

Statystyczny obraz polskiej gospodarki morskiej ostatnich lat

List do uczestników Pierwszego Powszechnego Zjazdu
Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich
w Gdyni, 20 września 2010

Mijająca rocznica 90-lecia powrotu Rzeczypospolitej nad Bałtyk jest dobrą okazją do upowszechnienia wiedzy o stanie współczesnej gospodarki morskiej naszego kraju. Jako autor studium „Kolejowa obsługa portu szczecińskiego”, biograf i uczeń Eugeniusza Kwiatkowskiego – twórcy współczesnej polityki morskiej z radością przyjąłem rzetelny trud pracowników Urzędu Statystycznego w Szczecinie, pracującego pod kierunkiem dr Dominika Rozkruta w składzie: Mirosława Brzezińska, Jolanta Janik, Joanna Jaszewska, Lidia Leśniowska, Aniela Litke, Anna Mogilnicka, Marzena Rodziewicz, Monika Żabowska, który przygotował kolejny tom „Rocznika statystycznego gospodarki morskiej 2009” (Warszawa 2010).

Jest to solidnie opracowany dokument statystyczny o ważnym segmencie gospodarki narodowej, jakim jest gospodarka morska, w ostatnich latach dziedziną zaniedbana przez kolejne ekipy rządowe i ciała ustawodawcze.

Tę pesymistyczną tezę potwierdzają, moim zdaniem, dane recenzowanego rocznika. Obroty polskich portów morskich zmalały z 50131 w 1985 r. do 48883 tys. ton w 2008 r., mimo że w tym czasie znacznie podniósł się poziom produkcji i usług.

W obrotach tych prym w 2008 r. wiodł port gdański (35,0% obrotów), wyprzedzając port gdyński (26,3%), szczeciński (15,9%), świnoujski (18,1%), policki (4,4%) i kołobrzeski (0,2%).¹ Niestety nadal, w przeciwieństwie do pierwszych lat powojennych małe porty takie jak: Kołobrzeg, Nowe Warpno, Mrzeżyno, Dziwnów, Darłowo, Ustka, Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Elbląg odgrywają (poza rybołówstwem morskim) marginesową rolę w polskiej gospodarce morskiej.

Cieszyć może ogólny wzrost obrotów ładunków tranzytowych z 5340 w 1985 r. do 13154 tys. ton w 2004 r. Niestety w ostatnich latach konkurencyjne porty niemieckie, korzystające z aktywnej pomocy rządu RFN, spowodowały spadek tych obrotów w portach polskich do 10530 tys. ton.²

Cieszyć może także wzrost liczby statków wchodzących do portów polskich z 10402 w 1990 r. do 22269 w 2008 r. Korzystać one musiały z usług portowych wzmacniając kondycję finansową naszych portów.³

Morska flota transportowa Polski zmniejszyła się z 247 statków w 1990 r. do 123 w 2008 r. a ich nośność w tys. ton DWT zmalała w tym czasie z 4059 do 2614 w 2008 r.⁴

Narodziny III Rzeczypospolitej umożliwiły znaczny wzrost liczby pasażerów korzystających z morskiej komunikacji międzynarodowej z 301 tys. w 1985 do 569 tys. w 1990 r. i 691 tys. w 2008 r. Szczyt przewozów pasażerskich odnotowano w Polsce w 2007 r. kiedy przewieziono 752 tys. pasażerów.

Do najsmutniejszych aspektów polskiej gospodarki morskiej ostatnich lat należy zaliczyć głęboki kryzys przemysłu stocznioowego, do niedawna korzystającego ze znacznych dotacji budżetu państwa, fatalnie wykorzystanych przez kolejne dyrekcje stoczni, którym towarzyszyły nieodpowiedzialne zachowania rozproszonych związków zawodowych,

¹ *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2008*, Warszawa 2010 tabl. 1, s. 18-19

² Tamże, s. 19

³ J. w

⁴ Tamże, s. 20

pozbawionych obywatelskiej odpowiedzialności za miejsca pracy. Dyrekcje stoczni słabo analizowały przebieg koniunktury na statki na rynkach światowych i nie umiały dostosować produkcji naszych statków, przede wszystkim jeśli chodzi o ich jakość i cenę do możliwości rynkowych. Nie bez winy jest w tej sprawie polityka kolejnych gabinetów RP, która w przeciwieństwie do pozostałych gabinetów państw Unii Europejskiej nie potrafiła w porę zapobiec nadchodzącemu kryzysowi produkcji i dyktatowi komisarzy unijnych.

W 1985 r. oddano do eksploatacji 41 statków o nośności (DWT) 343 tys. ton. W roku 1996 oddano ich 39 o nośności 930 tys. ton, a w roku 2008 oddano ich tylko 20 o nośności 338 tys. ton.⁵ Ostatnie dwa lata kryzys ten jeszcze bardziej pogłębiły

Głębszy kryzys od przemysłu stoczniowego przeżywa w ostatnich latach polskie rybołówstwo morskie. Połowy ryb i bezkręgowców morskich w tys. ton zmalały z 430 w 1990 r. do 126 w 2008 r. Liczba statków rybackich zmalała w tym czasie z 441 do 197, a liczba łodzi rybackich z 787 do 631.⁶ Rybacy polscy za złomowanie swych statków, łodzi i kutrów dostają skromne odszkodowanie. Ale co dalej z przyszłością polskiego rybołówstwa morskiego, niesamowicie karłowatego w stosunku do rybołówstwa pozostałych morskich krajów Unii Europejskiej? Dodajmy do tego - konsumpcja ryb morskich w Polsce jest bardzo niska w porównaniu z morskimi krajami Unii Europejskiej.

Recenzowany Rocznik odpowiada na pytania dotyczące miejsca gospodarki morskiej na tle polskiej gospodarki narodowej. Liczba pracujących w gospodarce morskiej wzrosła w latach 2005-2008 z 77,0 tys. do 83,5 tys. co stanowiło 0,6% ogółu pracujących.

W polskiej gospodarce morskiej zarejestrowano w 2008 r. ogółem 10,9 tys. podmiotów w rejestrze REGON, to jest 0,3% wszystkich podmiotów gospodarczych RP.⁷

W gospodarce morskiej RP dominuje województwo pomorskie (gdańskie). Tutaj w 2008 r. zrealizowano 62,5 % obrotów ładunkowych w portach polskich, 64,0 % połowów ryb morskich, zbudowano 71,1 % nośności (DWT) statków w stoczniach polskich i 18,5 % przewozów żegluga morską.

W gospodarce morskiej tego województwa zatrudnionych było 6,1 % ogółu pracujących. Korzystali oni z wynagrodzeń o 1/3 wyższych od wynagrodzeń przeciętnych.⁸

W sąsiednim województwie warmińsko-mazurskim, jednym z najbiedniejszych województw Polski, o największym bezrobociu, liczba podmiotów gospodarki morskiej zmalała z 231 w 2005 r. do 178 w 2008 r., a liczba pracujących, w tym czasie, w tej gospodarce – z 1,2 tys. do 0,6 tys. Przeciętne wynagrodzenie zatrudnionych w gospodarce morskiej Warmii i Mazur wynosiło w 2008 r. 1563,5 zł, to jest 62,3 % przeciętnego wynagrodzenia w województwie i było ponad dwukrotnie niższe od wynagrodzenia w województwie pomorskim. Obok infrastruktury portowej, względnie bogatej w województwie pomorskim o tym stanie rzeczy decydują, moim zdaniem, trzy czynniki.

Lobby gdańskie w przeciwieństwie do lobby warmińsko-mazurskiego i szczecińskiego wywiera we współczesnej Polsce istotny wpływ na całokształt polityki gospodarczo-inwestycyjnej i morskiej. Podobnie było w dziejach Polski Ludowej, czego konsekwencje odczuwamy do dzisiaj.

Otwarcie Warmii i Mazur na Bałtyk, przez przekopanie Mierzei Wiślanej, z zachowaniem wszelkich norm ekologicznych, jest ciągle marzeniem przyszłości. Elbląg jest portem martwym a małe porty Zatoki Elbląskiej ledwie dyszą. Rosjanie, kontrolując Cieśninę Piławską ograniczyli polską suwerenność nad Pomorzem Wschodnim. My to tolerujemy od 1945 r. Już wówczas Eugeniusz Kwiatkowski Delegat Rządu d/s Wybrzeża w latach 1945-1948 postulował budowę wspomnianego kanału bojkotowaną przez rządy sowieckie. Szansa

⁵ Tamże, s. 22-23

⁶ J. w

⁷ Tamże, s. 24

⁸ Tamże, tabl. III, s. 25

powołania Międzynarodowego Konsorcjum Bałtyckiego dla budowy wspomnianego kanału przy pomocy kredytów unijnych (wzorem Konsorcjum Polsko-Francuskiego budowy Gdyni), który zaktywizował by gospodarczo całe Pomorze Wschodnie, w tym dla turystyki morskiej, jest nie dostrzegana i bagatelizowana przez kolejne polskie gabinety. Mamy już gotowy plan budowy tego kanału zespołu prof. Jednoręła z Politechniki Gdańskiej przemilczany w polskich mediach. Dlaczego?

Potencjał województwa zachodniopomorskiego (szczecińskiego) w gospodarce morskiej mógłby być znacznie bardziej wykorzystany przez zadbanie o spławność Odry, pogłębienie kanału przez Zalew Szczeciński, rozbudowę miejscowej stacji kontenerowej i przyspieszeniu budowy stacji dla paliw płynnych i gazowych i rozbudowę dróg lądowych łączących porty zachodniopomorskie z resztą kraju. Niestety lobby szczecińskie w Sejmie, Senacie i Rządzie zawsze ustępowało lobby gdańskiemu, które dbając o lokalne interesy często zapominało o interesie gospodarki morskiej jako całości.

Udział województwa zachodniopomorskiego w 2008 r. w obrotach ładunkowych w portach wynosił 37,5 %, w przewozach żeglugą morską 79,0 %, w nośności zbudowanych statków oddanych do eksploatacji 29,9 % i w połowach ryb morskich 35,4 % .⁹

* * *

Recenzowany Rocznik pozwala bliżej poznać strukturę rynku pracy polskiej gospodarki morskiej w 2008 r., zdominowaną przez zatrudnionych przy budowie i naprawie statków i łodzi. Na 83455 pracujących w gospodarce morskiej było ich 34456. to jest 41,3 %. Ich liczba od lat była niezmienna mimo znacznego spadku produkcji stoczniowej. Fakt ten wpływał na obniżenie konkurencyjności polskich stoczni, która nie była specjalną troską stoczniowych dyrekcji i związków zawodowych.

Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa zatrudniało w 2008 r. 17595 osób, to jest 21,1 % zatrudnionych w gospodarce morskiej. Reszta zatrudniona jest w przeładunkach i magazynowaniu towarów w portach morskich, w działalności morskich agencji transportowych, w rybołówstwie morskim, w morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym i w zarządach portów morskich.¹⁰

Proces prywatyzacji polskiej gospodarki morskiej jest stosunkowo słabo zaawansowany skoro działało w niej w 2008 r. 74 podmiotów sektora publicznego, w tym 38 podmiotów sektora państwowego.¹¹ W sektorze prywatnym działało 820 spółek prawa handlowego, w tym 19 spółek akcyjnych i 199 spółek zagranicznych, w tym tylko 3 w województwie warmińsko-mazurskim.¹²

Przeciętne roczne zwolnienia z pracy w gospodarce morskiej w latach 2005-2008 wahały się od 17,0 do 22,8 tys. pracowników, w tym w sektorze prywatnym z 9,5 do 16,5 tys. Za tymi liczbami kryją się wielkie dramaty ludzkie pracowników polskiej gospodarki morskiej.¹³

Wiele anomalii, godnych kontroli NIK-u, występuje w nakładach inwestycyjnych gospodarki morskiej. Nakłady te w cenach bieżących wzrosły z 871,6 mln zł w 2005 r. do 1221,0 mln zł w 2008 r. w czasie gdy zmalały obroty portowe, produkcja statków i połów ryb morskich. Gros tych nakładów poszło w 2008 r. na budynki i budowle (55,7 %). Na maszyny,

⁹ Tamże, s. 26

¹⁰ Tamże, tabl. 1.2, s. 34

¹¹ Tamże, tabl. 1.3, s. 36

¹² Tamże, s. 37

¹³ Tamże, tabl. 1.11, s. 50

urządzenia techniczne i narzędzia zainwestowano tylko 34,8 % sum inwestycyjnych, resztę zainwestowano w środki transportu (9,5 %).¹⁴

Warto dodać, że z budżetu pochodziło 13,7 % sum zainwestowanych a ze środków zagranicznych tylko 1,9 %. Kapitał zagraniczny widząc pasywną rządową politykę morską nie kwapi się do inwestycji w polskiej gospodarce morskiej.

A warto przypomnieć, że polskie porty mają tylko 43,9 km nabrzeży nadających się do eksploatacji, w tym 15,7 km posiada port szczeciński stosunkowo słabo wykorzystany. Pozostałe porty prócz Gdańska, Gdyni i Szczecina wymagają pogłębienia nabrzeża powyżej 10,9 metrów głębokości by mogły przyjmować statki o większej wyporności. Dotyczy to Świnoujścia, Polic, Darłowa, Elbląga, Kołobrzegu, Stepnicy, Ustki i Władysławowa.¹⁵

Czas najwyższy na likwidację dyskryminacji portu szczecińskiego w obsłudze kontenerów w międzynarodowym obrocie morskim. W 2008 r. na 533,3 tys. kontenerów, które przeszły przez porty polskie tylko 39,9 tys. obsłużył port szczeciński, który od lat czeka na rozbudowę własnej bazy kontenerowej.

W międzynarodowym ruchu pasażerów w portach polskich zdecydowanie dominują wyjazdy i przyjazdy do Szwecji (76,7% w 2008 r.). Mniejszą rolę odgrywają wyjazdy i przyjazdy do Niemiec i Danii a minimalną do pozostałych krajów bałtyckich. W obsłudze tego ruchu dominuje Świnoujście.

Jeśli chodzi o banderę statków wchodzących do portów polskich to prym wiedzie (w 2008 r.) bandera Polski, Niemiec, Bahamy, Finlandii i Szwecji. Zdziwiała stosunkowo mała liczba statków bandery rosyjskiej i chińskiej.¹⁶

Mimo regresu większości działów gospodarki morskiej względną stabilność obserwujemy w dziedzinie szkolnictwa morskiego. W roku akademickim 2008/2009 mieliśmy w wyższych szkołach morskich 10133 studentów, w tym 3477 kobiet. W Akademii Morskiej w Gdyni było ogółem 6686 studentów, w Akademii Szczecińskiej 3417 studentów. Rocznie opuszcza nasze akademie morskie ok. 2,5 tys. absolwentów. Poza tym na potrzeby gospodarki morskiej kształcą studentów: Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska, Akademia Rolnicza w Szczecinie, Uniwersytet Szczeciński, Politechnika Szczecińska.

Ogółem w latach 2004-2008 Urzędy Morskie wydały w Polsce 22163 dyplomy oficerskie. Tylko znikoma ich część mogła być wykorzystana przez polską marynarkę handlową. Czy nie warto zorganizować dyskusji „okrągłego stołu” by zharmonizować poziom szkolnictwa morskiego z rzeczywistymi potrzebami polskiej gospodarki morskiej?

Z punktu widzenia ochrony środowiska naturalnego w polskiej strefie nadmorskiej istotne znaczenie mają informacje Rocznika dotyczące odpływu substancji organicznych i biogennych rzekami do Morza Bałtyckiego.

Największy smutek dla ucznia Eugeniusza Kwiatkowskiego i jego biografą stanowi przegląd międzynarodowy gospodarki morskiej. Gdy świat pędzi naprzód w dziedzinie uprawy mórz i oceanów – my się od nich odwracamy. W dziedzinie obrotów w portach morskich wyprzedziła nas już mała Łotwa. Dogania Estonia, Rumunia i Irlandia. Obroty te są ponad dziesięciokrotnie mniejsze od obrotów portów Wielkiej Brytanii, dziewięciokrotnie mniejsze od obrotów włoskich, ośmiokrotnie mniejsze od obrotów holenderskich, siedmiokrotnie mniejsze od obrotów hiszpańskich i pięciokrotnie mniejsze od obrotów niemieckich. dwukrotnie mniejsze od obrotów duńskich.¹⁷

W Rotterdamie obroty portowe są blisko siedmiokrotnie większe niż we wszystkich portach polskich. Gdynia już dawno straciła przedwojenną pozycję największego portu bałtyckiego.

¹⁴ Tamże, tabl. 2.1, s. 59

¹⁵ Tamże, tabl. 4.1, s. 96

¹⁶ Tamże, tabl. 4.13, s. 194- 205

¹⁷ Tamże, tabl. 11.11, s. 308-309

Morska flota handlowa na świecie dysponowała w 2007 r. 41184 statkami, Polska miała ich tylko 133, Rosja 2129, Niemcy 3223, Szwecja 364.¹⁸

W produkcji statków daliśmy się wyprzedzić takim krajom jak: Turcja, Hiszpania, Niemcy, Rumunia.

Połowy ryb morskich są w Polsce dziesięciokrotnie mniejsze niż połowy Islandii i siedemnastokrotnie mniejsze niż połowy Norwegii.¹⁷

Podane wskaźniki narzucają nam myśl następującą: Polsce współczesnej potrzebny jest polityk gospodarczy na miarę Eugeniusza Kwiatkowskiego, który potrafiłby wydzwignąć z regresu polską gospodarkę morską, zdobyć jak on, dla nowej polityki morskiej polską młodzież i media. Uczył on nas, że Polska bez aktywnej gospodarki morskiej nie będzie samodzielna gospodarczo i politycznie, szanowana w wielkiej rodzinie państw i narodów ani zdolna do zabezpieczenia normalnych warunków bytu dla swych obywateli.¹⁸ Nigdy nie możemy zapominać o stanie i kondycji Polskiej Marynarki Wojennej.

Drodzy uczestnicy Zjazdu! Serdecznie Was pozdrawiam za pośrednictwem niezmordowanego dr Piotra Dwojackiego, współautora „Archiwum Morskiego Eugeniusza Kwiatkowskiego”. Stan zdrowia i obowiązki budowniczego Pomnika T. Kościuszki w Warszawie niech będą moim usprawiedliwieniem - fizycznej nieobecności w Gdyni. Myślami i uczuciami jestem z Wami. Pozwólcie Drodzy na szczególną serdeczność dla reprezentantów, na naszym Zjeździe, Szczecina i Pomorza Zachodniego – krainie mej młodości, miłości i studiów.

Wasz

Marian Marek Drozdowski

em. profesor Instytutu Historii PAN i Uniwersytetu Opolskiego,

przewodniczący Komisji Biografistyki ZG Polskiego Towarzystwa Historycznego.

Materiał przedstawiony w czasie Powszechnego Zjazdu
Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich
Gdynia, 20 września 2010

¹⁸ Tamże, tabl. 11.14, s. 332-334

¹⁷ Tamże, tabl. 11.32, s. 368

¹⁸ zob. *Archiwum Morskie Eugeniusza Kwiatkowskiego*. Wybór i opracowanie Marian M. Drozdowski, współpraca Piotr Dwojacki, Wyd. Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego, Gdynia 2009