

JAN WENDT

Uniwersytet Gdański

ALEXANDRU ILIES

Uniwersytet w Oradea

GOSPODARKA MORSKA RUMUNII I W POLSCE

W następstwie wydarzeń z lat 1989-1990 w Europie Środkowej doszło do całkowitej zmiany położenia geopolitycznego regionu i tworzących go państw. W 1989 r. dokonał się niezwykle szybki rozpad "imperium zewnętrznego" ZSRR, w wyniku którego pełną suwerenność uzyskały Czechosłowacja, Polska, Węgry a w Niemieckiej Republice Demokratycznej rozpoczął się proces prowadzący do zjednoczenia z NRF. W Rumunii nastąpiła, po krwawej rewolucji, zmiana systemu politycznego, któremu niestety nie towarzyszyły, w odróżnieniu od Polski reformy gospodarcze. Sytuację polityczną i gospodarczą Rumunii utrudniła dodatkowo w wysokim stopniu wojna domowa w byłej Jugosławii, przedzająca się w latach 1990-2001 w konflikty z kolejnymi byłymi republikami związkowymi. Trudne położenie polityczne Rumunii, a co za tym idzie i problemy gospodarcze związane z jednej strony z załamaniem handlu z Jugosławią, odcięciem od szlaków handlowych z Europą Zachodnią za z drugiej z potencjalną groźbą przeniesienia konfliktu na kraje sąsiednie doprowadziły do załamania gospodarki i wzrostu inflacji do 257% w 1993r. W wskutek załamania się Związku Radzieckiego jako jednolitego organizmu państwowego, rozpadu Czechosłowacji oraz zjednoczenia się Niemiec zmieniło się całkowicie geopolityczne położenie Polski i Rumunii oraz zostały przerwane dawne powiązania handlowe w regionie. Jednak w gospodarce Polski po wprowadzeniu reform L. Balcerowicza, w odróżnieniu od Rumunii nastąpił wyraźny wzrost gospodarczy w latach 1990-1993 i szybkie zmniejszenie inflacji do poziomu 37%. W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych Polska i Ru-

munia rozwinęły szeroka współpracę międzynarodową. Polska podjęła szereg inicjatyw czynnie uczestnicząc w „Trójkącie” a potem „Czworokącie Wyszehradzkim” oraz Inicjatywie Środkowoeuropejskiej, do której prac przyłączyła się także Rumunia. Obydwa kraje przystąpiły do tworzonego pod egidą USA „Partnerstwa dla Pokoju”, a Rumunia stała się kluczowym w blokadzie nowej Jugosławii krajem. Jednak stosunki z krajami sąsiednimi, a co z tym związane wymiana handlowa w przypadku obydwu państw przebiegały odmiennie. O ile Polska nawiązała poprawne lub bardzo dobre stosunki z sąsiadami o tyle na położeniu politycznym Rumunii zaciążyła kwestia mniejszości węgierskiej w Siedmiogrodzie, a pogorszeniu uległy stosunki z Mołdawią i Ukrainą. Po stosunkowo krótkim okresie kandydowania Polska wraz z Czechami i Węgrami została przyjęta do NATO i podjęła poważne rokowania związane z przystąpieniem do Unii Europejskiej. Na zdecydowanie mniejszą skalę, za to z perspektywą ścisłej współpracy, tworzone są na interesującym nas obszarze euroregiony „Karpaty”, „Nysa”, „Pomerania” a także projekty euroregionów „Bug”, „Tatry”, czy jedynie regiony współpracy pomiędzy sąsiadującymi ze sobą obszarami wzdłuż granicy Polski z Rosją, Litwą, Białorusią i Ukrainą. Na granicy z Rumunią utworzono również szereg euregionów, z których największe znaczenie ze względów ekonomicznych mają euroregiony na granicy z Węgrami i Bułgarią, natomiast największe trudności w rozwoju współpracy związane są W tym samym czasie Rumunia podjęła próbę prowadzenia dawnej polityki gospodarczej związanej z przejęciem władzy przez dawną ekipę komunistyczną pod wodzą, wybranego w demokratycznych wyborach prezydenta I. Iliescu i premiera N. Vacaroiu. Wszystkie te przemiany w silnym stopniu rzutowały na rozwój gospodarki, a tym gospodarki morskiej obydwu państw. Problemy gospodarcze kraju wyraźnie widoczne są na przykładzie gospodarki morskiej Rumunii, zmian w przeładunku w portach, zmianach we flocie handlowej i transportowej, w liczbie nowo budowanych statków oraz w liczbie zamówień na nowe jednostki w stocznjach rumuńskich.

Zmiany w gospodarce wyraźnie można zaobserwować na podstawie zmian w wielkościach przeładunków w portach Rumunii i Polski w latach 1990-1999. Pisząc o obrotach portów morskich należy mieć na względzie, iż w przypadku Polski obejmują one dwa wielkie kompleksy portowe Zatoki Gdańskiej oraz Szczecin-Świnoujście natomiast w przypadku Rumunii dotyczą głównie portu w Konstancy, który obejmuje ponad 90% przeładunków morskich tego kraju. W pierwszej połowie lat

dziewięćdziesiątych wyraźnie zaznaczył się spadek przewozów drogą morską, co związane było z wprowadzeniem nowego systemu politycznego oraz zmian gospodarczych. Jednak w Polsce w odróżnieniu od Rumunii spadek obrotów notowano jedynie przez trzy kolejne lata, po których nastąpił niewielki wzrost i stabilizacja przeładunku na poziomie około 50 mln ton do końca lat dziewięćdziesiątych.

Tab. 1. Przeładunek w portach morskich Rumunii i w Polsce w mln ton

Rok	Rumunia	Polska
1990	45.8	47.0
1991	30.1	41.8
1992	27.5	44.3
1993	27.4	50.5
1994	31.3	52.5
1995	36.4	49.3
1996	44.2	50.0
1997	42.4	51.0
1998	39.9	51.1
1999	41.8	49.7

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, 1994, 1996, 2000, GUS, Warszawa. *Rocznik Statystyczny Rumunii*, 1999, Bukareszt.

Zmiany wielkości przeładunku w obrotach portów morskich Rumunii pokazują na różnice w przebiegu transformacji gospodarczej, gdyż spadek wielkości przeładunków w portach morskich trwał dłuższy okres czasu a następnie ustabilizował się na niższym od początkowego (w 1990r.) poziomie sięgając średnio 40 mln ton, co stanowi około 80% wielkości przeładunku z końca lat osiemdziesiątych. W Polsce ten wskaźnik wynosił dla porównywalnego okresu około 110%.

Podobnie do zmian w wielkości przeładunków w portach morskich kształtują się zmiany w wielkości floty transportowej. Widoczny jest wyraźny kryzys i zmniejszenie wielkości floty zarówno pod względem liczby jednostek jak i wielkości tonażu. Spadek liczby statków transportowych związany jest z jednej strony z naturalnym procesem złomowania starszych jednostek a z drugiej strony z niewielkimi możliwościami rozwoju floty, która przewozi coraz mniejsze ilości ładunków. Niewątpliwie wpływ na spadek liczby jednostek ma też kryzys gospodarczy trwający

w Rumunii po 1990r. jak i rozpoczynający się w Polsce po 1998r. Liczba jednostek w analizowanym okresie w Rumunii spadła o 14% a w Polsce o 17%. Tonaż liczony w GT dla Rumunii zmalał o 26% a w przypadku Polski liczony w DTW podobnie jak liczba jednostek o 17%. Znamienne jest również przenoszenie jednostek z pod krajowej bandery pod tak zwane „tanie” bandery, w tym w przypadku Rumunii pod banderą narodową w 1997r. pływało około 125 jednostek a w przypadku Polski około 30% jednostek.

Tab. 2. Morska flota handlowa i transportowa Rumunii

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Rumunia						
Flota transportowa	248	250	251	239	214	•
Tysiące GT	2602	2392	2393	2182	1941	•
Polska						
Flota transportowa	178	168	162	162	148	149
Tysiące DTW	3528	3533	3330	3394	3021	2957

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, 1994, 1996, 2000, GUS, Warszawa. *Rocznik Statystyczny Rumunii*, 1999, Bukareszt.

Flotę transportową obydwu krajów cechuje natomiast znaczne zróżnicowanie. Polska posiada znaczącą liczbę jednostek w każdym z rodzajów statków transportowych, masowców, drobnicowców, gazowców, statków towarowych ro-ro, chłodnicowców i kontenerowców, natomiast we flocie Rumunii dominują drobnicowce i masowce. W latach 1995-1999 obserwujemy zmniejszenie liczby wszystkich tych jednostek zarówno wśród drobnicowców jak i masowców. Spadek liczby drobnicowców w omawianym okresie sięgnął 35% w Rumunii i 78% w Polsce przy spadku tonażu, o odpowiednio 40% dla Rumunii i aż o ponad 90% dla Polski.

Tab. 3. Masowce i drobnicowce we flocie Rumunii i Polski

Rok	Drobnicowce				Masowce			
	Liczba statków		Tysiące GT		Liczba statków		Tysiące GT	
	Rumunia	Polska	Rumunia	Polska	Rumunia	Polska	Rumunia	Polska
1995	174	54	960	479	45	73	1625*	2481*
1996	174	56	960	430	39	69	865	1455
1997	165	28	930	158	39	64	865	1360
1998	145	18	810	31	35	50	788	1083
1999	113	17	578	37	14	46	320	993

*tysiące ton

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, 1996, 2000, GUS, Warszawa. *Rocznik Statystyczny Rumunii*, 1999, Bukareszt.

Podobnie kształtują się zmiany w przypadku masowców. Liczba statków w latach 1995-1999 w Rumunii spadła o prawie 70% przy spadku tonażu o 63%, a w przypadku Polski liczba jednostek zmniejszyła się z 73 na 46 (spadek o 37%) a tonażu z 1455 tys. GT w 1996r. na 993 tys. GT w 1999r. (spadek o 31%). W latach 1996-1999 w Polsce zostało złomowanych 27 statków o łącznym tonażu około 342 tys. GT a w Rumunii 31 statków o łącznym tonażu około 334 tys. GT.

Odmienne tendencje kształtują się w przemyśle stoczniowym. Stosunkowo tania siła robocza i zbliżone do światowych standardy budowy jednostek doprowadziły do zmian na światowym rynku stoczniowym. Po kilkuletnim okresie stagnacji wzrosła liczba zamówień na budowane w stocznjach rumuńskich i polskich jednostki, jednak nie sięgnęła ona poziomu zamówień z 1995r. W 1999r. W portfolio zamówień stocznie każdego z państw posiadały ponad sto jednostek o tonażu sięgającym 1.5 mln. ton GT. Wśród zamówień w stocznjach rumuńskich, w porównaniu do polskich przeważają statki transportowe sięgając około 80% portfela, natomiast w polskich stocznjach około 70%. W każdym z państw dominują drobnicowce stanowiąc połowę zamówień w Rumunii i jedną trzecią w Polsce. Na kolejnych miejscach w stocznjach rumuńskich plasują się masowce, potem konterowce i chemikaliowce, a w stocznjach polskich kontenerowce, chemikaliowce i statki ro-ro. W Rumunii zamówiono również jeden statek ro-ro, a w Polsce jeden zbiornikowiec.

Tab. 4. Zamówienia na budowę statków w Rumunii i w Polsce w 1995 i w 1999 r.

	1995				1999			
	Liczba statków		Tys. GT		Liczba statków		Tys. GT	
	Rumunia	Polska	Rumunia	Polska	Rumunia	Polska	Rumunia	Polska
Ogółem	113	133	1215	2173	104	108	613.1	1489.8
Transportowe	96	115	1196	2152	82	72	582.9	1466.8
W tym								
Masowce	10	20	528.9	666.0	7	-	224.8	-
Zbiornikowce	14	6	324.3	116.0	-	1		57.7
Drobnicowe	59	9	272.8	9.29.3	59	28	201.1	274.0
Kontenerowce	-	75	-	1256.2	4	19	19.9	508.2
Ro-ro	3	-	25.6	-	1	4	4.5	153.7
Chemikaliowce	2	1	22.4	11.6		13	23.0	294.9
Pozostałe	18	22			10	7	109.6	178.5

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, 1996, 2000, GUS, Warszawa.

W latach 1995-1999 w Rumunii oddano do eksploatacji 108 jednostek handlowych o łącznym tonażu około 869 tys. ton GT a w Polsce 237 jednostek o łącznym tonażu około 3074 tys. GT. W omawianym okresie w przypadku stoczni rumuńskich wyraźnie zaznacza się tendencja wzrostu budowy statków handlowych, co wskazuje na wzrost akwizycji i znaczenia stoczni rumuńskich na europejskim rynku budowy małych statków. Dla Polski liczba oddawanych do eksploatacji jednostek, po wzroście z lat 1995-1997, utrzymuje się na poziomie pięćdziesięciu jednostek rocznie, przy czym w stocznich polskich budowane są znacznie większe pod względem tonażu jednostki, co sytuuje Polskę w światowej czołówce wśród stoczni produkcyjnych.

Tab. 5. Statki handlowe zbudowane w Rumunii i w Polsce

Rok	Rumunia		Polska	
	Liczba statków	Tysiące GT	Liczba statków	Tysiące GT
1995	18	229.0	39	524.0
1996	17	147.3	46	635.7
1997	17	163.0	50	643.6
1998	21	105.9	48	669.3
1999	34	223.3	54	606.1

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, 2000, GUS, Warszawa. *Gospodarka Morska*, 1997, Instytut Morski, Gdańsk.

W latach 1996-1999 w Rumuni zostało złomowanych lub utraczonych 31 jednostek, o przeciętnej wieku 23 lat. W tym samym okresie

w Polsce złomowano lub utracono 28 jednostek o średniej wieku 25 lat. W Polsce do połowy lat dziewięćdziesiątych liczba złomowanych jednostek utrzymywała się na jednakowym poziomie sięgając od 1 do 4 jednostek aby gwałtownie wzrosnąć w latach 1997-1998. Natomiast w Rumunii w omawianym okresie liczba utraconych i złomowanych jednostek utrzymywała się na stałym poziomie, wzrastając do 14 jednostek jedynie w ostatnim roku prezentowanego okresu. Liczba utraconych i złomowanych jednostek jest związana z procesem wymiany starzejącej się floty.

Tab. 6. Złomowanie i utrata statków w latach 1996-1999

Rok	Rumunia		Polska	
	Liczba statków	Tysiące GT	Liczba statków	Tysiące GT
1996	3	16.9	1	2.5
1997	7	31.4	13	117.4
1998	7	48.3	11	181.5
1999	14	236.8	3	42.5

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, 2000, GUS, Warszawa.

Podobny do kryzysu we flocie handlowej ma charakter spadek liczby jednostek floty statków łowczych zarówno w Polsce jak i w Rumunii. Liczba jednostek floty łowczej Rumunii spadła z 48 w 1992 r. do 37 w 1995 r. aby po zakupieniu kolejnych jednostek wzrosnąć do 42 w 1999 r. jednak utrzymała się stała tendencja spadku tonażu, który zmalał z 124 tys. GT o 50% sięgając w 1999r. jedynie 64 tys. GT. Równie duży spadek liczby jednostek i tonażu miał miejsce w przypadku polskiej floty łowczej. Wprawdzie liczba jednostek zmalała w omawianym okresie jedynie o 35 statków (około 12%) jednak spadek tonażu sięgnął około 25%. Te zmiany oznaczają przejście z większych jednostek oceanicznych na jednostki małe, morskie, służące głównie do połowów na Morzu Czarnym i na Bałtyku. Dzięki nowym jednostkom nastąpiło także utrzymanie średniego wieku jednostek w przypadku Polski na poziomie 22-25 lat, a dla Rumunii na poziomie 18-19 w omawianym okresie czasu. Zmiany w wielkości floty łowczej związane są z wycofaniem polskich jednostek z łowisk oceanicznych co wynika z restrykcyjnego wprowadzenia dwustu milowych stref wyłącznej działalności gospodarczej przez państwa używające do tej pory Polsce łowisk. W przypadku Rumunii zmniejszenie floty łowczej związane jest z kryzysem gospodarczym w kraju oraz niewielkimi nakładami inwestycyjnymi państwa, które do tej pory jest największym armatorem floty łowczej.

Tab. 7. Zmiany floty statków łowczych w Rumunii i w Polsce

Rok	Rumunia		Polska	
	Liczba statków	Tysiące GT	Liczba statków	Tysiące GT
1992	48	124	285	203
1993	45	118	273	180
1994	40	101	263	181
1995	37	88	257	173
1996	38	88	251	161
1997	46	78	250	157
1998	42	64	251	154
1999	42	64	250	156

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, 2000, GUS, Warszawa. *Gospodarka Morska*, 1995, 1997, Instytut Morski, Gdańsk.

W perspektywie najbliższych dziesięciu lat obydwa kraje, po przystąpieniu do Unii Europejskiej napotkają na silną konkurencję obecnych państw członkowskich (Polska) oraz krajów basenu Morza Czarnego (Rumunia). W przypadku Polski w przemyśle stoczniowym do najważniejszych rywali należeć będą Niemcy oraz kraje Skandynawii, natomiast Rumunia napotka konkurencję ze strony Turcji i Rosji. Pod względem przeładunków konkurencją dla portów polskich już od dłuższego czasu stanowią porty niemieckie przejmujące akwizycję ładunków z Europy Środkowej i Północnej. Dla Rumunii zagrożeniem będzie rozbudowa dwóch portów bułgarskich, Burgas i Warny, które mogą przejąć część ładunków z Półwyspu Bałkańskiego, zwłaszcza po zakończeniu budowy dróg szybkiego ruchu na trasie Burgas - Orizowo w ramach VIII paneuropejskiego korytarza transportowego. Rozbudowa portu w Konstancy i inwestycje w modernizację Portu Południowego wraz z budową terminalu kontenerowego pomogą wprowadzić utrzymać pozycję Konstancy na Morzu Czarnym, jednak już dzisiaj przeładunki w porcie spadły o 20%, ze względu na blokadę Dunaju i wskutek bombardowań w Kosowie w 2000 r. Wielkość przeładunków w Konstancy może jednak wzrosnąć dzięki przyjęciu międzynarodowego, przyjęte przez jedenaście państw naddunajskich programu oczyszczenia koryta Dunaju z fragmentów zburzonych mostów i usunięcie i rozbicie niewybuchów, którymi zablokowano Dunaj dla żeglugi serbskiej w okresie blokady i walk w Kosowie, Bośni i Chorwacji.

SUMMARY**MARITIME ECONOMY IN ROMANIA AND POLAND**

Because of the events from the years 1989-1990 in Central and Southern Europe, a total change to the geopolitical situation of the region and the comprising countries occurred. In Romania there was, after a bloody revolution, a change to the political system, unfortunately not associated with economic reforms, unlike in Poland. The political and economic situation in Romania was additionally made very difficult by the civil war in the former Yugoslavia, which in the years 1990-2001 changed into conflicts with consecutive constituent republics. Changes to the economy may be visibly observed based on the changes in the amounts of transhipments in ports of Romania and Poland in the years 1990-1999. Changes to the transhipment amounts in turnovers of sea ports of Romania show differences in the course of the economic transformation, as a fall in the amounts of transhipments in sea ports lasted for a longer time and then it got stabilised at the level lower than the initial one (in 1990) reaching on average 40 million tons, constituting ca. 80% of the transhipment amounts from the late 1980s. In Poland, this index was ca. 110% for the comparable period. Similarly as changes to the transhipment amounts in sea ports there are changes to the size of the transport fleet. It is possible to see a distinct crisis and reduction of the fleet size, both concerning the number of units and the size of tonnage. Different tendencies are being shaped in the shipbuilding industry. Relatively cheap labour and almost world standards of shipbuilding have led to changes on the world shipbuilding market. After a several-year period of stagnation the number of orders have increased for units built in Romanian and Polish shipyards, yet it has not reached the level of the orders from 1995. A similar character to the crisis in the merchant marine has the fall in the number of units in the fleet of fishing vessels, both in Poland and Romania. In the perspective of the coming decade, the both countries, after accession to the European Union, will meet a strong competition of the present member countries (Poland) and the countries of the Black Sea basin (Romania).