZĄCYCH TERENÓW PORTOWYCH.**

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 4

ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE

CELE OPERACYJNE

- 4.1. WSPIERANIE DZIAŁAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZWIĘKSZENIE LIMITÓW POŁOWU RYB NA MORZU BAŁTYCKIM,**
- 4.2. WSPIERANIE DZIAŁALNOŚCI LCPSR AUKCJI RYBNEJ SP. Z O.O. W SIECI EUROPEJSKICH AUKCJI RYBNYCH,**
- 4.3. WSPIERANIE TWORZENIA I ROZWIJANIA ORGANIZACJI PRODUCENTÓW W SEGMENTIE POLSKIEJ FLOTY RYBACKIEJ I W USŁUGACH OKOŁORYBACKICH (SIECIARNIE, CHŁODNIE, DYSTRYBUCJA I SIECI HANDLOWE),**
- 4.4. WSPIERANIE DZIAŁAŃ PROWADZĄCYCH DO BEZPOŚREDNIEGO REPREZENTOWANIA USTKI, JAKO PRZEDSTAWICIELA POLSKICH PORTÓW RYBACKICH, W PARLAMENCIE EUROPEJSKIM ORAZ ORGANACH UNII EUROPEJSKIEJ,**

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 4

ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE

CELE OPERACYJNE

- 4.5. WSPIERANIE DZIAŁAŃ PROWADZĄCYCH DO POWSTANIA STAŁEJ REPREZENTACJI USTKI W BAŁTYCKIM REGIONALNYM KOMITECIE DORADCZYM (BALTIC RAC),
- 4.6. WSPIERANIE DZIAŁAŃ PROWADZĄCYCH DO OBECNOŚCI PRZEDSTAWICIELI USTKI W ORGANIZACJACH ZRZESZAJĄCYCH ZWIĄZKI ARMATORÓW RYBACKICH W UNII EUROPEJSKIEJ,
- 4.7. WSPIERANIE DZIAŁAŃ PROWADZĄCYCH DO ZABEZPIECZENIA INTERESÓW RYBOŁÓWSTWA POLSKIEGO I PORTU W USTCE PRZY OPRACOWYWANIU PROGRAMÓW STRUKTURALNYCH NA SZCZEBLU UE I KRAJOWYM,
- 4.8. WSPIERANIE DZIAŁAŃ PROWADZĄCYCH DO ZAKWALIFIKOWANIA MIASTA I GMINY USTKA DO OBSZARÓW UZALEŻNIONYCH OD RYB,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 4

ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE

CELE OPERACYJNE

- 4.9. WYKORZYSTYWANIE FUNDUSZY STRUKTURALNYCH NA SZEROKO ROZUMIANĄ MODERNIZACJĘ FLOTY W DOSTĘPNYM PRAWNIE ZAKRESIE,**
- 4.10. WYKORZYSTYWANIE FUNDUSZY STRUKTURALNYCH NA MODERNIZACJĘ PORTU W DOSTĘPNYM PRAWNIE ZAKRESIE,**
- 4.11. ZAPEWNIENIE WARUNKÓW DLA NATURALNEJ REPRODUKCJI ŁOSOSIA I TROCI W RZEKACH UCHODZĄCYCH DO BAŁTYKU POŁUDNIOWEGO,**
- 4.12. ZARYBIANIE WÓD ŚRÓDLĄDOWYCH GATUNKAMI DWUŚRODOWISKOWYMI O ZNACZENIU PRZEMYSŁOWYM DLA FLOTY BAZUJĄCEJ W USTCE (ŁOSOŚ, TROĆ),**
- 4.13. ZAPEWNIENIE POŁOWÓW BEZ USZCZERBKU DLA ŚRODOWISKA NATURALNEGO (MONITOROWANIE PRZYŁOWU ORGANIZMÓW CHRONIONYCH, OBSZARY ZAMKNIĘTE),**

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 4

ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE

CELE OPERACYJNE

- 4.14. POPRAWA JAKOŚCI WÓD W OBSZARZE ZLEWNI BAŁTYKU
POPRZECZ REDUKCJĘ ZANIECZYSZCZEŃ ANTROPOGENICZNYCH,
- 4.15. REDUKCJA ZANIECZYSZCZEŃ POCHODZĄCYCH ZE STATKÓW,
W TYM POPRZECZ MODERNIZACJĘ UKŁADÓW NAPĘDOWYCH
JEDNOSTEK RYBACKICH,
- 4.16. DZIELENIE KWOT POŁOWOWYCH I LIMITÓW NAKŁADU
POŁOWOWEGO Z UWZGLĘDNIENIEM SPECYFIKI
STRUKTURALNEJ FLOTY RYBACKIEJ KORZYSTAJĄCEJ
Z USŁUG PORTU W USTCE,
- 4.17. WSPIERANIE FUNKCJONOWANIA LOKALNEJ ORGANIZACJI
PRODUCENTÓW,
- 4.18. KORZYSTANIE Z INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH CHRONIĄCYCH
ARMATORÓW PRZED NIEPRZEWIDZIANYMI ZAKŁÓCENIAMI
NATURY PRZYRODNICZEJ,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 4

ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE

CELE OPERACYJNE

- 4.19. KORZYSTANIE Z INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH ŁAGODZĄCYCH SKUTKI REDUKCJI TEJ CZĘŚCI FLOTY, DLA KTÓREJ ZASOBY RYB BĘDĄ NIEWYSTARCZAJĄCE,**
- 4.20. KORZYSTANIE Z INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH UKIERUNKOWANYCH NA JAKOŚCIOWY ROZWÓJ FLOTY RYBACKIEJ Z UWZGLĘDNIENIEM ZMIAN W ZASOBACH RYB BAŁTYKU,**
- 4.21. PODEJMOWANIE PRZEDSIĘWZIĘĆ PROWADZĄCYCH DO NADANIA FLOCIE RYBACKIEJ BAZUJĄCEJ W USTCE PROFILU ŁOSOSIOWO-DORSZOWEGO UKIERUNKOWANEGO NA STOSOWANIE ENERGOOSZCZĘDNYCH METOD POŁOWÓW,**
- 4.22. ROZBUDOWA ISTNIEJĄCYCH MAGAZYNOWO-DYSTRYBUCYJNYCH OBIEKTÓW CHŁODNICZYCH I WŁĄCZENIE ICH DO MIĘDZYNARODOWEJ SIECI AUKCYJNEGO HANDLU RYBNEGO,**

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 4

ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE

CELE OPERACYJNE

- 4.23. BUDOWA FABRYKI LODU, UPOWSZECHNIENIE TECHNOLOGII LODU PŁYNNEGO,
- 4.24. STWORZENIE REZERW POTENCJAŁU ZAGOSPODAROWANIA SUROWCA WYSTĘPUJĄCEGO W SZCZYTACH POŁOWOWYCH ORAZ ODPADÓW (ZAMRAŻALNIE, FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ),
- 4.25. UTWORZENIE CENTRUM LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNEGO RYB (OBRÓT OPAKOWANIAMI, HURTOWNIE PROWANTOWO-MATERIAŁOWE, ZAPLECZE SANITARNO-SOCJALNE),
- 4.26. WYKONANIE CENTRALNEGO UJĘCIA WODY SŁODKIEJ WRAZ ZE STANOWISKAMI POBORU PRZEZ STATKI RYBACKIE,
- 4.27. ZAPEWNIENIE DOSTOSOWANIA SYSTEMÓW ZDAWANIA WÓD ZANIECZYSZCZONYCH ZE STATKÓW RYBACKICH NA LĄD DO ROSNĄCYCH NORM OCHRONY ŚRODOWISKA,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 4

ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE

CELE OPERACYJNE

4.28. BUDOWA BOKSÓW NA SPRZĘT POŁOWOWY I PODRĘCZNE ZAPASY DLA STATKÓW RYBACKICH,

4.29. ZAPEWNIENIE BEZPIECZEŃSTWA PRZY ZAOPATRYWANIU STATKÓW RYBACKICH W PALIWO, OLEJE I CHEMIKALIA,

4.30. REAKTYWACJA STOCZNI REMONTOWEJ ZE SLIPEM DLA STATKÓW RYBACKICH,

4.31. WSPIERANIE TWORZENIA I FUNKCJONOWANIA SPECJALISTYCZNYCH WARSZTATÓW REMONTOWO-SERWISOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH FLOTĘ RYBACKĄ,

4.32. ROZBUDOWA I MODERNIZACJA ZAPLECZA PRZETWÓRCZEGO DLA WYŁADOWYWANEGO W USTCE SUROWCA RYBNEGO.

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 5

ROZWÓJ TURYSTYKI MORSKIEJ W PORCIE MORSKIM W USTCE

CELE OPERACYJNE

- 5.1. PROWADZENIE DZIAŁAŃ ZGODNIE ZE STRATEGIĄ ROZWOJU TURYSTYKI MIASTA USTKA,
- 5.2. RELOKACJA UCIAŹLIWYCH DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZYCH STWARZAJĄCYCH ZAGROŻENIE DLA ŚRODOWISKA I ROZWOJU FUNKCJI TURYSTYCZNEJ PORTU,
- 5.3. POPULARYZOWANIE TURYSTYKI MORSKIEJ W OBSZARZE MORZA BAŁTYCKIEGO MIĘDZY INNYMI POPRZECZ ORGANIZACJĘ WIELOETAPOWYCH REJSÓW POMIĘDZY PORTAMI BAŁTYCKIMI,
- 5.4. URUCHOMIENIE POŁĄCZEŃ PROMOWYCH,
- 5.5. BUDOWA TERMINALU PASAŻERSKIEGO,
- 5.6. URUCHOMIENIE ZAWIESZONEJ LINII PROMOWEJ Z USTKI NA BORNHOLM,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 5

ROZWÓJ TURYSTYKI MORSKIEJ W PORCIE MORSKIM W USTCE

CELE OPERACYJNE

- 5.7. URUCHOMIENIE MORSKICH POŁĄCZEŃ TURYSTYCZNYCH MIĘDZY POLSKIMI PORTAMI,**
- 5.8. ROZWÓJ PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH (WYCIECZKI MORSKIE, POŁOWY WĘDKARSKIE Z WYKORZYSTANIEM STATKÓW RYBACKICH ADAPTOWANYCH NA STAŁE LUB OKRESOWO WYKORZYSTYWANYCH DO TEGO CELU I REJSY SZKOLENIOWE),**
- 5.9. WSPIERANIE ZAKUPU I REMONTÓW STATKÓW TURYSTYCZNYCH,**
- 5.10. TWORZENIE WARUNKÓW ROZWOJU JACHTINGU I SPORTÓW WODNYCH,**
- 5.11. ŚWIADCZENIE USŁUG TURYSTYCZNYCH W WYSOKIM STANDARDZIE JAKOŚCI,**
- 5.12. ROZWIJANIE DZIAŁALNOŚCI DYDAKTYCZNO-WYCHOWAWCZEJ WŚRÓD MŁODZIEŻY SZKÓŁKI ŻEGLARSKIEJ.**

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 6

**PRZYWRÓCENIE I ROZWÓJ W PORCIE MORSKIM W USTCE
FUNKCJI TRANSPORTOWEJ (PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWEJ),
HANDLOWEJ, LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNEJ,
MIASTOTWÓRCZEJ I REGIONOTWÓRCZEJ**

CELE OPERACYJNE

- 6.1. ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ FUNKCJI PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWEJ I HANDLOWEJ PORTU,**
- 6.2. POWIĘKSZENIE TERENU PORTU NA FUNKCJE PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWĄ I HANDLOWĄ W ZAKRESIE ODPOWIADAJĄCYM POTRZEBOM RYNKOWYM,**
- 6.3. ZAREZERWOWANIE TERENÓW I LINII NABRZEŻA DLA ROZWOJU FUNKCJI PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWEJ I HANDLOWEJ,**
- 6.4. BUDOWA STANOWISKA PRZEŁADUNKOWEGO DLA STATKÓW O TONAŻU 1500-1600 GT I ZANURZENIU OKOŁO 6 M (ZBOŻE, DROBNICA),**

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 6

**PRZYWRÓCENIE I ROZWÓJ W PORCIE MORSKIM W USTCE
FUNKCJI TRANSPORTOWEJ (PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWEJ),
HANDLOWEJ, LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNEJ,
MIASTOTWÓRCZEJ I REGIONOTWÓRCZEJ**

CELE OPERACYJNE

- 6.5. BUDOWA POTENCJAŁU TECHNICZNEGO PORTU ADEKWATNEGO
DO POTRZEB PRZEŁADUNKOWYCH,**
- 6.6. WYKORZYSTYWANIE KOLEI DO OBSŁUGI TRANSPORTOWEJ
PORTU,**
- 6.7. WSPIERANIE ROZWOJU ŻEGLUGI MORSKIEJ BLISKIEGO
ZASIĘGU,**
- 6.8. WSPIERANIE ROZWOJU POŁĄCZEŃ TRANSPORTOWYCH PORTU
Z ZAPLECZEM I PRZEDPOLEM GENERUJĄCYM ŁADUNKI
W HANDLU ZAGRANICZNYM DROGĄ MORSKĄ,**

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 6

**PRZYWRÓCENIE I ROZWÓJ W PORCIE MORSKIM W USTCE
FUNKCJI TRANSPORTOWEJ (PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWEJ),
HANDLOWEJ, LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNEJ,
MIASTOTWÓRCZEJ I REGIONOTWÓRCZEJ**

CELE OPERACYJNE

- 6.9. WYKORZYSTANIE NABRZEŻA, PRZY KTÓRYM INCYDENTALNIE
ZAWIJAJĄ JEDNOSTKI WOJSKOWE, DO OBSŁUGI STATKÓW
HANDLOWYCH,**
- 6.10. UTWORZENIE ŚRODKOWOPOMORSKIEGO KLAstra
MORSKIEGO,**
- 6.11. ZREALIZOWANIE KONCEPCJI DWUMIASTA SŁUPSK-USTKA,
ZWIĘKSZAJĄCEJ MOŻLIWOŚCI ROZWOJU PORTU I REGIONU,**
- 6.12. KREOWANIE MIEJSC PRACY W REGIONIE
ŚRODKOWOPOMORSKIM.**

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 7

**ZWIĘKSZENIE KONKURENCYJNOŚCI PORTU MORSKIEGO
W USTCE W RAMACH REALIZOWANYCH PORTOWYCH
FUNKCJI GOSPODARCZYCH**

CELE OPERACYJNE

- 7.1. INTEGRACJA I ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ PORTOWYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH ORAZ ŁĄCZENIE KONKURENCYJNYCH CELÓW I INTERESÓW W OBSZARZE PORTOWYM I PRZYBRZEŻNYM,
- 7.2. ROZWIJANIE WSPÓŁPRACY Z PORTAMI BASENU MORZA BAŁTYCKIEGO,
- 7.3. OCHRONA I RACJONALNE WYKORZYSTANIE ŚRODOWISKA MORSKIEGO W PROCESIE ROZWOJU GOSPODARCZO-SPOŁECZNEGO,
- 7.4. TWORZENIE WARUNKÓW TECHNICZNYCH I ORGANIZACYJNO-PRAWNYCH ROZWOJU MAŁYCH I ŚREDNICH PRZEDSIĘBIORSTW W PORCIE,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 7

**ZWIĘKSZENIE KONKURENCYJNOŚCI PORTU MORSKIEGO
W USTCE W RAMACH REALIZOWANYCH PORTOWYCH
FUNKCJI GOSPODARCZYCH**

CELE OPERACYJNE

- 7.5. ZWIĘKSZENIE AKTYWNOŚCI I EFEKTYWNOŚCI
PRZEDSIĘBIORSTW PORTOWYCH,**
- 7.6. PODEJMOWANIE DZIAŁAŃ SŁUŻĄCYCH POPRAWIE
KONKURENCYJNOŚCI PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH
FUNKCJONUJĄCYCH W PORCIE,**
- 7.7. PROWADZENIE PRZEZ ZARZĄD DZIAŁALNOŚCI
MARKETINGOWEJ PROMUJĄCEJ MAŁE I ŚREDNIE
PRZEDSIĘBIORSTWA – UŻYTKOWNIKÓW PORTU,**

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 7

**ZWIĘKSZENIE KONKURENCYJNOŚCI PORTU MORSKIEGO
W USTCE W RAMACH REALIZOWANYCH PORTOWYCH
FUNKCJI GOSPODARCZYCH**

CELE OPERACYJNE

- 7.8. WSPIERANIE DZIAŁAŃ ZMIERZAJĄCYCH DO LEPSZEGO WYKORZYSTANIA WARUNKÓW RYNKOWYCH PRZEZ FIRMY ŻEGLUGOWE (PRZEWOZY TURYSTYCZNE, PRZYBRZEŻNE, KRÓTKIEGO DYSTANSU, ŻEGLUGA PROMOWA, PRZEWOZY PASAŻERSKO-TOWAROWE I SZKOLNE),
- 7.9. PROMOCJA USŁUG PORTOWYCH,
- 7.10. ROZWÓJ USŁUG ŚWIADCZONYCH WOBEC STATKÓW,
- 7.11. ROZWÓJ STRUKTUR RYNKU RYBNEGO, WSPIERANIE PRZETWÓRSTWA RYBNEGO I GASTRONOMII RYBNEJ,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 7

**ZWIĘKSZENIE KONKURENCYJNOŚCI PORTU MORSKIEGO
W USTCE W RAMACH REALIZOWANYCH PORTOWYCH
FUNKCJI GOSPODARCZYCH**

CELE OPERACYJNE

**7.12. LIKWIDACJA NIEESTETYCZNEJ ZABUDOWY SEZONOWEJ
HANDLOWO-USŁUGOWEJ NA NADBRZEŻNYCH TERENACH
PRZYPORTOWYCH,**

**7.13. UTWORZENIE UJEDNOLICONEGO SYSTEMU INFORMACYJNEGO
DLA WSZYSTKICH UŻYTKOWNIKÓW PORTU
(PLATFORMA INTERNETOWA),**

7.14. PROWADZENIE BADAŃ NAUKOWYCH,

7.15. SZKOLENIE I DOSKONALENIE KADR,

CELE STRATEGICZNE I OPERACYJNE

CEL STRATEGICZNY 7

**ZWIĘKSZENIE KONKURENCYJNOŚCI PORTU MORSKIEGO
W USTCE W RAMACH REALIZOWANYCH PORTOWYCH
FUNKCJI GOSPODARCZYCH**

CELE OPERACYJNE

**7.16. ROZWIJANIE MORSKIEJ MYŚLI I OCHRONA MORSKIEGO
DZIEDZICTWA KULTUROWEGO,**

**7.17. ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ ORAZ POPRAWA JAKOŚCI ŻYCIA
W OBSZARZE NADMORSKIM,**

7.18. ZWIĘKSZENIE BEZPIECZEŃSTWA PORTU I STATKÓW.

STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

4. SCENARIUSZE ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

**GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW
STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH**

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 1

ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI ZARZĄDZANIA TERENAMI I INFRASTRUKTURĄ PORTU MORSKIEGO W USTCE

1.	KAPITAŁ AKCYJNY ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU W USTCE	zł
2.	SKŁAD OSOBOWY ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU W USTCE	osoby
3.	SKŁAD OSOBOWY RADY NADZORCZEJ ZMP W USTCE	osoby
4.	SKŁAD RADY INTERESANTÓW PORTU	osoby
5.	OBSZAR WŁADZTWA ZMP W USTCE	m ²
6.	LICZBA DZIERŻAWCÓW TERENÓW PORTOWYCH	szt.
7.	PRZYCHODY Z TYTUŁU UŻYTKOWANIA, NAJMU, DZIERŻAWY GRUNTÓW ORAZ OBIEKTÓW, URZĄDZEŃ I INSTALACJI PORTOWYCH	zł

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 1

ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI ZARZĄDZANIA TERENAMI I INFRASTRUKTURĄ PORTU MORSKIEGO W USTCE

8.	PRZYCHODY Z OPŁAT PORTOWYCH	zł
9.	PRZYCHODY Z USŁUG ŚWIADCZONYCH PRZEZ PODMIOT ZARZĄDZAJĄCY	zł
10.	PRZYCHODY Z INNYCH TYTUŁÓW	zł
11.	NAKŁADY INWESTYCYJNE NA BUDOWĘ, ROZBUDOWĘ I MODERNIZACJĘ INFRASTRUKTURY PORTOWEJ, OGÓŁEM	zł
12.	NAKŁADY INWESTYCYJNE PRZEZNACZONE NA BUDOWĘ, ROZBUDOWĘ, UTRZYMANIE I MODERNIZACJĘ PORTU POCHODZĘCE ZE ŚRODKÓW WŁASNYCH ZMP W USTCE	zł
13.	FUNDUSZE UZYSKANE Z UE NA INFRASTRUKTURĘ	zł
14.	FUNDUSZE Z BUDŻETU PAŃSTWA UZYSKANE NA BUDOWĘ, ROZBUDOWĘ I MODERNIZACJĘ INFRASTRUKTURY PORTU	zł

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 1

ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI ZARZĄDZANIA TERENAMI I INFRASTRUKTURĄ PORTU MORSKIEGO W USTCE

15.	NAKŁADY NA INFORMATYZACJĘ PORTU (DOSTĘPNOŚĆ, NAKŁADY)	zł
16.	STOPIEŃ WYKORZYSTANIA PRAWA PIERWOKUPU TERENÓW PORTOWYCH	m ² , zł, %
17.	KOSZTY PRZEDSIĘWZIĘĆ PROMUJĄCYCH PORT	zł
18.	REPREZENTOWANIE INTERESÓW PORTU W GREMIACH KRAJOWYCH I MIĘDZYNARODOWYCH	osoby
19.	BIEŻĄCE KOSZTY UTRZYMANIA ZMP W USTCE	zł
20.	WARTOŚĆ INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH W PORCIE	zł

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 2

**POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY MORZA I LĄDU:
BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY
TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ I LĄDOWEJ**

1.	PARAMETRY TORU PODEJŚCIOWEGO (GŁĘBOKOŚĆ, SZEROKOŚĆ)	m
2.	NAKŁADY INWESTYCYJNE UTRZYMANIA ODPOWIEDNICH PARAMETRÓW TORU PODEJŚCIOWEGO	zł
3.	KOSZTY REMONTÓW BUDOWLI HYDROTECHNICZNYCH W PORCIE	zł
4.	PARAMETRY AKWENÓW PORTOWYCH (POWIERZCHNIA, GŁĘBOKOŚĆ)	m ² , m
5.	ŁĄCZNA DŁUGOŚĆ NABRZEŻY PORTOWYCH	m
6.	NAKŁADY INWESTYCYJNE NA BUDOWĘ BAZY PROMÓW MORSKICH	zł
7.	NAKŁADY INWESTYCYJNE NA BUDOWĘ PORTU (BASENU) JACHTOWEGO	zł

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 2

**POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY MORZA I LĄDU:
BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY
TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ I LĄDOWEJ**

8.	NAKŁADY NA ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W PORCIE	zł
9.	NAKŁADY NA ZWIĘKSZENIE LINII NABRZEŻY EKSPLOATACYJNYCH	zł/m
10.	NAKŁADY NA DOSTOSOWANIE PORTU DO PODWYŻSZONYCH WYMAGAŃ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA	zł
11.	NAKŁADY NA BUDOWĘ MORSKIEJ STACJI RATOWNICTWA	zł
12.	NAKŁADY NA BUDOWĘ STACJI PALIWOWEJ W PORCIE	zł
13.	NAKŁADY NA BUDOWĘ INSTALACJI WODOCIĄGOWEJ	zł
14.	NAKŁADY NA BUDOWĘ INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ	zł

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 2

**POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY MORZA I LĄDU:
BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY
TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ I LĄDOWEJ**

15.	NAKŁADY NA BUDOWĘ ZAPLECZA SANITARNEGO I SOCJALNEGO NA POTRZEBY OSÓB UPRAWIAJĄCYCH JACHTING	zł
16.	NAKŁADY NA BUDOWĘ SIECI KANALIZACYJNEJ	zł
17.	NAKŁADY NA POPRAWĘ JAKOŚCI DRÓG DOJAZDOWYCH DO PORTU	zł
18.	NAKŁADY NA REMONT I MODERNIZACJĘ TORÓW KOLEJOWYCH W PORCIE	zł
19.	NAKŁADY NA BUDOWĘ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ŁĄCZĄCEJ WSCHODNIĄ I ZACHODNIĄ CZĘŚĆ USTKI	zł
20.	NAKŁADY NA BUDOWĘ OBWODNICY POŁUDNIOWEJ USTKI	zł
21.	NAKŁADY INWESTYCYJNE I KOSZTY EKSPLOATACYJNE URUCHOMIENIA SZYNOBUSU SŁUPSK-USTKA	zł

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 2

**POPRAWA DOSTĘPNOŚCI DO PORTU W USTCE OD STRONY MORZA I LĄDU:
BUDOWA, ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY
TRANSPORTOWEJ, HYDROTECHNICZNEJ I LĄDOWEJ**

22.	NAKŁADY NA UTRZYMANIE WYSOKIEGO STANU TECHNICZNEGO DROGI NR 210 W RELACJI SŁUPSK-USTKA	zł
23.	WIELKOŚĆ FUNDUSZY Z UE POZYSKANYCH NA INFRASTRUKTURĘ	zł
24.	WIELKOŚĆ FUNDUSZY POZYSKANYCH Z BUDŻETU PAŃSTWA	zł

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 3

POZYSKIWANIE I OPTYMALNE WYKORZYSTANIE TERENÓW PORTOWYCH

1.	POWIERZCHNIA TERENÓW W GRANICACH PORTU MORSKIEGO OGÓŁEM	m ²
2.	POWIERZCHNIA TERENÓW BĘDĄCYCH WE WŁADANIU PODMIOTU ZARZĄDZAJĄCEGO	m ²
3.	POWIERZCHNIA POZYSKANYCH TERENÓW (Z RELOKACJI, KORZYSTANIA Z PRAWA PIERWOKUPU, ROZSZERZENIA GRANIC PORTU ITP.)	m ²
4.	WIELKOŚĆ FUNDUSZY PRZEZNACZONYCH NA KORZYSTANIE Z USTAWOWEGO PRAWA PIERWOKUPU TERENÓW PORTOWYCH	zł
5.	POWIERZCHNIA TERENÓW PODDANYCH REWITALIZACJI	m ²
6.	NAKŁADY NA PRZYSTOSOWANIE TERENÓW DO ROZWOJU FUNKCJI PORTOWYCH	zł
7.	POWIERZCHNIA TERENÓW DZIERŻAWIONYCH	m ²

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 3

POZYSKIWANIE I OPTYMALNE WYKORZYSTANIE TERENÓW PORTOWYCH

8.	POWIERZCHNIA TERENÓW STANOWIĄCYCH WŁASNOŚĆ GMINY MIEJSKIEJ USTKA W TERENACH PORTOWYCH OGÓŁEM	m ²
9.	POWIERZCHNIA TERENÓW STANOWIĄCYCH WŁASNOŚĆ URZĘDU MORSKIEGO (SKARB PAŃSTWA) W TERENACH PORTOWYCH OGÓŁEM	m ²
10.	POWIERZCHNIA TERENÓW STANOWIĄCYCH WŁASNOŚĆ PRYWATNYCH PODMIOTÓW	m ²
11.	STRUKTURA WŁASNOŚCIOWA (WŁASNOŚĆ PUBLICZNA, PRYWATNA) TERENÓW W PORCIE	m ² , %
12.	PRZYCHODY Z DZIERŻAW TERENÓW PORTOWYCH	zł
13.	PRZYCHODY Z PORTOWEJ DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ	zł
14.	PRZYCHODY GMINY MIEJSKIEJ USTKA Z TERENÓW STANOWIĄCYCH WŁASNOŚĆ PODMIOTÓW PRYWATNYCH	zł

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 4

ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE

1.	LICZBA OSÓB DZIAŁAJĄCYCH W GREMIACH DECYZYJNYCH W ZAKRESIE RYBOŁÓWSTWA I PRZETWÓRSTWA RYBNEGO	osoby
2.	CZŁONKOWIE ORGANIZACJI RYBAKÓW I PRODUCENTÓW	osoby
3.	WIELKOŚĆ ZATRUDNIENIA W RYBOŁÓWSTWIE I PRZETWÓRSTWIE RYB ORAZ USŁUGACH TOWARZYSZĄCYCH	osoby
4.	WIELKOŚĆ KWOT POŁOWOWYCH	kg
5.	WIELKOŚĆ WYKORZYSTANYCH FUNDUSZY UE	zł
6.	STOPIEŃ ZUŻYCIA TECHNICZNEGO FLOTY RYBACKIEJ	%
7.	LICZBA ZŁOMOWANYCH STATKÓW RYBACKICH	szt., %

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 4

ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE

8.	LICZBA NOWYCH STATKÓW RYBACKICH	szt., %
9.	LICZBA ZMODERNIZOWANYCH STATKÓW RYBACKICH	szt., %
10.	STOPIEŃ MODERNIZACJI FLOTY	%
11.	WARTOŚĆ MOCY WYMIENIONYCH SILNIKÓW W WYNIKU ICH MODERNIZACJI	kW
12.	ZMNIEJSZENIE MOCY SILNIKÓW	kW(-)
13.	NAKŁADY NA BUDOWĘ BAZY MAGAZYNOWO-DYSTRYBUCYJNEJ	zł
14.	NAKŁADY INWESTYCYJNE NA BUDOWĘ CENTRUM LOGISTYCZNEGO	zł

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 4 ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE

15.	NAKŁADY NA BUDOWĘ FABRYKI LODU	zł
16.	NAKŁADY NA BUDOWĘ CENTRALNEGO UJĘCIA WODY SŁODKIEJ ZE STANOWISKAMI POBORU PRZEZ STATKI RYBACKIE	zł
17.	NAKŁADY NA REAKTYWACJĘ STOCZNI REMONTOWEJ ZE SLIPEM DLA STATKÓW RYBACKICH	zł
18.	NAKŁADY NA BUDOWĘ SPECJALISTYCZNYCH WARSZTATÓW REMONTOWYCH DLA STATKÓW RYBACKICH	zł
19.	NAKŁADY NA ROZBUDOWĘ I MODERNIZACJĘ ZAPLECZA PRZETWÓRCZEGO DLA WYŁADOWYWANEGO W USTCE SUROWCA RYBNEGO	zł
20.	WIELKOŚĆ PRZYCHODÓW PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH SEKTORA RYBOŁÓWSTWA I PRZETWÓRSTWA RYB DZIAŁAJĄCYCH W PORCIE/REGIONIE PORTU	zł

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 4

ROZWÓJ FUNKCJI PORTU RYBACKIEGO W USTCE

21.	UDZIAŁ PRZYCHODÓW PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH SEKTORA W REGIONIE RYBOŁÓWSTWA I PRZETWÓRSTWA RYB DZIAŁAJĄCYCH W USTCE W PRZYCHODACH OGÓŁEM PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH DZIAŁAJĄCYCH W USTCE/REGIONIE	zł, %
22.	WZROST ZATRUDNIENIA W SEKTORZE RYBACKIM W PODZIALE NA KOBIETY I MĘŻCZYZN	%, osoby
23.	UTRZYMANIE MIEJSC PRACY W SEKTORZE RYBACKIM	%, osoby

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 5

ROZWÓJ TURYSTYKI MORSKIEJ W PORCIE MORSKIM W USTCE

1.	LICZBA PODMIOTÓW O UCIAŹLIWEJ DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ RELOKOWANYCH Z GRANIC PORTU / ZAJMOWANA POWIERZCHNIA	szt./m ²
2.	WIELKOŚĆ PRZYCHODÓW PRZEDSIĘBIORSTW TURYSTYCZNYCH	zł
3.	LICZBA STATKÓW TURYSTYCZNYCH ZAWIAJĄCYCH DO PORTU	szt.
4.	WIELKOŚĆ STATKÓW ZAWIAJĄCYCH DO PORTU	tys. GT
5.	UDZIAŁ PRZYCHODÓW PRZEDSIĘBIORSTW TURYSTYCZNYCH W PRZYCHODACH OGÓŁEM PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH DZIAŁAJĄCYCH W USTCE/REGIONIE	%
6.	LICZBA WIELOETAPOWYCH REJSÓW POMIĘDZY PORTAMI BAŁTYCKIMI	szt.
7.	LICZBA UCZESTNIKÓW W WIELOETAPOWYCH REJSACH POMIĘDZY PORTAMI BAŁTYCKIMI	osoby

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 5

ROZWÓJ TURYSTYKI MORSKIEJ W PORCIE MORSKIM W USTCE

8.	LICZBA URUCHOMIONYCH POŁĄCZEŃ PROMOWYCH	szt.
9.	LICZBA TERMINALI PASAŻERSKICH	szt.
10.	CZĘSTOTLIWOŚĆ POŁĄCZEŃ PROMOWYCH W RELACJI USTKA-BORNHOLM	szt./tydzień
11.	LICZBA POŁĄCZEŃ TURYSTYCZNYCH POMIĘDZY POLSKIMI PORTAMI	szt.
12.	LICZBA WYCIECZEK MORSKICH	szt.
13.	LICZBA WYCIECZEK W CELU POŁOWÓW RYB (POŁOWY WĘDKARSKIE) W BAŁTYKU	szt.
14.	LICZBA REJSÓW SZKOLENIOWYCH	szt.

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 5

ROZWÓJ TURYSTYKI MORSKIEJ W PORCIE MORSKIM W USTCE

15.	LICZBA UCZESTNIKÓW W KURSACH SZKOLENIOWYCH (MŁODZIEŻ, DOROŚLI)	osoby
16.	LICZBA JACHTÓW ZAWIJAJĄCYCH DO PORTU	szt.
17.	LICZBA IMPREZ SPORTÓW WODNYCH	szt.
18.	LICZBA PRZEDSIĘBIORSTW TURYSTYCZNYCH POSIADAJĄCYCH WDROŻONE SYSTEMY JAKOŚCI USŁUG	szt.
19.	DŁUGOŚĆ SEZONU TURYSTYCZNEGO	dni

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 6

**PRZYWRÓCENIE I ROZWÓJ W PORCIE MORSKIM W USTCE
FUNKCJI TRANSPORTOWEJ (PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWEJ), HANDLOWEJ,
LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNEJ, MIASTOTWÓRCZEJ I REGIONOTWÓRCZEJ**

1.	TERENY PORTOWE PRZEZNACZONE NA ROZWÓJ FUNKCJI PRZEŁADUNKOWEJ I HANDLOWEJ	m ²
2.	UDZIAŁ TERENÓW PORTOWYCH PRZEZNACZONYCH NA ROZWÓJ FUNKCJI PRZEŁADUNKOWEJ I HANDLOWEJ W TERENACH PORTOWYCH OGÓŁEM	%
3.	POWIĘKSZENIE TERENU PORTU NA FUNKCJE TRANSPORTOWĄ I HANDLOWĄ	m ²
4.	DŁUGOŚĆ NABRZEŻY PRZEŁADUNKOWYCH (EKSPLOATACYJNYCH I POSTOJOWYCH)	m
5.	STAN PRZYSTOSOWANIA PORTU DO OBSŁUGI STATKÓW BLISKIEGO ZASIĘGU (DŁUGOŚĆ NABRZEŻA, GŁĘBOKOŚĆ PRZY NABRZEŻU, MOŻLIWOŚĆ OBSŁUGI PRZEŁADUNKOWEJ W RELACJACH TECHNOLOGICZNYCH ITP.)	m
6.	LICZBA STANOWISK PRZEŁADUNKOWYCH	szt.

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 6

**PRZYWRÓCENIE I ROZWÓJ W PORCIE MORSKIM W USTCE
FUNKCJI TRANSPORTOWEJ (PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWEJ), HANDLOWEJ,
LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNEJ, MIASTOTWÓRCZEJ I REGIONOTWÓRCZEJ**

7.	LICZBA STANOWISK POSTOJOWYCH	szt.
8.	GŁĘBOKOŚĆ PRZY NABRZEŻACH	m
9.	STAN TECHNICZNY NABRZEŻA PRZEŁADUNKOWEGO (STOPIEŃ ZUŻYCIA)	%
10.	WIELKOŚĆ INWESTYCJI TWORZĄCYCH WARUNKI ROZWOJU FUNKCJI PRZEŁADUNKOWEJ	zł
11.	WYPOSAŻENIE STANOWISK PRZEŁADUNKOWYCH (RODZAJ WYPOSAŻENIA, SZTUK)	szt.
12.	SKOMUNIKOWANIE NABRZEŻY PRZEŁADUNKOWYCH Z OTOCZENIEM W UKŁADZIE RODZAJOWYM POŁĄCZEŃ TRANSPORTOWYCH, DŁUGOŚĆ DRÓG	m
13.	LICZBA ZAWINIĘĆ STATKÓW (IM/EX) DO PORTU Z ŁADUNKAMI (W UKŁADZIE RODZAJOWYM)	szt.

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 6

**PRZYWRÓCENIE I ROZWÓJ W PORCIE MORSKIM W USTCE
FUNKCJI TRANSPORTOWEJ (PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWEJ), HANDLOWEJ,
LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNEJ, MIASTOTWÓRCZEJ I REGIONOTWÓRCZEJ**

14.	LICZBA ZAWINIĘĆ STATKÓW ŻEGLUGI BLISKIEGO ZASIĘGU	szt.
15.	POWIERZCHNIA MAGAZYNOWA/SKŁADOWA	m ²
16.	WIELKOŚĆ PRZEŁADUNKÓW	t
17.	LICZBA PRZEDSIĘBIORSTW ŚWIADCZĄCYCH USŁUGI PRZEŁADUNKOWO-SKŁADOWE I HANDLOWE	szt.
18.	LICZBA ZATRUDNIANYCH W RAMACH REALIZACJI FUNKCJI PRZEŁADUNKOWEJ I HANDLOWEJ PORTU	osoby
19.	PRZYCHODY Z REALIZACJI USŁUG PRZEŁADUNKOWYCH I HANDLOWYCH W PORCIE	zł
20.	UDZIAŁ PRZYCHODÓW Z DZIAŁALNOŚCI PRZEŁADUNKOWEJ I HANDLOWEJ W PRZYCHODACH Z DZIAŁALNOŚCI PORTU MORSKIEGO OGÓŁEM	%

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 7

ZWIĘKSZENIE KONKURENCYJNOŚCI PORTU MORSKIEGO W USTCE W RAMACH REALIZOWANYCH PORTOWYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH

1.	OBSZAR REALIZACJI FUNKCJI PORTOWYCH	m ²
2.	LICZBA PRZEDSIĘBIORSTW DZIAŁAJĄCYCH W GRANICACH PORTU	szt.
3.	WIELKOŚĆ ZATRUDNIENIA W GRANICACH PORTU	osoby
4.	ŚRODKI FINANSOWE POCHODZĄCE Z LOKALNYCH ZOBOWIĄZAŃ FISKALNYCH PRZEDSIĘBIORSTW PORTOWYCH	zł
5.	LICZBA PODPISANYCH UMÓW O WSPÓŁPRACĘ Z PORTAMI BASENU MORZA BAŁTYCKIEGO	szt.
6.	LICZBA REALIZOWANYCH PROJEKTÓW I PRZEDSIĘWZIĘĆ INWESTYCYJNYCH Z PORTAMI BASENU MORZA BAŁTYCKIEGO	szt.
7.	WYMIANA DOŚWIADCZEŃ, SZKOLENIA, SPOTKANIA INTEGRACYJNE I PROMOCYJNE	szt.

GŁÓWNE WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW STRATEGICZNYCH I OPERACYJNYCH

CEL STRATEGICZNY 7

ZWIĘKSZENIE KONKURENCYJNOŚCI PORTU MORSKIEGO W USTCE W RAMACH REALIZOWANYCH PORTOWYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH

8.	WYKORZYSTANE FUNDUSZE UE WSPIERAJĄCE KONKURENCYJNOŚĆ ORAZ AKTYWIZACJĘ PRZEDSIĘBIORSTW	zł
9.	OBNIŻENIE BEZROBOCIA W PORCIE I GMINIE MIEJSKIEJ USTKA	%
10.	PRZYCHODY Z USŁUG ŚWIADCZONYCH WOBEC STATKÓW ZAWIJAJĄCYCH DO PORTU MORSKIEGO W USTCE	zł
11.	LICZBA SYSTEMÓW JAKOŚCI WDROŻONYCH W PORCIE	szt.
12.	DZIAŁANIA PROMUJĄCE PORT (WYSTAWY, KONCERTY I IMPREZY)	szt.
13.	LICZBA PRZEDSTAWICIELSTW W GREMIACH PAŃSTWOWYCH, UNIJNYCH I MIĘDZYNARODOWYCH PROMUJĄCYCH PORT I WSPIERAJĄCYCH DZIAŁANIA MŚP	szt.

STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

4. SCENARIUSZE ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

**WIELOLETNI PLAN PRZEDSIĘWZIĘĆ INWESTYCYJNO-
ORGANIZACYJNYCH STRATEGII ROZWOJU
RYBOŁÓWSTWA DLA USTKI**

ZAKŁADAJĄC DOMINUJĄCĄ ROLEŃ ODDZIAŁYWANIA FUNDUSZY STRUKTURALNYCH NA KSZTAŁTOWANIE SIĘ POLSKIEJ GOSPODARKI RYBNEJ MOŻNA PRZYJAĆ, ŻE W OKRESIE 2007-2013 NA PRZEDSIĘWZIĘCIA INWESTYCYJNO-ORGANIZACYJNE SKŁADAĆ SIĘ BĘDĄ:

1. Inwestycje na statkach rybackich

- 1) MODERNIZACJA STATKU RYBACKIEGO BEZ ZWIĘKSZANIA JEGO ZDOLNOŚCI POŁOWOWEJ (GT),
- 2) MODERNIZACJA STATKU RYBACKIEGO ZE ZWIĘKSZENIEM JEGO ZDOLNOŚCI POŁOWOWEJ (GT), ALE POWYŻEJ POKŁADU GŁÓWNEGO,
- 3) WYMIANA POSZYCIA STATKU RYBACKIEGO,
- 4) WYMIANA UKŁADU NAPĘDOWEGO BEZ WYMIANY SILNIKA GŁÓWNEGO ORAZ BEZ ZWIĘKSZANIA ZDOLNOŚCI POŁOWOWEJ,
- 5) WYMIANA UKŁADU PALIWOWEGO,
- 6) INSTALACJA URZĄDZEŃ CHŁODNICZYCH I IZOLACJI ŁADOWNI ORAZ URZĄDZEŃ DO PRODUKCJI LODU, W TYM INNOWACYJNEGO LODU PŁYNNEGO (*LIQUID ICE*),
- 7) WYMIANA LUB ZAKUP URZĄDZEŃ DO SORTOWANIA ORAZ DO WAŻENIA I PAKOWANIA PRODUKTÓW RYBNYCH NA MORZU,
- 8) INWESTYCJE ZWIĄZANE Z BEZPIECZEŃSTWEM I POPRAWĄ WARUNKÓW PRACY, MIĘDZY INNYMI PRZEZ WYMIANĘ INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ, SILNIKÓW POMOCNICZYCH, INSTALACJI FILTRUJĄCEJ, POMP, WYCIĄGAREK DO SIECI, ETC.,

1. Inwestycje na statkach rybackich

- 9) **INWESTYCJE NA RZECZ POPRAWY SELEKTYWNOŚCI NARZĘDZI POŁOWOWYCH,**
- 10) **FINANSOWANIE PIERWSZEJ WYMIANY NARZĘDZI POŁOWOWYCH W ZWIĄZKU Z WPROWADZENIEM NOWYCH WYMOGÓW TECHNICZNYCH CO DO SELEKTYWNOŚCI PRZEZ PRAWO WSPÓLNOTOWE ORAZ DLA OGRANICZENIA WPŁYWU RYBACTWA NA GATUNKI NIEKOMERCYJNE,**
- 11) **ZAKUP URZĄDZEŃ I INSTALACJI UMOŻLIWIAJĄCYCH PRZECHOWYWANIE I ZAGOSPODAROWANIE NA STATKU NIEUKIERUNKOWANYCH OBIEKTÓW POŁOWU ORAZ ZMNIEJSZAJĄCYCH NEGATYWNY WPŁYW NA GATUNKI NIEUKIERUNKOWANYCH POŁOŹÓW RYB,**
- 12) **ZAKUPY SPRZĘTU I PRACE MODERNIZACYJNE:**
 - **UMOŻLIWIAJĄCE PRZECHOWYWANIE NA POKŁADZIE ODŁÓWÓW, KTÓRYCH ODRZUT PRZESTAŁ BYĆ DOZWOLONY,**
 - **W RAMACH PROJEKTÓW OBEJMUJĄCYCH PRZYGOTOWANIE LUB PRÓBY NOWYCH ŚRODKÓW TECHNICZNYCH PRZEZ OGRANICZONY OKRES USTALONY PRZEZ RADĘ LUB KOMISJĘ,**
 - **SŁUŻĄCYCH DO OGRANICZENIA WPŁYWU RYBACTWA NA GATUNKI NIEKOMERCYJNE,**
 - **SŁUŻĄCYCH DO OGRANICZENIA WPŁYWU RYBOŁÓWSTWA NA EKOSYSTEMY I DNO MORSKIE.**

2. Wymiana silnika na statkach rybackich

3. Projekty realizowane przez armatorów statków rybackich zajmujących się rybactwem przybrzeżnym na niewielką skalę (statki do 12 m długości całkowitej niestosujące techniki włokowej) w celu:

- **POPRAWY ZARZĄDZANIA I KONTROLI WARUNKÓW DOSTĘPU DO NIEKTÓRYCH OBSZARÓW POŁOWOWYCH,**
- **WSPIERANIA ORGANIZACJI PRODUKCJI, PRZETWÓRSTWA I ŁAŃCUCHA ZBYTU PRODUKTÓW POCHODZĄCYCH Z RYBOŁÓWSTWA PRZYBRZEŻNEGO,**
- **ZACHĘCANIA DO DOBROWOLNYCH DZIAŁAŃ NA RZECZ OBNIŻANIA ZDOLNOŚCI POŁOWOWEJ W CELU OCHRONY ZASOBÓW,**
- **STOSOWANIA INNOWACJI TECHNICZNYCH, KTÓRE NIE ZWIĘKSZAJĄ PRESJI POŁOWOWEJ NA ZASOBY,**
- **POPRAWY KWALIFIKACJI ZAWODOWYCH RYBAKÓW I SZKOLEŃ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA.**

4. Inwestycje w przetwórstwo i handel

5. Inwestycje portowe, ukierunkowane na:

- POPRAWĘ WARUNKÓW WYŁADUNKU, PRZETWARZANIA, SKŁADOWANIA W PORTACH I SPRZEDAŻY PRODUKTÓW RYBOŁÓWSTWA I AKWAKULTURY,
- POPRAWĘ DOSTAW PALIWA, LODU, WODY I ELEKTRYCZNOŚCI,
- BUDOWĘ, MODERNIZACJĘ LUB WYDŁUŻENIA NABRZEŻY, W CELU POLEPSZENIA BEZPIECZEŃSTWA W TRAKCIE WYŁADUNKU LUB ZAŁADUNKU,
- ZAGOSPODAROWANIE ODPADÓW, WÓD TECHNOLOGICZNYCH I PRZYŁOWU,
- PRZECHOWYWANIE I UTYLIZACJĘ ODPADÓW,
- OPRACOWANIE I WDROŻENIE SYSTEMÓW INFORMATYCZNYCH DO ZARZĄDZANIA DZIAŁALNOŚCIĄ POŁOWOWĄ,
- MODERNIZACJĘ I ROZBUDOWĘ URZĄDZEŃ I INSTALACJI DO KONSERWACJI I NAPRAW STATKÓW RYBACKICH,
- POPRAWĘ WARUNKÓW I BEZPIECZEŃSTWA PRACY,
- BUDOWĘ I ROZBUDOWY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ PORTU LUB PRZYSTANI RYBACKIEJ, W TYM DRÓG ZEWNĘTRZNYCH STANOWIĄCYCH JEDYNĄ DROGĘ DOJAZDOWĄ DO PORTU RYBACKIEGO, MIEJSCA WYŁADUNKU LUB PRZYSTANI,
- POPRAWĘ WARUNKÓW BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI.

6. Trwałe zmiany przeznaczenia statków rybackich ukierunkowane na:

- ZACHOWANIE DZIEDZICTWA HISTORYCZNEGO (EKSPOZYCJA, NP. JAKO ZABYTEK),
- DZIAŁALNOŚĆ NAUKOWO-BADAWCZĄ,
- DZIAŁALNOŚĆ SZKOLENIOWĄ,
- WYKORZYSTANIE W CELACH INSPEKCJI RYBOŁÓWSTWA.

7. Wdrażanie Lokalnej Strategii Rozwoju Obszaru Rybackiego (LSROR) polegające na:

- WZMACNIANIU KONKURENCYJNOŚCI USTKI JAKO OBSZARU ZALEŻNEGO GŁÓWNIE OD RYBACTWA,
- RESTRUKTURYZACJI I REORIENTACJI DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ, W SZCZEGÓLNOŚCI PRZEZ PROPAGOWANIE EKOTURYSTYKI, POD WARUNKIEM, ŻE DZIAŁANIA TE NIE POWODUJĄ ZWIĘKSZENIA NAKŁADU POŁOWOWEGO,
- DZIAŁANIACH W ZAKRESIE DYWERSYFIKACJI POPRZECZ WSPIERANIE ZRÓŻNICOWANEGO ZATRUDNIENIA RYBAKÓW W DRODZE TWORZENIA DODATKOWYCH MIEJSC PRACY POZA SEKTOREM RYBACTWA,
- PODNOSZENIU WARTOŚCI PRODUKTÓW RYBACTWA,

7. Wdrażanie Lokalnej Strategii Rozwoju Obszaru Rybackiego (LSROR) polegające na:

- WSPIERANIU INFRASTRUKTURY DROBNEGO RYBACTWA I TURYSTYCZNEJ ORAZ USŁUG NA RZECZ MAŁYCH SPOŁECZNOŚCI RYBACKICH,
- OCHRONIE ŚRODOWISKA W CELU UTRZYMANIA ATRAKCYJNOŚCI USTKI JAKO OBSZARU ZALEŻNEGO GŁÓWNIE OD RYBACTWA I TURYSTYKI,
- OCHRONIE I POPRAWIE DZIEDZICTWA PRZYRODNICZEGO ORAZ ARCHITEKTONICZNEGO,
- EKOTURYSTYCE I WĘDKARSTWIE MORSKIM BEZ ZWIĘKSZENIA NAKŁADU POŁOWOWEGO,
- PRZYWRACANIU POTENCJAŁU PRODUKCYJNEGO SEKTORA RYBACTWA W PRZYPADKU JEGO ZNISZCZENIA W WYNIKU KLĘSKI ŻYWIOŁOWEJ LUB PRZEMYSŁOWEJ,
- PROMOWANIU WSPÓŁPRACY MIĘDZYREGIONALNEJ I MIĘDZYNARODOWEJ USTKI Z INNYMI GRUPAMI W OBSZARACH ZALEŻNYCH GŁÓWNIE OD RYBACTWA, PRZED E WSZYSTKIM W DRODZE TWORZENIA SIECI I ROZPOWSZECZNIANIA WZORCÓW POSTĘPOWANIA,
- FINANSOWANIU WSPIERANIA I DOSKONALENIA KWALIFIKACJI ZAWODOWYCH, ZDOLNOŚCI ADAPTACJI WŚRÓD PRACOWNIKÓW ORAZ DOSTĘPU DO ZATRUDNIENIA, W SZCZEGÓLNOŚCI NA RZECZ KOBIET.

Reasumując można stwierdzić, że:

1. **FLOTA RYBACKA BAZUJĄCA W USTCE W 2021 R. POWINNA BYĆ ZDECYDOWANIE MNIEJ LICZNA I WYPROFILOWANA NA NASTĘPUJĄCE PODSTAWOWE GRUPY:**
 - **SPECJALISTYCZNE JEDNOSTKI O DUŻEJ DZIELNOŚCI MORSKIEJ SŁUŻĄCE DO POŁOWU RYB PELAGICZNYCH, WYPOSAŻONE W SYSTEMY CHŁODZENIA Z ZASTOSOWANIEM PRZECHOWYWANIA SUROWCA W ZBIORNIKACH SCHŁADZANEJ WODY MORSKIEJ LUB W SYSTEMY PRODUKCJI I DYSTRYBUCJI LODU PŁYNNEGO,**
 - **JEDNOSTKI O DŁUGOŚCI DO 12 M OPERUJĄCE KILKOMA TECHNIKAMI POŁOWOWYMI, W TYM TECHNIKĄ TRAŁOWĄ,**
 - **JEDNOSTKI O DŁUGOŚCI DO 10 M, UŻYWAJĄCE WYŁĄCZNIE BIERNYCH NARZĘDZI POŁOWU PRZY JEDNOCZESNYM ZACHOWANIU WSPÓŁCZESNYCH STANDARDÓW HIGIENY PRODUKCJI I WARUNKÓW BYTOWYCH ZAŁOGI.**
2. **FUNKCJE RYBACKIE PORTU W USTCE POWINNY BYĆ ZACHOWANE**
3. **ROZWIĄZANIA OPTYMALNE DLA MIASTA I GMINY POWINNY UWZGLĘDNIĄĆ KIERUNKI ROZWOJU UKIERUNKOWANE NA PRZEMYSŁOWE WYTWARZANIE WYSOKO PRZETWORZONYCH ARTYKUŁÓW RYBNYCH.**

5. OPTYMALNY MODEL SYSTEMU ZARZĄDZANIA PORTEM MORSKIM W USTCE

**PODSTAWY PRAWNE I UWARUNKOWANIA
INSTYTUCJONALNE BUDOWY
MODELU SYSTEMU ZARZĄDZANIA**

MIEJSKI, KOMUNALNY SYSTEM ZARZĄDZANIA PORTEM MORSKIM

1. FORMA WŁASNOŚCI OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY I TERENÓW PORTOWYCH

- **miejska lub państwowa,**

2. ORGAN ZAŁOŻYCIELSKI

- **władze miasta,**

3. UPRAWNIENIA I OBOWIĄZKI ORGANU ZAŁOŻYCIELSKIEGO

- **powoływanie organu wykonawczego (Miejskiego Zarządu Portu i jego dyrektora),**
- **zatwierdzanie programu rozwoju portu,**
- **podejmowanie strategicznych decyzji ekonomicznych i organizacyjno-prawnych,**
- **zatwierdzanie i obsługiwanie pożyczek zaciąganych przez Zarząd Portu,**
- **określanie zasad przekazywania majątku portowego w użytkowanie wyspecjalizowanym podmiotom gospodarczym,**
- **całościowe lub częściowe finansowanie inwestycji infrastrukturalnych,**
- **kontrolowanie działalności i finansów zarządu,**
- **ustalanie taryf portowych oraz stawek za dzierżawę gruntów i obiektów portowych,**
- **udzielanie lokalnych koncesji i ulg podatkowych**
- **pozyskiwanie funduszy UE,**

MIEJSKI, KOMUNALNY SYSTEM ZARZĄDZANIA PORTEM MORSKIM

4. UPRAWNIENIA I OBOWIĄZKI ORGANU WYKONAWCZEGO

- realizowanie decyzji władz miasta,
- administrowanie terenami i obiektami portowymi,
- opracowanie programu rozwoju portu,
- współudział w finansowaniu inwestycji,
- kontrola przestrzegania warunków umów oraz lokalnych przepisów podatkowych,
- wspieranie rozwoju działalności korzystnej dla portu i miasta,

5. UPRAWNIENIA I OBOWIĄZKI WŁADZ CENTRALNYCH

- nadzór nad bezpieczeństwem ruchu statków,
- utrzymanie i oznakowanie torów wodnych,
- inspekcja morska, pilotaż, służba celna,
- ustalanie z władzami miasta niektórych warunków finansowych funkcjonowania portu,
- współudział w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych,

MIEJSKI, KOMUNALNY SYSTEM ZARZĄDZANIA PORTEM MORSKIM

6. ZALETY SYSTEMU ZARZĄDZANIA PORTEM

- integracja portu z miastem i regionem,
- synchronizacja rozwoju portu z rozwojem miasta i regionu,
- skuteczna ochrona interesów publicznych w warunkach niczym nieskrępowanej działalności komercyjnej podmiotów gospodarczych w porcie,
- wzajemne korzystne powiązania portu z budżetem miasta,
- możliwość w pełni zintegrowanego planowania rozwoju miasta i portu,
- pełna swoboda władz komunalnych w kształtowaniu sposobu użytkowania portu,
- osiąganie pełnych korzyści z działania portu,
- stymulujący wpływ patriotyzmu lokalnego na decyzje podejmowane przez organ założycielski oraz na sposób ich realizacji przez organ wykonawczy,

MIEJSKI, KOMUNALNY SYSTEM ZARZĄDZANIA PORTEM MORSKIM

7. WADY SYSTEMU ZARZĄDZANIA PORTEM

- ograniczony terytorialnie zakres działania władz miasta,
- względna szczupłość środków finansowych na inwestycje portowe,
- możliwość dominacji interesu lokalnego nad interesem państwa lub interesem gospodarczym portu,
- tendencja do nadmiernego wykorzystywania portu jako źródła przychodów budżetowych miasta.

Źródło: Cz. Christowa: *Ekonomiczna efektywność systemu eksploatacji portu morskiego*, Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie, Szczecin 1995



W AKTUALNEJ SYTUACJI PRAWNEJ ISTNIEJE WYBÓR JEDNEGO Z DWÓCH WARIANTÓW ORGANIZACYJNO-PRAWNEJ FORMY PODMIOTU ZARZĄDZANIA PORTEM MORSKIM W USTCE, MIANOWICIE:

- 1. REALIZACJA ZADAŃ I USPRAWNIENÍ PODMIOTU ZARZĄDZAJĄCEGO PRZEZ ORGAN ADMINISTRACJI MORSKIEJ, URZĄD MORSKI W SŁUPSKU, CO JEST JEDNOZNACZNE Z UTRZYMANIEM ISTNIEJĄCEGO STANU ORGANIZACYJNO-PRAWNEGO,**
- 2. POWOŁANIE PRZEZ GMINĘ MIASTA USTKA MIEJSKIEGO, KOMUNALNEGO ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU W USTCE.**

WNIOSEK

PREFEROWANĄ FORMĄ PODMIOTU ZARZĄDZAJĄCEGO JEST MIEJSKI KOMUNALNY ZARZĄD PORTU MORSKIEGO W USTCE WSPÓŁPRACUJĄCY Z URZĘDEM MORSKIM W SŁUPSKU I WYKORZYSTUJĄCY JEGO DOTYCHCZASOWE DOŚWIADCZENIA ADMINISTRACYJNO-ZARZĄDCZE.

SYSTEM PRAWNY W POLSCE UMOŻLIWIA ZASTOSOWANIE TRZECH ZASADNICZYCH SYSTEMÓW BEZPOŚREDNIEGO ZARZĄDZANIA PORTEM PRZEZ GMINĘ:

1. **POWIERZENIE ZARZĄDZANIA PORTEM ISTNIEJĄCEMU WYDZIAŁOWI URZĘDU GMINY LUB STWORZENIE W TYM CELU ODRĘBNEGO WYDZIAŁU,**
2. **UTWORZENIE ZARZĄDU PORTU JAKO ZAKŁADU BUDŻETOWEGO GMINY,**
3. **POWOŁANIE ZARZĄDU PORTU JAKO SPÓŁKI GMINNEJ UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.**

WNIOSEK

**ZA NAJWŁĄŚCIWSZE ROZWIĄZANIE NALEŻY PRZYJAĆ
POWOŁANIE ZARZĄDU PORTU JAKO SPÓŁKI GMINNEJ
UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.**

**PRZEDMIOT DZIAŁALNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTWA PODMIOTU
ZARZĄDZAJĄCEGO OBEJMUJE, W SZCZEGÓLNOŚCI:**

1. ZARZĄDZANIE NIERUCHOMOŚCIAMI I INFRASTRUKTURĄ PORTOWĄ,
2. PROGNOZOWANIE, PROGRAMOWANIE I PLANOWANIE ROZWOJU PORTU,
3. BUDOWĘ, ROZBUDOWĘ, UTRZYMYWANIE I MODERNIZACJĘ INFRASTRUKTURY PORTOWEJ,
4. POZYSKIWANIE NIERUCHOMOŚCI NA POTRZEBY ROZWOJU PORTU,
5. ŚWIADCZENIE USŁUG ZWIĄZANYCH Z KORZYSTANIEM Z INFRASTRUKTURY PORTOWEJ,
6. ZAPEWNIENIE DOSTĘPU DO PORTOWYCH URZĄDZEŃ ODBIORCZYCH ODPADÓW ZE STATKÓW W CELU PRZEKAZANIA ICH DO ODZYSKU LUB UNIESZKODLIWIANIA.

**PRZEDMIOTEM DZIAŁALNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTWA PODMIOTU
ZARZĄDZAJĄCEGO NIE MOŻE BYĆ PROWADZENIE INNEJ
DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ NIŻ WYMIENIONA
W PODPUNKTACH 1, 4 I 6.**

ZA UŻYTKOWANIE INFRASTRUKTURY PORTOWEJ POBIERANE SĄ NASTĘPUJĄCE RODZAJE OPŁAT PORTOWYCH:

- 1. OPŁATĘ TONAŻOWĄ POBIERANĄ ZA WEJŚCIE STATKU DO PORTU I WYJŚCIE STATKU Z PORTU, PRZEJŚCIE STATKU TRANZYTEM PRZEZ OBSZAR PORTU, ZAPEWNIENIE ODBIORU ODPADÓW ZE STATKÓW W CELU PRZEKAZANIA ICH DO ODZYSKU LUB UNIESZKODLIWIANIA, KTÓRA NIE MOŻE BYĆ WYŻSZA NIŻ 1,10 EURO ZA JEDNOSTKĘ POJEMNOŚCI BRUTTO (GT) STATKU,**
- 2. OPŁATĘ PRZYSTANIOWĄ POBIERANĄ ZA KORZYSTANIE PRZEZ STATEK Z NABRZEŻA LUB PRZYSTANI, KTÓRA NIE MOŻE BYĆ WYŻSZA NIŻ 0,17 EURO ZA JEDNOSTKĘ POJEMNOŚCI BRUTTO (GT) STATKU,**
- 3. OPŁATĘ PASAŻERSKĄ POBIERANĄ ZA ZEJŚCIE PASAŻERA NA LĄD ALBO ZA WEJŚCIE PASAŻERA NA STATEK, KTÓRA NIE MOŻE BYĆ WYŻSZA NIŻ 1,74 EURO OD 1 PASAŻERA.**

ŹRÓDŁAMI PRZYCHODÓW PODMIOTU ZARZĄDZAJĄCEGO SĄ:

1. OPŁATY Z TYTUŁU UŻYTKOWANIA, NAJMU, DZIERŻAWY LUB INNEJ UMOWY, NA MOCY KTÓREJ PODMIOT ZARZĄDZAJĄCY ODDAJE W ODPŁATNE KORZYSTANIE GRUNTY ORAZ OBIEKTY, URZĄDZENIA I INSTALACJE PORTOWE,
2. OPŁATY PORTOWE,
3. PRZYCHODY Z USŁUG ŚWIADCZONYCH PRZEZ PODMIOT ZARZĄDZAJĄCY,
4. WPŁYWY Z INNYCH TYTUŁÓW.

PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI PODMIOTU ZARZĄDZAJĄCEGO PRZEZNACZA SIĘ NA:

1. BUDOWĘ, ROZBUDOWĘ, UTRZYMANIE I MODERNIZACJĘ INFRASTRUKTURY PORTOWEJ,
2. REALIZACJĘ INNYCH ZADAŃ WYNIKAJĄCYCH Z PRZEDMIOTU JEGO DZIAŁALNOŚCI,
3. POKRYCIE JEGO BIEŻĄCYCH KOSZTÓW UTRZYMANIA.

STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

5. OPTYMALNY MODEL SYSTEMU ZARZĄDZANIA PORTEM MORSKIM W USTCE

**PORT JAKO ORGANIZACJA
UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ**

**PORTY MORSKIE JAKO ORGANIZACJE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ
POZOSTANĄ OBSZAREM SZCZEGÓLNEGO ZAINTERESOWANIA
PAŃSTWA (CZYNNIKA PUBLICZNEGO) GŁÓWNIE Z NASTĘPUJĄCYCH
POWODÓW:**

1. USYTUOWANIA NA GRANICY PAŃSTWA,
2. ZNACZENIA GOSPODARCZEGO I SPOŁECZNEGO PORTÓW MORSKICH,
3. USTAWOWEJ ORGANIZACJI SFERY ZARZĄDCZEJ
I ADMINISTRACYJNEJ PORTÓW,
4. OGÓLNE DOSTĘPNEGO CHARAKTERU INFRASTRUKTURY
I OBSZARÓW PORTOWYCH,
5. KONIECZNOŚCI REALIZACJI POLITYKI TRANSPORTOWEJ
I MORSKIEJ UE, W TYM ANGAŻOWANIA SIĘ PAŃSTWA
W FINANSOWANIE DRÓG DOSTĘPU DO PORTÓW ORAZ BUDOWY,
ROZBUDOWY I MODERNIZACJI SKŁADNIKÓW INFRASTRUKTURY
PORTOWEJ,
6. KONIECZNOŚCI KONTROLI PRAWIDŁOWOŚCI WYKORZYSTANIA
OGÓLNO DOSTĘPNYCH OBIEKTÓW,
7. ŚWIADCZENIA USŁUG PUBLICZNYCH O CHARAKTERZE
KONTROLNYM,

**PORTY MORSKIE JAKO ORGANIZACJE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ
POZOSTANĄ OBSZAREM SZCZEGÓLNEGO ZAINTERESOWANIA
PAŃSTWA (CZYNNIKA PUBLICZNEGO) GŁÓWNIE Z NASTĘPUJĄCYCH
POWODÓW:**

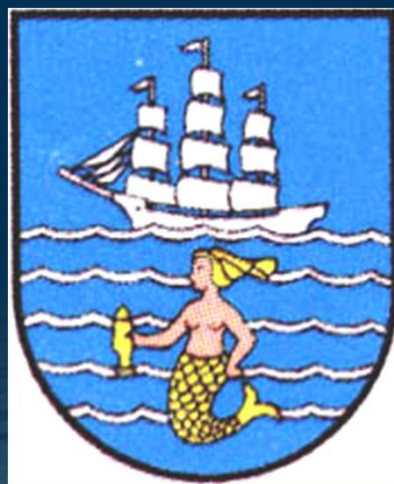
8. KONIECZNOŚCI KONTROLI WARUNKÓW I STANDARDÓW
BEZPIECZEŃSTWA EKOLOGICZNEGO ORAZ SOCJALNEGO
NA TERENACH I AKWENACH PORTOWYCH, W TYM OCHRONA
GRANICZNA, CELNA, PRZECIW- POŻAROWA, ANTYTERRORYSTYCZNA,
SANITARNO-EPIDEMIOLOGICZNA, NADZÓR NAD RUCHEM STATKÓW
ORAZ TECHNICZNĄ SPRAWNOŚCIĄ URZĄDZEŃ I BUDOWLI
PORTOWYCH,
9. OBOWIĄZUJĄCE W PORTACH REGULACJE PRAWNE OBEJMUJĄCE
OGÓŁ NORM I UREGULOWAŃ PRAWNO-ADMINISTRACYJNYCH
DANEGO PAŃSTWA, W TYM TAKŻE ZWYCZAJE PORTOWE ORAZ
UREGULOWANIAMIĘDZYNARODOWE, NA PRZYKŁAD KONWENCJI
IMO I ZALECEŃ INNYCH ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWYCH
I STOWARZYSZEŃ PORTOWYCH,
10. KONIECZNOŚCI PLANOWANIA I ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO TERENÓW I AKWENÓW PORTOWYCH,
11. REALIZACJI STRATEGII ZINTEGROWANEGO ZARZĄDZANIA
OBSZARAMI PRZYBRZEŻNYMI.

WNIOSEK

OGÓLNODOSTĘPNY, PUBLICZNY CHARAKTER INFRASTRUKTURY PORTOWEJ, SPRAWIA, ŻE KRAJOWI I ZAGRANICZNI PRZEWOŹNICY ORAZ ZAŁADOWCY, NA RÓWNYCH ZASADACH, MAJĄ NIEOGRANICZONY DOSTĘP DO PORTU, JAKO MIEJSCA PODAŻY USŁUG ŚWIADCZONYCH WOBEC ŁADUNKÓW I ŚRODKÓW TRANSPORTU PRZEZ WYSPECJALIZOWANE, KONKURUJĄCE ZE SOBĄ, PRZEDSIĘBIORSTWA USŁUG PORTOWYCH, TWORZĄCYCH POTENCJALNY POPYT NA USŁUGI PORTOWE. MOŻNA STWIERDZIĆ, ŻE OGÓLNA DOSTĘPNOŚĆ DO INFRASTRUKTURY PORTU ZAGWARANTOWANA WSZYSTKIM KLIENTOM PORTU JEST WYRAZEM LIBERALIZACJI SPECYFICZNEGO RYNKU USŁUG PORTOWYCH.



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ



STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W USTCE DO ROKU 2021

Ustka, listopad 2007 rok