

**UCHWAŁA NR 204/2017**

**RADY MINISTRÓW**

z dnia 12 grudnia 2017 r.

**w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019–2028”**

Na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077) Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Ustanawia się program wieloletni pod nazwą „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019–2028”, zwany dalej „Programem”.

2. Program stanowi załącznik do uchwały.

§ 2. Okres realizacji Programu ustala się na lata 2019–2028.

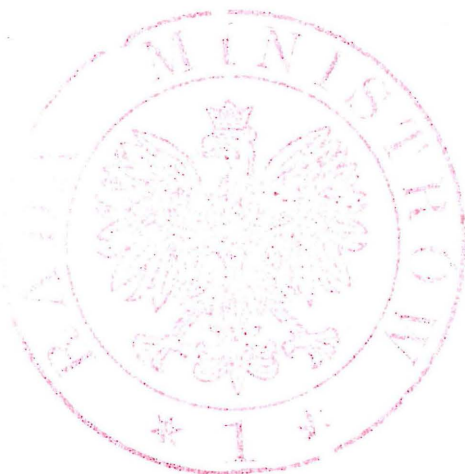
§ 3. 1. Program jest finansowany ze środków budżetu państwa.

2. Ogólna kwota środków z budżetu państwa w całym okresie realizacji Programu wyniesie 237 967 tys. zł.

§ 4. 1. Wykonawcą Programu jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

2. Nadzór nad realizacją Programu sprawuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

§ 5. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



**PREZES RADY MINISTRÓW**

**MATEUSZ MORAWIECKI**

Załącznik  
do uchwały nr 204/2017  
Rady Ministrów  
z dnia 12 grudnia 2017 r.

**PROGRAM WIELOLETNI**

**„UTRZYMANIE MORSKICH DRÓG WODNYCH  
W REJONIE UJŚCIA ODRY W LATACH 2019–2028”**

## **SPIS TREŚCI**

1. WPROWADZENIE	3
2. DIAGNOZA SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ W ODNIESIENIU DO ZAKRESU OBJĘTEGO PROGRAMOWANIEM STRATEGICZNYM	8
3. CEL I ZADANIA PROGRAMU	26
4. PODSTAWA PRAWNA PROGRAMU	35
5. DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE – WYKONAWCA PROGRAMU	35
6. WPŁYW PROGRAMU NA SYTUACJĘ SPOŁECZNO-GOSPODARCZĄ	38
7. WPŁYW PROGRAMU NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE	38
8. HARMONOGRAM REALIZACJI PROGRAMU (Załącznik nr 1)	40

## 1. WPROWADZENIE

W niniejszym dokumencie zaprezentowane zostały założenia i skutki przyjęcia programu wieloletniego „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019–2028”, zwanego dalej „Programem”.

Program jest programem wieloletnim w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077) i uwzględnia zadania realizowane przez Urząd Morski w Szczecinie z wykorzystaniem wyłącznie środków budżetu państwa, których dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Jest to Program o charakterze utrzymaniowym, finansowanym ze środków publicznych ujętych corocznie w ustawie budżetowej w ramach części 21 – gospodarka morska (bez angażowania środków unijnych), których sprawozdawczość będzie dokonywana zgodnie z przepisami wykonawczymi ww. ustawy.

Celem Programu jest trwałe utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina i Świnoujścia (w tym nowego portu zewnętrznego z terminalem LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego) oraz Polic. Dzięki temu zostanie utrzymana ich obecna pozycja gospodarcza oraz zostaną stworzone warunki do dalszego rozwoju (w oparciu o odrębne projekty inwestycyjne). Ponadto utrzymanie odpowiednich parametrów infrastruktury dostępowej (w tym obrotnicy NATO) jest niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu sklasyfikowane są w art. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933) jako porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (obok Gdańska i Gdyni). Są one najbliższymi polskimi portami pełnomorskimi u wejścia na wody Morza Bałtyckiego od strony cieśnin duńskich. Porty te posiadają dostęp do spławnej rzeki Odry, umożliwiającej im – jako jedynym dużym portom morskim w Polsce – bezpośrednie połączenia śródlądowe z systemem wodnych dróg śródlądowych całej Europy Zachodniej.

Szczególne położenie geograficzne zespołu portów ujścia Odry daje regionowi zachodniopomorskiemu olbrzymie szanse rozwojowe. Bezpośrednie połączenie z europejską siecią autostrad i śródlądowych dróg wodnych, bliskość śląskich ośrodków przemysłowych oraz zaplecza w postaci rozwiniętych gospodarczo krajów pozbawionych dostępu do morza (Czechy, Austria), położenie na najkrótszym szlaku lądowym pomiędzy Bałtykiem

a Adriatykiem – stanowią o atrakcyjności tych portów w skali ponadregionalnej. Dzięki sąsiedztwu z Niemcami są one naturalnym miejscem tranzytu dla krajów Unii Europejskiej. Położenie geograficzne tych portów – w skomplikowanym hydrologicznie ujściu rzeki Odry – powoduje jednak, że zapewnienie statkom swobodnego dostępu do akwenów portowych jest zadaniem trudnym i kosztownym. Staje się ono obecnie tym trudniejsze, że dla umożliwienia tym portom skutecznego konkurencji z pobliskimi portami niemieckimi konieczne jest nie tylko utrzymanie istniejącej infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, ale również jej modernizacja i rozwój.

Specyfika portów ujścia Odry polega na tym, że prowadzą do nich tzw. tory wodne, będące w istocie sztucznie przekopanymi i częściowo umocnionymi kanałami, przebiegającymi w dnie Morza Bałtyckiego, cieśniny Świny, Zalewu Szczecińskiego i rzeki Odry oraz przez wyspy Uznam i Wolin, leżące w rejonie rzeki Odry. Tory wodne, których parametry limitują możliwość korzystania z portów przez statki morskie, podlegają stałemu spłycaaniu przez osady morskie i rzeczne, przy czym intensywność tego spłycaania jest silnie uzależniona od warunków hydrometeorologicznych panujących w danym roku, takich jak stany wody, przepływy, siła i kierunek wiatru oraz występowanie zalodzenia. Są to zjawiska trudne do precyzyjnego prognozowania. Dla niezakłóconego funkcjonowania portów niezbędne jest zatem ich ciągle pogłębianie w celu utrzymania niepogorszonych głównych parametrów torów, tj. gwarantowanej głębokości i szerokości.

Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich zalicza tory wodne do infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i nakłada na budżet państwa obowiązek jej budowy, modernizacji i utrzymania oraz obliguje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do określenia wykazu i parametrów tej infrastruktury w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

„Art. 2.

*Ilekroć w ustawie jest mowa o:*

[...]

*5) infrastrukturze zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich – rozumie się przez to prowadzące do portu lub przystani morskiej oraz położone w granicach portu lub przystani morskiej tory wodne, wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami instalacjami, [...]*

Art. 5

2. *Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, obiekty, urządzenia i instalacje wchodzące w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z uwzględnieniem usytuowania obiektów, urządzeń i instalacji oraz w zależności od ich rodzaju, ilości lub wymiarów.*

*Art. 10.*

1. *Budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów są finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej.”.*

Wykonując delegację wynikającą z ustawy, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej wydał rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 maja 2015 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. poz. 733).

Realizacja niniejszego Programu w latach 2019–2028 jest konieczna w celu zapewnienia odpowiednich bezpiecznych głębokości na torze wodnym do portu w Szczecinie oraz odpowiedniego stanu technicznego pozostałej infrastruktury.

Równoległe w tym czasie, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 priorytet III, zostanie zrealizowany poza Programem wieloletnim projekt unijny pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m”. W wyniku realizacji projektu od 2023 r. zostaną poprawione parametry toru, prowadzącego ze Świnoujścia przez Zalew Szczeciński i Odrę do Szczecina (z odgałęzieniem do portu w Policach), w tym jego głębokości z 10,5 m na 12,5 m. W związku z powyższym istotnym celem niniejszego Programu jest również zapewnienie źródła finansowania dla utrzymania trwałości projektu po okresie jego realizacji.

Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205) nakłada na organy administracji morskiej obowiązek budowy i utrzymania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich (art. 42 ust. 2 pkt 20 ustawy).

Dotychczas, pomimo obowiązywania powyższych przepisów, z uwagi na brak wystarczających środków budżetowych prace pogłębiarskie na torach wodnych prowadzone były od wielu lat w ograniczonym zakresie. W tabeli nr 1 pokazane są deficyty prac pogłębiarskich na torach wodnych prowadzących z morza do Świnoujścia i dalej przez Police

do Szczecina w stosunku do faktycznych, wynikających z pomiarów batymetrycznych, potrzeb występujących w kolejnych latach.

Tabela nr 1

Wielkości potrzeb, wykonania i deficytu prac pogłębiarskich w latach 2007–2016

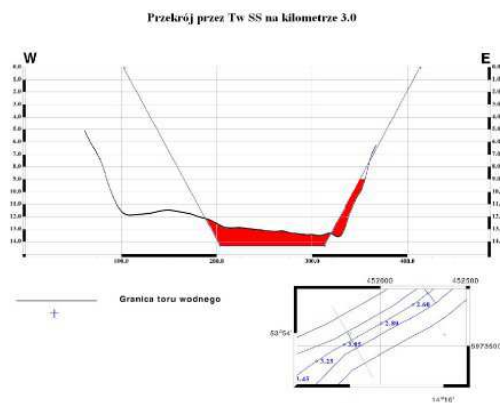
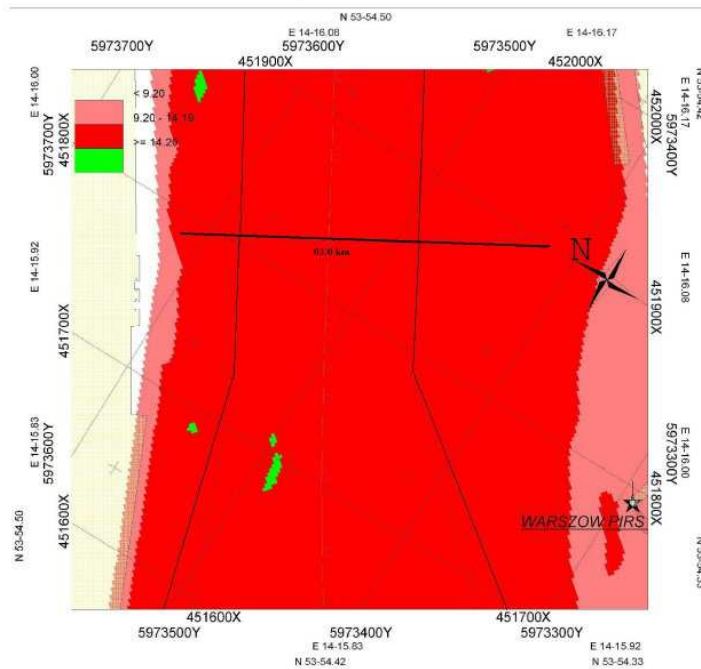
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Potrzeby [m <sup>3</sup> ]	942 205	1 350 956	928 236	974 776	799 625	796 948	801 057	1 000 403	1 093 781	999 042
Wykonanie [m <sup>3</sup> ]	295 344	495 655	326 291	501 252	110 814	228 214	127 557	160 487	331 917	663 186
Deficyt [m <sup>3</sup> ]	<b>646 861</b>	<b>855 301</b>	<b>601 945</b>	<b>473 524</b>	<b>688 811</b>	<b>568 734</b>	<b>673 500</b>	<b>839 916</b>	<b>761 864</b>	<b>335 856</b>

Efektem niewykonywania prac pogłębiarskich w niezbędnym zakresie jest stopniowe spłykanie i zwężanie się rynien torów wodnych. W efekcie znacząco pogarszają się warunki nawigacyjne dla statków, obniża się poziom bezpieczeństwa żeglugi, wzrasta ryzyko długotrwałego zablokowania portu lub portów w przypadku wejścia statku na mieliznę. Wzrasta też zagrożenie dla środowiska z uwagi na ogólne pogorszenie się warunków bezpieczeństwa na torze. Utrudnienia potęgują się przy niskich stanach wody, które dodatkowo okresowo obniżają parametry torów wodnych.

Z uwagi na pogarszające się warunki nawigacyjne Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie zmuszony był wprowadzić na torze wodnym Świnoujście – Szczecin specjalną regulację ruchu, obejmującą ruch jednokierunkowy na odcinku toru przebiegającym przez Zalew Szczeciński, jak również ograniczenie prędkości dla dużych statków. Oprócz bieżących uciążliwości dla funkcjonowania portów oraz pogorszenia się warunków bezpieczeństwa sytuacja taka powoduje obniżenie wiarygodności biznesowej portów w Szczecinie, Świnoujściu i Policach, gdyż spedytorzy obawiają się kierować do tych portów w pełni załadowane statki o maksymalnym normatywnym zanurzeniu z uwagi na spodziewane problemy z bezpiecznym i terminowym wprowadzaniem takich statków do portów. Obecne warunki nawigacyjne panujące na torze wodnym z Bałtyku do Szczecina są już warunkami granicznymi, co oznacza, że w przypadku wystąpienia dalszych spłyceń lub zwężeń toru (co może nastąpić w każdej chwili, np. po sztormie lub powodzi) niezbędne

będzie, ze względów bezpieczeństwa, administracyjne obniżenie dopuszczalnych parametrów statków zmierzających do portów w Świnoujściu, Policach i Szczecinie.

Rys. 1 przedstawia przykładowy plan batymetryczny spłyconego odcinka toru wodnego Świnoujście – Szczecin (odcinek na Cieśninie Świny)



Rys. 1. Przykładowy plan batymetryczny spłyconego odcinka toru wodnego



## **2. DIAGNOZA SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ W ODNIESIENIU DO ZAKRESU OBJĘTEGO PROGRAMOWANIEM STRATEGICZNYM**

### **Województwo zachodniopomorskie**

Województwo zachodniopomorskie zlokalizowane jest w północno-zachodniej części Polski. Jest jednym z dwóch województw w Polsce graniczących z Morzem Bałtyckim. Stanowi integralną część polskiego i europejskiego regionu nadbałtyckiego. W obecnych granicach istnieje od dnia 1 stycznia 1999 r., kiedy w wyniku reformy administracyjnej zostało utworzone z połączenia w całości lub części następujących województw:

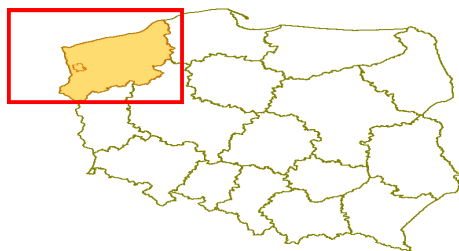
- szczecińskiego, koszalińskiego, gorzowskiego, pilskiego i słupskiego.

Województwo zachodniopomorskie sąsiaduje z trzema województwami:

- od wschodu – z województwem pomorskim,
- od południowego-wschodu – z województwem wielkopolskim,
- od południa – z województwem lubuskim.

Zachodnia granica województwa jest jednocześnie granicą Polski, poprzez którą województwo sąsiaduje z Niemcami (kraje związkowe Meklemburgia – Pomorze Przednie oraz Brandenburgia). Północną granicę województwa stanowi blisko 189-kilometrowa linia brzegowa (ok. 40% linii brzegu morskiego Polski). Dostępność regionu zapewnia 27 przejść granicznych – województwo ma ich najwięcej w kraju: 9 morskich, 10 drogowych, 2 małego ruchu granicznego, 3 rzeczne, 2 kolejowe i jedno lotnicze. Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej straciły one na znaczeniu, jednak ich liczba świadczy o dobrych możliwościach nawiązywania kontaktów transgranicznych.

### **Rycina 1: Położenie województwa zachodniopomorskiego na mapie Polski**



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

Łączna powierzchnia województwa zachodniopomorskiego wynosi 22 892 km<sup>2</sup>, czyli 7,32% powierzchni Polski. Pod względem powierzchni zajmuje piąte miejsce wśród polskich województw.

Położenie regionu w jego południowo-zachodniej części, przy ujściu Odry, jest ważną determinantą rozwoju. Tradycje morskie związane z rozwojem zespołu portowego Szczecin – Świnoujście oraz bliskość ważnych dla rozwoju Europy ośrodków wzrostu, jak Berlin, Kopenhaga, sprawiły, że wzrosła rola szlaków transportowych o znaczeniu międzynarodowym, przebiegających w układzie północ – południe i wschód – zachód: ze Skandynawii do Europy Południowej i Południowo-Wschodniej; z Europy Zachodniej do państw Europy Wschodniej i Azji autostradami oraz połączeniami morskimi.

Głównymi atutami województwa są:

- wyjątkowe położenie regionu, które daje szansę wykorzystania w działaniach gospodarczych bogatego wachlarza środków transportu: wodnego, kolejowego, lotniczego oraz drogowego,
- województwo posiada bogate tradycje związane z gospodarką morską (przemysł okrętowy, rybołówstwo, turystyka nadmorska),
- ponad połowa powierzchni województwa to tereny rolnicze, co daje szansę na inwestycje oraz rozwój branży rolnej i spożywczej,
- wysokie walory przyrodnicze dla rozwoju turystyki (Morze Bałtyckie, Pojezierza Wałeckie oraz Drawskie),
- szczególne walory inwestycyjne dla rozwoju turystyki, głównie w pasie nadmorskim województwa oraz Pojezierzach Drawskim oraz Wałeckim,
- duże możliwości produkcji energii odnawialnej (rośliny energetyczne, farmy wiatrowe), co w połączeniu z rozwojem turystyki sprawia, iż województwo zachodniopomorskie może stać się symbolem rozwoju zrównoważonego z wykorzystaniem nowoczesnych technologii wspierających gospodarkę regionalną.

Zasoby naturalne

Charakterystyczną cechą województwa zachodniopomorskiego jest obfitość wód śródlądowych (5,2% powierzchni województwa, a więc blisko 2,5-krotnie więcej niż średnia krajowa).

Największym śródlądowym zbiornikiem wodnym w tym rejonie jest Zalew Szczeciński. Jego powierzchnia wynosi 687 km<sup>2</sup>. Połączony jest z Morzem Bałtyckim cieśniną Pianą (na

zachodzie), Świną (między wyspami Uznam i Wolin) i Dziwny (na wschodzie). Od północy jest zamknięty wyspami Uznam i Wolin. Dzieli się na część wschodnią – Wielki Zalew i zachodnią – Mały Zalew. Przez Zalew ciągnie się pogłębiony tor wodny ze Szczecina do Świnoujścia. Średnia głębokość Zalewu to 3,8 m (największa na wyżej wspomnianym torze wodnym). Długą wąską cieśniną Zalew Szczeciński jest połączony z Zalewem Kamieńskim. Zalew popularny jest jako teren rekreacji, sportów wodnych oraz rybołówstwa.

Bliskość morza, zasoby wodne oraz duża powierzchnia lasów kształtują umiarkowany klimat, charakteryzujący się znaczną wilgotnością powietrza oraz przewagą wiatrów zachodnich i północno-zachodnich.

Do szczególnie cennych kopalin naturalnych można zaliczyć ropę naftową, gaz ziemny, wody mineralne, torfy borowinowe, torf, wody geotermalne i solanki. Występują tu także w ilościach przemysłowych: wapienie, margle, kreda jeziorna, kamień drogowy i budowlany, kruszywa naturalne.

Przeważają gleby bielicowe i brunatne. Na dość dużym obszarze występują gleby torfowe z grupy bagiennych, a w okolicach Pyrzyc i Stargardu Szczecińskiego bardzo urodzajne czarne ziemie.

## **Demografia**

Stolicą województwa zachodniopomorskiego jest Szczecin, który w 2016 r. zamieszkiwało 404 878 osób. Do większych ośrodków miejskich w województwie należą:

- Koszalin – 107 680 mieszkańców,
- Stargard Szczeciński – 68 477 mieszkańców,
- Kołobrzeg – 46 463 mieszkańców,
- Police – 41 543 mieszkańców,
- Świnoujście – 41 115 mieszkańców.

Łącznie w województwie w 2016 r. mieszkało 1 708 174 osoby, a średnia gęstość zaludnienia w województwie wynosiła 75 osoby na 1 km<sup>2</sup>.

**Tabela 1: Wybrane dane społeczno-gospodarcze województwa zachodniopomorskiego**

Nazwa cechy	2012	2013	2014	2015	2016
Powierzchnia w km <sup>2</sup>	22 892	22 892	22 892	22 892	22 892
Liczba mieszkańców w tys.	1 721,4	1 718,9	1 715,4	1 710,5	1 708,2
w tym kobiety w tys.	882,9	881,9	880,4	878,2	877,4
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	53,9	55,1	56,7	58,4	60,4
Przyrost naturalny na 1000 ludności	-0,3	-0,9	-0,4	-1,3	-0,8
Saldo migracji na pobyt stały na 1000 ludności	-0,48	-0,6	-1,4	-	-0,6
Gęstość zaludnienia na km <sup>2</sup>	75	75	75	75	75
Liczba bezrobotnych	112 521	111 063	94 465	79 393	65 842
Stopa bezrobocia rejestrowanego w %	18,2	18,0	15,6	13,1	11,0
Przeciętna stawka wynagrodzenia brutto [zł]	3 417,76	3 539,12	3 649,27	3 793,68	b.d.

Źródło: Główny Urząd Statystyczny, <http://stat.gov.pl/bdl>

Rokiem bazowym aktualnej prognozy demograficznej dla Polski, sporządzonej przez Departament Badań Demograficznych Głównego Urzędu Statystycznego, jest rok 2017. Prognoza objęła lata 2017–2050 i została sporządzona osobno dla każdego z województw w podziale na obszary miejskie i wiejskie. Wyniki prognozy dla województwa zachodniopomorskiego na tle zmian liczby mieszkańców Polski przedstawia tabela poniżej.

**Tabela 2: Prognozowana liczba mieszkańców województwa zachodniopomorskiego w latach 2017–2050**

Obszar	Rok						
	2017	2020	2025	2030	2040	2050	
Polska w tys.	38 369,4	38 137,8	37 741,5	37 185,1	35 668,2	33 950,6	
województwo zachodniopomorskie	1 705,0	1 692,5	1 667,2	1 634,9	1 548,9	1 453,3	
w tym:	Miasto	1 165,1	1 151,1	1 124,8	1 094,0	1 020,4	943,9
	Wieś	539,9	541,3	542,4	540,9	528,5	509,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy ludności na lata 2014–2050

W świetle prognozowanych zmian demograficznych dla obszaru Polski sytuację województwa zachodniopomorskiego należy postrzegać jako niekorzystną. Do 2050 r. liczba mieszkańców województwa będzie się systematycznie zmniejszać. W 2050 r. liczba

mieszkańców województwa zachodniopomorskiego będzie niższa o ok. 14,76% w stosunku do liczby mieszkańców w 2017 r. Dla porównania liczba mieszkańców Polski do 2050 r. zmniejszy się o ok. 11,80% względem roku bazowego. Zauważalna jest dysproporcja między zmianami zachodzącymi na obszarach miejskich i wiejskich. Przewiduje się ciągły spadek liczby mieszkańców na obszarach miejskich oraz wzrost liczby mieszkańców obszarów wiejskich do 2025 r. W 2050 r. liczba mieszkańców obszarów wiejskich w stosunku do 2017 r. zmniejszy się o około 5,6%, natomiast liczba mieszkańców obszarów miejskich w badanym okresie zmniejszy się o około 18,9%.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2016 r. w województwie zachodniopomorskim było zarejestrowanych 221 168 podmiotów gospodarczych, czyli o 553 więcej niż w roku poprzednim. W porównaniu z 2012 r. nastąpił wzrost o 4 123 zarejestrowane podmioty przy jednoczesnym spadku liczby ludności w województwie zachodniopomorskim o 13 200 mieszkańców.

Jednym ze sposobów badania przedsiębiorczości w regionie jest przeliczenie liczby podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców. Wskaźnik ten w przypadku województwa zachodniopomorskiego, co zostało przedstawione w poniższej tabeli, wskazuje, że dynamika przedsiębiorczości jest proporcjonalna do tempa wzrostu/spadku liczby ludności.

**Tabela 3: Liczba podmiotów gospodarczych na 1 tys. mieszkańców w województwie zachodniopomorskim**

Wyszczególnienie	2012	2013	2014	2015	2016
Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w REGON, w tym:	217 045	219 579	219 406	220 615	221 168
<i>sektor publiczny</i>	7 176	7 133	7 159	7 158	7 174
<i>sektor prywatny</i>	209 869	212 446	212 201	212 356	212 700
Liczba ludności w tys.	1 721,4	1 718,9	1 715,4	1 710,5	1 708,2
Liczba podmiotów na 1000 mieszkańców	126	127	127	129	129

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, <http://stat.gov.pl/bdlMiasto Szczecin>

Szczecin to miasto na prawach powiatu, położone w zachodniej części województwa zachodniopomorskiego. Miasto leży nad rzeką Odrą, która na odcinku miejskim biegnie dwoma ramionami – Odrą Wschodnią (na odcinku miejskim pod nazwą Regalicy) uchodzącą

do jeziora Dąbie oraz Odrą Zachodnią, omijającą od zachodu jezioro Dąbie. Znajdujące się w granicach miasta Jezioro Dąbie stanowi największe pod względem powierzchni jezioro w województwie zachodniopomorskim i czwarte co do wielkości jezioro w Polsce. Wody jeziora uchodzą do Odry poprzez Iński Nurt oraz Babinę. Poprzez tor wodny Świnoujście – Szczecin miasto Szczecin posiada połączenie z Morzem Bałtyckim, zaś port w Szczecinie ze względu na położenie przy morskich wodach wewnętrznych jest traktowany jako port morski. Miasto sąsiaduje z powiatami: polickim, goleniowskim, stargardzkim, gryfińskim.

Szczecin należy do największych metropolii miejskich w Polsce, tym samym stanowi ważny ośrodek gospodarczy, naukowy oraz kulturalny, a także popularne centrum turystyczne. Lokalizacja ważnych dla kraju i regionu uczelni czyni z niego również ważny ośrodek naukowo-edukacyjny.

Szczecin zajmuje powierzchnię wynoszącą 300,55 km<sup>2</sup>. Liczba ludności Szczecina w 2016 r. wynosiła 404 878 osób, a średnia gęstość zaludnienia kształtowała się na poziomie 1 347 osób na km<sup>2</sup>. Szczecin zajmuje siódme miejsce w rankingu największych pod względem liczby mieszkańców miast Polski, po Warszawie, Krakowie, Łodzi, Wrocławiu, Poznaniu i Gdańsku.

**Tabela 4: Wybrane dane społeczno-gospodarcze miasta Szczecina**

Nazwa cechy	2012	2013	2014	2015	2016
Powierzchnia w km <sup>2</sup>	300,55	300,55	300,55	300,55	300,55
Liczba mieszkańców	408 913	408 172	407 180	405 657	404 878
<i>w tym kobiety</i>	214 555	214 170	213 631	212 812	212 525
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	55,8	57,7	59,7	62,1	64,6
Saldo migracji na pobyt stały	224	162	-115	-	103
Gęstość zaludnienia na km <sup>2</sup>	1 361	1 359	1 355	1 350	1 347
Liczba bezrobotnych	19 143	18 478	16 195	11 627	8 100
Stopa bezrobocia rejestrowanego w %	11	10,6	9,4	6,8	4,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, <http://stat.gov.pl/bdl>

W Szczecinie jako stolicy województwa można dostrzec wyraźnie wyższe zagęszczenie liczby podmiotów gospodarczych niż w całym województwie zachodniopomorskim. W 2016 r. na 1000 obywateli faktycznie zamieszkujących teren miasta Szczecin przypadało 170 podmiotów zarejestrowane w REGON, podczas gdy w województwie wskaźnik ten

wyniósł 129 podmiotów na 1000 mieszkańców. Wśród podmiotów gospodarki narodowej w Szczecinie dominowały podmioty z sektora prywatnego (96,5% ogółu). Najliczniejszą grupę podmiotów stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Na dzień 31.12.2016 r. było ich 46 642, co stanowiło 67,8% wszystkich podmiotów gospodarki narodowej na terenie miasta. Liczną grupę tworzyły również spółki handlowe z sektora prywatnego. Tego typu jednostek gospodarczych było 9 294, czyli 13,5% ogółu podmiotów gospodarki narodowej Szczecina.

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w REGON na 1000 mieszkańców w latach 1995–2016 (wybrane lata).

**Tabela 5: Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców Szczecina**

Wyszczególnienie	1995	2000	2005	2012	2013	2014	2015	2016
Liczba podmiotów gospodarki narodowej	37 751	59 355	65 133	66 106	67 292	67 316	67 989	68 839
Liczba mieszkańców	418 156	416 657	411 119	408 913	408 172	407 180	405 657	404 878
Liczba podmiotów na 1000 mieszkańców	90	142	158	161	164	165	168	170

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, <http://stat.gov.pl/bdl>

Najwięcej podmiotów gospodarczych, zarejestrowanych w systemie REGON, prowadziło w Szczecinie w 2015 i 2016 r. swoją działalność w oparciu o branże wymienione w Sekcji G Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007, tj. w zakresie handlu oraz naprawy pojazdów samochodowych. Drugą najbardziej znaczącą sekcję gospodarki Szczecina stanowiły przedsiębiorstwa prowadzące działalność gospodarczą w zakresie budownictwa (Sekcja F).

Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową w badaniu „Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2016” wskazał na wysoką dostępność transportową województwa zachodniopomorskiego, co wiąże się z bliskością granicy zachodniej oraz

obecnością portu morskiego w Szczecinie, a także z bardzo wysoką aktywnością regionu wobec inwestorów. Województwo sklasyfikowano pod względem atrakcyjności dla inwestorów w 2016 r. na 6. miejscu wśród 16 polskich województw.

W poniższej tabeli przedstawiono główne sekcje gospodarki w Szczecinie w 2015 i 2016 r.

**Tabela 6: Główne sekcje gospodarki w Szczecinie w 2015 i 2016 r.**

Sekcja	Liczba podmiotów zarejestrowanych		Dynamika 2016/2015
	31.XII.2015	31.XII.2016	
Ogółem	67 989	68 839	101,25
W tym:			
– handel; naprawa pojazdów samochodowych	15 058	14 843	98,57
– budownictwo	7 764	7 868	101,34
– działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	7 728	7 964	103,05
– przemysł	6 066	6 099	100,54
– transport i gospodarka magazynowa	4 841	4 882	100,85
– obsługa rynku nieruchomości	5 018	5 126	102,15
– opieka zdrowotna i pomoc społeczna	4 640	4 768	102,76
– pozostała działalność usługowa	3 954	3 991	100,94
– administrowanie i działalność wspierająca	2 679	2 771	103,43
– działalność finansowa i ubezpieczeniowa	2 122	2 072	97,64
– informacja i komunikacja	2 414	2 572	106,55
– edukacja	2 121	2 116	99,76
– zakwaterowanie i gastronomia	2 007	2 030	101,15
– działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	1 027	1 054	102,63
– rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	381	397	104,20
– administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	103	103	100,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej wpisanych w rejestrze REGON w województwie zachodniopomorskim w 2014 r., Urząd Statystyczny w Szczecinie, <http://szczecin.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/podmioty-gospodarcze/zmiany-strukturalne-grup-podmiotow-gospodarki-narodowej-w-rejestrze-regon-w-województwie-zachodniopomorskim-w-2014-r,4,5.html>



Najnowsza edycja badania, której wyniki zawiera raport „Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2016”, wskazuje stosunkowo silną pozycję pod względem atrakcyjności inwestycyjnej województwa. Sklasyfikowano je pod względem atrakcyjności dla inwestorów na 6. miejscu wśród 16 polskich województw, określając atrakcyjność województwa jako ponadprzeciętną. Raport wskazuje na wysoką aktywność województwa wobec inwestorów. Zaletą województwa jest także jego dostępność transportowa: bardzo dobra dostępność do transportu morskiego oraz wysoki poziom rozwoju sektora transportu i logistyki. Pod względem dostępności transportowej województwo zachodniopomorskie zostało sklasyfikowane na trzecim miejscu.

Analiza przeprowadzona w ramach badania dotyczyła również 54 wyróżnionych podregionów Polski. Podregion szczeciński wskazano jako szczególnie atrakcyjny dla działalności zaawansowanej technologicznie.

### **Miasto Świnoujście**

Świnoujście to miasto na prawach powiatu, położone w północno-zachodnim krańcu województwa zachodniopomorskiego. Miasto leży nad cieśniną Świną oraz Morzem Bałtyckim. Świnoujście jest jedynym polskim miastem leżącym na trzech dużych wyspach: Uznam, Wolin oraz Karsibór oraz na ponad 40 niezamieszkałych mniejszych wysepkach.

Świnoujście zajmuje powierzchnię 197,23 km<sup>2</sup>, z czego 91,23 km<sup>2</sup> to powierzchnia lądowa, a 106 km<sup>2</sup> to powierzchnia wód (w tym Zalewu Szczecińskiego). Liczba ludności miasta wynosiła według stanu na 31.12.2016 r. 41 115 osób, a średnia gęstość zaludnienia kształtowała się na poziomie 208 osób na km<sup>2</sup>. Świnoujście zajmuje szóste miejsce w rankingu największych pod względem liczby mieszkańców miast województwa zachodniopomorskiego, po Szczecinie, Koszalinie, Stargardzie Szczecińskim, Kołobrzegu i Policach.

**Tabela 7: Wybrane dane społeczno-gospodarcze miasta Świnoujście**

Nazwa cechy	2012	2013	2014	2015	2016
Powierzchnia w km <sup>2</sup>	197,23	197,23	197,23	197,23	197,23
Liczba mieszkańców	41 509	41 371	41 276	41 152	41 115
w tym kobiety	21 429	21 368	21 333	21 279	21 302
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	54,2	55,9	57,77	59,7	62,0
Saldo migracji na pobyt stały	-6	93	-9	-	74
Gęstość zaludnienia na km <sup>2</sup>	210	210	209	209	208
Liczba bezrobotnych	1 387	1 492	1 175	967	783
Stopa bezrobocia rejestrowanego w %	10	10,5	8,4	7,0	5,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, <http://stat.gov.pl/bdl>

Struktura wiekowa ludności wskazuje, iż mieszkańcy Świnoujścia są relatywnie młodym społeczeństwem. Odsetek ludności w wieku produkcyjnym wynosi 61,72%, a w wieku przedprodukcyjnym – 14,22%. Oznacza to, że zarówno inwestorzy, jak i rodzimi przedsiębiorcy mają tu stały i łatwy dostęp do zasobów kapitału ludzkiego.

**Tabela 8: Liczba i struktura ludności miasta Świnoujście w latach 1995–2016**

Liczba ludności:	1995	2000	2005	2010	2013	2015	2016
w wieku przedprodukcyjnym	10 701	8 894	7 035	6 424	6 080	5 856	5 848
w wieku produkcyjnym	28 383	27 889	27 754	27 478	26 920	25 772	25 375
w wieku poprodukcyjnym	4 277	5 424	6 144	7 573	8 763	9 524	9 892
<b>Razem</b>	<b>43 361</b>	<b>42 207</b>	<b>40 933</b>	<b>41 475</b>	<b>41 763</b>	<b>41 152</b>	<b>41 115</b>
<b>Struktura ludności:</b>							
w wieku przedprodukcyjnym	24,68%	21,07%	17,19%	15,49%	14,56%	14,23%	14,22%
w wieku produkcyjnym	65,46%	66,08%	67,80%	66,25%	64,46%	62,62%	61,72%
w wieku poprodukcyjnym	9,86%	12,85%	15,01%	18,26%	20,98%	23,15%	24,06%
<b>Razem</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, <http://stat.gov.pl/bdl>

W Świnoujściu można dostrzec wyraźnie wyższe zagęszczenie liczby podmiotów gospodarczych niż w całym województwie zachodniopomorskim. W 2016 r. na 1000 obywateli faktycznie zamieszkujących teren miasta Świnoujście przypadało 153 podmiotów zarejestrowanych w REGON, podczas gdy w województwie wskaźnik ten wyniósł 129 podmiotów na 1000 mieszkańców. Wśród podmiotów gospodarki narodowej w Świnoujściu dominowały podmioty z sektora prywatnego (97,74% ogółu). Najliczniejszą grupę podmiotów stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą – 4 681, co stanowiło 74,38% wszystkich podmiotów gospodarki narodowej na terenie miasta. Liczną grupę tworzyły również spółki handlowe z sektora prywatnego. Tego typu jednostek gospodarczych było 378, czyli 6,01% ogółu podmiotów gospodarki narodowej Świnoujścia. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w REGON na 1000 mieszkańców w latach 1995–2016 (wybrane lata).

**Tabela 9: Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców Świnoujścia**

Wyszczególnienie	1995	2000	2005	2012	2013	2014	2015	2016
Liczba podmiotów gospodarki narodowej	4 536	5 888	6 566	6 657	6 542	6 492	6 415	6 293
Liczba mieszkańców	43 361	42 207	40 933	41 509	41 763	41 276	41 152	41 115
Liczba podmiotów na 1000 mieszkańców	104	139	160	160	156	157	156	153

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, <http://stat.gov.pl/bdl>

W poniższej tabeli przedstawiono główne sekcje gospodarki w Świnoujściu w 2015 i 2016 r.

**Tabela 10: Główne sekcje gospodarki w Świnoujściu w 2015 i 2016 r.**

Sekcja	Liczba podmiotów zarejestrowanych		Dynamika 2016/2015
	31.XII.2015	31.XII.2016	
Ogółem	6 415	6 293	98,10
W tym:			
– handel; naprawa pojazdów samochodowych	1 533	1 489	97,13
– budownictwo	612	585	95,59
– transport i gospodarka magazynowa	517	523	101,16
– zakwaterowanie i gastronomia	555	547	98,56
– obsługa rynku nieruchomości	590	609	103,22
– przemysł	455	453	99,56
– administrowanie i działalność wspierająca	442	380	85,97
– pozostała działalność usługowa	421	422	100,24
– działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	415	416	100,24
– opieka zdrowotna i pomoc społeczna	290	291	100,34
– edukacja	155	151	97,42
– działalność finansowa i ubezpieczeniowa	156	142	91,03
– działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	112	112	100,00
– informacja i komunikacja	96	98	102,08
– rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	50	51	102,00
– administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	15	16	106,67

Źródło: opracowanie własne na podstawie Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej wpisanych w rejestrze REGON w województwie zachodniopomorskim w 2014 r., Urząd Statystyczny w Szczecinie, <http://szczecin.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/podmioty->

gospodarcze/zmiany-strukturalne-grup-podmiotow-gospodarki-narodowej-w-rejestrze-regon-w-województwie-zachodniopomorskim-w-2014-r-,4,5.html

Podobnie jak w Szczecinie, najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON prowadziło w Świnoujściu w 2015 i 2016 r. swoją działalność w oparciu o branże wymienione w Sekcji G Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007, tj. w zakresie handlu oraz naprawy pojazdów samochodowych. Drugą najbardziej znaczącą sekcją gospodarki Świnoujścia stanowiły przedsiębiorstwa prowadzące działalność gospodarczą w zakresie budownictwa (Sekcja F).

### Miasto Police

Miasto Police jest siedzibą powiatu polickiego oraz gminy miejsko-wiejskiej Police. Położone ono jest w zachodniej części województwa zachodniopomorskiego nad rzeką Odrą i rzeką Gunicą na równinie Wkrzańskiej. Na lewym brzegu ujściowego odcinka Odry znajduje się Port Morski. Miasto otacza Puszcza Wkrzańska, która jest obszarem sieci Natura 2000.

Police zajmuje powierzchnię 37 km<sup>2</sup>. Liczba ludności miasta wynosiła według stanu na 31.12.2016 r. 33 090 osób, a średnia gęstość zaludnienia kształtowała się na poziomie 887 osób na km<sup>2</sup>.

**Tabela 11: Wybrane dane społeczno-gospodarcze miasta Police**

Nazwa cechy	2012	2013	2014	2015	2016
Powierzchnia w km <sup>2</sup>	37,31	37,31	37,31	37,31	37,31
Liczba mieszkańców	33 816	33 625	33 404	33 236	33 090
<i>w tym kobiety</i>	17 224	17 130	17 035	17 008	16 948
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	45,5	47,7	50,2	53,1	56,1
Saldo migracji na pobyt stały	-168	-270	-294	-	-183
Gęstość zaludnienia na km <sup>2</sup>	906	901	895	891	887
Liczba bezrobotnych	2 430	2 296	1 701	1 439	1 197
Stopa bezrobocia rejestrowanego w %	8,5	8,1	6,1	5,3	4,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, <http://stat.gov.pl/bdl>

Struktura wiekowa ludności wskazuje, iż mieszkańcy Polic są relatywnie młodym społeczeństwem. Odsetek ludności w wieku produkcyjnym wynosi 64,05%, a w wieku

przedprodukcyjnym – 17,90%. Oznacza to, że zarówno inwestorzy, jak i rodzimi przedsiębiorcy mają tu stały i łatwy dostęp do zasobów kapitału ludzkiego.

**Tabela 12: Liczba i struktura ludności miasta Police w latach 1995–2016**

<b>Liczba ludności:</b>	<b>1995</b>	<b>2000</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
w wieku przedprodukcyjnym	11 501	9 212	7 109	6 364	6 090	6 008	5 964	5 924
w wieku produkcyjnym	21 166	22 719	24 350	23 930	22 767	22 246	21 713	21 194
w wieku poprodukcyjnym	2 159	2 587	2 860	3 793	4 768	5 150	5 559	5 972
<b>Razem</b>	<b>34 826</b>	<b>34 518</b>	<b>34 319</b>	<b>34 087</b>	<b>33 625</b>	<b>33 404</b>	<b>33 236</b>	<b>33 090</b>
<b>Struktura ludności:</b>								
w wieku przedprodukcyjnym	33,02%	26,69%	20,71%	18,67%	18,11%	17,99%	17,94%	17,90%
w wieku produkcyjnym	60,78%	65,82%	70,95%	70,20%	67,71%	66,60%	65,33%	64,05%
w wieku poprodukcyjnym	6,20%	7,49%	8,33%	11,13%	14,18%	15,42%	16,73%	18,05%
<b>Razem</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, <http://stat.gov.pl/bdl>

W Policach można dostrzec wyraźnie niższe zagęszczenie liczby podmiotów gospodarczych niż w całym województwie zachodniopomorskim. W 2016 r. na 1000 obywateli faktycznie zamieszkujących teren miasta Police przypadało 106 podmiotów zarejestrowanych w REGON, podczas gdy w województwie wskaźnik ten wyniósł 129 podmiotów na 1000 mieszkańców. Wśród podmiotów gospodarki narodowej w Policach dominowały podmioty z sektora prywatnego (93,77% ogółu). Najliczniejszą grupę podmiotów stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Na dzień 31.12.2016 r. było ich 2 626, co stanowiło 74,68% wszystkich podmiotów gospodarki narodowej na terenie miasta. Liczną grupę tworzyły również spółki handlowe z sektora prywatnego. Tego typu jednostek gospodarczych było 238, czyli 6,76% ogółu podmiotów gospodarki narodowej Polic.

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w REGON na 1 000 mieszkańców w latach 1995–2016 (wybrane lata).

**Tabela 13: Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców Polic**

Wyszczególnienie	1995	2000	2005	2012	2013	2014	2015	2016
Liczba podmiotów gospodarki narodowej	1 935	3 079	3 424	3 497	3 510	3 507	3 554	3 516
Liczba mieszkańców	34 826	34 518	34 319	33 816	33 625	33 404	33 236	33 090
Liczba podmiotów na 1000 mieszkańców	56	89	100	103	104	105	107	106

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, <http://stat.gov.pl/bdl>

### System transportowy województwa

Centralne usytuowanie Polski w przestrzeni Europy Środkowej i Wschodniej sprawia, że przez obszar kraju przebiegają korytarze infrastruktury transportowej o znaczeniu nie tylko krajowym, ale także międzynarodowym. Stan techniczny tych korytarzy i jakość oferowanych usług transportowych w granicach Polski nie są jednak zadowalające, co stanowi istotną barierę nie tylko dla osiągnięcia spójności społeczno-gospodarczej i przestrzennej Polski z obecnymi krajami Unii Europejskiej, ale także dla dalszych procesów integracyjnych na kontynencie europejskim.

Miasto Szczecin stanowi główny węzeł transportowy regionu, w którym krzyżują się połączenia drogowe, kolejowe, lotnicze i morskie. Miasto posiada dostęp do sieci autostrad niemieckich poprzez autostradę A6. Szczecin pełni również istotną, ponadregionalną rolę ze względu na położenie z ciągu tras europejskich: pośredniej wschód-zachód E28, łączącej Berlin z Mińskiem oraz bezpośredniej północ – południe E65, prowadzącej od Malmo (Szwecja) do miasta Chania (Grecja). Ponadto Szczecin leży w ciągu międzynarodowej linii kolejowej E59, objętej Umową o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) oraz międzynarodowej linii transportu kombinowanego C-E59 objętej umową o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC). Linie te stanowią ważny element Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Szybki i bezpośredni transport do kilku miast na terenie Europy zapewniają połączenia lotnicze, obsługiwane przez Port Lotniczy Szczecin – Goleniów. Port lotniczy jest elementem Transeuropejskiej Sieci Transportowej. W sieci TEN-T znajdują się porty morskie i śródlądowe w Szczecinie oraz w Świnoujściu.

W 2015 r. w województwie zachodniopomorskim długość dróg publicznych wyniosła 19 919,3 km. Dróg o twardej nawierzchni było 14 021,7 km, w tym dróg krajowych 1 136,3 km, a samorządowych 12 885 km. Natomiast autostrad i dróg ekspresowych w województwie zachodniopomorskim w 2015 r. było odpowiednio 25,3 km oraz 135,1 km.

Według danych z 31 grudnia 2015 r. na obszarze woj. zachodniopomorskiego było 1 183 km linii kolejowych normalnotorowych, z czego 35,7% miało dwa lub więcej torów. Zelektryfikowanych było 63,3% wszystkich linii.

Największymi obiektami infrastruktury kolejowej w województwie zachodniopomorskim są: szczeciński węzeł transportowy oraz stargardzki węzeł transportowy.

### **Morski Port w Szczecinie**

Porty w Szczecinie i Świnoujściu jako jedyne w Polsce znajdują się zarówno na liście portów morskich, jak i portów śródlądowych transeuropejskiej sieci transportowej. Podstawową funkcją Morskiego Portu w Szczecinie jest import zboża, olejów, rud, papieru, celulozy, bloków granitowych czy drobnicy, a także eksport węgla, zboża, żelaza i drobnicy. Morski Port w Szczecinie razem z portem Świnoujście pełni rolę najbliższego dużego zaplecza gospodarki morskiej dla obszaru zachodniej i południowo-zachodniej Polski.

#### Dostępność do Morskiego Portu w Szczecinie od strony lądu możliwa jest poprzez:

- drogę krajową nr 10 – łączącą port w Szczecinie z siecią dróg i autostrad. Droga przebiega przez południową część portu i łączy go z autostradą A6, drogą ekspresową S3 oraz drogą krajową nr 3,
- linię kolejową nr 273 – doprowadzoną do stacji Szczecin Port Centralny pełniącej funkcję głównego dworca towarowego do obsługi kolejowej portu. Linia kolejowa biegnie z Wrocławia przez Zieloną Górę i Kostrzyn nad Odrą. Szczecin Port Centralny stanowi część rozbudowanego szczecińskiego węzła kolejowego. Linie kolejowe są doprowadzone do większości nabrzeży na Łasztowni, a także przy południowych nabrzeżach rzeki Parnicy, Basenu Górnośląskiego, Basenu Warty, Basenu Górniczego, Basenu Noteckiego oraz Basenu Kaszubskiego.

W 2013 r. zakończyła się przebudowa ulicy Struga w ramach inwestycji „Modernizacja drogowego dostępu do portu w Szczecinie”. Prowadzone są także prace mające na celu poprawę infrastruktury kolejowej oraz budowane i modernizowane są place postojowe do ruchu kołowego.



Dostępność do Morskiego Portu w Szczecinie od strony morza możliwa jest poprzez:

– tor wodny Świnoujście – Szczecin – sztuczną drogę wodną prowadzącą od pławy podejściowej na kotwiczowisku w Zatoce Pomorskiej przez Świnę w Świnoujściu, Kanał Mieliński, Kanał Piastowski, Zalew Szczeciński, Roztokę Odrzańską, Domiążę w Policach, Odrę Zachodnią do portu morskiego w Szczecinie.

### **Morski Port w Świnoujściu**

Morski Port w Świnoujściu oraz Morski Port w Szczecinie są ze sobą ściśle związane gospodarczo, tworząc zespół portów. Wszystkie duże statki płynące do szczecińskiego portu muszą przepłynąć przez port w Świnoujściu.

Port w Świnoujściu położony jest na wyspach Wolin i Uznam u ujścia rzeki Świny. Port obejmuje akwen rzeki Świna od ujścia aż do basenu Barkowego w Karsiborze (10 kilometr toru wodnego Świnoujście – Szczecin) oraz tereny i akweny przyległe. Wejście do portu zabezpieczają dwa falochrony: centralny – o długości około 1400 m oraz zachodni – o długości około 300 m.

Jednym z głównych elementów Morskiego Portu w Świnoujściu jest największy w Polsce terminal obsługujący suche ładunki masowe, przede wszystkim węgiel – zarówno w eksporcie, jak i w imporcie, a także rudę importowaną dla hut polskich, czeskich i słowackich.

Kolejnym elementem oferty portu w Świnoujściu jest terminal promowy wyposażony w pięć stanowisk do obsługi promów pasażersko-samochodowych i samochodowo-kolejowych na trasie do/ze Szwecji.

W Świnoujściu powstał także nowy terminal specjalizujący się w przeładunkach towarów rolno-spożywczych, wyposażony w magazyny płaskiego składowania o łącznej pojemności 50 tys. ton.

W Morskim Porcie w Świnoujściu powstał również Port Zewnętrzny wraz z Terminalem do odbioru skroplonego gazu ziemnego (LNG). Inwestycja umożliwiająca odbiór gazu ziemnego drogą morską jest strategiczna dla bezpieczeństwa energetycznego kraju. Zdolność regazyfikacyjna wynosi obecnie 5 mld m<sup>3</sup> i odpowiada ponad jednej trzeciej polskiego zapotrzebowania na gaz ziemny. Jest to największa inwestycja tego typu w Europie Północnej i Środkowo-Wschodniej. Otwarty został w 2015 r., natomiast pierwszy gazowiec wpłynął 11 grudnia 2015 r.

## **Morski Port w Policach**

Port w Policach jest czwartym co do wielkości przeładunków portem w Polsce. Zlokalizowany jest on przy torze wodno-podejściowym Świnoujście – Szczecin. W Porcie obsługiwane są głównie przeładunki związane z działalnością Zakładów Chemicznych Police. Na Morski Port w Policach składają się trzy części: Port Morski, Stanowisko przeładunkowe „Mijanka” oraz Port Barkowy.

Port Morski zlokalizowany jest w korycie rzeki Odry i Domiąży, składa się ze stanowiska wyładunkowego oraz załadunkowego. Do portu mogą wpływać statki o długości 200 m i zanurzeniu do 9,15 m.

Stanowisko przeładunkowe „Mijanka” znajduje się natomiast na wyspie Polickie Łąki nad brzegiem Domiąży. Nabrzeże przeznaczone do przeładunku produktów płynnych charakteryzuje się długością 200 m oraz głębokością eksploatacyjną 8,4 m. „Mijanka” może obsłużyć statki o maksymalnej długości 140 m.

Statki oraz barki o długości do 120 m i zanurzeniu nie przekraczającym 4 m mogą być obsługiwane w Porcie Barkowym, który położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie Zakładów Chemicznych „Police”. Port Barkowy posiada nabrzeże charakteryzujące się długością 2 x 200 m oraz głębokością eksploatacyjną 4,5 m.

## **Handel**

Szczecin posiada ugruntowaną pozycję wśród polskich miejscowości jako miasto handlowe. Dzieje się tak za sprawą Międzynarodowych Targów Szczecińskich Sp. z o.o., organizatora branżowych imprez targowych, dysponującego 5 000 m<sup>2</sup> powierzchni wystawienniczej w halach oraz 20 000 m<sup>2</sup> zewnętrznych terenów wystawienniczych. Spółka Międzynarodowe Targi Szczecińskie organizuje rocznie ponad 50 projektów (targi, bale, konferencje, koncerty), w których uczestniczy około milion osób.

## **Logistyka**

Przewozy towarowe w transporcie morskim oraz multimodalnym, wykorzystującym Morski Port w Szczecinie jako jeden z elementów łańcucha transportowego, wymagają nowoczesnych centrów logistycznych o znacznej powierzchni magazynowej. Centra logistyczne są istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego miasta i regionu. Wpływają na aktywizację portów morskich, przyczyniając się do napływu kapitału i wzrostu zainteresowania przedsiębiorców.

W 2016 r. do użytku oddano 43,4 tys. m<sup>2</sup> nowej powierzchni w ramach 4 projektów (kolejne etapy Panattoni Park Szczecin i North-West Logistic Park). Tym samym całkowite zasoby powierzchni magazynowej na szczecińskim rynku osiągnęły poziom 186,9 tys. m<sup>2</sup>. Rosnące zainteresowanie rynkiem szczecińskim po stronie najemców doprowadziło do spadku poziomu pustostanów – 3% na koniec grudnia 2016 r. O rosnącej popularności regionu świadczy liczba projektów w budowie oraz wielkość podpisywanych umów – aktualnie na rynku w budowie znajduje się 313 tys. m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni magazynowej, wśród których największymi inwestycjami są projekty BTS dla firm Amazon i Zalando. Rynek szczeciński po raz kolejny obserwuje znaczny wzrost popytu, osiągając tym samym rekord wynoszący prawie 350 tys. m<sup>2</sup> wynajętej powierzchni. Z uwagi na dwa duże projekty liderów branży *e-commerce* powierzchnia wynajęta w ramach umów BTS stanowi aż 83% całego popytu.

### **3. CEL I ZADANIA PROGRAMU**

#### **a. Cel główny i cele szczegółowe**

Środki przyznane w ramach przedstawionego Programu wieloletniego umożliwią finansowanie zadań Urzędu Morskiego w Szczecinie, których głównym rezultatem będzie zapewnienie bezpieczeństwa transportu morskiego poprzez utrzymanie bezpiecznych głębokości na torach podejściowych do portów w Szczecinie i Świnoujściu.

Celem Programu jest utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina i Świnoujścia (w tym nowego portu zewnętrznego z terminalem LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego) oraz Polic.

Niniejszy Program obejmuje zadania, polegające na przywróceniu, a następnie utrzymaniu do 2028 r. parametrów torów wodnych prowadzących do Świnoujścia i Szczecina, niezbędnych do prowadzenia po tych torach bezpiecznej i niezakłóconej żeglugi i wynikających z aktualnie obowiązujących przepisów. Jednocześnie priorytetem jest zapewnienie trwałości projektu realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m” po okresie jego realizacji – utrzymanie parametrów technicznych toru, zgodnie ze stanowiskiem Inicjatywy Jaspers, której pozytywna opinia jest niezbędna do uzyskania zatwierdzenia dofinansowania z Komisji Europejskiej.

Zmiana parametru toru z 10,5 m na 12,5 m będzie wymagała zmiany rozporządzenia w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Program zapewnia finansowanie zadań będących obecnie w toku, gwarantując ich kontynuację w wymaganym zakresie przez warunki bezpieczeństwa oraz przepisy. Umożliwia on niezakłócone wykonywanie prac pogłębiarskich, których wielkość jest obecnie uzależniona od dostępności środków budżetowych, przeznaczanych corocznie na ten cel. Środki przyznawane na powyższy cel w ramach części budżetowej 21 – Gospodarka morska co roku są niewystarczające. Brak ciągłości w zabezpieczeniu środków na finansowanie tych działań prowadzi do okresowego pogarszania warunków żeglugowych na torach wodnych oraz do narastania zaległości w robotach. Zagroza to bezpiecznej żegludze oraz niezakłóconemu funkcjonowaniu portów.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania geograficzno-środowiskowe, jedyną możliwą i uzasadnioną ekonomicznie metodą zagospodarowania większości urobku pochodzącego z prac pogłębiarskich jest deponowanie tego urobku na polach odkładu. Program obejmuje również zadania związane z modernizacją i utrzymaniem składowisk urobku (tzw. pól refulacyjnych), służących do tego celu.

Zadaniem Programu jest określenie sposobu przygotowania i realizacji prac w latach 2019–2028, określenie kosztów tych prac oraz korzyści społeczno-gospodarczych wynikających z realizacji Programu w następującym zakresie:

- 1) przywrócenie parametrów, a następnie coroczne pogłębianie konserwacyjne toru wodnego prowadzącego z redy portu morskiego w Świnoujściu do akwenów portowych (obejmujących również port zewnętrzny w Świnoujściu z terminalem LNG);
- 2) przywrócenie parametrów, a następnie coroczne pogłębianie konserwacyjne toru wodnego Świnoujście – Szczecin, prowadzącego ze Świnoujścia przez Zalew Szczeciński i Odrę do Szczecina (z odgałęzieniem do portu w Policach);
- 3) zapewnienie trwałości projektu realizowanego poza Programem wieloletnim pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m” po okresie jego realizacji. Inwestycja ta realizowana będzie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na lata 2014–2020. Wartość projektu szacowana jest na ok. 1 mld 385 mln PLN (dofinansowanie projektu w 85% ze środków budżetu

UE – ok. 1 mld 177 mln PLN, a w 15 % ze środków budżetu państwa ok. 207,75 mln PLN – dysponentem środków jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej). Projekt ma charakter strategiczny dla gospodarki i bezpieczeństwa państwa, jest niezbędny dla rozwoju morskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a tym samym zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na torze wodnym. Projekt jest III etapem modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin oraz kontynuacją projektu pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin – Kanał Piastowski i Mieliński – Etap II, strona wschodnia i zachodnia, zrealizowanego w ramach POIiŚ 2007–2013. Zgodnie z zapisami wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach POIiŚ na lata 2014–2020 trwałość projektów współfinansowanych ze środków Funduszu Spójności musi być zachowana przez 5 lat od daty zatwierdzenia wniosku o płatność końcową. W przypadku modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin trwałość projektu dotyczy utrzymania nowych parametrów technicznych na zmodernizowanym odcinku toru (ok. 62 km), tj. wykonywania tam corocznych konserwacyjnych prac pogłębiarskich. W sytuacji braku zapewnienia trwałości projektu po jego realizacji pojawia się ryzyko zwrotu przyznanych środków. Przyjęcie i realizacja niniejszego Programu jest jedyną, zgodną z obowiązującymi przepisami krajowymi, formą zapewnienia finansowania dla utrzymania trwałości projektu, zgodnie z wymogami POIiŚ;

- 4) modernizacja i utrzymanie pól refulacyjnych służących do odkładu urobku z prac pogłębiarskich;
- 5) zapewnienie bezawaryjnego działania systemów bezpieczeństwa żeglugi wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie, w skład których wchodzi:
  - system VTS (13 radarów, w tym 9 stacji radarowych niebędących elementem znaków nawigacyjnych),
  - system monitorowania, kontroli i synchronizacji świateł nawigacyjnych znaków stałych i pływających (w tym system dokładnego pozycjonowania RTK),
  - oznakowanie pływające (93 sztuki), w tym: duże pławy morskie, pławy torowe, pławy lodowe,
  - oznakowanie stałe (123 sztuki), tj.: stawy, dalby, bramy torowe i latarnie morskie,

- łączność światłowodowa Świnoujście – Szczecin.

Objęcie Programem prac pogłębiarskich na podejściowym torze wodnym do Świnoujścia jest również istotne w aspekcie terminalu regazyfikacyjnego LNG, do którego musi być utrzymywany stały, niezakłócony i bezpieczny dostęp dla zbiornikowców LNG o zanurzeniu do 12,5 m i innych parametrach maksymalnych dla portu zewnętrznego w Świnoujściu.

Realizacja Programu jest również niezbędna ze względu na konieczność utrzymania ciągłego i niezakłóconego dostępu do portów w Świnoujściu i Szczecinie – z uwagi na ważną rolę tych portów dla zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa, a w szczególności wypełnienia przez Polskę zobowiązań sojuszniczych poprzez:

- utrzymanie właściwych głębokości na położonej na torze wodnym Świnoujście – Szczecin obrotnicy obsługującej stanowisko przeładunkowe NATO zlokalizowane w Świnoujściu – dla statków transportowych o zanurzeniu 12,5 m;
- utrzymanie dostępu do portu w Szczecinie, stanowiącego ważny węzeł przeładunkowy dla wojsk sojuszniczych stacjonujących w Polsce oraz odbywających tu ćwiczenia (głównie na poligonie drawskim).

Wielkości niezbędnych prac pogłębiarskich w kolejnych latach na konkretnych torach wodnych zależą od sytuacji hydrologicznej i meteorologicznej w danym roku, więc nie mogą być precyzyjnie prognozowane (zawarte w Programie prognozy mają charakter statystyczny). W związku z powyższym w każdym roku trwania Programu ilość niezbędnego do wyczerpania urobku będzie ustalana na podstawie pomiarów batymetrycznych. Ewentualne zmiany w Programie w zakresie ilości prac oraz wydatków na utrzymanie torów wodnych opisanych w poz. 1–3 tabeli w załączniku nr 1 (harmonogram realizacji Programu) nie powodują konieczności aktualizacji Programu pod warunkiem, że nie zwiększa się wartość wydatków budżetu państwa określona dla całego Programu.

Urząd Morski w Szczecinie nie przewiduje wykonywania prac czerpalnych w liczbie całkowitej większej niż wynika to z ustaleń Programu, o ile nie wystąpią zdarzenia hydrologiczne o charakterze katastrofalnym, a wówczas wystąpienia o dodatkowe środki dokonywane będą indywidualnie – poza Programem.

Planowane do poniesienia wydatki w zakresie przywrócenia i utrzymania morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019–2028 przedstawia Harmonogram realizacji Programu, stanowiący załącznik nr 1 do Programu.

## **b. Cel główny i cele szczegółowe w nawiązaniu do średniookresowej strategii rozwoju kraju**

Cele Programu wpisują się w Cel Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) w zakresie transportu, którym jest **zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.**

Kierunkiem interwencji wymienionym w Strategii jest budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce.

Rozwój infrastruktury transportowej, jako element dostępności transportowej, wpływa na konkurencyjność Polski i jej regionów, a także sektorów gospodarki czy poszczególnych przedsiębiorstw. Równoległe do budowy i modernizacji materialnej na rozwój infrastruktury wpływa też sposób jej wykorzystania.

Zgodnie z zapisami ww. Strategii w horyzoncie roku 2030 zakłada się osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i jakość życia.

Efektom działań w tym obszarze będzie zbudowanie wielogałęziowej (kolej, drogi, sieci aglomeracyjne, sieci żeglugi śródlądowej i morskiej, porty lotnicze), zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej.

Pozwoli ona m.in. na ograniczanie jednostkowych kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa, jakości usług transportowych w przewozie towarów i pasażerów, dostępności transportowej w wymiarze europejskim, krajowym i lokalnym, a także ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z tego sektora.

Istotnym rezultatem będzie również zapewnienie odpowiedniego nasycenia systemu transportowego w Polsce usługami cyfrowymi opartymi o inteligentne systemy transportowe zmniejszające kongestie, podnoszące poziom bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury i uczestników ruchu, integrujące wszystkich zarządców infrastruktury w ramach jednego systemu zarządzania ruchem.

Tym samym zaprogramowane działania oraz inwestycje wpisują się w politykę transportową Unii Europejskiej określoną w *Białej Księdze* Komisji Europejskiej.

### **Priorytety oraz kierunki interwencji w zakresie terytorialnym**

#### **Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020**

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego jest narzędziem kreowania rozwoju, ukierunkowującym dostępne instrumenty finansowe i regulacyjne. W dokumencie wskazano cele, których osiągnięcie ma się przyczynić do rozwiązania istotnych problemów zdiagnozowanych na obszarze województwa zachodniopomorskiego.

Przedmiotowy projekt jest spójny z celem strategicznym nr 3 – Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu, a w szczególności z celem kierunkowym 3.5 – Stworzenie efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego. Działania w ramach tego celu obejmują inwestycje zarówno prywatne, jak i realizowane ze środków publicznych, które podnoszą jakość przestrzeni, a przez to tworzą warunki do wzrostu gospodarczego i poprawy jakości życia społecznego.

#### **Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020**

Zaktualizowany program wojewódzki pn. „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” został przyjęty przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego Uchwałą Nr 221/10 w dniu 22 lutego 2010 r. W dokumencie wskazuje się, że w obrębie wewnętrznych wód morskich wodną sieć komunikacyjną ujścia Odry tworzy tor wodny Szczecin – Świnoujście, łączący porty w Szczecinie, Policach i Świnoujściu, tory podejściowe do małych portów i przystani Zalewu Szczecińskiego i Kamińskiego oraz licznych nabrzeży.

Ponadto, jako wniosek sformułowany w Strategii, wskazano, że przy obecnej zmianie roli portów morskich kluczową kwestią dla ich skutecznej konkurencji na rynku będzie rozbudowa infrastruktury podejściowej od strony morza (poprawa parametrów toru wodnego) oraz lądu (drogi kołowe, kolejowe i wodne – Odra).

#### **Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 r.**

Cele i priorytety rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu postawione w Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 r. są spójne z zamierzeniami określonymi w Programie rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do



2030 r.). Porty morskie, jako istotne składniki potencjału regionalnego rozwoju, są także przedmiotem polityki prowadzonej przez samorządy szczebla regionalnego. Kierunki ich rozwoju ujmowane są w strategiach przygotowywanych na poziomie regionalnym, przede wszystkim strategiach rozwoju regionalnego sektora transportowego. Wśród zadań strategicznych rozwoju największych portów morskich Pomorza Zachodniego o tzw. charakterze wewnętrznym zidentyfikowano m.in.:

- optymalne wykorzystanie posiadanych gruntów i infrastruktury portowej oraz pozyskiwanie nowych terenów na cele portowe,
- realizację inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem portów,
- zwiększenie ilości regularnych połączeń żeglugowych,
- rozwój funkcji przemysłu przyportowego,
- rozwój turystyki morskiej,
- doskonalenie roli portów jako platformy logistycznej,
- zwiększenie udziału portów w morsko-lądowych przewozach intermodalnych,
- rozwijanie współpracy z gminami Szczecin i Świnoujście oraz samorządem regionalnym i między uczestnikami obrotu portowego,
- poprawę bezpieczeństwa obsługi ładunków, pasażerów i środków transportu,
- respektowanie zasad zrównoważonego rozwoju w działalności portowej.

Do najważniejszych zadań strategicznych o charakterze zewnętrznym warunkujących efektywną pracę portów i ich rozwój zaliczono:

- modernizację i pogłębienie toru wodnego Zatoka Pomorska – Świnoujście – Szczecin do 12,5 m na całej długości,
- budowę drogi ekspresowej S3 do granicy południowej Polski,
- modernizację linii kolejowych E-59 i CE-59,
- realizację przedsięwzięć przewidzianych w „Programie dla Odry 2006”,
- budowę drogowej obwodnicy zachodniej Szczecina wraz z przeprawą Police.

**c. Plan finansowy, w tym źródła finansowania realizacji Programu, kwota środków przeznaczonych na finansowanie realizacji Programu i jej**

**podział między poszczególne priorytety oraz podstawowe założenia systemu realizacji, który zawiera warunki i procedury obowiązujące instytucje uczestniczące w realizacji Programu obejmujące zarządzanie, monitoring, ewaluację, kontrolę i sprawozdawczość oraz sposób koordynacji działań tych instytucji**

Program finansowany będzie w całości ze środków budżetu państwa ujmowanych corocznie w ustawie budżetowej w części 21 – gospodarka morską. Sfinansowanie przedsięwzięć zawartych w Programie nastąpi w trybie przewidzianym w art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077), a więc w formie ustanowionego przez Radę Ministrów programu wieloletniego: „Programy wieloletnie są ustanawiane przez Radę Ministrów w celu realizacji strategii przyjętych przez Radę Ministrów, w tym w zakresie obronności i bezpieczeństwa państwa. Rada Ministrów, ustanawiając program, wskazuje jego wykonawcę”.

Finansowanie realizacji zadań ujętych w Programie odbywać się będzie poprzez coroczne zapewnienie niezbędnych środków w planie finansowym Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz kolejnych ustawach budżetowych.

Podstawowym priorytetem w ramach celu głównego Programu jest zapewnienie finansowania i wykonanie niezbędnych prac pogłębiarskich toru wodnego prowadzącego z redy portu morskiego w Świnoujściu do akwenów portowych (obejmujących również port zewnętrzny w Świnoujściu z terminalem LNG) oraz toru wodnego Świnoujście – Szczecin, prowadzącego ze Świnoujścia przez Zalew Szczeciński i Odrę do Szczecina (z odgałęzieniem do portu w Policach). Po zakończeniu projektu unijnego „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m” (planowane na III kw. 2022 r.) realizacja ww. podstawowego priorytetu zapewni trwałość projektu „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m” o wartości ok. 1,4 mld PLN. W drugiej kolejności realizowane będą zadania związane z modernizacją i utrzymaniem pól refulacyjnych służących do odkładania urobku z prac pogłębiarskich oraz zapewnienie bezawaryjnego działania systemów bezpieczeństwa żeglugi wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie, w tym przede wszystkim konserwacja oznakowania stałego (123 sztuki), tj. stawy, dalby, bramy torowe i latarnie morskie.

Mając na uwadze, że określanie wielkości urobku niezbędnego do wydobycia w celu utrzymania torów wodnych odbywa się w cyklach rocznych (pomiar odbywa się w miesiącach wiosennych, po ustąpieniu zalodzenia i na jego podstawie dopiero jest możliwe

oszacowanie potrzeby prac czerpalnych w danym roku), a także konieczność dokonywania prac pogłębiarskich w trybie awaryjnym (np. po wystąpieniu trudnych warunków hydro-meteo, tj. sztorm, tzw. „cofka” lub kolizji morskich, w wyniku których dojdzie do uszkodzeń toru wodnego lub budowli zapewniających dostęp do portu), należy podkreślić, że dopiero po dokonaniu wiosennych pomiarów będzie możliwe każdorocznie określenie wysokości środków finansowych na wykonanie prac pogłębiarskich. Po określeniu wielkości kosztów niezbędnych do zapewnienia dostępu do portów w Szczecinie i Świnoujściu w parametrach zgodnych z rozporządzeniem ministra właściwego ds. gospodarki morskiej (priorytet podstawowy) możliwe będzie użycie pozostałych środków przyznanych w ramach Programu wieloletniego na pozostałe zadania służące realizacji pozostałych (priorytet drugi) celów szczegółowych (modernizacja i utrzymanie pól refulacyjnych służących do odkładu urobku z prac pogłębiarskich oraz zapewnienie bezawaryjnego działania systemów bezpieczeństwa żeglugi wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie).

Niemożliwe jest więc określenie szczegółowego planu rzeczowo-finansowego realizacji Programu poza obliczeniem, na podstawie historycznych danych statystycznych, ogólnych rocznych limitów wydatków, zgodnie z przedstawionym w załączniku harmonogramem.

Instytucją bezpośrednio zaangażowaną w realizację Programu będzie Urząd Morski w Szczecinie. Działania realizowane będą systemem prac zleconych w oparciu o ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579) oraz Regulamin Udzielania zamówień Publicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie, w zgodzie z przepisami o finansach publicznych.

Organem nadzorującym realizację Programu będzie Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Monitoring i ewaluacja odbywać się będzie poprzez dokonywaną corocznie sprawozdawczość z przebiegu realizacji Programu w roku ubiegłym wraz z wstępnymi propozycjami działań na rok następny.

#### **d. Sposób monitorowania i oceny stopnia ociążenia celu głównego i celów szczegółowych**

W celu monitorowania i oceny stopnia osiągnięcia celu głównego i celów szczegółowych przeprowadzane będą systematycznie Pomiary Hydrograficzne.

Pierwszy pomiar odbywa się w miesiącach wiosennych, po ustąpieniu zalodzenia. Na jego podstawie szacowane są potrzeby prac czerpalnych w danym roku. Po wykonaniu prac wykonywane są sondáže porobocze potwierdzające uzyskanie wymaganych (zgodnych z rozporządzeniem) parametrów torów. Dodatkowo mogą być wykonywane sondáže awaryjne po wystąpieniu trudnych warunków hydro-meteo lub kolizji morskich. Miernikiem służącym do monitorowania osiągnięcia celu będzie długość dróg wodnych (w km) utrzymanych w parametrach określonych w obowiązujących przepisach.

#### **4. PODSTAWA PRAWNA PROGRAMU**

Program jest ustanowiony na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077).

Podstawowym dokumentem strategicznym określającym kierunki rozwoju Polski w perspektywie średniookresowej jest Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), przyjęta uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. W Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) wskazano na konieczność odbudowy możliwości transportowych dróg wodnych, a jednym z projektów strategicznych SOR jest Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).

Również „Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” uznaje, że kluczowe znaczenie dla budowy pozycji gospodarczej regionu ma wzmacnianie pozycji zespołu portowego Szczecin – Świnoujście.

Przyjęcie i realizacja niniejszego Programu wieloletniego jest niezbędne do pozytywnego zakończenia oceny projektu realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m” przez Inicjatywę JASPERS, której pozytywna opinia wymagana jest do uzyskania zatwierdzenia dofinansowania dla projektu przez Komisję Europejską”.

#### **5. DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO W SZCZECINIE – WYKONAWCA PROGRAMU**

Wykonawcą Programu będzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, który na podstawie art. 38 ust. 1 pkt ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej jest terenowym organem administracji

morskiej. Na podstawie art. 39 ust. 4 tej ustawy wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Urząd Morski w Szczecinie jest jednym z trzech urzędów morskich działających w Polsce i obejmuje swym zasięgiem terytorialnym morze terytorialne, morskie wody wewnętrzne, wyłączną strefę ekonomiczną, morskie porty i przystanie oraz pas nadbrzeżny od zachodniej granicy państwa do południka 15°23'24" długości geograficznej wschodniej. Zgodnie z art. 42 ust. 2 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej do najważniejszych zadań organów administracji morskiej należy zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego oraz budowy i utrzymywania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich.

Bezpośrednie prace związane z realizacją Programu od strony technicznej spoczywać będą na właściwym wydziale – obecnie: Wydział Dróg i Budowli Morskich, do którego zadań należy w szczególności zlecenie pogłębiania torów wodnych, red i kotwiczowisk oraz akwatoriów morskich portów i przystani z wyłączeniem portów i przystani lub ich części przekazanych innym jednostkom, we współpracy z Wydziałem Pomiarów Morskich i właściwymi Kapitanatami Portów oraz sprawowanie nadzoru nad tymi pracami, jak również utrzymanie pól refulacyjnych.

Nadzór nad Wydziałem Budowli Morskich sprawuje Zastępca Dyrektora do Spraw Technicznych, do którego zadań należy m.in. zapewnienie nadzoru nad realizacją prac pogłębiarskich.

Ponadto wyżej wymienione komórki, a także podmioty zewnętrzne działające na zlecenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, wsparte będą przez Wydział Prawny (w zakresie obsługi prawnej) oraz Wydział Finansowo-Księgowy (w zakresie obsługi finansowej).

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie posiada doświadczenie w organizowaniu i nadzorze nad pracami pogłębiarskimi oraz utrzymaniem i modernizacją pól refulacyjnych oraz obsługi i konserwacji systemów bezpieczeństwa żeglugi, gdyż corocznie organizuje, zleca i nadzoruje takie prace o znacznym zakresie.

W latach 2008–2009 za kwotę 2,5 mln zł Urząd Morski w Szczecinie przeprowadził remont III Bramy Torowej polegający na wymianie konstrukcji obu wież nawigacyjnych.

Ponadto w ramach RPO WZ na lata 2007–2013 Urząd Morski w Szczecinie realizował projekt pn. „Porty Zalewu Szczecińskiego – poprawa jakości infrastruktury szansą na

rozwój”, w ramach którego między innymi nastąpiła wymiana pływającego oznakowania nawigacyjnego. Koszt projektu wyniósł 42,2 mln zł.

Kolejnym zadaniem był współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 projekt pn. „Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie – oznakowanie nawigacyjne” realizowany w latach 2014–2015 obejmujący m.in. modernizację stałego oznakowania nawigacyjnego (123 szt.) oraz zakup i wymianę pływającego oznakowania nawigacyjnego (93 szt.) na torze podejściowym do Świnoujścia i torze wodnym Świnoujście – Szczecin. Całkowity koszt projektu zamknął się w kwocie 34,4 mln zł.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie posiada także doświadczenie w realizacji dużych projektów inwestycyjnych. Dotychczas największym z nich jest przedsięwzięcie zrealizowane na podstawie Programu wieloletniego na lata 2008–2014 pn. „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”, o wartości ok. 1 mld zł. W ramach tego projektu zbudowany został falochron osłonowy dla terminalu LNG w Świnoujściu, o długości ok. 3000 m wraz z obiektami i budowlami towarzyszącymi.

Inna duża zrealizowana inwestycja to modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (na odcinku przebiegającym przez Kanał Piastowski), która opiewała na kwotę 149,2 mln zł i wykonana została w latach 2001–2004. W 2015 r. Urząd Morski w Szczecinie zakończył unijny projekt II etapu modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin (POliŚ), o wartości ok. 305 mln zł.

W 2014 r. ukończona została także inwestycja dot. przebudowy wejścia do portu w Dziwnowie polegająca na przebudowaniu falochronów wejściowych i umocnień brzegowych wraz z drogą dojazdową do Falochronu Zachodniego i siecią instalacji elektrycznej zasilającej urządzenia nawigacyjne – koszt projektu wyniósł ok. 26,5 mln zł.

W Mrzeżynie natomiast w 2015 r. zakupiony został zestaw pogłębiarski składający się z pogłębiarki ssąco-refulującej, holownika i łodzi sondażowej – koszt projektu to ok. 15,5 mln zł.

W 2016 r. zrealizowano inwestycję pn. „Przebudowa podejściowego toru wodnego do Świnoujścia na odcinku km 00.000–00.800 oraz toru wodnego Świnoujście – Szczecinna odcinku km 00.000–03.100”, w celu obsługi przez port w Świnoujściu statków o zanurzeniu 13,5 m – koszt projektu wyniósł ok. 10,7 mln zł.

## **6. WPŁYW PROGRAMU NA SYTUACJĘ SPOŁECZNO-GOSPODARCZĄ**

Prace konserwacyjne, realizowane w ramach Programu, umożliwią niezakłócone funkcjonowanie multimodalnej sieci transportowej, w skład której wchodzi m. in. porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu. Wykonywane corocznie prace konserwacyjne poprawią poziom bezpieczeństwa żeglugi na podejściach do portów i podniosą pewność bezproblemowej ich dostępności od strony morza. Wzrośnie poziom bezpieczeństwa, w tym bezpieczeństwa energetycznego, i zagwarantowana zostanie dostępność dla statków obsługujących terminal do odbioru skroplonego gazu ziemnego (LNG) w Świnoujściu.

Wśród pozostałych korzyści społeczno-ekonomicznych należy przede wszystkim wskazać wpływ projektu na podtrzymanie zdolności konkurencyjnej portów w Szczecinie i Świnoujściu w stosunku do innych portów bałtyckich, w szczególności niemieckich. Należy też wskazać na przyczynienie się do odbudowy szczecińskiego przemysłu stoczniowego – poprzez poprawę dostępności nabrzeży stoczniowych, jak również na ułatwienia w potencjalnej obsłudze transportu konstrukcji morskich typu offshore.

## **7. WPŁYW PROGRAMU NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE**

Przy prawidłowym użytkowaniu portów i torów wodnych ich oddziaływanie na zewnętrzne środowisko przyrodnicze jest niewielkie. Podczas wykonywania prac pogłębiarskich występuje w rejonie tych prac przejściowe zmętnienie wody, które po zakończeniu prac szybko zanika. Podczas eksploatacji portów zawsze należy liczyć się z pewnym prawdopodobieństwem rozlewów substancji ropopochodnych i innych zanieczyszczeń, które mogą być związane z awariami statków. Systematyczne wykonywanie pogłębiarskich prac konserwacyjnych na torach wodnych stworzy lepsze warunki dla bezpiecznej żeglugi i znacznie zmniejszy ryzyko awarii występujących najczęściej, tj. wejścia statku na mieliznę i kolizji, a więc zminimalizuje ryzyko wystąpienia zdarzeń potencjalnie niebezpiecznych dla środowiska.

Pogłębiarskie prace konserwacyjne polegają wyłącznie na wydobyciu z dna torów wodnych luźnych osadów naniesionych przez wodę, które odłożyły się w rynnach torów w ciągu roku poprzedzającego wykonanie robót. Nie jest naruszany grunt rodzimy, a geometria pogłębianego toru pozostaje niezmienną. Prace te wykonywane są corocznie, tak więc wdrożenie Programu nie wprowadzi w tym zakresie żadnej zmiany jakościowej. Prace wykonywane będą natomiast w przewidywalnych terminach i w zwiększonym zakresie. Wykonywanie tych prac nie wymaga pozwoleń środowiskowych ani budowlanych, muszą

być jedynie zgłaszane do organów administracji budowlanej. Sprzęt używany do prac (pogłębiarki) spełnia wszelkie wymagania jakościowe w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi.

Większość prac (ok. 80%), w tym wszystkie prace na torach wodnych prowadzących do portów w Świnoujściu i Szczecinie, wykonywanych będzie przy użyciu pogłębiarek ssących nasiębiernych. Jednostki te nie emitują hałasu większego niż inne statki podobnej wielkości korzystające z toru wodnego, natomiast z uwagi na niewielką prędkość ruchu generują one falowanie mniejsze niż typowe statki.

Z uwagi na szczególne walory środowiskowe akwenów w otoczeniu toru wodnego na Starej Świnie, położonego w otulinie Wolińskiego Parku Narodowego, jak również ze względu na brak faktycznych potrzeb pogłębiarskich w tym rejonie (tor jest wykorzystywany wyłącznie przez małe jednostki rybackie i sportowe) – tor ten został wyłączony z Programu, a prace pogłębiarskie nie będą tam prowadzone.

Podczas wykonywania pogłębiarskich prac konserwacyjnych największym problemem jest dysponowanie urobkiem pochodzącym z pogłębiania. Urobek ten powinien być odkładany w kontrolowany sposób na specjalnie przygotowanych polach refulacyjnych. Działalność ta wymaga posiadania pozwoleń wodnoprawnych na odprowadzenie wód porefulacyjnych. Z uwagi na to, że tereny i akweny objęte Programem położone są w znacznej części na obszarach chronionych w ramach systemu NATURA 2000 (SOO PLH320018 – Ujście Odry i Zalew Szczeciński, OSO PLB320009 Zalew Szczeciński), modernizacja pól refulacyjnych będzie wymagała starannego rozważenia wszelkich aspektów środowiskowych. Odkładanie urobku na wyspy refulacyjne i ewentualna budowa nowych wysp będzie odbywała się na podstawie odrębnych przepisów, po uzyskaniu niezbędnych pozwoleń i przeprowadzeniu procedur środowiskowych, jeśli takowe będą wymagane. Niniejszy Program nie przesądza o ich budowie, a jedynie zapewnia finansowanie dla takich działań.

Nie przewiduje się wykorzystania środków pochodzących z Programu do rozbudowy (powiększania obszaru) istniejących pól refulacyjnych. Modernizacja tych pól będzie polegała na podwyższaniu obwałowań w celu zwiększenia wysokości składowania urobku i zwiększenia pojemności składowisk, budowie nowych wałów rozdzielczych w obrębie pól oraz modernizacji i budowie na polach urządzeń służących do prowadzenia prawidłowej gospodarki odciekami (osadników, mnichów, przepustów itp.).



## **8. HARMONOGRAM REALIZACJI PROGRAMU (Załącznik nr 1)**

Harmonogram przedstawia planowane do poniesienia wydatki w zakresie przywrócenia i utrzymania morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019–2028 (w tym koszty przygotowania i realizacji).

**UTRZYMANIE MORSKICH DRÓG WODNYCH W REJONIE UJŚCIA ODRY W LATACH 2019–2028**

Załącznik nr 1 - harmonogram realizacji Programu

**Koszty przywrócenia i utrzymania torów wodnych w parametrach wg obowiązujących przepisów (przygotowanie i realizacja)**

<b>Obiekt</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Razem obiekt:</b>
	koszt tys. zł	koszt tys. zł	koszt tys. zł	koszt tys. zł	koszt tys. zł	koszt tys. zł	koszt tys. zł	koszt tys. zł	koszt tys. zł	koszt tys. zł	koszt utrzymania obiektu w tys. zł
Przywrócenie i utrzymanie parametrów torów wodnych będących w jurysdykcji Urzędu Morskiego w Szczecinie*	22 330	15 110	15 337	15 567	28 440	28 867	29 300	27 261	27 670	28 085	<b>237967</b>

**UWAGI**

- uwzględniono wzrost cen na poziomie 1,5% rocznie
- W latach 2020-22 realizacja inwestycji Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m - ze względu na trwające prace przy realizacji tego projektu do momentu jego zakończenia koszty utrzymaniowe w tych latach zmniejszone o 33%
- Od 2023 r. zapewnienie trwałości projektu pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m” po okresie jego realizacji. W latach 2023-25 zakładamy wzrost ilości prac o 20% (konieczność ustabilizowania się przepływów hydrodynamicznych po realizacji modernizacji), po tym okresie o 10% (ze względu na powiększoną podczas modernizacji szerokość toru).

**\*OPRÓCZ PRAC CZERPALNYCH KOSZTY OBEJMUJĄ TAKŻE:**

"**Przygotowanie**" obejmuje: wykonanie dokumentacji projektowej, w tym: opracowania, studia, analizy, badania, inne opracowania uzupełniające.

"**Realizację**" obejmuje: ewentualny nadzór przyrodniczy i monitoring środowiska oraz inne koszty związane z ochroną przyrody, obsługę prawną, modernizacją pól refulacyjnych, roboty pogłębiarskie i refulacyjne.

"Zapewnienie sprawnego działania" systemów bezpieczeństwa żeglugi zapewniających dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie.

**Tory objęte programem, na których prowadzone są prace podczyszczeniowe:**

podejściowy tor wodny do Świnoujścia
tor do portu zewnętrznego
tor wodny Świnoujście-Szczecin (od 2023 r. zmiana parametrów toru w tym głębokości z 10,5 na 12,5 m).
Odra Zachodnia