

Jan Nikołajew
Wyższa Szkoła Humanistyczna TWP
w Szczecinie
Grażyna Leśniewska
Uniwersytet Szczeciński

DZIEJE GOSPODARKI MORSKIEJ OD WALKI O POLSKIE GRANICE MORSKIE AŻ DO UNII EUROPEJSKIEJ

Wprowadzenie

Plemiona słowiańskie osiedliły się na południowych wybrzeżach Bałtyku setki lat wcześniej, niż powstało państwo polskie. Potwierdzają to wykopaliska archeologiczne, często do dziś zachowane nazwy osiedli, rzek i jezior, a także zapiski historyczne. Anglosaski podróżnik Wulfstan, żeglując około roku 890 wzdłuż wybrzeży Bałtyku, zanotował, że poczynając od Danii aż po Truso za ujściem Wisły wszędzie zamieszkują ludy słowiańskie. Toteż w owych czasach Bałtyk określano jako Morze Wenedów. Wenedami nazywano bowiem na Zachodzie ludy słowiańskie zamieszkujące obszar między Łabą i Wisłą. Słowianie nadbałtyccy sąsiedowali wówczas od zachodu z Duńczykami, a od wschodu z Prusami. Plemiona germańskie dopiero usiłowały przedrzeć się do wybrzeży Bałtyku, zagarniając stopniowo ziemie leżące między dolną Łabą i ujściem Warnawy zamieszkane przez Obodrytów i Wioletów. Obodryci stawiali niemieckim napastnikom zacięty, lecz rozproszony opór, ponieważ brak więzi międzyplemiennej utrudniał ukształtowanie się spoistej organizacji państwowej. Wprawdzie zdołali oni w latach 835-836 odeprzeć niemieckich wojowników od zachodniego wybrzeża Bałtyku, a w roku 844 dokonać wypadu aż na Hamburg i ujście Łaby, jednak nie mogli powstrzymać rosnącego naporu germańskiego. Mimo rozpaczliwej obrony ulegli orężnej przewadze najeźdźców.

Walka o polskie morze

W połowie X w. większość ziem obodryckich znalazła się pod panowaniem niemieckiego króla Henryka I Ptasznika, który w roku 931 rozbił wojska Obodrytów i wspierających ich Duńczyków. W ten sposób Niemcy opanowali zachodnie wybrzeże Bałtyku. Założyli tu wkrótce na ziemiach słowiańskich i częściowo duńskich księstwo Holsztynu, a na gruzach obodryckich grodów – Starogardu i Bukowca – zbudowali

niemieckie miasta: Oldenburg i Lubekę. Leżące głównie w dorzeczu Warty ziemie Polan ciążyły gospodarczo ku dolnej Odrze i jej ujściu, toteż w miarę krzepnięcia ustroju państwowego i wraz z rozwojem gospodarczym młode, prężne państwo Polan rozszerzało swój zasięg właśnie w tym kierunku.

Jak można wnioskować z najnowszych badań, państwo Polan poczęło się kształtować już od połowy IX w., jeśli nie wcześniej, toteż podania o Piaście Kołodziejcu i jego potomkach, książętach: Siemowicie, Lechu i Ziemomyśle, nabierają cech prawdziwości. W każdym razie już w połowie X w. państwo Polan było tworem okrzepłym, jednolitym i silnym w odróżnieniu od Związku Wieleckiego, który tylko okresami tworzył bardziej spójną wspólnotę obronną, a w XI w. ostatecznie się rozpadł. W przeciwieństwie do plemion obodryckich i wieleckich Polanie, również zagrożeni naporem germańskim, zdołali w porę zespolić swe siły pod wodzą jednego księcia, który sprawował władzę, był zarazem wodzem i posiadał stałe drużyny wojowników. Pod wodzą tak silnych książąt Polanie odpierali skutecznie napady wojowników germańskich, a umacniając swe państwo, włączali doń sąsiednie, pobratymcze plemiona, w tym i pomorskie. Pierwsze wzmianki o pojawieniu się Polan przy ujściu Odry zawiera kronika mnicha Widukinda, podając, że w latach 962-963 wojownicy Mieszka toczyli boje z plemionami pomorskimi podburzonymi przez Wichmana, który został wypędzony z Niemiec za knowania przeciw cesarzowi. W walkach tych zginął jeden z braci Mieszka. Zabezpieczwszy granice południowe przymierzem z Czechami, Mieszko I ruszył ku ujściu Odry i w 967 r. rozbił wojska Wolinian i Wichmana, który zginął podczas ucieczki¹.

Władcy niemieccy postanowili wówczas uderzyć poprzez dolną Odrę ku Bałtykowi i zagarnąć ziemie pomorskie. Kiedy jednak margrabia Hodo na czele wojsk niemieckich przekroczył dolną Odrę, polskie wojska zastąpiły mu drogę pod Cedynią. Doszło do walnej rozprawy, w której Hodo poniósł sromotną klęskę. Zwycięstwo polskie pod Cedynią w 972 r. na wiele wieków przekreśliło niemieckie zamiary zawładnięcia ujściem Odry i Pomorzem Zachodnim. Dzięki niemu młode państwo polskie zapewniło sobie szeroki dostęp do Bałtyku.

Od wieków dzieje naszej Ojczyzny związane były z walką o dostęp do morza. Mieszko I przed ponad tysiącem lat dokonał zjednoczenia plemion słowiańskich zamieszkujących ziemie nad Odrą, Wisłą i Bałtykiem i utworzył państwo polskie. Dostęp do Morza Bałtyckiego oraz do ujścia rzek głównych: Wisły i Odry stwarzał spójną więź komunikacyjną i wpływał na umocnienie władzy księcia kierującego młodym państwem. Zwycięstwo księcia polskiego nad margrabią niemieckimi pod Cedynią w 972 roku ugruntowało w owych czasach pozycję Polski na Pomorzu Zachodnim. Kolejnym potwierdzeniem tego stanu był wydany przez Mieszka I dokument *Dagome iudex*, w którym opisany jest zasięg granic północnych Polski od ujścia Odry „długim morzem” aż do miejsca, które nazywa się Ruś². Nie na długo jednak dane było cieszyć się młodemu państwu tak mocną pozycją w Europie. Polska w tamtych czasach nękana była bez przerwy ciągłymi zatargami i wojnami. Od zachodu napierali Niemcy, od północy Duńczycy, a w późniejszym okresie również Szwedzi. Bardzo skutecznie potrafił bronić pozycji Polski na morzu król Bolesław Krzywousty, który odbił zagrabione Pomorze Zachodnie, powiększając obszar polskiego wybrzeża aż po wyspę Rugię.

¹ J. Wójcicki, *Dzieje Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1989, s. 13.

² J. Wójcicki, *Tysiąc lat Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1967, s. 28.

W uzyskanym dostępie do morza widział on nie tylko korzyści materialne, ale również gospodarcze. Świadczy o tym pieśń jego rycerzy zapisana przez Galia Anonima:

*Naszym przodkom wystarczały ryby słone i cuchnące,
My po świeże przychodzimy w oceanie pluskające.
Ojcom naszym wystarczało, jeśli grodów dobywali,
A nas burza nie odstrasza ni szum groźny morskiej fali.
Nasi Ojce na jelenie urządzali polowanie,
A my skarby i potwory łowim, skryte w oceanie³.*

Późniejszy brak zainteresowania kolejnych władców Polski sprawami Bałtyku przyczynia się do utraty na długie lata dostępu do morza. Postępująca od zachodu germanizacja obejmowała kolejne słowiańskie dwory książęce. Niechlubną rolę w tym zakresie odegrali także Krzyżacy, sprowadzeni do Polski przez Konrada Mazowieckiego, którzy opanowali Pomorze Wschodnie. Wprawdzie zwycięska bitwa z Krzyżakami pod Grunwaldem (1410) i 13-letnia wojna zakończona Pokojem Toruńskim (1466) umożliwiły odzyskanie Pomorza Gdańskiego, jednakże późniejsze wojny ze Szwedami odgradziły Polskę od Morza Bałtyckiego, a następnie rozbiory położyły kres jej państwowości.

Wróćmy jednak na chwilę do przyczyn nikłego zainteresowania sprawami morza w naszej przeszłości. Dlaczego szlachta i królowie polscy, poza pewnymi wyjątkami, tak mało zajmowali się sprawami morskimi? Złożyło się na to wiele przyczyn.

1. Położenie Polski zbyt odległe od Morza Północnego i Oceanu Atlantyckiego – głównych szlaków handlowych; nieosiągalnych dla prymitywnych łodzi i niewielkich statków, jakimi dysponowali polscy kupcy.
2. Kontrola cieśnin duńskich – Sundu i Beltów – przez Duńczyków, którzy bronili swoich zamorskich rynków.
3. Silne związanie szlachty ze sprawami lądowymi, z rolnictwem, a pogardzanie innymi zajęciami, zwłaszcza handlem, który był podstawą ówczesnej gospodarki morskiej.
4. Specyficzna rola Gdańska w dziejach Polski. Gdańszczanie bowiem nie byli zainteresowani dzieleniem zysków pochodzących z morskiego transportu i handlu oraz rozwijającego się rzemiosła. Wymuszali oni często na królach polskich specjalne prawa i przywileje, pozostawiając szlachcie w Polsce rolę producenta płodów rolnych i leśnych⁴.

Trzeba też wspomnieć, że także mieliśmy władców, którym sprawy morza leżały bardzo na sercu. Zygmunt August, ostatni z dynastii Jagiellonów, czynił starania o stworzenie własnej floty wojennej. Chciał w ten sposób umocnić swoje panowanie nad Bałtykiem. Szukał też pomocy u kaprów, którzy jako najemnicy wojenni walczyli na swych statkach pod znakami królewskimi w wojnach Zygmunta Augusta z Rosją. Królowi temu przypisujemy również ważne przedsięwzięcie związane z powołaniem w 1568 r. w Knyszynie Komisji Morskiej, która następnie aktem ustawodawczym została zatwierdzona na Sejmie w Lublinie rok później. Komisja Morska była jedną z pierwszych admiralicji w Europie. Zajęła się ona budową stoczni dla okrętów wojennych w Elblągu, podejmowała ważne decyzje dotyczące rozwoju floty handlowej i rozwiązywała aktualne sprawy morskie. Po śmierci Zygmunta Augusta Komisja Morska została rozwiązana⁵.

³ Ibidem, s. 46.

⁴ Zob. J. Wójcicki, *Tysiąc lat Polski...*, op. cit.

⁵ J. Wójcicki, *Dzieje Polski...*, op. cit., s. 165-171.

Nie powiodły się również plany Zygmunta III, który wprowadził pobudowę floty wojennej, co pozwoliło mu stoczyć zwycięską bitwę ze Szwedami pod Oliwą, jednak jego późniejsze błędy polityczne i w końcu śmierć zahamowały realizację ambitnych planów morskich. Poważne przedsięwzięcia w dziedzinie morskiej zostały poczynione za panowania jego syna Władysława IV. Powołał on Komisję Królewską, która była kontynuatką działań przyjętych przez Komisję Morską z czasów Zygmunta Augusta. Komisji Królewskiej należy przypisać budowę w Pucku i Władysławowie twierdzy morskiej oraz przystani dla floty handlowej i wojennej. Były to ostatnie większe przedsięwzięcia Polski w czasach szlacheckich. Po śmierci Króla Władysława IV najpierw Gdańszczanie broniący swych interesów, a następnie Szwedzi zniszczyli wszystkie nabrzeża i flotę.

W okresie Oświecenia wielu świątłych Polaków, między innymi Stanisław Staszic, Tadeusz Czacki, poruszało problem polityki morskiej. „Trzymajmy się morza” – nawoływał Stanisław Staszic. Chyląca się jednak ku upadkowi Rzeczpospolita szlachecka nie miała już sił na zrealizowanie jakże słusznych postulatów⁶. Okres rozbiorów i całkowita utrata niepodległości były wielką tragedią narodową. Polska podzielona między zaborców musiała zrezygnować z dostępu do morza. Naród polski rozpoczął nieustępliwą walkę o niepodległość, a dążąc do wyzwolenia narodowego zmierzał jednocześnie do odzyskania Pomorza. Mickiewiczowskie słowa – „Miasto Gdańsk, niegdyś nasze, będzie znowu nasze!” – stały się hasłem, o którego urzeczywistnienie walczyły kolejne pokolenia. Pamięć o wielowiekowych walkach w obronie Pomorza, o bitwach i zwycięstwach polskiej floty podtrzymywała patriotyczne dążenie ludu polskiego do powrotu nad Bałtyk.

Kiedy w 1918 r. nadeszła upragniona chwila obwieszczająca uzyskanie przez Polskę niepodległości, oczy wielu Polaków zwróciły się natychmiast ku morzu. Radość z uzyskanego dostępu do morza była ogromna. Dowodem tego były uroczyste zaślubiny z morzem w Pucku 10 lutego 1920 r. Był to dzień oficjalnego przekazania Polsce Traktatem Wersalskim 140 km pasa wybrzeża morskiego (od ujścia rzeki Piaśnicy do ujścia rzeki Sweliny między Sopotem a Gdynią-Orłowem). Kilkusetletni ucisk polityczny, gospodarczy i społeczny Niemiec nie zdołał wynarodowić Kaszubów, wiernych strażników odzyskanego skrawka polskiego brzegu morskiego. To oni stali się głównymi świadkami i bohaterami pamiętnych zaślubin Polski z morzem. Generał J. Haller w ich i całego narodu imieniu dokonał aktu ślubowania, rzucając platynowy pierścień do morza na znak powrotu Polski nad prastare słowiańskie morze. Osiemdziesiąt lat później, 20 lutego 2000 roku, premier Jerzy Buzek odnowił akt zaślubin, wrzucając pamiątkowy pozłacany pierścień w morskie fale⁷.

Nie był to jednak powrót na cały pas wybrzeża z czasów Mieszka I czy Bolesława Krzywoustego, ale wystarczyło to, aby wywołać w społeczeństwie ogromny entuzjazm i chęć zbudowania silnej gospodarki morskiej⁸. Była to jednak szansa niewielka: 74-kilometrowy pas wybrzeża (z Półwyspom Helskim 140 km) oraz ogromne kłopoty finansowe odradzającego się państwa nie dawały większych możliwości rozwoju. Pomimo to powstała, stworzona ogromnym wysiłkiem, niewielka flota handlowo-pasażerska oraz wojenna. Pierwsze śmiałe kroki postawiło polskie okrętownictwo,

⁶ Ibidem, s. 250.

⁷ M. Kluczyński, *Odnowienie zaślubin*, „Morze” 2009, nr 3-4-5, s. 2.

⁸ J. Wójcicki, *Dzieje Polski...*, op. cit., s. 298.

rybołówstwo i żeglarstwo sportowe. Za największe jednak osiągnięcie tego okresu należy uznać budowę w rekordowym tempie morskiego portu w Gdyni, która w roku 1920 była jeszcze małą, cichą wioską rybacką, a w rozrzuconych na piaskach chatach nie było nawet pomieszczenia dla letników. Powstały pierwsze przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, w Tczewie założono Szkołę Morską. W roku 1926 polska „flota handlowa” składała się tylko ze szkolnego statku „Lwów” i jednego holownika portowego. Utworzone następnie przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska SA” obsługiwało już regularne linie towarowo-pasażerskie, organizowało rejsy wycieczkowe. W roku 1939 posiadaliśmy 39 statków pełnomorskich, o łącznym tonażu 120 000 BRT.

W czasie II wojny światowej większość tych statków brała czynny udział w operacjach wojennych. Bohaterstwo marynarzy z jednostek wojennych i handlowych okryło sławą polską banderę. Sprawy morskie przewijają się wyraźnie przez karty naszej historii i dlatego po wyzwoleniu społeczeństwo polskie było psychicznie przygotowane do objęcia w swoje posiadanie 500-kilometrowego odcinka wybrzeża. Bandera z Białym Orłem zapewniła sobie teraz trwałą pozycję na morzach i oceanach świata⁹. II wojna światowa zniszczyła ważny, choć jeszcze niewielki, dorobek gospodarki morskiej Polski międzywojennej. W 1945 r. Polska powróciła na dawne piastowskie ziemie nad Odrę, Wisłę i Bałtyk. „Poślubiam Cię Morze, jako żeś było i będziesz nasze” – brzmiały słowa przysięgi złożonej w Kołobrzegu przez Franciszka Niewidziajłę 18 marca 1945 roku, nad zdobytym po ciężkich walkach brzegiem Bałtyku¹⁰.

Traktat Poczdamski zwrócił Polsce piastowskie Ziemie Zachodnie i Północne, znów staliśmy się państwem morskim. Pas wybrzeża Bałtyku, długości 524 km, stworzył szansę na całościowy rozwój gospodarki morskiej i dał możliwość uczynienia z niej ważnej gałęzi gospodarki narodowej. Ogromne zniszczenia wojenne spowodowały, że trzeba ją było budować niemal od nowa. Wśród pionierów zagospodarowujących morskie wybrzeże Polski Ludowej znalazło się wielu przedwojennych entuzjastów. Nie zabrakło wśród nich inżyniera Eugeniusza Kwiatkowskiego, który jako minister, wicepremier i poseł na Sejm skutecznie zabiegał o stworzenie przedwojennej gospodarce morskiej właściwych warunków do intensywnego rozwoju¹¹.

Gospodarka morska po II wojnie światowej

W 1945 r. znów zaczynaliśmy prawie od zera. Zniszczone porty, zatopiona flota – ale mieliśmy już wspaniałe kadry, wykształcone w przedwojennej Polsce. Z całego świata ściągają rozproszeni marynarze i żeglugowcy. Już w kwietniu wznawia swą działalność Szkoła Morska w Gdyni, w 1948 r. w Szczecinie. W 1958 r. Rada Ministrów podejmuje decyzję w sprawie rozbudowy Szczecina. W budowie jest zupełnie nowy głębokowodny port w Świnoujściu, który – wraz ze Szczecinem – staje się największym kompleksem przeładunkowym na Bałtyku. W 1972 r. budowany jest w nowej Stoczni Gdyńskiej największy polski statek 55 000 DWT: „Manifest Lipcowy”. 17 lipca 1974 r. następuje otwarcie największej inwestycji morskiej w powojennej Polsce – Portu Północnego w Gdańsku, portu mogącego przyjmować statki powyżej 100 tysięcy ton.

⁹ M. Czerner, *Wybrzeże Pomorza Zachodniego*, Poznań 1967, s. 56.

¹⁰ J. Wójcicki, *Dzieje Polski...*, op. cit., s. 330.

¹¹ Zob. E. Kwiatkowski, *Pisma o Rzeczypospolitej Morskiej*, Szczecin 1985.

W końcu lat siedemdziesiątych porty osiągają obroty przeszło 60 milionów ton rocznie. Tonaż floty handlowej przekracza 4,5 miliona DWT, a rybołówstwo łowi ponad 800 tysięcy ton ryb rocznie. I jeszcze jedno! To my otwieramy Bałtyk dla statków powyżej 100 tysięcy ton nośności, budując port, który może obsłużyć takie statki, i wytyczając bezpieczny szlak żeglugowy. Żadne inne państwo leżące nad Bałtykiem nie było tym zainteresowane – Szwecja, Niemcy i Rosja mają dostęp do głębszych mórz. Co więcej, byliśmy dla nich konkurencją przejmującą obce ładunki do naszych portów. Łącznie z nowoczesnymi stoczniami produkcyjnymi i remontowymi stworzyliśmy największy na Bałtyku kompleks gospodarki morskiej.

Uwaga wielu ludzi kieruje się ku morzom, wzrasta zainteresowanie możliwościami wykorzystania olbrzymich bogactw morza, w wielu krajach rozwija się intensywnie gospodarkę morską. Na naszych oczach dokonał się polityczno-prawny podział mórz i oceanów. Zostały wytyczone granice mórz należących do państw nadbrzeżnych oraz stosunkowo niewielkie obszary morskie stanowiące wspólne dziedzictwo ludzkości. Zainteresowanie państw sprawami morskimi związane jest głównie z możliwościami wykorzystania powierzchni mórz jako szlaków komunikacyjnych, toni morskiej stanowiącej głównie źródło białka, dna morskiego jako źródła surowców mineralnych.

Zgodnie z Konwencją Prawa Morza państwom nadbrzeżnym przysługują następujące strefy morza: morze terytorialne o szerokości do 12 mil od brzegu, wyłączna strefa ekonomiczna sięgająca do 200 mil od brzegu i szelf kontynentalny sięgający przynajmniej do 200 mil. Polska także, zgodnie z Konwencją Prawa Morza i w ślad za innymi państwami nadbałtyckimi, wprowadziła w 1978 roku nowe ustawy o swoich granicach morskich. Określono w nich zasięgi: strefy morza terytorialnego na 12 mil (w miejsce dawnej 3-milowej), szelfu kontynentalnego do środkowej linii Bałtyku, polskiej strefy rybołówstwa morskiego do środkowej linii Bałtyku (w miejsce dawnej 12-milowej); strefa ta zgodnie z Konwencją Prawa Morza nosi nazwę „wyłącznej strefy ekonomicznej”. Oznacza to, że Polska sprawuje nad swoim morzem terytorialnym pełną suwerenność, czyli ma wyłączne prawo do gospodarowania wszelkimi w tej strefie dobrami. Strefa morza terytorialnego obejmuje, oprócz samych wód, także przestrzeń powietrzną nad tym morzem oraz dno i skorupę ziemską pod nim. Zatem zewnętrzna granica morza terytorialnego jest jednocześnie zewnętrzną granicą kraju¹².

Na obszarze polskiego morza terytorialnego, zgodnie ze zwyczajową i umowną normą międzynarodową, statkom obcych bander przysługuje prawo „nieszkodliwego przepływu”, czyli niezagrażającego pokojowi porządkowi i bezpieczeństwu Polski. Morskich granic Polski (wynoszących 524 km) strzegą jednostki Straży Granicznej oraz siły zbrojne Marynarki Wojennej. Natomiast wołającym o ratunek spieszą z pomocą oznakowane krzyżem maltańskim jednostki Polskiego Ratownictwa Okrętowego. Pod względem administracyjnym pas wybrzeża wraz z portami podlega Urzędowi Morskiemu.

Pomijając pierwsze, specyficzne lata powojenne, można stwierdzić, iż właściwie do 1956 r. gospodarka morska jako całość (poza przemysłem okrętowym) nie zajmowała należnego jej miejsca w planach rozwojowych gospodarki narodowej. Najbardziej jaskrawym przykładem tego stanu rzeczy był plan 6-letni (1949-1955), w którym przewidziany przyrost tonażu wykonano zaledwie w około 30%. Nic też dziwnego, że na progu pierwszego planu 5-letniego (1956-1960) występował wyraźny niedorozwój żeglugi morskiej, wykazujący dalsze tendencje spadkowe na tle dynamicznie rozwijanego

¹² J. Girtler, Z. Kitowski, A. Kuriata, *Bezpieczeństwo okrętu na morzu. Ujęcie systemowe*, Warszawa 2005, s. 37.

handlu zagranicznego, w tym również handlu morskiego. Skorygowany plan 5-letni przewidywał rozbudowę floty do około 800 tys. ton nośności (*Dead Weight Ton* – DWT). By osiągnąć taki stan, należało wybudować około 450 tys. DWT nowego tonażu. Dzięki produkcji własnych stoczni oraz zakupom zagranicznym plan ten został w zasadzie osiągnięty (435,4 tys. DWT), a w ciągu czterech lat (1957-1960) nastąpiło podwojenie wielkości tonażu¹³.

Widocznym wyrazem uznania dla wagi spraw morskich było powołanie z początkiem 1957 r. Sejmowej Komisji Morskiej i Żeglugi. Zwraca się również większą uwagę na fachowość kierownictwa do spraw morskich, a przy ministrze żeglugi powołuje się radę naukową. W tym czasie szuka się przyspieszonych dróg i nowych środków, które pozwoliłyby chociaż częściowo nadrobić wieloletnie opóźnienia w dziedzinie transportu morskiego. Pod koniec 1956 r. kreuje się Fundusz Rozbudowy Floty, a później (1958 r.) Fundusz Antyczarterowy¹⁴.

W połowie 1962 r. łączny tonaż polskiej floty przekroczył już 1 mln DWT, podczas gdy jeszcze w 1956 r. wynosił niewiele ponad 400 tys. ton nośności. Osiągnięcia te możliwe były jedynie dzięki stałemu zwiększaniu nakładów inwestycyjnych na gospodarkę morską.

Stan floty w końcu 1965 r. osiągnął około 1,3 mln DWT, w 1970 r. – 2 mln DWT, a w 1980 r. – około 4 mln DWT. Wymowa tych faktów chyba najlepiej oddaje zmianę stosunku do żeglugi morskiej. Cała gospodarka morska zaczęła zajmować jedno z poczesnych miejsc w planach rozwojowych gospodarki narodowej. Gospodarka morska zaliczana jest do grupy tzw. przemysłu narodowego, przemysłu o szczególnym znaczeniu. O ile w 1955 r. łączne nakłady inwestycyjne wyniosły około 400 mln zł, co stanowiło około 1% udziału w całości inwestycji krajowych, to w 1962 r. przekroczyły one 4 mld zł, osiągając 3,5% udziału w całości inwestycji. W końcu 1962 r. wartość środków trwałych w gospodarce morskiej przekroczyła 30 mld zł, a liczba zatrudnionych pracowników ponad 100 tys. osób (74,6 tys. resort żeglugi i 26,2 tys. przemysł okrętowy). Gospodarka morska w tym czasie wraz z morskim rybołówstwem spółdzielczym i indywidualnym zatrudniała około 1,5% ogółu pracujących w gospodarce narodowej¹⁵.

Dzięki rozbudowującej się flocie od 1961 r. pokrywano nie tylko koszty przewozu ładunków w imporcie, obciążające nasz bilans płatniczy, ale uzyskiwaliśmy nadwyżki dewizowe, które stanowią źródło pokrywania ujemnych sald występujących w innych dziedzinach wymiany z zagranicą. Na żeglugę nakłada to następujące obowiązki:

- 1) coraz ściślejszego powiązania z obrotami handlu zagranicznego,
- 2) stałego zwiększania udziału własnej bandery w obrotach własnych portów morskich,
- 3) rozszerzania obsługi masy tranzytowej,
- 4) coraz większego udziału w przewozach pomiędzy portami obcymi, szczególnie krajów zaprzyjaźnionych,
- 5) realizowania wyznaczonej roli w polityce zagranicznej państwa, szczególnie w odniesieniu do nowo wyzwolonych krajów zamorskich i państw gospodarczo słabo rozwiniętych¹⁶.

¹³ *Pomorze Szczecińskie 1945-1965*, red. E. Dobrzycki, H. Lesiński, Z. Łaski, Poznań 1967, s. 108.

¹⁴ *Ibidem*, s. 109.

¹⁵ S. Darski, *Gospodarka morska w gospodarce dewizowej Polski*, „Technika i Gospodarka Morska” 1954, nr 2.

¹⁶ *Pomorze Szczecińskie...*, op. cit., s. 111.

W 1963 r. udział drogi morskiej w obrotach polskiego handlu zagranicznego osiągnął prawie 18 mln ton, co stanowiło około 33% całości obrotów (35% w eksporcie i 31% w imporcie). Udział własnej floty w obsłudze ładunków handlu morskiego wynosił: w 1956 r. 19%, w 1962 r. już 33,7% (przed wojną około 10%), a przewozy wzrosły w tym czasie z 210 tys. ton do 6478 tys. ton. Na koniec 1965 r., przy przewozach własną flotą w wysokości około 11 mln ton, udział ten zbliżył się do granicy 40%.

Uruchomienie portu szczecińskiego nastąpiło w połowie 1946 r. Od początku tegoż roku jednym z najważniejszych problemów odbudowy i rozwoju gospodarczego Szczecina stał się właśnie port, poważnie zniszczony na skutek działań wojennych i zdewastowany przez wycofujące się wojska niemieckie. W pierwszym kwartale zaczęło się stopniowe przejmowanie portu od radzieckich władz wojskowych przez polskie władze miejskie. Jednocześnie zaczęto organizować przedsiębiorstwa i instytucje portowe oraz przedsiębiorstwa żeglugi przybrzeżnej. Od kwietnia 1946 r. zaczęły również zawijać do portu pierwsze statki z repatriantami z zachodu, a od czerwca statki z pierwszymi towarami. Były to jednak statki obcych bander. Najważniejszym zadaniem w 1947 r. była w dalszym ciągu odbudowa i aktywizacja portu. Największe inwestycje portowe przypadają na lata 1948-1950. W tym czasie woj. szczecińskie zajęło drugie miejsce po Śląsku w państwowym planie inwestycyjnym. Prace portu szczecińskiego należały wówczas do największych z ówczesnych inwestycji portowych w Europie¹⁷.

Utworzone z początkiem stycznia 1951 r. dwa odrębne przedsiębiorstwa państwowe: Polskie Linie Oceaniczne (PLO) w Gdyni i Polska Żegluga Morska (PŻM) w Szczecinie otworzyły nowy okres odrodzonego shippingu w Polsce Ludowej. W wyniku tego podziału tonaż pasażerski, zbiornikowce, linie regularne o zasięgu europejskim i oceanicznym oraz statki trampowe dalekiego zasięgu pozostały w PLO. PŻM przejął początkowo tylko tonaż trampowy bliskiego zasięgu do przewozu ładunków suchych. Później sukcesywnie przejmował linie regularne bliskiego zasięgu wraz z tonażem, zgodnie z treścią zarządzenia powołującego PŻM, które wyznaczało przedsiębiorstwu następujące zadania: „eksploatacja morskich linii regularnych Morza Bałtyckiego i Północnego oraz żeglugi nieregularnej bliskiego zasięgu”. Zarówno w zakresie terenu pracy, form eksploatacyjnych oraz tonażu PŻM stanowiła poniekąd kontynuację tradycji żeglugowych byłej Żeglugi Polskiej¹⁸.

Zawijające do polskich portów statki reprezentują bandery bez mała wszystkich krajów morskich świata. W pierwszych latach powojennych znikomy był udział statków polskich zawijających do szczecińskiego portu, jednak w latach następnych zwiększał się on systematycznie, a w 1975 r. osiągnął ok. 50% ogólnego tonażu statków zawijających do tego portu. Jest to jeszcze jeden wymowny dowód znaczenia ekonomicznego portu szczecińskiego w gospodarce morskiej kraju¹⁹.

Lata osiemdziesiąte zaczęły się pogłębiającym się chaosem w gospodarce polskiej oraz stosunkowo dobrym rynkiem frachtowym na świecie. Polska Żegluga Morska, w największym stopniu uzależniona od bardzo chwiejnych w 1980 r. dostaw ładunków polskiego handlu zagranicznego, rozpoczęła poprzez „Polfracht” oraz własne kontakty zagraniczne dramatyczne poszukiwanie ładunków na wolnym rynku. Zaowocowało to wzrostem przewozów pomiędzy portami obcymi i bardzo wysoką nadwyżką dewizową

¹⁷ Ibidem, s. 113.

¹⁸ K. Gogol, *Polska Żegluga Morska, Szczecin 2001*, s. 6.

¹⁹ *Pomorze Szczecińskie...*, op. cit., s. 130.

w 1980 r. oraz w pierwszych miesiącach 1981. Cóż z tego, skoro w marcu 1981 r. Ministerstwo Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej podjęło nagle decyzję o przejściu przez PŻM od Banku Handlowego funkcji płatnika w zakresie finansowania bieżącej działalności przedsiębiorstwa. Przy okazji ministerstwo przejęło też wszystkie środki, jakie armator posiadał na swoim koncie. Łącznie było tego ok. 60 mln USD. Pieniądze te, jak uzasadniało resortowe ministerstwo, potrzebne były na wsparcie innych „celów narodowych” pograżonego w kryzysie kraju.

PŻM w ciągu zaledwie jednego dnia z dobrze prosperującego przedsiębiorstwa stała się bankrutem, obciążonym długami m.in. wobec Brytyjczyków (dzierżawa za małe „angliki” – 4,6 mln USD), Amerykanów (spłata pożyczki za m/s „Huta Katowice” i m/s „Huta Lenina” – 2,2 mln USD) oraz Japończyków (spłata kredytu wobec Mitsubishi za m/s „Bełchatów” i m/s „Turossów” – 1 mln USD). Samo bieżące zadłużenie wobec CHZ „Petrolimpex” za paliwo wynosiło wówczas 5 mln USD. Z powodu niezrealizowania przez Bank Handlowy większości płatności PŻM wobec obcych kontrahentów po raz pierwszy w historii przedsiębiorstwa pojawiła się realna groźba zatrzymania za granicą statków. Na dodatek jednostki, które miały wyruszyć w rejsy pomiędzy portami obcymi w celach czysto zarobkowych, zostały skierowane do obsługi polskiego handlu zagranicznego, który nagle znalazł dla tych statków ładunki. Jakby tego było mało, resztki dewiz armatora pochłaniały zagraniczne remonty, ponieważ polskie stocznie remontowe zaczęły już nagminnie odmawiać przyjmowania rodzimych jednostek.

Po pierwszym szoku, spowodowanym gwałtownym ograniczeniem w dostępie do ładunków polskiego handlu zagranicznego, a także samowolą Banku Handlowego, który w sposób beztropki pozbawił PŻM wszelkich środków na spłatę kredytów zagranicznych oraz finansowanie bieżącej działalności, w drugiej połowie 1981 r. sytuacja w przedsiębiorstwie wydawała się powoli stabilizować. Dobry rynek frachtowy w dalszym ciągu pozwalał na stosunkowo wysokie wpływy, zaś przerzucenie tonażu do obsługi większej ilości ładunków między portami obcymi powodowało kumulację nadwyżki dewizowej. W kraju pogłębiał się jednak chaos i czuć już było zbliżającą się polityczną katastrofę. Nastąpiła ona, jak wiemy, 13 grudnia 1981 r.

Wprowadzenie stanu wojennego było dla pracowników PŻM, tak jak i dla wszystkich, olbrzymim wstrząsem. W szczególnie dramatycznej sytuacji znaleźli się rozsiani po całym świecie marynarze. Dobiegające do nich różnymi kanałami informacje były często bardzo sprzeczne, jednakże zawsze powtarzało się w nich to, że w kraju stało się coś złego. Część z załóg chciała jak najszybciej powrócić do kraju, do rodzin, inni zdecydowali się pozostać za granicą. W przypadku m/s „Uniwersytet Toruński”, znajdującego się w tym czasie w Kanadzie, ze statku zeszło aż 12 osób. Z innej jednostki, przebywającej również w Kanadzie – m/s „Czwartacy AL”, za granicą pozostało 7 osób. Łącznie do lutego 1982 r. ze wszystkich statków PŻM do kraju nie powróciło 130 oficerów i marynarzy.

Na lądzie stan wojenny spowodował przekształcenie Polskiej Żeglugi Morskiej w jednostkę zmilitaryzowaną. Wprowadzono sztabowe kierownictwo, które skutkowało m.in. tym, że polecenie przełożonego stało się rozkazem, a uchylenie się od jego wykonania podlegało rygorom wojskowym. Władzę nad przedsiębiorstwem objął Wydział Spraw Wojskowych, skrupulatnej cenzurze poddano wszystkie telexy oraz inne informacje wychodzące i przychodzące do przedsiębiorstwa, części pracowników pozbawiono służbowych paszportów, nierzadko dochodziło również do

ich degradacji, inwigilacji przez SB, rewizji w domach oraz wielokrotnych przesłuchań w KWMO²⁰.

Przy tak niestabilnej sytuacji polityczno-gospodarczej wokół PŻM planowanie inwestycyjne w przedsiębiorstwie stało się w tym okresie prawdziwą sztuką dla sztuki. W 1980 r. w dalszym ciągu istniał plan podniesienia potencjału tonażowego do roku 1985 do poziomu 4,2 mln DWT. Ambitne plany PŻM skorygowało samo życie, w latach 1981-1985 oddano do eksploatacji 14 jednostek, czyli tyle co np. w samym 1980 r.

W 1989 r. w momencie liberalizacji przepisów paszportowych z PŻM „uciekło” na obce statki 957 marynarzy, głównie oficerów. Spowodowało to duże braki w obsadzie załóg i opóźnienia wyjścia statków w morze.

W końcu 1990 r. PŻM posiadała 126 statków. W sytuacji kompletnej niepewności co do dalszego rozwoju wydarzeń na rynku frachtowym oraz postępującego chaosu finansowego państwa planowanie inwestycyjne lat osiemdziesiątych było jednym pasmem zawierania kontraktów i późniejszej ich korekty. Z perspektywy czasu wydawać by się mogło, że składane wówczas zamówienia były albo zbyt drogie, albo też lokowane w niewłaściwej stoczni. Na przykład statki z Argentyny, wchodzące do eksploatacji w latach 1985-1986, kosztowały przedsiębiorstwo 35 mln USD za jednego „panamaxa” (cena kontraktowa) oraz 28-29 mln USD za jeden statek typu „ziemia”²¹.

W latach osiemdziesiątych nastąpiły jeszcze dwa ważne wydarzenia. 10 grudnia 1982 r. Polska podpisała Konwencję Prawa Morskiego, a 11 lipca 1984 r. w Porcie Północnym w Gdańsku przeładowano 100-milionową tonę ładunku.

Dekada lat osiemdziesiątych zakończyła się niestety dwiema wielkimi tragediami. W 1988 r. na Atlantyku, 370 mil na południowy wschód od Nowej Fundlandii, zatonął tankowiec „Athenian Venture”, czyli ex „Karkonosze”. Właściwie do dziś nie wiadomo, co się na statku stało. Prawdopodobnie podczas silnego sztormu na jednostce nastąpił wybuch, po czym przełamała się ona na pół i błyskawicznie zatonęła. Zginęło 24 marynarzy oraz 5 członków rodzin. Spośród tych, którzy zginęli – 11 pochodziło z Polski. W marcu następnego roku na dno wraz z polską załogą poszedł kolejny statek – „Kronos”. W zasięgu tego samego sztormu znalazł się również „Uniwersytet Jagielloński”, który z dziurą w burcie i zalaną czwartą ładownią cudem uniknął katastrofy. W hołdzie tym, którzy zginęli w obu katastrofach, a także w setkach innych, podobnych tragedii, 15 października 1989 r. na Cmentarzu Centralnym odsłonięto pomnik „Tym, którzy nie powrócili z morza”. Pomnik powstał z inspiracji grupy kapitanów ż.w., z Andrzejem Huzą na czele²².

Polska gospodarka morska w latach dziewięćdziesiątych, czyli w okresie transformacji systemowej, przeżywała głęboki kryzys. Ilekroć Polska szła ku rozwojowi, ilekroć budził się duch organizacji państwowej, ilekroć konsolidował się rząd polski na płaszczyźnie twórczej pracy – tylekroć Polska zwracała swe oczy ku Bałtykowi, a drogi handlu morskiego ożywiały się. Ilekroć Polska szła ku upadkowi i dezorganizacji – tylekroć, jako państwo i społeczeństwo, zapominała o swych wielkich zadaniach na morzu²³ – tak Eugeniusz Kwiatkowski, wielki wizjoner w dwudziestoleciu międzywojennym, pisał o gospodarce morskiej, a my byliśmy i jesteśmy tego świadkami.

²⁰ K. Gogol, *Polska Żegluga...*, op. cit., s. 78.

²¹ Ibidem, s. 86.

²² Ibidem, s. 94.

²³ E. Kwiatkowski, *Pisma o Rzeczypospolitej...*, op. cit., s. 98.

Do czynników hamujących rozwój gospodarki morskiej można zaliczyć:

1. Niedostosowanie prawa polskiego do prawa międzynarodowego (np. nieakceptowanie hipoteki morskiej przez banki zagraniczne).
2. Stosowanie interwencjonizmu państwowego w krajach UE chroniącego przedsiębiorstwa armatorskie (pokrywanie przez budżet kosztów ubezpieczeń społecznych, kosztów kształcenia marynarzy, obciążeń podatkowych).
3. Brak zdecydowanej i przejrzystej polityki ze strony MTiGM w sprawie działań restrukturyzacyjnych i prywatyzacji przedsiębiorstw gospodarki morskiej.
4. Utrzymywanie nierentownego majątku trwałego, obciążającego wynik finansowy.
5. Konieczność utrzymywania określonego poziomu płac na statkach reflagowanych, wymaganego przez związki zawodowe.
6. Niedotrzymywanie standardów światowych w zakresie systemu organizacji i zarządzania²⁴.

We flocie krajowej istnieje unikalna w świecie konieczność stałego zatrudnienia, a więc ponoszenia kosztów utrzymania marynarzy w rezerwie oraz wynikających z tego bardzo wysokich kosztów ZUS. Procentowy udział kosztów załogowych w eksploatacji statku pod banderą polską wynosi 30% (pod banderą obcą 20%). W przypadku zakupu statku za granicą przez polskiego przedsiębiorcę występuje cło i podatek graniczny, co powoduje wzrost ceny statku o 30%. W przypadku zakupu statków w kraju – występuje podatek VAT. Polityka państwa nie wspiera działań inwestycyjnych polskich armatorów²⁵.

W 1992 r. polska gospodarka notuje przyrosty produktu krajowego brutto, lecz tendencja nie utrzymywała się zbyt długo. Od 1998 r. notuje się spadek PKB z 6,5% w latach 1994-1997 do 4,4% w roku 1999. Transport morski wykazuje tendencję malejącą, nadal jednak utrzymuje pozycję dominującą w obsłudze obrotów polskiego handlu zagranicznego. Udział transportu morskiego w polskim handlu zagranicznym wciąż maleje, pomimo iż jest to najtańsza forma transportu. Przemysł stoczniowy, obejmujący budowę i remonty statków oraz zaplecze kooperacyjne, odgrywa znaczącą rolę w polskiej gospodarce morskiej. Polska w 1999 r. była piątym na świecie i drugim w Europie producentem statków po Japonii, Korei Południowej, Chinach i Niemczech (pod względem portfela zamówień jest na czwartym miejscu na świecie – po Korei Płd., Japonii i Chinach)²⁶.

Przemysł okrętowy był sektorem osiągającym jeden z najwyższych dodatnich bilansów wymiany handlowej z zagranicą (import materiałów i urządzeń do budowy statku stanowi 25% jego wartości), eksportując 90% produkcji. Udział przemysłu stoczniowego w ogólnym eksporcie przemysłu stanowił 5,04% w 1999 r. Budowane w polskich stocznich statki spełniają warunki międzynarodowej konkurencji w zakresie wymagań technicznych, jakościowych oraz cenowych. Polscy producenci wyposażenia okrętowego, stale podwyższając poziom techniczny swoich wyrobów, stanowią również zaplecze kooperacyjne przemysłów okrętowych innych krajów. Rozwój przemysłu stoczniowego stymuluje transfer technologii, wpływa na rozwój

²⁴ Konferencja naukowa „Szczyt gospodarki morskiej. Gospodarka morska – jaka przyszłość?”, Szczecin 2001.

²⁵ C. Christowa, *Strategia i uwarunkowania rozwoju gospodarki morskiej regionu zachodniopomorskiego*, [w:] *Morze elementem Polskiej racji stanu*, red. R. Sobański, Szczecin 2001, s. 71.

²⁶ M. Perzyński, *Polska w czołowiec*, „Morze” 2008, nr 12, s. 47.

innych branż, jest czynnikiem sprzyjającym powstawaniu nowych miejsc pracy, również u kooperantów. Budowa i remont statków angażują w regionach nadmorskich, bezpośrednio w stoczniach produkcyjnych i remontowych, około 26 tys. osób. Około 800 polskich przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych jest związanych umowami kooperacyjnymi ze stoczniami. Szacuje się, iż od 130 do 140 tys. osób pracowało w kraju na rzecz polskiego przemysłu okrętowego. Budownictwo okrętowe jest ważnym stymulatorem rozwoju krajowego rynku materiałów i urządzeń, tak pod względem ilościowym, jak i jakościowym.

Stocznie zajmujące się budową statków w latach dziewięćdziesiątych to przedsiębiorstwa duże, zatrudniające powyżej 500 osób (poza Stocznia „Ustka”). Są to: Stocznia Szczecińska Porta Holding SA, Stocznia Gdynia SA, Stocznia Gdańska Grupa Stoczni Gdynia SA, Stocznia Północna SA. Natomiast branża remontu statków to grupa przedsiębiorstw o zróżnicowanej wielkości, zatrudniających łącznie 5,5 tys. osób. Największymi pod względem liczby zatrudnionych spośród stoczni remontowych są: Gdańska Stocznia „Remontowa” SA im. Piłsudskiego, Stocznia Remontowa „Nauta” SA w Gdyni, Stocznia Remontowa „Gryfia” SA w Szczecinie oraz Morska Stocznia Remontowa SA w Świnoujściu. Poza wymienionymi stoczniami na przestrzeni ostatnich lat powstały nowe podmioty gospodarcze, które podjęły działalność związaną z budową i remontem małych jednostek, a także budową kadłubów. Wymienić tu należy: Cenal Shipyard i Stocznia „Wisła” w Gdańsku, Damen Shipyard Gdynia, stocznia Porta-Odra i Stocznia Remontowa „Pomerania” w Szczecinie (utworzoną na bazie majątku upadłej Stoczni „Parnica”)²⁷.

Zapoczątkowana na początku lat dziewięćdziesiątych transformacja polskiej gospodarki była stymulatorem głębokich przekształceń w polskim przemyśle okrętowym. Zniesienie subsydiów ze strony państwa i konieczność pełnej reorientacji na rynki zachodnie to fakty znakomicie utrudniające polskim stoczniom i tak trudne zadanie sprostanie konkurencji na światowym rynku statków. Rozpoczął się złożony proces restrukturyzacji finansowej, organizacyjnej i majątkowej poszczególnych stoczni, połączony z koniecznością pozyskiwania nowych rynków zbytu.

Rozwój polskiego sektora stoczniowego, począwszy od 1989 do 1999 r, podzielić można na trzy fazy:

– faza pierwsza to lata 1989-1992, czyli okres trudności finansowych stoczni, spowodowanych nieodebraniem bądź niezapłaceniem za statki przez armatorów radzieckich oraz likwidacją dopłat do kontraktów zawartych z armatorami zachodnimi. Ponadto drastycznie spadły zamówienia na statki rybackie i skończyły się zamówienia na jednostki wojskowe;

– faza druga, obejmująca lata 1993-1996, to okres restrukturyzacji finansowej i organizacyjnej poszczególnych stoczni. Stocznie miały trudności z płynnością finansową, spowodowane koniecznością realizacji kontraktów zawartych przed 1990 r. W okresie tym większość stoczni przeprowadziła postępowania oddłużeniowe;

– faza trzecia to lata od połowy 1996 do 1999 r., będące zakończeniem okresu przejściowego i rozpoczęciem okresu intensywnego rozwoju. Przemysł okrętowy stał się rentowny i atrakcyjny dla banków.

Polские stocznie na koniec roku 1999 dysponowały zamówieniami na 68 statków o łącznej nośności ponad 1,1 mln CGT (co stanowi 3,1% światowego portfela zamówień)

²⁷ Ibidem, s. 48.

i wartości niemal 2 mld USD (dla porównania: stan zamówień na koniec 1998 r. wynosił 54 statki o nośności 770 tys. CGT i wartości 1,6 mld USD)²⁸.

Portfel zamówień ponownie się zwiększył – na koniec I kwartału 2000 roku stocznie posiadały kontrakty na dostawę 78 jednostek, o łącznym tonażu 1,4 mln CGT i wartości 2,3 mld USD. W 1999 r. polskie stocznie zbudowały 34 jednostki o łącznej nośności 456 tys. CGT i wartości 826 mln USD oraz wyremontowały 590 jednostek pływających o łącznym tonażu 3152 tys. BRT. Przychody całego sektora ze sprzedaży wyniosły ponad 1 mld USD.

Na światowym rynku budowy statków obserwuje się znaczny wzrost zamówień na statki bardziej skomplikowane, takie jak: samochodowce, promy, statki pasażerskie, gazowce, chemikaliowce. Spadają natomiast zamówienia na statki o prostszej budowie, takie jak: kontenerowce, masowce i tankowce, w budowie których specjalizowały się polskie stocznie. Polskie stocznie produkcyjne, zgodnie z tendencjami światowymi, przystosowują swoją produkcję do aktualnego światowego zapotrzebowania na poszczególne typy statków. I tak np.: udział kontenerowców w portfelu zamówień zmniejszył się z 60% do 30% na rzecz nowo zakontraktowanych promów, gazowców i samochodowców.

Drogą do osiągnięcia lepszych wyników i wzrostu konkurencyjności wyrobów jest głównie rozwój badań naukowych, które są skierowane przede wszystkim na modernizację procesów produkcyjnych, projektowanie statków o najwyższym stopniu bezpieczeństwa oraz rozwój technologii. Rozwój badań naukowych staje się centralnym kierunkiem działań krajów UE. Zatwierdzony przez Komisję UE w 1999 r. „Piąty Ramowy Program Badań i Rozwoju Technologicznego” na lata 1999-2002 stworzył polskiemu ośrodkom badawczym możliwość uczestnictwa w całym jego zakresie. Rząd RP podpisał porozumienie, w którym zobowiązał się do odprowadzania odpowiednich kwot do budżetu tego programu, aby polskie instytucje badawcze i przedsiębiorstwa mogły uczestniczyć w staraniach o dofinansowanie badań przez Komisję Europejską.

W latach 2001 i 2002 nastąpił upadek stoczni polskich w wyniku złej polityki finansowej i błędnie podpisanych kontraktów na statki, szczególnie chemikaliowce. Kondycja polskiej gospodarki morskiej od 2001 r. jest zła:

- nastąpił upadek armatorów, występują zagrożenia dla bytu istniejących jeszcze armatorów, zmniejsza się znaczenie polskich armatorów na światowym rynku żegludowym;
- zmniejsza się liczebność i tonaż polskiej floty;
- niska jest dochodowość przedsiębiorstw polskiej gospodarki morskiej;
- przyspieszenia nabiera tempo spadku obrotów w portach morskich w latach 1998-2001;
- pogarszają się wyniki połowowe polskiej floty rybackiej;
- perturbacje przeszła znaczna część stoczni²⁹.

Kondycja gospodarki morskiej wiąże się ściśle z kondycją finansową i społeczną pracowników tam zatrudnionych i ich rodzin. Wielu straciło pracę i nie może jej znaleźć mimo przekwalifikowania i poszukiwania pracy za granicą. Udział obrotów handlu morskiego krajów Unii Europejskiej już obecnie sięga 50% obrotów światowego

²⁸ H. Goryczak, *Przemysł okrętowy – wiodący segment polskiej gospodarki*, „Namiary na Morze i Handel” 1999, nr 2, s. 36.

²⁹ Konferencja naukowa „Szczyt gospodarki morskiej...”.

handlu morskiego (w roku 2000 – 2,6 mld ton). Międzynarodowa żegluga morska jest potencjalnie dochodową dziedziną gospodarowania, ale obciążoną dużym stopniem ryzyka działalności operacyjnej i strategicznej. Osiągnięcie celów ekonomicznych wymaga sprostania zmiennej koniunkturze przewozów, fluktuacji stawek frachtowych i kosztów eksploatacyjnych statków, wysokiej kapitałochłonności i długiemu okresowi zwrotu nakładów na inwestycje tonażowe. Narastająca konkurencja na międzynarodowym rynku przewozów morskich eliminuje przewoźników niepotrafiących dostosować się do zmiennych warunków ekonomicznych, standardów technologicznych, organizacyjnych i bezpieczeństwa żeglugi obowiązujących w światowym systemie transportowym.

Zmiana systemu społeczno-gospodarczego w Polsce i akceptacja w pełni liberalnych stosunków panujących w żegludze spowodowały szereg niekorzystnych zjawisk i tendencji w zakresie funkcjonowania polskiej żeglugi morskiej. M.in. stały się przyczyną spadku poziomu rentowności, ujemnych wyników finansowych, narastającej spirali zadłużenia, ustanowienia hipotek na większości eksploatowanego tonażu, spadku aktywności inwestycyjnej, zaniku ciągłości inwestowania oraz starzenia się floty wobec braku środków pozwalających na jej odtworzenie. Utrzymywanie się niekorzystnych tendencji oraz neutralna polityka państwa wobec sektora żeglugi morskiej wywołuje efekt „wypychania” z kraju działalności gospodarczej podmiotów żeglugowych z trudnymi do oszacowania negatywnymi skutkami dla gospodarki narodowej, głównie poprzez: reflagowanie statków polskich armatorów pod obce bandery, uciekanie się do tworzenia poza granicami kraju spółek statkowych i rejestrowanie tam statków, oddawanie nowych statków w kilkuletnie czartery (w ramach systemowych zabezpieczeń kredytów udzielanych na ich budowę), kupowanie statków za granicą, exodus polskich marynarzy za granicę z powodów płacowych i podatkowych, dokonywanie za granicą zakupów zaopatrzenia technicznego, paliw. Istotnym elementem rzutującym na ewentualną poprawę efektów gospodarowania i konkurencyjności przedsiębiorstw żeglugowych jest skala i tempo prywatyzacji. Hamują je takie czynniki jak: wielkość przedsiębiorstw, znacząca wartość ich majątku, poważne ryzyko efektywnego wykorzystania majątku i nie najlepszy stan finansów tych przedsiębiorstw³⁰.

Nowe jednostki polskich armatorów dorównują poziomowi wyposażenia technicznego obowiązującemu we współczesnej flocie. Zauważalna różnica między flotą polskich armatorów a zagranicznych obejmuje przede wszystkim organizację pracy, warunki socjalne i możliwości zarobkowe. Dotyczy to przede wszystkim określonej grupy armatorów zachodnich, u których o pracę zabiegają polscy rybacy i marynarze. Należy wspomnieć, że wielu „pływających” nie chce podjąć pracy u armatorów „tanich bander”, gdyż mają do nich mniejsze zaufanie.

Analizując czynniki wpływające na wybór pracy u zagranicznego armatora, należy uwzględnić wiele aspektów tego złożonego zagadnienia. W dobie wolnego rynku pracy marynarze i rybacy poszukują dla siebie atrakcyjnych warunków pracy. Jest to w pełni uzasadnione. Wielu z badanych podkreślało, że ich zarobki wypłacane w „twardej walucie” były średnio o połowę wyższe od tych, które mogliby zarobić u siebie³¹.

³⁰ Ibidem.

³¹ J. Nikolajew, *Spoleczne przesłanki pracy marynarzy i rybaków u obcych armatorów*, [w:] *Morze elementem polskiej racji stanu*, red. R. Sobański, Szczecin 2001, s. 176.

Współcześni marynarze zatrudnieni pod tanią banderą na globalnym rynku pracy nie mają żadnego politycznego statusu. Na morskich statkach pracuje obecnie 120 tys. obywateli Unii Europejskiej. Oznacza to 40% spadek zatrudnionych w stosunku do 1985 roku. Kadry morskie się starzeją, 60% oficerów marynarki handlowej ma ponad 40 lat a w związku z tym wkrótce w Europie będzie brakować 36 tys. oficerów; jest to szansa zatrudnienia dla polskiej kadry morskiej³².

W 2003 roku w PŻM podjęto decyzję o budowie statków w stoczniach chińskich, a nie polskich, gdyż jest to dużo tańsze: przy budowie trzech statków czwarty będzie praktycznie za darmo³³. Aby ratować polską gospodarkę morską, potrzebny jest scenariusz alternatywny. Musi on być oparty na następujących założeniach:

1. Morze jest naszym ważnym zasobem naturalnym, zasobem odnawialnym, który musi być racjonalnie i w pełni eksploatowany.
2. Gospodarka morską jest działem gospodarki narodowej, który ma swoją specyfikę ekonomiczną.
3. Państwo polskie nie może zachowywać się odmiennie niż inne państwa: musi aktywnie kreować gospodarkę morską, wspierać ją jako efektywną gospodarkę przynoszącą korzyści krajowi i zyski przedsiębiorcom.
4. Szanse rozwojowe gospodarki kraju zależą także od gospodarki morskiej, zwłaszcza w transporcie, logistyce, rybołówstwie, turystyce morskiej, eksploatacji dna morskiego, handlu morskim i spedycji.
5. Polska ma dobre i liczne kadry ludzi morza, majątek wypracowany przez dziesiątki lat, entuzjazm społeczny dla spraw morza.
6. Upadek floty morskiej portów i stoczni stworzyłby niemożliwość ich odtworzenia w przewidywalnym okresie.

Gospodarka morską po wejściu Polski do Unii Europejskiej

Dziś nie musimy walczyć siłą o utrzymanie naszego dostępu do morza. Dziś musimy racjonalnie wykorzystywać morze i czerpać z niego korzyści. W okresie, w którym żyjemy, intensywnie zagospodarowane zostały wszystkie obszary na Ziemi, które się do tego nadawały. Ludzie z niepokojem dostrzegli wyczerpywanie się zasobów naturalnych. Niemal z dnia na dzień odczuwa się w wielu regionach na Ziemi braki żywnościowe, których sam łód nie jest w stanie zaspokoić. Ostatecznie 20 lat przyniosło załamanie się gospodarki narodowej i spadek obrotów handlu morskiego, co oczywiście odbiło się na przeładunkach portowych. Niestety, inne branże gospodarki morskiej zanotowały również poważny regres.

Największy spadek odnotowano w połowach (ponad 50%), co wiązało się w części z wprowadzeniem limitowania połowów i rozszerzeniem stref ekonomicznych państw nadbrzeżnych, ale w dużej mierze spowodowane było także nieruchomością i niechęcią administracji rządowej w negocjacjach z państwami posiadającymi niewykorzystywane zasoby rybne oraz nieutworzeniem mechanizmów finansowych i prawnych pozwalających na przetrwanie rybołówstwa w ciężkim okresie.

Podobnie sytuacja wygląda we flocie handlowej, która utraciła nie tylko część polskich ładunków, co wynikało ze zmniejszenia obrotów handlu zagranicznego, ale

³² Zob. *Kadra floty się starzeje*, „Gazeta Wyborcza” z 10.04.2010, s. 1.

³³ *Z Azjatami będzie taniej*, „Gazeta Wyborcza” z 4.04.2005, s. 5.

utraciła konkurencyjność nawet wobec obcych statków zawijających do polskich portów. W nieskończoność odwleka się wprowadzenie nowego otwartego rejestru statków, zmiana niezyciowych i niekonkurencyjnych przepisów celnych i finansowych. W rezultacie w ciągu 20 lat tonaż floty spadł o ponad 30%, a polscy armatorzy ratują się przed bankructwem przerejestrowując statki pod obce bandery lub sprzedając je, pokrywają w ten sposób zadłużenie w stosunku do swych załóg lub kontrahentów³⁴.

Generalnie rekonstrukcja gospodarki przyniosła szkody gospodarce morskiej. Większość polityków uważa, że samo pojęcie 'gospodarka morska' w obecnym ustroju gospodarczym jest anachronizmem, ale sami przyznają, że w ciągu ostatnich 20 lat brak było polityki morskiej państwa, podobnie zresztą jak polityki transportowej i tranzytowej. Pod tradycyjnym pojęciem gospodarki morskiej mieści się dużo więcej niż żegluga, porty, rybołówstwo i stocznie. To także bezpieczeństwo żeglugi, szkolnictwo morskie i administracja morska. Bez tej infrastruktury rzeczywiście nie ma gospodarki morskiej. Są tylko przedsiębiorstwa związane w mniejszym lub większym stopniu z morzem, rozerwanie tej więzi poprzez podporządkowanie przedsiębiorstw morskich różnym resortom wyraźnie naruszyło tę spójność.

Na naszych oczach następuje powolny upadek znaczenia i roli gospodarki morskiej; ten sektor gospodarki, który szczylił się najnowocześniejszym zarządzaniem i powiązaniem z gospodarką rynkową, teraz wlecze się w ogonie reform. Żegluga, porty, rybołówstwo są równie daleko od prywatyzacji jak kilka lat temu. Jedyne zmiany to kolejne roszady personalne³⁵.

Wobec niewspółmiernie gorszej pozycji konkurencyjnej polskich portów morskich oraz polskiej żeglugi morskiej w porównaniu z portami krajów UE niezmiernie istotne stało się wdrożenie rozwiązań regulacyjnych dostosowanych do rozwiązań stosowanych przez kraje OECD w celu wyrównania szans polskich podmiotów funkcjonujących na poddanym silnej międzynarodowej konkurencji rynku.

Założone ww. programem działania są związane – bez naruszenia reguł międzynarodowych – z realizacją następujących przedsięwzięć oraz instrumentów i procedur działania polskich podmiotów żeglugi międzynarodowej:

- restrukturyzacją podmiotów prowadzących działalność na międzynarodowym rynku żeglugowym;
- zwiększeniem możliwości generowania środków własnych armatorów na odtworzenie i rozwój floty;
- zwiększeniem możliwości utrzymania zdolności technicznej floty;
- poprawą warunków dostępu polskich armatorów do funduszy na krajowym rynku finansowym;
- unowocześnieniem polskiego systemu prawnego³⁶.

Przedstawione rozwiązania pozwalają na zwiększenie nakładów inwestycyjnych na nowe statki i rozwój transportu morskiego, który pełni rolę czynnika stymulującego wzrost dla wielu sektorów gospodarczych, zwłaszcza przemysłu budowy statków oraz żeglugi międzynarodowej. Należy podkreślić, że bez sprawnej i efektywnej floty morskiej, powiązanej z gospodarką narodową nie można skutecznie realizować zadań polityki transportowej kraju oraz polityki gospodarczej w stosunkach z granicą.

³⁴ R. Pietruszek, *Polskie morze*, „Morze” 2009, nr 1-2, s. 80.

³⁵ Ibidem.

³⁶ Ibidem, s. 5.

Rząd polski stoi na stanowisku wspierania aktywizacji współpracy żeglugowo-handlowej polskich armatorów, zwłaszcza w zakresie tworzenia wspólnych przedsięwzięć żeglugowych, ułatwiania napływu kapitału zagranicznego do polskich przedsiębiorstw armatorskich, bezpośredniego inwestowania tego kapitału w polskiej żegludze, ułatwiania powstawania różnego rodzaju spółek o kapitale mieszanym, również z udziałem podmiotów zagranicznych³⁷.

W światowym transporcie morskim postępują zasadnicze zmiany strukturalne. Kontynuowany jest proces szybkiej konteneryzacji przewozów morskich, wspomagany nowymi rozwiązaniami technologicznymi, nowymi formami organizacji rynków usług i nasilającą się koncentracją kapitału. Postępująca koncentracja rynku przewozów kontenerowych sprawiła, że 20 czołowych firm żeglugowych kontroluje ponad 50% całej światowej floty kontenerowej. Równoległe postępująca globalizacja gospodarki światowej przyspieszyła powstawanie globalnych aliansów żeglugowych. Obecnie 5 aliansów kontroluje ponad 50% całej światowej floty handlowej. Na głównych szlakach żeglugowych alianse te przejęły ponad 75% przewozów morskich.

Koncentracja kapitałowa i globalizacja działalności żeglugowej wywołuje wielorakie skutki w całym światowym transporcie morskim. Efekt rynkowy zmian strukturalnych w żegludze światowej wyraża się przede wszystkim w postaci głębokich zmian w zarządzaniu rynkami, w racjonalizacji i obniżce kosztów działalności, w tworzeniu multimodalnych ciągów transportowo-logistycznych, w nowym ukształtowaniu relacji załadowca – przewoźnik, a także we wprowadzaniu nowoczesnych strategii i technik marketingowych³⁸.

Unia Europejska za najważniejsze wyzwania stojące przed europejskim transportem morskim uznaje: utrzymanie strategicznej kontroli nad zdolnościami przewozowymi transportu europejskiego niezbędnymi dla europejskiego eksportu i importu drogą morską, tranzytu i handlu między krajami członkowskimi UE, zagwarantowanie pełnego udziału transportu morskiego w osiąganiu przez europejski system transportowy bardziej zintegrowanego i spójnego charakteru, harmonizację i kojarzenie konkurencyjności i rentowności transportu morskiego z wymogami bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego³⁹.

Oceany zajmują 3/4 powierzchni naszej planety. Na przeludnionych lądach zaczyna brakować miejsca i żywności. Morskie głębiny to przyszłość ludzkości. Ponad 95% wszystkich ruchów masy towarowej na świecie (czyli po prostu – całego światowego transportu) odbywa się drogą morską. Gdyby nagle zabrakło statków handlowych – natychmiast załamałaby się światowa gospodarka; obszary głodu urosłyby w szybkim czasie do niewyobrażalnych rozmiarów. Świat nie poradziłby sobie bez statków. Rozwój cywilizacji nie byłby możliwy bez odkryć i zasiedlania nowych lądów, a to z kolei – bez statków handlowych i okrętów wojennych.

Aby w całej pełni wykorzystać wielkie możliwości, jakie daje posiadanie szerokiego dostępu do morza, trzeba nadal rozwijać nie tylko gospodarkę morską, ale także upowszechniać wiedzę o morzu. Znajomość zagadnień morskich stanowi bowiem istotny czynnik dalszego wzmocnienia naszej pozycji nad Bałtykiem i rozwoju gospodarki morskiej.

³⁷ Ibidem, s. 8.

³⁸ Konferencja naukowa „Szczyt gospodarki morskiej...”.

³⁹ B. Liberadzki, *Wyzwania dla polskiego transportu morskiego w warunkach integracji europejskiej*, tezy referatu na konferencję „Szczyt gospodarki morskiej”, Warszawa 2001.

Region Polskiego wybrzeża musi czuć przysłowiowy „powiew wiatru od morza”, co przekładać się będzie na efekty ekonomiczne i społeczne wszystkich podmiotów gospodarczych i małych „ojczyzn morskich”.

Bibliografia

- Christowa C., *Strategia i uwarunkowania rozwoju gospodarki morskiej regionu zachodniopomorskiego*, [w:] *Morze elementem Polskiej racji stanu*, red. R. Sobański, Szczecin 2001.
- Czerner M., *Wybrzeże Pomorza Zachodniego*, Poznań 1967.
- Darski S., *Gospodarka morska w gospodarce dewizowej Polski*, „Technika i Gospodarka Morska” 1954, nr 2.
- Girtler J., Kitowski Z., Kuriata A., *Bezpieczeństwo okrętu na morzu. Ujęcie systemowe*, Warszawa 2005.
- Gogol K., *Polska Żegluga Morska*, Szczecin 2001.
- Goryczak H., *Przemysł okrętowy – wiodący segment polskiej gospodarki*, „Namiary na Morze i Handel” 1999, nr 2.
- Kadra floty się starzeje*, „Gazeta Wyborcza” z 10.04.2010.
- Kluczyński M., *Odnowienie zaślubin*, „Morze” 2009, nr 3-4-5.
- Konferencja naukowa „Szczyt gospodarki morskiej. Gospodarka morska – jaka przyszłość?”, Szczecin 2001.
- Kwiatkowski E., *Pisma o Rzeczypospolitej Morskiej*, Szczecin 1985.
- Liberadzki B., *Wyzwania dla polskiego transportu morskiego w warunkach integracji europejskiej*, tezy referatu na konferencję „Szczyt gospodarki morskiej”, Warszawa 2001.
- NikołaJew J., *Spoleczne przesłanki pracy marynarzy i rybaków u obcych armatorów*, [w:] *Morze elementem polskiej racji stanu*, red. R. Sobański, Szczecin 2001.
- Perzyński M., *Polska w czołówce*, „Morze” 2008, nr 12.
- Pietruszek R., *Polskie morze*, „Morze” 2009, nr 1-2.
- Pomorze Szczecińskie 1945-1965*, red. E. Dobrzycki, H. Lesiński, Z. Łaski, Poznań 1967.
- Wójcicki J., *Dzieje Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1989.
- Wójcicki J., *Tysiąc lat Polski nad Bałtykiem*, Warszawa 1967.
- Z Azjatami będzie taniej*, „Gazeta Wyborcza” z 4.04.2005.

Jan Nikołajew
Grażyna Leśniewska

Dzieje gospodarki morskiej od walki o polskie granice morskie aż do Unii Europejskiej

Artykuł prezentuje historię dostępu Polski do morza oraz schyłek gospodarki morskiej. Dziś, choć nie musimy walczyć siłą o utrzymanie naszego dostępu do morza, powinniśmy racjonalnie wykorzystywać morze i czerpać z niego korzyści. Ostatnie 20 lat przyniosło załamanie się gospodarki morskiej i spadek obrotów handlu morskiego. Aby w całej pełni wykorzystać wielkie możliwości, jakie daje posiadanie szerokiego dostępu do morza, trzeba nadal rozwijać nie tylko gospodarkę morską, ale także upowszechniać wiedzę o morzu.

Słowa kluczowe: morze, gospodarka morska, praca na morzu

The history of the maritime economy of the struggle for Polish maritime borders up to the European Union

This article presents the stories of Polish access to the sea and the decline of the maritime economy. Today we do not have the strength to fight to maintain our access to the sea. Today, we must make rational use of the sea and reap the benefits. The last 20 years has brought the collapse of the maritime economy and the decline in turnover of maritime trade. To take full advantage the great opportunities offered to have wide access to the sea, you need to continue to develop not only the maritime economy, but also to disseminate knowledge about the sea.

Key words: sea, maritime affairs, work at sea

Translated by Grzegorz Leśniewski