

**POTENCJAŁ
INWESTYCYJNY
SZCZECINA**

W NOWYCH REALIACH
GOSPODARKI

WYDAWCA

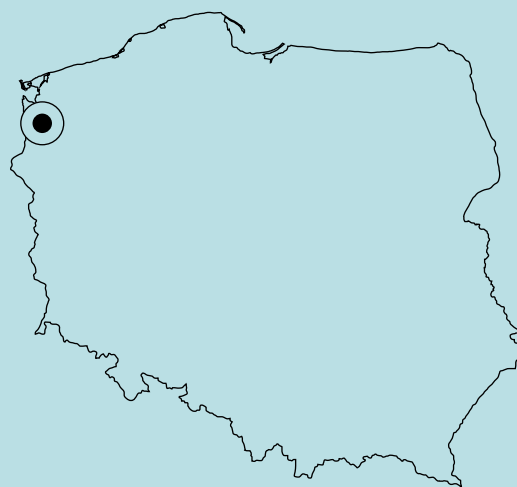


PARTNER



Szczecin





SZCZECIN

| | |
|--|--------------------------|
| Województwo | zachodniopomorskie |
| Prezydent | Piotr Krzystek |
| Powierzchnia | 301 km ² |
| Gęstość zaludnienia | 2306 os./km ² |
| Liczba ludności (Szczeciński Obszar Metropolitalny 686 tysięcy) | 401 tys. |
| Liczba ludności w wieku produkcyjnym | 234 415 |
| Przedsiębiorstwa wg REGON | 69 163 |
| Stopa bezrobocia | 3,9% |

KONTAKT

Agencja Rozwoju Metropolii Szczecińskiej
ul. Niemierzyńska 17A
74-441 Szczecin
office@arms-szczecin.eu
+91 333 97 97

INWESTYCYJNE KOŁO ZAMACHOWE

Stanęliśmy przed trudnym wyborem – albo remontujemy wszystko co możemy, wydając unijne dofinansowanie. Albo ryzykujemy utratę setek milionów złotych z UE. Zdecydowaliśmy się inwestować. Dziś mogę powiedzieć, że to się sprawdziło.



Co jest dzisiaj wizytówką gospodarczą Szczecina?

Szczecin wykorzystując swoje położenie rozwija się jako centrum transferu produktów i usług. Niewątpliwie logistyka jest tym co dynamicznie rozwija się w mieście i wokół niego. Oczywiście tradycyjnie Szczecin stoi małymi i średnimi przedsiębiorstwami. To one napędzają naszą gospodarkę. Mniejsze firmy są w stanie szybciej i elastyczniej dostosować się do zmieniającej się rzeczywistości. Uważam, że jest to nasza siła. Inne branże obecne w mieście to BPO, SSC, ICT, przemysł morski offshore i OZE oraz biotechnologia i technologie medyczne.

Niegdyś pierwszym skojarzeniem jakie wiązało się ze Szczecinem to stocznia, port, żegluga. Czy te sektory straciły swoją dominację?

Faktycznie stocznia w tamtym wymiarze już nie istnieje. Nadal mamy jednak dużo firm prywatnych działających w tej branży i są one cenione na rynku. Szczecin to nadal ważne miejsce dla takich podmiotów o czym świadczy choćby otwarcie kilka dni temu Baltic Design Institute. Na Łasztowni będą projektowane nowoczesne łodzie motorowe i jachty. Zakotwiczyła u nas jedna z topowych firm w tej dziedzinie, z czego się bardzo cieszymy. A nasz port stale się rozwija. Kluczową kwestią był projekt pogłębienia toru wodnego do Świnoujścia, który jest właśnie realizowany.

Szczecin ma stosunkowo niewielki, ale za to dobrze działający radzący sektor biurowy, który w trudnym, bo pandemicznym czasie może pochwalić się najniższym pustostanem w Polsce. Co jest jego siłą?

Myślę, że różnorodność o której mówiłem na początku. Mamy wiele branż, różne działalności i te firmy potrafią w miarę szybko dostosować się do zmieniającej się rzeczywistości. Pandemia była dla wielu z nich testem. Moim zdaniem, ten test wypadł dobrze. Firmy potrafiły elastycznie zmienić podejście do swojej pracy, szybko podejmowały ważne decyzje biznesowe

**Piotr Krzystek,
Prezydent Szczecina**

i dalej świadczyły swoje usługi. Na pewno jednak wyzwania czekają i tę branżę. Pracodawcy zastanawiają się czy aby na pewno potrzebują tak wielkich przestrzeni biurowych.

Do jakiego poziomu powinien tutaj dojść Szczecin? Czy powinien stawiać na rozwój tego sektora, tak jak np. Wrocław, czy Trójmiasto?

Myślę, że pandemia była swoistym hamulcem dla tego typu działalności. Obecnie trwa okres próby. Czas pokaże w którą stronę pójdzie cała ta branża.

Może lepiej stawiać na sektor logistyczny – chociażby z racji położenia Szczecina na styku kilku krajów?

To się właśnie dzieje. Zalety naszego położenia od dawna są dostrzegane przez inwestorów. Branża logistyczna i e-commerce jest w Szczecinie bardzo mocna, a kolejne obiekty cały czas powstają.

Jakich inwestorów poszukujecie?

Chętnie patrzymy na nowoczesne technologie. To klucz do przyszłości i rozwoju. Widzę jak świetnie prosperują tego typu firmy, jak wizjonersko działają. Często podejmują inicjatywy, o których przeciętni mieszkańcy nawet nie wiedzą. Nie każdy ma świadomość, że z rozwiązań powstających w Szczecinie korzystają kierowcy najpopularniejszych marek samochodowych na świecie czy piloci śmigłowców ratunkowych. Nasze miasto to także siedziba firmy, w której powstają m.in. nowoczesne symulatory czołgów i różne systemy obronne.

Jadąc przez miasto można odnieść wrażenie, że jest wielkim placem budowy. Trwa przebudowa torowisk, kluczowych węzłów drogowych. Tylko w tym roku wydatki inwestycyjne wynoszą 1,18 mld zł. Czy to największa kumulacja tego typu inwestycji od kilku dekad?

To prawda. Część prac już się skończyła, a przed nami kolejne. Stanęliśmy przed trudnym wyborem – albo remontujemy wszystko co możemy wydając unijne dofinansowanie. Albo ryzykujemy utratę setek milionów złotych z UE.





Zdecydowaliśmy się inwestować. Tym bardziej, że czas tych inwestycji przypadł na epidemię COVID i kryzys z niej wynikający. Uznaliśmy w Szczecinie, że inwestycje mogą być kołem zamachowym dla gospodarki miasta. Dziś mogę powiedzieć, że to się sprawdziło.

Dlatego też trwają też inne wielkie budowy – nowego stadionu, czy też Fabryki Wody?

Te inwestycje to element strategii, w której mocno stawiamy na jakość życia. Szczecin to nowoczesna metropolia, która nie przytłacza. Miasto słynie ze swej zieleni, nadwodnego położenia, przestrzeni.

A nie boi się pan, że mogą stać się kulą u nogi? Tak jak w miastach, którym po Euro 2012 ciężko jest dźwigać budżety stadionów.

Obiekty budowane na Euro są po prostu za duże. Dlatego jest dziś z nimi taki problem. Na tym tle nasz stadion będzie kameralny. Dyskusja nad nim trwała w Szczecinie długo. Ale dzięki temu doczekamy się obiektu skrojonego na miarę Szczecina. Jeśli chodzi o aquapark to jest to obiekt, który od wielu lat był najbardziej pożądanym w Szczecinie. Pokazywały to wszystkie badania i ankiety. Podeszliśmy jednak do sprawy odpowiedzialnie i nie będzie to zwykły basen. Nazwa Fabryka Wody wzięta się stąd, że ważnym elementem aquaparku jest centrum edukacyjne. Idea jest taka, aby młodzież i dorośli mogli doświadczać zabawy z nauką – w Polsce nie ma dziś drugiego takiego miejsca.

Pandemia mocno odcisnęła się na gospodarce, także na samorządach. Jak duże redukcje lub przesunięcia musieliście zrobić w ubiegłorocznym budżecie?

Robiliśmy wszystko by zachować nadwyżkę budżetową. To pozwoliło nam inwestować w rozwój miasta. Priorytetem było także zabezpieczenie funkcjonowania służb komunalnych. Miasto cały czas działało, więc na tym polu myślałem, że mieszkańcy wielkich różnic nie dostrzegali. Wszystkie działania pozwoliły na realizację ambitnego programu inwestycyjnego. Wydaliśmy ponad 882 mln złotych czyli 26% budżetu.

Analizując sprawozdania budżetowe innych miast, jesteśmy w ścisłej czołówce jeśli chodzi o te wydatki.

A jak wygląda rok 2021?

Straty związane z koronawirusem były mniejsze niż pierwotne przewidywania. To jednak nie oznacza, że można ogłosić sukces. Nad samorządami pojawiło się widmo tzw. Polskiego Ładu. Jeśli wszystkie zmiany podatkowe wejdą w życie to, Szczecin może stracić 175 mln złotych rocznie. To oznacza drastyczne cięcia w wydatkach bieżących i oczywiście spowolnienie rozwoju miasta. Już nie będziemy mogli inwestować tyle co dziś.

Czy to oznacza, że dla pana rządowe zmiany przepisów mogą oznaczać większe straty dla budżetów niż pandemia?

Rządowych zmian przepisów samorządy obawiają się najbardziej. Od kilku lat realizując swoje obietnice, rządzący sięgają nie do swojej kieszeni, a do kieszeni samorządów. Zleca się nam więcej zadań, nie zapewnia pełnego finansowania, subwencja oświatowa nie pokrywa kosztów, a zmiany podatkowe uderzają właśnie w nas. Nie traktuje się nas jako partnerów, tylko jak petentów. Zawsze podkreślam, że to błąd. Samorząd jest w stanie załatwić niemal każdą sprawę. Nie pomaga jednak traktowanie nas z góry, brak konsultacji i zabieranie środków na funkcjonowanie.

Wobec tego jakie powinno być optymalne rozwiązanie – dla rządu i dla samorządów?

Samorząd będzie silniejszy, a przez to będzie mógł lepiej wywiązywać się ze swoich obowiązków wobec mieszkańców, jeśli będzie miał właściwy dostęp do pieniędzy publicznych. A publiczne pieniądze to takie, które są w jasny i przewidywalny sposób dzielone. Ich podział opiera się na uzgodnionych zasadach, a nie na widzimisię tego czy innego przedstawiciela rządu.

Przykład – ulgi podatkowe. Słuszna i popierana przez nas decyzja o ich przyznaniu, nie uwzględniła w żaden sposób tego, że zmniejszenie podatku PIT, w którym samorządy mają swój udział, odbije się na dochodach samorządów. Nikt nie pomyślał lub nie chciał pomyśleć o zrekompensowaniu tego ubytku w kasach gmin. W zamian za to – zgodnie z filozofią centralizacji wymyślono dotacje rządowe – rozdzielane rozdzielane wg uznania. Jako samorządowcy mamy konkretne propozycje dotyczące finansów publicznych – pytanie czy ktoś będzie chciał się nad nimi pochylić.

Jakie?

Po pierwsze wprowadzenie zasady rocznej waloryzacji przychodów z podatku PIT – o wskaźnik wzrostu płac. To pozwoli zagwarantować przewidywalność i stabilność finansów lokalnych. Z drugiej zaś strony państwo, udzielając ulg, będzie brało na siebie odpowiedzialność za pokrycie ubytków w dochodach samorządów z innych źródeł np. podatku VAT. Punktem wyjścia powinno być wykonanie dochodów z PIT za rok 2021.

Po drugie, poza dyskusją jest oczywisty i logiczny postulat sprowadzający się do zwykłej uczciwości. Chodzi nam o to, aby rząd przeznaczył odpowiedni poziom finansowania na zadania, które samorzady wykonują w zastępstwie państwa. Abyśmy mogli skończyć z fikcją i przestać naginać zasady, finansując znaczną część zadań zleczanych przez państwo z dochodów naszych mieszkańców. Jako samorządowcy dochodzimy tych kwot przed sądami – ale przecież nie o takie rządzenie nam chodzi.

Trzecim elementem jest reforma finansowania oświaty – największego i najważniejszego zadania realizowanego przez samorzady. Podobnie jak mówi się o stałych nakładach na obronność – na poziomie 2 procent PKB, czy też dążeniu do stałych nakładów na ochronę zdrowia – 7 % PKB, proponujemy aby mówiło się o stałym poziomie wydatków na subwencję oświatową dla samorządów – przyjmując wskaźnik 3 % PKB. Na dziś ten wskaźnik należy do tych, które zamiast rosnąć maleją – w 2004 roku wynosił on 2,7 % PKB, a dziś spadł do 2,2 %.

Jaka jest perspektywa dla samorządów w kolejnych latach?

Odnoszę wrażenie, że dziś, niestety niezależność i decentralizacja stoją w sprzeczności z kierunkiem wytycznym przez obecnie rządzących Polską, którym bliższa jest idea państwa centralnego. Tymczasem ponad 30-letnie doświadczenia pokazują, że reforma samorządowa była jedną z najlepszych polskich reform.

Obecna logika rządu nie chce tego tak dostrzegać. Powstają rozwiązania oferowane następnie mieszkańcom, z pominięciem samorządu i społeczności lokalnych. W efekcie powstaje prawo oderwane od rzeczywistości, które następnie metodą nakazową przekazuje się samorządom do realizacji.

To prowadzi do znanego z komunistycznej przeszłości „załatwiania wszystkiego” w licznych rządowych instytucjach, agencjach, urzędach, których z każdym dniem przybywa i przybywać będzie, ponieważ władza centralna opiera się – nie na energii mieszkańców – lecz na sile swojego aparatu. Jeśli tej tendencji nie zatrzymamy – to samorząd zostanie sprowadzony do roli wykonawcy zadań rządowych. Straci swoją podmiotowość.

A dla samego Szczecina?

Szczecin jest dokładnie w takiej samej sytuacji jak inne samorzady. Stosowany obecnie zwyczaj rządzenia w państwie sprowadza się do błędnej tezy, że w warszawskich, rządowych gabinetach lepiej wiedzą czego potrzeba mieszkańcom Poznania, Tarnowa, Siedlec, Zielonej Góry czy Szczecina właśnie. Dlatego uważam, że musimy bronić naszej podmiotowości i wzmacniać samorząd, który jest dobry ponieważ jest blisko mieszkańców.



NA STYKU TRZECH KULTUR

Szczecin to z jednej strony ważny ośrodek gospodarczy, a jednocześnie jedna z najbardziej zielonych metropolii Polski. W samym mieście znajduje się 3 puszczce w granicach miasta, 16 parków, 93 zieleńce, a znaczną część pokrywa woda – m.in. potężne rozlewisko Odry i jedno z największych jezior w Polsce – Jezioro Dąbie. Zielono-błękitne miasto, któremu przyświeca idea „Szczecin Floating Garden 2050” (Pływające Ogrody) leży na styku Polski, Niemiec i krajów skandynawskich. Tym samym jest najlepiej skomunikowaną i zintegrowaną polską metropolią z zachodnią Europą.

Największym węzłem komunikacji jest port, leżący zaledwie 67 km od morskiego wybrzeża, który razem ze Świnoujściem tworzy jeden zespół. Do Szczecina statki wpływają specjalnym torem wodnym, umożliwiającym ruch jednostek o zanurzeniu do około 9,5 metrów, a dzięki jego przebudowie wkrótce wpłyną jednostki o zanurzeniu do 11,5 metrów.

Szczecin posiada wyjątkowo korzystne połączenia drogowe. Drogami A6 i A11 można w 90 minut dojechać pobliskiego Berlina, a południkową arterią S3 w ciągu kilku godzin do południowej granicy Polski.

Drogę na południe można też pokonać żeglowną Odrą, co więcej – ze Szczecina wodą można dojechać nawet do Berlina, korzystając z kanału Havela.

W odległości 40 km od centrum miasta znajduje się Port Lotniczy Szczecin Goleniów. Dojazd do niego odbywa się wspomnianą drogą S3 lub też specjalnie wybudowanym połączeniem kolejowym. Lotnisko ma 13 stałych połączeń, głównie z Warszawą, ale i Dublinem, Kopenhagą, Londynem. Bliskość Berlina powoduje jednak, że szczecinianie masowo korzystają również z tamtejszego lotniska Berlin Branderburg. Ze Szczecina kursują do nich nie tylko pociągi, ale są też regularne połączenia autobusowe. Z kolei port lotniczy w Goleniowie dzięki wybudowanemu w 2019 roku nowoczesnemu terminalowi cargo obsługuje także lotniczy ruch towarowy.

Aglomeracja szczecińska to także węzeł kolejowy. Trwa budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Na długość 120 km stanie 40 przystanków. SKM – dzięki 28 węzłom przesiadkowym ma być zintegrowana m.in. z liniami autobusowymi, tramwajami, parkingami i Zachodniopomorskim Szlakiem Rowerowym.



Duże statki, większe magazyny

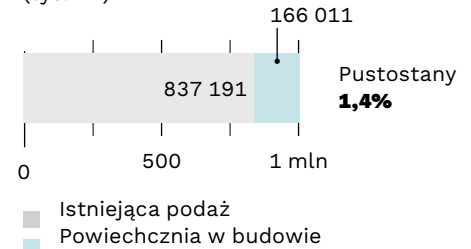
Doskonała lokalizacja Szczecina sprzyja dynamicznemu rozwojowi branży logistycznej. Dzięki temu w granicach miasta, a także w sąsiadujących z nim gminach – Kołbaskowie, Goleniowie, Stargardzie, Gryfinie powstały parki logistyczne. Wg raportu międzynarodowej firmy doradczej Colliers tylko w 2020 roku oddano do użytku 49,8 tys. m kw. nowej powierzchni magazynowej – zakończono kolejne etapy budowy Panattoni Park Szczecin I i Exeter Park Szczecin II oraz 7R Park Szczecin. Te parki to prawdziwe giganty. Panattoni Park Szczecin I położony w Szczecinie – Zatomiu ma powierzchnię 180 tys. m kw., a docelowo planowane jest 226 tys. m. Nieznacznie mniejszy Panattoni BTS Amazon Szczecin położony jest w Kołbaskowie. Mieści się tam centrum logistyczne Amazona. Z kolei w pobliskim Gryfinie, w budynkach o powierzchni 130 tys. m swoje centrum ma Zalando.

Rok wcześniej wybudowano aż 109 tys. mkw. Tym samym łączna powierzchnia magazynowa na koniec 2020 roku osiągnęła poziom 777,2 tys. m kw. dając Szczecinowi siódme miejsce w Polsce. Co więcej – kolejne 102 tys. było w budowie. Wskaźnik pustostanów na koniec 2020 roku znalazł się na najniższym poziomie wśród wszystkich rynków regionalnych w Polsce – osiągając wynik 0,2%.

Mimo pandemii w 2020 roku wolumen popytu na szczecińskim rynku magazynowym odnotował 43 % wzrost w stosunku do roku poprzedniego. Z 20 transakcji połowa dotyczyła nowych umów najmu, podczas gdy na renowacje i ekspansje przypadło 28% i 13%. Czynsz bazowy za metr magazynu w Szczecinie kształtuje się od 3,2 do 3,7 euro, a transakcyjny 2,5 do 3 euro. Dobre wyniki udało się uzyskać także tym roku. Wg Wakefield &

Rynek logistyczny aglomeracji szczecińskiej

Dane za II kwartał 2021
(tys. m²)



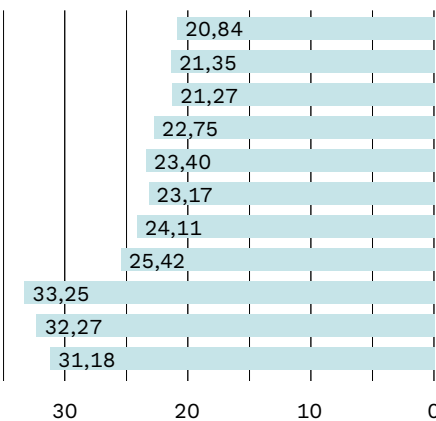
Źródło: Wakefield&Cushman

Czynsz

2,5–3€
za metr kwadratowy

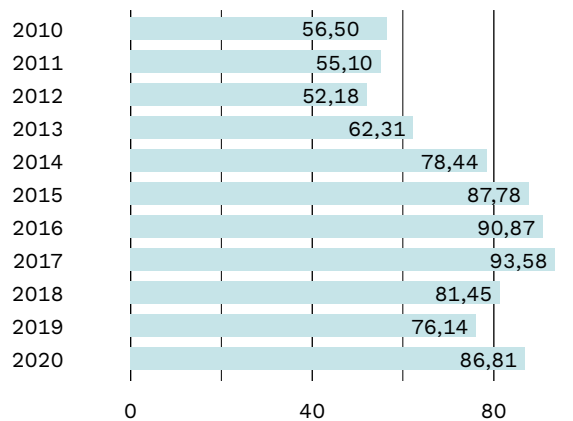
Przetładunki w zespole portów Szczecin i Świnoujście

drobnica, masowe, paliwa i inne (tys. ton)



Kontenery TEU*

*20 stopowy kontener (w tys.)



Źródło: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.



Cushman rynek magazynowy aglomeracji szczecińskiej osiągnął w drugim kwartale 2021 roku poziom 837,191 m kw., a wskaźnik pustostanów wynosił zaledwie 1,4% wobec średniej krajowej 5,8%. W budowie znajdowało się kolejne 166 011 m kw. Tym samym aglomeracja szczecińska sukcesywnie zmierza do progu 1 mln m kw.

Pandemia nie zachwiała też szczecińskim portem, który wchodzi w skład zespołu pod nazwą Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. W 2020 roku przeładowano w nich 31 177,5 tys. ton, co wobec 32 268 tys. ton w 2019 jest wynikiem mniejszym tylko o 3,4%. Z kolei pierwsze półrocze 2021 roku ZMPSŚ zakończył ze wzrostem przeładunków o 11,5% w stosunku do 2020 roku.

Zmienia się za to struktura ładunków. W poprzednich latach porty – m.in. dzięki dużym ilościom węgla, czy także mniejszych rudy – specjalizowały się w ładunkach masowych. Obecnie stały się uniwersalne z przewagą ładunków drobnicowych. W 2020 relacja wynosiła 54 do 46 procent.

Jak oceniają władze portów w kolejnych latach struktura może się zmieniać, m.in. ze względu na trwające inwestycje infrastrukturalne. Równolegle prowadzone są trzy grupy inwestycji przez trzy podmioty – Urząd Morski w Szczecinie, PKP PLK i ZMPSŚ. Każda z nich ma wartość około 1,5 mld zł.

Przede wszystkim chodzi o pogłębienie 67 – kilometrowego toru wodnego Szczecin – Świnoujście, który od 2019 prowadzi Urząd Morski. Prace wycenione na 1,34 mld zł prowadzi belgijsko – holenderskie konsorcjum. Po przebudowie tor będzie mieć głębokość 12,5 metra. Dzięki temu wróci część ładunków masowych, m.in. zboża, czy też rudy. Trwają też inwestycje dotyczące dojazdu do portu, nabrzeży portowych w Kanale Dębickim i Basenie Kaszubskim. Równolegle w Świnoujściu trwają prace dotyczące rozbudowy terminalu LNG, planowana jest też budowa nowego portu zewnętrznego.



Zarząd portu działa w oparciu o strategię rozwoju. Obecnie przewiduje działania do 2027 roku. W kolejnych latach rozważamy w Szczecinie dalszy rozwój zachodniej części Ostrowa Grabowskiego jako kontynuację obecnej inwestycji



**Krzysztof Urbaś,
prezes Zarządu Morskich
Portów Szczecin
i Świnoujście SA.**

w tym rejonie w Kanale Dębickim. Z kolei w Świnoujściu definiujemy możliwości modernizacji portu wewnętrznego, rozbudowy terminalu promowego oraz poszerzenia działalności portowej o nowe tereny. Nasz plan inwestycyjny chcemy przede wszystkim skorelować z nową perspektywą unijną obejmującą lata 2021–2027, która rozpocznie się de facto w roku 2024. Dysponujemy terenami, które z powodzeniem możemy wykorzystać i zagospodarować na cele portowe, czym zwiększymy potencjał przeładunkowy portów i wielkość obsługiwanych w nich towarów.

Pierwsze osiem miesięcy tego roku Port Lotniczy Szczecin Goleniów zamknął wynikiem 89 tys. obsługowanych pasażerów. To znacznie mniej niż przed pandemią, ale jak informują władze lotniska powoli udaje się odrabiać straty.



W lipcu i sierpniu 2021 obsłużyliśmy o prawie 20% więcej pasażerów niż w analogicznych miesiącach 2020 roku. Obecnie obsługiwanych jest 10 kierunków pasażerskich, od listopada 2021 dojdą kolejne dwa – Stavanger i Lwów, a od wiosny 2022 mamy nadzieję na kolejne dwa.

Szansą dla lotniska jest Waimea Cargo Terminal Airport, który otwarto w 2019 roku. Terminal ma przepustowość 10 tys. ton rocznie. W pierwszym półroczu obsłużono około 10 ton, niemniej od września Port Lotniczy Szczecin Goleniów stanie się drugim po Warszawie lotniczym przejściem fitosanitarnym, co bardzo uatrakcyjni Waimea Cargo Terminal Airport.

W sieci bałtyckich farm wiatrowych

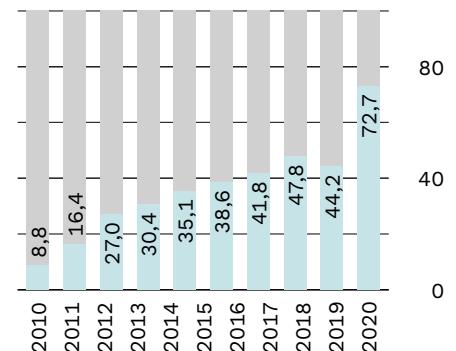
Równolegle do tradycyjnych gałęzi gospodarki Szczecina jakimi są port, żegluga, stocznie stolica Pomorza Zachodniego szuka swojego miejsca w technologiach przyszłości, a do tych należy sektor energetyczny działający w oparciu o Odnawialne Źródła Energii (OZE). Już teraz Województwo Zachodniopomorskie jest liderem wytwarzania energii elektrycznej z OZE dzięki farmom wiatrowym. W 2019 roku wyprodukowano największą ilość energii z OZE w kraju, tj. 4,4 tys. GWh, czyli 17,4% produkcji krajowej. W tym samym roku produkcja OZE osiągnęła poziom 72,7% energii zużywanej w województwie przy średniej krajowej 15,3%. Aktualnie celem jest wykorzystanie potencjału regionu i miasta w morskiej energetyce wiatrowej, która będzie rozwijana na Morzu Bałtyckim. Wokół gigantycznych projektów powstaną łańcuchy dostaw i usług, które będą wykorzystywać zarówno międzynarodowe podmioty, jak i lokalny biznes i naukę.

Dlatego też Szczecin w specjalnym programie Zachodniopomorskie_Offshore 2027 przyjął dwa cele – rozwój przedsiębiorstw sektora konstrukcji morskich (offshore) i jednostek pływających przyszłości (shipbuilding), a drugi pozyskanie inwestorów z sektora konstrukcji morskich (offshore).

**Krzysztof Domagalski,
rzecznik prasowy Portu
Lotniczego Szczecin Goleniów**

Udział energii odnawialnej w produkcji energetycznej ogółem

Województwo zachodniopomorskie



Źródło: Agencja Rozwoju Metropolii Szczecińskiej



Cele te wskazują, że program na trochę szerszy wymiar niż tylko morska energetyka wiatrowa. Koncentruje się on na budowie potencjału gospodarczego i badawczego, który pozwoli szczecińskim przedsiębiorstwom, zarówno rodzimym i zewnętrznym, które tu zainwestują, ośrodkom B+R na stanie się partnerami w sektorze morskiej energetyki wiatrowej. Odbywać się to będzie na trzech etapach: budowy samych elektrowni wiatrowych, tj. etap lądowy, budowy farm wiatrowych oraz eksploatacji elektrowni, gdzie planuje się tu minimum 25 letni okres ich efektywnej pracy.



**dr inż. Andrzej Montwiłł,
prezes Zachodniopomorskiego
Klastra Morskiego**

Elementem programu mają być też szczecińskie uczelnie i instytucje otoczenia biznesu. Dzięki temu ma powstać sieciowe środowisko offshore.

– Pozwoli to również na wykorzystanie już istniejącego potencjału w zakresie budowy konstrukcji morskich czy też jednostek pływających niezbędnych przy budowie farm i ich eksploatacji jak również istniejącego potencjału w zakresie budowy i serwisowania podzespołów i zespołów elektro-energetycznych elektrowni wiatrowych – dodaje Andrzej Montwiłł.

Gwiazdne wojny i czołg leopard

Istotnym elementem gospodarki miasta są nowoczesne usługi dla biznesu, którego podstawą jest sektor biurowy. Obecnie Szczecin dysponuje łączną powierzchnią biurową 183,4 tys. m kw., a w budowie jest kolejne 8 tys. m. Co ciekawe podobnie w jak w przypadku powierzchni magazynowych także tutaj stolica Pomorza Zachodniego może pochwalić się najmniejszym w kraju współczynnikiem pustostanów na poziomie 7,8%. Stawki czynszów kształtują się na poziomie 11 do 14,5 euro miesięcznie za metr kwadratowy. Na łączną powierzchnię składa się 39 lokalizacji wśród których największą i najnowszą jest Posejdon wybudowany w centrum miasta przez Calbud i spółkę PORTO. Nowoczesny obiekt liczy 18,6 tys. m kw. W pobliżu znajduje się drugi co do wielkości biurowej Pazim (powierzchnia 14,7 tys. m.) o wysokości 114 metrów, a na ukończeniu jest wysokościowiec Hanza Tower budowany przez J.W. Construction. W budynku o wysokości 104 metrów i powierzchni 54 tys. m. do dyspozycji najemców będzie 3 tys. m kw. biur.

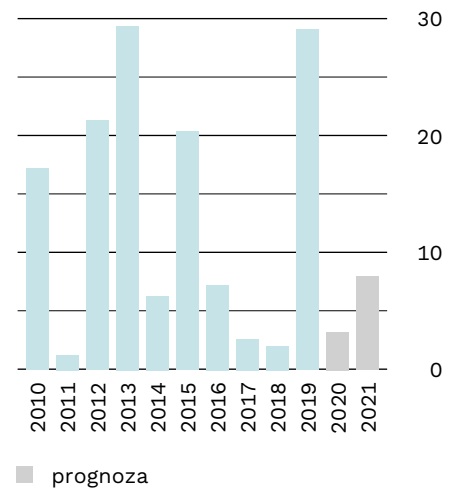
Z oferty Szczecina skorzystało wiele marek. Centra outsourcingowe uruchomiły tutaj m.in. 3shape, Asseco Data Systems, Concetrix, Metro Services, Mobica, TietoEVRY, Unicredit Services, Globallogic, Salling Group, DGS Poland – Grupa Demant.

Wg prognoz Colliers niskie stawki czynszu, dostępność kadry, bliskość Niemiec i Skandynawii będzie powodować rozwój sektora BPO/SSC. Wg badań Stowarzyszenia Klastr ICT Pomorze Zachodnie ponad 60% firm świadczących nowoczesne usługi dla biznesu zadeklarowało swój główny profil działalności w sektorze ICT.

Tym samym sektor biurowy wraz z potencjałem naukowym i instytucjami wsparcia biznesu tworzą dobre środowisko do rozwoju startupów i takich sektorów jak IT, czy automotive. Klastr ocenia, że w całym regionie zarejestrowano ponad 6,1 tys. działalności gospodarczych w branży IT i ponad 7,5 tys. pracujących w nim osób. Z badań wynika też, że aż 74% firm IT deklaruje

Przyrost nowoczesnej powierzchni biurowej w Szczecinie

(w tys. m²)



Źródło: Colliers International, listopad 2020

swoją działalność w obszarze przede wszystkim software house. Co roku odbywa się ponad 20 eventów z dziedziny IT.

O innowacyjności świadczy różnorodność i wysoki stopień trudności realizowanych projektów. Większość nominowanych do Oscara filmów jest montowana za pomocą oprogramowania wyprodukowanego przez firmę Avid w Szczecinie, w tym efekty wizualne w „Gwiezdnym wojnach”, czy „Anielskim pacjencie”. W Szczecinie powstają geolokalizowane aplikacje mobilne do wizualizacji turystyki w technologii VR i AR, aplikacje i rozwiązania do zarządzania Sales Forces Automation wyróżnione przez Microsoft, czy też najnowocześniejszy druk 3D bolusa, tj. dawki w leczeniu raka. Częścią sektora jest branża automotive działająca na rzecz koncernów motoryzacyjnych. Pracuje w niej 1 tys. osób, dzięki którym powstają wyświetlacze przeziernie, systemy informacyjno-rozrywkowe i wbudowane oprogramowanie najbardziej rozpoznawalnych niemieckich marek motoryzacyjnych. W Szczecinie powstał symulator czołgu Leopard i ROSOMAKa. Potencjał sektora dopełnia zaplecze naukowe, w zakresie IT – 9 i 18 techników, a w dziedzinie związanej z procesem montażu samochodów 20 szkół zawodowych, 4 szkoły techniczne i 4 uczelnie.

Wodny świat

Kolejną gałęzią szczecińskiej gospodarki jest turystyka, a wraz z nią rosnąca baza hotelowa na czele z czterogwiazdkowymi hotelami marek Radisson Blu czy nowo otwartym Courtyard by Marriott. Popularnością cieszą się też bardziej kameralne hotele położone na terenach zielonych Szczecina lub też w zabytkowych obiektach.

– Szczecin, jako cel turystyczny, obierają sobie zazwyczaj mieszkańcy Niemiec i Danii, następnie Szwecji i Norwegii, a także Belgii i Holandii – mówi Ireneusz Nowak, prezes spółki Żegluga Szczecińska Turystyka Wydarzenia Sp. z o.o.. – Powodem jest turystyka przyrodnicza, wodna oraz w ostatnim czasie kulturoznawcza, czego zastrugą są najnowsze obiekty kulturalne w mieście, jak np. Filharmonia Szczecińska, Centrum Dialogu Przełomy, Opera na Zamku czy Muzeum Techniki.

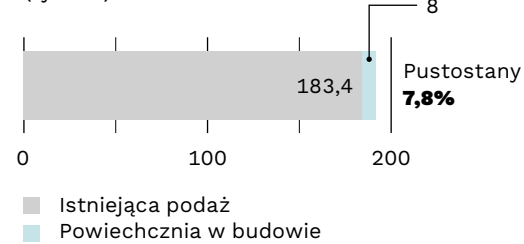
Szczecin jest jednym z najczęściej wybieranych miast na tzw. City break, a kilkudniowe wizyty turystów z Niemiec, Skandynawii zasilają miejską gospodarkę.

W ciągu roku przez szczecińskie Centra Informacji Turystycznej prze-wija się ponad 33 tys. turystów. Największy ruch jest wokół największych plenerowych wydarzeń jak finał regat The Tall Ship Races czy Dni Morza. Wg szacunków miasta Dni Morza odwiedza około 250 tys. osób, tegoroczne Żagle 2021 – około 300 tys., a sławne The Tall Ship Races aż 1,5 mln osób. Właśnie złoty wielkich żaglowców od lat są wizytówką miasta i ściągają turystów z całej Europy. Kalendarium wielkich imprez uzupełniają te mniejsze – począwszy od biznesowych, kulturalnych, a na sportowych skończywszy. Wśród nich jest najdłużej odbywający się w Polsce turniej tenisa ziemnego mężczyzn Pekao Szczecin Open.

Niemniej to właśnie woda i związane z nią aktywności są jednym z największych bogactw miasta, które ma wpisane w strategii hasło „Szczecin Floating Garden 2050”. Wokół Jeziora Dąbie działają kluby żeglarskie,

Rynek biurowy w Szczecinie

(tys. m²)



Czynsz

11–14,5€

za m² za miesiąc

39

lokalizacji

Posejdon

największa powierzchnia biurowa (18,07 tys. m²)

Pazim

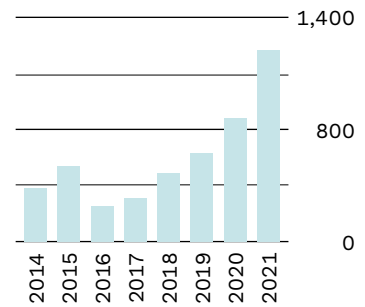
Najwyższy biurowiec (114 metrów)

a Szczecin może poszczycić się największą liczbą marin wśród polskich miast. Tutaj swój bieg zaczyna Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, będący silną konkurencją dla mazurskich jezior, a w centrum miasta w 2015 roku powstała North East Marina. To port jachtowy z 74 miejscami postojowymi. Dzięki rozwojowi infrastruktury Szczecin gości najbardziej utytułowanych żeglarzy, którzy zmagają się m.in. w regatach Polskiej Ligi Żeglarskiej, czy też regat klas przedolimpijskich. To właśnie szczecinianka Agnieszka Skrzypulec, zawodniczka klasy 470 przywiozła w tym roku z Tokio srebrny medal olimpijski. Szczecin znany niegdyś z Morskiej Stoczni Jachtowej im. Leonida Teligi, w której powstały sławne jednostki wybitnych żeglarzy jak „Polonez” Krzysztofa Baranowskiego, czy też „Spaniel” Kuby Jaworskiego kontynuuje tradycje budowy jachtów. Obecnie w Wave Catamarans powstają ekskluzywne katamarany, a znany producent jachtów Hanse Yachts AG uruchomił ośrodek badawczo – rozwojowy Baltic Design Institute.

Dzięki kilometrom mniejszych rzek, kanałów, odnóg, malowniczo położonym wysepkom, terenom przemysłowym przeplatanych z dziką naturą kwitnie też turystyka wodna – motorowa i kajakowa. W ostatnim czasie w Szczecinie powstało 9 nowych zakątków, niektóre dostępne tylko od strony wody, a przy których można zacumować kajakiem lub jachtem. Wśród nich „Kwadrat” – niewielki kanał stworzony prawdopodobnie w czasach średniowiecza między wyspami Radolin i Dębina. Podczas II wojny światowej Niemcy, ukrywając się przed aliantami, produkowali tam U-booty.

Od kilku lat – dzięki kolejnym inwestycjom ożywiany jest obszar Międzyodrza. To wielki, ponad 200 hektarowy obszar obejmujący Wyspę Grodzką, Łasztownię wraz z obszarem tzw. Portu Wolnoctowego, Kępę Parnicką i Wyspę Zieloną. W XIX wieku wraz z rozwojem portu i przemysłu powstały tam liczne zakłady i budynki, które z racji na dbałość architektoniczną

Program inwestycyjny
ok. 5 mld PLN



stanowią dzisiaj dużą wartość historyczną. Międzyodrze, poprzecinane kanałami i odnogami Odry wg strategii miasta w przyszłości ma łączyć obecne funkcje gospodarcze z coraz liczniej pojawiającymi się tam usługami. Część inwestycji już zrealizowano. W 2011 ruszyły przebudowy bulwarów, m.in. Gdyńskiego i Elbląskiego oraz położonego po drugiej stronie rzeki bulwaru Piastowskiego. W 2015 na Wyspie Grodzkiej wybudowano North East Marinę, nowoczesny port jachtowy, a w 2016 przebudowano na Łasztowni Nabrzeże Starówka. W 2018 w konkursie Property Design Awards właśnie te ostatnio zdobyło tytuł Najlepszej Przestrzni Publicznej w Polsce.

Stoją tutaj podświetlone dźwigi portowe zwane „Dźwigozaurami”, a wkrótce gotowe będzie Morskie Centrum Nauki, pierwszy w Polsce tak nowoczesny obiekt poświęcony popularyzacji środowiska wodnego.

Łasztownia, dzisiaj już tętniąca życiem stanowi serce Międzyodrza i z nią władze Szczecina wiążą największe plany w ramach projektu „Szczecin Floating Garden 2050”.



Od kilku lat zauważamy, że Łasztownia jest coraz chętniej obieranym kierunkiem przez przedsiębiorców. W związku z tym pojawia się rosnąca potrzeba dobrego skomunikowania i infrastruktury, która będzie przyciągać kolejnych inwestorów i miasto czyni pierwsze kroki w tym kierunku.

Już teraz Łasztownia jest miejscem licznych imprez, koncertów i działań artystycznych m.in. w odrestaurowanym budynku Starej Rzeźni. Stanął też tutaj pierwszy nowoczesny biurowiec Lastadia Office. Zabudowa dawnej rzeźni miejskiej także przejmuje funkcje biurowe.

Pięć miliardów inwestycji

Jednym z motorów napędowych szczecińskiej gospodarki są miejskie inwestycje. Szczecin prowadzi największe od dekad budowy z wykorzystaniem środków unijnych. Program inwestycyjny miasta na lata 2014–2021 wyniósł 5 mld zł, z czego wydatki tylko w 2021 roku mają wynieść 1,182 mld zł.



**Ireneusz Nowak,
prezes Żegluga Szczecińska
Turystyka Wydarzenia
Sp. z o.o.**





Największymi projektami, których celem jest podniesienie jakości życia, są budowa miejskiego stadionu i Fabryki Wody.

Stojący w willowej dzielnicy Pogodno Stadion Miejski im. Floriana Krygiera był już mocno przestarzały i odstający standardem od innych obiektów w Polsce. Wśród wielu pomysłów, jakie pojawiały się na przestrzeni lat, dominowały dwa – budowa zupełnie nowego obiektu w nowym miejscu lub przebudowa istniejącego. Ostatecznie zdecydowano się na budowę nowego stadionu w miejscu istniejącego, a wraz z nim centrum szkoleniowego dla dzieci i młodzieży. Budowa jest już na finiszu, a jej zakończenie zaplanowano na 2022 rok. Część środków na budowę stadionu wyceniono na 362 mln zł wyłożyło Ministerstwo Sportu i Turystyki, a kolejną Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych.

Co ciekawe dzięki temu, że Szczecin jako ostatni z dużych miast buduje nowy stadion miał czas, by wyciągnąć wnioski z funkcjonowania innych obiektów, budowanych przed Euro 2012. Ich największym problem jest utrzymanie rentowności. Tym samym relatywnie kameralny stadion w porównaniu do innych, łączący funkcję widowiskową z zapleczem dydaktycznym i treningowym ma szansę być efektywnie wykorzystywany.

Kolejny z wielkich projektów to Fabryka Wody, czyli nowoczesny aquapark z rozwiniętą funkcją edukacyjną i wystawienniczą. Z racji rozmiarów ma obsługiwać nie tylko mieszkańców Szczecina, ale i całego regionu nadgranicznego. Powierzchnia basenów wynosić będzie 2773,8 m kw. Budowany za 463 mln zł obiekt gotowy będzie w 2022 roku.

Szczecin remontuje i buduje na wielką skalę także budynki oświatowe. W projekcie na lata 2006 – 2022 zaplanowano na ten cel 406 mln zł, z czego wydano już 325 mln zł, a tegoroczne prace wyceniono na 59 mln zł.



Najbardziej widoczna dla mieszkańców jest gigantyczna przebudowa układu drogowego Szczecina. Prowadzone prace powodują korki, ale właśnie dzięki wielkim inwestycjom, które są na różnym etapie zaawansowania już wkrótce wystartuje praktycznie nowy krwioobieg miasta.

Gorącym punktem jest otoczenie portu, koło którego biegnie główna nitka wjazdowa do centrum miasta. Właśnie tam trwa wielka modernizacja dostępu drogowego do portu. Koszt rozłożony na lata 2014–2026 to 534 mln zł. Tylko w tym roku w budżecie zaplanowano 79 mln zł. Kolejna koncentracja inwestycji drogowych znajduje się wokół drogi krajowej 31 biegnącej w kierunku A6. Budżet – 135 mln zł.

Nowe ulice i skrzyżowania za kwotę 132 mln zł powstają także wokół hali widowiskowo sportowej Netto Arena. Kosztem 135 mln zł przebudowywany jest też węzeł komunikacyjny na willowym Łęknie. W całym mieście trwa wielka przebudowa torowisk za kwotę 505 mln zł (budżet na lata 2015–2023), a właśnie rozpoczęła się rewitalizacja Alei Wojska Polskiego. To najdłuższa ulica w mieście, a zmianie ma ulec jej centralna część i przylegające ulice. W miejsce dwupasmowej jezdni powstanie klimatyczna aleja z pasem zieleni pośrodku. Celem przebudowy jest stworzenie w sercu miasta „zielonego salonu” przyjaznego mieszkańcom. Na blisko kilometr nowej alei mają znaleźć się nowe krzewy, byliny, ale i charakterystyczne dla Szczecina drzewa – magnolie i monumentalne platany.

Inwestycje drogowe, które polegają na przebudowie dróg, torowisk, skrzyżowań, dojazdów realizowane w różnych częściach miasta są skorelowane z budową dużych obiektów, ale i projektów infrastrukturalnych wykraczających daleko poza granice miasta. Wśród nich jest dopiero planowana Zachodnia Obwodnica miasta, czy też już budowana Szczecińska Kolej Metropolitalna z udziałem Szczecina i okolicznych gmin. Długość 120 km i 40 przystanków. SKM – dzięki 28 węzłom przesiadkowym ma być zintegrowana m.in. z liniami autobusowymi, tramwajami, parkingami i Zachodniopomorskim Szlakiem Rowerowym. Koszt tej trwającej od 2014 roku inwestycji

wyniesie 741,2 mln zł, z czego dofinansowanie stanowi 512,2 mln zł. Stąd wiele inwestycji drogowych Szczecina stanowi jednocześnie część projektu SKM. W tym ostatnim przypadku nie udało się jednak uniknąć opóźnień.

– SKM to projekt w który zaangażowane są samorządy oraz PKP. Samorządy robią swoje części. Niestety na torowej części inwestycji, za którą odpowiada PKP niewiele, a właściwie nic nie dzieje się od dobrych kilkunastu miesięcy. Cała inwestycja jest więc zagrożona, a w naszej ocenie istnieje bardzo duże ryzyko utraty unijnego dofinansowania i to już nie przelewki. Niestety od miesięcy nie możemy doprosić się o realny harmonogram działań i plan naprawczy. Dziwi mnie taka niefrasobliwość – mówi Piotr Krzystek, prezydent Szczecina.

Miasto przyznaje, że pandemia i wywołane przez nią lockdowny utrudniły prace.

– Wykonawcy sygnalizowali, że mogą być konieczne zmiany terminów realizacji poszczególnych kontraktów – mówi Piotr Zieliński, rzecznik prasowy miasta ds. Inwestycji. – Kolejne kwestie dotyczyły postępowań przetargowych. Choć przetargi rozstrzygano, to z uwagi na ograniczenia kadrowe przedłużały się postępowania przed Krajowe Izby Odwoławcze. Kolejny aspekt to coś co obserwujemy w ostatnich miesiącach. Jest to związane z kilkunastoprocentowymi wzrostami cen materiałów budowlanych oraz ich brakiem u dostawców. Niemniej sukcesem jest to, że program inwestycyjny nie został zahamowany.



Podjęliśmy świadomą decyzję, aby nie ograniczać programu inwestycyjnego z uwagi na to, że to właśnie sektor publiczny i inwestycje przez niego realizowane są kołem zamachowym gospodarki i tym samym dalszego funkcjonowania miasta, zwłaszcza w tak trudnym okresie pandemii. Zmiany budżetowe miały miejsce w zakresie zadań bieżących, głównie po to, aby utrzymać możliwości inwestycyjne i nie hamować rozwoju. Nie miała miejsca też żadna akcja przesuwania inwestycji z roku na roku w skutek pandemii. Pandemia nie miała zatem żadnego wpływu na rezygnację z zaplanowanych zadań. Wręcz przeciwnie, Miasto ogłaszało i rozstrzygało kolejne przetargi.



**Piotr Zieliński,
rzecznik miasta
ds. Inwestycji**



Zielony port przyszłości

Jak przyznają władze miasta Szczecin skutecznie obronił się przed ekonomicznymi skutkami pandemii Covid 19. Co ważne – w 2020 i 2021 roku udało się zrealizować wiele programów pomocowych dla lokalnego biznesu.

Poza wsparciem realizowanym z tzw. tarczy uchwalonej przez rząd, z której udzielono wsparcia na sumę 200 mln zł – samorząd szukał też własnych rozwiązań. M.in. zwolnień z opłat targowych, odroczeń, zwolnień lub umorzeń podatków (nieruchomości, transportu). Z tej pomocy skorzystało 100 firm. Szczeciński Fundusz Pożyczkowy udzielał pożyczki bez oprocentowania, z czego skorzystało 87 firm. Zdaniem samorządu – wsparcie udzielone przedsiębiorcom, potencjał miasta wsparty wielkimi inwestycjami – to wszystko powinno w przyszłości zapoczątkować stałym wzrostem gospodarczym i poziomem życia.



Transgraniczne, nadwodne położenie, przedsiębiorczy mieszkańcy i potencjał uczelni sprawiają, że Szczecin, jako zielony port położony na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych, chce być centrum wymiany towarów, usług i pomysłów. Wspierając przedsiębiorczość mieszkańców, w sposób szczególny stawiamy na branżę portową i offshorową, zieloną energię, logistykę, turystykę wodną oraz nowoczesne technologie pracujące na rzecz handlu i wymiany dóbr. Jako miasto akademickie chcemy też dbać o kształcenie specjalistów i zabezpieczenie kadr w tych kluczowych sektorach.



**Piotr Krzystek,
Prezydent Szczecina**



Opracowanie

Michał Stankiewicz (e-mail: michal.stankiewicz@rp.pl), Hanna Wawrowska (e-mail: h.wawrowska@rp.pl), Irmina Zakrzewska (e-mail: i.zakrzewska@rp.pl)

Koordinacja prac

Irmina Zakrzewska

Opracowanie graficzne / skład

Agata Klepka i Aleksandra Olszewska – OKI OKI Studio (e-mail: halo@okiokistudio.com)

Fotografie Szczecina

Szczecin (fot. UM Szczecin)

Fotografie

Fotografie Szczecina (fot. UM Szczecin), Piotr Krzystek (fot. UM Szczecin), Krzysztof Urbaś (fot. ZMPSS S.A.), Andrzej Montwiłł (fot. mat. własne), Ireneusz Nowak (fot. mat. ŻSTW Sp. z o.o.), Piotr Zieliński (fot. mat. własne)

Teksty

„Inwestycyjne koło zamachowe” (Michał Stankiewicz),
„Na styku trzech kultur” (Michał Stankiewicz)

Copyright

Gremi Media S.A.

Wydawca

Gremi Media S.A.
ul. Prosta 51, 00–838 Warszawa
www.rp.pl

Warszawa, wrzesień 2021

