

AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE
FUNDACJA ROZWOJU AKADEMII MORSKIEJ W SZCZECINIE

AKTUALIZACJA PROGRAMU WOJEWÓDZKIEGO PN.

**STRATEGIA ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ
W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM
DO ROKU 2015**



SZCZECIN 2010

Wykonawcy opracowania:

dr inż. Anna Galor

dr inż. Bogusz Wiśnicki

dr hab. inż. Zofia Józwiak, prof. AM

dr hab. inż. Wiesław Galor, prof. AM

Konsultant:

dr Wojciech Drożdż

Nadzór merytoryczny nad opracowaniem sprawował Zespół ekspertów ds. aktualizacji programu wojewódzkiego pn. „Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015” powołany uchwałą Zarządu Województwa nr 494/09 z dn. 21 kwietnia 2009 r. oraz przedstawiciele Wydziału Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

Zespół ekspertów w składzie:

Przewodniczący Zespołu

prof. dr hab. Wawrzyniec Wawrzyniak – Kierownik Zakładu Gospodarki Rybackiej na Wodach Otwartych Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie

Członkowie Zespołu

mgr inż. Andrzej Borowiec – Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

prof. dr hab. inż. Krzysztof Chwesiuk – Prorektor ds. Nauki Akademii Morskiej w Szczecinie

mgr inż. Zbigniew Jagniątkowski – Wiceprezes Zachodniopomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego

mgr inż. Jarosław Siergieja – Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

mgr Paweł Szykaruk – Dyrektor Naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej

dr kpt. ż.s. Krzysztof Woś – Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie

mgr Krzysztof Żarna – Kierownik Sekretariatu Technicznego CETC

Przedstawiciele Wydziału Infrastruktury i Transportu

mgr inż. Ewa Syrenicz-Tryburska

mgr inż. Aleksandra Filipczak

mgr Ewa Bimkiewicz

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie	5
1. Uwarunkowania rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego	7
1.1. Kierunki polityki morskiej i akty prawne	7
1.1.1. Kierunki europejskiej polityki morskiej.....	7
1.1.1.1. Strategiczne dokumenty	7
1.1.1.2. Niebieska Księga „W sprawie zintegrowanej polityki morskiej”	8
1.1.1.3. Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego.....	9
1.1.2. Kierunki polskiej polityki morskiej.....	10
1.1.3. Kierunki regionalnej polityki morskiej.....	11
1.1.4. Podmioty odpowiedzialne za regionalną politykę morską.....	12
1.1. Współpraca transgraniczna	12
1.2. Region Morza Bałtyckiego (RMB).....	15
1.3. Województwo zachodniopomorskie.....	17
1.4. Kluczowe obszary gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego.....	24
2. Transport morski	27
2.1. Diagnoza obecnego stanu transportu morskiego	27
2.1.1. Ogólna charakterystyka sektora.....	27
2.1.2. Analiza trendów	31
2.1.3. Analiza SWOT	38
2.2. Cele i zadania strategiczne	39
3. Porty morskie	41
3.1. Diagnoza obecnego stanu portów morskich	41
3.1.1. Ogólna charakterystyka sektora.....	41
3.1.2. Analiza trendów	44
3.1.3. Analiza SWOT	48
3.2. Cele i zadania strategiczne	50
4. Żegluga śródlądowa	53
4.1. Diagnoza obecnego stanu żeglugi śródlądowej.....	53
4.1.1. Ogólna charakterystyka sektora w województwie zachodniopomorskim	53
4.1.2. Analiza trendów	60
4.1.3. Analiza SWOT	65
4.2. Cele i zadania strategiczne	66
5. Infrastruktura transportowo-logistyczna	69
5.1. Diagnoza obecnego stanu infrastruktury transportowo-logistycznej	69
5.1.1. Ogólna charakterystyka sektora.....	69
5.1.1.1. Infrastruktura transportowa	69
5.1.2. Analiza SWOT	77
5.2. Cele i zadania strategiczne	77
6. Przemysł stoczniowy	79
6.1. Diagnoza obecnego stanu przemysłu stoczniowego.....	79
6.1.1. Ogólna charakterystyka sektora.....	79
6.1.2. Analiza trendów	80
6.1.3. Analiza SWOT	81
6.2. Cele i zadania strategiczne	82

7. Rybołówstwo morskie, rybactwo i przetwórstwo ryb	83
7.1. Diagnoza obecnego stanu rybołówstwa morskiego, rybactwa i przetwórstwa ryb.....	83
7.1.1. Ogólna charakterystyka sektora.....	83
7.1.2. Analiza trendów	92
7.1.3. Analiza SWOT	95
7.2. Cele i zadania strategiczne	95
8. Eksploatacja morskich zasobów naturalnych	97
8.1. Diagnoza obecnego stanu eksploatacji morskich zasobów naturalnych.....	97
8.1.1. Ogólna charakterystyka ożywionych zasobów południowej części Morza Bałtyckiego.....	97
8.1.2. Ogólna charakterystyka nieożywionych zasobów południowej części Morza Bałtyckiego.....	101
8.1.2.1. Analiza stanu rozpoznania nieożywionych zasobów morza.....	101
8.1.2.2. Zasoby energetyczne – złoża ropy naftowej i gazokondensatów.....	102
8.1.2.3. Kruszywa naturalne	103
8.1.2.4. Surowce metaliczne.....	103
8.2. Cele i zadania strategiczne	104
9. Ochrona środowiska Morza Bałtyckiego i pasa nadbrzeżnego.....	105
9.1. Diagnoza obecnego stanu środowiska morskiego	105
9.1.1. Zmiany warunków środowiskowych wód Zatoki Pomorskiej.....	105
9.1.2. Ochrona brzegów i wybrzeża	106
9.2. Cele i zadania strategiczne	108
10. Szkolnictwo morskie i śródlądowe oraz badania naukowe.....	111
10.1. Diagnoza obecnego stanu szkolnictwa morskiego i śródlądowego oraz badań naukowych.....	111
10.2. Diagnoza obecnego stanu badań naukowych.....	115
10.2.1. Analiza SWOT	116
10.3. Cele i zadania strategiczne rozwoju szkolnictwa morskiego i śródlądowego.....	117
10.4. Cele i zadania strategiczne rozwoju sektora badań naukowych.....	118
11. Turystyka morska i śródlądowa.....	119
11.1. Diagnoza obecnego stanu turystyki morskiej i śródlądowej.....	119
11.1.1. Ogólna charakterystyka sektora.....	119
11.1.1.1. Bogactwa naturalne.....	120
11.1.1.2. Zabytki i aspekt historyczny regionu.....	120
11.1.1.3. Turystyka wodna	121
11.1.1.4. Baza noclegowa i gastronomiczna.....	123
11.1.1.5. Baza uzupełniająca	124
11.1.1.6. Turystyka uzdrowiskowa i zdrowotna.....	124
11.1.2. Analiza SWOT	125
11.2. Cele i zadania strategiczne	126
12. Planowanie przestrzenne obszarów morskich.....	127
12.1. Diagnoza obecnego stanu planowania przestrzennego obszarów morskich.....	127
12.2. Cele i zadania strategiczne	131
13. System realizacji Programu	133
13.1. Zestawienie celów strategicznych i kierunkowych.....	133
13.2. Priorytetowe inwestycje.....	136
13.3. Plan finansowy działań.....	142
13.3.1. Źródła finansowania	142
13.3.2. Alokacja środków.....	143

13.3.2.1. Inwestycje wpisane na listę projektów dofinansowanych z programów operacyjnych....	143
13.3.2.2. Inwestycje w transporcie drogowym.....	147
13.3.2.3. Inwestycje w transporcie kolejowym.....	148
13.3.2.4. Inwestycje w transporcie morskim.....	148
13.3.2.5. Inwestycje w transporcie śródlądowym	150
13.3.2.6. Inwestycje w obszarze szkolnictwa.....	151
13.3.2.7. Inwestycje w obszarze rybactwa i rybołówstwa.....	151
13.3.2.8. Gazociąg Świnoujście–Szczecin	152
13.4. Zarządzanie realizacją Programu	152
13.4.1. Podmioty odpowiedzialne za realizację Programu	152
13.4.2. Koordynacja współpracy na rzecz gospodarki morskiej.....	156
13.4.3. Wskaźniki oceny realizacji zadań Programu oraz zasady monitoringu	156
Załączniki	163
Załącznik 1: Akty prawne.....	163
Załącznik 2: Zmiany dotyczące przestrzeni prawno-organizacyjnej terminalu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	175
Załącznik 3: Cele i założenia projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski”	179
Załącznik 4: Zestawienie zidentyfikowanych problemów, koncepcji działań oraz ich alokacji podmiotowej.	183
Załącznik 5: Inwestycje zrealizowane w województwie zachodniopomorskim do roku 2009	191
Literatura	193
Spis rysunków	197
Spis tabel.....	199

Wprowadzenie

Obecnie obowiązujący program wojewódzki pod nazwą „Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015” jest dokumentem kształtującym dotychczasową politykę morską województwa zachodniopomorskiego. Został on przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego nr XXXIV/397/06 z dnia 23 października 2006 r. i zaktualizowany uchwałą Zarządu Województwa nr 957/07 z dnia 5 października 2007 r.

W okresie 2007–2010 r. nastąpiła zmiana uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych, zarówno w przestrzeni prawnej, jak i społeczno-gospodarczej, które mają duży wpływ na funkcjonowanie gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego. Najważniejsze uwarunkowania zewnętrzne wynikają z członkostwa Polski w Unii Europejskiej, natomiast uwarunkowania wewnętrzne z regulacji prawnych Rzeczypospolitej Polski, wojewódzkich programów wieloletnich i ustaleń strategicznych oraz warunków społeczno-gospodarczych.

Uwarunkowania zewnętrzne związane z członkostwem Polski w UE poszerzyły katalog czynników wpływających na obszar branży morskiej i zmieniły dotychczasowe podejście sektorowe na skoordynowane, międzygałęziowe, uwzględniające współpracę i skuteczną koordynację wszystkich poczynań politycznych dotyczących morza i obszarów stychnych z morzem, na różnych szczeblach podejmowania decyzji. Ma to kluczowe znaczenie m.in. dla żeglugi śródlądowej, która stała się elementem zintegrowanych działań UE. W analizowanym okresie zaistniało szereg uwarunkowań wewnętrznych w przestrzeni prawno-organizacyjnej, spośród których należy wymienić:

- instrumenty programowe polityki morskiej RP (nowy okres programowania),
- obowiązujące nowe akty prawne,
- nowe wojewódzkie programy wieloletnie, uchwały i ustalenia wewnętrzne.

Skutkiem powyższych zmian była konieczność aktualizacji programu wojewódzkiego i dostosowanie go do nowych kierunków polityki morskiej i transportowej UE, polityki morskiej i transportowej oraz polityki rozwoju RP, a także kierunków rozwoju województwa zachodniopomorskiego. Horyzont czasowy aktualizacji Programu nie uległ zmianie, gdyż wynika on z przyjętych okresów programowania polityki regionalnej Unii Europejskiej i jest zdeterminowany stosowaną zasadą „n+2”, która zakłada rozliczanie pomocy unijnej dwa lata po zakończeniu okresu programowania.

W toku aktualizacji Programu wykonano następujące działania:

- 1). zdiagnozowano aktualną sytuację społeczno-gospodarczej w sektorze gospodarki morskiej;
- 2). zweryfikowano cele strategiczne i kierunkowe oraz przyporządkowane im zadania;
- 3). przeanalizowano obowiązujący stan prawny w zakresie polityki morskiej;
- 4). zapisy Programu skoordynowano z celami dokumentów strategicznych na szczeblu wojewódzkim, krajowym i międzynarodowym;
- 5). przeprowadzono weryfikację zasad monitoringu i jego wskaźników koniecznych do zrealizowania Programu;
- 6). sporządzono listę projektów infrastrukturalnych o szczególnym znaczeniu dla osiągnięcia celów strategicznych;
- 7). opracowano system realizacji i ramy finansowe Programu;
- 8). przeprowadzono aktualizację oceny skutków oddziaływania Programu na środowisko.

1. Uwarunkowania rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego

1.1. Kierunki polityki morskiej i akty prawne

1.1.1. Kierunki europejskiej polityki morskiej

1.1.1.1. Strategiczne dokumenty

Podstawowym powodem decyzji o potrzebie opracowania polityki morskiej UE był rozwój globalizacji, sprzyjającej wzrostowi gospodarczemu państw i regionów morskich na świecie, oraz nasilające się zagrożenia z tytułu globalnego ocieplenia i zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zwłaszcza mórz i oceanów. Zainteresowanie powstaniem wspólnej polityki morskiej UE wykazywało większość europejskich krajów i regionów morskich, stąd głównym celem polityki morskiej UE stało się zrównoważone wykorzystanie zasobów mórz i oceanów. Opublikowanie zielonej, a następnie niebieskiej księgi UE, formułującej zintegrowaną politykę morską UE, miało dla Europy wymiar i znaczenie historyczne. Uznanie czynnika morskiego jako jednego z zasadniczych uwarunkowań rozwoju państw członkowskich UE i ich miejsca w świecie było rozstrzygnięciem politycznym o znaczeniu strategicznym dla dalszego rozwoju UE.

Politykę morską Unii Europejskiej wyznaczają następujące dokumenty:

- Zielona Księga „W kierunku przyszłej polityki morskiej: Europejska wizja oceanów i mórz”. COM (2006) 275, 07.06.2006;
- Niebieska Księga „W sprawie zintegrowanej polityki morskiej”. COM (2007) 575, 10.10.2007;
- Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie zintegrowanej polityki morskiej. 20.05. 2008;
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczący Strategii dla Regionu Morza Bałtyckiego. COM (2009) 248, 10.06.2009;
- Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, 29.04.2004;
- Biała Księga KE „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r. – czas na decyzję”. COM (2001) 370, 12.09.2001;
- Komunikat Komisji Europejskiej dotyczący „Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego”. COM (2009) 248, 10.06.2009;
- Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej (NAIADES) – Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich w sprawie promocji żeglugi śródlądowej. COM (2006) 6, 17.01.2006;
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej);
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.”. (INI, 2009, 2095), 30.03.2010;
- Komunikat Komisji „Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”. COM (2010) 2020, 03.03.2010;
- Zielona Księga TEN-T: Przegląd polityki „W kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej”. COM (2009) 44, 4.2.2009;
- Rezolucja Parlamentu Europejskiego nt. europejskiej polityki portowej. 04.09.2008;
- Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu (2009/2096(INI));
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające Program na rzecz dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej SEK(2010) 1097. 29.09.2010.

Innymi instrumentami i programami mającymi wpływ na realizację zintegrowanej polityki morskiej UE są:

1). Instrumenty:

- europejski system nadzoru i monitoringu morskiego (AIS, SafeSeaNet, LRIT, CleanSeaNet, ZSRN w powiązaniu z Europejskim Systemem Nadzoru Granic EUROSUR, GMES – Global Monitoring for Environment and Security);
- morskie planowanie przestrzenne;
- europejska sieć danych i obserwacji morskich (EMODNET).

2). Programy:

- Europejska przestrzeń transportu morskiego bez barier;
- Wymiar Północny Unii Europejskiej – Partnerstwo w zakresie transportu i logistyki;
- Wymiar Wschodni Unii Europejskiej.

1.1.1.2. Niebieska Księga „W sprawie zintegrowanej polityki morskiej”

W Niebieskiej Księdze „W sprawie zintegrowanej polityki morskiej” [COM(2007)575] Komisja Europejska zintegrowaną polityką morską objęła m.in. takie obszary działalności jak: badania, bezpieczeństwo, biotechnologię, dziedzictwo narodowe, edukację, ekologię, energię, informatykę, klastry, medycynę, morskie planowanie przestrzenne, naukę, obronność, oceanologię, oceanografię, prawo, porty morskie i śródlądowe, rybactwo, rybołówstwo, sport, stocznie, telekomunikację, turystykę, zasoby surowcowe, zasoby siły roboczej, zarządzanie przestrzenne morze-ląd, zlewiska, żeglugę morską i śródlądową.

Zintegrowana polityka morską UE oparta jest na następujących założeniach:

- 1). Wszystkie działania gospodarcze i polityczne ze względu na kształt geograficzny regionu integrują się wokół gospodarki morskiej.
- 2). Woda sensu stricto (zarówno opływające kontynent morza, jak i drogi śródlądowe) jest medium krwioobiegu gospodarczego całego kontynentu.
- 3). Polityka morską wymaga zintegrowanego procesu decyzyjnego – sektorowe prowadzenie działań politycznych i podejmowanie decyzji nie wystarcza wobec wyzwań XXI wieku.
- 4). Gospodarka morską wpisana jest w rozwój gospodarczy Europy tak silnie, że synergia rozwiązań instrumentalnych jest absolutnie konieczna (przykładem jest gospodarka np. Holandii przyporządkowana morzu od 1000 lat).
- 5). Działania sektorowe powinny być wciśnięte w systemowe ramy polityczne.

Działania zintegrowanej polityki morskiej obejmują:

- 1). maksymalizację zrównoważonego wykorzystywania mórz i oceanów;
- 2). tworzenie bazy wiedzy i innowacji dla polityki morskiej;
- 3). zapewnienie najwyższej jakości życia w regionach przybrzeżnych;
- 4). promowanie wiodącej roli Europy w zakresie międzynarodowej gospodarki morskiej;
- 5). popularyzację morskiego charakteru Europy.

Na tle przedstawionych założeń wiodące znaczenie mają projekty:

- 1). europejski transport morską bez barier;
- 2). europejska strategia na rzecz badań naukowych nad środowiskiem morską;
- 3). krajowe zintegrowane polityki morskie, opracowywane przez państwa członkowskie;
- 4). europejska sieć nadzoru morskiego;
- 5). mapa drogową na rzecz morskiego planowania przestrzennego w państwach członkowskich;
- 6). strategia na rzecz łagodzenia skutków zmian klimatycznych w regionach przybrzeżnych;
- 7). ograniczenie emisji CO₂ oraz zanieczyszczeń powodowanych przez przewozy morskie;
- 8). zwalczanie nielegalnych połowów i destrukcyjnych połowów włokami na pełnym morzu;
- 9). europejska sieć klastrów morskich;

10). przegląd zwolnień z unijnych przepisów prawa pracy dla sektora przewozów morskich i rybołówstwa.

1.1.1.3. Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego

Basen Morza Bałtyckiego definiowany jest przez Komisję Europejską jako makroregion. Makroregiony Unii Europejskiej pozwalają na definiowanie na ich obszarze strategii rozwojowych. Takie podejście wiąże się z propozycjami dotyczącymi spójności terytorialnej przedstawionymi przez Komisję w Zielonej Księdze z października 2008 r., zgodnie z którymi działania interwencyjne są dostosowywane do potrzeb regionów funkcjonalnych, a nie do ustalonych z góry kryteriów finansowych i administracyjnych. Ponadto model podejścia makroregionalnego zapewnia UE innowacyjny instrument polityczny, mogący służyć za dobry przykład starań na rzecz realizacji wspólnych celów unijnych oraz skuteczniejszej koordynacji polityki terytorialnej i sektorowej w oparciu o wspólne wyzwania terytorialne. Analogicznie spójne i aktywne wdrożenie zawartych w strategii działań dotyczących morza będzie ważnym precedensem w zakresie regionalnej (tu: prowadzonej w obrębie basenu morskiego) realizacji inicjatyw związanych ze zintegrowaną polityką morską.

W Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego [COM (2009) 248] wskazane zostały przez Radę Europy trzy zasady:

- 1). nie może naruszać ona zasad zintegrowanej polityki morskiej,
- 2). powinna wspierać działania proekologiczne Bałtyku,
- 3). powinna określić ramy tzw. „Wymiaru Północnego” (Wymiar Północny zapewnia wspólne ramy służące do wspierania dialogu i wymiernej współpracy w Europie Północnej między Unią Europejską, Islandią, Norwegią i Rosją.)

Główne kierunki działań w Regionie Morza Bałtyckiego to:

- 1). stworzenie warunków dla zrównoważonego środowiska,
- 2). rozwój dobrobytu w regionie,
- 3). wzrost dostępności i atrakcyjności regionu,
- 4). zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony w regionie.

Wynikają one z konieczności pokonania różnic rozwojowych państw regionu. Jako priorytety prezentowane są następujące zagadnienia:

- 1). ulepszenie sieci połączeń,
- 2). pokonanie energetycznej izolacji niektórych części regionu,
- 3). pokonanie znacznych różnic w zaawansowaniu badań naukowych i innowacyjności produkcyjnej,
- 4). promowanie mediów transportu najbardziej przyjaznych środowisku,
- 5). ograniczenie zagrożeń środowiska,
- 6). ograniczenie zagrożeń ze strony przestępczości zorganizowanej.

Przeprowadzona przez Komisję analiza wykazała, że:

- 1). warunkiem zrównoważonego rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego jest zintegrowane podejście do rozwiązywania problemów,
- 2). przedmiotowe zagadnienia są ze sobą powiązane (na przykład podniesienie jakości wód morskich zwiększy zatrudnienie w wyniku większych możliwości rozwoju przedsiębiorstw gospodarki morskiej, które z kolei będzie wymagać lepszych połączeń transportowych),
- 3). w ramach zintegrowanej strategii wszystkie zainteresowane podmioty będą czerpać korzyści ze wspólnego podejścia,
- 4). konieczna jest lepsza koordynacja i strategiczne wykorzystywanie programów wspólnotowych,
- 5). niezbędne jest zintegrowanie wyników programów badawczych z innymi programami i obszarami polityki,
- 6). w obowiązujących ramach finansowych i prawnych istnieją ogromne możliwości prowadzenia skutecznych działań polegających na zacieśnieniu współpracy i koordynacji,
- 7). niezbędne są działania szczegółowe zmierzające do rozwiązania zidentyfikowanych problemów, które będą podejmowane przez zainteresowane strony w regionie, w tym rządy i agencje, gminy oraz organizacje międzynarodowe i pozarządowe, skuteczność niektórych z proponowanych dzia-

łań wzrośnie w rezultacie prowadzenia dalszej konstruktywnej współpracy z zainteresowanymi krajami w regionie.

1.1.2. Kierunki polskiej polityki morskiej

Rzeczpospolita Polska jest aktywnym podmiotem na forum międzynarodowym. Przez zaangażowanie swoich przedstawicieli uczestniczy w kształtowaniu norm prawa morskiego oraz międzynarodowego prawa morza i czuwa nad ich przestrzeganiem.

Dominującą rolę w kształtowaniu międzynarodowego ładu morskiego odgrywają wielostronne uregulowania prawno-traktatowe, w tym Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz.U. 2002, nr 59, poz. 543 – Konwencja UNCLOS) oraz konwencje opracowywane pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO). Natomiast w zakresie ochrony środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego istotną rolę odgrywa Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz.U. 2000, nr 28, poz. 346 – Konwencja Helsińska). W ostatnich latach wzrosła liczba regionalnych porozumień morskich i umów dwustronnych z zakresu gospodarki morskiej, których stroną jest Rzeczpospolita Polska. Zazwyczaj są one częścią szerszych porozumień polityczno-gospodarczych lub umów o wolnym handlu. Oprócz wypełniania postanowień umów międzynarodowych i czynnego członkostwa w międzynarodowych organizacjach morskich polskie instytucje rządowe i samorządowe, a także organizacje pozarządowe, przedsiębiorcy i pracownicy oraz przedstawiciele środowisk naukowych i technicznych uczestniczą w wielu międzynarodowych projektach morskich.

Na gruncie prawa wewnętrznego najważniejszym aktem prawnym regulującym stosunki prawne związane z żeglugą morską jest ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. 2001, nr 138, poz. 1545, z późn. zm.). Ponadto istotne znaczenie ma ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. 2006, nr 99, poz. 693, z późn. zm.) i ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. 2003, nr 153, poz. 1502, z późn. zm.). W przypadku żeglugi śródlądowej podstawowym aktem prawnym jest Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. 2006, nr 123, poz. 857) oraz Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo Wodne (Dz.U. 2001, nr 115, poz. 1229, z późn. zm.).

Do innych regulacji w zakresie prawa krajowego należą ustawy, rozporządzenia i inne akty wykonawcze dotyczące:

- 1). prawa morza oraz prawa morskiego, prawa wodnego, prawa ochrony środowiska, prawa transportowego i handlowego;
- 2). ochrony konkurencji, w tym swobody dostępu do rynku usług morskich;
- 3). finansowania budowy i utrzymania infrastruktury morskiej, w tym opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej;
- 4). zasobów ludzkich (morskie prawo pracy, kadry morskie, szkolnictwo morskie, promocja zawodów morskich);
- 5). żeglugi śródlądowej;
- 6). rybołówstwa, w tym wdrażania planów zarządzania przyjętych przez Unię Europejską;
- 7). podatków, w tym podatku dochodowego, podatku od towarów i usług, podatku akcyzowego, podatku od nieruchomości, podatku tonażowego, amortyzacji oraz ceł;
- 8). pomocy publicznej, w tym pomoc dla transportu morskiego, portów morskich, sektora stocznio-owego, transportu intermodalnego, stałych połączeń morskich, żeglugi bliskiego zasięgu, infrastruktury centrów logistycznych, rybołówstwa, portów i przystani rybackich;
- 9). rynków kapitałowych, w tym finansowania budowy i zakupu statków, hipoteki morskiej, inwestycji portowych; ochrony środowiska morskiego, w tym wdrażanie konwencji IMO i Konwencji Helsińskiej, dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej, Bałtyckiego Planu Działania HELCOM, działania związane z realizacją Programu wodno-środowiskowego kraju; działalności naukowej i badawczo-rozwojowej; partnerstwa publiczno-prywatnego;
- 10). komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw w sektorze morskim.

W regulacjach krajowych na bieżąco implementowane są akty prawa wspólnotowego oraz prawa międzynarodowego. Duże znaczenie spełnia funkcjonująca od marca 2008 r. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, której głównym zadaniem jest przygotowanie założeń oraz projektów aktów prawnych, a także wydawanie opinii z zakresu prawa morskiego i międzynarodowego prawa morza.

W załączniku nr 1 wyszczególnione są akty prawa krajowego związane z poszczególnymi dziedzinami gospodarki morskiej.

1.1.3. Kierunki regionalnej polityki morskiej

Poza ww. międzynarodowymi i krajowymi uwarunkowaniami regionalną politykę morską kształtują następujące krajowe i regionalne instrumenty prawno-organizacyjne:

- 1) instrumenty programowe polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) wojewódzkie programy wieloletnie, uchwały i ustalenia wewnętrzne.

Do instrumentów programowych polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej należą:

- 1) Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015:
 - Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013,
 - Strategia rozwoju portów morskich do 2015 r.,
 - Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020,
 - Strategia rozwoju sektora rybołówstwa 2007–2013,
 - Polityka Ekologiczna Państwa na lata 2009–2012 z perspektywą do 2016 r.,
 - Kierunki Rozwoju Turystyki do 2015.
- 2) Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020.
- 3) Programy operacyjne mające związek z polityką morską RP:
 - Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013,
 - Innowacyjna Gospodarka 2007–2013,
 - Kapitał Ludzki 2007–2013,
 - Zrównoważony rozwój rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013.
- 4) Morskie programy wieloletnie:
 - Program ochrony brzegów morskich, program wieloletni na lata 2004–2023,
 - Program dla Odry–2006,
 - Program rozwoju służb ratownictwa morskiego, program wieloletni na lata 2007–2009,
 - Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu, program wieloletni na lata 2008–2013,
 - Program zbierania danych rybackich na lata 2007–2013.

Wojewódzkie programy wieloletnie, uchwały oraz ustalenia strategiczne to przede wszystkim:

- 1) Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Szczecin 2010;
- 2) Stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie rozwoju ODW. Konwent Marszałków Związku Województw RP, Łódź 17 kwietnia 2009;
- 3) III Stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego, Łódź 12 lipca 2009;
- 4) Uchwała Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego w sprawie: „Informacji dotyczącej priorytetów Województwa Zachodniopomorskiego do Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego–Action Plan”;
- 5) Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013; Szczecin 2010;
- 6) Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, Szczecin 2010;
- 7) Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015, Szczecin 2008;
- 8) Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim do 2015 roku, Szczecin 2008.

1.1.4. Podmioty odpowiedzialne za regionalną politykę morską

Podmioty zarządzające polityką morską Rzeczypospolitej Polskiej¹:

- Prezes Rady Ministrów,
- Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (organ pomocniczy Prezesa Rady Ministrów), powołany Zarządzeniem nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 września 2008 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (M P. nr 70, poz. 635 oraz z 2009 r. nr 34, poz. 503),
- minister właściwy do spraw gospodarki morskiej,
- ministrowie kierujący działami administracji rządowej w zakresie objętym polityką morską.

Podmioty zarządzające regionalną polityką morską:

- samorządy terytorialne województw, miast i gmin nadmorskich oraz ich związki,
- samorządy gospodarcze.

Podmioty realizujące politykę morską w województwie zachodniopomorskim:

1. Podmioty administracji:

- administracja morska (Urząd Morski w Szczecinie, Urząd Morski w Słupsku),
- administracja żeglugi śródlądowej (Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie),
- administracja rządowa i samorządowa w regionach nadmorskich,
- administracja skarbowa (izby i urzędy skarbowe),
- Służba Celna RP (izby i urzędy celne),
- Straż Graniczna (oddziały, placówki i dywizjony),
- Państwowa Straż Pożarna z województw nadmorskich,
- Marynarka Wojenna RP,
- Morska Służba Hydrologiczno-Meteorologiczna,
- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa,
- Okręgowe Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego,
- Inspektoraty portowe (Graniczny Inspektorat Weterynarii, Graniczny Inspektorat Sanitarno-Epidemiologiczny),
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie.

2. Podmioty naukowo-badawcze:

- Akademia Morska w Szczecinie,
- Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny,
- Uniwersytet Szczeciński,
- Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.

3. Podmioty dialogu społecznego:

- trójstronne zespoły branżowe, w tym Zespół Trójstronny do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, oraz Zespół Trójstronny do spraw Przemysłu Stoczniowego,
- wojewódzkie komisje dialogu społecznego (województwa nadmorskie),
- organizacje pozarządowe i stowarzyszenia morskie,
- partnerstwa, w tym Partnerstwo dla Bałtyku,
- izby gospodarcze, w tym Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- Polskie Forum Przemysłów Morskich,
- Polski Klaster Morski.

1.1. Współpraca transgraniczna

Zgodnie z ustawą² z dnia 24 sierpnia 2007 r. i decyzją Rady 2007/801/WE³ Rzeczpospolita Polska weszła do Układu z Schengen 21 grudnia 2007 r. Z tym dniem zostały zniesione kontrole na granicach

¹ Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2009.

lądowych, natomiast zniesienie kontroli na lotniskach nastąpiło 30 marca 2008 r. Od tego czasu, odprawy graniczne na granicy morskiej Polski, zewnętrznej granicy obszaru Schengen, odbywają się według zasad określonych w Kodeksie Schengen.

Swoboda przemieszczania się wewnątrz UE jest ważnym elementem ułatwiającym współpracę transgraniczną. W odniesieniu do województwa zachodniopomorskiego istnieje szereg platform takiej współpracy zarówno z sąsiednimi regionami Republiki Federalnej Niemiec jak i z państwami skandynawskimi. W pierwszej kolejności współpraca tak jest prowadzona w ramach tzw. Euroregionu POMERANIA (rys. 1.1) oraz w ramach programów finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR).

Utworzony w 1995 w Szczecinie **Euroregion POMERANIA** zrzesza następujących członków:

- 1) Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu POMERANIA (skupiające większość miast i gmin z województwa Zachodniopomorskiego oraz Miasto Szczecin),
- 2) Komunalny Związek Euroregionu POMERANIA (z dwoma miastami oraz sześcioma powiatami landów Meklemburgia–Pomorze Przednie i Brandenburgia),
- 3) Komunalny Związek Gmin Skanii (z 33 szwedzkimi gminami).



Rys. 1.1. Obszar Euroregionu POMERANIA

Źródło: Materiały informacyjne Stowarzyszenia Gmin Polskich Euroregionu Pomerania. <http://www.pomerania.org.pl> [dostęp: 9.08.2010]

Cały region obejmuje powierzchnię 42.000 km² oraz liczącą ponad 3,5 miliony osób ludność. Ze względu na swoje położenie geograficzne Euroregion jest ważnym ogniwem łączącym Europę Środkową z Europą Wschodnią oraz ze Skandynawią. W Euroregionie krzyżują się ważne drogi komunika-

² Ustawa z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Systemie Informacji Wizowej (Dz.U. 2007, nr 165, poz. 1170).

³ Decyzja Rady z dnia 6 grudnia 2007 r. w sprawie pełnego stosowania przepisów dorobku Schengen w Republice Czeskiej, Republice Estońskiej, Republice Łotewskiej, Republice Litewskiej, Republice Węgierskiej, Republice Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republice Słowenii i Republice Słowackiej (2007/801/WE) Dz.Urz. UE L 323 z 8.12.2007 r.

cyjne o znaczeniu ponadregionalnym łączące wschód i zachód Europy jak również Skandynawię z Europą Południową, a jego korzystne położenie w odniesieniu do głównych tras komunikacyjnych w Rejonie Morza Bałtyckiego jest czynnikiem, który ma decydujący wpływ na rozwój gospodarczy całego regionu.

Celem współpracy w Euroregionie jest podejmowanie wspólnych działań dla równomiernego i zrównoważonego rozwoju regionu oraz zbliżenia jego mieszkańców i instytucji. Cele te można osiągnąć m.in. poprzez: utrzymanie i poprawianie stanu środowiska naturalnego; rozbudowanie i dostosowanie infrastruktury do potrzeb ruchu granicznego i regionalnego; rozwój współpracy gospodarczej, wymiany know-how oraz transferu technologii oraz rozwój skoordynowanego, transgranicznego planowania przestrzennego.

W obecnej perspektywie budżetowej 2007–2013 realizowanych jest szereg programów transgranicznych, w których zaangażowane jest województwo zachodniopomorskie, finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach celu „Europejska współpraca terytorialna”:

- 1). Program Współpracy Transgranicznej Polska-Niemcy,
- 2). Program Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk,
- 3). Projekt SoNorA.

Program Współpracy Transgranicznej Polska-Niemcy dotyczy po stronie polskiej województwa zachodniopomorskiego, a po stronie niemieckiej landów Meklemburgia–Pomorze Przednie i Brandenburgia (rys. 1.2). Głównym celem Programu jest wniesienie wkładu w równomierny i zrównoważony rozwój obszaru wsparcia poprzez transgraniczne zbliżenie mieszkańców, przedsiębiorstw i instytucji. Jednym z kierunków realizacji Programu jest m.in. wybudowanie potrzebnej infrastruktury transportowej w przypadku transgranicznych połączeń komunikacyjnych, wspólny rozwój infrastruktury technicznej oraz wzmocnienie infrastruktury turystycznej.

Celem **Programu Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk** jest wzmocnienie zrównoważonego rozwoju obszaru Południowego Bałtyku przez wspólne działania zwiększające jego konkurencyjność i wzmacniające integrację pomiędzy ludźmi i instytucjami. Program obejmuje regiony pięciu państwa członkowskich UE, w tym podregiony Polski: szczeciński, koszaliński, słupski i gdański oraz regiony Szwecji, Danii, Litwy i Niemiec. W ramach Programu określono główne osie współpracy, m.in. w ramach priorytetu „Konkurencyjność gospodarcza” przewidziano wsparcie projektów i działań w dziedzinie transportu. Wszystkie działania w zakresie poprawy jakości infrastruktury i usług transportowych oraz zapewnienia dostępności transportowej powinny być oparte na rozwiązaniach przyjaznych dla środowiska oraz zdrowia i życia człowieka.

Projekt SoNorA („South – NorthAxis”) jest kontynuacją projektu Adriatic–BalticLandbridge (Most lądowy Adriatyk – Bałtyk), zakończonego w kwietniu 2008. W projekcie SoNorA bierze udział 25 partnerów z 6 państw: Austrii, Czech, Niemiec, Polski, Słowenii i Włoch. Projekt SoNorA powstał na bazie dyskusji nad sposobami przyspieszenia rozwoju infrastruktury i usług w transporcie multimodalnym na obszarze Europy Środkowej łączącej Bałtyk z Adriatykiem. Planowane jest nawiązanie strategicznej współpracy w obrębie wybranych transeuropejskich korytarzy transportowych. Partnerzy projektu SoNorA będą wspólnie pracowali nad zapewnieniem swoim regionom lepszej dostępności i wszelkich wynikających z tego korzyści, a co za tym idzie nad przyspieszeniem wzrostu gospodarczego i stworzeniem silnej ekonomicznie strefy w Europie Środkowej. Projekt SoNorA zakłada przygotowanie wspólnej strategii rozwoju infrastruktury dla multimodalnej sieci transportowej łączącej północne i południowe regiony Europy Środkowej. Na bazie tego założenia Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, wspólnie z Sekretariatem Technicznym CETC (działającym w ramach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego), będzie pracował na rzecz przyspieszenia rozwoju i promowania Środkoeuropejskiego Korytarza Transportowego (Central European Transport Corridor).



Rys. 1.2. Obszar działania Programu Współpracy Transgranicznej Polska–Niemcy

Źródło: Materiały Wspólnego Sekretariatu Technicznego.
<http://www.interreg4a.info> [dostęp: 9.08.2010]

We współpracę transgraniczną wpisuje się również **Międzyregionalne Porozumienie na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65)**, którego sygnatariuszami są: Region Skania (Szwecja), Województwo Zachodniopomorskie, Województwo Lubuskie, Województwo Dolnośląskie (Polska), Region Bratysława, Region Trnava (Słowacja), Region Hradec Kralove (Czechy), Powiat Győr–Moson–Sopron, Vas i Zala reprezentujące Zachodni Region Zadunajski (Węgry), Powiat Varaždin (Chorwacja). Korytarz CETC–ROUTE65 zajmuje powierzchnię ok. 230 005 km², a jego trasa przebiega ze Skanii (Południowa Szwecja), poprzez Morze Bałtyckie (stałe połączenie promowe Świnoujście – Ystad), Europę Środkową, aż na Południe Europy – do Morza Adriatyckiego. Inicjatywa ma na celu wykreowanie systemu multimodalnych powiązań infrastrukturalnych i gospodarczych, służących zrównoważonemu rozwojowi oraz wzmocnieniu konkurencyjności tego obszaru.

8 czerwca 2010 roku została podpisana tzw. „Deklaracja Szczecińska” przez Ministrów odpowiedzialnych za transport i infrastrukturę z krajów związanych z Inicjatywą Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–ROUTE65, która definiuje i zmienia poziom współpracy w jego ramach. Współpraca budowana oddolnie sześć lat przez regiony z sześciu państw została w ten sposób przeniesiona na szczebel narodowy. Zmiana poziomu współpracy ma ogromne znaczenie, gdyż pozwoli z innej perspektywy zabiegać o odpowiednie miejsce dla Korytarza w przestrzeni polityczno-społeczno-geograficznej, a przede wszystkim gospodarczej w Europie Środkowej. „Deklaracja Szczecińska” jest jasnym sygnałem dla instytucji i organów Unii Europejskiej odpowiedzialnych za politykę transportową oraz rozwój społeczny i gospodarczy, że CETC–ROUTE65 jest ideą niezmiernie ważną dla przyszłości Europy Środkowej⁴.

1.2. Region Morza Bałtyckiego (RMB)

Ze względu na swoje położenie basen Morza Bałtyckiego jest naturalnym ogniwem integrującym gospodarki poszczególnych krajów regionu. Wokół Morza Bałtyckiego zlokalizowanych jest dziewięć krajów (Dania, Niemcy, Polska, Litwa, Łotwa, Estonia, Rosja, Finlandia oraz Szwecja) charakteryzujących się wysokim (na skalę europejską) potencjałem ekonomicznym i demograficznym. Obszar wokół Morza Bałtyckiego zamieszkuje ponad 110-milionów osób (z czego w bezpośrednim sąsiedztwie Mo-

⁴ Materiały informacyjne Sekretariatu Technicznego CETC; <http://www.cetc.wzp.pl> [dostęp: 9.08.2010].

rze Bałtyckiego zamieszkuje około 48 mln)⁵. Po rozszerzeniu Unii Europejskiej w roku 2004 kraje nadbałtyckie zostały włączone do zintegrowanego obszaru gospodarczego Wspólnoty, co pozytywnie wpłynęło na rozwinięcie współpracy gospodarczej między nimi oraz na przyspieszenie ich rozwoju gospodarczego.

Regiony wschodzące w skład RMB są bardzo zróżnicowane pod wieloma względami: zajmują one różnej wielkości obszary, w których gęstość zaludnienia waha się od kilku do kilku tysięcy osób na km², leżą w różnych strefach klimatycznych, posiadają różnego rodzaju zasoby naturalne, na swoich terenach mają rozwinięte różne gałęzie przemysłu i rolnictwa oraz posiadają zróżnicowane tempo rozwoju gospodarczego, co znajduje odbicie w podstawowych danych makroekonomicznych poszczególnych krajów. Nie wszystkie kraje regionu są dobrze ze sobą skomunikowane pod względem infrastruktury transportowej⁶.

Jednak region ma potencjał, by stać się modelowym regionem zintegrowanego planowania przestrzennego na lądzie i na morzu. Region Morza Bałtyckiego charakteryzuje się dużą liczbą różnorodnych form współpracy na poziomie lokalnym, regionalnym, parlamentarnym, międzyrządowym, jak również dużą ilością działań współfinansowanych w ramach realizowanych polityk wspólnotowych (polityka spójności, TEN-T, polityka morska, ochrona środowiska)⁷.

Ponadto region ten cechuje ogromny potencjał ekonomiczny i innowacyjny. Pod względem dynamiki rozwoju region ten zalicza się do ścisłej unijnej czołówki. Jego niezaprzeczalne atuty to m.in. wysoki poziom wykształcenia kadr, dynamika wzrostu nakładów na B+R, obecność liczących się ośrodków naukowych i technologicznych oraz gęsta morska sieć komunikacyjna. Z powyższych względów obszar ten, jako całość, zajmuje pierwsze miejsca w wielu rankingach konkurencyjności⁸.

Region ten stanowi również jeden z najcenniejszych w Europie obszarów pod względem wielkości bogactw naturalnych oraz bioróżnorodności⁹.

Rozwój transportu morskiego, a w szczególności portów morskich, jest jednym z kluczowych czynników decydujących o rosnącej dynamice wzrostu społeczno-gospodarczego całego RMB. Rocznie w ramach tego obszaru przewozi się około 350 mln ton ładunków, co stanowi około 7% przewozów światowych. Średnia roczna gęstość ładunków na obszarze Morza Bałtyckiego (około 800 ton na km²) jest ponad 500-krotnie większa niż średnie roczne zagęszczenie ładunków na wszystkich morzach świata (około 15 ton na km²). W Regionie Morza Bałtyckiego występuje największe zagęszczenie linii promowych w Europie.

Obecnie w Regionie Morza Bałtyckiego znajduje się około 320 portów i przystani morskich oraz terminali przeładunkowych, których rola i znaczenie jest zależne od ich lokalizacji, istniejącego zaplecza oraz miejsca, jakie zajmują one w gospodarce kraju, itd., a duża ich liczba pozwala na ograniczenie transportu lądowego do krótkich dystansów, szczególnie w przewozach zagranicznych.

Ze względu na prawie całkowite uzależnienie Szwecji, Finlandii i Norwegii, a także częściowo duńskiego handlu z zachodniej i środkowej Europy od transportu morzem, na Morzu Bałtyckim w znacznym stopniu rozwija się żegluga bliskiego zasięgu, zwłaszcza w zachodniej jego części. Potencjał promowy na Bałtyku uzupełniany jest przez integralnie z nim związany (technologicznie, organizacyjnie i ekonomicznie) tonaż ro-ro, stosujący tę samą technologię przeładunku i przewozu, co żegluga promowa, i funkcjonujący na tym samym rynku frachtowym oraz w tym samym zasięgu geograficznym¹⁰.

⁵ Galor A., Salmonowicz H.: *Bałtyckie otoczenie polskich portów morskich*. V Konferencja Naukowa „Porty morskie 2005”. Szczecin 2005.

⁶ *Program Regionu Morza Bałtyckiego 2007–2013*.

⁷ *Spójność i konkurencyjność Regionu Morza Bałtyckiego. Wkład Rządu RP w prace nad Strategią UE dla Regionu Morza Bałtyckiego. Od wizji do działań*. Stanowiska Polski ws. Strategii dla RMB. Warszawa 2008.

⁸ tamże

⁹ Stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego. 2008.

¹⁰ Galor A., Salmonowicz H.: *Region Morza Bałtyckiego jako obszar aktywności gospodarczej i wymiany handlowej*. Materiały Konferencyjne „Polska Żegluga Liniowa i Promowa 2006”, Szczecin 2006.

Na obszarze Morza Bałtyckiego i Morza Północnego skupia się ponad 35% światowych połączeń promowych. Na międzynarodowych liniach operuje około 160 promów, eksploatowanych przez 40 armatorów, którzy wykonują ponad 740 tys. podróży rocznie (wewnątrz krajowych i zagranicznych). Przewozy żegluga promową i statkami ro-ro stanowią ponad 38% wszystkich przewozów pasażerskich na świecie, 35% przewozów samochodów osobowych oraz 18% przewozów samochodów ciężarowych i naczep.

Wszystkie wymienione powyżej elementy mają wpływ na charakter tego regionu i zdecydowały o tym, że Region Morza Bałtyckiego zajął istotne miejsce w polityce zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej. Nadbałtyckie porty to ogniwa łączące kraje, miasta i lokalne rynki. Stałe połączenia morskie są naturalnymi przedłużeniami lądowych korytarzy transportowych. Jak szacują eksperci UE, gospodarki państw nadbałtyckich wykazują ponadprzeciętny na skalę kontynentu potencjał wzrostu. Sektor morski jest i będzie siłą napędową rozwoju infrastruktury transportowej, przemysłu i turystyki krajów zlokalizowanych w RMB¹¹.

Współpraca regionalna w Regionie Morza Bałtyckiego, w której aktywnie uczestniczy strona polska, odbywa się w ramach wielu instytucji i organizacji, m.in:

- Rady Państw Morza Bałtyckiego,
- Komisji Helsińskiej (HELCOM),
- Programu VASAB (Vision and Strategies around the Baltic Sea – Wizje i Strategie wokół Morza Bałtyckiego),
- Organizacji Baltic Development Forum (Forum Rozwoju Bałtyku),
- Regionalnej Rady Doradczej Morza Bałtyckiego – Baltic Sea Regional Advisory Council (BSRAC),
- Organizacji Baltic Sea States Subregional Co-operation (Współpraca Subregionalna Państw Morza Bałtyckiego),
- Forum Parlamentów Południowego Bałtyku (Forum Parliaments of South Baltic Region).

1.3. Województwo zachodniopomorskie

Województwo zachodniopomorskie przez swoje położenie na południowym wybrzeżu Bałtyku jest nierozdzielnie związane z Regionem Morza Bałtyckiego i gospodarką morską. Nadmorskie i przygraniczne położenie to cechy, które wyróżniają je spośród innych województw w kraju. Bezpośrednio województwo sąsiaduje z Republiką Federalną Niemiec, a poprzez wody morskie ze Szwecją i Danią, właśnie to położenie określa jego miejsce w przestrzeni europejskiej i krajowej (rys. 1.3).

Innymi ważnymi wyznacznikami pozycji województwa zachodniopomorskiego w przestrzeni europejskiej są duże porty ujścia Odry, stanowiące potencjalne punkty węzłowe „autostrady bałtyckiej” i zaplecze transportowe metropolii berlińskiej, Odrzańska Droga Wodna, której dolny odcinek stanowi istotny element europejskiej sieci dróg wodnych, a również Szczecin jako ważny węzeł transportowy leżący na przecięciu międzynarodowych szlaków komunikacyjnych północ-południe i wschód-zachód.

Do wyznaczników pozycji regionu w przestrzeni krajowej należy zaliczyć również mniejsze porty wybrzeża, miasto Szczecin jako jeden z głównych krajowych ośrodków rozwoju, a także walory turystyczne regionu, przemysł, który jest skupiony głównie w ujściu Odry i w dużym stopniu powiązany z gospodarką morską, współpracą transgraniczną z Niemcami i transbałtycką ze Szwecją¹².

Powierzchnia województwa według danych z 1 stycznia 2009 wynosi 22 892,48 km²¹³, co stawia je na piątym miejscu w kraju pod względem posiadanej powierzchni. Województwo posiada granice o łącznej długości 873,9 km. Od zachodu graniczy ono z niemieckimi landami: Meklemburgia-Pomorze Przednie i Brandenburgia (186,6 km), na południowym wschodzie z województwem wielko-

¹¹ *Gospodarka morską 2009*. Urząd Statystyczny w Szczecinie. Szczecin 2010.

¹² *Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Szczecin 2010.

¹³ *Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2009 r.* Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2009-08-20.

polskim (171,3 km), na południu z województwem lubuskim (177,0 km), a od wschodu z województwem pomorskim (154,1 km)¹⁴ (rys. 1.4). Północna linia województwa wyznaczona jest linią brzegową wzdłuż Zatoki Pomorskiej i dalszej części Bałtyku w kierunku wschodnim, od miejscowości Świnoujście do miejscowości Wicko Małe (184,9 km)¹⁵.



Rys. 1.3. Lokalizacja województwa zachodniopomorskiego w Regionie Morza Bałtyckiego

Źródło: Opracowanie własne

Na obszar województwa składają się obok powierzchni lądowych również morskie wody wewnętrzne, do których należą m.in. polska część Zalewu Szczecińskiego oraz akweny cieśnin: Dziwny i Świny, które są częściami Morza Bałtyckiego¹⁶.

W województwie znajduje się 18 powiatów ziemskich (białogardzki, choszczeński, drawski, goleniowski, gryficki, gryfiński, kamieński, kołobrzeski, koszaliński, łobeski, myśliborski, policki, pyrzycki, sławieński, stargardzki, szczecinecki, świdwiński, walecki), 3 powiaty grodzkie (Koszalin, Szczecin, Świnoujście), 114 gmin (w tym 11 miejskich, 51 miejsko-wiejskich oraz 52 wiejskie) oraz 62 miasta¹⁷.

¹⁴ *Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Szczecin 2010.

¹⁵ Materiały Urzędu Marszałkowskiego w Szczecinie; <http://www.wzp.pl> [dostęp: 10.06.2010].

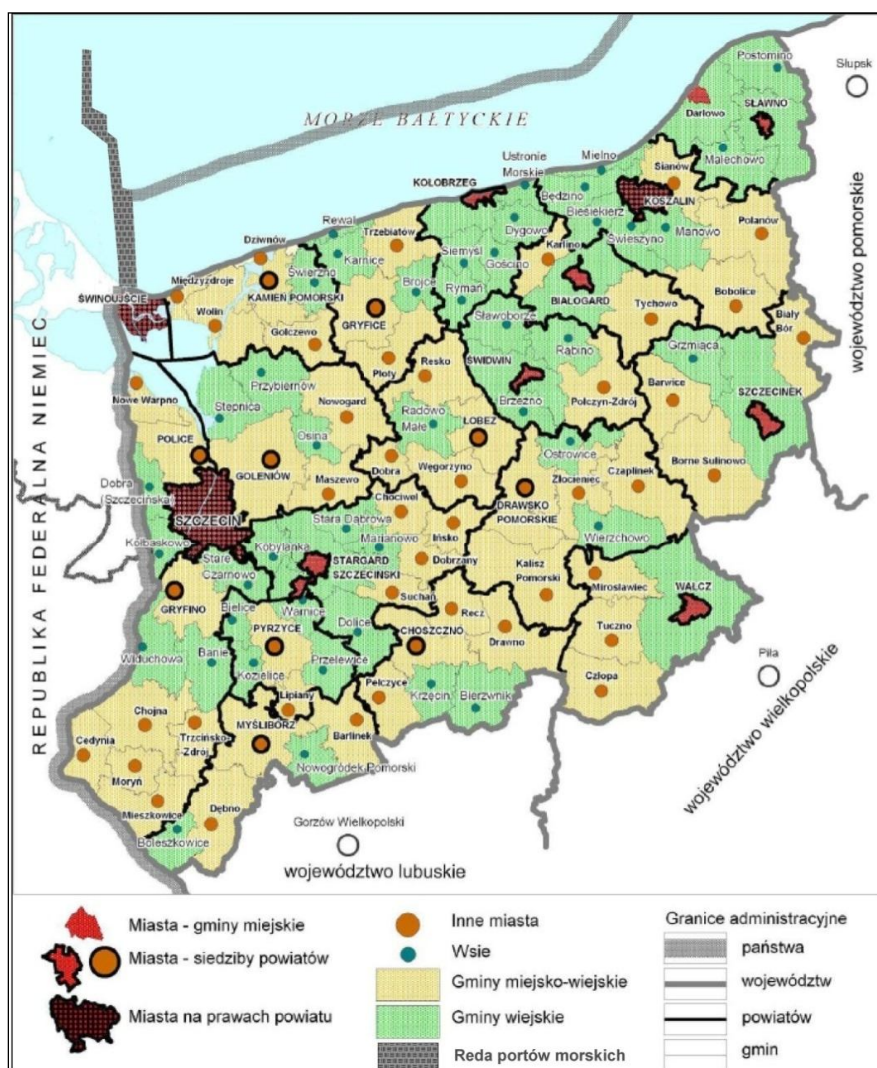
¹⁶ *Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*. Szczecin 2010.

¹⁷ Materiały Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego; <http://www.wzp.pl> [dostęp: 10.06.2010].

Zgodnie z nomenklaturą Unii Europejskiej na terenie województwa wyodrębnione są 4 podregiony NUTS¹⁸ (rys. 1.5): podregion koszaliński (PL422), Stargardzki (PL423), miasto Szczecin (PL424) i Szczeciński (PL425)¹⁹.

W województwie 48,6% powierzchni zajmują użytki rolne, 34,3% – lasy, 5,2% – wody powierzchniowe, 11,9% – pozostałe grunty.

W związku z taką strukturą terenu województwo charakteryzuje się małą gęstością zaludnienia. Zgodnie z danymi z dnia 31.12.2009 roku na jego terenie zamieszkiwało 1 693 198 osób²⁰. Województwo posiada dosyć wysoki poziom urbanizacji, gdyż 69,04% wszystkich mieszkańców województwa mieszka w miastach.



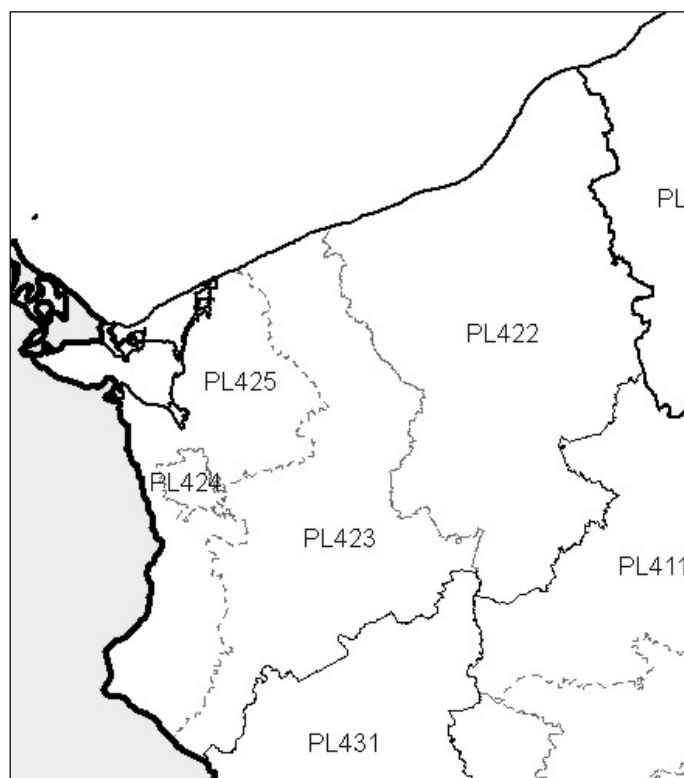
Rys. 1.4. Administracyjny podział województwa zachodniopomorskiego

Źródło: Opracowano na podstawie: *Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Szczecin 2010.

¹⁸ NUTS – Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (ang. Nomenclature of Units for Territorial Statistics). Klasyfikacja NUTS jest stosowana w procesie zbierania, harmonizacji i udostępniania danych statystycznych w przekroju przestrzennym. Dane te pozwalają na ukazanie struktury produkcyjnej regionów i oszacowanie regionalnego produktu krajowego brutto (PKB). Podział NUTS nie zawsze odpowiada podziałowi administracyjnemu kraju.

¹⁹ Commission Regulation (EC) No 105/2007 of 1 February 2007 amending the annexes to Regulation (EC) No 1059/2003 of the European Parliament and of the Council on the establishment of a common classification of territorial units for statistics (NUTS) (Official Journal L 39, 10 February 2007).

²⁰ *Ludność. Stan i struktura w przekroju terytorialnym (Stan w dniu 30 VI 2009 r.)*. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2009-11-24.



Rys. 1.5. Podregiony NUTS3 w województwie zachodniopomorskim

Źródło: <http://ec.europa.eu/eurostat> [dostęp: 10.06.2010]

Stolicą województwa jest Szczecin, który wg danych na 30.06.2009 zamieszkiwało 406 941 osób, co stanowi 24,03% całej ludności województwa zachodniopomorskiego. Drugim ośrodkiem jest Koszalin, który zamieszkuje 107 146 osób. Innymi ważnymi ośrodkami regionalnymi są Stargard Szczeciński (70 051 osób), Kołobrzeg (44 925 osób), Świnoujście (40 829 osób), Szczecinek (38 234 osób) i Police (34 213 osób). Ludność zamieszkująca w tych 5 ośrodkach stanowi 60,8% ludności mieszkającej we wszystkich miastach i jednocześnie 42% wszystkich mieszkańców województwa.

Stopa bezrobocia na koniec roku 2008 wyniosła 16,8%, co stanowi wartość o 4,5 punktu procentowego wyższą niż stopa bezrobocia w kraju (12,3%). Z danych tych wynika, że bezrobocie jest istotnym problemem województwa zachodniopomorskiego.

Poziom i stopa bezrobocia silnie różnicują obszar województwa. Zgodnie z danymi z kwietnia 2010 roku podregionem o największym bezrobociu jest podregion koszaliński, gdzie mieszka 40% wszystkich zarejestrowanych w województwie bezrobotnych, następnie podregion stargardzki – 25,9%. W podregionie szczecińskim zarejestrowanych jest 18,8% wszystkich bezrobotnych województwa, a w mieście Szczecin 15,4% tej liczby.

W 2007 roku produkt krajowy brutto województwa zachodniopomorskiego wynosił 46 904 mln zł, co stanowiło 4,0% PKB Polski. Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca wynosił 89,8% średniej krajowej²¹.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie mieszkańca województwa zachodniopomorskiego w 3. kwartale 2009 roku wynosiło 3 089,07 zł, co lokuje go na 6. miejscu na tle wszystkich województw²².

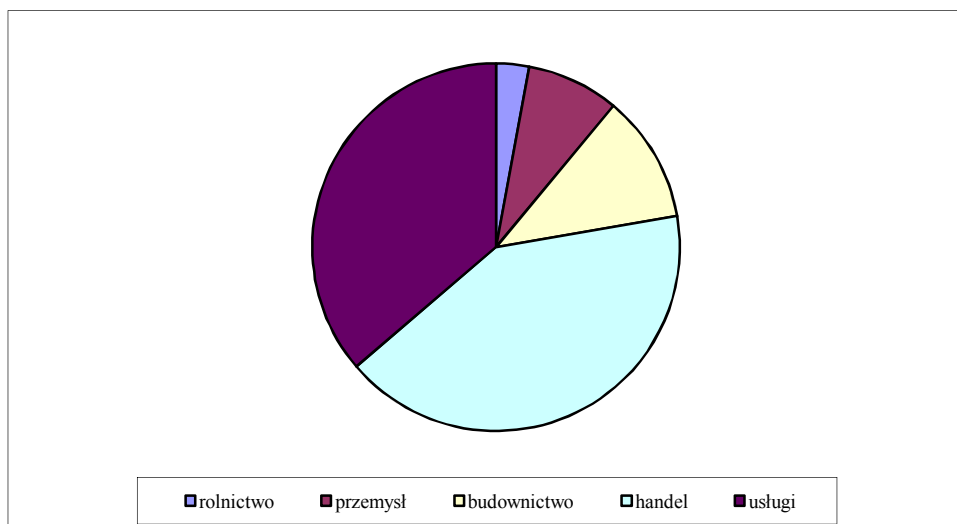
Według danych z 2009 roku na terenie województwa było zarejestrowanych 208 238 prywatnych podmiotów gospodarczych, z czego 166 646 stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność

²¹ Ważniejsze dane o województwach. Rocznik Statystyczny Województw 2009. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2010-01-26, s. 88-89.

²² Obwieszczenie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 27 listopada 2009 r. M.P. z 2009 r., nr 78, poz. 982.

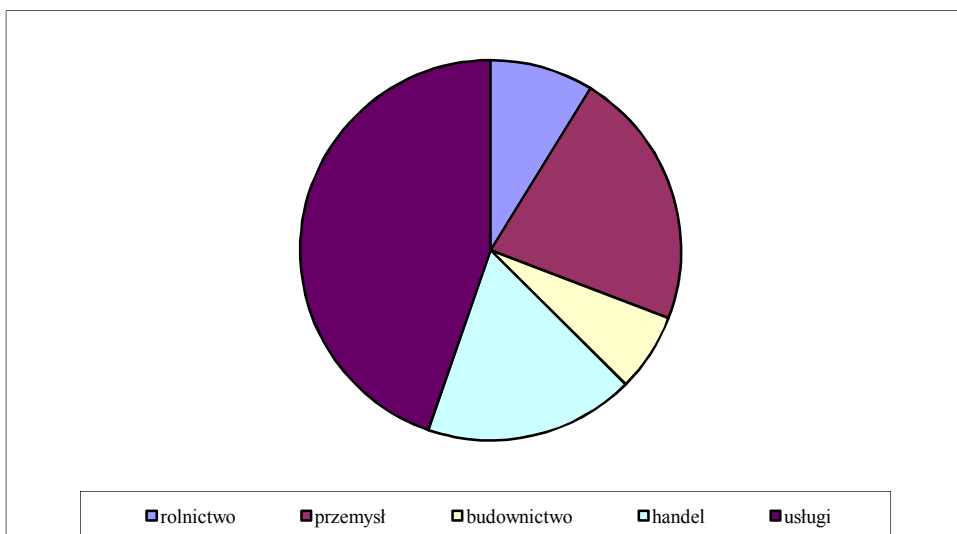
gospodarczą. Było zarejestrowanych 12 947 spółek handlowych, a 4166 z nich miało udział kapitału zagranicznego²³.

Na rys. 1.6 przedstawiono procentowy rozkład podmiotów gospodarczych działających w poszczególnych sektorach gospodarki w województwie zachodniopomorskim, a na rys. 1.7 zatrudnienie w poszczególnych sektorach.



Rys. 1.6. Procentowy rozkład podmiotów gospodarczych działających w poszczególnych sektorach gospodarki w województwie zachodniopomorskim

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 1.7. Liczba osób zatrudnionych w poszczególnych sektorach gospodarki w województwie zachodniopomorskim

Źródło: Opracowanie własne

Z analizy powyższego wykresu wynika, że w strukturze sektorowej gospodarki dominują przedsiębiorstwa z sektora usług i handlu, które łącznie stanowią 77% wszystkich przedsiębiorstw w regionie. Należy tu jednak zaznaczyć, że w województwie 96,2% ogółu firm to mikroprzedsiębiorstwa (95,0% w Polsce). Małych przedsiębiorstw w okresie 2004–2008 przybyło o 3,75% do poziomu 6561 podmiotów. Znaczący jest odsetek przedsiębiorstw średnich – w roku 2008 funkcjonowało 1331

²³ Zachodniopomorskie (pol.). [w:] Bank Danych Regionalnych [on-line]. Główny Urząd Statystyczny [dostęp 2010-06-01].

podmiotów (na przestrzeni lat 2004–2008 likwidacji uległy 23 podmioty). W regionie działa także 167 firm dużych. Od 2004 roku ich liczba spadła o 10,0% (w Polsce o 1,5%)²⁴.

Z analizy danych wynika, że liczba zatrudnionych osób w handlu i usługach wynosi 62,53%, a w sektorze przemysłowym 22%.

Gospodarka województwa zachodniopomorskiego jest znacznie zróżnicowana pod względem przestrzennym i funkcjonalnym. Można na jego obszarze wyróżnić 6 stref²⁵, co zostało pokazane na rys. 1.8 i w tabeli 2.1. Z punktu widzenia Programu najistotniejsze znaczenie będzie miała Strefa I i V.

Tabela 1.1.

Strefy strukturalno-funkcjonalne w województwie zachodniopomorskim z uwzględnieniem ich funkcji głównych i uzupełniających

Nr	Nazwa strefy	Funkcje główne	Funkcje uzupełniające
I	strefa nadmorska – intensywnego selektywnego rozwoju	gospodarka morska, turystyka intensywna, uzdrowiska, funkcje ochronne	rolnictwo, przetwórstwo rolno-spożywcze
II	strefa gospodarki rolnej i wielofunkcyjnej aktywizacji gospodarczej	rolnictwo, przetwórstwo rolno-spożywcze, rozwój przemysłu, funkcja ochronna	turystyka ekstensywna
III	strefa gospodarki rolno-leśnej, selektywnej aktywizacji gospodarczej w tym rozwoju turystyki	gospodarka leśna, rolnictwo, przetwórstwo rolno-spożywcze, turystyka intensywna (dla wybranych obszarów), funkcje ochronne – intensyfikacja	turystyka ekstensywna, przemysł wydobywczy
IV	strefa intensywnej gospodarki rolnej	rolnictwo, przetwórstwo rolno-spożywcze	turystyka ekstensywna, funkcje ochronne
V	strefa koncentracji procesów urbanizacyjnych – szczeciński obszar metropolitalny wielofunkcyjnego rozwoju	gospodarka morska, centrum naukowe, centrum kulturalne, turystyka intensywna specjalistyczna, funkcje ochronne	przemysł
VI	strefa intensywnego, wielofunkcyjnego rozwoju i urbanizacji – koszaliński obszar węzłowy	ośrodek naukowy, turystyka intensywna, centrum turystyki, funkcja ochronna	przemysł

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Szczecin 2002.

Przetwórstwo przemysłowe województwa zachodniopomorskiego opiera się na energetyce, przemyśle chemicznym, drzewnym i meblarskim, budownictwie oraz produkcji rolno-spożywczej, w tym rybołówstwie. Dotychczas główne skupiska zakładów przemysłowych występowały w większych miastach regionu, następuje jednak stopniowe rozpraszanie produkcji w miarę powstawania stref przemysłowych lokowanych w gminach na obrzeżach miast, np. w okolicach Goleniowa, Polic, Stargardu Szczecińskiego, Karlina oraz w niedalekiej przyszłości Gryfina i Dębna.

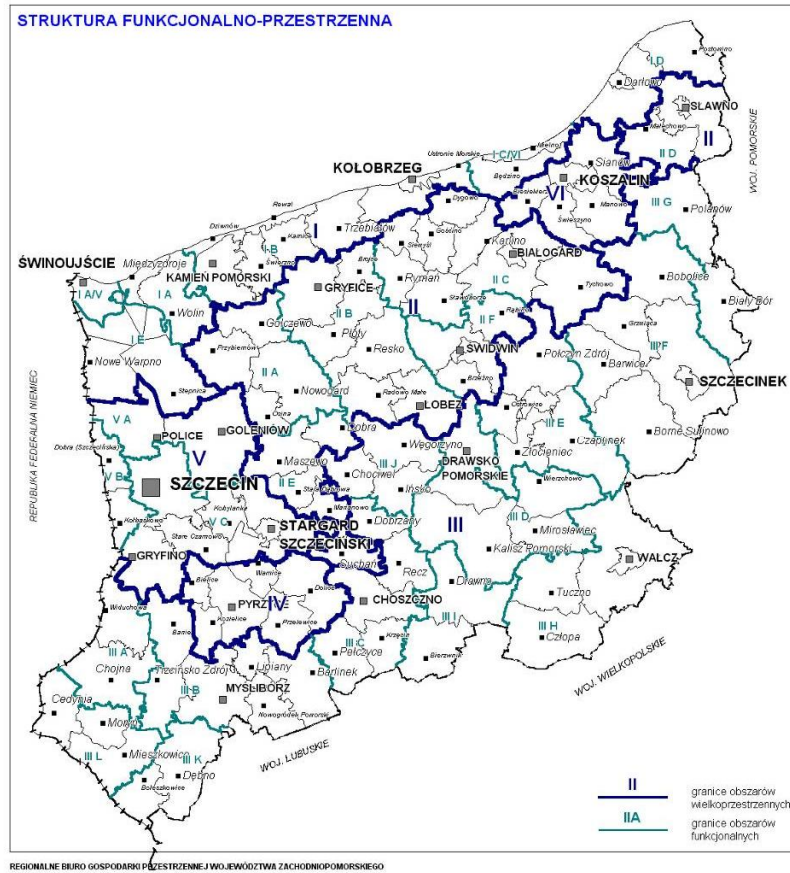
W 2008 roku produkcja sprzedana przemysłu województwa wyniosła 24 539,8 mln zł i jak widać na Rys. 1.9 ma ona w ostatnich latach tendencję rosnącą.

Województwo zachodniopomorskie, ze względu na swe położenie geograficzne i fakt, że na jego obszarze przecinają się międzynarodowe i krajowe szlaki transportowe łączące państwa europejskie, zarówno w układzie północ-południe, jak i wschód-zachód, odgrywa istotne znaczenie w wewnątrz europejskiej sieci połączeń transportowych. Infrastruktura transportowa o niewystarczającej jakości zmniejsza jednak konkurencyjność województwa. W tej sytuacji konieczna jest modernizacja i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej, poprawa stanu infrastruktury portów morskich i śródlądowych, zwiększenie ilości i kierunków połączeń lotniczych oraz dostosowanie Odry do funkcji transportowej. Nadrzędnym celem powinno być utworzenie dostępnego i zintegrowanego systemu

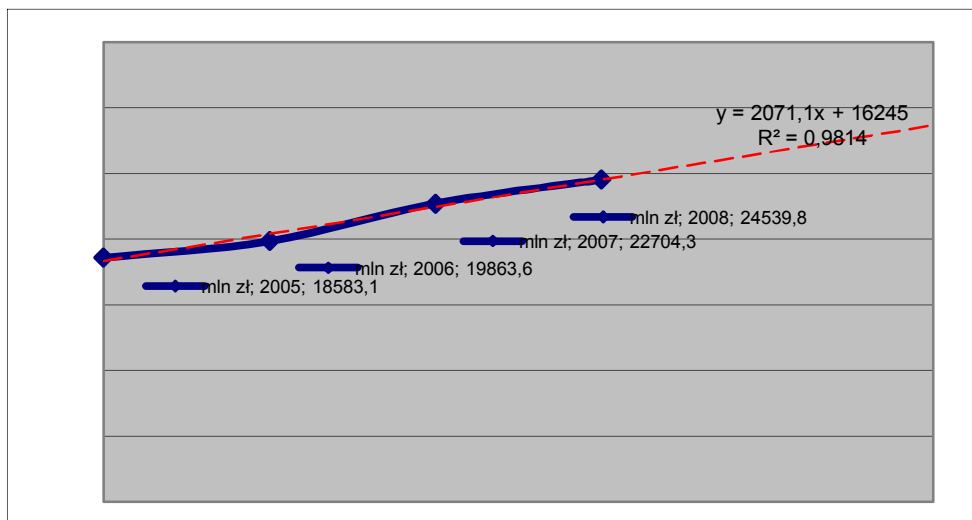
²⁴ Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020. Szczecin 2010.

²⁵ Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Szczecin 2002.

transportowego w województwie zachodniopomorskim, który to system zapewni warunki do stabilnego i zrównoważonego rozwoju całego województwa. W tym kontekście bardzo ważnym dla województwa jest nadanie Środkowoeuropejskiemu Korytarzowi Transportowemu (CETC–ROUTE65) statutu zielonego korytarza i jego dalszy rozwój.



Rys. 1.8. Struktura funkcjonalno-przestrzenna województwa zachodniopomorskiego z podziałem na strefy
 Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Szczecin 2002.



Rys. 1.9. Produkcja sprzedana przemysłu [mln zł] w województwie zachodniopomorskim w latach 2005–2008
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznik Statystyczny Województwa Zachodniopomorskiego 2009. Urząd Statystyczny w Szczecinie. Szczecin 2009.

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy będzie miał również wpływ na ustanowienie silnych ekonomicznie i społecznie związków pomiędzy krajami leżącymi na jego przebiegu oraz krajów ciężących do niego jako najkrótsza droga lądowa i morska pomiędzy Europą Północną i Europą Południową²⁶.

1.4. Kluczowe obszary gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego

Gospodarka morska jest jednym z najważniejszych elementów współczesnego światowego systemu gospodarczego. Transport morski ma ogromne znaczenie dla międzynarodowej wymiany handlowej, gdyż około 90% towarów przeznaczonych na rynki inne niż rynek UE obsługiwanych jest przez transport morski, a w przypadku handlu wewnętrznego UE jest to ponad 40%²⁷. Jednak pojęcie gospodarki morskiej jest bardzo szerokie i nie można utożsamiać go jedynie z transportem morskim. W Niebieskiej Księdze „W sprawie zintegrowanej polityki morskiej” [COM(2007)575] Komisja Europejska zintegrowaną polityką morską obejmuje m.in. takie obszary działalności jak: badania, bezpieczeństwo, biotechnologię, dziedzictwo narodowe, edukację, ekologię, energię, informatykę, klastry, medycynę, morskie planowanie przestrzenne, naukę, obronność, oceanologię, oceanografię, prawo, porty morskie i śródlądowe, rybactwo, rybołówstwo, sport, stocznie, telekomunikację turystykę, zasoby surowcowe, zasoby siły roboczej, zarządzanie przestrzenne morze–ląd, zlewiska, żeglugę morską i śródlądową.

Biorąc powyższe pod uwagę można, spróbować zdefiniować gospodarkę morską w następujący sposób²⁸:

Gospodarka morska jest to system działalności gospodarczej i jej skutków, związany ze środowiskiem morza i jego zlewisk, polegający na produkcji i przetwórstwie, podziale oraz konsumpcji dóbr i usług²⁹, jak również morskim planowaniu przestrzennym.

Na rozwój gospodarki morskiej duży wpływ mają kierunki wyznaczone na szczeblach rządowych i lokalnych.

Misją polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej jest maksymalizacja wszechstronnych korzyści dla obywateli i gospodarki narodowej płynących ze zrównoważonego wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz zasobów naturalnych mórz i oceanów.

Zgodnie z ostatnią Strategią rozwoju gospodarki morskiej do roku 2015, zatwierdzoną przez Radę Ministrów w roku 2005, obszary gospodarki morskiej to³⁰:

- 1). Transport morski;
- 2). Porty morskie;
- 3). Transport wodny śródlądowy;
- 4). Przemysł okrętowy;
- 5). Eksploatacja morskich zasobów naturalnych;
- 6). Rybołówstwo morskie, rybactwo i przetwórstwo ryb;
- 7). Badania naukowe i rozwój;
- 8). Edukacja i zasoby ludzkie;
- 9). Administracja morska i śródlądowa;
- 10). Dziedzictwo morskie i świadomość morska społeczeństwa;

²⁶ *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Warszawa–Szczecin 2008.

²⁷ *Zielona Księga. W kierunku przyszłej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz*. COM (2006) 275.

²⁸ Witold Waclawik-Narbutt: *Zdefiniowanie pojęcia Gospodarki Morskiej, klasyfikacja statystyczna wszystkich gospodarczych działalności morskich i metody obliczania Wskaźnika Wartości Dodanej Brutto w celu analizowania wartości dodanej brutto Gospodarki Morskiej i jej udziału w Produkcie Regionalnym/Krajowym Brutto*. Szczecin 2008.

²⁹ Dokument UE „Scenarios and drivers for sustainable growth from the oceans, seas and coasts”. Details: Published in Official Journal S99 of 22/05/2010. s. 6, Definitions: *Maritime sectors should be understood as industrial or service-related activities that either directly or indirectly produce economic or non-economic value from use of the sea or sea resources*.

³⁰ Strategia rozwoju gospodarki morskiej do roku 2015 z roku 2005 uważana jest za nieaktualną i przygotowany jest nowy dokument, który ma ją zastąpić.

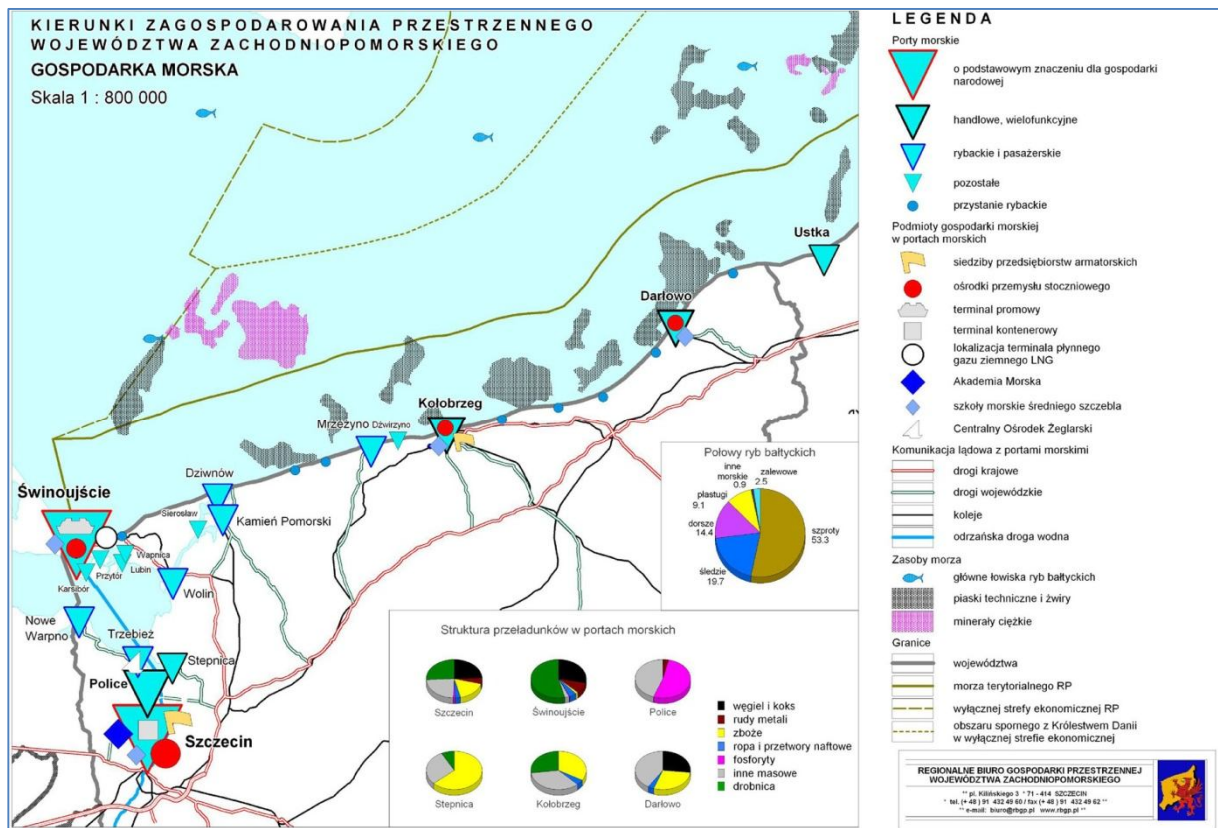
11). Turystyka morska i śródlądowa.

W roku 2009 wyznaczone zostały nowe priorytetowe kierunki polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej³¹:

- 1). Rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich;
- 2). Rozwój portów morskich i ich ochrony;
- 3). Ułatwienia dla transportu morskiego;
- 4). Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju;
- 5). Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego;
- 6). Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów;
- 7). Poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego;
- 8). Poprawa bezpieczeństwa morskiego;
- 9). Usprawnienie zarządzania morskiego.

Potencjał gospodarczy województwa zachodniopomorskiego wyznacza przemysł i usługi związane z gospodarką morską. Coraz bardziej dynamicznie rozwija się handel, turystyka i pozostałe usługi rynkowe. Nadmorskie położenie regionu decyduje o dużej roli podmiotów związanych z gospodarką morską, co stanowi o specyfice regionu. Jest to atut, ale i zagrożenie, bowiem duże uzależnienie gospodarki regionu od związanych z morzem dziedzin może mieć niekorzystny wpływ na rozwój województwa, szczególnie w okresach dekoniunktury w tym sektorze.

Szeroko rozumiana gospodarka morska województwa jest silnie powiązana z koniunkturą światową, a z racji jej znaczenia w regionie –wpływ koniunktury światowej na gospodarkę regionu jest relatywnie większy niż w innych województwach.



Rys. 1.10. Rozmieszczenie głównych podmiotów gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim

Źródło: *Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Szczecin 2010.

³¹ Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2009.

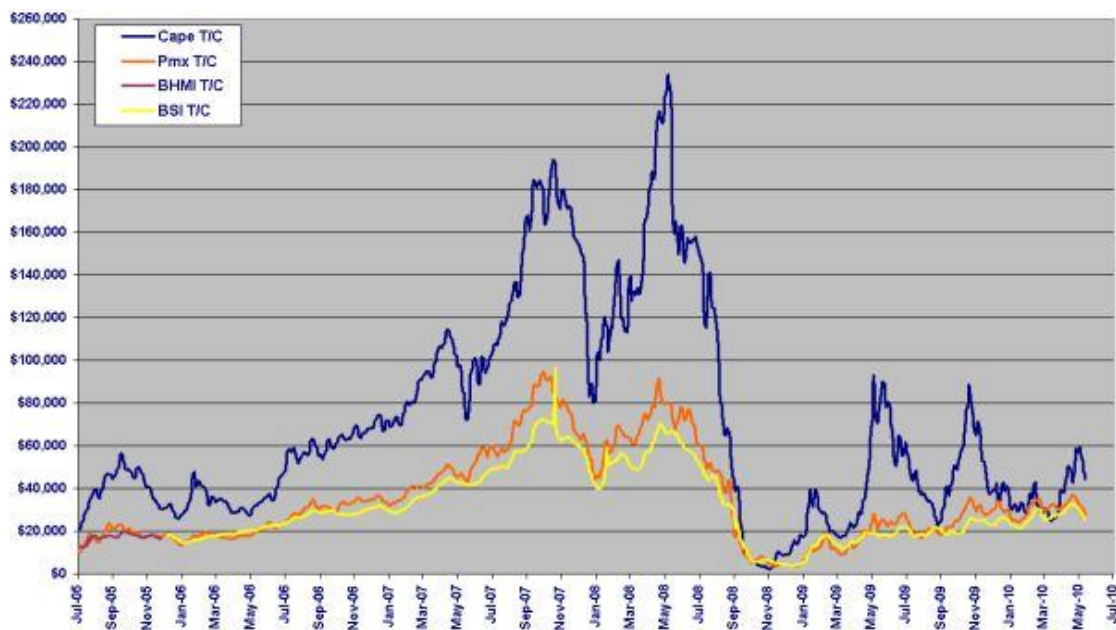
Potencjał regionu w zakresie transportu morskiego skupiony jest w dwóch portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Szczecinie i Świnoujściu, w portach o znaczeniu regionalnym: Policach, Kołobrzegu, Darłowie oraz w małych portach takich jak np. Stepnica, Mrzeżyno, Trzebież, Nowe Warpno (rys. 1.10). To właśnie w ośrodkach miejskich tego obszaru, strefie przygranicznej, pasie nadmorskim i w ośrodkach leżących nad morskimi wodami przybrzeżnymi skoncentrowana jest większość potencjału gospodarczego województwa. Są to obszary koncentracji aktywności ekonomicznej województwa i obszary względnie szybkiego rozwoju wiodących działów gospodarki, w tym związanych z turystyką morską i nadmorską.

2. Transport morski

2.1. Diagnoza obecnego stanu transportu morskiego

2.1.1. Ogólna charakterystyka sektora

Począwszy od 2009 r. światowy transport morski przeżywa bardzo głęboki kryzys związany z ogólną dekonjunkturą w światowej gospodarce i wymianie handlowej. Stawki frachtowe gwałtownie zmniejszyły swoje wartości do poziomu niegwarantującego pokrycie kosztów eksploatacyjnych floty morskiej (rys. 2.1). Doprowadziło to do sytuacji, w której w 2008 r. duża część statków nie miała zatrudnienia i armatorzy zmuszeni byli przedsięwziąć zdecydowane działania antykryzysowe. Obserwowano szereg upadków, przejęć i innych zmian własnościowych. Armatorzy rezygnowali z odbioru zamówionych wcześniej w stoczniach nowych statków i podpisywali układy zbiorowe z pracownikami o czasowym obniżeniu wynagrodzeń. Od początku 2009 r., kiedy to miał miejsce najniższy poziom stawek frachtowych na rynku żeglugowym, następuje powolna poprawa koniunktury. Ekspert nie są zgodni co do prognoz dla tego rynku, więc zakłada się powrót stawek frachtowych do poziomu z 2007 r. dopiero po 2015 r. Można się spodziewać trudnych warunków działalności żeglugowej armatorów kontenerowych, w szczególności na rynku feederowym. Nieco lepsze perspektywy mają przewoźnicy eksploatujący klasyczne drobnicowce i masowce.



Rys. 2.1. Wykres zmian średnich stawek frachtowych dla poszczególnych grup statków w latach 2006–2010

Cape T/C, Pmx T/C, BHMl T/C, BSl T/C – średnioważone stawki czarteru na czas z ostatnich czterech podróży dla statków typu: Cape, Panamax, Handy i Supramax

Źródło: www.dryships.com [dostęp: 03.06.2010].

Transport morski w województwie zachodniopomorskim reprezentowany jest przez następujących dużych armatorów³²:

- 1) Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie (PP Polska Żegluga Morska, Żegluga Polska SA, Unity Line Sp. z o.o.);
- 2) Euroafrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o.;
- 3) Unibaltic Sp. z o.o.;
- 4) Polska Żegluga Bałtycka SA.

³² *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Warszawa–Szczecin 2008.

Polska Żegluga Morska to jeden z największych w Europie przewoźników suchych ładunków masowych, którego udział w globalnym rynku przewozowym tego sektora wynosi ok. 1%. Jest również liderem w światowym transporcie siarki płynnej drogą morską. Na dzień 30.06.2010 r. armator posiadał 73 jednostki o nośności ponad 2,3 mln DWT. Są to masowce, siarkowce oraz 4 promy zarządzane przez spółkę Unity Line. Pośród przewożonych ładunków masowych przeważa zboże (w 2009 r. przewieziono 5,7 mln ton) oraz węgiel i koks (4,3 mln ton w 2009).

Unity Line Sp. z o.o. jest polskim operatorem promowym działającym na rynku bałtyckich przewozów promowych. Obsługuje całość przewozów kolejowych między Polską a Szwecją oraz większą część rynku transportu samochodów ciężarowych. Obok 4 promów należących do PŻM Unity Line zarządza trzema promami armatora Euroafrica. Regularne połączenia realizowane są na dwóch liniach: Świnoujście–Ystad (Ronne) i Świnoujście–Trelleborg.

Euroafrica Shipping Lines Cyprus Limited³³ jest częścią holdingu ESL Hass Holding Ltd. zarejestrowanego na Cyprze i tradycyjnie obsługuje regularne linie z Wielką Brytanią, Szwecją oraz Afryką Zachodnią. W 2010 r. armator eksploatował 11–13 statków drobnicowych, będących jej własnością bądź czarterowanych. Struktura floty pozwala na obsługę różnych ładunków drobnicowych: konwencjonalnych, kontenerów, samochodów ciężarowych, zestawów drogowych, wagonów kolejowych. Armator jest właścicielem trzech promów zarządzanych przez spółkę Unity Line.

Polska Żegluga Bałtycka SA, występująca pod marką POLFERRIES ma swoją siedzibę w Kołobrzegu. W 2010 r. eksploatowała cztery promy na następujących liniach: Gdańsk–Nynäshamn, Świnoujście–Kopenhaga, Świnoujście–Ystad oraz w sezonie letnim Świnoujście–Ronne. Dysponuje siecią 6 własnych Morskich Biur Podróży zlokalizowanych w Warszawie, Wrocławiu, Poznaniu, Szczecinie, Świnoujściu i Gdyni. Od końca 2009 r. trwa proces prywatyzacji spółki i za najpoważniejszego kandydata do kupienia akcji firmy uważa się duńskiego armatora promowego DFDS.

Unibaltic Sp. z o.o. to najmłodszy z zachodniopomorskich armatorów. Głównym profilem działalności firmy jest transport morski produktów ciekłych między różnymi portami Morza Bałtyckiego i Północnego. Spółka zajmuje się również obsługą agencyjną statków w portach i stocznjach polskich, spedycją morską i szeroko pojętym zaopatrzeniem jednostek pływających. W 2010 r. flota Unibaltic składała się z pięciu jednostek o łącznej nośności 22 tys. DWT.

Oprócz powyższych dużych armatorów na terenie województwa swoją siedzibę mają mniejsi przewoźnicy zajmujący się głównie obsługą ruchu pasażerskiego w obrębie portów ujścia Odry oraz wzdłuż brzegu Morza Bałtyckiego.

W roku 2010 udział statków armatorów zachodniopomorskich stanowił blisko 82% wszystkich należących do podmiotów mających siedzibę w Polsce. Warto podkreślić, że 100% masowców oraz 100% promów morskich należących do polskich przedsiębiorstw armatorskich to jednostki znajdujące się w gestii armatorów zachodniopomorskich.

Analiza danych statystycznych dotyczących ilości i struktury morskiej floty transportowej w województwie zachodniopomorskim może prowadzić do błędnych wniosków (tab.2.1, rys. 2.2). W latach 2004–2005 Żegluga Polska SA, armator floty masowców zmieniła swoją siedzibę i nie była uwzględniana w danych województwa. Zmiana siedziby nie wiązała się z przeniesieniem firmy, ale z polityką własnościową Grupy PŻM. Należy zatem przyjąć, że ilość i struktura floty zachodniopomorskich armatorów w latach 2002–2009 nie uległa gwałtownym zmianom. Można zaobserwować stopniowe zwiększanie się ilości promów z 6 jednostek w 2002 r. do 11 jednostek w 2009 r.

Dane statystyczne w analizowanym okresie pokazują niewielki udział statków pływających pod polską banderą w ogólnej liczbie statków morskiej floty transportowej. Jest to związane ze zjawiskiem przeflagowania statków, polegającego na zmianie przez polskich armatorów bandery statków z polskiej na inną tzw. wygodną banderę, przynoszącą mniejsze koszty eksploatacyjne. Obecnie polskie statki podnoszą najczęściej banderę Malty, Cypru, Wysp Marshalla, Wysp Bahama oraz Panamy. Proces przeflagowania objął prawie wszystkie statki, z pominięciem najstarszych jednostek, które będą wkrótce wycofane z eksploatacji (rys. 2.3). W 2009 r. odnotowano 12 jednostek pod polską banderą. Nic nie wskazuje na to, aby wdrożony w 2007 r. tzw. podatek tonażowy oraz zapowiadana

³³ Do 2010 r. spółka nosiła nazwę Euroafrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o.

od dawna ustawa o drugim rejestrze żeglugi międzynarodowej miały zmienić politykę armatorów w tym względzie.

Struktura wiekowa statków armatorów województwa zachodniopomorskiego jest od dłuższego czasu niekorzystna. W latach 2004–2009 statki mające powyżej 20 lat stanowiły prawie 50% floty (tab.3.2, rys. 2.4). W przypadku statków pod polską banderą udział ponad 20-letnich wynosi prawie 100% (rys. 2.5). Sytuacja ta ulegnie pozytywnej zmianie od 2010 r., ponieważ Grupa PŻM realizuje duży program odnowy tonażu rozpisanego do 2013 r. W efekcie programu firma pozyska 34 nowe jednostki, a flota Grupy PŻM liczyć będzie 80 statków.

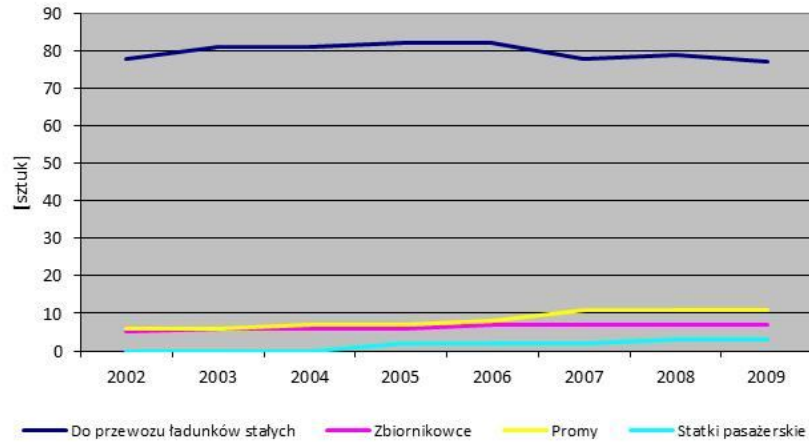
Tabela 2.1.

Morska flota transportowa w województwie zachodniopomorskim w latach 2002–2009

Flota		Rok							
		2002	2003	2004*	2005*	2006	2007	2008	2009
Do przewozu ładunków stałych	szt.	78	81	81	82	82	78	79	77
	DWT w tys. t	1937	2009	2009	2158	2116	2049	2175	2241
Masowce	szt.	73	72	72	76	69	65	65	b.d.
	DWT w tys. t	1919	1952	1952	2104	2022	1957	2081	b.d.
Zbiornikowce	szt.	5	6	6	6	7	7	7	7
	DWT w tys. t	50	54	54	54	63	65	65	65
Promy	szt.	6	6	7	7	8	11	11	11
	DWT w tys. t	20	21	27	29	35	48	55	55
Statki pasażerskie	szt.	0	0	0	2	2	2	3	3
	DWT w tys. t	0	0	0	0	0	0	0	0
Ogółem	szt.	89	93	94	97	99	98	100	98
	DWT w tys. t	2007	2084	2090	2251	2214	2162	2295	2361
Flota		w tym statki pływające pod polską banderą							
		2002	2003	2004*	2005*	2006	2007	2008	2009
Do przewozu ładunków stałych	szt.	12	11	4	6	6	6	7	7
	DWT w tys. t	240	213	13	18	18	18	20	20
Masowce	szt.	8	7	0	0	0	0	0	0
	DWT w tys. t	227	201	0	0	0	0	0	0
Zbiornikowce	szt.	2	3	0	0	0	1	1	1
	DWT w tys. t	4	7	0	0	0	3	3	3
Promy	szt.	0	0	1	1	1	2	1	1
	DWT w tys. t	0	0	3	2	2	5	3	3
Statki pasażerskie	szt.	0	0	0	2	2	2	3	3
	DWT w tys. t	0	0	0	0	0	0	0	0
Ogółem	szt.	14	14	5	9	9	11	12	12
	DWT w tys. t	244	220	16	20.2	20	26	26	26

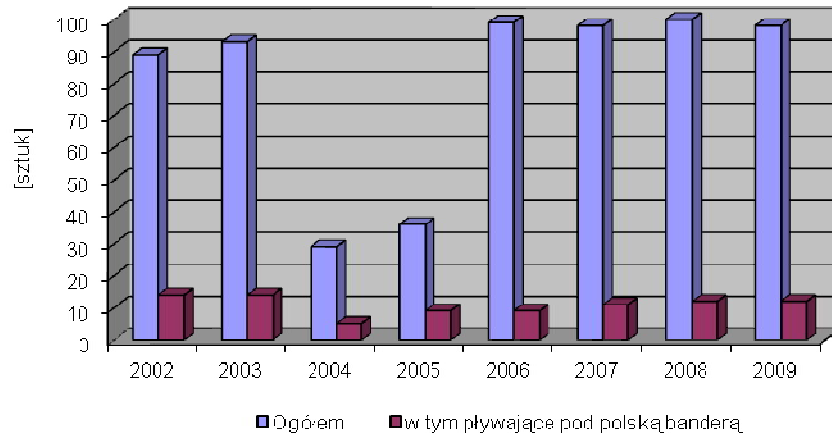
* Dane uwzględniają rzeczywisty stan floty Grupy PŻM

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2004–2009*. Szczecin 2004–2009 i materiałów Grupy PŻM.



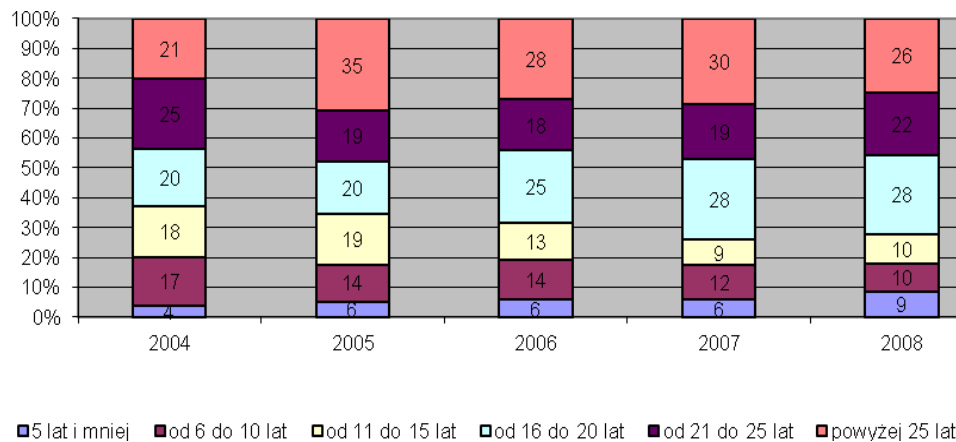
Rys. 2.2. Morska flota transportowa w województwie zachodniopomorskim w latach 2002–2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczny gospodarki morskiej 2004–2009*. Szczecin 2004–2009 i materiałów Grupy PŻM.



Rys. 2.3. Rodzaj bandery morskiej floty transportowej pływającej w województwie zachodniopomorskim w latach 2002-2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczny gospodarki morskiej 2004–2009*. Szczecin 2004–2009.



Rys. 2.4. Podział wiekowy statków morskiej floty transportowej pływającej pod obcą banderą w latach 2004–2008

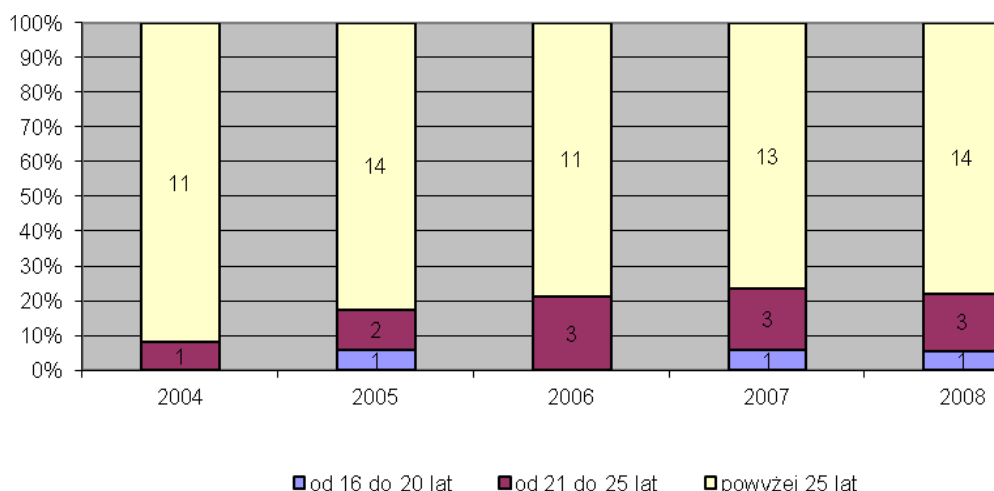
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczny gospodarki morskiej 2004–2009*. Szczecin 2004–2009.

Tabela 2.2.

Struktura wiekowa morskiej floty transportowej w Polsce w latach 2002–2008

Wiek statków	Rok				
	2004	2005	2006	2007	2008
5 lat i mniej	4	6	6	6	9
od 6 do 10 lat	17	14	14	12	10
od 11 do 15 lat	18	19	13	9	10
od 16 do 20 lat	20	21	25	29	29
od 21 do 25 lat	26	21	21	22	25
powyżej 25 lat	32	49	39	43	40
Ogółem	117	130	118	121	123

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2004–2009*. Szczecin 2004–2009.



Rys. 2.5. Podział wiekowy statków morskiej floty transportowej pływającej pod banderą polską w latach 2004–2008

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczny gospodarki morskiej 2004–2009*. Szczecin 2004–2009.

2.1.2. Analiza trendów

Analiza statystyczna przewozów morską flotą transportową województwa zachodniopomorskiego pokazuje gwałtowny spadek przewozów po roku 2004 (tab.2.3). Spowodowany jest on tym, że przewozy statkami należącymi do Grupy PŻM dokonywane były częściowo na rzecz spółek zagranicznych. Jest to sytuacja często spotykana w żegludze, w której armator czarteruje swoje statki wraz z załogą na określoną podróż lub na określony kontrakt (T/C Time Charter). Niestety oficjalne statystyki nie pokazują przewozów czarterowych. Jest to duży problem, przy rozpatrywaniu różnic w danych o przewozach. Analizując wszystkie przewozy statkami Grupy PŻM, bez względu na to, czy armator realizuje je na swoje konto lub czarterującego, zauważone, że w kolejnych latach przewieziono: w 2005 r. – 24,7 mln ton, w 2006 r. – 26,6 mln ton, w 2007 r. – 27,2 mln ton, w 2008 r. – 21,6 mln ton i w 2009 r. – 21,2 mln ton. Można zatem mówić o spadku przewozów o około 5,5 mln ton (około 20%), co w sytuacji światowego kryzysu żeglugowego nie jest złym wynikiem.

Z danych statystycznych Grupy PŻM wynika, iż w przewozach armatorów morskich województwa zachodniopomorskiego dominują ładunki masowe: węgiel, koks, zboże, fosforyty i nawozy (tab.2.3). Zmiany w ilości i relacjach przewozowych są charakterystyczne dla żeglugi trampowej i odzwierciedlają krótkoterminowe wahania koniunktury w obrocie tymi ładunkami. Analizując przewozy węgla w 2008 r., można zauważyć, że dominowały tradycyjne relacje z Łotwy/Rosji do Wielkiej Brytanii/Niemiec/Włoch (rys. 2.6). Polski węgiel przewożony był do Niemiec i ta relacja miała 3% udział przewozów węgla zrealizowanych przez flotę PŻM. W tym samym roku można zaobserwować znaczący

nie większe rozproszenie relacji transportowych w przewozach koksu, wśród których największe udziały mają relacje Holandia–Wielka Brytania, Hiszpania–Niemcy i Polska–Algieria (rys. 2.7).

Światowy kryzys na morskim rynku przewozowym przełożył się w największym stopniu na spadek przewozów ładunków drobnicowych, o ponad 40% w 2008 r. w stosunku do roku 2007 (rys. 2.8).

Tabela 2.3.
Przewóz ładunków morską flotą transportową wg grup towarowych w latach 2001–2008 [tys. ton]

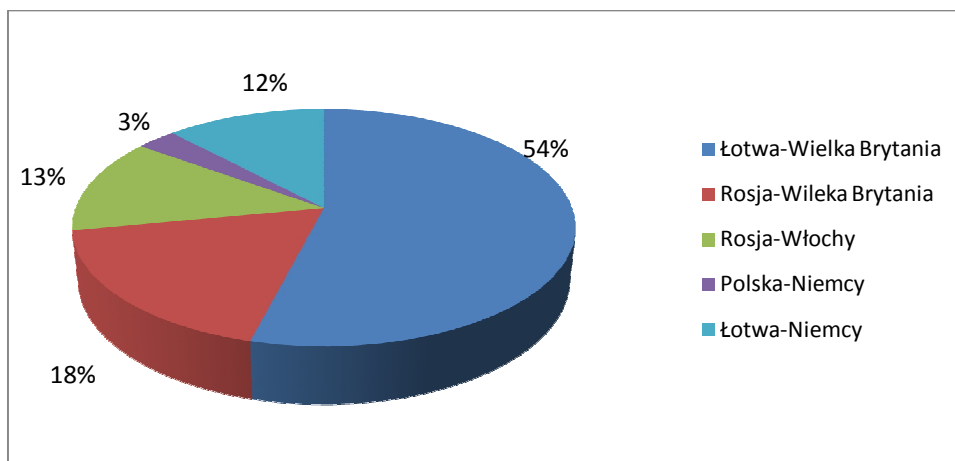
Grupa ładunkowa	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Węgiel i koks	5367	8430	8643	5496	408	321	1580	669
Ruda	1291	1157	859	390	0	0	0	22
Zboże	3786	3797	3405	3372	367	399	147	161
Drewno	15	12	25	15	4	12	12	6
Ładunki płynne	1005	751	805	1075	524	407	384	586
ropa i produkty	401	189	105	234	288	175	97	15
Inne masowe	5153	5569	5467	5161	928	1025	527	3553
Drobnica	4103	3846	4031	4158	4005	4749	5778	3268
Ogółem	20 720	23 562	23 235	19 667	6 236	6 913	8 428	8 265

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2004–2009*. Szczecin 2004–2009.

Tabela 2.4.
Przewóz ładunków przez statki PŻM wg grup towarowych w latach 2001–2008 [tys. ton]

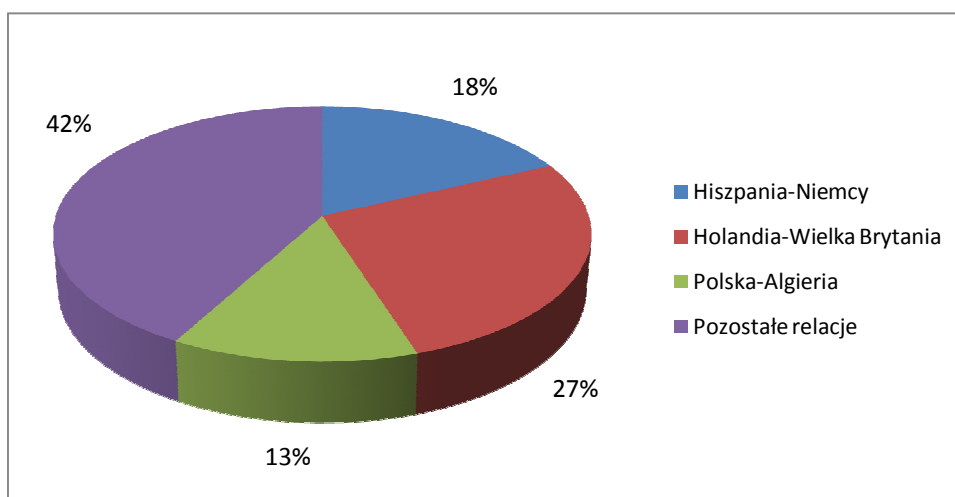
Grupa ładunkowa	2006	2007	2008
Inne	1128	997	1134
Płynna siarka	547	395	422
Zboże	4363	4873	3512
Złom	96	60	4
Wyroby stalowe	574	451	415
Fosforyty	1616	1787	1413
Nawozy	1328	1590	1077
Siarka	705	513	562
Ruda	567	142	307
Węgiel i koks	8175	9247	5806
T/C (Time Charter)	7495	7141	6985
Ogółem	26 594	27 196	21 637

Źródło: Opracowano na podstawie materiałów Grupy PŻM.



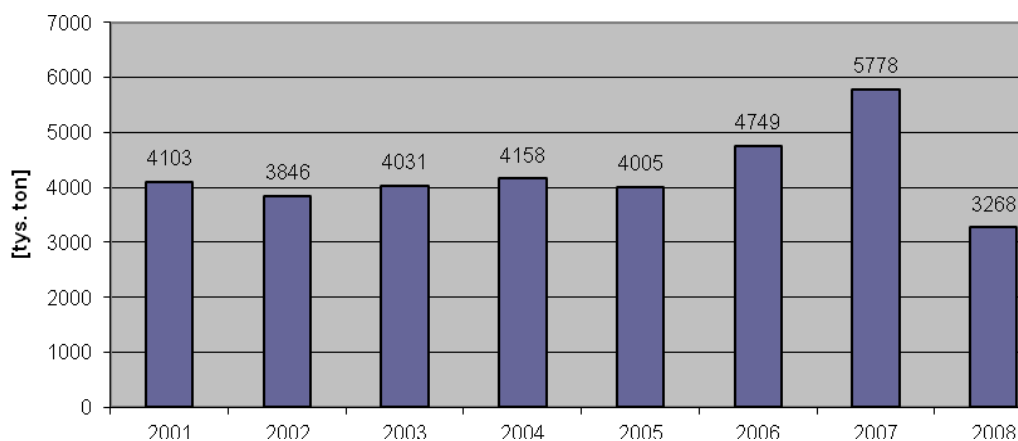
Rys. 2.6. Struktura kierunkowa przewozów węgla przez statki PŻM w 2008

Źródło: Opracowano na podstawie materiałów Grupy PŻM.



Rys. 2.7. Struktura kierunkowa przewozów koksu przez statki PŻM w 2008

Źródło: Opracowano na podstawie materiałów Grupy PŻM.



Rys. 2.8. Zmiany w przewozie ładunków drobnicowych morską flotą transportową w latach 2001–2008

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2001–2008*. Szczecin 2001–2009.

Przewóz ładunków drogą morską realizowany jest głównie żeglugą nieregularną (trampową), którą uprawiają statki z Grupy PŻM. Żegluga nieregularna dominuje zarówno, jeśli weźmiemy pod uwagę tonaż przewiezionych ładunków, jak i pracę przewozową wykonaną przez statki wyrażoną w tonomilach (tab. 2.5). Ze względu na to, że ponad 80% ładunków przewożonych jest tym rodzajem żeglugi, zmiany zachodzące w przewozach trampowych w istotnym stopniu wpływają na inne segmenty gospodarki morskiej.

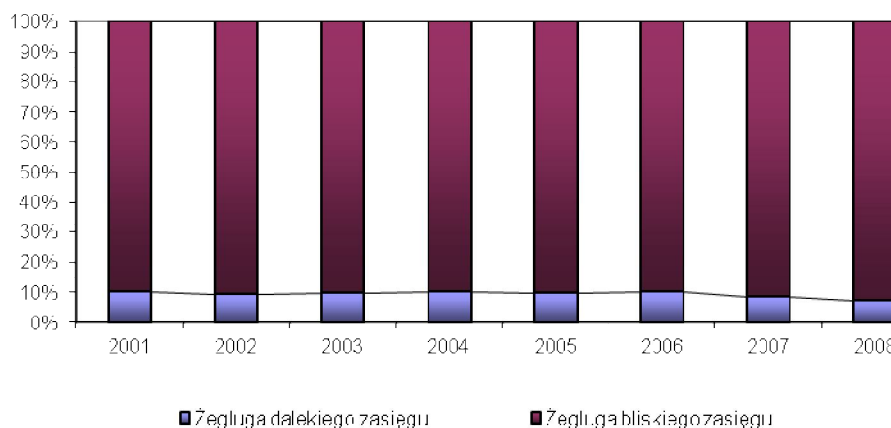
Tabela 2.5.

Przewóz ładunków wg rodzajów żeglugi i zasięgu pływania w latach 2001–2009 [tys. ton i mln tonomil]

Żegluga		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Regularna	tys. t	3073	2957	3334	3671	3930	4761	5778	5946
	mln tonomil	1735	1536	1860	2112	2205	2715	2967	2654
dalekiego zasięgu	tys. t	314	284	335	383	392	482	505	452
	mln tonomil	1385	1184	1462	1674	1752	2181	2320	1978
bliskiego zasięgu	tys. t	2759	2673	2999	3288	3538	4279	5273	5513
	mln tonomil	350	352	398	438	453	533	647	677
bałtyckiego	tys. t	2670	2566	2875	3157	3423	4164	5177	5448
	mln tonomil	281	269	302	335	365	443	572	627
Nieregularna:	tys. t	17647	20604	19900	15996	2305	2151	2638	2289
	mln tonomil	47396	46525	43376	43470	4994	4797	4236	5501
dalekiego zasięgu	tys. t	6610	4923	4260	5442	636	377	195	340
	mln tonomil	32326	23484	20940	26726	2728	2026	957	1634
bliskiego zasięgu	tys. t	11036	15681	15641	10555	1670	1774	2442	1949
	mln tonomil	15071	23042	22436	16744	2266	2771	3279	3867
bałtyckiego	tys. t	605	320	353	233	174	162	384	783
	mln tonomil	198	233	152	124	119	66	231	1908
Ogółem	tys. t	20720	23561	23234	19667	6235	6912	8416	8235
	mln tonomil	49131	48061	45236	45582	7199	7512	7203	8155

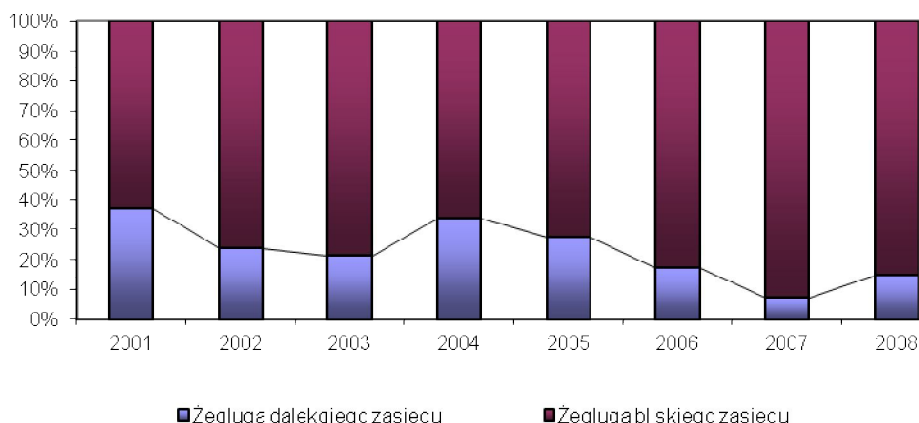
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2001–2008. Szczecin 2001–2009.*

Dominujący udział żeglugi nieregularnej w przewozach morską flotą transportową ogółem nie dziwi, jeśli zdamy sobie sprawę z charakterystyki tych dwóch systemów transportu morskiego. Żegluga trampowa zajmuje się generalnie przewozem ładunków masowych, suchych i płynnych, a takie właśnie ładunki przeważają wśród ładunków obsługiwanych flotą morską. Żegluga liniowa z kolei przewozi ładunki drobnicowe, te zaś mają mniejszy udział niż ładunki masowe wśród ładunków przewożonych morską flotą transportową ogółem.



Rys. 2.9. Udział żeglugi dalekiego i bliskiego zasięgu w żegludze regularnej w latach 2001–2008

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2001–2008. Szczecin 2001–2009.*



Rys. 2.10. Udział żeglugi dalekiego i bliskiego zasięgu w żegludze nieregularnej w latach 2001–2008

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2001–2008*. Szczecin 2001–2009.

Tabela 2.6.

Międzynarodowe przewozy pasażerskie w województwie zachodniopomorskim latach 2001–2009 [tys. pasażerów]

Port	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Szczecin	96,86	44,34	32,48	24,45	17,26	0,12	0,10	1,38	1,10
przyjazdy	47,35	21,65	16,14	12,20	8,74	0,07	0,06	1,34	1,08
wyjazdy	49,51	22,69	16,34	12,26	8,53	0,06	0,04	0,05	0,01
Świnoujście	2650,80	2253,07	2216,70	1259,60	906,72	929,90	876,33	831,85	811,34
przyjazdy	1328,61	1189,40	1123,84	637,08	456,91	468,68	428,79	416,22	399,66
wyjazdy	1322,19	1063,67	109,93	622,51	449,82	461,22	447,53	415,63	411,68
Police	0,00	0,02	0,02	0,03	0,04	0,02	0,02	0,02	0,00
przyjazdy	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00
wyjazdy	0,00	0,01	0,01	0,02	0,03	0,02	0,01	0,01	0,00
Trzebież	104,43	142,26	43,66	7,28	8,34	1,67	1,98	1,28	1,20
przyjazdy	51,60	71,29	22,26	3,57	3,26	0,00	0,03	0,05	0,00
wyjazdy	52,83	70,97	21,40	3,71	5,08	1,67	1,96	1,23	1,20
Nowe Warpno	1078,80	276,40	197,94	84,58	22,44	13,76	11,02	13,36	8,49
przyjazdy	541,55	139,44	102,10	42,15	11,27	6,42	5,42	6,53	4,14
wyjazdy	537,25	136,96	95,84	42,44	11,17	7,35	5,60	6,83	4,36
Międzyzdroje	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	95,11	73,73	51,70
przyjazdy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	49,10	38,01	26,27
wyjazdy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	46,01	35,72	25,43
Kołobrzeg	52,68	42,90	22,45	15,95	21,29	37,97	34,39	37,34	31,53
przyjazdy	26,31	21,19	11,14	8,11	10,69	18,97	16,83	18,67	15,71
wyjazdy	26,37	21,71	11,31	7,84	10,60	19,00	17,57	18,66	15,81
Darłowo	0,00	0,00	0,00	7,75	9,44	9,44	5,89	11,56	6,27
przyjazdy	0,00	0,00	0,00	3,81	4,72	4,70	2,95	5,78	3,11
wyjazdy	0,00	0,00	0,00	3,94	4,15	4,74	2,95	5,79	3,16
OGÓŁEM	3983,57	2758,98	2513,25	1399,63	985,52	992,89	1024,84	970,51	911,64
przyjazdy	1995,42	1442,97	1275,49	706,92	495,59	498,83	503,18	486,60	449,98
wyjazdy	1988,15	1316,01	1237,83	1092,71	489,36	494,05	521,66	483,92	461,66

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2004–2009*. Szczecin 2004–2010.

W żegludze regularnej i nieregularnej przeważa udział żeglugi bliskiego zasięgu, tj. żeglugi obejmującej przewozy o zasięgu bałtyckim i europejskim. W całym analizowanym okresie udział żeglugi bliskiego zasięgu wynosi około 90%, biorąc pod uwagę żeglugę regularną i 60%–90%, rozpatrując żeglugę nieregularną (rys. 2.9, rys. 2.10). Zarówno w żegludze bliskiego zasięgu, jak i w żegludze regularnej ogółem największy udział mają przewozy promowe na Morzu Bałtyckim. Stanowi ona prawie 90% całej żeglugi regularnej i prawie 100% żeglugi bliskiego zasięgu.

W zakresie międzynarodowej żeglugi promowej możemy mówić o stabilizacji przewozów pasażerskich po 2004 r., kiedy zawieszona została morską turystyka wolnocłowa (tab. 2.6). Przewozy utrzymują się na poziomie 0,9–1,0 mln pasażerów z ok. 90% udziałem ruchu poprzez Port Świnoujście.

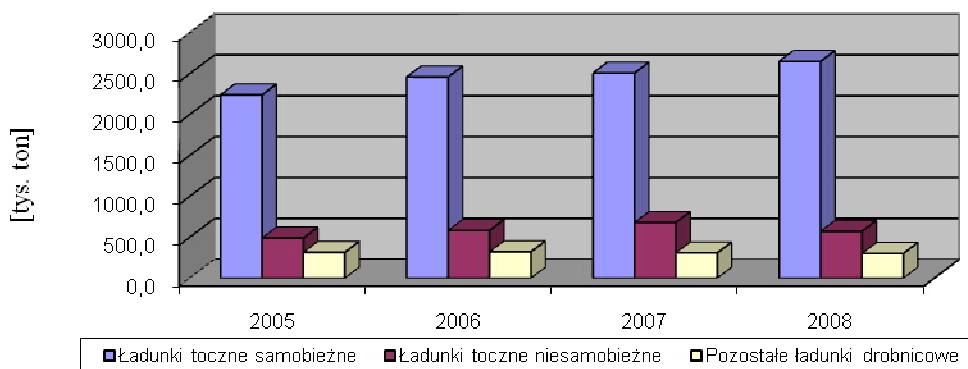
Tabela 2.7.

Obroty ładunkowe drobnicy w Porcie Szczecin i Świnoujście latach 2005–2008 [tys. ton]

Kategorie i grupy ładunkowe		2005	2006	2007	2008
Port Szczecin	ładunki toczne samobieżne	0,0	0,1	0,2	0,0
	samochody ciężarowe	0,0	0,1	0,0	0,0
	samochody i inne pojazdy	0,0	0,0	0,2	0,0
	ładunki toczne niesamobieżne	65,6	107,8	0,5	0,0
	towarowe przyczepy/naczepy	0,1	0,0	0,0	0,0
	przyczepy osobowe i inne pojazdy drogowe	0,0	0,1	0,0	0,0
	rolltrailery pokładowe	65,5	107,7	0,5	0,0
	Pozostałe ładunki drobnicowe	1649,9	1675,9	1884,8	1535,6
	produkty leśne	110,4	198,8	273,8	247,1
	wyroby z żelaza i metali	812,5	709,5	675,8	568,3
	inne	727,0	767,6	935,2	720,2
Port Świnoujście	ładunki toczne samobieżne	2239,3	2459,5	2507,2	2648,9
	samochody ciężarowe	2237,4	2456,7	2502,4	2642,2
	samochody i inne pojazdy	1,8	2,8	4,8	6,7
	inne jednostki toczne samobieżne	0,1	0,0	0,0	0,0
	ładunki toczne niesamobieżne	489,8	582,5	679,4	571,6
	towarowe przyczepy/naczepy	34,9	56,2	64,8	50,5
	wagony kolejowe towarowe	454,2	525,7	614,2	521,1
	rolltrailery pokładowe	0,7	0,6	0,4	0,0
	Pozostałe ładunki drobnicowe	314,4	321,3	307,3	300,8
	produkty leśne	17,0	9,6	24,0	13,7
	wyroby z żelaza i metali	76,9	26,8	62,1	14,2
inne	220,5	284,9	221,2	272,9	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2005–2008*. Szczecin 2005–2009.

W przewozach ładunków w ramach międzynarodowej żeglugi promowej dominują przewozy z Portu Świnoujście. Armatorzy promowi przewożą przede wszystkim zestawy drogowe (ciągnik z naczepą siodłową), które stanowią 75% obsługiwanych jednostek intermodalnych (tab.2.7, rys. 2.11). Znaczący, bo około 15% udział w przewozach, biorąc pod uwagę masę przewożonych ładunków, mają wagony kolejowe przewożone przez promy w relacji Świnoujście–Ystad. Specyfiką analizowanych połączeń promowych jest to, że naczepy, przyczepy i rolltrailery stanowią bardzo niewielki udział w przewozach. Kryzys na światowym rynku przewozów promowych nie znalazł odzwierciedlenia w statystykach przewozów. W przewozach drobnicy promowej można mówić jedynie o spowolnieniu trendu wzrostowego sprzed roku 2008.



Rys. 2.11. Obróty ładunków drobnicowych w porcie Świnoujście w latach 2005–2008

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2005–2008*. Szczecin 2005–2009.

Pasażerska żegluga przybrzeżna charakteryzuje się bardzo niewielkim udziałem w przewozach. W 2009 r. eksploatowanych było 14 statków tzw. białej floty oferujących 1515 miejsc dla pasażerów. Według statystyk statki te wykonują bardzo dużą pracę przewozową, jednak należy zauważyć, że zdecydowana większość rejsów dotyczy połączenia promowego poprzez rzekę Świnę w Świnoujściu. Świadczy o tym niewielka kilkukilometrowa średnia odległość przewozu (tab.2.8).

Tabela 2.8.

Charakterystyka przybrzeżnej żeglugi pasażerskiej w województwie zachodniopomorskim w latach 2003–2008

Opis	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Liczba statków [szt.]	12,0	12,0	8,0	8,0	9,0	14,0
Pojemność brutto (GT) [tony]	1753,0	2238,0	769,0	769,0	769,0	1161,0
Liczba miejsc pasażerskich [szt.]	b.d.	b.d.	1018,0	1018,0	1030,0	1515,0
Liczba przewiezionych pasażerów [tys. pasaż.]	470,5	416,4	237,6	144,3	227,7	312,9
Praca przewozowa [tys. pasażeromil]	2694,0	1323,3	429,7	224,5	443,3	1750,7
Średnia odległość przewozu pasażera [Mm]	5,7	3,2	1,8	1,6	1,9	5,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2003–2008*. Szczecin 2003–2009.

Struktura geograficzna polskiego handlu zagranicznego wpływa na układ i kierunki geograficzne usług świadczonych przez poszczególne gałęzie transportu, a więc także przez przewozy morską flotą transportową. Przedsiębiorstwa armatorskie poszukują dostępu do rynków krajów znajdujących się w centrum zainteresowania polskiego handlu zagranicznego. Znajduje to wyraz w usługach świadczonych przez morską flotę transportową województwa zachodniopomorskiego, czego wyrazem może być kontrakt pomiędzy Zakładami Chemicznymi Police SA a PŻM na przewóz surowców do produkcji nawozów w latach 2007–2012 z Tunezji i Maroka. Statki PŻM wożą polską siarkę do krajów Afryki Północnej, a surowce do Zakładów Chemicznych „Police” SA stanowią ładunek powrotny. Statki PŻM co rok dostarczają do zakładów blisko 800 tys. ton surowców.

Obecnie większość ładunków przewożonych morską flotą transportową to przewozy pomiędzy portami obcymi. Z punktu widzenia armatorów oraz portów Pomorza Zachodniego sytuację taką należy uznać za niekorzystną. O ile udział transportu morskiego w przewozach ładunków PHZ w eksporcie oscylował około 35 %, o tyle w imporcie wynosił 25% w roku 2008 r. Widoczna od dłuższego czasu jest przewaga eksportu nad importem w proporcji 60/40 (tab. 2.9).

Ogólnie można przyjąć, że armatorzy polscy dobrze radzą sobie z kryzysem na rynku żeglugowym. Sytuacja taka była możliwa ponieważ armatorzy nie byli uzależnieni od gwałtownych spadków na rynku frachtów drobnicowych, w szczególności w przewozach kontenerów. Oparcie działalności na ładunkach masowych i żegludze promowej stało się dobrą receptą na przetrwanie europejskiego i światowego spowolnienia gospodarczego. Dobre wyniki Grupa PŻM zawdzięcza m.in. wcześniej

podpisanym długoterminowym kontraktem przewozowym. Czynniki takie jak: zwiększona pojemność ładunkowa oferowana przez armatora i warunki ekonomiczne nowych kontraktów przewozowych będą miały kluczowe znaczenie dla wielkości przyszłych przewozów tego armatora.

Tabela 2.9.

Przewóz ładunków polskiego handlu zagranicznego morską flotą transportową w latach 2001–2008 [tys. ton]

Wyszczególnienie	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Eksport	4415	6398	6434	1548	1054	1058	937
Import	2193	1661	1598	1283	813	1023	734	745
Pomiędzy portami polskimi	180	0	0	4	0	11	0	0
Ogółem:	6787	8079	8032	2835	1867	2092	1671	1814
w tym w gestii własnej	4670	6947	7133	2009	1161	1570	1025	1046

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2001–2008*. Szczecin 2001–2009.

W zakresie żeglugi promowej należy być przygotowanym na silną konkurencję ze strony armatorów skandynawskich i niemieckich. Szczególnie istotny dla przyszłości będzie rozwój oferowanych usług promowo-turystycznych i rozbudowa infrastruktury dostępu do terminali promowych. Nie bez znaczenia jest także poszukiwanie nowych relacji transportowych w ramach otwartego rynku UE.

2.1.3. Analiza SWOT*

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> — Województwo skupia ok. 85% wszystkich krajowych przewoźników morskich. — Grupa PŻM to największy armator polski. — Uznana renoma lokalnych armatorów. — Dobra kondycja finansowa lokalnych armatorów. — Własna wysoko wykwalifikowana kadra morską i lądowa. — Rozwinięta infrastruktura portowa do obsługi wszystkich rodzajów statków. — Dobra współpraca pomiędzy lokalnymi armatorami i lokalnymi stoczniami remontowymi. — Świnoujście jako jedyny polski port oferuje przewóz promami wagonów kolejowych. — Kilkuletni program odnowy tonażu realizowany przez PŻM. — Budowa potencjału przeładunkowego dla obsługi ładunków intermodalnych w Porcie Szczecin i Porcie Świnoujście. — Budowa terminalu kontenerowego w Porcie Szczecin — Budowa terminalu LNG w Świnoujściu. — Kontrakty PŻM na obsługę transportową Zakładów Chemicznych Police SA jako przykład związania armatora z regionem. 	<ul style="list-style-type: none"> — Statki mające ponad 20 lat stanowią prawie 50% floty. — Wśród ładunków promowych marginalną rolę odgrywają jednostki intermodalne: naczepy, przyczepy i rolltrailery. — Stosunkowo niewielki udział kontenerów w przewozach morskich. — Niska jakość i stan techniczny dostępnej infrastruktury portowej. — Brak specjalistycznego potencjału do obsługi kontenerowców i transportu intermodalnego. — Nieskuteczne działania antykrzysowe dokonywane przez armatorów. — Statki polskich armatorów pływają pod banderą obcych państw. — Spółka Euroafrica Shipping Lines Cyprus Limited jest zarejestrowana na Cyprze. — PŻM operujący na rynku przewozów masowych jest w dużej mierze uzależniony od popytu na przewozy węgla, koks oraz zboża. — Utrzymujące się zjawisko przeflagowywania pod bandery obce.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> — Duża liczba morskich przejść granicznych. — Długa linia brzegowa sprzyjająca rozwojowi kabotażu. — Korzystna lokalizacja portów w Szczecinie i Świnoujściu (ważne węzły komunikacyjne). — Dobra prognozy dla rynku przewozów promowych w Rejonie Morza Bałtyckiego. — Kryzys w światowym rynku żeglugowym w mniejszym stopniu dotknął przewozów masowych i promowych. 	<ul style="list-style-type: none"> — Niewielki udział transportu morskiego w przewozach ładunków PHZ. — Przedłużający się kryzys w światowym żeglugowym i towarzyszący mu niski poziom stawek frachtowych. — Przewoźnicy promowi narażeni są na silną konkurencję ze strony armatorów skandynawskich. — Zmniejszanie się głębokości torów wodnych powodują-

— Wdrożenie przepisów o podatku tonażowym, zmiana przepisów dotyczących rejestrowania statków, modyfikacja kodeksu morskiego.	— ce obniżenie tonażu statków zawijających do portów Szczecin oraz Świnoujście. — Konieczność użycia drogich paliw ekologicznych przez armatorów.
---	--

* Ze względu na różne wykładnie dotyczące czterodzielnej macierzy strategicznej przyjęto, że silne i słabe strony to czynniki wewnętrzne, na które mają bezpośredni wpływ podmioty działające na terenie województwa zachodniopomorskiego a szanse i zagrożenia to czynniki zewnętrzne, niezależne od nich.

Źródło: Opracowanie własne

2.2. Cele i zadania strategiczne

Dla obszaru gospodarki morskiej jakim jest transport morski nadrzędnymi celami strategicznymi są **poprawa konkurencyjności transportu morskiego** oraz **poprawa bezpieczeństwa morskiego**.

Cele kierunkowe przypisane celowi strategicznemu pn. „Poprawa konkurencyjności transportu morskiego” to:

- 1) Rozszerzenie współpracy armatorów, szkolnictwa i odpowiednich instytucji państwowych;
- 2) Poprawa warunków działalności w transporcie i przemyśle morskim;
- 3) Promocja żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.

Do najważniejszych zadań strategicznych przypisanych do powyższych celów kierunkowych należy zaliczyć:

- 1) Rozwój inicjatyw społecznych, w tym „Partnerstwo dla morza”;
- 2) Wdrażanie mechanizmów prawnych, organizacyjnych i finansowych ułatwiających działalność w transporcie morskim i przemyśle morskim;
- 3) Promowanie projektów dotyczących autostrad morskich, uwzględniających porty w Szczecinie i Świnoujściu;
- 4) Poprawa parametrów eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych;
- 5) Rozbudowa terminalu promowego w Świnoujściu oraz budowa portu zewnętrznego z terminalem LNG;
- 6) Rozwój potencjału portowego dla obsługi ładunków intermodalnych;
- 7) Poprawa dostępności transportowej portów morskich od strony ich przedpola i zaplecza;
- 8) Kontynuacja modernizacji toru wodnego Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 m;
- 9) Pogłębienie głębokowodnego toru podejściowego do Świnoujścia do głębokości umożliwiającej ruch statków o zanurzeniu do 14,5 m;
- 10) Rozwój kształcenia kadr żeglugi morskiej na poziomie średnim i wyższym oraz kształcenia doskonalącego, w tym tworzenie nowych kierunków i specjalizacji;
- 11) Utworzenie i rozwój Europejskiego Centrum Szkolenia LNG;
- 12) Realizacja inwestycji przedstawionych w podrozdziale 13.2 „Priorytetowe inwestycje”.

Do celów kierunkowych przypisanych celowi strategicznemu pn. „Poprawa bezpieczeństwa morskiego” należy zaliczyć:

- 1) Doskonalenie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie;
- 2) Ochrona żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi;
- 3) Rozwój Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz poprawa współpracy wszystkich służb uczestniczących w akcjach ratowniczych na morzu;
- 4) Zintegrowanie systemów usług informacyjnych VTMS i RIS.

Do najważniejszych zadań strategicznych przypisanych do powyższych celów kierunkowych należy zaliczyć:

- 1) Zapewnienie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie;
- 2) Działania mające na celu ochronę żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi;
- 3) Działania wspierające rozwój Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz współpracę wszystkich służb uczestniczących w akcjach ratowniczych na morzu;

- 4) Odbudowa floty powietrznej Marynarki Wojennej;
- 5) Zintegrowanie systemów usług informacyjnych VTMS i RIS. Utworzenie i rozwój Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego.

3. Porty morskie

3.1. Diagnoza obecnego stanu portów morskich

3.1.1. Ogólna charakterystyka sektora

Porty odgrywają ważną rolę w europejskiej polityce spójności, gdyż zgodnie ze Strategią Lizbońska umożliwiają dynamiczny rozwój wszystkich, nawet najbardziej odległych regionów.

W województwie zachodniopomorskim zlokalizowane są:

- dwa porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: w Szczecinie i Świnoujściu;
- trzy porty o znaczeniu regionalnym: Police (z obrotami na poziomie 2 mln ton), Kołobrzeg i Darłowo;
- dziesięć małych portów: Dziwnów, Kamień Pomorski, Mrzeżyno, Nowe Warpno, Stepnica, Trzebież, Wolin, Dźwirzyno, Wapnica, Lubin;
- osiem przystani morskich: Chłopy, Dąbki, Jarosławiec, Unieście, Ustronie Morskie, Rewal, Międzyzdroje, Niechorze.

Porty Szczecina, Świnoujścia i Polic rozwijają głównie funkcję transportową i dystrybucyjno-logistyczną, a ze względu na wielkość przeładunków są jednymi z wiodących portów morskich w Polsce. W pozostałych portach i przystaniach dominuje funkcja turystyczna i rybacka.

Porty w Szczecinie i w Świnoujściu tworzą jeden z największych w regionie Morza Bałtyckiego zespół portowy, który jest najbliższym dużym zapleczem gospodarki morskiej dla obszaru zachodniej i południowo-zachodniej Polski. Oba porty są portami uniwersalnymi, przystosowanymi do obsługi zarówno ładunków masowych, jak i drobnicowych, w tym kontenerów. Ważna pozycja w regionie Morza Bałtyckiego tych portów wynika również z następujących czynników:

- znajdują się na najkrótszej drodze morskiej łączącej poprzez Bałtyk Finlandię, Rosję oraz kraje Północnej z Niemcami i Europą Zachodnią, jak również na najkrótszej drodze łączącej Skandynawię z Europą Środkową i Południową,
- są konkurencyjne ponieważ mają dostęp do europejskiego systemu żeglugi śródlądowej poprzez kanał Odra–Hawela,
- są dogodnie skomunikowane z autostradą z Berlinem i dalej z Europą Zachodnią,
- są ważnymi węzłami w Środkoeuropejskim Korytarzu Transportowym CETC–ROUTE65,
- port Świnoujście stanowi początek ważnych połączeń promowych do portów regionu Morza Bałtyckiego, w oparciu o które można budować projekty, odpowiadające kryteriom przyznania dofinansowania z funduszy programów TEN-T „autostrady morskie” i/lub Marco Polo „autostrady morskie.

Port w Świnoujściu może przyjąć statki o maksymalnym zanurzeniu 13,2 m i długości 270 m, zaś port w Szczecinie o maksymalnym zanurzeniu 9,15 i długości 215 m. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście dysponuje nabrzeżami o łącznej długości 16,74 km, z czego 13,86 km nabrzeży nadaje się do eksploatacji³⁴.

Port szczeciński przystosowany jest do obsługi zboża, węgla, rudy, produktów naftowych i innych ładunków masowych oraz drobnicy konwencjonalnej i skonteneryzowanej. Ponadto na terenie portu szczecińskiego znajduje się Wolny Obszar Celny oraz dwie chłodnie przeznaczone do składowania towarów głęboko mrożonych (głównie ryby). W porcie świnoujskim zlokalizowana jest nowoczesna baza do obsługi węgla i rudy, chłodnia dla towarów głęboko mrożonych oraz Wolny Obszar Celny. Ponadto funkcjonuje Terminal Promowy przystosowany do obsługi pasażerów oraz samochodów osobowych, samochodów ciężarowych, naczep i wagonów kolejowych. Terminal obsługuje osiem promów i posiada cztery stałe połączenia z portami skandynawskimi.

Ważnym podkreślenia jest to, że Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA w roku 2008 zakończył proces prywatyzacji spółek eksploatacyjnych, który skutecznie oddzielił sferę eksploatacyj-

³⁴ *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Warszawa–Szczecin 2008.

ną od sfery zarządzania. Prywatyzacja sfery eksploatacyjnej polegała na sprzedaży udziałów w spółkach eksploatacyjnych i technicznych oraz na przekazaniu spółkom istniejącej suprastruktury (sprzedaż lub dzierżawa). Obecnie ZMPSiŚ SA zajmuje się administrowaniem portem, ma za zadanie utrzymywać i rozwijać infrastrukturę portową, a także pozyskiwać nowe tereny na potrzeby rozwojowe portu. Nie ma on bezpośredniego wpływu na przepływ potoków ładunkowych, jedynie na stworzenie sprzyjających warunków dla prosperowania uczestników obrotu portowego, m.in. poprzez dostosowywanie infrastruktury, jej budowę i modernizację, promocję usług portowych, pozyskiwanie nowych inwestorów³⁵.

Przykładem zrealizowanych inwestycji może być ukończona w roku 2007 infrastruktura do utworzenia Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego i terminal kontenerowy (Nabrzeża Fińskie). W trakcie realizacji jest budowa portu zewnętrznego i terminalu LNG w Świnoujściu, co zapewni zdwersyfikowanie dostaw gazu ziemnego do Polski (załącznik nr 2). Planowane inwestycje dotyczyć będą poprawy infrastruktury komunikacyjnej w portach Szczecina i Świnoujścia, warunkującej sprawność i bezpieczną obsługę środków transportu lądowego, modernizacji i rozbudowy infrastruktury portowej, a także zapewnienia bezpieczeństwa pożarowego w portach³⁶.

Funkcje eksploatacyjne w portach, związane z wykonywaniem usług portowych, zostały w całości przejęte przez niezależne spółki eksploatacyjne³⁷, do których należą m.in.:

- Bulk Cargo – Port Szczecin Sp. z o.o.,
- DB Port Szczecin Sp. z o.o.,
- Przedsiębiorstwo Usług Portowych Elewator Ewa Sp. z o.o.,
- Fast Terminals Sp. z o.o.,
- Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o.,
- Terminal Promowy Świnoujście Sp. z o.o.,
- Andreas Sp. z o.o.,
- Baltchem SA Zakłady Chemiczne w Szczecinie,
- Euro-Terminal Co.Ltd.,
- Fosfan SA,
- Krono-Chem Sp. z o.o.,
- Polski Koncern Naftowy ORLEN SA,
- Skolwin Paper International Sp. z o.o.,
- Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie PZZ SA,
- Port Handlowy Świnoujście Sp. z o.o.,
- Terminal Promowy Świnoujście Sp. z o.o.

Morski Port Police jest trzecim co do wielkości obsługanej masy ładunkowej portem w województwie zachodniopomorskim i piątym w Polsce, zarządzanym przez wyodrębnioną z Zakładów Chemicznych Police SA spółkę, w której udziały posiada gmina Police. Jest to port przyzakładowy, dysponujący specjalistycznymi bazami do obsługi surowców fosforonośnych, amoniaku, kwasu siarkowego oraz nawozów sztucznych. Parametry techniczne poszczególnych nabrzeży pozwalają na przyjęcie statków o nośności do 22 tys. DWT na Terminalu Morskim i 3,5 tys. DWT na Terminalu Barkowym.

Dla zapewnienia konkurencyjności portów w Szczecinie, Świnoujściu i Policach, a tym samym dla poprawy sytuacji gospodarczej całego województwa zachodniopomorskiego podstawowe znaczenie ma dobra dostępność komunikacyjna portów od strony morza (tor wodny) i lądu (głównie poprawa połączeń kolejowych), a także rozbudowa i modernizacja infrastruktury wewnątrzportowej. Dotyczy to m.in. pokonania problemów wynikających z niewystarczającej sieci dróg szybkiego ruchu łączących porty Pomorza Zachodniego z ich zapleczem. Należy również pogłębić tor wodny Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 m, przez co poprawi się jego dostępność dla statków od strony morza,

³⁵ Siergiej J.: *Proces restrukturyzacji zarządzania portami morskimi w Szczecinie i Świnoujściu w latach 1996–2009*. [w:] Polska gospodarka morska. Praca zb. pod red. H. Salmonowicza, Szczecin 2010.

³⁶ <http://www.port.szczecin.pl> [dostęp: 01.06.2010].

³⁷ <http://www.port.szczecin.pl> [dostęp: 01.06.2010].

i będzie on mógł w większym zakresie konkurować z portami w regionie Morza Bałtyckiego. Należałoby również usunąć bariery, jakie napotykają na co dzień firmy z sektora portowego. Na dzień dzisiejszy istnieją duże ograniczenia w możliwościach inwestycyjnych, które są związane z ochroną środowiska naturalnego oraz z ochroną konserwatorską zabytków. Dodatkowo brak jest polityki państwa i przychylności władz regionu wobec przedsiębiorstw gospodarki morskiej, co dotyczy m.in. opłaty za wieczyste użytkowanie gruntów – w rejonie portów wynosi 3% (podczas gdy w portach Gdańska i Gdyni 0,3%), kwestionowania 0% stawki VAT przez polskie urzędy skarbowe ze względu na nieprawidłową interpretację przepisów, zbyt długie oczekiwanie na decyzje Ministerstwa Skarbu Państwa dotyczące wieloletniej dzierżawy terenów.

Aby zagwarantować efektywną pracę portów ujścia Odry i ich dalszy rozwój, należy przede wszystkim:

- zmodernizować i pogłębić tor wodny Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 m na całej długości,
- zagwarantować możliwość pogłębienia w przyszłości północnej trasy żeglugowej do Świnoujścia do głębokości 17,0 m – poprzez korzystne dla Polski rozwiązanie konfliktu z gazociągami NordStream,
- wybudować drogę ekspresową S-3 do granicy z Republiką Czeską,
- zmodernizować linię kolejową E-59 i CE-59,
- zmodernizować Odrzańską Drogę Wodną i zrealizować przedsięwzięcia wyszczególnione w „Programie dla Odry 2006”,
- wybudować Zachodnie Drogowe Obejście m. Szczecina wraz z przeprawą Police–Święta,
- zapewnić swobodny wjazd i wyjazd z portów,
- wprowadzić inteligentne systemy transportowe w punktach węzłowych i na całej długości korytarza.

Spełnienie tych wszystkich warunków przyczyni się nie tylko do rozwoju województwa, ale również umożliwi rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza CETC–ROUTE65 jako zielonego korytarza.

Obok portu w Policach, do portów o znaczeniu regionalnym zalicza się porty w Kołobrzegu i Darłowie.

Port w Kołobrzegu jest największym portem rybackim i szóstym co do wielkości obsługanej masy ładunkowej portem w kraju. Obecnie port umożliwia obsługę statków o długości do 75 m, szerokości do 13 m i zanurzeniu do 4,7 m. Rozwinęły się w nim następujące funkcje:

- obsługa rybołówstwa bałtyckiego obejmująca usługi przeładunku, magazynowania i przetworstwa rybnego oraz obsługę kutrów i łodzi rybackich cumujących w porcie,
- turystyczno-rekreacyjną wiążącą się z obsługą pasażerskiego ruchu międzynarodowego oraz statków pasażerskich, jednostek pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej, jachtingu, jak również różnych form uprawiania sportów wodnych i rekreacji (wędkarstwo, nurkowanie itp.),
- transportowa związana z obrotem towarowym i wykonywaniem przeładunków oraz magazynowaniem i składowaniem towarów,
- przemysłowa wiążąca się z wykonywaniem na terenach portowych działalności przemysłowej (remonty i budowa małych jednostek pływających oraz remonty sprzętu połowowego).

Port w Darłowie jest portem handlowo-rybackim. Przeładowuje głównie ładunki masowe typu: nawozy sztuczne, rzepak, żyto, śruta rzepakowa, makuchy rzepaczne i pszenica. W roku 2009 przeładował łącznie 14,6 tys. t ładunków. Władze portu chcą zmodernizować i rozbudować infrastrukturę portową oraz starają się one o nowe połączenie komunikacyjne z drogą krajową Szczecin–Gdańsk. W Darłowie przewiduje się lokalizację części Specjalnej Strefy Ekonomicznej Słupska.

W województwie zachodniopomorskim zlokalizowanych jest dodatkowo dziesięć małych portów morskich i osiem przystani morskich o znaczeniu lokalnym, w których dominuje głównie funkcja turystyczna i rybacka. Do głównych barier ich rozwoju należy zaliczyć³⁸:

³⁸ Strategia portu Kołobrzeg. Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o., Kołobrzeg 2010.

- brak sprawnego dostępu zarówno do krajowej, jak i międzynarodowej sieci transportowej, co z kolei mocno ogranicza obszar i dostępność zaplecza, uniemożliwiając rozwój funkcji transportowej, przemysłowej i handlowej;
- brak ładunków pochodzących z bezpośredniego otoczenia portu, a przeznaczonych do wymiany w skali międzyregionalnej czy międzynarodowej;
- zły stan infrastruktury portowej w granicach administracyjnych portów, niska jakość potencjału przeładunkowo-składowego;
- nieuregulowane sprawy własnościowe terenów i obiektów portowych;
- brak polityki umożliwiającej małym portom pełnienie ważnej roli w rozwoju regionów nadmorskich;
- brak jasno określonej strategii współpracy gospodarczej małych portów w rejonie Bałtyku.

Z danych GUS wynika, że w 2008 roku w Zachodniopomorskiem działało 49 podmiotów zajmujących się przeładunkiem, magazynowaniem i przechowywaniem towarów w portach morskich³⁹, które zatrudniały 1985 osób. Ponadto funkcjonowały trzy zarządy morskich portów zatrudniające 323 osoby. W grupie przedsiębiorstw, których działalność wspomaga transport morski⁴⁰, działały 142 podmioty, w których zatrudnienie znalazły 687 osoby.

3.1.2. Analiza trendów

Polskie porty morskie województwa zachodniopomorskiego w roku 2009 obsłużyły około 15 mln ton ładunków, z czego 93,4% ładunków zostało obsłużonych przez porty w Szczecinie i w Świnoujściu, 5,36% port w Policach, a pozostałe (1,24%) przez porty w Kołobrzegu i Darłowie (tab. 4.1. i rys. 3.1).

Tabela 3.1.

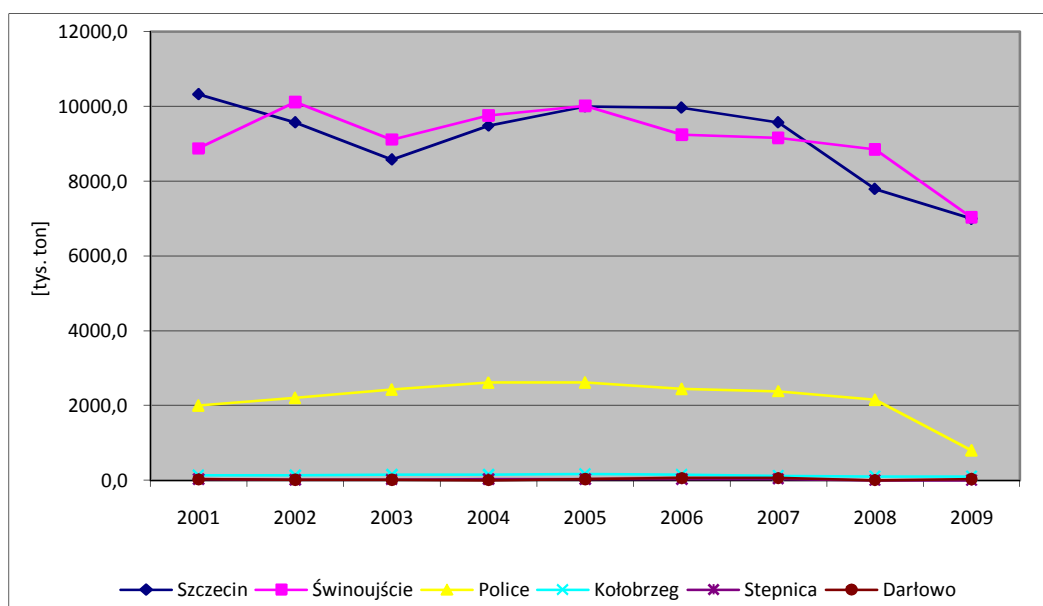
Obroty w portach morskich województwa zachodniopomorskiego w latach 2001–2009 [tys. ton]

Port	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Szczecin	10324,0	9569,7	8578	9480,2	10001,6	9965,3	9571,8	7787,2	6991,6
Świnoujście	8877,1	10116,1	9113,1	9753,4	10017,6	9241,5	9152,8	8843,1	7038,2
Police	2006,0	2201,0	2427,6	2610,5	2619,3	2445,5	2384,3	2158,8	802,0
Kołobrzeg	141,0	135,8	151,5	154,1	173	157,6	117,9	101,7	96,0
Stepnica	25,1	13,8	20	31,1	31	27,1	36,9	1,2	0
Darłowo	21,9	13,3	10,3	1,8	30,8	56,1	56,5	3	25,4
Ogółem	21395,1	22049,7	20300,5	22031,1	22873,3	21893,1	21320,2	18895,0	14953,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2004–2009*. Szczecin 2004–2010.

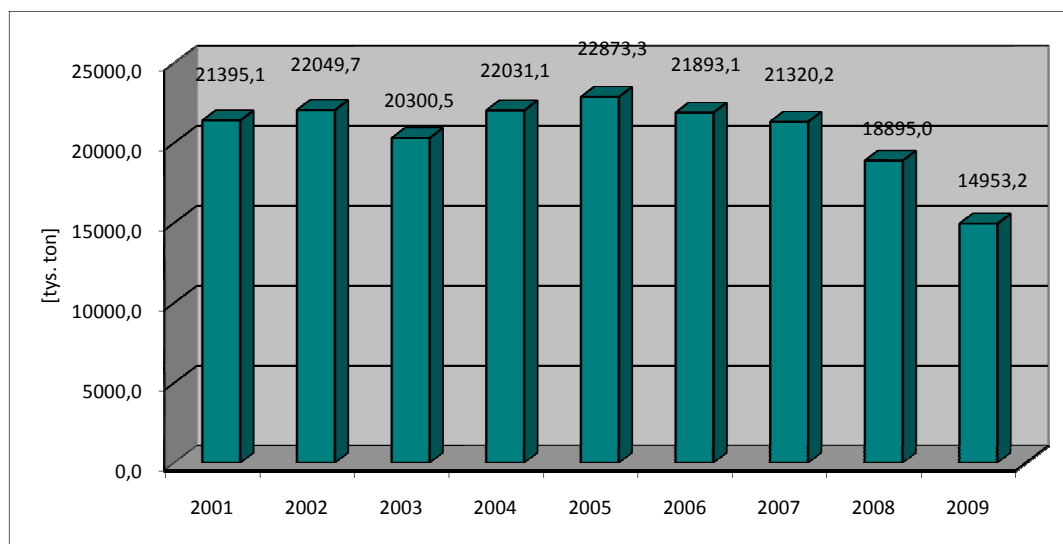
³⁹ Usługowe przedsiębiorstwa przeładunkowo-składowe, których podstawą działalnością jest przeładunek ładunków w portach.

⁴⁰ Nawigacja, pilotaż, ratownictwo, roboty czerpalne i podwodne, usługi portowe i morskie, holowanie, cumowanie i inne.



Rys. 3.1. Udział poszczególnych portów w obsłudze ładunków w latach 2001–2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2004–2009. Szczecin 2004–2009.*



Rys. 3.2. Obroty ładunkowe portów morskich województwa zachodniopomorskiego w latach 2001–2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2004–2009. Szczecin 2004–2009.*

W latach 2001–2005 obroty ładunkowe portów utrzymywały się na podobnym poziomie. Niestety, na rys. 3.2 w okresie 2006–2009 widać postępujący spadek ilości obsługiwanych ładunków. W stosunku do roku 2005, gdzie porty obsłużyły 22,8 mln ton ładunków, w roku 2009 przeładowano o 34,6% ładunków mniej.

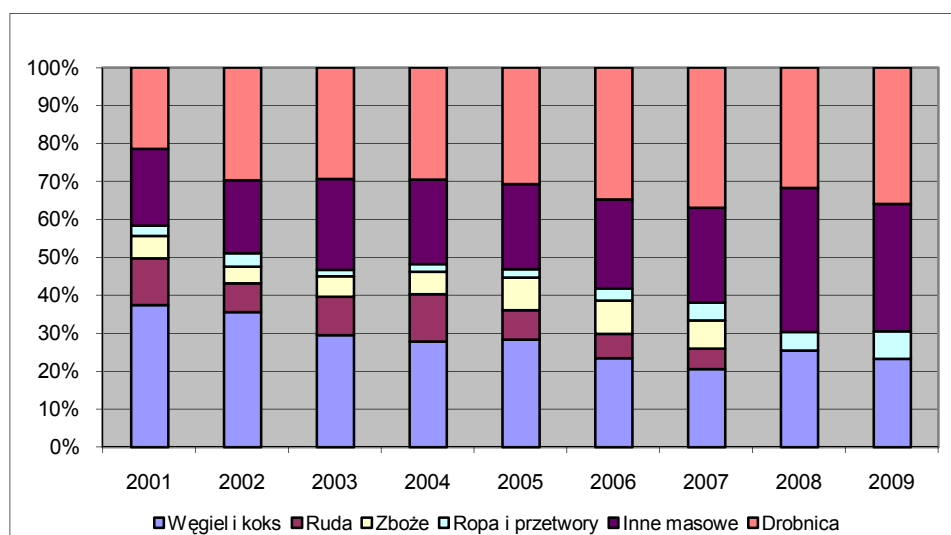
Analizując obroty ładunkowe (tab. 4.2, rys. 3.3 i rys. 3.4), w podziale na grupy ładunkowe widać, że porty zachodniopomorskie w przeważającej mierze obsługują ładunki masowe (ponad 60%). Liczba obsługiwanych ładunków drobnicowych wynosi około 38%. Niepokojący jest natomiast niewielki udział ładunków skonteneryzowanych w grupie ładunków drobnicowych obsługiwanych przez porty (rys. 3.5). Przyczyną takiego niskiego udziału ładunków intermodalnych jest brak szybkich połączeń kolejowo-drogowych portów z ich naturalnym zapleczem.

Tabela 3.2.

Obroty ładunkowe w portach morskich województwa zachodniopomorskiego wg grup ładunków w latach 2001–2009 [tys. t]

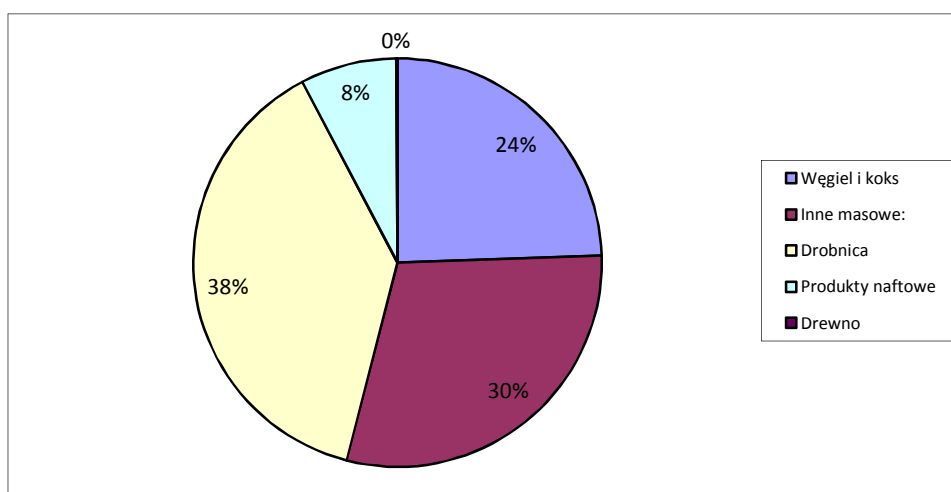
Grupa ładunkowa	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	Węgiel i koks	8004,4	7850,3	5956,9	6117,6	6469,6	5113	4359,6	4810,4
Ruda	2617,5	1655,7	2049	2756	1769,4	1420,7	1157,2	X	X
Zboże	1248,9	972,7	1077,5	1290	1944,8	1898,8	1571,8	X	X
Drewno	37	32,3	46,6	51	56,5	42,1	84,1	b.d.	b.d.
Ropa i przetwory	584,9	755,4	359,2	442	493,4	706,4	1017,5	933,3	1094,1
Inne masowe	4340,4	4256,3	4823,7	4896,2	5127,6	5125,8	5271,5	7164,4	5000,5
Drobnica	4562	6529,9	5942,6	6477,7	7012	7586,3	7858,5	5986,9	5380,6
Kontenery	161,5	186,4	220,8	283,6	374,9	416,7	485,3	533,7	493
Ogółem	21395,1	22052,6	20255,5	22030,5	22873,3	21893,1	21320,2	18895	14954,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2004–2009. Szczecin 2004–2009.*



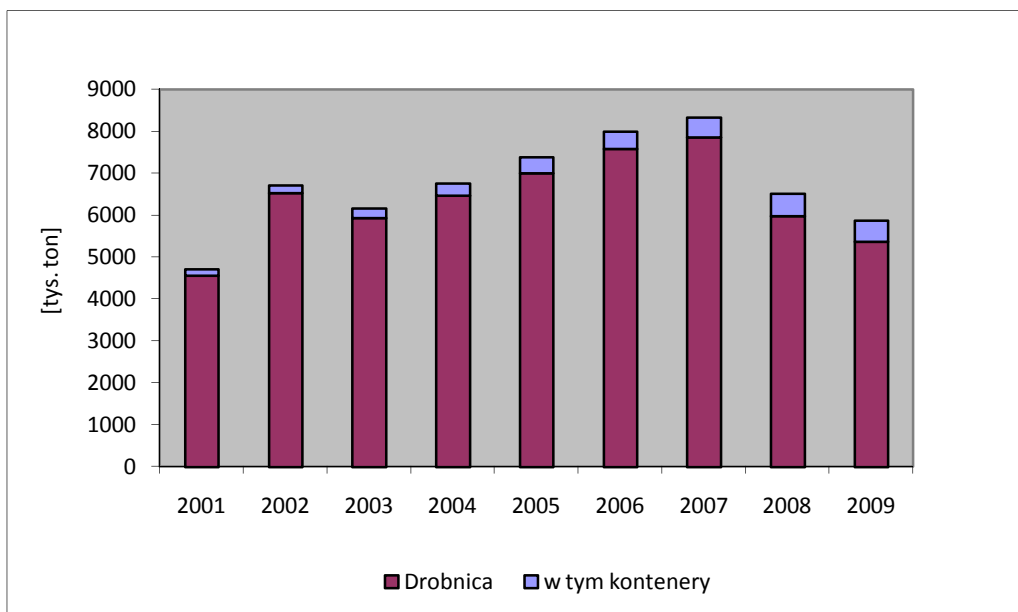
Rys. 3.3. Struktura ładunkowa w portach województwa zachodniopomorskiego w latach 2001–2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2004–2009. Szczecin 2004–2009.*



Rys. 3.4. Struktura ładunkowa przeładunków w portach Szczecin i Świnoujście w roku 2009

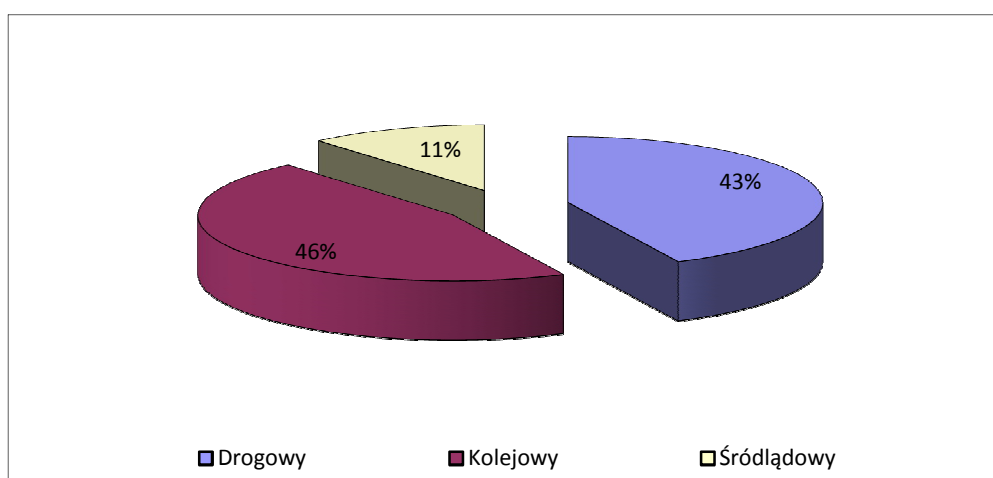
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Rocznika statystycznego gospodarki morskiej 2009. Szczecin 2009.*



Rys. 3.5. Udział kontenerów w obsługiwanych ładunkach drobnicowych w porcie w latach 2001–2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2004–2009. Szczecin 2004–2010.*

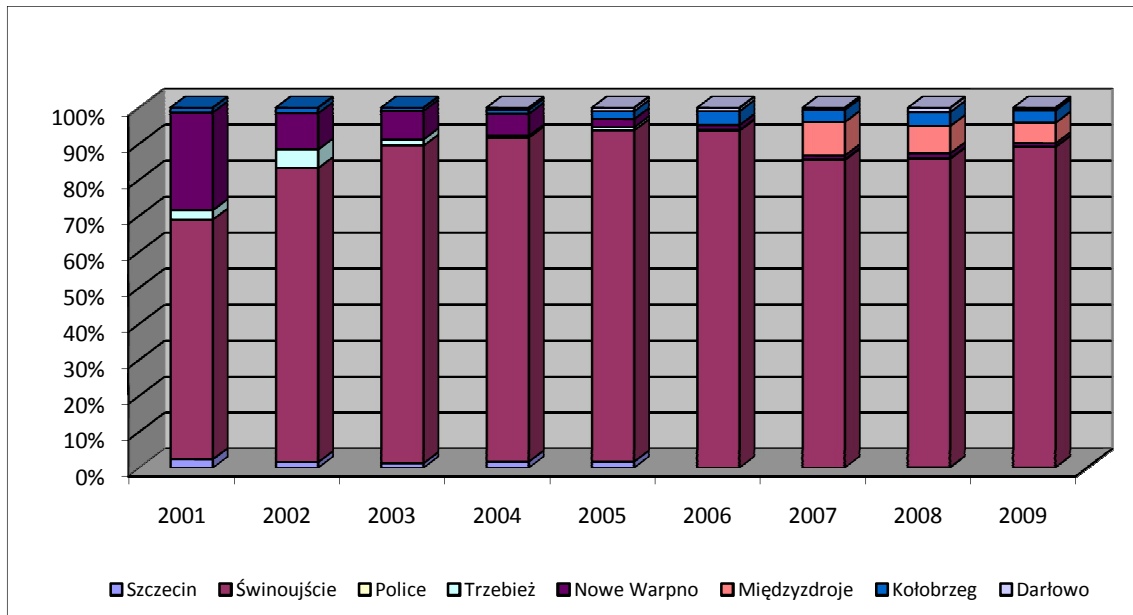
W obsłudze portów Szczecina i Świnoujścia największe znaczenie posiada transport (rys. 3.6) kolejowy (46%) oraz drogowy (43%). Udział transportu wodnego śródlądowego w obsłudze portów 2009 r. wynosił 11%, jednak wartość ta jest zbyt mała w stosunku do potencjalnych możliwości, jakie stwarza Odrzańska Droga Wodna.



Rys. 3.6. Udział procentowy poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze ładunków w roku 2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Rocznika statystycznego gospodarki morskiej 2009. Szczecin 2009.*

W portach województwa zachodniopomorskiego odbywa się intensywny ruch pasażerki. Jak wynika z rys. 3.7 najwięcej pasażerów obsługuje Terminal Promowy w Świnoujściu, port w Szczecinie nie obsługuje międzynarodowego ruchu pasażerskiego, a pozostałe porty obsługują pasażerów jedynie w sezonie letnim.



Rys. 3.7. Udział portów w międzynarodowym ruchu pasażerskim w latach 2001–2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Roczniki statystyczne gospodarki morskiej 2004–2009*. Szczecin 2004–2009.

3.1.3. Analiza SWOT*

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> — Doświadczenie w obsłudze handlu międzynarodowego i kontakty handlowe. — Uniwersalność portów zapewniająca szeroką ofertę usługową (oprócz Polic). — Wykwalifikowana kadra portowa. — Spełnianie wymogów międzynarodowych norm bezpieczeństwa i ochrony środowiska. — Posiadanie i pozyskiwanie nowych terenów pod inwestycje. — Posiadanie dużych rezerw przeładunkowo-składowych w portach. — Możliwość obsługi dużych statków (porty Szczecina, Świnoujścia i Polic). — Dobre połączenie wodne śródlądowe z siecią europejskich dróg wodnych (porty ujścia Odry). — Terminal promowy w Świnoujściu obsługuje największą liczbę promów, pasażerów i ładunków w Polsce. — Dostępność portów dla wszystkich gałęzi transportu (porty Szczecina, Świnoujścia i Polic). — Jednostki w małych portach są wykorzystywane do obsługi ruchu turystycznego. — Turystyczny i rybacki charakter małych portów. — Aktywność podmiotów związanych z rybołówstwem w małych portach. — Port w Szczecinie obsługuje coraz więcej dużych statków wycieczkowych, m.in. jako port dostępu do aglomeracji berlińskiej. 	<ul style="list-style-type: none"> — Infrastruktura transportu drogowego w obrębie aglomeracji szczecińskiej nie zapewnia płynnego potoku ładunkowego w godzinach szczytu i w sytuacjach występowania innych utrudnień na drodze. — Małe porty nie posiadają dobrego dostępu do krajowej i międzynarodowej sieci transportowej. — Brak nowoczesnych technologii przeładunkowo-składowych. — Wolno postępująca rozbudowa i modernizacja zdekapitalizowanej infrastruktury wewnątrzportowej. — Niewystarczająca infrastruktura dla obsługi technologii intermodalnych. — Brak w portach funkcji logistycznej i handlowej, niedostatecznie rozwinięta funkcja przemysłowa, turystyczna, produkcyjno-usługowa. — Ograniczona ilość oferowanych usług logistycznych względem ładunku, środków transportu, jednostek ładunkowych i kierowców. — Brak nowoczesnych usług e-logistyki: giełda towarowa, booking, śledzenie, monitoring i e-finansing. — Zbyt duże uzależnienie obecnego i przyszłego potencjału portowego od transportu drogowego. — Brak odpowiedniego przystosowania portu w Szczecinie do obsługi taboru wodnego śródlądowego. — Słaba integracja wszystkich uczestników obrotu portowego, małe znaczenie klastrów portowych. — Niewielka efektywność obecnie stosowanego modelu zarządzania małymi portami (w większości małych portów funkcję zarządu pełni Urząd Morski). — Niewystarczająca liczba baz żeglarskich oraz ich zaplecza sanitarno-noclegowego dla potrzeb obsługi ruchu turystycznego.

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> — Korzystne położenie portów w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym CETC–ROUTE65. — Potencjał małych portów może być wykorzystywany do rozwoju funkcji turystycznych regionu. — Dynamiczny rozwój przygranicznej strefy Niemiec. — Szczecin jest siedzibą trzech dużych polskich armatorów, w tym największego – Grupa PŻM. — Możliwość pozyskiwania funduszy UE na budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej. — Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy uznano za projekt strategiczny na poziomie kraju i UE. — Kreowanie i rozwijanie potoków ruchu w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym. — Promowanie i rozwój intermodalnych połączeń transportowych, preferujących przyjazne środowisku gałęzie transportu (zielony korytarz). — Budowa i modernizacja infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego. — Poprawa dostępności transportowej portów morskich od strony ich przedpola i zaplecza, z wykorzystaniem środków UE. — Rozwój funkcji przemysłowej, logistyczno-dystrybucyjnej i handlowej portów, w szczególności rozwój potencjału portowego dla obsługi ładunków intermodalnych. — Proces inwestycyjny zmierzający do rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej. — Rozbudowa terminalu promowego w Świnoujściu oraz budowa portu zewnętrznego z terminalem LNG. — Określenie zapotrzebowania i zakup wielozadaniowych jednostek przystosowanych do łamania lodów na torze wodnym. — Poprawa infrastruktury w ramach aglomeracji szczecińskiej, m.in. modernizacja ulicy Struga i budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina. — Kontynuacja modernizacji toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m. — Pogłębienie głębokowodnego toru podejściowego do Świnoujścia do głębokości umożliwiającej ruch statków o zanurzeniu do 14,5 m. — Stworzenie poprzez wspólne przedsięwzięcia na poziomie kraju i UE sprzyjających warunków komunikacyjnych i rozwojowych dla Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego. — Utworzenie Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego. — Rozwój potencjału portowego dla obsługi jednostek żeglugi śródlądowej. — Realizacja Programu dla Odry 2006. — Przystosowanie portu w Świnoujściu do obsługi jednostek intermodalnych. — Modernizacja Szczecińskiego Węzła Wodnego. — Plan budowy portu rzeczno-jeziernego w Szczecinie. — Inwestycje mające na celu poprawę dostępności małych portów od strony morza i łądu. — Modernizacja i rozbudowa technicznego wyposażenia małych portów, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji 	<ul style="list-style-type: none"> — Lokalizacja portów poza istniejącymi głównymi szlakami transportowymi i poza europejskim systemem autostrad. — Infrastruktura Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–ROUTE65 wpływa negatywnie na rozwój portów i nie gwarantuje skutecznego konkutowania z równoległe przebiegającymi korytarzami transportowymi północ-południe. — Słaba dostępność komunikacyjna portów od strony morza (ograniczone parametry toru wodnego). Brak ostatecznej decyzji na szczeblu rządowym dotyczącej modernizacji do głębokości 12,5 m toru wodnego Świnoujście–Szczecin. — Zły stan infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej śródlądowej wpływa negatywnie na konkurencyjność portów. — Brak ładunków pochodzących bezpośrednio z zaplecza portowego (małe porty). — Złożona sytuacja własnościowa terenów portowych (małe porty). — Wysokie koszty wykorzystania terenów rozwojowych portów. — Ograniczenia w użytkowaniu Odrzańskiej Drogi Wodnej wynikające z jej stanu technicznego i parametrów. — Brak regionalnego systemu logistycznego, w tym regionalnego centrum logistycznego, którego zadaniem byłaby obsługa aglomeracji szczecińskiej i regionalnych portów. — Brak sprawnego dostępu zarówno do krajowej, jak i międzynarodowej sieci transportowej. — Zły stan infrastruktury portowej, niska jakość potencjału przeładunkowo-składowego. — Nieuregulowane sprawy własnościowe terenów i obiektów portowych. — Brak polityki umożliwiającej małym portom pełnienie ważnej roli w rozwoju regionów nadmorskich. — Wysokie koszty utrzymania infrastruktury portowej, zniechęcające samorządy do komunalizacji małych portów. — Zbyt długie oczekiwanie na decyzje Ministerstwa Skarbu Państwa dotyczące wieloletniej dzierżawy terenów. — Brak polityki państwa i przychylności władz regionu wobec przedsięwzięć gospodarki morskiej, co dotyczy m.in. opłaty za wieczyste użytkowanie gruntów w rejonie portów, które wynosi 3%, podczas gdy w portach Gdańska i Gdyni 0,3%, kwestionowanie 0% stawki VAT przez polskie urzędy skarbowe na usługi portowe ze względu na nieprawidłową interpretację przepisów. — Duże ograniczenia w możliwościach inwestycyjnych, związane z ochroną środowiska naturalnego oraz ochroną konserwatorską zabytków. — Niska ranga gospodarki morskiej w polityce gospodarczej kraju. — Konkurencja ze strony innych portów Regionu Morza Bałtyckiego. — Intermodalne połączenia lądowe w relacji wschód-zachód stanowią silną konkurencję dla morskich połączeń feederowych ze Szczecina i Świnoujścia.

<p>gospodarki rybackiej, obsługi ruchu pasażerskiego oraz funkcji turystyczno-sportowej.</p> <ul style="list-style-type: none"> — Działania zmierzające do usunięcia barier o charakterze formalno-prawnym utrudniających lokalizację działalności gospodarczej w portach morskich. — Polityka transportowa UE zmierzająca do rozwoju morsko-lądowych łańcuchów transportowych. — Szybki rozwój turystyki morskiej. — Coraz większe zaangażowanie gmin w rozwój małych portów. 	
--	--

* Ze względu na różne wykładnie dotyczące czterodzielnej macierzy strategicznej przyjęto, że mocne i słabe strony to czynniki wewnętrzne, szanse i zagrożenia to czynniki zewnętrzne.

Źródło: Opracowanie własne

3.2. Cele i zadania strategiczne

Ze względu na fakt, że w województwie zachodniopomorskim funkcjonują zarówno porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, jak i porty o znaczeniu regionalnym lub lokalnym, a także małe porty i przystanie morskie, cele i zadania strategiczne muszą zostać rozdzielone na dwie grupy: cele i zadania dla dużych portów morskich województwa zachodniopomorskiego (powyżej 1 mln ton przeładunków w ciągu roku) oraz cele i zadania dla małych portów i przystani morskich województwa zachodniopomorskiego (poniżej 1 mln ton przeładunków w ciągu roku).

W przypadku dużych portów województwa zachodniopomorskiego nadrzędnym celem strategicznym jest **poprawa konkurencyjności portów morskich**. Dodatkowo, celem komplementarnym jest **poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju**.

Cele kierunkowe przypisane celowi strategicznemu pn. „Poprawa konkurencyjności portów morskich” to:

- 1) Rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej;
- 2) Rozbudowa potencjału portu Świnoujście dla obsługi ruchu promowego oraz budowa i zagospodarowanie portu zewnętrznego;
- 3) Rozwój funkcji przemysłowej, logistyczno-dystrybucyjnej i handlowej portów, w szczególności rozwój potencjału portowego dla obsługi ładunków intermodalnych;
- 4) Poprawa dostępności transportowej portów morskich od strony ich przedpola i zaplecza, z wykorzystaniem środków UE;
- 5) Kontynuacja modernizacji toru wodnego Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 m;
- 6) Pogłębienie głębokowodnego toru podejściowego do Świnoujścia do głębokości umożliwiającej ruch statków o zanurzeniu do 14,5 m.

Do najważniejszych zadań strategicznych przypisanych do powyższych celów kierunkowych należy zaliczyć:

- 1) Stworzenie poprzez wspólne przedsięwzięcia na poziomie kraju i UE sprzyjających warunków komunikacyjnych i rozwojowych dla Środkoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–ROUTE65;
- 2) Wspieranie rozwoju stałych połączeń morskich Świnoujście–Skandynawia jako przedłużenie lądowej części Środkoeuropejskiego Korytarza Transportowego;
- 3) Pozyskanie źródeł finansowania na kontynuację modernizacji toru wodnego Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 m;
- 4) Pozyskanie źródeł finansowania i rozpoczęcie modernizacji toru wodnego do Świnoujścia do głębokości umożliwiającej ruch statków o zanurzeniu do 14,5 m;
- 5) Pozyskanie źródła finansowania na zakup wielozadaniowych jednostek przystosowanych do łamania lodów na torze wodnym;
- 6) Rozbudowę terminalu promowego w Świnoujściu oraz budowę portu zewnętrznego z terminalem LNG;

- 7) Poprawę infrastruktury w ramach aglomeracji szczecińskiej, m.in. modernizację ulicy Struga i budowę Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina;
- 8) Stworzenie kompleksowej koncepcji zagospodarowania Portu Zewnętrznego w Świnoujściu;
- 9) Utworzenie Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego;
- 10) Utworzenie Centrum Logistyczno-Dystrybucyjnego obsługującego potoki ładunków intermodalnych do/z województwa zachodniopomorskiego;
- 11) Działania prawne i dyplomatyczne zmierzające do zagłębienia rurociągu Nord Stream pod dnem morskim;
- 12) Lobbing na rzecz portów województwa zachodniopomorskiego;
- 13) Usunięcie barier o charakterze formalno-prawnym utrudniających lokalizację działalności gospodarczej w portach morskich;
- 14) Promowanie i rozwój intermodalnych połączeń transportowych; preferujących przyjazne środowisku gałęzie transportu (zielony korytarz);
- 15) Rozwijanie potencjału portowego dla obsługi ładunków intermodalnych;
- 16) Rozwijanie potencjału portowego dla obsługi jednostek żeglugi śródlądowej;
- 17) Rozwijanie przemysłu około portowego;
- 18) Realizację przedsięwzięć wyszczególnionych w „Programie dla Odry 2006”;
- 19) Modernizację Szczecińskiego Węzła Wodnego;
- 20) Realizację inwestycji przedstawionych w podrozdziale 13.2 „Priorytetowe inwestycje”.

Cele kierunkowe przypisane celowi strategicznemu pn. „Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju” to:

- 1) Budowa infrastruktury umożliwiająca dywersyfikację dostaw gazu ziemnego;
- 2) Modernizacja infrastruktury wykorzystywanej do obsługi paliw stałych i płynnych.

Do najważniejszych zadań strategicznych przypisanych do powyższych celów kierunkowych należy zaliczyć:

- 1) Budowę terminalu LNG w Świnoujściu;
- 2) Modernizację portowych terminali przeładunkowo-składowych dla paliw stałych;
- 3) Inwestycje mające na celu zwiększenie zdolności przeładunkowo-składowej terminali paliw płynnych.

W przypadku małych portów województwa zachodniopomorskiego nadrzędny cel strategiczny nosi nazwę: **zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża.**

Cele kierunkowe przypisane celowi strategicznemu pn. „Zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża” to:

- 1). Poprawa dostępności małych portów od strony morza i lądu;
- 2). Modernizacja i rozbudowa technicznego wyposażenia małych portów, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji gospodarki rybackiej, obsługi ruchu pasażerskiego i funkcji turystyczno-sportowej;
- 3). Uregulowanie stanu prawnego i stosunków własnościowych gruntów portowych;
- 4). Usunięcie barier o charakterze formalno-prawnym utrudniających lokalizację działalności gospodarczej w portach morskich.

Do najważniejszych zadań strategicznych przypisanych do powyższych celów kierunkowych należy zaliczyć:

- 1). Budowę i modernizację infrastruktury drogowej i kolejowej, jak również wejścia do portów i przystani, aby umożliwić bezpieczne wejście i wyjście z portów wszystkim środkom transportu;
- 2). Budowę i modernizację infrastruktury usługowej małych portów;
- 3). Działania zmierzające do uregulowanie stanu prawnego i stosunków własnościowych gruntów portowych;
- 4). Komunalizację terenów portowych w przypadku posiadania przez gminy wizji ich dalszego rozwoju;

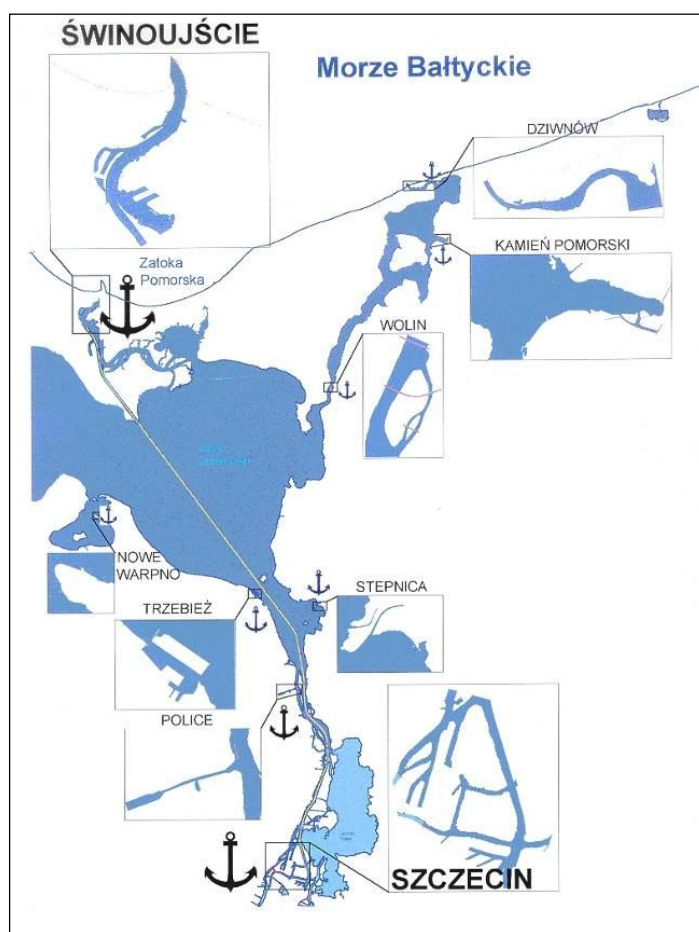
- 5). Rozbudowę infrastruktury umożliwiającej odbieranie ryb bezpośrednio do samochodu chłodni poprzez kooperacje kilku portów z kooperantami;
- 6). Modernizację marin, budowanie nowych o standardzie europejskim;
- 7). Rozwijanie turystyki morskiej i śródlądowej;
- 8). Realizację inwestycji przedstawionych w podrozdziale 13.2 „Priorytetowe inwestycje”.

4. Żegluga śródlądowa

4.1. Diagnoza obecnego stanu żeglugi śródlądowej

4.1.1. Ogólna charakterystyka sektora w województwie zachodniopomorskim

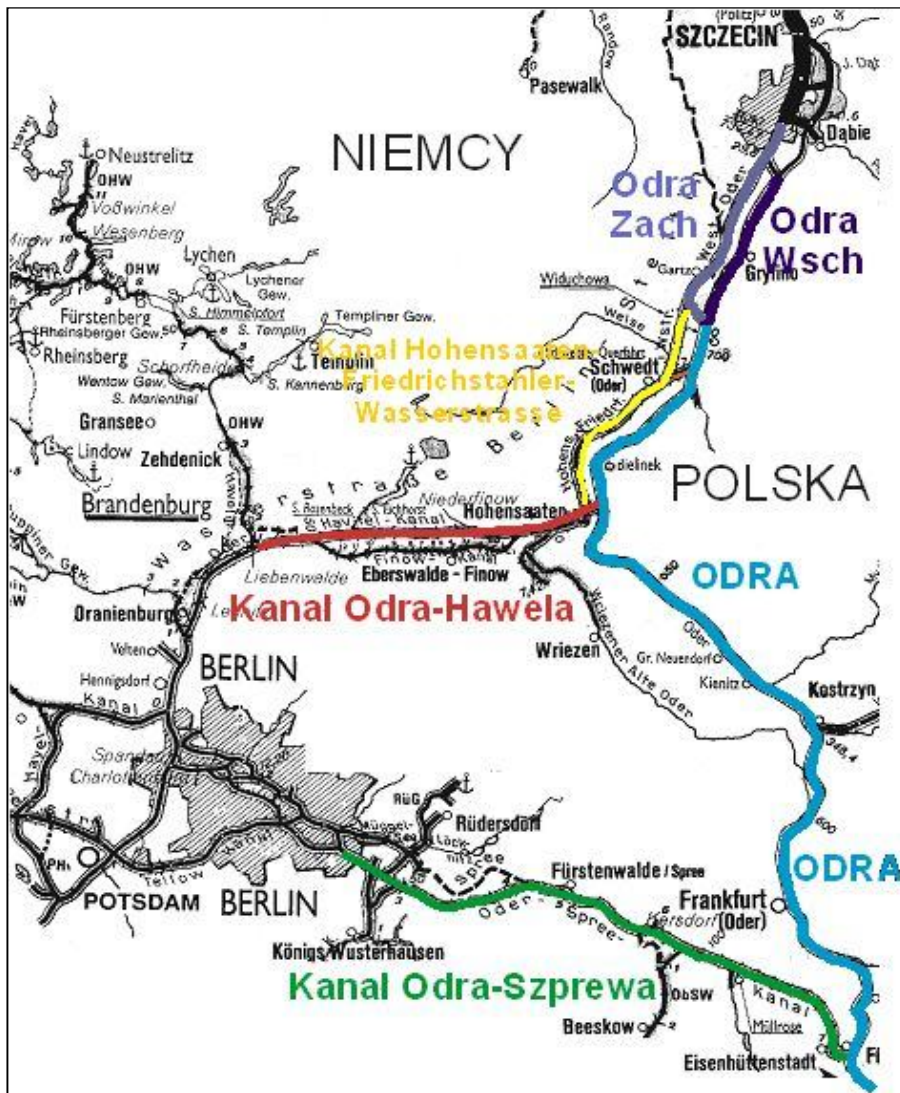
Województwo zachodniopomorskie posiada bogatą i rozległą sieć hydrograficzną, która czyni go regionem uprzywilejowanym pod względem wielkości zasobów wodnych oraz naturalnego układu dróg wodnych eksploatowanych przez żeglugę (rys. 4.1). Do głównych akwenów województwa należy dolny odcinek Odry wraz z Odrą Zachodnią, Odrą Wschodnią i Regalicą oraz szczeciński węzeł wodny z Jeziorem Dąbie. Północnym dopełnieniem dolnego odcinka Odry jest Zalew Szczeciński z cieśninami łączącymi go z Zatoką Pomorską.



Rys. 4.1. Rejon ujścia Odry

Źródło: Woś K.: *Kierunki aktywizacji żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską*. Oficyna Wydawnicza „Sadyba”, Warszawa 2005, s. 130.

Odrzańska Droga Wodna (ODW), stanowiąc element ukształtowanego w procesie historycznym Odrzańskiego Korytarza Transportowego, a obecnie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–ROUTE65, wiąże aglomerację szczecińską oraz morsko-rzeczne porty i przeładownie ujścia Odry z aglomeracją wrocławską i górnośląską za pośrednictwem drogi wodnej Wisła–Odra z wielkopolskim obszarem gospodarczym i pozostałą siecią polskich dróg wodnych, a poprzez kanały Odra–Hawela i Odra–Szprewa z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego (rys. 4.2).



Rys. 4.2. Odra dolna i środkowa oraz jej powiązania zewnętrzne

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Wasserstrassen von Elbe bis Oder*. Band 10a: Die Oder. Nagel's Nautic Verlag, Berlin 1993, s. 3.

Według polskiej klasyfikacji⁴¹, rzeka Odra w obrębie województwa zachodniopomorskiego, tj. od ujścia rzeki Warty w Kostrzynie (km 617,6) do Ognicy (km 697,0) posiada III klasę drogi wodnej, natomiast od Ognicy w kierunku północnym wszystkie drogi wodne zaliczone zostały do najwyższej, tj. Vb klasy dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym. Na odcinku rzeki zaliczonym do III klasy drogi wodnej do najistotniejszych utrudnień w ruchu żeglugowym należą zbyt małe głębokości tranzytowe, zmienne w zależności od wodności danego roku czy okresu sezonu nawigacyjnego, a na pozostałych drogach wodnych prześwity pionowe i poziome przesęł żeglugowych mostów szczecińskiego węzła wodnego, które ograniczają, a czasami uniemożliwiają statkom żeglugi śródlądowej dostęp do portu szczecińskiego oraz pozostałych portów ujścia Odry. Są to: most kolejowy (z przesłem obrotowym) usytuowany w km 35,59 rzeki Odry Zachodniej; most drogowy „Portowy” zlokalizowany w km 4,0 rzeki Parnicy; most kolejowy (z przesłem obrotowym) usytuowany w km 4,4 rzeki Parnicy; most kolejowy (z przesłem zwodzonym) zlokalizowany w km 733,7 rzeki Regalicy. Dwa z wymienionych mostów na Odrze Zachodniej oraz most kolejowy na Parnicy po kolejnych remontach posiadają unieruchomione przesęła zwodzone oraz obrotowe i są eksploatowane jako mosty stałe. Głębokości tranzytowe

⁴¹ Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych. (Dz.U. 2002, nr 77, poz. 695).

przekopu Klucz–Ustowo i jeziora Dąbie nie odpowiadają parametrom klasyfikacyjnym śródlądowej drogi wodnej klasy Vb (głębokość wymagana 2,8 m; głębokość istniejąca 2,5 m).

Z uwagi na parametry eksploatacyjne granicznego i dolnego odcinka rzeki Odry, maksymalne wymiary pojedynczych statków z własnym napędem nie mogą przekraczać 82,0 m długości i 11,45 m szerokości, a w przypadku zestawów pchanych 156,0 m długości i 11,45 m szerokości.

W obrębie wewnętrznych wód morskich wodną sieć komunikacyjną ujścia Odry tworzy tor wodny Świnoujście–Szczecin, łączący porty morskie w Szczecinie, Policach i Świnoujściu, tory podejściowe do małych portów i przystani Zalewu Szczecińskiego i Kamieńskiego oraz licznych nabrzeży miejskich i zakładowych.

Całkowita długość toru wodnego Świnoujście–Szczecin, wynosi 68,0 km, a jego parametry eksploatacyjne oraz akwenów portowych utrzymywane są w większości w sposób sztuczny, umożliwiając przyjmowanie w Świnoujściu statków o długości 235,0m i maksymalnym zanurzeniu 12,8 m, a w Szczecinie odpowiednio 160,0 m i 9,15 m.

Flota śródlądowa może korzystać z całej długości toru wodnego Świnoujście–Szczecin, gdy posiada zanurzenie przekraczające 3,0 m. Natomiast przy korzystaniu z toru wodnego przy mniejszym zanurzeniu trzeba uwzględniać ograniczenia zawarte w przepisach portowych⁴². Największe utrudnienie dla taboru wodnego śródlądowego na tej trasie stanowią warunki hydrometeorologiczne, tzn. zalodzenie, mgła, wiatr i towarzyszące mu falowanie. Średnia liczba dni z lodem dla warunków przejściwej zimy wynosi dla Zalewu Szczecińskiego (podobnie jak dla dolnego odcinka Odry) ok. 50 dni i zwiększa się niemal dwukrotnie przy surowej zimie. Średnia liczba dni z mgłą waha się w przedziale 17–35 dni w roku, przy czym pod pojęciem mgły rozumie się stan pogody, przy którym widoczność spada poniżej 2000 m. Jednak najtrudniejsze dla żeglugi śródlądowej są dni (ok. 50 w roku), kiedy wiatr na Zalewie Szczecińskim wieje z siłą przekraczającą 4,0° w skali Beauforta, zwłaszcza od morza.

W obrębie dolnego odcinka rzeki Odry nie ma po stronie polskiej portów śródlądowych. Do większych przeładowni zakładowych należy kopalnia kruszywa naturalnego w Bielinku (km 677,0) rzeki Odry), eksploatowana przez Szczecińskie Kopalnie Surowców Mineralnych SA. Wyrobisko powstałe w wyniku wydobywania kruszywa zalane jest wodą i posiada ok. 13 ha powierzchni oraz średnią głębokość 20,0 m. Wykorzystywane jest przez statki śródlądowe jako schronisko w okresie zimowym oraz w czasie spływu wielkich wód roztopowych lub opadowych. Ciągłe nie wykorzystywaną szansą pozostaje Elektrownia Dolna Odra SA w Nowym Czarnowie, która pomimo bezpośredniego dostępu do Odry i możliwości efektywnego wykorzystania tej gałęzi transportu⁴³ nie jest przystosowana do obsługi przez transport wodny śródlądowy.

Również w rejonie ujścia Odry nie ma portu śródlądowego jako wyłączonego obiektu administracyjnego, a żegluga korzysta przede wszystkim z urządzeń i nabrzeży portów morskich i przeładowni zakładowych. Korzystne warunki dla obsługi barkowej oferuje port w Świnoujściu, którego miejsca przeładunku już w założeniach projektowych przewidywały potrzeby taboru wodnego śródlądowego. Zdecydowanie gorzej w tej ocenie wypada port szczeciński, gdzie żegluga śródlądowa napotyka na szereg trudności, wśród których do najważniejszych należą: brak wyznaczonych nabrzeży oraz urządzeń specjalistycznych do za- i wyładunku jednostek żeglugi śródlądowej; brak nowoczesnego sprzętu przeładunkowego i ograniczony wysięg żurawi portowych oraz brak wyznaczonych miejsc postojowych.

W rejonie ujścia Odry zlokalizowanych jest kilkanaście przedsiębiorstw, które posiadając lub użytkując infrastrukturę umożliwiającą im dostępność transportową od strony wody, są lub mogą być obsługiwane m.in. przez żeglugę śródlądową. Największe i najlepiej przystosowane do obsługi barkowej są Zakłady Chemiczne „Police” SA. Do innych tego typu przedsiębiorstw należą zakłady przemysłu przyportowego, elektrociepłownie, przedsiębiorstwa budownictwa hydrotechnicznego, stocznie remontowe oraz przeładownie należące do samych przedsiębiorstw armatorskich. Potencjał supra-

⁴² Zarządzenie nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 17 września 2002 r. – Przepisy portowe (Dz.U. Województwa Zachodniopomorskiego, nr 67, poz. 1429, z późn. zm.).

⁴³ *Studium techniczno-ekonomiczne dostaw węgla drogą wodną do elektrowni Dolna Odra*. Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie. Szczecin 1998.

struktury w omawianych przeładowniach zakładowych jest zróżnicowany i charakteryzuje się dużą rezerwą zdolności przeładunkowej. Jednak stacjonarnymi urządzeniami przeładunkowymi dysponują tylko zakłady przemysłu przyportowego oraz elektrociepłownie i jest to na ogół sprzęt przestarzały technicznie i technologicznie. Cechą szczególną większości nabrzeży przeładowni zakładowych jest ich niezadowalający stan techniczny.

W obrębie ujścia Odry statki żeglugi śródlądowej świadczą usługi przewozowe na rzecz małych portów morskich. W oparciu o naturalne rozmieszczenie geograficzne małe porty oraz przystanie Zalewu Szczecińskiego i Kamieńskiego, można podzielić na następujące grupy przestrzenne:

- obręb Zalewu Szczecińskiego i Roztoki Odrzańskiej z Nowym Warpniem, Trzebieżą i Stepnicą;
- cieśnina Dziwny z Dziwnowem, Kamieniem Pomorskim, Sierosławiem i Wolinem;
- cieśnina Świny z Wickiem, Wapnicą, Lubinem, Przytorzem i Karsiborzem.

Największe możliwości rozwojowe posiadają (ze względu na usytuowanie, wyposażenie oraz pełnione funkcje) małe porty w Nowym Warpnie, Trzebieży, Stepnicy, Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim i Wolinie.

W małych portach morskich nie ma formalnie powołanych podmiotów zarządzających – funkcje właścicielskie w odniesieniu do ich terytorium wykonują gminy oraz Skarb Państwa reprezentowany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Jedynym portem w pełni skomunalizowanym (w 1991 r.) w rejonie ujścia Odry jest port w Stepnicy. Własność akwenów portowych wyłączona jest z gestii gmin i przynależy wyłącznie Skarbowi Państwa⁴⁴. Stan zagospodarowania omawianych portów jest zróżnicowany.

Ilość nabrzeży waha się od 4 w Stepnicy do 15 w Trzebieży i Dziwnowie. Przeważnie są to nabrzeża ocepowe, które nawet w dobrym stanie technicznym mogą jedynie przenosić niewielkie obciążenia (poniżej 2,0 t/m²), co zawęża ich możliwości przeładunkowe. Oprócz nabrzeży porty posiadają bardziej rozbudowaną infrastrukturę, która obejmuje baseny portowe (Dziwnów, Stepnica, Kamień Pomorski i Trzebież), falochrony (Dziwnów, Stepnica i Trzebież), pomosty postojowe i rybackie (Dziwnów, Kamień Pomorski i Trzebież), obrotnicę (Stepnica) oraz dalby cumownicze (Dziwnów i Trzebież)⁴⁵.

Najogólniej można przyjąć, że w dobrym stanie technicznym są te elementy infrastruktury małych portów, które zostały zbudowane lub odbudowane w okresie powojennym i są na bieżąco eksploatowane. Potencjał suprastrukturalny omawianych portów jest niewielki, a jego poszczególne składniki są z reguły własnością bezpośrednich użytkowników. Ze względu na małe obroty ładunkowe, z niektórych portów w przeszłości wycofano dźwigi przeładunkowe (np. w Kamieniu Pomorskim).

Większe place składowe znajdują się tylko w Wolinie, Trzebieży i Stepnicy. W Kamieniu Pomorskim i w Wolinie są stare, ale jeszcze technicznie sprawne elewatory zbożowe o pojemności 2187,0 i 2495,0 ton. Przy czym ten pierwszy nie posiada urządzeń przeładunkowych od strony wody i obsługiwany jest przez kolej.

Magazyny oraz budynki warsztatowe z reguły znajdują się na terenach portowych baz rybackich i służą tylko przedsiębiorstwom, których są własnością. W dwóch portach istnieją stacje paliw i smarów (w Trzebieży i Dziwnowie), w jednym bocznica kolejowa (w Kamieniu Pomorskim – łodzi. Jachty obsługiwane są w zasadzie tylko w Trzebieży, gdzie jest też nabrzeże pasażerskie (podobnie jak w Nowym Warpnie).

Do podstawowych czynników sprzyjających funkcjonowaniu i możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej w województwie zachodniopomorskim zaliczyć należy:

- 1). uznanie przez europejskie podmioty polityki transportowej polskich dróg wodnych, w tym Odry za istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych,
- 2). renesans żeglugi śródlądowej w polityce transportowej Unii Europejskiej,
- 3). modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej w ramach „Programu dla Odry – 2006”,
- 4). istniejące możliwości podnoszenia kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej.

⁴⁴ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. 1997, nr 9, poz. 44).

⁴⁵ *Warunki funkcjonowania małych portów morskich wraz z zakresem odpowiedzialności państw za ich rozwój (na przykładzie ujścia Odry)*. Praca zb. Polskie Towarzystwo Ekonomiczne. Szczecin 1990, s. 82.

Ad. 1. Uznanie przez europejskie podmioty polityki transportowej polskich dróg wodnych, w tym Odry za istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych

Oczekiwania europejskich podmiotów polityki transportowej w odniesieniu do polskich dróg wodnych zostały określone m.in. w 1996 r. w opracowanym przez Komitet Transportu Wewnętrznego EKG – ONZ Europejskim Porozumieniu w sprawie Głównych Dróg Wodnych Międzynarodowego Znaczenia, zwanego w skrócie Porozumieniem lub Umową AGN (*Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale*). Porozumienie AGN opiera się na przekonaniu i założeniu, że w rozwoju transportu międzynarodowego rola transportu wodnego śródlądowego jest znacząca i dlatego należy w Europie zbudować sieć dróg wodnych, które będą:

- jednorodne, tj. odpowiednie dla standardowych statków i zestawów;
- zintegrowane pomiędzy różnymi dorzeczami, przez kanały i odpowiednie szlaki przybrzeżne;
- zdolne do przyjęcia najważniejszych strumieni ładunków, co z kolei zależy od odpowiedniej gęstości dróg wodnych i ich równomiernego rozwoju.

Porozumienie AGN weszło w życie w lipcu 1999 r. W wykazie standardów i parametrów sieci dróg wodnych kategorii E (europejskich), zawartych w Niebieskiej Księdze, a wydanej w 1998 r. na podstawie Porozumienia AGN, znalazły się trzy śródlądowe szlaki żeglugowe przebiegające przez terytorium Polski, w tym szlak E–30, łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmujący na terenie Polski rzekę Odrę, od Świnoujścia do granicy z Czechami. Zalecenia wynikające z Porozumienia AGN w stosunku do rzeki Odry kwalifikują ją jako⁴⁶:

- strategiczne wąskie gardło: na odcinku od Szczecina do Widuchowej;
- podstawowe wąskie gardło: na odcinku od Widuchowej do Koźła, wraz z Kanałem Gliwickim;
- brakujące połączenie: planowany kanał żeglugowy Odra–Dunaj–Łaba.

Ad. 2. Renesans żeglugi śródlądowej w polityce transportowej Unii Europejskiej

Główne kierunki polityki transportowej na obecną dekadę zawarte zostały w Białej Księdze Transportu pt. „*Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 – czas na decyzje*”, przyjętej w czerwcu 2001 r. Za najważniejsze cele równoważenia systemu transportowego Komisja Europejska uznała zmniejszenie degradującego wpływu transportu na środowisko naturalne, które osiągnąć można poprzez wspieranie przyjaznych dla środowiska gałęzi i technologii przewozów, w tym transportu wodnego śródlądowego. Z uwagi na specyficzne cechy żeglugi śródlądowej, takie jak bezpieczeństwo, niska energochłonność oraz duża nośność statków, Komisja Europejska dąży do większego wykorzystania transportu wodnego śródlądowego jako alternatywnej formy przewozów oraz uczynienia z niego kluczowego rodzaju transportu w europejskim intermodalnym systemie transportowym.

Polityka transportowa Unii Europejskiej zapowiada renesans żeglugi śródlądowej. Sieć dróg wodnych określona została w Białej Księdze z 2001 r. jako „ważny kapitał UE”, który jest w stanie obsłużyć rocznie 525,0 mln ton ładunków. Wyrazem intensyfikacji działań w kierunku wspierania żeglugi śródlądowej jest przedstawiony przez Komisję Europejską w dniu 17 stycznia 2006 r. „*Zintegrowany program działań na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej oraz dróg wodnych w Europie*” (*Navigaton and Inland Waterway Action and Development in Europe*), zwany w skrócie „NAIADES”⁴⁷. Program skupia się na pięciu uzależnionych od siebie strategicznych obszarach polityki w zakresie żeglugi śródlądowej, które obejmują: rynek, flotę, zatrudnienie i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastrukturę. W programie stwierdzono m.in.: „Wiele ważnych pod względem gospodarczym obszarów w Europie łączy ponad 36,0 tys. km dróg wodnych oraz setki portów śródlądowych. Choć przeważająca część sieci dróg wodnych posiada duże zdolności przepustowe, to jednak ich pełne wykorzystanie utrudnia szereg wąskich gardeł, spowodowanych małymi głębokościami tranzytowymi, parametrami przęseł mostowych oraz śluz, co ogranicza konkurencyjność żeglugi śródlądowej”. W celu zwiększenia bez-

⁴⁶ Woś K.: *Kierunki aktywizacji...*, op. cit. s. 160.

⁴⁷ Commission Staffworking document. Annex to the Communication from the Commission on the promotion on inland waterway transport „NAIADES”. Brussels 17.01.2006 SEC (2006) 34/3 com (2006) 6 Final.

pieczeństwa, wydajności i poprawy oddziaływania na środowisko naturalne żeglugi śródlądowej oraz usprawnienia jej współdziałania z innymi gałęziami transportu Parlament Europejski i Rada w dniu 07 września 2005 r. uchwały Dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U.L 255/122 z dnia 30.09.2005). System informacyjny w żegludze śródlądowej zbudowany ma zostać w oparciu o zaawansowane technologie informacyjne i telekomunikacyjne, zawarte w wymaganiach i specyfikacjach technicznych stanowiących załączniki do Dyrektywy RIS, które opierają się na dorobku uznanych międzynarodowych organizacji, takich jak Międzynarodowe Stowarzyszenie Żeglugowe (PIANC), Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CCNR) oraz Europejska Komisja Gospodarcza EKG – ONZ.

Postanowienia Dyrektywy RIS, według uznania państw członkowskich, mogą być stosowane również na śródlądowych drogach wodnych nieobjętych tym obowiązkiem. Natomiast na krajowych śródlądowych drogach wodnych objętych obowiązkiem RIS, ale niepowiązanych z siecią dróg wodnych innego państwa członkowskiego, wymagania i specyfikacje techniczne dla zharmonizowanego systemu informacji rzecznej określone w Dyrektywie RIS nie są obowiązkowe, a jedynie zalecane. W związku z tym Polska wdraża obowiązkowo RIS jedynie na części dolnego odcinka Odry od miejscowości Ognica do Szczecina (czyli na odcinku rzeki długości ok. 100 km). System ten powinien zostać dodatkowo zintegrowany z systemem VTMS obowiązującym na morskich wodach wewnętrznych i na Zatoce Pomorskiej.

Zastosowanie ogólnoeuropejskiego zharmonizowanego systemu informacji rzecznej na dolnym odcinku rzeki Odry sprawi, że transport wodny śródlądowy w województwie zachodniopomorskim stanie się bardziej:

- bezpieczny, ograniczając do minimum liczbę obrażeń, wypadków śmiertelnych i sytuacji nietypowych w podróży;
- wydajny, maksymalnie zwiększając przepustowość dróg wodnych, skracając czas podróży, ograniczając nakład pracy użytkowników systemu, ograniczając koszty transportu oraz zapewniając wydajne i ekonomiczne połączenie między różnymi gałęziami transportu;
- przyjazny dla środowiska naturalnego, ograniczając emisję zanieczyszczeń i wycieki spowodowane przez wypadki, działania nielegalne lub normalną eksploatację.

Ad. 3. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej w ramach „Programu dla Odry – 2006”

Na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, z inicjatywy ówczesnego Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa oraz Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, przeprowadzone zostały badania nad możliwością przystosowania rzeki Odry do europejskiego systemu dróg wodnych. W wyniku realizacji tej decyzji pod kierunkiem i koordynacją NAVICENTRUM Spółka z o.o. we Wrocławiu wykonano w 1994 r. „*Studium przystosowania rzeki Odry do europejskiego systemu dróg wodnych*”, a na jego bazie opracowano raport, który uzyskał akceptację środowiska wodnego i stał się podstawą do opracowania „*Programu dla Odry – 2005*”, kierunkowo zaakceptowanego w 1996 r. przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów RP.

Wielka powódź, jaka miała miejsce w 1997 r. oraz jej katastroficzny rozmiar i skutki, przewartościowała wcześniejsze założenia rozwojowe drogi wodnej Odry, powodując potrzebę ustanowienia priorytetu dla inwestycji zabezpieczających przed wystąpieniem powodzi oraz łagodzących jej skutki. Założenia te zostały zawarte w ustawie z dnia 06 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „*Program dla Odry – 2006*”⁴⁸. Wśród jego celów dopiero na przedostatnim miejscu (przed energetycznym wykorzystaniem rzeki) mieszczą się zadania utrzymania i rozwoju żeglugi śródlądowej. Program miał być realizowany w latach 2002–2016 poprzez Pełnomocnika Rządu ds. „Programu dla Odry - 2006”. Łączne nakłady na finansowanie programu w całym okresie jego realizacji nie mogły przekroczyć kwoty 9 048 960 386,00 zł (tab. 4.1 i 4.2). Wśród zadań programu znalazły się m.in.:

- w zakresie inwestycji:
- kontynuacja budowy stopnia wodnego w Malczycach;

⁴⁸ Ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006” (Dz.U. 2001, nr 98, poz. 1067).

- odbudowa i remonty budowli regulacyjnych na Odrze swobodnie płynącej i w dorzeczu Warty;
- budowa zbiorników retencyjnych w Raciborzu i Kamieńcu Ząbkowickim⁴⁹, przeznaczając część ich pojemności do zasilania naturalnych przepływów Odry;
- w zakresie modernizacji:
- modernizacja śluz Kanału Gliwickiego;
- modernizacja małych śluz na odcinku skanalizowanym Odry, poprzez ich rozbudowę z parametrów 55,0 x 9,6 do wymiarów 125,0 x 12,0 oraz modernizacja zabudowy hydrotechnicznej Wrocławskiego Wężła Wodnego.

Tabela 4.1.

Schemat finansowania „Programu dla Odry – 2006” (poziom cen z roku 2001)

Lp.	Komponenty	Nakłady ogółem [zł]
1	Lasy	298 483 325,00
2	Oczyszczalnie ścieków	3 565 611 374,00
3	Budowle przeciwpowodziowe	3 098 542 871,00
4	Zagospodarowanie przestrzenne	35 449 326,00
5	Ochrona przyrody	241 646 239,00
6	Monitoring przeciwpowodziowy	401 759 028,00
7	Budowle regulacyjne	1 042 942 804,00
8	Odbudowa i modernizacja wałów przeciwpowodziowych	364 525 419,00
Razem		9 048 960 386,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Ustawy z dnia 06 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006” (Dz.U. 2001, nr 98, poz. 1067).

Tabela 4.2.

Montaż finansowy na realizację zadań „Programu dla Odry – 2006” (poziom cen z roku 2001)

Lp.	Środki finansowe	Udział	
		zł	%
1	Budżet państwa	965 249 697,00	10,67
2	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i gospodarki Wodnej oraz Wojewódzkie Fundusze Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	1 914 440 852,00	21,16
3	Kredyty od instytucji finansowych (np. Europejskiego Banku Inwestycyjnego i innych)	1 862 067 426,00	20,58
4	Fundusze Unii Europejskiej	2 734 274 459,00	30,21
5	Inne (gminy, prywatne)	1 572 927 952,00	17,38
Razem		9 048 960 386,00	100,00
Pełne zaangażowanie budżetu państwa (pozycje 1+3+4)		5 561 591 582,00	61,46

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o zmianie ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006” (Dz.U. 2002, nr 216, poz. 1827).

Obecnie przygotowywana jest nowelizacja „Programu dla Odry – 2006” pod względem kosztowym, rzeczowym i czasowym (przewidywane uchwalenie przez Sejm w 2010 r.), z nowym końcowym terminem wykonania wszystkich zadań do 2020 r. Konieczne jest także włączenie do jego realizacji strony niemieckiej w celuj skutecznego przeprowadzenia modernizacji zabudowy regulacyjnej jednocześnie na obu brzegach Odry granicznej.

Ad. 4. Możliwości podnoszenia kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej

Województwo zachodniopomorskie spośród innych regionów kraju wyróżnia nie tylko to, że występuje tu największa koncentracja przewozów wodnych śródlądowych w Polsce, ale również to, że w Szczecinie istnieje swego rodzaju centrum kształcenia kadr oficerskich w żegludze śródlądowej.

⁴⁹ Budowa zbiornika retencyjnego w Kamieniu Ząbkowickim została zaniechana.

Akademia Morska w Szczecinie jako jedyna uczelnia w kraju kształci na poziomie inżynierskim na kierunku „transport” studentów na specjalności „żegluga śródlądowa”. W trakcie studiów są oni przygotowani do pracy, zarówno na statkach żeglugi śródlądowej, nabywając jednocześnie przywilej szybszej ścieżki kariery (poprzez krótsze wymagane okresy praktyki zawodowej przy ubieganiu się o wyższe stopnie żeglarskie oraz zwolnienie z konieczności zdawania egzaminów teoretycznych), jak również na różnych stanowiskach administracyjno-biurowych w podmiotach reprezentujących szeroko rozumianą branżę żeglugi śródlądowej. W ramach Akademii Morskiej w Szczecinie funkcjonuje także Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich, które m.in. prowadzi różnego rodzaju pozaakademickie kursy rozszerzające uprawnienia dla członków załóg statków śródlądowych.

Przy Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie obok Terenowej Komisji Egzaminacyjnej, nadającej świadectwa kwalifikacyjne, funkcjonuje również jedyna w Polsce Centralna Komisja Egzaminacyjna, posiadająca uprawnienia do nadawania patentów kapitanów żeglugi śródlądowej.

4.1.2. Analiza trendów

Pogarszające się parametry eksploatacyjne środkowego odcinka Odry sprawiły, że w rzeczywistości żegluga śródlądowa uprawiana jest na górnym skanalizowanym odcinku Odry, gwarantującym stałe głębokości tranzytowe (1,6 m–1,8 m) i na dolnym odcinku Odry, znajdującego się pod wpływem dodatkowego zasilania wodami rzeki Warty w rejonie Kostrzyna (km 617,6) oraz w wody stałej cofki odmorskiej, której wpływ odczuwalny jest nawet do przekroju Bielinek (km 677,0).

Wielkość natężenia ruchu żeglugowego na środkowym odcinku Odry odzwierciedla analiza prześluzowanych statków w Brzegu Dolnym, czyli na ostatnim stopniu wodnym skanalizowanego odcinka Odry (tab. 4.3).

W 1985 r. w obu kierunkach (tj. w górę i w dół) prześluzowanych zostało 7185 statków, a obecnie śluzowana ilość statków to zaledwie ok. 5%–6% ilości statków śluzowanych przed rokiem 1989.

Na górnym skanalizowanym odcinku Odry żegluga śródlądowa w 2008 r. przewiozła w relacjach krajowych 2179 tys. ton ładunków i wykonała 107 558 mln tkm pracy przewozowej, świadcząc usługi przewozowe głównie na rzecz kopalni kruszyw naturalnych oraz elektrociepłowni. Natomiast na dolnym odcinku Odry występuje największa w Polsce koncentracja przewozów wodnych śródlądowych, związanych z obsługą transportową morsko-rzecznych portów i przeładowni ujścia Odry, w tym przewozów wykonywanych w relacjach międzynarodowych, poprzez bezpośrednie połączenie Odry z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych za pośrednictwem kanału Odra – Hawela. Potwierdzają to zrealizowane w tym roku przewozy, które w regionie zachodniopomorskim wynosiły 2954 tys. ton ładunków (419 mln tkm pracy przewozowej), w tym:

- przewozy krajowe 1217 tys. ton (42 mln tkm),
- przewozy międzynarodowe 1737 tys. ton (377 mln tkm)⁵⁰.

Tabela 4.3.

Natężenie ruchu żeglugowego na Odrze na podstawie prześluzowanych statków w Brzegu Dolnym w latach 1973–2008 [w szt.]

Rok	Liczba prześluzowanych statków		Rok	Liczba prześluzowanych statków		Rok	Liczba prześluzowanych statków	
	w górę	w dół		w górę	w dół		w górę	w dół
1973	2889	2931	1990	222	212	2001	306	326
1978	3812	3798	1992	108	131	2003	94	127
1980	2752	2733	1993	89	85	2005	142	171
1981	2605	2618	1994	47	43	2006	188	177
1985	3550	3635	1995	102	87	2007	153	206
1989	696	707	1999	372	503	2008	178	244

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów statystycznych RZGW we Wrocławiu.

⁵⁰ Transport – wyniki działalności w 2007 r. GUS, Warszawa 2009, s. 198.

W ramach obsługi portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu żegluga śródlądowa wykonuje tzw. przewozy trasowe i mostowe, zwane inaczej technologicznymi. Przewozy trasowe obejmują przywóz lub wywóz towarów do/z portów morskich do odbiorcy lub od nadawcy zewnętrznego i dzielą się na dwa zasadniczo różne rodzaje, tzn. przewozy lokalne, realizowane w obrębie Szczecina i Świnoujścia, związane głównie z obsługą przemysłu przyportowego oraz przewozy długotrasowe, z ładunkami dowożonymi lub odbieranymi w portach i przeładowniach zlokalizowanych przede wszystkim wzdłuż rzeki Odry (przewozy wewnątrz krajowe) oraz wzdłuż granicznego odcinka Odry po stronie niemieckiej, jak również na niemieckich i zachodnioeuropejskich drogach wodnych (przewozy zagraniczne).

Natomiast przewozy mostowe wykonywane pomiędzy portami w Szczecinie i Świnoujściu mają za zadanie usprawnienie obsługi działania całego kompleksu portowego, poprzez przemieszczanie ładunków pomiędzy poszczególnymi punktami przeładunkowymi w obu portach dla kumulowania ładunku w danej bazie przeładunkowej na potrzeby za- i wyładunku konkretnego statku morskiego. Poza tym służą do częściowego rozładowania i doładowania większych statków morskich, które z uwagi na ograniczoną głębokość toru wodnego (10,5 m) łączącego oba porty muszą część ładunku odlichtować w Świnoujściu (przy przejściu do Szczecina) lub nie w pełni się załadować w porcie szczecińskim (przy przejściu do Świnoujścia).

W okresie ostatnich pięćdziesięciu lat średni udział przewozów trasowych żeglugi śródlądowej w obsłudze zespołu portowego Szczecin–Świnoujście kształtował się na poziomie ok. 10,0%, w 2008 r. wynosił 8,2% (1213 tys. ton) i w stosunku do roku 1956 (680 tys. ton) zwiększył się prawie dwukrotnie, a do roku 1985 (3510 tys. ton) zmniejszył się prawie trzykrotnie (tab. 4.4).

Tabela 4.4.

Udział poszczególnych gałęzi transportu zaplecza w obsłudze zespołu portowego w Szczecinie i Świnoujściu w latach 1956–2008

Lata	Obroty ogółem		Transport kolejowy		Transport samochodowy		Żegluga śródlądowa	
	tys. ton	%	tys. ton	%	tys. ton	%	tys. ton	%
1956	5 170	100,0	4 490	86,8	-	-	680	13,2
1970	15 773	100,0	13 395	84,9	94	0,6	2 291	14,5
1980	22 670	100,0	19 503	86,0	137	0,6	3 030	13,4
1985	19 055	100,0	15 477	81,2	68	0,4	3 510	18,4
1990	14 593	100,0	12 539	86,0	130	0,9	0	13,2
1995	15 751	100,0	13 875	89,1	318	2,0	1 378	8,9
2000	15 565	100,0	14 122	90,7	484	3,1	959	6,2
2001	16 143	100,0	14 279	88,4	739	4,6	1 125	7,0
2002	15 959	100,0	14 250	89,3	821	5,1	888	5,6
2003	14 311	100,0	10 360	72,4	2 702	18,9	1 249	8,7
2004	15 571	100,0	10 644	68,4	3 368	21,6	1 559	10,0
2005	16 080	100,0	10 769	67,0	3 692	23,0	1 619	10,1
2006	14 894	100,0	9 125	61,3	4 375	29,4	1 394	9,4
2007	13 696	100,0	8 208	59,9	4 446	32,5	1 043	7,6
2008	14 811	100,0	8 344	56,3	5 255	35,5	1 213	8,2

Uwaga: Powyższe statystyki dotyczą obrotów początkowo Przedsiębiorstwa Zarządu Portu Szczecin – Świnoujście, a od 1991 r. spółek przeładunkowo-składowych wchodzących w skład Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, których udział w całkowitych obrotach obu portów wynosi średnio 80,0%.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie statystyk ZMPSiŚ SA.

W ostatnim dwudziestolecu spadkowi udziału żeglugi śródlądowej (z 18,4% w 1985 r. do 6,2% w 2000 r. i 8,2% w 2008 r.) towarzyszył spadek udziału transportu kolejowego (z 90,5% w 1960 r. do 56,3% w 2008 r.), który nadal utrzymuje dominującą pozycję. Natomiast trwa bardzo dynamiczny wzrost znaczenia transportu samochodowego jako gałęzi transportu zaplecza zespołu portowego

(z 0,4% w 1985 r. do 3,1% w 2000 r. i aż 35,5% w 2008 r.). W strukturze rodzajowej obsługiwanych przez żeglugę śródlądową ładunków dominują: węgiel (67,1%), drobnica (17,5%) oraz inne masowe (13,3%)⁵¹.

Do spadku wielkości i udziału przewozów żeglugi śródlądowej w powiązaniu z morskimi portami w Szczecinie i Świnoujściu, poza pogarszającymi się warunkami pracy w porcie szczecińskim oraz głębokościami tranzytowymi na środkowym odcinku Odry swobodnie płynącej, przyczyniły się ogólne uwarunkowania gospodarcze i koniunkturalne na rynku usług portowych, w tym zmiana struktury geograficznej handlu zagranicznego krajów tworzących tranzytowe zaplecze zespołu portowego oraz zachodzące zmiany preferencji w dziedzinie asortymentowej produkcji przemysłowej, powiązanej z trwającą w naszym kraju reorganizacją i restrukturyzacją przemysłu hutniczego i górniczego. Natomiast do obniżenia się lokalnych przewozów trasowych żeglugi śródlądowej przyczyniło się oddanie do eksploatacji w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku nabrzeża portu polickiego, przystosowanego do obsługi statków morskich, które w dużym stopniu wyeliminowało konieczność zatrudnienia taboru wodnego śródlądowego do przewozów surowców i wyrobów gotowych kombinatu chemicznego pomiędzy Policami i Świnoujściem oraz Szczecinem.

Armatorzy śródlądowi w ramach obsługi zespołu portowego w Szczecinie i Świnoujściu świadczą usługi przewozowe zarówno w warunkach konkurencji międzygałęziowej, jak i wewnątrzgałęziowej. Wśród nich do głównych przewoźników wodnych śródlądowych należą: Odratrans SA, Żegluga Bydgoska SA, Zakład Usług Żeglugowych Spółka z o.o. w Szczecinie. Coraz wyraźniej także zaznacza się obecność mniejszych prywatnych firm armatorskich, takich jak Navigar w Szczecinie, Fabiko w Szczecinie czy też Agencja Obsługi Statków ART w Szczecinie.

Tabela 4.5.

Przewozy trasowe żeglugi śródlądowej w obsłudze spółek przeładunkowo-składowych ZMPSiS SA w rozbiu na poszczególnych armatorów śródlądowych oraz relacje przewozowe w latach 2000–2008

Armator	Relacja przewozowa	2000		2002		2003		2004		2008	
		Barki [szt.]	ładunki [t]	Barki [szt.]	ładunki [t]	Barki [szt.]	ładunki [t]	Barki [szt.]	ładunki [t]	Barki [szt.]	ładunki [t]
Odratrans SA	Przywóz	283	130.589	187	87.426	152	38.807	99	47.752	152	73545
	Wywóz	880	396.872	635	306.548	1757	449.839	2.154	998.054	1757	936755
	Razem	1.163	527.461	822	393.974	1909	488.645	2.253	1.045.806	1909	1010300
PP Żegluga Szczecińska	Przywóz	15	10.276	31	14.707	0	1.422	30	28.102	0	0
	Wywóz	82	110.250	319	308.310	114	14.621	191	177.272	114	137240
	Razem	97	120.526	350	323.017	114	16.043	221	205.374	114	137240
Żegluga Bydgoska SA	Przywóz	54	25.050	176	85.787	2	80.221	96	43.879	2	880
	Wywóz	207	91.981	130	52.534	14	158.435	318	149.193	14	10173
	Razem	261	117.031	306	138.321	16	238.656	414	193.072	16	11053
Zakład Usług Żeglugowych Sp. z o.o.	Przywóz	8	4.094	0	0	0	8.739	9	16.798	0	0
	Wywóz	9	10.642	0	0	0	6.994	6	9.803	0	0
	Razem	17	14.736	0	0	0	15.733	15	26.601	0	0
Żegluga Niemiecka	Przywóz	298	125.810	18	6.062	13	22.462	31	14.393	13	4915
	Wywóz	79	53.861	46	26.637	87	101.000	132	58.999	87	49197
	Razem	377	179.671	64	32.699	100	123.462	163	73.392	100	54112
Inni armatorzy	Przywóz	-	-	-	-	-	-	12	6.364	-	-
	Wywóz	-	-	-	-	-	-	18	8.384	-	-
	Razem	-	-	-	-	-	-	30	14.748	-	-

Legenda: - brak danych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie statystyk ZMPSiS SA.

⁵¹ Materiały statystyczne Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. Szczecin 2009

W obsłudze zespołu portowego przez żeglugę śródlądową brak jest zbilansowania kierunkowego przewozów, tzn. od kilku do kilkunastu razy przeważa wielkość masy ładunkowej przewożonej w relacji wywozowej, nad relacją przywózową (tab. 4.5). Podobnie jak w przypadku masy ładunkowej w badanym okresie proporcjonalnie kształtowała się ilość barek wykorzystywanych do jej przewozu w obu relacjach.

Zdecydowanym liderem spośród armatorów śródlądowych jest Odratrans SA, która w 2008 r. obsłużyła ponad 1,0 mln ton ładunków w przewozach trasowych, powiązanych z zespołem portowym i jest to prawie dwukrotnie więcej aniżeli w 2000 r. Jest to również praktycznie jedyny armator realizujący przewozy długotrasowe na Odrze pomiędzy jej górnym i dolnym odcinkiem, wywożący z zespołu portowego rudę oraz w relacjach powrotnych przewożący ze Śląska węgiel.

W przewozach trasowych żegluga śródlądowa obsługuje głównie węgiel oraz ładunki z grupy „inne masowe”, natomiast w przewozach mostowych w latach 2000–2005 przeważała ruda, a obecnie węgiel oraz sporadycznie zboże i drobnica (tab. 4.6).

Tabela 4.6.
Przewozy trasowe i mostowe żeglugi śródlądowej w obsłudze spółek przeładunkowo-składowych ZMPSiŚ SA według grup ładunkowych w latach 2000–2008 [w tys. ton]

Relacja przewozowa	2000		2002		2003		2004	
	Przewozy trasowe	Przewozy mostowe	Przewozy trasowe	Przewozy mostowe	Przewozy trasowe	Przewozy mostowe	Przewozy trasowe	Przewozy mostowe
Węgiel	307,2	0,0	192,1	4,6	501,9	1,6	840,0	0,0
Ruda	45,1	491,0	138,6	261,5	59,2	245,2	77,5	455,5
Inne masowe	285,8	0,0	261,7	0,0	522,1	2,4	446,9	0,0
Zboże	177,3	0,0	1,3	65,1	0,0	0,0	1,7	0,0
Drobnica	144,0	81,2	291,1	67,2	28,1	43,6	63,5	9,3
Drewno	0,0	0,0	0,2	0,0	137,4	30,8	129,4	93,1
Razem	959,4	572,2	885,0	398,4	1.248,7	323,6	1.559,0	557,3
łącznie	1.531,6		1.283,4		1.572,3		2.1169	
Relacja przewozowa	2005		2006		2007		2008	
	Przewozy trasowe	Przewozy mostowe	Przewozy trasowe	Przewozy mostowe	Przewozy trasowe	Przewozy mostowe	Przewozy trasowe	Przewozy mostowe
Węgiel	981,0	2,2	934,5	0,0	597,1	0,0	814,7	90,5
Ruda	9,4	137,1	22,0	0,0	10,2	0,0	21,0	0,0
Inne masowe	335,3	0,0	234,5	0,0	189,9	0,0	162,0	0,0
Zboże	0,0	0,0	84,5	59,6	69,6	0,0	2,3	0,0
Drobnica	164,9	15,1	119,0	13,0	258,3	6,9	212,5	0,0
Drewno	128,3	55,4	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0
Razem	1.618,9	209,8	1394,5	72,6	1.125,2	6,9	1.212,7	90,5
łącznie	1.828,7		1.467,1		1.132,1		1.303,2	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie statystyk ZMPSiŚ SA.

Wyraźnie kurczy się zasięg przestrzenny przewozów trasowych, które w większości posiadają charakter lokalny, odbywający się w rejonie dolnego i ujściowego odcinka Odry, a przewozy długotrasowe wiążą się na ogół z przewozami międzynarodowymi w odniesieniu do portów niemieckich.

W większości małych portów Zalewu Szczecińskiego wiodącą i stabilną funkcją jest rybołówstwo (tab. 4.7), posiadające wielowiekową tradycję sięgającą korzeniami czasów, gdy w rejon ujścia Odry przybywały słowiańskie plemiona Pomorzanie i Weletów, zakładających tu pierwsze osady rybackie⁵².

Na wszystkich akwenach ujściowego odcinka Odry istnieją warunki do uprawiania żeglarstwa oraz sportów wodnych.

⁵² Woś K.: *Znaczenie Odry dla rozwoju miast Pomorza Zachodniego (na przykładzie Szczecina)*, [w:] *Strategia rozwoju Odrzańskiego Systemu Wodnego*. IMS Spółka z o.o. we Wrocławiu, Wrocław 1999, s. 133.

Spośród małych portów i przystani Zalewu Szczecińskiego jedynie Trzebież z Centralnym Ośrodkiem Szkolenia Żeglarskiego Polskiego Związku Żeglarskiego stanowi bazę jachtową z odpowiednim zapleczem warsztatowym, hotelowym i gastronomicznym.

Tabela 4.7.
Zestawienie ruchu statków i pasażerów oraz obrotów ładunkowych wybranych małych portów morskich ujścia Odry w latach 2000–2008

Rok	Ruch statków [szt.]				Ruch pasażerów [osoby]	Obroty ładunkowe [tony]	
	pasażerskich	rybackich	sportowych	towarowych		ryby	inne ładunki
Trzebież							
2000	1 005	3 647	1 641	1 378	90 879	825,5	0
2001	2 467	4 254	2 136	1 345	184 286	784,7	0
2002	2 234	4 607	1 482	1 696	165 154	914,6	0
2003	1 646	4 692	2 105	1 214	142 303	1 145,1	0
2008	342	6 292	4 066	1 492	2 077	782,2	-
Stepnica							
2000	3	1 260	250	38	450	315,6	22 097,9
2001	145	1 130	0	41	170	566,0	13 713,6
2002	3	1 690	250	24	311	406,0	20 725,0
2003	0	1 284	200	40	0	-	-
2008	2	1 636	-	134	143	166,2	36 830,0
Nowe Warpno							
2000	16 302	1 471	276	0	1 846 777	270,5	0
2001	9 455	1 307	297	0	1 078 823	147,4	0
2002	8 357	1 191	469	0	276 400	144,1	0
2003	8 527	987	501	0	197 940	197,1	0
2008	3 672	278	348	0	11 017	141,6	0
Wolin							
2000	5	1 960	395	0	458	149,3	0
2001	7	2 490	299	4	724	148,4	1 868,9
2002	17	1 543	239	4	952	244,3	1 676,0
2003	-	-	-	-	-	-	-
2008	20	1 636	606	10	1 498	120,6	2 006,9
Kamień Pomorski							
		415					
2000	178	845	96	0	2 148	449,0	0
2001	468	273	134	0	44 666	115,8	0
2002	940	2 480	182	0	34 785	108,2	0
2003	436	1 918	734	0	34 910	100,8	0
2008	518		1 994	0	30 144	107,6	0
Dziwnów							
2000	480	6 070	467	0	72 634	555,0	0
2001	753	3 492	579	1	79 975	-	0
2002	477	5 863	607	0	76 993	-	0
2003	761	8 894	-	8	69 680	-	0
2008	978	4 960	1 844	0	67 386	2 211,2	0

Legenda: - brak danych; * dotyczy łącznych obrotów zalewowych i bałtyckich.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Poza portami w Stepnicy, Wolinie i Trzebieży w pozostałych małych portach Zalewu Szczecińskiego (nie licząc wstępnej obróbki ryb) nie wykonuje się usług na rzecz ładunków. Całość obrotów ładunkowych portu w Stepnicy wykonywana jest na rzecz firmy „Anders” Spółki z o.o. w Stepnicy, która wydzierżawiła od właściciela (czyli gminy Stepnica) basen kolejowy. W porcie wyładowuje się głównie nawozy mineralne, materiały budowlane i kruszywa, natomiast w załadunku dominuje pasza,

drewno i jego pochodne. W badanym okresie obroty towarowe portu wzrosły z 22,1 tys. ton w 2000 r. do 36,8 tys. ton w 2008 r.

4.1.3. Analiza SWOT*

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> — Mała uciążliwość dla środowiska. — Wysoki stopień bezpieczeństwa, niska wypadkowość. — Duże rezerwy w przepustowości. — Możliwość przewozu jednorazowo dużej masy ładunkowej. — Predyspozycje żeglugi do przewozu ładunków ponadgabarytowych, wrażliwych na wstrząsy, niebezpiecznych oraz kontenerów. — Energooszczędność oraz niskie koszty przewozu. — Odrzańska Droga Wodna jest ważnym elementem Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65. — Dostęp żeglugi śródlądowej do portów ujścia Odry, który umożliwia rozwój przewozów rzeczno-morskich. — Port w Świnoujściu jest przystosowany do obsługi taboru wodnego śródlądowego. — W województwie zachodniopomorskim występuje największa koncentracja przewozów wodnych śródlądowych. — Doświadczenie armatorów śródlądowych na rynku europejskim. — Własne zaplecze remontowe i wytwórcze. — Nowoczesne szkolnictwo branżowe i wysoko wykwalifikowana kadra pływająca. — W rejonie ujścia Odry zlokalizowanych jest kilkanaście przedsiębiorstw, które posiadają lub użytkują infrastrukturę umożliwiającą im dostęp transportu od strony wody. — Brak kongestii. 	<ul style="list-style-type: none"> — Bardzo niewielki udział żeglugi śródlądowej w obsłudze zachodniopomorskich portów. — Silna zależność warunków nawigacyjnych od warunków naturalnych. — Występowanie niekorzystnych zmian klimatycznych, powodujących występowanie zjawiska suszy i powodzi. — Wieloletnie zaniedbania inwestycyjne rzeki Odry skutkujące degradacją zabudowy regulacyjnej. — Zbyt małe głębokości tranzytowe, obiekty mostowe niedostosowane do potrzeb żeglugi wodnej. — Brak portu śródlądowego w rejonie ujścia Odry. — Niewystarczające dostosowanie nabrzeży portowych do obsługi jednostek śródlądowych. — Niewystarczająca ilość miejsc postojowych dla barek. — Brak nowoczesnego taboru wodnego śródlądowego oraz jego postępująca dekapitalizacja. — Mała dostępność (związana z uzależnieniem układu dróg od warunków naturalnych). — Mała prędkość techniczna.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> — Priorytetowe znaczenie transportu wodnego śródlądowego w polityce transportowej UE. — Kształtowanie proekologicznego systemu transportowego w UE. — Porty ujścia Odry mają bezpośredni dostęp do europejskiej sieci dróg wodnych poprzez kanał Odra-Hawela. — Małe porty w Nowym Warpnie, Trzebieży, Stepnicy, Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim i Wolinie posiadają możliwości rozwojowe w zakresie obsługi jednostek żeglugi śródlądowej. — Na wszystkich akwenach ujściowego odcinka Odry istnieją warunki do uprawiania żeglarstwa oraz sportów wodnych. — Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej w ramach „Programu dla Odry – 2006”. — Projekt utworzenia portu śródlądowego w rejonie ujścia Odry przystosowanego do obsługi transportu intermodalnego. — Rozwój potencjału portowego dla obsługi jednostek żeglugi śródlądowej. — Wdrożenie zharmonizowanego systemu informacji rzecznej (RIS). 	<ul style="list-style-type: none"> — Marginalizacja znaczenia transportu śródlądowego w polskim systemie transportowym. — Brak koncepcji i realizacji zintegrowanej polityki transportowej państwa, w której transport rzeczny jako podsystem systemu transportowego Polski i Europy uzyskałby należną mu rangę. — Niskie nakłady na infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych w Polsce. — Brak odpowiedniego utrzymania dróg wodnych prowadzi do niszczenia nie tylko pojedynczych budowli, ale degradacji całych odcinków rzek już uregulowanych, a wraz z nią do dalszego eliminowania polskich rzek z europejskiego systemu dróg wodnych. — Rozproszenie kompetencyjne odpowiedzialności za administrowanie żeglugą śródlądową i śródlądowymi drogami wodnymi. — Odpływ wysoko wykwalifikowanej kadry pływającej do zachodnioeuropejskich armatorów. — Nieprzystąpienie Polski do Porozumienia AGN. — Niska aktywność władz różnych szczebli na rzecz realizacji inwestycji odrzańskich, brak świadomości decydentów na temat korzyści płynących ze zrównoważonego rozwoju transportu i całej gospodarki.

<ul style="list-style-type: none"> — Dostosowanie szlaków żeglownych dla potrzeb żeglugi całodobowej. — Opracowanie i realizacja polsko-niemieckiej koncepcji utrzymania granicznego odcinka Odry. — Ratyfikacja porozumienia AGN. 	<ul style="list-style-type: none"> — Brak infrastruktury turystycznej (przystani, miejsc noclegowych itd.) oraz zanieczyszczenie Odry utrudniające wykorzystanie szlaku wodnego w żegludze pasażerskiej. — Zaniechanie promocji transportu kombinowanego z wykorzystaniem żeglugi śródlądowej, rezygnacja z przebudowy mostów, rozwoju floty, portów i centrów logistycznych. Wyłączenie żeglugi z łańcucha logistycznego na rzecz transportu drogowego i kolejowego. — Słaba promocja transportu wodnego i żeglugi turystycznej.
---	--

* Ze względu na różne wykładnie dotyczące czterodzielnej macierzy strategicznej przyjęto, że mocne i słabe strony to czynniki wewnętrzne, szanse i zagrożenia to czynniki zewnętrzne.

Źródło: Opracowanie własne

4.2. Cele i zadania strategiczne

Unia Europejska postrzega żeglugę śródlądową jako ważny, alternatywny sposób transportu ładunków, który wraz z transportem kolejowym i żeglugą bliskiego zasięgu przyczyni się do rozładowania przeciążonych sieci dróg kołowych w Europie. Już obecnie jest ona ważnym elementem europejskiego systemu transportowego, w skład którego wchodzi również Odrzańska Droga Wodna, najintensywniej eksploatowana w jej dolnym odcinku na terenie województwa zachodniopomorskiego. W związku z powyższym nadrzędnym celem strategicznym w regionie ujścia Odry jest **równoważenie systemu transportowego poprzez wzmocnienie pozycji konkurencyjnej żeglugi śródlądowej**.

Cele kierunkowe przypisane powyższemu celowi strategicznemu to:

- 1) Poprawa parametrów eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych;
- 2) Utworzenie portu śródlądowego w rejonie ujścia Odry przystosowanego do obsługi transportu intermodalnego;
- 3) Rozwój potencjału portowego dla obsługi jednostek żeglugi śródlądowej;
- 4) Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu żeglugowego poprzez wdrożenie zharmonizowanego systemu informacji rzecznej (RIS);
- 5) Dostosowanie parametrów eksploatacyjnych rzeki Regalicy do klasy VB;
- 6) Dostosowanie szlaków żeglugowych dla potrzeb żeglugi całodobowej.

Do najważniejszych zadań strategicznych przypisanych do powyższych celów kierunkowych należy zaliczyć:

- 1) Opracowanie koncepcji i lokalizacji portu śródlądowego w rejonie ujścia Odry;
- 2) Przystosowanie potencjału portowego do obsługi jednostek żeglugi śródlądowej;
- 3) Popularyzację śródlądowego transportu wodnego jako atrakcji turystycznej;
- 4) Opracowanie i realizację polsko-niemieckiej koncepcji utrzymania granicznego odcinka Odry;
- 5) Realizację inwestycji przedstawionych w podrozdziale 13.2 „Priorytetowe inwestycje”;
- 6) Modernizację zabudowy regulacyjnej rzeki Odry swobodnie płynącej (na Odrze granicznej wraz ze stroną niemiecką) w zakresie przywracającym możliwość uprawiania żeglugi pomiędzy górnym i dolnym odcinkiem Odry (docelowo klasa IV/V);
- 7) Modernizację zabudowy hydrotechnicznej celem osiągnięcia parametrów V klasy technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin–Zatoń Dolna (Hohensaaten), zrównanie z parametrami niemieckiego odcinka Kanału Odra–Hawela;
- 8) Modernizację szczecińskiego węzła wodnego:
 - przebudowę prowadnic zwodzonego przejścia mostu kolejowego w kilometrze 733,7 rzeki Regalicy,
 - przebudowę mostów: kolejowego i drogowego na Odrze Zachodniej i kolejowego na Regalicy,
 - ubezpieczenie brzegów na odcinku od ujścia Dąbskiej Strugi do rzeki Regalicy,
 - ubezpieczenie brzegów Odry Zachodniej,

- wdrożenie systemu informacji rzecznej (RIS) na dolnym odcinku Odry i zintegrowanie go z systemem VTMS działającym na morskich wodach wewnętrznych i na Zatoce Pomorskiej;
- 9) Kluczowe inwestycje w ramach programu dla Odry 2006:
- przebudowę i remont zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej w celu zapewnienia żeglowności szlaku wodnego oraz ograniczenia i usprawnienia prowadzenia akcji lodołamania,
 - pogłębienie jeziora Małe Dąbie celem zwiększenia retencyjności akwenu (odbiór kry spływającej Odrą Wschodnią).

5. Infrastruktura transportowo-logistyczna

5.1. Diagnoza obecnego stanu infrastruktury transportowo-logistycznej

5.1.1. Ogólna charakterystyka sektora

5.1.1.1. Infrastruktura transportowa

Dostępność do województwa zachodniopomorskiego od strony lądu determinuje jego lokalizacja przy granicy zachodniej Polski, w dość znacznym oddaleniu od centrum kraju, lecz w bezpośrednim sąsiedztwie rozwiniętej sieci transportowo-logistycznej Niemiec. Atutami województwa zachodniopomorskiego jest położenie bezpośrednio nad Morzem Bałtyckim, posiadanie stałych połączeń morskich, bezpośredni dostęp do europejskiej sieci dróg wodnych poprzez rzekę Odrę, dostęp do międzynarodowej sieci autostrad poprzez autostradę A-6, dostęp do międzynarodowej sieci kolejowej, posiadanie stałych połączeń lotniczych. Słabością infrastruktury transportowej jest sytuacja, w której nawet przy dość dużym zagęszczeniu dróg krajowych w pasie przygranicznym i w zachodniej części województwa brak jest szybkich połączeń drogowych z miejscowościami stanowiącymi naturalne zaplecze transportowe portów w głębi kraju.

Z racji swojego położenia geograficznego województwo posiada tranzytowy charakter w relacjach północ–południe oraz wschód–zachód. W obszarze aglomeracji szczecińskiej spotykają się szlaki transportowe wszystkich gałęzi transportu. W oparciu właśnie o te szlaki dokonuje się tranzyt towarów pomiędzy krajami Europy Południowej a krajami Regionu Morza Bałtyckiego.

Z punktu widzenia portów Pomorza Zachodniego kluczowe są dwa czynniki: dostępność transportowa portów i rozbudowa systemów logistycznych obsługujących morsko-lądowe potoki ładunkowe. Zespół portowy Szczecin–Świnoujście stanowi ważny węzeł transportowy Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–ROUTE65 (rys. 5.1). Europejska droga tranzytowa E65 biegnie z miasta Chania w Grecji przez Dubrownik i Zagrzeb w Chorwacji, Bratysławę na Słowacji, Brno i Pragę w Republice Czeskiej na północ w kierunku Szczecina–Świnoujścia i poprzez przeprawę promową do Ystad i Malmö w Szwecji. Połączenia drogowo-kolejowe Szczecin–Berlin traktowane są jako odgałęzienia CETC–ROUTE65. Bardzo duże znaczenie dla regionu ma rozwój tego szlaku transportowego, gdyż ułatwi kreowanie intermodalnych łańcuchów logistyczno-transportowych w układzie europejskim, a przez to pomoże promować transport bardziej przyjazny środowisku zgodnie z wytycznymi UE⁵³.

5.1.1.1.1. Infrastruktura drogowa

Do głównej sieci dróg województwa zaliczyć należy drogi krajowe przenoszące ruch o charakterze tranzytowym (rys. 5.2):

- Autostrada A6 (granica państwa Kołbaskowo–Szczecin–węzeł Rzęśnia);
- Droga ekspresowa S3 (Gorzów Wlkp.–węzeł Rzęśnia A6) – w budowie;
- Droga krajowa nr 3 (Świnoujście–Szczecin–Gorzów Wlkp.–Zielona Góra–Lubin–Jelenia Góra–Jakuszyce–granica państwa) – będzie przekształcona w S3;
- Droga krajowa nr 6 (granica państwa Kołbaskowo–Szczecin–Goleniów–Koszalin–Gdynia–Gdańsk–Łęgowo) – będzie przekształcona w S6;
- Droga krajowa nr 10 (granica państwa Lubieszyn–Szczecin–Piła–Bydgoszcz–Toruń–Warszawa) – będzie przekształcona w S10;
- Droga krajowa nr 11 (Kołobrzeg–Koszalin–Szczecinek–Piła–Poznań–Kluczbork–Lubliniec–Bytom) – będzie przekształcona w S11;
- Droga krajowa nr 13 (Rosówek–Szczecin);
- Droga krajowa nr 20 (Stargard Szczeciński–Szczecinek–Bytów–Kościerzyna–Gdynia);

⁵³ *Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Szczecin 2010.

- Droga krajowa nr 22 (granica państwa Kostrzyn n. Odrą–Gorzów Wlkp.–Wałcz–Starogard Gdański–Malbork–Elbląg–granica państwa Braniewo);
- Droga krajowa nr 23 (Myślibórz–Sarbinowo);
- Droga krajowa nr 25 (Bobolice–Człuchów–Bydgoszcz–Konin–Kalisz–Ostrów Wlkp.–Oleśnica);
- Droga krajowa nr 26 (granica państwa Krajnik Dln.–Chojna–Renice);
- Droga krajowa nr 31 (Szczecin–Gryfino–Chojna–Kostrzyn–Słubice);
- Droga krajowa nr 37 (Darłowo–Karwice).

Drogi te wywierają istotny wpływ na dostępność i atrakcyjność centrów gospodarczych, turystycznych oraz portów morskich w regionie. Największe znaczenie dla portów mają drogi krajowe nr 3, 6, 10 i 11, które stanowią podstawowe połączenie z siecią dróg krajowych. Odgrywają również ważną rolę w rozwoju turystyki, ułatwiając dostęp do wybrzeża morskiego dla mieszkańców Ziemi Lubuskiej, Wielkopolski, Kujawsko-Pomorskiej, Pomorza i Dolnego Śląska. Plan rozwoju infrastruktury drogowej Polski zakłada stopniowe podnoszenie parametrów tych dróg do standardu dróg ekspresowych. W 2010 r. planuje się otwarcie dla ruchu odcinka drogi S3 od Szczecina do Gorzowa Wlkp.

Na kierunku północ–południe największe znaczenie ma droga krajowa nr 3 i droga ekspresowa S3. Stanowią one ważny drogowy komponent Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–ROUTE65, który biegnie ze Skandynawii, przez województwo Zachodniopomorskie, Lubuskie i Dolnośląskie na południe Europy.

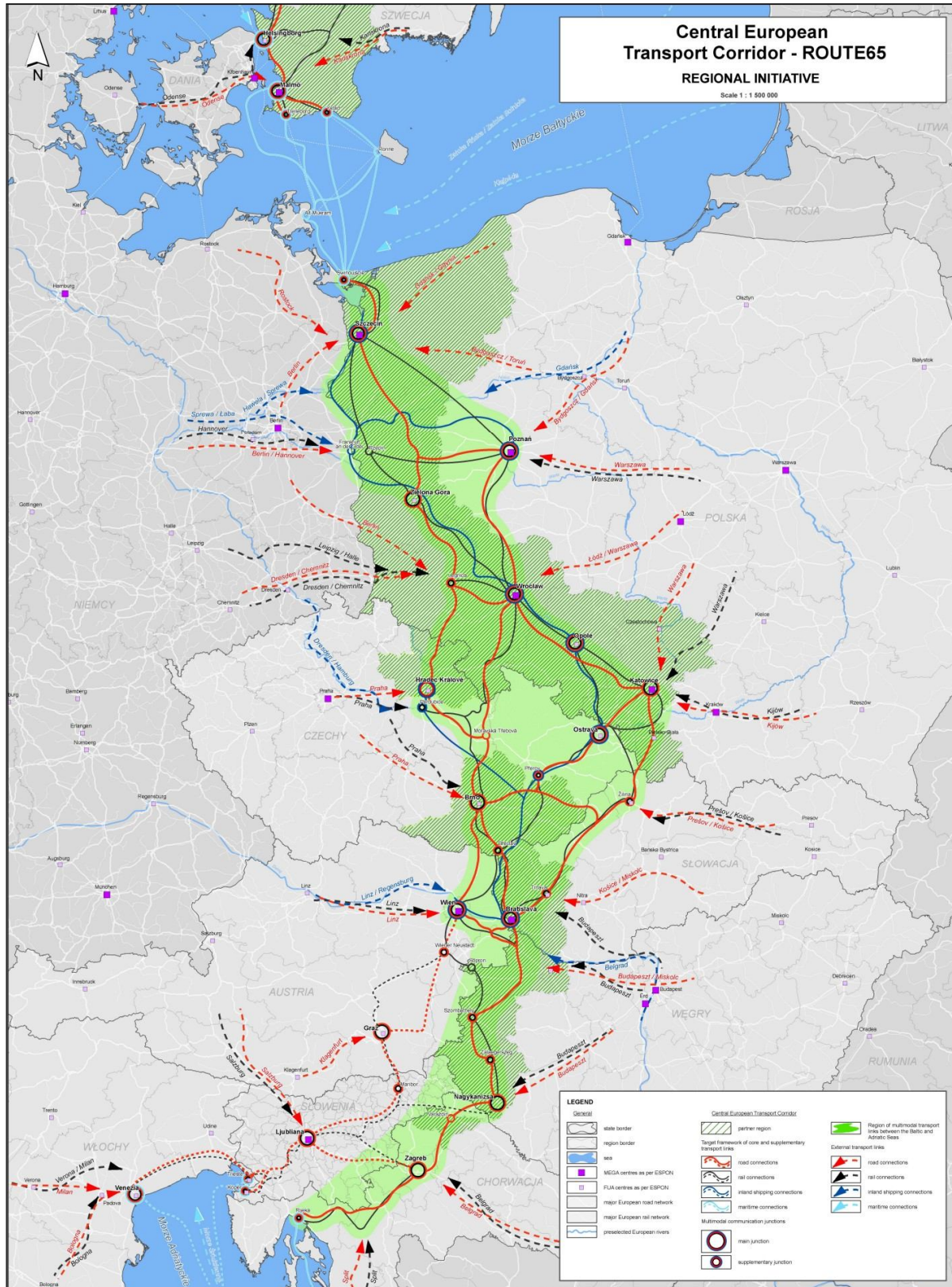
Na kierunku wschód–zachód najważniejsze znaczenie ma droga krajowa nr 6 i autostrada A6, inaczej droga E-28 w międzynarodowym korytarzu „Via Hanseatica”. Ma ona zarówno znaczenie dla portów ujścia Odry, jak i małych portów zlokalizowanych bezpośrednio nad brzegiem morskim. Autostrada A6 okrąży od zachodu i południa Szczecin i wiodzie do granicy, dalej przechodzi w niemiecką autostradę A11 prowadzącą do stolicy Niemiec. W ten sposób porty Pomorza Zachodniego są bardzo dobrze skomunikowane z siecią autostrad europejskich. Bardzo istotną rolę tranzytową pełni droga krajowa nr 10, biegnąca od granicy Niemiec przez Szczecin, Piłę i Bydgoszcz do Warszawy, jak również droga krajowa nr 11 prowadząca z Kołobrzegu na Śląsk i do Wielkopolski.

5.1.1.1.2. Infrastruktura kolejowa

Przez teren województwa zachodniopomorskiego przebiegają linie kolejowe o podstawowym znaczeniu objęte „Umową europejską o głównych międzynarodowych liniach kolejowych AGC” oraz „Umową europejską o głównych międzynarodowych liniach transportu towarowego kombinowanego AGTC”. Należą do nich magistrala kolejowa E59 (Świnoujście–Szczecin–Poznań–Wrocław) i CE59 (Świnoujście–Szczecin–Kostrzyn–Zielona Góra–Wrocław). Poza liniami AGC i AGTC, znaczący udział ma linia kolejowa 202 w relacji kolejowej Szczecin–Koszalin–Gdańsk, która stanowi element tzw. korytarza północnego (rys. 5.2.).

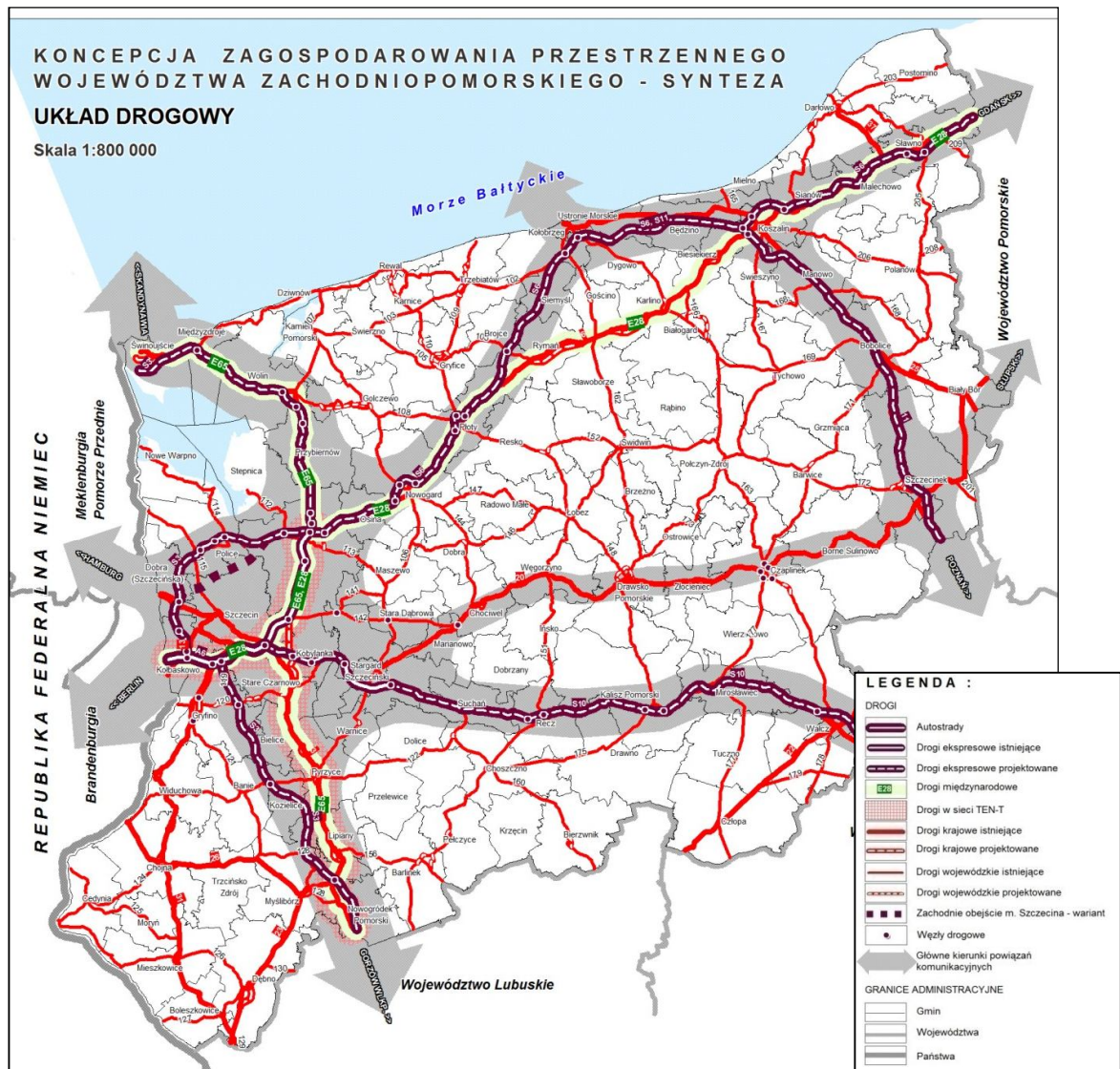
Zespół portowy Szczecin–Świnoujście i przedsiębiorstwa gospodarki morskiej mogą zatem korzystać z następujących połączeń kolejowych z pozostałą częścią kraju:

- 1) przez Kostrzyn z południową częścią Polski,
- 2) przez Krzyż – Poznań z południową, centralną i wschodnią częścią kraju,
- 3) przez Koszalin, Słupsk i Gdańsk z północno-wschodnią częścią Polski,
- 4) przez Szczecinek – Chojnice z północną częścią kraju,
- 5) przez Kalisz Pomorski i Piłę ze wschodnią częścią kraju,
- 6) przez Szczecinek i Piłę ze środkową częścią Polski,
- 7) poprzez kolejowe przejście graniczne Szczecin Gumieńce.



Rys. 5.1. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65

Źródło: Materiały Sekretariatu Technicznego CETC. Szczecin 2010.



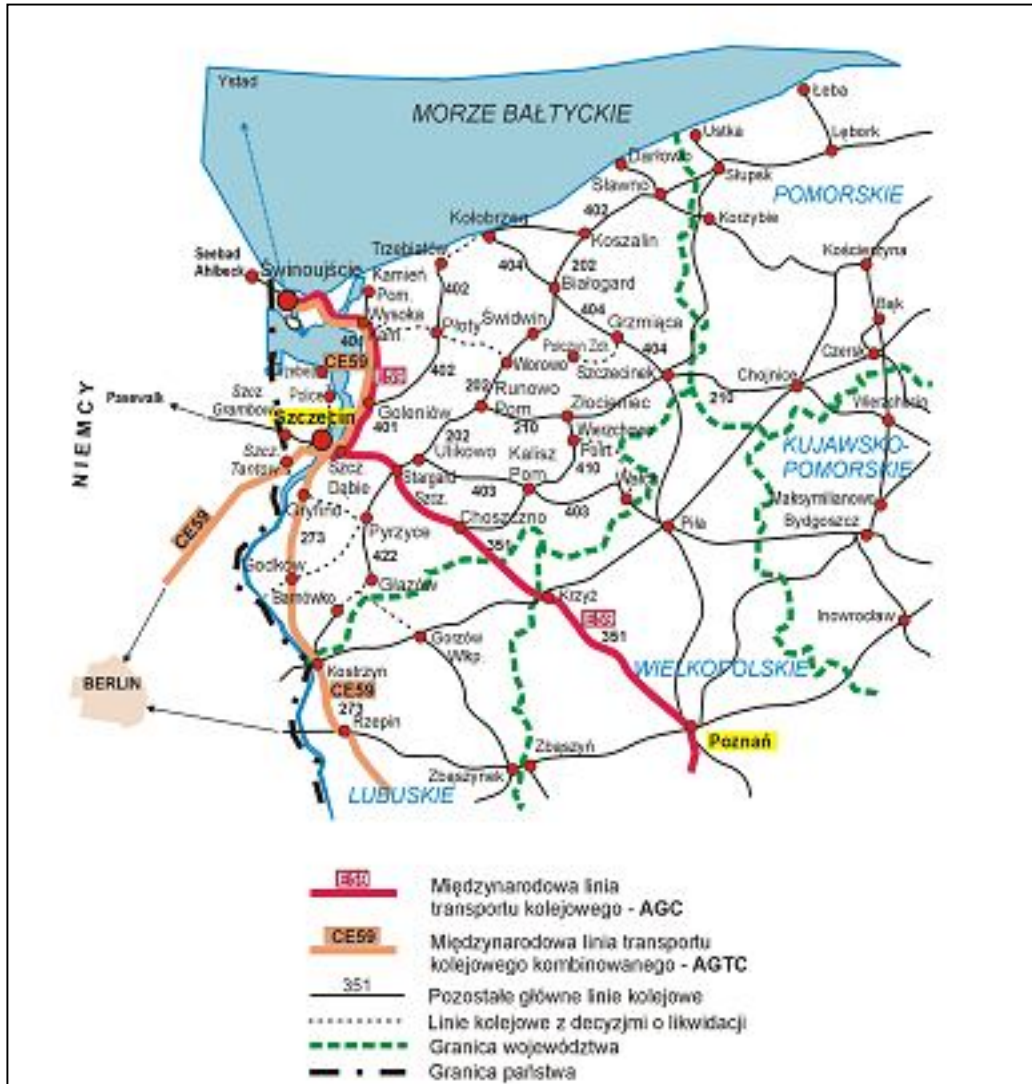
Rys. 5.2. Infrastruktura drogowa województwa zachodniopomorskiego

Źródło: Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010.

W przewozach towarowych głównymi punktami nadania i przybycia przesyłek kolejowych jest miasto Szczecin i miasta położone w jego pobliżu, tj. Stargard Szczeciński, Dolna Odra i Police. W następnej kolejności jest Świnoujście, a w dalszej kolejności Koszalin, Białogard i Kołobrzeg. Duże znaczenie odgrywa tranzyt przez zespół portowy Szczecin–Świnoujście, zwłaszcza w odniesieniu do przewozów masowych. Znaczącą rolę w tym względzie odgrywają stacje portowe w Szczecinie i Świnoujściu. Aż 90% kolejowych przewozów towarowych województwa skupionych jest w zespole portowym Szczecin–Świnoujście. Dane statystyczne z 2007 r. pokazują, że kolejowe przewozy tranzytowe towarów dowiezionych morzem realizowane były w kierunku wschodnim (Ukraina, Białoruś) i południowym (Czechy, Słowacja, Węgry, Rumunia), natomiast towarów przeznaczonych do wywozu morzem z kierunku południowego (kraje b. Jugosławii, Czechy, Węgry, Słowacja) i zachodniego (Niemcy, Francja)⁵⁴.

⁵⁴ Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Warszawa–Szczecin 2008.

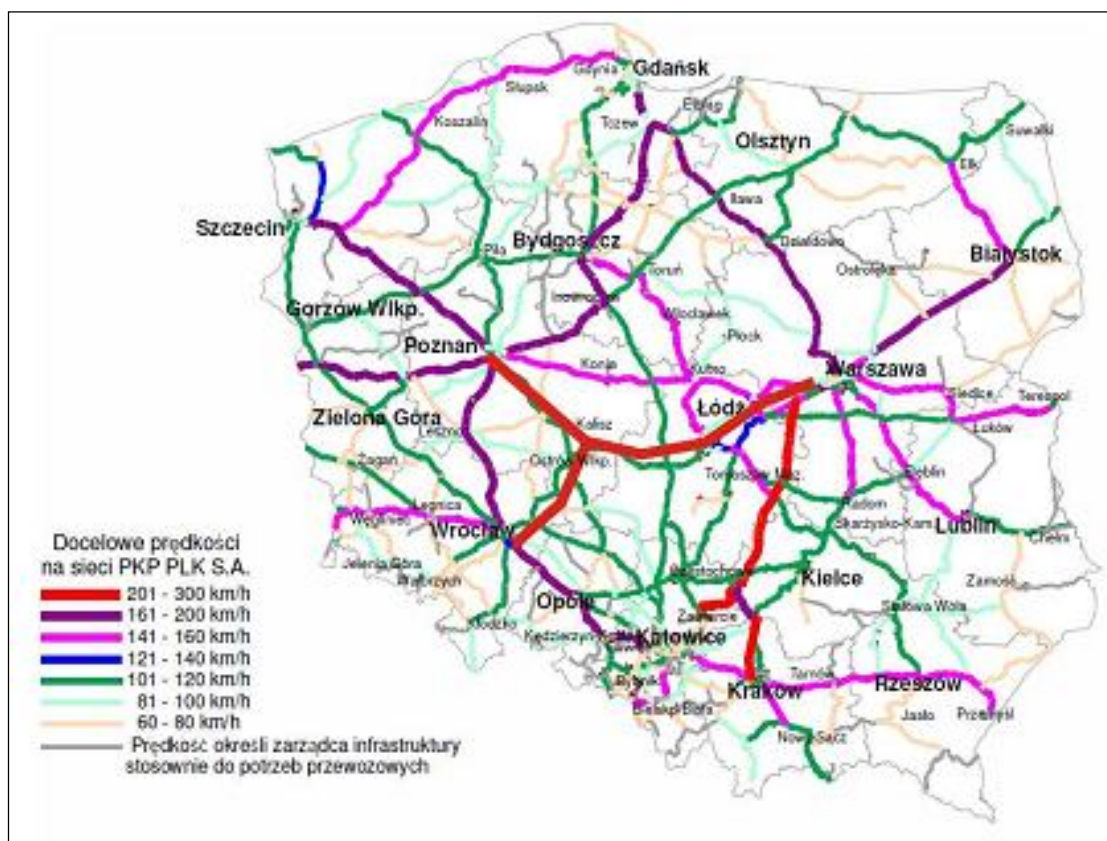
Trwają prace modernizacyjne w zakresie poprawy parametrów technicznych infrastruktury kolejowej województwa. Docelowy układ sieci kolejowej w Polsce do roku 2030 przewiduje zwiększenie prędkości pociągów na magistralach kolejowych do minimum 100 km/h. Największą prędkość do 200 km/h będą mogły osiągnąć składy na linii E-59 Szczecin–Poznań–Wrocław (rys. 5.3). Jest to bardzo pożądany proces, ponieważ prognozy z 2007 roku zakładają ok. 60% wzrost przewozów pasażerskich i 20% wzrost przewozów towarowych do roku 2020⁵⁵.



Rys. 5.3. Infrastruktura kolejowa województwa zachodniopomorskiego

Źródło: Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Warszawa–Szczecin 2008.

⁵⁵ Tamże.



Rys. 5.4. Docelowy układ sieci kolejowej w Polsce do 2030 roku

Źródło: Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Warszawa–Szczecin 2008.

5.1.1.1.3. Transport intermodalny szynowo-drogowy

Porty morskie Szczecin i Świnoujście z racji dogodnego położenia geograficznego powinny odgrywać istotną rolę w rozwoju morsko-lądowych połączeń intermodalnych.

W Porcie Szczecin obsługa intermodalnych jednostek transportowych koncentruje się na bazie kontenerowej zlokalizowanej na nabrzeżach Czeskim i Słowackim, które obsługuje spółka DB Port Szczecin Sp. z o.o. Pod koniec 2010 r. przewidywane jest otwarcie nowego terminalu kontenerowego na nowo zbudowanym nabrzeżu Fińskim o długości 240 m. Nabrzeże jest wyposażone w drogę dojazdową, tor kolejowy dojazdowy, dwie suwnice kontenerowe typu „post-panamax” oraz rampę ro-ro. Nowy terminal, zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego, o powierzchni 15 ha będzie miał docelową zdolność przeładunkową 200 tys. TEU rocznie.

Niewystarczające jest tempo działań na rzecz rozwoju transportu intermodalnego szynowo-drogowego w województwie. Brak jest przewozów intermodalnych wykonywanych w systemie regularnych, zwartych i bezpośrednich pociągów – zarówno w relacjach krajowych, jak i międzynarodowych. Dwa międzynarodowe pociągi z wykorzystaniem połączenia promowego Świnoujście–Ystad: SKANDWIKING (Malmö–Wiedeń) oraz FERRY TRAIN (Malmö–Poznań) nie są typowymi pociągami intermodalnymi, ale pociągami przewożącymi ładunki drobnicowe. Przewozy naczep w relacjach lądowych do/z portów Szczecin–Świnoujście są wykonywane wyłącznie transportem drogowym, natomiast przewozy kontenerów do/z portów Szczecin–Świnoujście częściowo transportem kolejowym, w tzw. ruchu rozproszonym (w pojedynczych wagonach lub w grupach wagonów).

Podstawowymi barierami w rozwoju technologii transportu intermodalnego szynowo-drogowego są⁵⁶:

- 1) ogromne opóźnienia w modernizacji linii kolejowych AGTC łączących polskie porty z zapleczem,
- 2) niska jakość usług kolejowych, w tym m.in.: zbyt długie czasy podróży; częste opóźnienia w przewozach i w konsekwencji opóźnienia dostaw; brak możliwości bieżącego monitorowania przewozów i informowania klientów o miejscu pobytu przesyłki; zawieszaniu kursowania pociągów intermodalnych,
- 3) brak centrów logistycznych i nowoczesnych terminali intermodalnych, co utrudnia uruchamianie połączeń całopociągowych w podsystemie transportu intermodalnego,
- 4) brak kompatybilnych systemów informacyjnych obejmujących wszystkich uczestników lądowych i morsko-lądowych łańcuchów transportu intermodalnego oraz w pełni otwartych dla klientów,
- 5) brak uregulowań prawnych w zakresie transportu intermodalnego w Polsce oraz kompleksowych i efektywnych instrumentów pomocy finansowej.

Dodatkową barierę stanowią mało atrakcyjne stawki dostępu do infrastruktury oraz niewielka ilość taboru specjalistycznego.

5.1.1.1.4. Centra logistyczno-dystrybucyjne

Jedynym istniejącym od 2007 r. centrum logistycznym w województwie jest Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne zlokalizowane w Porcie Szczecin. Obejmuje ono w pełni uzbrojony teren o powierzchni 20 ha, z siecią dróg wewnętrznych, dojazdowych, bocznica kolejową i parkingiem, przeznaczony pod działalność logistyczną. Niestety od czasu wybudowania teren ten nie znalazł nowego właściciela i stanowi wciąż jedynie potencjalne miejsce rozwoju funkcji logistycznej portu. Nadzieję można wiązać z bezpośrednim sąsiedztwem centrum logistycznego z nowo budowanym terminalem kontenerowym na nabrzeżu Fińskim. Wzajemne usytuowanie umożliwi przemieszczenie najkrótszą drogą bez konieczności wyjazdu na drogi publiczne kontenerów i innych ładunków, które będą obsługiwane na terenie centrum logistycznego.

W województwie zachodniopomorskim dominują obiekty logistyczne o charakterze magazynów dystrybucyjnych. Bardzo często są to centra magazynowe dużych sieci handlowych. Niestety, obiekty te mają charakter zamknięty i ograniczają się do obsługi głównie transportu drogowego. Bardzo rzadko infrastruktura magazynowa jest poszerzona o bocznica kolejową. Cenne jest to, że powstaje coraz więcej magazynów uznawanych za nowoczesne. Charakteryzują się one parametrami techniczno-eksploatacyjnymi pozwalającymi na oferowanie klientom współczesnych usług logistycznych, m.in. magazyny te oferują wysokość składowania min. 9 m, wytrzymałość posadzki min. 5 t/m² i zapewniają plac manewrowy o głębokości min. 35 m. W roku 2009 w województwie zachodniopomorskim oferowano łącznie 107,3 tys. m² tego typu nowoczesnej powierzchni magazynowej. Niestety, wielkość ta daje województwu 1,3% udział w krajowym rynku nowoczesnej powierzchni magazynowej. Region nasz jest pod tym względem zdecydowanie gorszy od czołowych województw: mazowieckiego, śląskiego, łódzkiego i wielkopolskiego. Wynik ten jest zbliżony do tego, jaki osiągnęło w 2009 r. województwo pomorskie⁵⁷.

Infrastruktura liniowa musi być wzbogacona o infrastrukturę punktową, czyli terminale i centra logistyczne. Dobrym początkiem tej strategii jest Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne, lecz brak jego wykorzystania potwierdza, że jest to tylko element systemu logistycznego, który jako samoistny ma ograniczoną rację bytu. Modelowym rozwiązaniem dla aglomeracji Szczecina i Świnoujścia jest powstanie dużego Regionalnego Centrum Logistycznego jako kluczowego elementu regionalnego satelitarnego systemu logistycznego. Centrum takie powinno obsługiwać ruch kolejowo-drogowy na duże odległości i transport dowozowo-odwozowy lokalny. Porty w Szczecinie, Świnoujściu i Kołobrzegu powinny być traktowane jako najwięksi klienci takiego centrum i istniejące już Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne stanowiłoby jedną z trzech portowych satelit systemu. System ten pozwa-

⁵⁶ *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Warszawa–Szczecin 2008.

⁵⁷ *Logistyka w Polsce – Raport 2009*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2010.

łałby na efektywne przeładunki międzygałęziowe i wewnątrzgałęziowe, m.in. na zestawianie dalekobieżnych pociągów, które zbierałyby rozproszone przesyłki wagonowe z całego regionu. Regionalne Centrum Logistyczne powinno proponować różnorodne usługi względem ładunku (magazynowanie, konfekcjonowanie, spedycja, dystrybucja), środków transportu (mycie, tankowanie), jednostek ładunkowych (mycie, formowanie), a także kierowców (nocleg, wyżywienie, bank). Co więcej, Regionalne Centrum Logistyczne powinno być miejscem zapewniającym dogodne warunki do prowadzenia działalności gospodarczej, w szczególności spełniającej wymagania systemów logistycznych: „Just-In-Time”, „Quick Response Logistics” i „Efficient Consumer Response”. Przy tym Centrum powinno być zorientowane na ograniczanie negatywnego oddziaływania procesów logistycznych na środowisko z wykorzystywaniem narzędzi, jakie daje eklogistyka. Wreszcie, Centrum powinno stanowić e-hub integrujący region, wspomagający wymianę informacji pomiędzy poszczególnymi partnerami systemu. Porty i armatorzy mogliby czerpać korzyści z szeregu nowoczesnych usług e-logistyki: giełda towarowa, booking, śledzenie, monitoring, e-finansing.



Rys. 5.5. Lokalizacja Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego

Źródło: Informacja ofertowa. Zarząd Morskich Portów Szczecin–Świnoujście SA. Szczecin 2007.

5.1.2. Analiza SWOT*

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> — Istniejąca infrastruktura drogowa jest intensywnie modernizowana i rozbudowywana. Docelowo główne drogi krajowe osiągną standard dróg ekspresowych. — Magistrale kolejowe łączące porty województwa zachodniopomorskiego docelowo będą spełniać wymogi umów AGC i AGTC. — 90% kolejowych przewozów towarowych województwa skupionych jest w zespole portowym Szczecin–Świnoujście. — Wkrótce zakończy się budowa terminalu kontenerowego w Porcie. — W Porcie Szczecin istnieje Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne. — Duża liczba obiektów magazynowo-dystrybucyjnych skupionych wokół aglomeracji szczecińskiej. — Rozwój lokalnych obszarów koncentracji przemysłu, m.in. w pobliżu Goleniowa (Goleniowski Park Przemysłowy), Koszalina (Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna) i Stargardu Szczecińskiego (Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna). — Plany utworzenia Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Szczecinie. — Plany inwestycyjne zmierzające do rozwoju funkcji logistyczno-dystrybucyjnej i handlowej portów oraz do rozbudowy potencjału portowego do obsługi ładunków intermodalnych. 	<ul style="list-style-type: none"> — Obecnie Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne nie jest wykorzystane. — Brak infrastruktury logistycznej do obsługi transportu intermodalnego. — Województwo ma niski 1,3% udział w krajowym rynku nowoczesnej powierzchni magazynowej. — Brak terminali transportu intermodalnego. — Brak regionalnych i lokalnych centrów logistycznych.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> — Priorytetowe znaczenie transportu intermodalnego i nowoczesnych usług logistycznych w polityce transportowej UE. — Tranzytowe położenie województwa w relacjach północ-południe i wschód-zachód. — Przez teren województwa przechodzi Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65. — Szczecin jest położony w odległości ok. 100 km od aglomeracji berlińskiej, z którą jest połączony autostradą. 	<ul style="list-style-type: none"> — Przedłużający się kryzys gospodarki światowej przekłada się na zmniejszoną wymianę handlową i usługi logistyczne. — Opóźnienia w realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury transportowo-logistycznych. — Silne lobby przewoźników drogowych utrudnia rozwój transportu intermodalnego.

* Ze względu na różne wykładnie dotyczące czterodzielnej macierzy strategicznej przyjęto, że silne i słabe strony to czynniki wewnętrzne, na które mają bezpośredni wpływ podmioty działające na terenie województwa zachodniopomorskiego, a szanse i zagrożenia to czynniki zewnętrzne, niezależne od nich.

Źródło: Opracowanie własne

5.2. Cele i zadania strategiczne

Dla obszaru gospodarki morskiej, jakim jest infrastruktura transportowo-logistyczna nadrzędnym celem strategicznym jest **rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 jako głównej osi rozwoju transportu współmodalnego.**

Cele kierunkowe przypisane powyższemu celowi strategicznemu to:

- 1) Działania na rzecz uznania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego za projekt strategiczny na poziomie kraju i UE;
- 2) Kreowanie i rozwijanie potoków ruchu w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym;
- 3) Promowanie i rozwój intermodalnych połączeń transportowych;
- 4) Budowa i modernizacja infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego;

- 5) Rozwój stałych połączeń morskich Świnoujście–Skandynawia jako przedłużenie lądowej części Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego;
- 6) Utworzenie Regionalnego Centrum Logistyczno-Dystrybucyjnego obsługującego potoki ładunków intermodalnych do/z województwa zachodniopomorskiego;
- 7) Rozbudzenie świadomości klastrowej w regionie.

Do najważniejszych zadań strategicznych przypisanych do powyższych celów kierunkowych należy zaliczyć:

- 1) Lobbowanie na rzecz uznania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–ROUTE65;
- 2) Wspieranie inicjatyw gospodarczych w obszarze Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–ROUTE65;
- 3) Promowanie przyjaznych środowisku gałęzi transportu (zielony korytarz);
- 4) Pozyskanie źródeł finansowania na kontynuację modernizacji toru wodnego Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 m;
- 5) Pozyskanie źródeł finansowania i rozpoczęcie modernizacji toru wodnego do Świnoujścia do głębokości umożliwiającej ruch statków o zanurzeniu do 14,5 m;
- 6) Opracowanie koncepcji i lokalizacji Regionalnego Centrum Logistyczno-Dystrybucyjnego;
- 7) Rozważenie możliwości stworzenia grobli od południowego cypla Wyspy Uznam do Podgrodzia pod Szczecinem;
- 8) Realizacja inwestycji przedstawionych w podrozdziale 13.2 „Priorytetowe inwestycje”.

6. Przemysł stoczniowy

6.1. Diagnoza obecnego stanu przemysłu stoczniowego

6.1.1. Ogólna charakterystyka sektora

Województwo zachodniopomorskie do niedawna było znaczącym ośrodkiem przemysłu okrętowego w Polsce. Przemysł stoczniowy – budowa, przebudowa i remonty statków – to obszar wysoko przetworzonej produkcji przemysłowej przeznaczonej w całości na eksport.

Największy zakład produkcyjny Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o., który zatrudniał około 3000 osób, uległ ostatecznie likwidacji w roku 2009. Obecnie majątek upadłej stoczni jest bezskutecznie wystawiany na sprzedaż. Problem zagospodarowania potencjału produkcyjnego po Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. jest największym problemem przemysłu stoczniowego województwa zachodniopomorskiego. Główną barierą jest brak regulacji prawnych oraz przedłużająca się dekonunktura na europejskim rynku żeglugowym.

Po upadku Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. pozostała spośród dużych zakładów jedynie Szczecińska Stocznia Remontowa „GRYFIA” SA, która zatrudnia ponad 1200 osób. Zajmuje się ona remontami, przebudową oraz budową nowych statków. Jej portfel zamówień, wbrew sytuacji kryzysowej na rynkach żeglugowych, nie zmalał, gdyż wielu armatorów w oczekiwaniu na kontrakty przewozowe poddały swoje statki remontom, wykorzystując czas dekonunktury. Jednak najnowsze informacje mówią o niekorzystnej sytuacji ekonomicznej i tej stoczni.

Inne liczące się firmy w regionie związane z przemysłem stoczniowym to:

- Grupa Stoczni „Odra” Sp. z o.o. w Szczecinie,
- Navicor Sp. z o.o. w Szczecinie,
- Zakład Usług Remontowych Perfekt Service Sp. z o.o. w Szczecinie,
- Polship Sp. z o.o. w Szczecinie,
- Pomerania Service Sp. z o.o. w Szczecinie,
- Scana Zamech Sp. z o.o. w Szczecinie,
- Morska Stocznia Remontowa SA w Świnoujściu,
- Navikon SRY Sp. z o.o. w Świnoujściu,
- Kołobrzaska Stocznia Remontowa DOK w Kołobrzegu,
- Stocznia „Parsęta” sc. T. Jawdyk & M. Cieślak,
- Stocznia Darłowo M&W Sp. z o.o. w Darłowie.

Ponadto na terenie miasta Szczecina, Świnoujścia, Kołobrzegu i innych ośrodków regionu działają małe firmy działające na rynku stoczniowym. Należałoby tutaj wymienić takie firmy jak:

- Finomar Sp. z o.o.,
- Partner s.j.,
- Makrum SA Stocznia Pomerania,
- Stalkon Sp. z o.o.,
- Kilwater s.j.,
- ZinkPower Sp. z o.o.,
- Spawrem,
- Midcon Designer Sp. z o.o.,
- Klinpol. Sp. z o.o.

Znaczenie wyżej wymienionych średnich i małych firm działających w obrębie przemysłu stoczniowego było dotąd często marginalizowane. Firmy te zajmują się m.in. remontami statków, produkcją sekcji stoczniowych, produkcją wyposażenia, projektowaniem i wykonawstwem stoczniowych (i nie tylko) konstrukcji stalowych. Część z nich posiada nabrzeża z dostępem do wody, część zlokalizowana jest w pewnej odległości od wody. W tym drugim przypadku ich oferta nie jest skierowana wyłącznie do tradycyjnego przemysłu stoczniowego (np. konstrukcje stalowe dla budownictwa). Większość tych firm funkcjonuje od wielu lat na rynku i pomimo kryzysu zachowała płynność finansową bez pomocy z zewnątrz. Charakteryzuje te firmy umiejętność dostosowania się do wymogów

rynku zarówno w zakresie kadry, jak i technologii produkcji. Części spółek udało się zdobyć zamówienia na rynkach zagranicznych (Islandia, Norwegia, Francja, Chiny).

6.1.2. Analiza trendów

Dwukrotny upadek największej stoczni szczecińskiej w regionie (2002, 2009) spowodował zwolnienia grupowe pracowników oraz kłopoty jej kooperantów, zarówno w województwie zachodniopomorskim, jak i kooperantów z innych województw, np. Poznańskie Zakłady H. Cegielski.

Analiza danych statystycznych pokazuje, że proces zamknięcia Stoczni Szczecińskiej Nowa SA spowodował zmniejszenie ilości tonażu nowo budowanych statków w regionie, a portfel zamówień zmniejszył się w roku 2009 8-krotnie w porównaniu z okresem 2004–2006 (tab. 6.1, 6.2. i rys. 6.1, rys. 6.2).

Tabela 6.1.

Produkcja statków w województwie zachodniopomorskim w latach 2004–2009

Rok / Ilość	2004	2005	2006	2007	2008	2009
sztuk	9	10	7	12	4	6
tys. DWT	292,1	336,4	240,7	233,4	100,9	b.d.
tys. GT	239,2	275,2	223,5	225,5	93,9	89,554

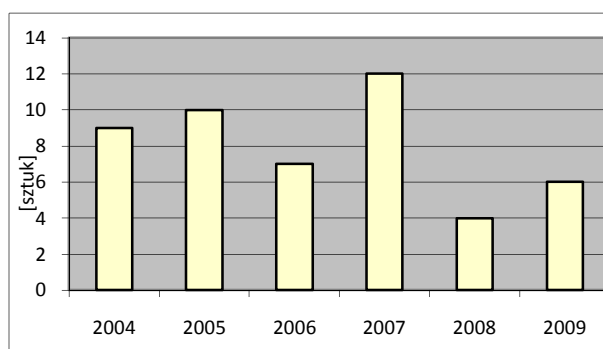
Źródło: <http://www.stat.gov.pl>

Tabela 6.2.

Portfel zamówień na statki w województwie zachodniopomorskim w latach 2004–2009

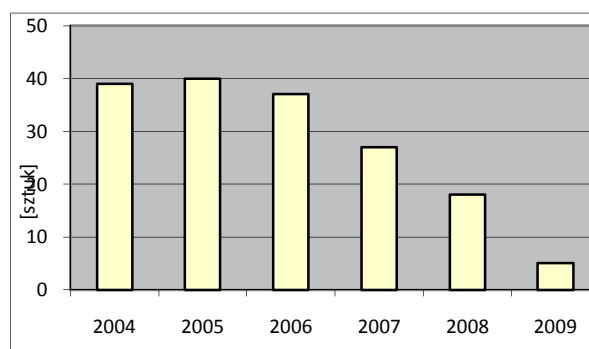
Rok / Ilość	2004	2005	2006	2007	2008	2009
sztuk	39	40	37	27	18	5
tys. DWT	1289,8	1129,2	1024,6	807,2	538,4	b.d.
tys. GT	1092,5	1016,7	936,8	764,3	533,5	10,58

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>



Rys. 6.1. Produkcja statków w stoczniach województwa zachodniopomorskiego w latach 2004–2009.

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 6.2. Portfel zamówień na statki w stoczniach województwa zachodniopomorskiego w latach 2004–2009

Źródło: Opracowanie własne

W obecnej trudnej sytuacji na rynku stoczniowym konieczne jest stworzenie i szybkie wdrożenie programu wsparcia dla podmiotów działających w tym sektorze gospodarki. Program ten powinien obejmować działania o charakterze krótko- i długoterminowym, zmierzającym do odbudowania pozycji regionu jako obszaru specjalistycznego przemysłu morskiego. Tworzony program powinien brać pod uwagę następujące kwestie:

- możliwość wykorzystania potencjału stoczniowego do budowy małych i średnich jednostek,
- możliwość uruchomienia innowacyjnej działalności recyklingu statków,
- konieczność zmian przepisów podatkowych w celu zachęcenia polskich armatorów do korzystania z usług polskich stoczni,
- utworzenie specjalnej strefy ekonomicznej na terenie Stoczni Szczecińskiej Nowa,
- wsparcie organizacyjno-finansowe dla inwestorów uruchamiających działalność stoczniową,
- konieczność posiadania własnego zaplecza projektowego i ośrodka nowych technologii stoczniowych,
- konieczność powiązania przemysłu stoczniowego z innymi gałęziami przemysłu w regionie w ramach klastra morskiego,
- zapewnienie dostępu do wody dla produkcji nakierowanej na jednostki pływające,
- umożliwienie długoletniej dzierżawy gruntów pod działalność stoczniową.

Powyższy program powinien zostać poprzedzony szerokimi konsultacjami z firmami działającymi w regionie i w Polsce, jak również analizą dobrych praktyk stosowanych w tym zakresie na rynku europejskim i światowym.

6.1.3. Analiza SWOT*

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> — Lokalizacja stoczni z bezpośrednim dostępem do głębokowodnego toru wodnego. — Rozwinięta infrastruktura stoczniowa i około stoczniowa. — Bliskość potencjalnych odbiorców produkcji stoczniowej (Niemcy, Norwegia). — Możliwość wykorzystania polskich specjalistów przemysłu stoczniowego (spawaczy, kadłubowców, etc.). — Duża aktywność małych i średnich firm posiadających doświadczenie w produkcji kadłubów statków, konstrukcji stalowych i remontów statków. — Umiejętność dostosowywania się małych i średnich firm do wymagań rynkowych. 	<ul style="list-style-type: none"> — Szybko postępujący proces niszczenia majątku stoczniowego. — Odływ wysoko wykwalifikowanego kapitału ludzkiego. — Brak polityki wsparcia dla inwestorów uruchamiających działalność stoczniową. — Niedocenianie roli małych i średnich firm działających w sektorze stoczniowym. — Niezakończona sprawa likwidacji Porta Holding SA. — Brak jasnych uregulowań prawnych dla terenów nadrzecznych hamujących inwestycje na pobrzeżu Odry. — Upadek wielu kooperantów stoczni. — Brak zainteresowania władz dla inicjatyw klastrowych w obszarze sektorów gospodarki morskiej. — Brak koncepcji władz co do dalszego losu przemysłu stoczniowego.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> — Stworzenie udogodnień prawnych i organizacyjnych umożliwiających wykorzystanie potencjału stoczniowego. — Możliwość wykorzystania potencjału stoczniowego do budowy małych i średnich jednostek. — Możliwość uruchomienia innowacyjnej działalności recyklingu statków. — Utworzenie specjalnej strefy ekonomicznej na terenie Stoczni Szczecińskiej Nowa. — Możliwość szybkiej rekonstrukcji zaplecza projektowego i stworzenia ośrodka nowych technologii stoczniowych. — Możliwość pozyskania terenów z dostępem do wody dla produkcji nakierowanej na jednostki pływające. — Zakup specjalistycznego dźwigu pływającego i pontonu zatapialnego. 	<ul style="list-style-type: none"> — Brak udogodnień prawnych i organizacyjnych umożliwiających wykorzystanie potencjału stoczniowego. — Brak zmian w przepisach podatkowych, które zniechęcają armatorów do korzystania z usług polskich stoczni. — Brak specjalnej strefy ekonomicznej na terenach Stoczni Szczecińskiej Nowa. — Brak zmian w przepisach uniemożliwiających długoletnią dzierżawę gruntów pod działalność stoczniową. — Marginalizowanie znaczenia małych i średnich firm z sektora stoczniowego. — Brak uregulowań prawnych dotyczących recyklingu statków.

* Ze względu na różne wykładnie dotyczące czterodzielnej macierzy strategicznej przyjęto, że silne i słabe strony to czynniki wewnętrzne, na które mają bezpośredni wpływ podmioty działające na terenie województwa zachodniopomorskiego a szanse i zagrożenia to czynniki zewnętrzne, niezależne od nich.

Źródło: Opracowanie własne

6.2. Cele i zadania strategiczne

W sytuacji, w jakiej znalazł się zachodniopomorski przemysł stoczniowy, nadrzędnym celem strategicznym jest **poprawa konkurencyjności przemysłu stoczniowego**.

Cele kierunkowe przypisane powyższemu celowi strategicznemu to:

- 1) Wspieranie inicjatyw na rzecz wykorzystania potencjału stoczniowego;
- 2) Rozwój potencjału produkcyjnego i remontowego stoczni morskich i rzecznych.

Do najważniejszych zadań strategicznych przypisanych do powyższych celów kierunkowych należy zaliczyć:

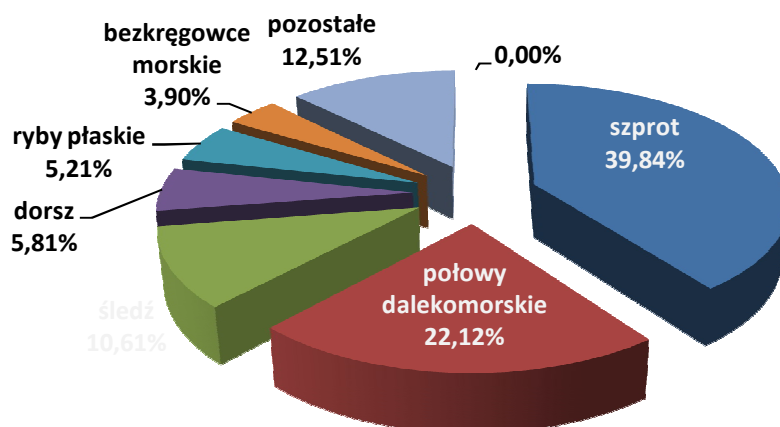
- 1) Wsparcie inicjatyw na rzecz wykorzystania potencjału stoczniowego dla recyklingu statków;
- 2) Utworzenie specjalnej strefy ekonomicznej na terenie Stoczni Szczecińskiej Nowa;
- 3) Stworzenie i szybkie wdrożenie programu wsparcia dla podmiotów działających w tym sektorze gospodarki. Program ten powinien obejmować działania o charakterze krótko- i długoterminowym, zmierzające do odbudowania pozycji regionu jako obszaru specjalistycznego przemysłu morskiego. Tworzony program powinien brać pod uwagę następujące kwestie:
 - możliwość wykorzystania potencjału stoczniowego do budowy małych i średnich jednostek,
 - możliwość uruchomienia innowacyjnej działalności recyklingu statków,
 - konieczność zmian przepisów podatkowych w celu zachęcenia polskich armatorów do korzystania z usług polskich stoczni,
 - utworzenie specjalnej strefy ekonomicznej na terenie Stoczni Szczecińskiej Nowa,
 - wsparcie organizacyjno-finansowe dla inwestorów uruchamiających działalność stoczniową,
 - konieczność posiadania własnego zaplecza projektowego i ośrodka nowych technologii stoczniowych,
 - konieczność powiązania przemysłu stoczniowego z innymi gałęziami przemysłu w regionie, ramach klastra morskiego,
 - zapewnienie dostępu do wody dla produkcji nakierowanej na jednostki pływające,
 - umożliwienie długoletniej dzierżawy gruntów pod działalność stoczniową;
- 4) Lobbowanie na rzecz utworzenia strefy ekonomicznej na terenie Stoczni Szczecińskiej Nowa;
- 5) Działania mające na celu zmianę przepisów odnośnie wieloletniej dzierżawy gruntów;
- 6) Zakup dźwigu pływającego i pontonu zatapialnego;
- 7) Wsparcie inicjatyw na rzecz wykorzystania potencjału stoczniowego dla produkcji typu offshore oraz statków i innych obiektów pływających o jednostkowym ciężarze do 1500 t;
- 8) Pozyskiwanie terenów z dostępem do wody dla firm produkujących i remontujących kadłuby statków.

7. Rybołówstwo morskie, rybactwo i przetwórstwo ryb

7.1. Diagnoza obecnego stanu rybołówstwa morskiego, rybactwa i przetwórstwa ryb

7.1.1. Ogólna charakterystyka sektora

Rybołówstwo jest jedną z ważniejszych dziedzin działalności gospodarczej województw nadmorskich. Rybołówstwo obejmuje połów ryb oraz innych zwierząt wodnych (np. skorupiaki, mięczaki), a także wodnych roślin. Dla wielu mieszkańców województwa zachodniopomorskiego działalność rybołówcza, praca w przetwórstwie rybnym oraz w usługach związanych z tym sektorem stanowią główne źródło utrzymania. Rybołówstwo uprawiane jest zarówno na morzach i oceanach, jak i w rzekach oraz jeziorach. Nie bez znaczenia jest także przemysł rybny zajmujący się przetwarzaniem produktów z połowów morskich i śródlądowych na ryby mrożone, wędzone, marynowane oraz wytwarzający konserwy rybne. Przetwórstwem rybnym zajmuje się ok. 340 zakładów. Większość firm to nieduże, lokalne przetwórnice. Polskie zakłady przetwórcze uzyskują surowiec głównie z połowów bałtyckich. W roku 2009 w strukturze połowów morskich najwyższy udział miał szprot (rys. 7.1). Połowy dalekomorskie realizowane są przez polską flotę łowczą na łowiskach atlantyckich oraz na wodach Południowo-Wschodniego Pacyfiku⁵⁸. Jednak flota rybacka województwa zachodniopomorskiego nie bierze udziału w tych połowach.



Rys. 7.1. Struktura połowów ryb i innych organizmów morskich polskiej floty rybackiej w 2009 r.

Źródło: Opracowanie własne

Ważnym miejscem prowadzenia działalności rybackiej dla województwa zachodniopomorskiego poza Bałtykiem są wody Zalewu Szczecińskiego. Znaczna część polskich łowisk po wejściu do UE została włączona do wód wspólnotowych. Głównie poławia się tu ryby słodkowodne i wędrownie, są nimi przede wszystkim: węgorze, sandacze, śledzie, sieje, okonie, płocie, leszcze, miętusy, krąpie, rozpióry, łososie i trocie.

Rybołówstwo bałtyckie, mimo drastycznego spadku połowów, jest nadal dominujące w skali regionu. Dostarcza bezpośrednio na rynek lokalny surowiec o najwyższej jakości w postaci ryby świeżej i przetworzonej. Rybołówstwo to ze względu na specyfikę wyrażającą się w metodach połowu oraz z uwagi na silne uzależnienie od warunków meteorologicznych jest wyodrębnionym działem gospodarki, którego nie sposób porównać ani z przemysłem wydobywczym, ani z różnymi działami gospodarki rolnej (w tym także hodowli stawowej), chowu w sadzach czy prowadzonej gospodarki jeziorowej.

⁵⁸ *Gospodarka morska 2009*. Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2010.

Polskie rybołówstwo bałtyckie prowadzone jest na polskich obszarach morskich, gdzie Polska odpowiedzialna jest za ochronę żywych zasobów morza i ich racjonalną eksploatację. W obszarze Bałtyku produkcja roczna daje możliwość odłowienia około 1 mln ton ryb, z czego ponad 10% stanowią dorsze, ok. 80% to tzw. małe ryby pelagiczne, takie jak szproty i śledzie, 10% zaś to płastugi i inne ryby łącznie z zalewowymi.

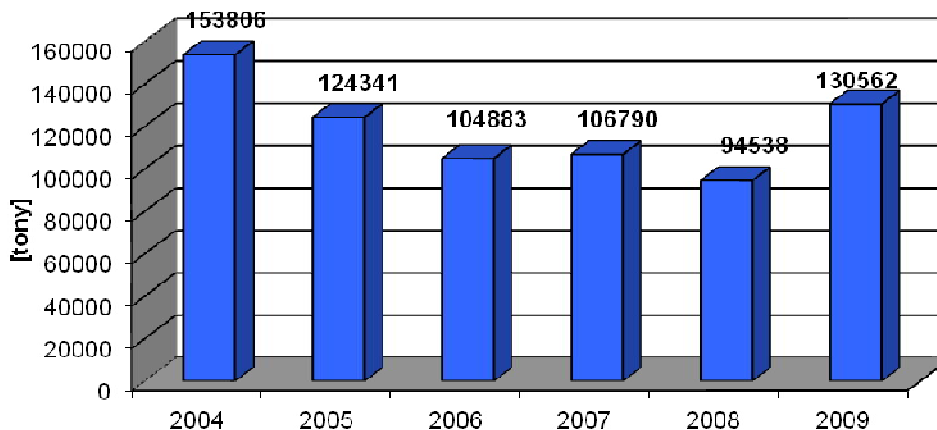
W obrębie Morza Bałtyckiego oraz w obszarach zalewowych polska flota łowcza wyławia średnio w roku około 100 tys. ton ryb (tab. 8.1, rys. 7.2). Przy czym połowy te ze znacznym wzrostem połowów szprota w roku 2009 wyraźnie zwiększyły się⁵⁹.

Tabela 7.1.

Połowy ryb i bezkręgowców morskich w obrębie Morza Bałtyckiego i obszarów zalewowych w latach 2004–2009 [t]

Opis	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ryby zalewowe	3697	3034	2634	1988	2513	2500
Ryby morskie:	150109	121307	102249	104802	92025	128062
węgorze	83	76	53	49	49	49
łososie	82	110	107	91	43	44
dorsze	15120	12784	15091	10968	10090	11244
śledzie	28410	21819	20654	22087	17032	22500
szproty	96658	74383	55946	60146	55422	84200
ryby płaskie	8889	11252	9584	10850	9260	9812
trocie	719	567	513	488	128	124
inne ryby morskie	149	315	301	123	85	89
Ogółem	153 806	124 341	104 883	106 790	94 538	130 562

Źródło: Opracowano na podstawie <http://www.stat.gov.pl>



Rys. 7.2. Połowy ryb i bezkręgowców morskich w obrębie Morza Bałtyckiego i obszarów zalewowych w latach 2004–2009

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>

Wielkość połowów bałtyckich w województwie zachodniopomorskim zależy od wielu aspektów, m.in. są to:

- czynniki biologiczne (produktywność biologiczna Bałtyku),
- produktywność polskich obszarów morskich,
- produktywność strefy przybrzeżnej oraz Zalewu Szczecińskiego,
- parametry floty rybackiej (liczba, rodzaj, wiek jednostek, stosowane techniki połowowe, zdolność połowowa floty),

⁵⁹ <http://www.stat.gov.pl>

- czynniki techniczne obsługi floty (porty, przystanie plażowe, nabrzeża postojowe, wyładunkowe, zaopatrzeniowe, sieciarnie i doki remontowe),
- rozmieszczenie i stan techniczny infrastruktury portowej przeznaczonej do obsługi surowca rybnego (hale wyładunkowe, aukcje, fabryki lodu, chłodnie o temperaturach zerowych i minusowych, zamrażalnie, myjnie opakowań, itp.),
- stan i jakość struktur rynkowych, takich jak aukcje, organizacje producentów ryb, przetwórców i handlowców oraz ich otoczenie prawno-ekonomiczne,
- stan i kwalifikacje kadry rybaków,
- organizacja nadzoru nad sektorem rybołówstwa.

Dla baz nadmorskich tradycyjnymi łowiskami są obszary do kilku mil morskich w głąb morza, zwykle w pasie sąsiadującym z daną bazą, nieco na wschód i zachód. Inaczej wygląda eksploatacja kutrów, które z uwagi na odbywanie kilkudniowych rejsów mogą prowadzić połowy w całej polskiej strefie. Stanowi to pewną trudność w ocenie nakładu połowowego w rejonie Bałtyku graniczącego z województwem zachodniopomorskim. Jest to przyczyną tego, że większość jednostek kutrowych poławia w tym rejonie nie tylko z regionu zachodniopomorskiego, ale także z Ustki czy Łeby. Łowiska śledziowe znajdują się nieco na zachód regionu, szprotowe na północ, a ryb płaskich podobnie jak dorsza w okolicach Kołobrzegu. Są to jednak ogólne prawidłowości, podlegające pewnym zmianom w skali wielolecia.

Podstawowymi gatunkami limitowanymi, poławianymi przez rybaków bałtyckich są dorsze, szproty, śledzie, gładzice oraz łososie.

Tabela 7.2.

Wysokość* kwot połowowych ryb bałtyckich należnych Polsce w latach 2004–2009 [t]⁶⁰

Rok Gatunek	Szprot	Śledź	Dorsz	Gładzica	Łosoś (sztuki)	Razem
2004	110 880	28 870	15 825	565	142 (28 368)	156 282
2005	141 275	33 847	13 088	565	142 (28 368)	188 917
2006	123 552	34 753	15 310	565	142 (28 368)	174 322
2007	133 435	39 507	14 081	565	135 (26 950)	187 723
2008	145 549	44 468	11 626	480	115 (22 907)	202 238
2009	117 424	39 315	11 299	456	97 (19 471)	168 591

*Dane skorygowane o wielkości przełowienia lub nieodłowienia pełnego limitu w poprzednim roku, wpływające na wysokość kwoty w roku następnym. Nieuwzględnione wymiany kwot między krajami. W pozycji „Razem” łośoś przeliczony na tony w relacji 1 szt. = 5 kg.

Dorsze są gatunkiem wymagającym znacznych ograniczeń połowowych. Wdrażanie limitów połowowych spotkało się z olbrzymimi protestami środowiska rybackiego, ale to z powodów formy wdrażania⁶¹, a nie samego celu. Porty w województwie zachodniopomorskim, w których dokonuje się wyładunku dorszy (w przypadku gdy na statku rybackim znajdują się dorsze w ilości przekraczającej 750 kg żywej wagi)⁶² to: Kołobrzeg, Darłowo, Dziwnów, Mrzeżyno i Świnoujście.

Komisja Europejska określa wielkości połowowe dla tego gatunku. Za niesubordynację polskich rybaków w roku 2008 Komisja Europejska nałożyła na polskich rybaków karę, zmniejszając limity połowowe dorsza o 8 tys. t w ciągu czterech lat: 800 t w 2008 r. i po 2,4 tys. t w latach 2009–2011. No-

⁶⁰ Kuzebski E., Marciniak B.: *Spoleczno-ekonomiczne skutki redukcji floty rybackiej na Morzu Bałtyckim*. WWF Polska, Warszawa 2009; <http://www.wwf.pl/raportnzp>, za „2005 of 22 December 2004 fixing for 2005 the fishing opportunities and associated conditions for certain fish stocks and groups of fish stocks applicable in Community waters and, for Community vessels, in waters where catch limitations are required”.

⁶¹ Rozporządzenie komisji (WE) nr 1012/2008 z dnia 14 października 2008 r. ustanawiające zakaz połowów dorsza w Morzu Bałtyckim w podrejonach 25–32 (wody WE) przez statki pływające pod banderą Polski.

⁶² *Rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 27 kwietnia 2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa morskiego* (Dz.U. 2010, nr 71, poz. 460).

minalna kwota połowowa dorsza dla Polski w roku 2010 to 15 628 t (13 561 t na Bałtyku Wschodnim i 2067 t na Bałtyku Zachodnim – akwen na zachód od 15. południka przebiegającego przez miejscowość Trzęsacz w Zachodniopomorskiem). Jednak w 2010 r. do odłowu zostanie 12 tys. 369,5 tony dorsza, gdyż resort rolnictwa zdecydował o zwiększeniu o 831,5 t kwoty oddawanej w ramach kary za przełowienie w 2007 r. Od 2009 r. do 2011 r. obowiązuje, tak zwany trzypolowy podział polskiej floty rybackiej poławiającej dorsze (kutry są losowane). Jesteśmy jedynym krajem w Unii Europejskiej, który organizuje takie losowania. Każdego roku inna grupa kutrów może poławiać dorsze. Pozostałe jednostki otrzymują odszkodowania. Łodzie o długości do 8 m są wyłączone z losowania. MRiRW przydziela im ogólny limit z całej kwoty połowowej, bez podziału na poszczególne jednostki z zastrzeżeniem, że pojedyncza łódź nie może w ciągu roku złowić więcej niż 15 ton dorsza. Puła odłowów dorsza na rok 2010 dla łodzi poniżej 8 m długości wynosi 1129 ton.

Zgodnie z zasadami określonymi w § 7 ust. 3 oraz § 8 ust. 1 i w Załączniku do rozporządzenia z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie sposobu i warunków wykorzystania ogólnej kwoty połowowej (Dz.U. 2009, nr 2009, poz. 1594, z późn. zm.) na rok 2010 zostały przydzielone dodatkowe kwoty połowowe dorszy, przyznane na poszczególne statki rybackie w danej grupie (tab. 7.3).

Tabela 7.3.

Dodatkowe indywidualne kwoty dorszy, przyznane na poszczególne statki rybackie w danej grupie, na rok 2010

Przedział długości statków rybackich	Liczba wniosków spełniających wymogi formalne i merytoryczne	Indywidualna dodatkowa kwota połowowa dorszy [t]	Razem [t]
poniżej 8 m	0	0	0
8 – 11,99 m	56	1,758	98,448
12 – 14,99 m	16	2,109	33,744
15 – 18,49 m	26	2,812	73,112
18,5 – 20,49 m	4	3,164	12,656
20,5 – 25,49 m	11	3,515	38,665
powyżej 25,5 m	14	2,461	34,454
Razem	127	-	291,079

Źródło: <http://www.minrol.gov.pl>

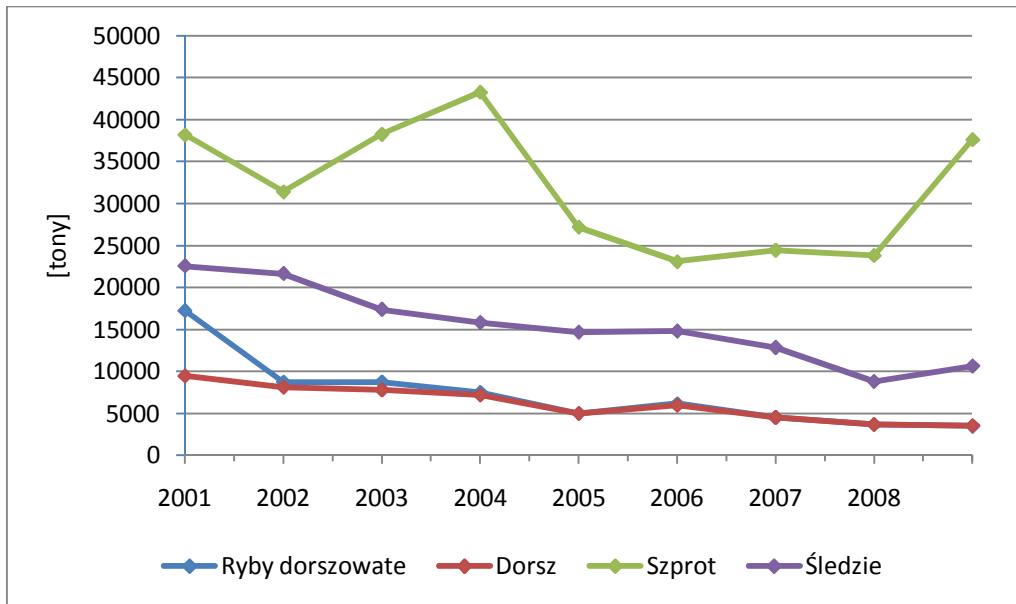
Malejące limity połowowe są zjawiskiem niekorzystnym ze względu na fakt, iż wpływają ujemnie na poprawę kondycji ekonomicznej polskich rybaków, dla których połowy dorszy stanowią znaczne źródło dochodów. W tabeli 7.4 oraz na rys. 7.3 pokazano zmiany połowów podstawowych gatunków bałtyckich w województwie zachodniopomorskim.

Tabela 7.4.

Zmiany połowów ryb bałtyckich w województwie zachodniopomorskim w latach 2001–2009 [t]

Opis	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Połowy ogółem	107693	103435	71920	75320	57399	52675	51291	44711	51764
Ryby dorszowate	17243	8745	8742	7515	4999	6172	4534	3679	3500
Dorsz	9462	8143	7803	7170	4999	5951	4499	3665	3550
Szprot	38209	31418	38289	43255	27209	23118	24463	23842	37621
Śledzie	22544	21627	17374	15806	14679	14794	12834	8816	10643

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>



Rys. 7.3. Zmiany połowów ryb bałtyckich w latach 2001–2009

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>

Jak z powyższego wykresu wynika, w roku 2009 nastąpił znaczny wzrost połowów szprota i śledzia, co wpłynęło w znacznym stopniu na wzrost połowów ogółem. Jednak wydaje się zasadne ograniczenie masowych połowów szprota i śledzia, pod których postacią odławia się gatunki szlachetne.

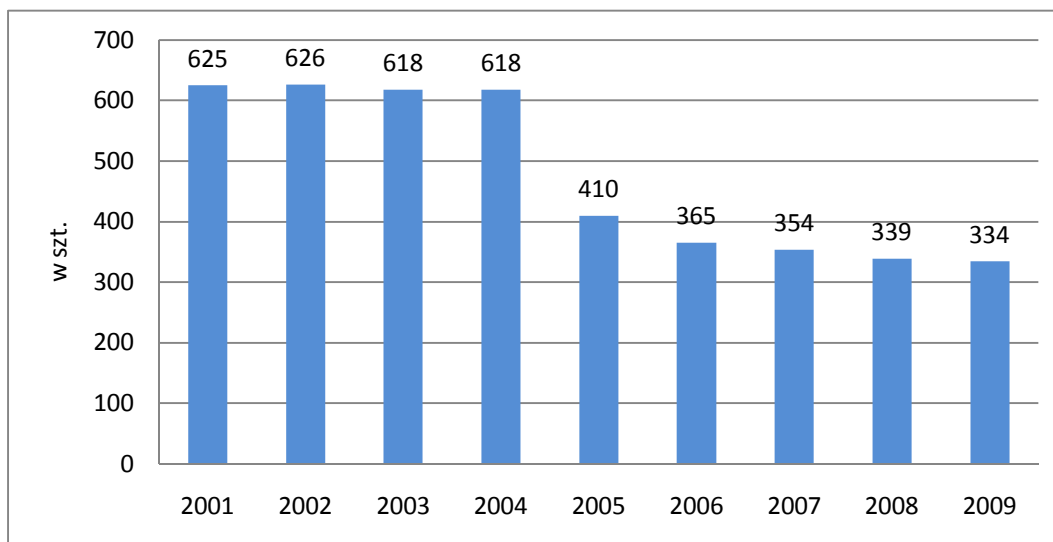
Mocną stroną rybołówstwa zachodniopomorskiego jest niewątpliwie łatwy dostęp do wydajnych łowisk, które znajdują się we własnej strefie, a także potencjalnie chłonny rynek krajowy na ryby i produkty rybne. Minusem zaś jest niedostateczna infrastruktura portowa, sezonowość połowów i mały asortyment dostępnych zasobów, a także brak bazy i funduszy na pełne wykorzystanie ryb w szczytach połowowych. Przepisy polskie dzielą flotę bałtycką na kutrową i łodziową. Kutry są statkami rybackimi o długości równej lub większej od 15 m, natomiast jednostki do 15 m definiowane są jako łodzie rybackie⁶³. W województwie zachodniopomorskim najliczniejszą, pod względem liczby jednostek, jest flota łodzi rybackich. Niepokojącym zjawiskiem widocznym we flocie bałtyckiej jest zaawansowany wiek jednostek rybackich, chociaż pojawiają się nowe jednostki (22 w roku 2009), są to z reguły łodzie rybackie. Negatywnie na rozwój rybołówstwa wpływa także fakt, iż flota kutrowa jest często przestarzała (nawet z 1957 roku), wymaga ona modernizacji, a jej eksploatacja wiąże się z dużymi kosztami. Czynniki te, a także drastyczny spadek połowów, szczególnie dorsza, który stanowi podstawowy dochód wielu jednostek łowczych, doprowadził do szeregu zmian we flocie rybołówczej w województwie zachodniopomorskim. Trendy te mają charakter ogólnopolski. Na rysunku 7.4 pokazano zmienność liczbą floty rybackiej w województwie zachodniopomorskim na przestrzeni lat 2001–2009.

Wiele jednostek zostało złomowanych. Przykładem może być Kołobrzeg, gdzie złomowano najwięcej jednostek (łodzi i kutrów), bo aż 55, najwięcej na całym polskim wybrzeżu. W wyniku tych działań flota rybacka województwa zachodniopomorskiego zmniejszyła się o około 50%. Na rysunku 7.5 pokazano udział poszczególnych rodzajów jednostek połowowych we flocie łowczej. Nie wpłynęło to drastycznie na nakład połowowy, który zmalał o około 17%. Aktualnie Polska dysponuje na całym wybrzeżu 249 kutrami, w tym w Zachodniopomorskiem jest 85 jednostek, oraz 773 łodziami, z czego w Zachodniopomorskiem jest obecnie poniżej 300 (dane 01.01.2010)⁶⁴. Rejestr polskich statków rybackich, będący częścią rejestru statków rybackich Wspólnoty, jest prowadzony przez Ministra Rol-

⁶³ Raport roczny o polskiej flocie rybackiej w 2006 roku. Departament Rybołówstwa Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Warszawa 2007.

⁶⁴ <http://www.rybactwo.info/index.php>.

nictwa i Rozwoju Wsi, zgodnie z rozporządzeniem Komisji WE⁶⁵ w sprawie rejestru floty rybackiej Wspólnoty oraz zgodnie z ustawą o rybołówstwie⁶⁶. Dane te są aktualizowane co trzy miesiące: w II połowie marca, czerwca, września i grudnia każdego roku^{67,68}. Należy zaznaczyć, iż flota unijna jest bardziej zmodernizowana, nowoczesna i rentowna.



Rys. 7.4. Stan liczbowy floty rybackiej w województwie zachodniopomorskim w latach 2001–2009

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>

Tabela 7.5.

Stan liczbowy floty rybackiej w województwie zachodniopomorskim w latach 2001–2009

Opis	Rok								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Trawlery									
Sztuki	8	6	1	2	0	0	0	0	0
tys. GT	26,7	20,8	0,9	2,1	0	0	0	0	0
Kutry									
Sztuki	154	155	154	149	85	67	62	55	54
tys. GT	12,9	13,5	13,7	13,3	7,9	6,5	6	5	5
Łodzie rybackie									
Sztuki	463	465	463	467	325	298	292	284	280
w tym motorowe	378	380	382	386	318	291	285	276	272
w tym wiosłowe	85	85	81	81	7	7	7	8	8
Ogółem									
Sztuki	625	626	618	618	410	365	354	339	334
tys. GT	39,6	34,3	14,6	15,4	7,9	6,5	6	5	5

Dotyczy jednostek, dla których port macierzysty znajduje się na terenie województwa zachodniopomorskiego.

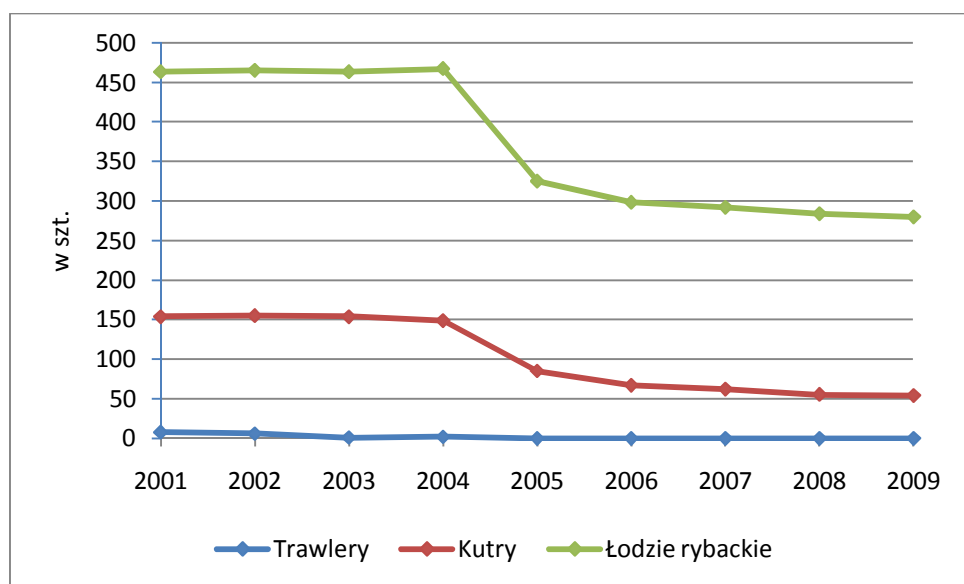
Źródło: <http://www.stat.gov.pl>

⁶⁵ Rozporządzenie Komisji WE nr 26/2004 z dnia 30 grudnia 2003 r. w sprawie rejestru floty rybackiej Wspólnoty (Dz.Urz. WE L 5 z 9.01.2004, s. 25, z późn. zm.).

⁶⁶ Ustawa z dnia 19 lutego 2004 r. o rybołówstwie (Dz.U. 2004, nr 62, poz. 574, z późn. zm.).

⁶⁷ <http://www.rybactwo.info/index.php>.

⁶⁸ <http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm>.



Rys. 7.5. Liczebność floty połowowej w woj. zachodniopomorskim w latach 2001–2009

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>

Rybołówstwo bałtyckie w województwie zachodniopomorskim w dużym stopniu opiera się na połowach łodziowych, czyli rybołówstwie przybrzeżnym. Na podstawie danych zawartych na rysunku 7.5 można stwierdzić, że rybołówstwo w województwie zachodniopomorskim dysponuje znacznie większą liczbą łodzi niż kutrów (ponad pięć razy więcej). Rybołówstwo przybrzeżne, wg definicji Rady Unii Europejskiej, jest to rybołówstwo na małą skalę, prowadzone na jednostkach o długości mniejszej niż 12 metrów, niestosujących ciągnionych narzędzi połowowych (*small-scale coastal fishing*)⁶⁹. Definicja ta nie uwzględnia ogromnego zróżnicowania akwenów morskich poszczególnych krajów. W polskiej definicji oparto się o kryterium długości łodzi. Według innej definicji rybołówstwo przybrzeżne to „czynność zawodowa wykonywana przez tych mieszkańców wybrzeża morskiego, którzy zamieszkują na tym terenie, dla których stanowi ono główne źródło utrzymania i jest częścią kultury ich życia codziennego”⁷⁰. Zamierzeniem Komisji Europejskiej jest utrzymanie rybołówstwa przybrzeżnego poprzez zagwarantowanie jego trwałego funkcjonowania w nowej wspólnej polityce rybackiej. Potwierdzeniem tego zamiaru są zapisy w zielonej księdze w sprawie reformy wspólnej polityki rybackiej Unii Europejskiej (WPR), jaka ma wejść w życie 1 stycznia 2012 roku.

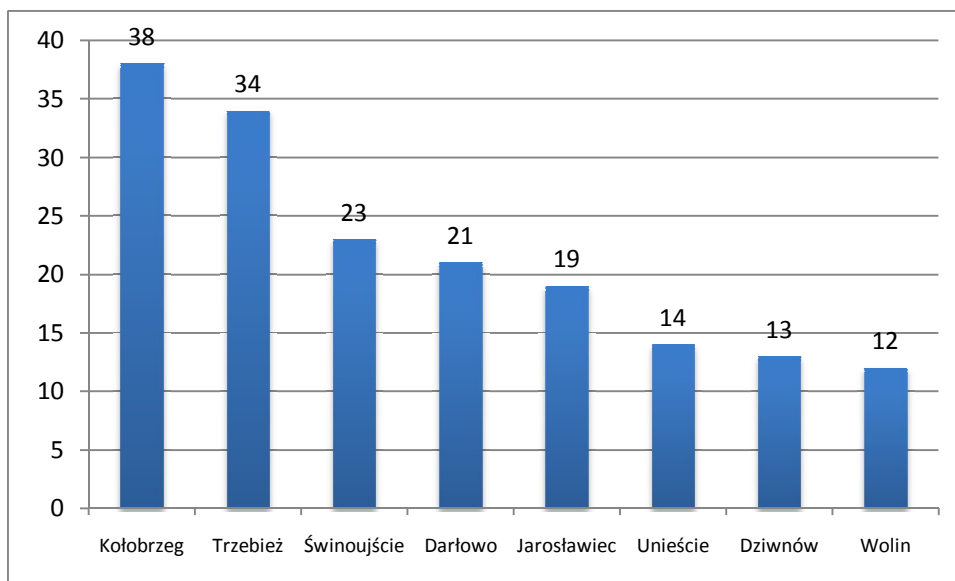
Działalność i eksploatacja małych portów w województwie zachodniopomorskim związana jest głównie z rybołówstwem oraz w ograniczonym zakresie obsługą ruchu turystyczno-rekreacyjnego. Dlatego należy dążyć do zachowania istniejących portów i przystani rybackich jako integralnych elementów dziedzictwa kulturowego obszarów zależnych od rybołówstwa przybrzeżnego mogących przyczynić się do ich rozwoju. Utrzymanie i rozwój rybołówstwa przybrzeżnego może być realizowane jedynie poprzez wspieranie lokalnych społeczności rybackich, zachowanie tradycyjnego rybołówstwa przybrzeżnego i jego walorów oraz wzrost aktywności gospodarczej obszarów zależnych od rybołówstwa. W większości portów rybackich stan techniczny infrastruktury jest niewłaściwy i nie zabezpiecza potrzeb rybaków. Dlatego koniecznym jest uzupełnienie oraz modernizacja istniejącej infrastruktury rybackiej i sanitarnej, instalacja urządzeń przeładunkowych, modernizacja magazynów i urządzeń do przechowywania ryb oraz magazynów narzędzi połowowych. Istotnym jest również możliwość składowania i utylizacji odpadów oraz poprawa bezpieczeństwa żeglugi i warunków postoju w portach, jak również rozszerzenie sposobu wykorzystania portów rybackich⁷¹.

⁶⁹ Table 3 in Annex I of Commission Regulation (EC) No 26/2004, 30 December 2003 regarding the fishing vessels register of the Community.

⁷⁰ Marciniak B.: *Rybołówstwo przybrzeżne – spór o definicję*. Wiadomości Rybackie, Gdynia 2007.

⁷¹ Marciniak M.: *Innowacyjność i wzrost konkurencyjności w sektorze rybnym*. AR, Szczecin 2006.

Na rysunku 7.6 przedstawiono liczbę łodzi w głównych portach i przystaniach rybackich województwa zachodniopomorskiego w roku 2009, a w tabeli 7.6 liczbę łodzi, ich pojemność GT, moc silników oraz średni wiek.



Rys. 7.6. Liczba łodzi w głównych portach i przystaniach rybackich województwa zachodniopomorskiego w roku 2009

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>

Wysoka liczba łodzi i ich parametry przekładają się na stosunkowo duży udział połowów przybrzeżnych w połowach ogółem.

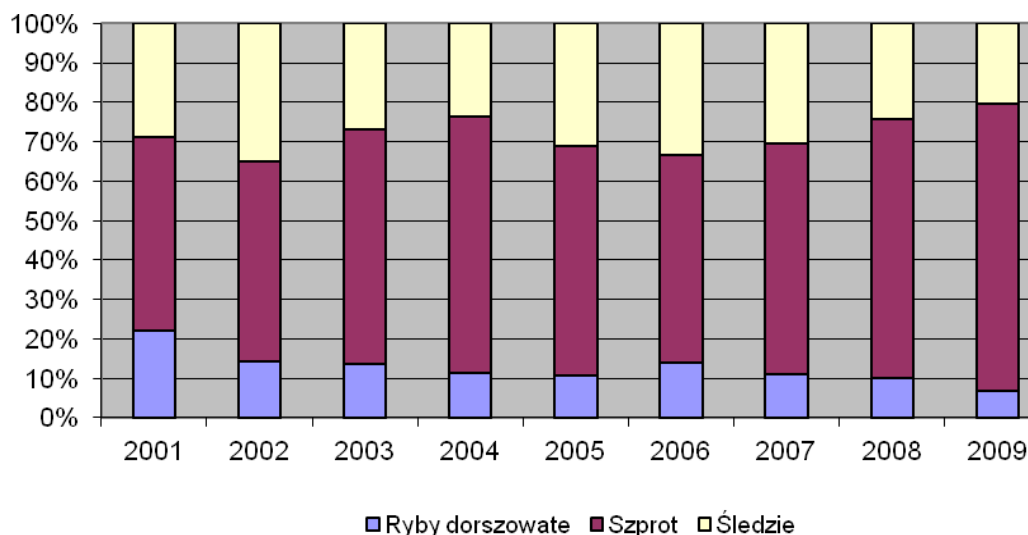
Na rysunku 7.7 zobrazowano udział trzech podstawowych gatunków połowowych na Bałtyku w latach 2001–2009.

Tabela 7.6.

Liczba łodzi rybackich, ich pojemność oraz moc silników w głównych portach i przystaniach rybackich województwa zachodniopomorskiego w roku 2009

Port	Liczba	Pojemność GT	Moc silnika kW	Średni wiek łodzi
Kołobrzeg	38	716,5	3 837,3	19,3
Trzebież	34	109,8	845,9	20,1
Świnoujście	23	234,7	1 774,9	20,2
Darłowo	21	183,2	1 366,8	28,2
Jarosławiec	19	79,3	679,0	27,4
Unieście	14	105,1	669,6	21,6
Dziwnów	13	126,2	987,7	14,5
Wolin	12	41,7	271,4	19,3
Razem	174	1596,7	10 432,6	21,33

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>



Rys. 7.7. Procentowy udział podstawowych gatunków połowowych na Bałtyku

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>.

Z danych wynika, że dominującym gatunkiem połowowym jest szprot.

Dużym problemem w kontekście rozwoju rybołówstwa, w tym rybołówstwa jako sektora gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego jest mała konsumpcja ryb przez polskie społeczeństwo. W Polsce odnotowywane jest dwukrotnie niższe spożycie ryb niż w państwach Europy Zachodniej oraz innych państwach z rejonu Morza Bałtyckiego. Należy więc podjąć działania mające na celu zwiększenie spożycia ryb i przetworów rybnych. Malejący wskaźnik spożycia wynika przede wszystkim z wysokich cen detalicznych ryb i produktów rybnych w stosunku do dochodów, ale także z braku promocji i reklamy. Dla rybołówstwa bałtyckiego niezbędna jest zatem promocja, która obecnie zarówno na terenie całej Polski, jak i województwa zachodniopomorskiego prowadzona jest w bardzo ograniczonym zakresie.

Na terenie województwa nie ma zorganizowanego systemu promocji ryb, nie prowadzi się akcji promocyjnych, badań marketingowych, nie ma także właściwie funkcjonującej giełdy rybnej. Brakuje więc działań wspierających i stymulujących wzrost spożycia ryb, co przyczyniłoby się do wzrostu opłacalności i rentowności rybołówstwa.

Dla zachodniopomorskiego sektora rybnego bardzo duże znaczenie ma także przetwórstwo ryb, które należy do najszybciej rozwijających się branż polskiego sektora żywnościowego. W województwie zachodniopomorskim przetwarzaniem i konserwowaniem ryb zajmują się 152 podmioty, zatrudniające 5160 pracowników, dodatkowo 362 podmioty zatrudniające 891 osób zajmujących się sprzedażą ryb i przetworów rybnych⁷². Zakłady przetwórcze charakteryzują się długoletnią tradycją przetwórstwa i dysponują wykształconą kadrą technologiczną. Posiadają także duże możliwości rozwoju zarówno pod względem eksportu, jak i wzrostu sprzedaży ryb na rynku krajowym. Niekorzystnym zjawiskiem jest natomiast niewystarczająca liczba środków finansowych na inwestycje, na stworzenie systemu promocji ryb, a także na badania marketingowe. Proces dostosowania zakładów przetwórstwa rybnego do wymagań sanitarno-higienicznych określonych w przepisach UE przebiega prawidłowo. Przetwórstwo rybne bazuje głównie na zasobach importowanych. W tabeli 7.7 przedstawiono sortymentowy udział przetworów rybnych w produkcji ogółem. Na rysunku 7.7 przedstawiono procentowy udział przetworów rybnych w ogólnej produkcji rybackiej w latach 2001–2009.

⁷² Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej. GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie, 2009.

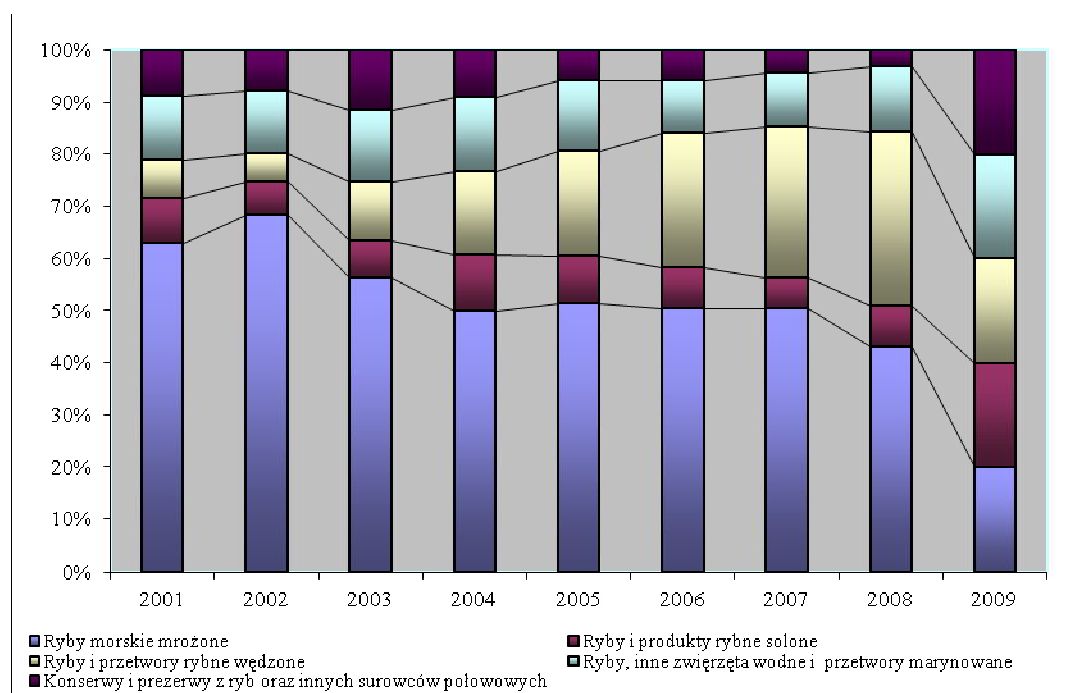
Tabela 7.7.

Sortymentowy udział przetworów rybnych w ogólnej produkcji w latach 2001–2009 [t]

Opis	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ryby morskie mrożone	48042	42629	25375	28203	34377	28728	27189	25561	25964
Ryby i produkty rybne solone	6454	4087	3152	6179	6068	4454	3176	4724	43254
Ryby i przetwory rybne wędzone	5629	3339	5171	9003	13483	14690	15660	19821	
Ryby, inne zwierzęta wodne i przetwory marynowane	9354	7416	6189	8039	9122	5859	5605	7414	6914
Konserwy i rezerwy z ryb oraz innych surowców połowowych	6741	4927	5117	5107	3869	3266	2298	1867	1752

Dane dotyczą jednostek, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>



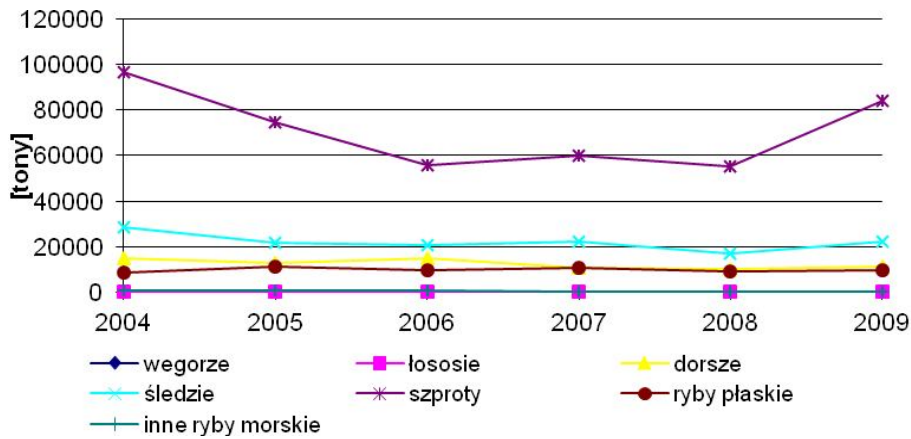
Rys. 7.8. Procentowy udział przetworów rybnych w ogólnej produkcji, w latach 2001–2009

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>

Kolejnym problemem jest korzystanie ze wsparcia sektorowego na przekwalifikowanie lub rezygnacja z uprawiania zawodu np. na okres jednego roku. Według wstępnego rozeznania korzystano jedynie z formy dotacji za zaniechanie rybołówstwa (zwykle na 1 rok), zaś w znikomym stopniu wykorzystywano środki na przekwalifikowanie zawodowe.

7.1.2. Analiza trendów

Na rysunku 7.9 pokazano zmiany wielkości połowowych na obszarze Bałtyku oraz w obszarach zalewowych. W roku 2009 nastąpił gwałtowny wzrost połowów szprota oraz śledzia. Jest to prognoza optymistyczna.



Rys. 7.9. Wartości połowowe poszczególnych gatunków ryb na Bałtyku i w obszarach zalewowych w latach 2004–2009

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>

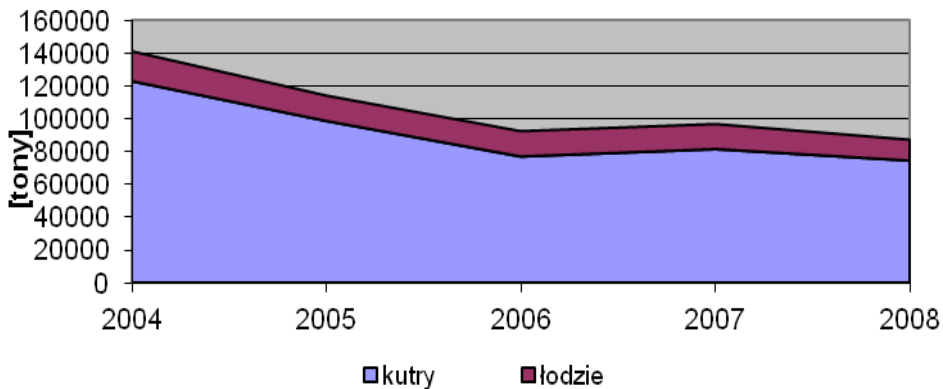
Mimo znacznie większej liczby łodzi rybackich, niż kutrów, to jednak te drugie połowią większą ilością ryb (tab. 7.8, rys.7. 9), co jest wynikiem znacznie większej mocy łowczej tych jednostek.

Tabela 7.8.

Wartości połowowe zrealizowane w latach 2004–2008 [t]

Opis	2004	2005	2006	2007	2008
Kutry	135 538	108 833	89 375	92 452	81 827
Łodzie	18 267	15 508	15 507	15 338	12 796
Sektor publiczny:					
kutry	12 416	10 036	12 334	10 859	7 297
Sektor prywatny:					
kutry	123 122	98 797	77 042	81 593	74 530
łodzie	18 267	15 508	15 507	15 338	12 796
Ogółem	153 805	124 341	104 882	107 790	94 623

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>



Rys. 7.10. Wartości połowowe zrealizowane w latach 2004–2008

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>

Największe zmiany na przestrzeni ostatnich 5 lat dotyczą liczby kutrów bałtyckich. Flotę bałtycką charakteryzował zły stan techniczny oraz przestarzałość. W całości wymagała ona modernizacji. W ciągu ostatnich lat większość jednostek przestarzałych została złomowana lub przerobiona na potrzeby uprawiania turystyki morskiej i wędkarstwa sportowego. Na skutek tych działań w niektórych portach doszło do drastycznego zmniejszenia floty kutrów. W Darłowie na zarejestrowanych w 2003 roku 40 kutrów i 15 łodzi złomowano 26 jednostek. Podobnie w Dziwnowie złomowano 26 jednostek na 32 kutry i 22 łodzie rybackie. Pomimo drastycznego zmniejszenia nakładu działania te były opłacalne dla rybołówstwa, gdyż likwidowano jednostki bardzo wysłużone i nieefektywne. Flota rybacka w dalszym ciągu wymaga jednak modernizacji, a koszty jej eksploatacji nadal są wysokie. Istotny jest także fakt, iż stan floty rybackiej w dalszym ciągu negatywnie wpływa na rentowność rybołówstwa morskiego. Polska flota rybacka na Morzu Bałtyckim jest dużo mniej rentowna od zmodernizowanej floty szwedzkiej i duńskiej.

W wielu miejscowościach mających przystanie rybackie zauważalny jest spadek liczby łodzi rybackich nawet do 50%. Przykładem może tu być Unieście, gdzie flota została zredukowana z 26 istniejących tam jednostek do zaledwie 14. Działania te podejmowane były na przestrzeni ostatnich 10 lat. Istotne jest jednak zwrócenie uwagi na stopniowy proces rejestrowania łodzi w bezpiecznych portach np. w Darłowie, gdzie liczba łodzi wzrosła z 15 w roku 1994 do 21 w roku 2009. Proces ten jest wynikiem lepszej obsługi jednostki związanej z zapewnieniem sprawnego dostępu do nabrzeża i zaopatrzenia w paliwo, wodę, lód, dystrybucję pozyskaną rybą, naprawę sprzętu itp. Dodatkowo zwiększa się bezpieczeństwo jednostki. Bazy plażowe są narażone na bardzo niekorzystne warunki meteorologiczne, a w przypadku silnych sztormów nawet na utratę miejsc postoju, czyli plaż. W sytuacjach katastrofalnych zdarza się, że łodzie są wyciągane na grzbiet wydmy. Bezpieczeństwo pracy i dostęp do względnie dobrej obsługi portowej w Świnoujściu, pomimo występujących problemów z dostępem do nabrzeża, zdecydowały o utrzymaniu w skali 10 lat łodzi rybackich w liczbie 23 (z 30). Podobne relacje dotyczą Dziwnowa, gdzie z 22 zarejestrowanych łodzi w 1994 roku nadal poławia 21.

Zmiany technik połowu, nowszy i lepszy sprzęt, echosondy i coraz lepsza nawigacja sprawiają, że mimo wycofania wielu jednostek nakład połowowy nie zmalał w takim samym stopniu. Odłowy w samej tylko strefie przybrzeżnej w skali ostatnich 5 lat spadają. Może mieć na to wpływ system raportowania połowów. Nadmiernie rozbudowane przepisy skutkują tym, iż nie są respektowane.

Do najcenniejszych łowisk przybrzeżnych nadal należą obszary pomiędzy Kołobrzegiem a Świnoujściem. Na łowiskach tych pozyskuje się w skali rocznej do 1000 i więcej ton na jeden rybacki kwadrat. Dalej na wschód wydajności zdecydowanie spadają. Tendencje rosnące notowane są wraz ze wzrostem głębokości. Mimo podobnych wydajności rybackich w okresie ostatnich 5 lat często dochodzi do niewykorzystania przyznanych kwot połowowych w ramach ich podziału na Bałtyku. Niewykorzystanie limitów przez niektóre łodzie i kutry rybackie jest efektem braku możliwości przekazywania na innych armatorów niewykorzystanych kwot przez daną jednostkę. W takiej sytuacji limit przepada.

Zmiany w województwie zachodniopomorskim dotyczą także przetwórstwa rybnego. Odnotowano spadek przetwórstwa ryb na korzyść ryb mrożonych, choć nadal jest to główny rodzaj przetwórstwa w województwie. Równie duży spadek, bo aż o 26% można zauważyć w przetwórstwie ryb marynowanych. Tendencję malejącą w województwie zachodniopomorskim wykazuje również przetwórstwo ryb na przetwory solone, odnotować tu można 10% spadek. Wzrasta natomiast, aż o 48,2% przetwórstwo ryb na produkty wędzone, a także o 28,9% przetwórstwo ryb na konserwy. Najistotniejszym aspektem rozwoju przetwórstwa rybnego w 2004 roku był eksport, którego udział w przychodach sektora zwiększył się z od 35% do 41%.

Drastycznie spadło przy tym znaczenie połowów dalekomorskich, głównie z braku dostępu Polski do łowisk dalekomorskich. W roku 2009 zwiększono wartość połowową na łowiskach atlantyckich i wschodniopacyficznych. Nie przekłada się to jednak w widoczny sposób na gospodarkę w województwie zachodniopomorskim.

Zachodniopomorskie rybołówstwo jest w trakcie restrukturyzacji i modernizacji, w związku z czym wymaga szczególnej ochrony i pomocy administracji państwowej i samorządowej. Zachowanie gatunków bytujących w estuarium Odry i ujść rzek województwa wymaga racjonalnej gospodarki rybackiej i kontrolowanego zarybiania.

7.1.3. Analiza SWOT*

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> — Dostępność do wydajnych łowisk. — Doświadczenie w eksploatacji rybołówstwa morskiego, przybrzeżnego i zalewowego. — Posiadanie portów rybackich i przystani z odpowiednią infrastrukturą. — Wykwalifikowana kadra rybacka. — Spełnianie wymogów międzynarodowych norm bezpieczeństwa i ochrony środowiska. — Możliwość wykorzystania jednostek łowczych w portach rybackich do działalności rekreacyjnej (wędkarstwo). — Turystyczny charakter portów i przystani rybackich. — Aktywność podmiotów związanych z rybołówstwem na obszarach przybrzeżnych i nadzalewowych. 	<ul style="list-style-type: none"> — Limity połowowe i okresy ochronne. — Wolno postępująca rozbudowa i modernizacja zdekapitalizowanej infrastruktury w portach i przystaniach rybackich. — Brak w portach i przystaniach rybackich funkcji logistycznej i handlowej, niedostatecznie rozwinięta funkcja przemysłowa. — Brak nowoczesnych usług e-logistyki: giełda towarowa, booking, śledzenie, monitoring i e-finansing. — Słaba integracja wszystkich uczestników obrotu rybą, małe znaczenie klastrów portowych. — Mała efektywność obecnie stosowanego modelu zarządzania portami i przystaniami rybackimi.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> — Możliwość pozyskiwania funduszy UE na modernizację floty łowczej. — Potencjał małych portów może być wykorzystywany do rozwoju funkcji rekreacyjnych regionu. — Rozwój funkcji przemysłowej, logistyczno-dystrybucyjnej i handlowej portów i przystani rybackich. — Proces inwestycyjny zmierzający do rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej. — Inwestycje mające na celu poprawę dostępności małych portów od strony morza i lądu. — Modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej portów i przystani rybackich, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji gospodarki rybackiej, obsługi ruchu pasażerskiego oraz funkcji turystyczno-sportowej. — Działania zmierzające do usunięcia barier o charakterze formalno-prawnym utrudniających lokalizację działalności gospodarczej w portach morskich. — Szybki rozwój turystyki morskiej. — Coraz większe zaangażowanie gmin w rozwój małych portów. 	<ul style="list-style-type: none"> — Brak silnego lobbingu na rzecz rybołówstwa polskiego w UE. — Brak silnego lobbingu na poziomie krajowym na rzecz rozwoju rybactwa i rybołówstwa w województwie zachodniopomorskim. — Brak polityki umożliwiającej portom i przystaniom rybackim pełnienie ważnej roli w rozwoju regionów nadmorskich. — Wysokie koszty wykorzystania terenów rozwojowych portów i przystani rybackich. — Wysokie koszty utrzymania infrastruktury portów i przystani rybackich. — Duże ograniczenia w możliwościach inwestycyjnych, związane z ochroną środowiska naturalnego. — Niska ranga gospodarki morskiej w polityce gospodarczej kraju.

* Ze względu na różne wykładnie dotyczące czterodzielnej macierzy strategicznej przyjęto, że silne i słabe strony to czynniki wewnętrzne, na które mają bezpośredni wpływ podmioty działające na terenie województwa zachodniopomorskiego a szanse i zagrożenia to czynniki zewnętrzne, niezależne od nich.

Źródło: Opracowanie własne

7.2. Cele i zadania strategiczne

Ze względu na fakt, że w województwie zachodniopomorskim funkcjonuje rybołówstwo morskie, przybrzeżne oraz zalewowe, cele i zadania strategiczne powinny być rozdzielone.

W przypadku rybołówstwa morskiego nadrzędnym celem strategicznym jest **zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego**.

Cele kierunkowe przypisane powyższemu celowi strategicznemu to:

- 1) Prowadzenie monitoringu rybackiego i ochrona tarlisk naturalnych;
- 2) Realizacja programu systematycznego zarybiania wód;
- 3) Rozwój floty rybackiej poprzez jej przystosowanie do potrzeb nowoczesnej gospodarki rybacko-przetwórczej oraz turystycznej z uwzględnieniem programów UE;
- 4) Realizacja strategii rybacko-przetwórczej;

- 5) Wspieranie rozwoju bałtyckich (przybrzeżnych) połowów łodziowych;
- 6) Wyrównywanie szans polskich rybaków z rybakami pozostałych państw nadbałtyckich.

Do najważniejszych zadań strategicznych przypisanych do powyższych celów kierunkowych należy zaliczyć:

- 1) Lobbying na rzecz portów rybackich województwa zachodniopomorskiego;
- 2) Modernizacja kutrów rybackich;
- 3) Modernizacja istniejącej infrastruktury rybackiej i sanitarnej;
- 4) Promowanie i rozwój konsumpcji ryb z rodzimych połowów;
- 5) Promowanie i rozwój przetwórstwa ryb;
- 6) Kreowanie rekreacji sportowej – wędkarstwo (wykorzystanie kutrów w okresach pozapołowowych);
- 7) Lobbying w UE na rzecz utrzymania jak najwyższego potencjału połowowego polskiej floty łowczej oraz jak najwyższych limitów połowowych dla rybaków morskich;
- 8) Uświadamianie armatorom znaczenia raportowania;
- 9) Zwiększenie liczby trawlerów na łowiskach wschodnio-pacyficznych;
- 10) Wspieranie rozwoju floty rybackiej poprzez jej przystosowanie do potrzeb nowoczesnej gospodarki rybacko-przetwórczej oraz turystycznej z uwzględnieniem programów UE promujących zrównoważony rozwój i dążenie do zmniejszenia nakładów połowowych;
- 11) Rozbudowa w małych portach infrastruktury umożliwiającej odbieranie ryby bezpośrednio do samochodu chłodni poprzez kooperacje kilku portów z kooperantami;
- 12) Monitoring wielkości połowów;
- 13) Rozbudowa infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do portów;
- 14) Zorganizowanie eksportu złowionych ryb w szczytach połowowych;
- 15) Przeprowadzenie oceny zasobów przez niezależne ośrodki naukowe;
- 16) Zorganizowanie szybkiej dystrybucji złowionych ryb do dużych przetwórni;
- 17) Poprawa systemu poprzez przeprowadzenie badań marketingowych;
- 18) Opracowanie logistycznego systemu dystrybucji, zidentyfikowanie słabych punktów i poprawienie wyników;
- 19) Stworzenie organizacji producentów rybnych;
- 20) Zarybianie.

W przypadku rybołówstwa przybrzeżnego i zalewowego nadrzędnym celem strategicznym jest **zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża.**

Wśród celów kierunkowych należy wymienić:

- 1) Poprawę dostępności małych portów od strony morza i lądu;
- 2) Modernizację i rozbudowę technicznego wyposażenia małych portów, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji gospodarki rybackiej, obsługi ruchu pasażerskiego i funkcji turystyczno-sportowej;
- 3) Uregulowanie stanu prawnego i stosunków własnościowych gruntów portowych;
- 4) Usunięcie barier o charakterze formalno-prawnym utrudniających lokalizację działalności gospodarczej w portach morskich.

Do najważniejszych zadań strategicznych przypisanych do powyższych celów kierunkowych należy zaliczyć:

- 1) Budowę i modernizację infrastruktury usługowej małych portów;
- 2) Rozbudowę infrastruktury umożliwiającej odbieranie ryb bezpośrednio do samochodu chłodni poprzez kooperacje kilku portów z kooperantami;
- 3) Modernizację marin, budowanie nowych o standardzie europejskim;
- 4) Rozwijanie turystyki w osadach rybackich;
- 5) Realizację inwestycji przedstawionych w podrozdziale 13.2 „Priorytetowe inwestycje”.

8. Eksploatacja morskich zasobów naturalnych

8.1. Diagnoza obecnego stanu eksploatacji morskich zasobów naturalnych

8.1.1. Ogólna charakterystyka ożywionych zasobów południowej części Morza Bałtyckiego

Bałtyk jest akwenem geologicznie stosunkowo młodym; zawiera 21 720 km³ wód słonawych warunkujących specyficzne dla tego morza warunki środowiskowe. Morze składa się z serii basenów o wzrastającej głębokości od zachodu w kierunku wschodnim, oddzielonych od siebie rynkami, płycznami i progami utrudniającymi komunikację między głębiami. Wody dopływające do Bałtyku pochodzą ze zlewni o powierzchni 1 629 550 km², opadów atmosferycznych, wlewów z cieśnin duńskich oraz nieregularnych wlewów z Morza Północnego⁷³. W efekcie dopływów, odpływów i parowania Bałtyk posiada dodatni bilans wód. Wyraźny spadek zasolenia Bałtyku postępuje od zachodu w kierunku wschodnim oraz od dna do powierzchni.

Normalnym stanem wód w Bałtyku jest jednak stagnacja, co sprzyja zanikom tlenu w warstwach przydennych i pojawianiu się tam siarkowodoru; stan ten ulega zmianom jedynie podczas mieszania wód w wyniku długotrwałego działania silnych sztormów (jesiennie-zimowych i wiosennych). Nie wpływa to jednak na poprawę warunków w warstwach głębokich. Poprawę taką powodują wlewy wód z Morza Północnego mające na ogół charakter gwałtownych epizodów.

Tlen zużywany jest na procesy oddychania i mineralizację substancji organicznej i w efekcie w strefie przydennej największych oraz najgłębszych basenów Bałtyku – Bornholmskim, Gdańskim i Gotlandzkim powstają strefy z siarkowodorem. Skutkiem tego pomimo wysokiego zasolenia i odpowiedniej temperatury nie rozwijają się ikra oraz larwy ryb, a tlenolubne denne gatunki bezkręgowców zanikają lub emigrują z tych rejonów.

Warunki hydrologiczne, zasolenie, temperatura, wlewy wód oceanicznych, a zwłaszcza spływ wód słodkich z lądu kształtują wysokość produkcji pierwotnej oraz przebieg sukcesji sezonowej w morzu.

Na procesy naturalne przebiegające w morzu nakładają się rezultaty działalności gospodarczej człowieka – w Bałtyku oraz w obszarze jego zlewiska. W efekcie dochodzi do znacznego wzrostu poziomu trofii, zanieczyszczeń fizycznych i chemicznych środowiska, co znajduje odbicie w składzie i stanie, a zwłaszcza w strukturze taksonomicznej i przestrzennej fitocenozy i zoocenozy.

Znaczącym problemem w ochronie Bałtyku jest jego rosnący poziom trofii, wywołany przez nadmierny spływ z obszaru zlewiska azotu i fosforu, a także materii organicznej. Proces ten powoduje zmniejszenie produktywności wód i zakłócenie funkcjonowania biocenozy wodnych.

W labilnych układach środowiska nieożywionego obserwuje się zmienną liczbę gatunków fitoplanktonu morskiego w Bałtyku właściwym, która zależy od intensywności wlewów z Morza Północnego – zwykle liczba ta wahała się od 1–23 taksonów, liczebność gatunków słonawowodnych określano na 5–22, a słodkowodnych 1–12, natomiast kosmopolitycznych na 2–5.

Głony morskie tworzą w Bałtyku Południowym grupę około 20 gatunków, a rośliny nasienne to kilka gatunków skoncentrowanych w litoralu i płytkim dnie morskim do głębokości nieprzekraczającej 9 m, co uwarunkowane jest niską przezroczystością związaną ze zbyt wysoką ilością zawiesziny w wodzie.

Świat zwierzęcy Bałtyku – zooplankton, bentos i nekton – podobnie jak świat roślinny zawiera w sobie elementy morskie kosmopolityczne, polarne, słonawowodne i słodkowodne, których dominacja zmienia się od zachodu w kierunku wschodnim wraz ze spadkiem zasolenia. Cechą charakterystyczną fauny Bałtyku jest mała liczba gatunków oraz karłowacenie form wynikające z genezy zbiornika. Żyje tu kilka gatunków gąbek, małży, mszywiolów, szkarłupni, szczecioszczękich, osłonic, wiciowców, płazińców, wrotków, wieloszczetów, widłonogów, wioślarek, obunogów, równonogów, nekto-bentosowych skorupiaków niższych i wyższych, mięczaków i ryb. Najliczniejszą grupę stanowią skorupki – jest ich ponad 200. Najszersze rozszedlenie spośród popularnych gatunków ichtiofauny mają:

⁷³ Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego. Zał.2, Warszawa 2006.

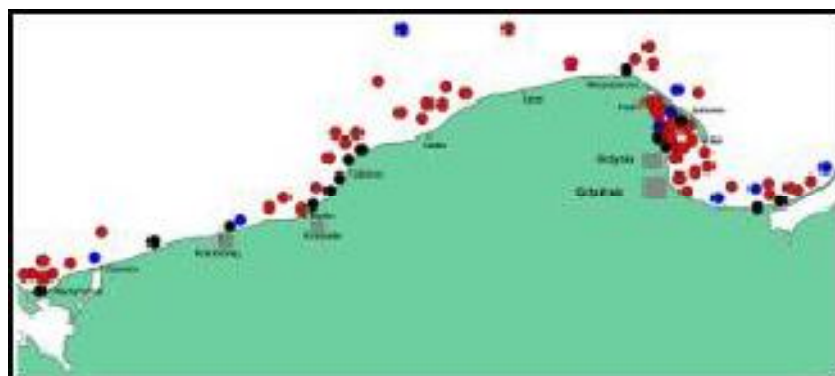
szproty, śledzie i dorsze bałtyckie, mniej licznie występują łososie, trocie wędrowne, witlinki, aloy i sporadycznie makrele. Na stan struktur ekologicznych ichtiofauny składa się łącznie 70 gatunków o zróżnicowanych strukturach przestrzennych, na które silny wpływ wywiera polityka rybołówstwa krajów nadbałtyckich regulowana kwotami połowowymi z Konwencji Gdańskiej, ale również decyzjami Komisji Rybołówstwa UE.

Oprócz ryb innymi drapieżcami są kręgowce oddychające powietrzem atmosferycznym, takie jak ptaki morskie, foki i wieloryby. W Bałtyku żyją trzy gatunki fok: foka szara, nerpa i foka pospolita. Największa z nich jest foka szara, najmniejsza nerpa. W ostatnich latach populacje fok uległy znacznej redukcji. Żyjąc na najwyższym poziomie sieci troficznej ekosystemów morskich, foki narażone są na działanie wielu zanieczyszczeń. Innym czynnikiem ograniczającym jest topienie się młodych fok w sieciach rybackich. Całkowita liczebność populacji fok Bałtyku gwałtownie obniżyła się i ocenia się, że każdy z pozostałych około 20 000 osobników może zjadać dziennie około 4 kg ryb⁷⁴.

Foka szara *Halichoerus grypus* (Fab.) jest największą z bałtyckich fok. Liczebność jej populacji na Bałtyku wynosi ok. 17 000 sztuk. Dorosłe osobniki odżywiają się głównie rybami, czasem skorupiakami i małżami. Dawniej był to jedyny rodzimy gatunek fok licznie zamieszkujących polskie wybrzeże, dzisiaj pojawia się bardzo rzadko, zwykle na wodach Zatoki Gdańskiej. Pojedyncze osobniki przyplwają głównie z Estonii.

Foka obrączkowana *Phoca hispida* jest najmniejszą z bałtyckich fok, zwana również nerpą, osiąga rozmiary od 125 do 160 cm długości. Foki pospolite na świecie są jednym z najbardziej rozprzestrzenionych gatunków wśród płetwonogich, jednak na naszym wybrzeżu są niezwykle rzadko spotykany mi gośćmi.

Jedynym przedstawicielem waleni w Bałtyku jest morświn (*Phocoena phocoena*). Gatunek ten jest chroniony. Wielkość dorosłych osobników osiąga maksymalnie ok. 180 cm. Masa ich ciała wynosi od 45 kg do 70 kg. W Bałtyku występuje sporadycznie i jest skrajnie zagrożony wyginięciem. Jest jedynym gatunkiem walenia stale zasiedlającym Bałtyk. Morświn odżywia się wyłącznie małymi rybami. U polskich brzegów jego bazę pokarmową stanowią zasoby ryb śledziowatych, dobijakowatych i babkowatych. Wykonane ostatnio badania genetyczne wskazują, że w Bałtyku żyje separowana populacja tych zwierząt, zaliczana do zamieszkującego północny Atlantyk podgatunku *Phocoena phocoena*. Występowanie morświnów jest ograniczone do strefy przybrzeżnej wód chłodnych i umiarkowanych półkuli północnej. W Bałtyku żyją regularnie u wybrzeży Danii, Niemiec, południowej Szwecji oraz Polski (rys. 8.1).



Rys. 8.1. Mapa rozmieszczenia raportów o przyłowach [■], obserwacjach żywych [■], oraz znalezionych na brzegu martwych morświnów [■], wyznaczająca orientacyjny zasięg występowania tego gatunku w polskich obszarach morskich w latach 1990–2005 (na podstawie bazy danych Stacji Morskiej IO UG).

Źródło: Kuklik I.: Krajowy Plan Zarządzania Gatunkiem, Morświn. Stacja Morska Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego, Hel 2007.

⁷⁴ Kautsky L.: *Życie na Bałtyku*, Z. 2, Środowisko Morza Bałtyckiego. Uniwersytet Sztokholmski, Sztokholm 1991.

Brakuje danych na temat liczebności morświnów w całym geograficznym zasięgu ich występowania. Oszacowanie liczebności populacji bałtyckiej, przeprowadzone w granicach wód terytorialnych południowej Szwecji i Niemiec, wskazuje na bytność ok. 600 osobników. Można zatem przypuszczać, że w całym Bałtyku nie ma ich obecnie więcej niż 1000 sztuk. W przypadku Bałtyku przyrost populacji jest nieznanym ze względu na brak informacji o potencjale rozrodczym (m.in. ilość płodnych samic) oraz o śmiertelności całkowitej (w tym połowowej). Najmniejszy ze złowionych w polskich wodach morświnów miał 90 cm długości, co odpowiada maksymalnej stwierdzonej długości noworodka⁷⁵. Powyższe obserwacje świadczyć mogą o fakcie rozrodu morświnów w polskich wodach przybrzeżnych⁷⁶.

Główną przyczyną śmiertelności morświnów jest stosowanie w rybołówstwie bałtyckim dużych ilości stawnych sieci skrzelowych. Konstrukcja tych sieci polega na stosowaniu silnych, ale bardzo cienkich, nylonowych przędzy, które zawieszane w toni wodnej są niemożliwe do hydrolokacyjnego rozpoznania przez morświny. Niebezpiecznymi dla tych zwierząt stały się także skrzelowe sieci stawne – dorszowe krótsze, wystawiane zwykle głębiej i zakotwiczone z obu stron. Nieliczne morświny giną w sieciach flądrowych i sandaczowych. Do rzadkich zaliczyć należy także przypadki śmierci morświnów w sieciach trałowych. Bardzo ważne dla bezpiecznej egzystencji morświnów są zakłócenia akustyczne, płoszące zwierzęta ze swych dotychczasowych siedlisk. Nie bez znaczenia jest więc wzrost żeglugi na akwenie Bałtyku, detonacje na morskich poligonach czy rozwój turystyki motorowodnej. Będąc organizmem o niezwykle wysublimowanej wrażliwości zmysłów słuchu i dotyku, morświn w sytuacji dla siebie nieznannej może wpaść w krańcowo silny stres. Sytuacje takie były odnotowywane przez płetwonurków obserwujących konfrontację morświnów z nierozpoznawalnymi dla ich systemu echolokacji podwodnymi przeszkodami w postaci np. sieci stawnych⁷⁷. Stres z powodu napotkania sieci (dotyk lub uderzenie) może być tak silny, że kończy się śmiercią zwierzęcia⁷⁸. Za naturalną przyczynę okazjonalnego wzrostu śmiertelności uznaje się uwięzienie morświnów w pułapkach lodowych w okresach ciężkich zim. Uważa się to za jedną z przyczyn masowego wymierania morświnów na Bałtyku w okresach ciężkich zim.

Ptaki są w regionie Bałtyku licznie reprezentowane. Regularnie spotyka się tu około 340 gatunków. Większość z nich to ptactwo wodne zamieszkujące Bałtyk. Inne, jak brodzie, żyją na wybrzeżu lub otaczających je terenach podmokłych. W porównaniu z innymi środowiskami morskimi bogactwo gatunkowe Bałtyku jest wynikiem łącznego traktowania ptactwa morskiego i słodkowodnego. Większość ptaków migruje między miejscami zimowania a wiosenno-letnimi terenami lęgowymi. Migracje są szczególnie wyraźne w obszarze Bałtyku, gdyż północne lato, z długim dniem i bogactwem dostępnego pokarmu jest bardzo atrakcyjne dla gniazdowania. Z kolei zimą występuje znaczne oblodzenie. Większość ptaków opuszcza dlatego Morze Bałtyckie i zimuje na południu. Jednakże wiele osobników kaczki lodówki z północnej Rosji zatrzymuje się na zimowiskach południowego Bałtyku, podobnie jak kaczka czernica, łabędź niemy, gęś kanadyjska i mewa srebrzysta. Edredony, mewy siodłate, kamuszniki i wszystkie trzy gatunki alk – nurzyk białoskrzydły, nurzyk podbiełaty i alka – są prawie wszędzie elementem środowisk morskich. Jednakże w wodach słonawych Bałtyku odbywają lęgi wraz z typowymi przedstawicielami ptactwa słodkowodnego, takimi jak perkoz dwuczuby, uhla, kaczka czernica, gągoł, łabędź niemy i mewa śmieszka.

Wśród wszystkich ptaków wodnych Bałtyku najliczniejsze są kaczki edredony. Liczbę rozmnażających się ptaków ocenia się obecnie na przynajmniej 80 tysięcy. Edredony są szeroko rozprzestrzenione i nie występują jedynie w środkowych partiach Zatoki Botnickiej i Zatoki Fińskiej oraz w południowo-wschodnich częściach Bałtyku.

Odmienny biotop w rejonie Bałtyku stanowią słodkowodne tereny podmokłe. Zanikły one praktycznie w Szwecji i Danii, lecz dalej zajmują znaczące obszary republik bałtyckich i w Polsce. Populacje

⁷⁵ Jefferson T.A., Leatherwood S., M.A. Webber M.A.: FAO species identification guide. Marine mammals of the world. FAO, Rome 1993.

⁷⁶ Kuklik I.: Krajowy Plan Zarządzania ...

⁷⁷ Read A.: Potential Mitigation Measures for Reducing the By-catches of Small Cetaceans in ASCOBANS Waters. Report to ASCOBANS, December 27th, 2000.

⁷⁸ Kuklik I.: Krajowy Plan Zarządzania

ptaków wodnych w ostatnich dekadach wykazują tendencję wzrostową. Można wierzyć, iż jest to skutek wzrostu produkcji większych bezkręgowców i ryb, spowodowany zwiększeniem zasobów pokarmowych w Bałtyku. Szczególnie wyraźny wzrost osiągnęły edredony, ostrygojady i kormorany. Na Zatoce Pomorskiej, Zalewie Szczecińskim i Jeziorze Dąbskim populacja kormoranów obecnie liczy około 10 tysięcy ptaków. Produktywność tych akwenów wynosi około 15 tys. ton ryb, z czego kormorany spożywają około 5,4 tys. ton, a rybacy połowią około 3 tys. ton ryb⁷⁹.

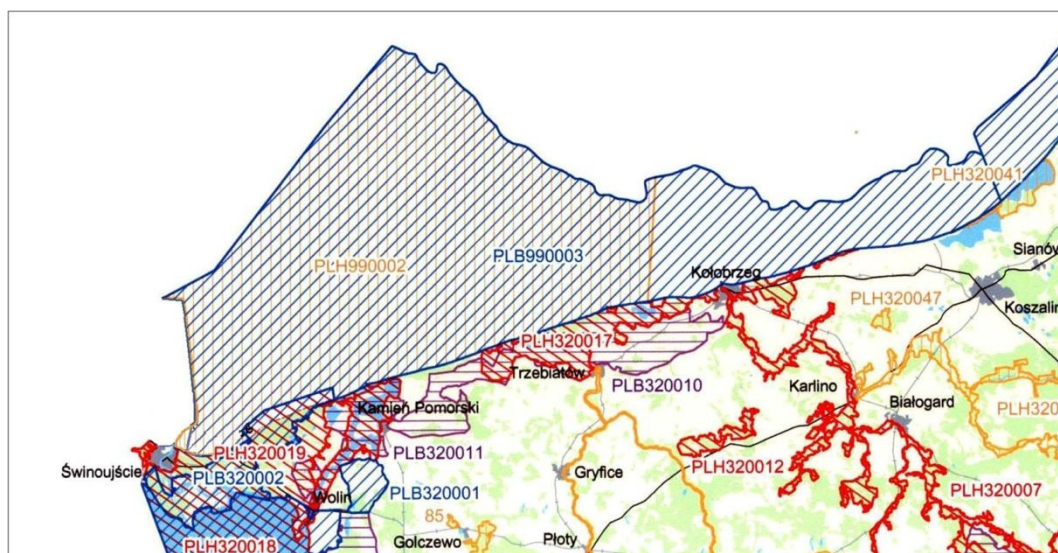
Szczególne działania podjęto w celu ochrony niektórych rzadkich gatunków. Przykładem spadku liczebności populacji jest orzeł bielik. W strefie Bałtyku żyje obecnie około 200 par tych ptaków, głównie w Finlandii i Szwecji. Jako drapieżcy, stojący na szczycie łańcucha pokarmowego, były one szczególnie silnie narażone na działanie zanieczyszczeń organicznych. Dla ochrony orła bielika podjęto szereg działań, między innymi dokarmianie nieskażoną padliną. W chwili obecnej wydaje się, że jesteśmy na drodze uratowania tego gatunku dla fauny bałtyckiej. Obecność ptaków bałtyckich najbardziej uwidoczni się podczas ich sezonowych migracji. Następuje masowe przemieszczanie się migrujących ptaków, szczególnie w czasie wędrówek jesiennych, skierowanych głównie na południowy zachód. Dla wielu ptaków wróblowatych przybywających na wschodnie wybrzeża otwarte wody stwarzają istotną przeszkodę i ptaki lecą wzdłuż wybrzeża na południe. Kaczki, gęsi i brodziec przekraczają morze szeroką ławą lub przelatują nad wielkimi wyspami. W ten sposób po obu stronach Bałtyku właściwego następuje koncentracja migrantów. Ważny szlak przelotów do Morza Północnego prowadzi nad Szlezwik-Holstein, gdzie ptaki, zatrzymując się, znajdują wiele dogodnych miejsc dla odpoczynku. Po uzupełnieniu zapasów pokarmu mogą kontynuować podróż. Tereny Marsalu w Estonii, rzeki Wisła i Odra w Polsce, wschodnie wybrzeże Olandii w Szwecji i obszary Rügen to miejsca pełne ptactwa w czasie przelotów migracyjnych.

W trosce o ochronę ptaków na terenie województwa zachodniopomorskiego utworzono obszary specjalnej ochrony (OSO) i specjalne obszary ochrony (SOO).

Na polskich obszarach morskich w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. 2003, nr 153, poz. 1501, z późn. zm.) wyznaczono następujące chronione obszary Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 (tj. obszary specjalnej ochrony ptaków – OSO, specjalnego obszary ochrony siedlisk – SOO):

- OSO „Zatoka Pomorska” (kod obszaru PLB 990003),
- OSO „Przybrzeżne wody Bałtyku” (kod obszaru PLB 990002),
- OSO „Zalew Kamieński i Dziwna” (kod obszaru PLB 320011),
- OSO „Delta Świny” (kod obszaru PLB 320002),
- SOO „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” (kod obszaru PLH 990002),
- SOO „Wolin i Uznam” (kod obszaru PLH 320019),
- SOO „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” (kod obszaru PLH 320018) (rys. 8.2).

⁷⁹ Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego, Zał. 2, Warszawa 2006.



Rys. 8.2. Obszary chronione sieci Natura 2000

Źródło: <http://www.ums.gov.pl/portLNG/Raporty>

Degradacja środowiskowa miejsc rozrodu ryb morskich w Bałtyku spowodowała, że rozrodność tych ryb nie zapewnia optymalnego przyrostu populacji, a niektóre z nich od dłuższego czasu wręcz wykazują tendencje malejące. Dlatego dąży się do rewitalizacji siedlisk a nawet do restytucji i reintrodukcji populacji ryb w Bałtyku (np. jesiotra). Degradacją zagrożona jest populacja popularnego słonolubnego gatunku dorsza, który szukając do rozrodu słonych wód, znajduje je jedynie nad dnem głębi bałtyckich, gdzie występują deficyty tlenowe i siarkowodor uniemożliwiający rozwój zapłodnionej ikry a następnie powodując nadmierną śmiertelność wylęgu. Przybrzeżnym obszarem morskim, który szczególnie odczuwa skutki degradacji środowiskowej, jest estuarium Odry, o czym świadczą niskie efekty połowowe, zwłaszcza na łowiskach ławicy Odrzanej, co łatwo porównać, analizując efekty połowowe i procentowy udział gatunków poławianych u wybrzeży województwa zachodniopomorskiego.

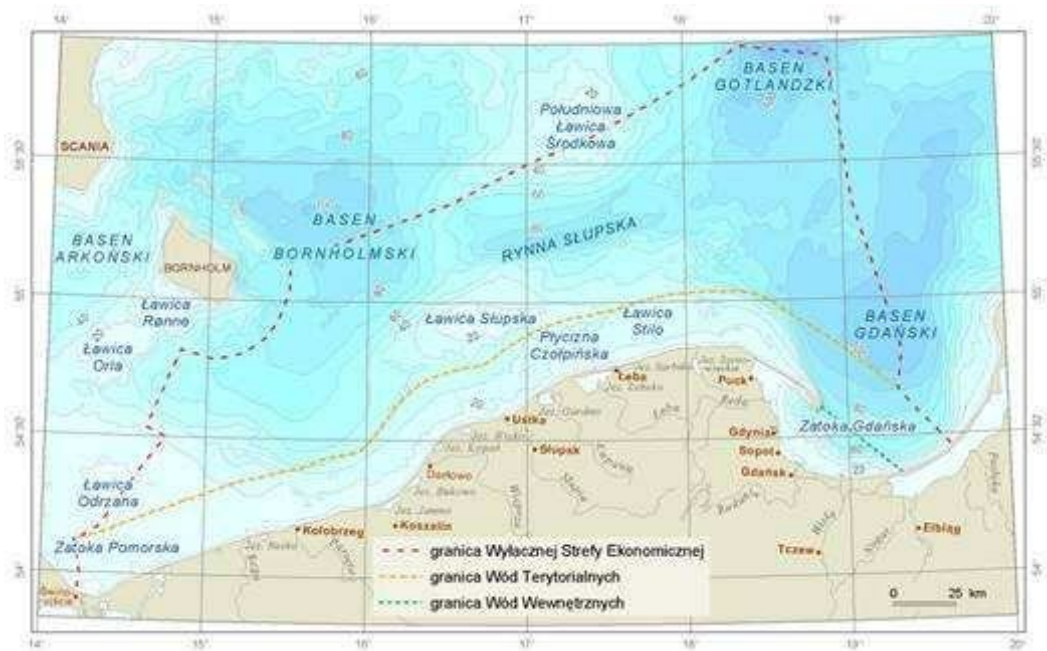
8.1.2. Ogólna charakterystyka nieożywionych zasobów południowej części Morza Bałtyckiego

8.1.2.1. Analiza stanu rozpoznania nieożywionych zasobów morza

Pośród naturalnych zasobów morskich wyróżniane są zasoby odnawialne i nieodnawialne. Do nieodnawialnych zalicza się surowce (kopaliny) mineralne, w tym surowce okruchowe (kruszywa naturalne, piaski szklarskie, minerały ciężkie, bursztyn) oraz surowce energetyczne (ropa, gazokondensaty). Do surowców odnawialnych zalicza się energię termiczną, słoneczną i wiatrową. Wykorzystanie tej ostatniej na płytkich wodnych obszarach przybrzeżnych oraz nadbrzeżnych obszarach lądowych jest coraz bardziej powszechne. Spośród nieożywionych zasobów nieodnawialnych najistotniejsze znaczenie w warunkach południowego Bałtyku mają surowce mineralne (energetyczne i okruchowe).

W południowej części Morza Bałtyckiego zawarty jest obszar morski Wyłącznej Strefy Ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej⁸⁰ (rys. 8.3). Zajmuje on powierzchnię ponad 30,5 tys. km², to jest powierzchnię znacznie większą od powierzchni województwa zachodniopomorskiego (22,9 tys. km²) i równą około 10% obszaru naszego kraju.

⁸⁰ Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 6 czerwca 2003 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, Dz.U. 2003, nr 153, poz. 1502.



Rys. 8.3. Podział polityczno-administracyjny południowego Bałtyku

Źródło: www.pgi.gov.pl/rea_pl/images/stories/pdf/informator_07-08_2005.pdf

Obszar ten przylega do ponad 500 kilometrowej długości wybrzeża Polski, z którego połowa leży w granicach województwa zachodniopomorskiego⁸¹.

W tym rejonie, począwszy od 1968 roku, prowadzone były kompleksowe prace geologiczno-poszukiwawcze, początkowo przez Pracownię, a później przez Oddział Geologii Morza Państwowego Instytutu Geologicznego. Prace te wykazały występowanie w polskiej strefie ekonomicznej wielu cennych surowców (kopalin) mineralnych.

Na ławicy Odrzanej znajdują się minerały ciężkie (ilmenit, rutyl, cyrkon i monacyt) zawarte w piaskach tej ławicy⁸². Uwzględniając stan rozpoznania zasobów mineralnych w obrębie Wyłącznej Strefy Ekonomicznej Rzeczypospolitej Polski, za najistotniejsze uznać należy kopalinę energetyczną obejmującą złoża ropy naftowej i gazu oraz złoża surowców okruszowych, w tym głównie kruszyw budowlanych. Istotne znaczenie mają też złoża bursztynu oraz wód leczniczych i termalnych. Podrzedne znaczenie mają rozsypanne złoża minerałów ciężkich.

8.1.2.2. Zasoby energetyczne – złoża ropy naftowej i gazokondensatów

Poszukiwanie i zagospodarowanie oraz wydobycie ropy naftowej i gazu ziemnego na przynależnym Polsce obszarze morskim Bałtyku prowadzone było (i jest nadal kontynuowane) przez Przedsiębiorstwo Poszukiwań i Eksploatacji Złóż Ropy i Gazu PETROBALTIC SA z siedzibą w Gdańsku.

Choć w zachodniej części polskiej strefy ekonomicznej złóż ropy naftowej i gazu do tej pory nie znaleziono, to jednak wyniki badań prowadzonych na obszarze lądowym województwa zachodniopomorskiego dają nadzieję na ich odkrycie w przyszłości. W zachodniej części Bałtyku Południowego, w obszarze przyległym do rejonu województwa zachodniopomorskiego, za perspektywiczne uznawane są poziomy zbiornikowe utworów dewonu, permu i karbonu, zajmujące obszar o powierzchni około 5000 km². W cechsztyńskim dolomicie głównym zasoby złoża ropy szacowane są na około 7 mln ton (w tym w rejonie Kamienia Pomorskiego – około 2 mln ton).

⁸¹ *Prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do roku 2015*, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2006.

⁸² Uściłowicz Sz., Kramarska R., Zachowicz J.: *Polska nie kończy się na brzegu Bałtyku*, Informator Centrum Doskonałości Badań Środowiska Abiotycznego, nr 14 lipiec/sierpień 2005, Państwowy Instytut Geologiczny, Warszawa 2005.

8.1.2.3. Kruszywa naturalne

Kruszywa naturalne występują głównie w obrębie ławic i płycizn przybrzeżnych. Tworzą je piaski, żwiry i otoczaki. Są to naturalne nagromadzenia okruchowych skał magmowych, metamorficznych i osadowych, odpornych na niszczenie. Rozpoznane i udokumentowane surowce okruchowe w polskiej strefie ekonomicznej obejmują: złoża kruszywa budowlanego (o wyjątkowo wysokiej jakości), złoża piasków, które mogą być wykorzystywane do zasilania strefy brzegowej oraz nagromadzenia bursztynu i złoża surowców metalicznych, występujących w postaci złóż piasków wzbogaconych w minerały ciężkie^{83,84}.

Udokumentowano złoża kruszywa naturalnego w rejonie ławicy Słupskiej, o zasobach bilansowych 48 mln ton, w rejonie Zatoki Koszalińskiej, o zasobach bilansowych 37 mln ton i Południowej ławicy Środkowej, gdzie zasoby zostały oszacowane na 57 mln ton⁸⁵. Nadające się dla potrzeb budownictwa piaski znaleziono też na ławicy Odrzanej i w jej otoczeniu (warstwy o miąższości od 1 m do 3m) oraz na północ od linii brzegowej między Dziwnowem a Rowami. Piaski te odznaczają się jednorodnością uziarnienia i mogą być stosowane jako piaski posadzkowe, budowlane oraz w przemyśle szklarskim.

8.1.2.4. Surowce metaliczne

Na dnie Bałtyku Południowego znajdują się również surowce metaliczne w postaci kongrecji polimetalicznych i rozsypiskowych złóż minerałów ciężkich. Występujące w kilku rejonach dna Bałtyku na głębokości 29 m–78 m kongrecje polimetaliczne nie mają istotnego znaczenia ekonomicznego. Będące głównie produktem rozmywania osadów polodowcowych bałtyckie złoża rozsypiskowe minerałów ciężkich zawierają szereg metali takich jak cyrkon, ilmenit, magnetyt i rutyl. Złoża tych minerałów (piasków wzbogaconych w minerały ciężkie) stwierdzono między innymi na ławicy Odrzanej na głębokości 12 m–16 m oraz w rejonie Kołobrzegu. Jak do tej pory, nie są one jednak eksploatowane. Od ponad 20 lat Polska jest członkiem międzynarodowej organizacji Interoceanmetal (IOM) agendy międzyrządowej, której dyrektorem generalnym jest Polak, prof. Ryszard Kotliński. Interoceanmetal pracuje na rzecz Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego ONZ. Siedziba IOM mieści się w Szczecinie. Konsorcjum to ma wyłączne prawo do eksploracji wyznaczonego fragmentu dna Pacyfiku o powierzchni 75 000 m². Działka należąca do Interoceanmetal leży we wschodniej części Oceanu Spokojnego między podmorskimi uskokami Clarion i Clipperton. To najbogatszy na Pacyfiku rejon występowania kongrecji polimetalicznych – owalnych form mineralnych, zbudowanych z tlenków i wodorotlenków wielu cennych metali (mangan, nikiel, miedź, kobalt i inne). Przebadane przez geologów próbki zawierają 33% metali (ponad dziesięć razy więcej niż kopaliny wydobywane na lądzie). W miarę podrażania wydobycia minerałów z kopalń lądowych, w którymś momencie zbyt drogie na dzień dzisiejszy wydobycie z dna Pacyfiku stanie się opłacalne, szacuje się, że nie nastąpi to wcześniej niż w 2015 roku. Eksploracja i eksploatacja głębin mórz i oceanów stanowi wyzwanie, któremu sprostać można jedynie za pomocą niezwykle zaawansowanych technik. Polska ma ogromne możliwości zarówno w dziedzinie kształcenia i badań ponieważ od lat systematycznie rozwija swój potencjał w tej dziedzinie⁸⁶.

⁸³ Pilch W., Stachurski J., Sztaba K.: *Badania i możliwości wykorzystania materiałów ciężkich z bałtyckich piasków plażowych*, Fizykochemiczne Problemy Mineralurgii, nr 23, 1990.

⁸⁴ *Atlas parametrów litologicznych osadów powierzchniowych południowego Bałtyku ze szczególnym uwzględnieniem geologiczno-górnicznych warunków występowania surowców okruchowych*. Praca zbiorowa pod kier. Reginy Kramarskiej, PiG Oddz. Geologii Morza, Gdańsk 2005.

⁸⁵ Kotliński R.: *Uwarunkowania racjonalnego zagospodarowania zasobów kopalin podstawowych obszaru morskiego RP*, Eksploatacja zasobów morza, Konferencja Promocja świadomości morskiej społeczeństw, Szczecin, 2006.

⁸⁶ Tamże.

8.2. Cele i zadania strategiczne

W eksploatacji morskich zasobów naturalnych nadrzędnym celem strategicznym jest **zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych Morza Bałtyckiego**. Dodatkowo, celem komplementarnym jest **poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju**.

Cele kierunkowe przypisane celowi strategicznemu pn. „zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych Morza Bałtyckiego” to:

- 1) Realizacja projektów poszukiwania i wydobycia ropy, gazu oraz podmorskich osadów mineralnych;
- 2) Zebranie danych na temat obecnych użytkowników morza, konfliktów i wartości środowiska naturalnego Bałtyku.

Do najważniejszych zadań strategicznych przypisanych do powyższych celów kierunkowych należy:

- 1) Ocena wielkości morskich zasobów ożywionych;
- 2) Ocena wielkości morskich zasobów nieożywionych;
- 3) Ochrona gatunków zagrożonych;
- 4) Monitoring eksploatacji morskich zasobów ożywionych;
- 5) Zarybianie;
- 6) Monitorowanie przyłowów;
- 7) Eliminacja kłusownictwa;
- 8) Monitoring eksploatacji morskich zasobów nieożywionych.

Cele kierunkowe przypisane celowi strategicznemu pn. „poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju” to:

- 1) Wsparcie dla projektów poszukiwania ropy naftowej, gazu oraz podmorskich osadów mineralnych;
- 2) Rozwój morskiej energetyki wiatrowej.

9. Ochrona środowiska Morza Bałtyckiego i pasa nadbrzeżnego

9.1. Diagnoza obecnego stanu środowiska morskiego

9.1.1. Zmiany warunków środowiskowych wód Zatoki Pomorskiej

Dotychczas prowadzone badania jednoznacznie wykazały, że to wody odrzańskie przyczyniają się do obniżania walorów Zatoki Pomorskiej poprzez wyraźny wpływ na jakościowe i ilościowe wartości wskaźników hydrochemicznych oraz poziom zanieczyszczenia. Ten wpływ wód odrzańskich jest szczególnie znaczący w strefie przybrzeżnej (do 3 Mm w rejonie Świnoujścia – rzeka Świna i do 1 Mm w rejonie Dziwnowa – rzeka Dziwna). W latach kolejnych obserwowano poprawę warunków hydrochemicznych, spowodowaną przede wszystkim znaczą redukcją dostawy związków azotu i fosforu do Zatoki Pomorskiej. Taka poprawa mogła być możliwa dzięki regulacji gospodarki wodno-ściekowej na obszarze zlewiska Zatoki.

Z wodami rzecznyymi z terytorium Polski do Bałtyku dostawało się rocznie od 95 000 do 130 000 ton azotu mineralnego, z czego zdecydowana większość przypada na Wisłę i Odrę. Biorąc pod uwagę ładunek biogenów azotowych, niesiony przez największe polskie rzeki oraz ich dopływy, zwykle wody odrzańskie miały 4 razy więcej azotu mineralnego w jednostce objętości niż wody wiślane. Spływające z obszaru Polski wody śródlądowe, wnosily do Bałtyku znacznie mniej fosforu. Ilości tego pierwiastka szacowano na 5 t – 10 t w skali roku. Według ostatnich danych Odra wprowadza do Bałtyku 18 800 ton azotu mineralnego oraz 5920 t P-PO₄. Podstawowymi czynnikami abiotycznymi kształtującymi strukturę ichtiofauny w estuarium są temperatura i zasolenie. Nie bez znaczenia dla ichtiofauny jest również poziom trofii estuarium. Estuaria eutroficzne należą do obszarów zasobnych w ichtiofaunę – do tej grupy należy również estuarium Odry. Problem zaczyna pojawiać się w momencie zanieczyszczenia antropogenicznego. Niska jakość wód stanowi barierę nawet dla stałych rezydentów wód estuariowych. Do ichtiofauny bytującej w estuariach należą:

- gatunki dwuśrodowiskowe, gatunki słodkowodne,
- gatunki typowe dla środowiska estuariowego,
- gatunki typowo morskie, które w środowisku estuariowym znalazły się przypadkowo,
- formy młodociane morskich gatunków wędrownych i gatunki morskie, sezonowo bytujące w środowisku estuariowym.

W ostatnich latach nastąpiła duża poprawa warunków hydrochemicznych w estuarium Odry. Należy przyjąć, że do roku 2015 warunki te ulegną jeszcze większej poprawie, gdyż oddana została do użytku oczyszczalnia ścieków w Szczecinie.

Ponadto po wejściu Polski do Unii Europejskiej nastąpiła zmiana przepisów obejmujących gospodarkę wodną. W ramach obowiązujących przepisów rozporządzeniem nr 3 z dnia 22 kwietnia 2004 roku w sprawie wprowadzenia programu działań mających na celu ograniczenie odpływu azotu ze źródeł rolniczych RZGW w Szczecinie wprowadziło ten program w życie⁸⁷.

Kolejnym ważnym programem mogącym przyczynić się do poprawy jakości wód odrzańskich jest ustanowienie „Obwodu Ochronnego Wodnego” na obszarze Wolińskiego Parku Narodowego. Obwód Ochronny Wodny można podzielić na sześć rejonów:

- Zatoka Pomorska – przybrzeżne wody bałtyckie pomiędzy Międzyzdrojami i Świętoustjem;
- jezioro Wicko Wielkie;
- jezioro Wicko Małe;
- Cieśnina Świna;
- rozlewiska i kanały Starej Świny;
- wybrzeże Lubin–Kamocice i Lubin–Przecznica (otwarty zalew).

O ile problem eutrofizacji możliwy jest do znacznego ograniczenia w estuarium Odry, o tyle mogą wystąpić tu inne zagrożenia. W estuarium Odry okresowo obserwuje się podwyższone stężenia metali ciężkich (Cu, Zn, Pb, Cd), które mogą stanowić zagrożenie dla ichtiofauny. W wodach odrzań-

⁸⁷ Dz.Urz.Woj. Zachodniopomorskiego nr 29, poz. 525.

skich stwierdza się również zwiększone zawartości węglowodorów ropopochodnych – sporadyczne i incydentalne (niekontrolowane zrzuty „olejów” ze statków). Należy jednak przyjąć, że poza możliwymi „katastrofami” ekologicznymi w postaci niekontrolowanych awarii prowadzących do zanieczyszczenia olejowego Odry wody portowe Szczecina i Świnoujścia są odpowiednio chronione, zgodnie z wymogami konwencji helsińskiej 1992 i MARPOL 73/78.

Ważne w kontekście ochrony wód morskich jest utworzenie na Bałtyku przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO – International Maritime Organisation) „Szczególnie Wrażliwego Obszaru Morskiego” (*Particularly Sensitive Sea Area*). Nakłada to na statki obowiązek zachowania ostrożności w trakcie nawigacji na tych obszarach. Wśród środków ochronnych przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską znalazł się w między innymi nowy rozdział ruchu morskiego oraz rekomendowane szlaki pełnomorskie, co ma na celu zminimalizowanie ryzyka wystąpienia wypadków morskich i związanych z nimi rozlewów olejowych.

Przy rozbudowie terenów portowych pogłębi się problem refulowanego piasku. Zanieczyszczony refulat musi być odkładany na specjalnych polach, z kolei obowiązujące przepisy zabraniają składowania tego typu materiału w dolinach rzek czy na terenach zalewowych. Tak więc zanieczyszczony refulat z tego obszaru musi być wywożony lub utylizowany, co niewątpliwie stanowi pewną niedogodność dla inwestycji na terenach portowych w regionie.

Każde działanie mające na celu doprowadzenie do znacznego rozwoju regionu wywiera wpływ korzystny, pod warunkiem prowadzenia kompleksowej ochrony wód powierzchniowych oraz zapewnienia ciągłego monitoringu chemicznego i biologicznego wód.

W monitoringu biologicznym znaczącą rolę może odgrywać ichtiofauna. Ryby mogą być doskonałym wskaźnikiem biologicznym kondycji środowiska estuariowego. Wśród zalet ichtiofauny jako wskaźnika biologicznego istotnym jest fakt, że ryby są obecne na różnych poziomach sieci troficznej, a analiza treści pokarmowej obrazuje zmienność sezonową innych składowych tej sieci (planktonu czy bentosu). Są dobrze poznane gdyż dosyć łatwo je zidentyfikować już podczas badań terenowych (poza larwami i stadiami młodocianymi), są bliższe opinii publicznej niż bezkręgowce. Stworzono założenia systemu oceny jakości estuarium w ramach ekologicznych standardów jakości (*EcoQS – Ecological Quality Standards*). W systemie tym jednym z ważniejszych punktów jest ilościowa i jakościowa analiza ichtiofauny (Whitfield i Elliott)⁸⁸.

9.1.2. Ochrona brzegów i wybrzeża

Ochrona brzegów morskich to wpływanie na procesy przyrody w sposób pozwalający wstrzymać zjawisko niszczenia brzegów, przy jednoczesnym zachowaniu naturalnego środowiska. Tak jak wiele innych wybrzeży, także brzeg morski województwa zachodniopomorskiego poddawany jest wpływom zarówno działalności człowieka, jak i siłom natury prowadzącym do ciągłych zmian linii brzegowej. Polskie brzegi morskie to głównie wydmy (78%) i klify (19%), pozostałe 3% to brzegi płaskie (rys. 9.1).

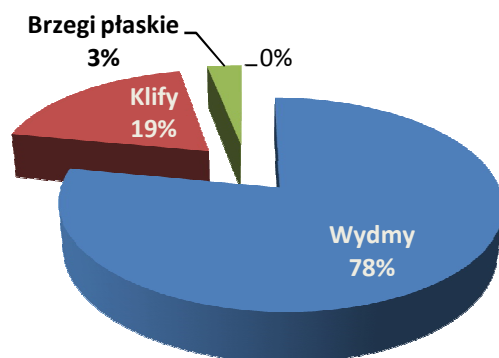
W Polsce ok. 60–70% długości wybrzeża ulega erozji, której towarzyszy cofanie się linii brzegowej z prędkością 0,5–0,9 m/rok. Erozja brzegu prowadzi w konsekwencji do zniszczeń wydym, klifów, infrastruktury brzegowej i zaniku plaż, utraty walorów przyrodniczych, powodzi. Aby temu zapobiec, prowadzony jest monitoring i badania mające na celu ustalenie aktualnego stanu brzegu morskiego. Na skutek uzyskanych wyników podejmowane są działania zapobiegające erozji.

Metody ochrony brzegów morskich można podzielić na biologiczne i techniczne. Do pierwszych należą działania polegające na odtwarzaniu i rozbudowie wydym oraz umacnianiu klifów poprzez zatarawianie, zakrzewianie i zadrzewianie. Do metod technicznych należy sztuczne zasilanie brzegu (pobieranie kruszywa lub piasku z określonego obszaru morskiego lub lądowego i odkładanie go w podbrzeżu, na plaży lub wale wydmy), połączone często z budową progów podwodnych, budową i modernizacją umocnień brzegowych w postaci ostróg oraz opasek i falochronów brzegowych^{89, 90}.

⁸⁸ Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego, Zał. 2, Warszawa 2006.

⁸⁹ Basiński T., Pruszek Z., Tarnowska M., Zeidler R.: *Ochrona brzegów morskich*. IBW PAN, Gdańsk 1993.

⁹⁰ Hueckel S.: *Zarys hydrotechniki morskiej*. Wyd. Morskie, Gdańsk 1976.



Rys. 9.1. Rodzaje brzożów morskich południowego Bałtyku

Działania te wpisują się w Program ochrony brzożów morskich (Dz.U. 2003, nr 67 poz. 621) i są spójne z wymogami unijnymi. W ramach tego programu, obejmującego horyzont czasowy do 2023 roku, podjęto w województwie zachodniopomorskim zadania dotyczące⁹¹:

- budowy, rozbudowy i utrzymywania systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich, w tym usuwania uszkodzeń w systemie zabezpieczenia przeciwpowodziowego brzożów morskich;
- zapewnienia stabilizacji linii brzożowej według stanu z 2000 r. i zapobiegania zanikowi plaż;
- monitorowania brzożów morskich, a także wykonywanie badań związanych z ustalaniem aktualnego stanu brzożów morskich (celem wskazania koniecznych i niezbędnych działań zmierzających do ratowania brzożów morskich).

Wszystkie powyżej opisane działania realizowane są w obszarze przybrzeża i pasa nadbrzeżnego. Na pas nadbrzeżny składają się: pas techniczny, w którym prowadzone są konkretne działania ochronne, oraz pas ochronny, który stanowi strefę osłaniającą pas techniczny przed niekorzystnymi oddziaływaniami pochodzącymi od strony lądu. Ich szerokości uzależnione są od rzeźby terenu przybrzeżnego, formy jego zabudowy, a także sposobu i intensywności oddziaływania morza na brzoż.

Pas techniczny jest zdefiniowany jako obszar stanowiący strefę wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu; jest on przeznaczony do utrzymania brzożu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Natomiast pas ochronny to obszar, w którym działalność człowieka wywiera bezpośredni wpływ na stan pasa technicznego. Za budowę i utrzymanie budowli ochrony brzożu, wydmy i zalesień, odpowiedzialna jest administracja morska. W województwie zachodniopomorskim wybrzeże od km 248,2 do km 345,4 podlega Urzędowi Morskiemu w Słupsku i dalej od km 345,4 do km 428,1 Urzędowi Morskiemu w Szczecinie, dodatkowo UM w Szczecinie podlega Zalew Szczeciński.

Pas techniczny⁹² przebiega wzdłuż brzożu obszarów morskich i obejmuje teren od linii brzożu morskiego w kierunku lądu, ma on szerokość od 10 m do 1000 m w zależności od rodzaju brzożu (z wyłączeniem terenów leżących w granicach portów i przystani morskich). Szerokość pasa technicznego uzależniona jest od rodzaju brzożu. Dla brzożu wydmowego wynosi 20–200 m licząc od odładowego podnóża wału wydmowego, dla brzożu klifowego 10–100 m, licząc od górnej krawędzi stoku klifowego, dla brzożu płaskiego od linii brzożu morskiego do odwodnego podnóża wału przeciwpowodziowego, przy braku wału przeciwpowodziowego 50–1000 m od linii brzożu morskiego. Dla brzożu utrwalonego budowlami hydrotechnicznymi jest to obszar obejmujący te budowle wraz z pasem terenu o łącznej szerokości 10 m (jeśli wynika to z odrębnych przepisów szerokość ta może być większa).

⁹¹ Kotliński R.: *Uwarunkowania racjonalnego zagospodarowania zasobów kopalin podstawowych obszaru morskiego RP, eksploatacja zasobów morza*. Konferencja „Promocja świadomości morskiej społeczności”, Szczecin 2006.

⁹² Dz.U. 2003, 89 poz. 820.

Pas ochronny obejmuje obszar przyległy do odlądowej granicy pasa technicznego i ma szerokość od 100 m do 2500 m (na odcinkach lądu objętych granicami portów, odlądowa granica pasa ochronnego pokrywa się z granicami portów).

Brzegi w województwie zachodniopomorskim, ich stan i stopień zagrożenia są silnie zróżnicowane. Na wielu odcinkach linia brzegowa nie wymaga ingerencji technicznej w celu zapewnienia jej dobrych parametrów. Tam gdzie nie ma konieczności takiej ingerencji, nie powinny być podejmowane działania techniczne korygujące brzegi morskie, a ochrona brzegu powinna ograniczać się do odtwarzania i rozbudowy wydm, utrzymania zabudowy biologicznej oraz prac konserwacyjnych. Do takich brzegów należy np. odcinek Świnoujście–Międzyzdroje oraz Pogorzeliца–Mrzeżyno. Nie prowadzi się też technicznej ochrony brzegów w parkach narodowych Wolińskim i Słowińskim.

Odcinki brzegów najbardziej narażone na abrazję morską w województwie zachodniopomorskim obejmują głównie brzegi klifowe (np. w gminach Rewal czy Jarosławiec) oraz fragmenty brzegu położone w pobliżu portów, które utraciły zasilanie w rumowisko wskutek przerwania naturalnych procesów transportu wzdłuż brzegowego przez budowle portowe. Przykładem są tutaj miejscowości Kołobrzeg i Darłówko, gdzie sytuacja wymaga pilnej i zdecydowanej interwencji technicznej. Ochrony technicznej wymagają też często obszary wąskich przymorskich mierzei, które z uwagi na słabość młodych struktur geologicznych narażone są na uszkodzenie, a nawet przerwanie.

Najbardziej sprzyjającą środowisku i najmniej ingerencyjną metodą ochrony brzegów jest sztuczne zasilanie, którego efektem, oprócz zabezpieczenia brzegu, jest również poszerzenie plaż dla celów rekreacyjnych. Musi być ono jednak cyklicznie powtarzane, co zwiększa jego koszty. Stosowanie w ochronie brzegów „twardych” budowli ochronnych musi być zawsze bardzo starannie rozważone, aby trwałe zabezpieczenie linii brzegowej nie spowodowało zaniku plaży lub nie wywołało erozji na odcinkach przyległych. To samo dotyczy ostróg, które są skuteczne tylko w bardzo specyficznych warunkach, a źle zastosowane, przynieść mogą więcej szkód niż pożytku. Inną metodą są progi podwodne, które można uznać za rozwiązanie sprzyjające zrównoważonemu i proekologicznemu działaniu w ochronie brzegów, jednak pod warunkiem, że nie wprowadzą zagrożenia dla jednostek pływających. Wskazuje na to bilans korzyści i strat wynikających z posadowienia progów przeprowadzony przez Instytut Morski w Gdańsku dla odcinka brzegu umocnionego w ten sposób w okolicy Orłowa. Bilans ten uwzględnia skutki lokalnych przekształceń siedlisk dennych, brak wizualnych ingerencji w krajobrazie wybrzeża⁹³ oraz korzyści wynikające z efektywnej ochrony brzegu (plaży i klifu).

9.2. Cele i zadania strategiczne

Nadrzędnym celem strategicznym dla omawianego obszaru gospodarki morskiej jest **poprawa stanu środowiska morskiego oraz ochrona brzegu morskiego**.

Cele kierunkowe przypisane powyższemu celowi strategicznemu to:

- 1) Ochrona przeciwsztormowa brzegów morskich i morskich wód wewnętrznych;
- 2) Stworzenie regionalnego planu ochrony morza zgodnego z wytycznymi UE;
- 3) Ograniczenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez gospodarkę morską i realizacja szerokiego programu monitoringu środowiskowego;
- 4) Aktualizacja inwentaryzacji walorów przyrodniczych Bałtyku i jego pobraża;
- 5) Utworzenie baz danych dotyczących stanu środowiska morskiego i pobraża Bałtyku;
- 6) Doposażenie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń morza oraz zakup statku wielozadaniowego dla zabezpieczenia obszarów morskich.

Do najważniejszych zadań strategicznych przypisanych do powyższych celów kierunkowych należy zaliczyć:

- 1) Ocenę wód morskich na podstawie wskaźników fizykochemicznych, bioróżnorodności oraz elementów hydromorfologicznych;

⁹³ Kruk-Dowgiałło L., Brzeska P., Błęńska M., Opióła R., Kuliński M., Osowiecki A.: *Czy ochrona brzegów niszczy siedliska denne? Studium przypadku – progi podwodne w Gdyni Orłowie*. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2009

- 2) Działania zapobiegające i minimalizujące straty przy budowie i eksploatacji Terminalu LNG w Świnoujściu;
- 3) Monitorowanie wód Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego;
- 4) Monitorowanie wód ujścia Odry oraz wód portowych;
- 5) Promocję działań w zakresie ochrony brzegów morskich przed zjawiskiem erozji;
- 6) Ochronę zasobów walorów krajobrazowych;
- 7) Stworzenie planów ochrony morskich obszarów NATURA 2000;
- 8) Realizację inwestycji przedstawionych w podrozdziale 13.2 „Priorytetowe inwestycje”.

10. Szkolnictwo morskie i śródlądowe oraz badania naukowe

10.1. Diagnoza obecnego stanu szkolnictwa morskiego i śródlądowego oraz badań naukowych

W województwie zachodniopomorskim kształcą się studenci dla potrzeb gospodarki morskiej w czterech uczelniach publicznych (na 8 wydziałach, 18 kierunkach i ponad 50 specjalnościach), są to:

- Akademia Morska w Szczecinie,
- Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie,
- Uniwersytet Szczeciński,
- Politechnika Koszalińska.

AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE podlega Ministerstwu Infrastruktury, w której skład wchodzi trzy wydziały z następującymi kierunkami i specjalnościami kształcenia:

1. Wydział Inżynierjno-Ekonomiczny Transportu (studia stacjonarne i niestacjonarne 1 i 2 stopnia):
 - kierunek – Zarządzanie i Inżynieria Produkcji
 - studia stacjonarne i niestacjonarne I stopnia (3,5-letnie), specjalności: Logistyka i Zarządzanie w Europejskim Systemie Transportowym, Zarządzanie Jakością Produkcji i Transportem Zintegrowanym, Informatyka w Logistyce, Zarządzanie Przemysłowymi Systemami Energetycznymi,
 - studia stacjonarne i niestacjonarne II stopnia (1,5-letnie), specjalność: Logistyka i Zarządzanie w Europejskim Systemie Transportowym,
 - kierunek – Transport
 - studia stacjonarne i niestacjonarne I stopnia (3,5-letnie), specjalności: Eksploatacja Portów i Floty Morskiej, Żegluga Śródlądowa, Logistyka Transportu Zintegrowanego, Ubezpieczenia Transportowe, Ekologistyka,
 - kierunek – Logistyka
 - studia stacjonarne i niestacjonarne I stopnia (3,5-letnie), specjalność: Logistyka Przedsiębiorstw.
2. Wydział Mechaniczny (studia stacjonarne i niestacjonarne 1 i 2 stopnia, doktoryzowanie nauki techniczne, dyscyplina budowa i eksploatacja maszyn):
 - kierunek – Mechanika i Budowa Maszyn
 - studia stacjonarne I stopnia (4-letnie), specjalności: Eksploatacja Siłowni Okrętowych, Eksploatacja Okrętowych Urządzeń Napędowych i Elektroenergetycznych, studia stacjonarne I stopnia (3,5-letnie), specjalności: Diagnostyka i Remonty Maszyn i Urządzeń Okrętowych, Ochrona Środowiska w Eksploatacji Floty i Portów,
 - studia stacjonarne II stopnia (1,5-letnie), specjalności: Budowa i Eksploatacja Morskich Systemów Energetycznych, Computer Aided Engineering (studia w języku angielskim realizowane wraz z Fachhochschule Flensburg),
 - studia niestacjonarne I stopnia (4-letnie), specjalność: Eksploatacja Siłowni Okrętowych,
 - studia niestacjonarne I stopnia (3,5-letnie), specjalność: Ochrona Środowiska w Eksploatacji Floty i Portów,
 - kierunek – Mechatronika
 - studia stacjonarne I stopnia (4-letnie), specjalność: Elektroautomatyka Okrętowa,
 - studia stacjonarne I stopnia (3,5-letnie), specjalność: Mechatronika Systemów Energetycznych.
3. Wydział Nawigacyjny (studia stacjonarne i niestacjonarne 1 i 2 stopnia, doktoryzowanie nauki techniczne, dyscyplina geodezja i kartografia):
 - kierunek – Nawigacja
 - studia stacjonarne I stopnia (4-letnie), specjalności: Transport Morski, Połowy Morskie, Inżynieria Ruchu Morskiego, Pomiary Hydrograficzne i Oznakowanie Nawigacyjne, Ratownictwo, Morskie Systemy Informatyczne, Eksploatacja Jednostek Pływających Typu Offshore, Transport Morski i Śródlądowy,
 - studia stacjonarne II stopnia (1,5-letnie), specjalność: Transport Morski,

- studia niestacjonarne I stopnia (4-letnie), specjalność: Transport Morski,
- studia niestacjonarne II stopnia (2-letnie), specjalność: Transport Morski,
- kierunek – Transport
 - studia stacjonarne I stopnia (3,5-letnie), specjalności: Inżynieria Bezpieczeństwa Transportu Morskiego, Technologie i Systemy Nawigacyjne,
- kierunek – Geodezja i Kartografia
 - studia stacjonarne i niestacjonarne I stopnia (3,5-letnie), specjalność: Geoinformatyka,
- kierunek – Informatyka
 - studia stacjonarne i niestacjonarne I stopnia (3,5-letnie), specjalność Informatyka Morska.

ZACHODNIOPOMORSKI UNIWERSYTET TECHNOLOGICZNY (ZUT)

5 lipca 2007 r. senaty Akademii Rolniczej i Politechniki Szczecińskiej podjęły jednobrzmiące uchwały o połączeniu obu uczelni, a w styczniu 2008 r. podobne stanowisko przedstawiły Konwenty Samorządów Studenckich i Sejmików Doktorantów Akademii Rolniczej i Politechniki Szczecińskiej. Wieloetapowy i długotrwały proces legislacyjny zamknęła ustawa sejmowa o utworzeniu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego z 5 września 2008 r., a całość starań zwieńczył podpis Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z 30 września 2008 r. Uczelnia rozpoczęła działalność 1 stycznia 2009 r.

Wydziałami związanymi z gospodarką morską są:

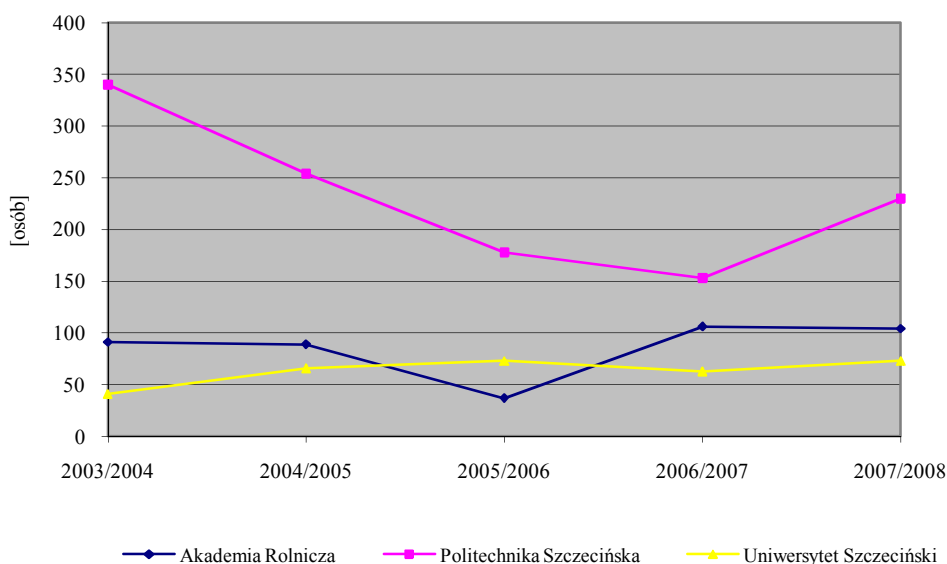
1. Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa (studia stacjonarne i niestacjonarne 1 i 2 stopnia, pełne prawa akademickie – doktoryzowanie i habilitowanie nauki rolnicze, dyscyplina rybactwo, technologia żywności, doktoryzowanie nauki o Ziemi, dyscyplina oceanologia – czasowo zawieszona):
 - kierunek – Rybactwo
 - studia stacjonarne i niestacjonarne I stopnia, specjalności: Zarządzanie i Gospodarka Zasobami Środowiska Wodnego, Biotechnologia Rybacka, Akwakultura i Ekoturystyka, Biologia Morza i Oceanografia,
 - studia stacjonarne i niestacjonarne II stopnia, specjalności: Biotechnologia Rybacka i Akwakultura, Eksploatacja Biologicznych Zasobów Hydrosfery, Ekoturystyka, Biologia Morza, Ochrona Wód, Akwarystyka,
 - kierunek – Technologia żywności i żywienie człowieka. Kierunek kształci w zakresie 3 specjalności na stacjonarnych i niestacjonarnych studiach pierwszego stopnia oraz w zakresie 4 specjalności magisterskich na stacjonarnych i niestacjonarnych studiach drugiego stopnia. Można przyjąć, że bezpośredni związek z gospodarką morską mają studia stacjonarne i niestacjonarne II stopnia, specjalność: Technologia Produktów Rybnych,
 - kierunek – Towaroznawstwo
 - studia stacjonarne i niestacjonarne I stopnia, specjalności: Towaroznawstwo, Usługi Turystyczne,
 - studia stacjonarne i niestacjonarne II stopnia, specjalności: Towaroznawstwo Żywności, Towaroznawstwo Ryb i innych Organizmów Wodnych, Towaroznawstwo Produktów Roślinnych, Towaroznawstwo Produktów Zwierzęcych, Usługi Turystyczne.
- Dodatkowo na wydziale realizowany jest proces kształcenia dotyczący gospodarki rybackiej, przetwórczej i ochrony środowiska morskiego w postaci kursów i studiów podyplomowych.
2. Wydział Techniki Morskiej (studia stacjonarne i niestacjonarne 1 i 2 stopnia, doktoryzowanie nauki techniczne, dyscyplina budowa i eksploatacja maszyn):
 - kierunek – Oceanotechnika
 - studia stacjonarne i niestacjonarne I stopnia, specjalności: Projektowanie i budowa okrętów, Inżynieria ochrony obiektów morskich i lądowych,
 - studia stacjonarne i niestacjonarne II stopnia, specjalności: Projektowanie i Budowa Okrętów, Projektowanie Systemów Energetycznych, Chłodnictwo i Klimatyzacja, Inżynieria Bezpieczeństwa w Oceanotechnice,
 - kierunek – Transport

- studia stacjonarne i niestacjonarne I stopnia, specjalności: Zintegrowany Transport Wodny i Lądowy, Transport Chłodniczy i Paliw, Transport Portowy i Przemysłowy,
 - studia stacjonarne II stopnia, specjalności: Inżynieria Floty Morskiej, Logistyczne Zarządzanie Transportem Zintegrowanym, Transport Paliw,
3. Wydział Budownictwa i Architektury (kształci inżynierów hydrotechników, którzy stanowią istotny potencjał w gospodarce morskiej, gospodarce wodnej, drogach wodnych, itp).

UNIwersytet SZCZECIŃSKI podlega Ministerstwu Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Studia związane z morzem prowadzone są na:

1. Wydziale Nauk o Ziemi, który rozpoczął działalność w dniu 01.09.2008 r. Powstał on na bazie Instytutu Nauk o Morzu, który współtworzył Wydział Nauk Przyrodniczych US od roku 1990. Kształcenie prowadzone jest na 3 kierunkach.
 - kierunek – Geografia
 - studia stacjonarne i niestacjonarne I i II stopnia, specjalność: Geografia Morza,
 - kierunek – Turystyka i Rekreacja
 - studia stacjonarne i niestacjonarne I i II stopnia, w tym specjalność: Turystyka Morska i Nadmorska,
 - kierunek – Oceanografia
 - studia stacjonarne i niestacjonarne I, specjalności: Geologia Morza, Oceanografia Fizyczna, Oceanografia Biologiczna,

Ocenia się, że oferta kształcenia jest bogata i odpowiada potrzebom gospodarki morskiej. Przyjęcia do wymienionych szkół wyższych od kilku lat utrzymują się na podobnym poziomie (rys. 10.1). Wynika to z faktu, że mimo zmniejszania się ogólnego wskaźnika ilości studentów na 100 tys. mieszkańców w województwie spadek liczby studentów dotyczy w głównej mierze szkół wyższych niepublicznych. Należy jednak zauważyć, że w 2010 r. z powodu braku chętnych nie został uruchomiony na Wydziale Techniki Morskiej ZUT kierunek Oceanotechnika, a na Wydziale Nauk o Żywności i Rybactwa ZUT kierunek Rybactwo. Należy jednak podkreślić, że są to unikalne w skali kraju kierunki i trzeba dołożyć wszelkich starań o ich utrzymanie (np. poprzez kierunki zamawiane).



Rys. 10.1. Absolwenci wybranych kierunków studiów związanych z gospodarką morską w województwie zachodniopomorskim.

Źródło: <http://www.stat.gov.pl>

Jednak należy się liczyć ze spadkiem liczby przyjęć na uczelnie wyższe w województwie zachodniopomorskim, spowodowanym między innymi następującymi przyczynami:

- niżym demograficznym,
- wyjazdem na uczelnie do innych regionów w Polsce,
- wyjazdem na uczelnie zagraniczne,
- niepewnością uzyskania przez absolwentów zatrudnienia w związku z regresem przemysłu okrętowego w regionie.

Na podkreślenie zasługuje fakt kształcenia w Akademii Morskiej w Szczecinie oficerów marynarki handlowej zgodnie z Międzynarodową Konwencją STCW 78/95 (ang. Standards of Training, Certification and Watchkeeping) – Międzynarodowa Konwencja o Wymaganiach w Zakresie Wyszkożenia Marynarzy, Wydawania Świadectw oraz Pełnienia Wacht. Wysoki poziom wyszkolenia oficerów marynarki handlowej w szczecińskiej Akademii skutkuje uznawalnością dyplomów ukończenia studiów na całym świecie, bardzo dobrymi opiniami pracodawców na międzynarodowym rynku pracy oraz otrzymaniem w 2007 roku wysokiej oceny międzynarodowej organizacji ds. kształcenia marynarzy – EMSA z siedzibą w Lizbonie.

Od 2008 roku Akademia Morska w Szczecinie podjęła intensywne działania nad powołaniem w swoich ramach następujących centrów kształcenia marynarzy i rybaków:

- 1) Polskiego Ośrodka Ratownictwa Morskiego w Szczecinie,
- 2) Europejskiego Centrum Szkolenia LNG,
- 3) Centrum Szkoleniowego Rybołówstwa Bałtyckiego.

Należy te działania we wszystkich aspektach wspierać.

Na terenie województwa zachodniopomorskiego w zakresie kształcenia na poziomie ponadgimnazjalnym kadr ze średnim wykształceniem dla gospodarki morskiej funkcjonują, następujące szkoły:

- Policealna Szkoła Morska przy Akademii Morskiej w Szczecinie (2-letnia szkoła niepubliczna) kształcąca w zakresie: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy, technik żeglugi śródlądowej,
- Zespół Szkół Morskich w Darłowie, który podlega Starostwu Powiatowemu w Sławnie kształcący w zakresie: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy, technik rybołówstwa morskigo i technik turystyki morskiej,
- Zespół Szkół Morskich w Kołobrzegu, podlegający Starostwu Powiatowemu w Kołobrzegu kształci w zakresie: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy, technik spedytor i technik logistyki,
- Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu, podlega miastu na prawach powiatu Świnoujście kształci w zakresie technik nawigator morskigo i technik mechanik okrętowy,
- Technikum Morskie w Szczecinie w ramach Zespołu Szkół Budowy Okrętów w Szczecinie, podlega miastu na prawach powiatu Szczecin, kształcąc w zakresie: technik nawigator morskigo i technik mechanik okrętowy. Od 01 września 2010 roku Zespół Szkół Budowy Okrętów przekształca się w Zespół Szkół Technicznych i Morskich, będzie kształcił kadry dla potrzeb gospodarki morskiej i branż pokrewnych, głównie dla floty handlowej, portów morskigo, stoczni remontowych, spółek okrętowych i innych zakładów mechanicznych.

Ponadto istnieją w Polsce dwie szkoły kształcące kadry dla żeglugi śródlądowej, z którymi współpracuje Akademia Morska w Szczecinie:

- Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią,
- Technikum Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie Koźlu.

Biorąc pod uwagę z jednej strony zapotrzebowanie gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej na wykwalifikowaną kadrę techniczną na poziomie technikum, zaś z drugiej strony posiadanie wysoko wykwalifikowanej kadry dydaktycznej, i zaplecza dydaktycznego np. specjalistycznych laboratoriów trzeba podjąć wszelkie działania zmierzające do utrzymania średniego szkolnictwa morskigo i śród-

lądowego w regionie. Należy rozważyć możliwość rozszerzenia zakresu istniejących szkół ponadgimnazjalnych o żeglugę śródlądową.

Wśród najważniejszych problemów należy wymienić:

- 1) Przystosowanie programów nauczania (kierunków, specjalności) uczelni wyższych do bieżących potrzeb regionu. Przeszkodą jest sformalizowany proces uzyskania takich inicjatyw przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego (MNiSW). Obowiązujące w tym zakresie ustawy i rozporządzenia nie ułatwiają elastycznej polityki uczelni;
- 2) Wobec powyższego problemem jest brak koordynacji kierunków i specjalności nauczania z rzeczywistymi potrzebami gospodarki morskiej a potrzebami regionu, działaniami uczelni a ograniczeniami prawnymi ministerstw decydujących o sprawach formalnych nauczania (Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Rolnictwa i ew. in.);
- 3) W przypadku Akademii Morskiej w Szczecinie występuje konieczność dopasowania programu nauczania kierunków morskich (11 specjalności) do wymagań konwencji STCW (ang. Standards of Training, Certification and Watchkeeping) – Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht). Konwencja STCW 78/95 weszła w życie 1 lutego 1997 roku, a w zakresie szkoleń załóg statków morskich od 1 sierpnia 1998 roku. Oznacza to, że przedsiębiorstwa uprawiające żeglugę międzynarodową są zobowiązane do przestrzegania zapisów Konwencji dotyczących wyszkolenia marynarzy, a organa kontrolne powołane dla tego celu, w tym polskie urzędy morskie, do egzekwowania tych postanowień pod rygorem przewidzianych na taką okoliczność sankcji;
- 4) Obecnie Akademia Morska w Szczecinie w pełni realizuje wymagania ww. konwencji (czego dowodem jest uznawanie dyplomów i świadectw oficerskich na całym świecie), niemniej jednak prowadzone są międzynarodowe działania zmierzające do jej modyfikacji (planowana modyfikacja konwencji w bieżącym roku 2010), co będzie wymagało dopasowania programów nauczania i szkolenia do jej nowych wymagań (ale nie będzie to stanowiło problemu dla uczelni);
- 5) Uczelniom kształcącym dla gospodarki morskiej generalnie brak jest zaplecza w zakresie szkolnictwa średniego. Wprawdzie funkcjonujące w tym zakresie morskie szkolnictwo średnie jest dość rozwinięte, jednak odsetek ich absolwentów podejmujących naukę w szkołach wyższych jest niski;
- 6) Brak chętnych na kierunki oceanotechnika i rybactwo ZUT. Jednym z rozwiązań mogą być działania wpisania ich na listę kierunków zamawianych MNiSW. Działanie ministerstwa ma na celu zapewnienie wystarczającej podaży odpowiednio wykwalifikowanych specjalistów nauk ścisłych, realizowane w ramach Poddziałania 4.1.2 „Zwiększenie liczby absolwentów kierunków o kluczowym znaczeniu dla gospodarki opartej na wiedzy” Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki;
- 7) Zasadniczym problemem szkolnictwa morskiego w Polsce (i nie tylko) jest brak zaplecza zawodowego (byłych szkół zawodowych). Wymaga to przedsięwzięć formalnych i komercyjnych działań na poziomie rządowym, a przede wszystkim na poziomie regionalnym;
- 8) Brak jest ujednoczonego systemu wymagań formalnych dotyczących uprawnień w żegludze morskiej i śródlądowej (w aspekcie prowadzenia nawigacji na morskich wodach wewnętrznych wg prawodawstwa RP). Brak jest koordynacji i odpowiedniego przeszkolenia w żegludze morsko-rzecznej i śródlądowej w relacjach żeglugi po drogach wodnych Europy (w Polsce – urzędy żeglugi śródlądowej, urzędy morskie).

10.2. Diagnoza obecnego stanu badań naukowych

Właściwie całokształt badań naukowych prowadzonych w województwie zachodniopomorskim w obszarze gospodarki morskiej jest prowadzony w państwowych uczelniach. Dwa znaczące ośrodki akademickie w Szczecinie i Koszalinie oraz cztery znaczące uczelnie, a mianowicie: Akademia Morska w Szczecinie, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Uniwersytet Szczeciński i Politechnika Koszalińska to potencjał naukowo-badawczy. Ten potencjał wsparty jest jednym instytutem naukowo-badawczym, a mianowicie Morskim Instytutem Rybackim w Gdyni podległym Ministerstwu Rol-

nictwa i Rozwoju Wsi, Zakładowi Sortowania i Oznakowania Planktonu w Szczecinie oraz Stacji Badawczej w Świnoujściu.

Należy jednoznacznie stwierdzić, że potencjał naukowo-badawczy nie jest w zadowalający sposób wykorzystany do badań w szeroko pojętej gospodarce morskiej. Wiele jest przyczyn takiego stanu rzeczy, a wśród nich między innymi:

- 1) istnieje zbyt mało rozbudowanych zespołów naukowo-badawczych, a zwłaszcza zespołów interdyscyplinarnych, które mogą podjąć badania naukowe o kompleksowym zakresie,
- 2) najczęściej występują pojedynczy badacze lub małe zespoły badawcze,
- 3) stosunkowo skromna jest współpraca zespołów naukowo-badawczych Pomorza Zachodniego z partnerami zagranicznymi w 7 Ramowym Programie Badawczym Unii Europejskiej i innych międzynarodowych projektach i programach badawczych,
- 4) baza laboratoryjna uczelni naszego regionu nie jest najnowocześniejsza. Wyjątek stanowi Akademia Morska w Szczecinie, która ze środków unijnych zmodernizowała swoją bazę naukowo-badawczą do poziomu europejskiego.
- 5) brak analiz perspektywicznych kierunków rozwoju badań naukowych i związanej z nimi koordynacji,
- 6) brak ścisłej współpracy podmiotów gospodarczych z uczelniami w celu tworzenia zbiorów „najlepszych praktyk”, benchmarkingu, wprowadzania rozwiązań innowacyjnych i nowych technologii,
- 7) nie ma dobrze rozwiniętych narzędzi i metod promowania osiągnięć naukowych w regionie.

Wylimitowanie braków i ujemnych zjawisk w działalności naukowo-badawczej (głównie uczelni państwowych w regionie) pozwoli na znaczące zdynamizowanie działalności naukowo-badawczej w szeroko rozumianej gospodarce morskiej.

10.2.1. Analiza SWOT*

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> — Bogata oferta kształcenia w zakresie gospodarki morskiej. — Doświadczona i wysoko kwalifikowana kadra pracująca w szkolnictwie morskim. — Uznana pozycja uczelni zachodniopomorskich w kraju i na świecie. — Kształcenie na poziomie międzynarodowym – wysoki poziom kształcenia zapewnia, że dyplomy polskich uczelni morskich są uznawane poza granicami naszego kraju poprzez przestrzeganie Konwencji STCW 78/95. — Renoma na świecie – polskie uczelnie oraz ich absolwenci zdobyły już markę uczelni kształcących specjalistów najwyższej klasy. — Średnie szkolnictwo morskie prawie całe znajduje się na terenie województwa zachodniopomorskiego, dysponuje większą tradycją i doświadczeniem niż trójmiejskie. — Wydział Nauk o Żywności Rybactwa ZUT, jako jedyny w Polsce, dysponuje wysoce wyspecjalizowaną kadrami mogącą kształcić specjalistów w zakresie gospodarki rybactwej i przetwórczej, co jest istotne szczególnie w okresie restrukturyzacji rybołówstwa i rybactwa w regionie. — Wydział Techniki Morskiej ZUT jest jedynym w regionie kształcącym inżynierów, mgr inż. i kadry naukowe w zakresie okrętownictwa. — Nowoczesne wyposażenie laboratoriów i sal wykładowych, zwłaszcza w zakresie symulatorów. — Unikalne w skali europejskiej Centrum Szkolenia LNG w Akademii Morskiej w Szczecinie. 	<ul style="list-style-type: none"> — Brak koordynacji kierunków i specjalności pomiędzy potrzebami regionu a ograniczeniami prawnymi ministerstw decydujących o sprawach formalnych nauczania. — Kierunki i specjalności związane z morzem nie sprzyjają działaniom innowacyjnym. — Marginalizacja niektórych istotnych dla gospodarki morskiej kierunków w edukacji (okrętownictwo). — Mała współpraca z firmami z branży wynikająca z upadku przemysłu okrętowego powoduje, że uczelnie nie uczestniczą w rozwiązywaniu aktualnych problemów zachodzących w branży. — Mała współpraca z uczelniami krajowymi i zagranicznymi. — Stosunkowo mały udział w programach unijnych. — Mały odsetek absolwentów średnich szkół morskich podejmujących naukę w szkołach wyższych. — Brak szkół średnich w zakresie żeglugi śródlądowej. — Brak ujednoczonego systemu wymagań w zakresie żeglugi morskiej i śródlądowej. — Kadra nie tworzy zwartej środowiska naukowego w zakresie gospodarki morskiej w regionie. — Brak wiodącej dyscypliny, specjalności naukowej jako marki Szczecina i województwa. — Mała liczba zespołów interdyscyplinarnych mogących podjąć badania naukowe o kompleksowym zakresie. — Skromna liczba zespołów naukowo-badawczych w 7 Ramowym Programie Badawczym. — Brak analiz perspektywicznych kierunków rozwoju

<ul style="list-style-type: none"> — Prace nad powołaniem Centrum Szkolenia Rybołówstwa Bałtyckiego. — Dobre zaplecze naukowo-laboratoryjne uczelni i jednostek pływających. 	<ul style="list-style-type: none"> — badań naukowych i pewnej ich koordynacji. — Brak dobrze rozwiniętych narzędzi i metod promowania osiągnięć naukowych w regionie.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> — Deficyt kadry morskiej w kraju i na świecie oraz duży popyt na nią i występujący niedobór specjalistów z wykształceniem morskim zarówno na rynku polskim jak i za granicą. — Intensyfikacja marketingu szkolnictwa morskiego w Polsce. — Pozyskanie studentów zagranicznych, głównie Białorusi, Litwy i Ukrainy. — Zwiększenie liczby studentów studiów niestacjonarnych; — Integracja z UE – dostęp do środków unijnych, łatwiejsza współpraca z innymi organizacjami i uczelniami europejskimi. — Duża szansa na zatrudnienie, istotny czynnik przy relatywnie wysokiej stopie bezrobocia. — Globalizacja – dająca możliwość współpracy, wymiany doświadczenia i wiedzy z uczelniami i organizacjami na całym świecie. — Możliwość dalszego rozszerzenia usług edukacyjnych – specjalistycznego szkolenia załóg statków, baz przeladunkowych, platform i in. — Niechęć młodzieży zachodniej do rozwoju w kierunkach morskich. — Stosunkowo dobre płace marynarzy. — Szkolenie w zakresie rybołówstwa bałtyckiego. — Wprowadzenie przedmiotów ścisłych na maturze. — Intensywne działania w celu uczestnictwa w europejskich programach badawczych. — Zwiększenie aktywności władz wydziałów uczelni w tworzenie nowych kierunków i specjalności, odpowiadających potrzebom regionu. 	<ul style="list-style-type: none"> — Wysokie bezrobocie i zubożenie społeczeństwa – kandydatów nie stać na studia. — Spadek liczby absolwentów szkół średnich na skutek niżu demograficznego i spadku atrakcyjności zawodu marynarskiego oraz spadku zainteresowania ze względu na obecność na studiach przedmiotów ścisłych. — Znaczny spadek studentów studiów stacjonarnych II-go stopnia. — Brak dużych armatorów krajowych – trudności w realizacji praktyk studenckich i uczniowskich. — Konieczność szybkiego dostosowania się do zmieniających się przepisów krajowych i międzynarodowych – działania edukacyjne obdarzone są dużą inercją. — Niełatwe warunki pracy po zdobyciu wykształcenia morskiego – często praca na morzu jest trudniejsza niż na lądzie i wymaga dodatkowych kwalifikacji nie tylko merytorycznych ale i psychicznych. — Konkurencja z Dalekiego Wschodu i Europy Środkowej ze strony tańszej siły roboczej. — Znaczne zmniejszenie środków na badania naukowe przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. — Konieczność wniesienia wkładu własnego w projektach międzynarodowych przez uczelnie, oraz refinansowania badań, w znacznym stopniu ogranicza możliwości w nich uczestniczenia.

* Ze względu na różne wykładnie dotyczące czterodzielnej macierzy strategicznej przyjęto, że silne i słabe strony to czynniki wewnętrzne, na które mają bezpośredni wpływ podmioty działające na terenie województwa zachodniopomorskiego a szanse i zagrożenia to czynniki zewnętrzne, niezależne od nich.

Źródło: Opracowanie własne

10.3. Cele i zadania strategiczne rozwoju szkolnictwa morskiego i śródlądowego

Nadrzędnym celem strategicznym dla omawianego obszaru gospodarki morskiej jest kształcenie i wychowanie wysoko wykwalifikowanej kadry dla potrzeb gospodarki morskiej i śródlądowej.

Cele kierunkowe przypisane powyższemu celowi strategicznemu to:

- 1) Rozwój kształcenia kadr dla gospodarki morskiej i śródlądowej na poziomie średnim i wyższym oraz kształcenia doskonalącego, w tym tworzenie nowych kierunków i specjalizacji;
- 2) Promowanie osiągnięć naukowych i oferty szkoleniowej uczelni i szkół średnich, promowanie prowadzonych przez nie kierunków kształcenia związanych z szeroko pojętą gospodarką morską i żegluga śródlądową;
- 3) Rozwój kształcenia kadr inżynierskich na poziomie średnim i wyższym;
- 4) Utworzenie i rozwój Polskiego Ośrodka Ratownictwa Morskiego;
- 5) Utworzenie i rozwój Europejskiego Centrum Szkolenia LNG;
- 6) Utworzenie i rozwój Centrum Szkoleniowego Rybołówstwa Bałtyckiego.

10.4. Cele i zadania strategiczne rozwoju sektora badań naukowych

Nadrzędnym celem strategicznym dla omawianego obszaru gospodarki morskiej jest **prowadzenie badań rozwojowych w obszarze gospodarki morskiej.**

Cele kierunkowe przypisane powyższemu celowi strategicznemu to:

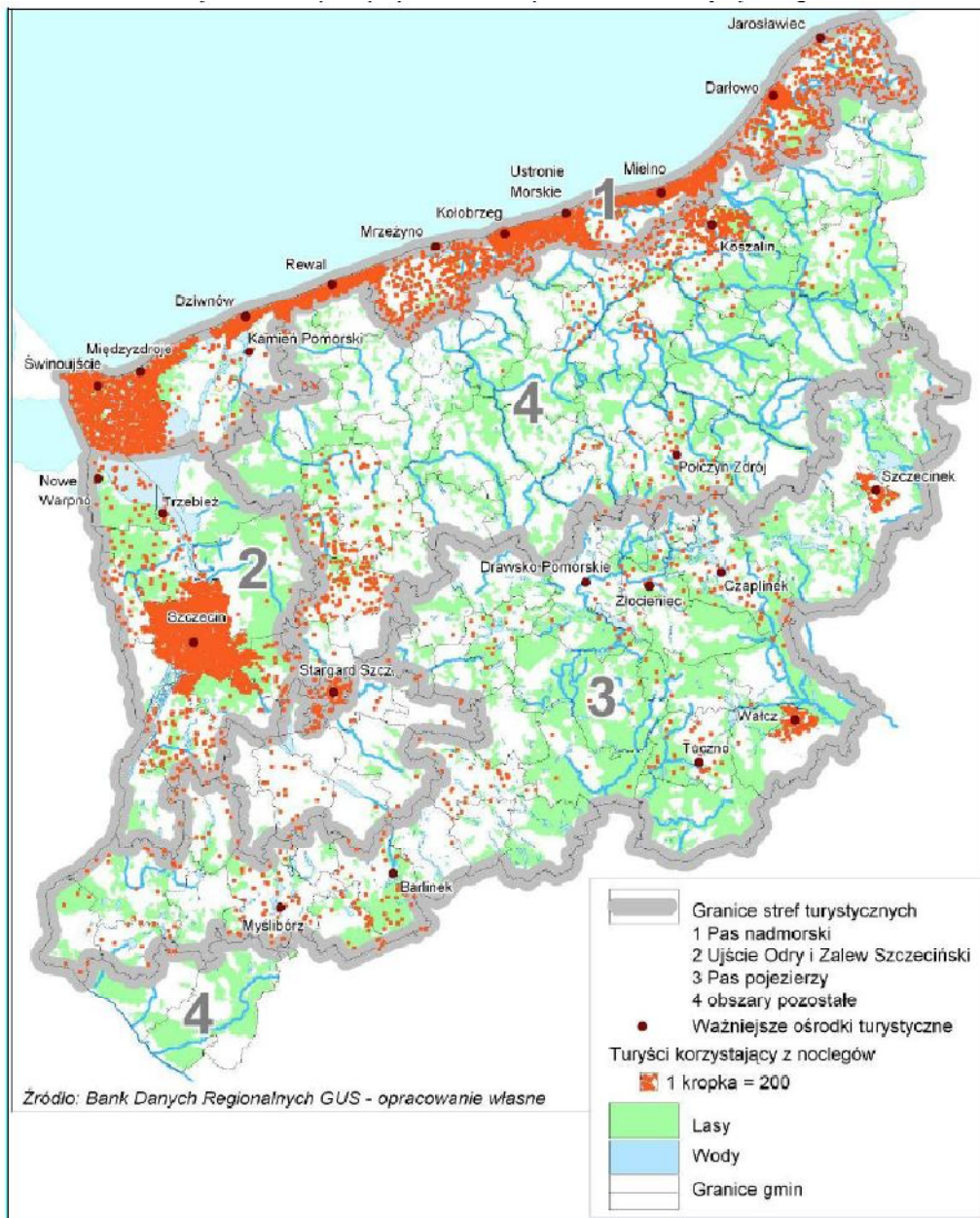
- 1) Zwiększenie liczby i jakości prac naukowo-badawczych o tematyce morskiej i śródlądowej;
- 2) Rozszerzenie współpracy międzynarodowej w zakresie badań proinnowacyjnych;
- 3) Unowocześnienie w uczelniach wyższych Pomorza Zachodniego zaplecza naukowo-badawczego i laboratoryjnego na potrzeby gospodarki morskiej;
- 4) Poprawa współpracy podmiotów gospodarczych z ośrodkami szkolnictwa morskiego.

11. Turystyka morska i śródlądowa

11.1. Diagnoza obecnego stanu turystyki morskiej i śródlądowej

11.1.1. Ogólna charakterystyka sektora

Cechami wyróżniającymi województwo zachodniopomorskie jako region turystyczny spośród innych polskich regionów są jego walory fizjograficzne: nadmorskie położenie i zalesione pojezierza, a także bliskość Niemiec i Skandynawii. Czynniki kulturowe odgrywają mniejszą rolę niż w innych polskich województwach. Cechą charakterystyczną turystyki w województwie jest jej sezonowość.



Rys. 11.1. Strefy turystyczne i intensywność ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim

Źródło: *Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Szczecin 2010.

Na podstawie cech fizjograficznych obszaru województwa i intensywności ruchu turystycznego można wyróżnić cztery główne strefy turystyczne⁹⁴ (rys. 11.1):

- pas nadmorski – 15 gmin, leżących nad Bałtykiem, z ponad 91 tys. miejsc noclegowych, skupiających 85% bazy noclegowej województwa i przyjmujący 61,9% turystów;
- Dolina Dolnej Odry wraz Zalewem Szczeciński i Kamieńskim – 12 gmin z 6,7 tys. miejsc noclegowych;
- pas pojezierzy – w całości lub w części pojezierza: Myśliborskie, Choszczeńskie, Dobięgniewskie, Ińskie, Drawskie, Wałeckie, Szczecińskie oraz doliny Drawy i Gwdy; 6,3% miejsc noclegowych i 10% ogółu turystów;
- obszary pozostałe – 44,1% powierzchni województwa z 2,7% miejsc noclegowych.

11.1.1.1. Bogactwa naturalne

Pomorze Zachodnie posiada liczne walory przyrodnicze, takie jak wybrzeża klifowe i pojezierza powiązane w większości z terenami leśnymi. Głównym atutem regionu poza dostępem do morza, jest Dolina Dolnej Odry. Na obszarze województwa znajduje się ponad 1600 jezior o powierzchni powyżej 1 ha. Najbardziej charakterystycznym zbiornikiem wodnym jest Zalew Szczeciński i Kamieński oraz Jezioro Dąbie. Na terenie województwa zachodniopomorskiego dobrze rozwinięta jest także sieć rzek, z których główną jest Odra. W regionie występują więc dogodne warunki do tworzenia i użytkowania szlaków wodnych. Najbardziej charakterystycznym, międzynarodowym, transgranicznym szlakiem jest „Szlak wodny Berlin–Szczecin–Bałtyk”. Bogactwa naturalne regionu to także dwa parki narodowe: Woliński i Drawieński, a także liczne rezerваты przyrody i parki krajobrazowe (np. Międzyodrze). Dają one podstawy do rozwoju turystyki krajoznawczej. Walory przyrodnicze tworzą dogodne warunki do rozwoju turystyki pieszej, rowerowej oraz wodnej, jednak liczba atrakcyjnych szlaków turystycznych pozostaje niezadowalająca. Problem stanowi także zły stan dróg często uniemożliwiający bądź znacznie utrudniający dotarcie turystom do obiektów i szlaków turystycznych.

Atutem regionu, który należy wykorzystać, jest jego nadmorskie położenie i połączenie z zatokowo śródlądowymi akwenami w ramach Doliny Dolnej Odry. Województwo posiada 185-kilometrowy pas nadmorski. Szansą na rozwój turystyki w regionie jest fakt, iż graniczy on na lądzie i wodzie z Niemcami, które stanowią duży rynek potencjalnych klientów. Są to jednak klienci wymagający i aby Pomorze Zachodnie stało się dla nich atrakcyjne, musi posiadać szeroką i zróżnicowaną ofertę turystyczną, a także dobrze rozwiniętą sieć gastronomiczno-noclegową. Trudno tu pominąć bliskość Berlina (145 km od Szczecina) w którym mieszka około 4,5 ml mieszkańców. Tworzą oni rynek potencjalnych klientów usług turystycznych w naszym regionie. Szansą jest również ukierunkowanie się na kraje skandynawskie, połączone z województwem stałymi liniami promowymi ze Świnoujścia i Kołobrzegu, a także połączeniem lotniczym z lotniska w Goleniowie. Poza turystyką rekreacyjną bliskość morza, oraz jeziora i rzeki stwarzają warunki do rozwoju sportów wodnych i różnych form turystyki aktywnej oraz kwalifikowanej. Jednak słabo rozwinięta sieć przystani jachtowych (marin) uniemożliwia obecnie dalszy rozwój tego typu turystyki. Powoduje to, że duży potencjał regionu tkwiący w obszarach pojezierzy i rzek jest niewykorzystywany.

11.1.1.2. Zabytki i aspekt historyczny regionu

Dużym atutem województwa zachodniopomorskiego jest jego bogata przeszłość historyczna.

Szczecin jest miastem Książąt Pomorskich i carycy Katarzyny. Bardzo ważnym atutem zwiększającym wartość turystyczną tego regionu są także zabytki takie jak: Zamek Książąt Pomorskich, gotycka katedra i ratusz, bramy miejskie czy Wały Chrobrego. Ofertę turystyczną wzbogaca także Muzeum Narodowe, które dokumentuje trwające przez wieki związki Szczecina z morzem.

Wiele atrakcji turystycznych posiada także Świnoujście. Coraz większe znaczenie turystyczne ma znajdująca się tu najwyższa w Polsce i jedna z najwyższych w Europie latarnia morska oraz XIX-

⁹⁴ *Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Szczecin 2010.

wieczne forty. Obiektem zainteresowania turystycznego są w regionie liczne budynki i obszary zabytkowe.

Zabytki te nie są jednak w pełni wykorzystywane. Istnieje potencjał, który odpowiednio zagospodarowany może przyczynić się do wzrostu atrakcyjności regionu. Walory antropogeniczne bez wątplenia wymagają odpowiedniego propagowania. Przykładem mogą być istniejące w województwie stanowiska archeologiczne, które stanowią bardzo ciekawą ofertę turystyczną. Są one niestety słabo dostępne dla zwiedzających. Zabytki Pomorza Zachodniego wymagają także zorganizowania ekspozycji i jej spopularyzowania. Niezbędne więc są wszelkie działania edukacyjne, badawcze i porządkowe. Istotne jest także zapewnienie dojazdu do miejsc i obiektów zabytkowych i historycznych. W tym celu należy poprawić stan dróg do nich prowadzących oraz zapewnić połączenia autobusowe lub autokarowe.

Region nie wykorzystuje możliwości płynących z jego położenia. Usytuowanie Pomorza Zachodniego pozwala np. na stworzenie wspólnej oferty turystycznej z sąsiadami szlakami zabytków Pojezierza Zachodniego, Meklemburgii, Skandynawii czy Wielkopolski, co niewątpliwie wpłynęłoby na rozwój agroturystyki.

11.1.1.3. Turystyka wodna

Bogactwem województwa zachodniopomorskiego jest jego dostęp do wód powierzchniowych, które łącznie z morskimi wodami wewnętrznymi zajmują 5,7% obszaru województwa (średnia krajowa wynosi 2,6%), co stanowi 15,7% powierzchni wód kraju. Pod tym względem województwo zachodniopomorskie zajmuje 2 miejsce w kraju po województwie warmińsko-mazurskim. Jednak brak odpowiedniej infrastruktury, jak również zanieczyszczenie wód jezior powodują, iż nie służą one rozwojowi rekreacji w regionie, co mogłoby spowodować wydłużenie sezonu turystycznego. Bliskość morza i Dolina Dolnej Odry stwarza warunki do powstania oferty związanej z uprawianiem sportów wodnych i różnych form turystyki aktywnej. Wymaga to jednak poprawy stanu i rozbudowy infrastruktury wodnej oraz oznakowania szlaków i pogłębienia torów wodnych.

Obecnie zauważa się ciągle rosnące zainteresowanie żeglarstwem morsko-zatokowym, a także po otwarciu granicy (w grudniu 2007r) silny ruch tranzytowy jachtów motorowych, żaglowych oraz cruiserów rzecznych na drodze wodnej Berlin–Szczecin–Bałtyk, które mogą wyznaczyć kierunek rozwoju województwa pod względem turystyki wodnej. Posiada ono bowiem korzystne warunki w postaci sieci rzek spływających do Odry, jezior oraz dostępu do Bałtyku, co predestynuje ten region do rozwoju tego typu turystyki jako produktu markowego. Konieczne jest jednak odpowiednie zaplecze, w oparciu o które mogłaby ona się rozwijać. Niezbędne są więc stacje, przystanie wodne, wypożyczalnie sprzętu wodnego, ośrodki szkoleniowe i treningowe. Turystyka wodno- -lądowa to także możliwość przemieszczania się z jednego rejonu w drugi. Należy więc umożliwić żeglarzom swobodne poruszanie się po wodach regionu.

W województwie na morską i śródlądową infrastrukturę wodno-lądową składa się 46 przystani żeglarskich. W ogólnej liczbie oferowanych ok. 2124 miejsc cumowniczych 1123 stanowią miejsca gościnne (tab. 11.1).

Tabela 11.1.

Ilość przystani żeglarskich i miejsc postojowych w województwie zachodniopomorskim

Region	Ilość przystani	Ilość miejsc postojowych
Wybrzeże Morza Bałtyckiego	9	516
Zalew Szczeciński	10	408
Region ujścia Odry	13	745
Śródlądzie Zachodnie	3	95
Śródlądzie Wschodnie	11	360
Ogółem	46	2124

Źródło: Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w Regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego, Stowarzyszenie POMOST – Instytut Gospodarki Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2008.

W województwie znajduje się ok. 7 stanic kajakowych oraz kluby windsurfingowe w 9 miejscowościach województwa. Dolina Dolnej Odry nie posiada infrastruktury wodnej, są tam tylko dzięki miejsca do cumowania i postoju. Przystanie i mariny nie tworzą spójnej i gęstej sieci infrastruktury wodnej, ponieważ zostały rozmieszczone w zbyt dużych odległościach od siebie, znacznie przekraczających 4 godzinny czas żeglugi. Dobrym przykładem nowoczesnej oferty dla żeglarzy jest projekt pt.: „Sieć portów i przystani – Zachodniopomorski Szlak Żeglarski”, który obejmuje porty i przystanie jachtowe, będące strategicznymi obiektami turystyki wodnej i tworzące szlak. Przystanie znajdujące się na terenie województwa nie oferują wystarczającej liczby miejsc gościnnych, mają także zbyt niski standard, by zadowolić coraz bardziej wymagających turystów. Problemem jest również niewystarczająca liczba miejsc przeznaczonych do zimowania łodzi, przez co niewykorzystywany jest potencjał, zwłaszcza Niemiec zainteresowanych rezydenckim postojem jachtów, szczególnie w pobliżu Szczecina.

Nad Zalewem Szczecińskim panują dogodne warunki do uprawiania windsurfingu. Zalew z uwagi na swe bliskie położenie względem aglomeracji szczecińskiej i berlińskiej stwarza możliwość rozwoju tej formy turystyki jako turystyki weekendowej.

W większości przystani jachtowych województwa zachodniopomorskiego zapewnione są jedynie podstawowe usługi, takie jak elektryczność, woda czy sanitariaty, których stan pozostawia jednak wiele do życzenia. Niewystarczająca jest także baza gastronomiczna i czarterowa. Jachting jest sportem rekreacyjnym podnoszący standard i wymagania nie tylko, co do stanu i wyposażenia marin, ale także, co do ich liczby. Duży problem stanowi brak infrastruktury na Międzyodrzu pomiędzy Widuchową a Świnoujściem, przez którą żeglarze z Berlina dopływają do Bałtyku. Załogi jachtów żaglowych i motorowych wypływający z portu rano są zainteresowanie, aby dopłynąć do następnej przystani na obiad. Powstaje więc potrzeba rozmieszczania przystani i marin w odległości nie większej niż 4 godziny żeglugi, czego na chwilę obecną województwo nie jest w stanie zapewnić. Od 1 stycznia 2010 r. dostępna jest droga wodna na rzece Odrze przez całą dobę dzięki zainstalowaniu świetlenia na znakach nawigacyjnych przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej. Choć nie wszędzie ale są już dostępne stacje paliw uruchomione nad wodą.

Negatywnie na turystykę wodno-ładową wpływa także fakt, iż w przystaniach i marinach istnieją niejednolite regulaminy i opłaty. W województwie zachodniopomorskim przystanie na ogół znajdują się pod opieką klubów, czasem ich gospodarzami są lokalne samorządy. Dlatego też każda przystań ustala własne warunki korzystania, terminy funkcjonowania i opłaty pobierane za cumowanie czy też nocleg. Nie jest to korzystne dla żeglarzy ze względu na duże rozbieżności cenowe i jakościowe przystani i marin. Minusem jest tu również mała liczba miejsc przeznaczonych do zimowania jachtów. Niewątpliwym atutem regionu jest natomiast droga wodna Berlin–Szczecin–Bałtyk, który stanowi ofertę nowego produktu turystycznego jakim jest „Szlak wodny Berlinie–Szczecin–Bałtyk”. Jest to szlak o łącznej długości około 370 km. Rozpoczyna się w Berlinie, biegnie przez Międzyodrze, od Widuchowej do Świnoujścia (poprzez Zalew Szczeciński) i Bałtyku. Szlak ten jest bardzo atrakcyjny nie tylko dla żeglarzy ale również dla jachtów motorowych. Został on udostępniony w pełni po otwarciu granicy. Jachty płynące tranzytem nie zniechęca niedostatecznie przygotowane mariny i przystani co nie oznacza że jakość usług i standard należy podnosić. Problemem jest także niewykorzystywany potencjał rzecznych szlaków wodnych, głównie niewypromowanych tras kajakowych, takich jak Parsęta, Ina czy Rega. Niepokojąca jest także niedostatecznie rozwinięta baza noclegowa, szczególnie przy jeziorach i szlakach wodnych dla uczestników spływów kajakowych. Jednocześnie standard bazy jest relatywnie niski w porównaniu do wysokich cen.

Obecnie sieć portów i przystani jachtowych na omawianym obszarze nie wypełnia warunków nowoczesnej oferty turystycznej. Wobec specyfiki turystyki wodno-ładowej, niezbędne jest podejmowanie działań na rzecz jej wsparcia w wymiarze regionalnym, przy aktywnym udziale społeczności całego regionu. Charakter inwestycji hydrotechnicznych zazwyczaj wyklucza możliwość ich realizacji w oparciu o potencjał ekonomiczny poszczególnych gmin. Zarazem znacząca jest rola struktur regionalnych w budowaniu powiązań pomiędzy poszczególnymi obiektami umożliwiającymi ich harmonijny rozwój. Przy zachowaniu autonomii poszczególnych samorządów gminnych należy tworzyć i systematycznie kształtować regionalną politykę turystyki wodno-ładowej służącą tworzeniu harmonijnej,

efektywnej sieci powiązań pomiędzy poszczególnymi obiektami i elementami oferty turystycznej. Tego typu strategia musi uwzględniać zadania realizowane przez kilka grup podmiotów:

- poszczególne gminy i ich lokalnych partnerów (rozbudowa obiektów i intensyfikacja ich wykorzystania),
- regionalne struktury merytoryczne (związki i stowarzyszenia turystyczne oraz sportowe, operatorzy sieci obiektów i powiązanej z nimi oferty),
- jednostki samorządu wojewódzkiego (działania dla pozyskania środków na rzecz finansowania inwestycji i wsparcie promocji oferty turystycznej regionu),
- administrację państwową (realizacja inwestycji w zakresie pogłębiania i wyznaczenie torów wodnych, utrzymania i modernizacji portów z uwzględnieniem funkcji turystycznej, utrzymanie brzegów, niektóre inwestycje komunikacyjne, legislacja).

Ważnym elementem turystyki morsko-śródlądowej województwa zachodniopomorskiego są rejsy i wycieczki po Bałtyku oraz Zalewie Szczecińskim i Kamieńskim oraz w Dolinie Dolnej Odry. Duże możliwości rozwoju regionów nadmorskich, w tym również Pomorza Zachodniego i zlokalizowanych na jego obszarze miast portowych, stwarzają wycieczki i rejsy luksusowymi statkami wycieczkowymi typu cruiser po wymienionych akwenach. Zapewniają one atrakcyjną formę odpoczynku, mogą tym samym przyciągnąć licznych turystów nie tylko z kraju, ale także z zagranicy, co przełoży się z całą pewnością na korzyści finansowe lokalnych przedsiębiorców, w tym zwłaszcza z branży turystycznej i handlowej. Na Bałtyku notuje się ciągły wzrost ruchu statków tego typu szczególnie po otwarciu granicy.

Obecnie w Szczecinie rocznie obsługiwanych jest kilkadziesiąt turystycznych statków śródlądowych i kilkanaście statków morskich. Jako że zwiększenie liczby przybywających do zachodniopomorskich portów wycieczkowców może przyczynić się do znacznego wzrostu prestiżu zarówno dla portów, jak i całego regionu, istotne jest, aby też zwiększyć obsługę tego ruchu w portach Pomorza Zachodniego. Zachodni operatorzy coraz częściej chcą przybywać do Szczecina, traktując to miasto jako miejsce docelowe podróży pasażerów, a nie – jak do niedawna – jako przystanek w drodze do Berlina. Jest to również nowa szansa na wykreowanie ofert turystycznych całego regionu trans granicznego. Obecnie wiele zależy od samych władz administracyjnych, czy stworzą one przybywającym turystom właściwe warunki przyjęcia i wypoczynku. Aktualnie przy Wałach Chrobrego mogą cumować jedynie jednostki do 6,5 metra zanurzenia oraz zabierające na swój pokład do 400 pasażerów. Przy większej ilości niestety brak jest możliwości przewożenia gości przez autobusy. Do najważniejszych zadań należałoby więc przystosowanie reprezentacyjnych nabrzeży Wałów Chrobrego do obsługi dużych wycieczkowców.

11.1.1.4. Baza noclegowa i gastronomiczna

Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje najwyższa w Polsce koncentracja bazy noclegowej. W strefie nadmorskiej Pomorza Zachodniego znajduje się ponad 85% ogółu miejsc noclegowych województwa oraz ponad 81% wszystkich obiektów noclegowych. Na obszarze pojezierzy znajduje się zaledwie około 9,7 tys. miejsc noclegowych, co stanowi 6,7% ogółu bazy. Baza turystyczna nad Doliną Dolnej Odry, a także Zalewem Szczecińskim i Kamieńskim oraz j. Dąbie i innymi jeziorami jest jednak niewystarczająca, co ujemnie wpływa na rozwój turystyki, zarówno lądowej, jak i wodnej. Przeważają ośrodki o niskim, niezadowalającym standardzie oraz niskiej jakości usług, nieadekwatnej do wysokich cen. Baza turystyczna często jest w złym stanie technicznym. Ujemnie na turystykę wpływają także utrudnienia komunikacyjne, związane m.in. ze złym stanem dróg i niedostateczną liczbą parkingów w miejscowościach turystycznych.

Z danych statystycznych wynika, że w 2009 r. z bazy noclegowej województwa korzystało około 1,7 mln osób rocznie, z tego ponad 20% stanowili turyści zagraniczni, którzy gościli głównie w hotelach i pensjonatach. Stopień wykorzystania miejsc noclegowych wynosił w 2009 r. 46% (tab. 11.2.).

Tabela 11.2

Wykorzystanie obiektów noclegowych zbiorowego zakwaterowania

Rok	Osoby korzystające		Udzielone noclegi		Stopień wykorzystania miejsc noclegowych w %	Wynajęte pokoje		Stopień wykorzystania pokoi w %
	ogółem	w tym turyści zagraniczni	ogółem	w tym turyści zagraniczni		ogółem	w tym turyści zagraniczni	
Obiekty ogółem								
2008	1 742 580	380 196	10 033 801	2 047 523	47,6	1 164 379	557 832	47,5
2009	1 772 654	400 717	9 766 489	2 013 915	46,1	1 090 660	511 666	41,8
Hotele, motele pensjonaty i inne obiekty hotelowe - razem								
2008	748 089	252 074	1 979 519	941 833	39	1 164 379	557 832	47,5
2009	744 291	250 759	1 884 919	887 930	35,4	1 090 660	511 666	41,8

Źródło: Opracowano na podstawie danych GUS.

Turyści zagraniczni odwiedzający województwo zachodniopomorskie to przede wszystkim Niemcy (243 tys.), którzy stanowili ok. 72,1% wszystkich turystów zagranicznych. Drugą pod względem liczebności grupą turystów byli Duńczycy (27 tys.), następnie Szwedzi (15 tys.) oraz Holendrzy (7 tys.). Istotne jest więc, by baza noclegowa posiadała odpowiedni, zadowalający zagranicznych turystów standard usług.

11.1.1.5. Baza uzupełniająca

Istotnym aspektem turystyki są także wszelkie przedsięwzięcia kulturalno-rozrywkowe stanowiące dodatkową atrakcję dla turystów. Na ofertę Pomorza Zachodniego składa się m.in. duża liczba ośrodków konnych, które prowadzą zarówno jazdę, jak i naukę jazdy konnej. Znajdują się tam także liczne wypożyczalnie sprzętu pływającego.

Kolejnym atutem turystycznym jest możliwość uprawiania kajakarstwa. Niestety liczba dobrze przygotowanych szlaków kajakowych jest niewystarczająca. Jednym z oferowanych spływów jest spływ Gwdą, który trwa 7–8 dni. Bardzo dużym atutem Pomorza Zachodniego są organizowane morskie spływy kajakowe oraz kanały (200 km) Międzyodrza w Dolinie Dolej Odry.

Atutem turystycznym regionu są także szlaki rowerowe, pogrupowane tematycznie. Nie mniej atrakcyjny dla turystów jest także szlak latarni morskich zaczynający się w Świnoujściu, biegnący poprzez Pobierowo, Kołobrzeg, Darłowo, a kończący się w Jarosławiu. Brakuje jednak dobrze przygotowanych szlaków.

Na ofertę województwa składają się także cztery pola golfowe oraz pola do minigolfa w Kołobrzegu, Szczecinie, Międzyzdrojach, Rewalu, Niechorzu i Łukęcinie.

Dużą atrakcją turystyczną jest ponadto 6 działających aquaparków, które znajdują się w Goleńowie, Gryfinie, Szczecinku, Świdwinie, Choszcznie i Darłowie.

11.1.1.6. Turystyka uzdrowiskowa i zdrowotna

Coraz bardziej popularne i modne stają się wyjazdy połączone z różnego rodzaju zabiegami sprzyjającymi zdrowiu, urodzie i samopoczuciu. W tej formie turystyki przodują ośrodki typu SPA, które posiadają rozbudowane części infrastruktury wodnej (baseny, aquaparki), zaplecze typu fitness, oraz gabinety zabiegowo-rehabilitacyjne. Dla rozwoju tej formy turystyki bardzo istotny jest panujący w regionie szczególnie mikroklimat, a także istniejące na terenie województwa pokłady borowin oraz źródeł solankowych. Na Pomorzu Zachodnim status uzdrowiska posiadają obecnie 4 gminy: Kołobrzeg, Połczyn Zdrój, Kamień Pomorski oraz Świnoujście.

Obszar nadmorski województwa zachodniopomorskiego charakteryzuje się najkorzystniejszymi warunkami klimatycznymi w całym basenie Morza Bałtyckiego, a specyficzny mikroklimat i zdrowotne właściwości wody morskiej w połączeniu z obecnością źródeł wód węglnych i złóż surowców leczniczych sprzyjają rozwojowi funkcji sanatoryjnej i uzdrowiskowej. W regionie znajdują się liczne kurorty uzdrowiskowe. Jednym z nich jest Świnoujście, gdzie leczy się za pomocą borowin i wód solankowych

choroby układu krążenia, układu oddechowego oraz przemiany materii. Drugim kurortem jest Kołobrzeg, gdzie leczy się przede wszystkim schorzenia dróg oddechowych.

11.1.2. Analiza SWOT*

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> — Istnienie niepowtarzalnej, najkrótszej drogi wodnej z Berlina do Bałtyku. — Liczne akweny w tym morskie; przybrzeżne i zatokowe (Zalew Szczeciński i Kamieński) i śródlądowe Doliny Dolnej Odry (kanały, j. Dąbie Małe i Duże, rzeka Odra Wschodnia i Zachodnia) niepowtarzalnie turystycznie. — Małe porty jachtowe w Świnoujściu Nowym Warpnie, Trzebieży, Stepnicy, Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Wolinie, Szczecinie posiadają duże możliwości rozwojowe w zakresie obsługi turystyki morskiej. — Na wszystkich akwenach Doliny Dolnej Odry istnieją warunki do uprawiania turystyki oraz sportów wodnych. — Parki narodowe i krajobrazowe, rezerваты przyrody oraz obszary chronionego krajobrazu zajmujące 20% powierzchni województwa. — Gęsta baza noclegowa i gastronomiczna w pasie nadmorskim. — Zaplecze edukacyjne na poziomie szkolnictwa średniego i wyższego. 	<ul style="list-style-type: none"> — Brak strategii budowania marki regionu po otwarciu granicy. — Nieprzystosowanie Portu Szczecin do przyjmowania dużych wycieczkowców (cel 12,5 m). — Brak tranzytowego portu jachtowego w obrębie Wałów Chrobrego z możliwości podnoszenia i opuszczania masztów. — Słabo rozwinięta sieć informacji turystycznej na terenie województwa. — Niewystarczająca infrastruktura żeglarska: mała ilość marin i przystani żeglarskich, zły stan techniczny obiektów turystycznych, słabo rozwinięta infrastruktura uzupełniająca również na Międzyodrze. — Zbyt duże oddalenie portów i przystani od siebie utrudniająca turystykę „weekendową” turystów niemieckich i polskich. — Mała liczba hoteli o podwyższonym standardzie dla turystów biznesowych i elitarnych. — Mała liczba miejsc przeznaczonych do zimowania łodzi. — Niewystarczająca promocja regionu. Brak zintegrowanych działań w celu stworzenia wspólnej oferty turystycznej. — Sezonowość turystyki.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> — Otwarcie granicy grudniu 2007r zwiększyło dostęp do atrakcji wodno-łądowych. — Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej w ramach „Programu dla Odry – 2006”. — Położenie w atrakcyjnej turystycznie strefie nadmorskiej; — Położenie w strefie przygranicznej, a także na szlakach tranzytowych. — Zwiększająca się liczba przypląnięć cruiserów morskich i rzecznych. — Zwiększająca się atrakcyjność turystyki morskiej: rejsy turystyczne, żeglarsstwo morskie i zatokowe, wędkarstwo morskie, jeziorowej i kanałowej. — Rozbudowa marin i przystani żeglarskich w ramach projektu sieciowego Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego; — Walory przyrodnicze w postaci pasa nadmorskiego, licznych rzek, jezior oraz lasów. — Wyróżnienie projektu pt.: „Międzyodrze – Labirynty Doliny Dolnej Odry” w konkursie Europejskie Destynacje Przyrodnicze. — Walory i infrastruktura leczniczo-uzdrowiskowa; — Poprawa infrastruktury drogowej i kolejowej łączącej województwo z krajem i zagranicą. — Bogacenie się społeczeństwa skutkujące większymi wydatkami na turystykę, rekreację i wypoczynek. — Moda na jachting, turystykę aktywną oraz turystykę. — Duży sezonowy ruch turystyczny zarówno krajowy jak 	<ul style="list-style-type: none"> — Warunki klimatyczne powodujące występowanie krótkiego sezonu turystycznego w ciągu roku. — Niekontrolowany ruch turystyczny na obszarach chronionych. — Utrzymujące się wysokie ceny dla turystów krajowych. — Brak wspólnych działań promujących region – dalsze rozdrobnienie inicjatyw, monopolizacja działań. — Utrzymujący się lub pogarszający stan techniczny infrastruktury wodno-łądowej i bazy noclegowej. — Konkurencja ze strony województwa pomorskiego w zakresie turystyki nadmorskiej, rynku niemieckiego i skandynawskiego. — Brak poprawy dostępu komunikacyjnego do miejscowości turystycznych. — Likwidacja połączeń kolejowych do miejscowości turystycznych. — Wieloletnie zaniedbania inwestycyjne rzeki Odry skutkujące jej ograniczoną żeglownością, szczególnie na Międzyodrze. — Występowanie cofki i fali powodziowej zalewającej przystanie, stacje na obszarze całej w Dolinie Dolej Odry szczególnie w części rzeczno-kanałowej i j. Dąbie.

<p>i zagraniczny.</p> <ul style="list-style-type: none"> — Poprawa infrastruktury drogowej i kolejowej na terenie województwa. — Kształtowanie wizerunku Pomorza Zachodniego jako miejsca atrakcyjnego turystycznie, zwłaszcza dla turystów niemieckich. — Zwiększenie promocji i reklamy regionu. Realizacja projektów typu: Floating Garden 2050 np. Labirynty Międzyodrza; — Rozbudowa sieci informacji turystycznej. 	
--	--

* Ze względu na różne wykładnie dotyczące czterodzielnej macierzy strategicznej przyjęto, że silne i słabe strony to czynniki wewnętrzne, na które mają bezpośredni wpływ podmioty działające na terenie województwa zachodniopomorskiego a szanse i zagrożenia to czynniki zewnętrzne, niezależne od nich.

Źródło: Opracowanie własne

11.2. Cele i zadania strategiczne

Nadrzędnym celem strategicznym dla omawianego obszaru gospodarki morskiej jest **rozwój turystyki morskiej i śródlądowej**.

Cele kierunkowe obejmują:

- 1) Rozwój i promocja szlaków żeglarskich na obszarze transgranicznym, ze szczególnym uwzględnieniem Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego;
- 2) Poprawa jakości usług turystycznych;
- 3) Promocja wizerunku województwa zachodniopomorskiego jako obszaru turystyki morskiej i śródlądowej;
- 4) Edukacja ekologiczna i promocja ekoturystyki;
- 5) Stworzenie warunków do przyjmowania dużych statków pasażerskich i żaglowców w Szczecinie;
- 6) Odbudowa białej floty i rozwój wodnej komunikacji pasażerskiej;

Do najważniejszych zadań strategicznych należy zaliczyć m.in.:

- 1) Rozwój Szlaku Berlin–Szczecin–Bałtyk;
- 2) Modernizacja marin, budowa nowych o standardzie europejskim;
- 3) Zbudowanie jachtowego portu tranzytowego w na rzece Odrze pomiędzy wyspą Grodzką a Łasztownią jako strategicznego jachtowego portu Szczecina na szlaku wodnym;
- 4) Promocja zachodniopomorskiej turystyki z wykorzystaniem polsko-niemieckiej platformy informacji turystycznej;
- 5) Budowa centrów informacji turystycznej, wydawanie przewodników turystycznych w językach obcych;
- 6) Modernizacja infrastruktury portowej do obsługi dużych pasażerskich statków morskich i rzecznych oraz żaglowców;
- 7) Realizacja inwestycji przedstawionych w podrozdziale 13.2 „Priorytetowe inwestycje”.

12. Planowanie przestrzenne obszarów morskich

12.1. Diagnoza obecnego stanu planowania przestrzennego obszarów morskich

Planowanie przestrzenne obszarów morskich (*maritime spatial planning, marin spatial planning, sea use planning*) jest koncepcją, która relatywnie niedawno stała się przedmiotem zainteresowania planistów przestrzennych i decydentów odpowiadających za przestrzeń.

Plan przestrzenny obszarów morskich decyduje:

- o przeznaczeniu obszarów morskich,
- o zakazach lub ograniczeniach w korzystaniu z nich,
- o rozmieszczeniu inwestycji celu publicznego,
- o kierunkach rozwoju transportu i infrastruktury technicznej,
- o obszarach i warunkach ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego.

Pierwszym bałtyckim dokumentem wskazującym na potrzebę planowania obszarów morskich jest raport VASAB (Vision and Strategies around the Baltic Sea) z roku 2001, gdzie po raz pierwszy wskazano na narastające konflikty wokół wód przybrzeżnych, a występujące m.in. pomiędzy energią wiatrową a żeglugą, a także na potrzebę opracowania i przyjęcia zasad planowania przestrzennego na morzu⁹⁵.

W ślad za tym w roku 2008 VASAB opracował i przyjął zasady planowania przestrzennego na morzu. W opracowanym raporcie przedstawiono m.in. obecny zakres wdrażania morskiego planowania przestrzennego w krajach Regionu Morza Bałtyckiego, przeanalizowano najważniejsze potencjały i zagrożenia gospodarowania przestrzenią morską Bałtyku, zaprezentowano cele, jakie są możliwe do osiągnięcia przy wykorzystaniu planowania przestrzennego obszarów morskich, a także wskazano na główne działania, jakie kraje bałtyckie powinny wspólnie podjąć względem przestrzeni morskiej.

Powstało także kompendium krajowych systemów planowania przestrzennego na morzu. Próby tworzenia planów morskich zostały podjęte w ramach licznych projektów wspieranych przez VASAB o charakterze krajowym i międzynarodowym, m.in. BaltCoast, PlanCoast, BaltSeaPlan.

Komisja Europejska w roku 2008 uznała planowanie przestrzenne obszarów morskich za istotny element zintegrowanej polityki morskiej UE i zostało to ujęte zarówno w Zielonej, jak i Niebieskiej Księdze UE. W roku 2008 powstała mapa drogowa, której ważną częścią jest katalog wspólnych zasad UE istotnych dla planowania przestrzennego obszarów morskich w UE. Do zasad tych należy:

- 1) Stosowanie planowania przestrzennego obszarów morskich w zależności od obszaru i rodzaju działalności;
- 2) Cele, które przyświecają planowaniu przestrzennemu obszarów morskich;
- 3) Przejrzysty sposób opracowywania planowania przestrzennego obszarów morskich;
- 4) Uczestnictwo zainteresowanych stron;
- 5) Koordynacja w państwach członkowskich – uproszczenie procesu decyzyjnego;
- 6) Zapewnianie skutków prawnych krajowego planowania na morzu;
- 7) Współpraca i konsultacje transgraniczne;
- 8) Monitorowanie i ocena części procesu planowania;
- 9) Osiąganie spójności pomiędzy planami zagospodarowania przestrzennego na lądzie i morzu – związki z ICZM;
- 10) Solidne bazy danych i podstawy naukowe.

Dodatkowo HELCOM i VASAB rekomendują stosowanie następujących zasad do Morskiego Planowania Przestrzennego (MSP):

- 1) MSP powinno posiadać charakter proaktywny i długookresowy – jego fundamentem ma być uzgodniona przez kraje bałtyckie wizja i cele strategiczne;

⁹⁵ Zaucha J.: *Planowanie przestrzenne obszarów morskich w Polsce i w krajach bałtyckich – specyfikacja, doświadczenia i perspektywy wdrożeniowe*. Szczecin 2010.

- 2) MSP powinno być realizowane przez instytucję niezależną od interesów branżowych czy sektorowych;
- 3) MSP powinno być konstruowane w oparciu o zasadę różnorodności, transparentności i dialogu (współuczestnictwa) z interesariuszami;
- 4) MSP powinno respektować podejście ekosystemowe;
- 5) MSP powinno obejmować wszystkie elementy wielowymiarowej przestrzeni morskiej i uwzględniać najważniejsze zmiany przestrzenne o charakterze sezonowym – związane z czasem (cykl roczny);
- 6) MSP powinno mieć charakter adaptacyjny i ciągły. Mimo, że proces planowania może się różnić między krajami, najważniejsze jest zachowanie jego ciągłości;
- 7) MSP powinno wykorzystywać wyniki badań (evidence based spatial planning);
- 8) MSP powinno być koordynowane transnarodowo, powinno się pewne obszary planować wspólnie z krajami sąsiedzkimi;
- 9) MSP powinno być budowane w oparciu o zasadę hierarchii planów (nested approach);
- 10) Należy osiągnąć zgodność planowania przestrzennego na lądzie i morzu;
- 11) MSP powinno mieć charakter przezroczystościowy;
- 12) MSP na wczesnych etapach planowania powinno uwzględniać doświadczenia, rekomendacje i informacje organizacji panbałtyckich oraz CEMAT-u;
- 13) W przypadku braku MSP proces decyzyjny zarządzania obszarami morskimi powinien mieć charakter zintegrowany (koordynacja pozioma i pionowa), transparentny i obejmujący dialog z interesariuszami.

Polityka zagospodarowania polskich obszarów morskich wpisuje się w europejską politykę morską, zapisaną w Zielonej i Niebieskiej Księdze UE. Planowe zagospodarowanie obszarów morskich jest podstawową metodą eliminacji konfliktów wynikających z rosnącej presji procesów inwestycyjnych na obszarach morskich związanych z rozwojem gospodarczym, z innymi sposobami gospodarczego ich wykorzystania (energetyka wiatrowa, rekreacja, rybołówstwo) oraz z wymaganiami ochrony środowiska morskiego. Podstawowym brakiem planowania przestrzeni morskich jest brak monitoringu przestrzeni morskiej, zaś programy badawcze w tej dziedzinie są wysoce niedostateczne i niespójne⁹⁶.

Polskie obszary morskie składają się z morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłączonej strefy ekonomicznej. Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne są integralną częścią terytorium Polski. Zatem zwierzchnictwo terytorialne Polski obejmuje wody, przestrzeń powietrzną nad nimi, dno morskie i wnętrze ziemi pod nim, z tym że zgodnie z przepisami Konwencji Prawo Morza w obszarze morza terytorialnego obce statki korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu. Wyłączna strefa ekonomiczna obejmuje wody, dno morza i położone pod nim wnętrze ziemi. Nie stanowi ona wprawdzie terytorium kraju, jednak Polsce przysługują w niej prawo rozpoznawania, zarządzania i eksploatacji zasobów naturalnych (żywych i mineralnych), ochrony tych zasobów oraz władztwo w zakresie budowania i użytkowania sztucznych wysp, konstrukcji i innych urządzeń, badań naukowych morza, ochrony i zachowania środowiska morskiego⁹⁷.

Zachodzące zmiany gospodarki morskiej w Polsce wskazują na wzrost zapotrzebowania na przestrzeń morską w przyszłości. Rodzić to będzie konflikty przestrzenne wymagające od społeczności krajowych, regionalnych i lokalnych systemowych narzędzi ich rozwiązywania.

Planowanie przestrzenne na morzu zdecydowanie różni się od planowania przestrzennego na lądzie. Związane jest to m.in.:

- z trójwymiarowym charakterem przestrzeni morskiej,
- z odmienną dynamiką procesów dyfuzji (ryzyko ekologiczne),
- z większym znaczeniem czynnika transgranicznego,
- z większą elastycznością kształtowania korytarzy transportowych,

⁹⁶ Materiały Ministerstwa Rozwoju Regionalnego; <http://www.mrr.gov.pl> [dostęp: 10.07.2010].

⁹⁷ Zaucha J.: *Gospodarka morska wobec nowych trendów rozwojowych (aspekty przestrzenne)*. Konferencja Naukowa „Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju a wizje i perspektywy rozwoju przestrzennego Europy”, Jachranka k. Serocka 2008.

- z większym znaczeniem procesów hydrograficznych i geomorfologicznych, np. odnośnie kształtowania linii brzegowej,
- z trudniejszą dostępnością danych,
- z innym kształtowaniem się niż na lądzie kwestii własnościowych,
- z mniejszą liczbą i większym zinstytucjonalizowaniem interesariuszy.

W toku prowadzonych w Polsce prac planistycznych powstały zręby własnej krajowej metodologii planowania przestrzennego obszarów morskich oraz sformułowano szereg postulatów dotyczących dalszego rozwoju tego planowania. Do najważniejszych kwestii w tym zakresie należą⁹⁸:

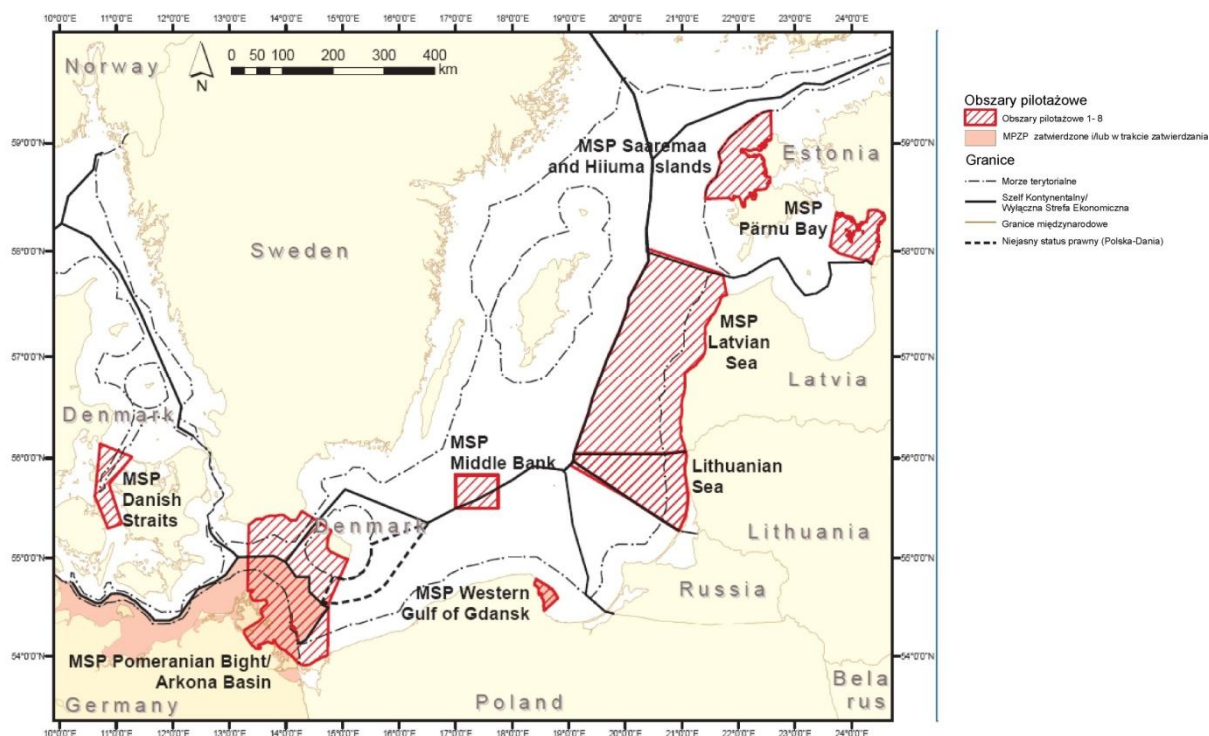
- zagospodarowanie wyłącznej strefy ekonomicznej, ze względu na jej odmienne uwarunkowania prawne powinno odbywać się na szczeblu krajowym jako wyodrębniona część prac nad planem krajowym,
- plany przestrzenne morza terytorialnego i morskich wód wewnętrznych (kompleksowe i lokalne) powinny rozstrzygać, tak jak przewiduje to ustawa, np. o przeznaczeniu akwenów oraz o zakazach i ograniczeniach w korzystaniu z nich, ale także powinno nastąpić precyzyjne określenie kompetencji administracji morskiej w tym zakresie, jak również należy stworzyć mechanizmy prawne wymuszające na interesariuszach stosowanie się do zapisów planu – plany tego typu powinny mieć charakter prawa miejscowego,
- określenie hierarchii planów przestrzennych obszarów morskich polegać powinno na wskazaniu katalogu zagadnień i postanowień z planu krajowego, jakie powinny znaleźć się w planach niższych szczebli,
- harmonizacja działań planistycznych na lądzie i morzu może być osiągnięta w oparciu o mechanizm opiniowania/uzgadniania planów przestrzennych obszarów wód wewnętrznych i morza terytorialnego przez przyległe województwa i gminy oraz opracowanie krajowej strategii rozwoju strefy brzegowej; wszystkie plany przestrzenne obszarów morskich powinny stanowić istotne uwarunkowania planów regionalnych i lokalnych,
- ustanowienie odpowiedzialności za gromadzenie, przetwarzanie i udostępnianie informacji niezbędnych do sporządzania planów przestrzennych obszarów morskich ustawowo sprecyzowanej.

Obecnie w opracowaniu jest koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK 2030), która będzie uwzględniać planowanie przestrzenne obszarów morskich.

Planowanie przestrzenne obszarów morskich będzie leżało w kompetencjach Dyrektora Urzędu Morskiego, jednak na dzień dzisiejszy brak jest przepisów wykonawczych dotyczących tego zagadnienia. Przewiduje się, że do roku 2030 25% polskich obszarów morskich zostanie pokryte planami zagospodarowania przestrzennego.

Obecnie wdrażane są programy pilotowe dla poszczególnych akwenów morskich (rys. 12.1), m.in. w ramach BaltSeaPlan program dla Zatoki Pomorskiej w województwie zachodniopomorskim (rys. 12.2).

⁹⁸ Zaucha J.: *Planowanie przestrzenne obszarów morskich w Polsce i w krajach bałtyckich – specyfikacja, doświadczenia i perspektywy wdrożeniowe*. Międzynarodowa konferencja pt. „Transgraniczne planowanie przestrzenne – uwarunkowania i możliwości realizacyjne”. Szczecin 2010.



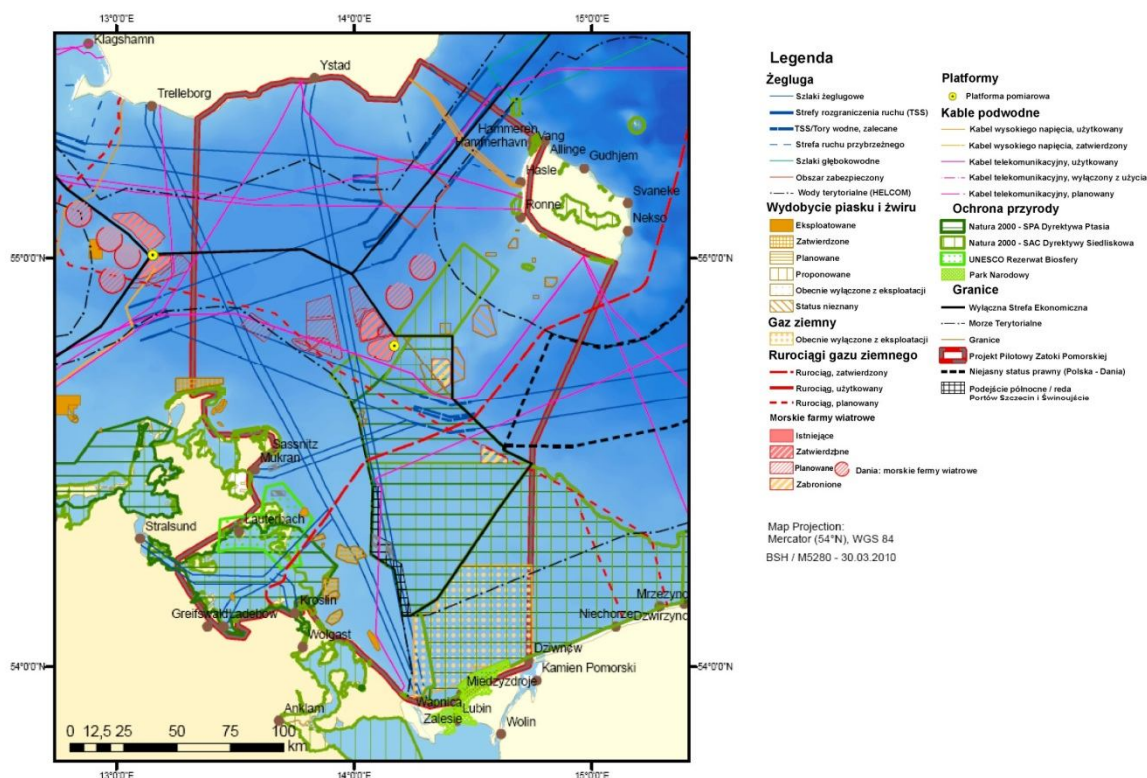
Rys. 12.1. Planowanie przestrzenne obszarów morskich na Bałtyku

Źródło: BaltSeaPlan 2010.

Projekt BaltSeaPlan (budżet 3,7 mln €), realizowany jest z funduszy Programu Regionu Morza Bałtyckiego 2007–2013 Europejskiej Współpracy Terytorialnej, towarzyszy procesowi tworzenia europejskiej polityki morskiej poprzez wspieranie zintegrowanego planowania przestrzennego na morzu i tworzenie narodowych strategii dla obszarów morskich w krajach nadbałtyckich.

Projekt BaltSeaPlan obejmie swymi działaniami poszczególne kroki planowania przestrzennego:

- 1) Inwentaryzacja: zebranie danych na temat obecnych użytkowników morza, konfliktów i wartości środowiska naturalnego Bałtyku. Braki zostaną uzupełnione celem otrzymania spójnej bazy danych na potrzeby planowania przestrzennego. Promowana będzie wymiana danych, zgodnie z zaleceniami unijnej dyrektywy INSPIRE.
- 2) Analiza ram prawnych, metodologii i strategii środowiskowych w poszczególnych krajach nadbałtyckich; w oparciu o te analizy przygotowane zostaną sugestie dla narodowych strategii morskich.
- 3) Wypracowanie wspólnej wizji (zagospodarowania przestrzennego) dla Morza Bałtyckiego, uwzględniającej transnarodowe współzależności i ich efekty skumulowane.
- 4) Praktyczne wdrożenie zintegrowanego planowania przestrzennego obszarów morskich w kilku obszarach pilotażowych:
 - Zatoka Pomorska PL/DE/SE,
 - Zachodnia część Zatoki Gdańskiej PL,
 - Południowa Ławica Środkowa PL/SE,
 - Trasa T-Route Zachodniego Bałtyku DK,
 - Wyspy Hiiuma i Saaremaa EE,
 - Zachodnie wybrzeże Łotwy LV.
- 5) Lobbying na rzecz rozwoju planowania przestrzennego na morzu.
- 6) Opracowanie zaleceń ustawodawczych.



Rys. 12.2. Morskie planowanie przestrzenne obszaru pilotowego Zatoka Pomorska–Basen Arkony (inventaryzacja obszaru)

Źródło: BaltSeaPlan 2010.

28 czerwca 2010 roku zostało podpisane porozumienie w sprawie podjęcia wspólnych prac nad „Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec”. Celem głównym opracowania studium jest wskazanie kierunków rozwoju obszarów pogranicza Polski i Niemiec oraz poprawy jego spójności przestrzennej dla realizacji wyzwań integracyjnych w Unii Europejskiej. Istotne jest wypracowanie spójnej polityki przestrzennej polskiej części obszaru pogranicza Polski i Niemiec, innowacyjnych zasad współpracy międzyregionalnej w zakresie planowania przestrzennego, standardu zapisu planistycznego oraz systemu informacji o planowaniu przestrzennym, jak również stworzenie instrumentów wspomagających formułowanie dokumentów planistycznych i programowych dla perspektywy finansowej UE w latach 2014–2020.

12.2. Cele i zadania strategiczne

Nadrzędnym celem strategicznym jest planowanie przestrzenne dla polskich obszarów morskich i nadmorskich.

Do głównych celów kierunkowych należy zaliczyć:

- 1) Wykonanie planów zagospodarowania przestrzennego dla polskich obszarów morskich uwzględniających transgraniczne zależności;
- 2) Stworzenie regulacji prawnych mających na celu praktyczne wdrożenie zintegrowanego planowania przestrzennego obszarów morskich.

13. System realizacji Programu

13.1. Zestawienie celów strategicznych i kierunkowych

Poniżej zestawione zostały wszystkie cele strategiczne i kierunkowe warunkujące rozwój gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego.

Numer	Cel
1.	Rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65) jako głównej osi rozwoju transportu współmodalnego.
1.1.	Działania na rzecz uznania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego za projekt strategiczny na poziomie kraju i UE.
1.2.	Kreowanie i rozwijanie potoków ruchu w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym.
1.3.	Promowanie i rozwój intermodalnych połączeń transportowych.
1.4.	Budowa i modernizacja infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.
1.5.	Rozwój stałych połączeń morskich Świnoujście-Skandynawia jako przedłużenie lądowej części Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.
1.6.	Utworzenie Regionalnego Centrum Logistyczno-Dystrybucyjnego obsługującego potoki ładunków intermodalnych do/z województwa zachodniopomorskiego.
1.7.	Rozbudzenie świadomości klastrowej w regionie.
2.	Poprawa konkurencyjności portów morskich.
2.1.	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej.
2.2.	Rozbudowa potencjału portu Świnoujście dla obsługi ruchu promowego oraz budowa i zagospodarowanie portu zewnętrznego.
2.3.	Rozwój funkcji przemysłowej, logistyczno-dystrybucyjnej i handlowej portów, w szczególności rozwój potencjału portowego dla obsługi ładunków intermodalnych.
2.4.	Poprawa dostępności transportowej portów morskich od strony ich przedpola i zaplecza, z wykorzystaniem środków UE.
2.5.	Kontynuacja modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m.
2.6.	Pogłębienie głębokowodnego toru podejściowego do Świnoujścia do głębokości umożliwiającej ruch statków o zanurzeniu do 14,5 m.
3.	Równoważenie systemu transportowego poprzez wzmocnienie pozycji konkurencyjnej żeglugi śródlądowej w województwie zachodniopomorskim.
3.1.	Poprawa parametrów eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych.
3.2.	Utworzenie portu śródlądowego w rejonie ujścia Odry przystosowanego do obsługi transportu intermodalnego.
3.3.	Rozwój potencjału portowego dla obsługi jednostek żeglugi śródlądowej.
3.4.	Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu żeglugowego poprzez wdrożenie zharmonizowanego systemu informacji rzecznej (RIS).
3.5.	Dostosowanie parametrów eksploatacyjnych rzeki Regalicy do klasy VB.
3.6.	Dostosowanie szlaków żeglugowych dla potrzeb żeglugi całodobowej.
4.	Poprawa konkurencyjności transportu morskiego.
4.1.	Rozszerzenie współpracy armatorów, szkolnictwa i odpowiednich instytucji państwowych.
4.2.	Poprawa warunków działalności w transporcie i przemyśle morskim.
4.3.	Promocja żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.
5.	Zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża.
5.1.	Poprawa dostępności małych portów od strony morza i lądu.
5.2.	Modernizacja i rozbudowa technicznego wyposażenia małych portów, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji gospodarki rybackiej, obsługi ruchu pasażerskiego i funkcji turystyczno-sportowej.
5.3.	Uregulowanie stanu prawnego i stosunków własnościowych gruntów portowych.
5.4.	Usunięcie barier o charakterze formalno-prawnym utrudniających lokalizację działalności gospodarczej w portach morskich.

Numer	Cel
6.	Poprawa konkurencyjności przemysłu stoczniowego.
6.1.	Wspieranie inicjatyw na rzecz wykorzystania potencjału stoczniowego.
6.2.	Rozwój potencjału produkcyjnego i remontowego stoczni morskich i rzecznych.
7.	Kształcenie i wychowanie wysoko wykwalifikowanej kadry dla potrzeb gospodarki morskiej i śródlądowej.
7.1.	Rozwój kształcenia kadr dla gospodarki morskiej i śródlądowej na poziomie średnim i wyższym oraz kształcenia doskonalącego, w tym tworzenie nowych kierunków i specjalizacji.
7.2.	Promowanie osiągnięć naukowych i oferty szkoleniowej uczelni i szkół średnich, promowanie prowadzonych przez nie kierunków kształcenia związanych z szeroko pojętą gospodarką morską i żeglugą śródlądową.
7.3.	Utworzenie i rozwój Polskiego Ośrodka Ratownictwa Morskiego.
7.4.	Utworzenie i rozwój Europejskiego Centrum Szkolenia LNG.
7.5.	Utworzenie i rozwój Centrum Szkoleniowego Rybołówstwa Bałtyckiego.
8.	Prowadzenie badań rozwojowych w obszarze gospodarki morskiej.
8.1.	Zwiększenie liczby i jakości prac naukowo-badawczych o tematyce morskiej i śródlądowej.
8.2.	Rozszerzenie współpracy międzynarodowej w zakresie badań proinnowacyjnych.
8.3.	Unowocześnienie w uczelniach wyższych Pomorza Zachodniego zaplecza naukowo-badawczego i laboratoryjnego na potrzeby gospodarki morskiej.
8.4.	Poprawa współpracy podmiotów gospodarczych z ośrodkami szkolnictwa morskiego.
9.	Poprawa stanu środowiska morskiego oraz ochrona brzegu morskiego.
9.1.	Ochrona przeciwszormowa brzegów morskich i morskich wód wewnętrznych.
9.2.	Stworzenie regionalnego planu ochrony morza zgodnego z wytycznymi UE.
9.3.	Ograniczenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez gospodarkę morską i realizacja szerokiego programu monitoringu środowiskowego.
9.4.	Aktualizacja inwentaryzacji walorów przyrodniczych Bałtyku i jego pobrzeża.
9.5.	Utworzenie baz danych dotyczących stanu środowiska morskiego i pobrzeża Bałtyku.
9.6.	Doposażenie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń morza oraz zakup statku wielozadaniowego dla zabezpieczenia obszarów morskich.
10.	Poprawa bezpieczeństwa morskiego.
10.1.	Doskonalenie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie.
10.2.	Ochrona żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi.
10.3.	Rozwój Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz poprawa współpracy wszystkich służb uczestniczących w akcjach ratowniczych na morzu.
10.4.	Zintegrowanie systemów usług informacyjnych VTMS i RIS.
11.	Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju.
11.1.	Wsparcie dla projektów poszukiwania ropy naftowej, gazu oraz podmorskich osadów mineralnych.
11.2.	Budowa infrastruktury umożliwiającej dywersyfikację dostaw gazu ziemnego.
11.3.	Modernizacja infrastruktury wykorzystywanej do obsługi paliw stałych i płynnych.
11.4.	Rozwój morskiej energetyki wiatrowej.
12.	Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego.
12.1.	Prowadzenie monitoringu rybackiego i ochrona tarlisk naturalnych.
12.2.	Realizacja programu systematycznego zarybiania wód.
12.3.	Rozwój floty rybackiej poprzez jej przystosowanie do potrzeb nowoczesnej gospodarki rybacko-przetwórczej oraz turystycznej z uwzględnieniem programów UE.
12.4.	Realizacja strategii rybacko-przetwórczej.
12.5.	Wspieranie rozwoju bałtyckich (przybrzeżnych) połowów łodziowych.
12.6.	Wyrównywanie szans polskich rybaków z rybakami pozostałych państw nadbałtyckich.
13.	Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych Morza Bałtyckiego.
13.1.	Realizacja projektów poszukiwania i wydobywania ropy, gazu oraz podmorskich osadów mineralnych.
13.2.	Zebranie danych na temat obecnych użytkowników morza, konfliktów i wartości środowiska naturalnego Bałtyku.

Numer	Cel
14.	Planowanie przestrzenne polskich obszarów morskich i nadmorskich.
14.1.	Wykonanie planów zagospodarowania przestrzennego dla polskich obszarów morskich uwzględniających transgraniczne zależności.
14.2.	Stworzenie regulacji prawnych mających na celu praktyczne wdrożenie zintegrowanego planowania przestrzennego obszarów morskich.
15.	Rozwój turystyki morskiej i śródlądowej.
15.1.	Rozwój i promocja szlaków żeglarskich na obszarze transgranicznym, ze szczególnym uwzględnieniem Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego.
15.2.	Poprawa jakości usług turystycznych.
15.3.	Promocja wizerunku województwa zachodniopomorskiego jako obszaru turystyki morskiej i śródlądowej.
15.4.	Edukacja ekologiczna i promocja ekoturystyki.
15.5.	Stworzenie warunków do przyjmowania dużych statków pasażerskich i żaglowców w Szczecinie.
15.6.	Odbudowa białej floty i rozwój wodnej komunikacji pasażerskiej.
16.	Koordinacja współpracy na rzecz gospodarki morskiej.
16.1.	Utworzenie Ośrodka Gospodarki Morskiej Pomorza Zachodniego skupiającego ekspertów z zakresu wszystkich dziedzin gospodarki morskiej.
16.2.	Wsparcie inicjatyw klastrowych w obszarze gospodarki morskiej.
16.3.	Inicjowanie i wdrażanie regulacji prawnych umożliwiających zwiększenie dostępności środków finansowych dla przedsiębiorstw gospodarki morskiej.
16.4.	Polityka niedyskryminacji podmiotów gospodarczych.

13.2. Priorytetowe inwestycje

Dla realizacji Programu sporządzona została lista priorytetowych projektów, zadań i inwestycji, które przyczynią się do realizacji poszczególnych celów umożliwią zdyktalizowanie rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego. Wskazane poniżej przedsięwzięcia mają istotne znaczenie dla kształtowania procesów rozwijających gospodarkę morską w regionie, jednak nie wykluczają ani nie ograniczają podejmowania i wspierania innych przedsięwzięć, zadań czy projektów prorozwojowych, wynikających z celów Programu.

Nr celu kierunkowego*	Cel kierunkowy	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)*	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN) / źródła finansowania	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku do roku)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu
1.	Rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65) jako głównej osi rozwoju transportu współmodalnego					
1.4.	Budowa i modernizacja infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.	Budowa drogi ekspresowej S3, odcinek Szczecin–Gorzów Wielkopolski	2 276,00	1 669,85	2007–2010	GDDKiA
		Budowa drogi ekspresowej S3, odcinek Gorzów Wielkopolski–Nowa Sól	1 935,53	1 354,87	2008–2011	GDDKiA
		Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu	1 300,00	211,86	2011–2013	GDDKiA / Miasto Świnoujście
		Budowa obwodnicy m. Nowogard w ciągu drogi S-6	394,00	81,34	2010–2011	GDDKiA
		Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Krzyż–Szczecin	3377,48	2195,36	2011–2015	PKP PLK SA
		Modernizacja linii CE 59 Wrocław–Zielona Góra–Kostrzyn–Szczecin. Etap I (linia dedykowana dla ruchu towarowego). Odcinek Szczecin–Dolna Odra	596,52	387,38	2012–2014	PKP PLK SA
		Modernizacja linii CE 59 Wrocław–Zielona Góra–Kostrzyn–Szczecin. Etap I (linia dedykowana dla ruchu towarowego). Odcinek Wrocław–Głogów	1 785,97	1 250,18	2012–2014	PKP PLK SA
2.	Poprawa konkurencyjności portów morskich					
2.1	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej.	Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Płw. Ewa w porcie w Szczecinie	60,81	35,31	2011–2014	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
		Modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie	200,37	79,09	2010–2012	Gmina Miasto Szczecin
		Budowa infrastruktury portowej na Półwyspie Katowickim w porcie w Szczecinie. Etap II	99,20	65,76	2010–2012	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

Nr celu kierunkowego*	Cel kierunkowy	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)*	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN) / źródła finansowania	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku do roku)	Institucja odpowiedzialna za realizację projektu
		Zakup stanowiska promowego nr 6 – TPŚ	8,0	ŚW	do 2013	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
		Rozbudowa infrastruktury portowej na Ostrowie Grabowskim w porcie w Szczecinie – pole odkładu urobku	2,9	SW	do 2013	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
		Przedłużenie Nabrzeża Hutników i załadowanie Basenu Trymerskiego	20,0	ŚW + dofinansowanie	do 2020	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
		Budowa nabrzeży w porcie zewnętrznym. Etap I	100,0	ŚW + dofinansowanie	do 2020	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
		Modernizacja infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie	100,0	ŚW + dofinansowanie	do 2020	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
		Rozbudowa terminalu morskiego – poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży w porcie Police	138,42	91,33	2011–2013	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.
		Rozbudowa terminalu barkowego – poszerzenie toru dojeżdżowego i budowa nabrzeży w porcie Police	47,33	32,99	2011–2014	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.
2.2.	Rozbudowa potencjału portu Świnoujście dla obsługi ruchu promowego oraz budowa i zagospodarowanie portu zewnętrznego.	Budowa Terminala Regazyfikacyjnego Skroplonego Gazu Ziemnego w Świnoujściu – Instalacja rozładunkowa i regazyfikacyjna	4 151,06	456,00 POLiŚ 55 mln EURO (Recovery Plan)	2007–2014	Polskie LNG SA
		Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu	54,60	46,12	2009–2011	Urząd Morski w Szczecinie
		Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu	815,00	Program wieloletni, budżet państwa	2010–2013	Urząd Morski w Szczecinie
		Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu	151,55	64,78	2012–2014	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
2.4.	Poprawa dostępności transportowej portów morskich od strony ich przedpola i zaplecza z wykorzystaniem środków UE.	Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	89,90	62,59	2010–2013	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
		Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	104,22	72,17	2010–2013	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
		Zakup dwóch wielozadaniowych statków portowych przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA	75,00	52,30	2011–2012	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
2.5, 2.6	Kontynuacja modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m. Pogłębienie głębokowodnego toru podejści-	Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński). Etap II, strona wschodnia i zachodnia	262,81	223,39	2010–2013	Urząd Morski w Szczecinie

Nr celu kierunkowego*	Cel kierunkowy	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)*	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN) / źródła finansowania	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku do roku)	Institucja odpowiedzialna za realizację projektu
	wego do Świnoujścia do głębokości umożliwiającej ruch statków o zanurzeniu do 14,5 m.	Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne	51,00	43,35	2009–2011	Urząd Morski w Szczecinie
		Zakup wielozadaniowych jednostek przystosowanych do tamania lodów na torze wodnym	nieznany			Urząd Morski w Szczecinie
		Konserwacyjne prace pogłębiarskie na torach dojazdowych do portów morskich	60	budżet państwa	2011–2015	Urząd Morski w Szczecinie
		Przygotowanie pól refulacyjnych do przyjęcia urobku z modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m	25	UE+program wieloletni+ŚW	2012–2015	Urząd Morski w Szczecinie
		Budowa nowych umocnień brzegowych i budowli regulacyjnych	513,00	UE+program wieloletni+ŚW	do 2025	Urząd Morski w Szczecinie
		Pogłębienie toru do 12,5 m	548,20	UE+program wieloletni+ŚW	do 2025	Urząd Morski w Szczecinie
3.	Równoważenie systemu transportowego poprzez wzmocnienie pozycji konkurencyjnej żeglugi śródlądowej w województwie zachodniopomorskim					
3.1.	Poprawa parametrów eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych.	Zakup specjalistycznych jednostek pływających oraz specjalistycznego wyposażenia ma potrzeby RZGW Szczecin, niezbędnego do prac przy utrzymaniu śródlądowych dróg wodnych	27,62	13,81	2010–2013	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie, Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie
		Poprawa odpływu wód powodziowych w okresie zimowym z jeziora Dąbie (2012 zakończenie)	98,53	SW (m.in. Program dla Odry – 2006) oraz środki RFN + FS	2010–2012	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie
		Likwidacja priorytetowych miejsc limitujących na Odrze granicznej	154,0	SW (Program dla Odry – 2006)	2010–2015	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie
		Ubezpieczenie prawego brzegu Odry Zachodniej w km od 0,00-29,5 i dotyczy odcinków zniszczonego brzegu	19,0	SW (Program dla Odry – 2006) + środki RFN	2010–2015	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie
		Zapewnienia żeglugi statkami rzeczno-morskimi przez przekop Klucz–Ustowo (bagrowania pogłębienia, przedsięwzięcia dostosowujące)	20,0	Środki na ten cel mają być zapewnione z RFN	2010–2015	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie
		Likwidacja pozostałych miejsc limitujących po polsko-niemieckiej analizie i uzgodnieniu listy tych miejsc.	416,0	SW (Program dla Odry – 2006)	do 2025	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie
3.3.	Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu żeglugowego poprzez wdrożenie zharmonizowanego systemu informacji rzecznej (RIS).	Wdrożenie zharmonizowanego systemu informacji rzecznej (RIS)	ok. 30,0	budżet państwa + UE (TEN-T)		Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie
3.4.	Dostosowanie parametrów eksploatacyjnych rzeki Regalicy do klasy VB.	Przebudowa mostu kolejowego na rzece Regalicy w km 733,7	brak danych	SW (m.in. Program dla Odry – 2006) oraz środki RFN + FS		PKP PLK SA

Nr celu kierunkowego*	Cel kierunkowy	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)*	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN) / źródła finansowania	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku do roku)	Institucja odpowiedzialna za realizację projektu
5.	Zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża					
5.1.	Poprawa dostępności małych portów od strony morza i lądu.	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej). Etap I	77,80	34,78	2011–2013	Miasto Kołobrzeg
		Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej). Etap II	74,00	49,00	2010–2013	Miasto Kołobrzeg
		Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu. Etap III	120,00	12,87	2011–2013	Miasto Kołobrzeg
		Modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów–Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin–Goleniów	55,09	41,31	2009–2013	PKP PLK SA
5.2.	Modernizacja i rozbudowa technicznego wyposażenia małych portów, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji gospodarki rybackiej, obsługi ruchu pasażerskiego i funkcji turystyczno-sportowej.	Rozbudowa Portu Morskiego w Darłowie oraz poprawa dostępu z sieci dróg krajowych i wojewódzkich	32,60	26,73	2009–2013	Miasto Darłowo
		Remont nabrzeża Parkowego i Skarpowego w Porcie Darłowo	39,99	29,24	2011–2012	Urząd Morski w Słupsku
		Przebudowa Basenu Kolejowego w Porcie Morskim w Stepnicy	10,00	5,00	2010–2011	Gmina Stepnica
		Poprawa dostępności od strony morza dla portu Mrzeżyno		Projekt zostanie zgłoszony do przyznania współfinansowania w ramach PO Ryby	2010–2013	Urząd Morski w Szczecinie
		Modernizacja falochronu wschodniego i zachodniego w porcie Dziwnów		Projekt zostanie zgłoszony do przyznania współfinansowania w ramach PO Ryby	2010–2013	Urząd Morski w Szczecinie
7.	Kształcenie i wychowanie wysoko wykwalifikowanej kadry dla potrzeb gospodarki morskiej i śródlądowej					
7.3.	Utworzenie i rozwój Polskiego Ośrodka Ratownictwa Morskiego.	Utworzenie i rozwój Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego	58,0	budżet państwa	do 2014	Akademia Morska w Szczecinie
7.4.	Utworzenie i rozwój Europejskiego Centrum Szkolenia LNG.	Utworzenie i rozwój Europejskiego Centrum Szkolenia LNG	6,0	RPO WZ	2010–2011	Akademia Morska w Szczecinie
7.5.	Utworzenie i rozwój Centrum Szkoleniowego Rybołówstwa Bałtyckiego.	Utworzenie i rozwój Centrum Szkoleniowego Rybołówstwa Bałtyckiego	34,0	PO Ryby 2007–2013	2010–2013	Akademia Morska w Szczecinie
9.	Poprawa stanu środowiska morskiego oraz ochrona brzegu morskiego					
9.1.	Ochrona przeciwsztorowa brzegów morskich i morskich wód wewnętrznych.	Odbudowa i rozbudowa umocnień brzegu morskiego w Kołobrzegu km 330,4–333,4	88,02	74,82	2010–2011	Urząd Morski w Słupsku
		Ochrona brzegów morskich na wschód od Portu Darłowo	209,6	178,0	2011–2012	Urząd Morski w Słupsku

Nr celu kierunkowego*	Cel kierunkowy	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)*	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN) / źródła finansowania	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku do roku)	Institucja odpowiedzialna za realizację projektu
9.6.	Doposażenie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń morza oraz zakup statku wielozadaniowego dla zabezpieczenia obszarów morskich.	Zakup statku wielozadaniowego dla zabezpieczenia obszarów morskich	nieznany		2007–2010	budżet państwa
10.	Poprawa bezpieczeństwa morskiego					
10.4.	Zintegrowanie systemów usług informacyjnych VTMS i RIS.	Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego. Etap I	111,67	88,43	2007–2013	Urząd Morski w Gdyni, partnerzy Urzędy Morskie w Szczecinie i Słupsku
11.	Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju					
11.2.	Budowa infrastruktury umożliwiającej dywersyfikację dostaw gazu ziemnego	Budowa Terminala Regazyfikacyjnego Skroplo-nego Gazu Ziemnego w Świnoujściu – Instalacja rozładunkowa i regazyfikacyjna	4 151,06	456,00	2007–2014	Polskie LNG SA
		Gazociąg Świnoujście–Szczecin	475,00	130,63	2010–2012	Gaz System SA
12.	Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego					
12.3.	Rozwój floty rybackiej poprzez jej przystosowanie do potrzeb nowoczesnej gospodarki rybacko-przetwórczej oraz turystycznej z uwzględnieniem programów UE.	Stworzenie drożnego i efektywnego systemu przepływu ryb ze statku poprzez moduł magazynowy (przechowalnia, chłodnia) oraz sieć sprzedaży do odbiorcy	nieznane	PO Ryby	2010–2015	Lokalne grupy rybackie
		Modernizacja floty rybackiej	nieznane	PO Ryby	2010–2015	Lokalne grupy rybackie
15.	Rozwój turystyki morskiej i śródlądowej					
15.1.	Rozwój i promocja szlaków żeglarskich na obszarze transgranicznym, ze szczególnym uwzględnieniem Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego.	Zagospodarowanie Basenu Północnego w Świnoujściu na port jachtowy	18,80	7,15	2010–2012	Gmina Miasto Świnoujście
		Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego	88,20	52,92	2009–2011	Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna
		Porty Zalewu Szczecińskiego – poprawa jakości infrastruktury szansą na rozwój	52,00	26,00	2010–2012	Urząd Morski w Szczecinie
		Budowa infrastruktury rekreacyjnej i żeglarskiej w Stepnicy	4,50	1,80	2010–2011	Gmina Stepnica
		Odbudowa i modernizacja przystani żeglarskiej w miejscowości Lubczyna, Gmina Goleniów, w oparciu o plany projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski”	19,47	7,57	2010–2012	Gmina Goleniów
		Regionalne Centrum Sportu zagospodarowanie terenów sportowych przy ul. Śliwińskiego w Kołobrzegu	33,83	13,38	2009–2010	Miasto Kołobrzeg

Nr celu kierunkowego*	Cel kierunkowy	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)*	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN) / źródła finansowania	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku do roku)	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu
15.2.	Poprawa jakości usług turystycznych.	Rozwój infrastruktury turystyki wodnej w Mieście Szczecin	nieznany	RPO, fundusze UE, SW	2010–2050	Miasto Szczecin, prywatni inwestorzy
15.3.	Promocja wizerunku województwa zachodniopomorskiego jako obszaru turystyki morskiej i śródlądowej.	Wsparcie rozwoju rynku czarterowego w regionie	nieznany	ŚW+dofinansowanie	2009–2013	Samorząd, prywatni inwestorzy
		Budowa marki Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego	nieznany	ŚW+dofinansowanie	2009–013	Samorząd, prywatni inwestorzy, zarządy portów
		Wdrażanie systemu promocji produktów turystyki wodnej	nieznany	ŚW+dofinansowanie	2009–2013	Samorząd, prywatni inwestorzy
15.5.	Stworzenie warunków do przyjmowania dużych statków pasażerskich i żaglowców w Szczecinie.	Stworzenie możliwości obsługi statków wycieczkowych w Porcie Szczecin oraz wyznaczenie nowej lokalizacji przystani pasażerskiej	nieznany	ŚW+dofinansowanie	2014–2020	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

* - w tabeli uwzględniono tylko te cele kierunkowe dla których możliwe było przyporządkowanie priorytetowych inwestycji

13.3. Plan finansowy działań

13.3.1. Źródła finansowania

Do realizacji Programu zostaną wykorzystane:

- środki zewnętrzne,
- środki wewnętrzne województwa,
- środki prywatne.

Wśród środków zewnętrznych należy wymienić:

- środki budżetu państwa (kierowane w ramach polityki regionalnej państwa),
- środki UE w ramach prowadzonych przez nią polityk (polityk spójności, programów ramowych),
- kredyty bankowe oraz inne pożyczkowe instrumenty finansowe.

Do środków wewnętrznych województwa zalicza się:

- budżety jednostek samorządu terytorialnego (gmin, powiatów, województwa),
- budżet państwa (budżet wojewody, środki ministrów skierowane na realizację programów resortowych),
- budżety funduszy celowych (np. Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej),
- budżety oddziałów regionalnych agencji rządowych.

Inwestycje związane z poprawą dostępności portów morskich oraz pozostałych działań gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego będą finansowane z funduszy:

- Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013,
- Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka,
- Ramowego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego,
- Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013”,
- Program TEN-T,
- European Energy Programme for Recovery (EEPR),
- programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej,
- programów wieloletnich,
- środków własnych podmiotów realizujących poszczególne inwestycje,
- budżetu państwa,
- środków własnych jednostek samorządów terytorialnych i budżetów miast,
- grantów pochodzących z wybranych programów i grantów Unii Europejskiej,
- gwarancji kredytowych i poręczeń,
- pożyczek z krajowych i międzynarodowych instytucji finansowych.

Projekty realizowane w ramach celu strategicznego UE Europejska Współpraca Terytorialna są finansowane z następujących programów regionalnych:

- Program Meklemburgia–Pomorze Przednie, Brandenburgia Województwo Zachodniopomorskie,
- Program Południowy Bałtyk,
- Program Region Morza Bałtyckiego,
- Program Europa Środkowa,
- Interreg IVc.

Strategiczne inwestycje wieloletnie są finansowane z budżetu państwa i środków pozabudżetowych poprzez następujące programy:

- Program Ochrony Brzegów Morskich,
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2007–2015,
- Program dla Odry – 2006,
- Program budowy falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu.

Dodatkowo, inwestycje w rozwoju transportu intermodalnego oraz zmniejszenie negatywnego wpływu transportu towarowego na środowisko mogą być finansowane z programu UE Marco Polo II.

13.3.2. Alokacja środków

13.3.2.1. Inwestycje wpisane na listę projektów dofinansowanych z programów operacyjnych

W tabeli 1 zostały przedstawione inwestycje, które zostały wpisane na listę projektów finansowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013⁹⁹, Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka¹⁰⁰ i Ramowego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego¹⁰¹.

W załączniku nr 5 wyszczególniono projekty inwestycyjne zrealizowane w województwie zachodniopomorskim do roku 2009, a uwzględnione w poprzedniej wersji Programu wojewódzkiego z roku 2006.

Tabela 13.1.

Inwestycje wpisane na listę projektów dofinansowanych z programów operacyjnych

	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)*	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)*	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku do roku)	Institucja odpowiedzialna za realizację projektu
Połączenia drogowe					
Lista podstawowa POIiS					
POIiS 6.1–11	Budowa drogi ekspresowej S3, odcinek Szczecin–Gorzów Wielkopolski	2 276,00	1 669,85	2007–2010	GDDKiA
POIiS 6.1–12	Budowa drogi ekspresowej S3, odcinek Gorzów Wielkopolski–Nowa Sól	1 935,53	1 354,87	2008–2011	GDDKiA
POIiS 8.2–14	Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu	1 300,00	211,86	2011–2013	GDDKiA / Miasto Świnoujście
POIiS 8.2–21	Budowa obwodnicy m. Nowogard w ciągu drogi S6	394,00	81,34	2010–2011	GDDKiA
Połączenia kolejowe					
Lista podstawowa POIiS					
POIiS 7.1–31	Modernizacja linii CE 59 Wrocław – Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin. Etap I (linia dedykowana dla ruchu towarowego). Odcinek Szczecin–Dolna Odra	596,52	387,38	2012–2014	PKP PLK SA
POIiS 7.1–32	Modernizacja linii CE 59 Wrocław–Zielona Góra–Kostrzyn–Szczecin. Etap I (linia dla ruchu towarowego). Odcinek Wrocław–Głogów	1 785,97	1 250,18	2012–2014	PKP PLK SA
Lista rezerwowa POIiS					
POIiS 7.1–7	Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Krzyż–Szczecin	3377,48	2195,36	2011–2015	PKP PLK SA

⁹⁹ Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 (stosowana od 31 sierpnia 2010 r.); <http://www.pois.gov.pl> [dostęp: 06.09.2010].

¹⁰⁰ Lista projektów indywidualnych w ramach POIG po aktualizacji w sierpniu 2010 r.; <http://www.poig.gov.pl> [dostęp: 4.09.2010].

¹⁰¹ Lista podpisanych umów o dofinansowanie / wydanych decyzji o dofinansowaniu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa. Stan na 31.08.2010 r.; <http://rpo.wzp.pl> [dostęp: 4.09.2010].

	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)*	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)*	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku do roku)	Institucja odpowiedzialna za realizację projektu
Porty Szczecin i Świnoujście					
Lista podstawowa POIiS					
POIiS 7.2-1	Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński). Etap II, strona wschodnia i zachodnia	262,81	223,39	2010-2013	Urząd Morski w Szczecinie
POIiS 7.2-9	Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu	54,60	46,12	2009-2011	Urząd Morski w Szczecinie
POIiS 7.2-11	Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu	151,55	64,78*	2012-2014	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
POIiS 7.2-12	Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Płw. Ewa w porcie w Szczecinie	60,81	35,31	2011-2014	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
POIiS 7.2-13	Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	89,90	62,59	2010-2013	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
POIiS 7.2-14	Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	104,22	72,17	2010-2013	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
POIiS 7.2-19	Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie	200,37	79,09	2010-2012	Gmina Miasto Szczecin
POIiS 10.1-21	Budowa Terminala Regazyfikacyjnego Skroplonego Gazu Ziarnowego w Świnoujściu – Instalacja rozładunkowa i regazyfikacyjna	4 151,06	456,00*	2007-2014	Polskie LNG SA
Lista rezerwowa POIiS					
POIiS 7.2-26	Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne	51,00	43,35	2009-2011	Urząd Morski w Szczecinie
POIiS 7.2-34	Zakup dwóch wielozadaniowych statków portowych przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA	75,00	52,30	2011-2012	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
POIiS 7.2-28	Budowa infrastruktury portowej na Półwyspie Katowickim w porcie w Szczecinie. Etap II	99,20	65,76	2010-2012	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
Indykatorywna lista projektów indywidualnych w ramach RPO WZ					
RPO WZ 5.48.	Zagospodarowanie Basenu Północnego w Świnoujściu na port jachtowy	18,80	7,15	2010-2012	Gmina Miasto Świnoujście
Port Kołobrzeg					
Lista podstawowa POIiS					
POIiS 7.2-16	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej). Etap I	77,80	34,78	2011-2013	Miasto Kołobrzeg
POIiS 7.2-17	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej). Etap II	74,00	49,00	2010-2013	Miasto Kołobrzeg
POIiS	Poprawa dostępności do portu	120,00	12,87	2011-2013	Miasto Kołobrzeg

	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)*	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)*	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku do roku)	Institucja odpowiedzialna za realizację projektu
7.2–18	Kołobrzeg od strony lądu. Etap III				
POIiŚ 2.2	Odbudowa i rozbudowa umocnień brzegu morskiego w Kołobrzegu km 330,4–333,4	88,02	74,82	2010–2011	Urząd Morski w Słupsku
Indykatorywna lista projektów indywidualnych w ramach RPO WZ					
RPO WZ 2.22	Modernizacja regionalnej linii kolejowej 402 Goleniów–Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do Portu Lotniczego Szczecin–Goleniów	55,09	41,31	2009–2013	PKP PLK SA
Port Police					
Lista rezerwowa POIiS					
POIiŚ 7.2–32	Rozbudowa terminalu morskiego – poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży	138,42	91,33	2011–2013	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.
POIiŚ 7.2–33	Rozbudowa terminalu barkowego – poszerzenie toru dojściowego i budowa nabrzeży	47,33	32,99	2011–2014	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.
Port Darłowo					
Lista podstawowa POIiS					
POIiŚ 7.2–21	Rozbudowa Portu Morskiego w Darłowie oraz poprawa dostępu z sieci dróg krajowych i wojewódzkich	32,60	26,73	2011–2013	Miasto Darłowo
POIiŚ 2.2	Ochrona brzegów morskich na wschód od Portu Darłowo	209,6	178,0	2011–2012	Urząd Morski w Słupsku
PO Ryby 3.3	Remont nabrzeża Parkowego i Skarpowego w Porcie Darłowo	39,99	29,24	2011–2012	Urząd Morski w Słupsku
Port Stepnica					
Indykatorywna lista projektów indywidualnych w ramach RPO WZ					
RPO WZ 2.28	Przebudowa Basenu Kolejowego w Porcie Morskim w Stepnicy	10,00	5,00	2010–2011	Gmina Stepnica
Turystyka morska					
Lista podstawowa POIG					
POIG 6.4.12	Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego.	88,20	52,92	2009–2011	Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna
Indykatorywna lista projektów indywidualnych w ramach RPO WZ					
RPO WZ 2.27	Porty Zalewu Szczecińskiego – poprawa jakości infrastruktury szansą na rozwój	52,00	26,00	2010–2012	Urząd Morski w Szczecinie
RPO WZ 5.49	Budowa infrastruktury rekreacyjnej i żeglarskiej w Stepnicy	4,50	1,80	2010–2011	Gmina Stepnica
RPO WZ 5.59	Odbudowa i modernizacja przystani żeglarskiej w miejscowości Lubczyna, Gmina Goleniów, w	19,47	7,57	2010–2012	Gmina Goleniów

	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)*	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)*	Przewidywany okres realizacji projektu (od roku do roku)	Institucja odpowiedzialna za realizację projektu
	oparcie o plany projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski”				
Żegluga śródlądowa					
Indykatorywna lista projektów indywidualnych w ramach RPO WZ					
RPO WZ 2.26	Zakup specjalistycznych jednostek pływających oraz specjalistycznego wyposażenia na potrzeby RZGW Szczecin, niezbędnego do prac przy utrzymaniu śródlądowych dróg wodnych	23,62	11,81	2010–2012	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie
Poprawa stanu środowiska morskiego					
Lista podstawowa POIiS					
POIiS 5.3	Projekty planów ochrony 5 ostoi Natura 2000 wyznaczonych na obszarach morskich w województwie zachodniopomorskim	1,9	1,6	2011–2013	Urząd Morski w Szczecinie
Szkolnictwo wyższe					
Indykatorywna lista projektów indywidualnych w ramach RPO WZ					
RPO WZ 656	Budowa Centrum Symulacyjnego Terminalu LNG i Symulatora Ładunkowego Statków do Przewozu Ładunków Ciekłych w Akademii Morskiej w Szczecinie	5,8	2,9	2010–2012	Akademia Morska w Szczecinie
RPO WZ 669	Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu – szkoła nowoczesna i bezpieczna	1,2	0,5	2010–2013	Gmina Miasto Świnoujście

* Dodatkowo wniosek o dofinansowanie budowy terminalu LNG w Świnoujściu na kwotę 80 mln euro został złożony do Komisji Europejskiej przez spółkę zależną Gaz-System – Polskie LNG (w wysokości 55 mln euro) oraz Zarząd Morskich Portów Szczecin–Świnoujście (25 mln euro) w ramach programu European Energy Programme for Recovery, tzw. Recovery Plan. Decyzja Komisji w tej sprawie spodziewana jest we wrześniu 2010 r.

Źródło: Opracowanie własne

Większość priorytetowych inwestycji zamieszczonych w podrozdziale 13.2 współfinansowana będzie z Programów Operacyjnych:

1) Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko”:

- Oś priorytetowa 2: Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi;
- Oś priorytetowa 6: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T;
- Oś priorytetowa 7: Transport przyjazny środowisku;
- Oś priorytetowa 8: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe;
- Oś priorytetowa 10: Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii.

2) Program Operacyjny „Innowacyjna gospodarka”:

- Oś priorytetowa 6: Polska gospodarka na rynku międzynarodowym; Działanie 6.4.: Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym.

3) Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013”:

- Oś priorytetowa 4: Zrównoważony rozwój obszarów zależnych od rybactwa¹⁰².
- 4) Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego:
 - Oś priorytetowa 2: Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej;
 - Oś priorytetowa 5: Turystyka, kultura i rewitalizacja;
 - Oś priorytetowa 7: Rozwój infrastruktury społecznej i ochrony zdrowia.

W tabeli 13.2. przedstawiono orientacyjne, łączne koszty projektów i wysokość ich dofinansowania w podziale na poszczególne programy operacyjne i osie działań.

Tabela 13.2.

Zestawienie kosztów inwestycji dofinansowanych z programów operacyjnych w województwie zachodniopomorskim

Nazwa programu operacyjnego i osi	Ilość projektów	Orientacyjny koszt projektu w mln zł	Kwota dofinansowania w mln zł
POLIŚ 2.2	2 projekty	297,62	1,60
POLIŚ 5.3	1 projekt	1,90	1 669,85
POLIŚ 6.1	1 projekt	2276	387,38
POLIŚ 7.1. I. podst.	1 projekt	596,52	2 195,36
POLIŚ 7.1. I. rezerw.	1 projekt	3377,48	706,83
POLIŚ 7.2 I. podst.	10 projektów	1228,66	285,73
POLIŚ 7.2 I. rezerw.	5 projektów	410,95	211,86
POLIŚ 8.2	2 projekty	1694	456,00
POLIŚ 10.1	1 projekt	4151,06	3 686,34
POLIŚ (lista podstawowa)		10245,76	3 686,34
POLIŚ (lista rezerwowa)		3788,43	2 481,09
PO Ryby	4 projekty	131,38	52,92
POIG 6.4	1 projekt	88,2	
RPO WZ 2	4 projekty	140,71	16,52
RPO WZ 5	3 projekty	42,77	3,40
RPO WZ 7	2 projekty	7,00	104,04
RPO (razem)		10 465,34	190,48
PO (lista podstawowa)		3 788,43	10465,34
PO (lista rezerwowa)		14 444,25	3788,43

Źródło: Opracowanie własne

13.3.2.2. Inwestycje w transporcie drogowym

Inne źródła finansowania wybranych priorytetów rozwoju infrastruktury dróg krajowych wskazuje Program budowy dróg krajowych na lata 2008–2012. Natomiast rozwój dróg powiatowych i gminnych zapewnić powinien Narodowy Program Budowy Dróg Lokalnych. Narodowy Program Budowy Dróg Lokalnych będzie zintegrowany z rządowym programem budowy dróg krajowych. Źródłem finansowania Programu jest rezerwa w budżecie państwa. Budżet państwa sfinansuje do 50% kosztów każdej zgłoszonej inwestycji. Inwestycje będą realizowane w systemie projektów finansowanych w połowie przez rząd, a w połowie przez beneficjentów składających projekty – samorządy. Efekty budowy w ramach Programu będą monitorowane przez MSWiA, który będzie przedstawiał coroczne sprawozdania z realizacji zadań¹⁰³.

¹⁰² Obecnie brak danych o projektach, które zostały zaakceptowane do finansowania.

¹⁰³ Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020. Szczecin 2008.

13.3.2.3. Inwestycje w transporcie kolejowym

Do podstawowych źródeł finansowania planowanych inwestycji kolejowych obejmujących modernizację linii i stacji kolejowych oraz zakup taboru zalicza się:

- dotacje państwowe z Programu Operacyjnego na lata 2007–2013,
- dofinansowanie ze strony samorządu województwa z Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007–2013,
- środki własne spółek Grupy PKP SA,
- środki własne jednostek samorządów terytorialnych i budżety miast,
- granty pochodzące z wybranych programów i grantów Unii Europejskiej,
- gwarancje kredytowe i poręczenia ze strony samorządu lub producentów taboru,
- pożyczki z krajowych i międzynarodowych instytucji finansowych (np. EBOiR, EBI),
- partnerstwo publiczno-privatne.

13.3.2.4. Inwestycje w transporcie morskim

Inwestycje w portach morskich obok wsparcia UE mogą być finansowane ze środków bieżących podmiotów zarządzających portami, kredytów bankowych oraz środków gmin. Poza inwestycjami przedstawionymi w powyższej tabeli „Inwestycje wpisane na listę projektów dofinansowanych z programów operacyjnych”, ZMPSiS SA planuje do roku 2013 zakup z własnych środków stanowiska promowego nr 6 za kwotę ok. 8 mln zł oraz rozbudowę infrastruktury portowej na Ostrowie Grabowskim za kwotę ok. 2,9 mln zł. Ponadto do roku 2020 planuje on przy dofinansowaniu z UE zrealizować kolejne trzy inwestycje:

- 1). Przedłużenie nabrzeża Hutników i załadowanie Basenu Trymerskiego za kwotę ok. 20 mln zł,
- 2). Budowę nabrzeży w porcie zewnętrznym – I etap za kwotę ok. 100 mln zł,
- 3). Modernizację infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie za kwotę ok. 100 mln zł.

W dalszej perspektywie czasowej ZMPSiS planuje kolejne inwestycje, na które będzie starał się o dofinansowanie z UE (tab. 13.3).

Tabela 13.3.

Planowane projekty inwestycyjne po roku 2020 przez ZMPSiS SA

Nazwa projektu	Szacunkowy koszt inwestycji w mln zł
Przebudowa infrastruktury portowej Nabrzeża Węgierskiego w porcie w Szczecinie	100,0
Budowa infrastruktury portowej w Basenie Górnośląskim w porcie w Szczecinie	90,0
Budowa infrastruktury portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim – II etap	120,0
Załadowanie Duńczycy, połączenie Ostrowa Grabowskiego z Mieleńskim	20,0
Połączenie Ostrowa Mieleńskiego z Półwyspem Parnickim i budowa drogi	50,0
Budowa linii 110 kV na Ostrowie Grabowskim i Mieleńskim	20,0
Uzdatnienie terenów na Ostrowie Grabowskim wzdłuż Przekopu Mieleńskiego w porcie w Szczecinie	100,0
Budowa nabrzeży wzdłuż przekopu Mieleńskiego	300,0
Rozbudowa infrastruktury ZCL	40,0
Uzdatnienie terenów w północnej części Ostrowa Grabowskiego	60,0
Uzdatnienie terenów w północnej części Ostrowa Mieleńskiego	100,0
Przystosowanie TPŚ do obsługi jednostek intermodalnych	24,0
Stworzenie możliwości obsługi statków wycieczkowych	65,0
Wykup terenów Ostrowa Mieleńskiego	50,0
Budowa nabrzeży w porcie zewnętrznym – II i III etap	200,0
Modernizacja nabrzeży w porcie w Szczecinie – dostosowanie do nowej głębokości toru wodnego	400,0

Źródło: Opracowano na podstawie materiałów informacyjnych ZMPSiS SA.

Urząd Morski

Urząd Morski w Szczecinie realizuje obecnie budowę falochronu osłonowego dla portu zewnętrzny w Świnoujściu, która będzie finansowana z budżetu państwa w ramach programu wieloletniego pn. „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” na lata 2008–2013, koszt: ok. 815 milionów złotych¹⁰⁴.

W planach Urzędu Morskiego w Szczecinie jest m.in.:

- modernizacja systemu zarządzania ruchem statków VTMS w ramach projektu Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego – etap I. Projekt jest realizowany przez Urząd Morski w Gdyni we współpracy z Urzędami Morskimi w Szczecinie i Słupsku oraz Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa (czas trwania projektu: 2010–2013). Projekt znajduje się on na liście podstawowej projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 (POIiŚ 7.2-6). Całkowity koszt projektu 111,767, dofinansowanie – 88,43 mln zł;
- harmonizacja baz danych urzędów morskich (okres: 2007–2010, koszt: 10 mln zł).

Port Morski Police

Inwestycje realizowane przez Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. mają być finansowane ze środków własnych, kredytów bankowych i środków UE. Oprócz inwestycji przedstawionych w tabeli „Inwestycje wpisane na listę projektów dofinansowanych z programów operacyjnych”, które znajdują się na rezerwowej liście Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2009–2013, inne priorytetowe inwestycje zostały podane w tabeli 13.4. Jednak w związku z ostatnimi działaniami Zakładów Chemicznych Police SA realizacja tych inwestycji jest zagrożona.

Tabela 13.4.

Planowane projekty inwestycyjne po roku 2015 przez Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.

Inwestycja	Szacunkowy koszt inwestycji	Źródła finansowania	Okres realizacji
Pole refulacyjne	20 mln zł	UE, Bank Światowy, RPO Woj. Zach., kredyt, środki własne	po 2015
Wybudowanie nabrzeża, doprowadzenie torów i drogi na wyregulowane pole	100 mln zł	UE, Bank Światowy, RPO Woj. Zach., kredyt, środki własne	po 2020

Źródło: Opracowanie własne na podstawie dostępnych danych.

Port Kołobrzeg

Inwestycje w porcie będą finansowane z budżetu Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o., Urzędu Morskiego w Słupsku, środków gminy Kołobrzeg oraz dofinansowywane z UE. Urząd Morski w Słupsku od roku 2000 realizuje przebudowę wejścia do portu Kołobrzeg. Inwestycja ma być ukończona pod koniec 2010 roku. Pierwotnie miała zostać zakończona w roku 2005, jednak ze względu na to, że nie zapewniono środków z budżetu państwa w trakcie jej realizacji, opóźnienie wyniosło 5 lat. Dzięki tej inwestycji Kołobrzeg ma obecnie najlepsze warunki na całym środkowym wybrzeżu do przyjmowania dużych statków do 100 m.

Oprócz inwestycji wymienionych w tabeli „Inwestycje wpisane na listę projektów dofinansowanych z programów operacyjnych”, to w ramach projektu Zachodniopomorski Szlak Żeglarski w porcie Kołobrzeg zostanie zrealizowana do roku 2011 inwestycja „Modernizacja i rozbudowa portu jachtowego w Kołobrzegu – etap I”, której koszt wynosi 11,8 mln zł.

Port Darłowo

Inwestycje w porcie będą współfinansowane ze środków gminy Darłowo, Urzędu Morskiego w Słupsku oraz dofinansowywane z UE. Oprócz inwestycji przedstawionych w tabeli „Inwestycje wpisane na listę projektów dofinansowanych z programów operacyjnych”, zostanie zrealizowana do roku 2011 w ramach projektu Zachodniopomorski Szlak Żeglarski w porcie Darłowo inwestycja „Budowa portu jachtowego w Darłowie”, której koszt wynosi 11,0 mln zł.

¹⁰⁴ <http://www.ums.gov.pl/> [dostęp: 12.06.2010]

Port Stepnica

Inwestycje w porcie będą współfinansowane ze środków gminy Stepnica. Oprócz inwestycji zawartych w tabeli „Inwestycje wpisane na listę projektów dofinansowanych z programów operacyjnych”, zostały zrealizowane w ramach projektu Zachodniopomorski Szlak Żeglarski następujące inwestycje:

- modernizacja i rozbudowa Publicznego Miejsca Postojowego przy plaży miejskiej w Stepnicy,
- modernizacja i rozbudowa Publicznego Miejsca Postojowego w Gąsieżynie,
- modernizacja i rozbudowa Publicznego Miejsca Postojowego w Kopicach.

W trakcie realizacji jest inwestycja „Modernizacja przystani w Kanale Młyńskim w Stepnicy”. Koszt inwestycji to około 11 mln zł.

Port Mrzeżyno

Modernizacja, przebudowa i budowa infrastruktury wewnątrz portu rybackiego Mrzeżyno oraz poprawa dostępności portu od strony morza to główne plany inwestycyjne w porcie Mrzeżyno na lata 2008–2013. Inwestycje w porcie będą finansowane ze środków Gminy Trzebiatów, Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz z programu operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i przybrzeżnych obszarów rybackich na lata 2007–2013 z Priorytetu 3. „Środki służące wspólnemu interesowi”, Działanie 3.3. „Porty rybackie, miejsca wyładunku i przystanie”. Dodatkowo w ramach projektu Zachodniopomorski Szlak Żeglarski zostanie zrealizowana inwestycja „Zmiana zagospodarowania portu morskiego w Mrzeżynie” za kwotę 1,5 mln zł. Czas realizacji inwestycji: 2010–2011.

13.3.2.5. Inwestycje w transporcie śródlądowym

Inwestycje infrastrukturalne na rzece Odrze prowadzone będą w ramach realizacji założeń „Programu dla Odry – 2006” i z tego programu finansowane. Źródła środków finansowych na realizację zadań „Programu dla Odry – 2006” zostały przedstawione w tabeli 13.5.

Tabela 13.5.

Planowane źródła finansowania realizacji „Programu dla Odry – 2006 – aktualizacja” poziom cen z 2008 r. [w tys. zł]

Lp.	Źródła finansowania	Nakłady i lata realizacji							
		Suma	2010	2011	2012	2013	2014	2015	po 2015
1	Budżet państwa	1 233 190	147 983	178 372	228 580	197 310	197 310	190 861	92 773
		11,00%	1,32%	1,59%	2,04%	1,76%	1,76%	1,70%	0,83%
2	NFOŚiGW oraz WFOŚiGW *)	1 065 027	150 719	191 705	191 705	143 246	79 877	73 551	234 224
		9,50%	1,34%	1,71%	1,71%	1,28%	0,71%	0,66%	2,09%
3	Kredyty od instytucji	3 587 461	466 370	484 307	622 262	538 119	391 571	381 229	703 600
		32,00%	4,16%	4,32%	5,55%	4,80%	3,49%	3,40%	6,28%
4	Fundusze Unii Europejskiej	3 251 136	399 071	427 455	520 182	479 182	422 648	371 527	631 070
		29,00%	3,56%	3,81%	4,64%	4,27%	3,77%	3,31%	5,63%
5	Budżety samorządów	2 074 001	228 140	259 249	300 162	248 880	269 620	221 213	546 734
		18,50%	2,04%	2,31%	2,68%	2,22%	2,41%	1,97%	4,88%
6	RAZEM	11 210 815	1 392 284	1 541 089	1 862 891	1 606 738	1 361 027	1 238 380	2 208 402
7	RAZEM [%]	100,00%	12,42%	13,75%	16,62%	14,33%	12,14%	11,05%	19,70%
8	Pełne zaangażowanie budżetu państwa (poz.1,3,4)	8 071 787	1 013 424	1 090 135	1 371 024	1 214 612	1 011 529	943 616	1 427 444
		72,00%	9,04%	9,72%	12,23%	10,83%	9,02%	8,42%	12,73%

Źródło: Program dla Odry – 2006 – aktualizacja. Wrocław 2009.

Prace związane z dolnym odcinkiem Odry dotyczą modernizacji Szczecińskiego Węzła Wodnego, wdrożenia systemu RIS oraz prac inwestycyjnych granicznego odcinka Odry.

1). Prace inwestycyjne na drogach wodnych Szczecińskiego Węzła Wodnego:

- przebudowa prowadnic przęsła mostu kolejowego rzeki Regalicy – 9,0 mln zł,

- ubezpieczenie brzegów Dąbskiej Strugi – 3,0 mln zł,
 - ubezpieczenie brzegów rzeki Odry Zachodniej – 25,0 mln zł,
 - wdrażanie zharmonizowanego systemu informacji rzecznej (RIS) na dolnym odcinku Odry – 30,0 mln zł;
- 2). Prace inwestycyjne na śródlądowych drogach wodnych polsko–niemieckiego pogranicza:
- modernizacja priorytetowych miejsc limitujących po stronie polskiej – 108,0 mln zł,
 - przystosowanie trasy żeglugowej dla statków morsko-rzecznych (ponosi strona niemiecka) – 0,0 zł,
 - pogłębienie jeziora Dąbie – ok. 110,0 mln zł (50% tych kosztów pokryje strona niemiecka, ale nie więcej niż 12 mln euro) – 55 mln zł.

Łączny koszt wyżej wymienionych inwestycji po stronie polskiej to 225 mln zł.

Ponadto, na lata 2015–2025 przewiduje się dodatkowo 211 mln zł na zadania modernizacyjne Odry granicznej pod warunkiem, że zostanie sfinalizowana umowa polsko-niemiecka w tym zakresie.

Dla prawidłowego administrowania ruchem na śródlądowych drogach wodnych Urząd Żeglugi Śródlądowej planuje zakup specjalistycznej jednostki pływającej za kwotę ok. 4 mln zł (dofinansowanie UE – ok. 2 mln zł), a Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej planuje przy dofinansowaniu z RPO WZ „Budowę i zakup specjalistycznych jednostek pływających wyposażonych w niezbędny sprzęt do prac przy utrzymaniu śródlądowych dróg wodnych w celu zapewnienia bezpieczeństwa nawigacyjnego, przeciwpowodziowego i bezpieczeństwa żeglugi na drodze wodnej rz. Odry” za kwotę 23,62 mln zł.

13.3.2.6. Inwestycje w obszarze szkolnictwa

Akademia Morska w Szczecinie realizuje trzy projekty o dużym znaczeniu dla gospodarki morskiej (tab. 13.6).

Tabela 13.6.

Projekty realizowane przez Akademię Morską w Szczecinie

Nazwa projektu	Kwota	Okres realizacji	Źródło finansowania
Utworzenie i rozwój Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego	58 mln zł	do 2014	budżet państwa*
Utworzenie i rozwój Europejskiego Centrum Szkolenia LNG	5,8 mln zł	2010-2011	RPO WZ
Utworzenie i rozwój Centrum Szkoleniowego Rybołówstwa Bałtyckiego	34 mln zł	2010 - 2013	PO Ryby 2007–2013

* Projekt jest zaplanowany w programie wieloletnim „Program Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego w latach 2007–2010”, który jest realizowany z budżetu państwa.

Źródło: Akademia Morska w Szczecinie.

Ponadto Gmina Miasto Świnoujście podpisała umowę w ramach RPO WZ na realizację projektu „Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu – szkoła nowoczesna i bezpieczna” za kwotę 1,2 mln zł.

Inne projekty realizowane przez szkoły wyższe, związane z gospodarką morską, będą dofinansowywane z funkcjonujących programów operacyjnych.

13.3.2.7. Inwestycje w obszarze rybactwa i rybołówstwa

Wszelkie inwestycje związane z rybactwem i rybołówstwem będą finansowane ze środków armatorów oraz Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013”. W dniu 12 października 2010 roku Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi zaakceptował listę zawierającą ocenę punktową lokalnych grup rybackich dokonaną w ramach weryfikacji wniosków o wybór lokalnych grup rybackich (LGR) na realizację lokalnych strategii rozwoju obszarów rybackich (LSROR) w ramach osi priorytetowej 4 Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013” (PO RYBY 2007–2013).

Z województwa zachodniopomorskiego środki zostały przyznana 3 Grupom Rybackim z rejonu województwa zachodniopomorskiego:

LGR "Partnerstwo Drawy"	- kwota budżetu: 18 287 627,59 zł
Lokalna Grupa Rybacka Zalew Szczeciński	- kwota budżetu: 34 612 736,00 zł
Darłowska Lokalna Grupa Rybacka w Dorzeczu Wieprzy, Grabowej i Unieści	- kwota budżetu: 38 493 510,05 zł

13.3.2.8. Gazociąg Świnoujście–Szczecin

Z budową terminalu LNG związana jest budowa gazociągu Świnoujście–Szczecin o długości ok. 80 km oraz tłoczni w Goleniowie. Inwestycja ta będzie stanowił element rozwoju transgranicznej infrastruktury przesyłowej w rejonie Morza Bałtyckiego (Baltic Interconnection). Inwestorem jest Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz System SA. Koszt realizacji tego projektu wynosi 475 mln zł. Realizacja projektu będzie przedmiotem dofinansowania w wysokości 50 mln euro ze środków pochodzących z unijnego programu „European Energy Programme for Recovery” (EEPR), który ma przyczynić się do podniesienia bezpieczeństwa energetycznego krajów członkowskich UE poprzez realizację transgranicznych inwestycji infrastrukturalnych mających na celu integrację rynku energii Unii Europejskiej¹⁰⁵.

13.4. Zarządzanie realizacją Programu

13.4.1. Podmioty odpowiedzialne za realizację Programu

Program wojewódzki pn. „Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim” będzie wdrażany m.in. poprzez programy operacyjne, przedsięwzięcia, duże projekty, umowy i porozumienia, a także bieżące działania realizowane przez Urząd Marszałkowski i podległe mu jednostki organizacyjne oraz innych partnerów samorządowych, społecznych i gospodarczych.

Głównym podmiotem odpowiedzialnym za wdrożenie Programu jest samorząd województwa, natomiast podmiotami współuczestniczącymi w tym procesie są jednostki lokalnego samorządu terytorialnego, miast i gmin nadmorskich oraz ich związki, samorządy gospodarcze, podmioty administracji morskiej, jednostki naukowo-badawcze, podmioty dialogu społecznego, a także partnerzy współpracy transgranicznej i międzyregionalnej. Zgodne współdziałanie wymienionych środowisk jest warunkiem osiągnięcia celów Programu. Ponieważ program będzie realizowany nie tylko poprzez zadania pozostające we właściwości samorządu województwa, jego działania powinny polegać również na kształtowaniu opinii społecznej i promowaniu postaw prorozwojowych w obszarze gospodarki morskiej.

Skuteczna realizacja celów Programu, pozwalająca osiągnąć efekt synergii, wymaga koordynacji działań wszystkich partnerów procesu wdrażania. Odpowiedni departament lub specjalnie powołany zespół w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego odpowiedzialny będzie za zarządzanie, koordynację i kontrolę prawidłowości przebiegu wszelkich przewidzianych prac bieżących związanych z wdrażaniem każdego projektu. Zarząd Województwa określi szczegółowe wytyczne, zadania oraz zasady działania tej jednostki oraz ustali jego skład. Jednostka ta będzie ściśle współpracować ze specjalistami związanymi z gospodarką morską, a w szczególności z Ośrodkiem Gospodarki Morskiej Pomorza Zachodniego.

Do zadań jednostki odpowiedzialnej za wdrożenie Programu należało będzie w szczególności:

- inicjowanie projektów wykonawczych zadań wynikających z Programu;
- organizowanie szerokiej współpracy podmiotów zaangażowanych w proces wdrażania Programu;
- pełnienie funkcji doradczej wobec Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego w zakresie działań związanych ze strategią, jej realizacją i monitorowaniem;

¹⁰⁵ Materiały Gaz-System SA; www.gaz-system.pl [dostęp: 06.09.2010].

- promowanie działań związanych z gospodarką morską;
- monitoring Programu.

Do poszczególnych celów i zadań strategicznych zostały przyporządkowane podmioty odpowiedzialne za ich realizację, które zostały przedstawione w tabeli 13.7. W załączniku nr 4 zestawiono zidentyfikowane problemy w poszczególnych obszarach gospodarki morskiej, a także koncepcje działań oraz ich alokację podmiotową.

Tabela 13.7.

Alokacja działań w rozbiciu na poszczególne cele strategiczne i główne zadania

Koncepcje działań	Alokacja działań
1. Rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC–ROUTE65) jako głównej osi rozwoju transportu współmodalnego	
1) Działania na rzecz uznania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego za projekt strategiczny na poziomie kraju i UE. 2) Kreowanie i rozwijanie potoków ruchu w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym. 3) Promowanie i rozwój intermodalnych połączeń transportowych. 4) Budowa i modernizacja infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego. 5) Rozwój stałych połączeń morskich Świnoujście–Skandynawia jako przedłużenie lądowej części Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.	1) Samorząd terytorialny, Rząd RP. 2) Podmioty gospodarcze, samorząd terytorialny. 3) Podmioty gospodarcze, samorząd terytorialny. 4) GDDKiA, PLK SA, RZGW. 5) Porty morskie, armatorzy, samorząd terytorialny.
2. Poprawa konkurencyjności portów morskich	
1) Rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej. 2) Rozbudowa terminalu promowego w Świnoujściu oraz budowa portu zewnętrznego z terminalem LNG. 3) Rozwój funkcji przemysłowej, logistyczno-dystrybucyjnej i handlowej portów, w szczególności rozwój potencjału portowego dla obsługi ładunków intermodalnych. 4) Poprawa dostępności transportowej portów morskich od strony ich przedpola i zaplecza, z wykorzystaniem środków UE. 5) Zakup wielozadaniowych jednostek przystosowanych do łamania lodów na torze wodnym. 6) Poprawa infrastruktury w ramach aglomeracji szczecińskiej, m.in. modernizacja ulicy Struga i budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina. 7) Kontynuacja modernizacji toru wodnego Świnoujście–Szczecin do głębokości 12,5 m. 8) Pogłębienie głębokowodnego toru podejściowego do Świnoujścia do głębokości umożliwiającej ruch statków o zanurzeniu do 14,5 m. 9) Stworzenie kompleksowej koncepcji zagospodarowania Portu Zewnętrznego w Świnoujściu. 10) Stworzenie poprzez wspólne przedsięwzięcia na poziomie kraju i UE sprzyjających warunków komunikacyjnych i rozwojowych dla Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–ROUTE65. 11) Utworzenie Centrum Logistyczno-Dystrybucyjnego obsługującego potoki ładunków intermodalnych do/z województwa zachodniopomorskiego. 12) Działania prawne i dyplomatyczne zmierzające do zagłębienia rurociągu pod dnem morskim.	1) ZMPSiŚ SA, Urząd Morski, portowe spółki eksploatacyjne. 2) ZMPSiŚ SA, PLNG SA, Urząd Morski. 3) ZMPSiŚ SA, portowe spółki eksploatacyjne. 4) GDDKiA SA, PLK SA i inni zarządcy dróg, Urząd Morski. 5) Urząd Morski. 6) Miasto Szczecin, GDDKiA SA. 7) Urząd Morski. 8) Urząd Morski. 9) ZMPSiŚ SA, Urząd Morski. 10) Samorząd terytorialny. 11) Podmioty gospodarcze, samorząd terytorialny (PPP). 12) Administracja rządowa wszystkich szczebli, ZMPSiŚ SA.
3. Równoważenie systemu transportowego poprzez wzmocnienie pozycji konkurencyjnej żeglugi śródlądowej w województwie zachodniopomorskim	
1) Poprawa parametrów eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych. 2) Utworzenie portu śródlądowego w rejonie ujścia Odry przystosowanego do obsługi transportu intermodalnego. 3) Przebudowa mostu kolejowego na rzece Regalicy w km 733,7. 4) Rozwój potencjału portowego do obsługi jednostek żeglugi śródlądowej.	1) RZGW. 2) Partnerstwo publiczno-prywatne, np. gmina z inwestorami prywatnymi. 3) PLK SA. 4) Zarządy portów. 5) Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. 6) RZGW.

Koncepcje działań	Alokacja działań
5) Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu żeglugowego poprzez wdrożenie zharmonizowanego systemu informacji rzecznej (RIS). 6) Dostosowanie szlaków żeglownych dla potrzeb żeglugi całodobowej. 7) Popularyzacja śródlądowego transportu wodnego jako atrakcji turystycznej.	7) Samorząd terytorialny, Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Środowiska.
4. Poprawa konkurencyjności transportu morskiego	
1) Rozwój inicjatyw społecznych, w tym „Partnerstwo dla morza” jako platformy współpracy armatorów, szkolnictwa i odpowiednich instytucji państwowych. 2) Wdrażanie mechanizmów prawnych, organizacyjnych i finansowych ułatwiających działalność w transporcie morskim i przemyśle morskim. 3) Promocja żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. 4) Poprawa parametrów eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych.	1) Biuro Promocji Żeglugi Bliskiego Zasięgu. Związek Armatorów Polskich, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, armatorzy, uczelnie. 2) Rząd RP. 3) Rząd RP. 4) RZGW.
5. Zdynalizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża	
1) Poprawa dostępności małych portów od strony morza i lądu. 2) Modernizacja i rozbudowa technicznego wyposażenia małych portów, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji gospodarki rybackiej, obsługi ruchu pasażerskiego oraz funkcji turystyczno-sportowej. 3) Uregulowanie stanu prawnego i stosunków własnościowych gruntów portowych. 4) Usunięcie barier o charakterze formalno-prawnym utrudniających lokalizację działalności gospodarczej w portach morskich.	1) Odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego. Urząd Morski, GDDKiA SA, PLK SA. 2) Urząd Morski, odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego, zarządy portów. 3) Samorząd terytorialny. 4) Samorząd terytorialny.
6. Poprawa konkurencyjności przemysłu stocznioowego.	
1) Wspieranie inicjatyw na rzecz wykorzystania potencjału stocznioowego. 2) Rozwój potencjału produkcyjnego i remontowego stoczni morskich i rzecznych.	1) Samorząd terytorialny. 2) Samorząd terytorialny.
7. Kształcenie i wychowanie wysoko wykwalifikowanej kadry dla potrzeb gospodarki morskiej i śródlądowej	
1) Rozwój kształcenia kadr dla gospodarki morskiej i śródlądowej na poziomie średnim i wyższym oraz kształcenia doskonalącego, w tym tworzenie nowych kierunków i specjalizacji. 2) Promowanie oferty szkoleniowej uczelni i szkół średnich oraz ich kierunków kształcenia związanych z szeroko pojętą gospodarką morską. 3) Utworzenie i rozwój Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego. 4) Utworzenie i rozwój Europejskiego Centrum Szkolenia LNG. 5) Utworzenie i rozwój Centrum Szkoleniowego Rybołówstwa Bałtyckiego.	1) Ośrodki szkoleniowe (szkolnictwo zawodowe, średnie, szkoły wyższe, uznane ośrodki szkoleniowe). 2) Szkoły wyższe, jednostki badawcze. 3) AM Szczecin. 4) AM Szczecin. 5) Szkoły wyższe (np. ZUT i AM Szczecin).
8. Prowadzenie badań rozwojowych w obszarze gospodarki morskiej	
1) Zwiększenie liczby i jakości prac naukowo-badawczych o tematyce morskiej i śródlądowej. 2) Rozszerzenie współpracy międzynarodowej w zakresie badań innowacyjnych. 3) Unowocześnienie w uczelniach wyższych Pomorza Zachodniego lądowego zaplecza naukowo-badawczego i laboratoryjnego na potrzeby gospodarki morskiej. 4) Poprawa współpracy podmiotów gospodarczych z ośrodkami szkolnictwa morskiego. 5) Promowanie osiągnięć naukowych w regionie.	1) Szkoły wyższe, ośrodki badawcze. 2) Szkoły wyższe, jednostki badawcze. 3) Szkoły wyższe, jednostki badawcze. 4) Szkoły wyższe ośrodki badawcze, podmioty gospodarcze. 5) Szkoły wyższe, samorząd terytorialny.
9. Poprawa stanu środowiska morskiego oraz ochrona brzegu morskiego	
1) Utworzenie baz danych dotyczących stanu środowiska morskiego i pobrzeża Bałtyku. 2) Aktualizacja inwentaryzacji walorów przyrodniczych Bałtyku i jego pobrzeża.	1) Urząd Morski w Szczecinie, WIOŚ w Szczecinie, Inspektorat Rybołówstwa Morskiego. 2) Uniwersytet Szczeciński, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.

Koncepcje działań	Alokacja działań
3) Stworzenie planów ochrony morskich obszarów NATURA 2000. 4) Ochrona przeciwszstormowa brzegów morskich i morskich wód wewnętrznych. 5) Ograniczenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez gospodarkę morską i realizacja szerokiego programu monitoringu środowiskowego. 6) Doposażenie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń morza oraz zakup statku wielozadaniowego dla zabezpieczenia polskich obszarów morskich.	3) Urząd Morski. 4) Urząd Morski. 5) Samorząd terytorialny, podmioty gospodarcze, ZMPSiŚ SA. 6) SAR, samorząd Terytorialny.
10. Poprawa bezpieczeństwa morskiego	
1) Zapewnienie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie. 2) Ochrona żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi. 3) Rozwój Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz poprawa współpracy wszystkich służb uczestniczących w akcjach ratowniczych na morzu. 4) Odbudowa floty powietrznej Marynarki Wojennej. 5) Zintegrowanie systemów usług informacyjnych VTMS i RIS.	1) Ministerstwo Infrastruktury, Urząd Morski, armatorzy. 2) ZMPSiŚ SA, samorząd terytorialny, Policja. 3) SAR. 4) MON, SAR. 5) Urząd Morski, Urząd Żeglugi Śródlądowej.
11. Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju	
1) Budowa infrastruktury umożliwiającej dywersyfikację dostaw gazu ziemnego. 2) Modernizacja infrastruktury wykorzystywanej do obsługi paliw stałych i płynnych. 3) Rozwój morskiej energetyki wiatrowej. 4) Wsparcie dla projektów poszukiwania ropy naftowej, gazu oraz podmorskich osadów mineralnych.	1) ZMPSiŚ SA, PLNG SA, Urząd Morski. 2) ZMPSiŚ SA i spółki eksploatacyjne. 3) Podmioty gospodarcze, samorząd lokalny. 4) Samorząd terytorialny.
12. Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego	
1) Prowadzenie monitoringu rybackiego i ochrona tarlisk naturalnych. 2) Wymiana starych jednostek na nowe. 3) Promocja żywności pochodzenia morskiego. 4) Uświadamianie armatorom znaczenia raportowania. 5) Zwiększenie liczby trawlerów na łowiskach wschodnio-pacyficznych. 6) Wspieranie rozwoju floty rybackiej poprzez jej przystosowanie do potrzeb nowoczesnej gospodarki rybacko-przetwórczej oraz turystycznej z uwzględnieniem programów UE promujących zrównoważony rozwój i dążenie do zmniejszenia nakładów połowowych. 7) Rozbudowa w małych portach infrastruktury umożliwiającej odbieranie ryby bezpośrednio do samochodu chłodni poprzez kooperacje kilku portów z kooperantami. 8) Monitoring wielkości połowów. 9) Rozbudowa infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do portów. 10) Zorganizowanie eksportu złowionych ryb w szczytach połowowych. 11) Przeprowadzenie oceny zasobów przez niezależne ośrodki naukowe. 12) Zorganizowanie szybkiej dystrybucji złowionych ryb do dużych przetwórci. 13) Poprawa systemu poprzez przeprowadzenie badań marketingowych. 14) Opracowanie logistycznego systemu dystrybucji, zidentyfikowanie słabych punktów i poprawienie wyników. 15) Przeprowadzenie symulacji wielowariantowości produkcji, wybranie opcji o najwyższej rentowności. 16) Stworzenie organizacji producentów rybnych. 17) Zarybianie.	1) Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego. 2) Armatorzy. 3) Producenci przetworów rybnych, odbiorcy ryby świeżej i przetworzonej. 4) Straż Rybacka, PZW, Urząd Wojewódzki. 5) Armatorzy. 6) Samorządy lokalne. 7) Armatorzy, odbiorcy złowionej ryby. 8) Porty, samorządy lokalne, Urząd Morski. 9) Armatorzy, producenci. 10) Uniwersytet Szczeciński, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny oraz Akademia Morska w Szczecinie, Instytut Rybacki, Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego. 11) Armatorzy, producenci. 12) Armatorzy, Uniwersytet Szczeciński. 13) Armatorzy, odbiorcy, Akademia Morska w Szczecinie. 14) Producenci, ośrodek naukowy. 15) Producenci. 16) Straż Rybacka, PZW, samorząd lokalny, Komisja Zarybieniowa przy Ministrze Rolnictwa.
13. Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych Morza Bałtyckiego	
1) Realizacja projektów poszukiwania i wydobycia ropy, gazu oraz podmorskich osadów mineralnych.	1) Podmioty gospodarcze. 2) Uczelnie wyższe, instytuty badawcze.

Koncepcje działań	Alokacja działań
2) Zebranie danych na temat obecnych użytkowników morza, konfliktów i wartości środowiska naturalnego Bałtyku.	
14. Planowanie przestrzenne polskich obszarów morskich i nadmorskich	
1) Wykonanie planów zagospodarowania przestrzennego dla polskich obszarów morskich uwzględniających transgraniczne zależności. 2) Stworzenie regulacji prawnych mających na celu praktyczne wdrożenie zintegrowanego planowania przestrzennego obszarów morskich.	1) Urząd Morski. 2) Organy legislacji państwowej.
15. Rozwój turystyki morskiej i śródlądowej	
1) Modernizowanie marin, budowanie nowych o standardzie europejskim. 2) Promocja wizerunku województwa zachodniopomorskiego jako obszaru turystyki wodno-łądowej. 3) Budowa centrów informacji turystycznej. 4) Stworzenie warunków do przyjmowania dużych statków pasażerskich morskich i rzecznych oraz żaglowców w Szczecinie. 5) Rozwój i promocja Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego oraz szlaku Berlin–Szczecin–Bałtyk. 6) Poprawa jakości usług turystycznych. 7) Edukacja ekologiczna i promocja ekoturystyki. 8) Odbudowa białej floty i rozwój wodnej komunikacji pasażerskiej.	1) Samorząd terytorialny, właściciele przystani i marin. 2) Samorząd terytorialny, biura turystyczne. Transgraniczny Klaster Turystyczny. 3) Samorząd terytorialny. 4) Samorząd terytorialny, Inwestorzy. 5) Samorząd terytorialny, Inwestorzy, Transgraniczny Klaster Turystyczny 6) Inwestorzy. 7) Samorząd terytorialny, biura turystyczne. 8) Inwestorzy, samorząd terytorialny.
16. Koordynacja współpracy regionalnej na rzecz gospodarki morskiej	
1) Utworzenie Ośrodka Gospodarki Morskiej Pomorza Zachodniego skupiającego ekspertów z zakresu wszystkich dziedzin gospodarki morskiej. 2) Wsparcie inicjatyw klastrowych w obszarze gospodarki morskiej. 3) Inicjowanie i wdrażanie regulacji prawnych umożliwiających zwiększenie dostępności środków finansowych dla przedsiębiorstw gospodarki morskiej. 4) Polityka niedyskryminowania podmiotów gospodarczych.	Samorząd terytorialny

Źródło: Opracowanie własne

13.4.2. Koordynacja współpracy na rzecz gospodarki morskiej

Zarządzanie realizacją wiąże się ściśle z realizacją nadrzędnego celu strategicznego jakim jest **koordynacja współpracy na rzecz gospodarki morskiej**. Obejmuje on następujące cele kierunkowe:

- 1) Utworzenie Ośrodka Gospodarki Morskiej Pomorza Zachodniego skupiającego ekspertów z zakresu wszystkich dziedzin gospodarki morskiej;
- 2) Wsparcie inicjatyw klastrowych w obszarze gospodarki morskiej;
- 3) Inicjowanie i wdrażanie regulacji prawnych umożliwiających zwiększenie dostępności środków finansowych dla przedsiębiorstw gospodarki morskiej;
- 4) Polityka niedyskryminacji podmiotów gospodarczych.

Powyższe cele kierunkowe powinny być realizowane przez wszystkie podmioty związane z gospodarką morską. Pierwszy cel, czyli utworzenie Ośrodka Gospodarki Morskiej Pomorza Zachodniego powinien być koordynowany przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego. Ośrodek ten powinien pełnić rolę niezależnego podmiotu doradczego dla instytucji samorządowych i podmiotów gospodarczych w obszarze gospodarki morskiej. Powinien skupiać ekspertów z wszystkich dziedzin gospodarki morskiej i na bieżąco śledzić zmiany zachodzące w tym obszarze gospodarczym.

13.4.3. Wskaźniki oceny realizacji zadań Programu oraz zasady monitoringu

Program wojewódzki pn. „Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015” obejmuje kierunki działań leżące w kompetencjach wielu instytucji. Za jej realizację odpowiada Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego, który współpracuje w tym zakresie przede wszystkim z samorządami gmin i powiatów, instytucjami rządowymi, uczelniami wyż-

szymi, organizacjami pozarządowymi, instytucjami otoczenia biznesu, jak również z innymi regionami, organizacjami i instytucjami.

Ze względu na długotrwały horyzont realizacji Programu konieczne jest stworzenie sprawnego i rzetelnego systemu bieżącego monitorowania i oceny (ewaluacji) zapisanych w dokumencie inwestycji i przedsięwzięć. System taki stanie się narzędziem umożliwiającym skuteczną weryfikację kierunków i zamierzeń rozwojowych określonych w programie, względnie mechanizmów ich realizacji.

Monitoring programu to proces systematycznego zbierania, przetwarzania, analizowania i publikowania wiarygodnych informacji, którego celem jest zapewnienie zgodności realizacji programu z przyjętymi celami założeniami operacyjnymi. Monitorowanie, będące elementem łączącym programowanie i wdrażanie rozwoju regionalnego, pozwala na nadzór i korygowanie prowadzonych działań, a jednocześnie daje możliwość racjonalnego zaplanowania i uszczegółowienia działań przyszłych. Skutecznie działające systemy monitoringu pozwalają także na prawidłową alokację środków finansowych kierowanych na poszczególne zadania. W tabeli 13.8 zostały przedstawione wskaźniki monitoringu dla poszczególnych celów strategicznych.

Tabela 13.8.

Wskaźniki monitoringu dla poszczególnych celów strategicznych

Cel	Wskaźniki monitoringu	Pożądany kierunek zmian wartości wskaźnika	Źródło danych
1) Rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65) jako głównej osi rozwoju transportu współmodalnego.	Długość nowych i zmodernizowanych dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych.	wzrost	GUS
	Długość nowych i zmodernizowanych linii kolejowych.	wzrost	GUS
	Liczba przewiezionych ładunków i pasażerów transportem samochodowym, kolejowym, morskim i wodnym śródlądowym.	wzrost	GUS
2) Poprawa konkurencyjności portów morskich.	Wielkość obrotów ładunkowych w portach w podziale na ładunki masowe, drobnicowe (w tym w kontenerach i ro-ro).	wzrost	GUS
	Liczba obsłużonych pasażerów w portach.	wzrost	GUS
	Liczba obsłużonych statków w portach morskich.	wzrost	GUS
	Długość zmodernizowanych i nowych nabrzeży.	wzrost	Zarządy portów
	Stopień zaawansowania realizacji zadań inwestycyjnych.	wskaźnik wymaga obserwacji, karta realizacji inwestycji	podmioty odpowiedzialne za realizację zadań
3) Równoważenie systemu transportowego poprzez wzmocnienie pozycji konkurencyjnej żeglugi śródlądowej w województwie zachodniopomorskim.	Długość zmodernizowanych szlaków z podaniem zakresu prac (pogłębianie, skanalizowanie, itp.).	wzrost	RZGW
	Liczba nowych i zmodernizowanych obiektów (np. mosty, stopnie piętrzące, śluzy, miejsca postojowe i przeładunkowe) i ich specyfikacja.	wzrost	RZGW
4) Poprawa konkurencyjności transportu morskiego.	Liczba i nośność statków będących własnością i w zarządzie polskich armatorów.	wzrost	GUS, armatorzy
	Ilość przewiezionych ładunków (podział na grupy ładunkowe i relacje transportowe).	wzrost	GUS, armatorzy
5) Zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża.	Wielkość obrotów ładunkowych w portach.	wzrost	GUS
	Liczba obsłużonych pasażerów w portach.	wzrost	GUS
	Liczba obsłużonych statków w podziale na statki rybackie, turystyczne i handlowe.	wzrost	GUS

Cel	Wskaźniki monitoringu	Pożądany kierunek zmian wartości wskaźnika	Źródło danych
	Stopień zaawansowania realizacji zadań inwestycyjnych.	wskaźnik wymaga obserwacji, karta realizacji inwestycji	podmioty odpowiedzialne za realizację zadań
6) Poprawa konkurencyjności przemysłu stoczniowego.	Produkcja statków nowo wybudowanych i wyremontowanych w stoczniach województwa zachodniopomorskiego (liczba, typy, DWT, GT).	wzrost	GUS
	Liczba podmiotów działających w tym sektorze rynku z podziałem na ich specjalizacje.	wzrost	GUS
	Liczba osób zatrudnionych w przemyśle stoczniowym.	wzrost	GUS
7) Kształcenie i wychowanie wysoko wykwalifikowanej kadry dla potrzeb gospodarki morskiej i śródlądowej.	Liczba szkół zawodowych, średnich, policealnych i wyższych w województwie.	wzrost	GUS
	Liczba ośrodków szkoleniowych.	wzrost	GUS
	Liczba nauczycieli, uczniów, studentów, absolwentów.	wzrost	GUS
8) Prowadzenie badań rozwojowych w obszarze gospodarki morskiej.	Liczba instytutów i ośrodków badawczych, zatrudnienie, nakłady.	wzrost	GUS
	Nakłady na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną.	wskaźnik wymaga obserwacji	GUS
9) Poprawa stanu środowiska morskiego oraz ochrona brzegu morskiego.	Fundusze przeznaczone na ochronę środowiska morskiego.	wskaźnik wymaga obserwacji	Urzędy Morskie
	Nakłady na środki trwałe służące ochronie środowiska morskiego.	wskaźnik wymaga obserwacji	Urzędy Morskie
10) Poprawa bezpieczeństwa morskiego.	Ilość wypadków żeglugowych i ich skutki.	spadek	Urząd Morski
	Liczba zdarzeń o charakterze kryminalnym i terrorystycznym w portach.	spadek	Zarządy portów
11) Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju.	Liczba morskich elektrowni wiatrowych oraz ich moc (MW).	wzrost	GUS
	Liczba projektów związanych z eksploatacją złóż energetycznych oraz przystosowanie infrastruktury portowej do przeładunku surowców energetycznych.	wskaźnik wymaga obserwacji	PGNiG, Ministerstwo Gospodarki, Urząd Regulacji Energetyki
12) Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego.	Flota (liczba, rodzaje, GT).	wskaźnik wymaga obserwacji	GUS
	Wielkość połowów i rodzaje.	wskaźnik wymaga obserwacji	GUS
	Wykorzystanie limitów połowowych.	wskaźnik wymaga obserwacji	Ministerstwo Rolnictwa
13) Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych Morza Bałtyckiego.	Liczba projektów.	wskaźnik wymaga obserwacji	Urząd Morski
14) Planowanie przestrzenne polskich obszarów morskich.	Wielkość obszarów dla których zostały sporządzone plany zagospodarowania przestrzennego w km ² .	wzrost	Urząd Morski
15) Rozwój turystyki morskiej i śródlądowej.	Liczba miejsc noclegowych w obiektach turystycznych.	wzrost	GUS
	Stopień wykorzystania obiektów turystycznych.	wzrost	GUS
	Liczba przystani żeglarskich.	wzrost	GUS
	Liczba pasażerów obsługiwanych przez jednostki białej floty.	wzrost	GUS

Cel	Wskaźniki monitoringu	Pożądany kierunek zmian wartości wskaźnika	Źródło danych
	Liczba obsłużonych wycieczkowców morskich i śródlądowych oraz żaglowców.	wzrost	GUS
16) Koordynacja współpracy na rzecz gospodarki morskiej.	Liczba podmiotów skupionych w klastrach gospodarki morskiej.	wzrost	klastry morskie

Źródło: Opracowanie własne

Wskaźniki mają za zadanie monitorowanie dynamiki realizacji danego celu strategicznego w okresie jednego roku. Należy monitorować zmianę wskaźników w czasie w odniesieniu do roku poprzedniego oraz w odniesieniu do roku bazowego, za który przyjmuje się dane z roku 2006. Całość informacji dotyczących grupy wskaźników przypisanych do danego celu zostanie umieszczona w Karcie wskaźników monitoringu przedstawionej na rysunku 13.1.

Monitoring realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych odbywać się będzie w oparciu o Kartę realizacji inwestycji (rys. 13.2), na podstawie której będzie oceniany postęp realizacji danej inwestycji w okresie jednego roku. Do każdej inwestycji powinna być załączona informacja o zakresie prac z nią związanych, spodziewanym efekcie, kosztach realizacji, okresie realizacji, harmonogramie prac, źródłach finansowania i jednostce realizującej inwestycję.

Cel strategiczny:	
Projekt:	
Etap realizacji projektu:	
Działania podejmowane w celu realizacji projektu:	
Stopień rozbieżności pomiędzy efektami zaplanowanymi a osiągniętymi:	
Napotkane problemy w trakcie realizacji:	
Stopień realizacji projektu [%]:	
Proponowana modyfikacja:	

Rys. 13.2. Karta realizacji inwestycji

Źródło: Opracowanie własne

Karta wskaźników monitoringu									
1. Nazwa celu:									
2. Dynamika zmian w badanym obszarze									
Nazwa wskaźnika	Wartość wskaźnika w danym roku	Wartość wskaźnika w roku poprzednim	Zmiana ilościowa w stosunku do roku poprzedniego	Zmiana procentowa w stosunku do roku poprzedniego	Odchylenie zmiany w stosunku do roku poprzedniego	Wartość wskaźnika w roku 2006	Zmiana ilościowa w stosunku do roku 2006	Zmiana procentowa w stosunku do roku 2006	Odchylenie zmiany w stosunku do roku 2006
1	y_i	y_{i-1}	$\Delta y = y_i - y_0$	$W_i = (y_i/y_{i-1}) * 100\%$	$T_i = W_i - 100\%$	y_0	$\Delta y = y_i - y_0$	$W_0 = (y_i/y_0) * 100\%$	$T_0 = W_0 - 100\%$
2	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3	"	"	"	"	"	"	"	"	"
3. Czy nastąpił pożądany kierunek zmian wartości wskaźników?									
wskaźnik 1	<input type="checkbox"/>	TAK	<input type="checkbox"/>	NIE					
wskaźnik 2	<input type="checkbox"/>	TAK	<input type="checkbox"/>	NIE					
wskaźnik 3	<input type="checkbox"/>	TAK	<input type="checkbox"/>	NIE					
4. Jeżeli nie, jakie były tego przyczyny?.....									
5. Interpretacja wskaźników.....									

Rys. 13.1. Karta wskaźników monitoringu przypisanych dla danego celu

Źródło: Opracowanie własne

Wprowadzenie systemu monitoringu oraz powiązanego z nim systemu oceny (ewaluacji) pozwoli wyeliminować w dużym stopniu problem dezaktualizacji założeń i celów Programu, wynikający ze zmieniających się warunków funkcjonowania podmiotów realizujących poszczególne projekty w ramach opracowywanego dokumentu, zmian prawodawstwa oraz innych warunków i okoliczności mogących wpłynąć na zasadność podejmowanych działań.

Ocena realizacji Programu polegać będzie na badaniu przyczyn rozbieżności pomiędzy zaplanowanymi a rzeczywistymi efektami z jednoczesnym płynnym wprowadzaniem zmian, które mają na celu dostosowanie planu do określonych wymagań, zmieniających się potrzeb gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego i warunków zewnętrznych¹⁰⁶.

Ocena realizacji projektów w ramach opracowywanego Programu polegać będzie na ich ewaluacji okresowej i ewaluacji ex post. Ewaluacji poddawane jest osiągnięcie zamierzonych produktów, rezultatów oraz oddziaływania, a także wyniki monitoringu. Ewaluacja będzie dokonywana pod kątem realizacji Programu na poziomie celów poszczególnych projektów.

¹⁰⁶ *Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015*. Warszawa 2007.

Załączniki

Załącznik 1: Akty prawne

Wstęp

Nadmorskie położenie Rzeczypospolitej Polskiej stanowi szczególne dobro narodowe o strategicznym znaczeniu dla rozwoju społeczno-gospodarczego i bezpieczeństwa narodowego oraz dla pozycji kraju w regionie bałtyckim, Europie i na świecie. Powinno ono być jedną z podstawowych ram w kształtowaniu polityki rozwoju oraz zagospodarowania przestrzennego kraju, z uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska naturalnego, stąd polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej jest działaniem ogólnonarodowym o wymiarze międzynarodowym. Misją polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej jest maksymalizacja wszechstronnych korzyści dla obywateli i gospodarki narodowej płynących ze zrównoważonego wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz zasobów naturalnych mórz i oceanów¹⁰⁷.

Zagadnienia składające się na dział gospodarki morskiej związane z morską produkcyjną i usługową działalnością gospodarczą sektorów morskich i zlewisk należy przedstawić w sposób adekwatny do inicjatyw podjętych przez morskie kraje Unii Europejskiej, w tym Polski i konkursu ogłoszonego przez Generalny Dyrektoriat ds. Morskich i Rybactwa UE¹⁰⁸.

Aktualnie polska gospodarka morska została podzielona na 11 głównych dziedzin (obszarów)¹⁰⁹:

- I. Transport morski,
- II. Porty morskie,
- III. Transport wodny śródlądowy,
- IV. Przemysł okrętowy,
- V. Eksploatacja morskich zasobów naturalnych,
- VI. Rybołówstwo, rybactwo i przetwórstwo rybne,
- VII. Badania naukowe i rozwój,
- VIII. Edukacja i zasoby ludzkie,
- IX. Administracja morska i śródlądowa,
- X. Dziedzictwo morskie oraz świadomość morska społeczeństwa,
- XI. Turystyka morska i śródlądowa.

Podmioty zarządzające polityką morską Rzeczypospolitej Polskiej

- a) Prezes Rady Ministrów,
- b) Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (organ pomocniczy Prezesa Rady Ministrów), powołany Zarządzeniem nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 września 2008 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (MP nr 70, poz. 635 oraz z 2009 r. nr 34, poz. 503),
- c) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej,
- d) ministrowie kierujący działami administracji rządowej w zakresie objętym polityką morską,
- e) samorządy terytorialne województw, miast i gmin nadmorskich oraz ich związki,
- f) samorządy gospodarcze.

¹⁰⁷ *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2009.

¹⁰⁸ *Scenarios and drivers for sustainable growth from the oceans, seas and coasts*. Official Journal of European Union 2010/S 99-148559.

¹⁰⁹ *Strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015*. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2005.

Podstawy prawne polityki morskiej

Międzynarodowe uregulowania prawno-traktatowe¹¹⁰

Rzeczpospolita Polska jest aktywnym podmiotem na forum międzynarodowym. Dzięki zaangażowaniu swoich przedstawicieli uczestniczy w kształtowaniu norm prawa morskiego oraz międzynarodowego prawa morza i czuwa nad ich przestrzeganiem.

Dominującą rolę w kształtowaniu międzynarodowego ładu morskiego odgrywają wielostronne uregulowania prawno-traktatowe, w tym Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz.U. z 2002 r., nr 59, poz. 543 – Konwencja UNCLOS) oraz konwencje opracowywane pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO). Natomiast w zakresie ochrony środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego istotną rolę odgrywa Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz.U. z 2000 r., nr 28, poz. 346 – Konwencja Helsińska). W ostatnich latach wzrosła liczba regionalnych porozumień morskich i umów dwustronnych z zakresu gospodarki morskiej, których stroną jest Rzeczpospolita Polska. Zazwyczaj są one częścią szerszych porozumień polityczno-gospodarczych lub umów o wolnym handlu. Oprócz wypełniania postanowień umów międzynarodowych i czynnego członkostwa w międzynarodowych organizacjach morskich, polskie instytucje rządowe i samorządowe, a także organizacje pozarządowe, przedsiębiorcy i pracownicy oraz przedstawiciele środowisk naukowych i technicznych uczestniczą w wielu międzynarodowych projektach morskich.

Instrumenty prawne polityki morskiej Unii Europejskiej

- Zielona Księga „W kierunku przyszłej polityki morskiej: Europejska wizja oceanów i mórz”. COM(2006)275, 07.06.2006;
- Niebieska Księga „W sprawie zintegrowanej polityki morskiej”. COM(2007)575, 10.10.2007;
- Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie zintegrowanej polityki morskiej. UE 2008/2009 (INI), 20.05. 2008;
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczący Strategii dla Regionu Morza Bałtyckiego. COM(2009)248, 10.06.2009;
- Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca decyzje nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, 29.04.2004;
- Biała Księga KE „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r. – czas na decyzję”. COM(2001)370, 12.09.2001;
- Komunikat Komisji dotyczący „Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego”. COM(2009)248, 10.06.2009;
- Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej (NAIADES) – Komunikat Komisji Wspólnot Europejskich w sprawie promocji żeglugi śródlądowej. COM(2006)6, 17.01.2006;
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej);
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, pt. „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.”. 2009/2095(INI), 30.03.2010;
- Komunikat Komisji „Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”. COM(2010)2020, 03.03.2010;

¹¹⁰ Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2009.

- Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu 2009/2096(INI).

Instrumenty prawne polityki morskiej RP

Na gruncie prawa wewnętrznego najważniejszym aktem prawnym regulującym stosunki prawne związane z żeglugą morską jest ustawa z dnia 18 września 2001 r., – Kodeks morski (Dz.U. 2001, nr 138, poz. 1545, z późn. zm.). Ponadto istotne znaczenie ma ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. 2006, nr 99, poz. 693, z późn. zm.) i ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. 2003, nr 153, poz. 1502, z późn. zm.). W przypadku żeglugi śródlądowej podstawowym aktem prawnym jest Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludzie śródlądowej (Dz.U. 2001, nr 5, poz. 43, z późn. zm) oraz Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo Wodne (Dz.U. 2001, nr 115, poz. 1229, z późn. zm.).

Inne instrumenty prawne

Należą do nich regulacje w zakresie prawa krajowego – ustawy, rozporządzenia i inne akty wykonawcze w zakresie:

- prawa morza oraz prawa morskiego, prawa wodnego, prawa ochrony środowiska, prawa transportowego i handlowego;
- ochrony konkurencji, w tym swobody dostępu do rynku usług morskich;
- finansowania budowy i utrzymania infrastruktury morskiej, w tym opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej;
- zasobów ludzkich (morskie prawo pracy, kadry morskie, szkolnictwo morskie, promocja zawodów morskich);
- żeglugi śródlądowej;
- rybołówstwa, w tym wdrażania planów zarządzania przyjętych przez Unię Europejską;
- podatków, w tym podatku dochodowego, podatku od towarów i usług, podatku akcyzowego, podatku od nieruchomości, podatku tonażowego, amortyzacji oraz ceł;
- pomocy publicznej, w tym pomoc dla: transportu morskiego, portów morskich, sektora stoczniowego, transportu intermodalnego, stałych połączeń morskich, żeglugi bliskiego zasięgu, infrastruktury centrów logistycznych, rybołówstwa, portów i przystani rybackich;
- rynków kapitałowych, w tym: finansowania budowy i zakupu statków, hipoteki morskiej, inwestycji portowych; ochrony środowiska morskiego, w tym: wdrażanie konwencji IMO i Konwencji Helsińskiej, dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej, Bałtyckiego Planu Działania HELCOM, działania związane z realizacją Programu wodno-środowiskowego kraju; działalności naukowej i badawczo-rozwojowej; partnerstwa publiczno-prywatnego;
- komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw w sektorze morskim.

W regulacjach krajowych na bieżąco implementowane są akty prawa wspólnotowego oraz prawa międzynarodowego. Duże znaczenie spełnia funkcjonująca od marca 2008 r. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, której głównym zadaniem jest przygotowanie założeń oraz projektów aktów prawnych, a także wydawanie opinii z zakresu prawa morskiego i międzynarodowego prawa morza.

Wybrane akty prawa krajowego związane z poszczególnymi dziedzinami gospodarki morskiej

Bezpieczeństwo morskie

Ustawy:

- Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze zmianami w organizacji i podziale zadań administracji publicznej w województwie (Dz.U. 2009, nr 92, poz.753);
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym (Dz.U. 2006, nr 183, poz.1353);
- Ustawa z dnia 09 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. 2000, nr 109, poz. 1156 z późn. zm.);

- Ustawa z dnia 26 października 2000 r. o Polskim Rejestrze Statków (Dz.U. 2000, nr 103, poz. 1098 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 23 maja 1991 r. o pracy na morskich statkach handlowych (Dz.U. 1991, nr 61, poz. 258).

Rozporządzenia ministra właściwego ds. gospodarki morskiej:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 maja 2008 r. w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej (Dz.U. 2008, nr 67, poz. 633);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2008 r. w sprawie wykazów obszarów morza, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro (Dz.U. 2008, nr 97, poz. 631);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 marca 2005 r. w sprawie sposobu uznawania i upoważniania instytucji klasyfikacyjnej do wykonywania zadań administracji morskiej (Dz.U. 2005, nr 61, poz. 540);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie pomiaru statków morskich (Dz.U. 2004, nr 119, poz. 1248).

Rejestry i dzienniki okrętowe:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie polskiego rejestru jachtów (Dz.U. 2005, nr 6, poz. 43);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie wzoru certyfikatu bezpiecznej obsługi statku morskiego (Dz.U. 2002, nr 69, poz. 639);
- Rozporządzenie Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa (Dz.U. 2006, nr 105, poz. 712, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 listopada 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających (Dz.U. 2004, nr 258, poz. 2584).

Inspekcje:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2010 r. w sprawie upoważniania do wykonywania czynności inspekcyjnych statków (Dz.U. 2010, nr 77, poz. 507);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 5 września 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz.U. 2007, nr 175, poz. 1228);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 20 kwietnia 2006 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz.U. 2006, nr 73, poz. 515);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 sierpnia 2005 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz.U. 2005, nr 174, poz. 1452);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie funkcjonowania inspekcji portu (Dz.U. 2004, nr 102, poz. 1078);
- Rozporządzenia innych ministrów.

Wyposażenie morskie

Ustawy:

- Ustawa z dnia 12 stycznia 2007 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne, ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz ustawy o systemie oceny zgodności (Dz.U. 2007, nr 21, poz. 124);
- Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o wyposażeniu morskim (Dz.U. 2004, nr 93, poz. 899).

Obszary morskie

Ustawy:

- Ustawa z dnia 4 marca 2010 r. o zmianie ustawy — Prawo wodne (Dz.U. 2010, nr 44, poz. 253);
- Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze zmianami w organizacji i podziale zadań administracji publicznej w województwie (Dz.U. 2009, nr 92, poz. 753);

- Ustawa z dnia 24 sierpnia 2007 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej (Dz.U. 2007, nr 176, poz. 1238);
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz.U. 2003, nr 67, poz. 621);
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003, nr 80, poz. 717, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. 2001, nr 138, poz. 1545, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (tekst jednolity) (Dz.U. 2005, nr 239, poz. 2019, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 04 lutego 1994 r. – Prawo geologiczne i górnicze (tekst jednolity) (Dz.U. 2005, nr 228, poz. 1947, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. 2003 r., nr 153, poz. 1502, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 17 grudnia 1977 r. o polskiej strefie rybołówstwa morskiego (Dz.U. 1977, nr 37, poz. 163, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 01 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz.U. 1961, nr 58, poz. 320, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. z dnia 15 stycznia 2003 r., nr 4, poz. 41, z późn. zm).

Rozporządzenia innych ministrów:

- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 20 lipca 2005 r. w sprawie stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. 2005, nr 145, poz. 1216)
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 26 lipca 2004 r. w sprawie określenia granic między wodamiorskimi a wodami śródlądowymi do celów wykonywania rybołówstwa (Dz.U. 2004, nr 175, poz. 1824);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia minimalnej i maksymalnej szerokości pasa technicznego i ochronnego oraz sposobu wyznaczania ich granic (Dz.U. 2003, nr 89, poz. 820);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie granic między śródlądowymi wodami powierzchniowymi a morskimi wodami wewnętrznymi i wodami morza terytorialnego (Dz.U. 2002, nr 239, poz. 2035, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 czerwca 2001 r. w sprawie ustalenia morskich i stałych lotniczych przejść granicznych oraz rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia (Dz.U. 2001, nr 62, poz. 632, z późn. zm.).

Ochrona środowiska morskiego

Ustawy:

- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2008, nr 199, poz. 1227);
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 2007 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej (Dz.U. 2007, nr 176, poz. 1238);
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004, nr 92, poz. 880, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz.U. 2003, nr 67, poz. 621);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity; Dz.U. 2008, nr 25, poz. 150, z późn. zm.).

Rozporządzenia:

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 października 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U. 2008, nr 198, poz. 1226);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 28 lutego 2008 r. w sprawie rejestru bezpośrednich zagrożeń szkodą w środowisku i szkód w środowisku (Dz.U. 2008, nr 39, poz. 233);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. 2004, nr 257, poz. 2573).

Odpady

Ustawy:

- Ustawa z dnia 22 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2010, nr 28, poz. 145);
- Ustawa z dnia 10 marca 2006 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. 2006, nr 63, poz. 441);
- Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz.U. 2002, nr 166, poz. 1361, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U. 2001, nr 62, poz. 628 z późn. zm.).

Rozporządzenia:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębienia dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz.U. 2006, nr 22, poz. 166);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 6 stycznia 1998 r. w sprawie trybu wydawania zezwoleń na usuwanie do morza urobku z pogłębienia dna oraz na zatapianie w morzu odpadów lub innych substancji (Dz.U. 1998, nr 6, poz. 20);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 maja 2005 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków (Dz.U. 2005, nr 88, poz. 747);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku (Dz.U. 2003, nr 101, poz. 936);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 marca 2003 r. w sprawie zaświadczenia o złomowaniu statku polskiego (Dz.U. 2003, nr 88, poz. 811);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków (Dz.U. 2002, nr 236, poz. 1989);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 maja 2004 r. w sprawie warunków, w których uznaje się, że odpady nie są niebezpieczne (Dz.U. 2004, nr 128, poz. 1347);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów oraz stężeń substancji, które powodują, że urobek jest zanieczyszczony (Dz.U. 2002, nr 55, poz. 498).

Zanieczyszczanie morza

Ustawy:

- Ustawa z dnia 20 marca 2009 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz.U. 2009, nr 63, poz. 518);
- Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (tekst jednolity; Dz.U. 1995, nr 99, poz. 692 z 2006 r.);

Rozporządzenie:

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. 2002, nr 239, poz. 2026).

Porty morskie

Ustawy:

- Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (Dz.U. 2008, nr 171, poz. 1055),
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 o portach i przystaniach morskich (Dz.U. 2002, nr 110, poz. 967, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2004 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. 2004, nr 281, poz. 2782).

Rozporządzenia:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Trzebieży od strony lądu (Dz.U. 2009, nr 105, poz. 871);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2009 zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. 2009, nr 17, poz.89);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2008 r w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Nowym Warpnie od strony lądu (Dz.U. 2009, nr 5, poz.20);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2007, nr 86, poz. 579)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 marca 2005 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. 2005, nr 42 poz. 407);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. 2002, nr 4, poz. 41);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1998, nr 101, poz. 645);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków udzielania pomocy publicznej na przedsięwzięcia będące inwestycjami służącymi ochronie wód przed zanieczyszczeniem (Dz.U. 2007, nr 209, poz. 1515);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 31 października 2007 r. w sprawie niezbędnego zakresu informacji objętych obowiązkiem przetwarzania w ramach wojewódzkiej i centralnej bazy informacji o korzystaniu ze środowiska oraz sposobie ich prowadzenia (Dz.U. 2007, nr 208, poz. 1509).

Granice portów morskich

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2010 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Wolinie od strony lądu (Dz.U. 2010, nr 55, poz.333);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 września 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustalenia granic portów morskich w Szczecinie i Policach od strony lądu (Dz.U. 2009, nr 164, poz. 1310);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 września 2009 r. w sprawie ustalenia granic portu morskiego w Policach od strony lądu (Dz.U. 2009, nr 164, poz. 1309);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 lipca 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustalenia granic portów morskich w Szczecinie, Świnoujściu i Policach od strony lądu (Dz.U. 2008, nr 131, poz. 832);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 lipca 2008 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Świnoujściu od strony lądu (Dz.U. 2008, nr 131, poz. 831);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2005r. w sprawie ustalenia granic portów morskich w Szczecinie, Świnoujściu i Policach od strony lądu (Dz.U. 2005, nr 119, poz. 1010);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2003 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Dziwnowie od strony lądu (Dz.U. 2003, nr 59, poz. 525);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 lipca 2001 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Mrzeżynie od strony lądu (Dz.U. 2010, nr 84, poz. 923);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie ustalenia granicy od strony lądu portu morskiego w Darłowie (Dz.U. 1998, nr 159, poz. 1056);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 lutego 1995 r. w sprawie ustalenia granicy redy dla portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie (Dz.U. 1995, nr 20, poz. 101);
- Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 30 lipca 1964 r. w sprawie ustalenia granicy terytorialnej portu morskiego w Kołobrzegu (Dz.U. 1964, nr 29, poz. 190);
- Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 04 lutego 1957 r. w sprawie ustalenia granicy wodnej morskiego portu handlowego w Szczecinie (Dz.U. 1957, nr 12, poz. 70);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 23 października 2006r. w sprawie warunków technicznych użytkowania oraz szczegółowego zakresu kontroli morskich budowli hydrotechnicznych (Dz.U. 2006, nr 206, poz. 1516).

Żegluga śródlądowa

Do aktów wykonawczych do Ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jednolity; Dz.U. 2006, nr 123, poz. 85, z późn. zm.) należą m.in.:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 czerwca 2010 r. w sprawie wspólnotowego świadectwa zdolności żeglugowej (Dz.U. 2010, nr 108, poz. 704);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 maja 2010 r. w sprawie wymagań technicznych statków żeglugi śródlądowej objętych wspólnotowym świadectwem zdolności żeglugowej (Dz.U. 2010, nr 94, poz. 604);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2010 r. w sprawie pozwoleń na uprawianie żeglugi na polskich śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. 2010, nr 77, poz. 505);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych państw członkowskich Unii Europejskiej (Dz.U. 2010, nr 32, poz. 172);
- Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 11 kwietnia 2008 r. w sprawie trybu rejestracji statków używanych na wodach śródlądowych do uprawiania sportu lub rekreacji (Dz.U. 2008, nr 72, poz. 426);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 lipca 2002 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. 2002, nr 137, poz. 1156);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. 2002, nr 77, poz. 695);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 stycznia 2002 r. w sprawie szczegółowego trybu postępowania w związku z wypadkami żeglugowymi na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. 2002, nr 17, poz. 161);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie pilotażu na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. 2003, nr 5, poz. 53);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. 2003, nr 212, poz. 2072);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2003 r. w sprawie warunków gromadzenia, przechowywania i usuwania odpadów i ścieków ze statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. 2003, nr 104, poz. 973);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 marca 2003 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. 2003, nr 88, poz. 810);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. 2003, nr 50, poz. 427);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie przewozu materiałów niebezpiecznych statkami żeglugi śródlądowej (Dz.U. 2004, nr 88, poz. 839);
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające Program na rzecz dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej SEK(2010) 1097. 29.09.2010.

Zamówienia publiczne

- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2004, nr 19, poz. 177, z późn. zm.);

Administracja morska

- Ustawa z dnia 18 czerwca 2009 r. zmieniająca ustawę o zmianie niektórych ustaw w związku ze zmianami w organizacji i podziale zadań administracji publicznej w województwie (Dz.U. 2009, nr 99 poz.826);
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz.U. 2009, nr 84, poz. 700);
- Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz.U. 2009, nr 31, poz. 206).

Administracja śródlądowa

- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz.U. 2001, nr 115, poz. 1229);
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tekst jednolity; Dz.U. 2006, nr 123, poz. 857, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 lipca 2001 r. w sprawie określenia siedzib i terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej (Dz.U. 2001, nr 77, poz. 831).

Programy i strategie wyznaczające politykę morską¹¹¹

Unia Europejska

- 1) Instrumenty realizacji zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej:
 - europejski system nadzoru i monitoringu morskiego (AIS, SafeSeaNet, LRIT, CleanSeaNet, ZSRN w powiązaniu z Europejskim Systemem Nadzoru Granic EUROSUR, GMES – Global Monitoring for Environment and Security);
 - morskie planowanie przestrzenne;
 - europejska sieć danych i obserwacji morskich (EMODNET).
- 2) Programy:
 - Europejska przestrzeń transportu morskiego bez barier;
 - Wymiar Północny Unii Europejskiej – Partnerstwo w zakresie transportu i logistyki;
 - Wymiar Wschodni Unii Europejskiej.

Instrumenty programowe polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej

- 1) Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015¹¹²:
 - Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013;
 - Strategia rozwoju portów morskich do 2015 r.;

¹¹¹ Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2009.

¹¹² Strategia rozwoju kraju 2007–2015. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warszawa 2006.

- Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020;
 - Strategia rozwoju sektora rybołówstwa 2007–2013;
 - Polityka Ekologiczna Państwa na lata 2009–2012 z perspektywą do 2016 r.;
 - Kierunki Rozwoju Turystyki do 2015.
- 2) Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020¹¹³.
- 3) Programy operacyjne mające związek z polityką morską RP:
- Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013;
 - Innowacyjna Gospodarka 2007–2013;
 - Kapitał Ludzki 2007–2013;
 - Zrównoważony rozwój rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013.
- 4) Morskie programy wieloletnie:
- Program ochrony brzegów morskich”, program wieloletni na lata 2004–2023;
 - Program rozwoju służb ratownictwa morskiego”, program wieloletni na lata 2007–2009;
 - Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”, program wieloletni na lata 2008–2013;
 - Program zbierania danych rybackich na lata 2007–2013.

Województwo Zachodniopomorskie- programy wieloletnie, uchwały oraz ustalenia strategiczne

- Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020, Szczecin 2010;
- Stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie rozwoju ODW. Konwent Marszałków Związku Województw RP, Łódź 17 kwietnia 2009;
- III Stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego, Łódź 12 lipca 2009;
- Uchwała Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego w sprawie: „Informacji dotyczącej priorytetów Województwa Zachodniopomorskiego do Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego–Action Plan”;
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007–2013;
- Koncepcja zagospodarowania przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2010;
- Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015, Szczecin 2008;
- Strategia Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim do 2015 roku, Szczecin 2008.

Inne instrumenty mające wpływ na politykę morską

- 1) Instrumenty finansowe:
- środki z funduszy Unii Europejskiej;
 - środki budżetowe;
 - środki własne podmiotów gospodarczych;
 - środki własne samorządów;
 - inne środki.
- 2) Instrumenty informacyjne:
- bazy informacji sektora morskiego;
 - systemy monitoringu morskiego;
 - Państwowy Monitoring Środowiska;
 - statystyka morską;
 - systemy informatyczne sektora morskiego, w tym e-maritime i e-navigation;

¹¹³ Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2009.

- System Informacji Rybołówstwa Morskiego (MRiRW);
- rejestry (PRS, rejestr statków rybackich, rejestr okrętowy Izby Morskiej i inne);
- promocja morska.

Załącznik 2: Zmiany dotyczące przestrzeni prawno-organizacyjnej terminalu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu

Terminal LNG to instalacja do odbioru i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego (ang. LNG–Liquefied Natural Gas). Budowa terminalu LNG w Świnoujściu jest pierwszą inwestycją w Polsce, mającą na celu dywersyfikację źródeł dostaw gazu ziemnego. Terminal LNG będzie pierwszym tego rodzaju terminalem w regionie Morza Bałtyckiego. Zróżnicowanie dostaw przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju, pozwoli zaspokoić zwiększone zapotrzebowanie na gaz w Polsce, a także umożliwi jego dalszą sprzedaż.

Terminal LNG powstanie na prawobrzeżu Świny, na terenach przeznaczonych pod rozwój portu. Na potrzeby inwestycji zostaną zbudowane rurociągi do odbioru gazu skroplonego ze statków, zbiorniki LNG oraz instalacje do regazyfikacji¹¹⁴.

W pierwszym etapie eksploatacji terminal LNG pozwoli na odbiór 5 mld m³ gazu ziemnego rocznie. W kolejnym etapie, w zależności od wzrostu zapotrzebowania na gaz, możliwe będzie zwiększenie zdolności wysyłkowej do 7,5 mld m³. W terminalu LNG w Świnoujściu planowana jest budowa dwóch zbiorników o pojemności 160 tys. m³.



Rys. Zał.2.1. Projekt terminalu LNG w Świnoujściu

Źródło: Materiały informacyjne firmy Polskie LNG SA <http://www.polskielng.pl> [dostęp: 9.08.2010]

Do budowy i eksploatacji terminalu skroplonego gazu ziemnego LNG w Świnoujściu powołana została spółka celowa Polskie LNG SA. Została utworzona w 2007 r. jako element strategii zdywersyfikowania dostaw gazu do Polski. Jej właścicielem jest Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM SA – spółka Skarbu Państwa.

20 września 2007 roku Rada Ministrów podjęła Uchwałę nr 167 w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pn. „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”¹¹⁵.

¹¹⁴ Materiały informacyjne firmy Polskie LNG SA. <http://www.polskielng.pl> [dostęp: 9.08.2010].

19 sierpnia 2008 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę, w której budowa terminalu LNG uznana została za inwestycję strategiczną dla interesu Polski, zgodną z planami dywersyfikacji źródeł i dróg dostaw gazu ziemnego oraz zagwarantowania bezpieczeństwa energetycznego Polski.

Dnia 24 kwietnia 2009 r. weszła w życie ustawa o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu. Ustawa ta określiła zasady przygotowania, realizacji i finansowania inwestycji w zakresie terminalu wymaganych ze względu na istotny interes bezpieczeństwa państwa oraz inwestycji towarzyszących¹¹⁵.

W ustawie wskazani zostali m.in. inwestorzy terminalu LNG w Świnoujściu, którymi są:

- 1) Urząd Morski w Szczecinie,
- 2) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście spółka akcyjna z siedzibą w Szczecinie,
- 3) Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM spółka akcyjna z siedzibą w Warszawie,
- 4) Polskie LNG SA z siedzibą w Świnoujściu.

Wyszczególnione zostały również zadania inwestycyjne, które każdy z tych podmiotów będzie realizował:

- 1) Urząd Morski w Szczecinie:
 - budowa infrastruktury zapewniającej dostęp do portu zewnętrznego, w tym falochronu, toru wodnego, obrotnicy oraz oznakowania nawigacyjnego związanego z wymienioną infrastrukturą,
 - poszerzenie istniejącego toru wodnego do Świnoujścia,
 - przebudowa istniejącego falochronu w Świnoujściu;
- 2) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA:
 - budowa infrastruktury portowej, w postaci stanowiska statkowego wyposażonego w urządzenia cumownicze, odbojowe i nawigacyjne, a także infrastruktury umożliwiającej zamontowanie instalacji do przesyłu gazu i poboru wody z morza;
- 3) Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM SA:
 - budowa gazociągu Świnoujście–Szczecin, łączącego terminal z systemem przesyłowym, wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województwa zachodniopomorskiego;
- 4) Polskie LNG SA:
 - budowa terminalu.

Koordynatorem przebiegu realizacji inwestycji został Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM SA. Do jego zadań należy m.in.:

- opracowanie harmonogramu przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie budowy terminalu,
- monitorowanie realizacji zadań zgodnie z harmonogramem przez wszystkie ww. podmioty,
- koordynacja obiegu dokumentów i informacji między ww. podmiotami,
- monitorowanie realizacji inwestycji w zakresie budowy terminalu i sporządzanie raportów oraz rekomendowanie działań usprawniających proces realizacji inwestycji.

Nadzór nad pracą Operatora Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM SA sprawuje minister właściwy do spraw Skarbu Państwa.

Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo podpisało 29 czerwca 2009 r. ostateczną umowę z Qatargas Operating Company Ltd. na dostawę gazu skroplonego (LNG) w latach 2014–2034, która gwarantuje dostawę ok. 1 mln ton (ok. 1,5 mld m³) gazu LNG rocznie o wartości ok. 550 mln USD.

Prace nad projektem technicznym terminalu zostały zakończone w 2009 r. 15 lipca 2010 r. została podpisana umowa na budowę terminalu gazu skroplonego (LNG) w Świnoujściu pomiędzy inwestorem: spółką Polskie LNG SA, a wykonawcą: konsorcjum Saipem S.p.A. (Włochy) – Saipem SA (Francja)

¹¹⁵ Uchwałą nr 186 z dnia 20 października 2009 r. Rada Ministrów wprowadziła zmianę do tej uchwały na wniosek Ministra Infrastruktury, związane to było z potrzebą zharmonizowania terminu zakończenia budowy falochronu z terminem uruchomienia terminalu LNG. Znowelizowana uchwała wydłużyła realizację programu wieloletniego do 2013 roku.

¹¹⁶ Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu. Dz.U. 2009, nr 84, poz. 700.

– Techint Compagnia Technica Internazionale S.p.A. (Włochy) – Snamprogetti Canada Inc. (Kanada) – PBG SA (Polska) – PBG Export Sp. z o.o. (Polska). Zadaniem inwestora jest wybudowanie terminalu LNG w Świnoujściu i przekazanie do użytkowania do 30 czerwca 2014 r.¹¹⁷.

21 maja 2010 r. w siedzibie Urzędu Morskiego w Szczecinie została podpisana umowa na budowę falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu. Wykonawcą wyłonionym w ramach procedury przetargowej zostało konsorcjum firm: Boskalis International B.V., HOCHTIEF Construction AG, HOCHTIEF Polska Sp. z o.o., Per Aarsleff A/S, Aarsleff Sp. z o.o. i Korporacja Budowlana DORACO Sp. z o.o. Zgodnie z umową zwycięskie konsorcjum wybuduje nowy falochron o długości ok. 3 kilometrów, nowy tor podejściowy o długości ok. 1742 metrów, szerokości 200 metrów i głębokości technicznej 14,5 metra, obrotnicę statków o kształcie zbliżonym do elipsy o średnicach 630 i 1000 metrów oraz dobuduje do istniejącego falochronu wschodniego ostrogę o długości ok. 255 metrów, która wraz z głowicą nowego falochronu utworzy wejście do nowego portu zewnętrznego. Koszt robót budowlanych, finansowanych z budżetu państwa w ramach programu wieloletniego pn. „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu” na lata 2008–2013, to około 815 mln zł. Termin zakończenia prac został wyznaczony na grudzień 2012 r.

Dnia 9 czerwca 2010 r. Urząd Morski w Szczecinie podpisał umowę na pełnienie funkcji inżyniera kontraktu z konsorcjum, wyłonionym w ramach procedury przetargowej, w skład którego wchodziły firmy: Grontmij Polska Sp. z o.o., Grontmij Nederland B.V. i Grontmij Carl Bro A/S. Do głównych zadań inżyniera kontraktu będzie należało: koordynacja i nadzór nad pracami budowlanymi prowadzonymi przez wykonawcę robót, nadzór nad przestrzeganiem budżetu i rozliczenie kontraktu, jak również prowadzenie monitoringu przyrodniczego w trakcie trwania robót, których zakończenie wyznaczone zostało na kwiecień 2013 r. Wartość umowy to około 10,5 miliona złotych brutto¹¹⁸.

W dniu 27 kwietnia 2010 r. podjęto Uchwałę nr 1 Zarządu Spółki „Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA” na wykonawcę robót budowlano-montażowych nabrzeża w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Wybrano konsorcjum: Josef MÖBIUS-AG, Johann Bunte Bauunternehmung GmbH&Co.KG i E.Pihl&Son A.S., z którym podpisano Akt Umowy z całkowitą kwotą kontraktową 203 810 597,66 PLN, słownie: dwieście trzy miliony osiemset dziesięć tysięcy pięćset dziewięćdziesiąt siedem 66/100 (w tym: wartość oferty – 151 870 788,12 PLN, kwota warunkowa – 15 187 078,81 PLN, VAT – 36 752 730,73 PLN).

Terminal LNG ma zostać oddany do eksploatacji 30 czerwca 2014 r. Szacuje się, że przy budowie terminalu LNG - w szczytowym okresie - będzie zatrudnionych 1000–1500 osób, a w trakcie jego eksploatacji spółka Polskie LNG SA zapewni pracę dla kilkudziesięciu osób.

¹¹⁷ Materiały informacyjne firmy Polskie LNG SA; <http://www.polskielng.pl> [dostęp: 9.08.2010].

¹¹⁸ Materiały informacyjne Urzędu Morskiego w Szczecinie; <http://www.ums.gov.pl/> [dostęp: 9.08.2010].

Załącznik 3: Cele i założenia projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski”

Wstęp

Województwo zachodniopomorskie, położone nad basenem Morza Bałtyckiego, oferuje duży wybór usług turystycznych, zarówno w zakresie turystyki wodnej, jak i lądowej. Sprzyjająca lokalizacja geograficzna oraz bliskie sąsiedztwo z państwami nadmorskimi (Niemcy, Szwecja, Dania), stanowią duży rynek potencjalnych turystów i w wysokim stopniu podkreślają walory turystyczne województwa zachodniopomorskiego.

Nieocenionym atutem regionu jest jego rozległy dostęp do wód powierzchniowych. Zajmują one około 5,7% obszaru województwa (wraz z morskimi wodami wewnętrznymi). Stanowi to około 15,7% ogólnej powierzchni wód w kraju. Na zasoby wodne województwa zachodniopomorskiego składa się Zalew Szczeciński, pięć pojezierzy, rzeki oraz 185-kilometrowy pas nadmorski Morza Bałtyckiego.

Wymienione naturalne atuty województwa powinny rozwój turystyki wodnej, której potencjał w wysokim stopniu zależy od planowanych i realizowanych projektów infrastrukturalnych, mających na celu popularyzację wszystkich obiektów turystycznych w Zachodniopomorskiem.

Jednym z takich projektów jest program rozbudowy i modernizacji marin oraz portów turystycznych pn. „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – Sieć Portów Turystycznych Pomorza Zachodniego”, obejmujący większość obszarów wodnych o strategicznym znaczeniu dla turystyki wodnej województwa zachodniopomorskiego.

Program obejmuje porty i mariny, które tworzą gęstą sieć przystani jachtowych, połączonych szlakiem wodnym, gdzie odległość pomiędzy portami nie przekracza 20–30 mil. Dlatego czas żeglugi w relacji przystań–przystań nie przekracza kilku godzin. Takie rozwiązanie umożliwia żeglowanie zarówno doświadczonym pasjonatom, jak i osobom rozpoczynającym przygodę z żeglowaniem.

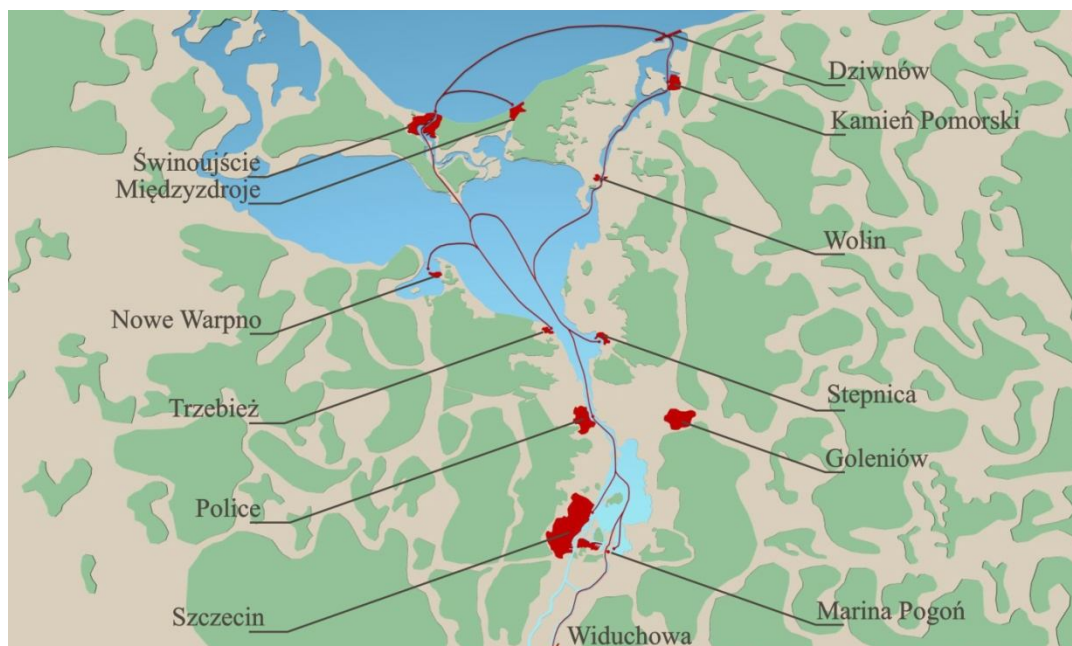
Cała struktura projektu opiera się na stopniowej rozbudowie oraz modernizacji 28 portów i przystani nad Odrą, Zalewem Szczecińskim i wybrzeżem Bałtyku w odpowiedniej kolejności, uzależnionej od priorytetowego znaczenia obiektów turystycznych. Zakończenie realizacji wszystkich inwestycji planowane jest na rok 2011¹¹⁹.

Założenia i cele projektu sieci portów i przystani pod nazwą „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski”

Program ZSŻ obejmuje porty i przystanie jachtowe, będące strategicznymi obiektami turystyki wodnej, które tworzą szlak użyteczności żeglarskiej o łącznej długości około 145 Mm. Jego teoretyczny początek jest ustalony w przystani Widuchowa i prowadzi przez:

- Marinę Pogoń – [27 Mm],
- dalej do Stepnicy – 18 Mm,
- przez Wolin – 16 Mm,
- przez Kamień Pomorski – 9,5 Mm,
- przez Dziwnów – 5 Mm,
- przez Międzyzdroje – 12 Mm,
- przez Świnoujście – 7,8 Mm,
- przez Nowe Warpno – 15 Mm,
- przez Trzebież – 14 Mm,
- przez Szczecin – Marina Gośćław – 20 Mm,
- do Szczecina – Morski Port Jachtowy (Wały Chrobrego).

¹¹⁹ <http://zalewszczecinski.net/budowa-przystani-na-zachodniopomorskim-szlaku-zezlarskim>.



Rys. Zał.3.1. Trasa Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.zalewszczecinski.net

W ramach projektu ZSŻ porty turystyczne, przystanie jachtowe i mariny będą spełniały podstawowe oczekiwania żeglarzy oraz wymagania stawiane przez przyjęty model wzorcowej przystani, który obejmuje:

- zapewnienie wystarczającej ilości miejsc do postoju jachtów,
- zapewnienie bezpiecznego wejścia przy średnich warunkach pogodowych,
- całodobowy dostęp do bieżącej wody, energii elektrycznej i zaplecza sanitarnego,
- możliwość napraw i remontów jednostek pływających oraz ich zatankowania,
- odbiór nieczystości i ścieków,
- dostęp do pomocy medycznej i farmakologicznej,
- dostęp do łączności telefonicznej, telewizyjnej i internetu,
- dostęp do sklepów i kiosków multimedialnych,
- całodobowy monitoring kompleksu przy użyciu kamer przemysłowych,
- ogrodzenie obszarów przystani.

Model ten jest traktowany jako punkt odniesienia w realizacji inwestycji infrastrukturalnych oraz modernizacji strategicznych obiektów turystyki wodnej. Ma on na celu stworzenie sieci portów i przystani jachtowych, które będą umożliwiały dalszy rozwój turystyki wodnej w województwie zachodniopomorskim.

Niezależnie od przyjętych modeli oraz kolejności wdrażania planów inwestycyjnych, u podstaw projektu ZSŻ leży kilka spójnych działań, które w zakresie turystyki wodnej obejmują:

- współpracę pomiędzy portami i gminami tworzącymi sieć powiązań,
- tworzenie produktu turystycznego poprzez promocje portów, przystani, szlaków turystycznych, zabytków, imprez i atrakcji,
- pozyskiwanie środków niezbędnych do budowy portów i przystani jachtowych,
- promocję wizerunku województwa zachodniopomorskiego jako obszaru atrakcyjnego turystycznie,
- promocję logo, nazwy oraz innych nośników informacji „Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego”, składających się na rozpoznawalną markę projektu.

Głównym koordynatorem projektów inwestycyjnych w ramach ZSŻ Koordynatorem projektu jest Zachodniopomorska Organizacja Turystyczna ZROT, która w imieniu POT finansuje inwestycje. **Chęć** współpracy przy realizacji programu wyraziło wiele osób prywatnych pragnących zmienić stereotypy

zaniedbanej i niedofinansowanej infrastruktury żeglarskiej regionów województwa zachodniopomorskiego.

Inwestycje realizowane w ramach „Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego”

W ramach realizacji projektu ZSŻ planowane są następujące przedsięwzięcia budowy i modernizacji obiektów infrastrukturalnych turystyki wodnej¹²⁰:

1) Szczecin:

- modernizacja portu jachtowego SEJK Pogoń,
- modernizacja przystani jachtowej JK AZS,
- modernizacja przystani jachtowej Euroregionalne Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej w Szczecinie,
- modernizacja Akademickiego Portu Turystycznego.

2) Gryfino:

- modernizacja nabrzeży i budowa portu jachtowego w Gryfinie.

3) Trzebież:

- modernizacja portu jachtowego COŻ Trzebież.

4) Lubczyna:

- modernizacja przystani jachtowej GMDS Goleniów.

5) Stepnica:

- modernizacja przystani w Kanale Młyńskim,
- modernizacja i rozbudowa Publicznego Miejsca Postojowego przy plaży miejskiej,
- modernizacja i rozbudowa Publicznego Miejsca Postojowego w Gąsieżynie,
- modernizacja i rozbudowa Publicznego Miejsca Postojowego w Kopicach.

6) Wolin:

- budowa przystani jachtowej w Wolinie,
- budowa Publicznego Miejsca Postojowego przy Plaży Miejskiej w Wolinie,
- budowa Publicznego Miejsca Postojowego w Gogolicach.

7) Wapnica:

- odbudowa przystani jachtowej Wapnicy.

8) Świnoujście:

- przebudowa przystani żeglarskiej w Łunowie,
- zagospodarowanie Basenu Północnego w Świnoujściu.

9) Kamień Pomorski:

- modernizacja przystani jachtowej MOKiS,
- budowa Mariny Kamień Pomorski.

10) Dziwnów:

- budowa przystani jachtowej w Dziwnowie.

11) Rewal:

- budowa przystani jachtowej koło Niechorza.

12) Mrzeżyno:

¹²⁰ <http://zalewszczecinski.net/budowa-przystani-na-zachodniopomorski-szlaku-zezlarskim>
Mitura E., Doburzyński S.: *Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w Regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego*, Stowarzyszenie Pomost – Instytut Gospodarki Morskiej, Szczecin 2008.

— budowa przystani jachtowej w obrębie portu w Mrzeżynie.

13) Kołobrzeg:

— modernizacja portu jachtowego w Kołobrzegu.

14) Mielno:

— budowa portu jachtowego w Mielnie.

15) Darłowo:

— budowa portu jachtowego w Darłowie.

Podsumowanie

Projekt „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski” jest największym tego typu zbiorem działań inwestycyjnych dla sektora turystyki w województwie zachodniopomorskim. Stworzona koncepcja produktu turystycznego wyraźnie określa sposób i kierunki rozwoju oraz modernizacji obiektów rekreacji turystycznej. Wszystkie te założenia zmierzają do zwiększenia potencjału całego Szlaku Żeglarskiego oraz poszerzenia oferty dla turystów odwiedzających miasta na jego trasie, a w szczególności dla pasjonatów żeglarstwa.

Dane Projektu

Tytuł projektu: „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – Sieć Portów Turystycznych Pomorza Zachodniego”

Beneficjent: Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna

Wartość projektu: 88 200 000 zł – w tym z dotacji unijnej 52 920 000 zł

Źródło finansowania: Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka 2007–2013, dofinansowanie unijne, wkład własny partnerów

Okres realizacji: 2009 r.–2011 r.

Partnerzy: Polski Związek Żeglarski, Jacht Klub AZS w Szczecinie, Stowarzyszenie Euro Jacht Klub Pogoń w Szczecinie, Związek Portów i Przystani Morskich – Lokalna Organizacja Turystyczna Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, Gmina Międzyzdroje, Gmina Wolin, Miasto i Gmina Kamień Pomorski, Gmina Rewal, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o., Gmina Mielno, Gmina i Miasto Darłowo.

Załącznik 4: Zestawienie zidentyfikowanych problemów, koncepcji działań oraz ich alokacji podmiotowej.

Problemy	Koncepcje działań	Alokacja działań
1. Rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65) jako głównej osi rozwoju transportu współmodalnego		
1) Brak uznania korytarza transportowego CETC-ROUTE65 za korytarz transportowy uniemożliwia rozwój regionu. 2) Niewystarczające powiązanie gospodarcze portów Pomorza Zachodniego z jego naturalnym zapleczem lądowym. 3) Dominacja konwencjonalnych, nie ekologicznych technologii transportowych w obsłudze portów Pomorza Zachodniego. 4) Zły stan infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej śródlądowej wpływa negatywnie na konkurencyjność portów Pomorza Zachodniego.	1) Działania na rzecz uznania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego za projekt strategiczny na poziomie kraju i UE. 2) Kreowanie i rozwijanie potoków ruchu w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym. 3) Promowanie i rozwój intermodalnych połączeń transportowych preferujących przyjazne środowisku gałęzie transportu (zielony korytarz). 4) Budowa i modernizacja infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego. 5) Rozwój stałych połączeń morskich Świnoujście-Skandynawia jako przedłużenie lądowej części Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.	1) Samorząd terytorialny, Rząd RP. 2) Podmioty gospodarcze, samorząd terytorialny. 3) Podmioty gospodarcze, samorząd terytorialny. 4) GDDKiA, PLK SA, RZGW. 5) Porty morskie, armatorzy, samorząd terytorialny.
2. Poprawa konkurencyjności portów morskich		
1) Słaba dostępność komunikacyjna portów od strony morza (tor wodny) i lądu (głównie poprawa połączeń kolejowych), a także niedostatecznie postępująca rozbudowa i modernizacja infrastruktury wewnątrzportowej. 2) Lokalizacja portów poza istniejącymi głównymi szlakami transportowymi i pozaeuropejskim systemem autostrad. 3) Brak w portach funkcji logistycznej i handlowej, niedostatecznie rozwinięta funkcja przemysłowa, turystyczna, produkcyjno-usługowa. 4) Wysoka dekapitalizacja majątku portowego. 5) Zbyt powolny rozwój przeładunków kontenerów i potencjału dla obsługi jednostek intermodalnych. 6) Brak ostatecznej decyzji na szczeblu rządowym dotyczącej modernizacji do głębokości 12,5 m toru wodnego Świnoujście-Szczecin. 7) Duże ograniczenia w możliwościach inwestycyjnych, związane z ochroną środowiska naturalnego oraz ochroną konserwatorską zabytków. 8) Brak polityki państwa i przychylności władz regionu wobec przedsięwzięcia gospodarki morskiej, co dotyczy m.in. opłaty za wieczyste użytkowanie gruntów w rejonie portów, które wynosi 3%, podczas, gdy w portach Gdańska i Gdyni 0,3%, kwestionowanie 0% stawki VAT przez polskie urzędy skarbowe na usługi portowe ze względu na nieprawidłową interpretację przepisów. 9) Zbyt długie oczekiwanie na decyzje Ministerstwa Skarbu Państwa dotyczące	1) Rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej. 2) Rozbudowa terminalu promowego w Świnoujściu oraz budowa portu zewnętrznego z terminalem LNG. 3) Rozwój funkcji przemysłowej, logistyczno-dystrybucyjnej i handlowej portów, w szczególności rozwój potencjału portowego dla obsługi ładunków intermodalnych. 4) Poprawa dostępności transportowej portów morskich od strony ich przedpola i zaplecza, z wykorzystaniem środków UE. 5) Zakup wielozadaniowych jednostek przystosowanych do łamania lodów na torze wodnym. 6) Poprawa infrastruktury w ramach aglomeracji szczyńskiej, m.in. modernizacja ulicy Struga i budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Miasta Szczecina. 7) Kontynuacja modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. 8) Pogłębienie głębokowodnego toru podejściowego do Świnoujścia do głębokości umożliwiającej ruch statków o zanurzeniu do 14,5 m. 9) Stworzenie kompleksowej koncepcji zagospodarowania Portu Zewnętrznego w Świnoujściu.	1) ZMPSiŚ SA, Urząd Morski, portowe spółki eksploatacyjne. 2) ZMPSiŚ SA, PLNG SA, Urząd Morski. 3) ZMPSiŚ SA, portowe spółki eksploatacyjne. 4) GDDKiA, PLK SA i inni zarządcy dróg, Urząd Morski. 5) Urząd Morski. 6) Miasto Szczecin, GDDKiA SA. 7) Urząd Morski. 8) Urząd Morski. 9) ZMPSiŚ SA, Urząd Morski. 10) Samorząd terytorialny. 11) Podmioty gospodarcze, samorząd terytorialny (PPP). 12) Administracja rządowa wszystkich szczebli, ZMPSiŚ SA.

Problemy	Koncepcje działań	Alokacja działań
<p>wieloletniej dzierżawy terenów.</p> <p>10) Forsowanie przez Niemcy konkurencyjnej koncepcji korytarza transportowego Skandynawia–Adriatyk „Scandria” przez Rostock i Sassnitz z pominięciem portów Szczecin i Świnoujście.</p> <p>11) Obecnie rozwijana infrastruktura drogowa, kolejowa i wodno śródlądowa Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego nie gwarantuje skutecznego konkurowania z równoległe przebiegającym, konkurencyjnym korytarzem na terenie Niemiec.</p> <p>12) Zbyt małą wagę przywiązuje się do odgałęzień Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego w kierunkach wschód–zachód m.in. do Berlina, Poznania, Koszalina, Warszawy.</p> <p>13) Komunikacja w ramach aglomeracji szczecińskiej nie zapewnia płynnego potoku ładunkowego w godzinach szczytu i w sytuacjach występowania innych utrudnień na drodze.</p> <p>14) Istnieje zbyt duże uzależnienie obecnego i przyszłego potencjału portowego od transportu drogowego.</p> <p>15) Brak regionalnego systemu logistycznego, którego zadaniem byłaby obsługa aglomeracji szczecińskiej i regionalnych portów.</p> <p>16) Brak regionalnego centrum logistycznego jako miejsca obsługi ruchu kolejowego i drogowego na duże odległości oraz lokalnego transportu dowozowo-odwozowego.</p> <p>17) Ograniczona ilość oferowanych usług logistycznych względem ładunku, środków transportu, jednostek ładunkowych i kierowców.</p> <p>18) Brak nowoczesnych usług e-logistyki: giełda towarowa, booking, śledzenie, monitoring i e-finansing.</p>	<p>10) Stworzenie poprzez wspólne przedsięwzięcia na poziomie kraju i UE sprzyjających warunków komunikacyjnych i rozwojowych dla Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–ROUTE65.</p> <p>11) Utworzenie Centrum Logistyczno-Dystrybucyjnego obsługującego potoki ładunków intermodalnych do/z województwa zachodniopomorskiego.</p> <p>12) Działania prawne i dyplomatyczne zmierzające do zagłębienia rurociągu Nord Stream pod dnem morskim.</p>	
3. Równoważenie systemu transportowego poprzez wzmocnienie pozycji konkurencyjnej żeglugi śródlądowej w województwie zachodniopomorskim		
<p>1) Wieloletnie zaniedbania inwestycyjne rzeki Odry skutkują degradacją zabudowy regulacyjnej.</p> <p>2) Brak portu śródlądowego w rejonie ujścia Odry.</p> <p>3) Niedostateczny udział żeglugi śródlądowej w realizacji transportu dowozowo-odwozowego zachodniopomorskich portów.</p> <p>4) Nie dostosowanie nabrzeży portowych do obsługi jednostek śródlądowych.</p> <p>5) Brak wystarczającej ilości miejsc postojowych dla barek.</p> <p>6) Marginalizacja znaczenia transportu pasażerskiego śródlądowego.</p>	<p>1) Poprawa parametrów eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych.</p> <p>2) Utworzenie portu śródlądowego w rejonie ujścia Odry przystosowanego do obsługi transportu intermodalnego.</p> <p>3) Przebudowa mostu kolejowego na rzece Regalicy w km 733,7.</p> <p>4) Rozwój potencjału portowego dla obsługi jednostek żeglugi śródlądowej.</p> <p>5) Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu żeglugowego poprzez wdrożenie zharmonizowanego systemu informacji rzecznej (RIS).</p> <p>6) Dostosowanie szlaków żeglownych dla potrzeb żeglugi całodobowej.</p>	<p>1) RZGW.</p> <p>2) Partnerstwo publiczno-prywatne, np. gmina z inwestorami prywatnymi.</p> <p>3) PLK SA.</p> <p>4) Zarządy portów.</p> <p>5) Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.</p> <p>6) RZGW.</p> <p>7) Samorząd terytorialny, Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Środowiska.</p>

Problemy	Koncepcje działań	Alokacja działań
	7) Popularyzacja śródlądowego transportu wodnego jako atrakcji turystycznej.	
4. Poprawa konkurencyjności transportu morskiego		
<ol style="list-style-type: none"> 1) Funkcjonujące w Polsce przepisy prawne i podatkowe zniechęcają polskich armatorów do rejestrowania statków pod polską banderą. 2) Obecnie stosowane założenia do oficjalnych danych statystycznych nie uwzględniają międzynarodowego charakteru tego rodzaju działalności. 3) Zbyt długi czas nad rozwiązaniami legislacyjnymi, np. ustawa dotycząca drugiego rejestru statków lub ustawa o pracy na morskich statkach handlowych. 4) Istnieje słabe powiązanie pomiędzy działalnością polskiej floty morskiej a obsługą polskiego handlu zagranicznego, jak również polskim przemysłem stoczniowym (produkcyjnym). 5) Obecnie większość morskich relacji transportowych realizowanych jest poza portami polskimi. 6) W związku z nadwyżką tonażu promowego u armatorów niemieckich i skandynawskich zmieniają się na niekorzyść warunki konkurencji na rynku RMB. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Rozwój inicjatyw społecznych, w tym „Partnerstwo dla morza” jako platformy współpracy armatorów, szkolnictwa i odpowiednich instytucji państwowych. 2) Wdrażanie mechanizmów prawnych, organizacyjnych i finansowych ułatwiających działalność w transporcie morskim i przemyśle morskim. 3) Promocja żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. 4) Poprawa parametrów eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Biuro Promocji Żeglugi Bliskiego Zasięgu. Związek Armatorów Polskich, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej. armatorzy, uczelnie. 2) Rząd RP. 3) Rząd RP. 4) RZGW.
5. Zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża		
<ol style="list-style-type: none"> 1) Brak sprawnego dostępu zarówno do krajowej, jak i międzynarodowej sieci transportowej. 2) Zły stan infrastruktury portowej, niska jakość potencjału przeładunkowo-składowego. 3) Nieuregulowane sprawy własnościowe terenów i obiektów portowych. 4) Brak polityki umożliwiającej małym portom pełnienie ważnej roli w rozwoju regionów nadmorskich. 5) Wysokie koszty utrzymania infrastruktury portowej, zniechęcające samorządy do komunalizacji małych portów. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Poprawa dostępności małych portów od strony morza i lądu. 2) Modernizacja i rozbudowa technicznego wyposażenia małych portów, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji gospodarki rybackiej, obsługi ruchu pasażerskiego oraz funkcji turystyczno-sportowej. 3) Uregulowanie stanu prawnego i stosunków własnościowych gruntów portowych. 4) Usunięcie barier o charakterze formalno-prawnym utrudniających lokalizację działalności gospodarczej w portach morskich. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Odpowiednie jednostki Samorządu terytorialnego. Urząd Morski, GDDKiA SA, PLK SA. 2) Urząd Morski, odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego, zarządy portów. 3) Samorząd terytorialny. 4) Samorząd terytorialny.
6. Poprawa konkurencyjności przemysłu stoczniowego.		
<ol style="list-style-type: none"> 1) Szybko postępujący proces niszczenia majątku stoczniowego. 2) Utrata wysoko wykwalifikowanego kapitału ludzkiego 3) Brak polityki wsparcia dla inwestorów uruchamiających działalność stoczniową. 4) Niedocenianie roli małych i średnich firm działających w sektorze stoczniowym. 5) Niezakończona sprawa likwidacji Porta Holding SA. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Stworzenie udogodnień prawnych i organizacyjnych umożliwiających wykorzystanie potencjału stoczniowego. 2) Rozwijanie potencjału produkcyjnego i remontowego stoczni w portach ujścia Odry. 3) Wsparcie inicjatyw na rzecz wykorzystania potencjału stoczniowego dla recyklingu statków. 4) Utworzenie specjalnej strefy ekonomicznej na terenie 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Samorząd terytorialny.

Problemy	Koncepcje działań	Alokacja działań
	Stocznia Szczecińskiej Nowa.	
7. Kształcenie i wychowanie wysoko wykwalifikowanej kadry dla potrzeb gospodarki morskiej i śródlądowej		
1) Słaby poziom marketingu szkolnictwa morskiego. 2) Brak analiz perspektywicznych kierunków i przyszłego zapotrzebowania na określoną wiedzę oraz niedostosowanie programów nauczania do potrzeb rynku. 3) Wydłużony proces oczekiwania przez uczelnie na zgodę MNiSW na nowe kierunki studiów (ustawy i rozporządzenia uniemożliwiają prowadzenie uczelniom elastycznej polityki w tym zakresie). 4) Nieprzygotowanie szkolnictwa morskiego do nauczania obcokrajowców i pełnienia roli lidera w międzynarodowych projektach edukacyjnych. 5) Zmniejszająca się ilość kadry naukowej spełniającej wymagania Konwencji STCW 78/95. 6) Zbyt mała rola szkolnictwa średniego w procesie kształcenia kadr morskich i rybackich. 7) Brak szkół zawodowych kształcących w kierunkach morskich (zdeprecjonowanie w Polsce znaczenia szkół zawodowych i średnich). 8) Brak przygotowania absolwentów szkół średnich z przedmiotów ścisłych. 9) Bardzo duża trudność pozyskiwania kandydatów na kierunki morskie, w szczególności na specjalności pływające działu mechanicznego	1) Rozwój kształcenia kadr dla gospodarki morskiej i śródlądowej na poziomie średnim i wyższym oraz kształcenia doskonalącego, w tym tworzenie nowych kierunków i specjalizacji. 2) Promowanie oferty szkoleniowej uczelni i szkół średnich oraz ich kierunków kształcenia związanych z szeroko pojętą gospodarką morską. 3) Utworzenie i rozwój Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego. 4) Utworzenie i rozwój Europejskiego Centrum Szkolenia LNG. 5) Utworzenie i rozwój Centrum Szkoleniowego Rybołówstwa Bałtyckiego.	1) Ośrodki szkoleniowe (szkolnictwo zawodowe, średnie, szkoły wyższe, uznane ośrodki szkoleniowe). 2) Szkoły wyższe, jednostki badawcze. 3) AM Szczecin. 4) AM Szczecin. 5) Szkoły wyższe (np. ZUT i AM Szczecin).
8. Prowadzenie badań rozwojowych w obszarze gospodarki morskiej		
1) Istnieje zbyt mało rozbudowanych zespołów naukowo-badawczych, a zwłaszcza zespołów interdyscyplinarnych, które mogą podjąć badania naukowe o kompleksowym zakresie. 2) Słaba współpraca zespołów naukowo-badawczych z Pomorza Zachodniego z partnerami zagranicznymi. 3) Baza laboratoryjna uczelni nie jest najnowocześniejsza. 4) Brak analiz perspektywicznych kierunków rozwoju badań naukowych, i w związku z tym pewnej koordynacji tych badań. 5) Brak ścisłej współpracy podmiotów gospodarczych z uczelniami w celu tworzenia zbiorów „najlepszych praktyk”, benchmarkingu, wprowadzania rozwiązań innowacyjnych i nowych technologii. 6) Brak dobrze rozwiniętych narzędzi i metod promowania osiągnięć naukowych w regionie.	1) Zwiększenie liczby i jakości prac naukowo-badawczych o tematyce morskiej i śródlądowej. 2) Rozszerzenie współpracy międzynarodowej w zakresie badań proinnowacyjnych. 3) Unowocześnienie w uczelniach wyższych Pomorza Zachodniego lądowego zaplecza naukowo-badawczego i laboratoryjnego na potrzeby gospodarki morskiej. 4) Poprawa współpracy podmiotów gospodarczych z ośrodkami szkolnictwa morskiego. 5) Promowanie osiągnięć naukowych w regionie.	1) Szkoły wyższe, ośrodki badawcze. 2) Szkoły wyższe, jednostki badawcze. 3) Szkoły wyższe, jednostki badawcze. 4) Szkoły wyższe, ośrodki badawcze, podmioty gospodarcze. 5) Szkoły wyższe, samorząd terytorialny.
9. Poprawa stanu środowiska morskiego oraz ochrona brzegu morskiego		
1) Degradacja środowiska – antropogenna i naturalna, zanik gatunków roślin i zwierząt w estuarium rzeki Odry.	1) Utworzenie baz danych dotyczących stanu środowiska morskiego i pobrzeża Bałtyku.	1) Urząd Morski w Szczecinie, WIOŚ w Szczecinie, Inspektorat Rybołówstwa

Problemy	Koncepcje działań	Alokacja działań
2) Brak środków finansowych na przeprowadzenie kompleksowej inwentaryzacji walorów przyrodniczych. 3) Niedostateczny monitoring biotyczny i abiotyczny środowiska. 4) Postępujące niszczenie brzegów morskich. 5) Gospodarka morska emituje wielorakiego rodzaju zanieczyszczenia do środowiska. 6) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa nie jest odpowiednio wyposażona w sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń morza i nie posiada odpowiedniej ilości jednostek do zabezpieczenia polskich obszarów morskich.	2) Aktualizacja inwentaryzacji walorów przyrodniczych Bałtyku i jego pobrzeża. 3) Stworzenie planów ochrony morskich obszarów NATURA 2000. 4) Ochrona przeciwsztormowa brzegów morskich i morskich wód wewnętrznych. 5) Ograniczenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez gospodarkę morską i realizacja szerokiego programu monitoringu środowiskowego. 6) Doposażenie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń morza oraz zakup statku wielozadaniowego dla zabezpieczenia polskich obszarów morskich.	Morskiego. 2) Uniwersytet Szczeciński, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie. 3) Urząd Morski. 4) Urząd Morski. 5) Samorząd terytorialny, podmioty gospodarcze, ZMPSiŚ SA. 6) SAR, samorząd terytorialny.
10. Poprawa bezpieczeństwa morskiego		
1) Polska jest zobowiązana do przestrzegania zmieniających się przepisów i norm dotyczących bezpieczeństwa żeglugi. Zwiększające się zadania wymagają rozbudowy systemów nadzoru i zwiększonego finansowania. 2) Istniejące zagrożenie terrorystyczne i kryminalne w portach. 3) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa SAR nie jest przygotowana technicznie i organizacyjnie do skutecznego przeprowadzania akcji ratowniczych o dużej skali na morzu. 4) Ze służby wycofywane są kolejne morskie śmigłowce ratownicze – istnieje zagrożenie likwidacji polskiego morskiego lotnictwa ratowniczego.	1) Zapewnienie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie. 2) Ochrona żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi. 3) Rozwój Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz poprawa współpracy wszystkich służb uczestniczących w akcjach ratowniczych na morzu. 4) Odbudowa floty powietrznej Marynarki Wojennej. 5) Zintegrowanie systemów usług informacyjnych VTMS i RIS.	1) Ministerstwo Infrastruktury, Urząd Morski, armatorzy. 2) ZMPSiŚ SA, samorząd terytorialny, Policja. 3) SAR. 4) MON, SAR. 5) Urząd Morski, Urząd Żeglugi Śródlądowej.
11. Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju		
1) Uzależnienie Polski od dostaw gazu z Rosji. 2) Niedostosowanie infrastruktury przeładunkowej portowych terminali węgla kamiennego do obsługi ciągów ładunkowych w relacjach importowych. 3) Zbyt mała zdolność przeładunkowo-składowa portowych terminali paliw płynnych. 4) Mały udział źródeł energii odnawialnych w krajowym systemie energetycznym.	1) Budowa infrastruktury umożliwiająca dywersyfikację dostaw gazu ziemnego. 2) Modernizacja infrastruktury wykorzystywanej do obsługi paliw stałych i płynnych. 3) Rozwój morskiej energetyki wiatrowej. 4) Wsparcie dla projektów poszukiwania ropy naftowej, gazu oraz podmorskich osadów mineralnych.	1) ZMPSiŚ SA, PLNG SA, Urząd Morski. 2) ZMPSiŚ SA i spółki eksploatacyjne. 3) Podmioty gospodarcze, samorząd lokalny. 4) Samorząd terytorialny.
12. Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego		
1) Niedostateczna infrastruktura portowa, sezonowość połowów i mały asortyment dostępnych zasobów, a także brak bazy i funduszy na pełne wykorzystanie ryb w szczytach połowowych. 2) Zaawansowany wiek jednostek rybackich.	1) Prowadzenie monitoringu rybackiego i ochrona tarlisk naturalnych. 2) Wymiana starych jednostek na nowe. 3) Promocja żywności pochodzenia morskiego.	1) Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego. 2) Armatorzy. 3) Producenci przetworów rybnych, odbiorcy ryby świeżej i przetworzonej.

Problemy	Koncepcje działań	Alokacja działań
3) Spadek konsumpcji ryb przez polskie społeczeństwo. 4) Nadmiernie rozbudowane przepisy raportowania połowów. 5) Marginalizacja połowów dalekomorskich. 6) Brak środków na szkolenia i przekwalifikowanie zawodowe. 7) Brak drożnych ciągów technologicznych od połowów przez chłodnie do konsumentów w małych portach i przystaniach rybackich. 8) Niedostateczna infrastruktura portowa, szczególnie w małych portach i przystaniach rybackich. 9) Brak funduszy na pełne wykorzystywanie ryb w szczytach połowowych. 10) Brak realnej oceny zasobów ryb. 11) Brak lokalnych możliwości przetwórczych dla ryb pelagicznych. 12) Słabo funkcjonujący rynek rybny, zwłaszcza system pierwszej sprzedaży. 13) Brak właściwie zorganizowanego systemu dystrybucji. 14) Brak badań marketingowych. 15) Niska rentowność dużej liczby zakładów przetwórczych. 16) Brak organizacji producentów rybnych. 17) Uzależnienie wielkości i wartości połowów od naturalnej produktywności wód.	4) Uświadamianie armatorom znaczenia raportowania. 5) Zwiększenie liczby trawlerów na łowiskach wschodniopacyficznych. 6) Wspieranie rozwoju floty rybackiej poprzez jej przystosowanie do potrzeb nowoczesnej gospodarki rybacko-przetwórczej oraz turystycznej z uwzględnieniem programów UE promujących zrównoważony rozwój i dążenie do zmniejszenia nakładów połowowych. 7) Rozbudowa w małych portach infrastruktury umożliwiającej odbieranie ryby bezpośrednio do samochodu chłodni poprzez kooperacje kilku portów z kooperantami. 8) Monitoring wielkości połowów. 9) Rozbudowa infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do portów. 10) Zorganizowanie eksportu złowionych ryb w szczytach połowowych. 11) Przeprowadzenie oceny zasobów, przez niezależne ośrodki naukowe. 12) Zorganizowanie szybkiej dystrybucji złowionych ryb do dużych przetwórni. 13) Poprawa systemu poprzez przeprowadzenie badań marketingowych. 14) Opracowanie logistycznego systemu dystrybucji, zidentyfikowanie słabych punktów i poprawienie wyników. 15) Przeprowadzić symulacji wielowariantowości produkcji, wybranie opcji o najwyższej rentowności. 16) Stworzenie organizacji producentów rybnych. 17) Zarybianie.	4) Straż Rybacka, PZW, Urząd Wojewódzki. 5) Armatorzy. 6) Samorządy lokalne. 7) Armatorzy, odbiorcy złowionej ryby. 8) Porty, samorządy lokalne, Urząd Morski. 9) Armatorzy, producenci. 10) Uniwersytet Szczeciński, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny oraz Akademia Morska w Szczecinie, Instytut Rybacki, Inspektoraty Rybołówstwa Morskiego. 11) Armatorzy, producenci. 12) Armatorzy, Uniwersytet Szczeciński. 13) Armatorzy, odbiorcy, Akademia Morska w Szczecinie. 14) Producenci, ośrodek naukowy. 15) Producenci. 16) Straż Rybacka, PZW, samorząd lokalny, Komisja Zarybieniowa przy Ministrze Rolnictwa.
13. Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych Morza Bałtyckiego		
1) Niewystarczające wykorzystanie zasobów naturalnych Morza Bałtyckiego. 2) Niewystarczające dane na temat obecnych użytkowników, konfliktów i wartości środowiska naturalnego Bałtyku.	1) Realizacja projektów poszukiwania i wydobycia ropy, gazu oraz podmorskich osadów mineralnych. 2) Zebranie danych na temat obecnych użytkowników morza, konfliktów i wartości środowiska naturalnego Bałtyku.	1) Podmioty gospodarcze. 2) Uczelnie wyższe, instytuty badawcze.
14. Planowanie przestrzenne polskich obszarów morskich i nadmorskich		
1) Brak planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich uwzględniających transgraniczne zależności. 2) Brak regulacji prawnych mających na celu wdrożenie zintegrowanego pla-	1) Wykonanie planów zagospodarowania przestrzennego dla polskich obszarów morskich uwzględniających transgraniczne zależności.	1) Urząd Morski. 2) Organy legislacji państwowej.

Problemy	Koncepcje działań	Alokacja działań
nowania przestrzennego obszarów morskich.	2) Stworzenie regulacji prawnych mających na celu praktyczne wdrożenie zintegrowanego planowania przestrzennego obszarów morskich.	
15. Rozwój turystyki morskiej i śródlądowej		
1) Brak odpowiednio przygotowanej infrastruktury żeglarskiej (przystani, marin). 2) Mała promocja regionu, niewystarczający stopień reklamy. 3) Słabo rozwinięta sieć informacji turystycznej na terenie województwa. 4) Brak przystosowania reprezentacyjnych nabrzeży Szczecina do obsługi dużych wycieczkowców.	1) Modernizowanie marin, budowanie nowych o standardzie europejskim. 2) Promocja wizerunku województwa zachodniopomorskiego jako obszaru turystyki wodno-łądowej. 3) Budowa centrów informacji turystycznej. 4) Stworzenie warunków do przyjmowania dużych statków pasażerskich i żaglowców w Szczecinie. 5) Rozwój i promocja szlaków żeglarskich, m.in. Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego oraz szlaku Berlin–Szczecin–Bałtyk. 6) Poprawa jakości usług turystycznych. 7) Edukacja ekologiczna i promocja ekoturystyki. 8) Odbudowa białej floty i rozwój wodnej komunikacji pasażerskiej.	1) Samorząd terytorialny, właściciele przystani i marin. 2) Samorząd terytorialny, biura turystyczne. 3) Samorząd terytorialny. 4) Samorząd terytorialny, inwestorzy. 5) Samorząd terytorialny, inwestorzy. 6) Inwestorzy. 7) Samorząd terytorialny, biura turystyczne. 8) Inwestorzy, samorząd terytorialny.
16. Koordynacja współpracy regionalnej na rzecz gospodarki morskiej		
1) Brak ośrodka doradczego mającego realny wpływ na regionalną politykę w zakresie gospodarki morskiej. 2) Brak polityki rozwoju klastrów w obszarze gospodarki morskiej. 3) Podmioty działające w obszarze gospodarki morskiej mają problemy z pozyskaniem kapitału inwestycyjnego. 4) Rola małych i średnich podmiotów działających w obszarze gospodarki morskiej jest często marginalizowana i nie otrzymują one właściwego wsparcia.	1) Utworzenie Ośrodka Gospodarki Morskiej Pomorza Zachodniego skupiającego ekspertów z zakresu wszystkich dziedzin gospodarki morskiej. 2) Wsparcie inicjatyw klastrowych w obszarze gospodarki morskiej. 3) Inicjowanie i wdrażanie regulacji prawnych umożliwiających zwiększenie dostępności środków finansowych dla przedsiębiorstw gospodarki morskiej. 4) Polityka niedyskryminacji podmiotów gospodarczych.	1) Samorząd terytorialny.

Załącznik 5: Inwestycje zrealizowane w województwie zachodniopomorskim do roku 2009

Tabela Z 5.1.

Zrealizowane inwestycje drogowe

Inwestycje w zakresie rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportu drogowego w latach 2006–2008	Rozbudowa i modernizacja dróg wojewódzkich zrealizowanych przy wsparciu ZPORR do 2007 roku	Przebudowa przejścia przez miejscowość Polanów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 205 i nr 206.
		Remont nawierzchni w miejscowości Kretlewo (koszt inwestycji około 900 000 zł).
		Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 102 – Międzyzdroje, Wiselka, Kołczewo (koszt inwestycji około 16,8 mln zł).
		Przebudowa mostu w Żydowie (koszt inwestycji około 7,8 mln zł).
		Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 162 Rościcino – skrzyżowanie z drogą krajową nr 6 (koszt inwestycji około 15,7 mln zł).
		Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 110 na odcinku Gryfice–Przybiernówko–Trzeszyn (koszt inwestycji 16,6 mln zł).
		Przebudowa przejścia przez Miasto Świdwin w ciągu drogi wojewódzkiej nr 162 (koszt inwestycji około 20,1 mln zł).
		Projekt poprawy bezpieczeństwa w miejscowości Gryfice–Przebudowa ulicy Kościuszki (koszt inwestycji 1,07 mln zł).
		Remont mostu na Odrze Wschodniej w miejscowości Gryfino w ciągu drogi wojewódzkiej nr 120 (koszt inwestycji 6,8 mln zł).
		Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 156 na odcinku Lipiany–Barlinek (koszt inwestycji 7,6 mln zł).
	Inwestycje na drogach krajowych zakończone do końca 2008 roku	Modernizacja drogi krajowej nr 3 na odcinku przejścia przez Woliński Park Narodowy.
		Budowa obwodnicy Dargobądz.
		Budowa obwodnicy Międzyzdroje.
		Rehabilitacja nawierzchni drogi krajowej nr 3 Świnoujście–Zalesie i Dargobądz–Wolin.
		Budowa obwodnicy Wolina w ciągu drogi krajowej nr 3 Świnoujście–Szczecin.
		Modernizacja drogi krajowej nr 10 na odcinku Szczecin–Stargard Szczeciński.
		Budowa obwodnicy Karlina w ciągu drogi krajowej nr 6 Szczecin–Gdańsk.
		Wzmocnienie nawierzchni na pokrywającym się odcinku dróg krajowych nr 3 i nr 6.
		Remont nawierzchni drogi krajowej nr 6 na odcinku miasta Nowogard.
		Budowa obwodnicy miasta Sławno w ciągu drogi nr 6.
		Remont nawierzchni drogi krajowej nr 6 na obojętności miasta Goleniów.
		Modernizacja drogi krajowej nr 6 na odcinku Bodzęcin–Radostowo.
		Modernizacja drogi krajowej nr 6 na odcinku Radostowo–Nowogard.
Przebudowa autostrady A-6 na odcinku węzeł Klucz–węzeł Kijewo.		

Tabela Z 5.2.

Zrealizowane inwestycje kolejowe

Projekty zarządcy infrastruktury kolejowej w roku 2008	Modernizacja linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie–Świnoujście, oraz wymiana nawierzchni 12,6 km i budowa komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Goleniów.
	Modernizacja nawierzchni linii kolejowej nr 202 Gdańsk–Stargard Szczeciński na odcinku Białygard–Cieszyno Łobeskie o długości 14,7 km.
	Modernizacja linii kolejowej nr 351 Poznań–Szczecin na odcinku Stargard Szczeciński–Regalica na odcinku 16 km.
	Modernizacja nawierzchni linii kolejowej nr 273 Wrocław–Szczecin Główny na odcinku od 228,9 kilometra do 355,9 kilometra.
	Modernizacja ciągu komunikacyjnego Szczecin Główny–Granica Państwa obejmująca odnowę nawierzchni i przejazdów kolejowych.

	Prace remontowe linii kolejowej nr 202 obejmujący wymianę szyn i podwyższenie standardów prędkości maksymalnej do 120 km/h na odcinku 145,5 do 265,4 km.	
Wykaz projektów Funduszu Spójności zakończonych w latach 2006-2009	Poprawa infrastruktury kolejowej – eliminacja wąskich gardeł operacyjnych.	Realizacja projektu w latach 2001–2009 obejmowała wyeliminowanie wąskich gardeł operacyjnych, które uniemożliwiają efektywne wykorzystanie linii kolejowych w całej Polsce.
		Projekt realizowany w ramach 13 kontraktów. Modernizacja umożliwiła szybsze i bezpieczniejsze przemieszczanie się pociągów pasażerskich i towarowych.
		Wartość projektu to około 159,5 mln EUR, z czego wartość dofinansowania z Funduszu Spójności wyniosła około 113 mln euro.

Tabela Z 5.3.

Zrealizowane inwestycje z zakresu gospodarki morskiej

Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity projektu (mln PLN)*	Przewidywany okres realizacji projektu	Instytucja odpowiedzialna za realizację projektu	Źródło finansowania
Infrastruktura dla Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego	35	2005–2007	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA	SPO Transport
Infrastruktura dla nowego terminalu kontenerowego	87	2006–2008	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA	SPO Transport
Zagospodarowanie terenu Basenu Bosmańskiego – budowa bazy rybackiej w Świnoujściu	15,4	2009	Gmina Miasto Świnoujście	SPO Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006
Modernizacja Portu Rybackiego Kołobrzeg	15,0	2009	Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.	SPO Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006
Modernizacja portu rybackiego w Kołobrzegu – etap II	7,2	2009	Gmina Miejska Kołobrzeg	SPO Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006
Przebudowa dróg wewnętrznych rybackiego portu Darłowo (etap II) wraz z zagospodarowaniem terenu Centrum Pierwszej Sprzedaży Ryb w Darłowie	6,1	2009	Gmina Miasto Darłowo	SPO Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006
Modernizacja portu rybackiego w Kołobrzegu etap III – budowa nabrzeża remontowego dla łodzi rybackich	4,3	2009	Gmina Miasto Kołobrzeg	SPO Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006
Przebudowa dróg wewnętrznych w granicach dolnej części rybackiego portu Darłowo	2,0	2009	Gmina Miasto Darłowo	SPO Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006
Modernizacja Portu Rybackiego w Kołobrzegu – etap IV	1,1	2009	Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.	SPO Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006
Modernizacja i remont portu rybackiego w Stepnicy	0,8	2009	Gmina Stepnica	SPO Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006
Zabudowa zaplecza portu rybackiego wraz z zagospodarowaniem terenu i przyłączami w Mrzeżynie Gmina Trzebiatów	0,4	2009	Gmina Trzebiatów	SPO Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004–2006

Literatura

1. Annex I of Commission Regulation (EC) No 26/2004 of 30 December 2003 regarding the fishing vessels register of the Community.
2. Atlas parametrów litologicznych osadów powierzchniowych południowego Bałtyku ze szczególnym uwzględnieniem geologiczno-górnicych warunków występowania surowców okrucowych. Praca zbiorowa pod kier. Reginy Kramarskiej. PIG Oddz. Geologii Morza, Gdańsk 2005.
3. Basiński T., Pruszek Z., Tarnowska M., Zeidler R.: *Ochrona brzegów morskich* IBW PAN Gdańsk 1993.
4. Commission Regulation (EC) No 105/2007 of 1 February 2007 amending the annexes to Regulation (EC) No 1059/2003 of the European Parliament and of the Council on the establishment of a common classification of territorial units for statistics (NUTS). Official Journal L 39, 10 February 2007.
5. Commission Staffworking document. Annex to the Communication from the Commission on the promotion on inland waterway transport „NAIADES”. Brussels 17.01.2006 SEC (2006) 34/3 com (2006) 6 Final.
6. Decyzja Rady z dnia 6 grudnia 2007 r. w sprawie pełnego stosowania przepisów dorobku Schengen w Republice Czeskiej, Republice Estońskiej, Republice Łotewskiej, Republice Litewskiej, Republice Węgierskiej, Republice Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republice Słowenii i Republice Słowackiej (2007/801/WE) Dz.Urz. UE L 323 z 8.12.2007 r.
7. Galor A., Salmonowicz H.: *Bałtyckie otoczenie polskich portów morskich*. V Konferencja Naukowa „Porty morskie 2005”. Szczecin 2005.
8. Galor A., Salmonowicz H.: *Region Morza Bałtyckiego jako obszar aktywności gospodarczej i wymiany handlowej*. Materiały Konferencyjne „Polska Żegluga Liniowa i Promowa 2006”, Szczecin 2006.
9. *Gospodarka morska 2009*. Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2010.
10. Hueckel S.: *Zarys hydrotechniki morskiej*. Wyd. Morskie, Gdańsk 1976.
11. Jefferson T.A., Leatherwood S., Webber M.A.: *FAO species identification guide. Marine mammals of the world*. FAO, Rome 1993.
12. Kautsky L.: *Życie na Bałtyku*, Środowisko Morza Bałtyckiego, nr 2. Uniwersytet Sztokholmski, Sztokholm 1991.
13. *Koncepcja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego*. Szczecin 2010.
14. Kotliński R.: *Uwarunkowania racjonalnego zagospodarowania zasobów kopalin podstawowych obszaru morskiego RP, eksploatacja zasobów morza*. Konferencja Promocja świadomości morskiej społeczeństw, Szczecin 2006.
15. Kruk-Dowgiałło L., Brzeska P., Błęńska M., Opiola R., Kuliński M., Osowiecki A.: *Czy ochrona brzegów niszczy siedliska denne? Studium przypadku – progi podwodne w Gdyni Orłowie*. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2009.
16. Kuklik I.: *Krajowy Plan Zarządzania Gatunkiem*. Morświn, Stacja Morska Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego, Hel 2007.
17. Kuzebski E., Marciniak B.: *Społeczno-ekonomiczne skutki redukcji floty rybackiej na Morzu Bałtyckim*. WWF Polska, Warszawa 2009; <http://www.wwf.pl/raportnzp>, za „2005 of 22 December 2004 fixing for 2005 the fishing opportunities and associated conditions for certain fish stocks and groups of fish stocks applicable in Community waters and, for Community vessels, in waters where catch limitations are required”.
18. *Lista podpisanych umów o dofinansowanie / wydanych decyzji o dofinansowaniu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa*. Stan na 31.08.2010 r.; <http://rpo.wzp.pl>.
19. *Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013* (stosowana od 31 sierpnia 2010 r.); <http://www.pois.gov.pl>.
20. *Lista projektów indywidualnych w ramach POIG po aktualizacji w sierpniu 2010 r.*; <http://www.poig.gov.pl>.
21. *Logistyka w Polsce – Raport 2009*. Biblioteka Logistyka, Poznań 2010.
22. *Ludność. Stan i struktura w przekroju terytorialnym (Stan w dniu 30 VI 2009 r.)*. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2009-11-24.

23. Marciniak B.: *Rybołówstwo przybrzeżne – spór o definicję*. Wiadomości Rybackie, Gdynia 2007.
24. Marciniak M.: *Innowacyjność i wzrost konkurencyjności w sektorze rybnym*. AR, Szczecin 2006.
25. Materiały Gaz-System SA; <http://www.gaz-system.pl>.
26. Materiały Głównego Urzędu Statystycznego; <http://www.stat.gov.pl>.
27. Materiały informacyjne firmy Polskie LNG SA; <http://www.polskieng.pl>.
28. Materiały informacyjne Sekretariatu Technicznego CETC; <http://www.cetc.wzp.pl>.
29. Materiały informacyjne Stowarzyszenia „Pomost”; <http://zalewszczecinski.net>.
30. Materiały informacyjne Urzędu Morskiego w Szczecinie; <http://www.ums.gov.pl/>.
31. Materiały informacyjne ZMPSiŚ SA; <http://www.port.szczecin.pl>.
32. Materiały Ministerstwa Rozwoju Regionalnego; <http://www.mrr.gov.pl>.
33. Materiały Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego; <http://www.wzp.pl>.
34. Mitura E., Doburzyński S.: *Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w Regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego*. Stowarzyszenie Pomost – Instytut Gospodarki Morskiej, Szczecin 2008.
35. *Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 6 czerwca 2003 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej*. Dz.U. 2003, nr 153, poz. 1502.
36. *Obwieszczenie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 27 listopada 2009 r.* (MP 2009 r., nr 78, poz. 982).
37. Pilch W., Stachurski J., Sztaba K.: *Badania i możliwości wykorzystania materiałów ciężkich z bałtyckich piasków plażowych*. Fizykochemiczne Problemy Mineralurgii, 1990, nr 23.
38. *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego*. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2002.
39. *Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2009 r.* Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2009-08-20.
40. *Prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do roku 2015*. Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2006.
41. *Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013”*; <http://www.rybactwo.info/>.
42. *Program dla Regionu Morza Bałtyckiego 2007–2013*.
43. *Raport roczny o polskiej flocie rybackiej w 2006 roku*. Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Departament Rybołówstwa, Warszawa 2007.
44. Read, A.: *Potential Mitigation Measures for Reducing the By-catches of Small Cetaceans in ASCOBANS Waters*. Report to ASCOBANS, December 27th, 2000.
45. *Roczniki Statystyczne Gospodarki Morskiej 2000-2010*. GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie, 2001-2010..
46. *Rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 27 kwietnia 2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa morskiego*. Dz.U. 2010; nr 71, poz. 460.
47. *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych*. Dz.U. 2002, nr 77, poz. 695.
48. *Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1012/2008 z dnia 14 października 2008 r. ustanawiające zakaz połowów dorsza w Morzu Bałtyckim w podrejonach 25–32 (wody WE) przez statki pływające pod banderą Polski*.
49. *Rozporządzenie Komisji WE nr 26/2004 z dnia 30 grudnia 2003 r. w sprawie rejestru floty rybackiej Wspólnoty*. Dz.Urz. WE L5 z 9.1.2004, s. 25, z późn. zm.
50. *Scenarios and drivers for sustainable growth from the oceans, seas and coasts*. Official Journal of European Union 2010/S 99-148559.

-
51. Siergiej J.: *Proces restrukturyzacji zarządzania portami morskimi w Szczecinie i Świnoujściu w latach 1996–2009*. [w:] Polska gospodarka morską. Praca zb. pod red. H. Salmonowicza. Szczecin 2010.
 52. *Spójność i konkurencyjność regionu Morza Bałtyckiego*. Warszawa 2008.
 53. *Stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego*. 2008.
 54. *Strategia portu Kołobrzeg*. Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg sp. z o.o., Kołobrzeg 2010.
 55. *Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015*. Grupa Doradcza Sienna. Warszawa 2007.
 56. *Strategia rozwoju kraju 2007–2015*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Warszawa 2006.
 57. *Strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015*. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2005.
 58. *Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*. Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Warszawa–Szczecin 2008.
 59. *Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020*. Szczecin 2010.
 60. *Studium techniczno-ekonomiczne dostaw węgla drogą wodną do elektrowni Dolna Odra*. Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie, Szczecin 1998.
 61. *Transport – wyniki działalności w 2007 r.* GUS, Warszawa 2009.
 62. *Ustawa z dnia 19 lutego 2004 r. o rybołówstwie*. Dz.U. 2004, nr 62, poz. 574, z późn. zm.
 63. *Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich*. Dz.U. 1997, nr 9, poz. 44.
 64. *Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu*. Dz.U. 2009, nr 84, poz. 700.
 65. *Ustawa z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Systemie Informacji Wizowej*. Dz.U. 2007, nr 165, poz. 1170.
 66. *Ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006”*. Dz.U. 2001, nr 98, poz. 1067.
 67. Uścińowicz Sz., Kramarska R., Zachowicz J.: *Polska nie kończy się na brzegu Bałtyku*. Informator Centrum Doskonałości Badań Środowiska Abiotycznego, nr 14, Państwowy Instytut Geologiczny, Warszawa 2005.
 68. *Warunki funkcjonowania małych portów morskich wraz z zakresem odpowiedzialności państw za ich rozwój (na przykładzie ujścia Odry)*. Pr. zbior. Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Szczecin 1990.
 69. *Ważniejsze dane o województwach*. [w:] Rocznik Statystyczny Województw 2009. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2010-01-26, ss. 88-89.
 70. Woś K.: *Znaczenie Odry dla rozwoju miast Pomorza Zachodniego (na przykładzie Szczecina)*. [w:] *Strategia rozwoju Odrzańskiego Systemu Wodnego*. IMS Spółka z o.o. we Wrocławiu, Wrocław 1999.
 71. *Zachodniopomorskie (pol.)*. [w:] Bank Danych Regionalnych [on-line]. Główny Urząd Statystyczny [dostęp 2010-06-01].
 72. *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2009.
 73. *Zarządzenie nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 17 września 2002 r. – Przepisy portowe*. Dz.U. Województwa Zachodniopomorskiego, nr 67, poz. 1429, z późn. zm.
 74. Zaucha J.: *Gospodarka morską wobec nowych trendów rozwojowych (aspekty przestrzenne)*. Konferencja Naukowa nt. „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju a wizje i perspektywy rozwoju przestrzennego Europy”. Jachranka k. Serocka 2008.
 75. Zaucha J.: *Planowanie przestrzenne obszarów morskich w Polsce i w krajach bałtyckich – specyfikacja, doświadczenia i perspektywy wdrożeniowe*. Międzynarodowa konferencja pt. „Transgraniczne planowanie przestrzenne – uwarunkowania i możliwości realizacyjne”. Szczecin 2010.
 76. *Zielona Księga. W kierunku przyszłej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz*. COM 2006, 275.

Spis rysunków

Rys. 1.1. Obszar Euroregionu POMERANIA	13
Rys. 1.2. Obszar działania Programu Współpracy Transgranicznej Polska–Niemcy	15
Rys. 1.3. Lokalizacja województwa zachodniopomorskiego w Regionie Morza Bałtyckiego.....	18
Rys. 1.4. Administracyjny podział województwa zachodniopomorskiego.....	19
Rys. 1.5. Podregiony NUTS3 w województwie zachodniopomorskim.....	20
Rys. 1.6. Procentowy rozkład podmiotów gospodarczych działających w poszczególnych sektorach gospodarki w województwie zachodniopomorskim.....	21
Rys. 1.7. Liczba osób zatrudnionych w poszczególnych sektorach gospodarki w województwie zachodniopomorskim.....	21
Rys. 1.8. Struktura funkcjonalno-przestrzenna województwa zachodniopomorskiego z podziałem na strefy.....	23
Rys. 1.9. Produkcja sprzedana przemysłu [mln zł] w województwie zachodniopomorskim w latach 2005–2008.....	23
Rys. 1.10. Rozmieszczenie głównych podmiotów gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim.....	25
Rys. 2.1. Wykres zmian średnich stawek frachtowych dla poszczególnych grup statków w latach 2006–2010.....	27
Rys. 2.2. Morska flota transportowa w województwie zachodniopomorskim w latach 2002–2009	30
Rys. 2.3. Rodzaj bandery morskiej floty transportowej pływającej w województwie zachodniopomorskim w latach 2002-2009	30
Rys. 2.4. Podział wiekowy statków morskiej floty transportowej pływającej pod obcą.....	30
banderą w latach 2004–2008	30
Rys. 2.5. Podział wiekowy statków morskiej floty transportowej pływającej pod banderą polską w latach 2004–2008.....	31
Rys. 2.6. Struktura kierunkowa przewozów węgla przez statki PŻM w 2008	33
Rys. 2.7. Struktura kierunkowa przewozów koksłu przez statki PŻM w 2008.....	33
Rys. 2.8. Zmiany w przewozie ładunków drobnicowych morską flotą transportową w latach 2001– 2008	33
Rys. 2.9. Udział żeglugi dalekiego i bliskiego zasięgu w żegludze regularnej w latach 2001–2008.....	34
Rys. 2.10. Udział żeglugi dalekiego i bliskiego zasięgu w żegludze nieregularnej w latach 2001– 2008	35
Rys. 2.11. Obroty ładunków drobnicowych w porcie Świnoujście w latach 2005–2008	37
Rys. 3.1. Udział poszczególnych portów w obsłudze ładunków w latach 2001–2009.....	45
Rys. 3.2. Obroty ładunkowe portów morskich województwa zachodniopomorskiego w latach 2001–2009.....	45
Rys. 3.3. Struktura ładunkowa w portach województwa zachodniopomorskiego w latach 2001– 2009	46
Rys. 3.4. Struktura ładunkowa przeładunków w portach Szczecin i Świnoujście w roku 2009.....	46
Rys. 3.5. Udział kontenerów w obsługiwanych ładunkach drobnicowych w porcie w latach 2001– 2009	47
Rys. 3.6. Udział procentowy poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze ładunków w roku 2009 ...	47
Rys. 3.7. Udział portów w międzynarodowym ruchu pasażerskim w latach 2001–2009	48
Rys. 4.1. Rejon ujścia Odry	53
Rys. 4.2. Odra dolna i środkowa oraz jej powiązania zewnętrzne.....	54
Rys. 5.1. Środkoeuropejski Korytarz Transportowy CETC–ROUTE65.....	71
Rys. 5.2. Infrastruktura drogowa województwa zachodniopomorskiego	72
Rys. 5.3. Infrastruktura kolejowa województwa zachodniopomorskiego	73
Rys. 5.4. Docelowy układ sieci kolejowej w Polsce do 2030 roku	74
Rys. 5.5. Lokalizacja Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego	76

Rys. 6.1. Produkcja statków w stoczniach województwa zachodniopomorskiego w latach 2004–2009.....	80
Rys. 6.2. Portfel zamówień na statki w stoczniach województwa zachodniopomorskiego w latach 2004–2009.....	80
Rys. 7.1. Struktura połowów ryb i innych organizmów morskich polskiej floty rybackiej w 2009 r.....	83
Rys. 7.2. Połowy ryb i bezkręgowców morskich w obrębie Morza Bałtyckiego i obszarów zalewowych w latach 2004–2009.....	84
Rys. 7.3. Zmiany połowów ryb bałtyckich w latach 2001–2009.....	87
Rys. 7.4. Stan liczbowy floty rybackiej w województwie zachodniopomorskim w latach 2001–2009..	88
Rys. 7.5. Liczebność floty połowowej w woj. zachodniopomorskim w latach 2001–2009.....	89
Rys. 7.6. Liczba łodzi w głównych portach i przystaniach rybackich województwa zachodniopomorskiego w roku 2009.....	90
Rys. 7.7. Procentowy udział podstawowych gatunków połowowych na Bałtyku.....	91
Rys. 7.8. Procentowy udział przetworów rybnych w ogólnej produkcji, w latach 2001–2009.....	92
Rys. 7.9. Wartości połowowe poszczególnych gatunków ryb na Bałtyku i w obszarach zalewowych w latach 2004–2009.....	93
Rys. 7.10. Wartości połowowe zrealizowane w latach 2004–2008.....	93
Rys. 8.1. Mapa rozmieszczenia raportów o przyłowie [•], obserwacjach żywych [•], oraz znalezionych na brzegu martwych morświnów [•], wyznaczająca orientacyjny zasięg występowania tego gatunku w polskich obszarach morskich w latach 1990–2005 (na podstawie bazy danych Stacji Morskiej IO UG).	98
Rys. 8.2. Obszary chronione sieci Natura 2000.....	101
Rys. 8.3. Podział polityczno-administracyjny południowego Bałtyku.....	102
Rys. 9.1. Rodzaje brzegów morskich południowego Bałtyku.....	107
Rys. 10.1. Absolwenci wybranych kierunków studiów związanych z gospodarką morską w województwie zachodniopomorskim.	113
Rys. 11.1. Strefy turystyczne i intensywność ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim.....	119
Rys. 12.1. Planowanie przestrzenne obszarów morskich na Bałtyku.....	130
Rys. 12.2. Morskie planowanie przestrzenne obszaru pilotowego Zatoka Pomorska–Basen Arkony (inwentaryzacja obszaru).....	131
Rys. 13.2. Karta realizacji inwestycji.....	159
Rys. 13.1. Karta wskaźników monitoringu przypisanych dla danego celu.....	160
Rys. Zał.2.1. Projekt terminalu LNG w Świnoujściu.....	175
Rys. Zał.3.1. Trasa Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego.....	180

Spis tabel

Tabela 1.1	Strefy strukturalno-funkcjonalne w województwie zachodniopomorskim z uwzględnieniem ich funkcji głównych i uzupełniających	22
Tabela 2.1	Morska flota transportowa w woj. zachodniopomorskim w latach 2002-2009	29
Tabela 2.2	Struktura wiekowa morskiej floty transportowej w Polsce w latach 2002-2008	31
Tabela 2.3	Przewóz ładunków morską flotą transportową wg grup towarowych w latach 2001-2008.....	32
Tabela 2.4	Przewóz ładunków przez statki PŻM wg grup towarowych w latach 2001-2008	32
Tabela 2.5	Przewóz ładunków wg. rodzajów żeglugi i zasięgu pływania w latach 2001-2009	34
Tabela 2.6	Międzynarodowe przewozy pasażerskie w woj. zachodniopomorskim latach 2001-2009.....	35
Tabela 2.7	Obroty ładunkowe drobnicy w Porcie Szczecin i Świnoujście latach 2005-2008.....	36
Tabela 2.8	Charakterystyka przybrzeżnej żeglugi pasażerskiej w woj. zachodniopomorskim w latach 2001-2008.....	37
Tabela 2.9	Przewóz ładunków polskiego handlu zagranicznego morską flotą transportową w latach 2001-2008.....	38
Tabela 3.1	Obroty w portach morskich województwa zachodniopomorskiego w latach 2001-2009.....	44
Tabela 3.2	Obroty ładunkowe w portach morskich województwa zachodniopomorskiego wg grup ładunków w latach 2001-2009 (w tys. t).....	46
Tabela 4.1	Schemat finansowania „Programu dla Odry - 2006” (poziom cen z roku 2001)	59
Tabela 4.2	Montaż finansowy na realizację zadań „Programu dla Odry - 2006”(poziom cen z roku 2001)	59
Tabela 4.3	Natężenie ruchu żeglugowego na Odrze na podstawie prześluzowanych statków w Brzegu Dolnym w latach 1973-2008 (w szt.).....	60
Tabela 4.4	Udział poszczególnych gałęzi transportu zaplecza w obsłudze zespołu portowego w Szczecinie i Świnoujściu w latach 1956-2008	61
Tabela 4.5	Przewozy trasowe żeglugi śródlądowej w obsłudze spółek przeładunkowo-składowych ZMPSiŚ S.A. w rozbiu na poszczególnych armatorów śródlądowych oraz relacje przewozowe w latach 2000-2008	62
Tabela 4.6	Przewozy trasowe i mostowe żeglugi śródlądowej w obsłudze spółek przeładunkowo-składowych ZMPSiŚ S.A. według grup ładunkowych w latach 2000-2008 (w tys. ton)	63
Tabela 4.7	Zestawienie ruchu statków i pasażerów oraz obrotów ładunkowych wybranych małych portów morskich ujścia Odry w latach 2000-2008	64
Tabela 6.1	Produkcja statków w województwie zachodniopomorskim w latach 2004-2009	80
Tabela 6.2	Portfel zamówień na statki w województwie zachodniopomorskim w latach 2004-2009.....	80
Tabela 7.1	Połowy ryb i bezkręgowców morskich w obrębie Morza Bałtyckiego i obszarów zalewowych w latach 2004-2009	84
Tabela 7.2	Wysokość kwot połowowych ryb bałtyckich należnych Polsce w latach 2004-2009 [tony]	85
Tabela 7.3	Dodatkowe indywidualne kwoty dorszy, przyznane na poszczególne statki rybackie w danej grupie, na rok 2010	86
Tabela 7.4	Zmiany połowów ryb bałtyckich w woj. zachodniopomorskim w latach 2001-2009.....	86
Tabela 7.5	Stan liczbowy floty rybackiej w województwie zachodniopomorskim w latach 2001-2009.....	88
Tabela 7.6	Liczba łodzi rybackich, ich pojemność oraz moc silników, w głównych portach i przystaniach rybackich województwa zachodniopomorskim w roku 2009	90

Tabela 7.7	Sortymentowy udział przetworów rybnych w ogólnej produkcji, w latach 2001-2009.....	92
Tabela 7.8	Wartości połowowe zrealizowane w latach 2004-2008.....	93
Tabela 11.1	Ilość przystani żeglarskich i miejsc postojowych w woj. zachodniopomorskim	121
Tabela 11.2	Wykorzystanie obiektów noclegowych zbiorowego zakwaterowania.....	124
Tabela 13.1	Inwestycje wpisane na listę projektów dofinansowanych z programów operacyjnych.....	143
Tabela 13.2	Zestawienie kosztów inwestycji dofinansowanych w programów operacyjnych w województwie zachodniopomorskim.....	147
Tabela 13.3	Planowane projekty inwestycyjne po roku 2020 przez ZMPSiŚ S.A.....	148
Tabela 13.4	Planowane projekty inwestycyjne po roku 2015 przez Zarząd morskiego Portu Police sp. z o.o.....	149
Tabela 13.5	Planowane źródła finansowania realizacji „Programu dla Odry - 2006 – aktualizacja” poziom cen z 2008 r. (w tys. zł)	150
Tabela 13.6	Projekty realizowane przez Akademię Morską w Szczecinie.....	151
Tabela 13.7	Alokacja działań w rozbiciu na poszczególne cele strategiczne i główne zadania.....	153
Tabela 13.8	Wskaźniki monitoringu dla poszczególnych celów strategicznych.....	157
Tabela Zał.5.1	Zrealizowane inwestycje drogowe	191
Tabela Zał.5.2	Zrealizowane inwestycje kolejowe.....	191
Tabela Zał.5.3	Zrealizowane inwestycje z zakresu gospodarki morskiej	192