

3.3. Uwarunkowania gospodarcze

1. Szczecińska gospodarka wykazuje podobne tendencje jak gospodarka krajowa, którą cechuje zahamowanie tempa wzrostu w 1999 roku, obniżenie przychodów ze sprzedaży wyrobów i usług, wzrost bezrobocia, pogorszenie wyników finansowych oraz brak potrzebnych kapitałów na rozwój. Nie obserwuje się tu znaczącego napływu kapitału krajowego i zagranicznego do sfery poza handlowej. Brak nowych inwestycji, w tym zwłaszcza infrastrukturalnych i w dziedzinach napędzających koniunkturę gospodarczą, może w najbliższym czasie spowodować spadek pozycji Szczecina względem innych miast w omawianej dziedzinie. W Szczecinie dominują branże produkcji nisko przetworzonej, które nie są siłą napędową postępu technicznego i rozwoju miasta. Nie ma w mieście firm stosujących zaawansowane technologie, co z kolei wpływa na osłabienie instytucji naukowo badawczych i ich współpracy z przemysłem. Niewykorzystany jest w pełni istniejący potencjał firm budowlanych. Szansą ich rozwoju jest przystąpienie Polski do Unii Europejskiej (możliwość pozyskania zleceń na rynkach zewnętrznych) oraz przewidywany napływ środków z funduszy pomocowych (ISPA, SAPARD) na finansowanie inwestycji infrastrukturalnych.

2. Analiza wartości majątku trwałego szczecińskich przedsiębiorstw wykazuje duży udział budynków i budowli oraz środków transportowych. Struktura majątku w 1999 roku przemawia na korzyść sektora prywatnego – 66,2%. Stopień dekapitalizacji środków trwałych osiągnął poziom 53%, w tym w sektorze publicznym – 63,7%, w sektorze prywatnym - 38,1%. Porównując nakłady na inwestycje w obu sektorach, stwierdza się wyraźne różnice. Sektor prywatny inwestuje w maszyny i urządzenia, a głównym źródłem ich finansowania są długo i krótkoterminowe kredyty bankowe. Sektor publiczny inwestuje w budynki i budowle na ogół ze zobowiązań z tytułu dostaw, robót i usług oraz ubezpieczeń społecznych. W najbliższych kilku latach zrealizowane inwestycje przyniosą większe efekty w sektorze prywatnym, co będzie decydować o jego przyspieszonym rozwoju.

3.3.1. Rynek pracy

1. Zasoby ludzkie decydują o możliwościach właściwego ukierunkowania rozwoju gospodarczego miasta. W roku 1999 liczba pracujących w Szczecinie uległa niewielkiemu zmniejszeniu - z 191034 w 1998 roku do 188660 osób w końcu 1999 roku. Najwięcej osób pracowało w działalności produkcyjnej (21,33%), handlu i naprawach (18,85%), transporcie, składowaniu i łączności (12,63%). Przeciętne zatrudnienie wynosiło w 1999 roku 153110 osób, w tym w sektorze przedsiębiorstw 98093 osoby. Pozostałe działy to edukacja (13599), ochrona zdrowia i opieka społeczna (14213), administracja publiczna i obrona narodowa (8514), obsługa nieruchomości i firm (8616), pośrednictwo finansowe (5753) oraz pozostała działalność usługowa, komunalna i indywidualna (4322). W ostatnich latach zauważalna jest zmiana w strukturze zatrudnienia według działów gospodarki narodowej i sektorów własnościowych. Rośnie udział zatrudnienia w usługach (handel i naprawy, pośrednictwo finansowe, obsługa nieruchomości i firm, administracja publiczna). Pomijając sferę społeczną wynosi on obecnie 43,02%. W pozostałych działach nastąpiło zmniejszenie zatrudnienia, zwłaszcza w działalności produkcyjnej i budownictwie. Ponad 80% osób było zatrudnionych w sektorze prywatnym. Sektor

publiczny dominuje jedynie w takich działach, jak edukacja, ochrona zdrowia, administracja, pośrednictwo finansowe.

2. Stopa bezrobocia w Szczecinie w końcu 2001 roku wynosiła 10,6% (w Polsce 15,0%) i była o 2,5% wyższa niż na końcu 1999 roku. Oznacza to wzrost liczby osób pozostających bez pracy o 5963, głównie wskutek zwolnień z przyczyn dotyczących zakładu pracy (29% nowo zarejestrowanych). Grupowe zwolnienia wystąpiły w szczególności w Samodzielnym Publicznym Zakładzie Opieki Zdrowotnej, Zakładzie Gospodarczym Miasta Szczecina, Przedsiębiorstwie Handlowym OTEX, Wiskordzie, PKP, EKKO; 789 osób to absolwenci (266 absolwentów z wyższym wykształceniem). Będący nadal w złej kondycji sektor publiczny, generuje nadwyżki siły roboczej i tym samym wpływa na wzrost liczby osób pozostających bez pracy. Wzrost ten wynika z kilku przyczyn: wejścia na rynek pracy roczników wyżu demograficznego, rejestrowania się bezrobotnych (około 1/3 nowo zarejestrowanych) z chęci uzyskania prawa do opieki zdrowotnej, przyspieszenia procesów restrukturyzacyjnych (około 12% nowo zarejestrowanych stanowiły osoby zwolnione tylko ze służby i administracji). Szacuje się, że w najbliższych latach konieczne będzie stworzenie w Szczecinie ok. 1,8 tys. miejsc pracy rocznie (głównie w sektorze usług). W przypadku braku możliwości zatrudnienia nowo pojawiających się zasobów siły roboczej należy liczyć się z kosztami społecznymi i ekonomicznymi bezrobocia. Działania na rzecz bezrobotnych są podejmowane w Szczecinie głównie przez Powiatowy Urząd Pracy. Polegają one na wypłacie zasiłków dla bezrobotnych (ponad 27,7 mln. zł w 2000 roku), świadczeń przedemerytalnych (5,3 mln zł), zasiłków z ubezpieczenia społecznego (2,8 mln. zł), udzielaniu pożyczek dla bezrobotnych i zakładów pracy (120 tys. zł), organizowaniu szkoleń i przekwalifikowań (523 osoby), prac interwencyjnych i robót publicznych (175 osób) oraz na pośrednictwie pracy i doradztwie zawodowym. Liczba ofert pracy jaką dysponował PUP w 2000 roku, wynosiła 4126. Najwięcej ofert dotyczyło zawodów związanych ze specyfiką regionu, a więc poszukiwanych głównie przez przemysł stoczniowy. Przyczyną spadku tempa przyrostu liczby miejsc pracy jest według pracodawców między innymi nadmierny fiskalizm, mała elastyczność przepisów pracy oraz sytuacja na rynkach zewnętrznych. Działalność wspierającą bezrobotnych prowadziło w Szczecinie również Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Rozwoju Gospodarczego, Klub Aktywności Zawodowej oraz wiele organizacji i firm prywatnych, w tym wyspecjalizowanych.

3. Przewiduje się, że w najbliższych latach nastąpią dalsze zmiany w strukturze zatrudnienia. Zwiększy się zapotrzebowanie na zawody związane z działalnością usługową, przede wszystkim w zakresie informatyzacji, obsługi nieruchomości, różnych form doradztwa, natomiast spadnie zapotrzebowanie na robotników.

3.3.2. Gospodarka morska

1. Położenie Szczecina i jego tradycyjne związki z morzem powodują, że o poziomie całej gospodarki Szczecina decydują głównie dziedziny związane z gospodarką morską. Funkcjonują tu 853 podmioty gospodarki morskiej, co stanowi 10,7% wszystkich podmiotów tej branży w Polsce (44,7% w województwie), w tym transport morski skupia 26,7% ogółu podmiotów w kraju (72,7% w województwie). Zatrudnienie w gospodarce morskiej w Szczecinie w 1999 roku wynosiło 23 010 osób, czyli 12,2% ogółu pracujących w Szczecinie (15% zatrudnionych). Zatrudnienie to stanowi 26,6% pracujących w

gospodarce morskiej w kraju. Uwzględniając zakłady osób fizycznych prowadzących działalność związaną z rybołówstwem, firmy pośrednio związane z gospodarką morską oraz szkolnictwo morskie udział ten może okazać się znacznie większy; 97,5% to firmy prywatne, zatrudniające 61,9% ogółu pracujących w tej branży w Szczecinie.

2. Znaczenie gospodarki morskiej dla Szczecina wynika nie tylko z jego położenia, ale również z roli Bałtyku w rozwoju całego regionu państw nadbałtyckich. Dziedziny związane z gospodarką morską podlegają w tych krajach mniej lub bardziej jawnemu protekcjonizmowi państwa, wynikającemu ze zrozumienia wagi gospodarki morskiej dla rozwoju gospodarki ogólnokrajowej. Niedoceniając przez kolejne polskie elity rządzące znaczenia Bałtyku w rozwoju państwa uruchomiło proces degradacji polskiej gospodarki morskiej, prowadzący do systematycznego zmniejszania konkurencyjności polskich przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych i wyniszczającej konkurencji na rynku krajowym. Kontynuacja takiej polityki może zagrozić żywotnym interesom wszystkich regionów i polskich miast tradycyjnie związanych z morzem. Koniunktura w gospodarce morskiej jest w dużym stopniu uzależniona od wielu czynników zewnętrznych, do których należy zaliczyć: niedoceniając znaczenia gospodarki morskiej dla polskiej racji stanu, brak konsekwentnej polityki prorozwojowej państwa w stosunku do portów i ich zaplecza, niekorzystne z punktu widzenia gospodarki morskiej elementy polityki transportowej, ekonomicznej i fiskalnej państwa, destruktywna konkurencja na rynku krajowym i bardzo ostra konkurencja na rynkach międzynarodowych, trendy w handlu zagranicznym.

3. W gospodarce morskiej miasta i regionu szczególną rolę odbrywa port szczeciński, którego warunki techniczne (oddalenie od morza i ograniczona głębokość toru wodnego) w znacznym stopniu ograniczają wielkość przeładowywanej tu masy towarowej. Lokalizacja portu stwarza dodatkowe problemy rozwojowe, wynikające z warunków geotechnicznych i ograniczeń w lokalizacji terminali paliw płynnych i innych obiektów niebezpiecznych. Dotychczasowa specjalizacja portu w Szczecinie w przeładunkach towarów masowych (czyli 26,3% węgla i koksu, 20,8% rud metali, 40,7% zboża w skali kraju) oraz brak terminalu kontenerowego uniemożliwia przyjmowanie nowoczesnych statków. Mimo nieznacznego spadku w 2000 roku liczby statków o dużej wyporności wchodzących do portu w Szczecinie oraz wielkości przeładunków, stanowiło to 23,2% wszystkich przeładunków w polskich portach morskich (48,9% w województwie), co stawia nasz port na drugim - po Gdańsku - miejscu w kraju. Głównym konkurentem portu szczecińskiego jest port w Rostocku, który po zjednoczeniu Niemiec uzyskał dostęp do całej gospodarki niemieckiej i został włączony w program wyrównania poziomu życia na obszarze byłej NRD.

4. W polskim przemyśle okrętowym ważną rolę odgrywa Stocznia Szczecińska SA. Dobrze przeprowadzony proces prywatyzacji umożliwił jej uzyskanie przewagi nad innymi stoczniami w kraju; została również ona zaliczona do czołówki światowej. Stocznia Szczecińskiej SA produkuje około 50% statków w kraju, wśród których dominują kontenerowce. Stocznia Szczecińska Porta Holding SA znajduje się na szóstym miejscu w Polsce wśród przedsiębiorstw o najwyższym eksporcie, na trzecim pod względem udziału eksportu w sprzedaży oraz na pierwszym miejscu wśród największych producentów pozostałego sprzętu transportowego. Sztucznie utrzymywany wysoki kurs złotego istotnie ogranicza konkurencyjność stoczni na rynkach międzynarodowych i jest podstawową przyczyną trudności, które obecnie dotknęły polski przemysł stoczniowy.

5. Armatorzy i operatorzy szczecińscy wykonują ponad 88,6% ogólnokrajowych przewozów żeglugą morską. Zdecydowanie większa ilość ładunków przewożona jest pomiędzy portami obcymi (60,1%). Są to przede wszystkim: zboże, fosforyty i inne masowe, drobnica, węgiel i koks, rudy oraz w niewielkich ilościach ładunki płynne (płynna siarka) i drewno. Morska flota transportowa przedsiębiorstw gospodarki morskiej z siedzibą w Szczecinie stanowiła w 2000 roku 89,7% floty w województwie zachodniopomorskim i 75% floty krajowej. W związku z trudną sytuacją gospodarczą w kraju, a zwłaszcza nadmiernym fiskalizmem, polscy armatorzy w tym również największy armator szczeciński – PŻM, rejestrują swoje statki pod obcą, tanią banderą, ograniczając tym samym nie tylko dochody budżetu państwa, ale również zatrudnienie (zgodnie z wymogami przepisów krajów bandery).

6. Szczecin jest portem macierzystym dla dalekomorskiej floty rybackiej, której stan posiadania jeszcze w 1999 roku stanowił około 75% zasobów floty krajowej. Boryka się ona jednak z poważnymi problemami wynikającymi z ograniczenia stref połowowych, wzrostu kosztów utrzymania załóg i konkurencji tanich armatorów. Problemy finansowe doprowadziły do podjęcia w 2000 roku decyzji o postawieniu w stan likwidacji PPDiUR „Gryf” i Transoceanu.

7. Z gospodarką morską Szczecina związanych jest około 800 firm z całego kraju, które zatrudniają około 130 tysięcy pracowników. Stagnacja lub recesja w tej dziedzinie gospodarki w pierwszym rzędzie dotknie te firmy. Analiza wskaźników statystycznych wskazuje na spadek koniunktury w gospodarce morskiej Szczecina. Przejawem tego jest niższa dynamika wzrostu sprzedaży i dynamika zysku. Obniżyła się dynamika eksportu, nakładów inwestycyjnych i rentowność kapitałów własnych. Wskaźniki płynności wskazują na wzrost poziomu zapasów i mniej korzystną relację płynnych aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych. Warto pamiętać, że rentowność przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską wyznaczają kilkuletnie, a nawet kilkunastoletnie cykle koniunktury o charakterze globalnym.

3.3.3. Przemysł i budownictwo

W ogólnej liczbie podmiotów zarejestrowanych w systemie Regon (w końcu 2000 roku było ich 60837, czyli o ok. 9 tys. więcej niż w stosunku do 1998 roku) przedsiębiorstwa zaliczane do grupy „przemysł i budownictwo” stanowią 20,8%. Ich udział w strukturze podmiotów ogółem obniżył się w stosunku do 1998 roku o 0,9%, z tym że w grupie przedsiębiorstw budowlanych nastąpił spadek z poziomu 12,3% w 1998 roku do poziomu 11,9% w 2000 roku, w przemyśle zaś z poziomu 9,4 do 8,9%. Wydajność pracy, mierzona produkcją sprzedaną na jednego zatrudnionego, wyniosła w 2000 roku ponad 164,8 tys. zł i wzrosła w stosunku do 1998 roku o 7,3%. Przedsiębiorstwa przemysłowe uzyskały wydajność na poziomie 160,5 tys. zł (wzrost o 0,8%). Wysoką wydajność zanotowano także w przedsiębiorstwach branży budowlanej: 181,7 tys. zł (wzrost o 39,4%). Spada znaczenie przemysłu w gospodarce miasta, zwłaszcza przedsiębiorstw sektora publicznego - w 2000 roku udział przemysłu w wypracowanej produkcji sprzedanej wyniósł 55,2% (w 1998 roku 42,3%). W budownictwie natomiast, zdominowanym przez sektor prywatny, obserwujemy korzystne tendencje: wzrost rozmiarów sprzedaży (udział budownictwa w produkcji sprzedanej wyniósł 15,6% w 2000 roku w porównaniu do 8,5% w 1998 roku) i jednocześnie spadek zatrudnienia przyczynił

się do znacznego wzrostu wydajności pracy. Z punktu widzenia wielkości przychodów ze sprzedaży, dominującą rolę w przemyśle Szczecina odgrywają: produkcja pozostałego sprzętu transportowego (w tym produkcja statków), artykułów spożywczych i napojów, drewna i wyrobów z drewna (bez mebli), natomiast straciła na znaczeniu branża odzieżowa i chemiczna.

3.3.4. Transport

1. Podstawowe elementy systemu komunikacyjnego miasta tworzy układ sześciu dróg krajowych (47 km długości), jedna droga wojewódzka (12 km) oraz drogi powiatowe (232 km) i gminne (444 km). Ważną rolę odgrywają trasy wylotowe z miasta, których stosunkowo niskie parametry nie odpowiadają systematycznie zwiększającemu się natężeniu ruchu. Ruch na drogach dochodzących do granic miasta wzrósł w ostatnich pięciu latach w granicach od 40 do 80%. Istotnym mankamentem jest również brak obwodnic (zewnętrznej i śródmiejskiej), które zbierałyby ruch przygraniczny i z Polic do centrum kraju. Ograniczenia te powodują duże nasycenie i zagęszczenie ruchu w śródmieściu na podstawowych ciągach komunikacyjnych. Na większości ulic występują poważne zakłócenia ruchu, spowodowane przekroczeniem lub wyczerpywaniem się ich przepustowości. Zjawisko to wynika z ograniczonych przekrojów jezdni i niewydolności skrzyżowań leżących w ciągach tych ulic.

2. Na drogach publicznych zarządzanych przez miasto znajdują się 64 obiekty inżynierskie. Układ urbanistyczny Szczecina z dużymi osiedlami mieszkaniowymi na Prawobrzeżu oraz koncentracją miejsc pracy i nauki w lewobrzeżnej części miasta wymusza konieczność stałego przemieszczania się. Istnienie tylko dwóch przepraw przez Odrę i Regalicę powoduje nadmierną eksploatację tych obiektów. Istniejące na głównych trasach obiekty mostowe są generalnie w złym stanie technicznym, a ich dopuszczalne obciążenie oraz nadmierne eksploatowanie wymusza wprowadzenie licznych ograniczeń ruchu. Szansą na poprawę sytuacji będzie ukończenie budowy przeprawy mostowej przez Regalicę wraz z nowym układem drogowym po obu jej stronach. Ulice w Szczecinie, poza modernizowanymi w ostatnich latach, mają konstrukcję zdolną jedynie do przenoszenia ruchu średniego z bardzo małym udziałem pojazdów o nacisku powyżej 80 kN na tylną oś. Na terenie o gorszych warunkach gruntowych i wodnych wytrzymałość nawierzchni jest jeszcze niższa. W celu powstrzymania degradacji dróg niezbędne jest wykonywanie w każdym roku remontów obejmujących minimum 15% wszystkich nawierzchni istniejących ulic.

3. Ostatnie lata przyniosły znaczny wzrost poziomu wskaźnika motoryzacji. Liczba zarejestrowanych pojazdów w Szczecinie wzrosła o ponad 10% w stosunku do 1997 roku. Poziom motoryzacji, mierzony liczbą pojazdów mechanicznych na 1000 mieszkańców, wynosił w 2000 roku 300 pojazdów. W związku z tym pojawiły się problemy z parkowaniem, zwłaszcza w centrum miasta i na osiedlach z zabudową wielorodzinną. Począwszy od 1994 roku w śródmieściu stopniowo wprowadzono strefę płatnego parkowania (obecnie 6300 niestrzeżonych miejsc postojowych zarządzanych przez jednostkę miejską). Dochody z opłat służą finansowaniu bieżącego utrzymania dróg w mieście. Organizacja strefy nie spełnia jednak oczekiwań ani mieszkańców, ani zmotoryzowanych turystów.

4. Zadania z zakresu komunikacji zbiorowej w Szczecinie realizują zakłady budżetowe i spółki z udziałem miasta (ZKM, MZK, SPAK, SPAD, SPPK), które obsługują 88,9 km tras tramwajowych, 1056 km tras autobusowych dziennych i 270 km tras nocnych. Średnie dzienne przewozy pasażerskie wynosiły w 2000 roku: 209542 osoby tramwajami i 256106 osób autobusami. Całkowita liczba przewiezionych pasażerów w 2000 roku wyniosła 169,9 mln osób. Budowa nowych osiedli mieszkaniowych na obrzeżach miasta wymusza konieczność wydłużania tras komunikacji zbiorowej w celu ułatwienia mieszkańcom dojazdu do pracy, szkoły. Problemy komunikacyjne między lewo- i prawobrzeżną częścią miasta zaowocowały powstaniem projektu budowy trasy szybkiego tramwaju. Głównym przewoźnikiem wykonującym regularne pozamiejskie przewozy autobusowe jest Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej, którego autobusy przejeżdżają średnio w miesiącu ponad 544 tys. km i przewożą prawie 581 tys. pasażerów.

5. Szczecin jest ważnym węzłem kolejowym. Linie kolejowe (101,6 km na terenie miasta) w połączeniu z systemem łącznic tworzą układ pierścieniowy, na którym położone są najważniejsze stacje węzła, czyli stacja rozrządowa Szczecin Port Centralny oraz stacja pasażerska Szczecin Główny (jego estetyka jest antyreklamą miasta), obsługująca ponad 80% pasażerów. W roku w 2000 przewieziono ponad 3011 tys. osób. Przewozy ładunków kształtowały się następująco: przybycia – 9 111,7 tys. ton, nadania – 2 030,6 tys. ton. Zdolności przewozowe nie są w pełni wykorzystane. W celu usprawnienia ruchu kolejowego konieczna jest budowa obwodnicy kolejowej Szczecin Police, modernizacja stacji granicznej Szczecin Gumieńce, budowa drugiego toru między stacjami Szczecin Port Centralny i Szczecin Podjuchy oraz mostu wysokowodnego na Regalicy, ułatwiających połączenia z UE.

6. Żegluga śródlądowa obsługuje ładunki przechodzące przez zespół portowy Szczecin Świnoujście i kierowane z portu morskiego przez system dróg wodnych i połączeń kanałowych do Europy Zachodniej. Obsługuje również transport przeładowni zakładowych i nabrzeży miejskich, małe porty i przystanie oraz zaspokaja pasażerskie potrzeby transportowe. Mimo wzrostu w ostatnich latach masy towarowej przeładowywanej i przewożonej transportem rzeczny, drogi wodne nadal nie są w pełni wykorzystane przez transport śródlądowy, zarówno w ruchu pasażerskim jak i towarowym. Szczecin nie posiada portu śródlądowego, jako wyłącznego obiektu administracyjnego. Żegluga śródlądowa korzysta z urządzeń portu morskiego i nabrzeży zakładowych. Port szczeciński jest częścią kompleksu portowego Szczecin Świnoujście. Z racji wielkości przeładunków jest on elementem transeuropejskiej sieci transportowej TEN. Konieczne są działania zapewniające żeglowność dróg wodnych: korekta linii brzegowych, wzmocnienie nabrzeży, roboty pogłębiarskie itp.

7. Rolę portu lotniczego dla Szczecina i całego regionu pełni lotnisko w Goleniowie, które w 2000 roku obsłużyło 69,5 tys. pasażerów i ok. 700 ton ładunków, w tym 350 ton poczty (wzrost w stosunku do poprzedniego roku o 43%). Komunikacja lotnicza odgrywa niewielką rolę w systemie transportowym miasta. Podjęto jednak wiele działań prawno organizacyjnych i inwestycyjnych, które mają na celu rozwój lotniska i wzrost jego znaczenia w kraju. W obsłudze międzynarodowego ruchu pasażerskiego coraz większego znaczenia nabierają porty lotnicze Berlina, stanowiące tu coraz większą konkurencję. W granicach administracyjnych miasta znajduje się lotnisko sportowo sanitarne Szczecin Dąbie. Posiadanie przez Miasto lokalnego lotniska komunikacyjnego

umożliwiłoby obsługę przewozów pasażerskich i towarowych na krótsze odległości samolotami do 30 miejsc oraz zaspokoilo potrzeby lotnictwa sportowego.

8. Na terenie miasta działa około 60 firm transportowych zajmujących się transportem międzynarodowym i około 50 działających na rynku krajowym. Świadczą one usługi specjalistyczne związane z gospodarką morską i spedycją międzynarodową. Obok nich funkcjonują małe firmy spedycyjne, obsługujące transport osobowy i towarowy. Przedsiębiorstwa te mogą zapewnić odprawę celną, a dzięki swojemu profesjonalizmowi gwarantują bezpieczeństwo przewożonych towarów. Na rynku transportowym panuje silna konkurencja nie tylko krajowa, ale także z przewoźnikami zagranicznymi. Dynamika przychodów ze sprzedaży przedsiębiorstw transportowych i firm wspierających transport wynosiła w 2000 roku 23,8%, a ich udział w przychodach wszystkich przedsiębiorstw w Szczecinie stanowił 34,1%. Zatrudniają 15,8% ogółu pracowników w sektorze przedsiębiorstw. Można przewidywać, że po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej firmy zajmujące się spedycją międzynarodową uzyskają dostęp do rynku europejskiego. Z drugiej jednak strony zostaną wystawione na bardzo silną konkurencję międzynarodową, co może spowodować eliminację słabszych podmiotów.

3.3.5. Małe i średnie przedsiębiorstwa, handel i usługi

1. Zasadniczą grupę w sferze małej przedsiębiorczości tworzą na terenie Szczecina firmy zajmujące się handlem hurtowym i detalicznym oraz naprawami. Pod koniec 2000 roku działalność taką prowadziło 18646 jednostek. W stosunku do 1999 roku ich liczba wzrosła o 2 %. Prawie 100% jednostek należy do właścicieli prywatnych, ich działalność w 2000 roku była rentowna. Saldo jej wyników finansowych brutto na koniec roku było dodatnie, a dynamika przychodów w porównaniu z 1999 rokiem wynosiła w całej branży 113,8%. Rynek hurtowy charakteryzuje się wyższą rentownością sprzedaży w porównaniu z handlem detalicznym (o 0,7 pkt procentowego), ma też przewagę pod względem wydajności pracy na jednego zatrudnionego (o 643 tys. zł), płynności bieżącej i zwrotu z kapitałów własnych. W ostatnich kilku latach w strukturze sieci hurtowej i detalicznej miasta zaszły istotne zmiany. Uruchomiono sieć dużych super i hipermarketów, rozwinęła się sprzedaż wysyłkowa oraz inne nowoczesne formy sprzedaży, takie jak TV market, tele shop, sprzedaż przez Internet. Mogło to być przyczyną spadku liczby placówek handlowych o 161 jednostek, zmniejszenia się powierzchni sprzedaży o ok. 43,8 tys. m² i spadku zatrudnienia o 436 osób. Silna konkurencja na rynku spowodowała podniesienie jakości obsługi klienta oraz konieczność obniżania cen i marż handlowych.

2. W strukturze sieci usług dominują usługi fryzjersko kosmetyczne, zakłady pralnicze, wypożyczalnie kaset video, solaria, gabinety lekarskie, w tym weterynaryjne. Z badań i prognoz prowadzonych przez polskie i niemieckie instytuty badawcze wynika, że w przyszłości właśnie usługom przypadnie decydująca rola w rozwoju koniunktury gospodarczej polskich rejonów przygranicznych. Do usług o największych możliwościach rozwojowych należy zaliczyć punkty naprawy samochodów, usługi pralnicze, usługi gastronomiczne, budowę i wynajem mieszkań, a także firmy zajmujące się organizacją rekreacji i wypoczynku.

3. Ceny usług są relatywnie niskie dla klientów z Niemiec, co powodowało duży ich napływ w ostatnich latach. Największym powodzeniem cieszą się salony fryzjersko

kosmetyczne, gabinety stomatologiczne i pralnie. Obecnie obserwuje się spadek zainteresowania tej grupy klientów ofertą handlową miasta. Mają na to wpływ działania niemieckich władz samorządowych i handlowców zmierzające do zatrzymania swoich klientów i przyciągnięcia polskich klientów poprzez budowę wzdłuż granicy centrów handlowych, duże obniżki cen towarów, agresywną reklamę, usprawnienia komunikacyjne, uruchomienie sprzedaży wolnocłowej na wodach polsko niemieckich przez flotę niemiecką.

4. W roku 1999w Szczecinie działały 1293 spółki prawa handlowego z udziałem kapitału zagranicznego. W roku 2000 było ich 1374. Najwięcej tych firm funkcjonuje w działach: handel hurtowy i detaliczny oraz naprawy (463 spółek), działalność produkcyjna (270 spółek), obsługa nieruchomości, wynajem i działalność związana z prowadzeniem interesów (204 spółki), budownictwo (141), transport (132). Ze względu na kraj pochodzenia najliczniejszą grupę przedsiębiorców zagranicznych stanowią w Szczecinie przedsiębiorcy niemieccy (55%) i szwedzcy (9,8% ogółu). Spółki te są tworzone w branżach łatwych do likwidacji, o nietrwałych i tanich miejscach pracy.

3.3.6. Gospodarka turystyczna

1. Szczecin dysponuje atrakcyjnymi walorami krajobrazowymi i cennymi pomnikami dziedzictwa kulturowego, a także położeniem w ważnym dla komunikacji krajowej i zagranicznej węźle komunikacji lądowej i wodnej. Są tu doskonałe warunki do uprawiania turystyki i sportów wodnych oraz rekreacji przyrodniczej. Warunkiem rozwoju turystyki wodnej w rejonie Szczecina jest usprawnienie połączeń wodnych z Berlinem poprzez kanał Odra Hawela, jezioro Dąbie, Zalew Szczeciński aż do Morza Bałtyckiego oraz rozwinięcie niezbędnej infrastruktury. Na terenie miasta działa wiele podmiotów świadczących usługi turystyczne promujące walory turystyczne Szczecina i regionu. Są to: Regionalna Agencja Rozwoju Turystyki Oddział Szczeciński, Zachodniopomorska Agencja Rozwoju Turystyki, Regionalna Pracownia Krajoznawcza PTTK i centra informacji turystycznej.

2. Stan turystyki na terenie miasta określają następujące dane: działa tu 132 biur podróży, znajduje się 45 obiektów noclegowych z 4875 miejscami (w 79,8% są to miejsca dostępne przez cały rok), w tym 13 hoteli o zróżnicowanym standardzie. W 2000 roku do Szczecina przyjechało 300829 turystów (w tym 48,7% stanowili goście zagraniczni), a średnia długość pobytu turysty w Szczecinie wynosiła 1,8 doby. Do Szczecina przyjeżdża 14,2% wszystkich turystów zagranicznych i 1,4% turystów krajowych odwiedzających województwo zachodniopomorskie. W roku 2000 baza noclegowa wykorzystana była w 36,1% (w 1999roku w 39,9%). Turystyce przyjazdowej do Szczecina sprzyja rozwijająca się w ostatnich latach sieć połączeń promowych, kolejowych i lotniczych, stałych i sezonowych powiązań z żeglugą śródlądową, także z portami w Niemczech, oraz uruchomienie nowych przejść granicznych na terenie województwa.

3. Uwarunkowania zewnętrzne oraz względy ekologiczne i ekonomiczne sprawiają, że funkcja turystyczna może stać się jedną z funkcji miastotwórczych Szczecina. Miasto ma dużą szansę stać się ośrodkiem turystycznym o randze krajowej i międzynarodowej oraz centrum obsługi ruchu turystycznego. Za wiodącą należy uznać turystykę krajoznawczą, z bazą recepcyjną dla turystyki indywidualnej i grupowej. Miasto dąży do

zbudowania silnego ośrodka turystyki morskiej. Nie bez znaczenia dla gospodarki turystycznej jest również konieczność rozwoju jachtingu o międzynarodowym zasięgu i innych sportów wodnych na terenach nabrzeżnych jeziora Dąbie, obecnie zagospodarowanych w niewielkim stopniu.

3.3.7. Obsługa biznesu

1. Proces konsolidacji banków polskich doprowadził Pomorski Bank Kredytowy, do niedawna główny bank regionalny, do utraty samodzielności i przejęcia przez Bank PeKaO SA. Brak w Szczecinie siedziby silnego lokalnego banku, związanego z lokalną gospodarką i znającego jej realia, osłabia pozycję szczecińskiej gospodarki w stosunku do innych regionów. Polityka rozwojowa funkcjonujących na szczecińskim rynku oddziałów i filii banków oraz instytucji bankowych (w mieście działają: Oddział Okręgowy Narodowego Banku Polskiego, Bankowa Regionalna Izba Rozliczeniowa, Centrum Regionalne Bankowego Przedsiębiorstwa Telekomunikacyjnego „TELBANK” S.A., Kanadyjsko Polska Fundacja Przedsiębiorczości z siedzibą w Szczecinie, 24 oddziały banków komercyjnych, 2 banki spółdzielcze, 9 biur maklerskich, 96 punktów wymiany walut obcych, 9 poza bankowych kas walutowych), podobnie jak ich polityka kredytowa, uzależniona jest od polityki swoich centrali, nie związanych z gospodarką lokalną i nie zainteresowanych jej rozwojem. Oddziały banków i instytucji ubezpieczeniowych nie zapewniają dostatecznej liczby miejsc pracy absolwentom szczecińskich uczelni. Nie oferują też płac adekwatnych do ich przygotowania zawodowego, w efekcie czego uzdolnieni i ambitni absolwenci wyjeżdżają do pracy do takich miast jak Warszawa, Poznań, Gdańsk.

2. Działalność leasingowa, szeroko prowadzona na terenie Szczecina przez wyspecjalizowane firmy, uzupełniająca działalność kredytową banków, ze względu na swoje zasady działania ma szczególnie ważne znaczenie dla sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Wśród działających w Szczecinie znaczących firm leasingowych nie ma firm lokalnych. Są to wyłącznie firmy warszawskie, poznańskie, gdańskie, lubelskie.

3. Gospodarka rynkowa wymusiła zmianę podejścia wielu przedsiębiorstw i osób prywatnych do kwestii ubezpieczeń. Opłacanie polis majątkowych i polis na życie stało się ważnym elementem zabezpieczenia przed ryzykiem. Dzięki temu na rynku ubezpieczeń pojawiło się w Szczecinie wiele nowych firm proponujących bogatą ofertę usług. Podobnie jak w bankowości, w sektorze ubezpieczeniowym obserwuje się przewagę kapitału zagranicznego. Zadania z zakresu ubezpieczeń społecznych wykonują przede wszystkim Zakład Ubezpieczeń Społecznych oraz otwarte fundusze emerytalne.

3.3.8. Gospodarka nowych technologii i informatyzacja

1. Działalność produkcyjna podmiotów gospodarczych w Szczecinie obejmuje produkcję nisko przetworzoną, skoncentrowaną na branżach, które nie będą w najbliższym czasie motorem postępu. Brakuje natomiast firm stosujących zaawansowane technologie.

2. Na terenie miasta rozwijają się systemy informatyczne o zasięgu zarówno miejscowym jak i powiązanych z sieciami zewnętrznymi. Przykładem jest rozwinięty i

jeden z najnowocześniejszych w Polsce systemów informatycznych zastosowany w Urzędzie Miejskim w Szczecinie, który można uznać za wzorcowy i godny powielenia w innych miastach (niemal wszyscy pracownicy mają dostęp do Internetu, korzystają z ponad setki baz danych oraz z własnych, wydzielonych katalogów). Dla użytkowników o dużych wymaganiach związanych z przepustowością danych uruchomiono Akademicką Miejską Sieć Komputerową. Łączy ona szczecińskie uczelnie, instytuty naukowe, ośrodki administracji i inne. AMSK korzysta z połączeń z innymi sieciami komputerowymi do współpracy ponadregionalnej, krajowej i międzynarodowej.

3. Na terenie Szczecina działa wiele firm telekomunikacyjnych, które świadczą usługi telefoniczne, radiotelefoniczne, telegraficzne, radiotelegraficzne, teleksowe, telefaksowe i teleinformatyczne (w tym transmisji i wymiany danych oraz zapewnienie dostępu do Internetu). Działają też firmy programistyczne oraz operatorzy Internetu przewodowego i bezprzewodowego.