

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr
Rady Ministrów z dnia 2012 r.

PROGRAM WIELOLETNI

**„UTRZYMANIE MORSKICH DRÓG WODNYCH
W REJONIE UJŚCIA ODRY W LATACH 2013 – 2025”**

PROJEKT (rev. 4)

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE
2. CEL I ZADANIA PROGRAMU
3. PODSTAWA PRAWNA PROGRAMU
4. URZĄD MORSKI W SZCZECINIE – INWESTOR
5. WPŁYW PROGRAMU NA SYTUACJĘ SPOŁECZNO –GOSPODARCZĄ
6. WPŁYW PROGRAMU NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE
7. HARMONOGRAM REALIZACJI PROGRAMU

1. WPROWADZENIE

W niniejszym dokumencie zaprezentowane zostały założenia i skutki przyjęcia programu wieloletniego „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2013 - 2025”, zwanego dalej „Programem”.

Zasadniczym celem Programu jest trwałe utrzymanie dostępności od strony morza portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina i Świnoujścia (w tym do nowego portu zewnętrznego z terminalem LNG) oraz Polic, w celu utrzymania ich obecnej pozycji gospodarczej i stworzenia warunków do dalszego rozwoju (w oparciu o odrębne projekty inwestycyjne).

Porty w Szczecinie i Świnoujściu sklasyfikowane są w art. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U.10.33.179 j.t.) jako porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (obok Gdańska i Gdyni). Są one najbliższymi polskimi portami pełnomorskimi u wejścia na wody Morza Bałtyckiego od strony cieśnin duńskich. Porty te posiadają dostęp do spławnej rzeki Odry, umożliwiającej im – jako jedynym dużym portom morskim w Polsce - bezpośrednie połączenia śródlądowe z systemem wodnych dróg śródlądowych całej Europy Zachodniej.

Szczególne położenie geograficzne zespołu portów ujścia Odry daje regionowi zachodniopomorskiemu olbrzymie szanse rozwojowe. Bliskie sąsiedztwo z bogatymi państwami Wspólnoty Europejskiej, bezpośrednie połączenie z europejską siecią autostrad i śródlądowych dróg wodnych, bliskość śląskich ośrodków przemysłowych oraz zaplecza w postaci rozwiniętych gospodarczo krajów pozbawionych dostępu do morza (Czechy, Austria), położenie na najkrótszym szlaku lądowym pomiędzy Bałtykiem a Adriatykiem - stanowią o atrakcyjności tych portów w skali ponadregionalnej. Dzięki sąsiedztwu z Niemcami są one naturalnym miejscem tranzytu dla krajów Unii Europejskiej. Położenie geograficzne tych portów - w skomplikowanym hydrologicznie ujściu wielkiej rzeki – powoduje jednak, że zapewnienie statkom swobodnego dostępu do akwenów portowych jest zadaniem trudnym i kosztownym. Staje się ono obecnie tym trudniejsze, że dla umożliwienia tym portom skutecznego konkutowania z pobliskimi portami niemieckimi konieczne jest nie tylko utrzymanie istniejącej infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, ale również jej modernizacja i rozwój.

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

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

„Art. 2.

Ilekroć w ustawie jest mowa o:

[...]

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

Art. 5

[...]

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

3. Dyrektor właściwego urzędu morskiego w akcie prawa miejscowego określi:

1) obiekty, urządzenia i instalacje wchodzące w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do każdego portu innego niż określony w ust. 2 i do przystani morskich, [...]

uwzględniając usytuowanie obiektów, urządzeń i instalacji oraz ich rodzaj, liczbę lub wymiary.

Art. 10.

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

Wykonując delegację wynikającą z ustawy, właściwe organy wydały:

1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z 2003 r. Nr 4, poz. 41);
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 27 stycznia 2006 r., zmieniającego rozporządzenie w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 22, poz. 167);
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2009 r., zmieniającego rozporządzenie w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 17, poz. 89);
4. Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 7 października 2004 roku w sprawie określenia infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubiniu, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz do przystani morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu (Dz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2004 r. Nr 81, poz. 1405).

Z kolei ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z dnia 21 marca 1991 r. (Dz.U. 2003.153.1502 j.t.) nakłada w art. 42 ust. 2 pkt. 20 obowiązek

budowy i utrzymywania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich na organy administracji morskiej.

Pomimo obowiązywania pow. przepisów, z uwagi na brak wystarczających środków budżetowych prace pogłębiarskie na torach wodnych prowadzone były od wielu lat w ograniczonym zakresie. W tabeli 1 pokazane są deficyty prac pogłębiarskich na torach wodnych prowadzących z morza pełnego do Świnoujścia i dalej przez Police do Szczecina w stosunku do faktycznych, wynikających z pomiarów batymetrycznych, potrzeb występujących w kolejnych latach.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Potrzeby [m ³]	752274	449973	438995	432000	942205	1350956	928236	974776	799625
Wykonanie [m ³]	518120	280000	190000	105531	295344	495655	326291	501252	110814
Deficyt [m ³]	234154	169973	248995	326469	646861	855301	601945	473524	688811

Tabela 1. Wielkości potrzeb, wykonania i deficytu prac pogłębiarskich w latach 2003 – 2011

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

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

Podobna sytuacja dotyczy torów wodnych prowadzących do małych portów położonych w rejonie Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego, a mianowicie Dziwnowa, Kamienia Pomorskiego, Lubina, Mrzeżyna, Nowego Warpna, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolina, jak również portu w Policach, który z formalnego punktu widzenia jest małym portem, przyjmuje jednak duże statki pełnomorskie i przeładowuje rocznie ok. 2,5 mln ton ładunków.

Rys. 1 przedstawia przykładowy plan batymetryczny spłyconego odcinka toru wodnego Świnoujście – Szczecin (odcinek na Cieśninie Świny, o wymaganej głębokości 14,3 m).

2. CEL I ZADANIA PROGRAMU

Celem Programu jest trwałe utrzymanie bezpiecznego dostępu do portów polskich, położonych w obszarze działania Urzędu Morskiego w Szczecinie, od strony morza.

Niniejszy Program obejmuje zadania, których celem jest przywrócenie, a następnie utrzymanie do roku 2025 parametrów torów wodnych prowadzących do Świnoujścia i Szczecina oraz do małych portów w rejonie ujścia Odry, niezbędnych do prowadzenia po tych torach bezpiecznej i niezakłóconej żeglugi i wynikających z aktualnie obowiązujących przepisów, przytoczonych powyżej.

Program zapewnia finansowanie dla zadań będących obecnie w toku, gwarantując ich kontynuację w wymaganym przez warunki bezpieczeństwa oraz przepisy zakresie. Umożliwia on niezakłócone wykonywanie prac pogłębiarskich, których wielkość jest obecnie uzależniona od dostępności środków budżetowych, przeznaczanych corocznie na ten cel, co prowadzi do nierytmiczności prac, a w efekcie do okresowego pogarszania warunków żeglugowych na torach wodnych oraz do narastania zaległości w robotach. Zagraża to bezpiecznej żegludze oraz niezakłóconemu funkcjonowaniu portów.

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

Zakres geograficzny Programu i usytuowanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry ilustruje załącznik graficzny nr 2.

Sfinansowanie przedsięwzięć zawartych w Programie nastąpi w trybie przewidzianym w art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych, a więc w formie ustanowionego przez Radę Ministrów programu wieloletniego.

Zadaniem Programu jest określenie sposobu przygotowania i realizacji prac w latach 2012 – 2025, określenie kosztów tych prac oraz korzyści społeczno-gospodarczych wynikających z realizacji Programu w poniższym zakresie:

- a) przywrócenie parametrów, a następnie coroczne pogłębianie konserwacyjne toru wodnego północnego, prowadzącego z redy Świnoujścia do akwenów portowych (obejmujących również port zewnętrzny w Świnoujściu z terminalem LNG);
- b) przywrócenie parametrów, a następnie coroczne pogłębianie konserwacyjne toru wodnego Świnoujście – Szczecin, prowadzącego ze Świnoujścia przez Zalew Szczeciński i Odrę do Szczecina (z odgałęzieniem do portu w Policach);
- c) pogłębianie torów wodnych do małych portów, położonych w obszarze działania Urzędu Morskiego w Szczecinie;
- d) rozbudowa i utrzymanie pól refulacyjnych.

Program nie obejmuje toru wodnego podejściowego do Świnoujścia, przebiegającego przez północną część redy Świnoujścia. Tor ten, który zgodnie z obowiązującymi przepisami jest elementem infrastruktury zapewniającej dostęp do portu w Świnoujściu, posiada głębokości naturalne mniejsze od wymaganych przez przepisy, jednak całkowicie wystarczające dla statków, które z niego korzystają. Pogłębianie tego toru jest obecnie nieuzasadnione ekonomicznie. Jedynie w przypadku podjęcia decyzji o dostosowaniu portu w Świnoujściu do

obsługi statków o zanurzeniu maksymalnym dla Bałtyku (15 m) pogłębienie tego toru stanie się niezbędne. Duże statki zawijające do portu w Świnoujściu, w tym zbiornikowce obsługujące terminal LNG, korzystają z toru podejściowego północnego, który jest objęty Programem.

Wielkości niezbędnych prac pogłębiarskich w kolejnych latach na konkretnych torach wodnych zależą od sytuacji hydrologicznej i meteorologicznej w danym roku, więc nie mogą być precyzyjnie prognozowane (zawarte w Programie prognozy mają charakter statystyczny). Dlatego ustalane one będą na podstawie pomiarów batymetrycznych, określających corocznie potrzeby w tym zakresie. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może, na wniosek Urzędu Morskiego w Szczecinie, w zależności od faktycznych potrzeb, korygować ilości prac i kwoty wydatkowane na utrzymanie torów wodnych opisanych w poz. 1 – 3 tabeli w załączniku nr 1 (harmonogram Projektu), przenosząc niezbędne środki pomiędzy zadaniami, lecz nie naruszając wynikających z Programu limitów rocznych. Nie przewiduje się wykonywania prac konserwacyjnych w ilości całkowitej większej, niż wynika to z ustaleń Programu, o ile nie wystąpią zdarzenia hydrologiczne o charakterze katastrofalnym, lub nie będzie miała miejsca rozbudowa infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, w wyniku której pojawią się nowe potrzeby konserwacyjne. Jeżeli w konkretnym roku łączne potrzeby w zakresie prac pogłębiarskich będą, w wyniku korzystnej sytuacji hydrometeorologicznej, mniejsze od założonego w Programie limitu rocznego, wolne środki z Programu będą zwalniane do budżetu państwa.

1. PODSTAWA PRAWNA PROGRAMU

Program jest ustanowiony na podstawie ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych, której art. 117 ust. 2 brzmi: „Programy wieloletnie ustanawiane są przez Radę Ministrów w celu realizacji Narodowego Planu Rozwoju oraz innych strategii przyjętych przez Radę Ministrów, w tym w zakresie obronności i bezpieczeństwa państwa. Rada Ministrów ustanawiając program wskazuje jego wykonawcę.”.

Podstawowym dokumentem strategicznym określającym cele i priorytety rozwoju społeczno – gospodarczego oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić, jest Strategia Rozwoju Kraju 2007 – 2015. Dokument ten został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 listopada 2006 r. Strategia Rozwoju Kraju wyznacza cele oraz identyfikuje obszary uznane za najważniejsze z punktu widzenia osiągnięcia tych celów, na których koncentrowane będą działania państwa.

W Strategii Rozwoju Kraju problemy transportu morskiego i rozwoju portów morskich poruszone są przede wszystkim w rozdziale zatytułowanym „Wizja Polski”, gdzie wskazana jest potrzeba ich rozwoju: „Chcemy, aby mieszkańcy kraju i przedsiębiorcy mogli korzystać z funkcjonalnej i efektywnej oraz właściwie rozwiniętej technicznej infrastruktury transportowej, infrastruktury społecznej i zakresu ochrony środowiska. Dotyczy to przede wszystkim infrastruktury drogowej, kolejowej, transportu lotniczego oraz morskiego, infrastruktury wodno – kanalizacyjnej i mieszkaniowej oraz sportowo – rekreacyjnej”. Wśród celów i priorytetów Strategii Rozwoju Kraju wymienia się rozwój transportu morskiego poprzez podniesienie atrakcyjności polskich portów, co polegać ma przede wszystkim na doinwestowaniu infrastruktury portowej.

Program jest zgodny z projektem Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) który stwierdza, że za główny cel rozwoju największych polskich portów morskich do roku 2030 należy przyjąć poprawę ich konkurencyjności na rynku południowego Bałtyku. Wśród celów szczegółowych należy wymienić rozwój infrastruktury portowej oraz poprawę dostępu do portów od strony lądu i morza. Sprawne

funkcjonowanie portów, jako zintegrowanych ogniw łańcuchów transportowych, wymaga dostosowania do zmian następujących w żegludze morskiej, w ramach której zauważalny jest trend do budowy coraz większych jednostek. Takie okoliczności wymuszają pogłębianie torów podejściowych do portów od strony morza.

Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry powiązane jest z następującymi celami szczegółowymi:

- 1) wzmocnieniem roli portów, dzięki modernizacji i rozbudowie infrastruktury;
- 2) poprawą infrastruktury portów morskich i dostępu do nich od strony morza.

Istotne jest objęcie Programem prac pogłębiarskich na torze podejściowym północnym do Świnoujścia – w aspekcie planowanego na rok 2014 uruchomienia terminalu regazyfikacyjnego LNG, do którego musi być utrzymywany stały, niezakłócony i bezpieczny dostęp dla zbiornikowców LNG o zanurzeniu do 12,5 m i innych parametrach maksymalnych dla portu zewnętrznego w Świnoujściu.

Również „Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” uznaje, że kluczowe znaczenie dla budowy pozycji gospodarczej regionu ma wzmacnianie pozycji zespołu portowego Szczecin – Świnoujście. Istotne jest także zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża.

Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry wiąże się też z programem rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu, przygotowanym przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. i uwzględniającym założenia Narodowej Strategii Spójności i Strategii Rozwoju Transportu na lata 2007 - 2013. Program rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu koncentruje się przede wszystkim na dostosowaniu infrastruktury portów do wymagań nowoczesnych systemów transportowych oraz przystosowania zespołu portowego do przewidywanego intensywnego wzrostu obrotów w basenie Morza Bałtyckiego.

2. URZĄD MORSKI W SZCZECINIE – WYKONAWCA PROGRAMU

Urząd Morski w Szczecinie został powołany we wrześniu 1946 roku zarządzeniem Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego. Urząd Morski w Szczecinie jest jednym z trzech urzędów morskich działających w Polsce i obejmuje swym zasięgiem terytorialnym morze terytorialne, morskie wody wewnętrzne, wyłączną strefę ekonomiczną, morskie porty i przystanie oraz pas nadbrzeżny od zachodniej granicy państwa do południka 15°23'24" długości geograficznej wschodniej. Urząd Morski w Szczecinie realizuje zadania przede wszystkim na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz statutu organizacyjnego z dnia 22 czerwca 1995 r. Zgodnie z art. 42 ust. 2 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej do najważniejszych zadań organów administracji morskiej należy: zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego oraz budowy i utrzymywania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich.

Bezpośrednie prace związane z realizacją projektu od strony technicznej spoczywać będą:

- w zakresie organizacji i nadzoru prac pogłębiarskich - na Wydziale Dróg i Budowli Morskich, do którego zadań należy w szczególności zlecanie pogłębiania torów wodnych, red i kotwiczowisk oraz akwatoriów morskich portów i przystani z wyłączeniem portów i przystani lub ich części przekazanych innym jednostkom, we współpracy z Wydziałem Pomiarów Morskich i właściwymi Kapitanatami Portów oraz sprawowanie nadzoru inwestorskiego nad tymi pracami;

- w zakresie robót budowlanych innych niż pogłębianie, a wymagających pozwolenia na budowę – na Wydziale Techniczno – Inwestycyjnym, do którego zadań należy w szczególności:

- 1) realizowanie systemem zleconym inwestycji budowlanych oraz remontów budynków i budowli Urzędu o zakresie wymagającym pozwolenia na budowę;
- 2) sprawowanie własnymi siłami lub systemem zleconym, nadzoru inwestorskiego nad realizowanymi budowlami i robotami zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Nadzór nad Wydziałem Techniczno – Inwestycyjnym i Wydziałem Budowli Morskich sprawuje Zastępca Dyrektora do Spraw Technicznych, do którego zadań należą m. in.:

- 1) inwestycje budowlane i zakupy inwestycyjne;
- 2) zapewnienie nadzoru nad realizacją inwestycji budowlanych.

Ponadto, wyżej wymienione komórki, a także podmioty zewnętrzne działające na zlecenie Urzędu Morskiego, wsparte będą przez Wydział Prawny (w zakresie obsługi prawnej) oraz Wydział Finansowo - Księgowy (w zakresie obsługi finansowej). Nad całością realizacji prac czuwać będzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, który kieruje pracą Urzędu oraz nadzoruje i koordynuje całokształt jego działalności.

Urząd Morski w Szczecinie posiada doświadczenie w organizowaniu i nadzorze nad pracami pogłębiarskimi oraz budową pól refulacyjnych, gdyż od momentu swego powstania corocznie organizuje, zleca i nadzoruje takie prace o znacznym zakresie.

Urząd Morski w Szczecinie posiada także doświadczenie w realizacji dużych projektów inwestycyjnych. Dotychczas największym z nich jest budowa falochronu osłonowego w Świnoujściu, realizowana na podstawie Programu Wieloletniego „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”. W ramach tego projektu budowany jest falochron osłonowy dla terminalu LNG o długości ok. 3000 m wraz z obiektami i budowlami towarzyszącymi. Wartość projektu, realizowanego w ramach odrębnego Programu Wieloletniego, wynosi 1 016 754 tys. zł.

Inną dużą inwestycją realizowaną przez Urząd była modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (na odcinku przebiegającym przez Kanał Piastowski), która opiewała na kwotę 149,2 mln zł i wykonana została w latach 2001 - 2004. W chwili obecnej Urząd prowadzi inne duże projekty inwestycyjne, w tym m. in. II etap modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin (POLiŚ, wartość projektu 330 mln zł) oraz przebudowę wejść do portów w Dziwnowie i Mrzeżynie.

3. WPLYW PROGRAMU NA SYTUACJĘ SPOŁECZNO-GOSPODARCZĄ

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

Wśród pozostałych korzyści społeczno – ekonomicznych, należy przede wszystkim wskazać wpływ projektu na podtrzymanie zdolności konkurencyjnej portów w Szczecinie i Świnoujściu w stosunku do innych portów bałtyckich, w szczególności niemieckich. Nie będzie to jednak zjawisko trwałe – z uwagi na ciągłą modernizację infrastruktury

zapewniającej dostęp do innych portów bałtyckich, bez przyszłej modernizacji dostępu do portów w Świnoujściu i Szczecinie nie będzie możliwe długotrwałe podtrzymanie konkurencyjności tych portów. Należy też wskazać na ułatwienie dla potencjalnej przyszłej odbudowy szczecińskiego przemysłu stoczniowego – poprzez poprawę dostępności nabrzeży stoczniowych, jak również na ułatwienia w potencjalnej obsłudze transportu konstrukcji morskich typu offshore.

4. WPLYW PROGRAMU NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

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

Pogłębiarskie prace konserwacyjne na torach wodnych wykonywane są corocznie, więc wdrożenie Programu nie wprowadzi w tym zakresie żadnej zmiany jakościowej. Prace wykonywane będą natomiast w przewidywalnych terminach i w zwiększonym zakresie. Wykonywanie tych prac nie wymaga pozwoleń środowiskowych ani budowlanych, muszą być jedynie zgłaszane do organów administracji budowlanej.

Podczas wykonywania pogłębiarskich prac konserwacyjnych i inwestycyjnych największym problemem jest dysponowanie urobkiem pochodzącym z pogłębiania. Urobek ten, który w rejonie ujścia Odry spełnia w całości kryteria wymagane przez przepisy dla urobku niezanieczyszczonego, powinien być odkładany w kontrolowany sposób na specjalnie przygotowanych polach refulacyjnych. Działalność ta wymaga posiadania pozwoleń wodnoprawnych na odprowadzenie wód porefulacyjnych. Z uwagi na to, że tereny i akweny objęte Programem położone są w znacznej części na obszarach chronionych w ramach systemu NATURA 2000 (SOO PLH320018 - Ujście Odry i Zalew Szczeciński, OSO PLB320009 Zalew Szczeciński), wyznaczenie terenów lub akwenów w celu rozbudowy pól refulacyjne będzie wymagało starannego rozważenia wszelkich aspektów środowiskowych.

5. HARMONOGRAM REALIZACJI PROGRAMU

Załączony Harmonogram (załącznik 1) przedstawia proponowane zadania oraz koszty, jakie zostaną poniesione w okresie wykonywania Programu w latach 2012 – 2025. Harmonogram określa koszt i terminy doprowadzenia torów wodnych rejonu ujścia Odry do stanu zgodnego z warunkami bezpieczeństwa i obecnie obowiązującymi przepisami, a następnie koszt utrzymania tego stanu w latach następnych, wraz z kosztami rozbudowy i utrzymania pól refulacyjnych.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Uchwała obejmuje zakresem regulacji organy administracji morskiej, a więc ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz dyrektora Urzędu Morskiego, którzy będą odpowiedzialni za właściwe realizowanie Programu. Realizacja Uchwały nie wymaga żadnych dodatkowych zmian legislacyjnych, ponieważ celem Uchwały jest zapewnienie możliwości utrzymania torów wodnych w parametrach wynikających z warunków bezpieczeństwa ruchu statków i obecnie obowiązujących przepisów.

2. Konsultacje społeczne

W trybie art. 19a, w związku z art. 6 ust. 2-4 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 i Nr 157, poz. 1241), przedmiotowy projekt uchwały zostanie poddany konsultacjom społecznym, ogłoszonych w dzienniku o zasięgu krajowym oraz na stronie Ministerstwa Infrastruktury.

3. Wpływ projektowanej uchwały na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Koszty realizacji Programu w kwocie 448 468 tys. zł są finansowane w całości ze środków budżetu państwa, ujmowanych corocznie w ustawie budżetowej w części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej.

2. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz rozwój regionalny

Wymiana handlowa prowadzona z wykorzystaniem transportu morskiego nakierowana jest na poszukiwanie najefektywniejszych kosztowo dróg/tras i sposobów przemieszczania strumieni towarów. Efektywność wymiany handlowej jest z kolei bezpośrednio uzależniona od korzyści skali (ang. economies of scale), tj. obniżenia przeciętnych kosztów przewozu ładunków/dostaw spowodowanego zatrudnianiem coraz większych statków morskich. Dla portów morskich o niskiej dostępności dla statków morskich uruchomiony zostaje negatywny w zależnościach mechanizm sprzężenia zwrotnego polegający na postępującym spadku znaczenia transportowego i gospodarczego portu morskiego i pozostałych ogniw łańcucha transportowego. Nieadekwatna do zwiększających się wielkości statków morskich dostępność od strony morza do portu morskiego uniemożliwia obniżenie przeciętnych kosztów przewozu, a przez to strumienie towarów kierowane są do innych portów zapewniających przewoźnikom, eksporterom i importerom osiągnięcie korzyści kosztowych (niższe koszty przeciętne obsługi transportowej międzynarodowej wymiany handlowej). Port i jego otoczenie tracą na ruchu statków, przeładunkach, wielkości obsługiwanej wymiany handlowej i znaczeniu gospodarczym, są marginalizowane, a możliwości rozwoju ulegają ograniczeniu tak szybko, jak szybko konkurujące porty pogłębiające tory wodne, kanały i baseny portowe są w stanie obsłużyć większe statki i powiększać tym samym przewagę kosztową w obsłudze wymiany handlowej.

Warunki, w jakich przychodzi współcześnie funkcjonować i konkurować portowi w Szczecinie, są następujące:

- o dostępności do portu od strony morza decyduje tor wodny Świnoujście – Szczecin o długości 67 km; jest to obiekt infrastruktury transportowej łączący port w Szczecinie z otwartym morzem (Zatoką Pomorską), który wymaga nieustannie prowadzonych prac czerpalnych nad utrzymaniem jego żeglowności i zachowaniem dopuszczalnej głębokości

wynoszącej 10,5 m i szerokości w dnie 90 m; pozwala to na bezpieczną nawigację i zawijanie do portu w Szczecinie statków morskich o maksymalnym zanurzeniu do 9,15 m i długości 215 m,

- dostępność do portu Szczecin od strony morza na współczesnym etapie rozwoju handlu morskiego i żeglugi jest bardzo niska; za wyjątkiem portu w Kaliningradzie, wszystkie pozostałe główne porty położone na południowym wybrzeżu Bałtyku dysponują warunkami nawigacyjnymi pozwalającymi na obsługę większych tonażowo i pojemnościowo statków morskich niż port w Szczecinie,

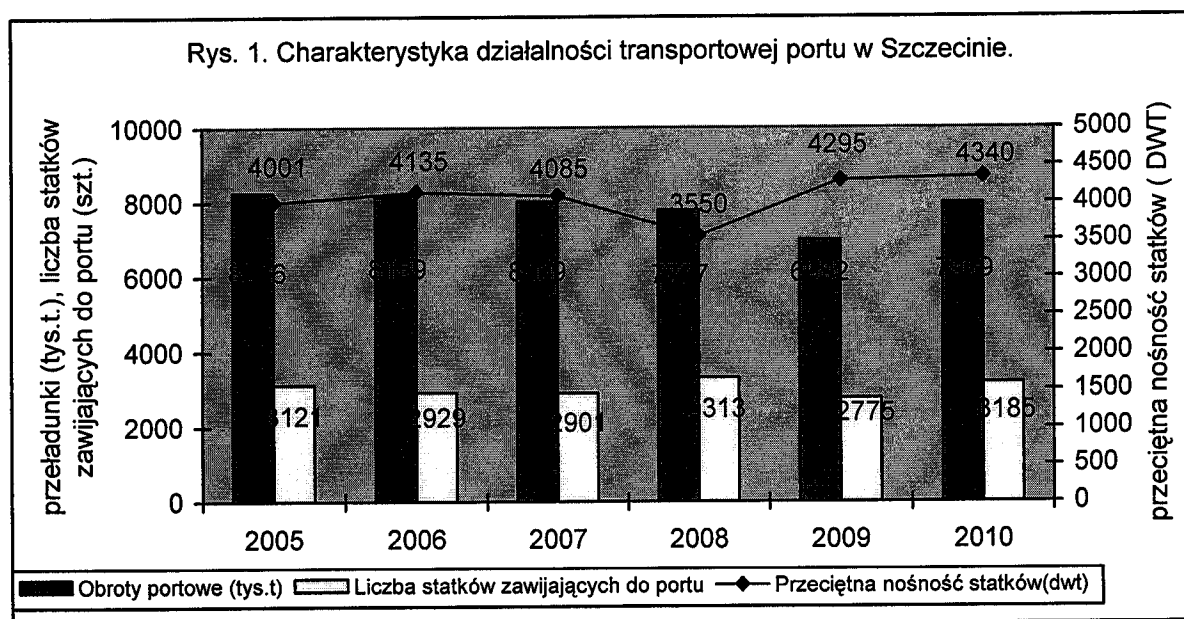
- znaczenie portu Szczecin na tle pozostałych polskich portów morskich maleje; udział Szczecina w obrotach ogółem polskich portów w 2005 r. wynosił 15,4%, w 2010 r. pomimo wzrostu przeładunków w Szczecinie, spadł do 13,4% (pozostałe polskie porty morskie zwiększyły przeładunki w stopniu jeszcze większym).

Parametry toru wodnego, to główny czynnik określający możliwości produkcyjne i ekonomiczne portu w Szczecinie. Utrzymanie głębokości technicznej toru wodnego na poziomie 10,5 m rocznie umożliwia (rys.1.):

- zawijanie do portu 3 tys. statków handlowych o przeciętnej nośności niewiele przekraczającej 4 tys. ton,

- przeładunki na poziomie zbliżonym do 8 mln ton.

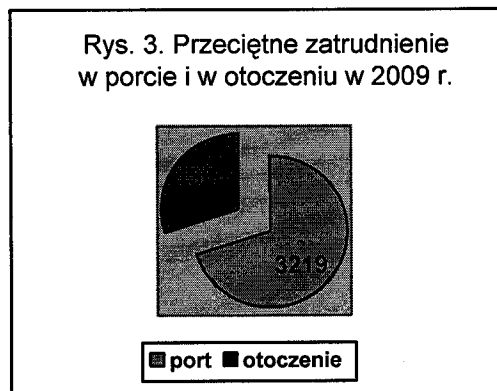
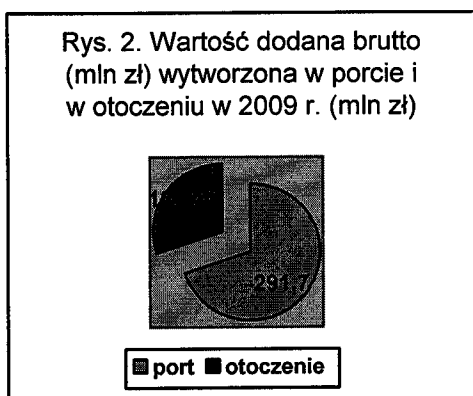
W warunkach konkurencji, osiągnięty poziom działalności portowej w Szczecinie jest nie do utrzymania bez zapewnienia głębokości toru wodnego Świnoujście - Szczecin co najmniej na dotychczasowym poziomie 10,5 m i szerokości w dnie min. 90 m.



źródło: opracowanie na podstawie Roczników Gospodarki Morskiej, GUS, Warszawa - Szczecin, 2005 - 2010.

Bez utrzymania dotychczasowych głębokości toru wodnego, nie będzie również możliwe utrzymanie dotychczasowych efektów ekonomiczno-społecznych w sektorze portowym, transportowym i w regionie (rys.2, 3). Przychody w sektorze portowym i w działalności w otoczeniu lokalnym przekraczają 1 mld zł rocznie. W sektorze usług portowych rocznie wytworzona wartość dodana brutto kształtuje się na poziomie 292 mln zł, a przeciętne zatrudnienie w porcie wynosi 3219 osób. W bezpośrednim otoczeniu portu (w regionie) generowana jest wartość dodana rzędu 125 mln zł rocznie, a zatrudnienie znajduje kolejne

1384 osób. Efekty te są związane z produkcją na potrzeby portu i z zaspokojeniem popytu konsumpcyjnego pracowników portowych. Wielkość odprowadzanych rocznie składek na ubezpieczenia społeczne wynosi nie mniej niż 43,1 mln zł, a wartość zaliczek na podatek od dochodów osobistych (PIT) w granicach 12 mln zł.



Korzyści ekonomiczne z tytułu utrzymania toru wodnego Świnoujście - Szczecin na dotychczasowym poziomie głębokości są uzyskiwane w łańcuchu transportowym przebiegającym przez porty w Świnoujściu i Szczecinie (tab.1).

Tab.1. Efekty ekonomiczno-społeczne w łańcuchu transportowym przebiegającym przez porty Świnoujście i Szczecin przy utrzymaniu głębokości toru wodnego na poziomie 10,5 m.

Wielkości	Wartość dodana brutto (mln zł)	Przeciętne zatrudnienie
Ogniwo łańcucha		
Żegluga morska	224,0	1 489
Porty Szczecin i Świnoujście	291,7	3 219
Transport zaplecza	146,8	2 068
Łącznie	662,5	6 776

W łańcuchu transportowym przebiegającym przez porty w Szczecinie i Świnoujściu wytwarzane jest rocznie blisko 663 mln wartości dodanej (produktu krajowego brutto) i zatrudnionych jest przeciętnie blisko 6800 osób.

Reasumując, utrzymanie głębokości toru wodnego Świnoujście – Szczecin co najmniej na dotychczasowym poziomie 10,5 m oznacza, że:

- efekty społeczno-ekonomiczne związane z działalnością portu Szczecin wielokrotnie przekraczają wydatki niezbędne do poniesienia na utrzymanie toru wodnego na dotychczasowym poziomie 10,5 m; dotyczy to zarówno wielkości podatków i opłat odprowadzanych bezpośrednio do budżetów/instytucji publicznych, jak i rozwoju gospodarczego (w postaci wytworzonego produktu krajowego brutto) i społecznego (związanego z zatrudnieniem i uzyskiwanymi/wydatkowanymi dochodami z pracy);
- tendencja do obniżania się atrakcyjności transportowo-inwestycyjnej portu w Szczecinie i jego pozycji konkurencyjnej na bałtyckim rynku usług portowych zostanie, do czasu ew. podjęcia decyzji o dalszym pogłębieniu toru wodnego, osłabiona;

- utrzymanie głębokości toru wodnego Świnoujście – Szczecin na poziomie 10,5 m należy traktować jako warunek konieczny dla funkcjonowania portu w Szczecinie; trudno jest rzetelnie oszacować skalę negatywnej korelacji między postępującym spłyleniem toru, a wielkością i zakresem obniżenia się z tego powodu działalności portowej/transportowej i pogorszeniem efektów społeczno-ekonomicznych; przyjąć należy, że wraz ze wzrostem zaniedbań, przywrócenie dotychczasowej głębokości toru będzie coraz bardziej kosztowne, a straty ekonomiczno-społeczne w porcie Szczecin, w regionie zachodniopomorskim i w łańcuchu transportowym narastać będą w postępie geometrycznym.

Stosownie do § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) projekt uchwały nie podlega notyfikacji do Komisji Europejskiej.

Projekt uchwały został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.