

**Dariusz Zarzecki**

Uniwersytet Szczeciński

## **Ocena potencjału gospodarczego i przestrzennego Szczecina w świetle nowej strategii rozwoju miasta**

***Streszczenie.** Artykuł poświęcono ocenie potencjału gospodarczego i przestrzennego Szczecina w świetle nowej strategii rozwoju miasta. Opracowanie oparto na wynikach prac zespołu ekspertów zajmujących się w latach 2009-2011 oceną stanu miasta, jego potencjału, a następnie określeniem celów strategicznych w perspektywie 2025 roku.*

***Słowa kluczowe:** strategia rozwoju, potencjał gospodarczy, potencjał przestrzenny*

### **1. Wprowadzenie**

Uchwalona przez Radę Miasta w grudniu 2011 r. *Aktualizacja strategii rozwoju Szczecina 2025* została poprzedzona wszechstronną diagnozą stanu miasta. Przeprowadzona diagnoza społeczno-gospodarcza Szczecina powstała jako efekt prac zespołu ekspercko-redakcyjnego, związanych z rozpoznaniem głównych problemów miasta w trzech głównych obszarach: społecznym, gospodarczym i przestrzennym. Eksperci kluczowi, których zadaniem było określenie nowych celów i zadań, przed którymi stoi Szczecin w latach 2010-2025, przez wiele tygodni zapoznawali się z faktami dotyczącymi miasta, z opiniami szerokiej rzeszy ekspertów, podczas indywidualnych i grupowych spotkań, z opiniami mieszkańców i wymieniali się refleksjami na wielu wspólnych spotkaniach zespołowych.

Rezultatem tego procesu jest diagnoza, której wybrane fragment zaprezentowano w niniejszym artykule<sup>1</sup>.

## 2. Potencjał gospodarczy Szczecina

Struktura branżowa szczecińskiej gospodarki także po 2002 r. kształtowała się pod silnym wpływem przekształceń własnościowych, zapoczątkowanych transformacją ustrojową w 1989 r. Przeobrażenia w gospodarce miasta nie zostały całkowicie zakończone i nadal zakłócają stabilizację procesów rozwojowych. W ich wyniku zmalała ranga tradycyjnych gałęzi gospodarki, stanowiących podstawę bytu i wyznacznik konkurencyjności miasta (w tym związanych z gospodarką morską), nierekompensowana równoważnym napływem nowych inwestycji, w tym bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ).

Zmiany własnościowe i skorelowane z nimi zmiany struktury podmiotów prowadzących działalność gospodarczą spowodowały, że liczba przedsiębiorstw państwowych działających na terenie miasta zmniejszyła się do 4, a liczba podmiotów zatrudniających 250 pracowników i więcej do 69 (kwiecień 2009 r.). Konsekwencją tych przekształceń w strukturze gospodarczej Szczecina jest stosunkowo wysoki współczynnik przedsiębiorczości mieszkańców, wynoszący 157 przedsiębiorstw na 1000 mieszkańców (w grupie porównywanych miast<sup>2</sup> tylko Poznań ma większy), przy czym przeciętna wielkość tych przedsiębiorstw jest niższa od średniej dla Polski.

Przedsiębiorczość mieszkańców w latach 2002-2008 skutkowałą wzrastającym corocznym przyrostem nowo rejestrowanych podmiotów, jednak od 2006 r. jest on niwelowany liczbą wyrejestrowań z systemu Regon; wypadkową tych dwu procesów jest liczba 64,1 tys. podmiotów na koniec 2008 r. (wzrost o 1,6 tys.). W strukturze własnościowej dominuje sektor prywatny (97,1%); udział osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą jest wysoki i wynosi 73,2%. W liczbie przedsiębiorstw ogółem prawie 99,9% stanowią małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP), przy czym aż 96,3% są to mikroprzedsiębiorstwa. Wysoki udział mikroprzedsiębiorstw w strukturze MŚP, a także malejący okres przeżywalności podmiotów gospodarczych oznacza potrzebę szerszego stosowania

---

<sup>1</sup> *Diagnoza społeczno-gospodarcza Szczecina powstała w maju 2010 roku*, red. D. Zarzecki. W opracowaniu dokumentu brał udział liczny zespół autorów, w tym m.in. S. Flejterski, J. Nekan-da-Trepka, G. Gawlik, M. Kisielewska, U. Murawska, M. Grudziński, M. Czerwiński, M. Pawlak.

<sup>2</sup> W grupie porównywanych miast znalazły się: Bydgoszcz, Gdańsk, Katowice, Lublin, Łódź, Poznań, Wrocław.

instrumentów zapewniających stabilizację najmniejszym podmiotom, a także wzmocnienie i rozwój całego sektora małej i średniej przedsiębiorczości.

Ukształtowana w wyniku przeobrażeń strukturalnych gospodarka miasta charakteryzuje się przewagą sektora usług (o różnej efektywności), obejmującego około 80% ogółu podmiotów, wśród których dominują podmioty związane z handlem i naprawami (26%), obsługą nieruchomości i firm (23,9%), z transportem, gospodarką magazynową i łącznością (8,4%). Stabilnym poziomem (jednak niską średnią wielkością przedsiębiorstwa) odznacza się budownictwo (11,3%); znacznie zmalało znaczenie przemysłu (8,7%). Zmiana struktury branżowej wymusiła realokację zasobów pracy. Z ogólnej liczby pracujących (114,6 tys. osób) na sektor usług przypada 74,6%, na przemysł 20%, na budownictwo 5,3% pracujących. Udział pracujących w liczbie mieszkańców wynosi 28,2% (ostatnie miejsce wśród porównywanych miast).

Słabość rynku pracy widoczna jest zwłaszcza w zakresie zatrudnienia w przemyśle. Niskie zatrudnienie utrzymuje się również w handlu i naprawach, co jest efektem istnienia znacznej liczby sklepów wielkopowierzchniowych, charakteryzujących się niskim zatrudnieniem względem wielkości sprzedaży. Wysoki jest udział zatrudnienia w transporcie i branży logistycznej, co jest efektem m.in. funkcjonowania portu morskiego w Szczecinie, spółek przeładunkowych i szeregu firm logistycznych wokół morsko-lądowego węzła transportowego.

Szczecin wykazuje się stosunkowo niskim współczynnikiem udziału zatrudnienia w sektorze prywatnym (55,1%), co jest pochodną rozbudowanego sektora finansów publicznych, który pomimo większej stabilności zatrudnienia charakteryzuje się relatywnie niskim poziomem zarobków i – w przypadku administracji – brakiem czynników generujących dochód.

Syntetyczna ocena zmian w gospodarce miasta, w okresie od 2002 r., wskazuje na silne wyhamowanie tempa rozwoju miasta – PKB Polski na mieszkańca w latach 2002-2007 wzrósł o 46,0%, podczas gdy w Szczecinie zaledwie o 24,7% i jest to najgorszy wynik wśród porównywanych miast, choć nominalna wartość PKB na mieszkańca jest w Szczecinie nadal wyższa od wytworzonego w Łodzi, Lublinie i Bydgoszczy.

**Działalność inwestycyjna.** Niedokończone procesy restrukturyzacyjne w gospodarce miasta miały swoje implikacje w zdolności przedsiębiorstw do ponoszenia nakładów inwestycyjnych. W 2007 r. wartość nakładów inwestycyjnych firm z siedzibą w Szczecinie wyniosła ponad 1,2 mld zł i była o około 200 mln zł niższa niż w 2000 r. Inwestowały głównie podmioty prowadzące działalność gospodarczą związaną z wytwarzaniem i dostarczaniem energii, obsługą nieruchomości, wynajmem oraz nauką. Na poziomach zbliżonych w omawianych latach pozostawały inwestycje kapitału zagranicznego (416,2 mln zł w 2007 r.), przy pewnej reorientacji kierunków pochodzenia kapitału (obecnie tradycyjnie do-

minują Niemcy, ponadto Luksemburg, Cypr, Dania, Holandia<sup>3</sup>). Słabą stroną tej działalności jest funkcjonowanie podmiotów zagranicznych nastawionych głównie na minimalizację kosztów pracy, a nie wymianę know-how.

Obecnie o możliwościach inwestycyjnych decyduje w dużym stopniu dostępność odpowiednich zasobów znajdujących się w gestii samorządu miejskiego – nieruchomości gruntowych oraz nieruchomości zabudowanych. Ich wielkość ulega ciągłemu zmniejszeniu; maleje także powierzchnia gruntów oddanych w wieczyste użytkowanie. Duże rezerwy nieruchomości, które mogą zostać przeznaczone do zbycia, znajdują się w zasobie obecnie dzierżawionym (5,5 mln m<sup>2</sup> na koniec czerwca 2009 r.).

Pozyskaniu nowych inwestorów służyć będzie utworzenie specjalnej strefy ekonomicznej na terenach postoczniovych (w części niesprzedanego terenu) oraz strefy przemysłowej Trzebusz-Dunikowo; w ich ramach można będzie realizować funkcje produkcyjno-składowe i usługowe. Teren strefy przemysłowej wymaga skomunikowania z drogą S3 poprzez bezpośredni zjazd. W wyniku modernizacji lotniska w Dąbiu powstanie około 50 ha terenów do zagospodarowania pod funkcje komercyjne.

W strategii inwestycyjnej *Szczecin – miasto usług* jako sektor strategiczny, obok B+R, został wyznaczony sektor BPO (w skład którego wchodzi IT – outsourcing informatyczny, F&A – finanse księgowo, HR – kadry). Szczecin posiada korzystną ocenę atrakcyjności inwestycyjnej dla sektora BPO<sup>4</sup> – na tle głównych miast w Polsce został wskazany jako lokalizacja korzystna z uwagi na relację kosztów i korzyści, która sytuuje go na trzecim miejscu (po przodujących Łodzi i Poznaniu), wśród takich miejsc, jak Trójmiasto i aglomeracja Toruń/Bydgoszcz. W przypadku Szczecina zwrócono uwagę na pozytywny trend w zakresie dostępu do kadry oraz infrastruktury biznesowej, a także korzystny klimat dla inwestycji u władz lokalnych. Elementem ograniczającym rozwój tej branży jest niewystarczający rynek nowoczesnych powierzchni biurowych (w standardzie A istnieje zaledwie 13 tys. m<sup>2</sup> powierzchni). Planowane inwestycje na rynku biurowym (88,5 tys. m<sup>2</sup> do końca 2011 r.) wpłyną na rozwój aglomeracji i regionu, stanowiąc będą wizytówkę miasta i będą przyciągać większość inwestycji danego typu.

**Nauka i innowacje.** Szczecin z liczbą 21 uczelni wyższych (w tym 4 publicznych)<sup>5</sup> i ponad 61,8 tysiącami studentów jest liczącym się ośrodkiem akademickim w kraju. Oferta edukacyjna szkół wyższych jest szeroka i pokrywa większość

<sup>3</sup> W przypadku Luksemburga i Cypru w dużej części inwestycje dotyczą spółek-córek szcześcińskich armatorów (Grupa PŻM i Euroafrica).

<sup>4</sup> Raport o perspektywach BPO w Polsce. Colliers International, 2008 r.

<sup>5</sup> Akademia Morska z 3 wydziałami, Pomorski Uniwersytet Medyczny z 4 wydziałami, Uniwersytet Szczeciński i Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny (po 10 wydziałów).

potencjalnych kierunków rozwoju naukowego. Jakość kształcenia jest zróżnicowana – silną pozycję w kraju i za granicą posiada Pomorski Uniwersytet Medyczny (PUM) i Akademia Morska (AM). Wzrost liczby studentów w ostatnich latach zanotował tylko PUM (oraz nieznacznie trzy poznańskie filie), natomiast ogólnie liczba studentów spada (o 11,6% w stosunku do roku akademickiego 2006/2007). Analogicznie spada również liczba absolwentów – w 2009 r. studia ukończyło 14,6 tys. absolwentów, tj. o 3,4% mniej w porównaniu z rokiem 2006. Przeciwdziałać temu może rozwój sztanदारowych, niezbędnych na rynku kierunków studiów, podniesienie ich jakości dzięki selekcji kadry naukowej i większa współpraca międzyuczelniana. Obecnie najbardziej poszukiwanymi przez inwestorów absolwentami są osoby z wykształceniem inżynierskim, informatycznym i ekonomicznym.

W potencjale naukowo-badawczym miasta brak jest instytutów badawczych największych polskich publicznych instytucji naukowych. Bardzo niski jest udział szczecińskich uczelni w programach badawczo-naukowych wspieranych przez Unię Europejską. Brak jest polityki uczelni, wspierającej wychodzenie poszczególnych jednostek organizacyjnych z usługami, opartymi na zdobywanej w ramach pracy naukowej wiedzy, do realnej gospodarki oraz zachęty i motywacji dla poszczególnych naukowców do angażowania się w projekty realizowane przez przedsiębiorstwa.

Szczecin ma kilka specjalności, takich jak genetyka, nanotechnologia, szkolnictwo morskie i medyczne, wśród których może być postrzegany jako krajowy, a często międzynarodowy lider i w ramach tych specjalności realizowana powinna być odpowiednia promocja miasta jako silnego centrum akademickiego.

Poziom innowacyjności<sup>6</sup> szczecińskiej gospodarki, podobnie jak gospodarki wojewódzkiej, jest wysoce niezadowolający. Jest pochodną małej liczby instytucji badawczo-rozwojowych, niskiego zatrudnienia w tym sektorze, wielkości nakładów inwestycyjnych na badania i rozwój (województwo zachodniopomorskie w 2007 r. zajęło pod tym względem 10. miejsce w kraju). Struktura nakładów jest niekorzystna z uwagi na zdecydowanie dominujący udział sektora szkolnictwa wyższego w wydatkach na B+R (86,5% w 2008 r.), przy czym poziom koncentracji wydatków w tym sektorze postępuje. Główną przyczyną braku podejmowania działań na rzecz badań i rozwoju oraz wprowadzania innowacyjnych rozwiązań w firmach jest brak własnych środków finansowych przedsiębiorstw.

Miarą potencjału przyswajania rozwiązań innowacyjnych w procesach gospodarczych jest wykorzystanie technik teleinformatycznych. Zachodniopomorskie przedsiębiorstwa nie odbiegają od firm w porównywanych miastach w zakresie dostępności i wykorzystania komputerów i Internetu w działalności gospodar-

<sup>6</sup> Gospodarka innowacyjna charakteryzuje się wdrażaniem nowych metod produkcyjnych, organizacyjnych, zarządzania i marketingu.

czej. Jednak aktywne wykorzystanie wymienionych środków elektronicznych jest niskie – Internet do przyjmowania zamówień stosuje jedynie 2,9% przedsiębiorstw, co jest wynikiem najniższym wśród badanych miast. Niski poziom innowacyjności przedsiębiorstw skutkuje znikomą liczbą innowacyjnych produktów i niewielkim udziałem tych produktów w sprzedaży ogółem.

Tworzenie i implementacja innowacji w gospodarce miasta napotyka dwie podstawowe bariery – dostęp do środków inwestycyjnych na badania (zarówno na wyposażenie techniczne, jak i wynagrodzenia dla kadry o odpowiednim potencjale) oraz niedostatki we współpracy i dialogu na różnych szczeblach. W tym zakresie istotną rolę do odegrania mają instytucje funkcjonujące na pograniczu nauki i biznesu, tj. Szczeciński Park Naukowo-Technologiczny, Regionalne Centrum Innowacji i Transferu Technologii (RCiITT – jednostka ZUT, należąca do Krajowej Sieci Innowacji)<sup>7</sup> oraz Centrum Transferu Wiedzy i Innowacji dla Sektora Usług przy WZIEU. Utworzony przez Polską Fundację Przedsiębiorczości (grudzień 2009 r.) fundusz kapitału załączkowego Pomeranus Seed pomaga w uruchomieniu innowacyjnych firm z dziedziny bio- i nanotechnologii materiałów i wyrobów oraz technologii informacyjno-komunikacyjnych. Atrakcyjność inwestycyjna podregionu szczecińskiego dla działalności zaawansowanej technologicznie jest wysoka. Barię dla rozwoju działalności inwestycyjnej jest brak jednoznacznie zdefiniowanej specjalizacji gospodarczej a region zajmuje 9. miejsce wśród wszystkich podregionów w kraju<sup>8</sup>.

Wyzwanie, jakim jest rozwój miasta w oparciu o gospodarkę opartą na wiedzy, kładzie nacisk na rolę szczecińskiego ośrodka naukowego, co wymusza wzmocnienie jego pozycji w skali krajowej i włączenie w sieć naukową i badawczą współpracy międzynarodowej.

**Otoczenie biznesu.** Rozwój gospodarki miasta, opierając się na małych i średnich przedsiębiorstwach pozostaje w ścisłym związku z rozwojem instytucji szeroko rozumianego otoczenia biznesu<sup>9</sup>. W zakresie oferty podmiotów otoczenia biznesu Szczecin nie odbiega od miast porównywanych. W ogólnej liczbie 59 instytucji otoczenia biznesu na terenie miasta funkcjonują (oprócz wymienionych w części poświęconej innowacjom): 4 akademickie inkubatory przedsiębiorczości, 1 fundusz kapitału załączkowego, 4 regionalne i lokalne fundusze pożyczkowe, 3 fundusze poręczeń kredytowych, 9 ośrodków szkoleniowo-dorad-

<sup>7</sup> Ponadto RCiITT, wspólnie z Zachodniopomorskim Stowarzyszeniem Rozwoju Gospodarczego, prowadzi zachodniopomorski ośrodek Enterprise Europe Network – jako element europejskiej sieci ośrodków przekazu innowacji (ang. Innovation Relay Centre).

<sup>8</sup> *Atrakcyjności inwestycyjna województw i podregionów 2009 r.*, IBnGR, Gdańsk 2009.

<sup>9</sup> Instytucje obsługi biznesu są to instytucje oferujące przedsiębiorcom usługi wspierające w szerokim zakresie. Pomoc może dotyczyć zagadnień związanych z tworzeniem, prowadzeniem i rozwojem przedsiębiorstwa.

czych oraz 32 organizacje pozarządowe działające na rzecz osób bezrobotnych i świadczące usługi na rynku pracy.

Otoczenie biznesu to również podmioty komercyjne świadczące usługi na rzecz innych przedsiębiorstw w zakresie wspomagającym podstawowe funkcje gospodarcze (m.in. administracyjne i finansowe). W ramach tej grupy funkcjonuje 2,3 tys. podmiotów pośrednictwa finansowego i 15,3 tys. podmiotów obsługi nieruchomości, wynajmu i usług związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej. Ich rozwój jest porównywalny z innymi miastami. Występuje relatywnie większa liczba podmiotów zajmujących się obsługą nieruchomości, głównie z powodu braku przedstawicielstw i oddziałów dużych sieci obrotu nieruchomości, zarządzania nieruchomościami, konsultingu biznesowego itp., co powoduje większe rozdrobnienie rynku.

Od 2009 r. w Szczecinie funkcjonuje pierwsza sieć „aniołów biznesu”, która może stanowić dla wielu przedsiębiorców alternatywę finansową dla funduszy dłużnych, podobnie jak wykorzystanie giełdowego rynku New Connect (na którym notowane są dwie szczecińskie firmy) dzięki funkcjonującym w Szczecinie autoryzowanym doradcom. Odczuwalny jest brak organizacji wspierającej eksport lokalnych małych i średnich przedsiębiorstw, a także ułatwiających inwestowanie i współpracę z podmiotami niemieckimi i skandynawskimi.

Samorządy lokalne, poza czynnikami prorozwojowymi w postaci oferty inwestycyjnej i obsługi inwestorów, stanowią istotne podmioty bezpośredniego oddziaływania na gospodarkę lokalną poprzez działania inwestycyjne i działania przedsiębiorstw komunalnych. Wydatki majątkowe miasta, wspierające rozwój gospodarki w I półroczu 2009 r. wyniosły 10,2 mln zł i przeznaczone zostały na przygotowanie i uzbrojenie terenów pod inwestycje komercyjne produkcyjno-usługowe, na wsparcie działalności Szczecińskiego Funduszu Pożyczkowego Sp. z o.o. i utworzenie Parku Naukowo-Technologicznego „Pomerania” (w ramach SPN-T Sp. z o.o.).

**Turystyka.** Jako branża szczecińskiej gospodarki od kilku lat dynamicznie zyskuje na znaczeniu. Liczba turystów odwiedzających Szczecin w 2008 r. wyniosła 1,2 mln osób (przy równoważnej liczbie turystów zagranicznych i krajowych), a więc została utrzymana liczba wygenerowana w 2007 r., dzięki organizacji finałów The Tall Ships' Races, mimo że ogólny ruch turystyczny w Polsce odnotował spadek. Wydatki turystów krajowych wyniosły 69,7 mln zł, turystów zagranicznych – 216 mln dolarów. W zakresie ruchu turystycznego i poziomu wydatków Szczecin nie odbiega znacząco od miast uznawanych za atrakcyjniejsze turystycznie (Gdańsk, Poznań, Wrocław), co oznacza, że Szczecin jest w stanie zaoferować odpowiednią ilość atrakcji dla przebywających turystów. Jak wynika z badań Instytutu Turystyki w 2008 r., zdecydowanie największa liczba przyjazdów (40%) to turystyka wypoczynkowa, następnie odwiedziny krewnych i przyjaciół (22%), interesy (19%), a tylko 4% turystów zagranicznych odwiedzających

Szczecin deklarowało handlowy charakter odwiedzin<sup>10</sup>. Najważniejsze kierunki przyjazdowe w turystyce zagranicznej to Niemcy i Dania, następnie Szwecja i Norwegia, a także Belgia i Holandia.

W ostatnich latach Szczecin został dostrzeżony jako miejsce oferujące odpowiednią ilość atrakcji turystycznych dla pasażerów cruiserów morskich (3 zawinięcia jednostek pełnomorskich w 2009 r.) i rzecznych (101 zawinięć). Perspektywy rozwoju turystyki pierwszego typu są interesujące (plan na 2010 r. to 13 zawinięć), natomiast rozwój turystyki cruiserów rzecznych (większe jednostki) warunkuje przebudowa podnośni Niederfinow w Niemczech (planowane zakończenie robót w 2014 r.).

Elementem atrakcyjności turystycznej są produkty turystyczne. Szczecin posiada wykształcone, wyraźne produkty (wśród nich 21 najważniejszych, mogących samodzielnie stanowić punkt zwiedzania dla turystów krajowych i zagranicznych), jednak ich ilość i ranga jest wystarczająca dla maksymalnie dwudniowych pobytów, niepołączonych z innymi atrakcjami (np. krajoznawczymi, sportowymi, wellness & spa).

Baza noclegowa obejmuje 19 hoteli oraz 13 pensjonatów, schronisk i moteli (ogółem 3,2 tys. miejsc noclegowych). Istniejąca struktura obiektów hotelarskich wskazuje na relatywnie niskie znaczenie turystyki biznesowej (brak hotelu pięciogwiazdkowego). W 2008 r. udzielono 500,4 tys. noclegów, w tym 230,9 tys. dla turystów zagranicznych.

W ciągu ostatnich kilku lat miasto wzmogło promocję turystyki (powołanie referatu ds. turystyki w 2006 r., sukcesywne zwiększanie wydatków miasta na rzecz turystyki oraz liczby imprez turystycznych krajowych i zagranicznych z udziałem miasta). Narzędzia stosowane przez referat ds. turystyki to reklama w prasie, organizacja i obsługa stoisk targowych, wydawanie i dystrybucja materiałów promocyjnych i informacyjnych, współpraca z serwisami internetowymi i z mediami oraz obsługa podmiotów turystycznych. Gmina – miasto Szczecin również zarządza i nadzoruje działalność Miejskiego Ośrodka Sportu, Rekreacji i Rehabilitacji (zakładu budżetowego), którego zakres działalności obejmuje upowszechnianie turystyki, organizowanie imprez sportowo-turystycznych oraz prowadzenie działalności hotelarsko-gastronomicznej.

**Transport.** W zakresie komunikacji zewnętrznej Szczecin posiada przewagę konkurencyjną, wynikającą z położenia, w postaci dostępności nie tylko transportu kolejowego, drogowego i lotniczego, ale też śródlądowego i morskiego.

Przez Szczecin przechodzą linie mające znaczenie dla międzynarodowych tranzytów kolejowych (linie te objęte są umowami międzynarodowymi AGC<sup>11</sup>

<sup>10</sup> *Turystyka polska w 2008 roku – wielkie miasta*, Instytut Turystyki, Warszawa 2009.

<sup>11</sup> AGC – umowa o głównych międzynarodowych liniach kolejowych.

i AGTC<sup>12</sup>). Są to: linia 401 w ciągu międzynarodowej linii C-E59/E59 Świnoujście – Szczecin), linia 273 w ciągu C-E59 (Szczecin – Kostrzyn – Wrocław), linia 351 w ciągu E59 (Szczecin – Stargard Szczeciński – Poznań<sup>13</sup>), także linie w kierunku Berlina i Pasewalku. Ważnym elementem układu transportowego miasta jest szczeciński węzeł kolejowy. Tworzą go linie magistralne, śródmiejska obwodnica kolejowa oraz odgałęzienia w kierunku Polic i Trzebieży, w kierunku Berlina i Angermunde przez stację graniczną Szczecin-Gumieńce.

Układ drogowy tworzą: autostrada A6 i droga krajowa nr 6 (w ciągu drogi międzynarodowej E28 (granica państwa – Szczecin – Gdańsk), droga krajowa nr 3 (S3) w ciągu międzynarodowej drogi E65 (Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Lubawka – granica państwa), droga krajowa nr 10 (S10) (granica państwa – Szczecin – Wałcz – Bydgoszcz – Płońsk), droga krajowa nr 13 do przejścia granicznego w Kołbaskowie i Rosówku, droga krajowa nr 31 w kierunku Gryfina i Słubic oraz droga wojewódzka nr 115 do Polic i do przejścia granicznego w Dobieszczynie. Budowa drogi szybkiego ruchu S3 ma podstawowe znaczenie dla miasta, gdyż jest to trasa Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC, która połączy pośrednio aglomerację szczecińską z aglomeracją poznańską (autostrada A2) oraz z wrocławską, GOP i aglomeracją krakowską (autostrada A4).

Problemem jest połączenie drogowe na północny wschód od Szczecina, tj. z Koszalinem, Słupskiem, Trójmiastem, Olsztynem i Białymstokiem. Na razie w tamtym kierunku nie jest planowany rozwój sieci drogowej dwupasmowej, przynajmniej do 2015 r., w związku z tym połączenie drogowe Szczecina z Polską północną pozostanie jednym z najgorszych w kraju.

Transport morski funkcjonuje na Zatoce Pomorskiej i Zalewie Szczecińskim. Pełnomorski port w Szczecinie, razem z portem w Świnoujściu, tworzy jeden z największych w regionie Morza Bałtyckiego uniwersalnych kompleksów portowych. Udział portu w Szczecinie w obrotach ładunków morskich w kraju w latach 2006-2008 wynosił około 16% – dominowały obroty ładunkami drobnicowymi i masowymi, nie uwzględniając ropy i przetworów naftowych. Zbudowany w 2007 r. terminal kontenerowy stanowi nowoczesny kompleks oferujący obsługę ładunków w nowoczesnych technologiach. Funkcjonowanie portu w Szczecinie determinuje utrzymywanie stałej głębokości toru wodnego; niezbędna jest także modernizacja dostępu drogowego.

Atutem Szczecina jest dogodne położenie w ramach polskiego i europejskiego układu żeglugi śródlądowej, które obecnie jest wykorzystane w znikomym

<sup>12</sup> Umowa o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących.

<sup>13</sup> Linia 351 Szczecin – Poznań w ciągu najbliższych 5 lat zostanie poddana modernizacji pozwalającej na podniesie maksymalnych prędkości pociągów pasażerskich do 200 km/h.

stopniu. Szczecin posiada dostęp do drogi wodnej E30 (łączącej Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie; w Polsce przebiega Odrzańską Drogą Wodną od Świnoujścia do granicy z Czechami) i E70<sup>14</sup> – europejski szlak komunikacyjny wschód-zachód, łączący Antwerpię (Belgia, wybrzeże Atlantyku) z Kłajpedą (Litwa, wybrzeże Bałtyku). Bezpośrednie połączenie przez kanały Odra-Havela i Odra-Sprewa w kierunku Berlina umożliwia połączenie Odry z systemem europejskich dróg wodnych. Aktualny stan zabudowy hydrotechnicznej drogi wodnej na odcinku Szczecin – Kostrzyn nie pozwala na pełne wykorzystanie możliwości transportowych Odry.

Obsługę lotniczą aglomeracji szczecińskiej zapewnia port lotniczy o zasięgu krajowym i międzynarodowym Szczecin – Goleniów, położony w odległości ok. 40 km na północny wschód od Szczecina, przy drodze krajowej nr 6 (S6). Liczba połączeń (Warszawa, Londyn, Düsseldorf, Dublin, Oslo) i lotów (16 tygodniowo) odpowiada obecnemu zapotrzebowaniu. Terminal posiada przepustowość rzędu 600-750 tys. pasażerów rocznie; przy obecnych przewozach (około 300 tys. pasażerów) oznacza to znaczne rezerwy portu i możliwości jego dalszego rozwoju. Warto odnotować imponujący przyrost zarówno liczby połączeń, jak i przewożonych pasażerów w pierwszej połowie 2012 r., m.in. na skutek uruchomienia nowych połączeń przez spółkę OLT.

Dopełnieniem funkcji portu goleniowskiego będzie istniejące lotnisko sportowe Szczecin-Dąbie. Po modernizacji będzie się specjalizować w przewozach typu general aviation (realizowane przez małe samoloty i śmigłowce, wykorzystywane do celów sportowych, sanitarnych, a także turystycznych i biznesowych) zarówno w ruchu krajowym, jak i międzynarodowym. Problemem jest liczba, stan i funkcjonalność dworców pasażerskich. Istniejące dworce kolejowe (Szczecin Główny i Szczecin-Dąbie) wymagają modernizacji (liczba przyjeżdżających i wyjeżdżających pociągów na dobę wynosi około 80); dworzec autobusowy ma zbyt małą przepustowość, jest źle usytuowany, spełnia ograniczone funkcje dla podróżnych i ruchu autobusowego (przyjazdy i wyjazdy w relacjach międzynarodowych i regionalnych to 1600-1800 autobusów na dobę); brak jest dworców przesiadkowych, usprawniających przejazd z obszaru metropolitarne do miejsca docelowego w Szczecinie. Brak jest także dworca wodnego.

Istniejący system transportowy nie zabezpiecza funkcji logistycznych i gospodarczych miasta. Wyzwaniem jest budowa spójnego układu drogowego wewnętrznego i zewnętrznego, łącznie z drogowym obejściem zachodnim i przeprawą Police – Święta. Zdyskontowanie korzyści położenia na trasie trans-europejskiego korytarza transportowego północ-południe (południowa Skandynawia – porty Morza Śródziemnego) wymaga działań dedykowanych utworzeniu

<sup>14</sup> Planowana E70 na terenie Polski obejmuje drogi wodne: Odrę, Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisłę, Nogat, Szkarpawę oraz Zalew Wiślany.

Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC) i realizacji inwestycji go tworzących (S3, CE59 i E59, Odrzańska Droga Wodna). Wzmocnienia wymaga włączenie miasta w korytarz *via hanseatica* (A6).

### 3. Potencjał przestrzenny Szczecina

Szczecin pod względem powierzchni wynoszącej 301 km<sup>2</sup> należy do największych miast w Polsce<sup>15</sup> (3. miejsce po Warszawie i Łodzi). Na strukturę powierzchni składa się: 41,6% użytków rolnych, lasów i gruntów leśnych, 23,9% powierzchni wód, 28,9% terenów zabudowanych i zurbanizowanych oraz 5% nieużytków i terenów różnych. Tak ukształtowana struktura użytkowania gruntów (o stabilnym trwaniu w czasie) oznacza dominujący udział kompleksów przyrodniczych (zieleni, lasów, parków, ogródków działkowych, wód stojących, płynących i rowów), które odgrywają znaczącą rolę w obrazie miasta, wzbogacając walory krajobrazowe jego zróżnicowanego układu topograficznego. W strukturze własnościowej udział poszczególnych gruntów jest następujący: grunty komunalne – 38,40%, Skarbu Państwa – 48,5%, prywatne – 12,8%, samorządu województwa – 0,3%. Znajdujące się na terenie Szczecina użytki rolne (6,8 tys. ha) w dużej części przewidziane są pod cele rozwojowe miasta.

Kształtowanie się **ładu przestrzennego**<sup>16</sup> Szczecina w znacznym stopniu determinuje historyczna struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta (czytelna i harmonijna), ukształtowana zgodnie z naturalnymi warunkami ujściowego odcinka Odry. Dolina Odry stanowi korytarz ekologiczny<sup>17</sup> o randze krajowej, równocześnie jeden z elementów europejskiej sieci ekologicznej ECONET-PL. Walorem w skali europejskiej jest zasób zieleni – miasto otaczają trzy puszcze: Wkrzańska od północy, Bukowa od południa i Goleniowska od wschodu – łączące się z kompleksami zieleni w mieście. Specyfiką Szczecina jest także duży udział wód w powierzchni miasta (łącznie z jeziorem Dąbie – 56 km<sup>2</sup>, 4. miejsce w kraju).

Wysokie walory fizjonomiczne krajobrazu miejskiego należą do cennych i rozpoznawalnych potencjałów miasta. Potencjał miasta stanowi także wartoś-

<sup>15</sup> Z dniem 1 stycznia 2008 r., na mocy rozporządzenia Rady Ministrów, powierzchnia miasta Szczecin zmniejszyła się o 24,91 ha.

<sup>16</sup> Art. 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Dz.U. nr 80, poz. 717 definiuje ład przestrzenny jako ukształtowanie przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne.

<sup>17</sup> Zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, korytarz ekologiczny to obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów.

ciowy zespół zabytkowy (tereny dawnych wsi, osiedla willowe oraz ponad 60% terenu historycznego śródmieścia)<sup>18</sup>. Jakość tak dużego zasobu jest pochodną dostępnych środków finansowych, zarówno publicznych, jak i prywatnych.

Strukturę urbanistyczną miasta cechuje dwubiegunowy układ ośrodków miastotwórczych. Centrum na lewym brzegu Odry charakteryzuje się koncentracją usług o znaczeniu ogólnomiejskim, regionalnym, krajowym i międzynarodowym i jest największym skupiskiem miejsc pracy, natomiast na prawym brzegu Odry kształtuje się centrum o znaczeniu lokalnym i podmiejskim, nastawione na bezpośrednie otoczenie miasta. Rozwój wzajemnych powiązań tych ośrodków determinuje ilość i jakość powiązań komunikacyjnych na Międzyodrze. Rolę i znaczenie Międzyodrza w strukturze miasta określa istniejący port głębokowodny z systemem nabrzeży i terenów rozwojowych, przeprawy mostowe na Odrze i Regalicy, tereny kolejowe, w tym stacja rozrządowa Port Centralny, tereny depresyjne i ochronne.

Zagospodarowanie miejskie terenów nadrzecznych wywołać może działania restrukturyzacyjne na obszarze Starego Miasta (które ma szansę pełnić funkcję „Serca miasta”) i doprowadzić do koncentracji usług ogólnomiejskich, obecnie rozproszonych w kilku miejscach na terenie śródmieścia. Komplementarne do tych działań winno być utworzenie strefy pieszej, powiązanej z komunikacją publiczną, głównie tramwajową.

Na stan ładu przestrzennego miasta od wielu lat wpływa postępująca degradacja śródmieścia, spowodowana głównie złym stanem struktury mieszkaniowej, wypieraniem zieleni, handlu i usług. Renowacji wymaga całe historyczne śródmieście, z zabudową z przełomu XIX i XX w., której wielkość i oryginalność jest wyjątkowa i ma znaczącą wartość zabytkową. Problemem są zdegradowane powojenne osiedla wielorodzinne, wymagające intensywnej rewitalizacji i uporządkowania struktur usługowych oraz poprawy dostępności, szczególnie na północy i prawobrzeżu. Rewitalizacji i zagospodarowania wymagają także tereny powojenne i przemysłowe, szczególnie pasmo nadodrzańskie. Dla zachowania walorów krajobrazu miejskiego konieczne jest przyspieszenie procesów rewitalizacji, zgodnie z *Lokalnym programem rewitalizacji obszarów miejskich, przemysłowych i powojennych miasta Szczecina*, z wykorzystaniem środków Inicjatywy JESSICA<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> Zespół stanowią prawnie chronione: 282 obszary zabytków archeologicznych, 29 zespołów zabudowy zabytkowej, 7 zespołów zieleni zabytkowej i 140 zabytkowych obiektów, wpisanych do rejestru zabytków. Ich uzupełnieniem jest 2 500 zabytków ujętych w gminnej ewidencji zabytków, objętych ochroną w prawie miejscowym i podobna liczba objętych ewidencją, dla których plany miejscowe nie są jeszcze opracowane.

<sup>19</sup> Głównym celem Inicjatywy JESSICA (powołanej przez KE, EBI, BRRE) jest zwiększenie potencjału gospodarczego regionu poprzez rewitalizację miejskich terenów zdegradowanych oraz pobudzenie gospodarcze obszarów przemysłowych i powojennych.

Dotychczasowe działania rewitalizacyjne (trwające od 1991 r. i prowadzone przez spółki gminne: Szczecińskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego (od 1997 r.), Towarzystwo Budownictwa Społecznego „Prawobrzeże” (od 1998 r.) i Szczecińskie Centrum Renowacyjne (od 2000 r.) koncentrowały się w śródmieściu (kwartały Turzyńskie, tzw. norweskie, rejon ul. Tkackiej, ul. Dziennikarskiej w Dąbiu). Zgodnie z LPR z 2005 r. obejmują łącznie powierzchnię około 16,5 km<sup>2</sup>, tj. obszar śródmieścia, rejon ul. Parkowej, stare Dąbie, obszar Nad Odrą, śródmieście, Podjuchy, Żydowce-Wiskord, Krzekowo. Przygotowywana aktualizacja LPR uwzględni wymóg koncentracji działań na wybranych obszarach dla osiągnięcia celu rewitalizacji.

Działania rewitalizacyjne realizował także *Program Małych Ulepszeń* (od 1994 r.) i *Program Nasz Dom* (od 1997 r.), w ramach którego miasto przeznaczyło 19,7 mln zł na dofinansowanie 750 remontów części wspólnych nieruchomości, których łączna wartość wyniosła około 76 mln zł.

Politykę przestrzenną miasta i zasady koordynacji działań planistycznych określa, zaktualizowane w 2008 r., *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*. W Szczecinie obowiązują obecnie (stan w lutym 2010 r.) 173 miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które obejmują swoim zakresem około 33,8% powierzchni administracyjnej miasta, kolejne 44,7% powierzchni obejmują plany projektowane (wszczęte).

Brak pełnego pokrycia planami miejscowymi obszaru miasta skutkuje powstawaniem słabo skomunikowanych osiedli wielorodzinnych na peryferiach miasta, zespołów osadniczych pozbawionych usług socjalnych, edukacyjnych, a nawet handlowych (m.in. Osów, Warszewo) i dezintegracją przestrzeni publicznej.

W mieście od lat budowany jest Centralny System Informacji Przestrzennej, którego ukończenie znacząco usprawniłoby zintegrowane zarządzanie gospodarką komunalną. Szczególnie odczuwalny jest brak numerycznego katastru sieci infrastrukturalnych (zwektoryzowany jest kataster nieruchomości i budynków), co nie pozwala na posługiwanie się w pełni numeryczną mapą miasta, zarówno w planowaniu, jak i zarządzaniu miastem.

**Gospodarka nieruchomościami.** Szczecin jest miastem rozległym, o znacznych rezerwach terenów budowlanych, które w większości są we władaniu prywatnym (osoby fizyczne i podmioty gospodarcze). W dyspozycji miasta znajduje się 141 mln m<sup>2</sup> gruntów komunalnych (są to głównie tereny zainwestowane, komunikacyjne i zielone, które – łącznie z lasami komunalnymi – stanowią 23,5% całej powierzchni). W stosunku do 2002 r. powierzchnia zasobu komunalnego wzrosła o ponad 7 mln m<sup>2</sup>; równocześnie zmiana uległa jego struktura – zmniejszył się udział terenów w wieczystym użytkowaniu i oddanych w zarząd, natomiast zwiększył się udział terenów pod drogami (stabilna sytuacja dotyczy terenów pozostających w dzierżawie i pod zasobami mieszkalnymi).

W wykorzystaniu terenów komunalnych na cele rozwojowe dominuje budownictwo mieszkaniowe; stopniowo wzrasta znaczenie innych kierunków: inwestycji produkcyjnych, handlowo-usługowych, sportowych. Brak znacznych rezerw terenów inwestycyjnych, szczególnie działek o wielkości powyżej 10 ha, ogranicza możliwości oferowania strategicznym inwestorom terenów pod duże inwestycje produkcyjne i usługowe. Oznacza to potrzebę skutecznego współdziałania z gminami ościennymi, dysponującymi poszukiwanymi terenami, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów dobrze skomunikowanych z krajowymi drogami tranzytowymi.

Większość terenów będących w zasobie Skarbu Państwa (SP) jest w zarządzie jednostek państwowych, częścią zasobu zawiaduje starosta, czyli prezydent miasta (są to tereny: wód płynących i dużych zbiorników wodnych, tereny wojskowe, dróg krajowych, lasów państwowych i obszar portu). Znaczące tereny SP to obszary upadłych zakładów i tereny nadrzeczne, wymagające uzdatnienia i rekultywacji (Skolwin, Stołczyn, Pomorzany, Płonia, a także obszar stoczni). Gospodarka nieruchomościami nie może ograniczać się wyłącznie do zasobu miejskiego, konieczne jest podjęcie kroków w celu aktywizacji podmiotów prywatnych i koordynacji procesów inwestycyjnych, z uwzględnieniem harmonogramu realizacji zobowiązań komunalnych.

Częścią gospodarki nieruchomościami jest gospodarka komunalnym zasobem mieszkaniowym, który na koniec 2008 r. wynosił ponad 23 tys. lokali mieszkalnych, 1,5 tys. lokali użytkowych, 7,2 tys. garaży. Największy udział w tym zasobie posiada Zarząd Budynków i Lokali Komunalnych (88%), niewielki procent przynależy do TBS Prawobrzeże i Szczecińskie TBS. Zasoby mieszkaniowe miasta stanowią 16% wszystkich mieszkań w Szczecinie (20% w 2002 r.); największy udział posiadają spółdzielnie mieszkaniowe.

Zasób czynszowy wymaga bardziej zdecydowanych działań restrukturyzacyjnych i rewitalizacyjnych. Konieczne jest zachowanie prawa do rekomunalizacji nawet sprywatyzowanych nieruchomości, które nie spełniają wymogów funkcjonalnych i estetycznych. Zabudowane nieruchomości komunalne nie przynoszą spodziewanych dochodów, natomiast maleje własność czasowa (użytkowanie wieczyste), a uwłaszczenie osób fizycznych, lokatorów zabudowy wielorodzinnej i spółdzielczej marginalizuje dochody majątkowe gminy. Prawidłowe ograniczenie zasobu komunalnego (docelowo powinien on wynieść 8 tys. lokali mieszkaniowych) i udziału w inwestycyjnym programie rewitalizacji zabudowy jest szansą na bardziej dynamiczny rozwój inwestycji komunalnych i wykorzystanie zasobów kapitałowych mieszkańców do poprawy wizerunku miasta.

**Infrastruktura techniczna.** Rozwój wewnętrzny miasta spowodował przyrost **sieci drogowej** o 6,6% – na koniec 2008 r. w gestii Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego pozostawało 784 km dróg. Na poprawę funkcjonalności układu drogowego wpłynęło wybudowanie dwu nowych przepraw mostowych na Odrze

i Regalicy; poprawie uległ dostęp do portu z ul. Gdańskiej (wyzwaniem pozostaje bezpośredni dostęp z zewnętrznego układu drogowego); podjęta została budowa obwodnicy śródmiejskiej (w ramach której wybudowano trasę od Gumieniec do Krzekowa, zmodernizowano ulice: Krasińskiego, Krzywoustego, Ku Słońcu, część Bohaterów Warszawy). Nakłady inwestycyjne na budowę dróg w ostatnim okresie silnie wzrastają: w 2008 r. wyniosły 134 mln zł, w 2009 r. – 182 mln zł; w latach 2010-2013 miasto przewiduje wydatkować około 752 mln zł.

Brak układów obwodowych uniemożliwia wyeliminowanie ruchu tranzytowego w kierunkach północno-zachodnich (Lubieszyn, Dobieszczyn, Police), w tym także ograniczenie przewozów towarowych i materiałów niebezpiecznych przez intensywnie zabudowane obszary miejskie. Nadal modernizacji oczekuje główny ciąg drogowy do terenów produkcyjno-usługowych zlokalizowanych nad brzegiem Odry w osiedlach północnych miasta. W warunkach planowanej aktywizacji terenów nadwodnych, powstania bulwarów i terenów rekreacyjnych, konieczne jest wybudowanie planowanych przepraw mostowych i powiązanie linii tramwajowej wzdłuż rzeki z pozostałą siatką komunikacji tramwajowej, w tym jej przedłużenia do skrajnych terenów dzielnicy północnej i zachodniej, nie wykluczając dalszego ich przebiegu w gminach sąsiednich.

Wzrost wskaźnika motoryzacji o 30% (przy poziomie motoryzacji niższym niż w porównywanych miastach) wpłynął na zwiększenie kongestii oraz ograniczenie możliwości parkowania (szczególnie w śródmieściu, mimo wprowadzenia strefy płatnego parkowania). Rozbudowa miejsc parkingowych w centrum miasta nie powinna naruszać wizerunku miasta, co oznacza preferencje dla budowy parkingów podziemnych. Problem ograniczyłaby ponadto budowa parkingów naziemnych w rejonach skrzyżowań obwodnicy śródmiejskiej z liniami tramwajowymi oraz na pętlach komunikacji publicznej na trasach wlotowych do miasta.

Istniejąca sieć ścieżek rowerowych (51,7 km) wymaga powiązań z europejskimi trasami rowerowymi i promocji tego typu komunikacji nie tylko dla celów rekreacyjnych. Oznacza to konieczność budowy spójnego systemu miejskiego (zwłaszcza w dzielnicach północnej i prawobrzeżnej, praktycznie pozbawionych ścieżek), w tym systemu powiązań międzyosiedlowych oraz z terenami rekreacyjnymi, leśnymi i ponadlokalnymi trasami turystyki rowerowej.

Od 2004 r. następuje spadek przewozów w komunikacji zbiorowej; w 2008 r. liczba pasażerów wyniosła 173 mln osób (o 29 mln mniej niż w 2002 r.). W mieście funkcjonuje 11 linii tramwajowych, 50 autobusowych dziennych i 14 nocnych (linie obsługuje pięciu przewoźników na obszarze gmin Szczecin i Police, w niewielkim zakresie Kołbaskowo). Potrzebne są inwestycje w budowę nowych linii tramwajowych, w ich zagęszczenie (szczególnie na obszarze śródmieścia) oraz w remonty i modernizację sieci i taboru. Sukcesywnej modernizacji wymaga także tabor autobusowy.

Realizowany w ostatnich latach program *Poprawa jakości wody w Szczecinie* (łączny koszt programu to ponad 282 mln euro, w tym 186 mln euro to pomoc z Funduszu Spójności, a 96 mln euro to wkład własny miasta) wpłynął na poprawę stanu **gospodarki wodnej** (poprzez wybudowanie dwu odcinków magistral wodociągowych Miedwie-Kijewo i Warszewo-Mścięcino oraz renowację sieci wodociągowej – pozostaje konieczność przebudowy znacznej części sieci wodociągowej i wymiany przewodów, z dostosowaniem do rzeczywistej wielkości zapotrzebowania), ale przede wszystkim pozwolił na zbudowanie nowoczesnego systemu **gospodarki ściekowej**, dzięki któremu prawie 100% odbieranych ścieków podlega oczyszczeniu. W ramach programu (po oddaniu do użytku oczyszczalni mechaniczno-biologicznej „Pomorzany” i ponad 260 km sieci kanalizacyjnej) trwają prace nad rozbudową (o część biologiczną) oczyszczalni Zdroje, dzięki której przestanie istnieć problem obszarów niepołączonych z systemem odprowadzania ścieków na prawobrzeżu. Działaniem porządkującym gospodarkę ściekową pozostaje przebudowa sieci ogólnospławnej na rozdzielczą. Realizowany przez miasto program to inwestycja ważna także z punktu widzenia Polski, bo zgodna z konwencją helsińską HELCOM<sup>20</sup> i realizująca *acquis communautaire*<sup>21</sup> w zakresie ochrony środowiska.

**System ciepłowniczy miasta.** Został zmodernizowany w wyniku budowy nowoczesnej Ciepłowni Rejonowej Benesza, modernizacji systemu ciepłowniczego CR Dąbska oraz inwestycji w sieć przesyłową. Istniejące źródła (na lewobrzeżu EC Szczecin, EC Pomorzany i rezerwowa CR Benesza, na prawobrzeżu CR Dąbska, CR Sądziejka i CR Gierczak) zapewniają dostawę ciepła stosownie do zapotrzebowania. Problemem są nadal sieci przesyłowe, które wymagają modernizacji, a w szczególności wyeliminowania ich części napowietrznych, które obniżają walory estetyczne terenów sąsiadujących. Szczególnie nieestetyczne są odcinki na Międzyodrzu, gdzie planowane są nowe inwestycje śródmiejskie. Energetyka cieplna stoi przed zadaniem dostosowania sieci do nowych wymagań i jej modernizacji uwzględniającej nowe obszary inwestycyjne, a także spięcia funkcjonujących niezależnie systemów prawo- i lewobrzeża.

Odpowiadająca potrzebom jest także **dostawa gazu** przez sprywatyzowane spółki, które dostosowały sieć do nowego rodzaju gazu (gaz ziemny wysokometanowy). Stan infrastruktury gazowniczej podlega bieżącej kontroli, a sieć gazowa jest poddawana renowacji w obrębie całego miasta. Wykorzystanie gazu do celów grzewczych (w wyniku podłączenia się około 1000 gospodarstw domo-

<sup>20</sup> Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r., Dz.U. z 2000 r., nr 28, poz. 346.

<sup>21</sup> Dorobek prawny Wspólnot Europejskich i Unii Europejskiej; obowiązkiem każdego państwa wstępującego do UE jest wprowadzenie *acquis communautaire* do własnego systemu prawnego.

wych rocznie od połowy lat 90.) wpływa na sukcesywną poprawę stanu atmosfery miasta.

Ze względu na źródła produkcji **energii elektrycznej** zlokalizowane na terenie miasta i bliskość elektrowni „Dolna Odra”, w rejonie Szczecina występuje nadmiar energii, co nie przekłada się na jej dostępność. W systemie sieci elektroenergetycznych brak jest, zwłaszcza w śródmieściu i w północnych dzielnicach miasta, stacji zasilających wysokiego napięcia. Niewystarczający jest rozwój pierścieniowych układów zasilania i niewrażliwych na brak zasilania w energię systemów sterujących, co w przypadku wystąpienia poważnej awarii może skutkować odcięciem dopływu energii elektrycznej. Przebieg napowietrznych linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia w granicach osiedli mieszkaniowych istotnie ogranicza możliwości inwestycyjne. Prawidłowe kształtowanie struktur urbanistycznych i podniesienie standardu warunków mieszkaniowych dla terenów zainwestowanych wymaga zastąpienia linii napowietrznych liniami kablowymi 110 kV. Sieci napowietrzne są również wskazywane jako zagrożenie dla terenów ochrony przyrody (Natura 2000), co może skutkować wymuszeniem ich skablowania na terenach przyrodniczych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie.

Na terenie miasta brak jest czynnych składowisk **odpadów** komunalnych (składowiska na terenie osiedla Klucz i w Sierakowie zostały wyłączone z eksploatacji i podlegają rekultywacji – proces jest monitorowany). Zbieraniem odpadów (130 tys. ton rocznie) i oczyszczaniem miasta zajmuje się kilka podmiotów prywatnych. Problemem jest system utylizacji odpadów komunalnych, wysoki koszt składowania na odległych składowiskach (Myślibórz) i konflikty z lokalizacjami kolejnych przeładowni. Planowana jest budowa zakładu przekształcania i utylizacji termicznej odpadów, dla którego zarezerwowano lokalizację na Międzyodrze. Odpady przemysłowe powstające w sektorze gospodarczym (340 tys. ton) podlegają magazynowaniu, procesom odzysku i unieszkodliwiania. Odpady niebezpieczne, powstające głównie w przedsiębiorstwach (14 tys. ton rocznie), odbierane są przez specjalistyczne firmy i przekazywane do właściwych instalacji odzysku i unieszkodliwiania poza terenem miasta.

Z gospodarką odpadami wiąże się wykorzystanie **energii odnawialnej**. Źródłami istniejącymi są instalacje biogazowe wytwarzające energię elektryczną na składowiskach w Kluczu i Sierakowie; w projekcie – zakład termicznej utylizacji odpadów na Międzyodrze.

Specyfiką Szczecina jest **infrastruktura nabrzeży** na wodach śródlądowych i wewnętrznych wodach morskich (łącznie 4,8 tys. km); ich posiadanie umożliwia rozwój żeglugi śródlądowej, towarowej, pasażerskiej i turystycznej. Planowane budowy marin, zarówno na wodach morskich (Duńczyca), jak i na wodach śródlądowych (ul. Zapadła, Kanał Zielony oraz basen dawnego przebiegu Parnicy i na Parnicy), zgodnie z uchwalonymi planami Międzyodrze, znacznie zwiększą potencjał wykorzystania akwentów dla rozwoju miasta. Problemem są zaniżone parametry

drogi wodnej pod mostami na Odrze Zachodniej i pod mostem kolejowym na Regalicy.

W obrębie dolnego dorzecza Odry występuje niebezpieczeństwo powodzi w wyniku niekorzystnych warunków atmosferycznych (zjawisko tzw. cofki, wiosenne roztopy, występowanie ulewnych deszczów). Do miasta należą wały przeciwpowodziowe: Mścięcino-Skolwin, Wyspa Pucka, Sławocieszce, Klucz-Żydowce, Zdroje ul. Łozowa, wał wsteczny Dąbie i sieć pompowni melioracyjnych, odprowadzających wody z terenów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi.

Dostęp do **sieci internetowej** możliwy jest na terenie całego miasta; dostęp szerokopasmowy zapewniają krajowi i lokalni operatorzy; operatorzy telefonii komórkowej obejmują Szczecin sygnałem UMTS. Do Internetu podłączone są wszystkie instytucje użyteczności publicznej. Miejska infrastruktura światłowodowa jest sukcesywnie rozbudowywana (do systemu teleinformatycznego należą m.in. służby miejskie oraz kamery monitoringu miejskiego). Jednostki naukowe i akademickie obejmuje Akademicka Miejska Sieć Komputerowa. W ramach wspierania rozwoju społeczeństwa informacyjnego zostanie rozbudowana sieć bezpłatnych punktów i stref dostępu do Internetu (hot-spotów i PIAP-ów), opartych na sieci miejskich jednostek oświaty i kultury, w szczególności szkół i bibliotek. Rozwijają się, budowane przez operatorów lokalnych, sieci telewizji kablowej wysokiej rozdzielczości.

Od 2002 r. stan **środowiska przyrodniczego** uległ stosunkowo niewielkiej zmianie, wzrosła natomiast rola ochrony przyrody. Na wysoką atrakcyjność środowiska składają się: bogactwo form geograficznych, ukształtowanie terenu, urozmaicona sieć wodna, duża ilość zieleni i bogata fauna. Znaczna ilość obszarów o wartościach przyrodniczych stanowi o konkurencyjności potencjału wewnętrznego Szczecina, ale także rodzi specyficzne problemy (w tym konflikty pomiędzy rozwojem funkcji gospodarczej i turystycznej a funkcją ochronną).

Najcenniejszymi elementami krajobrazu przyrodniczego Szczecina są: fragment doliny Odry wraz z jeziorem Dąbie i łąkami nadodrzańskimi i dąbskimi; fragment Wzniesień Szczecińskich, na które składają się Wzgórza Warszawskie i Wał Bezrzecze-Siadło; fragment Wzgórz Bukowych; fragment Puszczy Goleniowskiej.

Szczecin posiada bogatą i urozmaiconą sieć wodną oraz znaczną powierzchnię gruntów pod wodami, które stanowią około 24% powierzchni miasta (7196 ha, w tym 686 ha wewnętrznych wód morskich). Głównym elementem sieci hydrograficznej jest rzeka Odra, kształtująca stosunki wodne na całym obszarze. Mniejszą powierzchnię posiadają zlewnie rzeki Płoni i jezioro Dąbie. Ważnym zbiornikiem wodnym jest także Jezioro Głębokie (31 ha), czynne kąpielisko miejskie, na którym od 2008 r. realizowany jest program rekultywacji (w okresie zimowym jest tu jedno z nielicznych w kraju stanowisk orła bielika). W systemie zaopatrzenia Szczecina w wodę pitną podstawowe znaczenie posiada zbiornik GPWZ 122 „Dolina kopalna Szczecin” (132 km<sup>2</sup>), posiadający różne formy ochronne.

Znaczącą rolę w środowisku przyrodniczym odgrywają tereny leśne, łączące się ze zwartymi kompleksami lasów poza granicami miasta (łącznie 5056 ha). Mają one status lasów ochronnych, są także wykorzystywane dla celów rekreacji indywidualnej mieszkańców. Zmienia się status ogrodów działkowych (1300 ha), których znaczne obszary posiadają charakter zielonych terenów rekreacji rodzinnej. W celu zapewnienia ciągłości przestrzennej terenów zieleni w sposób pozwalający powiązać ze sobą wartościowe i różnorodne tereny zieleni oraz fragmenty terenów otwartych i zainwestowanych z pozamiejskimi terenami przyrodniczymi, ustanowiony został System Zieleni Miejskiej<sup>22</sup>. Jego celem jest także zachowanie na terenach przyrodniczych bioróżnorodności flory i fauny, zapewnienie dotrzymania wysokich standardów ekologicznych i uniknięcie powstawania wyspowej zabudowy degradującej przestrzeń miejską.

Obiekty i obszary przyrody prawnie chronionej, mocą ustawy o ochronie przyrody, zajmują powierzchnię 1719,3 ha, co stanowi około 5,7% ogólnej powierzchni miasta. System ochrony przyrody na terenie Szczecina jest silnie powiązany z systemami ochrony przyrody gmin sąsiednich, co wynika z istnienia znacznych obszarów leśnych i wodnych przeciętych granicami administracyjnymi, których najwartościowsze tereny objęte są różnymi formami ochrony. Powiązania dotyczą: kompleksu przyrodniczego „Puszcze Szczecińskie”, parków krajobrazowych i ich otulin, obszarów „Natura 2000” oraz prawnie ustanowionych, krajowych i europejskich sieci ochrony zasobów przyrodniczych. Obok rozległych obszarów chronionych, na terenie miasta znajduje się 7 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, obejmujących cieki, jeziora, zespoły parkowe i leśne, 6 użytków ekologicznych obejmujących głównie stawy i strumienie oraz 247 pomników przyrody.

Ustanowienie na terenie miasta czterech obszarów Europejskiej Sieci Ekologicznej „Natura 2000” (decyzja KE z dnia 12 grudnia 2008 r.) wzmocniło wszystkie dotychczasowe formy prawne ochrony przyrody, obejmując znaczny obszar terenów wodnych i nadwodnych, tj. prawie 38% (11 000 ha) obszaru administracyjnego miasta<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta*, uchwała XXVIII/706/08 z dnia 24 listopada 2008 r.

<sup>23</sup> Ostoja Siedliskowa PLH 320018 – Ujście Odry i Zalew Szczeciński – na terenie miasta obejmuje wody Odry pomiędzy wyspą Skolwinski Ostrów i półwyspem Inoujście.

Ostoja Sieliskowa PLH 320037 – dolina Odry – na terenie miasta obejmuje Zalewskie Łęgi, Brynecki Ostrów, Siedliską Kępę. Tereny te obejmuje również Ostoja Ptasia PLB 320003 dolina dolnej Odry. Na obszarze miejskim tej ostoi mogą występować problemy rozbudowy infrastruktury Miasta.

Ostoja Ptasia PLB 320003 – dolina dolnej Odry – na terenie miasta obejmuje od północy Wyspy Mewią, Dębinę, Dębinę, Radolin, Radoliński Chełm, Mieleńskie Łąki, Czaplí Ostrów, Zalewskie Łęgi, Brynecki Ostrów, Siedliską Kępę, wody jeziora Dąbie i Dąbie Małe oraz rzeki Odry. Na obszarze miejskim tej ostoi mogą występować problemy rozbudowy infrastruktury miasta.

Jakość środowiska przyrodniczego jest zróżnicowana. Po uruchomieniu oczyszczalni „Pomorzany” i przyłączeniu całego terenu lewobrzeża do sieci kanalizacyjnej nastąpiła natychmiastowa poprawa jakości wody w Odrze Zachodniej i Regalicy oraz w jeziorze Dąbie, co polepszy warunki środowiskowe dla ichtio- i awifauny. W stosunku do 2002 r. ubyło 5 istotnych źródeł zanieczyszczeń powietrza. W 2008 r. zidentyfikowano wzrost tlenku węgla (CO) i przekroczenie normatywnego poziomu benzo(a)pirenu<sup>24</sup>, pozostałe zanieczyszczenia znajdują się w granicach dopuszczalności. Z „Mapy akustycznej miasta Szczecina” (opracowanej po raz pierwszy w 2008 r.) wynika przekroczenie standardów akustycznych, związane z przestrzennym kształtowaniem się komunikacji (najgorsza sytuacja panuje na głównych trasach tranzytowych).

Prowadzona w Szczecinie polityka ochrony przyrody ma charakter bierny i doraźny; rozpoznanie przyrodnicze (monitoring) obszarów prawnie chronionych jest niewystarczające; brak planów ochronnych lub planów zadań ochronnych utrudnia opracowanie działań miasta na terenach „Natury 2000”, opracowany przez RDOŚ projekt planu jest opiniowany i wymaga znacznych uzupełnień; brak aktualnej waloryzacji przyrodniczej miasta oraz mapy roślinności rzeczywistej – obecnie nadal używana jest waloryzacja sporządzona w 1999 r., także brakuje obiektów środowiskowych o funkcjach poznawczych, edukacyjnych i użytkowych.

**Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM)** tworzy miasto Szczecin i funkcjonalnie z nim powiązane bezpośrednie otoczenie. Szczecin jest znacznie oddalony od głównych miast na terenie Polski; jego położenie determinuje rolę wiodącą w regionie, który jest słabo zaludniony, o silnie rozproszonej sieci osadniczej i który potrzebuje silnego ośrodka centralnego, wspomaganego ośrodkami współpracującymi. Aglomeracja szczecińska, składająca się z miast i sieci osadniczej położonej wokół Szczecina, stanowi od lat współpracujący organizm. Formalną wolę współpracy w ramach SOM zadeklarowały w 2006 r., następujące jednostki samorządowe: Województwo Zachodniopomorskie, Gmina – Miasto Szczecin, Miasto Stargard Szczeciński, powiaty: stargardzki, policki, gryfiński oraz gminy: Police, Goleniów, Gryfino, Stargard Szczeciński, Kołbaskowo, Dobra, Kobylanka, Stare Czarnowo, Nowe Warpno, tworząc, pod obecną nazwą, Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

---

OstojaSiedliskowa PLH 320020 – Wzgórza Bukowe – na terenie miasta obejmuje tereny wokół Jeziora Szmaragdowego, Szczecina-Płoni, Szczecina-Smierdnicy, Szczecina-Jezierzyc, Sosnówka. Ostoja pokrywa się w znacznej części z terenem Szczecińskiego Parku Krajobrazowego. Tu także mogą wystąpić problemy z rozbudową infrastruktury i niekorzystną antropopresją osiedli sąsiadujących. Na terenie ostoi leżą obszary miasta w pełni zurbanizowane.

<sup>24</sup> Benzo(a)piren jest zanieczyszczeniem powstającym w procesach niepełnego spalania paliw. Jego występowanie towarzyszy podwyższonej emisji pyłów drobnych, obserwowanej w sezonie grzewczym.

W *Koncepcji zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego* (Szczecin 2010) została dokonana analiza powiązań funkcjonalnych teoretycznych i faktycznych (dojazdy do pracy) oraz analiza cech miejskich gmin, w wyniku której wymienione miasta i gminy zostały włączone do Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, stanowiąc łącznie obszar o powierzchni 1 985 km<sup>2</sup> (8,7% obszaru województwa), zamieszkały przez 618 tys. osób. Jest to największy ośrodek gospodarczy województwa; znajduje się tu 42% podmiotów gospodarczych regionu, a wytworzone PKB wynosi 60% uzyskanego w województwie. O lokalizacji i intensywności działalności gospodarczej decydują charakterystyczne dla SOM cechy środowiska, uwarunkowania przestrzenne i demograficzne oraz infrastruktura komunikacyjna i gospodarcza.

Rekomendacje w sprawie kierunków rozwoju SOM opracowali w 2009 r. eksperci Międzynarodowego Stowarzyszenia Urbanistów i Planistów Regionalnych<sup>25</sup>. W kwestii wizerunku i tożsamości zaproponowali utworzenie katalogów przyrodniczych i kulturowych, obejmujących miejscowe ekosystemy, produkty żywnościowe, sztukę, architekturę, układy urbanistyczne i krajobrazy. Należy także określić i zbudować regionalny program tożsamości, bazujący na cechach charakterystycznych regionu, lokalnych aspiracjach i potencjale marketingowym. W dalszej części znalazły się rozwój postrzegania regionu metropolitalnego jako tożsamości kulturowej, rozwój frontów wodnych i dziedzictwa przemysłowego, utrzymanie programu renowacji śródmieścia w Szczecinie oraz większe wykorzystanie „wielkich obszarów urbanizacji”. W sprawach transportu proponuje się, aby rozwój SOM-u następował poprzez budowanie policentrycznych struktur kooperacji przestrzennej z innymi miastami europejskimi, wzmocnienie dostępności i powiązań regionu metropolitalnego w aspekcie europejskim oraz budowanie intermodalnego systemu transportu w oparciu o promocję zrównoważonego rozwoju. Najszerzej eksperci wypowiedzieli się w kwestii możliwości dalszego rozszerzania relacji międzyregionalnych, przejawiających się w turystyce, żegludze śródlądowej, wiedzy, kulturze i współrządzeniu.

W *Koncepcji zagospodarowania...* delimitacji poddany został ponadto obszar o słabszych powiązaniach funkcjonalnych, będący pod wpływem oddziaływania Szczecina (powiązania przyrodnicze i infrastrukturalne), budujący wspólny potencjał społeczno-gospodarczy. Tak określony subregion metropolitalny obejmuje 16 gmin (Świnoujście, Międzyzdroje, Wolin, Dziwnów, Kamień Pomorski, Stepnica, Przybiernów, Nowogard, Osinę, gminę wiejską Stargard Szczeciński, Warnice, Piryce, Bielice, Kozienice, Banie i Widuchową).

---

<sup>25</sup> *Perspektywy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w kontekście wyznaczników rozwoju funkcji metropolitalnych, infrastruktury komunikacyjnej oraz transgranicznego charakteru regionu*, UPAT WorkBook Series, Szczecin 2009.

Z uwagi na wielkość miasta i jego położenie, najkorzystniejszą koncepcją obszaru metropolitalnego jest struktura koncentryczna z gminami sąsiadującymi, powiększona o gminy sąsiadujące z torem wodnym obsługującym port w Szczecinie. Jest to związek funkcjonalny, oparty na rzeczywistym czynniku rozwojowym, pozwalający na równoważne korzyści zagospodarowania przestrzennego, rozwoju funkcji towarzyszących, jak i rozwoju społeczno-ekonomicznego. Znaczące rozszerzanie obszaru, np. na powiaty sąsiadujące, zdominowałoby stosunkowo mały ośrodek centralny, wprowadzając do obszaru metropolii znaczne tereny leśne i rolne o zdecydowanie tradycyjnym sposobie wykorzystania, ze słabo rozwiniętym sektorem produkcji i usług.

Obszarem tradycyjnie ciężącym do Szczecina, jako centrum funkcjonalnego, są tereny gmin po stronie Niemiec, dla których nie powstał ośrodek konkurencyjny, a średnie miasta w tym regionie są dobrze skomunikowane ze Szczecinem i współpraca z historyczną stolicą jest dla nich racjonalna. Określenie istniejących powiązań funkcjonalnych pozwoliło na wstępną delimitację transgranicznego regionu metropolitalnego Szczecina (TRMS), obejmującego łącznie 12 968 km<sup>2</sup> powierzchni (w tym 7835 km<sup>2</sup> po stronie polskiej) i 2638,5 tys. mieszkańców (w tym 1610,2 tys. po stronie polskiej). Cały obszar objęty *Koncepcją zagospodarowania...* znajduje się w granicach Euroregionu Pomerania. Należy brać pod uwagę możliwość współpracy z ośrodkami (m.in. Ueckermunde, Eggesin, Torgelow, Pasewalk), które ze względu na swoje położenie wchodzą w obszar oddziaływania Szczecina. Faktyczny przebieg granic TRMS wymaga szczegółowych badań i analiz na terenie pogranicza.

#### 4. Podsumowanie

Z analizowanych danych i wiedzy ekspertów wynika, że stan szczecińskiej gospodarki nie jest zadowalający. Ostatecznym dowodem stosunkowo słabej kondycji gospodarczej Szczecina jest niska dynamika PKB na mieszkańca – zdecydowanie najniższa wśród dużych miast polskich. Po wejściu Polski do Unii Europejskiej silniejsze były negatywne konsekwencje peryferyjnego, w stosunku do Warszawy i reszty kraju, położenia Szczecina, niż korzyści z bliskości Niemiec i Skandynawii. Niezrealizowane przez państwo inwestycje w infrastrukturę drogową i kolejową, problemy Stoczni Szczecińskiej i jej kooperantów, brak większych inwestycji w mieście – to główne przyczyny problemów nie tylko Szczecina, ale i całego regionu.

Najważniejsze wyzwania i problemy stojące przed miastem w sferze przestrzennej to: słaba dostępność komunikacyjna (drogowa i śródlądowa) krajowego systemu transportowego, brak skoncentrowanej przestrzeni centrum śródmiej-

skiego, występowanie obszarów zdegradowanego krajobrazu miasta, blokowisk, terenów poprzemysłowych, zaniedbana substancja śródmiejska, niski standard części terenów mieszkaniowych, występowanie ciągów komunikacyjnych oddzielających tereny wodne oraz ograniczenia prawne skutkujące zaniedbanymi obszarami brzegowymi Międzyodrza, niska sprawność i efektywność procesów rewitalizacji, niedostateczna liczba przepraw mostowych przez Śródoodrze. Słaba dostępność transportowa od strony kraju sprzyja peryferyzacji Szczecina jako miasta mniej atrakcyjnego w porównaniu z czołowymi miastami w Polsce, zmniejszając szanse na realizację dużych projektów i wydarzeń, przyciąganie znaczących inwestycji, rozwój sektora BPO i R&D.

Z przedstawionej diagnozy wyłania się obraz Szczecina dysponującego wieloma atutami i osiągnięciami, ale miasta niespełnionego. Miasta, które – mimo znakomitych, w dużej mierze unikatowych warunków przyrodniczych, bardzo dobrej dostępności do zachodnioeuropejskiego systemu transportowego, tradycji morsko-śródlądowego portu, znakomitych warunków do rozwoju współpracy międzynarodowej, dużego ośrodka przemysłowego i naukowego – od czasu transformacji ustrojowej traci dystans do innych polskich aglomeracji. Wyraźnie niższy niż w innych miastach przyrost PKB na mieszkańca czy też ogólnie gorszy poziom wielu wskaźników opisujących stan miasta w sferach: przestrzennej, społecznej i gospodarczej, stanowią wielkie wyzwanie nie tylko dla władz miasta i mieszkańców, ale też rządu.

Zdiagnozowane silne i słabe strony Szczecina, zidentyfikowane szanse i zagrożenia pozwalają jednak na umiarkowany optymizm. Miasto ma duży potencjał rozwojowy. Dysponuje rozwiniętą bazą oraz szeroką ofertą szkolnictwa średniego i akademickiego, stwarzającą możliwość rozwoju nowoczesnych usług, przemysłu i innych form aktywności gospodarczej. Rozwojowi gospodarczemu będzie sprzyjał wysoki poziom aktywności i przedsiębiorczości mieszkańców oraz relatywnie duży udział osób w wieku produkcyjnym o wysokich kwalifikacjach. Znajdujące się w Szczecinie zasoby zieleni i wód powierzchniowych, obszary o wysokiej wartości przyrodniczej, objęte prawną ochroną przyrody, stanowią wielką szansę dla rozwoju szeroko rozumianej turystyki, rekreacji, sportów wodnych i wypoczynku. Dużą szansą rozwojową jest pełnienie przez miasto funkcji metropolitalnych i aglomeracyjnych, również wobec przygranicznych gmin niemieckich.

Z diagnozy wyłania się obraz miasta mającego wyjątkowy potencjał rozwoju, opierając się na współpracy międzynarodowej. Położenie miasta w punkcie centralnym poszerzonej UE i w korytarzu transportowym doliny Odry, bliskość granicy, port, firmy shippingowe, wielonarodowy korpus wojskowy, Euroregion Pomerania, studiujący w Szczecinie obcokrajowcy – to najważniejsze czynniki sprzyjające dalszej internacjonalizacji Szczecina. Jak wynika z analizy SWOT, wszystkie spośród kluczowych szans stojących przed miastem mają silne wspar-

cie w potencjale internacjonalizacji Szczecina. Intensyfikacja współpracy międzynarodowej (gospodarczej, naukowej, kulturalnej, oświatowej itp.) jest naturalnym kierunkiem działania, który powinien być rozwijany. W tym celu należy dokonać inwentaryzacji najważniejszych powiązań międzynarodowych miasta, firm, uczelni i innych instytucji, określić kluczowe obszary wsparcia i narzędzia realizacji.

Kluczem do rozwiązania problemów miasta we wszystkich sferach jest gospodarka. Trudna sytuacja Szczecina i województwa zachodniopomorskiego została dostrzeżona przez rząd, czego wyrazem są jednoznaczne i wręcz alarmistyczne zapisy w projekcie *Krajowej strategii rozwoju regionalnego*. Wynika z nich, że Szczecin wymaga wsparcia rządu, bowiem rośnie dystans do pozostałych aglomeracji w Polsce, co wynika w dużej mierze z zaniedbań w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej łączącej miasto z resztą kraju. W tym świetle koncepcja rządowego *Programu dla Szczecina* jest w pełni uzasadniona i wynika zarówno z diagnozy stanu miasta, jak i z diagnozy, i rekomendacji zawartych w *Krajowej strategii rozwoju regionalnego*. Szczecin potrzebuje interwencji rządu w postaci rządowego programu, którego główną częścią powinien być program inwestycji infrastrukturalnych o dużej skali. Nie ulega wątpliwości, że jest to polska racja stanu, bowiem słaby, podlegający dalszej degradacji Szczecin, to słaba, wyludniająca się północno-zachodnia Polska.

Obok oczekiwanych działań rządowych, konieczne jest podjęcie radykalnych, a zarazem skutecznych działań w kierunku pobudzenia szczecińskiej gospodarki i powiększenia liczby atrakcyjnych miejsc pracy. Szczecin musi być przyjazny przedsiębiorcom i przedsiębiorczości. Należy tworzyć sprzyjające warunki dla wszelkiej przedsiębiorczości, w miarę możliwości uwłaszczać mieszkańców, ale równocześnie intensywnie zabiegać o inwestorów z zewnątrz. Szczecin powinien stawiać na te dziedziny, które mają dobre perspektywy. Warunkiem jest rozpoznanie oczekiwań inwestorów i zapewnienie odpowiednich zasobów (grunty, powierzchnie biurowe, kadry, otoczenie biznesu, skomunikowanie itd.). Należy stawiać na BPO – w różnych specjalnościach, w tym w zakresie informatyki, księgowości, projektowania, finansów. W samym mieście w pierwszym rzędzie należy stawiać na usługi, szczególnie oparte na wysoko kwalifikowanych kadrach. Szansą na zmianę struktury branżowej gospodarki Szczecina jest konsekwentne wspieranie rozwoju sfery zaawansowanych technologii.

## Literatura

- Atrakcyjności inwestycyjna województw i podregionów 2009 r.*, IBnGR, Gdańsk 2009.  
Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r., Dz.U. z 2000 r., nr 28, poz. 346.

*Perspektywy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w kontekście wyznaczników rozwoju funkcji metropolitalnych, infrastruktury komunikacyjnej oraz transgranicznego charakteru regionu*, UPAT WorkBook Series, Szczecin 2009.

*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta*, uchwała XXVIII/706/08 z dnia 24 listopada 2008 r.

*Turystyka polska w 2008 roku – wielkie miasta*, Instytut Turystyki, Warszawa 2009.

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Dz.U. nr 80, poz. 717.