

**STRATEGIA ROZWOJU GOSPODARKI  
MORSKIEJ WOJEWÓDZTWA  
ZACHODNIOPOMORSKIEGO  
DO ROKU 2015**

grupa doradcza  
**sienna**

Warszawa, czerwiec 2006

**Zespół autorski:**

Tomasz Skowroński

Tomasz Klimczak

Renata Mordak

Agnieszka Lisowska

Magdalena Koniecka

Piotr Fiedoruk

*Autorzy pragną podziękować pracownikom naukowym uczelni zachodniopomorskich oraz specjalistom z zakresu gospodarki morskiej, których ekspertyzy stanowiły istotny wkład w ostateczny kształt niniejszego opracowania. W szczególności składamy podziękowania na ręce:*

*prof. dr hab. Andrzej Banachowicz (nadzór merytoryczny)*

*prof. dr hab. Władysław Buchholz (nadzór merytoryczny)*

*dr Aniela Litke (nadzór merytoryczny)*

*prof. dr hab. Aleksander Walczak*

*prof. dr hab. Juliusz Chojnacki*

*prof. dr hab. Stanisław Musielak*

*prof. dr hab. Jacek Kubiak*

*prof. dr hab. Tomasz Heese*

*dr inż. Agnieszka Tórz*

*dr inż. Lech Tołkacz*

*mgr inż. Bożena Anosowicz*

*mgr Sławomir Dobrzyński*

*mgr inż. kpt.ż.w. Jacek Frydecki*

*Wymienione powyżej osoby brały aktywny udział w przygotowaniu niniejszego opracowania, uczestnicząc w pracach powołanego w tym celu panelu ekspertów oraz warsztatów roboczych organizowanych przez zespół analityków Grupy Doradczej Sienna.*

## **SPIS TREŚCI**

1.	CELE I ZAŁOŻENIA STRATEGII .....	6
2.	DIAGNOZA STANU GOSPODARKI MORSKIEJ NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO.....	10
2.1.	WSTĘP. OGÓLNE DANE O WOJEWÓDZTWIE.....	10
2.1.1.	Gospodarka morską.....	15
2.2.	TRANSPORT MORSKI .....	17
2.2.1.	Ogólna charakterystyka sektora transportu morskiego w województwie zachodniopomorskim.....	17
2.2.2.	Analiza trendów występujących w sektorze w latach 1999 – 2004 .....	21
2.2.3.	Analiza możliwych scenariuszy zmian i rozwoju do roku 2015 ...	25
2.2.4.	Analiza SWOT .....	27
2.3.	GOSPODARKA PORTOWA .....	29
2.3.1.	Ogólna charakterystyka sektora w województwie zachodniopomorskim .....	29
2.3.2.	Analiza trendów występujących w sektorze w latach 2000-2005.....	31
2.3.3.	Analiza możliwych scenariuszy zmian i rozwoju w okresie do roku 2015.....	34
2.3.4.	Analiza SWOT .....	38
2.4.	ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA I ŚRÓDLĄDOWA .....	40
2.4.1.	Ogólna charakterystyka sektora w województwie zachodniopomorskim .....	41
2.4.2.	Analiza trendów występujących w sektorze w latach 2000-2005.....	44
2.4.3.	Analiza możliwych zmian do roku 2015.....	45
2.4.4.	Analiza SWOT .....	47
2.5.	ANALIZA SYSTEMÓW TRANSPORTOWO-LOGISTYCZNYCH I ICH ZNACZENIE DLA GOSPODARKI MORSKIEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO .....	49
2.5.1.	Analiza trendów występujących w sektorze w okresie od 2000 – 2005 roku .....	49
2.5.2.	Analiza możliwych scenariuszy zmian i rozwoju w okresie do roku 2015.....	50
2.6.	PRZEMYSŁ OKRĘTOWY .....	52
2.6.1.	Ogólna charakterystyka sektora przemysłu okrętowego w województwie zachodniopomorskim .....	52
2.6.2.	Analiza trendów występujących w sektorze w okresie od 2000–2005 roku .....	55
2.6.3.	Analiza SWOT .....	59
2.7.	RYBOŁÓWSTWO MORSKIE .....	61
2.7.1.	Ogólne dane o sektorze.....	61
2.7.2.	Analiza trendów w okresie ostatnich 5 lat.....	65
2.7.3.	Scenariusze rozwoju .....	66
2.7.4.	Analiza SWOT .....	69

2.8.	EKSPLOATACJA ZASOBÓW WÓD I DNA MORSKIEGO – ZASOBY NIEOŻYWIONE I OŻYWIONE .....	71
2.8.1.	Ogólna charakterystyka ożywionych zasobów południowej części Bałtyku .....	71
2.8.2.	Analiza trendów występujących w ożywionych zasobach południowej części Bałtyku od 2000 – 2005r. ....	72
2.8.3.	Analiza możliwych scenariuszy zmian i rozwoju ożywionych zasobów południowej części Bałtyku do roku 2015 .....	74
2.8.4.	Analiza stanu rozpoznania nieożywionych zasobów południowej części Morza Bałtyckiego oraz trendów występujących w omawianym sektorze do roku 2005 .....	76
2.8.5.	Ogólna charakterystyka nieożywionych zasobów południowej części Bałtyku.....	76
2.8.6.	Analiza możliwych scenariuszy zmian i rozwoju do roku 2015. ..	78
2.8.7.	Analiza SWOT .....	80
2.9.	OCHRONA ŚRODOWISKA MORZA BAŁTYCKIEGO I PASA NADBRZEŻNEGO .....	82
2.9.1.	Zmiany warunków środowiskowych wód Zatoki Pomorskiej w przeszłości oraz w perspektywie do 2015 roku.....	82
2.9.2.	Rozwój gospodarki morskiej w województwie Zachodniopomorskim – szanse i zagrożenia, wpływ na zmiany jakości wód estuarium Odry .....	84
2.9.3.	Ochrona brzegów i wybrzeża.....	85
2.9.4.	Analiza SWOT .....	88
2.10.	SZKOLNICTWO MORSKIE.....	90
2.10.1.	Ogólna charakterystyka wyższego i średniego szkolnictwa morskiego w województwie zachodniopomorskim.....	90
2.10.2.	Analiza trendów występujących w wyższym i średnim szkolnictwie morskim województwa zachodniopomorskiego w latach 2000-2005.....	93
2.10.3.	Analiza możliwych scenariuszy zmian i rozwoju wyższego i średniego szkolnictwa morskiego w Województwie Zachodniopomorskim w okresie do roku 2015 .....	96
2.10.4.	Analiza SWOT .....	98
2.11.	TURYSTYKA .....	101
2.11.1.	Analiza trendów występujących w turystyce województwa zachodniopomorskiego w latach 2000 – 2005.....	101
2.11.2.	Analiza możliwych scenariuszy rozwoju .....	109
2.11.3.	Analiza SWOT .....	111
3.	ANALIZA SWOT .....	114
4.	SCENARIUSZE ROZWOJU .....	125
4.1.	PORÓWNANIE KONKURENCYJNOŚCI GOSPODARKI PORTOWEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO I WYBRANYCH REGIONÓW POŁUDNIOWEGO BAŁTYKU.....	125
4.2.	PORÓWNANIE KONKURENCYJNOŚCI GOSPODARKI MORSKIEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO I POMORSKIEGO .....	130

4.3. SCENARIUSZE ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ POMORZA ZACHODNIEGO DO ROKU 2015 .....	134
4.3.1. Wariant optymistyczny.....	134
4.3.2. Wariant pesymistyczny .....	135
4.3.3. Wariant realistyczny .....	136
4.4. JAKOŚCIOWE SCENARIUSZE ROZWOJU POSZCZEGÓLNYCH OBSZARÓW GOSPODARKI MORSKIEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEJ.....	138
4.4.1. Wariant optymistyczny.....	138
5. CELE STRATEGICZNE I KIERUNKOWE .....	143
5.1. LISTA CELÓW STOJĄCYCH PRZED GOSPODARKĄ MORSKĄ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO.....	143
5.2. UZASADNIENIE WYBORU CELÓW STRATEGICZNYCH.....	151
6. PLAN WDRAŻANIA I ZARZĄDZANIA .....	161
7. MACIERZ ZALEŻNOŚCI .....	169
8. SŁOWNIK POJĘĆ I SKRÓTÓW.....	171
9. SPIS TABEL, WYKRESÓW I RYSUNKÓW.....	188
9.1. SPIS TABEL .....	188
9.2. SPIS WYKRESÓW .....	189
9.3. SPIS RYSUNKÓW .....	189

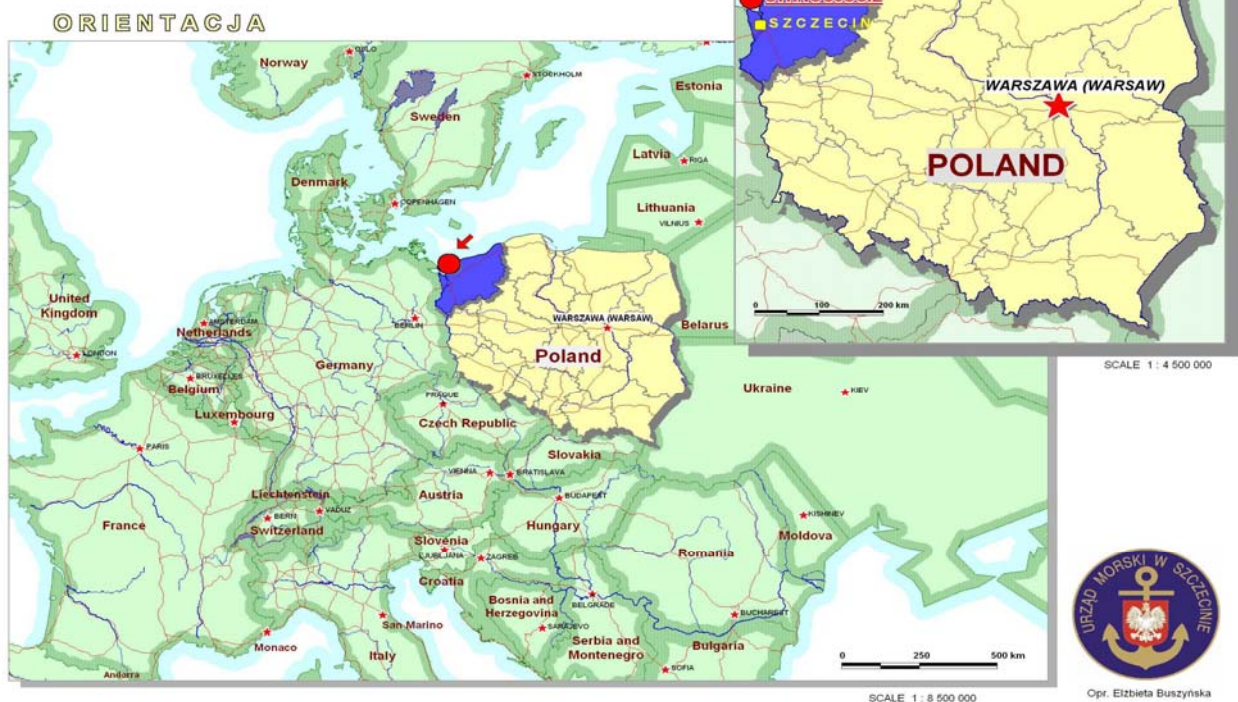
## 1. CELE I ZAŁOŻENIA STRATEGII

*(ten punkt będzie weryfikowany jedynie przez przedstawicieli Zamawiającego)*

Przedmiotem niniejszego dokumentu jest opracowanie „Strategii rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do roku 2015”. Zasadniczy horyzont czasowy Strategii wynika z przyjętych okresów programowania polityki regionalnej Unii Europejskiej – Agendy 2000 i 2007. Jest również zdeterminowany stosowaną w Unii Europejskiej zasadą „n+2”, która zakłada rozliczanie pomocy unijnej dwa lata po zakończeniu okresu programowania. Natomiast obszarem, którego dotyczą zamieszczone w Strategii rozważania jest przede wszystkim województwo zachodniopomorskie w swych granicach administracyjnych. Analizę sytuacji gospodarki morskiej tego regionu wzbogacono o porównanie poszczególnych jej segmentów do wybranych regionów nadbałtyckich. Uwzględniono przy tym głównie województwo pomorskie. W celu jednak bardziej pełnego ukazania konkurencyjności gospodarki morskiej Pomorza Zachodniego dokonano także licznych odwołań do dwóch regionów Unii Europejskiej: Meklemburgii i Estonii.

**Rysunek 1** Województwo zachodniopomorskie na tle kraju i Europy

### Województwo zachodniopomorskie na tle kraju i Europy



Źródło: J. Hozer z zespołem: *Analiza gospodarki portowej i przeładunków portowych, Instytut Analiz, Diagnoz i Prognoz Gospodarczych w Szczecinie, Szczecin 2006*

Opracowana strategia jest pod względem merytorycznym zgodna z dotyczącymi gospodarki i polityki morskiej dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej oraz odpowiednimi dokumentami na poziomie krajowym.

Właściwe i rzetelne przedstawienie poruszanej w opracowaniu problematyki wymaga jasnego określenia i sprecyzowania kluczowego dla przedmiotu Strategii pojęcia, jakim jest „gospodarka morska”. Wydaje się, iż najbardziej odpowiednią definicją jest definicja sformułowana przez Rządowe Centrum Studiów Strategicznych w dokumencie „Gospodarka Morska Jako Czynniki Rozwoju Polski Północnej”. Zgodnie z jej brzmieniem „gospodarka morska w znaczeniu tradycyjnym obejmuje różnorodne dziedziny gospodarowania związane z morzem i wykorzystywaniem jego zasobów dla celów gospodarczych i społecznych.

Gospodarka morska w szerokim znaczeniu obejmuje:

- transport morski (żegluga morska i porty),
- przemysł okrętowy (budowa i naprawy statków),
- rybactwo morskie,
- administrację morską,
- żeglugę przybrzeżną i śródlądową,
- eksploatację biologicznych i mineralnych zasobów wód i dna morskiego,
- ochronę środowiska Morza Bałtyckiego i pasa nadbrzeżnego, z uwzględnieniem ochrony brzegów i wybrzeża,
- turystykę i wypoczynek w regionie nadmorskim,
- szkolnictwo morskie i działalność naukowo-badawczą; edukację morską społeczeństwa wraz z kulturą marynistyczną.”

Wskazuje się ponadto, iż „gospodarka morska jest przedmiotem polityki morskiej państwa, stanowi ważny czynnik stymulujący rozwój gospodarki narodowej (...), ale jest też niewrażliwym elementem systemu transportowego kraju.” Powyższe sformułowanie podkreśla fakt, że jednym z istotnych czynników realizacji wymienionych różnorodnych dziedzin gospodarowania w zakresie gospodarki morskiej jest działanie sektora transportu a w przypadku województwa zachodniopomorskiego – sektora transportu tego województwa.

Podstawowe segmenty gospodarki morskiej zawarte w przytoczonej definicji stały się podstawą podziału całości analizowanych w niniejszym opracowaniu zagadnień na 9 grup tematycznych:

- 1) Transport morski, obejmujący żeglugę morską, w tym żeglugę kabotażową oraz handel morski, czyli wymianę towarową dokonywaną drogą morską.
- 2) Gospodarka portowa, czyli sposób funkcjonowania i zarządzania portami morskimi, które według kryterium podmiotowego pełnią rolę: transportową, handlową i przemysłową, a według kryterium przestrzennego - funkcje: miastotwórczą, regionotwórczą i regionalną.

- 3) Żegluga przybrzeżna i śródlądowa, stanowiąca jeden z podstawowych priorytetów wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej.
- 4) Przemysł okrętowy obejmujący stocznie produkcyjne, stocznie remontowe i przemysł wyposażenia okrętowego.
- 5) Rybactwo morskie będące obok transportu morskiego i przemysłu okrętowego najbardziej „morskim” z sektorów gospodarki związanych z morzem. Analiza obejmie rybołówstwo dalekomorskie oraz bałtyckie.
- 6) Eksploatacja zasobów wód i dna morskiego – działalność mająca na celu pozyskiwanie surowców spod dna morskiego.
- 7) Ochrona środowiska Morza Bałtyckiego i pasa nadbrzeżnego, z uwzględnieniem ochrony brzegów i wybrzeża (w tym ochrony przed sztormowymi wezbraniami odmorskimi).
- 8) Szkolnictwo morskie oraz szkolnictwo pośrednio związane z gospodarką morską.
- 9) Turystyka i wypoczynek w regionie nadmorskim obejmującą poza rejsami morskimi również ofertę pobytową pasa nadmorskiego.

Dokument podzielono na dwie zasadnicze części, w których autorzy zamieścili rozważania i analizy służące realizacji podstawowych celów, jakie miały zostać osiągnięte w wyniku opracowania Strategii.

Pierwszą część stanowi „Diagnoza prospektywna”, w ramach której zrealizowano następujące cele Strategii:

- dokonanie kompleksowej analizy istniejącego stanu rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego, ze zwróceniem szczególnej uwagi na te aspekty stanu istniejącego, które będą odgrywały zasadniczą rolę w przyszłym rozwoju województwa zachodniopomorskiego;
- identyfikacja strategicznych szans i zagrożeń, czyli wyznaczenie najważniejszych dla przyszłego rozwoju województwa wewnętrznych i zewnętrznych czynników rozwojowych.

Druga część będąca zasadniczym elementem opracowania to analiza strategiczna. Poruszane w niej zagadnienia i dokonane analizy pozwoliły osiągnąć kolejne cele, jakie wyznaczyli autorzy Strategii. Cele te są następujące:

- wyznaczenie scenariuszy rozwojowych, które określą przewidywaną ścieżkę przyszłego rozwoju gospodarki morskiej województwa. Przy określaniu scenariuszy skoncentrowano się na zjawiskach i procesach determinujących tempo rozwoju województwa;
- wyznaczenie celów i kierunków rozwoju województwa, realizujących aspiracje lokalnej społeczności i partnerów społecznych oraz uwzględniających istniejące szanse i zagrożenia rozwoju.

Diagnostując sytuację gospodarki morskiej Pomorza Zachodniego, oceniano nie tylko kondycję poszczególnych jej gałęzi, ale także stan związanej z gospodarką morską



i w dużej mierze warunkującej jej rozwój infrastruktury i suprastruktury technicznej. Analizie poddano także infrastrukturę społeczną oraz poziom rozwoju usług bazujących na zasobach gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego. Dużo miejsca poświęcono ponadto zasobom środowiska, zwłaszcza zaś zasobom morskim, będącym podstawą gospodarki morskiej.

Ważnym punktem opracowania jest porównanie konkurencyjności gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego i sąsiadującego z nim województwa pomorskiego. Badania w tym zakresie zostały przeprowadzone w ujęciu statycznym oraz dynamicznym. Okres analizy obejmuje lata 2002-2004. Uznano, że ten interwał czasowy w pełni pozwala na pokazanie zmian, jakie miały miejsce w województwie zachodniopomorskim, a także ich kierunków i natężenia. Poziom konkurencyjności województwa zachodniopomorskiego w zakresie gospodarki morskiej w porównaniu do województwa pomorskiego zbadano, bazując na tzw. taksonomicznym mierniku rozwoju, zwanym również syntetycznym miernikiem rozwoju. Miernik ten jest zmienną syntetyczną, która zastąpiła opis województwa przy użyciu zbioru cech diagnostycznych opisem za pomocą jednej zagregowanej wielkości.

Kolejnym etapem prac było przeprowadzenie analizy SWOT. Celem ten analizy było wyznaczenie najważniejszych dla przyszłego rozwoju województwa wewnętrznych i zewnętrznych czynników rozwojowych oraz określenie typu dążenia strategicznego. Metodą warsztatową dokonano punktowej analizy SWOT, która była podstawą do wyznaczenia pozycji strategicznej gospodarki morskiej województwa.

W trakcie opracowywania Strategii autorzy korzystali z wielu różnorodnych źródeł informacji. Znalazły się wśród nich liczne raporty, referaty, publikacje książkowe i artykuły ekspertów z dziedziny gospodarki morskiej. Ich dokładny wykaz zamieszczono w bibliografii na końcu niniejszego dokumentu. Kompleksowe i rzetelne ujęcie tematu wymagało zapoznania się z aktami prawnymi kształtującymi normatywne uwarunkowania rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego, takie jak: Dyrektywa 96/64/EC z dnia 8 grudnia 1995 roku w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu ładunków i pasażerów drogą morską, Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.

Analizę wzbogacano opracowaniem własnym danych statystycznych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny oraz Urząd Statystyczny w Szczecinie, a także danych gromadzonych przez Centrum Statystyki Morskiej – komórkę organizacyjną Urzędu Statystycznego w Szczecinie.

Należy podkreślić, iż cały proces tworzenia Strategii został uspołeczniony. Sformułowane przez grupę ekspertów na podstawie wcześniejszych analiz cele strategiczne i kierunkowe podległy weryfikacji partnerów społeczno-gospodarczych i innych „interesariuszy”. Jako że ustalenia Strategii powinny odnosić się do wszystkich podmiotów zaangażowanych w rozwój gospodarki morskiej regionu, konsultacje objęły te podmioty, które zostały uznane za istotne w procesie weryfikacji społecznej założeń strategicznych: *zostanie uzupełnione po procesie konsultacji społecznych*

## **2. DIAGNOZA STANU GOSPODARKI MORSKIEJ NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO**

### **2.1. WSTĘP. OGÓLNE DANE O WOJEWÓDZTWIE.**

Województwo zachodniopomorskie położone jest nad Morzem Bałtyckim, które jest naturalną granicą regionu od strony północnej. Od zachodu graniczy z Niemcami, od południa zaś z województwami wielkopolskim i lubuskim, a od wschodu z województwem pomorskim.

Morze Bałtyckie od 1 maja 2004 roku stało się praktycznie wewnętrznym morzem Unii Europejskiej, w związku z tym iż osiem morskich przejść granicznych pozostaje zewnętrznymi przejściami Unii Europejskiej. Poza tym województwo ma dodatkowo 10 przejść drogowych, 3 rzeczne, 2 kolejowe i 1 lotnicze. Jest to największa liczba przejść przypadających na jedno województwo w kraju i świadczy o dość dużej dostępności regionu. Wprawdzie dostępność ta straciła na znaczeniu z dniem wejścia Polski do Unii Europejskiej, jednakże stanowi ona o dobrych możliwościach rozwoju współpracy transgranicznej.

Ważną cechą województwa w kontekście tworzonej strategii jest wysoki udział wód śródlądowych w jego całkowitej powierzchni. Rzeki, jeziora i sztuczne akweny wodne zajmują około 5,2% powierzchni województwa. Jest to około 2,5-krotnie więcej niż wynosi średnia dla kraju.

Sieć osadnicza jest dość słabo wykształcona. W jej skład wchodzi 62 miasta oraz 3 173 wsie i inne jednostki osadnicze. Stolicą województwa jest Szczecin liczący ok. 411,9 tys. mieszkańców<sup>1</sup>, co stanowi 24,3 % całej populacji Pomorza Zachodniego. Jest to również największe i najważniejsze miasto pogranicza polsko-niemieckiego. Drugim ważnym ośrodkiem jest Koszalin, liczący 107,8 tys. mieszkańców i położony w północno-wschodniej części województwa. Inne ważne ośrodki regionalne to: Stargard Szczeciński, Kołobrzeg, Świnoujście, Szczecinek, Police.

Województwo liczy 114 gmin, z czego 11 jest miejskich, 50 miejsko-wiejskich oraz 53 wiejskie. W skład województwa wchodzi 21 powiatów: 3 grodzkie oraz 18 ziemskich. Zgodnie z nomenklaturą Unii Europejskiej, na terenie województwa wyodrębniono 2 podregiony NUTS 3: podregion koszaliński i szczeciński.

---

<sup>1</sup> Województwo zachodniopomorskie – podregiony, powiaty, gminy, US Szczecin, 2005

Rysunek 2 Mapa województwa zachodniopomorskiego



Źródło: <http://www.bip.um-zachodniopomorskie.pl>, 25.02.2006r.

Województwo zachodniopomorskie w roku 2004 liczyło 1 694,9 tys. mieszkańców, co uplasowało je na 11 miejscu wśród wszystkich województw. Region charakteryzuje niski wskaźnik zaludnienia, który w roku 2004 wyniósł 74 os./km<sup>2</sup>. Jest to znacznie poniżej średniej krajowej, która w tym samym okresie wyniosła 122 os./km<sup>2</sup>. Poziom

urbanizacji województwa jest wysoki, gdyż aż 69,3 % wszystkich mieszkańców województwa mieszka w miastach. Prawie połowę ludności miejskiej stanowią mieszkańcy dwóch miast: Szczecina i Koszalina – ok. 46 %. Największym udziałem ludności wiejskiej charakteryzują się powiaty koszaliński, myśliborski i pyrzycki, dla których wskaźnik ten wynosi odpowiednio: 77,4 %; 59,8 % oraz 57,5 %.

Stopa bezrobocia na koniec roku 2004 wyniosła 27,5 %, co stanowi wartość o 8,4 punktu procentowego wyższą niż stopa bezrobocia w kraju. Bezrobocie jest jednym z najistotniejszych problemów województwa zachodniopomorskiego. Niski poziom wykształcenia oraz niewystarczające kwalifikacje utrudniają rozwiązanie poziomu bezrobocia na terenie województwa.

Poziom i stopa bezrobocia silnie różnicują obszar województwa. Jego wschodnia część, w której bezrobocie osiągnęło bardzo wysoki poziom, to tereny słabo zurbanizowane o niewielkim udziale pozarolniczych źródeł utrzymania. Na obszarach tych, w strukturze bezrobotnych, występuje znaczny udział osób o niskich kwalifikacjach zawodowych oraz małej mobilności zawodowej i przestrzennej.

Gospodarka województwa zachodniopomorskiego jest znacznie zróżnicowana przestrzennie i funkcjonalnie. Aglomeracja szczecińska oraz koszaliński obszar węzłowy skupiają większość potencjału gospodarczego. Często wskazywany jest podział na pięć obszarów funkcjonalnych o dużym zróżnicowaniu kompetencji i potencjału. Podział ten obejmuje:

1. Aglomerację szczecińską wraz z obszarem otaczającym obejmującym Police, Gryfino, Stargard Szczeciński oraz Goleniów. Tu główną rolę odrywa gospodarka morska, przemysł oraz usługi. Obszar ten charakteryzują dynamicznie rozwijające się firmy z sektora obsługi ruchu tranzytowego towarów oraz osób, jak również zyskująca na znaczeniu, ze względu na przygraniczne położenie, infrastruktura graniczna. Na obszarze tym funkcjonuje ok. 50 % wszystkich podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w województwie.
2. Koszaliński obszar węzłowy obejmuje miasta Koszalin i Kołobrzeg oraz okoliczne powiaty. Rozwinęły się tu przede wszystkim podmioty z zakresu administracji, usług oraz przemysłu.
3. Pas gmin nadmorskich skupiający ośrodki z dominującą funkcją turystyczną oraz uzdrowiskową. Część z miejscowości prowadzi również lokalną gospodarkę morską.
4. Pas pojezierzy, skupiający powiaty leżące na południu i południowym wschodzie województwa charakteryzuje wysoka aktywność małych przedsiębiorstw turystycznych oraz przetwórczych, które bazują na walorach przyrodniczych oraz zasobach surowcowych tych okolic.
5. Śródkowa i wschodnia część województwa obejmująca obszary o dominującej funkcji rolniczej, z wyraźnie wyodrębnionym przemysłem rolno-spożywczym. Tereny te charakteryzuje widoczna stagnacja gospodarcza związana z restrukturyzacją gospodarki rolnej, jak również deficytem takich czynników wzrostu jak ośrodki naukowo-badawcze, silne

lokalnie operujące małe i średnie przedsiębiorstwa, potencjał innowacyjny.

Z punktu widzenia niniejszej Strategii najistotniejsze znaczenie będą miały obszary: pierwszy, drugi oraz trzeci.

Rokrocznie, pomimo potencjalnej atrakcyjności inwestycyjnej województwa zauważalny jest spadek aktywności gospodarczej. Zmiany ustrojowe i rynkowe spowodowały zmiany profilu gospodarczego regionu. Mniejsza aktywność ekonomiczna nie pozostaje bez wpływu na kondycję gospodarki – o ile województwo pod względem PKB na jednego mieszkańca w 1998r. zajmowało 5 miejsce w kraju, o tyle od roku 2002 zajmuje o jedną pozycję niżej (w 2003 roku PKB per capita wynosi 2 0357 zł). Z kolei ogólna wartość PKB wypracowana przez województwo wyniosła 34 544,8 mln zł i w rezultacie zajmuje ono dopiero 9 miejsce wśród województw.

Od roku 1999 w województwie przybyło 35,02 tys. podmiotów gospodarczych (wzrost o 20,98%). Na koniec 2004 roku w rejestrze REGON zarejestrowanych było 201,95 tys. osób prawnych, jednostek organizacyjnych nie mających osobowości prawnej oraz osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą. Województwo zajmuje pierwsze miejsce w kraju pod względem liczby podmiotów gospodarki narodowej (zarejestrowanych w systemie REGON) na 10 tys. ludności (1192 podmiotów<sup>2</sup>).

W strukturze sektorowej gospodarki dominują aktualnie przedsiębiorstwa z sektora usług i handlu oraz pośrednictwa finansowego i usług okołobiznesowych. Niewielki i słabnący udział mają przedsiębiorstwa transportowe (w tym związane z gospodarką morską) oraz firmy poławowe i przetwórstwa rybnego. Mały jest udział przedsiębiorstw hotelowych i gastronomicznych, tworzących potrzebną w regionie infrastrukturę turystyczną.

Gospodarkę województwa charakteryzuje bardzo poważne rozdrobnienie potencjału gospodarczego. Podstawę działalności gospodarczej w województwie stanowią podmioty małe, zatrudniające do 9 osób (96,1% ogólnej liczby przedsiębiorstw). Oznacza to potrzebę wsparcia tej grupy przedsiębiorstw w celu ich utrzymania i zapewnienia możliwości rozwoju, co przełoży się na poprawę sytuacji na rynku pracy. Z roku na rok maleje znaczenie dużych przedsiębiorstw na korzyść sektora małych i średnich przedsiębiorstw.

Sektor ten odgrywa bardzo poważną rolę w rozwoju województwa. Pod względem ilościowym MSP stanowią 99,5% podmiotów gospodarczych w regionie i zatrudniają (2002 r.) 84,5% pracujących, z czego aż 67,4% to zatrudnieni w małych firmach (do 50 zatrudnionych).

Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się wysokim ilościowym udziałem przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym (stanowią one podobnie jak w 2003 roku 33% ogółu spółek handlowych). Największymi inwestorami zagranicznymi w województwie są wciąż Niemcy, Dania, Holandia i Szwecja. Liczba lokalizacji BIZ w regionie (dane dotyczą wszystkich inwestycji powyżej 1 mln USD) w 2004 roku wyniosła 101<sup>3</sup>, co stanowi zaledwie 3,2% inwestycji w skali kraju (10 miejsce w Polsce

---

<sup>2</sup> Rocznik Statystyczny Województw 2005, GUS

<sup>3</sup> Źródło: PAIIZ 2005

– spadek w stosunku do 2003 roku o jedną pozycję). Niepokojącym zjawiskiem jest gorsza lokata zajmowana przez województwo pomimo realnego wzrostu poziomu inwestycji. Oznacza to, iż konkurencyjność województwa zachodniopomorskiego jako miejsca lokalizacji inwestycji zagranicznych niestety obniża się. Największe bezpośrednie inwestycje zagraniczne (ponad 1 mln USD) dotyczą branży spożywczej, chemicznej, elektromaszynowej, drzewnej, papierniczej, meblarskiej i gospodarki komunalnej.

Szansą na odbudowę konkurencyjności i rozwój specjalizacji regionu mogą być tworzone struktury klastrowe. W regionie wykształca się zaledwie jeden rodzaj klastra – przetwórstwo rybne. Podstawą do jego rozwoju są wieloletnie tradycje rybołówstwa i przetwórstwa rybnego, baza techniczna i organizacyjna oraz zgromadzone umiejętności zasobów pracy. W przyszłości mogą się rozwijać struktury klastrowe w branży turystycznej, transportowej, spożywczej (zdrowa żywność), stoczniowej, drzewnej i meblowej.

Położenie geograficzne województwa zachodniopomorskiego predestynuje je do pełnienia w kraju znaczącej funkcji transportowej na obszarze nie tylko nadmorskim, ale również na terenie kraju. Niestety istniejąca sieć drogowa ze względu na zbyt małe jej nasycenie (wskaźnik gęstości dróg publicznych wynosi 65,5 km/km<sup>2</sup> przy średniej krajowej wynoszącej 78,2 km/km<sup>2</sup>) i zły stan techniczny nie pozwala na dogodne połączenie regionu z pozostałą częścią kraju i Europy. Cechą charakterystyczną ruchu drogowego na terenie województwa jest jego nieregularność (odnotowywane jest znaczne natężenie (o 50% w stosunku do innych miesięcy) w okresie letnim (lipiec, sierpień) oraz w soboty i w niedziele, kiedy ruch wzrasta o 20% w stosunku do innych dni. Poważny problem stanowi stan dróg wojewódzkich, które w zasadzie w całości wymagają przebudowy przede wszystkim z powodu niskiej nośności nie przekraczającej 80kN/oś. Ponadto niedostateczna jest minimalna widoczność na łukach i skrzyżowaniach, szerokość jezdni, a także liczba miejsc parkingowych i postojowych. Podobny problem stwarza stan dróg powiatowych, co jest tym bardziej dokuczliwe, iż niektóre z nich włączają się w system komunikacyjny województwa i obsługują znaczny ruch transportowy, w tym tranzytowy.

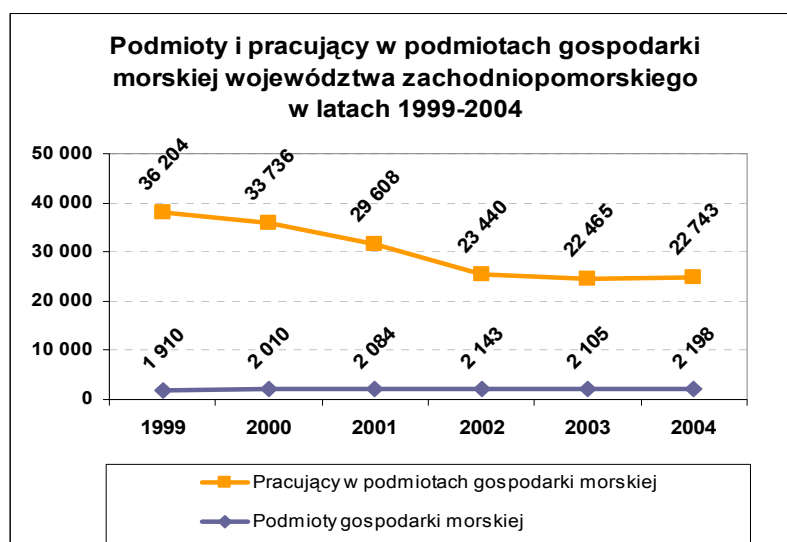
Czynnikiem korzystnie wpływającym na możliwości rozwoju i podniesienia konkurencyjności województwa jest fakt posiadania przez województwo infrastruktury lotniskowej. Na terenie Pomorza Zachodniego zlokalizowane jest 12 lotnisk. Największym jest lotnisko w Goleniowie, które jest portem lotniczym należącym do podstawowej sieci lotnisk w kraju. Lotnisko jest w pełni przystosowane do obsługi cywilnego ruchu pasażerskiego i towarowego zgodnie z wymogami Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Pełni również funkcję lotniczego przejścia granicznego. Poza 3 lotniskami wojskowymi (Świdwin, Mirosławiec, Olszeno) istnieje 7 lotnisk powojсковych, które pomimo zdewastowanej infrastruktury lotniskowej są miejscami potencjalnej lokalizacji dla lotnisk cywilnych. W miejscowości Szczecin-Dąbie znajduje się lotnisko cywilne o nawierzchni trawiastej, na terenie którego poza aeroklubem znajduje się baza lotnictwa sanitarnego.

### 2.1.1. Gospodarka morską

Gospodarka morską, która przez dziesięciolecia stanowiła podstawę rozwoju gospodarczego województwa i stanowiła tradycyjną specjalizację jego gospodarki, w ostatnich latach w związku ze zmianami, jakie zachodzą w gospodarce kraju, przestała pełnić swoją dotychczasową funkcję. Zauważalny jest systematyczny spadek znaczenia takich tradycyjnych gałęzi gospodarki jak rybołówstwo, transport morski, przemysł okrętowy.

Nadal jednak potencjał szeroko rozumianej gospodarki morskiej jest liczącym się w gospodarce województwa. Liczba podmiotów wzrosła w stosunku do 1999 r. o 15% i na koniec 2004r. wyniosła 2 198 firm (1,1% ogółu podmiotów w województwie). Znacznie zmalało natomiast zatrudnienie (o 59,2%) – do poziomu 22,7 tys. osób (7,5% ogółu zatrudnionych w województwie).

**Wykres 1** Podmioty i pracujący w podmiotach gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego w latach 1999-2004

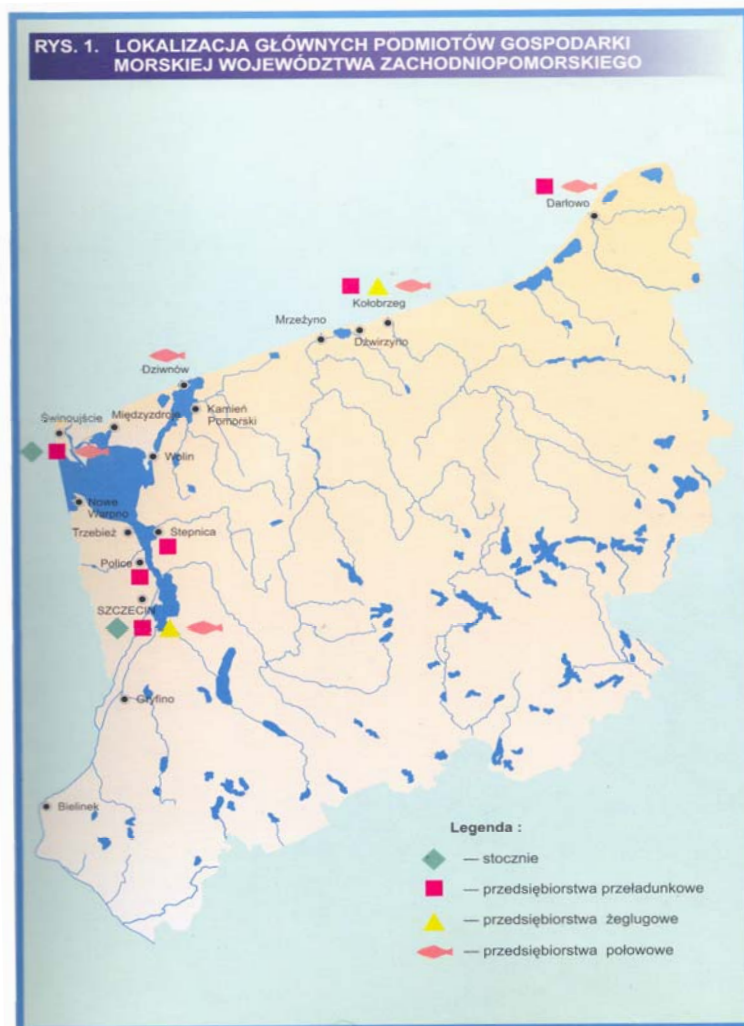


Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Województwa Zachodniopomorskiego, lata 2000-2005

Na wybrzeżu województwa zachodniopomorskiego w Szczecinie i Świnoujściu funkcjonują porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Obydwa porty posiadają ukształtowany system podstawowej infrastruktury portowej, przystosowany do pełnienia wielu funkcji gospodarczych (transportowej, handlowej, przemysłowej), zarówno w płaszczyźnie regionalnej, jak i ponadregionalnej. Poza wspomnianymi portami na terenie województwa funkcjonują jeszcze dwa porty handlowe – Kołobrzeg i Police. Ten ostatni spełnia znaczącą funkcję w przeładunkach, głównie dla potrzeb Zakładów Chemicznych Police S.A. Pozostałe 10 małych portów i 13 przystani rybackich ma znaczenie lokalne. Niestety infrastruktura portowa jest przestarzała. Związane jest to m.in. z niskim poziomem nakładów inwestycyjnych przeznaczanych na rozwój przedsiębiorstw sektora gospodarki morskiej. Nakłady te w 2003 roku wyniosły 187,90 mln zł i stanowiły zaledwie 4,7% nakładów w podmiotach gospodarki narodowej ogółem. Bardzo ważnym problemem portów jest również ich słaba dostępność komunikacyjna, zarówno ze strony lądu jak i od strony morza. Dojazd do portów jest

utrudniony szczególnie ze względu na zły stan dróg oraz ich niedostosowanie do ruchu tranzytowego. Remontu wymaga również infrastruktura kolejowa, która może być podstawą do tworzenia centrów transportu intermodalnego. W wielu miejscach tory kolejowe wymagają natychmiastowego remontu, który w ekstremalnych przypadkach nie może być przeprowadzony ze względu na nieuregulowany stan prawny torowisk. Jeśli chodzi o dostęp do portów od strony morza, to głównym problemem jest zbyt mała głębokość torów wodnych, co ogranicza ruch statków o największym zanurzeniu. Powiększenie głębokości torów wodnych związane jest bezpośrednio z polami refulacyjnymi na których odkłada się wybagrowany urobek. Problemem jest to, że w rejonie Szczecina brak jest takich pól, co uniemożliwia pogłębianie akwenów portowych i stoczniowych oraz kanałów podejściowych. Brak właściwych pól refulacyjnych utrudnia więc właściwe funkcjonowanie portu oraz stoczni, jest zatem jedną z głównych barier rozwojowych.

**Rysunek 3** Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego



Źródło: *Gospodarka Morska Województwa Zachodniopomorskiego w latach 1997-1998*, Centrum Statystyki Morskiej, Urząd Statystyczny w Szczecinie.



## 2.2. TRANSPORT MORSKI

### 2.2.1. Ogólna charakterystyka sektora transportu morskiego w województwie zachodniopomorskim

Dynamiczny rozwój transportu morskiego w ogóle, w szczególności zaś transportu morskiego w województwie zachodniopomorskim, uzależniony jest od wielu czynników. W dużym stopniu zmiany zachodzące w transporcie morskim determinowane są stanem i stopniem rozwoju portów morskich. Porty morskie są bowiem ważnym elementem transportu morskiego – stanowią węzły łączące transport morski z innymi gałęziami transportu. Jeżeli chodzi o stan infrastruktury głównych portów morskich województwa zachodniopomorskiego, o czym będzie mowa w punkcie dotyczącym gospodarki portowej, pod wieloma względami jest zadowalający i może sprzyjać rozwojowi transportu morskiego województwa zachodniopomorskiego. Z drugiej jednak strony konieczna jest modernizacja i rozbudowa infrastruktury zewnętrznej i wewnętrznej portów Pomorza Zachodniego, co przełoży się z całą pewnością na rozwój transportu morskiego w regionie.

Jednym z istotnych zagrożeń dla rozwoju transportu morskiego w ogóle jest polityka transportowa państwa. Ustalając kierunki tej polityki, przyjęto bowiem nadrzędność układu transportowego w układzie E – W (służącym krajom wschodnim i Niemcom, w tym niemieckim portom Hamburg, Rostock i Wismar) nad układem N – S, którego beneficjentami byłyby polskie porty morskie i inne dziedziny gospodarki morskiej, w tym zwłaszcza transport morski.

**Tabela 1** Morska flota transportowa<sup>4</sup> województwa zachodniopomorskiego w latach 1999-2004 (stan na 31.12)

Wyszczególnienie		1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Ogółem</b>	<b>liczba statków</b>	120	107	91	89	93	93
	<b>nośność (DWT) w tys. ton</b>	2 542	2 259	2015	2 007	2 084	2 100
<b>Statki do przewozu ładunków stałych</b>	<b>liczba statków</b>	87	94	72	78	81	82
	<b>nośność (DWT) w tys. ton</b>	2345	2 187	1930	1 937	2 009	2 023
<b>w tym masowce</b>	<b>liczba statków</b>	b.d.	79	b.d.	73	72	72
	<b>nośność (DWT) w tys. ton</b>	b.d.	2 117	b.d.	1 919	1 952	1 378
<b>Zbiornikowce</b>	<b>liczba statków</b>	5	5	9	5	6	4
	<b>nośność (DWT) w tys. ton</b>	66	50	53	50	54	50
<b>Promy</b>	<b>liczba statków</b>	8	8	8	6	6	7
	<b>nośność (DWT) w tys. ton</b>	22	22	21	20	21	27

Źródło: opracowanie własne na podstawie publikacji GUS oraz materiały wewnętrzne Polskiej Żeglugi Morskiej

<sup>4</sup> Uwaga: Statki o polskiej własności lub współwłasności

Główni armatorzy w województwie to Polska Żegluga Morska uprawiająca żeglugę trampową i promową, Polska Żegluga Bałtycka – żegluga promowa<sup>5</sup> oraz Euroafrica posiadająca promy i statki drobnicowe<sup>6</sup>. W każdym roku w analizowanym okresie wśród statków floty transportowej dominowały zdecydowanie statki do przewozu ładunków stałych. Natomiast wśród statków do przewozu ładunków stałych przeważały masowce, czyli statki przeznaczone głównie do przewozu suchych ładunków masowych luzem, tj. bez opakowania, wsypywanych bezpośrednio do ładowni, jak np. węgiel, ruda, nawozy mineralne, zboża. Fakt, iż w morskiej flocie transportowej województwa zachodniopomorskiego większość stanowią statki do przewozu ładunków stałych (a wśród nich masowce), jest ściśle powiązany ze strukturą przewożonych ładunków. Bowiem ładunki przewożone morską flotą transportową województwa zachodniopomorskiego to przede wszystkim ładunki masowe.

**Tabela 2** Morska flota transportowa pod polską banderą

Wyszczególnienie		1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Ogółem</b>	<b>liczba statków</b>	<b>59</b>	<b>38</b>	b.d.	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>5</b>
	<b>nośność (DWT) w tys. ton</b>	1 690	1 069	b.d.	244	220	16
	<b>pojemność brutto (GT) w tys.</b>	b.d.	657	b.d.	165	150	28
<b>Statki do przewozu ładunków stałych</b>	<b>liczba statków</b>	b.d.	<b>36</b>	b.d.	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>4</b>
	<b>nośność (DWT) w tys. ton</b>	b.d.	1 065	b.d.	240	213	13
	<b>pojemność brutto (GT) w tys.</b>	b.d.	655	b.d.	163	146	19
<b>w tym masowce</b>	<b>liczba statków</b>	b.d.	<b>28</b>	b.d.	<b>8</b>	<b>7</b>	—
	<b>nośność (DWT) w tys. ton</b>	b.d.	1 046	b.d.	227	201	—
	<b>pojemność brutto (GT) w tys.</b>	b.d.	630	b.d.	143	126	—
<b>Zbiornikowce</b>	<b>liczba statków</b>	b.d.	<b>2</b>	b.d.	<b>2</b>	<b>3</b>	—
	<b>nośność (DWT) w tys. ton</b>	b.d.	4	b.d.	4	7	—
	<b>pojemność brutto (GT) w tys.</b>	b.d.	2	b.d.	2	4	—
<b>Promy</b>	<b>liczba statków</b>	b.d.	<b>0</b>	b.d.	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
	<b>nośność (DWT) w tys. ton</b>	b.d.	0	b.d.	0	0	9
	<b>pojemność brutto (GT) w tys.</b>	b.d.	0	b.d.	0	0	0

Źródło: Rocznik statystyczny województwa zachodniopomorskiego, US Szczecin, 2000, 2003, 2005; opracowanie własne weryfikowane w oparciu o materiały PŻM;

<sup>5</sup> Wywiad z J. Warchołem – Prezesem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej „30 lat armatora promowego” w: „Zachodniopomorski Przegląd Gospodarczy” Nr 2-3 Szczecin 2006 s. 38

<sup>6</sup> „Euroafrica inwestuje” w: „Zachodniopomorski Przegląd Gospodarczy” Nr 2-3 Szczecin 2006 s. 34

Analiza danych zawartych w tabeli nr 2 wskazuje na niewielki i malejący w analizowanym okresie udział statków morskiej floty transportowej województwa zachodniopomorskiego pływających pod polską banderą w ogólnej liczbie statków morskiej floty transportowej. Jest to związane ze zjawiskiem tzw. „przeflagowania”, które charakteryzuje sytuację całej polskiej floty transportowej w ostatnich latach. Zjawisko to polega na zmianie przez polskich armatorów bandery statków będących w ich posiadaniu z polskiej na obcą. Obecnie polskie statki podnoszą najczęściej banderę Malty, Cypru, Wysp Marshalla, Wysp Bahama oraz Panamy<sup>7</sup>. Przedsiębiorstwa żeglugowe przeflagowują swoje statki, ponieważ przeprowadzane przez nich symulacje ekonomiczne wskazują, że eksploatacja statku pod polską banderą jest bardziej kosztowna.<sup>8</sup> Do przeflagowania statków pod „wygodne bandery” skłania armatorów również polityka kolejnych rządów, które nie doprowadziły do końca najpierw prac nad projektem Ustawy o drugim rejestrze żeglugi międzynarodowej, a następnie prac nad wprowadzeniem tzw. podatku tonażowego. Według Ministerstwa Transportu podatek tonażowy pozwoliłby na zmniejszenie obciążeń fiskalnych krajowych armatorów, dzięki czemu staliby się oni bardziej konkurencyjni na światowym rynku.<sup>9</sup> Podatek tonażowy miałby zastąpić podatek dochodowy od osób prawnych, płacony dotychczas przez polskich armatorów. Rozwiązanie takie jest już z powodzeniem stosowane w wielu krajach Unii Europejskiej m.in. w Irlandii.

Potrzeba utrzymania własnej floty jest uzasadniana wieloma argumentami. Najważniejsze z nich to względy ekonomiczne oraz w niektórych przypadkach obronne. Posiadanie krajowej floty pozwala na zachowanie daleko idącej niezależności. Bardzo ważny jest również wpływ żeglugi na gospodarkę, co wynika z jej powiązania z innymi branżami szeroko rozumianej „gospodarki morskiej” oraz z gospodarką narodową jako całością. Utrzymywanie przez armatorów polskiej bandery ma również wymiar użytkowy, gdyż uregulowania Unii Europejskiej dopuszczają pomoc dla flot tych państw członkowskich, których statki pływają pod banderami narodowymi oraz banderami krajów należących do Unii<sup>10</sup>.

Poniższa tabela przedstawia strukturę wiekową statków morskiej floty transportowej województwa zachodniopomorskiego pływających pod polską banderą. Wyraźnie widać, iż armatorzy województwa używają coraz starsze statki. Niepokojący jest fakt, iż pod polską banderą nie pływa ani jeden nowy statek, mający nie więcej niż pięć lat. Należy ponadto podkreślić wzrost udziału statków najstarszych w ogólnej liczbie statków. W ostatnim roku poddanych analizie statki najstarsze stanowiły 100% statków pływających pod polską banderą.

---

<sup>7</sup> P. Szykaruk „Biało-czerwona bandera. Polska morska racja stanu” w: „Czynniki wzrostu i bariery rozwoju transportu morskiego w Polsce”, Szczecin 2005 s. 5,6;

<sup>8</sup> „Gospodarcze związanie Polski od morza musi się skończyć” – rozmowa z Pawłem Brzezickim, doradcą premiera Kazimierza Marcinkiewicza ds. gospodarki morskiej; Tygodnik Nasza Polska, nr 4/2006; źródło: [www.medianet.pl/~naszapol/0604/0604mazi.php](http://www.medianet.pl/~naszapol/0604/0604mazi.php) - 15.02.2006 r.;

<sup>9</sup> „Tonażowy magnes. Niemoc pod biało - czerwoną”; M. Klasa; źródło: <http://www.kurier.szczecin.pl/?d=gospodarka1&id=85820> - 15.02.2006r.;

<sup>10</sup> P. Szykaruk, A. Węgrzyn-Grzeškowiak „Tezy strategii inwestycyjnej Grupy PŻM do 2015 roku” w: „Czynniki wzrostu i bariery rozwoju transportu morskiego w Polsce”, Szczecin 2005 s. 49-52

**Tabela 3** Statki morskiej floty transportowej województwa zachodniopomorskiego pływające pod polską banderą według wieku

rok / wyszczególnienie	Liczba statków ogółem	WIEK					
		5 lat i mniej	6-10	11-15	16 - 20	21 - 25	26 i więcej lat
1999	59	0	10	14	8	16	11
2000	38	0	7	10	10	7	4
2001	22	0	1	7	6	3	5
2002	14	0	0	1	7	4	2
2003	14	0	0	0	7	2	5
2004	5	0	0	0	0	0	5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Centrum Statystyki Morskiej Urzędu Statycznego w Szczecinie

**Tabela 4** Statki morskiej floty transportowej województwa zachodniopomorskiego pływające pod obcą banderą według wieku

rok / wyszczególnienie	Liczba statków ogółem	WIEK					
		5 lat i mniej	6-10	11-15	16 - 20	21 - 25	26 i więcej lat
1999	61	16	6	9	18	9	3
2000	69	14	9	7	1	30	8
2001	69	13	7	8	6	26	9
2002	75	12	8	17	7	24	7
2003	79	10	8	16	11	26	8
2004	88	10	8	17	16	28	9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Centrum Statystyki Morskiej Urzędu Statycznego w Szczecinie

Położenie geograficzne sprawia, że porty Pomorza Zachodniego muszą zmierzyć się z konkurencją portów niemieckich. Konkurencja występuje zwłaszcza na polu pozyskiwania ładunków z krajów skandynawskich i przewożenia ich na południe Europy<sup>11</sup>. Istotnym zagrożeniem dla armatorów zachodniopomorskich jest wzmacnianie przez armatorów innych krajów linii promowych na trasach porty skandynawskie – porty niemieckie: Warnemunde-Rostock oraz Sasnitz.

Szansą dla rozwoju transportu morskiego może być wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe na Bałtyku. Zapotrzebowanie to wzrasta o kilkanaście procent rocznie, co daje szansę nadmorskim regionom wykorzystania i wpisania się w sieć morskich autostrad.

<sup>11</sup> P. Narękiwicz, *Determinanty wzrostu przewozów w regionie Morza Bałtyckiego*, [www.portalmorski.pl/referaty/2004/05.pdf](http://www.portalmorski.pl/referaty/2004/05.pdf) – 13.02.2006r.;

### 2.2.2. Analiza trendów występujących w sektorze w latach 1999 – 2004

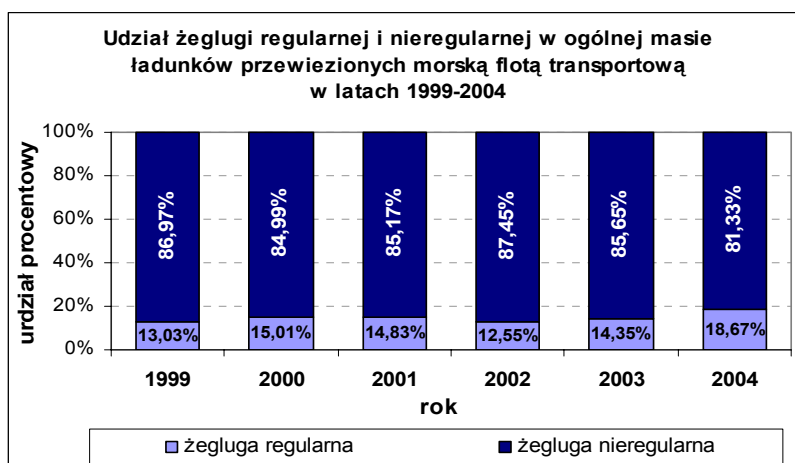
Ogólna masa ładunków przewiezionych morską flotą transportową województwa zachodniopomorskiego w analizowanym okresie wynosiła przeciętnie około 21 300 tys. ton rocznie. Największą dynamikę zmian tej wielkości odnotowano w roku 2002 (wzrost o 13,71% w stosunku do roku 2001).

W latach 1999 – 2003 następował spadek pracy przewozowej wykonywanej przez statki morskiej floty transportowej. W roku 2004 nastąpił niewielki wzrost pracy przewozowej (o 0,76%) do poziomu 43 470 mln tonomil, z 43 376 mln tonomil w roku 2003.

Spadek pracy przewozowej wykonywanej przez statki morskiej floty transportowej (liczonej jako iloczyn masy przewiezionych ładunków i liczby tonomil pokonanych przez statek) w latach 1999 – 2003 należy łączyć z małym udziałem żeglugi dalekiego zasięgu w żegludze regularnej, ale przede wszystkim ze spadkiem udziału żeglugi dalekiego zasięgu w żegludze nieregularnej w latach 1999 – 2003. Jako że żegluga nieregularna obsługuje zdecydowaną większość, bo ponad 80% ładunków przewożonych morską flotą transportową, zmiany zachodzące w przewozach żeglugi nieregularnej w istotnym stopniu wpływają na inne segmenty morskiej gospodarki transportowej.

Z danych zamieszczonych na poniższych wykresach widać wyraźnie, że w przewozach ładunków morską flotą transportową przeważa żegluga nieregularna (trampowa). Żegluga nieregularna przeważa zarówno, jeśli weźmiemy pod uwagę tonaż przewiezionych ładunków jak i pracę przewozową wykonaną przez statki wyrażoną w tonomilach. Procentowy udział przewozów zaliczanych do żeglugi nieregularnej i regularnej wśród ogółu przewozów morską flotą transportową, mierzony tonażem przewiezionych ładunków, w kolejnych latach poddanych analizie kształtował się następująco:

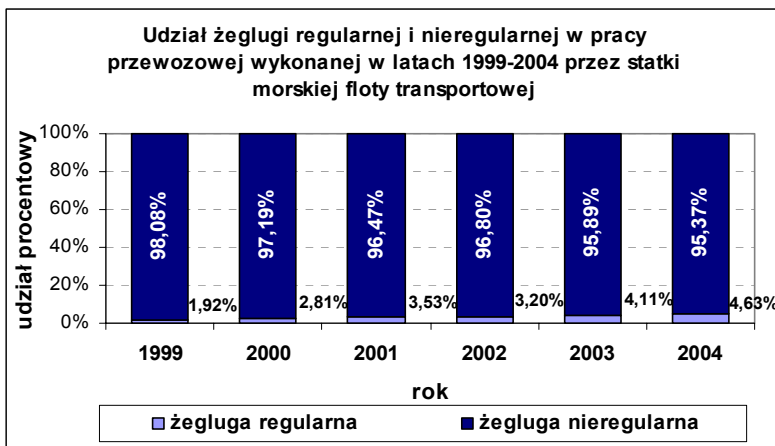
**Wykres 2** Udział żeglugi regularnej i nieregularnej w ogólnej masie ładunków przewiezionych morską flotą transportową w latach 1999-2004



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rocznik statystyczny województwa zachodniopomorskiego, US Szczecin, 2000, 2003, 2004, 2005;

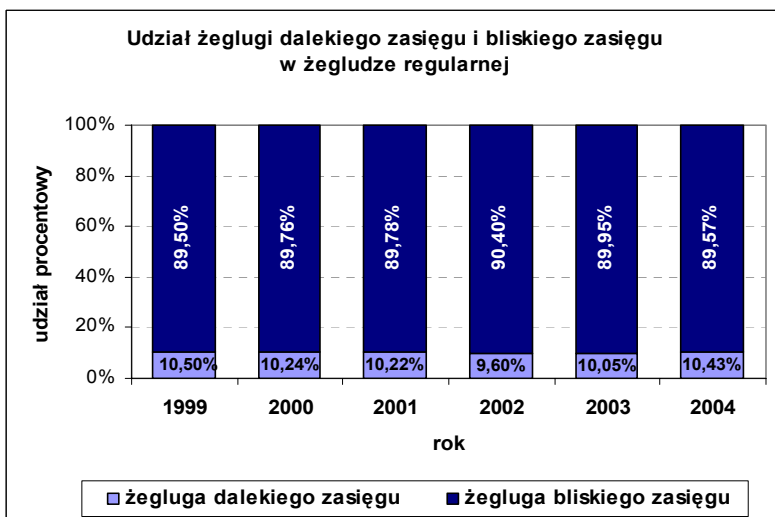
Dominujący udział żeglugi nieregularnej w przewozach morską flotą transportową ogółem nie dziwi, jeśli zdamy sobie sprawę z charakterystyki tych dwóch systemów transportu morskiego. Żegluga trampowa zajmuje się bowiem generalnie przewozem ładunków masowych, suchych i płynnych, a takie właśnie ładunki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

**Wykres 3** Udział żeglugi regularnej i nieregularnej w pracy przewozowej wykonanej w latach 1999-2004 przez statki morskiej floty transportowej



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rocznik statystyczny województwa zachodniopomorskiego, US Szczecin, 2000, 2003, 2004, 2005;

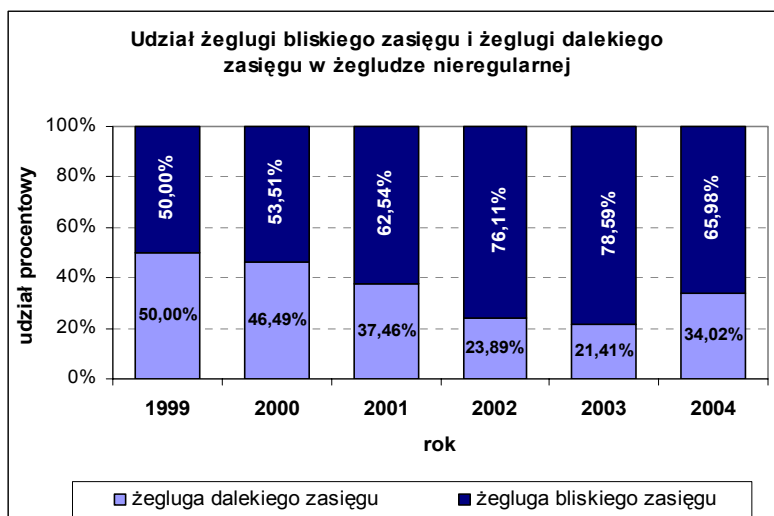
**Wykres 4** Udział żeglugi dalekiego zasięgu i bliskiego zasięgu w żegludze regularnej



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rocznik statystyczny województwa zachodniopomorskiego, US Szczecin, 2000, 2003, 2004, 2005;

W żegludze regularnej (liniowej) zdecydowanie przeważa udział żeglugi bliskiego zasięgu (tj. żeglugi obejmującej przewozy o zasięgu bałtyckim i europejskim), który w całym analizowanym okresie wynosi około 90%. Zarówno w żegludze bliskiego zasięgu, jak i w żegludze regularnej ogółem największy udział ma żegluga bałtycka. Stanowi ona nieco ponad 86% całej żeglugi regularnej (z wyjątkiem roku 1999, w którym odsetek ten wynosi około 84%) oraz około 96% żeglugi bliskiego zasięgu (w roku 1999 odsetek ten był nieco niższy i wyniósł około 94%).

**Wykres 5** Udział żeglugi bliskiego zasięgu i żeglugi dalekiego zasięgu w żegludze nieregularnej



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rocznik statystyczny województwa zachodniopomorskiego, US Szczecin, 2000, 2003, 2004, 2005;

Struktura geograficzna polskiego handlu zagranicznego wpływa na strukturę i kierunki geograficzne usług świadczonych przez poszczególne gałęzie transportu, a więc także przez transport morską flotą transportową. Przedsiębiorstwa armatorskie odchodzą od tradycyjnego koncentrowania się na przewozach oceanicznych, a poszukują dostępu do rynków krajów znajdujących się w centrum zainteresowania polskiego handlu zagranicznego.<sup>12</sup> Znajduje to wyraz również w usługach świadczonych przez morską flotę transportową województwa zachodniopomorskiego, zwłaszcza iż województwo to sąsiaduje z największym partnerem handlowym Polski – Niemcami.

Większość ładunków przewożonych morską flotą transportową to przewozy pomiędzy portami obcymi. W latach 1999 – 2003 rósł natomiast udział przewozów w relacji z portami polskimi, osiągając w roku 2003 poziom 45,08%. Śladowy udział w przewozach ładunków morską flotą transportową wg relacji stanowią przewozy pomiędzy portami polskimi. W całym analizowanym okresie ich udział wynosi znacznie poniżej 1% przewozów ogółem. Jedynie w roku 2001 udział ten wyniósł 1,67%.

**Tabela 5** Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego morską flotą transportową według grup (w tys. ton)

Wyszczególnienie	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>OGÓŁEM</b>	<b>5 229</b>	<b>6 323</b>	<b>6 787</b>	<b>8 079</b>	<b>8 032</b>	<b>2 835</b>
<b>w tym ładunki w gestii własnej</b>	3 817	4 125	4 670	6 947	7 133	2 009
<b>Eksport</b>	4 250	4 231	4 415	6 398	6 434	1 548
<b>Import</b>	980	2 093	2 193	1 661	1 598	1 283
<b>Pomiędzy portami obcymi</b>	b.d.	-	180	20	-	4

Źródło: Rocznik statystyczny województwa zachodniopomorskiego, US Szczecin, 2000, 2003, 2004, 2005; opracowanie własne;

<sup>12</sup> [www.ibngr.edu.pl/download/ppg\\_6\\_01/pg18\\_12.pdf](http://www.ibngr.edu.pl/download/ppg_6_01/pg18_12.pdf) - 15.02.2006 r.;

Należy podkreślić, że rozwój handlu, w tym handlu zagranicznego Polski, jest warunkiem postępu i rozwoju transportu morskiego. Wskazane gałęzie gospodarki są ze sobą bardzo silnie powiązane. Jednakże poważnym czynnikiem ograniczającym rozwój polskiego handlu zagranicznego droga morską jest nie tylko brak autostrad i dróg szybkiego ruchu łączących wybrzeże z pozostałymi częściami kraju i Europy, ale także dróg dojazdowych do baz i przystani morskich<sup>13</sup>. Ta istotna bariera nie zostanie pokonana i porty województwa zachodniopomorskiego nie będą posiadały właściwego połączenia z zapleczem, jeżeli nie zostanie zapewniony bezpośredni dostęp do nich i nie powstanie niezbędna infrastruktura. Odbije się to niekorzystnie na konkurencyjności portów Pomorza Zachodniego, a tym samym będzie miało negatywny wpływ na rozwój transportu morskiego regionu. Niedostatecznie rozwinięty system połączeń drogowych może sprawić, że niemożliwe stanie się wykorzystanie przez armatorów województwa zachodniopomorskiego pozytywnego trendu wzrostowego (zarówno w ujęciu wartościowym, jak i ilościowym) obserwowanego w ostatnich latach w światowym handlu<sup>14</sup>.

Łączna masa ładunków przewożonych morską flotą transportową rosła w latach 1999 – 2002, natomiast w latach 2003 – 2004 ilość tych ładunków malała. Znaczący spadek ogólnej masy ładunków przewożonych morską flotą transportową (o 15,35%) nastąpił w ostatnim roku poddanym analizie, w którym przewieziono 19 667 tys. ton ładunków. Rozpatrując przyczyny tak wyraźnego spadku przewozów ładunków polską flotą transportową należy wskazać, poza malejącym potencjałem floty, na zmiany w wielkości oraz strukturze geograficznej polskiego handlu zagranicznego. Z punktu widzenia armatorów oraz portów Pomorza Zachodniego zmiany te należy uznać za niekorzystne.

O ile udział transportu morskiego w przewozach ładunków phz w eksporcie oscylował około 35 %, o tyle w imporcie wystąpiła wyraźna tendencja spadkowa o około 6 pkt. procentowych do wartości 25 % w roku 2003<sup>15</sup>. Za zjawisko niepokojące należy również uznać niewielki udział przewozu ładunków phz w kontenerach, co jest skutkiem rosnącej konkurencji międzygałęziowej zwłaszcza ze strony transportu drogowego oraz kolejowego. Pozycję konkurencyjną zachodniopomorskiej floty transportowej pogarsza wspomniany już zaawansowany wiek statków, natomiast w portach – daleko posunięta dekapitalizacja potencjału portowego.

Poniższy wykres przedstawia udział procentowy poszczególnych grup ładunków przewożonych morską flotą transportową w ogólnej masie przewożonych ładunków. W analizowanym okresie cztery grupy ładunków miały znaczący udział w przewozach. Były to: węgiel i koks, zboże, fosforyty i inne masowe oraz drobnica.

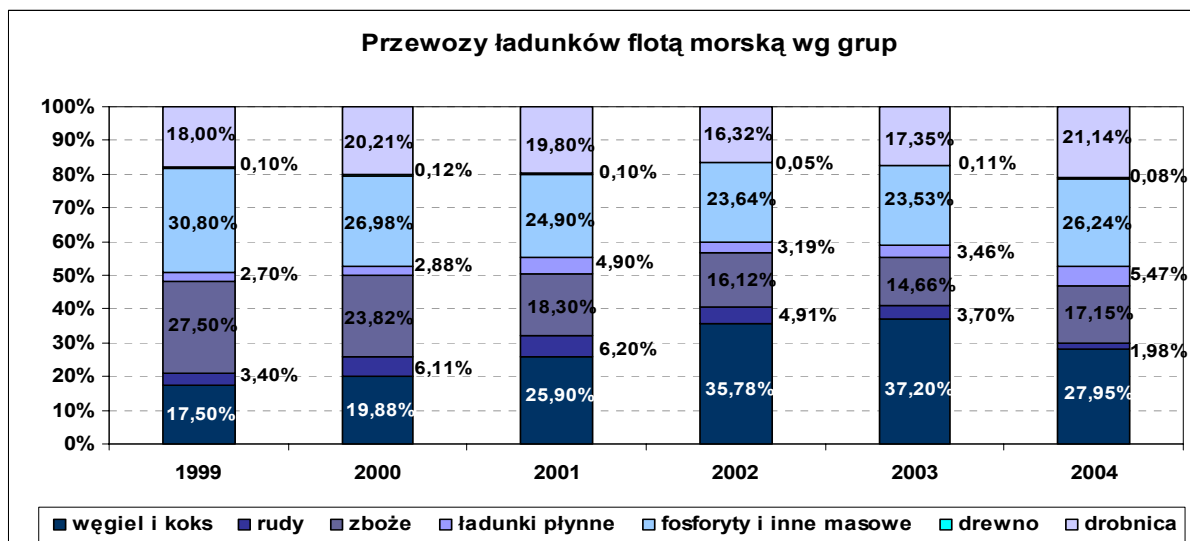
<sup>13</sup> P. Narętkiewicz, *Determinanty wzrostu przewozów w regionie Morza Bałtyckiego*, [www.portalmorski.pl/referaty/2004/05.pdf](http://www.portalmorski.pl/referaty/2004/05.pdf) – 13.02.2006r.;

<sup>14</sup> P. Szykaruk „Na stabilnym kursie. 55 lat PŻM” w: „Zachodniopomorski Przegląd Gospodarczy” Nr 2-3 Szczecin 2006 s. 31

<sup>15</sup> Rocznik statystyczny gospodarki morskiej, GUS Warszawa, 2004



**Wykres 6** Przewozy ładunków flotą morską wg grup w latach 1999-2004



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rocznik statystyczny województwa zachodniopomorskiego, US Szczecin, 2000, 2003, 2004, 2005;

### 2.2.3. Analiza możliwych scenariuszy zmian i rozwoju do roku 2015

Poniżej zamieszczono rozważania dotyczące trzech wariantów rozwoju transportu morskiego województwa zachodniopomorskiego do roku 2015: optymistycznego, realistycznego i pesymistycznego. Prawdopodobieństwo wystąpienia każdego z nich wiąże się z podjęciem lub niepodjęciem konkretnych działań przyczyniających się do rozwoju transportu morskiego.

#### Wariant optymistyczny

Wariant optymistyczny zakłada, że do roku 2015 systematycznie wzrastać będzie konkurencyjność transportu morskiego województwa zachodniopomorskiego. Wykorzystana zostanie szansa wynikająca z przewidywanego wzrostu zapotrzebowania na usługi transportowe na Bałtyku. Nastąpi to za sprawą rozwoju ważnych węzłów logistyczno-transportowych, jakimi są porty morskie Pomorza Zachodniego, poprzez nakłady na budowę kompleksowego zaplecza transportu lądowego i morskiego w tych portach. Dodatkowo na konkurencyjność transportu morskiego pozytywnie wpływać będzie silniejsza niż obecnie pozycja armatorów w obsłudze przewozów europejskiego i światowego handlu zagranicznego. Przejawem wzrostu konkurencyjności transportu morskiego województwa zachodniopomorskiego będzie wzrost ilościowy ładunków (w tym ładunków polskiego handlu zagranicznego) przewożonych przez ten transport w każdym jego segmencie, a więc zarówno w żegludze regularnej jak i nieregularnej, bliskiego i dalekiego zasięgu. Znaczną część przewożonych ładunków stanowić będą ładunki zjednostkowane.

Rozwojowi transportu morskiego na Pomorzu Zachodnim sprzyjać będą działania prowadzące do stworzenia niezbędnych warunków odnowy floty transportowej oraz zwiększenia jej liczebności.

Omawiany scenariusz zakłada, iż postępować będzie pełniejsza integracja transportu morskiego województwa zachodniopomorskiego z systemem transportowym Polski i Europy. Pozwoli to czerpać korzyści z połączenia i współdziałania różnych gałęzi transportu w łańcuchu transportowym, rozwoju handlu światowego oraz wzrostu międzynarodowej wymiany towarowej.

Podjęte zostaną działania na rzecz podniesienia poziomu bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu, a także warunków pracy na statkach.

Wszystkie powyższe działania zwiększą konkurencyjność transportu morskiego województwa zachodniopomorskiego, przekładając się na wzrost dochodów, a tym samym dobrobytu społeczeństwa.

### **Wariant realistyczny**

Wariant realistyczny zakłada, że pozycja konkurencyjna transportu morskiego województwa zachodniopomorskiego nie ulegnie zasadniczej zmianie w porównaniu do stanu obecnego. Podmioty gospodarcze związane z tym sektorem gospodarki morskiej nie będą w stanie znacząco poprawić swej sytuacji. Oznacza to m.in. spowolnienie procesu rozwoju ilościowego i odnowienia floty transportowej eksploatowanej przez armatorów województwa zachodniopomorskiego. Armatorom trudniej będzie przez to konkurować z przewoźnikami krajowymi i zagranicznymi, szczególnie niemieckimi, przewoźnikami, zwłaszcza w zakresie pozyskania ładunków ze Skandynawii i przewiezienia ich na południe Europy. Jako że zrealizowana zostanie tylko część inwestycji poprawiających dostępność portów morskich Pomorza Zachodniego od strony lądu i morza, mniejsze niż w wariantcie optymistycznym będą impulsy rozwojowe. Nie wystarczą one, by wykreować znaczący wzrost przewozu ładunków. Zdolność przeładunkowa portów nie ulegnie znaczącemu zwiększeniu, co ograniczy możliwości rozwoju transportu morskiego. Również pozostałe usługi na rzecz transportu morskiego nie zostaną istotnie usprawnione. W takiej sytuacji niemożliwy będzie znaczący wzrost ilościowy ładunków obsługiwanych przez tą gałąź transportu.

Realizacja omawianego wariantu oznaczać będzie, iż inwestycje i inne działania mogące wpłynąć na wzrost konkurencyjności transportu morskiego Pomorza Zachodniego zostaną przeprowadzone w ograniczonym tylko zakresie. W konsekwencji nie należy spodziewać się znaczącego wzrostu poziomu dochodów społeczeństwa z tego tytułu.

### **Wariant pesymistyczny**

Realizacja scenariusza pesymistycznego oznacza, iż sytuację transportu morskiego województwa zachodniopomorskiego cechować będzie stagnacja. Nie zostaną zrealizowane główne inwestycje poprawiające dostępność portów od strony lądu i morza. Pogłębiać się będzie trudna sytuacja armatorów, którzy eksploatować będą coraz mniej statków. Wśród statków dominować będą jednostki stare, mniej wydajne i niebezpieczne

dla użytkowników oraz pracujących na nich marynarzy. Zwiększą się nakłady na remonty statków, co utrudni armatorom poprawianie efektywności gospodarowania, m.in. w zakresie polityki ograniczania kosztów działalności.

Jako że w wariantcie pesymistycznym nie podjęte zostaną działania legislacyjne przeciwdziałające zjawisku przeflagowywania, będzie ono postępować. Negatywnie wpłynie to na m.in. niezależność i bezpieczeństwo transportowe państwa. Zwłaszcza że już obecnie liczba statków województwa zachodniopomorskiego pływających pod polską banderą jest niepokojąco niska.

Należy podkreślić, że szczególnie negatywnie na rozwój całej gospodarki morskiej Pomorza Zachodniego, przede wszystkim zaś gospodarki portowej i transportu morskiego, wpływać będzie brak właściwej infrastruktury dostępowej do portów (np. brak autostrad oraz niewystarczająca sieć i niski standard dróg, słabo rozwinięty system transportu kombinowanego).

Tak więc sektor uznany za motor rozwoju gospodarki morskiej nie spełni właściwie swej roli i nie przyczyni się do wzrostu konkurencyjności Pomorza Zachodniego.

Realizacja tego scenariusza niesie ze sobą ryzyko, iż zaprzepaszczone zostaną osiągnięcia techniczne i technologiczne stoczni Pomorza Zachodniego oraz nie zostanie wykorzystana silna pozycja Stoczni Szczecińskiej Nowa.

Negatywne skutki niedofinansowania odczuje również szkolnictwo morskie oraz turystyka na obszarze Pomorza Zachodniego. Niewystarczające środki będą kierowane na badania i przekształcenia w zakresie eksploatacji zasobów wód i dna morskiego.

W konsekwencji wskazanych powyżej zaniedbań niemożliwy stanie się rozwój gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego. Ludność regionu nie osiągnie z tego tytułu wzrostu dochodów, a gospodarka narodowa poniesie koszt alternatywny w postaci utraty wpływów, jakie wystąpiłyby w przypadku realizacji scenariusza optymistycznego lub realistycznego.

#### **2.2.4. Analiza SWOT**

<b>SILNE STRONY</b>	
▪ silny potencjał transportowy – województwo skupia ok. 85 % wszystkich przewoźników morskich	4,50
▪ własna wysoko wykwalifikowana kadra morska i lądowa	4,50
▪ dostęp do sieci autostrad lądowych krajów zachodnich	4,40
▪ największa wśród województw liczba przejść granicznych lądowych rzecznych, morskich i lotniczych	4,40
▪ długa linia brzegowa sprzyjająca rozwojowi kabotażu	4,10
▪ korzystna lokalizacja portów w Szczecinie i Świnoujściu (ważne węzły komunikacyjne)	4,00
▪ nowoczesne środki transportu w wybranych grupach rodzajowych (promy)	3,90
▪ istnienie zorganizowanej infrastruktury morsko-śródlądowej i śródlądowej o korzystnej lokalizacji	3,50

<b>SŁABE STRONY</b>	
▪ niedostateczne wykorzystanie transgranicznego położenia	4,22
▪ brak rozwiązania dotyczącego transportowego zaplecza śródlądowego dla portów polskich i niemieckich godzący w interesy obu stron	3,89
▪ brak obwodnicy wokół Szczecina odciążającej ruch wewnątrz miasta, poprawiającej dojazd do portu Police oraz pozwalającej na transport materiałów niebezpiecznych	3,78
▪ brak udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze zaplecza portów	3,78
▪ brak koncepcji przeładunków statków morskich na barki, głównie w relacjach odrzańskich i śródlądowych zachodnich europejskich dróg wodnych	3,71
▪ zaawansowany wiek i zdekapitalizowanie floty morskiej posiadanej przez polskich armatorów	3,67
▪ niedostateczna infrastruktura w zakresie ochrony środowiska	3,50
▪ brak środkowo-europejskiego korytarza transportowego	3,33
▪ niedostosowanie do wykorzystania transportu intermodalnego (brak infrastruktury)	3,33
▪ niska jakość i stan techniczny dostępnej infrastruktury	3,22
<b>SZANSE</b>	
▪ wdrożenie przepisów o podatku tonażowym, korzystnym rejestrze żeglugi międzynarodowej, modyfikacja kodeksu morskiego	3,54
▪ koncepcja autostrad morskich z udziałem portów Szczecin i Świnoujście (autostrada przez Bałtyk do krajów skandynawskich)	3,49
▪ możliwość budowy Portu Gazowego Świnoujście	3,42
▪ CETC Odrzański Korytarz S-3	3,33
▪ wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe na Bałtyku	3,24
▪ wzrost obrotów handlu zagranicznego	3,17
▪ racjonalny ekstensywny (terytorialny) wzrost zaplecza portów generujący wzrost przeładunków	3,11
▪ możliwość pełnego wykorzystania korzyści płynących ze współpracy transgranicznej	3,10
▪ zwiększenie znaczenia polskich portów morsko-śródlądowych w obsłudze przewozów w relacji północ-południe Europy	3,03
<b>ZAGROŻENIA</b>	
▪ polityka transportowa państwa - przejęcie nadrzędności układu transportowego w układzie E-W (służąca krajom wschodnimi Niemcom) nad układem N-S, którego beneficjentem byłyby porty morskie i inne dziedziny gospodarki morskiej	4,21
▪ opóźnienia w realizacji budowy dróg szybkiego ruchu w regionie	3,92
▪ pominięcie regionu w strategiach transportowych kraju	3,35
▪ dominacja portu w Hamburgu w obsłudze przewozów północ-południe Europy	3,35
▪ zmniejszanie się głębokości torów wodnych powodujące obniżenie tonażu statków zawijających do portów Szczecin oraz Świnoujście	3,31
▪ planowane wprowadzenie drogich paliw ekologicznych w rejonie Morza Bałtyckiego	3,27
▪ pogłębiające się zjawisko przeflagowywania na bandery obce	3,23
▪ osłabienie pozycji żeglugi śródlądowej w międzynarodowej wymianie towarowej	3,19
▪ opóźnienia w realizacji Strategii Lizbońskiej	3,17

## **2.3. GOSPODARKA PORTOWA**

### **2.3.1. Ogólna charakterystyka sektora w województwie zachodniopomorskim**

Port oznacza miejsce wyposażone w infrastrukturę umożliwiającą statkom handlowym cumowanie, załadunek lub rozładunek, a pasażerom wejście lub zejście z pokładu statku.<sup>16</sup>

W portach morskich jako przestrzeniach geograficznych, lokalizowane są różnorodne podmioty gospodarcze realizujące zadania wynikające z potrzeby obsługi pasażerów i ładunków oraz środków transportu przemieszczających wymienione przedmioty obsługi na szlakach wodnych i lądowych.

Zadania w polskich portach są realizowane przez dwie grupy przedsiębiorstw<sup>17</sup>:

- usługowe przedsiębiorstwa przeładunkowo-składowe,
- różne przedsiębiorstwa przemysłowo-handlowe, które są zlokalizowane na terenie portu lub w jego bliskim sąsiedztwie i na własny rachunek realizują usługi portowe,
- przedsiębiorstwa przemysłu przyportowego.

Polskie porty zlokalizowane w województwie zachodniopomorskim są położone nad morzem terytorialnym (Morze Bałtyckie) oraz nad morskimi wodami wewnętrznymi.

W skład części terytorium Rzeczypospolitej Polskiej<sup>18</sup> - pozostającej w granicach województwa zachodniopomorskiego – wchodzi woda wewnętrzna części Jeziora Nowowarpieńskiego, część Zalewu Szczecińskiego wraz ze Świną i Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim, znajdujące się na wschód od granicy państwowej między Rzeczpospolitą Polską a Niemcami oraz rzeka Odra pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami Portu Szczecin.

W województwie zachodniopomorskim, które ma 184,9 km granicy morskiej<sup>19</sup>, zlokalizowane są dwa porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. Szczecin i Świnoujście, w których przeładowano w 2005 roku ponad 20 mln ton ładunków oraz obsłużono ponad 1,0 mln pasażerów.

Województwo zachodniopomorskie posiada także port w Policach (o powierzchni 1 236,18 ha) o obrotach rocznych ok. 2,7 mln ton, jak również małe porty: Kołobrzeg, Stepnica, Darłowo, które w 2005 roku obsłużyły łącznie ok. 20 tys. pasażerów oraz ok. 235 tys. ton ładunków.

<sup>16</sup> *Słownik terminów statystyki morskiej*, przygotowany przez Sekretariat Grupy Roboczej Statystyki Transportu EUROSTAT jako materiał uzupełniający do Dyrektywy Rady z 8 grudnia 1995.

<sup>17</sup> A. Litke w zespole: *Analiza i diagnoza transportu morskiego w Polsce*. Instytut Analiz, Diagnoz i Prognoz Gospodarczych. Szczecin 2005. Str. 21.

<sup>18</sup> A Litke w zespole: *Gospodarka morska województwa zachodniopomorskiego w latach 1997-1998*. Wydawnictwo Urzędu Statystycznego w Szczecinie. Szczecin 1999. Str. 10-11.

<sup>19</sup> A Litke w zespole: *Gospodarka morska województwa zachodniopomorskiego w latach 1997-1998*. Wydawnictwo Urzędu Statystycznego w Szczecinie. Szczecin 1999. Str. 6.

Ponadto w województwie zachodniopomorskim eksploatowane są inne małe porty obsługujące statki pasażerskie – jest to Trzebież i Nowe Warpno, w których międzynarodowy ruch osobowy kształtował się w 2005 roku na poziomie około 100 tys. osób.

Wszystkie porty morskie województwa zachodniopomorskiego obsłużyły w 2005 roku:

- około 23 mln ton ładunków przewożonych statkami handlowymi,
- około 1,2 mln pasażerów przewożonych statkami pasażerskimi oraz towarowo-pasażerskimi.

Należy podkreślić znaczący udział w obrotach portów województwa zachodniopomorskiego ładunków tranzytowych, których łączna wielkość kształtuje się na poziomie około 3 mln ton, w tym około 2 mln ton to ładunki zaliczane do grupy drobnica, której obsługa tworzy znaczącą wartość dodaną dla sektora portowego.

Największe porty morskie województwa zachodniopomorskiego tj. Szczecin i Świnoujście, są portami uniwersalnymi, których potencjał eksploatacyjny jest przygotowany do obsługi ładunków masowych suchych oraz płynnych, jak również drobnicy konwencjonalnej oraz w formie wielkich jednostek ładunkowych, czyli w kontenerach, samochodach ciężarowych, przyczepach lub wagonach kolejowych.

Port w Szczecinie posiada specjalistyczne bazy do obsługi zboża, węgla, rudy, produktów naftowych i innych ładunków masowych oraz drobnicy w tym w kontenerach. W porcie Świnoujście zlokalizowana jest nowoczesna baza do obsługi węgla, produktów naftowych oraz – jedyna w portach polskich – baza rudowa przygotowana do przyjmowania statków o nośności ok. 70 tys. ton. Port Świnoujście posiada pięciostanowiskową bazę promową, która, jako jedyna w polskich portach, obsługuje towary przemieszczane w wielkich jednostkach ładunkowych, w tym i wagonach kolejowych. Ładunki w kontenerach mogą być również obsługiwane poza terminalem promowym, tj. w bazie Euroterminal oraz w bazie kontenerowej na nabrzeżu Hutników. W Świnoujściu obsługiwane są również jednostki pływające Marynarki Wojennej. Port w Policach należy zaliczyć do nowoczesnych portów dysponujących specjalistycznymi bazami do obsługi surowców fosforonośnych, amoniaku, kwasu siarkowego oraz nawozów sztucznych.

Większość terytorium portu Police nie jest zagospodarowana dla żadnych portowych funkcji gospodarczych. Wśród zagospodarowanych obszarów należy wymienić:

- teren Terminalu Morskiego (9,55 ha) – Terminal Morski składa się z dwustanowiskowego nabrzeża (o długości 415 m), które podzielone jest funkcjonalnie na stanowisko do wyładunku surowców fosforowych w relacji statek – taśmociąg – magazyn oraz stanowisko nawozowe przeznaczone do załadunku produktów Zakładów Chemicznych „Police”.
- teren Terminalu Barkowego (17,67 ha) – Terminal Barkowy posiada dwa główne nabrzeża: Północne (tzw. nabrzeże Surowca), wzdłuż którego przebiega taśmociąg rozładunkowy, oraz Południowe (tzw. nabrzeże Produktu) ze stanowiskiem do załadunku nawozów oraz taśmociągami dosyłowymi.

- teren Terminalu Mijanka – Terminal Mijanka wyposażony jest w nabrzeże do przeładunku produktów płynnych, na którym występują dwa punkty przeładunkowe: północny do kwasu siarkowego i południowy do amoniaku.
- teren Terminalu Gunia – wyposażony jest w nabrzeże o długości 245 m, przy którym zlokalizowany jest plac manewrowy.

Należy zaznaczyć, iż w Policach istnieje także najnowocześniejszy port dla żeglugi śródlądowej. Obecnie, po wybudowaniu w Policach dwóch morskich stanowisk i w obliczu planowanej dalszej rozbudowy portu Police, istnieje uzasadnione zagrożenie, że znaczenie tego nowoczesnego portu śródlądowego ulegnie marginalizacji. Można temu zapobiec poprzez budowę krótkiego odcinka drogi wodnej przez rzekę Inę od Odry (rejon Inoujścia) do Goleniowa oraz budowę portu śródlądowego w Goleniowie. Pozwoliłoby to na stworzenie węzła goleniowskiego, gdzie konfekcjonowano by towary masowe dowożone śródlądową drogą wodną z Polic.

W portach województwa zachodniopomorskiego, tj. w Świnoujściu, Dziwnowie, Kołobrzegu, Mrzeżynie i Darłowie stacjonuje flota rybacka (kutrowa), a łodzie rybackie posiadają swoje bazy w 29 portach i przystaniach tego województwa.<sup>20</sup>

### **2.3.2. Analiza trendów występujących w sektorze w latach 2000-2005**

Na polskim wybrzeżu zlokalizowanych jest pięć portów głównych, w tym cztery o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej tj. Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście<sup>21</sup>. Do portu głównego należy zaliczyć port w Policach, którego obroty dochodzą do 3 mln ton rocznie. Zgodnie bowiem z zaleceniami Dyrektywy 96/64/EC z dnia 8 grudnia 1995 roku w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu ładunków i pasażerów drogą morską – za port główny w danym kraju uznaje się port obsługujący rocznie ponad 1 milion ton ładunków lub powyżej 200 tysięcy pasażerów.

Analiza obrotów ładunkowych w portach morskich województwa zachodniopomorskiego dotyczy portów głównych: Świnoujście, Szczecin, Police oraz portów o mniejszym znaczeniu: Stepnica, Kołobrzeg, Darłowo. W latach 2000-2005 nie odnotowano jednolitych tendencji rozwojowych w zakresie obrotów ładunkowych w portach morskich.

W Szczecinie obroty portu w 2000 roku wyniosły 11,1 mln ton, co stanowiło blisko 49% obrotów we wszystkich portach województwa zachodniopomorskiego. W kolejnych trzech latach odnotowywano systematyczne spadki przeładunków. W 2003 roku obroty w Szczecinie wyniosły 8,6 mln ton i w porównaniu z 2000 rokiem zmniejszyły się o 22,7%. W tym okresie średnioroczny spadek obrotów wyniósł -8,3%. W 2003 roku udział obrotów portu w Szczecinie w obrotach ogółem portów województwa zachodniopomorskiego był najniższy i wyniósł 42,3%. W kolejnych dwóch latach niekorzystna tendencja uległa odwróceniu i przeładunki portu szczecińskiego wzrosły o 16,6% przekraczając poziom 10,0 mln ton w 2005 roku.

<sup>20</sup> A. Pazdan z zespołem: *Porty morskie i żegluga morska w Polsce w latach 2002-2004*. Wydawnictwo Głównego Urzędu Statystycznego, Urząd Statystyczny w Szczecinie. Szczecin 2005, str. 54-55.

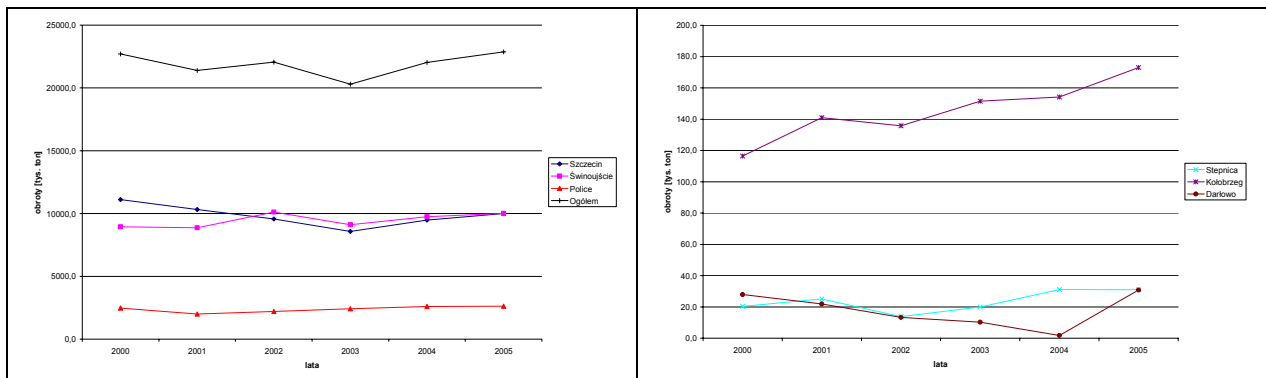
<sup>21</sup> Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. DZ. U. 1997, nr 9, poz. 44.

W Świnoujściu obroty ładunkowe charakteryzowały się niewielką rosnącą tendencją rozwojową, ukształtowaną już w latach 90-tych. W 2000 roku port w Świnoujściu przeładował 8,9 mln ton, co dawało 39% udział w obrotach portów w województwie zachodniopomorskim. W roku 2002 port odnotował rekordowe w analizowanym okresie obroty 10,1 mln ton, co pozwoliło zwiększyć udział w rynku do blisko 46%. W latach 2002-2005 obroty portu w Świnoujściu przewyższały obroty portu w Szczecinie.

Coraz większe znaczenie zyskuje port w Policach, którego obroty wzrosły w 2005 roku w stosunku do 2000 o 5,6% i wyniosły ponad 2,6 mln ton. Warto zwrócić uwagę, że jeszcze w 1991 roku port w Policach obsłużył 0,8 mln ton ładunków, co daje ponad trzykrotny wzrost obrotów do 2005 roku i udział w rynku (woj. zachodniopomorskie) na poziomie 12%.

Wśród mniejszych portów województwa zachodniopomorskiego istotne znaczenie odgrywa port w Kołobrzegu. W latach 2000-2005 ukształtował się wyraźny rosnący trend obrotów ładunkowych w tym porcie. W 2005 roku w stosunku do 2000 port odnotował wzrost przeładunków o 48,6%, co oznacza średni przyrost o 8,2% rocznie.

**Wykres 7** Obroty ładunkowe w portach morskich woj. zachodniopomorskiego w latach 2000 – 2005



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wydawnictw Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie

Największy udział w obrotach polskich portów morskich wśród grup ładunkowych miała drobnica (16% w 2004 roku). Kolejnymi, co do wielkości obrotów, grupami ładunkowymi w Polsce w 2004 roku były węgiel i koks (13,1%) oraz ropa i przetwory naftowe (12,5%). Ze względu na rosnący udział drobnicy w strukturze ładunkowej obrotów portów morskich, poddano analizie dynamiki w latach 2000-2005 tę grupę ładunków<sup>22</sup>.

Dominujący udział w przeładunkach drobnicy w analizowanym okresie miały tylko dwa porty województwa zachodniopomorskiego: Świnoujście i Szczecin (łącznie przeładowały ponad 99% drobnicy)<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> Hozer J., Litke A., Lis Ch.: *Tendencje rozwojowe polskiego transportu morskiego w latach 1991-2004*, referat zgłoszony na Konferencję Naukową „Autostrady Morskie”, Szczecin 2006.

<sup>23</sup> Hozer J., Białas-Motyl A., Kuźmiński W., Lis Ch., Litke A., Rozkrut D., Tarchalski M.: *Tendencje rozwoju transportu morskiego z uwzględnieniem żeglugi bliskiego zasięgu oraz śródlądowego transportu wodnego w*

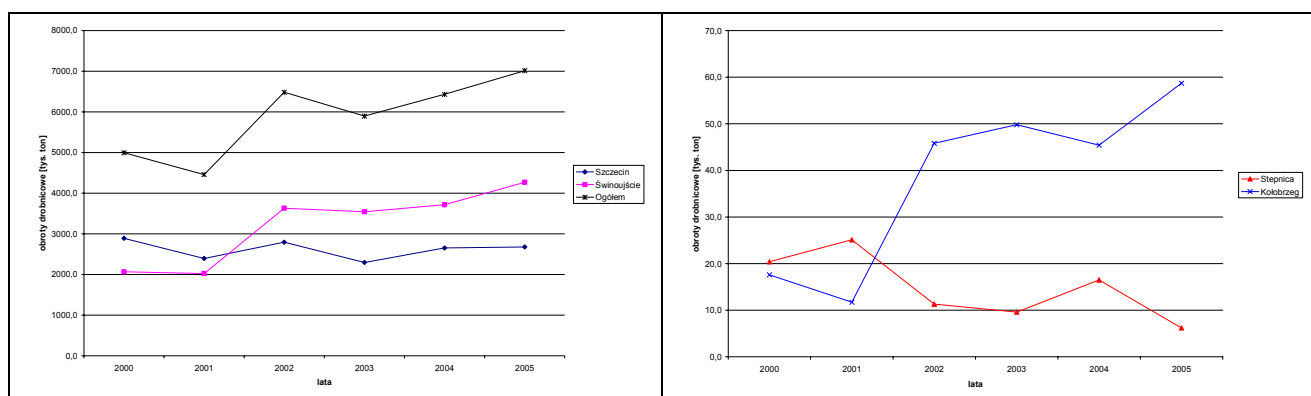


W Szczecinie w latach 2000-2005 przeładunki drobnicy nie wykazały wyraźnego trendu. Wartości oscylowały wokół przeciętnego poziomu 2,6 mln ton. Jednak z powodu rosnącego trendu przeładunków drobnicy w porcie w Świnoujściu udział przeładunków w Szczecinie malał z 57,9% w 2000 roku do 38,2% w 2005.

W latach 2000-2005 obrót drobnicą w porcie w Świnoujściu wzrósł ponad dwukrotnie (106,6%), co dało średnioroczny wzrost na poziomie 15,6%. Jeżeli ta tendencja się utrzyma, to w 2006 roku należy oczekiwać przeładunków drobnicy w porcie w Świnoujściu na poziomie 4,8 mln ton ( $\pm 0,5$  mln ton), a w 2007 roku na poziomie 5,3 mln ton ( $\pm 0,5$  mln ton).

Śladowe ilości drobnicy przeładowywały w 2005 roku porty w Stepnicy (6,2 tys. ton) i Kołobrzegu (58,7 tys. ton). O ile port w Stepnicy odnotował istotny spadek obrotów w latach 2000-2005 (-69,6%), o tyle port w Kołobrzegu znaczący wzrost o 233,5%, z poziomu 17,6 tys. ton w 2000 roku do poziomu 58,7 tys. ton w 2005 roku.

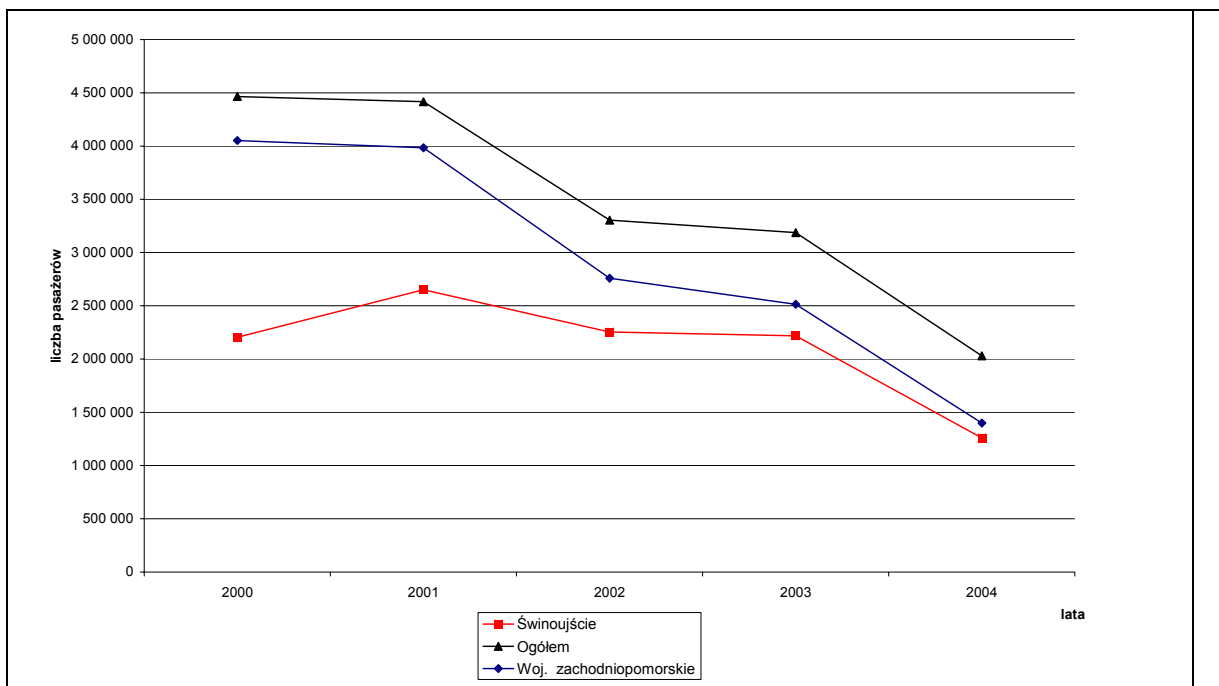
**Wykres 8** Ładunki drobnicowe w międzynarodowym obrocie morskim woj. zachodniopomorskiego w latach 2000 – 2005



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wydawnictw Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie.

W międzynarodowym ruchu pasażerów w portach morskich dominującą rolę odgrywa port w Świnoujściu z nowoczesnym terminalem promowym. W 2005 roku obroty tego portu stanowiły 90,0% obrotów portów w województwie zachodniopomorskim i 62,0% polskich portów morskich. Niestety w latach 2000-2004 odnotowano malejący trend przewozu pasażerów w polskich portach morskich, na co miał wpływ spadek w tym czasie przewozów w porcie w Świnoujściu o 42,8% oraz spadek o 95,4% przewozów w Nowym Warpnie, związany z likwidacją handlu wolnoćłowego. Fakt ten należy ocenić pozytywnie, ponieważ przewozy te były związane z ciągłym łamaniem prawa i wynikały z uprawianego na ogromną skalę przemytu powodującego znaczne straty skarbu państwa. Jeszcze w 2000 roku przygraniczny ruch pasażerów w Nowym Warpnie stanowił 45,6% przewozów pasażerów w ruchu międzynarodowym w województwie zachodniopomorskim. W 2004 roku udział ten wyniósł tylko 6,0%.

**Wykres 9** Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich ogółem i w Świnoujściu w latach 2000 – 2004



Źródło: Opracowanie własne na podstawie wydawnictw Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie.

### 2.3.3. Analiza możliwych scenariuszy zmian i rozwoju w okresie do roku 2015

Wybrzeże Bałtyku południowego – należące do województwa zachodniopomorskiego, jest miejscem lokalizacji podmiotów gospodarczych, z których najważniejsze to firmy portowe stanowiące bieguny wzrostu gospodarczego. Podmioty te realizują wieloraką działalność gospodarczą tworząc wartość dodaną o znaczącym poziomie.<sup>24</sup>

Działalność gospodarcza portów morskich odbywa się poprzez realizację wielorakich funkcji, z których podstawową jest funkcja transportowa. Funkcja transportowa to obsługa ładunków, pasażerów oraz statków i środków transportu zaplecza. Funkcja transportowa jest podstawową funkcją portu morskiego, a jej rozwój zależy od prognozowanego popytu na usługi przeładunkowo-składowe portu i zmian jego struktury.

Jak wynika z drugiej części opracowania, w portach zlokalizowanych w województwie zachodniopomorskim popyt na usługi przeładunkowe wykazuje tendencję wzrostową. Dotyczy to portów głównych, tj. Szczecina, Świnoujścia i Polic. Struktura obrotów towarowych jest zróżnicowana dla każdego z tych portów. Port w Szczecinie – jako port uniwersalny – charakteryzując się stagnacją w zakresie obsługi

<sup>24</sup> J. Hozer z zespołem: *Wartość dodana przemysłu morskiego Polski oraz jego wpływ na rozwój gospodarczy Polski*. Instytut Analiz, Diagnoz i Prognoz Gospodarczych, Szczecin, 2005.

ładunków masowych, wykazuje wzrost obrotów drobnicowych, z czego wynika potrzeba rozwoju nowoczesnego potencjału dla obsługi tej grupy towarowej, szczególnie przemieszczanej w kontenerach.

Opracowany wieloletni program inwestycyjny<sup>25</sup> przewiduje następujące zadania do realizacji w zakresie poprawy infrastruktury oraz modernizacji i rozbudowy potencjału przeładunkowego w porcie Szczecin:

- modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej,
- modernizacja infrastruktury hydrotechnicznej,
- budowę nowej infrastruktury portowej dla bazy kontenerowej i Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego.

Realizacja powyższych zadań ma na celu osiągnięcie następujących efektów:

- dostosowanie infrastruktury portowej do wymagań nowoczesnych systemów transportowych,
- podniesienie konkurencyjności portu na rynku usług portowych,
- przystosowanie portu do przewidywanego intensywnego wzrostu obrotów w basenie Morza Bałtyckiego i przenoszenia ładunków z „dróg na morze”.<sup>26</sup>

Na podkreślenie zasługuje konieczność rozwiązania problemu pogłębiania toru wodnego Szczecin-Świnoujście. Ze względu na dotychczasowy brak jego rozwiązania doszło do sytuacji, w której zarówno port szczeciński jak i Stocznia Szczecińska Nowa mają problemy z przemieszczaniem statków. Problem pogłębiania jest ściśle związany z nierozwiązanym problem składowania urobku z prac pogłębiarskich (refulatu) na odpowiednio przygotowanych do tego składowiskach. Jeżeli stanowiska takie nie będą stworzone, w efekcie znacznie mogą zostać ograniczone głębokości torów wodnych oraz basenów portowych i stoczniowych.

Rozbudowa Portu Świnoujście dotyczy Bazy Promów Morskich oraz rozbudowy portowego układu drogowo-kolejowego. W bazie promowej przewiduje się budowę stanowiska przystosowanego do obsługi promów zarówno w systemie poziomego ładowania jak i w systemie pionowym. Jednym z warunków dalszego rozwoju miasta Świnoujście jest budowa stałej przeprawy drogowej pomiędzy brzegami Świny. Realizacja tej inwestycji, istotnej dla społeczności lokalnej, pozytywnie wpłynie również na rozwój Portu Świnoujście. Dużą szansą rozwojową portu świnoujskiego jest rozważana możliwość lokalizacji specjalistycznej bazy do obsługi gazowców (Gazoport).

W trakcie przeprowadzanych analiz na jaw wyszły istniejące spory na temat istnienia jednego organizmu portowego lub też podziału na dwa niezależne podmioty: port Szczecin i Świnoujście. Zdaniem autorów oraz ekspertów tworzona sztucznie konkurencja między tymi portami na pewno nie przyczyni się do ich rozwoju. Można zaobserwować liczne negatywne skutki konkurencji między portami (np. Gdańska i

---

<sup>25</sup> *Wieloletni program inwestycyjny Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście*. Biur ds. Rozwoju Portów. Szczecin, październik 2005.

<sup>26</sup> *Wieloletni program inwestycyjny Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście*. Biur ds. Rozwoju Portów. Szczecin, październik 2005, str. 2.

Gdyni). Należy wzmacniać oraz zacieśniać współpracę w celu bardziej efektywnego konkurencyjności z portami województwa pomorskiego nie zaś między sobą.

Port Police zabezpieczał dotychczas potrzeby Zakładów Chemicznych w obsłudze statków przywożących surowce do produkcji oraz statków wywożących gotowe produkty. Obecnie Port Police planuje rozszerzenie swojego potencjału przeładunkowo - składowego o nowe funkcje prowadzące do utworzenia ogólnodostępnego portu handlowego.

Główne inwestycje infrastrukturalne planowane w Porcie Police wiążą się z pięcioma obszarami, jakie wyodrębniono ze względu na określone funkcje portowe, które mają być realizowane w każdej z tych stref<sup>27</sup>. Inwestycje w rozwój infrastruktury portowej Portu Police podzielono na trzy etapy:

- okres obejmujący lata 2006 – 2009; w okresie tym przewidywana jest: realizacja budowy stanowiska do przeładunku kwasu fosforowego na północnym brzegu wejścia do Kanału Barkowego, budowa jednojezdniowej, dwukierunkowej drogi łączącej Terminal z ulicą Jasienicką, budowa torów kolejowych do Terminalu Morskiego, a także nabrzeża w części E3 północ.
- okres obejmujący lata 2010 – 2013; w etapie tym przewidziano budowę drogi w kierunku północ – południe, umożliwiającej dojazd do rejonów przeładunkowych oraz budowę 100-metrowego nabrzeża.
- okres obejmujący lata 2014 – 2020; w etapie tym przewidziano pogłębienie Kanału Barkowego do 5 m, a także poszerzenie i wyprostowanie południowej linii brzegowej wraz z budową nabrzeży przeładunkowych wzdłuż niej oraz wyprostowanie kanału dosyłowego wody do Zakładów Chemicznych.

Port Police, zgodnie z planami, będzie głównym czynnikiem rozwoju przemysłu w regionie.

Inne problemy rozwojowe dotyczą małych portów zlokalizowanych w województwie zachodniopomorskim, z których największy to port Kołobrzeg.

Port w Kołobrzegu jest zarządzany przez organ o nazwie Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg<sup>28</sup>. Do podstawowych zadań tego zarządu należy budowa i modernizacja infrastruktury, w tym wejścia do portu od strony morza.

Wspólna strategia rozwoju miasta i portu Kołobrzeg opiera się na równoczesnym rozwoju funkcji uzdrowiskowo-turystycznej i portowej miasta i uwzględnia następujące przesłanki:

- rozbudowa wejścia portowego (przy znacznej poprawie bezpieczeństwa nawigacji) daje szansę na zwiększenie obrotów portu jak i uruchomienie połączeń promowych;
- obecność portu jachtowego stanowi główną atrakcję turystyczną dla żeglarzy;

<sup>27</sup> J. Jagielski, J. Lisiewicz, K. Żyndul: *Szanse rozwoju portu zakładowego ZCH „Police” SA w aspekcie niektórych uwarunkowań zewnętrznych*. Materiały II Konferencji naukowej „Porty Morskie 2002”. Szczecin 2002, str. 47-50.

<sup>28</sup> W. Grzymkowski: *Znaczenie portu komunalnego Kołobrzeg w regionie Morza Bałtyckiego*, oraz K. Pietrzak: *Uwarunkowania rozwojowe Portu Kołobrzeg*. Materiały IV Konferencji Naukowej „Porty Morskie 2004”, Szczecin, 2004, str. 349 oraz 199-200.

- rozwijająca się żegluga redowa zwiększa znaczenie funkcji turystycznej portu.

Możliwości obsługi rybołówstwa w Porcie Kołobrzeg oraz poprzednio wymienione zadania stymulują rozwój tej struktury portowej.

Strategia rozwoju innych małych portów, jako wielofunkcyjnych struktur gospodarczo-przestrzennych oraz punktów węzłowych infrastruktury transportu, przyporządkowuje im następujące funkcje<sup>29</sup>:

- transportową, związaną z obrotem transportowym;
- przemysłową, wiążącą się z wykonawstwem na terenach portowych działalności przemysłowej;
- handlową, nawiązującą do roli i funkcji jakie port morski pełni w procesie dystrybucji towarów, np. sortowanie, przepakowywanie, rzeczoznawstwo, realizacja kontraktów kupna-sprzedaży, usługi finansowe i prawne, działalność giełd towarowych;
- obsługi rybołówstwa bałtyckiego, tj. przeładunek, magazynowanie, ekspedycja ryb i przetworów;
- turystyczno-rekreacyjną, wiążącą się z obsługą pasażerskiego ruchu turystycznego.

Wszystkie porty główne oraz większość portów małych odgrywają duże znaczenie w obsłudze ruchu pasażerskiego. W tym zakresie znaczącą pozycję posiadają te porty i przystanie żeglarskie, dla których potencjalnymi szansami są rozwijające się sporty wodne oraz aktywny wypoczynek na jednostkach pływających.<sup>30</sup>

Sektor turystyki wodnej jest uznawany za jeden z najbardziej perspektywicznych i dynamicznie rozwijających się na Pomorzu Zachodnim. Porty jachtowe i przystanie modernizowane i rozbudowywane stymulują zwiększenie ruchu pasażerskiego i obsługi jednostek pływających w małych portach zachodniego wybrzeża.

Strategia rozwoju małych portów warunkowana jest sferą ich zarządzania w zakresie której istotne wymogi to<sup>31</sup>:

- wprowadzenia jednolitego systemu zarządzania wszystkimi małymi portami morskimi w Polsce;
- wyeliminowania istniejącej wielopodmiotowości w sferze zarządzania (jeden port, jeden zarząd);
- wyposażenia zarządu portu w podstawowe uprawnienia i instrumenty prawne, organizacyjne, ekonomiczne i finansowe, niezbędne do realizacji przydzielonych zadań i funkcji;

<sup>29</sup> A. S. Grzelakowski z zespołem: *Strategia rozwoju małych portów morskich polskiego wybrzeża. Podstawowe założenia i projekt*. Gdynia 2005, str. 12.

<sup>30</sup> S. Dobrzyński: *Porty i przystanie żeglarskie w zachodniopomorskim*. Wydawnictwo Zachodniopomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej oraz Zachodniopomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego w Szczecinie. Szczecin 2004.

<sup>31</sup> A. S. Grzelakowski z zespołem: *Strategia rozwoju małych portów morskich polskiego wybrzeża. Podstawowe założenia i projekt*. Gdynia 2005, str. 25.

- uznania możliwości istnienia wielomodelowych form prowadzenia i organizacji działalności eksploatacyjnej, z dopuszczalnym udziałem podmiotu zarządzającego portem morskim i gminy.

Reasumując należy stwierdzić, że porty morskie województwa zachodniopomorskiego – zarówno główne, jak i zaliczone ustawowo do pozostałych portów – mają szansę rozwoju podstawowych funkcji gospodarczych w zakresie obsługi pasażerów, towarów i statków oraz środków transportu. Planowana w najbliższych latach rozbudowa infrastruktury portowej od strony morza (przedpola) i lądu (zaplecza gospodarczego), jak również budowa nowoczesnych baz do obsługi drobnicy winna stymulować gestorów ładunków, armatorów statków morskich, firm przewozowych obsługujących porty od strony lądu oraz organizacji turystycznych, lokowanie potrzeb obsługowych w analizowanym kompleksie portowym.

#### **2.3.4. Analiza SWOT**

<b>SILNE STRONY</b>	
▪ korzystne położenie geograficzne portów Świnoujście, Szczecin i Police (najbardziej na południe spośród wszystkich portów bałtyckich) na szlaku najkrótszego połączenia krajów skandynawskich z południem Europy	5,00
▪ największy w Polsce terminal promowy w Świnoujściu	4,80
▪ duże obszary rozwojowe, szerokie możliwości lokalizacji nowych obiektów (centrum logistycznego, kompleksów przeładunkowo-przetwórczych, terminali)	4,50
▪ możliwość obsługi dużych statków (Świnoujście) około 100 tys. DTW	4,00
▪ dostępność korzystnych wodnych połączeń śródlądowych	4,00
▪ nowoczesny port chemiczny w Policach, z możliwością rozwoju	3,70
▪ infrastruktura portowa przystosowana do pełnienia wielu funkcji gospodarczych, rezerwy potencjału usługowego struktur portowych	3,50
▪ znaczne rezerwy terenowe w sąsiedztwie małych portów	3,30
<b>SŁABE STRONY</b>	
▪ niedostateczna dostępność transportowa portów – niesprawny system transportu drogowego i kolejowego; słaba lokalizacja w sieci krajowej i międzynarodowej (niedostateczna sieć drogowa)	4,44
▪ brak spójnej polityki morskiej regionu	4,33
▪ lokalizacja portów poza istniejącymi głównymi szlakami transportowymi i poza europejskim systemem autostrad	4,22
▪ ograniczona głębokość wejścia do portu w Szczecinie, utrudniony dostęp do portu w Szczecinie	4,00
▪ zaniedbanie rozwoju innych funkcji portów takich jak: f. przemysłowa, turystyczna, produkcyjno-usługowa	3,89
▪ brak planu przestrzennego zagospodarowania portów morskich	3,78
▪ brak infrastruktury ochrony środowiska w małych portach	3,75
▪ słaba kondycja finansowa większości podmiotów portowych	3,67
▪ brak najnowocześniejszych technologii przeładunków, wysoka dekapitalizacja portowego majątku	3,56

▪ mała dostępność portów o znaczeniu strategicznym zarówno od strony lądu jak i morza	3,56
▪ powolny przebieg procesów prywatyzacyjnych	3,44
▪ brak uregulowania relacji prawno-organizacyjnych pomiędzy właścicielami gruntów w porcie	3,22
▪ brak ustawowych regulacji obowiązków organu zarządzającego portem morskim w jego granicach administracyjnych	2,89
▪ brak określenia relacji pomiędzy podmiotem zarządzającym portem a firmami eksploatacyjnymi (brak dokończenia rozdziału własnościowo-majątkowego odnośnie infrastruktury i suprastruktury między zarządem portu a spółkami eksploatacyjnymi)	2,67
<b>SZANSE</b>	
▪ budowa drogi ekspresowej S3 i obwodnicy Szczecina	3,70
▪ budowa centrów logistycznych jako stymulanta rozwoju usług okołoportowych o dużej wartości dodanej	3,67
▪ szanse związane z członkostwem w UE, w tym możliwość wejścia do europejskiego systemu transportu intermodalnego oraz włączenie się w europejski system żeglugi morskiej bliskiego zasięgu	3,65
▪ zatwierdzenie „Planu przestrzennego zagospodarowania portów morskich”	3,54
▪ współpraca gospodarcza Polski z krajami skandynawskimi	3,48
▪ atrakcyjność cenowa polskich uzdrowisk, ośrodków sportowych, usług medycznych itp. zwiększy liczbę obsługiwanych pasażerów w portach	3,48
▪ realizacja programu Odra 2006	3,44
▪ budowa Gazoportu w Świnoujściu	3,42
▪ zwiększenie dostępności transportowej portów	3,42
▪ modyfikacja ustawy o portach i przystaniach	3,39
▪ wdrożenie programu systemowego wspierania przez państwo transportu morskiego i śródlądowego	3,24
▪ rozwój Środkoeuropejskiego Korytarza Transportowego	2,95
<b>ZAGROŻENIA</b>	
▪ opóźnienia we wdrażaniu nowoczesnych technologii przeładunków	3,76
▪ konkurencja ze strony portów zlokalizowanych w sąsiadujących regionach na zachodzie (Meklemburgia - Pomorze Przednie)	3,68
▪ dynamiczny rozwój przygranicznej strefy transportowej Niemiec	3,48
▪ dyrektywa o swobodnym dostępie do rynku usług portowych	3,32
▪ silna konkurencja ze strony transportu lądowego	2,94
▪ wysokie koszty okołopłacowe oraz koszty pozyskiwania kapitału przesłanką do zatrudniania tańszej eksportowej siły roboczej	2,88
▪ możliwość wykształcenia się wewnętrznej konkurencji monopolistycznej w granicach portów	2,72
▪ dalsze niepowodzenia w procesach restrukturyzacji i prywatyzacji	2,62

## **2.4. ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA I ŚRÓDLĄDOWA**

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. Jednakże, by tak ważna rola Pomorza Zachodniego nie uległa marginalizacji oraz by utrzymana została jego funkcja jako łącznika, konieczne jest podjęcie działań w zakresie szeroko pojętej polityki transportowej województwa. Ważne miejsce w tej polityce, zwłaszcza w kontekście wytycznych Unii Europejskiej w tym zakresie, powinna zająć morska żegluga przybrzeżna i blisko z nią powiązana żegluga śródlądowa. Jednocześnie, aby stworzyć sprzyjające warunki rozwoju tych dwóch gałęzi transportu, konieczne jest zlikwidowanie braków występujących w infrastrukturze pozostałych gałęzi transportu, jak kolej i transport drogowy.

Ważnymi centrami logistycznymi, integrującymi różne systemy transportowe (morski, drogowy, kolejowy, śródlądowy) są porty morskie w Szczecinie i w Świnoujściu. Dla poprawy konkurencyjności portów, a co za tym idzie dla poprawy sytuacji gospodarczej całego województwa zachodniopomorskiego podstawowe znaczenie ma poprawa dostępności komunikacyjnej portów od strony morza (tor wodny) i lądu (głównie poprawa połączeń kolejowych), a także rozbudowa i modernizacja infrastruktury wewnątrzportowej. Dotyczy to między innymi pokonania problemów wynikających z niewystarczającej sieci dróg szybkiego ruchu łączących porty Pomorza Zachodniego z ich zapleczem.

Niska jakość oraz braki ilościowe sieci transportowej ograniczają istotnie rolę województwa zachodniopomorskiego jako liczącego się partnera w rozwoju terenów przygranicznych oraz ważnego łącznika pomiędzy państwami rejonu Morza Bałtyckiego a państwami Południowej Europy oraz pozostałymi portami świata. W tej sytuacji konieczna jest między innymi budowa i rozbudowa infrastruktury transportowej drogowej i kolejowej, poprawa stanu portów morskich i śródlądowych, rozbudowa połączeń lotniczych oraz regulacja rzeki Odry jako transportowej drogi wodnej.

W kontekście prognozowanego wzrostu zapotrzebowania na przewozy ładunków w Unii Europejskiej w najbliższych latach i z uwagi na tendencje w europejskiej polityce transportowej nakierowanej na zmianę struktury gałęziowej transportu i nadanie priorytetu przewozom kolejowym, żegludze bliskiego zasięgu i żegludze śródlądowej, istotne jest, by również w Polsce położyć nacisk na rozwój wskazanych gałęzi transportu, w tym zwłaszcza żeglugi bliskiego zasięgu i żeglugi śródlądowej<sup>32</sup>. Pozwoli to likwidować problemy związane z rosnącym zatłoczeniem dróg, narastającymi kongestiami, a co za tym idzie spadkiem efektywności transportu.

---

<sup>32</sup> K. Lewandowicz, „Europejska żegluga morska bliskiego zasięgu – szansa czy zagrożenie dla interesów polskich przewoźników” w: „Zachodniopomorski Przegląd Gospodarczy” Nr 2-3 Szczecin 2006 s. 33



#### **2.4.1. Ogólna charakterystyka sektora w województwie zachodniopomorskim**

##### **Żegluga śródlądowa**

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. 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.

Odrzańska Droga Wodna, stanowiąc element ukształtowanego w procesie historycznym Odrzańskiego Korytarza Transportowego, 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.

Według polskiej klasyfikacji<sup>33</sup>, 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 przesł 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 przesł obrotowym), usytuowany w km 35,59 rzeki Odry Zachodniej; most drogowy „Portowy”, zlokalizowany w km 4,0 rzeki Parnicy; most kolejowy (z przesł obrotowym), usytuowany w km 4,4 rzeki Parnicy; most kolejowy (z przesł 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 przesła zwodzone oraz obrotowe i są eksploatowane jako mosty stałe. Głębokości tranzytowe 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).

Porty w Szczecinie i Świnoujściu ze względu na swe położenie geograficzne stanowić mogą ważne punkty europejskiej sieci transportowej, gdyż leżą na najkrótszej drodze ze wschodniego Bałtyku do Europy Zachodniej. Obecnie Port w Szczecinie

---

<sup>33</sup> Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. z 2002r., nr 77, poz. 695).

obsługuje regularne linie z Finlandią, Niemcami, Irlandią, Wielką Brytanią, Norwegią, Chinami, Nigerią, Ghaną, Wybrzeżem Kości Słoniowej, Kamerunem. Natomiast port w Świnoujściu obsługuje codzienne regularne linie ze Szwecją (5 razy dziennie) i 5 razy w tygodniu linie z Danią oraz raz w tygodniu z Norwegią. Porty województwa zachodniopomorskiego powinny wykorzystać szansę, jaką jest możliwość zapewnienia obsługi drogą morską obrotów handlowych w rejonie Morza Bałtyckiego, zwłaszcza jeśli chodzi o przewóz ładunków pomiędzy Niemcami a Rosją i Republikami Bałtyckimi. Jest to tym bardziej istotne, że na terytorium Polski brakuje autostrad, które mogłyby ułatwić tranzyt towarów na linii wschód – zachód. Drogi wojewódzkie Pomorza Zachodniego wymagają przebudowy, jakość dróg powiatowych jest bardzo zła pod względem parametrów i stanu nawierzchni. Niezadowalający jest również stan obiektów inżynierskich, takich jak mosty, wiadukty, tunele i przepusty.

W województwie zachodniopomorskim nie ma portu śródlądowego, jako odrębnego obiektu administracyjnego, a żegluga korzysta przede wszystkim z urządzeń i nabrzeży portów morskich oraz przeładowni zakładowych. Korzystne warunki dla obsługi barkowej oferuje port w Świnoujściu, którego stanowiska przeładunkowe już w założeniach projektowych przewidywały potrzeby taboru wodnego śródlądowego. Z kolei w porcie szczecińskim żegluga śródlądowa napotyka na szereg trudności, wśród których do najistotniejszych należą: brak wyznaczonych nabrzeży oraz urządzeń specjalistycznych do za- i wyładunku jednostek żeglugi śródlądowej, brak nowoczesnego sprzętu przeładunkowego i ograniczony zasięg żurawi portowych oraz brak wyznaczonych miejsc postojowych.

W obrębie dolnego i ujściowego odcinka Odry armatorzy śródlądowi świadczą usługi przewozowe w warunkach konkurencji międzygałęziowej i wewnątrzgałęziowej. Do największych przewoźników wodnych śródlądowych należą: Odratrans S.A., Żegluga Bydgoska S.A., P.P. Żegluga Szczecińska, Zakład Usług Żeglugowych Spółka z o.o. w Szczecinie i Odra Lloyd Spółka z o.o. w Szczecinie. Coraz wyraźniej zaznacza się także obecność mniejszych firm armatorskich, takich jak TRANSBODE w Szczecinie, FABICO w Szczecinie. Poza P.P. Żegluga Szczecińska pozostałe przedsiębiorstwa armatorskie są firmami prywatnymi.

W województwie zachodniopomorskim żegluga śródlądowa korzysta z usług remontowych stoczni morskich i rzecznych, spośród których do najistotniejszych dla taboru wodnego śródlądowego należą usługi Grupy Stoczni „Odra” Sp. z o.o. w Szczecinie.

### **Żegluga bliskiego zasięgu**

Żegluga morska bliskiego zasięgu przeważa zarówno w polskiej żegludze regularnej jak i nieregularnej. Bez niezbędnych zmian, nie jest ona jednak w stanie konkurować z bardzo mobilnym i elastycznym transportem lądowym, w tym głównie samochodowym. Aby transport morski, w tym przede wszystkim żegluga bliskiego zasięgu, mógł przejąć ładunki dotychczas przewożone drogą lądową, konieczne są sprawnie funkcjonujące lądowe połączenia do portów morskich. Chodzi nie tylko o połączenia samochodowe, ale także kolejowe i wykorzystanie żeglugi śródlądowej.

Żegluga bliskiego zasięgu określana jest jako ekologiczna, efektywna i bezpieczna alternatywa dla zatłoczonych dróg kołowych. Jest promowana przez Unię Europejską jako istotny element dogodnych i relatywnie tanich połączeń transportowych. Kraje Unii Europejskiej są zobligowane do stworzenia kompatybilnych z transportem lądowym jednostek transportowych (intermodal unit). Głównym filarem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu jest idea przewozów typu „door – to – door”, która umożliwia przygotowanie, opracowanie całej drogi morskiej przez armatora obsługującego linię żeglugową lub przez jego agentów. Dzięki zastosowaniu szybkich, nowoczesnych statków i dążeniom do skracania obsługi statków w portach czas transportu jest tylko nieznacznie dłuższy w porównaniu do transportu lądowego, a umożliwia nawet 25 % obniżkę kosztów transportu. Rozwój żeglugi bliskiego zasięgu może zmniejszyć kongestię na głównych drogach kołowych i kolejowych oraz zapobiec pogłębianiu się negatywnego wpływu transportu samochodowego na środowisko naturalne i stan zdrowia ludności.

Jest to tym bardziej istotne, że w całej Unii Europejskiej straty z tytułu kongestii szacuje się na 0,5% PKB<sup>34</sup>, w Polsce z uwagi na większe koszty degradacji infrastruktury drogowej, niedostosowanej do znacznego obciążenia, może to być jeszcze więcej.

Województwo zachodniopomorskie już teraz stara się sprostać konkurencji w basenie Morza Bałtyckiego i ukierunkować rozwój polskiej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu zgodnie z wytycznymi unijnymi. Jako przykład podaje się realizację idei „from road to sea” w transporcie papieru z Finlandii do Niemiec: towar ładowany jest na statki na jeziorze Saima, następnie w Szczecinie przeładowywany na barki i wysyłany transportem śródlądowym do magazynu dystrybucyjnego w Berlinie. Prawie na całej trasie Finlandia – Niemcy wykorzystywany jest więc transport wodny (morski i śródlądowy). Transportem samochodowym natomiast towar przewożony jest do finalnych odbiorców.

Jako pozytywny sygnał dla rozwoju polskiej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu należy uznać utworzenie w 2001 roku Stowarzyszenia Biuro Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu z siedzibą w Szczecinie. Głównymi zadaniami statutowymi Biura jest:

- inicjowanie, wspieranie i współdziałanie w działaniach zmierzających do rozwoju w Polsce żeglugi morskiej bliskiego zasięgu,
- promocja i propagowanie w Polsce idei przewozów kombinowanych oraz ich roli w przewozach żeglugi morskiej bliskiego zasięgu,
- monitorowanie problemów i ograniczeń, na jakie napotyka rozwój żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w Polsce,
- zbieranie, opracowywanie i przekazywanie do zainteresowanych podmiotów i do środków masowego przekazu informacji związanych z funkcjonowaniem i rozwojem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w Polsce i Europie,
- zabieganie o fundusze z organizacji międzynarodowych, w tym z Unii Europejskiej, oraz z krajowych instytucji rządowych i samorządowych, z przeznaczeniem na projekty i programy skierowane na rozwój żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w Polsce.

---

<sup>34</sup> Broszura informacyjna Biura Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu;

Działania Stowarzyszenia Biura Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu skierowane są także do operatorów żeglugi śródlądowej, gdyż aby ich przekonać do częściowej rezygnacji z transportu drogowego na rzecz morskiego potrzeba sprawnie funkcjonujących lądowych korytarzy transportowych i żeglugi śródlądowej.

#### **2.4.2. Analiza trendów występujących w sektorze w latach 2000-2005**

W rejonie dolnego i ujściowego odcinka rzeki Odry żegluga śródlądowa funkcjonuje w ramach obsługi morsko-rzecznych portów i przeładowni zakładowych.

W okresie ostatnich pięciu lat średni udział przewozów trasowych żeglugi śródlądowej w obsłudze zespołu portowego w Szczecinie i Świnoujściu kształtował się na poziomie ok. 7,5%, a w 2005r. wyniósł 10,0% i w stosunku do roku 2000 wzrósł o 3,8%. Wzrostowi udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze zespołu portowego towarzyszył spadek udziału transportu kolejowego (z 90,7% w 2000r. do 67,0% w 2005r.), który nadal utrzymuje dominującą pozycję spośród gałęzi transportu zaplecza oraz wzrost znaczenia transportu samochodowego z 3,1% w 2000r. do 23,0% w 2005r.

Liderem spośród armatorów śródlądowych jest Odratrans S.A., która obsłużyła w 2005r. 1233,2 tys. ton ładunków w powiązaniu z zespołem portowym. Na szczególną uwagę zasługuje brak zbilansowania kierunkowego przewozów, w których od kilku do kilkunastu nawet razy przeważa wielkość masy ładunkowej przewożonej w relacji wywozowej, nad relacją przywozową. Podobnie jak w przypadku masy ładunkowej w badanym okresie proporcjonalnie kształtowała się ilość barek zaangażowanych do jej przewozu w obu relacjach.

W ramach obsługi portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu poza przewozami trasowymi, żegluga śródlądowa wykonuje także przewozy mostowe, zwane inaczej technologicznymi. Przewozy te wykonywane są pomiędzy poszczególnymi bazami przeładunkowo-składowymi zespołu portowego dla kumulowania ładunków w danej bazie na potrzeby za- i wyładunku konkretnego statku morskiego. W przewozach mostowych, spośród armatorów śródlądowych uczestniczących w ich realizacji największy udział posiada P.P. Żegluga Szczecińska (ok. 70,0%), która w 2005r. przewiozła w ten sposób 147,4 tys. ton ładunków. W przeciwieństwie do trendu wzrostowego w odniesieniu do przewozów trasowych, przewozy mostowe w 2005r. obniżyły się ponad dwukrotnie w porównaniu do roku poprzedniego, głównie za sprawą spadku przewozów rudy z 455,5 tys. ton w 2004r. do 137,1 tys. ton w 2005r. oraz drobnicy, odpowiednio z 93,1 tys. ton do 55,4 tys. ton.

W przewozach trasowych głównym ładunkiem obsługiwanym przez żeglugę śródlądową jest węgiel (981,0 tys. ton w 2005r.) oraz ładunki z grupy „inne masowe” (335,3 tys. ton w 2005r.). Przewozy trasowe obejmują relacje krajowe oraz międzynarodowe. Przewozy krajowe mają na ogół charakter przewozów lokalnych, ze względu na pogarszające się warunki nawigacyjne, głównie na środkowym odcinku rzeki Odry swobodnie płynącej oraz na drodze wodnej Wisła-Odra.

O ile do 1980r. żegluga śródlądowa związana była z rynkiem krajowym, realizując na nim ok. 90,0% swoich przewozów, to w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku

nastąpiła tendencja wzrostowa udziału przewozów żeglugi śródlądowej w obsłudze handlu zagranicznego. Punktem kulminacyjnym był rok 2000, w którym udział przewozów międzynarodowych przekroczył 50,0% ogólnych przewozów wykonanych przez polskich armatorów. W roku 2004 udział ten obniżył się nieznacznie do poziomu 42,7%, świadcząc jednak o tym, że polska żegluga śródlądowa w sposób trwały uczestniczy już w przewozach po wodach Europy Zachodniej, dysponując coraz większym kapitałem doświadczeń w sferze działania wodnej konkurencji.

Większość przewozów międzynarodowych żeglugi śródlądowej jest związana z dolnym odcinkiem rzeki Odry, który poprzez kanał Odra-Hawela posiada dogodne powiązanie z niemiecką oraz zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych, jak również stanowi element granicznego odcinka rzeki Odry.

### **2.4.3. Analiza możliwych zmian do roku 2015**

Województwo zachodniopomorskie graniczy bezpośrednio z Niemcami. Stawia to przed nim ważne zadanie rozwiązania problemu tzw. „wąskich gardeł” transportu europejskiego. Szacuje się, że tranzytowe przewozy drogowe przez terytorium Niemiec wzrosną do 2015 o 50 – 60 %. Przejście między Polską a Niemcami zostało wymienione jako jedno z czterech głównych „wąskich gardeł” w Europie. W takiej sytuacji ważne jest, by zapobiec regresowi krajowej żeglugi morskiej. Istotna jest przy tym, by porty Pomorza Zachodniego umacniały swoją pozycję strategicznych węzłów transportowych oraz zostały włączone do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Likwidacji „wąskich gardeł” w Europie służyć ma włączenie do sieci TEN-T tzw. autostrad morskich (sea motorways).

Należy wykorzystać potencjał portów w Szczecinie i Świnoujściu będących na najkrótszej drodze ze wschodniego Bałtyku do Europy Zachodniej. Uruchomienie regularnego połączenia między Berlinem i St. Petersburgiem przez Szczecin umożliwiłoby rozwój żeglugi bliskiego zasięgu Województwa Zachodniopomorskiego dzięki wykorzystaniu ożywionej wymiany handlowej między tymi miastami. Szczecin wzmocniłby swoją pozycję i mógłby być traktowany jako naturalny port morski Berlina.

Stworzenie regularnego połączenia z portem w Kłajpadzie na Litwie pozwoliłoby wykorzystać drogowy potencjał tego kraju. Uruchomienie regularnego połączenia promowego Świnoujście – Kłajpeda pozwoliłoby przenieść na morze część rosnącego ruchu towarowego z Rosji i Litwy do Niemiec i dalej do Zachodniej Europy.

Możliwość rozwoju transportu wodnego śródlądowego w województwie zachodniopomorskim jest związana i uzależniona od przyszłej pozycji konkurencyjnej zespołu portowego na europejskim rynku usług portowych, który wraz z przeładowniami zakładowymi jest głównym źródłem popytu na przewozy żeglugi śródlądowej w rejonie dolnego i ujściowego odcinka Odry.

Poprawa dostępności portów ujścia Odry dla taboru wodnego śródlądowego wiąże się z koniecznością realizacji założeń „Programu dla Odry 2006”<sup>35</sup>, który swym zakresem

---

<sup>35</sup> Ustawa z dnia 6 lipca 2001 o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006” (Dz. U. 2001r. nr 98, poz. 1067).

obejmuje modernizację całego wielofunkcyjnego Odrzańskiego Systemu Wodnego, uwzględniającego także potrzeby transportu wodnego śródlądowego. Planowane wykonanie w latach 2002-2016 zadań przewidzianych w „Programie dla Odry 2006” nie spowoduje, że rzeka na całej długości uzyska parametry drogi wodnej o znaczeniu międzynarodowym, tzn. IV klasy według EKG ONZ, jednak jej jakość zostanie podwyższona o co najmniej jedną klasę, tzn. w miejscach limitujących uzyska parametry minimum III klasy drogi wodnej.

Zaniechanie realizacji zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych w ramach „Programu dla Odry 2006” spowoduje dalsze pogarszanie się parametrów eksploatacyjnych drogi wodnej i ograniczanie roli żeglugi śródlądowej w obsłudze portów i przystani ujścia Odry, jak również zwiększy niebezpieczeństwo wystąpienia powodzi zatorowej, uniemożliwiając skuteczną pracę lodołamaczy.

Zgodnie z oczekiwaniami europejskich podmiotów polityki transportowej, Polska powinna ratyfikować „Porozumienie o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia”, zwane w skrócie AGN, opracowane w 1996r. przez Główną Grupę Roboczą Żeglugi Śródlądowej, działającą przy Komitecie Transportu Wewnętrznego EKG ONZ w Genewie. Porozumienie ukazuje dążenie krajów europejskich do utworzenia połączeń wodnych, wiążących porty morskie i szlaki przybrzeżne z zapleczem gospodarczym na obszarze 37 krajów od Atlantyku po Ural. W Niebieskiej Księdze, wydanej w 1998r. na podstawie Porozumienia AGN znalazły się trzy szlaki wodne śródlądowe, które przebiegając przez terytorium Polski, uznane zostały jako ważne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych, w tym E-30 łączący Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmujące na obszarze Polski rzekę Odrę od Świnoujścia do granicy z Czechami.

Nieratyfikowanie przez Polskę Porozumienia AGN, przy dotychczasowym zaniedbaniu rozwoju polskich dróg wodnych, wyznaczać im będzie bardziej rolę wąskiego gardła niż zintegrowanego elementu systemu transportowego Europy.

W założeniach strategii rozwojowej zespołu portów ujścia Odry powinny znaleźć się potrzeby transportu wodnego śródlądowego, głównie poprzez wyznaczenie i przystosowanie nabrzeży przeładunkowych do obsługi barkowej. Natomiast o tym, czy sprzęt przeładunkowy na nabrzeżach portowych będzie uwzględniał potrzeby żeglugi śródlądowej, tzn. będzie posiadał wystarczający zasięg umożliwiający przeładunki w relacji bezpośredniej, zdecydują możliwości inwestycyjne strefy eksploatacyjnej portów. Ważną z punktu widzenia poprawy dostępności portów dla żeglugi śródlądowej jest realizacja założeń „Programu dla Odry 2006” oraz konieczność przebudowy, o ile nie wszystkich, to przynajmniej jednego mostu kolejowego na rzece Regalicy, w celu poprawy parametrów szlaku żeglownego w prześle mostowym.

W rejonie ujścia Odry celowe jest dostosowanie portu Szczecin do obsługi żeglugi śródlądowej. Należy rozważyć utworzenie punktów koncentracji dla taboru wodnego śródlądowego z funkcją postojową. Brak wyznaczonych rejonów koncentracji poszczególnych funkcji, tj. towarowej i pasażersko-turystycznej powodować będzie, że żegluga w rejonie ujścia Odry funkcjonować będzie w sposób nieorganizowany, a poszczególne jednostki cumować będą w przypadkowych miejscach.

Potencjałem rozwojowym żeglugi śródlądowej w województwie zachodniopomorskim, jako jednej z gałęzi transportu zaplecza, jest dogodnie usytuowanie portów ujścia Odry w stosunku do innych portów Bałtyckich, ukształtowany system podstawowej infrastruktury portowej oraz wielu form funkcjonowania żeglugi morskiej, jak również powiązania z polskim i niemieckim zapleczem gospodarczym.

#### **2.4.4. Analiza SWOT**

<b>SILNE STRONY</b>	
▪ bogaty naturalny układ dróg wodnych eksploatowanych przez żeglugę (Konfiguracja ODW i jej geograficzne położenie umożliwiające jej połączenie z Wisłą „krakowską” i Dunajem)	4,60
▪ powiązania Odry z polskim i zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych oraz portami ujścia Odry	4,60
▪ Odra jako element Odrzańskiego Korytarza Transportowego i Odrzańskiego Systemu Wodnego	3,90
▪ żegluga śródlądowa to najkorzystniejsza ekologicznie gałąź transportu	3,80
▪ zorganizowana infrastruktura Odrzańskiej Drogi Wodnej	3,70
▪ rozwinięty rynek usług stoczniowo-remontowych	3,70
▪ wzrost udziału ładunków drobnicowych w przeładunkach portowych	3,20
▪ poziom prywatyzacji sektora żeglugi śródlądowej	3,10
▪ nowoczesne szkolnictwo branżowe	2,80
<b>SŁABE STRONY</b>	
▪ wieloletnie zaniedbania inwestycyjne rzeki Odry skutkujące brakiem ciągłej żeglowności	4,44
▪ niedopasowanie istniejącej zabudowy Odry do obecnych potrzeb transportowych (brak kompatybilności pomiędzy wymiarami typowych statków śródlądowych eksploatowanych na ODW a geometrią tej drogi wodnej)	4,11
▪ niekorzystne parametry wysokości przęseł żeglownych mostów (prześwit)	4,00
▪ ograniczenia geometrii przekroju i zasięgu ODW jako drogi transportowej zaplecza portów	3,78
▪ niedostateczny udział żeglugi śródlądowej w realizacji transportu dowozowo-odwozowego zachodniopomorskich portów	3,56
▪ monopolizacja usług dowozowo-odwozowych przez transport szynowy	3,56
▪ brak udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze bałtyckiego przedpola portów	3,33
▪ mała prędkość ruchu eksploatowanych statków śródlądowych szczególnie w aspekcie przewozów drobnicowych	3,00
▪ brak portu śródlądowego jako odrębnego obiektu administracyjnego	2,33
▪ brak wyznaczonych miejsc koncentracji taboru wodnego śródlądowego	2,00

<b>SZANSE</b>	
▪ uznanie rzeki Odry jako szlaku żeglownego o znaczeniu europejskim w Porozumieniu AGN	3,72
▪ otwarcie żeglugowych rynków unijnych dla polskich armatorów śródlądowych	3,51
▪ wielofunkcyjne znaczenie dróg wodnych jako elementów gospodarki wodnej	3,38
▪ wzrost znaczenia żeglugi śródlądowej jako gałęzi transportu stanowiącej zaplecze portów ujścia Odry	3,28
▪ potencjał gospodarczy Nadodrza	3,23
▪ możliwość wykorzystania efektów projektu INBAT dotyczącego m.in. barek pchanych preferowanych do stosowania w morskich systemach barkowcowych	3,09
▪ realizacja założeń „Programu dla Odry 2006”	3,09
▪ zwiększenie konkurencyjności żeglugi śródlądowej w stosunku do transportu lądowego przez wprowadzenie do eksploatacji szybkich statków śródlądowych	3,07
▪ praca w warunkach konkurencji międzygałęziowej i wewnątrzgałęziowej armatorów śródlądowych	3,05
▪ zaistnienie żeglugi śródlądowej w realizacji intermodalnych przewozów transbałtyckich	2,85
▪ możliwość stosowania na ODW szybkich towarowych statków śródlądowych szczególnie efektywnych na odcinkach rzeki swobodnie płynącej przy jej zabudowie regulacyjnej	2,85
<b>ZAGROŻENIA</b>	
▪ postępująca nadal dekapitalizacja infrastruktury technicznej Odry	4,00
▪ wysoka kapitałochłonność inwestycji hydrotechnicznych	3,70
▪ osłabienie pozycji polskich portów morsko-śródlądowych	3,34
▪ odpływ wykwalifikowanej kadry do niemieckich i holenderskich armatorów	3,33
▪ postępujący proces starzenia się taboru wodnego śródlądowego	3,32
▪ konkurencja ze strony portów niemieckich (próby pominięcia portów polskich)	3,28
▪ nieprzystąpienie Polski do Porozumienia AGN	3,16
▪ brak możliwości intensywnej realizacji prac badawczych nad nowymi generacjami statków śródlądowych	3,01
▪ zanik prorozwojowych technik transportu śródlądowego	2,99
▪ brak elastyczności wyboru usługodawcy w transporcie dowozowo-odwozowym	2,78
▪ osłabienie pozycji żeglugi śródlądowej w międzynarodowej wymianie towarowej	2,75



## **2.5. ANALIZA SYSTEMÓW TRANSPORTOWO-LOGISTYCZNYCH I ICH ZNACZENIE DLA GOSPODARKI MORSKIEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO**

### **2.5.1. Analiza trendów występujących w sektorze w okresie od 2000 – 2005 roku**

Z analizy statystycznej z lat 2000 – 2002 wynika, że przeładunki wymienionych portów Wybrzeża Zachodniego ilościowo nie wzrastają istotnie, a względny udział poszczególnych gałęzi transportu w transporcie dowozowo-odwozowym świadczonym dla tych portów praktycznie nie zmienia się. Symptomatyczne jest również to, że znakomita część udziału w tym transporcie przypada na rzecz transportu szynowego natomiast udział transportu śródlądowego jest marginalny.

Z informacji zawartej w materiałach międzynarodowej konferencji naukowej „Porty Morskie 2001” (Szczecin 26 –27 kwiecień 2001), a przedstawionej przez Andrzeja Gdulę – ówczesnego Dyrektora Departamentu Transportu Morskiego w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej – wynika, że „w II połowie lat 90 – tych zagraniczni operatorzy transportu lądowego zdobyli trwałą pozycję na rynku usług transportu międzynarodowego. Uruchomili oni efektywne i sprawne ciągi logistyczne na kierunku Wschód-Zachód, marginalizując najważniejsze dla polskich portów morskich przewozy na kierunku Północ-Południe.” Przejęcie tych gestii transportowych w znaczącym stopniu ogranicza wzrost przeładunków portów. Z drugiej strony, efektywność realizacji modernizacji i rozwoju zewnętrznej infrastruktury transportowej tych portów jest daleko mniejsza od zakładanej w wymienianej już „Strategii...”, a szczególnie w odniesieniu do infrastruktury transportu śródlądowego. Skutki tego zaniechania są widoczne w przytaczanych uprzednio faktach marginalizacji tej gałęzi transportu w obsłudze portów Szczecina i Świnoujścia oraz Polic. Porty te są praktycznie jedynymi portami w Polsce o specyfice morsko-śródlądowej i mają teoretyczną szansę korzystania z tej gałęzi transportu, tworzącą kompleksową (komplementarną) propozycję usługi transportowej podnoszącą konkurencyjność portu.

Stan zaangażowania żeglugi śródlądowej w obsługę przeładunków portowych był w różnych prognozach i strategiach determinowany stanem infrastruktury transportu śródlądowego, którego realna poprawa miała nastąpić w ramach realizacji „Programu dla ODRY 2006”. W programie tym w zakresie dotyczącym funkcji żeglugowej Odry zakładano dalszą jej kanalizację (stopniowanie) poprzez budowę dwóch stopni wodnych a także inne działania na rzecz doprowadzenia tej drogi wodnej do drogi wodnej IV klasy. Już w fazie tworzenia programów „odrzańskich” powstawały wątpliwości w ich możliwości realizacyjne i oczekiwaną skuteczność tej realizacji. Dzisiaj są one już praktycznie pewnikiem. Nie można uczynić z Odry drogi wodnej IV klasy w wyniku barier tworzonych przez naturę i ze względu na możliwości finansowe. W tym momencie najbardziej sensowną jest propozycja wyrażana m.in. przez prof. Wł. Buchholza z Politechniki Szczecińskiej. Propozycja dotyczy zabudowy regulacyjnej Odry w taki sposób by – przy regulacji na średnią niską wodę żeglowną (SNWŻ) - jej głębokość tranzytowa wynosiła 180 cm przy relatywnie wysokim stopniu (okresie) gwarancji jej występowania. Czyniłoby

to z Odrzańskiej Drogi Wodnej drogę śródlądową III klasy o stabilnych warunkach głębokościowych a tym samym żeglugowych. Istniejące realia tematycznej infrastruktury były i są przyczyną zmian w sposobie zaangażowania polskiej floty śródlądowej oraz przyczyną prób zmian jakości podejścia do środków transportu śródlądowego tj. statków śródlądowych.

O sposobie zaangażowania polskiej floty śródlądowej z pewnością świadczy wspomniany już mały jej udział w obsłudze dowozowo-odwozowej portów Wybrzeża Zachodniego, ale także zmiana obszarów (tras) jej eksploatacji. Przykładowo statki firmy ODRATRANS S.A. w znakomitym stopniu służą obsłudze przewozów lokalnych (do 50 km), a statki Żeglugi Bydgoskiej S.A. są sukcesywnie przemieszczane na drogi wodne Europy Zachodniej do obsługi przewozów kabotażowych krajów Unii.

### **2.5.2. Analiza możliwych scenariuszy zmian i rozwoju w okresie do roku 2015**

Przestrzeń ładunkowa statków śródlądowych powinna być kształtowana pod kątem przewozu jednostek ładunkowych jakimi są kontenery. Ze względu na specyfikę pływania w zakresie prędkości nadkrytycznych statki te miałyby znacząco mniejsze zanurzenie od klasycznych statków „wolnych”. Tym samym czas ich eksploatacji w okresie nawigacyjnym - przy pełnym wykorzystaniu ładowności - byłby dłuższy niż statków „wolnych”, ze względu na możliwości pokonywania wypłyceń (przemiałów) na ODW przy niższych stanach wody z prędkościami z zakresu podkrytycznego porównywalnymi z prędkościami statków wolnych.

Dostępność do zaplecza portów zarówno w sferze infrastruktury jak i środków transportu powinna leżeć w zakresie działań strategicznych samych portów a także samorządów terytorialnych.

W przypadku Odrzańskiej Drogi Wodnej jej przebieg (bez Kanału Gliwickiego) ogranicza istotne polskie zaplecze portów Zachodniego Wybrzeża do obszarów Wielkopolski i Dolnego Śląska. W przypadku dokonania modernizacji śluz Kanału Gliwickiego w sposób tworzący jednolity system hydrotechnicznej zabudowy żeglugowej z ODW, może nastąpić również włączenie Górnego Śląska do tego zaplecza dostępnego już dla statków szybkich. Ale propozycje terytorialnego rozwoju zaplecza mogą sięgać kolejnych obszarów. Przede wszystkim - Małopolski, która obecnie dysponuje skanalizowaną drogą Wisły na odcinku pomiędzy Oświęcimiem i Krakowem. Powrót do idei Kanału Śląskiego mógłby połączyć ten skanalizowany odcinek Wisły z ODW albo poprzez Kanał Gliwicki albo tzw. trasą południową. Przebieg trasą południową Kanału Śląskiego mógłby zastąpić Kanał Gliwicki w dostępie portów Pomorza Zachodniego do Górnego Śląska poprzez statki szybkie.

Kolejny etap działania w zakresie rozbudowy infrastruktury transportu śródlądowego zwiększający dostęp tym transportem do tematycznych portów to powrót do idei połączenia Odry z Dunajem.

W stanowisku Unii Europejskiej wyrażonym umową AGN priorytet tego połączenia został przyznany dla przebiegu Odra (E-30)- Łaba (E-20) - Dunaj (E-80) o kształcie litery Y umożliwiającym utworzenie wspólnego (dla Odry i Łaby) odcinka kanału formalnie

należącego do autostrady śródlądowej E –20. Ale wspomniany dokument nie wyklucza innego przebiegu połączenia Odra – Dunaj: poprzez rzekę Wag (E-81) i tym samym przez terytorium Słowacji. Połączenie to również (podobnie jak Kanał Odra – Łaba - Dunaj) włącza do zaplecza Portów Wybrzeża Zachodniego kraje naddunajskie takie jak Austria, wspomniana Słowacja, Węgry czy Rumunia. Jednak ten przebieg połączenia Odra - Dunaj ma jedną istotną cechę: nie włącza wymienionych obszarów do – dostępnego drogą wodną śródlądową zaplecza portu w Hamburgu.

O efektywności funkcjonowania portów decydują nie tylko cechy ilościowo–jakościowe ich zaplecza, ale także warunki występujące na ich przedpolu. Potencjalnie bałtyckie przedpole portów zachodniopomorskich stanowią bałtyckie porty Niemiec, Szwecji, Finlandii, Rosji, Estonii, Łotwy i Litwy. Niektóre z tych portów – poza niemieckimi – mają charakter morsko–śródlądowy, co świadczy o istnieniu dróg wodnych prowadzących w głąb poszczególnych krajów. Długość tych dróg waha się od 200 km do kilku tysięcy kilometrów. Ta infrastruktura przedpola stwarza możliwość stosowania intermodalnych transbałtyckich technologii transportowych, dla tras transportowych sięgających od polskich portów śródlądowych do portów śródlądowych państw nadbałtyckich; technologii opartej o systemy barkowcowe, których ładowność sięga 2–3 tysięcy ton; technologii w której morskie barkowce „biorą” na pokład systemem dokowym barki pchane, zaproponowane w wyniku realizacji projektu INBAT.

Wskazane rozwiązania mogą stworzyć nowe bodźce prorozwojowe portów Województwa Zachodniopomorskiego.

## **2.6. PRZEMYSŁ OKRĘTOWY**

### **2.6.1. Ogólna charakterystyka sektora przemysłu okrętowego w województwie zachodniopomorskim**

Województwo zachodniopomorskie jest znaczącym ośrodkiem przemysłu okrętowego w Polsce. Przemysł okrętowy – budowa, przebudowa i remonty statków to obszar wysoko przetworzonej produkcji przemysłowej przeznaczonej w całości na eksport. Produkcja ta realizowana jest w zachodniopomorskim przez:

- Stocznie produkcyjne:
  - Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o.,
  - Szczecińska Stocznia Remontowa „GRYFIA” S.A.,
  - Grupa Stoczni „ODRA” Sp. z o.o.
- Stocznie remontowe:
  - Morska Stocznia Remontowa S.A. w Świnoujściu,
  - Szczecińska Stocznia Remontowa „GRYFIA” S.A.,
  - Grupa Stoczni „ODRA” Sp. z o.o.,
  - Navikon Ship Repair Yard Sp. z o.o. w Szczecinie,
  - Zakład Usług Remontowych PERFECT SERVICE Sp. z o.o.,
  - Kołobrzeska Stocznia Remontowa,
  - Polship P.S.P. w Szczecinie,
  - Pomerania Service Sp. z o.o. w Szczecinie.

#### **Stocznie produkcyjne**

Szacunkowy portfel zamówień w stoczniach województwa zachodniopomorskiego przedstawiał się na dzień 31 grudnia 2005 r. następująco:

Stocznia Szczecińska Nowa:

- 8 statków con-ro o nośności po 18 250 ton (920 TEU),
- 9 kontenerowców o ładowności po 3100 TEU,
- 10 kontenerowców o ładowności po 2800 TEU,
- 5 kontenerowców o ładowności po 1730 TEU,
- 3 chemikaliowce o nośności po 39 850 ton,
- 2 kontenerowce w częściach o ładowności po 600 ton (dla stoczni wietnamskiej)

Szczecińska Stocznia Remontowa „GRYFIA” S.A.:

- 5 patrolowców do ochrony wybrzeża o pojemności po 730 GT.

W roku 2005 wartość portfela zamówień stoczni zachodniopomorskich mierzona w CGT stanowiła 49% wartości portfela zamówień wszystkich polskich stoczni, 4,56% wartości zamówień stoczni europejskich i 0,8% wartości zamówień światowych. Wartości zamówień ulokowanych w stocznich zachodniopomorskich są zbliżone do wartości zamówień wszystkich stoczni holenderskich czy hiszpańskich (po 5% europejskiego portfela zamówień).

Portfel zamówień polskiego przemysłu okrętowego na tle europejskiego portfela zamówień na statki w CGT pokazuje poniższe zestawienie:

**Tabela 6**      Udział poszczególnych krajów w europejskim portfelu zamówień na statki

Lp.	Kraj	Udział w europejskim portfelu zamówień
1	Niemcy	21,6 %
2	Włochy	14,9 %
3	<b>Polska</b>	<b>9,4 %</b> (w tym zachodniopomorskie 4,56%)
4	Chorwacja	7,7 %
5	Dania	6,6 %
6	Finlandia	6,6 %
7	Holandia	5 %
8	Hiszpania	5 %
9	Pozostałe kraje Europy	23,2 %

Źródło: „Raport o stanie światowego rynku morskiego i okrętowego”, OSSINT CTO S.A. nr 1(28), marzec 2006 r.

W portfelu zamówień można wyróżnić dwie zasadnicze grupy statków:

- statki przeznaczone do ładunków zjednostkowanych (kontenerowce, pojazdowce con-ro, statki wielozadaniowe)
- statki specjalistyczne (chemikaliowce).

Przedstawiony portfel zamówień Stoczni Szczecińskiej Nowa zapewnia wykorzystanie w pełni jej mocy przerobowej przez okres 3,5 najbliższych lat.

Należy podkreślić, iż Stocznia Szczecińska Nowa zajęła 28 miejsce w rankingu stoczni światowych opublikowanego przez miesięcznik World Shipyard Monitor (kwiecień 2005).

O rodzaju statków możliwych do wybudowania przez stocznnię decyduje jej potencjał. Kluczowym ogniwem determinującym zdolność produkcyjną Stoczni Szczecińskiej Nowa są w kolejności:

- pochylnie wzdłużne i place przyległe (montaż bloków),
- hale prefabrykacji i prac antykorozyjnych (malarnie bloków).

W ciągu 2005 roku stocznie zachodniopomorskie wyprodukowały 10 statków, w tym:

Stocznia Szczecińska Nowa:

- 2 statki wielozadaniowe o nośności po 23 700 ton,
- 2 chemikaliowce o nośności po 39 850 ton,
- 5 kontenerowców o ładowności po 3100 TEU.

Szczecińska Stocznia Remontowa „GRYFIA” S.A.:

- 1 prom o pojemności 114 GT.

Analiza rodzaju statków produkowanych w zachodniopomorskich stoczniach, pozwala stwierdzić, iż – zwłaszcza jeśli chodzi o Stocznnię Szczecińską Nowa – w dużej części ich produkcja pokrywa się ze strukturą produkcji preferowaną w Unii Europejskiej. W unijnym „Planie działalności badawczo-rozwojowej przemysłów morskich”, zwanym Masterplanem 2005, za kierunki działalności badawczo-rozwojowej dotyczącej produkcji statków o najwyższym priorytecie uznano m.in. kontenerowce i chemikaliowce<sup>36</sup>. Statki tego typu stanowiły aż 80% portfela zamówień Stoczni Szczecińskiej Nowa według stanu na koniec marca 2005. Świadczy to o wysokim zaawansowaniu technologicznym tej stoczni.

W latach 2002 – 2005 Stocznia Szczecińska Nowa korzystała w ramach realizacji Planu Restrukturyzacji z pomocy publicznej w postaci poręczeń i gwarancji spłaty kredytów zaciąganych na budowę statków, odroczenia terminu płatności i umorzenia zobowiązań publiczno-prawnych, gwarancji wykonania statków, pożyczek, objęcia udziałów w podwyższonym kapitale Spółki. Mimo wielu niekorzystnych zjawisk (wzrost cen stali, trudności gospodarcze w skali regionu i globalne) sytuacja, w jakiej stocznia znajduje się obecnie, świadczy, że wysiłek jaki został włożony w ratowanie stoczni przynosi wymierne efekty:

- na dzień 31.10.2005r. Stocznia Szczecińska Nowa po raz pierwszy od rozpoczęcia wdrażania planu restrukturyzacji wykazała zysk netto,
- w miesiącu październiku 2005r. podpisana została pierwsza umowa kredytowa z przeznaczeniem na finansowanie budowy statków bez zabezpieczenia w postaci poręczeń Skarbu Państwa,
- od lipca 2002 roku do października 2005 roku Stocznia Szczecińska Nowa zdała 26 statków (plus 5 „pakietów wietnamskich”) o wartości 1.033,3 mln USD,
- w dniu 31.10.2005r. portfel zamówień obejmował 36 statków o łącznej wartości 1,6 mld USD.

<sup>36</sup> „Raport o Stanie Światowego Rynku Morskiego i Okrętowego” opracowany w czerwcu 2005 roku przez Centrum Techniki Okrętowej S.A. - Ośrodek Standaryzacji, Studiów i Informacji Naukowo - Technicznej, s. 5

W kontekście strategii rozwoju województwa nie można pominąć faktu, że Stocznia Szczecińska Nowa jest miejscem pracy ponad 5,3 tys. pracowników a kwoty przekazane przez stocznnię do budżetu państwa z tytułu zobowiązań podatkowych i ZUS w okresie od 25.06.2002 do 25.10.2005r. przekraczają sumę 273,6 mln złotych.<sup>37</sup>

### **Stocznie remontowe**

Podstawowymi produktami stoczni remontowych są remonty dokowe charakteryzujące się dużym udziałem prac kadłubowych i konserwacyjnych.

Rynek na te usługi jest dość stabilny z uwagi na stałe wymagania towarzystw klasyfikacyjnych, wymuszających na armatorach prace w tym zakresie. Szczecińska Stocznia Remontowa „GRYFIA” ma dostęp do ok. 20% światowych zasobów floty statków pełnomorskich. Wartościowy udział GRYFII w wykonywaniu remontów i przebudów w skali rynku Morza Bałtyckiego wynosi 3,9%, zaś w skali rynku europejskiego 1,2%. Z uwagi na przyjmowaną obecnie żywotność statku na poziomie 25 lat oraz rosnące wymagania ekologiczne należy spodziewać się w najbliższym czasie zdecydowanego wzrostu liczby wymaganych remontów statków. Stocznia GRYFIA remontuje rocznie ponad 200 statków. Specyfiką statków remontowanych w GRYFII jest fakt, że należą one do drobnych armatorów (z których zaledwie kilku posiada maksymalnie 20-30 statków). Poza remontami GRYFIA zajmuje się również przebudowami statków, usługami w zakresie konstrukcji stalowych jak również nowymi budowami. Osiągnięciem jest pozyskanie zamówienia na serię nowoczesnych statków patrolowców do ochrony wybrzeża dla armatora norweskiego. Korzyści z nowych budów to przede wszystkim możliwość zwiększenia stopnia wykorzystania mocy produkcyjnych stoczni szczególnie w sezonie jesienno-zimowym, w którym wartość zamówień na prace remontowe znacząco spada.<sup>38</sup>

#### **2.6.2. Analiza trendów występujących w sektorze w okresie od 2000–2005 roku**

Przemysł okrętowy funkcjonuje na wolnym rynku światowym, zaś polskie stocznie produkcyjne i remontowe pozyskują kontrakty w przeważającej mierze za granicą. Stąd warunki globalne mają duży wpływ na funkcjonowanie europejskich stoczni. Obecnie ocenia się, że moce produkcyjne stoczni w skali światowej przekraczają popyt o 15%, a wg oceny OECD nadwyżka ta może przekroczyć poziom 30%.

Środek ciężkości rozwoju mocy produkcyjnej to kraje azjatyckie, gdzie największy wzrost realizują Chiny i Korea (planowany wzrost w latach 2005-2010 to ok. 60% przyrostu mocy). Tak szybki rozwój potencjału azjatyckiego spowoduje dalszy relatywny spadek udziału europejskiego przemysłu w globalnym przemyśle okrętowym.

---

<sup>37</sup> Dane oparte o materiały pokonferencyjne konferencji „Wczoraj, dziś i jutro polskiego przemysłu okrętowego” 24-25 listopada 2005r.

<sup>38</sup> Dane oparte o materiały pokonferencyjne konferencji „Wczoraj, dziś i jutro polskiego przemysłu okrętowego” 24-25 listopada 2005r.

W latach 2000 – 2005 nastąpiło zamknięcie ok. 2/3 stoczni europejskich. Rządowe programy wspierające rozwój azjatyckiego przemysłu okrętowego doprowadziły do stosowania dumpingowych cen na poziomie o 20 do 40% poniżej kosztów produkcji. Takie wsparcie ze strony rządów azjatyckich oraz niski poziom płac spowodowały zwiększenie udziału stoczni azjatyckich w rynku światowym do ok. 54% portfela zamówień na koniec grudnia 2005 roku.

Udział znaczących krajów w światowym portfelu zamówień przedstawia poniższe zestawienie:

**Tabela 7** Udział znaczących krajów w światowym portfelu zamówień na statki

Lp.	Kraj	Udział w światowym portfelu zamówień na koniec 2005r.
1	Korea	37,95 %
2	Chiny	15,68 %
3	Japonia	24,00 %
4	Niemcy	3,73 %
5	Włochy	2,58 %
<b>6</b>	<b>Polska</b>	<b>1,60 %</b>
7	Tajwan	1,43 %
8	Chorwacja	1,34 %
9	Dania	1,15 %
10	Finlandia	1,15 %
11	Reszta świata	9,39 %

Źródło: „Raport o stanie światowego rynku morskiego i okrętowego”, OSSINT CTO S.A. nr 1(28), marzec 2006 r.

Wzrost gospodarczy w skali światowej, rosące obroty handlu międzynarodowego generują zwiększone zapotrzebowanie na nowe statki. Analizy opublikowane przez CESA (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Statków) oceniają, że ok. 70% przewozów między kontynentami odbywa się drogą wodną. Stąd trzykrotny wzrost zamówień w światowych stoczniach w ciągu ostatniej dekady. Szansę tę wykorzystują stocznie azjatyckie, których dynamiczny rozwój pozwala na elastyczne reagowanie na popyt. W tym samym czasie europejskie, a szczególnie polskie stocznie, nie mogą liczyć na rządowe wsparcie inwestycyjne w trudnych warunkach w dużej mierze zdekapitalizowanego potencjału produkcyjnego, realizują kontrakty zawarte w latach poprzedzających wzrost popytu, wypełniające ich moce produkcyjne na najbliższe trzy lata.

Tendencje w światowym przemyśle okrętowym w latach 2000 – 2005 przedstawia poniższe zestawienie portfela zamówień stoczni w głównych regionach świata wg liczby statków



**Tabela 8** Portfel zamówień stoczni w głównych regionach świata

Lp.	Stocznie w głównych regionach	Liczba statków w sztukach w latach			
		2000	2003	2004	2005
1	Ameryka PN i Ameryka PD	41	73	51	65
2	Azja	1377	2411	3189	3536
3	Europa	591	588	775	1038

Źródło: *Word Shipyard Monitor, January 2006 r.*

Ameryka PN i Ameryka PD – Stany Zjednoczone i Brazylia

Azja – Japonia, Korea Pd., Chiny, Tajwan, Singapur, Filipiny, Indie, Wietnam,

Indonezja, Hong Kong, Tajlandia, Malezja, Sri Lanka, Iran, Zj. Emiraty Arabskie, Katar

Europa – Niemcy, Polska, Holandia, Chorwacja, Turcja, Rumunia, Włochy, Rosja,

Ukraina, Hiszpania, Norwegia, Dania, Bułgaria, Francja, Finlandia, Portugalia, Grecja, Wielka Brytania, Słowenia.

**Tabela 9** Struktura światowego portfela zamówień na statki

Lp.	Typy statków	Stan na koniec 2005 roku			
		Liczba statków	Mln CGT	Nośność w mln ton	
1	Zbiornikowce	1332	24,1	86,3	
2	Masowce	790	14,6	64,1	
3	Masowce kombinowane	0	0,0	0,0	
4	Gazowce	LNG	129	12,2	10,6
		LPG	162	2,6	3,5
5	Chłodniowce	13	0,2	0,1	
6	Kontenerowce o ładowności	powyżej 3 000 TEU	531	23,4	39,0
		poniżej 3 000 TEU	658	9,1	14,0
7	Inne statki do ładunków suchych o nośności powyżej 5 000 ton	531	10,5	6,1	
8	Statki offshore i inne	436	2,8	3,0	
9	Wycieczkowce	30	3,7	0,1	
10	Promy ro-ro	51	1,4	0,0	
<b>11</b>	<b>Ogółem</b>	<b>4663</b>	<b>104,6</b>	<b>226,9</b>	

Źródło: *„Raport o stanie światowego rynku morskiego i okrętowego”, OSSINT CTO S.A. nr 1(28), marzec 2006 r.*

Lata 2000 – 2002 cechowała dekonjunktura zapotrzebowania rynku na statki budowane przez polskie stocznie. Rok 2002 to ekstremalny spadek zamówień. Po roku 2003 obserwuje się wzrost zamówionych statków. Do roku 2002 zachodniopomorskie stocznie produkcyjne posiadały 1/3 portfela zamówień na statki budowane przez polskie stocznie. Od 2003 roku ich znaczenie, głównie Stoczni Szczecińskiej Nowa, wzrasta, co potwierdza się w uzyskanych przez stocznice zamówieniach liczonych w CGT stanowiących ponad 48% polskiego portfela zamówień. Zależność tą przedstawia poniższe zestawienie.

**Tabela 10** Portfel zamówień na statki w Stoczni Szczecińskiej Nowa

Portfel zamówień na budowę statków w latach 2000-2005 na przykładzie Stoczni Szczecińskiej							
Lp.	Rok	Wartość portfela zamówień Stoczni Szczecińskiej wg CGT	Wartość portfela zamówień polskich stoczni wg CGT	Udział Stoczni Szczecińskiej w polskim portfelu zamówień w %	Wartość portfela zamówień Stoczni Szczecińskiej wg liczby statków	Wartość portfela zamówień polskich stoczni wg liczby statków	Udział Stoczni Szczecińskiej w polskim portfelu zamówień w %
1	2000	672 722	2 036 587	<b>33,03</b>	35	97	36,08
2	2001	721 267	1 914 399	<b>37,68</b>	32	83	38,55
3	2002	354 177	1 232 029	<b>28,75</b>	15	51	29,41
4	2003	568 970	1 630 963	<b>34,89</b>	26	75	34,67
5	2004	907 760	2 112 617	<b>42,97</b>	40	95	42,11
6	2005	805 286	1 660 744	<b>48,49</b>	37	87	42,53

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wydawnictw Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie.

**Tabela 11** Produkcja statków w Stoczni Szczecińskiej Nowa

Produkcja statków w latach 2000-2005 na przykładzie Stoczni Szczecińskiej							
Lp.	Rok	Wielkość produkcji Stoczni Szczecińskiej w CGT	Wartość produkcji polskich stoczni w CGT	Udział Stoczni Szczecińskiej w polskiej produkcji statków w %	Wielkość produkcji Stoczni Szczecińskiej wg liczby statków	Produkcja polskich stoczni wg liczby statków	Udział Stoczni Szczecińskiej w polskiej produkcji statków w %
1	2000	143 628	497 918	<b>28,85</b>	9	34	26,47
2	2001	135 522	477 559	<b>28,38</b>	8	28	28,57
3	2002	90 414	497 562	<b>18,17</b>	5	30	16,67
4	2003	175 052	288 210	<b>60,74</b>	9	30	30,00
5	2004	184 734	448 684	<b>41,17</b>	8	25	32,00
6	2005	220 244	558 773	<b>39,42</b>	9	28	32,14

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wydawnictw Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie.

Stocznia Szczecińska wykorzystuje rynkową niszę produktową, jaką stanowią statki wysokospecjalistyczne jak chemikaliowce o nośności 40 000 ton ze zbiornikami ze stali typu duplex oraz statki wielozadaniowe typu con-ro.

Stocznia buduje statki głównie dla wymagających armatorów norweskich, niemieckich czy holenderskich. Jest stocznia o ugruntowanej pozycji rynkowej. Posiada własny majątek, a jej najcenniejszym zasobem jest wykwalifikowana, doświadczona

załoga, której umiejętności pozwalają wykonać w sposób kompleksowy trudne zadanie, jakim jest budowa nowoczesnych statków od zaprojektowania konstrukcji poprzez opracowanie optymalnej technologii, budowę i wyposażenie.

Korzystną pozycję stoczni uzyskała poprzez ograniczenie kosztów prowadzonej działalności, między innymi:

- ograniczenie zakresu majątku i kosztów jego utrzymania,
- zmniejszenie zatrudnienia,
- radykalną poprawę struktury zatrudnienia,
- skrócenie cykli budowy statków,
- uzyskanie dopłat armatorskich w wyniku wieloetapowych renegocjacji kontraktów, których istotnym powodem był drastyczny wzrost cen stali oraz dewaluacja USD (waluty, w której kontrakty są zawierane).

### **2.6.3. Analiza SWOT**

<b>SILNE STRONY</b>	
▪ konkurencyjność jakościowa produktów oferowanych przez stocznie, spełnianie przez nie wysokich wymagań odbiorców (w tym zwłaszcza zagranicznych)	4,78
▪ wykorzystanie nisz przez stocznie poprzez produkcję wysoko wyspecjalizowanych statków (chemikaliowce, wielozadaniowe)	4,67
▪ profil produkcji pokrywa się ze strukturą preferowaną w Unii Europejskiej	4,44
▪ wysoka (28) pozycja Stoczni Szczecińskiej Nowa w rankingu stoczni światowych wg. portfela zamówień	4,33
▪ budowa statków jest produkcją z gwarancją sprzedaży	4,33
▪ zaawansowanie technologiczne SSN	4,00
▪ współpraca z kilkuset firmami, posiadanie przez stocznie szerokiej bazy kooperantów	4,00
▪ duże zaangażowanie stoczni w prace badawczo- rozwojowe	3,22
<b>SŁABE STRONY</b>	
▪ małe możliwości finansowe stoczni, słabe narzędzia finansowania inwestycyjnego i modernizacji w budownictwie okrętowym	4,44
▪ postępująca dekapitalizacja majątku stoczni	4,33
▪ wysokie koszty budowy statków	3,89
▪ brak - poza Stoczną Szczecińską Nowa - stoczni produkcyjnych o istotnym znaczeniu na rynku budowy statków	3,22
▪ brak dostatecznej infrastruktury ochrony środowiska w stoczniach	2,11

<b>SZANSE</b>	
▪ dalsze duże zaangażowanie stoczni w prace badawczo- rozwojowe	3,82
▪ ponowne nawiązanie współpracy stoczni z polskimi armatorami	3,73
▪ rozwój współpracy z uczelniami, podnoszenie innowacyjności i konkurencyjności	3,65
▪ efektywna polityka kosztowa stoczni wymuszona akcesją do UE	3,50
▪ wzrastająca aktywność kontraktacyjna armatorów	3,37
▪ konkurencyjna pozycja SSN w Europie i na świecie, co stwarza dobre perspektywy rozwoju przemysłu okrętowego w regionie	3,32
▪ podporządkowanie polskiego przemysłu okrętowego unijnym zasadom pomocy publicznej	3,20
▪ korzystniejsze ceny kolejnych zamówień	3,12
<b>ZAGROŻENIA</b>	
▪ odpływ specjalistów o najwyższych kwalifikacjach do stoczni zagranicznych i związane z tym braki kadrowe	3,98
▪ ryzyko kursowe (USD jest podstawową walutą kontraktowania)	3,68
▪ wzrost cen urządzeń metalowych oraz cen na światowych rynkach stali – podstawowego surowca stoczni	3,61
▪ brak uregulowań prawnych pozwalających na wykorzystanie środków publicznych dostępnych w Unii Europejskiej dla przemysłu okrętowego	3,56
▪ brak jasnych perspektyw finansowania branży	3,54
▪ niekorzystne warunki zakupu statków w polskich stoczniach skłaniające armatorów polskich do zakupów w stoczniach zagranicznych	3,52
▪ niedoinwestowanie polskiego przemysłu okrętowego	3,48
▪ duża konkurencja ze strony zachodnioeuropejskich stoczni, bardziej nowoczesnych, posiadających wyższy jakościowo potencjał technologiczny oraz stoczni chińskich	3,48
▪ wahania szacunkowej liczby zamówień w stoczniach	3,38
▪ wejście do strefy euro	3,13

## **2.7. RYBOŁÓWSTWO MORSKIE**

### **2.7.1. Ogólne dane o sektorze**

Rybołówstwo jest jedną z ważniejszych dziedzin działalności gospodarczej województw nadmorskich, a także bardzo istotnym elementem kształtującym społeczność nadmorską. Wynika to z faktu, iż dla wielu mieszkańców tych regionów połowy i praca w przetwórstwie rybnym stanowi główne źródło utrzymania. Rybołówstwo obejmuje pozyskiwanie, czyli połów ryb, a także innych zwierząt, takich jak skorupiaki i mięczaki, oraz roślin wodnych. Organizmy te wydobywa się zarówno na morzach i oceanach, jak i w rzekach i jeziorach. Celem jest tu spożycie lub dalsze przetworzenie wydobytych organizmów. Nie bez znaczenia jest także przemysł rybny zajmujący się przetwarzaniem produktów z połowów morskich i śródlądowych na ryby mrożone, który zajmuje się również ich porcjowaniem i filetowaniem, a także marynatami rybnymi, rybami wędzonymi i konserwami rybnymi. Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa w Polsce w 2002 roku stanowiło 2% produkcji sprzedanej przemysłu spożywczego. Przetwórstwem zajmuje się ok. 340 zakładów, z których 95% to zakłady prywatne. Większość firm to nieduże, lokalne przetwórnice. Polskie zakłady przetwórcze w ok. 95% zaopatrują się z połowów bałtyckich i w ok. 5% z importu ryb i półproduktów.

Rybołówstwo w woj. zachodniopomorskim opiera się o połowy prowadzone w polskiej strefie ekonomicznej na Bałtyku. Połowy dalekomorskie z uwagi na całkowity zanik możliwości prowadzenia odłowów na tradycyjnych łowiskach są praktycznie zaniechane. Flota rybołówstwa dalekomorskiego praktycznie przestała istnieć.

Ważnym miejscem prowadzenia działalności rybackiej dla woj. zachodniopomorskiego są wody Zalewu Szczecińskiego. Z uwagi na warunki meteorologiczne oraz wielkość jednostek łowczych ten rodzaj rybołówstwa przypomina, do pewnego stopnia, bałtyckie rybołówstwo przybrzeżne. Głównie jednak poławiane są tu ryby słodkowodne i wędrownie, są nimi przede wszystkim: węgorz, sandacze, śledzie, sieje, okonie, płocie, leszcze, miętusy, krąpie, rozpióry, łososie, trocie.

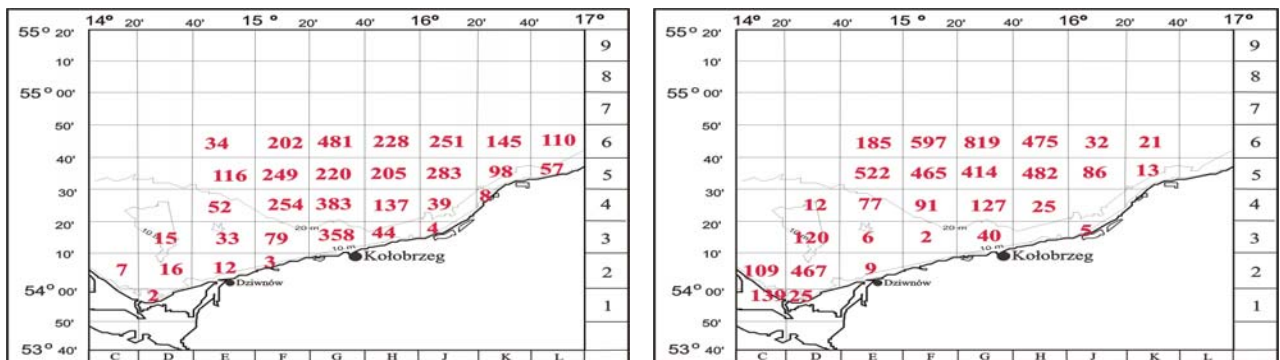
Rybołówstwo bałtyckie, mimo drastycznego spadku połowów, jest nadal dominujące w skali regionu. Dostarcza bezpośrednio na rynek lokalny surowiec o najwyższej jakości w postaci ryby świeżej i przetworzonej. Rybołówstwo bałtyckie ze względu na specyfikę wyrażającą się w metodach połowu oraz z uwagi na 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. 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% tzw. małe ryby pelagiczne, takie jak szproty i śledzie, 10% zaś stanowią płastugi i inne ryby łącznie z zalewowymi.

Wielkość połowów bałtyckich (w tym również w województwie zachodniopomorskim) zależna jest od wielu aspektów, m.in. są to

- czynniki biologiczne (produktywność biologiczna Bałtyku),
- produktywność Polskich Obszarów Morskich,
- produktywność strefy przybrzeżnej oraz Zalewu Szczecińskiego,
- czynniki techniczne floty rybackiej (liczba, rodzaj, wiek jednostek, stosowane techniki połowowe, zdolność połowowa floty),
- 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 zaplecza przetwórstwa wstępnego surowca w zasadniczej mierze nie odpowiada wymaganiom sanitarno- higienicznym,
- 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 plażowych tradycyjnymi łowiskami są morskie 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 woj. zachodniopomorskim. Niezależnie o tych uwag najbardziej obfite łowiska dorszowe znajdują się w kwadratach F6, G6, H6, czy F5, G5, i H5.

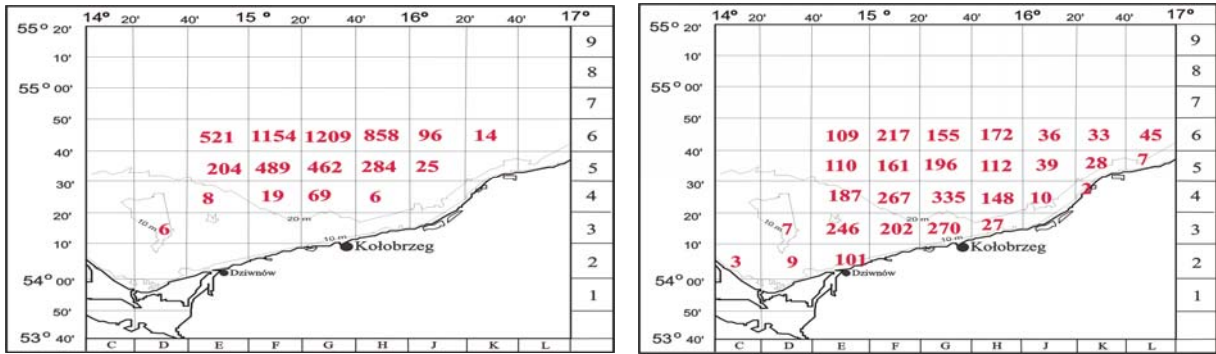
**Rysunek 4** Rozmieszczenie połowów dorsza oraz śledzia w 2003 r.



Źródło: Atlas połowów bałtyckich

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 naszego regionu, szprotowe na północ, a ryb płaskich podobnie jak dorsza w okolicach Kołobrzegu.

**Rysunek 5** Rozmieszczenie połowów szprotów i płastugi w 2003 r.



Źródło: *Atlas połowów bałtyckich*

Są to jednak pewne ogólne prawidłowości, podlegające pewnym zmianom w skali wielolecia. Podstawowymi gatunkami limitowanymi poławianymi przez rybaków bałtyckich są dorsze, szproty, śledzie oraz łososie. Dorsze są gatunkiem wymagającym znacznych ograniczeń połowowych, dlatego też stale maleje wielkość przyznawanych kwot połowów tego gatunku. Malejące limity połowowe są zjawiskiem niekorzystnym ze względu na fakt, iż mają one wpływ na brak poprawy kondycji ekonomicznej polskich rybaków, dla których połowy dorszów stanowią duże źródło dochodów.

Mocną stroną polskiego rybołówstwa 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 tu 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 powyżej 15 m, natomiast jednostki do 15 m definiowane są jako łodzie rybackie. W województwie zachodniopomorskim najliczniejszą, pod względem liczby jednostek, jest flota łodzi rybackich. Najmniej liczną grupą są trawlerzy dalekomorskie, odnotowuje się tu bardzo duży spadek, gdyż flota dalekomorska woj. zachodniopomorskiego w latach 1999-2004 zmniejszyła się aż o 90%. Niepokojącym zjawiskiem widocznym we flocie bałtyckiej jest zaawansowany wiek załóg rybackich. Negatywnie na rozwój rybołówstwa wpływa także fakt, iż flota kutrowa jest często przestarzała, wymaga 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 woj. zachodniopomorskim. Trendy te mają charakter ogólnopolski. Rozpoczęto złomowanie jednostek przestarzałych. 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 woj. zachodniopomorskiego zmniejszyła się o około 40%. Nie wpłynęło to drastycznie na nakład połowowy, który zmalał o około 17%. Aktualnie Polska dysponuje na całym wybrzeżu 249 kutrami w tym

w zachodniopomorskim jest 85 jednostek, oraz 773 łodziami, z czego w zachodniopomorskim jest 325 (stan na 31 grudnia 2005). Jak widać obszary morskie woj. zachodniopomorskiego są w większym stopniu eksploatowane przez łodzie niż przez kutry w stosunku do woj. pomorskiego. Istnieje jednak zagrożenie, że przystąpienie Polski do UE może ograniczyć polskie rybołówstwo. Związane jest to z faktem, iż pojawi się bardziej zmodernizowana, nowoczesna i rentowna flota unijna, która będzie miała dostęp do polskich obszarów morskich.

Do najpoważniejszych problemów województwa zachodniopomorskiego należy dystrybucja ryb i funkcjonowanie rynku rybnego jako całości, w tym giełdy rybnej. Obecnie, co ważne podkreślenia, dorsz jako ryba cenna nie wymaga dodatkowych działań wspomagających sprzedaż, natomiast sprzedaż ryb takich jak śledź i szprot wymaga wsparcia poprzez giełdę. Kołobrzeska giełda wymaga w dalszym ciągu wsparcia organizacyjnego, ponieważ nie funkcjonuje ona prawidłowo. Dużym problemem jest także spadek konsumpcji 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 wszelkie 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 widoczny jest brak 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. Zakłady przetwórcze charakteryzują się długą tradycją przetwórstwa w kraju, posiadają także wykształconą kadrę technologiczną i dobre możliwości eksportowe. Posiadają one także duże możliwości rozwoju zarówno pod względem eksportu, jak i wzrostu sprzedaży ryb na rynku krajowym. Niekorzystnym zjawiskiem jest tu ich niska rentowność i brak środków na inwestycje, z czym łączy się brak zorganizowanego systemu promocji ryb a także brak badań marketingowych. Konieczny jest także proces dostosowania zakładów przetwórstwa rybnego do wymagań sanitarno-higienicznych określonych w przepisach UE. Przetwórstwo rybne bazuje głównie na zasobach importowanych, nie zaś na „krajowej rybie”.

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 okres 1 roku), zaś nie wykorzystywano środków na przekwalifikowanie zawodowe.



### **2.7.2. Analiza trendów w okresie ostatnich 5 lat**

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 Kołobrzegu na zarejestrowanych w 2003 roku 64 kutrów i ponad 30 łodzi zlikwidowano aż 55 jednostek. W Darłowie na 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 12. Działania te podejmowane były na przestrzeni ostatnich 10 lat. Istotne jest jednak zwrócenie uwagi na stopniowy proces rejestrowania łodzi w bezpiecznych portach jak np. w Darłowie gdzie liczba łodzi wzrosła z 15 w roku 1994 do 26 w roku 2005. Proces ten jest wynikiem lepszej obsługi jednostki. Zapewnia on sprawny dostęp 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. Drastycznie zjawiska te wystąpiły w miejscu silnej abrazji brzegu w Ustroniu Morskim. Ostatecznie dla łodzi wybudowano betonową platformę. Skutkiem tego z 15 łodzi w roku 1994 pozostała dziś zarejestrowana tylko 1.

Bezpieczeństwo pracy i dostęp do względnie dobrej obsługi portowej w Świnoujściu, pomimo występujących problemów z dostępem do nabrzeża, zadecydowało o utrzymaniu w skali 10 lat liczby łodzi rybackich z 30 do 28 sztuk. 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 sprawia, że postęp w tym względzie jest bardzo szybki. Spowodowało to, że mimo wycofania wielu jednostek nakład połowowy nie maleje 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, że nie są one respektowane. Na przykład martwym przepisem jest Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 26 kwietnia 2004 w sprawie wzoru dziennika

połowowego oraz gatunków organizmów morskich, których wyrzucenia za burtę wymaga wykazania w dzienniku połowowym.

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 zastaniemy 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 są 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. Zauważa się spadek przetwórstwa ryb na mrożone, choć nadal jest to główny rodzaj przetwórstwa w województwie. Równie duży spadek, bo aż o 26%, można zauważyć przy przetwórstwie ryb na produkty z nich marynowane. Tendencję malejącą w woj. 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 około 35% do 41%.

Drastycznie spada znaczenie połowów dalekomorskich, które są zbyt mało rentowne. Zmniejsza się także dostępność zasobów na skutek przełowienia światowych zasobów. W związku z tym prawie cała flota została wycofana z dawnych łowisk. Mała zdolność zamrażalnicza ryb na jednostkach połowowych skutkuje jednak zmniejszaniem się rentowności połowów dalekomorskich. Zmniejszają się także kwoty połowowe niektórych gatunków ryb limitowanych w połowach bałtyckich co jest wynikiem ich przełowienia.

### **2.7.3. Scenariusze rozwoju**

#### **Scenariusz optymistyczny**

W rybołówstwie dalekomorskim widoczny staje się wzrost zapotrzebowania na polskie usługi w zakresie budowy statków rybackich, produkcji sprzętu połowowego i kształcenia kadr dla floty rybackiej w zakresie nawigacji (między innymi nowoczesna ichtiolokacja) oraz technologii. Następują także zmiany polityki państwa na wybitnie „promorski”. Zwiększa się także dostęp polskich jednostek do łowisk dalekomorskich. Następuje modernizacja floty dalekomorskiej w wyniku czego znacznie zwiększają się możliwości zamrażalnicze jednostek dalekomorskich. W wyniku tego wzrasta jakość produktów z ryb poławianych na dalekomorskich łowiskach.

W rybołówstwie bałtyckim następuje poprawa warunków środowiskowych wód Bałtyku wraz z poprawą jakości wód rzecznych zlewniska Bałtyku. Dochodzi do poprawy warunków tlenowych w wodach przydennych co stwarza warunki żerowiskowe dla dorsza

i pozostałych gatunków ryb dennych (płastugi). Widoczny jest wzrost populacji dorsza zapewniający opłacalność połowów. Jednocześnie wzrastają środki na zarybianie gatunków ryb limitowanych w wyniku czego zwiększają się kwoty połowowe. Możliwa staje się racjonalna gospodarka żywymi zasobami wód w wyniku czego wzrasta efektywność sektora rybackiego. Pociąga to za sobą wzrost konkurencyjności polskiego przetwórstwa rybnego.

Prowadzone są badania marketingowe w wyniku czego produkty rybołówstwa i przetwórstwa zostają dostosowane do zapotrzebowania rynku krajowego pod względem ceny oraz oferty. Wzrasta także atrakcyjność produktów polskich na rynkach zagranicznych. Prowadzone akcje promocyjne i reklamowe ryb i produktów rybnych powoduje wzrost spożycia ryb w kraju i poprawę zaopatrzenia rynku w ryby morskie oraz ich przetwory. Efekt ten wzmaga także sprawnie działająca giełda rybna. Następuje uniezależnienie przetwórstwa od sezonowości połowów w wyniku czego możliwa jest ciągłość dostaw ryb i produktów rybnych. Do przetwórstwa wprowadzane zostają nowe technologie, podnosi się rentowność polskiego przetwórstwa. Jednocześnie poprawie ulega infrastruktura ochrony środowiska w zakładach przetwórstwa rybnego. Pociąga to za sobą wzrost zatrudnienia i wzrost eksportu. Następuje bardziej efektywne wykorzystanie surowca rybnego. Możliwe staje się także stworzenie drożnych ciągów technologicznych od połowu do konsumenta.

Zmodernizowana zostaje flota rybacka, a także opanowane zostają nowe techniki połowów w wyniku czego następuje wzrost bezpieczeństwa pracy na morzu. Następuje także poprawa warunków przeładunkowych i magazynowych ryb. W wyniku powyższych działań znacznie podnosi się rentowność rybołówstwa. Prowadzona polityka państwa sprzyja wdrażaniu w życie zasad racjonalnego rybołówstwa. Wzrost zainteresowania uprawianiem wędkarstwa morskiego zapewnia dochody rybakom w okresach ochronnych ryb przemysłowych. Pojawiają się nowe rynki zbytu na gatunki ryb do tej pory nieeksploatowane jak np. węgorzyca, ryby dobijakowate, belonę kura diabła itd.

### **Pesymistyczny**

Następuje dalsza degradacja potencjału Polski w zakresie rybołówstwa dalekomorskiego zarówno stocznioowego jak i edukacyjnego. Nie następuje modernizacja floty dalekomorskiej, z związku z czym trawlerzy mają ograniczone możliwości zamrażalnicze. Ma to negatywny wpływ na jakość przygotowywanego na nich wstępnie surowca.

Kształtują się niekorzystne warunki siedliskowe dla ryb przemysłowo poławianych w Bałtyku. W połowach bałtyckich następuje dalszy spadek zasobów stada dorsza. Ma to duży wpływ na zachwianie równowagi ekologicznej w wodach Bałtyku. W wyniku tego maleją kwoty połowowe przyznawane jednostkom rybackim. Niekorzystnie wpływa to także na sytuację ekonomiczną rybaków dla których połowy dorsza stanowiły główne źródło dochodów. Sytuacja ta negatywnie wpływa na możliwość racjonalnej gospodarki żywymi zasobami wód. Z powodu utrzymującego się braku rentowności polskiego rybołówstwa bardzo powoli przebiega proces modernizacji będących w eksploatacji statków rybackich, których eksploatacja jest bardzo kosztowna. Bardzo wolno

wprowadzane są nowe rozwiązania w konstrukcjach narzędzi połowowych. W wyniku tego nie podnosi się rentowność rybołówstwa, co zmusza wielu rybaków do odejścia z zawodu.

Pozostająca na tym samym poziomie promocja i reklama ryb oraz produktów rybnych w bardzo małym stopniu wpływa na wzrost sprzedaży ryb. Konsumpcja ryb i przetworów rybnych pozostaje na tym samym, niskim poziomie, co negatywnie wpływa na rozwój przetwórstwa rybnego. Następuje spadek opłacalności połowów a zagrożeniem staje się rosnąca konkurencja ze strony jednostek innych państw unijnych. Następuje także całkowity zanik kształcenia zawodowego rybaków. Wynikiem tego jest fakt, iż zawód ten staje się coraz mniej bezpieczny. Realne staje się także niebezpieczeństwo wystąpienia katastrofy ekologicznej związanej z szybko rosnącym ruchem przewozu paliw płynnych.

### **Umiarkowany**

W rybołówstwie dalekomorskim poprawa następuje w zakresie współpracy z państwami mającymi dostęp do zasobów morskich i oceanicznych bez własnego zaplecza rybołówczego (floty i kadry). Są to takie państwa jak Afryka, Ameryka Południowa, Azja w tym kraje arabskie. Powoduje to rozwój zaplecza wytwórczego obejmującego produkcję sprzętu połowowego.

W rybołówstwie bałtyckim następuje zapewnienie ochrony opłacalności rybołówstwa ze strony państwa. Widoczna jest także stopniowa poprawa środowiska naturalnego wód Bałtyku. Możliwa jest racjonalna eksploatacja żywych zasobów wód Bałtyku bez jednoczesnego drastycznego zmniejszenia kwoty połowowej. Stopniowo ulegają poprawie warunki i higiena pracy na statkach rybackich. Część floty rybackiej zostaje odnowiona, część natomiast zostaje wycofana. Następuje zmiana przeznaczenia wycofanych statków na cele turystyczne. W wyniku tych działań zauważalny jest rozwój rybołówstwa rekreacyjnego (wędkarstwa). Stopniowo i nieznacznie zwiększa się produkcja polskich przetwórní. Jakość produktów rybnych pozostaje wciąż na tym samym poziomie. Nie wpływa to pozytywnie na wzrost konkurencyjności i poprawę funkcjonalności rynku rybnego. Nie sprzyja to także wzrostowi zatrudnienia w przetwórstwie rybnym. W bardzo wolnym tempie poprawia się możliwość dystrybucji surowca i przetworów rybnych. Powoli następuje także wzrost liczby inwestycji w infrastrukturę zakładów, maszyn i urządzeń do przetwórstwa. Bardzo powoli następuje także modernizacja linii technologicznych oraz infrastruktury produkcyjnej. Systematycznie wprowadzane zostają nowe technologie, które zaczynają mieć wpływ na poprawę jakości i atrakcyjności produktów rybnych. Zwiększa się także liczba produkowanego asortymentu. Przetwórstwu rybnemu nie udaje się wprawdzie całkowicie uniezależnić od sezonowości połowów, jednak nie pozostaje już pod całkowitym jego wpływem. Poziom reklamy i promocji produktów rybnych i ryb systematycznie wzrasta wywierając coraz większy wpływ na postrzeganie produktów rybnych przez społeczeństwo. Systematycznie wzrasta poziom spożycia ryb. Powstaje także prawidłowo funkcjonująca giełda rybna. Możliwe także staje się stworzenie drożnych ciągów technologicznych. Następuje modernizacja portów i przystani rybackich związana z poprawą warunków pracy. Widoczna jest także dbałość o należyte wykształcenie nowych kadr dla rybołówstwa bałtyckiego. Wpływa to na fakt, iż zawód rybaka staje się

coraz bardziej bezpieczny, co wynika ze stopniowego opanowywania nowych technik połowowych.

#### 2.7.4. **Analiza SWOT**

<b>SILNE STRONY</b>	
▪ wykwalifikowana kadra rybacka	4,67
▪ umiejętności połowowe rybaków	4,56
▪ wykształcona kadra technologiczna i infrastruktura przetwórcza	4,22
▪ tania siła robocza	4,11
▪ statki posiadające certyfikaty jakości umożliwiające eksport produktów do państw UE	4,00
▪ łatwy dostęp do wydajnych łowisk	4,00
▪ możliwości eksportowe przetworzonej ryby	3,89
▪ zróżnicowany asortyment produktów rybnych	3,67
▪ Polskie Obszary Morskie należące do najzasobniejszych wód Bałtyku	3,00
<b>SŁABE STRONY</b>	
▪ zły stan techniczny i przestarzałość floty rybackiej	5,00
▪ słaba promocja ryb i produktów rybnych	4,00
▪ wysokie ceny detaliczne ryb	3,90
▪ niska rentowność połowów	3,80
▪ sezonowość połowów	3,80
▪ ograniczony dostęp do surowca w połowach dalekomorskich	3,60
▪ brak środków na szkolenia i przekwalifikowanie zawodowe	3,60
▪ brak drożnych ciągów technologicznych od połowów przez chłodnie do konsumentów	3,60
▪ niedostateczna infrastruktura portowa	3,50
▪ brak funduszy na pełne wykorzystywanie ryb w szczytach połowowych	3,50
▪ brak realnej oceny zasobów ryb	3,44
▪ brak lokalnych możliwości przetwórczych dla ryb pelagicznych	3,40
▪ brak zorganizowanego rynku rybnego, zwłaszcza systemu pierwszej sprzedaży	3,40
▪ brak właściwie zorganizowanego systemu dystrybucji	3,40
▪ brak edukacji stopnia średniego w zakresie rybołówstwa i przetwórstwa ryb	3,40
▪ brak zbytu w okresach szczytowych	3,30
▪ brak środków na inwestycje, małe wykorzystanie środków z SPO „Ryby”	3,30
▪ brak badań marketingowych	3,30
▪ niska rentowność dużej liczby zakładów przetwórczych	3,20
▪ brak organizacji producentów rybnych	3,10
▪ uzależnienie wielkości i wartości połowów od naturalnej produktywności wód	3,00

<b>SZANSE</b>	
▪ utworzenie giełdy rybnej	3,77
▪ potencjalnie chłonny rynek krajowy na ryby i produkty rybne	3,52
▪ wypracowanie trwałych powiązań handlowych producentów ryb z ich przetwórcami	3,50
▪ właściwie zorganizowana dystrybucja ryb	3,48
▪ poprawa infrastruktury rybackiej w portach	3,43
▪ nawiązanie współpracy pomiędzy rybakami a producentami rybnymi, przetwórcami ryb i oraz firmami marketingowymi	3,31
▪ podjęcie działań modernizacyjnych przez zakłady przetwórcze	3,18
▪ wzrost eksportu ryb	3,16
▪ rozwój przetwórstwa rybnego	3,15
▪ możliwości rozwoju związane z wprowadzeniem nowych technologii w przetwórstwie rybnym	3,09
▪ rozpoczęcie kształcenia z zakresie rybołówstwa i przetwórstwa ryb na poziomie średnim	3,07
▪ rozwój przybrzeżnej gospodarki rybackiej (zarybianie, straż rybacka na morzu)	3,00
▪ powstanie drożnych ciągów technologicznych	2,98
▪ wykorzystanie potencjału Polskich Obszarów Morskich	2,70
▪ wprowadzenie nowych technik połowowych	2,65
▪ odmłodzenie kadry rybackiej	2,54
<b>ZAGROŻENIA</b>	
▪ brak floty dalekomorskiej i odpowiednio wyposażonych trawlerów (nie posiadają one zdolności zamrażalniczej), co zmniejsza opłacalność połowów oraz ogranicza możliwości eksploatacji do nowych łowisk	3,54
▪ utrzymujące się wysokie ceny detaliczne ryb	3,45
▪ wysoki stopień kłusownictwa	3,36
▪ brak działań zmierzających do modernizacji sprzętu połowowego	3,29
▪ dalszy brak badań marketingowych	3,17
▪ utrzymujący się brak promocji ryb i produktów rybnych	3,11
▪ utrzymująca się dezorganizacja rynku rybnego	3,06
▪ utrzymujący się brak organizacji producentów rybnych	3,01
▪ dalszy brak zorganizowanej dystrybucji	2,99
▪ dalsze likwidowanie w szkołach kierunków związanych z rybołówstwem	2,89
▪ dalsze starzenie się kadry rybackiej	2,84
▪ brak środków na promocję i znajdowanie nowych rynków zbytu na produkty rybne	2,83
▪ dalszy brak możliwości kształcenia na poziomie średnim w zakresie rybołówstwa i przetwórstwa ryb	2,62
▪ utrzymujący się brak szkoleń i możliwości przekwalifikowania zawodowego	2,60

## **2.8. EKSPLOATACJA ZASOBÓW WÓD I DNA MORSKIEGO – ZASOBY NIEOŻYWIONE I OŻYWIONE**

### **2.8.1. Ogólna charakterystyka ożywionych zasobów południowej części Bałtyku**

Bałtyk jest akwenem epikontynentalnym o powierzchni 415 265 km<sup>2</sup>, geologicznie stosunkowo młodym; zawiera 21 720 km<sup>3</sup> 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 rynnami, płycznami i progami utrudniającymi komunikację między głębiami. Wody dopływające do Bałtyku pochodzą ze zlewni o powierzchni 1 629 550 km<sup>2</sup>, opadów atmosferycznych, przesiąków z cieśnin duńskich oraz nieregularnych wlewów z Morza Północnego. 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 naddennych 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, odpowiedniej temperatury nie rozwijają się ikra i larwy ryb a także zanikają lub emigrują z tych rejonów, tlenolubne denne gatunki bezkręgowców.

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 Bałtyckim nakładają się rezultaty tzw. „działalności gospodarczej” człowieka w Bałtyku oraz obszarze zlewiska Morza Bałtyckiego. W efekcie dochodzi do znacznego wzrostu poziomu trofii, zanieczyszczeń fizycznych i chemicznych środowiska co znajduje odbicie w składzie i stanie a zwłaszcza 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.

Fitobentos – roślinność osiadła w Bałtyku, rozmieszczona jest wyspowo w zależności od warunków środowiskowych a zwłaszcza jakości i charakteru podłoża. Glony morskie tworzą w Bałtyku Południowym grupę około 20 gatunków a rośliny nasienne to kilka gatunków skoncentrowanych w litoralu i płytkim dnie morskim do głębokości nie przekraczającej 9 m, co uwarunkowane jest niską przezroczystością związaną ze zbyt wysoką ilością zawiesiny 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, karłowacenie form wynikająca z genezy zbiornika. Żyje tu kilka gatunków gąbek, małży, mszywiół, szkarłupni, szczecioszczękich, osłonic, wiciowców, płazińców, wrotków, wieloszczetów, widłonogów, wioślarek, obunogów, równonogów, nektobentosowych skorupiaków niższych i wyższych, mięczaków i ryb. Najliczniejszą grupę stanowią skorupiaki – jest ich ponad 200. Najszersze rozszedlenie spośród popularnych gatunków ichtiofauny mają śledzie, szproty i dorsze bałtyckie, mniej licznie występują łososie, trocie wędrowne, witlinki, ałozy 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.

### **2.8.2. Analiza trendów występujących w ożywionych zasobach południowej części Bałtyku od 2000 – 2005r.**

Analizie biologicznej poddane zostaną główne elementy ekosystemu wód Południowego Bałtyku i Zatoki Pomorskiej: fitocenozy (zespoły roślinne – planktonowe i denne oraz zespoły zwierzęce – plankton, bentos i nekton).

#### **Fitocenozy**

Podkreślone w poniższym tekście gatunki to planktonowi producenci pierwotni - dominanty sezonowe, które są przyczyną masowych zakwitów epipelagialu w ciepłych sezonach roku. Obserwuje się stałe tendencje do występowania zakwitów na coraz większych obszarach Bałtyku, zwłaszcza w ujściach większych rzek i zatokach, w szczególności po silnych sztormach uruchamiających zasoby biogenów autogennych.

Przy obserwowanym zmniejszeniu ładunków biogenów wnoszonych przez rzeki uchodzących do Południowego Bałtyku – można prognozować że do roku 2015 zakwity w tym rejonie morza a zwłaszcza w Zatoce Pomorskiej będą coraz rzadsze. Nie da się jednak wykluczyć tych zjawisk w ciepłych porach roku w Zatoce Fińskiej i Centralnym



Bałtyku z powodu nadal utrzymującego się silnego zanieczyszczenia a także wtórnego zanieczyszczenia wód tego rejonu.

Najbardziej narażone na pogarszające się warunki oświetlenia w wodzie w związku ze wzrostem zawiesiny powstającej podczas zakwitów fitoplanktonu, są krasonorosty i brunatnice bentosowe, które wyraźnie wycofują się z płytkiego dna i litoralu Bałtyku. W dalszej kolejności ustąpiły zielenice, ramienice oraz gwałtownie kurczy się areal występowania roślin nasiennych popularnych dotąd w południowym Bałtyku. Na ich miejsce wkraczają brunatnice, których plechy unoszą się w toni wodnej.

### **Zoocenozy**

Na zespół ekologiczny zooplanktonu w Bałtyku składają się przede wszystkim różne skorupiaki planktonowe, wrotki, jamochłony, strzałki, pierwotniaki, ogonice oraz larwy ryb, robaków, skorupiaków wyższych, wąsonogów i mięczaków. Dominującą grupę stanowią widłonogi, których liczebność i biomasa dochodzić mogą okresowo nawet do 90 % wszystkich zooplankterów. Drugą ważną grupę stanowią wioślarki.

Nieuchronną konsekwencją zmian jakie zachodzą w fitocenozach południowego Bałtyku są pogarszające się warunki środowiska życia fauny dennej występującej w strefie litoralnej i płytkiego dna. W pierwszym momencie obserwuje się zanikanie z tej strefy stenotopowych gatunków skorupiaków, mięczaków i ryb związanych z łąkami podwodnymi. Wolną niszę pokarmową zasiedlały małże, wieloszczety, skorupiaki i ślimaki. Coraz częściej w wodach morza bałtyckiego pojawiają się pseudopopulacje i gatunki zawleczone, które jak wieloszczet czy kraby w ciągu kilku lat opanowały wolne nisze ekologiczne i kontynuują swoją ekspansję. Jest to wyraz postępujących procesów destabilizacji, zmian strukturalnych i jakościowych w morzu. Ryby bałtyckie masowo wycofują się z tych rejonów gdzie zaniknęły łąki podwodne, co ma miejsce w Zatoce Pomorskiej, ponieważ zniszczeniu uległy nie tylko miejsca tarliskowe ale naturalne kryjówki i odpowiednia baza pokarmowa dla larw i narybku.

Bezpośredni wpływ na degradację ichtiofauny stref przybrzeżnych i estuaryjnych w całym Południowym Bałtyku mają postindustrialne i komunalne ścieki, kwaśne deszcze a zwłaszcza niedoceniane w działaniu – toksyny, które uwalniają podczas zakwitów planktonowe glony a zwłaszcza sinice.

Degradacja środowiskowa miejsc rozrodu ryb morskich w Bałtyku, spowodowała, że rozrodczość tych ryb nie zapewnia optymalnego przyrostu populacji, a niektóre z nich od dłuższego czasu wręcz wykazują tendencje malejące. Dlatego należy jak najszybciej dążyć do rewitalizacji siedlisk a nawet do restytucji i reintrodukcji populacji ryb w Bałtyku (np. jesiotr). 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 siarkowodór uniemożliwiające rozwój zapłodnionej ikry a następnie powodując nadmierną śmiertelność wylęgu. Przybrzeżnym obszarem morskim, który szczególnie odczuwa skutki degradacji środowiskowej jest estuarium Wisły i Odry o czym świadczą niskie efekty połowowe a zwłaszcza na łowiskach ławicy Odrzanej, co łatwo porównać analizując efekty połowowe i procentowy udział gatunków poławianych u wybrzeży województwa zachodniopomorskiego.

### **2.8.3. Analiza możliwych scenariuszy zmian i rozwoju ożywionych zasobów południowej części Bałtyku do roku 2015**

#### **Wariant 1: Bezpośrednie skutki degradacji środowiska i tendencje zmian bez ingerencji człowieka**

Przy założeniu, że zmiany w środowisku jakie obserwujemy dzisiaj w Bałtyku w stosunku do tego sprzed 50 lat, trwać będą nadal, nie ulegnie ograniczeniu antropopresja, a człowiek nie przystąpi do działań ochronnych, można przewidywać efekty w wymiarach katastrofalnych – porównywalnych z tymi w Morzu Kaspijskim.

Następujące zmiany od kilkunastu lat wskazują na wyraźne nasilenie zjawisk degradacyjnych zwłaszcza w estuariach rzek. Wzrosła biomasa produkowana przez fitoplankton i ilość zawiesiny rozpuszczonej w wodzie a równocześnie wzrosła ilość zooplanktonu) co drastycznie ograniczyło przenikanie światła do głębszych warstw oraz warstw przydennych płytszych rejonów przybrzeżnych.

Współcześnie stan zdrowotności a zwłaszcza przeżywalność larw i narybku wskutek znacznego wzrostu stężeń zanieczyszczeń począwszy od lat 70-tych, zaczął wyraźnie pogarszać się. W rejonach wód przybrzeżnych Południowego Bałtyku stwierdzano silne pasożyty ryb oraz widoczne anomalie anatomiczne ryb – śledzia, storni, węgorzyca a także dorszy, czy ssaków i ptaków morskich.

#### **Wariant 2: Degradacja środowiska wód Zatoki Pomorskiej i tendencje zmian w warunkach ograniczonej ingerencji człowieka**

Degradacja morza jaka nastąpiła w wyniku silnej antropopresji w XX wieku, dotyczyła środowiska abiotycznego i biotycznego opisanego w zarysie w wariantcie I i przez wiele lat morze, własnymi siłami powracać będzie do równowagi biocenotycznej, wspomagane wlewami słonych, dobrze natlenionych wód z Morza Północnego. Jednakże przy zahamowaniu zrzutu zanieczyszczeń spływających ze zlewiska chociażby z obszaru Polski, głównymi rzekami uchodzącymi do Bałtyku, nastąpi okres wzmożonego wyczerpywania „zapasów” zanieczyszczeń i biogenów zdeponowanych w osadach dennych zarówno w strefie przybrzeżnej jak i z głębi.

Nie należy spodziewać się natychmiastowej poprawy jakości środowiska jedynie po zainstalowaniu trzystopniowych oczyszczalni ścieków w całej Polsce – co może jednak się zdarzyć do roku 2015. Przy wsparciu funduszy Unijnych można założyć, że nastąpi wyraźne ograniczenie ładunku zanieczyszczeń dopływających z obszaru zlewiska do Morza Bałtyckiego

Przez poprzednie lata na dnie głębi Bałtyckich gromadziły się osady zawierające zanieczyszczenia komunalne, rolnicze i przemysłowe a w nich dużo silnych toksyn. Odkładały się one przez całe lata, tworząc jednocześnie na dnie pokłady nie rozłożonej jeszcze martwej, autochtonicznej materii organicznej. Właśnie tam powstały strefy azoiczne obejmujące ponad 20% powierzchni dna Bałtyku. Pełne i skuteczne samooczyszczenie morza nadejdzie dopiero po całkowitej, kilkukrotnej wymianie wód całego Bałtyku. Pojedynczy cykl wymiany trwa około 25 – 30 lat. A więc

jeżeli morze pozostawimy samemu sobie, jeżeli ze zlewiska nie dopłyną żadne zanieczyszczenia powrót do stanu sprzed co najmniej 50 lat nastąpi po półwieczu. proces ten może jednak ulec znacznemu przyśpieszeniu w przypadku gdy w krótkim okresie czasu nastąpią wielokrotne wlewy wód z Morza Północnego.

Oczywiście sytuacja taka jest jedynie teoretyczna, człowiek korzystając z morza zawsze wnosił do niego zanieczyszczenia antropogenne wynikające chociażby z naruszenia równowagi fizycznej spowodowanych pracą śrub okrętowych, czy budową urządzeń hydrotechnicznych w tym portów, mostów etc. nie mówiąc już o minimalnych zanieczyszczeniach wynikających z korzystania z turystyki morskiej. Tak więc w ciągu 10 lat trwania niniejszej strategii, widocznych pozytywnych zmian w środowisku jeszcze nie uda się zaobserwować. Osiągnięciem byłoby zahamowanie dopływu zanieczyszczeń komunalnych, wielkoobszarowych – rolniczych i przemysłowych co zmniejszyłoby objawy degradacji spowodowanej zanieczyszczeniami. Pożądane byłyby działania zmierzające (nawet lokalnie) do rewitalizacji morza chociażby przez budowę sztucznych raf na dnie Zatoki Pomorskiej.

### **Wariant 3: Środowisko walczy ze skutkami degradacji antropogennej i zmian globalnych bez ingerencji człowieka**

Zakładając, że niezwykle drogie działania rekultywacyjne na całym obszarze Południowego Bałtyku a zwłaszcza w Zatoce Pomorskiej są już prowadzone (wykonany został system sztucznych raf z funduszy Sektorowego Programu Operacyjnego „Rybołówstwo...”), oraz że uległo intensyfikacji samooczyszczanie morza, będzie można zaobserwować pozytywne skutki rekultywacji w morzu. Ważnym elementem rekultywacji będzie stworzenie systemu sztucznych raf, które ułatwią osiedlanie autochtonicznej fauny filtrującej, a która wzmacnia i zwielokrotnia procesy samooczyszczania.

Tymczasem dzisiejszy Bałtyk znajduje się w jednej z kolejnych faz rozwoju i ewolucyjnych zmian, które kształtowane są przez następujące globalne i regionalne procesy naturalne, niezależne od aktywności człowieka:

- efekt cieplarniany (grozi podwyższenie poziomu oceanów nawet o kilka metrów)
- zmiany klimatu (nasilenie antagonizmu między ociepleniem i naturalnym procesem ochłodzenia przewidzianym w teorii Milankovica)
- zmiany poziomu morza wynikające z zapadania się wybrzeża Południowego Bałtyku i wynoszenie Fennoskandii (regionalne zmiany mogą wzrosnąć o 5 – 95 cm do roku 2015 co będzie niebezpieczne m.in. dla obszarów depresji holenderskiej)
- coraz częstsze silne sztormy co spiętrza wody w strefie brzegowej i powoduje silną abrazję
- naturalne zmiany warunków hydrologicznych i zmiany zasolenia zbiornika (oceanizacja – wyższe zasolenie wód)

Naturalne procesy i ich skutki pogłębią jeszcze bardziej dotychczasowe zmiany antropogeniczne. Uwidoczną się skutki deficytów tlenowych, zaprezentują się negatywne skutki nadmiernego rybołówstwa i braku systematycznego zarybiania oraz pojawią się nowe gatunki, które zakłócą równowagę biocenotyczną środowiska.

#### **2.8.4. Analiza stanu rozpoznania nieożywionych zasobów południowej części Morza Bałtyckiego oraz trendów występujących w omawianym sektorze do roku 2005**

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, gazo-kondensaty). Do surowców odnawialnych – obok zasobów żywych (ryby, mięczaki, skorupiaki, etc.) zalicza się też energię pływów, energię falowania i prądów morskich, energię termiczną i wodę słodką. Do odnawialnych zaliczyć też należy energię słoneczną i energię wiatrową. Wykorzystanie tej ostatniej na płytkich wodnych obszarach przybrzeżnych jest coraz bardziej powszechne.

Z pośród 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 Polskiej. Zajmuje on powierzchnię ponad 30,5 tys. kilometrów kwadratowych, to jest powierzchnię znacznie większą od powierzchni województwa zachodniopomorskiego (22,9 tys. km<sup>2</sup>), i równą około 10% obszaru naszego kraju. Obszar ten przylega do ponad 500 kilometrowej długości wybrzeża Polski, z którego połowa, leży w granicach województwa zachodniopomorskiego.

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.

Uwzględniając stan rozpoznania zasobów mineralnych w obrębie Wyłącznej Strefy Ekonomicznej Rzeczypospolitej Polski, za najistotniejsze uznać należy kopaliny energetyczne obejmujące złoża ropy naftowej i gazu (gazo-kondensatów) oraz złoża surowców okruchowych, w tym głównie materiałów (kruszyw) budowlanych. Istotne znaczenie mają też złoża bursztynu oraz wód leczniczych i termalnych. Podrzędne znaczenie mają rozsypiskowe złoża minerałów ciężkich.

#### **2.8.5. Ogólna charakterystyka nieożywionych zasobów południowej części Bałtyku**

##### **Zasoby energetyczne - Złoża ropy naftowej i gazo-kondensatów**

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 S.A. 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 km<sup>2</sup>. W cechsztyńskim dolomicie głównym, zasoby złoża ropy szacowane są na około 7 mln. t (w tym w rejonie Kamienia Pomorskiego - około 2 mln.t).

### **Surowce okruchowe**

Kruszywa naturalne występują głównie w obrębie ławic i płycizn przybrzeżnych. Tworzą je piaski, żwiry i otoczaki. Są to naturalne nagromadzenia odruchów skał magmowych, metamorficznych i osadowych, odpornych na niszczenie. W latach 70-tych ubiegłego wieku i później, Oddział Geologii Morza Państwowego Instytutu Geologicznego w Sopocie, prowadził prace dokumentacyjne złóż kruszywa naturalnego na obszarze Południowego Bałtyku. 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.

### **Kruszywa budowlane**

Udokumentowano trzy złoża kruszywa naturalnego: „Ławica Słupska” o zasobach bilansowych 48 mln ton, „Zatoka Koszalińska” o zasobach bilansowych 37 mln ton i „Południowa Ławica Środkowa”, gdzie zasoby zostały oszacowane na 57 mln ton. Złoże „Ławica Słupska” jest obecnie zagospodarowane. Koncesję na eksploatację kruszywa posiada Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych Spółka z o.o. w Gdańsku. Z dostępnych informacji dotyczących stanu na 31.12.2002 ze złoża tego wydobyto 66 772 tys. ton kruszywa.

Nadające się dla potrzeb budownictwa piaski znaleziono też na Ławicy Odrzanej i w jej otoczeniu (warstwy o miąższości od 1-3 m) oraz na północ od brzegu Dziwnów –Rowy. Piaski te odznaczają się jednorodnością uziarnienia i mogą być stosowane jako piaski podsadzkowe, budowlane oraz jako piaski dla przemysłu hutniczego (szklarskie).

Bursztyn - w 2002 roku zostały opracowane przez Oddział Geologii Morza PIG w Gdańsku pakiety informacyjne dla potencjalnie bursztynonośnych obszarów Zatoki Gdańskiej. Bursztyn spotykany jest też na plażach wydłuż całego wybrzeża zachodniopomorskiego, jednak do tej pory nie są tu znane większe złoża tego surowca.

Na dnie Bałtyku Południowego występują też surowce metaliczne w postaci kongrecji polimetalicznych i rozsypiskowych złóż minerałów ciężkich. Występujące w kilku

rejonach dna Bałtyku na głębokości 29-78 m konkrecje polimetaliczne nie mają istotnego znaczenia ekonomicznego.

Będąc głównie produktem rozmywania osadów polodowcowych, bałtyckie złoża rozsypiskowe minerałów ciężkich, zawierają szereg cennych elementów składowych takich jak cyrkon, ilmenit, magnetyt, rutil i granaty. Występowanie złóż tych minerałów (piasków wzbogaconych w minerały ciężkie) stwierdzono między innymi na ławicy Odrzanej, na głębokości 12-16, oraz w rejonie Kołobrzegu. Jak do tej pory nie są one jednak eksploatowane.

#### **2.8.6. Analiza możliwych scenariuszy zmian i rozwoju do roku 2015.**

Obserwując tendencje zmian zachodzące w skali europejskiej i ogólnoświatowej w rozwoju gospodarczym krajów nadmorskich, oczekiwać należy, że gospodarka morska będzie miała coraz większe znaczenie dla gospodarki tych krajów, w tym i dla Polski. Uwzględniając wnioski z przedstawionej powyżej analizy, przewidywać można następujące trendy w dalszym rozwoju analizowanego sektora gospodarki morskiej w skali ogólnokrajowej, jak też w skali regionu Województwa Zachodniopomorskiego:

- Zwiększy się efektywność wykorzystania i zagospodarowanie abiotycznych (mineralnych) zasobów występujących w rejonie dna Południowego Bałtyku.
- Kontynuowane będą i intensyfikowane prace badawcze i poszukiwawcze dla pozyskiwania deficytowych kopalin wspierających rozwój gospodarczy naszego kraju, w tym znacznemu rozszerzeniu powinna ulec baza zasobowa paliw kopalnych i kruszywa naturalnego.
- Oczekiwać też można rozpoznania i udokumentowania nowych podmorskich złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, co umożliwi zwiększenie bazy zasobowej oraz rozszerzenie obszarów koncesyjnych przyszłego wydobycia i zwiększenie ilości pozyskiwanej ropy i gazu.
- Konieczną stanie się też identyfikacja potencjalnych zagrożeń i ewentualnych zmian stanu i jakości środowiska morskiego, związanego z wzrastającą eksploatacją tych zasobów (zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami Polski).
- W związku z wejściem w życie ustawy o ustanowieniu wieloletniego „Programu ochrony brzegów morskich” (Dziennik Ustaw Nr 67 poz. 621 z 18 kwietnia 2003r), w najbliższych latach koniecznym stanie się poszukiwanie i dokumentowanie podmorskich osadów piaszczystych oraz ich wydobycia. Jest to o tyle prawdopodobne i realne, iż metodą ochrony brzegów morskich przyjętą do realizacji przez Sejm Rzeczypospolitej, zgodnie z w/w ustawą, jest sztuczne zasilanie brzegu morskiego materiałem piaszczystym pozyskiwanym właśnie ze złóż morskich.

Ponadto, pozyskiwanie piasku do sztucznego zasilania brzegów morskich jest ściśle związane z jednym z priorytetowych zadań badawczych Unii Europejskiej określonym jako „Zintegrowane zarządzanie strefą brzegową i dnem morskim”. Zadania realizowane w ramach tych badań mają na celu dostarczenie danych umożliwiających

skuteczne i racjonalne zarządzanie zasobami przyrodniczymi obszarów morskich, racjonalne planowanie inwestycji i minimalizowanie możliwych niekorzystnych dla środowiska skutków.

- Z tego też względu przewidywać należy rozwinięcie wydobycia kruszywa naturalnego (ze złóż „Ławicy Słupskiej” oraz „Południowej Ławicy Środkowej”), a w dalszej kolejności również z położonego najbliższej granic województwa zachodniopomorskiego złoża „Zatoka Koszalińska”.
- Oczekiwać też należy działań w kierunku racjonalne wykorzystywanie zasobów wód podziemnych (wody pitne i mineralne) w całym regionie nadmorskim, w tym konieczności rozpoznania i monitorowania możliwej migracji oraz ingresji zasolonych wód bałtyckich do warstw wodonośnych;
- Pojawi się konieczność zintegrowanego kartowania dna morskiego w skalach szczegółowych, zmierzającego do opracowania map „krajobrazów podwodnych”, zawierających nie tylko informacje o topografii dna morskiego i jego cechach litologicznych ale również informacje o dynamice dna i stopniu zanieczyszczeń osadów substancjami chemicznymi (metale ciężkie i substancje szkodliwe) oraz dane o ilości i rodzajach organizmów roślinnych i zwierzęcych zasiedlających dno.
- Nastąpić też powinien rozwój kompleksowych badań morskiej strefy brzegowej z zastosowaniem systemów informacji geograficznej (GIS) dla potrzeb zarządzania i gospodarowania tą strefą oraz rozwój internetowych systemów informacji turystycznej a także kartografii internetowej i morskiej.
- Coraz więcej problemów nastroić będzie ochrona brzegu morskiego w związku z obserwowaną tendencją do nasilającego się oddziaływaniem silnych sztormów i podnoszącego się położenia poziomu morza.
- W gminach nadmorskich, dążących do efektywniejszego wykorzystanie walorów turystycznych i rekreacyjno-leczniczych regionu nadmorskiego, problem ten może być zwielokrotniony poprzez nierozważną ekspansję inwestycyjną w strefy podwyższonego zagrożenia erozją brzegu.

#### **2.8.7.**

### **Analiza SWOT**

<b>SILNE STRONY</b>	
▪ potencjał naukowy przedsiębiorstw i instytucji badawczych (w tym szkół wyższych)	4,44
▪ bogate zasoby ryb przemysłowych	4,25
▪ walory krajobrazu i środowiska, zarówno morskiego jak i nadmorskiego, stwarzające dobre podstawy dla rozwoju turystyki i rekreacji	4,00
▪ zakres kompetencji administracji morskiej, obejmującej nie tylko bezpieczeństwo żeglugi ale i większość zagadnień dotyczących zarządzania obszarami morskimi, pasem nadbrzeżnym i portami	3,78
▪ nowoczesny i jeszcze nie zdekapitalizowany sprzęt dający możliwość rozszerzenia obszarów wydobywczych oraz gospodarczej ekspansji, zarówno na obszary morskiej strefy ekonomicznej Polski, jak i na tereny przyległe	3,67
▪ dobry system rozwiązań prawnych dotyczących kompetencji decyzyjnych (w tym procesów podejmowania decyzji o użytkowaniu obszarów przybrzeżnych i morskich)	3,33
<b>SŁABE STRONY</b>	
▪ zbyt mała częstotliwość monitoringu wielu elementów środowiska morskiego i przybrzeżnego oraz niekompatybilność istniejących baz danych	4,44
▪ brak rozbudowanej infrastruktury ropo-gazociągowej do przesyłu ropy i gazu	3,67
▪ brak politycznego i ekonomicznego wsparcia ukierunkowanego na działania dla realizacji małych i średnich projektów poszukiwań ropy i gazu na obszarze morskim, brak inicjowania programów kredytów inwestycyjnych dla takich firm	3,56
▪ niejasne określenie kompetencji podmiotów uczestniczących w zarządzaniu obszarem morskiej strefy brzegowej i ich komplementarności	3,11
▪ brak łączności pomiędzy problematyką lądową i morską w planach rozwojowych jednostek administracji nadmorskiej poszczególnych szczebli (od województwa po gminy)	2,56
<b>SZANSE</b>	
▪ rozpoznanie aktualnego stanu i jakości zasobów przyrodniczych wód i dna pasa nadmorskiego oraz identyfikacja walorów krajobrazowych, co umożliwi aktywizację i racjonalne wykorzystanie bazy turystycznej i zasobów rekreacyjno-leczniczych wybrzeża Bałtyku	3,18
▪ stworzenie warunków do funkcjonowania „korytarzy ekologicznych” dla migracji zwierząt i wymiany genetycznej przez działania służb ochronnych i utworzenie BSPA	2,92
▪ możliwość wykorzystania potencjału technologicznego, rezerw ludzkich i nowoczesnych rozwiązań	2,92
▪ wykorzystanie podmorskich zasobów materiałów budowlanych, w tym uruchomienie wydobycia kruszywa naturalnego w rejonie Zatoki Koszalińskiej (37 mln ton) umożliwi między innymi osiągnięcie w bliższej perspektywie korzyści bezpośrednich dla rozwoju regionalnego (w tym możliwości rozbudowy dróg i autostrad a także eksportu)	2,87
▪ nowo powołany resort gospodarki morskiej i rybołówstwa	2,67



<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ możliwość rozwoju zrównoważonej gospodarki morskiej – ograniczenie popytu na gatunki ginące i technik połowu szkodliwych dla środowiska</li> </ul>	2,62
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ korzystne dla potrzeb regionu i kraju rozszerzenie obszarów koncesyjnych dla wydobycia, z równoczesnym zwiększeniem ilości pozyskiwanej ropy i gazu ropy ze źródeł podmorskich, umocni bezpieczeństwo energetyczne kraju i ograniczy nakłady państwa na zakup paliw płynnych</li> </ul>	2,60
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ szansa na niedalekie w czasie opracowanie planu przestrzennego zagospodarowania polskich obszarów morskich, dla całej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej RP z uwzględnieniem BSPA</li> </ul>	2,50
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stworzenie możliwości bezpośredniego dostarczania gazu do odbiorców w pasie nadmorskim</li> </ul>	2,30
<b>ZAGROŻENIA</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ degradacja środowiska i krajobrazu nadmorskiego (presja budowlana, zaburzenia ładu przestrzennego, wzrost zagrożeń ze strony zjawisk i procesów przyrodniczych – powódzie morskie i nasilająca się sztormowa erozja brzegów)</li> </ul>	2,93
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ brak spójności w zarządzaniu obszarami morskimi i lądowymi skutkujące pojawianiem się sprzecznych decyzji i konfliktu interesów</li> </ul>	2,86
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zagrożenia wynikające z możliwych obciążeń technogennych, zagrażających naruszeniu równowagi dynamicznej brzegu morskiego czy ograniczeniu tarlisk ryb</li> </ul>	2,01
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wystąpienie migracji węglowodorów płynnych i gazowych oraz płynów i gazów niewęglowodorowych, co może spowodować migrację w osady i do wód przydennych szkodliwych dla środowiska substancji pochodzenia geologicznego co może przełożyć się na obniżenie jakości osadów</li> </ul>	1,86

## **2.9. OCHRONA ŚRODOWISKA MORZA BAŁTYCKIEGO I PASA NADBRZEŻNEGO**

### **2.9.1. Zmiany warunków środowiskowych wód Zatoki Pomorskiej w przeszłości oraz w perspektywie do 2015 roku**

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 3Mm w rejonie Świnoujścia – Świna i do 1Mm 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. Wyraźnie jest widoczna redukcja stężeń wybranych form fosforu i azotu w wodach Zatoki Pomorskiej. Taka poprawa mogła być możliwa dzięki regulacji gospodarki wodno-ściekowej na obszarze zlewiska Zatoki, co skutkuje zmniejszonymi ładunkami azotu i fosforu spływającymi do Zatoki Pomorskiej.

Z wodami rzecznyymi z terytorium Polski do Bałtyku dostawało się rocznie od 9 5000 – 13 0000 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 miał 4 razy więcej azotu mineralnego w jednostce objętości niż wody wiślane. Spływające z obszaru Polski wody śródlądowe, wносиły do Bałtyku znacznie mniej fosforu. Ilości tego pierwiastka szacowano na 7965 t P/rok, 6769 t P/rok lub 4756 t P/rok. W skali całego Bałtyku spływ z lądu dostarcza 31000 t P i 400000 t N rocznie, stanowiąc podstawowe źródło tych pierwiastków. Wg ostatnich danych Odra wprowadza do Bałtyku 18800 t. azotu mineralnego oraz 5920 t P-PO<sub>4</sub>, natomiast wody Zatoki Pomorskiej są najbardziej zasobne w wymienione formy biogenów ze wszystkich rejonów estuariowych tego morza. Badania wykazały ponad to, że od 1984 roku w powierzchniowych wodach Zatoki Pomorskiej zaznaczyła się tendencja spadkowa stężeń fosforanów oraz tendencja wzrostu stężeń azotu mineralnego. W przypadku fosforanów było to odwrócenie trendu obserwowanego w latach 1972-1984, natomiast w przypadku azotu mineralnego tendencja wzrostu uległa osłabieniu.

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 estuariów należy również estuarium Odry. Problem zaczyna pojawiać się w momencie zanieczyszczenia antropogennego. Niska jakość wód stanowi barierę nawet dla stałych rezydentów wód estuariowych. Wprowadzono następujący podział ekologiczny ichtiofauny bytującej w estuariach:

- 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 wodnym.

W oparciu o przedstawione powyżej podziały przedstawiono charakterystykę ichtiofauny estuarium Odry.

Należy przyjąć, że do roku 2015 będzie następowała dalsza poprawa warunków hydrochemicznych estuarium Odry. Podstawowym problemem w dniu dzisiejszym dla poziomu trofii wód odrzańskich jest brak oczyszczalni ścieków dla miasta Szczecina. Wraz z wybudowaniem kompleksowej oczyszczalni ścieków nastąpi dalsza poprawa jakości wód odrzańskich.

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej nastąpiła zmiana przepisów obejmujących gospodarkę wodną. W ramach obowiązujących przepisów rozporządzeniem nr 3/2004 z dnia 22 kwietnia 2004 roku w sprawie wprowadzenia programu działań mających na celu ograniczenie odpływu azotu ze źródeł rolniczych dyrektor RZGW w Szczecinie wprowadził program w życie (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 29, poz. 525). Program wszedł w życie 14 dni od dnia opublikowania, tj. 11 maja 2004 roku i będzie trwał przez 4 lata (do 11 maja 2008 roku). Jeżeli okaże się to konieczne, np. z powodu braku pełnych zakładanych jego efektów – czas trwania programu może zostać wydłużony. Należy przypuszczać, iż w wyniku tego programu nastąpi dalsza redukcja zanieczyszczenia substancjami biogennymi (w szczególności azotem).

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

- rejon 1 – Zatoka Pomorska – przybrzeżne wody bałtyckie pomiędzy Międzyzdrojami i Świątoujściem;
- rejon 2 – jezioro Wicko Wielkie;
- rejon 3 – jezioro Wicko Małe;
- rejon 4 – Rzeka Stara Świna;
- rejon 5 – Rozlewiska i kanały Starej Świny;
- rejon 6 – Wybrzeże Lubin-Kamocice i Lubin-Przecznica (otwarty zalew).

O ile problem eutrofizacji możliwy jest do znacznego ograniczenia w estuarium rzeki Odry, o tyle mogą wystąpić tu inne zagrożenia. W estuarium rzeki Odry okresowo obserwuje się duże stężenia metali ciężkich (Cu, Zn, Pb, Cd), które w zasadzie nie są toksyczne dla biocenozy, ale poprzez bioakumulację mogą stanowić zagrożenie dla ichtiofauny. W wodach odrzańskich stwierdza się również zwiększone zawartości węglowodorów ropopochodnych - sporadycznie i incydentalnie (niekontrolowane zrzuty „olejów” ze statków). Należy jednak przyjąć, że poza możliwymi „katastrofami” ekologicznymi w postaci niekontrolowanych awarii prowadzących do zanieczyszczenia olejowego wód Odry, wody portowe Szczecina i Świnoujścia są odpowiednio chronione, zgodnie z wymogami konwencji OJPOL i MARPOL.

**2.9.2. Rozwój gospodarki morskiej w województwie Zachodniopomorskim – szanse i zagrożenia, wpływ na zmiany jakości wód estuarium Odry**

Rozwój gospodarki morskiej jest bardzo korzystny dla regionu. Wraz z rozwojem gospodarki morskiej powinno wzrastać zainteresowanie wykorzystaniem turystycznym regionu. Obszary wodne województwa zachodniopomorskiego, charakteryzujące się unikatowymi walorami, mogłyby być wykorzystywane turystycznie. Wśród tych obszarów należy wymienić Park Krajobrazowy „Dolina Dolnej Odry” z systemem kanałów Międzyodrza, które mogą być wykorzystywane do uprawiania sportów wodnych oraz obszary wodne Wolińskiego Parku Krajobrazowego. Niewykorzystany turystycznie jest również Zalew Szczeciński – obszar, który może być z powodzeniem wykorzystany przez miłośników jachtingu. Rozwój turystyki stanowi szansę dla regionu, ale brak równoczesnego opracowania planu odpowiedniej gospodarki wodno-ściekowej może stanowić zagrożenie dla jakości wód estuarium rzeki Odry.

Rozbudowa terenów portowych, lepsze wykorzystanie możliwości przemysłu stoczniowego to niewątpliwie szansa dla regionu, ale tylko w przypadku prowadzenia równoczesnej ochrony wód. Przy rozbudowie terenów portowych pogłębi się problem refulowanego piasku. Dojścia do portów muszą być systematycznie pogłębiane. Zanieczyszczenie refulatu w okolicach Szczecina i Świnoujścia w niektórych miejscach przekracza dopuszczalne normy. 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 refulat z tego obszaru musi być wywożony, co niewątpliwie stanowi dużą niedogodność dla inwestycji w tereny portowe w regionie.

Każde działanie mające na celu doprowadzenie do znacznego rozwoju regionu należy do działań korzystnych, pod warunkiem prowadzenia kompleksowej ochrony wód powierzchniowych – zapewnienie pełnego oczyszczania ścieków przy każdym działaniu inwestycyjnym (czy związanym z turystyką czy z przemysłem) oraz zapewnienia możliwości prowadzenia ciągłego monitoringu chemicznego i biologicznego wód. W monitoringu biologicznym znaczącą rolę może odgrywać ichtiofauna. Marchand analizował rolę ryb w monitoringu środowiskowym i stwierdził, że właśnie ryby mogą być doskonałym wskaźnikiem biologicznym kondycji środowiska estuariowego. Wśród zalet ichtiofauny jako wskaźnika biologicznego wyróżnili następujące fakty: ryby są obecne w różnych poziomach sieci troficznej, analiza treści pokarmowej obrazuje zmienność sezonową innych składowych sieci troficznej – planktonu czy bentosu, są dobrze poznane, są stosunkowo łatwo identyfikowane już podczas badań terenowych (poza larwami i stadiami młodocianymi), są bliższe opinii publicznej niż bezkręgowce. Whitfield i Elliott stworzyli założenia systemu oceny jakości estuarium w ramach ekologicznych standardów jakości (EcoQS – ecological quality standards). Systemie tym jednym z ważniejszych punktów jest ilościowa i jakościowa analiza ichtiofauny.

### **2.9.3. Ochrona brzegów i wybrzeża**

Tak jak wiele innych wybrzeży, także brzeg województwa zachodniopomorskiego poddawany jest codziennym wpływom działalności człowieka i siłom natury prowadzącym do ciągłych zmian linii brzegowej. Szacuje się, że około 70% wybrzeża Meklemburgii Pomorza Przedniego określonych jest jako cofające się, co oznacza, że procesy abrazji i erozji brzegu są silniejsze niż procesy akumulacji. Przeciętne cofanie się brzegu wynosi 34 m na 100 lat. Niektóre ekstremalne wartości cofania się brzegu sięgają nawet 90 do 210 m w ciągu jednego wieku. Akumulacja dominuje natomiast tylko na zaledwie 7 % długości wybrzeża. W tych miejscach powstają mierzeje i wały akumulacyjne. Na wyspie Uznam wał akumulacyjny Piany o długości 14 km, położony w północno-zachodniej części wyspy, tworzy największy obszar płaskiego wybrzeża morskiego. Tu w ciągu 200 lat materiał zakumulowany osiągnął długość aż 1,8 km. Obszar ten, obecnie znajdujący się pod ochroną, powiększa się do dnia dzisiejszego. Liczby te, świadczące o dynamice naszego wybrzeża, wywierają niemałe wrażenie. Także na tak zwanym Wybrzeżu Pszczelim występują strefy znoszenia i akumulacji, jednakże mają one niewielkie znaczenie. Decydują o tym przede wszystkim obszary lądowania.

Wybrzeże wokół Zalewu Szczecińskiego charakteryzuje się dużą różnorodnością form brzegu (strome i płaskie brzegi). Szczególnie podatne na niestrudzone oddziaływanie sił natury są odcinki przejściowe pomiędzy wysokim a niskim wybrzeżem, co pozostaje nie bez znaczenia dla ludzi, którzy od dawien dawna szukają bliskości z wodą. Zamiłowanie do morza sprowadza na wybrzeże ludzi, którzy pragną czuć się bezpiecznie i być chronieni przed powodzią i wiążącym się z tym zniszczeniem. Jak duże zagrożenie może stanowić powódź, pokazują tragiczne zdarzenia w historii Uznamu. W październiku 1872 oraz w lutym 1874 roku<sup>39</sup> leżąca pomiędzy Zempinem i Koserowem miejscowość Damerow została w wyniku dwóch spiętrzeń sztormowych kompletnie zniszczona. Mieszkańcy, którzy przeżyli zmuszeni byli do opuszczenia swoich domów. Miejscowość ta kilkakrotnie znoszona z powierzchni ziemi przez setki lat w wyniku powodzi, za każdym razem była odbudowywana. Stało się tak również i tym razem po powodzi z 1874 roku. Wyspa Uznam od tamtego czasu była aż 9 razy podzielona w tym miejscu na północną i południową część w wyniku powodzi. Ten przykład wyraźnie uświadamia, że konstrukcje techniczne służące ochronie wybrzeża są nieodzowne.

#### **Środki ochrony wybrzeża**

Ochrona wybrzeża, zapobieganie skutkom oddziaływania przyboju, prądów strumieniowych czy powodziom przejawia się w różnego rodzaju formach. Do form tych należą wydmy przeciwpowodziowe oraz połączenia wydm z zadrzewieniem czy gozłami, które chronią rozległe płaskie powierzchnie wybrzeży. O zapewnieniu bezpieczeństwa podczas powodzi decydują zarówno wysokość wydmy przeciwpowodziowej, jak i ilość zawartych w niej ziaren piasku. Wysokość wydm przeciwpowodziowych wyznacza się aktualnie na podstawie miejscowych stałych pomiarów stanu wody. Tak też, dla wydm przeciwpowodziowych o wysokości od 3,5 m n.p.m. konieczna jest szerokość korony wydmy o ekstremalnym stopniu obciążenia, wynosząca 40-45 m. Obsadzenie wydm

<sup>39</sup> Regionalny System Informatyczny Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi w regionie ujścia Odry

roślinnością oraz integracja z pasami zadrzewień podwyższają stopień skuteczności oddziaływania wydm (tzw. biologiczno-inżynieryjne środki ochrony wybrzeża). Za środki ochrony brzegu bliskie naturze uznaje się poszerzanie plaż i obszarów podatnych na zalewanie przez nawożenie piasku. Stosuje się to od 1968 roku. Metoda ta pozwala jedynie na tymczasowe wyrównywanie deficytu materiału osadowego i dlatego też co 6-8 lat konieczne jest jej powtarzanie. Skuteczność działania tychże nasypywań zwiększa się z dodatkową rozbudową systemu ostróg zwanych też tamami poprzecznymi. Ostrogi są to wbite w dno drewniane pale, tworzące rzędy o długości 50-90 m ustawione prostopadle do brzegu. Redukują one oddziaływanie równoległego do brzegu przyboju i powodują osadzanie się sedymentu w miejscu ich występowania.

Falochrony natomiast, stawiane są w miejscach o szczególnej tendencji do cofania się brzegu. Falochrony budowane są z dużych kamieni naturalnych na głębokości 2-4 m i w odległości od brzegu od 50 do 200 m, równoległe do linii brzegowej. Powodują one zmniejszenie się ilości naniesionego materiału poprzez osadzanie się piasku. Dawniej stosowane zabudowania przeciwpowodziowe, jak mury brzegowe czy kamienne wały, mogą być budowane, tam gdzie nie możliwe jest zastosowanie intensywnych powierzchniowych środków ochrony brzegów. W wyniku ich statycznego działania przeciw dynamicznym procesom wód Bałtyku, zachodzi proces łamania się fal i tworzenia stref przyboju, które to mogą wywoływać skutek odwrotny, czyli wzmacnianie procesu abrazji od strony morza. Dlatego też obszary te wymagają dodatkowych poczynań w kierunku ochrony brzegu.

W największej potrzebie jest ochrona wybrzeża morskiego, gdyż tu siły oddziaływania są szczególnie duże. Jednocześnie wielofunkcyjne zabudowania ochronne wybrzeża morskiego, z założenia spełniają również funkcję urządzeń ochrony brzegu zbiorników przymorskich. Wyższe i mocniejsze tamy, wydmy i inne konstrukcje ochronne wybrzeży morskich stanowią przeszkodę dla szybkiego podnoszenia się poziomu wód podczas powodzi, opóźniając ją na wysokości wybrzeży zbiorników przymorskich, takich jak zalewy czy zatoki. Piana, Świna i Dźwina tworzą w trakcie występowania powodzi i wód wysokich relatywnie małe dopływowe przekroje poprzeczne w zatokach i portach. W nich więc zazwyczaj występują niskie stany wód z czasowym opóźnieniem. Dlatego też zabudowania ochronne brzegów śródlądowych nie są tak niezbędne, jak w przypadku wybrzeży morskich. Funkcje ochronne dla miast wysokiego ryzyka powodziowego spełniają tamy. Nadzór nad tamami, jak również nad ochroną przeciwpowodziową sprawują urzędy państwowe, a za tamy drugorzędne odpowiedzialne są lokalne instytucje zarządzające obszarami wodnymi.

Bardzo ważnym elementem jest ochrona przed sztormowymi wezbraniami odmorskimi. Nabiera to obecnie bardzo istotnego znaczenia z uwagi na prognozowane znaczne podniesienie się poziomów mórz i oceanów, co z kolei w istotny sposób zwiększy zagrożenia na obszarach wybrzeża Bałtyku i rejonach przybrzeżnych morskich wód wewnętrznych. Może także w istotny sposób zwiększyć zasięg wpływu wód morskich na dolne biegi rzek (tzw. cofka odmorska), co w przypadku Odry może się uzewnętrznić aż do ujścia Warty.

**2.9.4.**

### **Analiza SWOT**

<b>SILNE STRONY</b>	
▪ uzyskanie przez Bałtyk statusu morza o szczególnych wartościach w Konwencji Światowego Dziedzictwa (World Heritage Convention)	4,33
▪ wykazywanie przez wody przyległe względnie niewielkiego skażenia środowiska od przemysłu i innych gałęzi gospodarki – obowiązek stosowania paliw z niską zawartością siarki	4,11
▪ akceptacja społeczna i poszukiwanie wiedzy o morzu i potrzebie jego ochrony	3,67
▪ warunki hydrologiczne Morza Bałtyckiego w kontekście wymiany wód z Morzem Północnym	3,00
<b>SŁABE STRONY</b>	
▪ degradacja środowiska - antropogenna i naturalna, zanik gatunków roślin i zwierząt w estuarium rz. Odry	3,89
▪ nierozwiązany problem zagospodarowania refulatu zanieczyszczonego	3,78
▪ niedostateczna ochrona brzegów morskich i plaż z powodu braku środków i możliwości technicznych oraz niewystarczającego rozpoznania istoty zjawiska	3,56
▪ niedostosowany monitoring biotyczny i abiotyczny środowiska	3,50
▪ nieregularna wymiana wód w basenie morza niezależnie od antropopresji co powoduje znaczny odpływ wód śródlądowych	3,13
▪ brak znacznych środków finansowych na przeprowadzenie najnowszej i kompleksowej inwentaryzacji walorów przyrodniczych	3,11
▪ brak programów promujących ekoprodukty	3,00
<b>SZANSE</b>	
▪ utworzenie morskich stref ochronnych Bałtyku (Baltic Sea Protected Area)	3,43
▪ ograniczenie splywu zanieczyszczeń do morza ze zlewni Bałtyku (oczyszczalnie) co pozwoli po jakimś czasie na naturalną rewitalizację	3,43
▪ wykorzystanie Inicjatyw Wspólnotowych m.in. transgraniczny rozwój systemu ochrony środowiska w Bałtyku, ochrona zasobów naturalnych, ochrona zasobów wodnych	3,31
▪ rozwój zrównoważonej gospodarki morskiej np. przez ograniczenie popytu na gatunki ginące i technik połowu szkodliwych dla środowiska	3,29
▪ przestrzeganie konwencji UNCLOS, IMO, MARPOL 73/78, HELCOM zapewniających zatrzymanie degradacji środowiska morza Bałtyckiego	3,26
▪ kreowanie czystych, proekologicznych technik produkcji ryb (etykieta ekoprodktu)	3,14
▪ stworzenie systemu sztucznych raf w Zatoce Pomorskiej jako narzędzia rewitalizacji abiotycznych i biotycznych elementów środowiska w strefie przybrzeżnej Bałtyku ale również jako doskonałe narzędzie ekoturystyki	2,79
▪ stworzenie regionalnych planów ochrony morza i skoordynowanie ich z działaniami strategicznymi na całym polskim wybrzeżu	2,78



<b>ZAGROŻENIA</b>	
▪ nasilanie się procesów globalnych na Bałtyku, czego wynikiem są częstsze sztormy, zabieranie wybrzeża, zasolenie i zmniejszona wymiana wody z Morzem Północnym	3,81
▪ nieracjonalne granice obszarów sieci Natura 2000 ograniczające inicjatywy gospodarcze	3,78
▪ mało efektywne wykorzystanie środków UE na ochronę zasobów naturalnych i zasobów wodnych Bałtyku	3,76
▪ brak synchronizacji w zarządzaniu obszarami morskimi i lądowymi na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym w sektorze samorządowym i administracji państwowej	3,71
▪ bardziej restrykcyjne podejście do obszarów chronionych ograniczające inicjatywy gospodarcze	3,61
▪ brak środków samorządów lokalnych na działania monitorujące mikrobiologicznie i ekologicznie plaże i strefę przybrzeżną	3,40
▪ duże przeszkody stawiane działaniom rewitalizacyjnym przez bariery mentalności urzędniczej na szczeblu lokalnym i centralnym w Polsce	3,26
▪ zanieczyszczenia komunalne, przemysłowe i wielkoobszarowe oraz ropopochodne wynikające z transportu, przeładunków i eksploatacji z dna morza	3,13
▪ ustanawiania przez władze niemieckie stref ochrony przyrody na wodach polskich	3,04
▪ brak realnej (poza werbalną i życzeniową) współpracy z Meklemburgią i Brandenburgią w zakresie ekologicznych opinii o inwestycjach hydrotechnicznych w dolnej Odrze i jej estuarium	2,98
▪ podwyższanie się poziomu wód Bałtyku	2,57

## **2.10. SZKOLNICTWO MORSKIE**

### **2.10.1. Ogólna charakterystyka wyższego i średniego szkolnictwa morskiego w województwie zachodniopomorskim**

Z punktu widzenia gospodarki morskiej mamy do czynienia z dwoma grupami szkolnictwa: związanego z nią bezpośrednio, do których należy przede wszystkim zaliczyć szkoły morskie różnego stopnia oraz szkoły, których absolwenci są ukierunkowani na gospodarkę morską. Pierwsze z nich podlegały ministerstwu właściwemu gospodarce morskiej, a pozostałe ministerstwu edukacji lub rolnictwa. Obecnie, po reformie oświaty, linia podziału przebiega trochę inaczej. Jednocześnie szkoły typowo morskie kształcą także w zawodach nie związanych z morzem. Poniżej zostaną omówione poszczególne placówki dydaktyczne związane z gospodarką morską. Niestety, niektóre specjalności pokrywają się na tym samym wydziale lub uczelni, co może sprawiać wrażenie bardzo dużego zapotrzebowania na absolwentów. Podobnie jest z szeroką gamą oferowanych specjalności. Bardzo wyraźnie również widać, że tylko około 30% tradycyjnego szkolnictwa morskiego ma związek z gospodarką morską. Można z tego wnioskować, że potencjał dydaktyczny tych szkół nie jest w pełni wykorzystywany lub że nie ma zapotrzebowania na tego rodzaju usługi ze strony gospodarki morskiej.

#### **Szkoły wyższe**

**Akademia Morska** w Szczecinie podlega Ministerstwu Transportu i Budownictwa, w której skład wchodzi trzy wydziały z następującymi kierunkami i specjalnościami kształcenia.

Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu (studia stacjonarne i niestacjonarne, tylko 1. stopnia):

- kierunek – zarządzanie i inżynieria produkcji (3,5-letnie), specjalności: logistyka i zarządzanie w europejskim systemie transportowym, zarządzanie jakością produkcji i transportem zintegrowanym, zarządzanie systemami bezpieczeństwa i ochrony w produkcji i transporcie;
- kierunek – transport (3,5-letnie), specjalności: eksploatacja portów i floty morskiej, żegluga śródlądowa, informatyka w transporcie, transport wodny, logistyka transportu zintegrowanego.

Wydział Mechaniczny (studia stacjonarne i niestacjonarne 1. i 2. stopnia, doktoryzowanie nauki techniczne, dyscyplina budowa i eksploatacja maszyn):

- kierunek – mechanika i budowa maszyn, specjalności: eksploatacja siłowni okrętowych (4-letnie, 1 stopnia), eksploatacja okrętowych urządzeń napędowych i elektroenergetycznych (4-letnie), diagnostyka i remonty maszyn i urządzeń okrętowych (3,5-letnie). Studia 2 stopnia dla wszystkich specjalności są 2 letnie.

Wydział Nawigacyjny studia stacjonarne i niestacjonarne 1. i 2. stopnia, doktoryzowanie nauki techniczne, dyscyplina geodezja i kartografia):

- kierunek – nawigacja (studia 1 stopnia, 4-letnie), specjalności: transport morski, połowy morskie, inżynieria ruchu morskiego, pomiary hydrograficzne i oznakowanie nawigacyjne, ratownictwo, morskie systemy informatyczne; studia magisterskie są 1,5 letnie (trzysemestralne),
- kierunek – transport (nabory zostały przeniesione na Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu), specjalność: eksploatacja portów i floty morskiej.

**Akademia Rolnicza w Szczecinie** podlega Ministerstwu Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Jeden z czterech wydziałów Akademii związany jest z gospodarką morską. Jest to:

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, specjalności: akwakultura i ekoturystyka, oceanografia rybacka, rybactwo i ochrona wód,
- kierunek technologia żywności i żywienie człowieka ((jedna ze specjalizacji technologia produktów rybnych),
- kierunek towaroznawstwo (jedna ze specjalizacji towaroznawstwo ryb).

**Politechnika Szczecińska** podlega Ministerstwu Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Studia związane z gospodarką morską prowadzone są na:

Wydziale Techniki Morskiej (studia stacjonarne i niestacjonarne 1. i 2. stopnia, doktoryzowanie nauki techniczne, dyscyplina budowa i eksploatacja maszyn):

- kierunek – oceanotechnika, specjalności: budowa i eksploatacja statków śródlądowych i przybrzeżnych, inżynieria ochrony obiektów morskich i lądowych, obsługiwane maszyn i urządzeń okrętowych, technika portowa, technika zintegrowanego transportu wodnego i lądowego, automatyzacja i robotyzacja w technice morskiej, siłownie i systemy zabezpieczeń okrętów i obiektów oceanotechnicznych, logistyka i zarządzanie w transporcie wodnym, organizacja i zarządzanie w przemyśle okrętowym, siłownie okrętów i obiektów oceanotechnicznych, budowa i remonty statków morskich oraz jednolite studia magisterskie w specjalnościach: okręty, obiekty i urządzenia oceanotechniczne, metody informatyczne w technice i gospodarce morskiej;
- kierunek – transport (1 stopnia) w specjalności: zintegrowany transport wodny i lądowy, transport chłodniczy i paliw, transport portowy i przemysłowy, techniki transportu zintegrowanego.

Wydziale 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:

Wydziale Nauk Przyrodniczych (studia stacjonarne i niestacjonarne 1. i 2. stopnia, doktoryzowanie nauki biologiczne, dyscyplina biologia):

- kierunek – geografia, specjalność geografia morza (jednolite magisterskie 5-letnie) oraz na uzupełniających studiach 2. stopnia – turystyka morska i nadmorska (2-letnie).

### **Szkoły policealne**

**Policealna Szkoła Morska** przy Akademii Morskiej w Szczecinie (2 – letnia, szkoła niepubliczna) kształcąca w zakresie: technik nawigator morski, technik mechanik okrętowy, technik żeglugi śródlądowej.

**Delta Szkoła Biznesu w Szczecinie** (3-letnia, szkoła niepubliczna) kształcąca w zakresie: technik nawigator morski (nie podjęto działań edukacyjnych z braku naboru kandydatów).

### **Szkoły ponadgimnazjalne**

**Zespół Szkół Morskich w Darłowie** podlega starostwu powiatowemu: Technikum Morskie (4 letnie) kształcąca w zakresie: technik mechanik okrętowy, technik nawigator morski.

**Zespół Szkół Morskich w Kołobrzegu** podlega starostwu powiatowemu: Technikum Morskie (4 letnie) kształcąca w zakresie: technik mechanik okrętowy, technik nawigator morski, technik logistyk, technik spedytor.

**Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu** podlega miastu Świnoujście: Technikum Morskie (4 letnie) kształcąca w zakresie: technik mechanik okrętowy, technik nawigator morski, technik logistyk, technik spedytor.

**Zespół Szkół Budowy Okrętów w Szczecinie** podlega miastu Szczecin: Technikum Budowy Okrętów (4 letnie) kształcąca w zakresie: technik budownictwa okrętowego, technik mechanik okrętowy, Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 8 - monter kadłubów okrętowych.

### **Ośrodki Szkolenia Morskiego**

Ośrodek Szkolenia Gospodarki Morskiej w Szczecinie (spółka, wcześniej Zakład Doskonalenia Zawodowego b. Ministerstwa Transportu) – kursy kwalifikacyjne oraz oficerskie.

Ponadto istnieją: Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich, Ośrodek Szkolenia Ratownictwa Morskiego (Szczecin) i Ośrodek Szkolenia Morskiego (Świnoujście) jako komórki organizacyjne Akademii Morskiej w Szczecinie.

### **Instytucje naukowe**

Jako wyjątki instytucji naukowych, nie związanych ze szkolnictwem, można przedstawić:

- Instytut Morski w Gdańsku podlega Ministerstwu Transportu i Budownictwa, Zakład Gospodarki Wodnej i Inżynierii Morskiej – Oddział w Szczecinie.
- Morski Instytut Rybacki w Gdyni podległy Ministerstwu Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Zakład Sortowania i Oznakowania Planktonu w Szczecinie, Oddział w Świnoujściu.

Zarówno uczelnie, jak i oba instytuty (zakłady w Szczecinie i Świnoujściu) prezentują sobą stosunkowo wysoki potencjał naukowy, jednakże obecnie w małym stopniu wykorzystywany na rzecz gospodarki morskiej.

Najwyższy potencjał naukowy prezentuje Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa, który posiada pełne prawa akademickie – uprawnienia do nadawania stopnia naukowego doktora oraz stopnia naukowego doktora habilitowanego w zakresie rybactwa i technologii żywności. Wydział prowadzi studia doktoranckie oraz występuje z wnioskiem o nadanie tytułu naukowego profesora. Ma ponad 50-letnią tradycję prowadzenia badań naukowych na bardzo wysokim poziomie.

Pozostałe wymienione uczelnie (w części dotyczącej analizowanych wydziałów) prezentują wyraźnie niższy poziom naukowy – Wydział Nauk Przyrodniczych Uniwersytetu Szczecińskiego uprawnienia doktoryzowania w naukach biologicznych uzyskał w ostatnim pięcioleciu, podobnie Wydział Mechaniczny Akademii Morskiej. Należy dodać, że Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Akademii Morskiej, posiadając dotychczas uprawnienia do prowadzenia studiów zawodowych (pierwszego stopnia), ubiega się w tym roku na kierunku : zarządzanie i inżynieria produkcji o uprawnienia magisterskie.

#### **2.10.2. Analiza trendów występujących w wyższym i średnim szkolnictwie morskim województwa zachodniopomorskiego w latach 2000-2005**

W roku 2001 w Darłowie oraz w Świnoujściu nie było naborów ze względu na reformę oświaty. W latach 2001-2005 średni nabór na specjalność technik mechanik okrętowy we wszystkich technikach wynosił około 30 osób (wyjątek w Kołobrzegu w roku 2004 – prawie dwukrotnie wyższy). Liczba absolwentów w poszczególnych latach wahała się od 23 do 62. Złożyło się na to kilka przyczyn: liczba ta jest skutkiem naborów sprzed 4 lat (po reformie oświaty) lub 5 lat (przed reformą oświaty) oraz zmiennej sprawności nauczania. Średnie nabory na specjalność technik nawigator morski też były rzędu 30 osób. Wyjątkiem znowu jest Kołobrzeg gdzie w ostatnich dwóch latach przyjęto po 68 osób. Jeśli chodzi o absolwentów to wnioski są podobne jak i w odniesieniu do mechaników. Przy czym liczby przyjętych uczniów oraz absolwentów w latach 2002-2003 są zbliżone, natomiast w latach 2004-2005 nabory w Kołobrzegu były prawie dwukrotnie wyższe niż w pozostałych szkołach. Należy pamiętać, że wszystkie techniki morskie wchodzi w skład zespołów szkół morskich, w których stanowią zaledwie 1/3. Nazwy zespołów szkół morskich mają obecnie bardziej historyczne znaczenie, bo na ich bazie

utworzono obecne szkoły. Jeszcze wcześniej były to szkoły rybołówstwa. Ta specjalność w ogóle uległa likwidacji pozbawiając dopływu kadr dla kutrowego rybołówstwa morskiego. Wraz z reformą oświaty zmieniła się także i podległość szkół. Przeszły one z ówczesnego Ministerstwa Transportu we władanie starostw. Spowodowało to zanikanie charakteru tych szkół jako ogólnokrajowych na szkoły o znaczeniu lokalnym – finansowanie, infrastruktura (w tym celowość utrzymania internatów), praktyki morskie itp. Reasumując, nabory do techników morskich utrzymują się na mniej więcej stałym poziomie – po jednej klasie mechanicznej i nawigacyjnej, za wspomnianym wcześniej wyjątkiem w Kołobrzegu po dwie klasy w każdej specjalności (ostatnie dwa lata). Nie można jednak stwierdzić, że będzie to stała tendencja.

O trendach w szkołach policealnych trudno cokolwiek powiedzieć, ponieważ PSM przy Akademii Morskiej istnieje dopiero drugi rok, zaś Szkoła Delta – nie podjęła działalności dydaktycznej z powodu braku kandydatów. Podjęto próbę utworzenia podobnej szkoły przy ZSM w Darłowie, która także z tej przyczyny upadła. Trend można porównać do odpowiednich szkół z Gdyni. Odpowiednik PSM w Szczecinie to PSM przy Studium Doskonalenia Kadr w Gdyni, które zostało utworzone dwa lata wcześniej. Ma pełne nabory, bo przyjmuje kandydatów, którzy nie dostali się na studia dzienne. Od dwóch lat pojawili się również kandydaci z wyższym wykształceniem, którzy w ten sposób w ciągu 2,5 roku zdobywają drugi, dobrze płatny zawód.

Kolejne rozważania dotyczą analizy trendów występującym w morskim szkolnictwie wyższym województwa zachodniopomorskiego. Ze względu na istotną rolę, jaką w systemie oświaty odgrywają szkoły wyższe, również w niniejszym opracowaniu poświęcono im więcej uwagi.

W latach 2001-2004 nabory do Akademii Morskiej w Szczecinie były rzędu 1070 ( $\pm$  35) osób. Radykalna zmiana nastąpiła w roku 2005, było to niespełna 890 osób (spadek o 18%). Tłumaczyć to można spadkiem populacji maturzystów, nową maturą itd. Jednakże z drugiej strony, w 2001 roku powstał trzeci wydział – Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu z nowym kierunkiem: zarządzanie i inżynieria produkcji. W ubiegłym roku otworzono nową specjalność: morskie systemy informatyczne. Zwiększono podaż usług edukacyjnych, a pomimo tego odnotowano znaczny spadek zainteresowania studiami. Świadczy o tym również fakt, że po raz pierwszy w dziejach Wydziału Nawigacyjnego ogłoszono drugi nabór. Przy czym spadek ten dotyczy w równej części specjalności „lądowych” i „morskich”. Liczba absolwentów jest zmienna – skutek sprawności studiów oraz zmian w naborach i specjalnościach. Wahala się w przedziale 550-771 (specjalności „morskie” 382-567). Dynamika zmian poszczególnych wydziałów była następująca. W przypadku Wydziału Mechanicznego nabory w latach 2001-2004 mieściły się w przedziale 178-219, a w roku 2005 nabór wyniósł tylko 133 osoby. Liczba absolwentów w latach 2001-2005 wahala się w przedziale 77-131 osób (wyjątkowy rok zarówno na studiach stacjonarnych, jak i niestacjonarnych). Na Wydziale Nawigacyjnym nabory w latach 2001-2005 zawierały się w przedziale 370-625 osób, przy czym dwa pierwsze lata to 625 i 561 osób. Po czym występuje wyraźny spadek do 370-396 osób. Jest to głównie wynikiem przekazania kierunku transport na nowy wydział – WIET oraz mniejszymi naborami na kierunek nawigacja w 2005 roku (niepełne grupy na niektórych specjalnościach). Liczba absolwentów wahala się w szerokim przedziale 300-498 osób. Tak znaczne wahania wynikały z wygaszania studiów na kierunku transport. Trendy

dydaktyczne na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu były następujące – nabory w latach 2001-2005 w granicach 251-468 osób (najniższe były w 2001 roku – pierwszy rok działalności Wydziału, ponownie spadły w 2005 roku, podobnie jak i na pozostałych wydziałach). W pierwszych latach liczba absolwentów była niewielka (35 i 15 osób), byli to absolwenci studiów niestacjonarnych. Potem gwałtowny wzrost do 180 osób (kończył pierwszy rocznik studiów stacjonarnych z dużego naboru). Ostatni – 2005 rok – to gwałtowny spadek (77 osób).

W porównaniu do pięciu lat poprzednich (1996-2000) w Akademii Morskiej w Szczecinie nastąpił znaczny wzrost liczby studentów i absolwentów. Jest to głównie wynikiem zwiększonej oferty edukacyjnej Wydziału Nawigacyjnego (inżynieria ruchu morskiego, pomiary hydrograficzne i oznakowanie nawigacyjne, ratownictwo, eksploatacja portów i floty śródlądowej), utworzenia Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu (na bazie Instytutu Eksploatacji Portów i Floty po jego odejściu z Wydziału Nawigacyjnego) oraz dwóch nowych specjalności na Wydziale Mechanicznym (eksploatacja okrętowych urządzeń napędowych i elektroenergetycznych, diagnostyka i remonty maszyn i urządzeń okrętowych).

W latach 1999-2003 wydziały Akademii Rolniczej, Politechniki Szczecińskiej i Uniwersytetu Szczecińskiego kończyło od 257 do 487 absolwentów rocznie. Przy czym górną granicę (487 i 482 absolwentów) osiągnięto w dwóch ostatnich latach dzięki absolwentom nowych specjalności (mniej „morskich”) Wydziału Techniki Morskiej Politechniki Szczecińskiej. Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa oraz Wydział Nauk Przyrodniczych w tym czasie kończyło 80-120 absolwentów specjalności „morskich” rocznie. Związki (dydaktyczne) tych uczelni z gospodarką morską najlepiej ilustruje porównanie liczby absolwentów za okres pięciu lat z liczbą absolwentów Akademii Morskiej w specjalnościach „morskich”. Stosunek ten wynosi 8:10. Odliczając absolwentów geografii, których związek z morzem związany jest z nazwą specjalności i najczęściej kończy się w momencie ukończenia studiów, to ten stosunek będzie jeszcze mniejszy – 6:10. Co prawda porównywane okresy są przesunięte dwa lata względem siebie, ale ze względu na spadek liczby miejsc pracy dla absolwentów tych uczelni (zlikwidowanie dalekomorskich i bałtyckich przedsiębiorstw rybackich, zmniejszenie załóg stoczni, spółek żeglugowych związanych z rybołówstwem), proporcje te mogą być jeszcze mniej korzystne. Zresztą widać wyraźny trend w odchodzenia w nazwach specjalności od związków z morzem (uwaga ta dotyczy również i pozostałego szkolnictwa, nawet w technikach morskich są kierunki – technik logistyk i technik spedytor)

Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa Akademii Rolniczej wypromował najwięcej doktorów i doktorów habilitowanych w dyscyplinach związanych z morzem i gospodarką morską (m.in. przetwórstwo ryb) w porównaniu z innymi uczelniami województwa Zachodniopomorskiego.

Aż 62-87% wypromowanych doktorów rocznie było właśnie na Wydziale Nauk o Żywności i Rybactwa wobec 13-38% pozostałych wydziałów, które są dopiero na początkowym etapie doktoryzowania i stosunek ten w najbliższych latach może ulec tylko niewielkim wahaniom.

Ośrodki szkolenia zgodnie z wymaganiami IMO (SDKO, OSRM i OSM przy Akademii Morskiej oraz Ośrodek Szkolenia Gospodarki Morskiej) organizują dużą liczbę

różnorodnych kursów specjalistycznych i kwalifikacyjnych, w których uczestniczy duża liczba marynarzy i oficerów (znacznie przewyższająca liczbę studentów i uczniów szkół morskich). Największe ich nasilenie było pod koniec lat dziewięćdziesiątych – wiązało się to z uruchomieniem nowych rodzajów kursów kwalifikacyjnych w wyniku wprowadzenia Konwencji STCW 78/95, podnoszącej poziom kompetencji zawodowej.

O skali potrzeb szkoleniowych świadczy fakt, że w latach 1999-2003 wydano 27 789 dyplomów oficerskich przez polskie urzędy morskie. Pewnym zafałszowaniem tego obrazu jest rok 2001, w którym wydano ich aż 14 772. Jest to głównie skutek wymiany dyplomów na nowe, zgodne z Konwencją STCW 78/95. Przeciętnie wydawanych jest od 2000 do 5000 dyplomów oficerskich rocznie.

### **2.10.3. Analiza możliwych scenariuszy zmian i rozwoju wyższego i średniego szkolnictwa morskiego w Województwie Zachodniopomorskim w okresie do roku 2015**

Ze względu na mało stabilną sytuację polityczno-społeczną oraz generalny brak strategii gospodarczej kraju – chodzi nie tylko o samo finansowanie szkół publicznych, przykład „wybuchu” szkół niepublicznych świadczy o możliwości „wyciągnięcia” pieniędzy nawet od biednego społeczeństwa – ale również o miejsca pracy dla absolwentów i sytuację prawną – przerzucanie podległości z ministerstwa do ministerstwa i tym podobne nieprzemysłane i doraźne działania, powodują, że trudno prognozować rozwój szkolnictwa. Należy dodać, że ostatnie piętnaście lat działalności szkolnictwa w Polsce jest dobitnym przykładem gospodarki ekstensywnej a rzeczywisty lub pozorny dobry jego stan wynika w głównej mierze z jego dużej inercji, bowiem cykl „produkcyjny” kandydat – absolwent wynosi 4-5 lat (oprócz kursów) oraz pozabudżetowego dofinansowaniu szkolnictwa – szkoły niepubliczne i studia niestacjonarne (praktycznie odpłatne studia zaoczne). Wynika z tego wyraźnie, że prognozy z kategorii „pobożnych życzeń” i liniowej ekstrapolacji na pewno się nie sprawdzają. Nawet jeżeli organizacja rozwija się poprawnie, to i tak w którymś momencie dochodzi do stanu nasycenia (są pewne granice wzrostu).

Należy wyraźnie zaznaczyć, że szkolnictwo jest usługodawcą wobec gospodarki, tworzy potencjał kadrowy, ale nie tworzy miejsc pracy w gospodarce. Oczywiście pełni również ważne role społeczne: kulturotwórcze, naukowe, innowacyjne itp., ale to nie szkoły (dopóki masowo nie staną się przedsiębiorstwami) nie będą tworzyły podstawy gospodarcze państwa. Mogą być krwiobiegiem, ale nigdy całym organizmem gospodarczym, dotyczy to również szkolnictwa morskiego w stosunku do gospodarki morskiej. Brak strategii gospodarczej państwa powoduje brak określenia polityki morskiej, nie uwzględnia posiadania przez Polskę dostępu do morza oraz funkcjonowania gospodarki morskiej, jej roli i znaczenia dla kraju. Zaznacza się wyraźnie spadek poziomu świadomości morskiej społeczeństwa, nieporównanie niski do okresu międzywojennego. Ważna dla szkolnictwa jest odpowiednia polityka społeczno-gospodarcza państwa, właściwe mechanizmy finansowe oraz rynek pracy. Dlatego też możliwe scenariusze związane są z rzeczywistymi szansami i zagrożeniami oraz mocnymi i słabymi stronami samego szkolnictwa.

Można przedstawić trzy charakterystyczne i realne scenariusze zmian szkolnictwa morskiego województwa zachodniopomorskiego (nie skrajne i nie abstrakcyjne).



Pominięte w nich zostaną ośrodki szkoleniowe, bo one mogą bardzo szybko reagować na zmiany popytu – zazwyczaj nie posiadają własnej infrastruktury i kadry. Zaczniemy od kilku obiektywnych, niezależnych od gospodarki uwarunkowań działania szkolnictwa morskiego. Szkoły morskie ponadgimnazjalne podlegają starostwom – a część morską to zaledwie 30% szkoły – więc nabory (1 – 4 klasy) mogą być w każdej chwili zawieszane i odwieszane. Uczelnie, jak wcześniej wspomniano, też w dużym stopniu odeszły od kształcenia na potrzeby gospodarki morskiej. Powoduje to, że zanikanie gospodarki morskiej ma niewielki na nie wpływ. Typowym przykładem jest obecny Wydział Informatyki Politechniki Szczecińskiej, który powstał z instytutu zajmującego się automatyką okrętową (na obecnym Wydziale Techniki Morskiej), a w tej chwili w żadnej nazwie – katedry, zespołu naukowego lub specjalności dydaktycznej - nie nawiązuje do spraw morza. W Trójmieście analogiczne szkoły nie odeszły tak mocno od orientacji morskiej. Szkoły typowo morskie – technika morskie, policealne szkoły morskie i część Akademii Morskiej – mogą istnieć nawet bez polskiej gospodarki morskiej. Kształcą one załogi statków morskich, absolwenci mogą otrzymywać dyplomy międzynarodowe honorowane w każdym kraju na świecie. Niestety, szkoły te muszą z tego powodu spełniać ściśle określone wymagania międzynarodowe, które w kraju obowiązują w postaci rozporządzeń ministra właściwego dla gospodarki morskiej. W tym roku Akademia Morska, technika morskie oraz inne szkoły i ośrodki zgłoszone do certyfikacji, poddane są procedurze weryfikacji zgodności z Konwencją STCW 78/95. W przypadku nie spełnienia ich – absolwenci danej szkoły będą traktowani jakby nie przeszli właściwego przeszkolenia, a w przypadku częściowego spełnienia – otrzymają uprawnienia odpowiednio niższe. Jest to bardzo istotna, uzależniona od międzynarodowych i krajowych wymagań jakościowych, słaba strona szkolnictwa morskiego.

**Optymistyczny** – zostaje pobudzony sektor morski: wzrasta produkcja stoczni, rozwija się rybołówstwo bałtyckie, przetwórstwo ryb, odtwarza się powoli flota rybołówstwa dalekomorskiego (przynajmniej na wody Unii Europejskiej), rozwija się transport morski (wzrasta liczba statków polskich armatorów), tak samo przewozy pasażerskie oraz turystyka morska. Wiąże się to z powstaniem nowych, dobrze płatnych stanowisk pracy. Powoduje to wzrost zapotrzebowania na kadry morskie oraz obsługę lądową. Rozwijają się również badania naukowe wspomagające sektor morski. Istniejącą obecnie bazą dydaktyczną oraz kadry są w stanie tym potrzebom sprostać. Nie wymagałoby to organizowania odpowiednich placówek dydaktycznych i naukowych oraz inwestowania od podstaw. Słabą stroną jest jednak to, że na potrzeby rybołówstwa kadry kształci tylko Akademia Morska w Szczecinie oraz Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa AR w Szczecinie, a dawne szkoły rybołówstwa w Darłowie, Kołobrzegu i Świnoujściu od kilku lat nie wypuszczają absolwentów tego kierunku, który może być realizowany dla potrzeb rybackiej floty kutrowej.

**Scenariusz pesymistyczny** – polityka gospodarcza, w tym morska, jest kontynuacją obecnej. Szkolnictwo morskie w tej sytuacji postępuje racjonalnie ze swojego punktu widzenia, czyli nadal stara się wabić kandydatów, tworząc kolejne mutacje specjalności dydaktycznych, nie mających nic wspólnego, ani z rynkiem pracy ani z tym, czym naprawdę zajmuje się dany wydział. Jest to konserwacja stanu obecnego – działalność na przetrwanie. Tendencja ta zostanie pogłębiona przez odchodzenia młodych nauczycieli z zawodu, w tym akademickich, oraz starzeniem się kadry

profesorskiej. Nie rozpatruje się tu przypadku skrajnie pesymistycznego w postaci gwałtownego spadku finansowania szkolnictwa, co pociągnęłoby za sobą znaczną redukcję naborów. Chociaż to zjawisko musi (ze względu już na obecny poziom finansowania) pojawić się w najbliższych latach.

Wydaje się, że najbardziej realny jest scenariusz **realistyczny**. Gospodarka kraju, w tym sektor morski, ustabilizuje się na trochę wyższym poziomie niż obecnie, a jednocześnie niż demograficzny spowoduje mniejszy popyt na usługi edukacyjne. Da to w efekcie poziom naborów do szkół i na studia zbliżony do poziomu z roku 2005 (obniżony w stosunku do lat poprzednich). Absolwenci z dyplomami morskimi w jeszcze większym stopniu będą znajdowali zatrudnienie poza granicami kraju – zapotrzebowania na tego typu specjalistów zawsze będzie istniało, przy notowanym stałym wzroście deficytu wysokokwalifikowanych kadr morskich na rynku żegludowym świata (jest to bowiem zawód kosmopolityczny). Pozostałe kierunki i specjalności zaczną być dostosowywane do już znanego, ustalonego popytu na absolwentów. Nazwy prowadzonych studiów przestaną być chwytym marketingowym. Także i ci absolwenci, w szerszym zakresie niż obecnie, będą korzystali z międzynarodowego rynku pracy.

#### **2.10.4. Analiza SWOT**

<b>SILNE STRONY</b>	
▪ doświadczona i wysokokwalifikowana kadra pracująca w szkolnictwie morskim	4,89
▪ uznana pozycja uczelni zachodniopomorskich w kraju i na świecie	4,56
▪ kształcenie na poziomie międzynarodowym – wysoki poziom kształcenia zapewnia, że dyplomy polskich uczelni morskich są uznawane poza granicami naszego kraju	4,56
▪ renoma na świecie – polskie uczelnie oraz ich absolwenci nie tylko są rozpoznawalne, ale zdobyły już markę uczelni kształcących specjalistów najwyższej klasy	4,44
▪ średnie szkolnictwo morskie prawie całe znajduje się na terenie województwa zachodniopomorskiego, dysponuje większą tradycją i doświadczeniem niż trójmiejskie	4,11
▪ rybactwo morskie i ochrona środowiska morskiego wykładane są w Polsce tylko w Akademii Rolniczej w Szczecinie	4,11
▪ nowoczesne wyposażenie laboratoriów i sal wykładowych	4,00
▪ praktycznie brak konkurencji na lokalnym rynku pracy – nie ma zauważalnego zjawiska napływu absolwentów uczelni i szkół spoza regionu lub obcokrajowców	3,89
▪ dobre zaplecze naukowo-laboratoryjne uczelni i jednostek pływających	3,67

<b>SŁABE STRONY</b>	
▪ słaby poziom marketingu szkolnictwa morskiego	4,20
▪ brak rzeczywistej koncepcji rozwoju większości szkół morskich	4,00
▪ kierunki i specjalności związane z morzem nie sprzyjają działaniom innowacyjnym	4,00
▪ marginalizacja niektórych istotnych dla gospodarki morskiej kierunków w edukacji	4,00
▪ brak analiz perspektywicznych kierunków i przyszłego zapotrzebowania na określoną wiedzę	3,60
▪ mała współpraca z firmami z branży – brak przenikania się biznesu i nauki powoduje, że uczelnie nie uczestniczą w rozwiązywaniu aktualnych problemów zachodzących w branży	3,60
▪ brak kultury przestrzegania prawa edukacyjnego (nieprzestrzeganie konwencji STCW 78/95 może skutkować zawieszaniem lub odebraniem prowadzenia kierunków i specjalności nauczania)	3,50
▪ mała współpraca z uczelniami krajowymi i zagranicznymi	3,50
▪ słaby udział w programach unijnych – polskie uczelnie morskie w dalszym stopniu nie wykorzystują programów naukowych czy finansowych, do jakich mają dostęp w ramach UE	3,40
▪ zbyt duża płynność kadr o wykształceniu morskim	3,30
▪ kadra nie tworzy zwartej społeczności naukowej	3,30
▪ brak wiodącej dyscypliny, specjalności naukowej jako marki Szczecina i województwa	2,90
<b>SZANSE</b>	
▪ stałe zapotrzebowanie na kadry morskie	3,99
▪ deficyt kadry morskiej w kraju i na świecie oraz duży popyt na nią - występujący niedobór specjalistów z wykształceniem morskim zarówno na rynku polskim jak i za granicą	3,72
▪ integracja z UE – dostęp do środków unijnych, łatwiejsza współpraca z innymi organizacjami i uczelniami europejskimi; bardziej przystępny dostęp do pracy dla absolwentów szkolnictwa morskiego na rynku unijnym	3,64
▪ dobre i różnorodne położenie geograficzne – bliskość trzech, silnych gospodarczo państw: Niemcy, Dania i Szwecja, skrzyżowanie dróg transportowych;	3,57
▪ duża szansa na zatrudnienie, istotny czynnik przy relatywnie wysokiej stopie bezrobocia	3,56
▪ globalizacja – dająca możliwość współpracy, wymiany doświadczenia i wiedzy z uczelniami i organizacjami na całym świecie	3,38
▪ możliwość rozszerzenia usług edukacyjnych – szkolenia załóg na zlecenie armatorów oraz strażników ochrony przyrody	3,36
▪ niechęć młodzieży zachodniej do rozwoju w kierunkach morskich	3,19
▪ stosunkowo dobre płace marynarzy	2,89

<b>ZAGROŻENIA</b>	
▪ wysokie bezrobocie i zubożenie społeczeństwa – kandydatów nie stać na studia	4,15
▪ spadek liczby absolwentów szkół średnich	4,05
▪ niż demograficzny – zjawisko to może spowodować znaczny spadek studentów, czego konsekwencją może być zanik niektórych specjalności	3,81
▪ brak dużych armatorów krajowych – trudności w realizacji praktyk studenckich i uczniowskich	3,66
▪ konieczność szybkiego dostosowania się do zmieniających się przepisów krajowych i międzynarodowych – działania edukacyjne obdarzone są dużą inercją	3,42
▪ istniejąca duża konkurencja (w tym wewnętrzna) szkoły morskie same prowadzą kursy oficerskie, które są faktyczną konkurencją w stosunku do uczelni	3,34
▪ konieczność częstego podnoszenia lub potwierdzania kwalifikacji – zazwyczaj na własny koszt i podczas urlopów	3,33
▪ w przypadku ujednoczenia edukacji z UE może spaść poziom i konkurencyjność zachodniopomorskich studentów	3,22
▪ chwilowy nadmiar fachowców (uległy likwidacji przedsiębiorstwa połowów, a obecnie redukowana jest również flota rybołówstwa bałtyckiego)	3,20
▪ wzrost liczby atrakcyjniejszych marketingowo uczelni wyższych o niższym poziomie kształcenia	3,06
▪ niska ranga zawodów morskich – osoby zajmujące się tą specjalnością nie cieszą się żadnymi specjalnymi przywilejami ani uznaniem	3,02
▪ 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	2,82
▪ konkurencja z Dalekiego Wschodu i Europy Środkowej – chociaż globalizacja niesie ze sobą wiele szans to konkurencja ze strony taniej siły roboczej może stać się w przyszłości zagrożeniem	2,81
▪ wyrównanie zarobków na morzu i lądzie – ponieważ wynagrodzenie w obu tych przypadkach zbliża się do siebie dlatego trudniejsza praca na morzu staje się coraz mniej atrakcyjna	2,76
▪ marynarze są zatrudniani w systemie kontraktowym na określony czas (rzędu kilku miesięcy)	2,75

## **2.11. TURYSTYKA**

Województwo zachodniopomorskie, dzięki swemu położeniu nad Odrą i brzegiem Bałtyku, może zapewnić różnorodną ofertę turystyczną. Przede wszystkim duże możliwości stwarza tu atrakcyjne, nadmorskie położenie w niedalekiej odległości od Danii i Szwecji, a także sąsiedztwo z Niemcami, którzy stanowią duży rynek potencjalnych turystów.

### **2.11.1. Analiza trendów występujących w turystyce województwa zachodniopomorskiego w latach 2000 – 2005**

#### **Bogactwa naturalne**

Pomorze Zachodnie posiada liczne walory przyrodnicze, takie jak wybrzeża klifowe i pojezierza powiązane w większości z terenami leśnymi. Głównym atutem regionu jest jego dostęp do morza. Na obszarze województwa znajduje się ponad 1.600 jezior o powierzchni powyżej 1 ha. Najbardziej charakterystycznym zbiornikiem wodnym jest Zalew Szczeciński. 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, np. poprzez spływy kajakowe. Bogactwa naturalne regionu to także dwa parki narodowe: Woliński i Drawieński, a także liczne rezerваты przyrody i parki krajobrazowe. Dają one podstawy do rozwoju turystyki krajoznawczej. Walory przyrodnicze tworzą dogodne warunki do rozwoju turystyki pieszej, rowerowej oraz wodnej i kajakowej, jednak liczba atrakcyjnych szlaków turystycznych pozostaje niezadowolająca. Problem stanowi także zły stan dróg często uniemożliwiający, bądź znacznie utrudniający dotarcie turystom do obiektów i szlaków turystycznych.

Atutem regionu, który należy wykorzystać jest atrakcyjne nadmorskie położenie. Województwo posiada 185 kilometrowy pas nadmorski. Szansą na rozwój turystyki w regionie jest fakt iż graniczy on 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. Poza turystyką rekreacyjną, bliskość morza, a także liczne 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.

#### **Zabytki i aspekt historyczny regionu**

Dużym atutem woj. zachodniopomorskiego jest jego bogata przeszłość historyczna, ze względu, na którą może ono stać się miejscem licznych wycieczek szkolnych, czy też indywidualnych.

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, oraz dzielnica gwiazdzistych placów.

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 wieczne forty. O ich atrakcyjności świadczy fakt, iż w roku 2005 Fort Wschodni (Gerharda) odwiedziło ponad 50 tys. turystów.

Obiektem zainteresowania turystycznego są w regionie liczne budynki i obszary zabytkowe, do których należą:

- Tereny zabytkowych, średniowiecznych miast, w których znajdują się miejskie mury obronne, a także budynki historyczne i obiekty sakralne.
- Tereny wsi, przeważnie zakładanych w średniowieczu. Posiadają one zachowane kościoły i cmentarze.
- Zamki książęce, rycerskie i zakonne.
- Nielicznie zachowane fragmenty klasztorów średniowiecznych
- Zespoły dworsko parkowe z folwarkami,
- Latarnie morskie, młyny wodne i wiatraki, cegielnie, tartaki i zabudowania portowe.
- Zabytki militarne – dzieła obronne od średniowiecznych murów obronnych i zamków, poprzez
- Nowożytnie fortyfikacje szwedzkie i pruskie do pozostałości dzieł obronnych z II wojny światowej.
- Zabytkowe stanowiska archeologiczne – cmentarzyska megalityczne i grodziska wczesnośredniowieczne.

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. Istotny jest także fakt zapewnienia 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 daje mu bowiem możliwość stworzenia, np. wspólnej oferty turystycznej z sąsiadami prowadzącej szlakami zabytków Pojezierza Zachodniego, Maklenburgii, Skandynawii, czy Wielkopolski, co niewątpliwie wpłynęłoby na rozwój agroturystyki.

## **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 powoduje, iż nie służą one rozwojowi rekreacji w regionie, co mogłoby spowodować wydłużenie sezonu turystycznego. Bliskość morza stwarza warunki do powstania oferty związanej z uprawianiem sportów wodnych i różnych form turystyki aktywnej. Wymaga to jednak poprawy stanu i rozbudowy infrastruktury wodnej.

Zasoby wodne województwa zachodniopomorskiego, oprócz dostępu do Bałtyku to także Zalew Szczeciński, pięć pojezierzy oraz rzeki, które mogą stać się bardzo atrakcyjne np. dla żeglarzy. Jest to niestety atut, z którego nie korzysta się w pełni.

Obecnie zauważa się ciągle rosnące zainteresowanie żeglarstwem, również morskim, a także wszelkimi rodzajami sportów wodnych, które mogą wyznaczyć województwu kierunek rozwoju pod względem turystyki wodnej. Posiada ono bowiem korzystne warunki w postaci sieci rzek, jezior oraz dostępu do Bałtyku co predestynuje Region do rozwoju turystyki wodnej jako produktu markowego. Konieczne jest jednak odpowiednie zaplecze, w oparciu o które turystyka wodna mogła by się rozwijać. Niezbędne są więc przystanie wodne, wypożyczalnie sprzętu wodnego, ośrodki szkoleniowe i treningowe. Turystyka wodna to także możliwość przemieszczania się z jednego rejonu w drugi. Należy więc umożliwić żeglarzom swobodne poruszanie się po wodach regionu.

W województwie na morską infrastrukturę wodną składa się ok. 28 przystani. Najwięcej, bo aż 7, znajduje się w Szczecinie. Infrastruktura wodna śródlądowa to ok. 11 przystani. Jest to, w porównaniu do potencjału, słabe zagospodarowanie turystyczne nabrzeży jezior i rzek, a także niewystarczająca baza socjalna i serwisowa.

W województwie znajduje się także ok. 7 stanic kajakowych oraz kluby windsurfingowe znajdujące się w 9 miejscowościach województwa. Dolina Odry nie posiada infrastruktury wodnej, znajdują się tam tylko miejsca do cumowania i postoju. Przystanie i mariny nie tworzą spójnej i gęstej sieci infrastruktury wodnej, są one rozmieszczone w zbyt dużych odległościach od siebie, znacznie przekraczających 4 godzinny czas żeglugi. Przystanie znajdujące się na terenie województwa nie oferują także 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 głównych rynków Europy Zachodniej, a zwłaszcza Niemiec zainteresowanych rezydenckim postojem jachtów na polskim wybrzeżu.

Nad Zalewem Szczecińskim panują dogodne warunki do uprawiania windsurfingu. Zalew dzięki swemu bliskiemu położeniu względem aglomeracji szczecińskiej i berlińskiej stwarza możliwość rozwoju tej formy turystyki jako turystyki weekendowej. Rozwój

sportów wodnych na Zalewie hamuje jednak brak infrastruktury. Przystanie, aby mogły stać się zapleczem sportów wodnych muszą być odpowiednio wyposażone i zapewniać żeglarzom usługi na odpowiednim poziomie.

Nowoczesny port i przystań jachtowa powinna zapewniać żeglarzom:

- Bezpieczne wejście jednostkom przy średnich warunkach pogodowych.
- Bezpieczny postój.
- Możliwość dokonania odprawy celnej i granicznej.
- Dostęp do energii elektrycznej, wody i zaplecza sanitarnego wraz z pralnią.
- Możliwość zakupu przynajmniej podstawowych artykułów spożywczych.
- Możliwość dokonania napraw, remontów.
- Możliwość tankowania paliw.
- Opróżniania zbiorników nieczystości.
- Dobre połączenia z siecią dróg kołowych.
- Podstawowe usługi pocztowo-bankowe.
- Dostęp do łączności telefonicznej, Internetu i TV.
- Pomoc medyczna i farmakologiczna.
- Restaurację lub bar z posiłkami.
- Dodatkowe usługi rekreacyjne.

W województwie zachodniopomorskim żadna przystań nie zapewnia żeglarzom wszystkich wyżej wymienionych usług. W większości zapewnione są podstawowe usługi, takie jak elektryczność, woda czy sanitariaty, których stan pozostawia jednak wiele do życzenia. Tylko nieliczne przystanie posiadają portową stację paliwową. Nieliczne przystanie dają także możliwość opróżniania zbiorników nieczystości. Często także pomoc medyczna, farmakologiczna, czy choćby sklep spożywczy nie znajdują się na terenie przystani, a często nawet nie w jej pobliżu. Nie wystarczająca jest także baza gastronomiczna i czarterowa. Często także nie jest zapewnione bezpieczne wejście do portu. Są to czynniki bardzo istotne, gdyż żeglarstwo stało się sportem ekskluzywnym, a żeglarze stają się coraz bardziej wymagający. Żeglarstwo stało się sportem rekreacyjnym i luksusowym, dlatego też rosną wymagania nie tylko co do stanu i wyposażenia marin, ale także co do ich liczby. Żeglarze wypływający z portu rano chcieliby 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. Duży problem stanowi także brak infrastruktury nad Odrą przez którą żeglarze z Berlina mogliby dopływać do Bałtyku. Bardzo istotnym elementem rozwojowym turystyki wodnej może stać się przechodzenie jachtów i łodzi z rejonu Berlina do Hohensaaten i dalej przez Odrę na Zalew Szczeciński i Bałtyk. Możliwości te nie są jednak wykorzystywane ze względu na brak właściwej drogi wodnej, głównym problemem jest tu zbyt płytka głębokość na odcinku Hohensaaten. Duży czynnik hamujący to także brak jakiegokolwiek rejonu postojowego ze stacją paliw,



właściwie przygotowanymi toaletami i punktami usługowymi na odcinku połączenia kanału Odra-Havela z Odrą do Szczecina. W rozwoju turystycznym tego szlaku niewątpliwie pomogłoby zagospodarowanie zbiorników "Bielinek" oraz "Gryfino".

Negatywnie na turystykę wodną 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 zachodniopomorski szlak żeglarski, który stanowi ofertę nowego produktu turystycznego. Jest to szlak o łącznej długości 145 Mm, czyli 270 km. Rozpoczyna się w przystani Widuchowa, a prowadzi przez Marinę Pogoń (50 km), dalej do Stepnicy (18 Mm), kolejne przystanie na szlaku to Wolin (16 Mm), Dziwnów (14 Mm), Świnoujście (17 Mm), Nowe Warpno (15 Mm), Trzebież (14 Mm), Szczecin Marina Gołław (20 Mm) i Szczecin Miejski Port Jachtowy (Wały Chrobrego). Szlak ten jest bardzo atrakcyjny dla żeglarzy, których zniechęcać może jednak fakt, iż na trasie są w większości niedostatecznie przygotowane mariny i przystanie żeglarskie. Posiadają one zdecydowanie zbyt małą liczbę miejsc postojowych i gościnnych. 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. Jednocześnie standard bazy jest relatywnie niski w stosunku do wysokich cen.

**Rysunek 5** Rozmieszczenie przystani, portów i ośrodków wodnych w województwie zachodniopomorskim

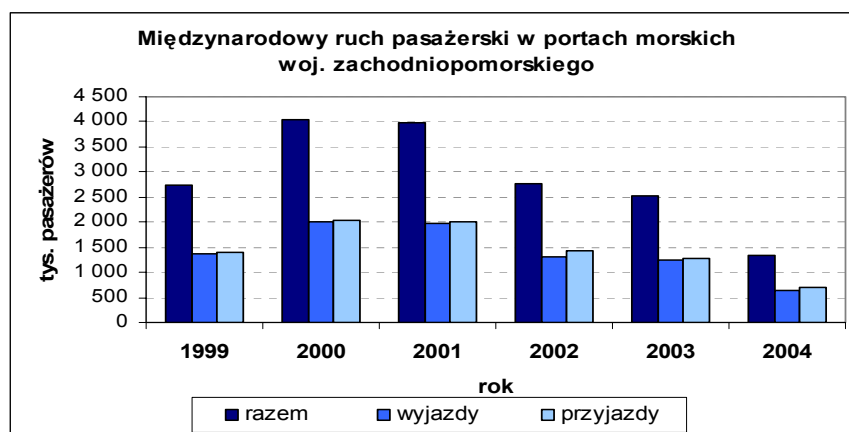


Źródło: Audyt Turystyczny Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2005

Turystyka morska to także rejsy i wycieczki po Bałtyku. Może to być turystyka krótko bądź długookresowa, krajowa lub zagraniczna, indywidualna lub grupowa. Pływające po Bałtyku statki turystyczne mają ok. 125 m długości, 16 do 20 m szerokości i 5,5 do 6 m zanurzenia. Ponieważ porty są niewielkie i niedostatecznie przygotowane, statki tej wielkości mogą zawijać wyłącznie do portu Gdynia. Statki te zabierają ok. 300 pasażerów. Duży problem stanowi także fakt, iż statki pasażerskie, ze względu na zbyt płytki tor wodny, nie mogą przepływać przez przystań Wały Chrobrego znajdującej się w centrum Szczecina. Bardzo duże możliwości rozwoju regionów nadmorskich i miast portowych dają wycieczki i rejsy statkami typu Cruise. Jest to szansą dla Pomorza Zachodniego na przyciągnięcie licznych turystów nie tylko z kraju, ale także z całego świata. Cruisery są to luksusowe wycieczkowce, które zabierają na pokład kilka tysięcy turystów. W organizacji takich rejsów główny nacisk kładzie się na zwiedzanie okolic portów, co jest dużą szansą na rozwój turystyki woj. zachodniopomorskiego. Morscy turyści mogą więc stać się "zastrzykiem finansowym" dla miejscowej branży turystycznej i handlowej. Na Bałtyku notuje się ciągły wzrost ruchu statków tego typu. Wzrasta także zainteresowanie rejsami wśród turystów. Dlatego istotne jest, aby zwiększyć obsługę tego ruchu w portach Pomorza Zachodniego. Obecnie w Szczecinie rocznie obsługiwanych jest 60 statków śródlądowych i kilka statków morskich, natomiast zwiększenie liczby przybywających do zachodniopomorskich portów wycieczkowców przyczyni się do znacznego zwiększenia prestiżu zarówno dla portów, jak i miasta oraz całego regionu. Istotny jest także fakt zwiększenia dochodów z turystyki dzięki licznym wycieczkom pasażerów do miejscowości portowych.

W województwie istnieją już obecnie silne produkty z zakresu turystyki wodnej, takie jak spływy Drawą czy flis odrzański. Niestety udział Polski w ogólnej turystyce morskiej jest bardzo mały, bo ok. 1%. Dlatego istotne dla turystyki morskiej są rejsy turystyczne organizowane przez zagranicznych operatorów oraz połączenia promowe z polskimi portami. Wśród zagranicznych operatorów niekwestionowanym liderem jest Carnival Corporation, który posiada 50 statków, a w 2000 r. przewiózł 2 mln pasażerów. W roku 2003 liczba statków pasażerskich pozostających własnością armatorów Pomorza Zachodniego wyniosła 12, w roku kolejnym wzrosła do 15. Zdecydowana większość pasażerów przewożona jest promami.

**Wykres 10** Międzynarodowy ruch pasażerski w portach morskich woj. zachodniopomorskiego



Źródło: Porty morskie i żegluga morska w Polsce w latach 1999-2001, 2002-2004

Ruch pasażerski w polskich portach morskich na przestrzeni lat 2001-2004 utrzymuje tendencję spadkową, podobnie ruch pasażerów w zachodniopomorskich portach morskich.

Na przestrzeni lat 1999-2004 najwięcej turystów przyjechało do portu w Świnoujściu, do którego w roku 2004 wpłynęło aż 90,1% wszystkich międzynarodowych pasażerów wpływających do portów Pomorza Zachodniego. Drugim, co do liczby przyjeżdżających pasażerów, jest port Nowe Warpno, następnie Szczecin oraz Kołobrzeg.

### **Baza noclegowa i gastronomiczna**

Turystyka, również ta związana z wodą, jest nierozzerwalna z istnieniem baz noclegowych i gastronomicznych, a także wszelkiego rodzaju atrakcji uzupełniających, takich jak kąpieliska, pływalnie, korty tenisowe czy ośrodki jeździeckie.

W województwie widoczna jest 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. Ujemnie na rozwój turystyki zarówno rekreacyjnej, jak i wodnej wpływa niewystarczająca baza turystyczna nad jeziorami, doliną Odry, a także Zalewem Szczecińskim. Oferowane tam usługi noclegowe bardzo różnią się standardem. Przeważają tu ośrodki o niskim, niezadowalającym standardzie oraz niskiej jakości usług, nieadekwatnych do wysokich cen. Baza turystyczna często jest w złym stanie technicznym. Ujemnie na turystykę wpływa także fakt utrudnionej dostępności komunikacyjnej, wyrażającej się w braku odpowiedniej liczby połączeń do obiektów noclegowych, złym stanie dróg i niedostatecznej liczbie parkingów w miejscowościach turystycznych.

**Tabela 12** Baza noclegowa i korzystający z bazy turyści polscy i cudzoziemcy w latach 2002, 2003 i 2004

Lata	Liczba obiektów	Liczba miejsc noclegowych	Polacy korzystający z bazy	Cudzoziemcy korzystający z bazy	Noclegi udzielone turystom polskim	Noclegi udzielone cudzoziemcom
<b>w tys.</b>						
<b>2002</b>	1 011	117 342	1 065,6	298,7	7 516,9	1 267,8
<b>2003</b>	1 011	121 325	1 143,4	337	7 743,4	1 524,9
<b>2004</b>	-	108 267	1 073,7	429 7	6 953,5	1 934,9

Źródło: Audyt Turystyczny Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin 2005

Turyści zagraniczni odwiedzający woj. zachodniopomorskie to przede wszystkim Niemcy (243,1 tys.), którzy stanowili ok. 72,1% wszystkich turystów zagranicznych. Drugą, pod względem liczebności, grupą turystów byli Duńczycy (27,4 tys.), następnie

Szwedzi (15 tys.) oraz Holendrzy (7 tys.). Istotne jest więc by baza noclegowa posiadała odpowiedni, zadowalający zagranicznych turystów standard usług.

Mała liczba baz noclegowych wokół pasa jezior w połączeniu ze złym stanem marin i przystani negatywnie wpływa na turystykę wodną. Niewystarczający jest również poziom informacji turystycznej.

Nie mniej istotna dla rozwoju turystyki jest także baza gastronomiczna. W 2003r. w ośrodkach noclegowych znajdowało się 108 restauracji, 253 bary, 365 stołówek i 80 punktów gastronomicznych. Baza gastronomiczna woj. zachodniopomorskiego to różnego typu bary i restauracje, z których duża część wymaga modernizacji.

### **Baza uzupełniająca**

Istotnym aspektem turystyki są także wszelkie przedsięwzięcia kulturalno-rozrywkowe stanowiące dodatkową atrakcję dla turystów. Na ofertę regionu 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 i żeglarstwa. Niestety liczba dobrze przygotowanych szlaków kajakowych i żeglarskich jest niewystarczająca. Bardzo dużym atutem Pomorza Zachodniego są organizowane morskie spływy kajakowe. Jednym z oferowanych spływów jest spływ Gwdą, który trwa 7-8 dni. 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. Liczba dobrze przygotowanych szlaków jest jednak niewystarczająca.

Na ofertę województwa składają się także cztery pola golfowe. Ze względu na doskonałe warunki panujące w regionie, takie jak odpowiedni klimat czy ukształtowanie terenu, powstają plany tworzenia kolejnych pól golfowych. W Kołobrzegu, Szczecinie, Międzyzdrojach, Rewalu, Niechorzu i Łukęcinie istnieją także pola do mini golfa.

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

### **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 wglębnych i złóż surowców leczniczych, sprzyja rozwojowi funkcji sanatoryjnej i uzdrowiskowej. W regionie znajdują się liczne kurorty uzdrowiskowe. Jednym z nich jest Świnoujście, gdzie leczy się za pomocą borowin i leczniczych wód solankowych choroby układu krążenia, układu oddechowego oraz przemiany materii. Drugim kurortem jest Kołobrzeg gdzie leczy się przede wszystkim schorzenia dróg oddechowych.

### **2.11.2. Analiza możliwych scenariuszy rozwoju**

Analiza możliwych scenariuszy rozwoju turystyki woj. zachodniopomorskiego obejmuje analizę i ocenę walorów, atrakcji oraz infrastruktury turystycznej istniejącej w regionie co stanowi podstawę do rozpoczęcia dalszych prac nad rozwojem produktu turystycznego i kreacji marki.

#### **Scenariusz optymistyczny**

Region zaczyna wykorzystywać turystycznie wody powierzchniowe i morze. Tworzona jest sieć marin i przystani o wysokim, porównywalnym do niemieckiego standardzie. Istniejące przystanie zostają zmodernizowane, powstają także nowe, dobrze wyposażone i oddalone od siebie nie więcej niż 4 godz. żeglugi. Powstają nowe szlaki żeglarskie i kajakowe. Zagospodarowane zostają brzegi Doliny Odry, gdzie powstaje infrastruktura turystyczna i żeglarska. Wzdłuż jezior powstaje baza noclegowo-gastronomiczna, a także wypożyczalnie sprzętu wodnego. Odpowiednio przygotowane turystycznie walory naturalne województwa determinują rozwój markowej turystyki aktywnej i kwalifikowanej, a szczególnie wodnej, z żeglarstwem jako marką wiodącą. Szczecin staje się centrum żeglarstwa krajowego oraz Euroregionu Pomerania. Rozwój systemu marin nadmorskich oraz małych przystani śródlądowych wpływa na zdynamizowanie ruchu turystycznego wokół szlaków wodnych Regionu. Jednocześnie podnosi się jakość i standard oferowanych usług. Zmodernizowana i odnowiona baza noclegowa przyciąga do Pomorza Zachodniego turystów elitarnych i biznesowych. Prowadzone jednocześnie analizy walorów naturalnych i antropogenicznych, możliwości rynkowych oraz preferencji konsumenta pozwalają na ukształtowanie atrakcyjnych dla turystów produktów turystycznych. Produkty te dodają wartości istniejącym walorom turystycznym oraz usługom świadczonym w regionie. Powoduje to więc ich zintegrowanie, wyeksponowanie wartości dla klienta i lepszą ich sprzedaż. Region wypracowuje zatem markowe produkty turystyczne. Coraz wyraźniej zaznacza się tożsamość Pomorza Zachodniego. Silna marka turystyczna regionu, poparta szeroką promocją i reklamą, wzmacnia jego pozycję na konkurencyjnym rynku usług turystycznych. Rośnie rozpoznawalność Pomorza Zachodniego, które staje się atrakcyjne dla żeglarzy, a także turystów chcących uprawiać sporty wodne. Dzięki napływowi turystów wzrasta oferta imprez, programów i produktów turystycznych. Rośnie zainteresowanie turystów, których przyciągać będzie różnorodność oferty.. Zmniejszają się skutki sezonowości. Rozwój infrastruktury dodatkowej zachęca do turystyki weekendowej. Dzięki wypracowanej marce rozwija się także turystyka kwalifikowana.

Umacnia się pozycja regionu jako atrakcyjnego turystycznie co powoduje wzrost oceny atrakcyjności inwestycyjnej oraz aktywności inwestycyjnej. Wynika to z faktu, iż inwestycja turystyczna w regionie będzie znacznie bardziej efektywna ze względu na zakładany wzrost liczby turystów wynikający z rozwoju regionalnych, markowych produktów. Istotne znaczenie dla wydłużenia sezonu turystycznego odegrają działania w zakresie rozwoju turystyki uzdrowiskowej i zdrowotnej, a także zróżnicowanie oferty turystycznej, rozwój atrakcji czy eksponowanie walorów historycznych i specyfiki klimatycznej Regionu. Rozwija się także marka regionu w zakresie turystyki kulturowej i miejskiej. Dzięki odpowiedniej promocji wzrasta także znaczenie historyczne województwa. Poprawie ulega także stan techniczny nawierzchni dróg umożliwiający dotarcie do obiektów turystycznych, zaś rozbudowanie szlaku komunikacyjnego (Szczecin-Berlin, Szczecin-Hamburg) czyni ze Szczecina metropolię w północnej części makroregionu. Rozwój turystyki w woj. zachodniopomorskim aktywizuje społeczeństwo lokalne i prowadzi do stymulacji napływu kapitału inwestycyjnego w obszarze infrastruktury turystycznej, co pociągać będzie za sobą rozwój innych obszarów gospodarki.

### **Scenariusz pesymistyczny**

Region w dalszym ciągu nie wykorzystuje turystycznie wód powierzchniowych. Nie prowadzi się akcji promujących walory naturalne. Wynikiem tego jest fakt, iż region kojarzony jest głównie z dostępem do morza, co blokuje rozwój żeglarstwa i kajakarstwa. Infrastruktura żeglarska w postaci przystani i marin rozwija się w bardzo wolnym tempie, przez co wszelkie działania są słabo widoczne dla turystów. Wpływa to na negatywne postrzeganie regionu jako atrakcyjnego dla żeglarzy, zwłaszcza niemieckich. Istniejące mariny i przystanie są modernizowane bardzo powoli i w długich odstępach czasowych, co hamuje powstawanie dobrze wyposażonych, przygotowanych i spełniających wymogi żeglarzy sieci marin. Prowadzi to również do dużych różnic pomiędzy stanem i wyposażeniem poszczególnych marin, co w konsekwencji wpływać będzie na duże różnice cenowe za świadczone w nich usługi. W zbyt dużych odstępach czasu powstają nowe szlaki żeglarskie i kajakowe, co blokować będzie szybki rozwój tego rodzaju sportów wodnych. Infrastruktura turystyczna i żeglarska wzdłuż brzegów Odry tworzona jest nieregularnie, co również uniemożliwia rozwój turystyki wodnej, wykorzystującej walory naturalne regionu w postaci jezior i rzek. Niesystematycznie uzupełniane są także luki w infrastrukturze technicznej. Procesy rewitalizacji województwa przebiegają w sposób mało efektywny i niezauważalny dla społeczności regionu i turystów. Baza noclegowo-gastronomiczna w dalszym ciągu koncentruje się wzdłuż pasa nadmorskiego, zaś nad jeziorami i wzdłuż Doliny Odry jej rozwój przebiega dość chaotycznie. W zbyt wolnym tempie poddawane są modernizacji istniejące obiekty noclegowe, w związku z czym nie zmienia się postrzeganie regionu przez turystów. Opóźnienia w tworzeniu infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej skutkować będą ograniczoną dostępnością i jakością bazy noclegowej i gastronomicznej, zwłaszcza w pasie jezior i rzek, a także niedostateczną liczbą atrakcyjnych i dobrze przygotowanych ścieżek rowerowych, pieszych, czy kajakowych. Walory naturalne nie zostają więc odpowiednio przygotowane turystycznie, dlatego też nie rozwija się markowa turystyka aktywna i kwalifikowana, szczególnie wodna z żeglarstwem jako marką wiodącą regionu. Brak infrastruktury

ogranicza ruch turystyczny wokół szlaków wodnych regionu. Do braku zmiany postrzegania regionu przyczynia się także zbyt wolne tempo waloryzacji i promocji atrakcji turystycznych regionu, w tym zasobów naturalnych. Poprzez brak promocji, infrastruktury i oferty utrzymuje się sezonowość regionu. Wzbogacenie oferty powstrzymuje także niespójne działania zmierzające do modernizacji obiektów zabytkowych regionu. Działania te przeprowadzane chaotycznie nie przyczynią się do zmiany postrzegania regionu przez turystów.

### **Scenariusz realny**

Prognoza przewiduje stopniowe poszerzanie oferty turystycznej Pomorza Zachodniego. Region dostrzega możliwości płynące z położenia i walorów naturalnych w postaci jezior, rzek oraz parków krajobrazowych i narodowych. Podejmowane są więc systematyczne działania zmierzające do zmiany wizerunku i postrzegania regionu przez turystów. Powstaje strona internetowa promująca i informująca o walorach naturalnych województwa, szlakach turystycznych oraz ofercie. Modernizacja bazy noclegowej przebiega wolno, jest jednak spójna i widoczna dla turystów. Systematycznie powstają także nowe obiekty noclegowe i gastronomiczne wzdłuż jezior i w Dolinie Odry, co umożliwi stopniowy rozwój turystyki w tych obszarach regionu. Systematycznie poprawia się także jakość świadczonych usług. Kolejno modernizacji poddawane zostają istniejące mariny i przystanie. Podnosi się jakość oferowanych w nich usług co przyczynia się do powolnego rozwoju żeglarstwa w regionie. Na skutek rosnącego zainteresowania yachtingiem pojawiają się inwestorzy, którzy powoli tworzą nowe mariny rozwijając w ten sposób sieć infrastruktury żeglarskiej. W związku z rozwojem żeglarstwa, popartego promocją, tworzone zostają nowe szlaki żeglarskie poszerzające ofertę turystyczną województwa. Działania te wymagają czasu, są jednak widoczne dla turystów. Powoli region zaczyna wykorzystywać turystycznie walory naturalne systematycznie zmniejszając skutki sezonowości. Region nie wypracowuje mocnego i bardzo wyraźnego produktu markowego, zmienia się jednak postrzeganie regionu przez turystów jako mającego wyłącznie dostęp do morza. Bardzo istotnym elementem rozwoju regionu jest jego umiejętność dostosowania się do zmieniających się wyzwań rynkowych i wymogów klientów. Należy przewidywać także utrzymanie poziomu masowego ruchu turystycznego skoncentrowanego w miejscowościach nadmorskich.

### **2.11.3. Analiza SWOT**

<b>SILNE STRONY</b>	
▪ położenie geograficzne w strefie nadmorskiej	4,90
▪ walory przyrodnicze w postaci pasa nadmorskiego, licznych rzek, jezior oraz lasów	4,80
▪ położenie w strefie przygranicznej a także na szlakach tranzytowych	4,50
▪ sąsiedztwo Niemiec i Skandynawii	4,40
▪ walory i infrastruktura leczniczo-uzdrowiskowa	4,20
▪ funkcjonujące porty nad Bałtykiem i Zalewem Szczecińskim przygotowane do obsługi turystów	3,90

▪ parki narodowe i krajobrazowe, rezerваты przyrody oraz obszary chronionego krajobrazu zajmujących 20% powierzchni województwa	3,80
▪ duży ruch turystyczny zarówno krajowy jak i zagraniczny	3,80
▪ stan środowiska naturalnego	3,70
▪ liczna baza noclegowa i gastronomiczna w pasie nadmorskim	3,60
▪ dobrze rozwinięta infrastruktura do gry w golfa	3,30
▪ bogata przeszłość historyczna regionu	3,00
▪ liczne zabytki architektoniczne oraz zachowana średniowieczna zabudowa miast	3,00
▪ istnienie typowej tylko dla Pomorza Zachodniego granitowej i szachulcowej zabudowy	3,00
▪ działalność Zachodniopomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej	3,00
▪ zaplecze edukacyjne, dedykowane wydziały	3,00
▪ różnorodna i bogata oferta imprez organizowanych w sezonie turystycznym	2,80
▪ szlaki rowerowe i piesze	2,00
▪ dość znaczna liczba zamków pozwalająca na wytyczenie szlaku turystycznego	1,90
▪ dedykowane wydziały dla branży turystycznej w szkołach wyższych regionu	1,56
<b>SŁABE STRONY</b>	
▪ brak odpowiednio przygotowanej infrastruktury żeglarskiej	4,40
▪ likwidacja połączeń kolejowych do miejscowości turystycznych	4,30
▪ brak marin i przystani żeglarskich w Dolinie Odry	4,20
▪ brak sieci wiążącej mariny i przystanie województwa	4,10
▪ słabo rozwinięta infrastruktura uzupełniająca	4,00
▪ słaba dostępność dla turystów zmotoryzowanych (nierozwinięta sieć dróg) oraz zły stan techniczny dróg	4,00
▪ mała promocja regionu, brak reklamy	4,00
▪ brak bazy noclegowo-gastronomicznej w pasie jezior, rzek i Dolinie Odry	3,80
▪ niska aktywność w zakresie pozyskiwania środków z UE przeznaczonych na rozwój turystyki	3,80
▪ niski standard bazy noclegowej	3,80
▪ zbyt mały udział bazy całorocznej	3,80
▪ brak zintegrowanych działań w celu stworzenia wspólnej oferty	3,70
▪ zły stan techniczny i nieprzystosowanie obiektów zabytkowych do pełnienia funkcji turystycznych	3,70
▪ warunki klimatyczne powodujące występowanie krótkiego sezonu turystycznego w ciągu roku	3,60
▪ zbyt duże oddalenie portów i przystani od siebie- negatywne postrzeganie przez "weekendowych" turystów niemieckich	3,60
▪ słabo rozwinięta sieć informacji turystycznej na terenie województwa.	3,60
▪ brak klarownych koncepcji ekoturystyki, wypoczynku weekendowego dla gości zagranicznych i krajowych	3,40
▪ wysoki poziom dekapitalizacji małych firm turystycznych	3,38
▪ mała liczba hoteli o podwyższonym standardzie dla turystów biznesowych i elitarnych	3,30
▪ zbyt duża koncentracja bazy noclegowej w pasie nadmorskim	3,20



▪ niska jakość usług w stosunku do cen w obiektach noclegowych	3,20
▪ niedostosowanie przejść granicznych do wymogów Schengen (Kołobrzeg)	3,10
▪ mała liczba miejsc przeznaczonych do zimowania łodzi	3,10
<b>SZANSE</b>	
▪ rozbudowa sieci informacji turystycznej	3,80
▪ rozbudowa sieci marin i przystani żeglarskich	3,75
▪ zwiększenie promocji i reklamy regionu	3,70
▪ lepsze wykorzystanie turystyczne wód morskich i śródlądowych	3,63
▪ wypracowanie wizerunku Pomorza Zachodniego jako miejsca atrakcyjnego turystycznie, zwłaszcza dla turystów niemieckich	3,58
▪ wzrost liczby turystów międzynarodowych	3,55
▪ rozwój różnych form turystyki aktywnej, zdrowotnej, biznesowej i kwalifikowanej	3,55
▪ wzrost jakości oferowanych usług turystycznych	3,54
▪ stworzenie sieci marin i przystani w odległościach nie przekraczających 4 h żeglugi	3,46
▪ coraz większe zainteresowanie turystyką aktywną	3,42
▪ modernizacja bazy noclegowej	3,40
▪ wykorzystanie możliwości istnienia toru wodnego do Berlina.	3,38
▪ rozwój infrastruktury dodatkowej	3,37
▪ poprawa stanu dróg na terenie województwa	3,35
▪ zagospodarowanie turystyczne brzegów jezior, rzek i Doliny Odry	3,33
▪ stworzenie ciekawych propozycji promujących odwiedzenie województwa poza sezonem	3,33
▪ bogacenie się społeczeństwa skutkujące większymi wydatkami na turystykę, rekreację i wypoczynek	3,31
▪ moda na yachting	3,31
<b>ZAGROŻENIA</b>	
▪ utrzymująca się sezonowość turystyki	3,64
▪ niedostateczne zagospodarowanie brzegów jezior i rzek pod względem turystycznym	3,50
▪ zaniedbanie rozwoju sieci marin i przystani	3,44
▪ utrzymujące się wysokie ceny dla turystów krajowych	3,33
▪ słabe wykorzystanie walorów naturalnych województwa	3,28
▪ utrzymujący się niski stopień promocji regionu	3,23
▪ brak rozwoju oferty turystycznej	3,13
▪ utrzymująca się niska jakość usług turystycznych	3,06
▪ brak wspólnych działań promujących region – dalsze rozdrobnienie inicjatyw	3,03
▪ utrzymujący się lub pogarszający stan techniczny bazy noclegowej	2,72
▪ niekształcenie kadr dla potrzeb turystyki	2,67
▪ konkurencja ze strony województwa pomorskiego	2,51
▪ pogłębienie się złej dostępności komunikacyjnej województwa	2,50
▪ konkurencja ze strony rynku niemieckiego i skandynawskiego	2,37

### **3. ANALIZA SWOT**

Kolejnym etapem prac autorów Strategii oraz współpracujących z nimi ekspertów było przeprowadzenie punktowej analizy SWOT. Celem tej analizy będzie wyznaczenie najważniejszych dla przyszłego rozwoju gospodarki morskiej wewnętrznych i zewnętrznych czynników rozwojowych oraz określenie typu dążenia strategicznego.

Analiza SWOT ma bardzo szerokie zastosowanie w zarządzaniu strategicznym. Jej przydatność wynika przede wszystkim z tego, że:

- określa miejsce, jakie zajmuje dany sektor, w tym wypadku gospodarka morska, w otoczeniu, a także dostępne możliwości rozwojowe;
- pozwala skoncentrować uwagę na najważniejszych czynnikach;
- pozwala łatwo przejść od etapu analizy strategicznej do etapu planowania strategicznego;
- schemat analizy SWOT wymusza dostrzeżenie wewnątrz gospodarki morskiej zarówno mocnych, jak i słabych stron, do których istnienia zarządzający często boją się przyznać;
- pozwala rozróżnić czynniki, na które zarządzający gospodarką morską mają wpływ i na których powinni się skoncentrować oraz czynniki niezależne od rozwoju gospodarki morskiej, które jednak należy brać pod uwagę przy projektowaniu strategii;
- analizując szanse i zagrożenia z odpowiednim wyprzedzeniem zarządzający uzyskują czas niezbędny do poczynienia odpowiednich przygotowań.

Metodą warsztatową dokonana została analiza SWOT, która będzie obejmowała:

1. określenie obecnych słabych i silnych stron gospodarki morskiej oraz przyszłych szans i zagrożeń płynących z jego otoczenia;
2. określenie dominujących czynników w poszczególnych obszarach macierzy SWOT poprzez nadanie im wag, co będzie miało na celu wyznaczenie kilku czynników rozwojowych, na których opierać się będą wyznaczone w dalszej kolejności cele.

Analiza SWOT została przygotowana w 9 obszarach gospodarki morskiej, zgodnych z wcześniej przedstawionym podziałem. Poszczególnym propozycjom silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń zostały nadane rangi: od 1 do 5, gdzie 1 oznacza najmniejszy wpływ, a 5 największy. Następnie dla wszystkich wyników została wyciągnięta średnia, a poszczególne zapisy zostały uszeregowane wg ważności w ramach poszczególnych obszarów. Na kolejnych stronach znajdują się zestawienia w podziale na 9 grup obszarowych zidentyfikowanych silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń stojących przed gospodarką morską województwa zachodniopomorskiego.

Następnym etapem prac było wybranie tych silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń stojących przed całą gospodarką morską województwa, które dotyczą wszystkich sfer funkcjonowania gospodarki morskiej, obejmujących takie zagadnienia

jak: regulacje prawne, otoczenie polityczne, otoczenie technologiczne, infrastrukturalne. Dla ogólnej analizy SWOT nie zdecydowano się na rangi, gdyż wszystkie zawarte w niej zapisy uznane zostały za bardzo istotne z punktu widzenia opracowywanej Strategii Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015. Wyniki ogólnej analizy SWOT zostały przedstawione poniżej.

	<b>SILNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>	<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
<b>Ogólne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dostęp do morza</li> <li>▪ dogodna lokalizacja w środkowej Europie;</li> <li>▪ przygraniczne położenie</li> <li>▪ duża aktywność gospodarcza – szczególnie na poziomie mikro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ brak departamentu gospodarki morskiej m.in. w Urzędzie Marszałkowskim</li> <li>▪ peryferyjne postrzeganie regionu przez województwa centralne</li> <li>▪ brak planów zagospodarowania przestrzennego gmin i terenów wód</li> <li>▪ niejasne perspektywy rozwoju przyczyniające się do ucieczki specjalistów z kraju</li> <li>▪ brak długofalowej strategii dotyczącej gospodarki morskiej kraju</li> <li>▪ brak silnego reprezentanta gospodarki morskiej regionu</li> <li>▪ brak zintegrowanych działań różnych środowisk związanych z gospodarką morską w celu podniesienia konkurencyjności regionu</li> <li>▪ brak środków na wkład własny w celu realizacji zadań finansowanych ze środków UE</li> <li>▪ lokalizacja centrum decyzyjnego „daleko od morza”</li> <li>▪ niespójność i ułomność aktów prawnych dotyczących gospodarki morskiej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stworzenie realnej grupy inicjatywnej działającej na rzecz rozwoju regionu i gospodarki morskiej</li> <li>▪ wykorzystanie europejskich funduszy na poprawę infrastruktury, ochronę środowiska, rybołówstwo oraz turystykę</li> <li>▪ złagodzenie barier w dostępie do funduszy europejskich</li> <li>▪ decentralizacja ośrodków decyzyjnych i finansowych</li> <li>▪ realna współpraca w ramach Euroregionu Pomerania</li> <li>▪ ustawa o partnerstwie publiczno-prywatnych jako szansa dla przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską</li> <li>▪ wejście do strefy euro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ niedostateczna ilość środków na inwestycje infrastrukturalne</li> <li>▪ utrzymanie się postawy „tyłem do morza” wśród decydentów na szczeblu krajowym</li> <li>▪ peryferyjne postrzeganie regionu</li> <li>▪ dalsze rozproszenie kompetencji związanych z zarządzaniem gospodarką morską kraju</li> <li>▪ wzrastający poziom bezrobocia w gminach nadmorskich i brak realnych perspektyw wzrostu zatrudnienia, powodujący odpływ ludności w wieku produkcyjnym – wykształconych i młodych</li> </ul>

Kolejnym etapem pracy było utworzenie punktowej analizy SWOT opartej na wyselekcjonowanych zapisach analiz SWOT w poszczególnych obszarach. Z każdego z obszarów wybrano 3-5 cech o najwyższych średnich rangach. Następnie tak wybrane czynniki znów zostały poddane analizie punktowej.

Punktowa analiza SWOT polegała na dokonaniu oceny poszczególnych czynników i na określeniu czy w gospodarce morskiej regionu przeważają atuty czy słabości oraz czy w otoczeniu występuje więcej szans czy zagrożeń. Pozwala to wybrać właściwą strategię (agresywną, konkurencyjną, konserwatywną lub defensywną). Proces obejmuje następujące etapy:

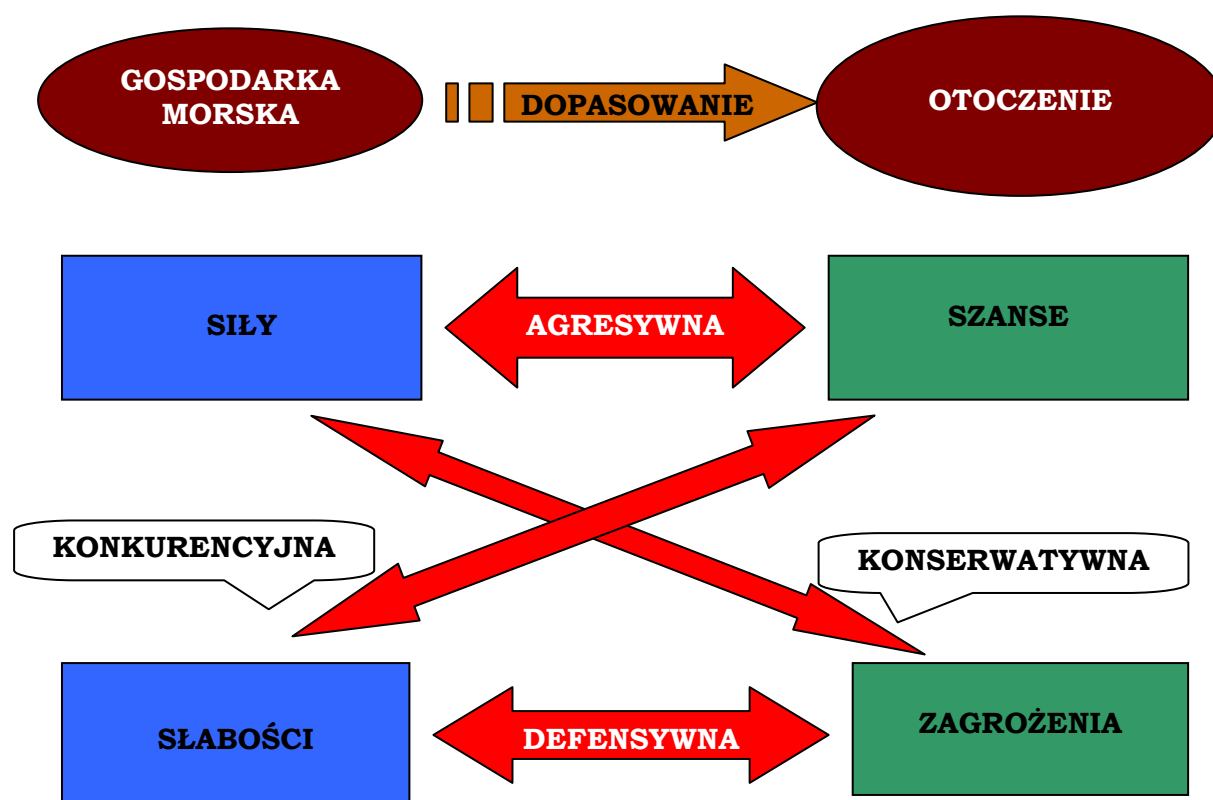
1. Tabelaiczne zestawienie mocnych i słabych stron, dokonanie ich oceny według przyjętej skali 1-5 punktów, sumarycznie zestawienie atutów ( $\Sigma S$ ) i słabości ( $\Sigma W$ ) oraz wykazanie stanu przewagi lub równowagi.
2. Analogicznie jak w etapie pierwszym tabelaiczne zestawienie szans i zagrożeń występujących w otoczeniu, dokonanie ich oceny według takiej samej skali, sumaryczne zestawienie szans ( $\Sigma O$ ) i zagrożeń ( $\Sigma T$ ) oraz wykazanie stanu przewagi lub równowagi.

<b>SILNE STRONY</b>		<b>SZANSE</b>	
<b>1.</b>		<b>1.</b>	
<b>2.</b>		<b>2.</b>	
<b>3.</b>		<b>3.</b>	
UMA	$\Sigma$	SUMA	$\Sigma$
<b>SŁABE STRONY</b>		<b>ZAGROŻENIA</b>	
<b>1.</b>		<b>1.</b>	
<b>2.</b>		<b>2.</b>	
<b>3.</b>		<b>3.</b>	
SUMA	$\Sigma$	SUMA	$\Sigma$

3. Wyznaczenie pozycji strategicznej gospodarki morskiej województwa, której przypisana jest jedna z czterech strategii: SO (agresywna, maxi-maxi), WO (konkurencyjna, mini-maxi), ST (konserwatywna, maxi-mini) oraz WT (defensywna, mini-mini).
  - Strategia SO (agresywna, maxi-maxi) – jej celem jest wykorzystanie szans występujących w otoczeniu przy pomocy wcześniej

zidentyfikowanych atutów. Jest to strategia rozwoju, inwestowania i poprawy pozycji konkurencyjnej.

- Strategia WO (konkurencyjna, mini-maxi) – polega na pokonywaniu słabości gospodarki morskiej poprzez wykorzystanie szans jakie stwarza otoczenie.
- Strategia ST (konserwatywna, maxi-mini) – oznacza wykorzystanie atutów gospodarki morskiej w celu uniknięcia lub zredukowania wpływu zagrożeń.
- Strategia WT (defensywna, mini-mini) – ma na celu ograniczenie wewnętrznych słabości oraz unikanie zagrożeń ze strony otoczenia.



POZYCJE STRATEGICZNE GOSPODARKI MORSKIEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO	
Agresywna, maxi-maxi $\Sigma S > \Sigma W; \Sigma O > \Sigma T$	Konserwatywna, maxi-mini $\Sigma S > \Sigma W; \Sigma O < \Sigma T$
Konkurencyjna, mini-maxi $\Sigma S < \Sigma W; \Sigma O > \Sigma T$	Defensywna, mini-mini $\Sigma S < \Sigma W; \Sigma O < \Sigma T$

Efektom prac było określenie siły i kierunku wpływu poszczególnych czynników na gospodarkę morską Pomorza Zachodniego, ocenę sytuacji gospodarki morskiej w podziale na mocne i słabe strony, zakres wykorzystania potencjalnych możliwości w zakresie mocnych stron, oraz wskazania dotyczące pokonania zaistniałych trudności.

Wyniki rangowania przedstawia poniższe zestawienie:

<b>SILNE STRONY</b>	
▪ bogaty naturalny układ dróg wodnych eksploatowanych przez żeglugę (Konfiguracja ODW i jej geograficzne położenie umożliwiające jej połączenie z Wisłą „krakowską” i Dunajem)	4,60
▪ powiązania Odry z polskim i zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych oraz portami ujścia Odry	4,60
▪ Odra jako element Odrzańskiego Korytarza Transportowego i Odrzańskiego Systemu Wodnego	3,90
▪ silny potencjał transportowy – województwo skupia ok. 85 % wszystkich przewoźników morskich	4,60
▪ własna wysoko wykwalifikowana kadra morską i lądową	4,60
▪ dostęp do sieci autostrad lądowych krajów zachodnich	3,90
▪ największa wśród województw liczba przejść granicznych lądowych rzecznych, morskich i lotniczych	4,40
▪ korzystne położenie geograficzne portów Świnoujście i Szczecin (najbardziej na południe spośród wszystkich portów bałtyckich), leżące na szlaku najkrótszego połączenia krajów skandynawskich z południem Europy	5,00
▪ największy w Polsce terminal promowy w Świnoujściu	4,80
▪ duże obszary rozwojowe, szerokie możliwości lokalizacji nowych obiektów (centrum logistycznego, kompleksów przeładunkowo -przetwórczych, terminali)	4,50
▪ konkurencyjność jakościowa produktów oferowanych przez stocznie, spełnianie przez nie wysokich wymagań odbiorców (w tym zwłaszcza zagranicznych)	4,78
▪ wykorzystanie niszy przez stocznie poprzez produkcję wysoko wyspecjalizowanych statków (chemikaliowce, wielozadaniowce)	4,67
▪ profil produkcji pokrywa się ze strukturą produkcji preferowaną w Unii Europejskiej	4,44
▪ potencjał naukowy przedsiębiorstw i instytucji badawczych (w tym szkół wyższych)	4,44
▪ zasoby ryb przemysłowych	4,25
▪ walory krajobrazu i środowiska, zarówno morskiego jak i nadmorskiego, stwarzające dobre podstawy dla rozwój turystyki i rekreacji	4,00
▪ uzyskanie przez Bałtyk statusu morza o szczególnych wartościach w Konwencji Światowego Dziedzictwa (World Heritage Convention)	4,33
▪ wykazywanie przez wody przyległe względnie niewielkiego skażenia środowiska od przemysłu i innych gałęzi gospodarki – obowiązek stosowania paliw z niską zawartością siarki	4,11
▪ akceptacja społeczna i poszukiwanie wiedzy o morzu i potrzebie jego ochrony	3,67
▪ położenie geograficzne w strefie nadmorskiej	4,90
▪ unikalne walory przyrodnicze w pasie nadmorskim, liczne rzeki, jeziora oraz obszary leśne	4,80
▪ położenie w strefie przygranicznej a także na szlakach tranzytowych	4,50
▪ sąsiedztwo Niemiec i Skandynawii	4,40
▪ doświadczona i wysokokwalifikowana kadra pracująca w szkolnictwie morskim	4,89
▪ uznana pozycja uczelni zachodniopomorskich w kraju i na świecie	4,56
▪ kształcenie na poziomie międzynarodowym – wysoki poziom kształcenia zapewnia, że dyplomy polskich uczelni morskich są uznawane poza granicami naszego kraju	4,56
▪ wykwalifikowana kadra rybacka	4,67
▪ umiejętności połowowe rybaków	4,56
▪ wykształcona kadra technologiczna i infrastruktura przetwórcza	4,22
<b>RAZEM</b>	<b>129,65</b>

<b>SŁABE STRONY</b>	
▪ wieloletnie zaniedbania inwestycyjne rzeki Odry skutkujące brakiem ciągłej żeglowności	4,44
▪ niedopasowanie istniejącej zabudowy Odry do obecnych potrzeb transportowych (brak kompatybilności pomiędzy wymiarami typowych statków śródlądowych eksploatowanych na ODW a geometrią tej drogi wodnej)	4,11
▪ niekorzystne parametry wysokości przęseł żeglownych mostów (prześwit)	4,00
▪ niedostateczne wykorzystanie transgranicznego położenia	4,22
▪ brak rozwiązania dotyczącego transportowego zaplecza śródlądowego dla portów polskich i niemieckich godzącego w interesy obu stron	3,89
▪ brak obwodnicy wokół Szczecina odciążającej ruch wewnątrz miasta, poprawiającej dojazd do portu Police oraz pozwalającej na transport materiałów niebezpiecznych	3,78
▪ brak udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze bałtyckiego zaplecza portów	3,78
▪ niedostateczna dostępność transportowa portów– niesprawny system transportu drogowego i kolejowego w sieci krajowej i międzynarodowej (niedostateczna sieć drogowa)	4,44
▪ brak polityki morskiej regionu	4,33
▪ lokalizacja portów poza istniejącymi głównymi szlakami transportowymi i poza europejskim systemem autostrad	4,22
▪ małe możliwości finansowe stoczni, słabe narzędzia finansowania inwestycyjnego i modernizacji w budownictwie okrętowym	4,44
▪ postępująca dekapitalizacja majątku stoczni	4,33
▪ wysokie koszty budowy statków	3,89
▪ zbyt mała częstotliwość monitoringu wielu elementów środowiska morskiego i przybrzeżnego oraz niekompatybilność istniejących baz danych	4,44
▪ brak rozbudowanej infrastruktury ropo-gazociągowej do przesyłu ropy i gazu	3,67
▪ brak politycznego i ekonomicznego wsparcia ukierunkowanego na działania dla realizacji małych i średnich projektów poszukiwań ropy i gazu na obszarze morskim, brak inicjowania programów kredytów inwestycyjnych dla takich firm.	3,56
▪ degradacja środowiska - antropogenna i naturalna, zanik gatunków roślin i zwierząt w estuarium rz. Odry	3,89
▪ nierozwiązany problem zagospodarowania refulatu zanieczyszczonego	3,78
▪ niedostateczna ochrona brzegów morskich i plaż z powodu braku środków i możliwości technicznych oraz niewystarczającego rozpoznania istoty zjawiska	3,56
▪ brak odpowiednio przygotowanej infrastruktury żeglarskiej	4,40
▪ likwidacja połączeń kolejowych do miejscowości turystycznych	4,30
▪ brak marin i przystani żeglarskich w Dolinie Odry	4,20
▪ brak sieci wiążącej mariny i przystanie województwa	4,10
▪ słabo rozwinięta infrastruktura uzupełniająca	4,00
▪ słaby poziom marketingu szkolnictwa morskiego	4,20
▪ brak rzeczywistej koncepcji rozwoju większości szkół morskich	4,00
▪ kierunki i specjalności związane z morzem nie sprzyjają działaniom innowacyjnym	4,00
▪ marginalizacja niektórych istotnych dla gospodarki morskiej kierunków w edukacji	4,00
▪ zły stan techniczny i przestarzałość floty rybackiej	5,00
▪ słaba promocja ryb i produktów rybnych	4,00
▪ wysokie ceny detaliczne ryb	3,90
<b>RAZEM</b>	<b>126,87</b>



SZANSE	
▪ uznanie rzeki Odry jako szlaku żeglownego o znaczeniu europejskim w Porozumieniu AGN	3,72
▪ otwarcie żeglugowych rynków unijnych dla polskich armatorów śródlądowych	3,51
▪ wielofunkcyjne znaczenie dróg wodnych jako elementów gospodarki wodnej	3,38
▪ wdrożenie przepisów o podatku tonażowym, korzystnym rejestrze żeglugi międzynarodowej, modyfikacja kodeksu morskiego	3,54
▪ koncepcja autostrad morskich z udziałem portów Szczecin i Świnoujście (autostrada przez Bałtyk do krajów skandynawskich)	3,49
▪ możliwość budowy Portu Gazowego Świnoujście	3,42
▪ CETC Odrzański Korytarz S-3	3,33
▪ budowa drogi ekspresowej S3 i obwodnicy Szczecina	3,70
▪ budowa centrów logistycznych jako stymulanta rozwoju usług okołoportowych o dużej wartości dodanej	3,67
▪ szanse związane z członkostwem w UE, w tym możliwość wejścia do europejskiego systemu transportu intermodalnego oraz włączenie się w europejski system żeglugi morskiej bliskiego zasięgu	3,65
▪ dalsze duże zaangażowanie stoczni w prace badawczo – rozwojowe	3,82
▪ ponowne nawiązanie współpracy stoczni z polskimi armatorami	3,73
▪ rozwój współpracy z uczelniami, podnoszenie innowacyjności i konkurencyjności	3,65
▪ rozpoznanie aktualnego stanu i jakości zasobów przyrodniczych wód i dna pasa nadmorskiego oraz identyfikacja walorów krajobrazowych, co umożliwi aktywizację i racjonalne wykorzystanie bazy turystycznej i zasobów rekreacyjno-leczniczych wybrzeża Bałtyku	3,18
▪ stworzenie warunków do funkcjonowania „korytarzy ekologicznych” dla migracji zwierząt i wymiany genetycznej przez działania służb ochronnych i utworzenie BSPA	2,92
▪ możliwość wykorzystania potencjału technologicznego, rezerw ludzkich i nowoczesnych rozwiązań	2,92
▪ utworzenie morskich stref ochronnych Bałtyku (Baltic Sea Protected Area)	3,43
▪ ograniczenie spływu zanieczyszczeń do morza ze zlewni Bałtyku (oczyszczalnie) co pozwoli po jakimś czasie na naturalną rewitalizację	3,43
▪ wykorzystanie Inicjatyw Wspólnotowych m.in. transgraniczny rozwój systemu ochrony środowiska w Bałtyku, ochrona zasobów naturalnych, ochrona zasobów wodnych	3,31
▪ rozbudowa sieci informacji turystycznej	3,80
▪ rozbudowa sieci marin i przystani żeglarskich	3,75
▪ zwiększenie promocji i reklamy regionu	3,70
▪ stałe zapotrzebowanie na kadry morskie	3,99
▪ deficyt kadry morskiej w kraju i na świecie oraz duży popyt na nią - występujący niedobór specjalistów z wykształceniem morskim zarówno na rynku polskim jak i za granicą	3,72
▪ integracja z UE – dostęp do środków unijnych, łatwiejsza współpraca z innymi organizacjami i uczelniami europejskimi; bardziej przystępny dostęp do pracy dla absolwentów szkolnictwa morskiego na rynku unijnym	3,64
▪ utworzenie giełdy rybnej	3,77
▪ potencjalnie chłonny rynek krajowy na ryby i produkty rybne	3,52
▪ wypracowanie trwałych powiązań handlowych producentów ryb z ich przetwórcami	3,50
<b>RAZEM</b>	<b>99,19</b>

ZAGROŻENIA	
▪ polityka transportowa państwa - przejście nadrzędności układu transportowego w układzie E-W (służąca krajom wschodnimi Niemcom) nad układem N-S, którego beneficjentem byłyby porty morskie i inne dziedziny gospodarki morskiej	4,21
▪ wysoka kapitałochłonność inwestycji hydrotechnicznych	4,00
▪ postępująca nadal dekapitalizacja infrastruktury technicznej Odry	3,70
▪ osłabienie pozycji polskich portów morsko-śródlądowych	3,34
▪ opóźnienia w realizacji budowy dróg szybkiego ruchu w regionie	4,20
▪ pominięcie regionu w strategiach transportowych kraju	4,70
▪ dominacja portu w Hamburgu w obsłudze przewozów północ-południe Europy	2,20
▪ opóźnienia we wdrażaniu nowoczesnych technologii przeładunków	3,76
▪ konkurencja ze strony portów zlokalizowanych w sąsiadujących regionach na zachodzie (Meklemburgia - Pomorze Przednie)	3,68
▪ dynamiczny rozwój przygranicznej strefy transportowej Niemiec	3,48
▪ odpływ specjalistów o najwyższych kwalifikacjach do stoczni zagranicznych i związane z tym braki kadrowe	3,98
▪ ryzyko kursowe (USD jest podstawową walutą kontraktowania)	3,68
▪ wzrost cen urządzeń metalowych oraz cen na światowych rynkach stali - podstawowego surowca stoczni	3,61
▪ degradacja środowiska i krajobrazu nadmorskiego (presja budowlana, zaburzenia ładu przestrzennego, wzrost zagrożeń ze strony zjawisk i procesów przyrodniczych - powódzie morskie i nasilająca się sztormowa erozja brzegów)	2,93
▪ brak spójności w zarządzaniu obszarami morskimi i lądowymi skutkujące pojawianiem się sprzecznych decyzji i konfliktu interesów	2,86
▪ zagrożenia wynikające z możliwych obciążeń technogennych, zagrażających naruszeniu równowagi dynamicznej brzegu morskiego czy ograniczeniu tarlisk ryb	2,01
▪ nasilanie się procesów globalnych na Bałtyku, czego wynikiem są częstsze sztormy, zabieranie wybrzeża, zasolenie i zmniejszona wymiana wody z Morzem Północnym	3,81
▪ nieracjonalne granice obszarów sieci Natura 2000 ograniczające inicjatywy gospodarcze	3,78
▪ mało efektywne wykorzystanie środków UE na ochronę zasobów naturalnych i zasobów wodnych Bałtyku	3,76
▪ utrzymująca się sezonowość turystyki	3,64
▪ niedostateczne zagospodarowanie brzegów jezior i rzek pod względem turystycznym	3,50
▪ zaniedbanie rozwoju sieci marin i przystani	3,44
▪ wysokie bezrobocie i ubożenie społeczeństwa - kandydatów nie stać na studia	4,15
▪ spadek liczby absolwentów szkół średnich	4,05
▪ niż demograficzny - zjawisko to może spowodować znaczny spadek studentów, czego konsekwencją może być zanik niektórych specjalności	3,81
▪ brak floty dalekomorskiej i odpowiednio wyposażonych trawlerów (nie posiadają one zdolności zamrażalniczej), co zmniejsza opłacalność połowów oraz ogranicza możliwości eksploatacji do nowych łowisk	3,54
▪ utrzymujące się wysokie ceny detaliczne ryb	3,45
<b>RAZEM</b>	<b>97,66</b>

<b>WYNIKI ANALIZY SWOT JAKO PODSTAWA DO WYBORU STRATEGII DALSZEGO ROZWOJU</b>	
<b><math>\Sigma S = 129,65</math> (suma silnych stron)</b>	$\Sigma W = 126,87$ (suma słabych stron)
<b><math>\Sigma O = 99,19</math> (suma szans)</b>	$\Sigma T = 97,66$ (suma zagrożeń)

Uzyskane sumy zbiorcze po przeprowadzeniu analizy SWOT wskazują, że przy ustalonej konfiguracji czynników wewnętrznych i zewnętrznych oraz ustalonych wagach najbardziej pożądaną opcją działania jest strategia agresywna – oparta na silnych stronach oraz szansach. Polega ona na wykorzystywaniu szans płynących z otoczenia przy pomocy swoich silnych stron. Rozważać można również strategię konkurencyjną – opartą na słabych stronach oraz szansach, gdyż różnica pomiędzy sumą silnych oraz słabych stron jest niewielka.

Oznacza to, że należy podjąć działania mające na celu usprawnienie systemu transportu morskiego i śródlądowego, wykorzystujące takie mocne strony gospodarki morskiej województwa jak bogaty naturalny układ dróg wodnych oraz jego bardzo silny potencjał transportowy.

Należy wykorzystać szanse płynące ze środków przekazywanych przez Unię Europejską na rozbudowę infrastruktury portowej, której postępująca dekapitalizacja została uznana za słabość gospodarki morskiej regionu.

Wykorzystana powinna zostać silna pozycja stoczni szczecińskich w rankingach międzynarodowych szczególnie w aspekcie pojawiających się nisz w sektorze przemysłu okrętowego, które mogą zostać zagospodarowane.

Wysoką chłonność krajowego rynku ryb i produktów rybnych należy wykorzystać w celu rozwiązania problemu zaawansowanego wieku oraz złego stanu technicznego floty połowowej. Wysokowyzkwalifikowana kadra połowowa, o dużych tradycjach, posiadająca umiejętności połowowe w powiązaniu z istniejącą infrastrukturą przetwórczą może być podstawą do wypracowania trwałych powiązań handlowych producentów ryb z ich przetwórcami.

Potencjał naukowo-techniczny i technologiczny przedsiębiorstw i instytucji badawczych zajmujących się eksploatacją zasobów wód i dna morskiego może stanowić bazę dla rozwoju branży skupionej na wykorzystaniu zasobów morza.

Niedoinwestowana infrastruktura ochrony środowiska może być modernizowana i rozbudowana poprzez wykorzystanie środków dostępnych w ramach Inicjatyw Wspólnotowych, natomiast ustanowienie stref ochronnych na Bałtyku BSPA może przyczynić się do ograniczania dalszego zanieczyszczania jego wód.

Obserwowany, bardzo wysoki poziom kształcenia na polskich uczelniach związanych z gospodarką morską powinien zostać wykorzystany szczególnie w aspekcie pogłębiającego się deficytu kadry morskiej w kraju i na świecie.

Stałe zapotrzebowanie na kadry morskie powinno zachęcić szkoły morskiego do tworzenia koncepcji ich rozwoju, tak aby wykształcenie absolwentów odpowiadało obecnym oraz przyszłym wymaganiom pracodawców.

W sferze turystyki należy bazować na niewątpliwych walorach przyrodniczo-krajobrazowych województwa, rozbudowywać sieć informacji turystycznych tak aby w pełni wykorzystać szanse płynące z rosnącego zainteresowania turystów zagranicznych spędzaniem czasu na terenie Pomorza Zachodniego.

## **4. SCENARIUSZE ROZWOJU**

### **4.1. PORÓWNANIE KONKURENCYJNOŚCI GOSPODARKI PORTOWEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO I WYBRANYCH REGIONÓW POŁUDNIOWEGO BAŁTYKU**

Wśród ważniejszych portów nad Morzem Bałtyckim wymienia się:

- Polska: Gdańsk, Szczecin, Gdynia, Świnoujście
- Dania: Kopenhaga
- Szwecja: Sztokholm, Malmö
- Finlandia: Helsinki, Turku
- Estonia: Tallinn
- Litwa: Kłajpeda
- Łotwa: Ryga, Windawa
- Rosja: Kaliningrad, Sankt Petersburg
- Niemcy: Rostock, Lubeka, Kilonia, Flensburg

By w jak najpełniejszy sposób scharakteryzować sytuację gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego, w tym takich jej ważnych segmentów jak polityka portowa, transport morski i przemysł stoczniowy, przedstawiono ją na tle trzech wybranych morskich regionów południowego Bałtyku. Do porównania wybrano:

- jeden region polski: województwo pomorskie,
- oraz dwa europejskie:
- reprezentujący zachodnioeuropejski kraj „starej Piętnastki” region Meklemburgii, stanowiący zachodnią i największą część kraju związkowego RFN Meklemburgia-Pomorze Przednie,
  - Estonię, jako państwo, które razem z Polską 1 maja 2004 roku zostało członkiem Unii Europejskiej i które czerpie duże korzyści gospodarcze z swego geograficznego położenia nad Morzem Bałtyckim.

Województwo pomorskie należy do województw wyżej rozwiniętych o dużym stopniu zurbanizowania (około 70%). Zajmuje 5 miejsce w kraju pod względem PKB per capita i 2 pod względem liczby zarejestrowanych przedsiębiorstw przypadających na 1 000 mieszkańców. W granicach województwa znajduje się 316 km linii brzegowej, co stanowi 60% całej linii brzegowej kraju. Gospodarka regionu, ze względu na położenie województwa nad Bałtykiem, jest od lat związana z morzem, a gospodarka morska, stanowi specyfikę Pomorza. Tradycje przemysłowe województwa wiążą się z budownictwem okrętowym i budową statków, żegluga, rybołówstwem i przetwórstwem

ryb. W ostatnich latach obserwowany jest dynamiczny rozwój niewielkich stoczni produkujących nowoczesne łodzie, jachty motorowe i żaglowe. W województwie zlokalizowane są dwa z największych portów morskich w regionie państwa nadbałtyckich: Gdańsk i Gdynia. Porty te uwzględniono w dalszej części niniejszego opracowania. Do mniejszych portów, zaliczanych do kategorii portów rybackich i pasażersko – promowych, należą: Ustka, Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Puck i dwa porty w Krynicy Morskiej.

Rozwojowi gospodarki morskiej województwa pomorskiego sprzyja korzystny układ połączeń transportowych z innymi regionami w kraju oraz za granicą. Jeżeli chodzi o połączenia żeglugowe, istotną rolę odgrywa jedno z najważniejszych połączeń transportowych na europejskiej osi północ-południe: Gdynia - Karlskrona oraz dogodnie połączenia promowe, kontenerowe i ro-ro z portami nadbałtyckimi, takimi jak: Nynashamn, Trelleborg, Kopenhaga.

Atutem portu w Gdyni jest Bałtycki Terminal Kontenerowy (BTC), dzięki któremu możliwa stała się wysoka specjalizacja portu w przeładunku kontenerów. Do Gdyni kierowane jest ponad 80% wszystkich kontenerów trafiających do Polski drogą morską. Przykładowo spośród 3 494,2 tys. ton ładunków drobnicy zjednostkowanej w kontenerach, jaka trafiła w 2004 roku do portów polskich, aż 82,54% zostało obsłużonych przez port w Gdyni. Gdańsk obsłużył 9,34% tych ładunków. Na tym tle słabo przedstawiają się dwa największe porty województwa zachodniopomorskiego pomorskiego. Port w Szczecinie obsłużył jedynie 7,76% ładunków drobnicy zjednostkowanej w kontenerach, zaś port w Świnoujściu tylko 0,36%.

Port w Gdańsku może obsługiwać wszystkie rodzaje statków i ładunków, zarówno masowych jak i drobnicowych. Posiada odpowiednie warunki do przyjmowania dużych jednostek pływających. W tym miejscu warto zaznaczyć, iż generalnie większe jednostki pływające zawijają do portów województwa pomorskiego. Potwierdzeniem tego faktu są dane statystyczne za rok 2004, w którym do portów Pomorza Zachodniego wpłynęło 16 379 statków o łącznej pojemność netto (NT) 19 401 tys., podczas gdy porty województwa pomorskiego przyjęły mniejszą liczbę statków (6 030), ale o większej łącznej pojemności netto (29 846 tys.).

Położona pomiędzy rzekami Łabą a Recknitz Meklemburgia zajmuje płaskie i faliste tereny Pojezierza Meklemburskiego. Spośród czterech największych miast Meklemburgii: Rostock, Schwerin, Neubrandenburg, Wismar, dwa (Rostock i Wismar) to miasta portowe. Ponieważ zarówno wśród portów niemieckich jak i ogółu portów południowego Bałtyku, istotną rolę odgrywa tylko port w Rostocku, dalsze rozważania będą się koncentrowały na sytuacji tego właśnie portu.

Rostock, największe miasto Pomorza Przedniego, położony jest nad rzeką Warnow, w odległości ok. 12 km od jej ujścia do Zatoki Meklemburskiej na Morzu Bałtyckim. Jest drugim, po Lubece, niemieckim portem nad Morzem Bałtyckim, który w 2004 roku obsłużył 21,8 mln ton ładunków. Jeżeli natomiast chodzi o obrót ładunków masowych, port w Rostocku zajmuje pierwsze miejsce wśród portów niemieckich. W 2004 roku obsłużył 8,45 mln ton tych ładunków. Silną pozycję Rostocku wśród niemieckich portów bałtyckich potwierdzają statystyki dotyczące pierwszych trzech kwartałów 2005 roku. Obrót ładunków w porcie rostockim stanowił 32,78% łącznego

obrotu ładunków w niemieckich portach położonych nad Bałtykiem i około 6,1% łącznego obrotu dokonywanego we wszystkich portach niemieckich, wobec odpowiednio około 36-procentowego i około 7-procentowego udziału w obrocie portu w Lubece. W tym samym czasie obrót dokonany w porcie Wismar stanowił 7,15% obrotu niemieckich portów Bałtyku ogółem.

Przemysł stoczniowy i rybołówstwo w porcie Rostock, dwie tradycyjne gałęzie gospodarki morskiej, straciły na znaczeniu po zjednoczeniu Niemiec. Mimo tego największe stocznie: Neptun Stahlbau, Sunseeker Europe, AKER Warnowwerft, nadal funkcjonują. Należy dodać, iż Rostock to również port promowy, mający dobre połączenia z Danią, Szwecją, Finlandią i Łotwą. Największym przewoźnikiem promowym są linie Scandlines.

Estonia, niewielki kraj nadbałtycki o powierzchni 45,23 tys. km<sup>2</sup>, posiada stosunkowo długą linię brzegową: 3 743 km wobec 633 km granic lądowych. Największymi portami morskimi Estonii są: Tallin, Maardu (Muuga), Paldiski i Pärnu oraz Haapsalu, Kunda i Parnawa. Głównym portem kraju jest Tallin, który należy do większych portów na Bałtyku. W 2005 roku obrót towarów w porcie Tallin wyniósł 39,5 mln ton, co oznaczało wzrost o 2,1 mln ton (o 6%) w stosunku do roku poprzedniego i stanowiło 83,92% całkowitego obrotu towarowego dokonanego we wszystkich portach morskich Estonii.

Już od wielu wieków najważniejsze szlaki europejskie krzyżują się na terenie Estonii. Estonia z racji położenia jest doskonałym miejscem dla obsługi tranzytu Europy Zachodniej z St. Petersburgiem i północno-zachodnią Rosją oraz z Finlandią. Wciąż wzrasta rola tranzytu przez estońskie porty morskie. Około 80% masy towarowej przechodzi tranzytem przez Estonię w kierunku Wschód-Zachód lub Zachód-Wschód, a tylko 20% w kierunku południkowym. Większa część tranzytu równoleżnikowego odbywa się w sposób kombinowany kolejowo-morski, głównie przez port Maardu w pobliżu Tallina, natomiast tranzyt południkowy (głównie fiński) najczęściej odbywa się transportem samochodowym z małym odcinkiem przeprawy promowej przez Zatokę Fińską. Dziesiątki linii promowych łączy porty estońskie z Helsinkami i Sztokholmem. Liniowe rejsy wycieczkowe z całego świata odwiedzają porty Estonii.

Obszarami, którym prognozuje się rozwój znaczenia tranzytowego są m.in. obszar Paldiski z dwoma portami, Pärnu oraz port w Maardu. Głębokość torów podejściowych i basenów portowych dochodzi do 18,5 metra, co stanowi rekordową głębokość w całej Zatoce Fińskiej. Dzięki temu możliwe jest obsłużenie wszystkich statków, które przepłyną przez Cieśniny Duńskie głębokie na 16,5 metra.

Port Maardu pierwotnie był planowany jako port zbożowy, służący także do obsługi ładunków wymagających niskich temperatur. Następnie konkurencja wymusiła rozszerzenie oferty o terminale paliwowe, węglowe i do obsługi innych towarów masowych. Obecnie Estończycy poszukują strategicznych inwestorów, których zaangażowanie jest niezbędne do dalszego rozwoju portu Maardu. Do dalszych porównań, ze względu na swe dominujące znaczenie, wybrany został port w Tallinie.

Porty zlokalizowane wzdłuż południowego wybrzeża Bałtyku, w tym wybrane do analizy i porównania z portami województwa zachodniopomorskiego porty w Gdańsku, Gdyni, Tallinie i Rostocku współzawodniczą między sobą w różnym zakresie, np. w określonych grupach ładunkowych, i w różnym stopniu, gdyż konkurencja między określonymi portami (lub ich grupami) jest mniej lub bardziej intensywna. Konkurencja dotyczyć może poszczególnych kierunków przewozu towarów drogą morską, w tym wypadku przez Bałtyk. Porty Pomorza Zachodniego muszą m.in. zmierzyć się z portem w Tallinie, jeśli chodzi o rywalizację o ładunki przewożone z Rosji do Europy Zachodniej.

Pozycję portów określać można według różnych kryteriów. Najczęściej przeprowadzane są klasyfikacje na podstawie wielkości dokonywanych w portach przeładunków. Wskazane powyżej porty, pod względem wielkości dokonywanych przeładunków w roku 2002, zajmowały następujące pozycje: Tallin – 2 miejsce po porcie w St. Petersburgu z obrotami ładunków 37,5 mln ton, Rostock – 4 miejsce z obrotami 22,3 mln ton, Gdańsk – 8 miejsce z obrotami 17,45 mln ton, Gdynia – 10 miejsce – z obrotami 9,30 mln ton. Łączne obroty portów Szczecin i Świnoujście w 2002 roku wyniosły 19,69 mln ton, co uplasowało ten zespół portowy na szóstej pozycji. W analizowanym roku obrót ładunków w samym tylko porcie Szczecin wyniósł 9,57 mln ton, natomiast w porcie Świnoujście 10,12 mln ton. Powyższe statystyki wskazują na stosunkowo duże różnice pomiędzy portami Pomorza Zachodniego a największymi portami południowego Bałtyku. Nieco lepiej wygląda ich pozycja na tle pozostałych portów polskich. W portach Szczecin i Świnoujście dokonano przeładunku większej masy ładunków niż w porcie Gdynia (z tym że przewaga portu Szczecin jest znacznie mniejsza), jednak traktowane z osobna porty Pomorza Zachodniego nie były w stanie wygrać konkurencji z portem w Gdańsku. W latach 2002 – 2004 nastąpiło dalsze umacnianie się pozycji portów województwa pomorskiego w stosunku do portów Pomorza Zachodniego. W 2004 roku w porcie gdańskim przeładowano 24,08 mln ton ładunków (wzrost o około 38%), w porcie Gdynia 10,71 mln ton (wzrost o 15,16%), podczas gdy w portach w Szczecinie i Świnoujściu było to odpowiednio 9,48 mln ton (spadek o 0,94%) i 9,75 mln ton (spadek o 3,66%). Analiza konkurencyjności portów, mierzonej zmianą wielkości obrotów ładunkowych, w układzie narodowym wskazuje, iż największy wzrost obrotów ładunkowych w latach 1999 – 2002 (o 23,6%) odnotowano w estońskim porcie Tallin. Obroty w portach niemieckich (gdzie oprócz portu w Rostocku brane pod uwagę były porty w Kolonii, Lubece, i Sassnitz) wzrosły jedynie o 2,4%, natomiast w portach polskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście) o 9,5%. O ile więc pozytywnie należy ocenić ogólny wzrost konkurencyjności portów polskich (widoczny zwłaszcza wobec portów niemieckich), należy zaznaczyć, iż nastąpiło to głównie za sprawą portów w Gdyni i Gdańsku i Świnoujściu. W analizowanym okresie bowiem port w Szczecinie zanotował spadek obrotów o 18,9%.

W latach 1999 – 2002 różnie kształtowała się pozycja na rynku, traktowana jako mierzony wielkością dokonywanych obrotów udział w rynku, poszczególnych portów poddanych analizie. O ile port w Tallinie powiększył swoją przewagę nad konkurentami i odnotował wzrost udziału w rynku o 0,7 punktu procentowego, udział pozostałych portów zmalał. Udział w rynku portu w Rostocku zmalał o 0,79 punktu procentowego, portu w Gdańsku o 1,1 punktu procentowego, zespołu portów Szczecin – Świnoujście



o 0,53 punktu procentowego. Wyjątkiem był port w Gdyni, który zwiększył swój udział w rynku o 0,40 punktu procentowego.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę stopień koncentracji obrotów poszczególnych grup ładunkowych w portach, ogólnie, na podstawie danych z lat 1999 – 2002, można stwierdzić, iż porty polskie wykazują w regionie specjalizację w obrotach suchych ładunków masowych, zboża i drobnicy konwencjonalnej, porty niemieckie wykazują daleko posuniętą specjalizację w obsłudze jednej tylko grupy ładunkowej (drobnicy ro – ro), natomiast port w Tallinie specjalizuje się w przeładunkach płynnych masowych.

Fakt, iż w obrotach ładunkowych portów Pomorza Zachodniego przeważa węgiel i koks oraz drobnica, potwierdza powyższą tezę dotyczącą specjalizacji portów polskich. Nieco odmiennie przedstawia się sytuacja w porcie w Gdańsku, gdzie wyraźnie przeważa obrót ropą i przetworami naftowymi stanowiący w 2004 roku 50,63% obrotu całkowitego dokonanego w tym porcie. Jako że węgiel i koks stanowiły 24,6% przeładowywanych w Gdańsku towarów, natomiast drobnica tylko 11,20%, wydaje się, że większym konkurentem portów w Szczecinie i Świnoujściu w zakresie przeładunku suchych ładunków, a zwłaszcza drobnicy, jest pomorski port w Gdyni. W porcie Gdynia w 2004 roku dokonano bowiem przeładunku 10,71 mln ton ładunków, z czego około 65% stanowiła drobnica, zaś węgiel i koks około 10%.

Na specjalizację portu w Tallinie wskazują chociażby ostatnie statystyki. Otóż w pierwszych trzech miesiącach 2006 roku obrót ładunków płynnych masowych stanowił 63% dokonanego w tym porcie obrotu ogółem. Specjalizacja portu w Tallinie wynika z tego, iż port ten obsługuje znaczną część ładunków ropy naftowej eksportowanej z Rosji. Z pewnym uzależnieniem od masy ładunków wywożonych z Rosji wiąże się istotne zagrożenie dla funkcjonowania portu estońskiego, zwłaszcza w sytuacji gdy Rosja coraz większe ilości ładunków ropy naftowej kieruje bezpośrednio do swych własnych portów.

Jak wynika z szacunków i prognoz specjalistów z dziedziny gospodarki morskiej, region Morza Bałtyckiego ma ogromne perspektywy rozwoju. Przewiduje się, iż, między innymi za sprawą postępującej integracji europejskiej i dynamicznego rozwoju nowych krajów członkowskich UE, wzrośnie w przyszłości wielkość obrotów drogą morską w regionie. Należy w tym upatrywać szansy dla dalszego rozwoju i umacniania konkurencyjności portów polskich, w tym w szczególności portów Pomorza Zachodniego. Powinny one dążyć do utrzymania i zwiększenia obrotów drobnicy konwencjonalnej, która - ze względu na występujące i utrzymujące się w najbliższych latach różnice w poziomie rozwoju gospodarczego między krajami w regionie Bałtyku – pozostawać będzie ważną grupą ładunkową w obrotach portowych. Powinny ponadto zabiegać o rozszerzenie przeładunków suchych ładunków masowych poza tradycyjne ładunki, jak ruda żelaza czy węgiel. Zwłaszcza że już teraz porty Pomorza Zachodniego wykazują wysoką zdolność do rywalizacji w przeładunkach zboża i suchych ładunków masowych. Istotne może okazać się podjęcie działań na rzecz rozwoju przeładunków drobnicy ro – ro.

#### **4.2. PORÓWNANIE KONKURENCYJNOŚCI GOSPODARKI MORSKIEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO I POMORSKIEGO**

W celu porównania konkurencyjności potencjału gospodarki morskiej regionu, Pomorza Zachodniego przeprowadzono wielowymiarową analizę porównawczą województwa konkurencyjnego – pomorskiego, ze względu na poziom rozwoju wybranych wskaźników statystycznych. Analiza ta została przeprowadzona na postawie dynamicznego syntetycznego wskaźnika rozwoju. Metoda ta jest szczególnie przydatna przy obiektach wielowymiarowych opisywanych przez wiele wskaźników.

Zjawiska społeczno-gospodarcze odznaczają się zwykle dużą inercją przebiegu w różnych odcinkach czasu. Zjawiska te są bowiem procesami ciągłymi. Ich stan w jednej jednostce czasu jest w dużym stopniu uwarunkowany stanem z lat poprzednich i wpływa na stan z lat następnych. Odnosi się to zwłaszcza do zjawisk ekonomicznych. Należy jednak pamiętać, że zmiany w ogólnej tendencji zjawisk społeczno-ekonomicznych są zazwyczaj zmianami powolnymi.

Zmienność tych zjawisk w czasie powodują, że wraz z jego upływem mogą się zmieniać relacje między poszczególnymi obiektami, w tym przypadkiem gospodarkami morskimi województw. Wyraża się to tym, że odległości między tymi samymi obiektami badania w poszczególnych okresach (latach) kształtują się na różnym poziomie. Dla niektórych obiektów może to być zanik różnic w poziomie tych odległości, dla innych odwrotnie. Ma to szczególne znaczenie przy oparciu prognozowania na wynikach badania taksonomicznego, gdyż trafne przewidywanie zjawisk społeczno-ekonomicznych powinno stanowić podstawę każdej decyzji dotyczącej porównywanych obiektów. Tylko analiza porównawcza przeprowadzana w odpowiednim przedziale czasowym pozwala na obiektywne uchwycenie powiązań między różnymi obiektami. Badanie przeprowadzane na podstawie danych z jednego momentu lub okresu oznacza jednocześnie uzależnienie wyników od przypadku.

W niniejszym rozdziale przeanalizowane zostanie podobieństwo pomiędzy gospodarką morską województw: zachodniopomorskiego oraz pomorskiego w ujęciu dynamicznym na podstawie miernika rozwoju.

Konstrukcja taksonomicznego miernika rozwoju w ujęciu dynamicznym opiera się na znormalizowanych wartościach cech diagnostycznych.

Do konstrukcji syntetycznego wskaźnika wybrano następujące wskaźniki rozwoju:

- Udział podmiotów gospodarki morskiej w liczbie podmiotów ogółem
- Udział pracujących w podmiotach gospodarki morskiej w ogólnej liczbie pracujących
- Udział obrotów w kontenerach w ogólnej liczbie obrotów ładunkowych w portach morskich
- Przeciętna pojemność statków wchodzących do portów morskich w ruchu międzynarodowym
- Udział ruchu pasażerskiego w portach morskich w ruchu w Polsce ogółem

- Średnia pracochłonność produkowanych statków.

Zdecydowano się na taki zestaw wskaźników, gdyż uznano, że jedynie one mogą być jednoznacznie określone jako stymulanty czy też destymulanty rozwoju gospodarki morskiej regionu. W pozostałych przypadkach jednoznaczne stwierdzenie czy wraz ze wzrostem danego wskaźnika obserwowany jest wyższy poziom rozwoju gospodarki morskiej nie było możliwe. Dodatkowo wskaźniki te są mocno skorelowane z innymi wskaźnikami użytymi do opisu poszczególnych branż gospodarki morskiej. Uznano, że najistotniejsze są podstawowe wskaźniki dla gospodarki morskiej takie jak liczba podmiotów czy liczba pracujących w podmiotach gospodarki morskiej. Jako siłę napędową uznano również transport morski, gospodarke portową oraz budownictwo okrętowe.

Wszystkie zaproponowane wskaźniki rozwoju to stymulanty, nie zaszła więc konieczność przekształcania destymulant w stymulanty. Następnie przeprowadzono normalizację wskaźników za pomocą następującej formuły:

$$z_{ij} = \frac{x_{ij}}{x_{ok}} \quad \text{gdzie } \overline{x_{ok}} \quad \text{to podstawa normalizacji (w tym wypadku średnia arytmetyczna)}$$

Normalizacja, w przeciwieństwie do standaryzacji, pozwala na zachowanie zróżnicowanych wariacji poszczególnych wskaźników, a przez to nadanie im zróżnicowanego znaczenia<sup>40</sup>. Ponadto normalizacja, w przeciwieństwie do standaryzacji, pozwala na zachowanie zróżnicowanych wariacji poszczególnych cech diagnostycznych, a dzięki temu nadanie im zróżnicowanego znaczenia.

**Tabela 13** Zestawienie wartości wskaźników wchodzących w skład wskaźnika syntetycznego dla województw zachodniopomorskiego i pomorskiego

Województwo:	zachodniopomorskie			pomorskie		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Wskaźnik:						
Udział podmiotów gospodarki morskiej w liczbie podmiotów ogółem	1,10%	1,05%	1,09%	2,29%	2,07%	2,07%
Udział pracujących w podmiotach gospodarki morskiej w ogólnej liczbie pracujących	7,62%	7,50%	7,51%	10,84%	10,16%	9,96%
Udział obrotów w kontenerach w ogólnej liczbie obrotów ładunkowych w portach morskich	0,85%	1,09%	1,29%	7,61%	7,86%	9,24%
Przeciętna pojemność statków wchodzących do portów morskich w ruchu międzynarodowym w tonach	785,7	844,8	1 184,5	3 741,6	5 052,6	4 873,7
Udział ruchu pasażerskiego w portach morskich w ruchu w Polsce ogółem	83,49%	78,83%	68,91%	16,49%	21,06%	29,88%
Średnia pracochłonność produkowanych statków (tys. CGT)	15,8	19,5	21,0	16,8	22,6	16,2

<sup>40</sup> NOWAK, E., Metody taksonomiczne w klasyfikacji obiektów społeczno-gospodarczych, Warszawa: PWE, 1990.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie RS woj. zachodniopomorskiego i pomorskiego

Następnym etapem była normalizacja poszczególnych wartości wskaźników. Wskaźnik wynoszący powyżej 1 oznacza, że w danym przypadku wskaźnik przewyższa znacznie średnią, natomiast poniżej, że uzyskał wartość gorszą.

**Tabela 14** Zestawienie wartości znormalizowanych wskaźników wchodzących w skład wskaźnika syntetycznego dla województw zachodniopomorskiego i pomorskiego

Województwo:	zachodniopomorskie			pomorskie		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Wskaźnik:						
Udział podmiotów gospodarki morskiej w liczbie podmiotów ogółem	0,65	0,67	0,69	1,35	1,33	1,31
Udział pracujących w podmiotach gospodarki morskiej w ogólnej liczbie pracujących	0,83	0,85	0,86	1,17	1,15	1,14
Udział obrotów w kontenerach w ogólnej liczbie obrotów ładunkowych w portach morskich	0,20	0,24	0,24	1,80	1,76	1,76
Przeciętna pojemność statków wchodzących do portów morskich w ruchu międzynarodowym w tonach	0,35	0,29	0,39	1,65	1,71	1,61
Udział ruchu pasażerskiego w portach morskich w ruchu w Polsce ogółem	1,67	1,58	1,40	0,33	0,42	0,60
Średnia pracochłonność produkowanych statków (tys. CGT)	0,97	0,92	1,13	1,03	1,08	0,87

Źródło: Opracowanie własne

Analiza powyższego zestawienia pozwala stwierdzić, że w przypadku 4 wskaźników województwo pomorskie uzyskuje wyniki lepsze niż województwo zachodniopomorskie (wartość w całym okresie analizy powyżej 1). Największa dysproporcja widoczna jest w przypadku dwóch wskaźników: udział obrotów w kontenerach w ogólnej liczbie obrotów ładunkowych w portach morskich oraz przeciętna pojemność statków wchodzących do portów morskich w ruchu międzynarodowym w tonach, gdzie województwo pomorskie uzyskuje znaczną przewagę nad Pomorzem Zachodnim.

Województwo zachodniopomorskie wypada lepiej jedynie pod względem udziału ruchu pasażerskiego w portach morskich w ruchu w Polsce ogółem. Niestety przewaga ta w całym okresie ulega sukcesywnemu zmniejszeniu.

Na podstawie wyników poszczególnych normalizacji obliczono miarę podobieństwa pomiędzy obydwoma obiektami.

**Tabela 15** Miary podobieństwa w latach 2002-2004 pomiędzy gospodarkami morskimi woj. pomorskiego i zachodniopomorskiego

	2002	2003	2004
<b>Miara odległości</b>	0,43087	0,41516	0,36982
<b>Miara podobieństwa</b>	0,56913	0,58484	0,63018

Źródło: Opracowanie własne

Miarę odległości pomiędzy obiektami obliczono na podstawie metryki euklidesowej.

$$d_{ij} = \left[ \sum_{k=1}^K (z_{ik} - z_{jk})^2 \right]^{\frac{1}{2}}, \text{ gdzie } z_{ij} - \text{znormalizowany wskaźnik}$$

Odległości pomiędzy obiektami są takimi miarami, których mniejsze wartości wskazują na mniejsze różnice wartości cech diagnostycznych w wyróżnionych obiektach, a więc na większe podobieństwo tych jednostek z uwagi na przyjęte cechy.

W tym przypadku odległość w roku 2002 wyniosła 0,43087 i jest to wartość dość duża (należy mieć na względzie wartości porównywanych cech diagnostycznych oscylujące wokół jedności). Pozytywnie należy ocenić fakt, że w całym okresie analizy odległość się zmniejsza, co oznacza, że województwo zachodniopomorskie wyrównuje wartości poszczególnych wskaźników do odpowiednich wskaźników województwa pomorskiego.

Do oceny natężenia zmian w poziomie odległości pomiędzy gospodarkami morskimi województw zachodniopomorskiego i pomorskiego użyto tzw. indywidualnego wskaźnika natężenia zmian odległości, który został obliczony w postaci względnej według formuły:

$$v_{ij} = \frac{1}{T-1} \sum_{t=2}^T \frac{|d_{ij}^t - d_{ij}^{t-1}|}{d_{ij}^{t-1}}; \text{ gdzie } T - \text{liczba badanych okresów.}$$

$$V_{ij} = 7,28\%$$

Mała wartość tego wskaźnika świadczy o niewielkich przeciętnych wahaniami w poziomie odległości pomiędzy obiektami w okresie 2002-2004.

### **4.3. SCENARIUSZE ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ POMORZA ZACHODNIEGO DO ROKU 2015**

Na podstawie tak przeprowadzonego pozycjonowania gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego na tle województwa pomorskiego oraz badania odległości między poszczególnymi miarami, przeprowadzono symulację wartości poszczególnych wskaźników dla lat 2005-2015. Do sporządzenia prognozy użyto wszystkich wskaźników, również tych dla których województwo zachodniopomorskie uzyskało lepsze wyniki, gdyż zakłada się, że reprezentują one sfery, które również powinny ulec poprawie.

Rozpatrywano trzy przypadki: realistyczny, optymistyczny i pesymistyczny. Poniżej znajdują się założenia do poszczególnych scenariuszy, jak również wskaźniki osiągnięcia oczekiwanych rezultatów.

#### **4.3.1. Wariant optymistyczny**

W wariacie optymistycznym, zakłada się, że około roku 2011 zostanie osiągnięty poziom rozwoju odpowiadający obecnemu poziomowi województwa pomorskiego w przypadku wskaźników, dla których woj. zachodniopomorskie uzyskuje gorsze wyniki. W roku 2015 wskaźniki rozwoju społeczno-gospodarczego ulegną dalszej zdecydowanej poprawie.

W wariacie optymistycznym przyjmuje się, że wymienione poniżej warunki przyspieszonego rozwoju zostałyby spełnione, a m.in.:

- wzrost wartości BIZ w województwie zachodniopomorskim o min. 30% w stosunku do obecnego poziomu, również w sferze gospodarki morskiej;
- woj. zachodniopomorskie otrzymałoby istotne środki na rozwój infrastruktury, ochronę środowiska, rybołówstwo oraz turystykę w ramach funduszy strukturalnych UE (np. centrów logistycznych);
- poprawiona zostanie dostępność komunikacyjna portów, co przełoży się na zwiększony obrót ładunkowy;
- w ramach Unii utworzono by fundusz na rozwój nauki i zwiększenie innowacyjności gospodarek krajów członkowskich (zmodyfikowana strategia lizbońska), w którym Polska partycypowałaby w dużym stopniu i w pełni czerpała z jego środków;
- wzrośnie zapotrzebowanie na usługi transportowe na Bałtyku;
- stocznie Pomorza Zachodniego będą specjalizować się w produkcji pracochłonnych, wysoce wyspecjalizowanych statków.

Przedstawiony scenariusz zakłada, że projekty realizowane w przyszłości z wykorzystaniem funduszy strukturalnych realizowane będą bez przeszkód oraz istotnych opóźnień (dotyczy to w szczególności projektów infrastrukturalnych). Założono także, że zostały one skierowane do odpowiednich grupy docelowych.

Przy takich założeniach, należy oczekiwać, że efektywność podejmowanych działań będzie bardzo wysoka, a osiągnięte wskaźniki przełożą się na wzrost dochodów, a tym samym dobrobytu społeczeństwa Pomorza Zachodniego.

Dodatkowo, założono, że działania współfinansowane ze środków unijnych wspierane będą przez inicjowane przez władze centralne reformy o charakterze systemowym, upraszczające przede wszystkim kwestie związane z aspektami gospodarczymi.

#### **4.3.2. Wariant pesymistyczny**

W przypadku scenariusza pesymistycznego przyjęto założenie, że poziom rozwoju obecnie osiągniętego przez województwo pomorskie nie zostanie osiągnięty w całym okresie analizy. Wprawdzie przewiduje się poprawę poszczególnych wskaźników, ale nie jest ona efektem poszczególnych działań podejmowanych przez władze województwa i samorządów lokalnych, a jedynie ogólnej poprawy sytuacji społeczno-gospodarczej Polski na arenie międzynarodowej. Należy podkreślić, że w scenariuszu tym wzrosty poszczególnych wskaźników są minimalne, zbliżone do najniższych notowanych wśród województw. Tak więc osiągnięcie jedynie takich wartości wskaźników obniży konkurencyjność województwa wśród innych regionów.

Przedstawiony model zakłada, iż projekty realizowane w przyszłości z wykorzystaniem funduszy strukturalnych oraz Funduszu Spójności napotkają na bariery na poziomie wdrażania oraz realizacji, co spowoduje znaczące opóźnienia i nieefektywne wykorzystanie powierzonych środków finansowych pochodzących z tych źródeł, co spowodowane będzie m.in. alokacją środków wsparcia wśród niewłaściwych grup docelowych. Jednocześnie brak wprowadzania dodatkowych rozwiązań o charakterze systemowym przez władze szczebla centralnego spowoduje, iż tempo wzrostu osłabnie. Tym samym powiększać się będzie w kolejnych latach luka pomiędzy wartościami średnimi dla UE oraz głównego województwa konkurencyjnego – pomorskiego a Pomorzem Zachodnim.

W wariantcie pesymistycznym przyjmuje się, że wymienione poniżej warunki przyspieszonego rozwoju zostałyby spełnione, a m.in.:

- woj. zachodniopomorskie otrzymałoby średniorocznie mniejsze środki na rozwój infrastruktury w ramach funduszy strukturalnych UE oraz na rozwój rybołówstwa, turystyki i ochronę środowiska;
- nie zrealizowane zostaną główne inwestycje poprawiające dostępność portów od strony lądu i morza;
- nie będą wspierane przedsięwzięcia innowacyjne w podmiotach związanych z gospodarką morską;
- porty niemieckie przejmą część ruchu obsługiwanego dotychczas przez porty polskie;
- stocznie będą produkować mało skomplikowane i pracochłonne masowce i zbiornikowce.

### **4.3.3. Wariant realistyczny**

W wariantcie realistycznym, zakłada się, że w roku 2015 zostanie osiągnięty poziom rozwoju odpowiadający obecnemu poziomowi województwa pomorskiego, głównego konkurenta Pomorza Zachodniego.

Przedstawiony scenariusz zakłada, iż projekty realizowane obecnie oraz w przyszłości z wykorzystaniem funduszy przedakcesyjnych, strukturalnych oraz Funduszu Spójności realizowane będą jedynie z niewielkimi opóźnieniami. Konieczne reformy w celu uproszczenia funkcjonowania otoczenia gospodarczego zostaną podjęte, jednakże tempo ich wdrażania okaże się niewystarczające. Tym samym kreowane bodźce będą zbyt słabe, by pozwolić na wybiecie się z dotychczasowego trendu i znaczne zwiększenie tempa wzrostu poziomu dochodu. W konsekwencji w roku 2015 województwo zachodniopomorskie, pomimo odnotowywania corocznie nieznacznego wzrostu, nie osiągnie poziomu rozwoju regionu do siebie konkurencyjnego.

W wariantcie realistycznym przyjmuje się, że wymienione poniżej warunki przyspieszonego rozwoju zostałyby spełnione, a m.in.:

- utrzymanie obecnej wartości BIZ w kolejnych latach w województwie zachodniopomorskim;
- woj. zachodniopomorskie otrzymałoby średniorocznie podobne środki na rozwój infrastruktury w ramach funduszy strukturalnych UE oraz na ochronę środowiska, turystykę oraz rybołówstwo;
- zrealizowana zostanie część inwestycji poprawiających dostęp portów ze strony morza i lądu;
- konkurencja ze strony portów niemieckich pozostanie na względnie stałym poziomie;
- stocznie będą nadal rozszerzać wachlarz swoich zamówień o statki pracochłonne: zbiornikowce oraz statki wielozadaniowe.

Na kolejnej stronie przedstawione zostały wskaźniki osiągnięć (monitorowania) dla wyżej wymienionych trzech scenariuszy rozwojowych.



**Tabela 16** Lista wskaźników osiągnięć scenariuszy rozwoju (wskaźniki monitorowania)

	Realistyczny			Pesymistyczny			Optymistyczny		
	2007	2011	2015	2007	2011	2015	2007	2011	2015
Udział podmiotów gospodarki morskiej w liczbie podmiotów ogółem	1,22%	1,59%	2,09%	1,03%	0,97%	0,93%	1,41%	2,04%	3,05%
Udział pracujących w podmiotach gospodarki morskiej w ogólnej liczbie pracujących	7,93%	8,78%	10,00%	6,79%	6,14%	5,61%	8,19%	9,68%	11,84%
Udział obrotów w kontenerach w ogólnej liczbie obrotów ładunkowych w portach morskich	2,34%	6,54%	12,90%	2,21%	4,56%	9,42%	2,32%	7,00%	18,66%
Przeciętna pojemność statków wchodzących do portów morskich w ruchu międzynarodowym w tonach	1 515,7	2 678,0	4 876,5	1 298,8	1 852,5	2 670,2	1 817,6	3 207,9	6 029,1
Udział ruchu pasażerskiego w portach morskich w ruchu w Polsce ogółem	69,41%	65,87%	63,43%	63,31%	51,99%	42,70%	70,13%	74,36%	79,72%
Średnia pracochłonność produkowanych statków (w tys. CGT)	21,3	23,7	26,3	20,5	22,1	23,8	21,9	25,8	30,7

Źródło: Opracowanie własne

#### **4.4. JAKOŚCIOWE SCENARIUSZE ROZWOJU POSZCZEGÓLNYCH OBSZARÓW GOSPODARKI MORSKIEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEJ**

Podstawowe branże zaliczane do gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego wzajemnie na siebie wpływają, wykazując ujemną bądź dodatnią korelację. Dlatego nie jest możliwe określenie jakościowych scenariuszy rozwoju tej gospodarki z pominięciem związków zachodzących pomiędzy poszczególnymi jej obszarami. W analizowanych poniżej wariantach sytuacji gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do roku 2015 uwzględniono wszystkie jej segmenty. Jednak szczególną uwagę poświęcono transportowi morskemu, gospodarce portowej i budownictwu okrętowemu jako gałęziom uznanym za motor napędowy rozwoju gospodarki morskiej w ogóle, w szczególności zaś gospodarki morskiej Pomorza Zachodniego.

W dalszej części opracowania zamieszczono założenia dotyczące trzech rozpatrywanych wariantów rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do roku 2015: optymistycznego, realistycznego, pesymistycznego. Analiza każdego z wariantów opiera się na określeniu działań, których podjęcie przyczyni się do realizacji poszczególnych scenariuszy rozwoju.

##### **4.4.1. Wariant optymistyczny**

Wariant optymistyczny zakłada, że do roku 2015 systematycznie wzrastać będzie konkurencyjność gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego. Znajdzie to odzwierciedlenie w umocnieniu się pozycji portów Pomorza Zachodniego jako ważnych węzłów logistyczno – transportowych, zwłaszcza na szlaku komunikacyjnym prowadzącym z północy na południe Europy. Dodatkowo na wzrost znaczenia gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego wskazywać będzie silniejsza niż obecnie pozycja armatorów Pomorza Zachodniego w obsłudze przewozów europejskiego handlu zagranicznego. Jest to o tyle istotne, iż przeważająca część ładunków handlu międzynarodowego przewożona jest właśnie drogą morską.

W wariantcie optymistycznym przyjmuje się, że spełnione zostaną m.in. wymienione poniżej warunki przyspieszonego rozwoju:

- Województwo zachodniopomorskie otrzyma znaczące środki na rozwój infrastruktury, ochronę środowiska, rybołówstwo oraz turystykę w ramach funduszy strukturalnych UE;
- Poprawiona zostanie dostępność komunikacyjna portów od strony lądu i morza, co przełoży się na zwiększony obrót ładunkowy;
- Wzrost gospodarczy w skali światowej, rosnące obroty handlu międzynarodowego stworzą zapotrzebowanie na nowe statki, usługi transportu

morskiego oraz wpłyną na zwiększenie obrotów ładunkowych w portach, a w szczególności w portach województwa zachodniopomorskiego;

- Wzrośnie zapotrzebowanie na usługi transportowe na Bałtyku;
- Stocznie Pomorza Zachodniego będą się specjalizować w produkcji pracochłonnych, wysoce wyspecjalizowanych statków;
- Sfinalizowanie procesów prywatyzacyjnych w przedsiębiorstwach portowych;

Scenariusz optymistyczny zakłada, iż efektywne wykorzystanie środków w ramach europejskich funduszy strukturalnych oraz środków pozyskanych z innych źródeł, w tym krajowych środków publicznych, umożliwi realizację inwestycji infrastrukturalnych niezbędnych dla podnoszenia konkurencyjności gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego. W zakresie transportu śródlądowego wybudowana zostanie wyspecjalizowana baza obsługi przeładunków statków śródlądowych w porcie Szczecin oraz poprawiona dostępność do infrastruktury transportu śródlądowego portów Świnoujście i Police. Ponadto poczynione zostaną nakłady na budowę kompleksowego zaplecza transportu lądowego i morskiego w portach Pomorza Zachodniego, co zwiększy możliwości przeładunkowe tych portów, wpływając na poprawę ich konkurencyjności. Rozbudowa portu Świnoujście obejmie Bazę Promów Morskich oraz portowy układ drogowo - kolejowy. Rozwój pozostałej wewnętrznej infrastruktury technicznej umożliwi dywersyfikację działalności portowej. Inwestycje te sprawią, iż przewoźnicy nie będą już kierować swoich statków do innych portów o lepszej obecnie infrastrukturze i krótszym czasie oczekiwania na przeładunek. Na stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego wpłyną inwestycje polegające na zabudowie i regulacji Odry w celu zapewnienia zagwarantowanych ustawą parametrów tej drogi wodnej. Porty morskie Pomorza Zachodniego zostaną silniej powiązane z infrastrukturą transportową kraju na skutek budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu, a także dzięki budowie nowoczesnych terminali przeładunkowych, w tym kontenerowych, promowych oraz centrów logistycznych. W ramach rozwinięcia żeglugi bliskiego zasięgu za priorytet zostaną uznane usługi logistyczne, transport intermodalny i multimodalny.

Stocznie województwa zachodniopomorskiego, bazując na kwalifikacjach i umiejętnościach kadry pracowniczej oraz zwiększając nakłady na badania i rozwój, skoncentrują się na produkcji wyspecjalizowanych, zaawansowanych technologicznie statków. Stocznie w celu podnoszenia swej innowacyjności wykorzystają efekty pracy Polskiej Platformy Technologicznej Transportu Wodnego. Kontynuować będą również politykę obniżania kosztów działalności, co pozytywnie wpłynie na ich konkurencyjność, zwłaszcza wobec stoczni azjatyckich.

Kompleksowemu rozwojowi gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego służyć będzie opracowanie systemu zarządzania obszarami morskimi w zakresie eksploatacji zasobów wód i dna morskiego. Stworzony zostanie ponadto monitoring wielu elementów środowiska morskiego i przybrzeżnego.

Rozwojowi turystyki na Pomorzu Zachodnim sprzyjać będzie promocja regionu oraz inwestycje w zakresie bazy noclegowej i gastronomicznej.

Wszystkie powyższe działania zwiększą konkurencyjność gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego w każdym z analizowanych sektorów. Przełoży się to na wzrost dochodów, a tym samym dobrobytu społeczeństwa.

### **Wariant realistyczny**

Wariant realistyczny zakłada, iż poziom rozwoju, a co za tym idzie pozycja konkurencyjna gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego nie ulegnie zasadniczej zmianie w porównaniu do stanu obecnego. Oznaczać to będzie, iż Pomorze Zachodnie, jego porty i podmioty gospodarki morskiej nie będą w stanie zmniejszyć dysproporcji rozwojowych, jakie obecnie występują w wielu segmentach gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego w stosunku do województwa pomorskiego i innych morskich regionów Bałtyku. W takiej sytuacji utrzyma się silna pozycja portów niemieckich, rosyjskich i estońskich, a także portów województwa pomorskiego. Jednak pozycja portów Pomorza Zachodniego nie ulegnie osłabieniu. Choć tempo ich rozwoju będzie wolniejsze niż w przypadku spełnienia warunków założonych w wariacie optymistycznym, pod wieloma względami będą one mogły skutecznie konkurować m.in. z portami województwa pomorskiego oraz portami niemieckimi, zwłaszcza w zakresie pozyskania ładunków ze Skandynawii i przewiezienia ich na południe Europy.

W wariacie realistycznym przyjmuje się, że wymienione poniżej warunki przyspieszonego rozwoju zostałyby spełnione:

- Województwo zachodniopomorskie otrzyma średniorocznie podobne środki na rozwój infrastruktury, ochronę środowiska, rybołówstwo oraz turystykę w ramach funduszy strukturalnych UE;
- Zrealizowana zostanie część inwestycji poprawiających dostępność portów od strony lądu i morza;
- Porty Pomorza Zachodniego utrzymają swoją pozycję konkurencyjną w rejonie południowego Bałtyku;
- Stocznie będą nadal rozszerzać wachlarz swoich zamówień o statki wysokospecjalistyczne, jak chemikaliowce czy statki wielozadaniowe typu con – ro;

Impulsy rozwojowe – w omawianym wariacie – będą niewystarczające, by wykreować znaczący wzrost. Stanie się tak za sprawą ograniczonych tylko inwestycji w infrastrukturę portową i dostępową do portów. Zgromadzone środki zapewnią odtworzenie majątku, będą jednak zbyt małe, by możliwe stało się zastosowanie nowych, innowacyjnych technologii. Zdolność przeładunkowa portów nie ulegnie znaczącemu zwiększeniu. Również pozostałe usługi na rzecz transportu morskiego nie zostaną istotnie usprawnione.

W wariantcie realistycznym leżące u ujścia Odry porty Pomorza Zachodniego nadal nie będą mogły w pełni wykorzystywać usług transportu śródlądowego ze względu na ograniczony zakres inwestycji utrzymujących żeglowność rzeki. Zrealizowane zostaną jednak pewne przedsięwzięcia dotyczące infra- i suprastruktury służące przygotowaniu portów województwa zachodniopomorskiego do przyjęcia taboru śródlądowego i przeładunków barkowych towarów.

Mniejsze niż w wariantcie optymistycznym nakłady zostaną przeznaczone na rozbudowę kompleksowej infrastruktury turystycznej, szkolnictwa morskiego oraz eksploatację zasobów wód i dna morskiego.

Realizacja tego wariantu oznaczać będzie, iż inwestycje i inne działania mogące wpłynąć na wzrost konkurencyjności gospodarki morskiej Pomorza Zachodniego zostaną przeprowadzone w ograniczonym tylko zakresie. W takiej sytuacji trudno będzie przełamać obserwowane obecnie trendy i kierunki zmian w poszczególnych branżach zaliczanych do gospodarki morskiej. W konsekwencji nie należy spodziewać się znaczącego wzrostu poziomu dochodów społeczeństwa z tytułu rozwoju województwa zachodniopomorskiego.

### **Wariant pesymistyczny**

Choć realizacja wariantu pesymistycznego w świetle przeprowadzonej w niniejszym opracowaniu analizy nie wydaje się bardzo prawdopodobna, również ten scenariusz powinien zostać wzięty pod uwagę. Pozwoli to uświadomić sobie konieczność zmian w wielu sektorach gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego.

Realizacja scenariusza pesymistycznego oznacza, iż sytuację gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego cechować będzie stagnacja i pogłębianie się nierozwiązanych problemów. Poprawa, jaka wystąpi w poszczególnych branżach gospodarki morskiej, będzie jedynie efektem poprawy ogólnej sytuacji społeczno – gospodarczej województwa i kraju oraz pozytywnych tendencji w gospodarce światowej i handlu międzynarodowym. Sektory uznane za motor rozwoju gospodarki morskiej nie spełnią właściwie swej roli i nie doprowadzą do wzrostu konkurencyjności Pomorza Zachodniego wśród pozostałych nadbałtyckich regionów. Nie zapobiegą również spadkowi znaczenia gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego w gospodarce narodowej.

W wariantcie pesymistycznym przyjmuje się, że warunki przyspieszonego rozwoju zostaną spełnione we wskazanym poniżej zakresie:

- Województwo zachodniopomorskie otrzyma średniorocznie mniejsze środki na rozwój infrastruktury, ochronę środowiska, rybołówstwo oraz turystykę w ramach funduszy strukturalnych UE;
- Nie zostaną zrealizowane główne inwestycje poprawiające dostępność portów od strony lądu i morza;

- Nie będą wspierane innowacyjne przedsięwzięcia innowacyjne w podmiotach związanych z gospodarką morską;
- Porty polskie mogą przegrać konkurencję z głównymi portami południowego Bałtyku, głównie portami niemieckimi;
- Stocznie odejdą od specjalizacji w zakresie produkcji statków reprezentujących osiągnięcia najnowszych, innowacyjnych technologii;

Trudności, z jakimi borykać się będzie gospodarka morska Pomorza Zachodniego w razie realizacji omawianego scenariusza, wynikać będą przede wszystkim z barier na poziomie wdrażania i wykorzystania funduszy strukturalnych UE, barier w pozyskiwaniu innych źródeł finansowania niezbędnych działań oraz braku koniecznych inwestycji, głównie infrastrukturalnych i suprastrukturalnych. Nie powstanie odpowiednia, nowoczesna i sprawnie funkcjonująca, baza logistyczna stwarzająca podstawy konkurencyjności portów województwa zachodniopomorskiego na rynku krajowym i międzynarodowym. W dalszym ciągu negatywnie na rozwój gospodarki morskiej Pomorza Zachodniego (przede wszystkim zaś gospodarki portowej i transportu morskiego) wpływać będzie brak autostrad oraz niewystarczająca sieć i niski standard dróg, a także słabo rozwinięty system transportu kombinowanego.

Realizacja tego scenariusza niesie ze sobą ryzyko, iż zaprzepaszczone zostaną osiągnięcia techniczne i technologiczne stoczni Pomorza Zachodniego oraz nie wykorzystana silna pozycja Stoczni Szczecińskiej Nowa.

Negatywne skutki niedofinansowania odczuje również szkolnictwo morskie oraz turystyka na obszarze Pomorza Zachodniego. Niewystarczające środki będą kierowane na badania i przekształcenia w zakresie eksploatacji zasobów wód i dna morskiego.

W konsekwencji wskazanych powyżej zaniedbań niemożliwy stanie się rozwój gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego. Ludność regionu nie osiągnie z tego tytułu wzrostu dochodów, a gospodarka narodowa poniesie koszt alternatywny w postaci utraty wpływów, jakie wystąpiłyby w przypadku realizacji scenariusza optymistycznego lub realistycznego.

## **5. CELE STRATEGICZNE I KIERUNKOWE**

Autorzy opracowania wraz z ekspertami współpracującymi przy tworzeniu Strategii sformułowali cele strategiczne oraz kierunkowe, których osiągnięcie w poszczególnych obszarach gospodarki morskiej uznane zostało za pożądane. W wyniku wspólnych prac określono w Strategii Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do 2015 roku 15 celów strategicznych.

Cele strategiczne konkretyzują wizje rozwoju poszczególnych obszarów rozwoju gospodarki morskiej w kontekście zidentyfikowanych w analizie SWOT silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń wynikających z otoczenia. Dla realizacji celów strategicznych określono 87 wynikających z nich celów kierunkowych.

### **5.1. LISTA CELÓW STOJĄCYCH PRZED GOSPODARKĄ MORSKĄ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO**

Sformułowane w procesie społeczno-ekspertskim cele strategiczne, kierunkowe i szczegółowe zostały zaprezentowane w tabeli nr 17, natomiast uzasadnienie ich wyboru znajduje się w następnym podpunkcie.

**Tabela 17** Zestawienie celów strategicznych i kierunkowych dla gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego

Obszar gospodarki morskiej	Cel strategiczny	Cele kierunkowe
<b>1. Transport morski</b>	1.1. Usprawnienie systemu transportu morskiego	1.1.1. Zdynamizowanie rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu ze szczególnym uwzględnieniem autostrad morskich
		1.1.2. Promowanie wykorzystania transportu intermodalnego i multimodalnego
		1.1.3. Poprawa technologicznej i ekonomicznej dostępności portów morskich
		1.1.4. Stworzenie warunków do przechodzenia statków pod polską banderę
<b>2. Gospodarka portowa</b>	2.1. Dostosowanie infrastruktury portowej do wymagań nowoczesnych systemów transportowych	2.1.1. Podniesienie konkurencyjności portu na rynku usług portowych
		2.1.2. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej oraz transportu zaplecza
		2.1.3. Uregulowanie stosunków własnościowych w portach
		2.1.4. Sfinalizowanie procesów prywatyzacyjnych w przedsiębiorstwach portowych i zmian planów zagospodarowania techniczno – przestrzennego
		2.1.5. Poprawa dostępności portów morskich od strony przedpola i zaplecza gospodarczego
		2.1.6. Stworzenie systemu zachęt oraz odpowiedniego klimatu przez władze rządowe i samorządowe do inwestycji w portach morskich
		2.1.7. Działania na rzecz ustanowienia lokalizacji Gazoportu w Świnoujściu
	2.2. Zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża	2.2.1. Wprowadzenie efektywnego systemu zarządzania małymi portamiorskimi
		2.2.2. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury małych portów, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji obsługi ruchu pasażerskiego
		2.2.3. Poprawa dostępności małych portów od strony przedpola i zaplecza gospodarczego



Obszar gospodarki morskiej	Cel strategiczny	Cele kierunkowe
<b>3. Żegluga śródlądowa i przybrzeżna</b>	3.1. Stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego w województwie zachodniopomorskim	3.1.1. Poprawa dostępności do infrastruktury transportu śródlądowego portów Szczecin, Świnoujście i Police oraz małych portów
		3.1.2. Budowa kompleksowego transportu zaplecza w porcie Szczecin, Świnoujście i Police oraz innych małych portów
		3.1.3. Zabudowa i regulacja Odry w celu stworzenia drogi śródlądowej III klasy
		3.1.4. Realizacja koncepcji AGN – przedsięwzięcia integrującego drogi wodne z siecią zachodnioeuropejską (na całej długości Odry)
		3.1.5. Wdrożenie Projektu INBAT wchodzącego w skład 5 Ramowego Programu Unii Europejskiej
	3.2. Zwiększenie udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze portów morskich	3.2.1. Budowa i modernizacja infrastruktury transportu śródlądowego
		3.2.2. Opracowanie i wdrożenie nowej ustawy o portach i przystaniach morskich oraz sukcesywne porządkowanie stosunków własnościowych w portach morskich
		3.2.3. Stworzenie warunków finansowania infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu od strony morza oraz od strony lądu ze środków UE
		3.2.4. Zagwarantowanie w budżecie państwa niezbędnych środków na pokrycie wkładu krajowego na finansowanie infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu

Obszar gospodarki morskiej	Cel strategiczny	Cele kierunkowe
<b>4. Przemysł okrętowy</b>	4.1. Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej stoczni zachodniopomorskich na światowym rynku budowy statków	4.1.1. Ukierunkowanie produkcji na wyspecjalizowane, wysokiej klasy jednostki pływające
		4.1.2. Wzrost nakładów na badania i rozwój
		4.1.3. Rozwój zaplecza naukowo- badawczego i kontynuowanie współpracy w zakresie nowoczesnych i innowacyjnych technologii
		4.1.4. Wzmocnienie bezpośredniego zaplecza kooperacyjnego - stworzenie warunków rozwoju MŚP poprzez transfer innowacyjnych technologii i wspólne przedsięwzięcia inwestycyjne
		4.1.5. Zapobieganie odpływowi wykwalifikowanych specjalistów za granicę
		4.1.6. Optymalizacja polityki kosztowej stoczni
		4.1.7. Zapewnienie źródeł prefinansowania budowy statków
		4.1.8. Opracowanie projektów regulacji prawnych umożliwiających zwiększenie dostępności środków finansowych dla przemysłu okrętowego
<b>5. Rybołówstwo</b>	5.1. Ochrona zasobów rybnych Morza Bałtyckiego	5.1.1. Promocja ekologicznych połowów i przetwórstwa ryb, co spowoduje ograniczenie popytu na gatunki ginące i techniki połowu szkodliwe dla środowiska
		5.1.2. Przeciwdziałanie kłusownictwu i egzekwowanie przepisów o wymiarach ryb i ich okresach ochronnych
	5.2. Poprawa efektywności sektora rybołówstwa oraz podniesienie konkurencyjności polskiego przetwórstwa rybnego	5.2.1. Ułatwienie dostępu do korzystnych kredytów na modernizację sprzętu pływającego i narzędzi połowu
		5.2.2. Zapewnienie dostarczenia do konsumenta surowca najwyższej jakości zgodnie z popytem
		5.2.3. Dostęp do bazy surowcowej uwzględniającej sezonowość połowową
		5.2.4. Modernizacja i odnowa floty rybackiej
		5.2.5. Dostosowanie nakładu połowowego do istniejących zasobów morskich
		5.2.6. Podwyższenie rentowności we wszystkich segmentach floty
		5.2.7. Ciągłość dostaw ryb i produktów rybnych, stworzenie łańcucha technologicznego od portu rybackiego do konsumenta
		5.2.8. Uniezależnienie przetwórstwa od sezonowości połowów przez budowę systemu magazynowania ryb złowionych w okresach

		dużych wydajności połowowych
		5.2.9. Poprawa warunków przeładunkowych i magazynowych ryb (chłodnie, mroźnie i magazyny odchładzane)

Obszar gospodarki morskiej	Cel strategiczny	Cele kierunkowe
<b>6. Eksploatacji zasobów wód i dna morskiego - zasoby nieożywione i ożywione</b>	6.1. Stworzenie systemu zarządzania obszarami morskimi w zakresie eksploatacji zasobów wód i dna morskiego	6.1.1. Jednoznaczne określenie kompetencji podmiotów uczestniczących w zarządzaniu obszarem morskiej strefy brzegowej
		6.1.2. Wsparcie dla projektów poszukiwania, dokumentacji i wydobycia ropy, gazu oraz podmorskich osadów mineralnych (piaski, żwiry itp.)
		6.1.3. Rozwój kompleksowych badań morskiej strefy brzegowej z zastosowaniem systemów informacji geograficznej (GIS) dla potrzeb zarządzania i gospodarowania tą strefą oraz rozwój internetowych systemów informacji turystycznej a także morskiej kartografii internetowej
	6.2. Zabezpieczenie odpowiednich warunków wykorzystywania zasobów Morza Bałtyckiego stosownie do zasad zrównoważonego rozwoju	6.2.1. Rozpoznanie i monitoring środowiska morskiego i przybrzeżnego w zakresie zasobów ożywionych i nieożywionych Morza Bałtyckiego
		6.2.2. Wykorzystanie złóż piasków, np. do zasilania strefy brzegowej
		6.2.3. Rozpoznanie badawcze nagromadzeń bursztynu
		6.2.4. Wykorzystanie potencjału naukowo-technicznego i technologicznego w zakresie eksploatacji zasobów wód i dna morskiego naukowo-technicznego i technologicznego
		6.2.5. Identyfikacja możliwości eksploatacji wód podziemnych morskiej strefy brzegowej

Obszar gospodarki morskiej	Cel strategiczny	Cele kierunkowe
<b>7. Ochrona środowiska</b>	7.1. Ochrona brzegów morskich i wód Morza Bałtyckiego	7.1.1. Stworzenie regionalnych planów ochrony morza i skoordynowanie ich z działaniami strategicznymi na całym polskim wybrzeżu
		7.1.2. Promocja bardziej efektywnego wykorzystania Inicjatyw Wspólnotowych m.in. transgraniczny rozwój systemu ochrony środowiska w Bałtyku, ochrona zasobów naturalnych (ożywionych i nieożywionych), ochrona zasobów wodnych
		7.1.3. Stworzenie systemu zagospodarowywania wyrefulowanego piasku i składowania refulatu zanieczyszczonego
		7.1.4. Ograniczenie spływu zanieczyszczeń do morza ze zlewni Bałtyku (oczyszczalnie), częste monitorowanie jakości wód
		7.1.5. Ograniczenie ilości nieczyszczonych ścieków komunalnych - rozbudowa 3 stopniowego systemu oczyszczania (ze szczególnym uwzględnieniem oczyszczania ścieków z aglomeracji szczecińskiej)
		7.1.6. Rozwinięcie systemu konsultacji i uzgodnień w zakresie ekologicznych opinii o inwestycjach, ze szczególnym uwzględnieniem budowli hydrotechnicznych na szczeblu krajowym, regionalnym i międzynarodowym
		7.1.7. Rewitalizacja abiotycznych i biotycznych elementów środowiska w strefie przybrzeżnej Bałtyku m.in. poprzez stworzenie systemu sztucznych raf, co jest również doskonałym narzędziem ekoturystyki
		7.1.8. Promowanie współpracy gmin, zachęcanie do realizacji wspólnych projektów w zakresie ochrony środowiska
	7.2. Monitoring środowiska morskiego i przybrzeżnego	7.2.1. Przeprowadzenie aktualnej, kompleksowej inwentaryzacji walorów przyrodniczych
		7.2.2. Utworzenie kompatybilnych baz danych w formie elektronicznej dotyczącej stanu środowiska morskiego i pobrzeża Bałtyku
		7.2.3. Rozpoznanie stanu pasa nadmorskiego oraz identyfikacja walorów krajobrazowych z szczególnym uwzględnieniem problemu erozji brzegu
		7.2.4. Sprzyjanie w pozyskiwaniu interdyscyplinarnych grantów na badanie stanu środowiska Morza Bałtyckiego
		7.2.5. Skuteczniejsze pozyskiwanie środków z UE na rzecz systemów monitoringu środowiska morskiego i przybrzeżnego

	7.3. Edukacja ekologiczna i promocja ekoturystyki	7.3.1. Przeprowadzenie działań promocyjnych i edukacyjnych dla wzmocnienia akceptacji społecznej dla działań z obszaru ochrony środowiska
		7.3.2. Rozwinięcie systemu edukacji w zakresie wędkarskiego sportowego (śródlądowego i morskiego)

Obszar gospodarki morskiej	Cel strategiczny	Cele kierunkowe
<b>8. Szkolnictwo morskie</b>	8.1. Kształcenie i wychowywanie wysokowykwalifikowanej kadry dla potrzeb gospodarki morskiej	8.1.1. Wdrożenie trójstopniowego systemu kształcenia na poziomie wyższym
		8.1.2. Zmodyfikowanie systemu praktyk studenckich zwiększających powiązanie szkolnictwa morskiego z gospodarką morską
		8.1.3. Objęcie patronatem merytorycznym zasadniczego i średniego szkolnictwa morskiego przez uczelnie wyższe
		8.1.4. Wykorzystanie tradycji i doświadczenia zachodniopomorskiego szkolnictwa średniego
		8.1.5. Rozszerzenie oferty edukacyjnej szkół wyższych
		8.1.6. Promowanie uczelni i szkół średnich związanych z gospodarką morską
	8.2. Prowadzenie badań rozwojowych i innowacyjnych zmierzających do wykorzystania w gospodarce morskiej	8.2.1. Zwiększenie liczby i jakości prac naukowo-badawczych o tematyce morskiej - specjalizacja regionalna
		8.2.2. Rozszerzenie współpracy międzynarodowej w zakresie badań proinnowacyjnych
		8.2.3. Polepszenie w uczelniach wyższych Pomorza Zachodniego lądowego zaplecza naukowo-laboratoryjnego i wyposażenia jednostek pływających
		8.2.4. Prowadzenie analiz perspektywicznych kierunków oraz koordynacja w zakresie działalności badawczo-rozwojowej

Obszar gospodarki morskiej	Cel strategiczny	Cele kierunkowe
<b>9. Turystyka</b>	9.1. Promocja wizerunku województwa zachodniopomorskiego jako obszaru turystyki morskiej	9.1.1. Stworzenie wizerunku regionu jako atrakcyjnego turystycznie m.in. Poprzez promocję i reklamę regionu a także stworzenie różnorodnej oferty turystycznej
		9.1.2. Rozwinięcie sieci informacji turystycznej na terenie regionu
		9.1.3. Rozwinięcie wspólnej oferty turystycznej z sąsiadami z Niemiec
		9.1.4. Promocja regionu jako obszaru atrakcyjnego do uprawiania sportów i turystyki wodnej
		9.2. Dostosowanie infrastruktury turystycznej oraz oferty do rosnących wymagań turystów
	9.2.2. Rozbudowa i modernizacja bazy noclegowej i gastronomicznej	
	9.2.3. Rozbudowa infrastruktury dodatkowej takiej jak: infrastruktura sportowa i kulturowa	
	9.2.4. Przygotowanie infrastruktury żeglarskiej poprzez stworzenie nowoczesnej sieci marin i przystani	
	9.2.5. Poprawa stanu technicznego dróg dojazdowych do ośrodków turystycznych województwa	
	9.2.6. Wykorzystanie walorów leczniczo-uzdrowiskowych i krajoznawczych gmin nadmorskich	
	9.2.7. Stworzenie oferty turystycznej zapewniającej atrakcyjne spędzanie wolnego czasu bez względu na pogodę co wydłuży sezon	
	9.2.8. Zwiększenie aktywności w zakresie pozyskiwania środków z UE przeznaczonych na rozwój turystyki	

Źródło: Opracowanie własne

## **5.2. UZASADNIENIE WYBORU CELÓW STRATEGICZNYCH**

### Cel strategiczny: „Usprawnienie systemu transportu morskiego”

Transport morski, obok gospodarki portowej oraz budownictwa okrętowego, uznany został w niniejszej strategii za motor rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego. Jest to w pełni uzasadnione ze względu na fakt, iż przekształcenia w wielu segmentach gospodarki morskiej wykazują pozytywną korelację ze zmianami zachodzącymi w transporcie morskim. Dlatego tak ważne są działania zmierzające do wzmocnienia konkurencyjności tego sektora. Powinny one być ukierunkowane na zdynamizowanie rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu jako ekologicznej, efektywnej i bezpiecznej alternatywy dla zatłoczonych dróg kołowych. Szczególną uwagę należałoby poświęcić realizacji koncepcji autostrad morskich.

Niezbędne jest ponadto promowanie transportu intermodalnego i multimodalnego. Ich rozwój pozwoli czerpać korzyści z budowania sieci transportowej zapewniającej kompleksową obsługę ładunków przewożonych przez terytorium Polski, zwłaszcza w kierunku północ – południe.

Nierealne jest usprawnienie systemu transportu morskiego w województwie zachodniopomorskim bez podjęcia działań zapobiegających zjawisku tzw. „przeflagowania”, a więc stworzenia warunków przechodzenia statków pod polską banderę. Działania w tym zakresie, zwłaszcza w sferze legislacyjnej, leżą w gestii Rządu i Parlamentu RP. Wskazane organy państwa powinny zdać sobie sprawę, że potrzeba utrzymania własnej floty jest uzasadniania wieloma argumentami, zarówno względami ekonomicznymi jak i np. obronnymi.

Usprawnienie systemu transportu morskiego, m.in. poprzez poprawę technologicznej i ekonomicznej dostępności portów morskich, umożliwi wykorzystanie jednego z czynników uznanych za warunek rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego. Chodzi tu o założony w scenariuszu optymistycznym wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe na Morzu Bałtyckim.

### Cel strategiczny: „Dostosowanie infrastruktury portowej do wymagań nowoczesnych systemów transportowych”

Zakres proponowanych działań dotyczy w szczególności 3 największych portów województwa: Szczecin, Świnoujście, Police. Poniżej przedstawiane zostaną proponowane zmiany.

Najważniejsza w punktu widzenia dalszego rozwoju portów jest modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej oraz dostępowej do portów. Rozbudowa Portu Świnoujście dotyczy Bazy Promów Morskich oraz rozbudowy portowego układu drogowo-kolejowego. W bazie promowej przewiduje się budowę stanowiska przystosowanego do obsługi promów zarówno w systemie poziomego ładowania jak i w systemie pionowym. Dużą szansą rozwojową portu świnoujskiego jest rozważana możliwość lokalizacji specjalistycznej bazy do obsługi gazowców (Gazoport).

Konieczna jest również poprawa dostępności portów od strony lądu – poprzez budowę i poprawę jakości dróg dojazdowych, budowę obwodnicy wokół Szczecina, pozwalającej na rozładowanie ruchu w centrum miasta oraz lepszy dostęp do portu Police. Istotne znaczenie ma również jakość oraz dostępność torów kolejowych, których obecność pozwoli na tworzenie centrów logistyczno-transportowych opartych na systemach intermodalnych.

Dostęp od strony morza należy poprawiać poprzez pogłębianie torów wodnych oraz poprawę stanu infrastruktury hydrotechnicznej np. poprzez modernizację nabrzeży. Pozwoli to zwiększyć przeciętną pojemność statków wchodzących do portów morskich w ruchu międzynarodowym, co jest jednym z zakładanych w scenariuszach rozwoju elementów poprawy konkurencyjności gospodarki morskiej województwa.

W celu zachęcenia inwestorów strategicznych do lokalizowania inwestycji w portach powinien zostać stworzony system zachęt np. w postaci ulg podatkowych. Działania te wpłyną pozytywnie na liczbę inwestycji (w tym również bezpośrednich inwestycji zagranicznych), których wzrost jest jednym z zakładanych elementów optymistycznych scenariuszy rozwoju.

Cel strategiczny: „Zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża

Bardziej dynamiczny rozwój małych portów Pomorza Zachodniego determinowany jest przede wszystkim poprzez formy ich zarządzania. W związku z tym należy rozważyć wprowadzenie bardziej efektywnego, choć niekoniecznie jednolitego, systemu zarządzania małymi portami morskimi w obrębie województwa. Bardzo istotna jest również konieczność wyeliminowanie istniejącej wielopodmiotowości w sferze zarządzania. Sugerowanym rozwiązaniem byłoby dokładne określenie kompetencji i zakresu obowiązków dotyczących zarządzania portem. Należy również wyposażyć zarząd portu w podstawowe uprawnienia i instrumenty prawne, organizacyjne, ekonomiczne i finansowe, niezbędne do realizacji przydzielonych zadań i funkcji.

Podobnie jak w przypadku dużych portów konieczna jest modernizacja oraz rozbudowa infrastruktury portowej. Szczególny nacisk należy położyć na infrastrukturę związaną z obsługą ruchu pasażerskiego np. dostosowywanie przejść granicznych do wymogów z Schengen (port Kołobrzeg). Pozwoli to na wzrost udziału ruchu pasażerskiego w portach morskich w ruchu w Polsce ogółem, co wzmocni pozycję województwa w stosunku do głównego konkurenta – województwa pomorskiego.

Inwestycje w małych portach powinny skupić się również na poprawie dostępności od strony przedpola i zaplecza gospodarczego, co pozwoli na ich bardziej dynamiczny rozwój.

Cel strategiczny: „Stworzenie zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego w województwie zachodniopomorskim”

Nie jest możliwe zapewnienie rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego bez stworzenia zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego. To z kolei wymaga przede wszystkim większego wykorzystania żeglugi śródlądowej do obsługi portów morskich Pomorza Zachodniego. Można to



osiągnąć dzięki modernizacji i rozbudowie wyspecjalizowanej bazy obsługi przeładunków statków śródlądowych w tych portach. Konieczna jest ponadto budowa kompleksowego zaplecza transportu lądowego w portach, co pozwoli zwiększyć ich zdolności przeładunkowe. Powstanie odpowiedniej bazy logistycznej zapewni nie tylko konkurencyjność portów Pomorza Zachodniego, ale zdynamizuje rozwój całej jego gospodarki morskiej. Niezwykle ważne dla stworzenia zrównoważonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego w województwie zachodniopomorskim jest włączenie do tego systemu w większym niż obecnie zakresie Odry. Dlatego niezbędne są działania polegające na zabudowie i regulacji Odry tak, by uczynić z niej drogę śródlądową III klasy, a także realizacja tzw. koncepcji AGN zmierzającej do integracji polskich dróg wodnych z siecią śródlądowych dróg europejskich. Nowe możliwości obsługi przedpola portów stworzy wdrożenie projektu INBAT, który – z założenia – ma się przyczynić do zaistnienia żeglugi śródlądowej w strukturach intermodalnych transbałtyckich łańcuchów transportowych poprzez technikę obejmującą barki pchane i barkowce.

Cel strategiczny: „Zwiększenie udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze portów morskich”

Transport śródlądowy powinien mieć priorytetowe znaczenie dla obsługi portów morsko-śródlądowych Zachodniego Wybrzeża. Kierunek taki jest zgodny z polityką Unii Europejskiej w tym zakresie. By tak się jednak stało niezbędne są inwestycje w budowę i modernizację infrastruktury transportu śródlądowego, zapewniające m.in. zagwarantowane ustawą parametry śródlądowych dróg wodnych.

Bardzo ważne jest zapewnienie źródeł finansowania wskazanych inwestycji. Priorytetem powinno być stworzenie warunków finansowania infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów Pomorza Zachodniego od strony lądu i morza ze środków Unii Europejskiej. W grę wchodzi zapewnienie sprawnego systemu przyznawania dotacji oraz absorpcji dostępnych środków unijnych. Konieczne jest także zagwarantowanie w budżecie państwa niezbędnych środków na pokrycie wkładu krajowego. Stworzyłyby to warunki niezbędne dla wykorzystania czynnika rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego założonego w wariantcie optymistycznym, jakim jest otrzymanie przez województwo istotnych środków na inwestycje infrastrukturalne w ramach funduszy strukturalnych UE.

Przedsięwzięciom inwestycyjnym powinny towarzyszyć ponadto działania legislacyjne (takie jak opracowanie i wdrożenie nowej ustawy o portach i przystaniach morskich) oraz sukcesywne porządkowanie stosunków własnościowych w portach morskich.

Cel strategiczny: „Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej stoczni zachodniopomorskich na światowym rynku budowy statków”

Przemysł okrętowy – jako sektor wysoko zaawansowany technologicznie i wypracowujący ciągle nowe rozwiązania techniczne – stanowi jedną z dźwigni rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego. Jest on przykładem znakomitych osiągnięć europejskiej inżynierii. Dlatego też tak istotne, zwłaszcza w obliczu nasilającej się konkurencji ze strony stoczni azjatyckich, jest podjęcie działań

na rzecz wzmocnienia pozycji konkurencyjnej stoczni zachodniopomorskich na światowym rynku budowy statków. Aby to osiągnąć konieczny, jest wzrost nakładów na badania i rozwój w sektorze budownictwa okrętowego, a także rozwój zaplecza naukowo-badawczego i kontynuowanie współpracy z ośrodkami akademickimi i firmami z branży stoczniowej w zakresie nowoczesnych i innowacyjnych technologii. Powyższe działania powinny być sprzężone z działaniami zapobiegającymi odpływowi polskiej wykwalifikowanej kadry pracowników za granicę. Właśnie bowiem kapitał ludzki – wykwalifikowani specjaliści – stanowią najważniejszy czynnik pozwalający wypracowywać i stosować ciągle nowe rozwiązania techniczne i technologiczne. W sytuacji gdy stocznie zachodniopomorskie nie są w stanie konkurować ze stoczniami azjatyckimi pod względem cenowym, ważne jest ukierunkowanie ich produkcji na wyspecjalizowane, wysokiej klasy jednostki pływające, a więc grupę statków, przy produkcji których najbardziej liczy się innowacyjność i wykorzystanie nowoczesnych technologii. Specjalizacja produkcji stoczniowej jest jednym z warunków przyspieszonego rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego gwarantującym realizację wariantu optymistycznego.

Specjalizacji w zakresie produkcji statków powinna towarzyszyć optymalizacja polityki kosztowej, co dodatkowo wpłynie pozytywnie na konkurencyjność stoczni zachodniopomorskich. W tak kapitałochłonnej branży, jaką jest przemysł stoczniowy, ważne są ponadto pozyskanie dodatkowych źródeł prefinansowania budowy statków, innych niż gwarancje Korporacji Ubezpieczeń i Kredytów Eksportowych udzielane na zaliczki armatorskie i kredyty operacyjne gwarantowane przez Skarb Państwa. Aby zwiększyć dostępność środków finansowych dla przemysłu okrętowego, należy wcześniej opracować projekty odpowiednich, służących temu regulacji prawnych.

#### Cel strategiczny: „Ochrona zasobów rybnych Morza Bałtyckiego”

Dla rybołówstwa bałtyckiego niezbędne jest ustanowienie trwałej równowagi między zasobami a nakładem połowowym. Konieczne jest także osiągnięcie równowagi między polską flotą dalekomorską a eksploatowanymi zasobami światowymi, które są obecnie przełowione. Z punktu widzenia realizacji celów jednym z głównych priorytetów rybołówstwa jest pomoc dla tej branży w znalezieniu ekologicznej i ekonomicznej równowagi. Stworzy to możliwość przywrócenia konkurencyjności rybołówstwa bez narażania zasobów. Konieczne staje się zatem dostosowanie liczby statków rybackich do możliwości odnowy stad ryb bałtyckich. Zapewni to stabilność finansową i umożliwi efektywną działalność rybakom, którzy zdecydowali się pozostać w rybołówstwie. Ograniczenie liczby jednostek i jednocześnie zwiększenie indywidualnych kwot połowowych nie tylko przyczyni się do zwiększenia dochodów rybaków, ale umożliwi przeniesienie większej odpowiedzialności za zasoby na samych rybaków. Możliwa stanie się także zmiana przeznaczenia części floty na inne cele niż wykonywanie rybołówstwa morskiego (turystyka morska, połowy w celach sportoworekreacyjnych). Umożliwi to uzyskanie wartości dodanej do samych produktów rybołówstwa i przyczyni się do zrównoważonego rozwoju strefy nadmorskiej. Należy także podjąć wszelkie działania przeciwdziałające nasilającemu się zjawisku kłusownictwa.

Cel strategiczny: „Poprawa efektywności sektora rybackiego oraz podniesienie konkurencyjności polskiego przetwórstwa rybnego”

Konieczne jest, aby produkty rybołówstwa oraz chowu i hodowli ryb, a także produkty przetwórstwa odpowiadały zapotrzebowaniu rynku krajowego pod względem ceny i jakości oraz były konkurencyjne na rynkach zagranicznych. Cel strategiczny jest zgodny z celami Wspólnej Polityki Rybackiej Unii Europejskiej. Priorytetem jest podjęcie wszelkich działań mających na celu poprawę jakości ryb i produktów rybnych. Konieczne są także działania promujące produkty rybne. Spowoduje to wzrost spożycia ryb w kraju i poprawę zaopatrzenia rynku w ryby morskie i słodkowodne oraz w ich przetwory. W celu poprawy efektywności sektora rybackiego należy także utrzymać połowy dalekomorskie w oparciu o bazę historyczną polskich połowów dalekomorskich oraz zabezpieczyć prawa do połowów na przyszłość. Niezbędna jest także modernizacja i odnowa floty oraz podwyższenie rentowności we wszystkich jej segmentach. Konieczne również jest rzetelne oszacowanie zasobów. Z punktu widzenia przetwórstwa rybnego konieczne jest zwiększenie konkurencyjności rodzimych producentów i przetwórców na międzynarodowych rynkach, zapewnienie ciągłości dostaw ryb i produktów rybnych oraz uniezależnienie przetwórstwa od sezonowości połowów. Istotna jest także poprawa warunków przeładunkowych i magazynowych ryb (chłodnie i magazyny podchładzane), poprawa stanu sanitarno-higienicznego, komunikacji i transportu. Konieczne jest także zastosowanie nowych narzędzi połowowych, co umożliwi bardziej racjonalne gospodarowanie zasobami. Ograniczy to także niekorzystny wpływ rybołówstwa na środowisko morskie.

Ważnym zagadnieniem jest dostosowanie naszego rybołówstwa morskiego do organizacji i unormowań prawnych Unii na zasadach analogicznych jak i innych państw członkowskich. W ramach reorganizacji celowym jest utworzenie Urzędu Rybołówstwa o pełnym zakresie kompetencji.

Wymienione wyżej czynniki przyczynią się do poprawy jakości produktów rybnych oraz stanu środowiska. Wprowadzenie nowych technik i technologii chowu i hodowli ryb poprawi konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną rybołówstwa.

Cel strategiczny: „Stworzenie systemu zarządzania obszarami morskimi w zakresie eksploatacji zasobów wód i dna morskiego

Realizacja tego celu powinna następować poprzez jasne i jednoznaczne określenie kompetencji podmiotów uczestniczących w zarządzaniu obszarem morskiej strefy brzegowej tak, aby stworzony został efektywny system zarządzania tym obszarem, łączący zagadnienia problematyki zarówno lądowej jak i morskiej.

Rozważyć należy poszukiwanie źródeł wsparcia dla projektów poszukiwania ropy, gazu oraz podmorskich osadów piaszczystych, gdyż brak jest politycznego i ekonomicznego wsparcia ukierunkowanego na realizację małych i średnich projektów poszukiwań ropy i gazu oraz osadów na obszarze morskim oraz brak inicjowania programów kredytów inwestycyjnych dla firm zajmujących się takimi projektami. Realizacja takich projektów jest uzasadniona ekonomicznie, gdyż eksploatacja nieożywionych (mineralnych) zasobów Morza Bałtyckiego, zarówno w całości, jak też

w jego południowej części, stwarza szansę rozwoju gospodarczego regionów nadmorskich.

Cel strategiczny: „Zabezpieczenie odpowiednich warunków wykorzystywania zasobów Morza Bałtyckiego stosownie do zasad zrównoważonego rozwoju”

Zadania realizowane w ramach tego celu strategicznego powinny dostarczyć danych umożliwiających skuteczne i racjonalne zarządzanie zasobami przyrodniczymi obszarów morskich, jak również racjonalne planowanie inwestycji i minimalizowanie możliwych niekorzystnych dla środowiska ich skutków.

Niezbędny jest zatem stały monitoring środowiska morskiego oraz w strefie przybrzeżnej pozwalający na określenie wartości i kierunków zmian w zasobach Morza Bałtyckiego. Posiadanie pełnej i aktualnej bazy danych dotyczących złóż mineralnych pozwoli na pełniejsze wykorzystanie posiadanego potencjału naukowo-technicznego i technologicznego np. w postaci realizacji projektów wydobywania niektórych z zasobów.

Cel strategiczny: „Ochrona brzegów morskich i wód Morza Bałtyckiego”

Każde działanie mające na celu doprowadzenie do znacznego rozwoju regionu należy do działań korzystnych, pod warunkiem prowadzenia kompleksowej ochrony wód powierzchniowych – zapewnienia pełnego oczyszczania ścieków przy każdym działaniu inwestycyjnym (czy to związanym z turystyką czy z przemysłem) oraz zapewnienia możliwości prowadzenia ciągłego monitoringu chemicznego i biologicznego wód. W związku z tym najważniejszym elementem ochrony środowiska jest stworzenie odpowiednich planów ochrony wód morza oraz skoordynowanie ich z działaniami strategicznymi na całym polskim wybrzeżu. Konieczne jest zatem promowanie współpracy gmin, zachęcanie do realizacji wspólnych projektów w zakresie ochrony środowiska, gdyż jedynie projekty realizowane przez wielu partnerów oraz obejmujące duży obszar są w stanie zapewnić kompleksowe rozwiązanie istniejących problemów lub pozwolić na uniknięcie ich wystąpienia.

Cel strategiczny: „Monitoring środowiska morskiego i przybrzeżnego”

Bardzo ważnym elementem ochrony środowiska jest dostarczanie informacji o: aktualnym stanie i stopniu zanieczyszczenia poszczególnych komponentów środowiska, ilości zanieczyszczeń odprowadzanych do środowiska, dynamice antropogenicznych przemian środowiska przyrodniczego i przewidywanych skutkach użytkowania środowiska. Monitoring środowiska powinien odznaczać się systematycznością badań prowadzonych według ustalonych zasad i metod pobierania próbek oraz ich analizy. Systematyczne badanie elementów środowiska wspomaga działania na rzecz ochrony środowiska poprzez informowanie organów administracji i społeczeństwa o jakości elementów przyrodniczych, dotrzymywaniu standardów jakości środowiska określonych przepisami, obszarach występowania przekroczeń tych standardów oraz występujących zmianach jakości elementów przyrodniczych i przyczynach tych zmian, w tym powiązaniach przyczynowo-skutkowych występujących pomiędzy emisjami i stanem elementów przyrodniczych.

Cel strategiczny: „Edukacja ekologiczna i promocja ekoturystyki”

Aby działania podejmowane w na podstawie przeprowadzonych analiz oraz prowadzonych badań dotyczących ochrony środowiska mogły odnieść zamierzony skutek, niezbędne jest jednocześnie prowadzenie akcji promocyjnych i edukacyjnych dla wzmocnienia akceptacji społecznej dla działań z obszaru ochrony środowiska. W związku z tym należy prowadzić szereg działań promocyjnych oraz edukacyjnych dla przedstawicieli poszczególnych branż, których rozwój najbardziej niekorzystnie może wpływać na stan środowiska. Edukację proekologiczną należy zacząć już od najniższych stopni szkolnictwa.

Cel strategiczny: „Kształcenie i wychowywanie wysokowyspecjalizowanej kadry dla potrzeb gospodarki morskiej”

Do realizacji celu konieczne jest przede wszystkim zapobieganie odpływowi wysokospecjalizowanej kadry szkolnictwa morskiego. Zakres działań powinien zmierzać do umacniania wysokiej pozycji polskich szkół morskich. Obecnie cieszą się one pozytywną opinią światowego rynku żeglugowego. Absolwenci polskich uczelni są postrzegani jako wysoce wykwalifikowani specjaliści, dlatego też znajdują zatrudnienie we flocie handlowej różnych państw, co wskazane jest jako silna strona wyższego szkolnictwa morskiego. Realizacja celu zapewni, że dyplomy polskich uczelni w dalszym ciągu uznawane będą także poza granicami kraju, we flotach innych państw. Dla polskich uczelni niezbędne jest więc utrzymanie wysokiej noty polskiej kadry poprzez wysoki poziom kształcenia, dalszy rozwój oraz dostosowanie polskiej oferty dydaktycznej do obecnych i przyszłych potrzeb floty światowej. Konieczne jest, by szkolnictwo kształciło wysokospecjalizowane kadry gospodarki morskiej, co ułatwi absolwentom posiadającym dyplomy morskie korzystanie z międzynarodowych rynków pracy, co jest jednym z zakładanych w scenariuszach rozwoju elementem umacniania pozycji szkolnictwa morskiego. Należy także objąć nadzorem merytorycznym zasadnicze i średnie szkolnictwo morskie w zakresie kształcenia kadr. Konieczne jest stworzenie warunków do współpracy średniego szkolnictwa morskiego z uczelniami wyższymi. Pozwoli to na zwiększenie poziomu kształcenia oraz jego ukierunkowanie, co z kolei da możliwość stworzenia spójnego systemu edukacyjnego pozwalającego przejść uczniom szkół średnich na uczelnie wyższe na „specjalnych warunkach”.

Z punktu widzenia rozwoju uczelni morskich istotne jest, by zwiększył się zakres posiadanych przez nie uprawnień. Obecnie tylko Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa posiada pełne prawa akademickie. W obliczu malejącej liczby studentów i coraz mniejszych naborów do szkół średnich konieczne są także działania mające na celu wzmocnienie opinii i renomy szkół. Pozwoliłoby to na przyciągnięcie do uczelni najwyższej klasy specjalistów, poznanie międzynarodowych trendów i wymianę doświadczeń. Szkoły morskie powinny zatem promować swoją morską działalność edukacyjną, m. in. poprzez ukazywanie pozytywnych stron pracy na morzu, szerokich perspektyw związanych z dużymi możliwościami znalezienia pracy, a także stałego rozwoju kariery. Atrakcyjność uczelni należy poprawić poprzez wprowadzenie konkurencyjnych form kształcenia.

Kształcenie na wysokim poziomie należy realizować m.in. poprzez współpracę i koordynację z zagranicznymi i krajowymi uczelniami morskimi. Stwarza to szansę absolwentom szkół morskich na podjęcie pracy w żegludze światowej, co zakłada realny scenariusz rozwoju szkolnictwa morskiego. Współpraca powinna być widoczna także pomiędzy polskimi uczelniami, co pozwoliłoby na wypracowanie wspólnej strategii, kierunków rozwoju i specjalności każdej z uczelni. Pozwoli to wykorzystać potencjalną synergię powstałą w wyniku współpracy naukowców z polskich uczelni morskich co da podstawy do opracowania strategii dla całego szkolnictwa morskiego.

Cel strategiczny: „Prowadzenie badań rozwojowych i innowacyjnych zmierzających do wykorzystania w gospodarce morskiej”

Realizacja celu pozwoli polskim uczelniom morskimi na przygotowanie oferty naukowej i dydaktycznej dostosowanej do obecnych i przyszłych potrzeb floty światowej. Priorytetem jest zwiększenie udziału uczelni w programach unijnych. Obecnie uczelnie nie wykorzystują programów naukowych i finansowych, do jakich mają dostęp w ramach UE. Jako organizacje naukowo-dydaktyczne jednego z krajów Unii Europejskiej powinny one starać się o dofinansowania z jej środków umożliwiających prowadzenie badań i analiz. Konieczne jest także, aby szkolnictwo morskie podjęło starania mające na celu włączenie w europejską przestrzeń badawczą (ERA). Europejska Przestrzeń Badawcza (ERA - European Research Area) jest platformą pozwalającą na intensyfikację działań badawczych na poziomie UE oraz ich koordynację z inicjatywami krajowymi i międzynarodowymi. Pozwoli to na realizację głównego zadania, jakim jest lepsze wykorzystanie zasobów i placówek naukowych na poziomie europejskim, większa dynamika inwestycji prywatnych w badania i rozwój, zwiększenie mobilności zasobów ludzkich i badaczy oraz zapewnienie warunków bardziej sprzyjających przestrzeni badawczej „wspólnych wartości”. Konieczne jest prowadzenie analiz perspektywicznych kierunków oraz koordynacja z zakresem działalności badawczo-rozwojowej. Zauważalny jest bowiem brak analiz perspektywicznych kierunków i przyszłego zapotrzebowania na określoną wiedzę. Nikt nie bada, jaki profil absolwentów będzie poszukiwany w perspektywie czasu. Oznacza to, że uczelnie nie wpływają na strategię przyjmowania studentów na konkretne wydziały. Aktualna polityka uczelni kształtuje się raczej pod wpływem bieżącego popytu na daną wiedzę. Powoduje to marginalizację niektórych istotnych dla gospodarki morskiej kierunków w edukacji. Dla rozwoju uczelni morskich niezbędne jest także stworzenie planów krótko- i długookresowych dla polskiego szkolnictwa morskiego. Pozwoli to ukierunkować szkolnictwo morskie a także stworzyć koncepcję jego rozwoju. Dzięki planom możliwa będzie weryfikacja działań uczelni.

Cel strategiczny: „Promocja wizerunku województwa zachodniopomorskiego jako obszaru turystyki morskiej”

Należy stworzyć wizerunek województwa jako miejsca atrakcyjnego turystycznie. W tym celu niezbędne jest podjęcie działań promujących region. Obecnie dostępne są zaledwie ogólne informacje znajdujące się w większości folderów, brak jest profesjonalnych przewodników, map, informacji w zakresie kultury i historii regionu. Brakuje informacji dekwatnej do potrzeb informacji turystycznej, w tym szczególnie ważnej przy punktach granicznych. Brakuje systemu rezerwacji on-line, pełnej informacji z województwa nt. imprez, wydarzeń, atrakcji, a także informacji sprofilowanej do

potrzeb turysty niemieckiego. Konieczne jest stworzenie stron internetowych promujących region. Wszystkie z powyższych założeń ujęte są w scenariuszu rozwoju turystyki. Niezbędne jest promowanie walorów naturalnych regionu, który rozpoznawany jest głównie jako mający dostęp do morza. W tym celu należy rozwinąć sieć informacji turystycznej na terenie regionu. Obecnie zauważalny jest niski poziom informacji turystycznej, w tym brak dostatecznej liczby centrów i punktów 'it'. Konieczna jest zmiana wizerunku regionu i jego postrzegania. Należy więc podjąć działania mające na celu wyrobienie markowego produktu turystycznego, którym może stać się np. żeglarstwo. Niezbędna jest zatem promocja regionu jako miejsca atrakcyjnego dla żeglarzy. Priorytetem staje się więc wykorzystanie walorów naturalnych regionu w postaci jezior i rzek. Wymaga to stworzenia atrakcyjnych spływów i szlaków kajakowych i żeglarskich, a także odpowiedniej ich promocji. Z punktu widzenia rozwoju turystyki wodnej konieczne jest wypracowanie markowych produktów regionu, z którymi byłby on identyfikowany. Należy także wykorzystać możliwość istnienia toru wodnego do Berlina. Konieczna jest promocja i rozwój różnych form turystyki aktywnej i wodnej bazującej na walorach naturalnych regionu. Priorytetem staje się więc stworzenie bogatej i różnorodnej oferty turystycznej oraz wypracowanie markowych produktów regionu.

Cel strategiczny: „Dostosowanie infrastruktury turystycznej oraz oferty do rosnących wymagań turystów”

Z punktu widzenia realizacji celu konieczne jest polepszenie jakości usług oferowanych w regionie. Należy dokonać modernizacji i rozbudowy bazy noclegowej i gastronomicznej. Na terenie województwa zachodniopomorskiego zauważalna jest niska jakość usług nieadekwatna do zbyt wysokich cen. Brakuje bazy noclegowej o podwyższonym standardzie, a istniejąca baza wymaga modernizacji. Infrastruktura turystyczna jest nieprzystosowana do pełnienia swoich funkcji, wiele obiektów zabytkowych jest niedostępnych dla turystów. Niedostatecznie przygotowane są także szlaki turystyczne. Powyższe czynniki negatywnie wpływają na rozwój turystyki w regionie, są one ujęte jako słabe strony turystyki w regionie. Niezbędna jest zatem rozbudowa bazy noclegowej i gastronomicznej w pasie jezior i rzek. Wynika to z faktu, iż w pasie jezior i rzek infrastruktura turystyczna jest bardzo słabo rozwinięta, co ogranicza rozwój turystyki w tym rejonie. Należy także rozbudować infrastrukturę dodatkową stanowiącą niezbędny element turystyki, także wodnej.

Aby wykorzystać walory naturalne województwa i stworzyć markowy produkt turystyczny, należy przygotować infrastrukturę żeglarską, stworzyć sieć marin i przystani a także dostosować do wymogów żeglarzy jakość oferowanych w nich usług. Założenia te ujęte są w scenariuszach rozwoju. Obecnie infrastruktura żeglarska jest nieprzystosowana do pełnienia swojej funkcji. Przystanie i mariny wymagają modernizacji, nie tworzą także spójnej sieci (powinny być oddalone od siebie o 4 godz. żeglugi). Konieczne jest zagospodarowanie turystyczne i żeglarskie brzegów Doliny Odry, gdzie obecnie nie ma żadnej infrastruktury żeglarskiej i turystycznej. Znajdują się tu jedynie pomosty służące do chwilowego przycumowania łodzi. Konieczna jest także poprawa stanu technicznego dróg, które obecnie często uniemożliwiają turystom dotarcie do obiektów zabytkowych stanowiących istotny element oferty uzupełniającej turystykę

wodną. Ze względu na położenie regionu i realizację celu niezbędne staje się także opracowanie jednakowych i wspólnych polsko-niemieckich kryteriów oceny jakości i standardu usług turystycznych (np. bazy noclegowej, gastronomicznej) oraz podejmowanie działań na rzecz rozbudowy infrastruktury turystycznej i paraturystycznej na obszarze okołodrzańskim. Konieczne jest także wspólne polsko-niemieckie zagospodarowanie posiadanych walorów turystycznych i tworzenie wspólnych produktów turystycznych (np. wspólne zagospodarowanie Zalewu Szczecińskiego), a także podejmowanie wspólnych działań na rzecz nawiązywania współpracy z innymi jednostkami administracyjnymi z obszaru Unii Europejskiej w dziedzinie turystyki.



## **6. PLAN WDRAŻANIA I ZARZĄDZANIA**

*(ten punkt będzie weryfikowany jedynie przez przedstawicieli Zamawiającego)*

Sprawną realizację opracowanej „Strategii...” oraz osiągnięcie założonych w niej celów zapewni stosowanie przewidzianych w niniejszym rozdziale elementów Cyklu Zarządzania Projektem – CZP (ang. Project Cycle Management – PCM), a więc planu wdrażania i ewaluacji Strategii. Przewidziane narzędzia planowania i zarządzania zapewnią praktyczny mechanizm, który zagwarantuje, że projekty realizowane w ramach „Strategii...”:

- odpowiadają uzgodnionej strategii oraz potrzebom beneficjentów,
- są wykonalne pod względem realnych możliwości osiągnięcia celów,
- są trwałe.

Narzędziem, jakie zostanie zastosowane w ramach Cyklu Zarządzania Projektem (Strategią) będzie tzw. rama logiczna (Logical Framework Approach – LFA). Jest ona efektywną techniką pozwalającą instytucji zarządzającej na identyfikowanie i analizowanie problemu oraz na definiowanie celów oraz działań, które należy podjąć, by te problemy rozwiązać.

### **System zarządzania**

Dla każdego z określonych w poszczególnych segmentach gospodarki morskiej celów cząstkowych, a więc celów strategicznych rozpisanych na cele kierunkowe i szczegółowe przewiduje się następujące etapy ich osiągnięcia:

- Sformułowanie konkretnych projektów (zadań) służących realizacji zamierzonego celu.

Kryterium wyboru projektu do realizacji będzie ich wykonalność (m.in. ze względu na posiadane zasoby ludzkie, kapitałowe i rzeczowe), trwałość oceniana z punktu widzenia możliwości dostarczenia trwałych korzyści beneficjentom oraz stopnia, w jakim przyczynią się do osiągnięcia zamierzonego celu. Pomysły poszczególnych projektów na dalszych etapach wdrażania rozwijane będą w operacyjne plany projektów.

- Faza planowania: stworzenie rocznych i/lub wieloletnich programów inwestycyjnych obejmujących projekty (zadania) przewidziane do realizacji. Na tym ważnym etapie wdrażania Strategii podjęte zostaną decyzje dotyczące:
  - źródeł finansowania poszczególnych projektów (zadań),
  - sposobów wdrażania/realizacji poszczególnych projektów (zadań) – ustalone zostaną przy tym konkretne zasady wdrażania projektów, które pozwolą kontrolować przebieg wdrażania na kolejnym etapie Cyklu Zarządzania Projektem. W fazie tej zostanie również przewidziany sposób ewaluacji procesu wdrażania poszczególnych projektów (zadań) oraz

wskazane zostaną osoby i jednostki organizacyjne odpowiedzialne za wdrażanie i zarządzanie przebiegiem Cyklu Zarządzania Projektem.

W tej fazie powstanie matryca logiczna wyznaczająca logikę interwencji oraz opisująca ważne założenia i ryzyka kryjące się u podstawy logiki. Stworzy to bazę do sprawdzenia wykonalności projektu. Na potrzeby zarządzania i nadzorowania projektem, matryca zdefiniuje zadania, które mają być podejmowane, wymagane zasoby oraz zakres odpowiedzialności zarządzających. Zaproponowane zostaną w niej również weryfikowalne wskaźniki osiągania zamierzonych celów i źródła ich weryfikacji, co stworzy szkielet, według którego projekt będzie monitorowany i ewaluowany.

- Faza wdrażania, monitorowania i oceny bieżącej, w której projekt – przy wykorzystaniu posiadanych i uzgodnionych zasobów - jest uruchamiany i realizowany. W tej fazie jednostka organizacyjna odpowiedzialna za zarządzanie realizacją Strategii oceniać będzie aktualny postęp realizacji poszczególnych projektów (zadań) w stosunku do celów i w razie konieczności dokonywać korekt w sposobie wdrażania.

Jednostka odpowiedzialna za zarządzanie jest jednostką koordynującą i kontrolującą prawidłowość przebiegu wszelkich przewidzianych prac bieżących związanych z wdrażaniem każdego projektu. Będzie ona weryfikować:

- terminy realizacji etapów projektu,
- stronę finansową projektu,
- efektywność działań.

Monitoring i śledzenie realizacji planu odbywać się będzie poprzez ocenę realizacji poszczególnych celów strategicznych. Służyć temu będzie wypełnianie przez jednostkę zarządzającą dla każdego projektu tzw. karty oceny realizacji.

Do zadań jednostki zarządzającej należeć będzie także wykonywanie działań organizacyjnych takich jak np. ogłaszanie przetargów, prowadzenie negocjacji i inne działania związane z realizacją poszczególnych komponentów projektu. Będzie ona również odpowiedzialna za ewaluację projektu.

- Faza ewaluacji ex post, w której oceniane są wyniki każdego projektu, co pozwala stwierdzić, czy osiągnięto zamierzone rezultaty, a także wyciągnąć wnioski na przyszłość i ewentualnie zdefiniować nowe projekty

## **Planowanie**

W fazie planowania określone zostaną produkty, jakich uzyskanie nastąpi w wyniku realizacji poszczególnych projektów oraz spodziewane rezultaty (korzyści powstające natychmiast po dostarczeniu beneficjentom produktów) i oddziaływanie, jakie wystąpi w jakiś czas po dostarczeniu produktów.

Dostarczenie produktów nastąpi w wyniku zaangażowania konkretnych środków, przez które należy rozumieć przede wszystkim zaangażowane środki finansowe.

Dla każdego projektu już na etapie planowania określony zostanie zakres działań podejmowanych w celu jego realizacji, koszt realizacji, źródła finansowania, jednostka realizująca oraz współpracujące podmioty (o ile występują), a także harmonogram realizacji.

### **Matryca logiczna**

Istotnym punktem na etapie planowania będzie opracowanie matrycy logicznej, która pozwoli uczynić bardziej przejrzystymi logiczne związki pomiędzy poszczególnymi działaniami, wynikami i celami realizowanych projektów. Powinna być ona postrzegana jako wsparcie dla całego procesu realizacji strategii, nie zaś jako zestaw mechanicznych procedur. Powinno się ponadto patrzeć na matrycę logiczną jako na dynamiczne narzędzie, które powinno być szacowane i przeglądane w miarę, jak sam projekt się rozwija, a okoliczności ulegają zmianom.

Matryca logiczna, jaka zostanie zastosowana w procesie zarządzania realizacją Strategii to tabela, której wzorzec zamieszczono poniżej. Układ (logika) pionowy tabeli określa, co projekt ma osiągnąć, wyjaśnia związki przyczynowe i określa ważne założenia i obszary problemowe, które są lub mogą być niezależne od podmiotu zarządzającego projektem. Natomiast logika pozioma odnosi się do mierzenia efektów projektu i zasobów używanych w trakcie jego trwania, poprzez określenie kluczowych wskaźników pomiaru i za pomocą środków, dzięki którym zamiar będzie weryfikowany.

**Tabela 18** Przykładowa matryca logiczna projektu

	<b>Logika interwencji</b>	<b>Obiektywnie weryfikowalne wskaźniki</b>	<b>Źródła weryfikacji</b>	<b>Założenia</b>
<b>Cel (ogólny) strategiczny</b>				
<b>Cel projektu</b>				
<b>Wyniki</b>				
<b>Działania</b>				

**Cel (ogólny) strategiczny** - oznacza szeroko zakrojony cel, do którego wkład ma wносить analizowany projekt.

**Cel projektu** - natomiast oznacza trwałe korzyści, jakie dostarczane są beneficjentom projektu.

**Wyniki (rezultaty)** - to usługi dostarczane przez projekt.

**Działania** - mówią, w jaki sposób dobra i usługi projektu będą dostarczane.

Rolą obiektywnie weryfikowalnych wskaźników jest opisywanie ogólnych celów, celu projektu oraz wyników (rezultatów) w operacyjnie mierzalnych kategoriach. Specyfika wskaźników działa jako sprawdzenie wykonalności celów oraz tworzy podstawę do budowy systemu monitorowania projektu.

W czwartej kolumnie matrycy logicznej umieszczane są zewnętrzne czynniki, które wpłyną na wdrożenie projektu, ale znajdują się poza jego kontrolą.

### **Monitorowanie i ocena**

System monitorowania Strategii opierać się będzie o okresową ocenę na podstawie wypełnionych kart oceny realizacji. Karta oceny realizacji powinna być sporządzana w ścisłym powiązaniu i z wykorzystaniem matrycy logicznej przygotowanej w fazie planowania. Proponuje się, aby bieżąca ocena realizacji dokonywana była w okresie półrocznym. Powinna ona pozwolić na natychmiastowe dostosowanie działań lub ich elementów do zmieniających się warunków zewnętrznych, takich jak: zmiana partnerów, inne źródła finansowania, czy zmiana przewidzianych zadań. Jednostka koordynująca i zarządzająca projektem, przygotowując karty oceny realizacji, będzie jednocześnie przedstawiła stopień rozbieżności pomiędzy efektami zaplanowanymi a osiągniętymi. Zatwierdzenia kart ocen projektu dokonywać będzie Departament Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego w Szczecinie, do którego zadań w ramach budowy, uzgadniania, opiniowania oraz realizacji Strategii należeć będzie również współdziałanie i współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego (gminnego i powiatowego) oraz z organizacjami, instytucjami i podmiotami gospodarczymi.

Oprócz modyfikacji poszczególnych elementów projektów w trakcie ich realizacji możliwe będzie tworzenie dodatkowych kart projektów, które będą wpisywać się w wyznaczone cele operacyjne.

Poniżej zamieszczono przykładowy wzór karty oceny realizacji projektu:

<b>Cel operacyjny:</b>	
<b>Projekt (zadanie):</b>	
<b>Działania podejmowane w celu realizacji projektu:</b>	
<b>Efekty (mierniki osiągnięcia zakładanego celu):</b>	
<b>Stopień rozbieżności pomiędzy efektami zaplanowanymi a osiągniętymi:</b>	
<b>Napotkane problemy w trakcie realizacji projektu (zadania):</b>	
<b>Proponowana modyfikacja projektu (zadania):</b>	
<b>Dalsze finansowanie:</b>	

Ocena realizacji Strategii 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 zewnętrznych.

Wprowadzenie systemu monitoringu (oraz powiązanego z nim systemu ewaluacji) pozwoli wyeliminować w dużym stopniu problem dezaktualizacji założeń i celów Strategii wynikającej ze zmieniających się warunków funkcjonowania podmiotów realizujących poszczególne projekty w ramach opracowanej strategii, zmian prawodawstwa oraz innych warunków i okoliczności mogących wpłynąć na zasadność podejmowanych działań.

### **Ewaluacja**

Integralnym elementem Cyklu Zarządzania Projektem jest jego ewaluacja. Ma ona na celu m.in.:

- sprawdzenie skuteczności działań,
- promowanie osiągniętych sukcesów,
- zapobieganie niepowodzeniom przy realizacji poszczególnych projektów.

Ocena realizacji projektów w ramach opracowanej Strategii polegać będzie na ich ewaluacji okresowej i ewaluacji ex post. Ewaluacji poddawane jest osiągnięcie zamierzonych produktów, rezultatów oraz oddziaływania. Ewaluacja będzie dokonywana pod kątem realizacji Strategii na poziomie celów poszczególnych projektów i celów strategicznych określonych w dokumencie.

### **Ewaluacja okresowa**

Ewaluacja okresowa związana jest ściśle z fazą wdrażania, monitorowania i oceny bieżącej. Umożliwia ona bowiem w dokonanie w razie potrzeby korekty lub reorientacji procesu wdrażania danego projektu, a tym samym jego kontrolowanie i sprawne zarządzanie nim.

Ewaluacja okresowa dokonywana będzie na podstawie danych z procesu monitorowania. Jej zadaniem jest obiektywna ocena pierwszych osiągnięć strategii oraz rezultatów podejmowanych działań. Jednym z elementów oceny okresowej jest sprawdzenie poprawności zarządzania finansami oraz sposobu jego nadzorowania. Wyniki oceny okresowej pokazują, w jakim stopniu pierwotne założenia są realizowane. Przez porównanie z sytuacją sprzed wdrożenia projektu, ewaluacja okresowa, jeśli jest to możliwe, pokazuje wywołane pierwsze zmiany ekonomiczne oraz społeczne, a także pozwala stwierdzić, czy są one adekwatne do przyjętych celów.

### **Ewaluacja ex post**

Podstawowym celem ewaluacji ex post jest porównanie efektów realizacji strategii z zaangażowanymi środkami oraz założonych krótko- i długoterminowych efektów z faktycznie osiągniętymi, wyciągnięcie wniosków na temat przyjętych instrumentów działania oraz zastosowanej polityki. Służy temu zestaw odpowiednio opracowanych na etapie planowania wskaźników ewaluacyjnych. Wartości tych wskaźników mierzone są po zakończeniu projektów, w określonych odstępach czasu, zgodnie z przewidywanym okresem pojawienia się efektów. Źródłami informacji pozwalającymi dokonywać ewaluacji ex post są:

- dane pochodzące z procesu monitorowania,
- dokumentacja projektowa – techniczna i kosztorysowa,
- oficjalne dane statystyczne,
- inne dokumenty dotyczące realizacji projektu.

### **Kryteria ewaluacyjne**

Ocena projektów w ramach Strategii nastąpi z punktu widzenia realizacji zdefiniowanych w niej celów oraz tego:

- o Czy udało się zrealizować te cele?
- o Czy zostały one zrealizowane dobrze i przy rozsądnym gospodarowaniu środkami?
- o Co projekty pozostawią po sobie?

Powyższe pytania ewaluacyjne w odniesieniu do poszczególnych projektów służących realizacji Strategii uszeregowane zostaną według tzw. kryteriów ewaluacyjnych, wśród których wymienia się:

- **Kryterium odpowiedności (ang. Relevance)** – często określane mianem użyteczności projektu.

Na etapie oceny ex post na podstawie tego kryterium porównane zostaną potrzeby i problemy występujące w poszczególnych sektorach gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego z faktycznym zaspokojeniem tych potrzeb w wyniku realizacji projektu (zadania).

- **Kryterium efektywności (ang. Efficiency)**

Za jego pomocą porównana zostanie ilość i jakość finansowych, administracyjnych, ludzkich i in. zasobów zaangażowanych przy realizacji projektu w ramach strategii rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego z faktycznymi osiągnięciami na poziomie produktu, rezultatu i oddziaływania.

- **Kryterium skuteczności (ang. Effectiveness)**

Kryterium to pozwoli zweryfikować, czy cele Strategii zdefiniowane w trakcie jej opracowywania zostały faktycznie osiągnięte. Podstawą tego będzie porównanie założeń przyjętych w Strategii oraz na etapie planowania służących jej realizacji projektów z uzyskanymi produktami, rezultatami i oddziaływaniami.

- **Kryterium trwałości (ang. Sustainability)**

Powyższe kryterium pozwoli stwierdzić, czy efekty implementacji projektu (a zarazem efekty wykonanej strategii) będą istnieć w średnim- i długim horyzoncie czasowym po zakończeniu prac wdrożeniowych i oddania inwestycji do użytkowania.

Należy podkreślić, iż powyższe kryteria nie wyczerpują zestawu kryteriów możliwych do zastosowania. Jednostka odpowiedzialna za zarządzanie realizacją Strategii będzie mogła dokonywać ewaluacji poszczególnych projektów z punktu widzenia innych jeszcze kryteriów, jeżeli uzna to za celowe i zwiększające efektywność procesu zarządzania realizacją Strategii.

Ważnym elementem procesu ewaluacji Strategii będzie przedstawianie przez Departament Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego w Szczecinie okresowych sprawozdań z jej realizacji Sejmikowi Województwa Zachodniopomorskiego. Sprawozdanie to sporządzone będzie w oparciu o raporty z wykonania poszczególnych projektów w ramach Strategii (kart oceny realizacji) dostarczane przez podmioty koordynujące. Będzie ono zatwierdzane przez Sejmik Województwa w drodze uchwały.

### **Aktualizacja**

Ewentualne zmiany w zapisach Strategii, wynikające z procesu monitorowania i ewaluacji jej wdrażania, mogą być dokonywane na bieżąco w matrycach logicznych poszczególnych projektów (zadań). Natomiast zasadnicze zmiany dotyczące celów strategicznych i priorytetowych kierunków rozwoju sektorów gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego mogą być wprowadzone uchwałą Sejmiku Województwa na wniosek Departamentu Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego.

### **Uwagi końcowe**

Wprawdzie odpowiedzialność za realizację „Strategii rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do roku 2015” spoczywa na samorządzie regionu, jednak z uwagi na fakt, iż osiągnięcie wielu spośród założonych w niej celów zależy od podmiotów i instytucji prywatnych, konieczne jest współdziałanie wszystkich zainteresowanych stron w tym zakresie.

Szczególne role samorządu województwa w procesie wdrażania niniejszej Strategii wynika z tego, iż stwarza on dogodne warunki dla pozyskania środków z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej i ich właściwą alokację, a fundusze te stanowiąc będą ważne źródło finansowania (refinansowania) zadań wynikających z wykonywania Strategii.



## **7. MACIERZ ZALEŻNOŚCI**

Zamieszczona poniżej macierz zależności powstała w wyniku dyskusji przeprowadzonej na warsztatach eksperckich. Stanowi propozycję interpretacji zauważonych zależności pomiędzy badanymi sektorami gospodarki morskiej na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Macierz przedstawia uśrednione oceny z warsztatów przeprowadzonych z panelem współpracujących ekspertów. Jej założeniem jest wskazanie możliwych synergii pomiędzy planowanymi procesami inwestycyjnymi oraz pozostałymi działaniami podejmowanymi w wyniku realizacji danej inwestycji (w skali od 1-5, gdzie 5 – wpływ najmocniejszy, 1 – wpływ najslabszy). Wnioski z zaobserwowanych tendencji mogą przyczynić się do bardziej sprawnego i efektywnego zarządzania realizacją niniejszej strategii, optymalizowania planowanych budżetów oraz osiągnięcia przyjętych w poszczególnych obszarach gospodarki morskiej celów.

Będzie to możliwe dzięki wykorzystaniu potencjalnych oszczędności oraz efektów skali wynikających z uwzględnienia sprzężenia zwrotnego pomiędzy poszczególnymi sektorami gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego. Układ macierzy powinien być interpretowany następująco:

- wpływ sektora podanego w wierszu na sektor podany w kolumnie,  
np. wpływ transportu morskiego (wiersz II) na przemysł okrętowy (kolumna III) wynosi 4

Równie istotnym elementem jest suma przedstawiana na końcu wiersza interpretowana jako wypadkowa „siła” wpływu danego sektora na pozostałe.

	Transport morski	Gospodarka portowa	Przemysł okrętowy	Rybołówstwo morskie	Żegluga przybrzeżna i śródlądowa	Eksploatacja zasobów wód i dna morskiego	Ochrona środowiska M. Bałtyckiego i pasa nadbrzeżnego	Szkolnictwo Morskie	Turystyka	SUMA
Transport morski		4,4	4	1,8	3,9	2	3,2	3,5	3,1	25,9
Gospodarka portowa	4,4		2,6	2,8	4,3	1,6	2,5	2,7	2,1	18,6
Przemysł okrętowy	3,1	2,2		2,6	2,9	1,5	2,5	3,4	1,7	16,8
Rybołówstwo morskie	1,8	2,8	3		1,8		3,8	3,1	2,4	16,9
Żegluga przybrzeżna i śródlądowa	3,2	3,6	2,9	1,8		1,8	2,8	2,8	3,5	19,2
Eksploatacja zasobów wód i dna morskiego	2,1	2	2,6		2,5		4,2	2,8	1,9	16
Ochrona środowiska M. Bałtyckiego i pasa nadbrzeżnego	2,8	2,8	2,5	3,7	2,9	4,2		2,6	3,4	22,1
Szkolnictwo Morskie	2,8	2,8	3,2	2,9	2,5	2,7	2,3		2,4	18,8
Turystyka	3,1	1,8	1,4	1,9	3,5	1,4	2,5	2,2		14,7

## **8. SŁOWNIK POJĘĆ I SKRÓTÓW**

**(według kolejności alfabetycznej)**

**Abiotyczny** - odnoszący się do materii nieożywionej lub pozbawionej życia; nieożywiony. Strefa abiotyczna strefa, w której nie występuje życie, np. w głębi skorupy ziemskiej czy też w najwyższych warstwach atmosfery. Czynniki abiotyczne wszelkie elementy przyrody nieożywionej, działające na organizmy danego środowiska, np. czynniki klimatyczne, glebowe.

**Abrazja** - proces niszczenia brzegów mórz i dużych jezior przez działanie fal i tarcie niesionych przez nie głazów, żwiru i piasku.

**Akwakultura** - hodowlane zabiegi człowieka mające na celu zwiększenie pozyskiwania pożywienia ze środowiska wodnego naturalnego lub sztucznego (jeziora, sadzawki, stawy, zatoki morskie – pozyskujemy ryby, glony, mięczaki itp.).

**Akwen** – dowolny obszar wodny obejmujący wody zarówno bieżące (lotyczne) jak i stojące (lenityczne), lub wydzielony obszar morza np. zatoka.

**Allochtoniczny** - docierający do systemu z zewnątrz (np. gatunek allochtoniczny lub materia allochtoniczna); przeciwieństwo autochtoniczny.

**Antropopresja** - całość działań ludzkich w środowisku przyrodniczym wywołujących zamierzone i niezamierzone zmiany w środowisku, genetyczne zmiany w populacjach itp. Najpopularniejsze są eutrofizacja jak również acydyfikacja (zakwaszenie).

**Armator** - osoba prawna lub fizyczna eksploatująca własny lub wynajęty statek; zatrudnia kapitana i załogę oraz odpowiada cywilnie za zobowiązania wynikające z eksploatacji statku.

**Autochtoniczny** - zwierzęta i rośliny pochodzące z tego terenu, na którym obecnie występują, np. torbacze w Australii.

**Autogenny** - wywołany przez przyczyny wewnętrzne.

**Balneologia** - dział medycyny, nauka zajmująca się badaniem właściwości leczniczych kąpiel i wód mineralnych z naturalnych źródeł oraz działających łącznie z wodą czynników chemicznych, fizycznych i klimatycznych.

**Bandera** - przynależność państwowa statku wodnego. W węższym znaczeniu bandera to flaga określająca tę przynależność. Często bandera różni się zasadniczo od flagi państwa. Bandera określa jednocześnie charakter statku, jej kształt i wygląd muszą być określone w specjalnym rejestrze statków. Uroczyste podniesienie bandery jest związane z przejściem statku przez armatora i oddaniem do eksploatacji.

**Barka** - rodzaj statku o płaskim dnie, najczęściej pozbawiony własnego napędu.

**Barkowiec** - statek wodny do przewożenia ładunków w standardowych pojemnikach – barkach; przeładunek może odbywać się na wodach poza portem; różni się 2 zasadnicze rodzaje barkowców: wyposażone w urządzenia podnośne, np. bramownice

czy podnośne platformy na rufie, albo skonstruowane tak, że przeładunek odbywa się bez podnoszenia z wody – barki wpływają do ładowni lub są podwieszane.

**Bentos** - w morzach, jeziorach i stawach zbiorowisko organizmów przytwierdzonych do dna, osiadłe na nim lub występujące w osadach dennych.

**Biocenoza** – 1) Żywa część lokalnego ekosystemu - względnie trwałe, naturalny lub sztuczny zespół populacji roślinnych (fitocenoza) lub zwierzęcych (zoocenoza) żyjących we wspólnym obszarze biotopie, wykazujący autonomię i wewnętrzne powiązania funkcjonalne, strukturę oraz adaptację i zdolność do utrzymania równowagi dzięki mechanizmom i zjawiskom samoregulacji (homeostaza). 2). Jest zespołem organizmów uzależnionym troficznie (sieć troficzna) gdzie zachodzi obieg materii i przepływ energii – co wg wielu zwolenników jest synonimem ekosystemu. 3). Synonim gildii lub zespołu gdzie biocenoza jest arbitralnie wybrana grupą gatunków mającym powiązania silniejsze niż z pozostałymi grupami gatunków znajdujących się w siedlisku (b. planktonowa, b. bentosowa co odmienne jest od określenia np. b. rzeki).

**Biogeny (nutrienty, biogenne substancje, sole)** - ogólna nazwa przede wszystkim związku azotu, potasu i fosforu oraz wszystkich makro- i mikro elementów niezbędnych do życia roślin tzn. ich budowy, przebiegu procesów metabolicznych i procesów biochemicznych witamin.

**Biomasa** - ogólna masa osobnika, zespołu osobników jednego gatunku, grupy gatunków lub całej biocenozy, także ilość materii organicznej wytworzonej przez populację.

**Biotyczne czynniki** - żywe elementy biocenozy oddziałujące na siebie wzajemnie oraz na swoje siedlisko.

**Borowina** (torfy borowinowe) - nieodwodniony torf leczniczy odznaczający się wysokim stopniem rozkładu roślinności bagiennej, stosowany w formie kąpeli leczniczych w chorobach gośćcowych, kobiecych i naczyń krwionośnych.

**Chemikaliowiec** - zbiornikowiec przeznaczony do przewozu płynnych chemikaliów.

**Dekapitalizacja** - proces zmniejszania się wartości środków trwałych, w wyniku niepokrywania bieżącego ubytku ich wartości przez inwestycje.

**Dominacja ekologiczna** – przewaga ilościowa nad innymi gatunkami na tym samym poziomie troficznym albo gildii w biocenozie. Oznacza to zwykle największy % udział w całkowitej liczebności wszystkich gatunków. Poza dominantami niższy udział mają subdominanty (influenty, recedenty a występujące sporadycznie nazywane są adominantami).

**Dominant** (eudominant) - gatunek osiągający w zbiorowisku przewagę ilościową nad innymi gatunkami. Często jest zarazem edyfikatorem fitocenozy czy zoocenozy.

**Drobnicowiec** - statek przeznaczony do przewozu drobnicy, czyli towarów przemysłowych liczonych w sztukach, zapakowanych w skrzynie, beczki, beły, worki i inne rodzaje opakowań, lub bez opakowania, jak samochody. Drobnicowce rozwijają zwykle dużą prędkość, przekraczającą nawet 20 węzłów. Mogą też zabierać do 12 pasażerów.

**Duplex** - stal nierdzewna o strukturze ferrytyczno-austenitycznej zawierająca prawie równe ilości ferrytu i austenitu. Mikrostruktura tych stali gwarantuje wysoką odporność na korozję wżerową, naprężeniową oraz międzykrystaliczną posiadając jednocześnie wysoką wytrzymałość mechaniczną.

**Endemit** - gatunek występujący wyłącznie w danym miejscu kuli ziemskiej, np. endemit występujący wyłącznie w jeziorze Bajkał.

**Endemity** - jednostki systematyczne fauny i flory występujące na ograniczonym terenie wskutek izolacji geograficznej lub zmian warunków środowiskowych oraz w następstwie zawężania ich pierwotnego areału. Paleoendemity – pochodzą z odległych okresów geologicznych, a neoendemity powstały w czasach zbliżonych do współczesnych.

**Energia falowania** – energia powstająca w wyniku wykorzystania fal morskich. Zaliczana jest do odnawialnych źródeł energii.

**Energia kinetyczna prądów morskich** - energia powstająca w wyniku wykorzystania prądów morskich. Zaliczana jest do odnawialnych źródeł energii.

**Energia pływów** - energia powstająca w wyniku wykorzystania zjawiska pływów mor. lub oceanicznych dzięki różnicy poziomów i przepływowi wody między akwenem otwartym i odpowiednio utworzonym zbiornikiem. Zaliczana jest do odnawialnych źródeł energii.

**Energia promieniowania słonecznego** - zaliczana jest do odnawialnych źródeł energii. Przetwarza i wykorzystuje ona energię promieniowania Słońca

**Energia termiczna** - zwana też energią cieplną to ta część energii wewnętrznej układu, która może być przekazywana innemu układowi w formie ciepła. Zaliczana jest do odnawialnych źródeł energii.

**Energia wiatrowa** - jedno z odnawialnych źródeł energii. Turbiny wiatrowe przekształcają ją na energię elektryczną.

**Epipelagial** - powierzchniowa warstwa dziedziny oceanicznej do głębokości około 200 m.

**Estuarium** - obszar znajdujący się pod wpływem wód słodkich i słonych (deltowate ujścia rzek, fiordy, płytkie zatoki, baseny oddzielone mierzejami, obszary tektonicznego zapadliska nadbrzeżnego) powodujący wytworzenie się specyficznych warunków środowiskowych (specyficzna flora i fauna pochodzenia słodkowodnego i morskiego). Są to ekosystemy wysokoproduktywne ale w wyniku antropopresji podlegają znacznym zmianom degradacyjnym.

**Eurytopy** - organizmy znoszące bez szkody znaczne wahania czynników środowiska np.: temperatury, wilgotności.

**Fauna** - zwierzęta żyjące w określonych granicach przestrzeni geograficznej: fauna stawu, krainy itp.

**Fennoskandia** – Bałtycka tarcza, wydźwignięta i występująca na powierzchni ziemi część krystalicznego podłoża prekambryjskiej platformy wschodnioeuropejskiej, obejmująca Płw. Kolski, Rep. Karelii (Federacja Ros.), Finlandię, Szwecję i pd. Norwegię;

zbudowana z archaicznych i proterozoicznych skał metamorficznych i magmowych, tworzących stare pasma górskie (m.in. karelify), które już w proterozoiku zostały zrównane; najstarsze z tych skał, o wieku określonym metodami izotopowymi na ok. 3,8 mld lat, ukazują się na powierzchni na Płw. Kolskim; na tych zrównanych utworach leżą płatami okruchowe (np. piaskowce jotnickie) i wulkaniczne skały górnego proterozoiku i dolnego paleozoiku. Prekambryjskie skały t.b. zawierają złoża wielu rud, np. żelaza, wanadu, miedzi, cynku i ołowiu, niklu oraz złoża apatytów (Płw. Kolski). W plejstocenie t.b. stanowiła centrum zlodowaceń Europy.

**Fitobentos** - rośliny żyjące na dnie zbiorników wodnych (glony oraz rośliny kwiatowe), rozwija się wyłącznie w płytkich, prześwietlonych warstwach wód w warstwie eufotycznej.

**Fitocenoza** (biocenoza roślinna) - roślinna część ekosystemu, biocenozy; określone zbiorowisko roślin na jednym siedlisku.

**Fitoplankton** - plankton roślinny (fitoplankton sieciowy, nanoplankton, pikoplankton oraz zooplankton); w skład którego wchodzi głównie glony należące do okrzemek i zielenic oraz sinice. Organizmy te są głównym źródłem pokarmu dla niektórych zwierząt, np. dla wielu gatunków wielorybów; występują do głębokości przenikania światła; odgrywa główną rolę w produkcji pierwotnej w ekosystemie.

**Fitoplankton sieciowy** - frakcja fitoplanktonu o wymiarach  $> 30 \mu\text{m}$  (nanoplankton, pikoplankton).

**Flota** - zespół statków będących podporządkowanych jednemu z przewoźników żeglugi lub państwa, którego mają banderę.

**Flota dalekomorska** - statki rybackie powyżej 50 m. długości wypływające poza Polskie Obszary Morskie.

**Gatunek reliktowy** - gatunek fauny lub flory stanowiący pozostałość dawnych organizmów z minionych epok geologicznych.

**Gatunek zawleczony** - gatunek napływowy roślin lub zwierząt, pochodzący z innego obszaru geograficznego, który przypadkowo dostał się na dany teren i rozprzestrzenił się w środowisku naturalnym.

**Gospodarka morską** - całokształt działalności gospodarczej polegającej na wytwarzaniu dóbr i świadczeniu usług zgodnie z potrzebami ludności. Gospodarka morską obejmuje transport morską i żeglugę morską, sprawy obszarów morskich, portów i przystani morskich, racjonalnego korzystania z żywych zasobów morza, ochrony środowiska morską.

**Hala prefabrykacji** - dział w stoczni, w postaci dużej hali, w której budowane są większe elementy lub nawet całe sekcje.

**Halobionty** - organizmy żyjące wyłącznie w wodach o dużej zawartości soli (od 50 ‰ do około 280 ‰) lub na glebach silnie zasolonych.

**Haloklina** - warstwa wody, w której następuje ostra zmiana zasolenia, zwykle minimum o 1 ‰ na 10 m głębokości. Haloklina rozdziela epitalasę (powierzchniową) od bardziej zasolonych wód głębinowych – hypotalassy.

**Holoplankton** - zwierzęta planktonowe spędzające wszystkie cykle życiowe w toni wodnej, tworzą plankton stały.

**Homeostaza** - zdolność organizmów, biosystemów do zachowania równowagi funkcjonowania nawet w niesprzyjających warunkach powodowanych czynnikami naturalnymi lub antropogennymi. Jest to układ samoregulujący w biosystemie.

**Hydrochemia** - dział hydrologii; nauka badająca procesy chemiczne zachodzące w wodach ( w hydrosferze) występujących w przyrodzie, chemia wód.

**Hydrologia** - nauka o wodach występujących w przyrodzie, badająca zjawiska i procesy występujące w hydrosferze, czyli w wodach powierzchniowych, podziemnych i atmosferycznych a w szczególności wodach znajdujących się w cyklu hydrologicznym (a zwłaszcza właściwości fizyczne i chemiczne). Do hydrologii należą hydrometria i hydrografia (ogólna, dynamiczna, regionalna i stosowana).

**Ichtiofauna** - ogół gatunków ryb danego zbiornika wodnego lub jego części.

**Ingresja** - lokalne zalanie lądu przez morze.

**Interreg III** - jest jedną z czterech Inicjatyw Wspólnotowych, której głównym celem jest dążenie do tego aby granice państwowe nie stanowiły przeszkody dla zrównoważonego rozwoju oraz integracji europejskiej a możliwa współpraca wzmocniała spójność społeczno - gospodarczą. Inicjatywa Wspólnotowa Interreg III składa się z następujących komponentów: Komponent A - który służy wspieraniu i promocji zintegrowanego rozwoju regionalnego na obszarze sąsiadujących ze sobą regionów przygranicznych, włączając w to regiony na granicach zewnętrznych oraz przy niektórych granicach morskich. Komponent B - ma na celu wspieranie współpracy międzynarodowej między władzami regionalnymi i krajowymi, w ramach dużych regionów paneuropejskich, mającej na celu zrównoważony i skoordynowany rozwój przestrzenny. Komponent C - finansujący współpracę międzyregionalną w skali europejskiej obejmującą między innymi wymianę informacji doświadczeń dotyczących rozwoju regionalnego oraz polityki spójności.

**Izohalina** - linia łącząca miejsca o jednakowym zasoleniu wody morskiej.

**Jeziora przybrzeżne** - oddzielone od morza mierzeją (przymorskie np. Łebsko, Jamno, Gardo, Bukowo), wałem wydmy lub osadami rzecznyymi (laguny, limany).

**Jeziora reliktowe** - zbiorniki lenityczne stanowiące część większego jeziora lub morza.

**Kartowanie** - metoda badań geograficznych, polegająca na zapisie jakiegoś zjawiska w postaci mapy na podstawie studium terenowego, zdjęcia kartograficznego, ankiety, spisu.

**Kontenerowiec** - statek specjalnie wyposażony w prowadnice i przeznaczony do przewozu kontenerów, przy założeniu ich pionowego załadunku i wyładunku.

**Kopaliny, wg ustawy Prawo Geologiczne i Górnicze** - takie naturalne nagromadzenie minerałów i skał oraz innych substancji stałych, gazowych, ciekłych, których wydobywanie może przynieść korzyść gospodarczą.

**Korytarz ekologiczny** - struktura przestrzenna o wydłużonym kształcie, łącząca płaty podobnych środowisk, stanowiąca preferowaną drogę przemieszczania się zwierząt; korytarzami ekologicznymi są np. doliny rzeczne; rzeka łącząca jeziora; najczęściej jest to obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów.

**Kruszywa naturalne** - kruszywa pochodzenia mineralnego, rozdrobnione w wyniku erozji skał lub uzyskiwane przez mechaniczne rozdrobnienie skał litych, występujące w przyrodzie w postaci luźnych okruchów skalnych.

**Kuter** - mała pokładowa jednostka pływająca o napędzie motorowym lub motorowo – żaglowym o długości od 10 – 24 m i ograniczonym zasięgu pływania. Kutrem kieruje sztyper a maszyny obsługuje mechanik.

**Litologia** - zbiór cech i właściwości skał, obserwowany makroskopowo. Do zagadnień litologii należy skład mineralny, tekstura, struktura i barwa.

**Litoral** - strefa dna pomiędzy poziomami stanów najwyższej i najniższej normalnej wody; często określamy ją w morzu jako strefę międzyprzytłocową. W rzekach, stawach i jeziorach jest to płytkie, prześwietlone dno w strefie przybrzeżnej zbiornika, której zasięg wyznacza granica zasięgu makrofitów zanurzonych (pelagial). W litoralu wyróżnia się jeszcze: epilitoral - zewnętrzną strefę płytkiego dna przy brzegu, supralitoral – strefę oprysku, eulitoral – właściwą strefę brzegową, infralitoral – podwodną strefę dna z roślinnością, sublitoral – strefa dna bez roślinności.

**LO/LO** - (load on / load off) – prom, statek transportowy lub barka, do załadunku i rozładunku, których niezbędnym jest żuraw portowy przenoszący towary bezpośrednio na pokład statku.

**Ładowność** - nośność użyteczna, oznaczająca masę samego ładunku.

**Łąki podwodne** - zbiorowisko roślinności całkowicie zanurzonej pod wodą w litoralu jezior lub na dnie stawów. Rozwijają się najczęściej do głębokości 2,5 – 3 m jest to zwykle stosunkowo niska i zwarta roślinność na dnie zbiorników wodnych, np. łąki ramienicowe.

**Łowisko** - obszar mórz i oceanów, w którego obrębie poławia się w celach gospodarczych ryby i inne zwierzęta morskie (mięczaki, glony, skorupiaki); na ogół znajduje się w obszarze szelfu; w latach 70. tereny łowisk zostały znacznie ograniczone w wyniku rozszerzenia przez państwa nadmorskie narodowej strefy rybołówstwa.

**Łódź rybacka** – jest małą jednostką pływającą o niewielkim zanurzeniu, z wiosłami lub silnikiem przyczepnym - zaburtowym. Może być wykonana z drewna, tworzyw sztucznych lub metalu.

**Makroplankton** - duże formy planktonu, najczęściej zwierzęcego, o wielkości od 1 do 20 cm (meduzy, żebroplawy, większe skorupiaki, strzałki, ichtioplankton).



**Makrozoobentos** – duże zwierzęta denne pozostające na sicie # 1 mm (skąposzczety, wieloszczety, larwy owadów, szkarłupnie, małże, skorupiaki).

**Marikultura** - hodowla lub chów organizmów morskich (akwakultura).

**Marina** – mały lub średni port używany głównie przez jachty. Najczęściej posiadają stacje paliwowe oraz urządzenia sanitarne.

**Masowiec** - statek, zazwyczaj z pojedynczym pokładem i dnem podwójnym, zbiornikami szczytowymi i obłowymi oraz z pojedynczym lub podwójnym poszyciem burtowym, przeznaczony głównie do przewozu suchych ładunków masowych luzem, tj. bez opakowania, wsypywanych bezpośrednio do ładowni, jak np. węgiel, ruda, nawozy mineralne, zboża, siarka granulowana, itp.

**Materia nieożywiona** - substancje we wszelkich formach materii, a więc w postaci gazowej, ciekłej lub stałej, a w szczególności powietrze, wody, minerały oraz substancje pochodzenia roślinnego lub zwierzęcego.

**Materia żywa** - cały dostępny człowiekowi świat żywych roślin, zwierząt oraz pozostałych organizmów (wirusy, bakterie itd.).

**Meroplankton** - okresowy składnik planktonu, są nimi larwalne stadia większości organizmów bentosowych i nektonowych, część swojego życia spędza w pelagialu, a resztę na dnie zbiornika wodnego. Skład meroplanktonu zmienia się w sezonach, przed przeobrażeniem się w formy bentosu osiadłego mogą one wybrać charakter dna na którym będą wiodły dorosły okres życia.

**Mineralizacja** - zespół procesów, w wyniku których związki organiczne przekształcają się w glebie w związki nieorganiczne, czyli tzw. mineralne.

**Narybek** - zarybek, młode ryby jajorodne od chwili rozpoczęcia czynnego żerowania, po wchłonięciu zawartości pęcherzyka żółtkowego, czyli przejściu okresu larwalnego, do ukończenia 1 roku życia.

**Nekton** – zespół organizmów pelagicznych zdolnych do aktywnego pływania o opływowych kształtach ciała, zdolnych do odbywania migracji poziomych i pionowych niezależnie od prądów morskich i innych sił hydrodynamicznych. W wodach słodkich w skład nektonu wchodzi ryby, płazy, gady i ssaki w morzach są to ryby, płazy, gady, głowonogi i ssaki. Większość tych zwierząt ma oprócz opływowych kształtów ciała, silnie i dobrze rozwinięte narządy ruchu lub narządy hydrostatyczne (pęcherz pławny, tkanki tłuszczowe itp.).

**Nektobentos** - organizmy pływające lub spędzające życie nad dnem organizmy demersalne.

**Nisza ekologiczna** - obszar zajmowania i występowania gatunku a zwłaszcza dotyczy to jego wielowymiarowej przestrzeni życiowej określanej wieloma czynnikami. Wyróżnia się nisze: troficzne, funkcjonalne, przestrzenną, fizjologiczno - przystosowawczą; w sensie fizjologiczno - przystosowawczym niszę szeroką (np. eurytermy) i wąską (stenotermy), typy troficzne nisze – oligotroficzna, mezotroficzna i eutroficzna. W tych kategoriach znajduje się nisza ekologiczna człowieka, który ingeruje w środowisku w nisze roślinożerców (herbivora), mięsożerców (carnivora) i wszystkożerców (omnivora).

**Nośność** - podstawowy parametr określający wielkość statku. Oznacza zdolność przewozową statku i określa łączną masę ładunku, załogi, zapasów paliwa, wody pitnej i technicznej, prowiantu, części zamiennych itp. jaką statek może przyjąć na pokład, nie przekraczając dopuszczalnego zanurzenia.

**Oceanologia** - nauka o właściwościach geograficznych, fizycznych, chemicznych i biologicznych mórz i oceanów. Oceanologia podstawowa to – oceanobiologia, oceanochemia, oceanofizyka, oceanogeologia czy oceanometeorologia. Oceanologia stosowana to –oceanografia rybacka oraz oceanotechnika

**Oceanografia** – jest to nauka o środowisku morskim, jego zjawiskach i procesach. Wyróżnia się oceanografię podstawową (fizyczna, biologiczna), stosowaną (np. rybacka) oraz opisową.

**Off-shore** - przemysł zajmujący się poszukiwaniem i eksploatacją złóż z dna morskiego.

**Pasażerokilometr** - to stosowana w transporcie pasażerskim (zazwyczaj publicznym i regularnym) jednostka miary pracy przewozowej wykonanej przez środki transportu pasażerskiego w określonym czasie (np. doby, miesiąca, roku, wybranego kursu itp.) liczba kilometrów \* liczba pasażerów.

**Pasożytnicze choroby** - choroba ludzi lub zwierząt wywołana przez pasożyty zwierzęce.

**Pelagial** – strefa otwartej wody w jeziorach jest to również środowisko otwartego oceanu, podzielone na rejon nerytyczny (0-200 m głębokości) i rejon oceaniczny (głębokość ponad 200 m).

**Pierwiastki biogenne** - węgiel, wodór, tlen, azot, fosfor, siarka, które budują podstawowe związki organiczne występujące w żywych organizmach.

**Plankton** - ogół drobnych organizmów roślinnych i zwierzęcych (np. glonów, pierwotniaków), unoszących się biernie w toni wodnej mórz i jezior, stanowiących pokarm dla ryb, walen i innych zwierząt.

**Pochylnia** - budowla hydrotechniczna umożliwiająca zbudowanie i zwodowanie kadłuba statku lub innej jednostki pływającej. Pochylnie stanowią podstawowe wyposażenie stoczni. Zwykle obsługiwane są przez żurawie stoczniowe lub sunnice bramowe.

Pochylnie dzielą się na: wzdłużne, kiedy kierunek ruchu wodowanego statku jest równoległy do jego płaszczyzny symetrii oraz poprzeczne, kiedy kierunek ruchu wodowanego statku jest prostopadły do jego płaszczyzny symetrii.

**Pojemność ładunkowa** - wyrażona w metrach sześciennych lub stopach sześciennych całkowita pojemność statku przeznaczona do celów ładunkowych. Pojemność ładunkowa zależy od rodzaju ładunku i jest największa dla ładunków sypkich wypełniających dobrze wolne przestrzenie ładowni. Różnice te wynoszą do 10% zależnie od konstrukcji statku.

**Polska Wyłączna Strefa Ekonomiczna** - obszar na Morzu Bałtyckim, który przylega do wód terytorialnych. Na Polskiej Wyłącznej Strefie Ekonomicznej prawo do łowienia ryb czy wydobywania surowców mają tylko polskie statki. Północna granica Polskiej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej na Bałtyku sięga 55°51'N i 18°18'E. Każde nadmorskie

państwo posiada strefy ekonomiczne na morzu, na których tylko to państwo ma prawo do łowienia ryb czy wydobywania surowców z dna morza.

**Polychaeta** - gromada pierścienic; należy do niej ok. 5 tys. gatunków; występują w morzu, a większość prowadzi denny tryb życia, także formy osiadłe (wytwarzają rurki, w których ukrywają ciało, np. serpula) oraz nieliczne planktonowe; są ważnym składnikiem pokarmu ryb, np. nereida.

**Populacja** - zbiór osobników jednego gatunku występujących w określonym środowisku, które potencjalnie mogą się krzyżować.

**Port** - zespół urządzeń i budynków znajdujących się na brzegu morza lub rzeki (port morski lub rzeczny), przystosowanych do obsługi statków i barek. Port składa się z części lądowej (nabrzeża, umocnione brzegi), mola, pirsów (rodzaj pomostu przeładunkowego) i akwenów.

**Praca przewozowa** - iloczyn wykonanej przez środki transportu: długości drogi (liczby kilometrów) i ilości przewiezionych osób (w transporcie pasażerskim), lub liczby ton przewiezionego towaru (w transporcie towarowym)(ładunek osobowy); wynik wyrażany w pasażerokilometrach(pas\*km).

**Program dla Odry 2006** – Program rządowy przyjęty do realizacji ustawą sejmową dnia 6 lipca 2001 r. Jego celem jest zrównoważony rozwój społeczny i gospodarczy obszaru Nadodrza z uwzględnieniem bezpieczeństwa ludzi i realistycznie ocenianych możliwości finansowania przedsięwzięć.

**Program ochrony brzegów morskich** - obejmuje swoim zakresem przedsięwzięcia mające na celu zabezpieczenie brzegów morskich przed zjawiskiem erozji.

**Przewozy door – to – door** - przewozy dla całego ciągu transportowego od producenta do odbiorcy.

**Przewozy mostowe** - wykonywane są pomiędzy poszczególnymi bazami przeładunkowo-składowymi zespołu portowego dla kumulowania ładunków w dawnej bazie na potrzeby za i wyładunku konkretnego statku morskiego.

**Przewozy multimodalne (intermodalne)** - Są to przewozy towarów realizowane za pomocą co najmniej dwóch gałęzi transportu na podstawie jednej umowy o przewóz i przy istnieniu jednego wykonawcy (operatora transportu multimodalnego) odpowiedzialnego za całość transportu.

**Przystań** - zespół budynków i urządzeń na brzegu morza, jeziora lub rzeki, służących do postoju małych statków oraz do ich załadunku i wyładunku. Wyróżnia się przystanie: rybackie, pasażerskie, towarowe i specjalne. Przystań jest znacznie mniejsza od portu i posiada znacznie skromniejsze wyposażenie.

**Pseudopopulacja** – populacja pojawiająca się epizodycznie (np. bezkręgowce i kręgowce wnoszone z Morza Północnego do Bałtyku), nie rozmnażająca i w efekcie zanikająca po pewnym czasie kiedy np. wyrówna się zasolenie w wodach wlewowych do Bałtyku.

**Rafa** - skonsolidowana skała na głębokości 20 m lub mniejszej. Rafa koralowa – powstaje z wapiennych szkieletów koralowców, wieloszczetów, mszywiolów a nawet glonów, tworząc na dnie rodzaj wzniesień biogenicznych w wodach sub- i tropikalnych na głębokości do 50 m.

**Refulacja** - sztuczne usypywanie plaży, wzmacnianie wybrzeża itp. za pomocą piasku wydobywanego w innym miejscu.

**Reintrodukcja** - powtórne wsiedlenie na dany obszar lub do danego zbiornika gatunku, który niegdyś w nim występował, ale z różnych powodów wyginął.

**Rekultywacja** - sztuczne odtwarzanie naturalnych cech i przyrodniczego bogactwa układów silnie zdegradowanych w wyniku antropopresji.

**Restytucja** - odtworzenie nieistniejącego gatunku, podgatunku lub odmiany, np. odtworzenie jesiotra dzięki zachowaniu się jego genów w populacji.

**Rewitalizacja** – sanacja, „ożywianie”, przekształcanie układów ubogich w przyrodniczo bogate.

**RORO-** (roll on / roll off) – prom, statek transportowy lub barka zdolna do przewożenia pojazdów. Jednostki RORO zwykle posiadają wbudowaną rampę umożliwiającą 'wtoczenie' pojazdu na pokład statku.

**Rybołówstwo** - proces poławiania oraz wykorzystywania przez człowieka jako źródło pokarmu ryb i innych organizmów wodnych. Rybołówstwo oparte jest na naturalnych mechanizmach regulacji wielkości populacji i ma na celu uzyskanie maksymalnych połowów. Światowe połowy ryb wynoszą blisko 90 mln ton a ponad 91% z nich to ryby morskie.

**Siedlisko** - zespół warunków, w których gatunek lub biocenoza występuje w przyrodzie. Na przykład siedliskiem życia epifitów są gałęzie drzew, kserofitów pustynie, a hydrofitów woda.

**Słonolubne organizmy** - HALOBIONTY - organizmy roślinne i zwierzęce, żyjące wyłącznie w wodach lub na glebach silnie zasolonych (powyżej 50‰); ze wzrostem zasolenia liczba gatunków maleje: przy zasoleniu 200‰ żyje jeszcze np. skorupiak. *Artemia salina*, przy zasoleniu 280‰ - wyłącznie niektóre gatunki wiciowców.

**Sozologia** – działalność związana z ochroną środowiska poczynając od działań edukacyjnych poprzez narzędzia prawne a kończąc na urządzeniach i konstrukcjach chroniących przyrodę; nauka o ochronie środowiska, zajmująca się także środowiskiem wodnym i jego ochroną przed zanieczyszczeniem i degradacją. Autorem pojęcia jest prof. Walery Goetel.

**Statek motorowy** - statek napędzany silnikiem spalinowym, np. m/s "Gorlice".

**Stenotopy** – organizmy o wąskiej amplitudzie ekologicznej, o wąskim zakresie tolerancji na określone czynniki środowiska (stenobaty - o wąskim zakresie tolerancji na ciśnienie itd.)

**Stocznia** - zakład przemysłowy, w którym buduje się, remontuje, przebudowuje lub likwiduje statki wodne i inne konstrukcje pływające.

**Strefa przybrzeżna** - część wybrzeża morskiego, ograniczona przez najwyższy (w czasie przyływu) i najniższy (w czasie odpływu) zasięg wód morskich.

**Surowce energetyczne** - paliwa kopalne: węgiel kamienny i brunatny, torf, ropa naftowa, gaz ziemny, drewno w procesie spalania zamieniane na energię mechaniczną pary lub elektryczność.

**Surowce okrucowe** - występują w postaci kruszywa naturalnego, piasków formierskich, piasków podsadzkowych, piasków kwarcowych do produkcji cegły wapienno - piaskowej i betonów komórkowych, surowców szklarskich oraz żwirków filtracyjnych.

**Takson** - jednostka systemu klasyfikacji organizmów (np. podgatunek, gatunek, rodzina, klasa)

**Taksonomia** - zajmuje się regułami klasyfikacji i nazewnictwa systematycznego. Jest to zespół reguł tworzenia, opisu i nazewnictwa jednostek systematycznych oraz hierarchicznej ich klasyfikacji systematyka organizmów.

**Talasoterapia** - leczenie klimatyczne w miejscowościach nadmorskich.

**Tania bandera lub wygodna bandera** - przenośne określenie państwa, które zapewnia armatorom niskie koszty obsługi statku wodnego. Państwa taniej bandery umożliwiają zarejestrowanie na swoim terytorium zagranicznego statku za symboliczną opłatę i proste przepisy, bez narzucania rejestrującemu odgórnie przepisów bezpieczeństwa, ochrony socjalnej itp. Sprawia to, że utrzymanie statku może być wielokrotnie niższe niż przy rejestrowaniu w macierzystym kraju. Do najpopularniejszych tanich bander należą państwa: Liberia, Panama, Bahamy

**Tarło** - rozród ryb jajorodnych polegający na składaniu ikry i natychmiastowym zapładnianiu spermą samca (mleczek). Ryby pelagofilne składają ikrę w toni wodnej, na piaszczystym dnie ikrę składają psammofile, na skalistym litofile a na substracie roślinnym - fitofile. Ryby ostrakofilne składają ikrę do jamy płaszczowej małży.

**Termika** - nauka zajmująca się zagadnieniami wytwarzania, gromadzenia i przesyłania ciepła.

**Termoklina** - warstwa skoku termicznego (metalimnion). Strefa, w której następuje najostrzejsza zmiana temperatury wraz z głębokością (gradient pionowy 1°C/ 10m ) w jeziorze stratyfikowanym (chemoklina, oskyklina).

**Termy** - źródła wody o temperaturze wyraźnie wyższej od średniej temperatury rocznej danego obszaru.

**Tonomila** - Jedna tonomila oznacza przewóz 1 tony ładunku na odległość 1 mili.

**Transport intermodalny** - przewóz ładunków wykorzystujący więcej niż jedną gałąź transportu. Najważniejszą regułą jest wykorzystanie tylko jednej jednostki ładunkowej na całej trasie przewozu.

**Transport kombinowany** - system, w którym użyte środki transportowe są tak dopasowane do siebie, że przeładunek towaru z jednego środka transportu na drugi środek transportu nie wymaga wielu operacji przeładunkowych.

**Transport morski** – przewozy masowe za pomocą statków, warunkiem jest dostęp do morza.

**Trawlery** - wyraźnie większe statki morskie wyposażone w urządzenia do przetwarzania, zamrażania i przechowywania ryb, są one przeznaczone do połowów na dużych i dalekich akwenach.

**Trofia** (żyźność) - zasobność wód jeziornych w pierwiastki biogenne, która decyduje o wielkości produkcji pierwotnej i zawartości materii organicznej w wodzie i osadach dennych (eutroficzny zbiornik, mezotroficzny zbiornik, oligotroficzny zbiornik, eutrofizacja).

**Troficzny** - dotyczący trofiki; odżywczy.

**Wlew z Morza Północnego** - Wlewająca się słona woda z Morza Północnego, cięższa od bałtyckiej, rozprzestrzeniała się w warstwach przydennych w poszczególnych basenach niosąc ozdrowieńczy tlen i biogeny.

**Włok** - narzędzie połowu ryb; sieć w kształcie worka, ciągnięta w pelagialu lub nad dnem na toczyskach z deskami rozporowymi przez jeden kuter lub statek zwany trawlerem. Włok może być ciągnięty przez dwa kutry, z których każdy ciągnie jedno skrzydło włoka - ten sposób połowu nazywany jest połowem „w tukę”.

**Woda masa** - pojęcie stosowane w hydrologii na określenie wód oceanicznych (morskich) o znacznej objętości, o właściwościach fizycznych, chemicznych i biologicznych ukształtowanych w określonym czasie oraz obszarze kuli ziemskiej, zachowujących te właściwości nawet po przemieszczeniu się poza obszar ich formowania i ulegających znacznej transformacji w wyniku mieszania się z wodami o innych właściwościach; parametrami charakteryzującymi masę wodną są: temperatura, zasolenie, zawartość tlenu, właściwości optyczne, wskaźniki biologiczne.

**Wody balastowe** – pochodzą ze zbiorników balastowych - pozwalają na zanurzenie i wynurzenie okrętu podwodnego. Podczas zanurzania, otwierane są kłapy i odwietrzniki, co skutkuje nabraniem do zbiorników wody i uzyskaniem pływalności ujemnej okrętu. Podczas szasowania zbiorników balastowych przy wynurzeniu, kłapy zbiorników pozostają otwarte, natomiast zamykane są odwietrzniki. Pozwala to na wtłoczenie do zbiornika powietrza i stworzenie poduszki powietrznej w celu wypchnięcia z niego wody.

**Wody podziemne** - to wody, zalegające pod powierzchnią Ziemi na różnych głębokościach i powstałe na skutek różnych procesów geologicznych.

**Zakwit wody** - masowy rozwój fitoplanktonu, związany z optymalnymi warunkami środowiska, a zwłaszcza optymalną ilością biogenów w wodzie. W efekcie zakwitu woda zmienia barwę i staje się mniej przejrzysta. Obserwuje się ją w rzekach, stawach, jeziorach i morzach. W wyjątkowych wypadkach dochodzi do złagodzenia falowania z powodu dużej ilości fitoplanktonu – jest to wynik rozwoju jednego gatunku, zazwyczaj sinic. Obumarłe glony mogą powodować m.in. lokalne przyduchy a nawet wydzielanie się egzotoksyn.

**Zanieczyszczenie morza** - wprowadzenie przez człowieka do środowiska morskiego substancji i energii szkodliwych dla żywych zasobów i właściwości fizyko-chemicznych morza. Głównym źródłem zanieczyszczeń morza są ścieki przemysłowe, komunalne

i wielkoobszarowe rolnicze przedostające się rzekami a także żegluga morska. Zanieczyszczenia te mają tragiczny wpływ na życie ptaków i planktonu morskiego, a przez to wpływają również na łańcuch troficzny i całą sieć troficzną w morzach i oceanach.

**Zarybianie** działanie polegające na stałym lub okresowym wprowadzaniu narybku (czasami larw) do jezior, rzek, zbiorników zaporowych lub stawów.

**Zasoby** - konsumowalne rekwizyty środowiska (m.in. energia, pierwiastki biogenne, pokarm roślinny i zwierzęcy, przestrzeń), wykorzystywane przez osobnika w procesach podtrzymywania biomasy, wzrostu i reprodukcji (limitacja).

**Zasoby naturalne** - to ogół zasobów pochodzących z przyrody, z których może korzystać człowiek. Zasoby te dzielą się na materię żywą, materię nieżywioną, oraz energię.

**Zasoby nieodnawialne** - są to przede wszystkim zasoby energetyczne (paliwa kopalne) i minerały.

**Zasoby odnawialne** - są to np.: wody, atmosfera, drewno, zasoby rybne; ich odnawialność wynika z zamkniętych obiegów materii: tlenu, wody i azotu.

Zasolenie wody, słoność wody - ogólna wagowa zawartość w wodzie rozpuszczonych soli mineralnych, wyrażona w procentach lub promilach.

**Zasolenie** - ilość gramów rozpuszczonej soli w 1000 g wody morskiej wyrażane w promilach [‰]. Podstawę słoności wody stanowią jony chlorku sodu (27%), soli magnezu, wapnia, potasu i siarczany.

**Zatoka** - część morza lub jeziora wcinająca się w ląd, który otacza ją z trzech stron.

**Zbiornikowce** - statki do przewozu płynnych ładunków masowych. Dawniej często spotykano zaliczanie do masowców.

**Zlewisko** - jest obszarem z którego wody powierzchniowe spływają do jednego morza lub oceanu. Około 20% powierzchni Ziemi stanowi obszar bezodpływowy.

**Zlewnia** - (dorzecze) teren, z którego wody spływają do określonego zbiornika wodnego (rzeka, jezioro, bagno, morze). Wyróżniamy zlewnie powierzchniową i podziemną.

**Złoże, złoża mineralne** - naturalne nagromadzenie kopalin w obrębie skorupy ziemskiej, powstałe w wyniku różnorodnych procesów geologicznych. Istotnym jest fakt, iż złoża występują w takiej ilości i w takich warunkach ekonomicznych i geologicznych, że jego eksploatacja jest opłacalna (tym się różni złoża od zasobu).

**Zoobentos** - fauna denna, bezkręgowce w zasięgu bentalu i litoralu. W zależności od charakteru dna wyróżniamy zbiorowiska bentosowe: liton, psammon, pelon. Nad dnem gromadzi się dużo zwierząt ruchliwych lub posiadających mniejsze możliwości lokomotoryczne są to: hiperbentos, nektobentos, sessil i vagil.

**Zoocenoza** - wielogatunkowy zespół zwierząt zasiedlający określone środowisko wodne lub lądowe (np. zoocenoza planktonowa, bentosowa itp.).

**Zooplankton** - organizmy zwierzęce będące częścią składową planktonu od bakterii do makroorganizmów (np. meduz o średnicy dzwonu 0,8-1,2 m).

**Żegluga bliskiego zasięgu** - forma żeglugi ograniczona do rejonu wód przybrzeżnych. W Polsce rejon ten dotyczy wód do 20 mil morskich od brzegu.

**Żegluga kabotażowa lub kabotaż** – żegluga pomiędzy portami tego samego państwa. Jeśli odbywa się w obrębie jednego morza nazywana jest kabotażem małym. Jeśli porty te znajdują się na różnych morzach to mówimy o kabotażu wielkim. Często kabotażem nazywa się ogólnie żegluga przybrzeżną.

**Żegluga morska** - morski transport ładunków i osób w celach ekonomicznych. Realizowany jest między portamiorskimi za pomocą wyspecjalizowanych statków

**Żegluga bliskiego zasięgu** - wg. definicji Komisji Europejskiej oznacza przemieszczanie ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portamiorskimi leżącymi w granicach geograficznych Europy lub między tymi portami a portami znajdującymi się w krajach pozaeuropejskich posiadających brzeg morski nad morzami graniczącymi z Europą.

**Żegluga nieregularna (in. trampowa)** - obejmuje przewozy wykonane statkami transportowymi żeglugi nieregularnej, tj. statkami kursującymi bez ogłoszonego rozkładu podróży i kierowanymi zgodnie z aktualnymi potrzebami przewozowymi.

**Żegluga przybrzeżna** - forma żeglugi ograniczona do rejonu wód przybrzeżnych. W Polsce rejon ten dotyczy wód do 20 mil morskich od brzegu.

**Żegluga regularna** - szereg połączeń promowych tak zorganizowanych, aby obsłużyć połączenia między dwoma lub większą liczbą tych samych portów zgodnie z opublikowanym rozkładem rejsów; lub w taki sposób, że połączenia te są na tyle regularne lub częste, że stanowią dający się wyróżnić systematyczny szereg połączeń.

**Żegluga śródlądowa** – transport wodny odbywający się po zbiornikach śródlądowych i ciekach, przeciwieństwo żeglugi morskiej.

**Żegluga trampowa lub tramping** - rodzaj żeglugi bez stałego rozkładu rejsów; przewóz najczęściej całookrętowych ładunków wynikający z aktualnego zapotrzebowania rynku przewozowego.

**Żegluga wahadłowa** - forma żeglugi odbywająca się wyłącznie między dwoma konkretnymi portami lub przystaniami. W zależności od akwenu, który ma do pokonania statek może zaliczać się do żeglugi morskiej, przybrzeżnej lub śródlądowej. W skład floty obsługującej taką formę transportu najczęściej wchodzi promy różnej wielkości w furtami dziobowymi i rufowymi umożliwiającymi wjazd i wyjazd pojazdów z obu stron statku.

#### **SKRÓTY:**

**AM** – Akademia Morska w Szczecinie

**AR** – Akademia Rolnicza w Szczecinie



- AGN** - Porozumienie o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia
- BIZ** - bezpośrednie inwestycje zagraniczne
- BMB** - Organizacja Bałtyckich Biologów Morza
- BSPA** - Baltic Sea Protected Area
- CBO** - Konferencja Oceanografów Bałtyckich
- CCB** - Coalition Clean Baltic - Koalicja Czystego Bałtyku
- CESA** - Europejskie Stowarzyszenie Producentów Statków
- CGT** - parametr tony na jednego zatrudnionego
- ConRo** - hybryda pomiędzy RORO a statkiem kontenerowym. Tego typu jednostka posiada zwykle niższy pokład przystosowany do transportu pojazdów przy górnym pokładzie przystosowanym równocześnie do przewożenia ciężkich kontenerów
- COŻ** - Centralny Ośrodek Żeglarstwa
- DWT** - symbol tony, jednostki nośności statku, równej 1 tonie metrycznej
- Dyrektywy 96/64/EC** - z dnia 8 grudnia 1995 roku w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu ładunków i pasażerów drogą morską
- EKD** - Europejskiej Klasyfikacji Działalności
- EKG ONZ** - Europejski Komitet Gospodarczy ONZ
- GIS** - systemów informacji geograficznej
- GT** - [ang. gross tonnage], jednostka - pojemności statku wodnego
- IBSFC** - Komisji Rybołówstwa Unii Europejskiej i Międzynarodowej Komisji Rybołówstwa Morza Bałtyckiego
- ICAO** - czteroliterowy kod alfanumeryczny, służący do oznaczania portów lotniczych na świecie. Pierwsza litera oznacza część świata wg podziału stworzonego przez ICAO, drugą literą oznaczone są państwa lub regiony administracyjne w tej części świata. Ostatnie dwie litery identyfikują dany port lotniczy
- ICES** - Międzynarodowa Rada Badań Morza
- ICT** - technologia informacyjno-komunikacyjna
- IMGW** - Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej
- IMO** - Międzynarodowa Organizacja Morska (International Maritime Organisation) jest wyspecjalizowaną agendą ONZ, zajmującą się wyłącznie sprawami morskimi, a w szczególności bezpieczeństwem na morzu oraz zapobieganiem zanieczyszczeniu środowiska morskiego przez statki

- Konwencja STCW 78/95** - Międzynarodowej konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawanie świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 roku, znolizowanej przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w 1995 roku
- LNG** - (ang. Liquefied Natural Gas) jest to paliwo - gaz ziemny w postaci ciekłej o temp, -163 °C
- LPG** - (ang. Liquefied Petroleum Gas) - gaz skroplony; paliwo będące mieszaniną propanu i butanu (w różnych proporcjach). Stosowane jest głównie jako paliwo opałowe do domowych kucharek gazowych, paliwo silnikowe, gaz nośny do kosmetyków w aerozolu oraz jest wykorzystywane jako paliwo przy wielu procesach przemysłowych
- MIF** - Marine Industries Forum - Forum Przemysłów Morskich
- MIR** - Morski Instytut Rybacki
- MSP** - małe i średnie przedsiębiorstwa
- NGO** - Non-Governmental Organization - organizacja pozarządowa - organizacja obywatelska (założona przez obywateli lub ich organizacje) i działająca z inicjatywy własnej na rzecz wybranego przez siebie wycinka interesu publicznego
- ODW** - Odrzańska Droga Wodna
- OSM** - Agencja pośrednicząca w zatrudnianiu marynarzy
- OSRM** - Ośrodek Szkolenia Ratownictwa Morskiego w Szczecinie
- PKB** - Produkt Krajowy Brutto
- PKD** - Polska Klasyfikacja Działalności
- POM** - Polskie Obszary Morskie
- PPTW** - Polska Platforma Technologiczna Transportu Wodnego
- PS** - Politechnika Szczecińska
- PT WATERBORNE** - Platforma technologiczna Waterborne
- SDKO** - Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich w Szczecinie
- SNWŻ** - średnia niska woda żeglowna
- TEN-T** - transeuropejska sieć transportowa
- TEU** - twenty-foot equivalent unit) - jednostka określająca standardowy wymiar kontenera o długości 20 stóp. Służy do określania pojemności kontenerowej portów i statków
- USz** - Uniwersytet Szczeciński
- „Vision 2020”** - program rozwoju sektora morskiego i śródlądowego

**WATERBORNE** - Europejską Platformę Technologiczną Transportu Wodnego  
WATERBORNE

**WIET** - Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu – Akademia Morska

**WOC** - Wolny Obszar Celny - wyodrębniona, niezamieszкана część większego obszaru celnego, traktowana jak zagranica, na którym obowiązuje jednolity system celny. Może być w Wolnym Obszarze Celnym prowadzona działalność gospodarcza, z wyłączeniem handlu detalicznego

**WOPR** - Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe - polska organizacja pozarządowa skupiająca ratowników wodnych

**WSRA** - Waterborne Strategic Research Agenda

**WWF** - World Wildlife Fund for Nature - Światowa Fundacja Ochrony Przyrody

## 9. SPIS TABEL, WYKRESÓW I RYSUNKÓW

### 9.1. SPIS TABEL

Tabela 1	Morska flota transportowa województwa zachodniopomorskiego w latach 1999-2004 (stan na 31.12) .....	17
Tabela 2	Morska flota transportowa pod polską banderą.....	18
Tabela 3	Statki morskiej floty transportowej województwa zachodniopomorskiego pływające pod polską banderą według wieku .....	20
Tabela 4	Statki morskiej floty transportowej województwa zachodniopomorskiego pływające pod obcą banderą według wieku.....	20
Tabela 5	Przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego morską flotą transportową według grup (w tys. ton) .....	23
Tabela 6	Udział poszczególnych krajów w europejskim portfelu zamówień na statki.....	53
Tabela 7	Udział znaczących krajów w światowym portfelu zamówień na statki .....	56
Tabela 8	Portfel zamówień stoczni w głównych regionach świata .....	57
Tabela 9	Struktura światowego portfela zamówień na statki .....	57
Tabela 10	Portfel zamówień na statki w Stoczni Szczecińskiej Nowa .....	58
Tabela 11	Produkcja statków w Stoczni Szczecińskiej Nowa.....	58
Tabela 12	Powierzchnia i ludność państw leżących w zlewni basenu morza Bałtyckiego .....	<b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b>
Tabela 13	Baza noclegowa i korzystający z bazy turyści polscy i cudzoziemcy w latach 2002, 2003 i 2004.....	107
Tabela 14	Zestawienie wartości wskaźników wchodzących w skład wskaźnika syntetycznego dla województw zachodniopomorskiego i pomorskiego ..	131
Tabela 15	Zestawienie wartości znormalizowanych wskaźników wchodzących w skład wskaźnika syntetycznego dla województw zachodniopomorskiego i pomorskiego .....	132
Tabela 16	Miary podobieństwa w latach 2002-2004 pomiędzy gospodarkami morskimi woj. pomorskiego i zachodniopomorskiego .....	133
Tabela 17	Lista wskaźników osiągnięć scenariuszy rozwoju (wskaźniki monitorowania) .....	137
Tabela 18	Zestawienie celów strategicznych i kierunkowych dla gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego.....	144
Tabela 19	Przykładowa macierz logiczna projektu.....	163

## 9.2. SPIS WYKRESÓW

Wykres 1	Podmioty i pracujący w podmiotach gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego w latach 1999-2004.....	15
Wykres 2	Udział żeglugi regularnej i nieregularnej w ogólnej masie ładunków przewiezionych morską flotą transportową w latach 1999-2004.....	21
Wykres 3	Udział żeglugi regularnej i nieregularnej w pracy przewozowej wykonanej w latach 1999-2004 przez statki morskiej floty transportowej .....	22
Wykres 4	Udział żeglugi dalekiego zasięgu i bliskiego zasięgu w żegludze regularnej .....	22
Wykres 5	Udział żeglugi bliskiego zasięgu i żeglugi dalekiego zasięgu w żegludze nieregularnej .....	23
Wykres 7	Przewozy ładunków flotą morską wg grup w latach 1999-2004 .....	25
Wykres 8	Obroty ładunkowe w portach morskich woj. zachodniopomorskiego w latach 2000 – 2005.....	32
Wykres 9	Ładunki drobnicowe w międzynarodowym obrocie morskim woj. zachodniopomorskiego w latach 2000 – 2005 .....	33
Wykres 10	Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich ogółem i w Świnoujściu w latach 2000 – 2004 .....	34
Wykres 11	Międzynarodowy ruch pasażerski w portach morskich woj. zachodniopomorskiego .....	106

## 9.3. SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1	Województwo zachodniopomorskie na tle kraju i Europy.....	6
Rysunek 2	Mapa województwa zachodniopomorskiego .....	11
Rysunek 3	Lokalizacja głównych podmiotów gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego .....	16
Rysunek 4	Rozmieszczenie połowów dorsza w 2003 r.....	62
Rysunek 5	Rozmieszczenie połowów śledzi w 2003 r .....	<b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b>
Rysunek 6	Rozmieszczenie połowów szprotów w 2003 r.....	63
Rysunek 7	Rozmieszczenie połowów płastug w 2003 r.....	<b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b>
Rysunek 8	Rozmieszczenie przystani, portów i ośrodków wodnych w województwie zachodniopomorskim .....	105