

Gmina Stepnica
ul. T. Kościuszki 4
72-112 Stepnica



STRATEGIA ROZWOJU PORTU MORSKIEGO W STEPNICY NA LATA 2021-2027



marzec 2021

Spis treści

1. Informacje ogólne. Charakterystyka obszaru objętego strategią.....	3
2. Opis działalności prowadzonej na obszarze objętym strategią.....	4
2.1. Parametry portu.....	4
2.2. Opis funkcjonalny nabrzeży.....	5
3. Analiza sektorów portów morskich polskiego wybrzeża i Zalewu Szczecińskiego.....	7
4. Analiza słabych i mocnych stron oraz szans i zagrożeń w aspekcie poprawy dostępności do portu morskiego w Stepnicy.....	9
5. Analiza efektywność inwestycji i efekty społeczno-ekonomiczne pogłębienia toru wodnego od stawy 24 do głowic falochronu Basenu kolejowego w Stepnicy przez parę pław st1-st2 wraz z obrotnicą do głębokości 4,5 metra.....	12
5.1. Efekty społeczno- ekonomiczne związane z portem w Stepnicy i z regionem.....	12
5.2. Efekty społeczno- ekonomiczne w łańcuchu transportowym.....	14
6. Planowane cele strategiczne i narzędzia ich realizacji.....	15
7. Planowane inwestycje.....	16
8. Wnioski.....	17

1. Informacje ogólne. Charakterystyka obszaru objętego strategią

Obszar objęty niniejszym opracowaniem stanowi port w Stepnicy, będący własnością Gminy Stepnica, która jednocześnie jest podmiotem zarządzającym portem. Port został skomunalizowany w 1991 r. i był pierwszym skomunalizowanym portem w Polsce. W zakresie administracji morskiej port w Stepnicy podlega pod Urząd Morski w Szczecinie. Łączna powierzchnia portu wynosi 8.410 m².

Port (53°38,9'N, 014°37,2') położony jest na wschodnim brzegu Zatoki Stepnickiej, części Roztoki Odrzańskiej, będącej Zatoką Zalewu Szczecińskiego. Port jest częścią miasta Stepnica, położonej w woj. zachodniopomorskim, w powiecie goleniowskim. W odległości ok. 18 km od portu znajduje się droga krajowa nr 3 i w odległości 3 km od drogi wojewódzkiej nr 111. Odległość portu do toru wodnego Świnoujście –Szczecin wynosi ok. 3,5 km. Port w Stepnicy posiada bezpośrednie połączenia z portami w:

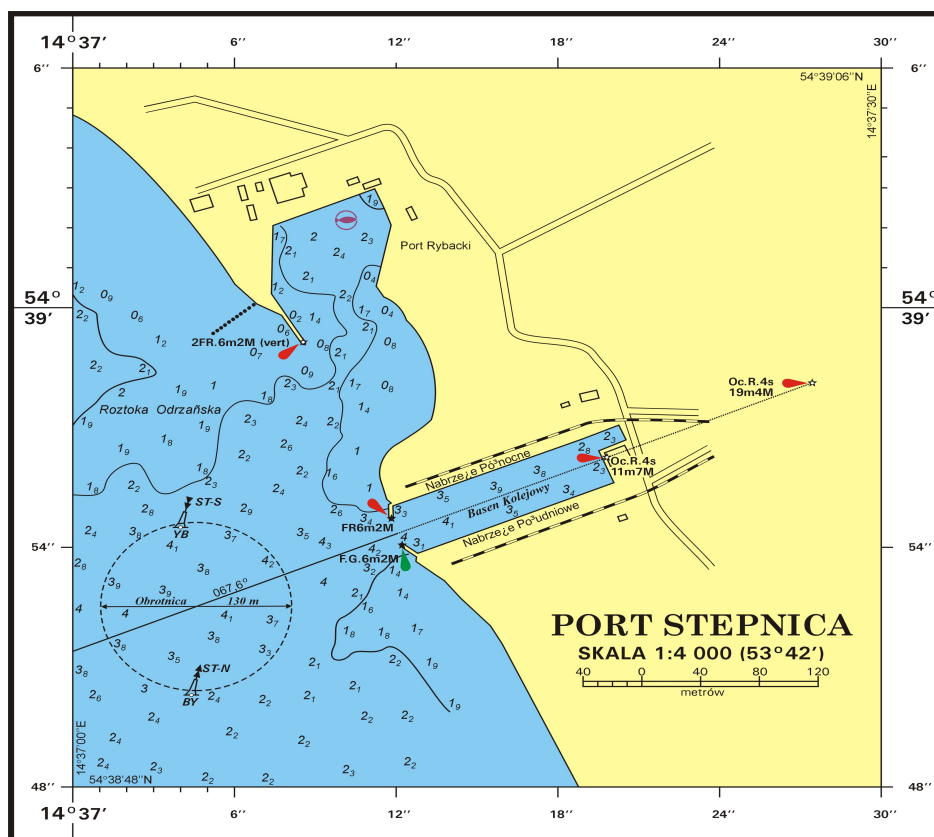
- a. Szczecinie (odległość 28 km),
- b. Świnoujściu (odległość 45 km),
- c. Trzebieży (odległość 8 km),
- d. Policach (odległość 7-9 km),
- e. Nowym Warpnie (odległość 33 km),
- f. Wolinie (odległość ok 27 km),

Zakres terytorialny portu od strony lądu wyznacza Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2011r. w *sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Stepnicy od strony lądu* (Dz.U. z 2011 nr 216 poz. 1279).

Zakres niniejszego planu od strony wody wyznaczają:

- a) **Podejście północne** – prowadzące od pławy „ST” znajdującej się na torze wodnym Świnoujście – Szczecin do pary pław „ST – 1” i „ST – 2”.
- b) **Podejście południowe** – prowadzące od stawy „24” znajdującej się na Zakręcie Mańkowskim toru wodnego Świnoujście – Szczecin.
- c) **Obrotnica** o średnicy 130 m i głębokości ok. 4,5 m znajdująca się w odległości 140 m od głowic wejściowych portu. Oznakowana jest pławami kardynalnymi: północną i południową, zdejmowanymi na zimę.

Zasięg terytorialny opracowania obejmuje wody basenów portowych wymienionych w tabeli nr 1 w rozdziale 2 niniejszej strategii.



Ryc. 1 Mapa nawigacyjna wejścia do portu Stepnica.
 Źródło: Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej w Gdyni.

2. Opis działalności prowadzonej na obszarze objętym strategią

2.1. Parametry portu

Aktualnie do portu w Stepnicy, zgodnie z decyzją Urzędu Morskiego w Szczecinie, mogą zawiązać jednostki o głębokości zanurzenia do 3,40 m – 3,8 m i długości statku 115 m oraz szerokości 13,5 m. Ponadto barki o długości całkowitej 96 m oraz szerokości 9,5 m. Maksymalna długość zestawów pchanych mogących zawiązać do portu w Stepnicy to 125 m oraz maksymalna szerokość 9,5 m.

Dane techniczne portu:

- obrotnica przed wejściem do portu: 130 m;
- szerokość wejścia pomiędzy główkami falochronu: 18,5 m;
- szerokość kolejowego basenu portowego: 40 m.

Tab. 1 Orientacyjna długość nabrzeży i głębokości przy nich.

Nazwa nabrzeża	Długość nabrzeża/kanalu	Głębokość przy nabrzeżu
Basen Kolejowy: Nabrzeże Północne	165 m	4,5 m
Nabrzeże Czołowe	40 m	4,5 m
Nabrzeże Południowe	144 m	4,5 m
Basen Rybacki: Nabrzeże Przeładunkowe	105 m	0,9 – 1,9 m
Nabrzeże postojowe	48 m	
Kanał Młyński (Żeglarski, Sportowy)	780 m	2,5 m

Port posiada wejście pomiędzy dwoma falochronami tworzącymi basen o wymiarach 165 m na 40m oraz głębokości powyżej 4,5 m.

2.2. Opis funkcjonalny nabrzeży

W granicach morskiego portu Stepnica wyodrębnić można dwa rejony funkcjonalne: **Basen Kolejowy**, gdzie odbywają się przeładunki ładunków masowych i **Basen Rybacki**, gdzie znajdują się miejsca postojowe dla łodzi rybackich i kilku jachtów, oraz przystań żeglarska, która może obsługiwać jednocześnie około 40 jednostek sportowo-żeglarskich.

Część przeładunkową portu w Stepnicy stanowi Basen Kolejowy. Na **Nabrzeżu Południowym oraz Północnym** w Basenie Kolejowym odbywają się operacje przeładunku ładunków sypkich, takich jak ziarna, kruszywo oraz ładunków drobnicowych i wielkogabarytowych. Nabrzeże wyposażone jest w ruchome dźwigi oraz w transporter do przeładunku ładunków sypkich. Przeładunki odbywają się całodobowo. Wielkość magazynowa nabrzeża to magazyn typu elewator – płaski o pojemności 17 tys. ton, a także otwarte pola magazynowe o powierzchni 6500 m². W porcie poza przeładunkami można prowadzić również żeglugę pasażerską.

Na Nabrzeżu Północnym znajdują się kontenery biurowo-socjalne oraz Bosmanat Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Na Nabrzeżu Czołowym znajduje się stanowisko do przeładunków typu ro-ro oraz stacja paliw do tankowania jednostek sportowo-żeglarskich.

W basenie Rybackim obecnie cumuje 10 łodzi należących do Spółki „Rybak” oraz jednostki sportowo-żeglarskie w przystani żeglarskiej. Do wiodących funkcji w Basenie Rybackim należy rybołówstwo zalewowe.

Układ transportowy sprzyja rozwojowi transportu intermodalnego i multimodalnego w regionie.

O 2008 roku Gmina Stepnica przeprowadziła szereg inwestycji mających na celu zwiększenie wykorzystania potencjału portu morskiego w Stepnicy.

W Basenie Rybackim wykonano:

- remont pomieszczeń socjalnych i biurowych,
- zakupiono wytwornicę lodu,
- wybudowano 12 boksów rybackich,
- wykonano gruntowny remont nabrzeża wyładunkowo-postojowego,
- wyremontowano magazyny i pomieszczenie sieciarni,
- wybudowano nowy magazyn i chłodnię,
- zakupiono i zamontowano nową wyciągarkę do łodzi,
- wykonano remont slipu do wodowania jednostek pływających,
- pogłębiono basen portowy do głębokości 2,5 m,
- wykonano gruntowny remont falochronu osłonowego.

Ponadto w przedmiotowym basenie wybudowano przystań sportowo-żeglarską w konstrukcji pomostów pływających, w której może stacjonować nawet 40 jednostek pływających. Przystań posiada również własny slip do wodowania jednostek. Ponadto na przystani wybudowany został budynek Bosmanatu, w którym znajduje się w pełni wyposażone zaplecze sanitarne dla żeglarzy.

W Basenie Kolejowym natomiast:

- wykonano gruntowny remont nabrzeży wraz z wymianą ścianki szczelnej,
- wyremontowano nabrzeże wraz z modernizacją stanowisk przeładunkowych,
- wybudowano rampę do przeładunków w relacji ro-ro,
- dokonano gruntownej modernizacji świateł nawigacyjnych na główkach wejściowych do portu,
- pogłębiono basen portowy do głębokości 4,5 m,
- wykonano modernizację oświetlenia i instalacji elektrycznej na nabrzeżach portowych,
- wybudowano stację paliw wraz z dystrybucją paliwa dla jednostek pływających,
- wykonano nowe ogrodzenie terenu portu.

3. Analiza sektorów portów morskich polskiego wybrzeża i Zalewu Szczecińskiego

Zakres analizy obejmuje porty dające miarodajne odzwierciedlenie potencjału portu morskiego w Stepnicy. Są to porty mieszczące się geograficznie między zespołem portów Szczecin-Świnoujście oraz Gdynia i Gdańsk. Z przedmiotowej analizy wyłączono porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej z uwagi na ich rangę, wielkość oraz możliwości przeładunkowe. Małe porty nie są portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki, mają jednak one niebagatelne znaczenie dla rozwoju poszczególnych regionów.

Działalność i eksploatacja przedmiotowych portów w dużej mierze opiera się głównie o rybołówstwo przeładunki masowe i drobnicowe oraz działalność sportowo żeglarską. Mają one jednak potencjał do rozwoju przeładunków zarówno masowych jak i drobnicowych. Nieliczne z małych portów, tak jak Stepnica, stanowią wielofunkcyjne struktury gospodarczo przestrzenne o znaczeniu zarówno lokalnym jak regionalnym, których potencjał umożliwia działalność typową dla punktów węzłowych infrastruktury transportowej.

W chwili obecnej funkcja transportowa małych portów jest niedoceniana, ich rozwój jest powolny a tylko dwa z nich czyli Kołobrzeg i Darłowo przeładowują powyżej 100 tys. ton rocznie. W analizowanych portach tylko port Stepnica odnotował znaczny wskaźnik wzrostu przeładunków.

W opracowaniu założono, iż porty Stepnica, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka i Elbląg mogą stanowić wobec siebie konkurencję. Są to porty, które współzawodniczą w określonych grupach ładunkowych oraz rybołówstwie.

Analiza przeładunków w wyżej wymienionych portach obejmuje rok 2018, 2019 i 2020 w stosunku do roku 2008 jako wskazanie sytuacji przeładunku w poszczególnych portach.

Tab. 2 Wielkość i struktura przeładunków w małych portach w latach 2018,2019 i 2020 w stosunku do roku 2008 (w tys. ton)

	Stepnica	Kołobrzeg	Darłowo	Ustka	Elbląg
Ładunki masowe 2008 rok	1,2	66,9	3,0	0,0	0,0
Ładunki drobnicowe 2008 rok	0,0	34,8	0,0	3,4	2,0
Łącznie 2008 rok	1,2	101,7	3,0	3,4	2,0
Ładunki masowe 2018 rok	16,43	325,61	152,45	0,00	41,80
Ładunki drobnicowe 2018 rok	0,00	2,59	100,10	0,00	74,10
Łącznie 2018 rok	16,43	328,20	252,55	0,00	115,90
Ładunki masowe 2019 rok	21,40	284,19	142,67	41,95	34,50
Ładunki drobnicowe 2019 rok	0,00	5,05	70,38	0,00	54,80
Łącznie 2019 rok	21,40	289,24	213,05	41,95	89,30
Ładunki masowe 2020 rok	32,23	182,56	125,89	16,28	52,10
Ładunki drobnicowe 2020 rok	0,00	4,69	19,46	0,00	32,40
Łącznie 2020 rok	32,23	187,25	145,35	16,28	84,50

Jak widać port Morski w Stepnicy wskazuje znaczący progres w stosunku do roku 2008 oraz w stosunku do pozostałych badanych portów.

Przeprowadzone inwestycje, zarówno gminne jak i prywatne, spowodowały przywrócenie portu morskiego w Stepnicy do eksploatacji oraz stworzyły możliwość obsługi statków do 3200 GT o wymiarach 115 m długości i 13,5 m szerokość. W praktyce oznacza to, że w porcie można obsługiwać statki, które zabierałyby od 2,5 do 3,0 tys. ton towaru. Statki te posiadają zanurzenie 3,8 do 4,0 m. Obecnie z uwagi na pogłębiony do 4,5 m tor podejściowy w porcie Stepnica możliwa jest obsługa zarówno barek śródlądowych, małych statków oraz statków (promów) do przeładunku w relacji ro-ro.

Jak wskazano powyżej w opracowaniu, w porcie morskim w Stepnicy w basenie przeładunkowym wieloletni dzierżawca posiadający 100% -towy kapitał polski, wybudował i uzyskał pozwolenie na użytkowanie magazynu płaskiego typu elewator – płaski o pojemności 17 tys. ton.

Powiększa pojemność elewatora pozwoliła zwiększyć możliwości przeładunkowe portu w Stepnicy do **300 tys. ton rocznie**. Aktualnie przeładunki, z uwagi na pogłębiony do 4,5 m tor podejściowy, nabrały dynamicznego tempa rozwoju.

Możliwości jakie zostały stworzone wskazują, iż przedmiotowy port posiada potencjał rozwoju i konkurencji z portami mającymi bezpośredni dostęp do morza.

4. Analiza słabych i mocnych stron oraz szans i zagrożeń w aspekcie poprawy dostępności do portu morskiego w Stepnicy

Analiza SWOT

Słabe strony	Mocne strony
<ul style="list-style-type: none"> • Brak polityki umożliwiającej sprawne funkcjonowanie małych portów • Brak jasno określonej strategii współpracy małych portów morskich • Brak możliwości pełnego wykorzystania potencjału portowego • Brak możliwości uzyskania przez Gminę Stepnica zewnętrznych środków 100% na rozwój infrastruktury portowej • Koszty utrzymania infrastruktury dostępu do portów od strony morza oraz nowych inwestycji w infrastrukturę dostępu oraz infrastrukturę portową 	<ul style="list-style-type: none"> • Pogłębienie toru podejściowego do głębokości 4,5 m czyli takiej jak w basenie portowym • Poprawa możliwości przeładunkowych portu poprzez przeprowadzenie gruntownego remontu nabrzeży i placów składowych • Poprawa bezpieczeństwa w Basenie Rybackim poprzez remont falochronu wejściowego • Poprawa komfortu pracy rybaków poprzez gruntowny remont i budowę nowego zaplecza socjalnego i boksów rybackich • Wybudowanie falochron osłonowego basenu rybackiego i żeglarskiego • Poprawa warunków pracy poprzez remont nabrzeża postojowego oraz budowę wyciągarki łodzi rybackich w Basenie Rybackim • Wykorzystanie Basenu Rybackiego w celach rekreacyjno-żeglarskich • Poprawa dostępności do Portu w Stepnicy od strony lądu poprzez wybudowanie drogi łączącej drogę wojewódzką nr 111 bezpośrednio z portem • Nadanie portowi statusu portu

	<p>regionalnego</p> <ul style="list-style-type: none"> • Możliwość realizowania przeładunków w relacji ro-ro • Możliwość wykorzystania i rozwoju transportu intermodalnego i multimodalnego w regionie • Bliskość zaplecza ładunków zarówno drobnicowych jak i masowych • Możliwość obsługi Goleniowskiego Parku Przemysłowego w zakresie eksportu i importu towarów do krajów Europy • Możliwość współpracy z Elektrownią Dolna Odra w celu dostarczania Eko paliwa od lokalnych producentów • Możliwość współpracy z Zakładami Chemicznymi Police w zakresie dystrybucji nawozów sztucznych wytwarzanych w tych zakładach • Możliwość dystrybucji paliwa dla jednostek sportowo-żeglarskich i małych jednostek pływających bezpośrednio „na wodę” • Własność Gminy Stepnica, jednolite prawo własności • Dzierżawa części portu armatorowi oraz potencjalnemu inwestorowi • Zwiększenie potencjału magazynowego poprzez wybudowanie przez prywatnego inwestora elewatora do przechowywania ładunków masowych • Możliwość obsługi praktycznie wszystkich ładunków występujących w obrocie portowym • Bogata oferta terenów dla inwestorów związanych z realizacją funkcji transportowej, przemysłowej i logistyczno-dystrybucyjnej
--	---

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Ujęcie Portu Morskiego Stepnica w dokumentach strategicznych kraju • Regularne utrzymywanie parametrów technicznych torów podejściowych przez Urząd Morski w Szczecinie • Zapewnienie środków finansowych na utrzymanie parametrów technicznych basenu portowego • Poprawa bezpieczeństwa Basenu Rybackiego • Wykorzystanie zaplecza Goleniowskiego Parku Przemysłowego w celu zwiększenia przeładunków • Zwiększenie wykorzystania potencjału obsługi transportu intermodalnego i multimodalnego w regionie • Zwiększenie możliwości przeładunkowych przez podpisanie odpowiednich umów z Zakładami Chemicznymi w Policach na dystrybucję wytworzonych tam nawozów • Zwiększenie zainteresowania portem potencjalnych armatorów i dzierżawców • Regularna współpraca lokalnych przedsiębiorców z Gminą i dzierżawcą portu w zakresie realizacji przeładunków • Przystąpienie do stowarzyszenia działającego na rzecz małych portów 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak dokumentów strategicznych w skali kraju promujących rozwój małych portów • Degradacja infrastruktury portowej w przypadku braku środków finansowych na jej utrzymanie • Zdarzenia losowe • Brak możliwości rozwoju przeładunków w przypadku braku dostosowania toru podejściowego do parametrów utrzymywanych w porcie w Stepnicy • Brak utrzymania aktualnych parametrów basenu Kolejowego oraz Rybackiego • Brak porozumienia między małymi portami Zalewu Szczecińskiego jak i leżących w pasie nadmorskim w celu powołania stowarzyszenia

Wnioski

Gmina Stepnica posiada port z ogromnym, aktualnie nie w pełni wykorzystywanym, potencjałem rozwoju. Port ten stanowiąc własność Gminy nie jest uzależniony od wpływu prywatnych właścicieli lub jednostek zarządzających. Gmina Stepnica, dokonała wszelkich starań, w celu przywrócenia funkcjonalności Basenu Kolejowego oraz poprawy warunków pracy rybaków stacjonujących w Basenie Rybackim. Rozwój jednak ściśle uzależniony jest od Urzędu Morskiego w Szczecinie, który to bezpośrednio odpowiedzialny jest za poprawę i utrzymanie parametrów głębokościowych toru podejściowego. Ponadto czynniki

finansowania dodatkowych inwestycji w zakresie bezpieczeństwa i poprawy funkcjonalności portu, zależne są od środków finansowych pozyskiwanych z zewnątrz.

5. Analiza efektywność inwestycji i efekty społeczno-ekonomiczne związane z portem w Stepnicy

5.1. Efekty społeczno- ekonomiczne związane z portem w Stepnicy i z regionem

Pogłębienie toru podejściowego, zwiększyło możliwości przeładunkowe portu w Stepnicy, a co za tym idzie przyczyniło się do poprawy obsługi transportowej województwa zachodniopomorskiego, pozwoliło również na zwiększenie możliwości przeładunkowych i transportowych przedsiębiorstw znajdujących się w granicach obszaru potencjalnego oddziaływania portu. Poczynione inwestycje zarówno gminy jak i inwestora prywatnego doprowadziły do osiągnięcia możliwości przeładunkowych portu w Stepnicy do 300 tys. ton.

Obecnie dopuszczalne zanurzenie statków, daje możliwość obsługi oprócz barek także statków od 3200 – 5000 GT.

W związku z powyższym, aby wykorzystać obecne parametry portu i moce przeładunkowe powstałe w wyniku wielomilionowych nakładów inwestycyjnych, koniecznym był przeprowadzenie modernizacji infrastruktury zapewniającej dostęp do portu morskiego w Stepnicy, poprzez pogłębienie toru podejściowego od stawy 24 do głowic falochronu Basenu Kolejowego poprzez parę pław ST1-ST2 wraz z obrotnicą do głębokości 4,50 m.

Wzrost obrotów z obecnych 40 tys. ton do 300 tys. ton, to nie tylko wymierny efekt ekonomiczny dla obecnego dzierżawcy portu, ale także konkretne wpływy do budżetu Państwa i Gminy Stepnica.

Wzrost przeładunków w porcie w Stepnicy o 260 tys. ton pociąga automatycznie za sobą wzrost obrotów, a tym samym wypracowanych zysków oraz wzrost zatrudnienia w porcie o 10 pełnych etatów. Bezpośrednią wypadkową tych efektów będą zwiększone wpływy do budżetu Państwa z tytułu podatku CIT 148 tys. zł, minimum 598 tys. zł tytułem podatku VAT, 29 tys. zł tytułem podatku PIT oraz około 177 tys. zł tytułem składek do ZUS. Podając powyższe wpływy założono: a) w stosunku do wartości CIT - 3 zł zysku na przeładowanej tonie i opodatkowaniu go w skali 19%, b) w stosunku do podatku VAT - 10 zł za przeładowaną tonę i opodatkowaniu usługi w skali 23% (zakładając, że 10 zł od tony jest już różnicą pomiędzy podatkiem należnym, a naliczonym), c) w stosunku do wartości PIT i składek ZUS – założono wzrost zatrudnienia o 10 etatów i przyjęto wynagrodzenie miesięczne na poziomie 3,5 tys. zł brutto.

Zgodnie z informacją uzyskaną z Urzędu Morskiego w Szczecinie, koszt bieżącego utrzymania toru wodnego na poziomie **150 tys. zł** rocznie.

Realizacja przedmiotowej inwestycji to także bezpośrednio korzyści dla samej Gminy Stepnica. Wynikają one ze wzrost wpływów do budżetu gminy: a) z tytułu dzierżawy portu o 260 tys. zł, b) z tytułu opłaty tonażowej o 8 tys. zł i c) z tytułu opłaty przystaniowej 20 tys. zł.

Analizę wrażliwości ekonomicznej dokonano wyłącznie o wpływy wynikające z rozwoju portu w stosunku do wzrostu bezpośrednich wpływów do budżetu Państwa. Jednak należy podkreślić, że to nie jedyne korzyści. Występują również nieujęte w kalkulacji korzyści pośrednie, takie jak np. przyrost dochodów do dyspozycji pracowników portowych w wysokości ponad 300 tys. zł, co w konsekwencji prowadzi do wzrostu popytu konsumpcyjnego.

Rozwój portu morskiego w Stepnicy wywołany pogłębieniem toru podejściowego spowoduje szereg efektów społeczno-gospodarczych w otoczeniu lokalnym i w regionie. Główne impulsy dla rozwoju otoczenia, a wynikające z rozwoju działalności portowej, przełożą się na wzrost popytu produkcyjnego oraz wzrost popytu konsumpcyjnego.

W otoczeniu portu w wyniku zaspokojenia rosnącego popytu zaopatrzeniowego, wśród dostawców (producentów) wzrosną przychody i produkcja, utworzone zostaną nowe miejsca pracy. Oszacowano, że dla roku, w którym przeładunki wzrosną do 300 tys. ton, korzyści społeczno-ekonomiczne w otoczeniu związane z popytem produkcyjnym będą następujące: a) przychody dostawców (producentów) z sektora zaopatrzenia zwiększą się o 12 mln zł rocznie, b) a liczba zatrudnionych wzrośnie o 30 etatów.

Dochody pracowników są przeznaczane na cele konsumpcyjne i alokowane w otoczeniu w branżach oferujących dobra konsumpcyjne trwałego i nietrwałego użytku oraz w usługach rynkowych i nierynkowych. Prowadzi to do rozwoju działalności w otoczeniu w postaci wzrostu sprzedaży i zatrudnienia. Roczne efekty społeczno-ekonomiczne wzbudzone wydatkami z dochodów z pracy, to przyrost przychodów w branży dóbr konsumpcyjnych o 585 tys. zł (zakładając, że 50% wynagrodzenia netto z powstałych nowych etatów – uwzględniając przyrost zatrudnienia w porcie - zostanie ulokowanych w tej branży, przy średniomiesięcznym wynagrodzeniu 2,5 tys. zł brutto) i powstanie 10 nowych miejsc pracy.

Powyższe efekty ekonomiczne, przekładają się również na wzrost bezpośrednich wpływów do budżetu z tytułu podatków CIT, VAT, PIT oraz składek ZUS.

Zestawienie rocznych efektów społeczno-ekonomicznych w otoczeniu wywołanych pogłębieniem toru podejściowego do portu morskiego w Stepnicy, przedstawiono w tabeli 2. Natomiast zestawienie rocznych efektów społeczno-ekonomicznych spowodowanych rozwojem portu i otoczenia, a wynikających z pogłębienia toru podejściowego do portu morskiego w Stepnicy, przedstawiono w tabeli 5.

Tabela 4. Efekty społeczno-ekonomiczne w otoczeniu portu morskiego w Stepnicy powstałe w wyniku pogłębienia toru podejściowego do 4,5 m

Roczne efekty społeczno-ekonomiczne w otoczeniu portu w Stepnicy			
Wyszczególnienie	Sektor zaopatrzeniowy	Branża dóbr konsumpcyjnych	Ogółem
Przyrost przychodów (tys. zł)	12 000	585	12 585
Przyrost zatrudnienia (pełny etat)	30	10	40
Wpływy do budżetu z tytułu podatku PIT (tys. zł)	55,8	18,6	74,4
Wpływy do budżetu z tytułu składek ZUS (tys. zł)	339,9	113,3	453,2

Pogłębienie toru podejściowego spowoduje, że w poszczególnych rodzajach działalności gospodarczej w otoczeniu portu morskiego w Stepnicy nastąpi w roku docelowy, wzrost przychodów o 12,6 mln zł, a zatrudnienie znajdzie 40 osób.

Tabela 5. Efekty społeczno-ekonomiczne rozwoju portu i otoczenia portu morskiego w Stepnicy powstałe w wyniku pogłębienia toru podejściowego do 4,5 m

Roczne efekty społeczno-ekonomiczne w otoczeniu portu w Stepnicy			
Wyszczególnienie	Port morski w Stepnicy	Otoczenie	Ogółem
Przyrost przychodów (tys. zł)	9 200	12 585	21 785
Przyrost zatrudnienia (pełny etat)	10	40	50
Wpływy do budżetu z tytułu podatku PIT (tys. zł)	29,2	74,4	103,6
Wpływy do budżetu z tytułu składek ZUS (tys. zł)	177,3	453,2	630,5

Podsumowując, należy stwierdzić, że pogłębienie toru podejściowego spowoduje, iż w Gminie Stepnica nastąpi roczny wzrost przychodów o 21,8 mln zł oraz przybędzie 50 miejsc pracy.

5.2. Efekty społeczno- ekonomiczne w łańcuchu transportowym

Korzyści ekonomiczne, jakie w wyniku oddania do eksploatacji pogłębionego toru podejściowego, osiągną uczestnicy wymiany handlowej, w konsekwencji przełożą się na wzrost atrakcyjności łańcucha transportowego przebiegającego przez port morski w Stepnicy. Port ten, jako mały port morski może świadczyć usługi portowe w zakresie przeładunków towarów, dla których w transporcie morskim wystarczające są statki do 3200 GT, na przykład do transportu: eko-pellet, śruty rzepakowej, makuchu, nasiona roślin motylkowych, nasion rzepaku, nawozów, wapna rolniczego, różnego typu kruszywa, itp. Nie oznacza to, że nie będą świadczone usługi np. w przeładunku zbóż. Należy podkreślić, że na rynku morza bałtyckiego i morza północnego funkcjonują również kontrakty na poziomie 2 – 3 tys. ton, a nie tylko kontrakty na tonaże ponad 5 tys. ton i więcej.

Port morski w Stepnicy będzie również w stanie stworzyć ofertę stanowiącą uzupełnienie oferty portów morskich w Szczecinie.

Efekty ekonomiczne związane z pogłębieniem toru wodnego są duże. Wzrost usług przeładunkowych do 300 tys. ton spowoduje wzrost wartości dodanej brutto portu morskiego w Stepnicy z 75 tys. zł do 780 tys. zł. Ponadto w transporcie wodnym wartość dodana brutto wzrosła z 321 tys. zł do 2 080 tys. zł. Ogółem wzrost wartości dodanej brutto wzrosła o 2464 tys. zł (przy wyliczeniach nie uwzględniono wzrostu zatrudnienia). Duże przyrosty efektów ekonomicznych potwierdzają, że tor wodny stanowi podstawowe ograniczenie dla rozwoju łańcucha transportowego. Pogłębienie toru podejściowego do portu morskiego w Stepnicy wywoła silny impuls dla rozwoju działalności przewozowo-portowej w rozległym zakresie i dużej jak na ten port skali. Należy podkreślić, że dla zdobycia pozycji konkurencyjnej w łańcuchu transportowym Gmina Stepnica przeprowadziła kapitalny remont portu związany z wykonaniem m.in. nowych nabrzeży, nowego oznakowania nawigacyjnego, pogłębienie basenu portowego do głębokości 4,5 m, a także wykonała nową drogę prowadzącą do portu, omijającą Stepnicę i łączącą się z drogą wojewódzką. Natomiast inwestor prywatny 11 grudnia 2015 roku uzyskała od Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Szczecinie, pozwolenie na użytkowanie elewatora – magazynu płaskiego, którego pojemność wynosi od 12 do 17 tys. ton w zależności od sposobu wykorzystania powierzchni. Powyższa pojemność pozwala zwiększyć przeładunki portowe w Stepnicy do 300 tys. ton rocznie.

Położenie portu morskiego w Stepnicy w stosunku do portów Szczecina, jest bardzo korzystne w odniesieniu do regionu otaczającego Stepnicę ze względu na transport lądowy. Przewóz towarów do portu z regionu powiatów: Kamienia Pomorskiego, Gryfic, Łobza, Świdwina i Goleniowa z jednej strony obniża koszty transportu, a z drugiej w znacznym stopniu ogranicza emisję spalin w stosunku do przewożenia tychże towarów do Szczecina. Korzyści ekonomiczne w transporcie lądowym to około 728 tys. zł rocznie. Są one głównie związane ze zmniejszonym zużyciem oleju napędowego.

6. Planowane cele strategiczne i narzędzia ich realizacji

- a) zwiększenie przeładunków w porcie Stepnica do 300 tys. ton rocznie,
- b) poprawa konkurencyjności portu w Stepnicy w stosunku do małych portu na terenie kraju jak i za granicą,
- c) wspieranie dotychczasowych inwestorów prywatnych zainteresowanych dzierżawą portu i inwestowaniem w zaplecze magazynowe,
- d) zdobycie kolejnych potencjalnych armatorów i przedsiębiorców zainteresowanych prowadzeniem działalności na terenie portu w Stepnicy,

- e) tworzenie nowych miejsc pracy związanych bezpośrednio z działalnością poru jak i zaplecza gastronomicznego, hotelowego i handlowego,
- f) stworzenie warunków rozwoju usług dystrybucyjno-logistycznych,
- g) poprawa bezpieczeństwa poprzez wybudowanie falochronu osłonowego Basenu Rybackiego,
- h) rozwój transportu intermodalnego w regionie,
- i) wykorzystanie możliwości przeładunków w relacji ro-ro,
- j) kontynuowanie promocji portu,
- k) utrzymanie członkostwa w Stowarzyszeniu działającego na rzecz małych portów,
- l) utrzymanie parametrów technicznych i stanu infrastruktury w Basenie Kolejowym i Rybackim,
- m) zwiększenie intensywności współpracy z przedsiębiorcami prowadzącymi działalność w Goleniowskim Parku Przemysłowym,
- n) dostosowanie oferty usługowej portu do zmieniających się warunków (wymogów) krajowych i zagranicznych,
- o) rozwój żeglugi pasażerskiej i turystycznej pomiędzy Szczecinem a Stepnicą,
- p) utrzymanie przez Urząd Morski w Szczecinie toru podejściowego do portu w Stepnicy do głębokości 4,5 m,
- q) nawiązanie współpracy z Zakładami Chemicznymi Police w zakresie przeładunków wytwarzanych w tych zakładach nawozów,
- r) zapewnienie w Basenie Rybackim optymalnych warunków pracy rybakom,
- s) uzyskanie dochodu z dzierżawy basenów portowych przeznaczać na dalsze prace remontowe i modernizacyjne w porcie.

7. Planowane inwestycje

W celu poprawy funkcjonowania portu planuje się do wykonania:

- a) wyposażenie istniejącego magazynu o pojemności 17 tys. ton w system załadunku materiałów sypkich wraz z wagą przepływową. Przewidywany koszt ok. 3 mln. zł.,
- b) budowę magazynu o lekkiej konstrukcji o pojemności 8-10 tys. ton. Przewidywany koszt ok. 2 mln. zł.,
- c) budowę portowych dróg wewnętrznych (placów manewrowych) i placów składowych. Przewidywany koszt ok. 500 tys. zł.,
- d) zakup dźwigu samojezdnego. Przewidywany koszt ok. 630 tys. zł.,

- e) rozbudowę funkcjonującej w Basenie Rybackim przystani żeglarskiej o kolejne 40-50 stanowisk cumowniczych wraz z infrastrukturą sanitarną. Przewidywany koszt ok. 700 tys. zł.,
- f) budowę systemu do przeładunku paliw płynnych z bankierki na cysternę koszt ok. 100 tys. zł.,
- g) remont główek wejściowych do portu w Stepnicy. Przewidywany koszt ok. 100 tys. zł.,
- h) remont nabrzeża przeładunkowego w Basenie Rybackim. Przewidywany koszt ok. 300 tys. zł.

8. Wnioski

- a) Udostępnienie możliwości zawijania do portu statków do 3200 GT (a nie tylko barek) spowoduje minimum dziesięciokrotne zwiększenie możliwości importowo-eksportowych portu, poprawi jego atrakcyjność inwestycyjno-transportową oraz odzyska on zdolność konkurencyjną na bałtyckim (i nie tylko) rynku usług portowych.
- b) Możliwość zawijania statków do portu w Stepnicy to szansa na rozwój eksportu w oparciu o małe porty morskie basenu morza bałtyckiego oraz morza północnego.
- c) Rozwój portu, będący wypadkową pogłębienia toru podejściowego, to wzrost przeładunków o 260 tys. ton, wzrost zatrudnienia z 3 do 13 osób, co przekłada się na wzrost przychodów będących do dyspozycji pracowników portowych o ponad 300 tys. zł rocznie. Ponadto w wyniku rozwoju portu bezpośrednie wpływy do budżetu Państwa z tytułu podatków CIT, VAT, PIT i składek ZUS wzrosną rocznie o około 952 tys. zł.
- d) Wzrost gospodarczy w otoczeniu, wzbudzony rozwojem portu, związany będzie z przyrostem przychodów z działalności gospodarczej w regionie na poziomie 12,6 mln zł i z powstaniem nowych 40 miejsc pracy, co przekłada się na wzrost przychodów będących do dyspozycji nowych pracowników w otoczeniu portu o ponad 868 tys. zł rocznie oraz na bezpośredni wzrost wpływów do budżetu Państwa z tytułu podatku PIT i składek ZUS na poziomie 527,6 tys. zł rocznie.
- e) W łańcuchu transportowym wartość dodana brutto portu morskiego w Stepnicy wzrośnie z 75 tys. zł do 780 tys. zł, a w transporcie wodnym wartość dodana brutto wzrośnie z 321 tys. zł do 2 080 tys. zł. Ogółem wzrost wartości dodanej brutto wzrośnie o 2464 tys. zł. Ponadto odciążenie ruchu kołowego w regionie w znacznym stopniu ograniczy emisji dwutlenku węgla, co ma bezpośredni wpływ na ochronę środowiska.

Opracowała: Marlena Smolarek

