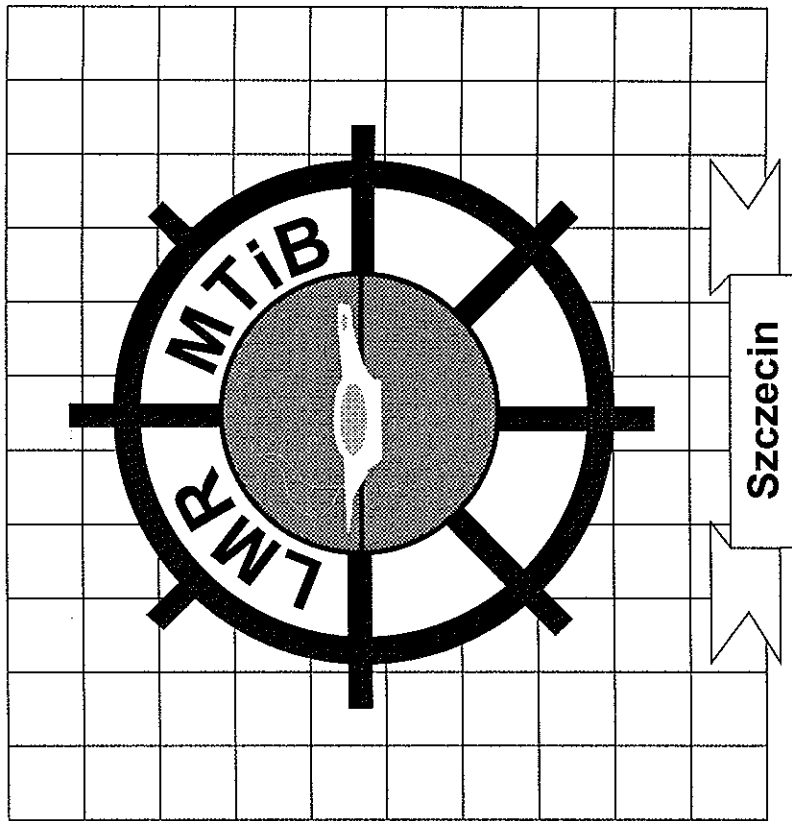


ster

Numer 2/2006

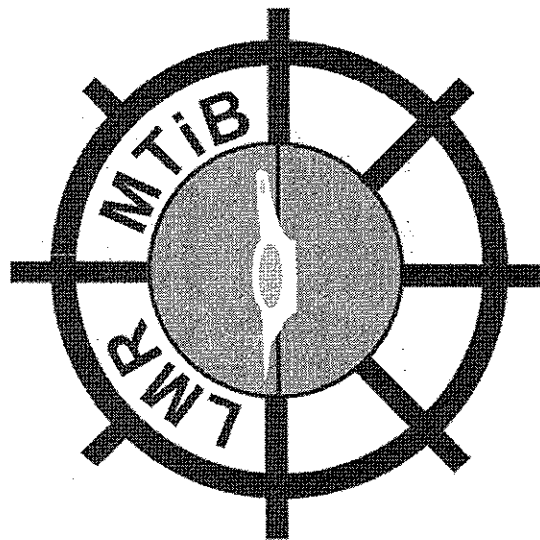
Biuletyn Informacyjny
Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzeźnej



Biblioteczka Olimpiady Nautologicznej
SZCZECIN

ster

Biuletyn Informacyjny
Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzeźnej



Biblioteczka Olimpiady Nautologicznej
SZCZECIN

Wydawca: LMB, ul. Piłsudskiego 10, 71-030 Szczecin, tel. 091 424 10 10, fax 091 424 10 11

Zespół Redakcyjny:

E. Marszałek, D. Duda, A. Walczak, Z. Kowalewski,
J. Pleskacz, M. Maćkowiak, D. Wochna

Korekta:

M. Kuncewicz

Opracowanie techniczne:

J. Pleskacz, D. Wochna

Wydawca:

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej
80-828 Gdańsk, ul. Długi Targ 11
tel. (058) 301-32-71
fax (058) 305-80-99

Wydawnictwo:

Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna w Szczecinie
70-214 Szczecin, al. 3 Maja 1 a
tel. (091) 489-12-05
fax (091) 812-03-97
e-mail: rektorat@wsset.pl

Druk:

Drukarnia „ARTDECO”
70-035 Szczecin, ul. Kolumba 88 c
tel. (091) 434-01-44
fax (091) 434-01-24
e-mail: druk@artdeco.com.pl

Nakład: 1000 egz.

ISBN 83-920692-4-2

Pod patronatem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego

Sfinansowano ze środków Ministerstwa Transportu i Budownictwa

BIBLIOTECKA OLIMPIADY NAUTOLOGICZNEJ

ZESZYT NR 20

S T E R 2/2006

SPIS TREŚCI:

1. kmdr ppor. mgr inż. Roman Jurak
Zliczenie matematyczne drogi okrętu..... str. 5
2. prof. AM dr hab. kpt. ż.w. Leszek Plewiński
Tendencje i uwarunkowania rozwoju polskiej floty transportowej
w latach 1945-2005 str. 9
3. prof. dr hab. Stanisław Musielak
Polskie badania mórz i oceanów w aspekcie gospodarki morskiej str. 34
4. Gospodarka morską w liczbach (1996-2004)..... str. 38
Wybór danych statystycznych – E. Marszałek
Opracowanie tabel i wykresów – D. Wochna

ZLICZENIE MATEMATYCZNE DROGI OKRĘTU

Nawigacja jest nauką obejmującą całokształt wiedzy na temat prowadzenia okrętu bezpieczną i optymalną, zwykle najszybszą trasą do punktu przeznaczenia, co sprowadza się do umiejętności określenia pozycji okrętu i wytyczania właściwych kursów.

Wykreślając na mapie kąt drogi nad dnem i odkładając na nim przebyte odcinki drogi możemy uzyskać kolejne pozycje za pomocą metod zliczenia graficznego. Możliwe jest także wyliczenie współrzędnych geograficznych okrętu albo jego kursu i drogi bez korzystania z mapy. Służą do tego metody zliczenia matematycznego.

Zliczenie matematyczne definiujemy jako algebraiczną metodę rozwiązywania dwóch podstawowych problemów nawigacyjnych przy żegludze po loksodromie:

1. Znając współrzędne pozycji początkowej, kąt drogi nad dnem KDd oraz długość przebytej drogi należy określić współrzędne pozycji końcowej.
2. Znając współrzędne pozycji początkowej i końcowej należy znaleźć kąt drogi nad dnem i odległość między tymi pozycjami.

Zliczenie matematyczne stosuje się w czasie pływania z dala od wybrzeży, gdy wykorzystywane są mapy o małych skalach oraz przy bardzo częstych zmianach kursu. Ponadto wzory zliczenia matematycznego mają zastosowanie przy rozwiązywaniu innych zagadnień nawigacji.

Zadania zliczenia matematycznego rozwiązuje się za pomocą:

- średniej szerokości;
- powiększonej szerokości.

Za pomocą średniej szerokości rozwiązuje się zagadnienia, gdy odległości są małe. Stosuje się w tym celu tzw. trójkąt nawigacyjny, zwany też trójkątem drogowym. Za pomocą powiększonej szerokości rozwiązuje się zagadnienia, gdy odległości są duże lub zadania odnoszą się do dużych szerokości geograficznych.

Poniżej przedstawiam przykłady rozwiązywania zadań zliczenia matematycznego, które wobec powszechnej dostępności kalkulatorów, mogą być rozwiązane w ciągu 2-3 minut, przy wykorzystaniu do tego celu podstawowej wiedzy z zakresu trygonometrii.

Przykład 1

Okręt wypłynął z punktu A o współrzędnych $\varphi_A = 54^\circ 40'N$, $\lambda_A = 004^\circ 20'E$. Jaka będzie pozycja okrętu po przepłynięciu 135 mil morskich, gdy kąt drogi nad dnem wynosił 040° ?

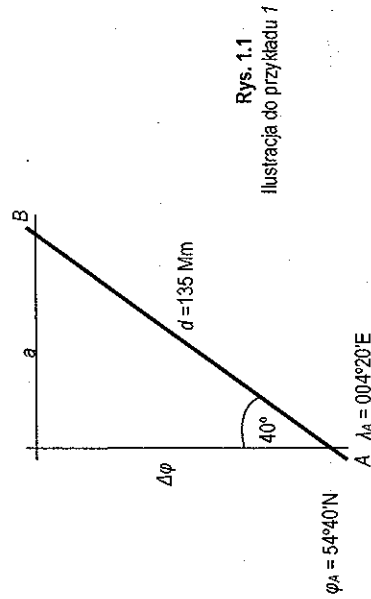
Analiza problemu

Linie stałego kursu, przecinającą południki geograficzne pod jednakowym kątem, na powierzchni kuli ziemskiej nazywamy loksodromą. Dla kątów równych 000° i 180° loksodroma pokrywa się z jednym z południków, dla kątów 090° i 180° - z jednym z równoleżników; dla pozostałych kątów loksodroma jest linią spiralną dążącą do bieguna. Loksodroma łącząca dwa punkty na kuli ziemskiej nie jest najkrótszą drogą między tymi punktami, linią taką jest ortodroma. Na mapach w rzucie Merkatora loksodromę odwzorowuje się jako linię prostą. Obliczenie elementów drogi po loksodromie sprowadza się do rozwiązania trójkąta loksodromicznego. Trójkąt loksodromiczny jest utworzony przez różnicę szerokości $\Delta\varphi$, zboczenie nawigacyjne a oraz odcinek loksodromy o długości d . Przy małych odległościach trójkąt loksodromiczny można przyjąć za trójkąt płaski. Jest on wówczas zwany trójkątem nawigacyjnym, kursowym lub drogowym.

Rozwiązanie (rys 1.1)

Dane:
 $\varphi_A = 54^\circ 40'N$
 $\lambda_A = 004^\circ 20'E$
 $KDd = 040^\circ$
 $d = 135$ Mm

Szukane:
 $\varphi_B = ?$
 $\lambda_B = ?$



Obliczamy różnicę szerokości geograficznej:

$$\Delta\varphi = d \cos KDd = 135 \cos 40^\circ = 103,4^\circ = 1^\circ 43,4'$$

Obliczamy średnią szerokość:

$$\varphi_M = \varphi_A + \frac{\Delta\varphi}{2} = 54^\circ 40' + \frac{103,4'}{2} = 55^\circ 31,7'$$

Obliczamy różnicę zbieżności nawigacyjnego:

$$a = d \sin \alpha = 135 \sin 40^\circ = 86,8'$$

Różnicę zbieżności nawigacyjnego zamieniamy na różnicę długości:

$$\Delta\lambda = \frac{a}{\cos \varphi_M} = \frac{86,8'}{\cos 55^\circ 31,7'} = 153,3' = 2^\circ 33,3'$$

Znając szerokość geograficzną punktu wyjścia i różnicę szerokości obliczamy szerokość punktu końcowego:

$$\varphi_B = \varphi_A + \Delta\varphi = 54^\circ 40' + 1^\circ 43,4' = 56^\circ 23,4'N$$

Znając długość geograficzną punktu wyjścia i różnicę długości obliczamy długość punktu końcowego:

$$\lambda_B = \lambda_A + \Delta\lambda = 04^\circ 20' + 2^\circ 33,3' = 006^\circ 53,3'E$$

Odpowiedź: Okręt zajmie pozycję o współrzędnych $\varphi_B = 56^\circ 23,4'N$; $\lambda_B = 006^\circ 53,3'E$.

Przykład 2

Znaleźć kąt drogi nad dnem oraz odległość, jaką musi przebyć statek wyruszający z pozycji początkowej: $\varphi_A = 30^\circ 30'S$, $\lambda_A = 035^\circ 00'W$, aby osiągnąć pozycję końcową: $\varphi_B = 29^\circ 30'S$; $\lambda_B = 036^\circ 00'W$.

Rozwiązanie (rys 2.1)

Dane:
 $\varphi_A = 30^\circ 30'S$
 $\lambda_A = 035^\circ 00'W$
 $\varphi_B = 29^\circ 30'S$
 $\lambda_B = 036^\circ 00'W$

Szukane:
 $d = ?$
 $KDd = ?$

TENDENCJE I UWARUNKOWANIA ROZWOJU POLSKIEJ FLOTY TRANSPORTOWEJ W LATACH 1945-2005

Wprowadzenie

Do wnikliwej analizy sytuacji polskiej floty transportowej skłania zarówno obecna jej kondycja, jak również bardzo dobra koniunktura na rynku frachtowym. Wynika to również z faktu, że mamy za sobą okres dynamicznego rozwoju polskiej floty transportowej – tradycyjnie ważnego dla Polski sektora transportu, ale nasza akcesja do Unii Europejskiej (UE) nastąpiła ze znacznie uszczuplonym potencjałem przewozowym tej floty. Taki stan rzeczy stwarza wprawdzie szereg zagrożeń dla polskiego transportu morskiego, jest jednak swego rodzaju szansą odrodzenia się tej gałęzi transportu.

Jednym z ważniejszych elementów składowych polityki morskiej państwa jest **polityka żeglugowa**. Według T. Łodykowskiego polityka żeglugowa to zespół działań państwa natury ekonomicznej, prawnej i administracyjnej, za pomocą których państwo oddziałuje na sytuację krajowych armatorów, tj. na ich miejsce i rolę, zarówno w gospodarce danego kraju, jak i na międzynarodowym rynku przewozów morskich¹. W podobny sposób definiuje tę politykę S. Borowicz – „pod pojęciem polityki żeglugowej rozumie się zazwyczaj cele stawiane przez państwo przed flotą handlową, która jest składnikiem gospodarki narodowej oraz środków ekonomicznych, prawnych i administracyjnych, które realizacji tych celów mają służyć”².

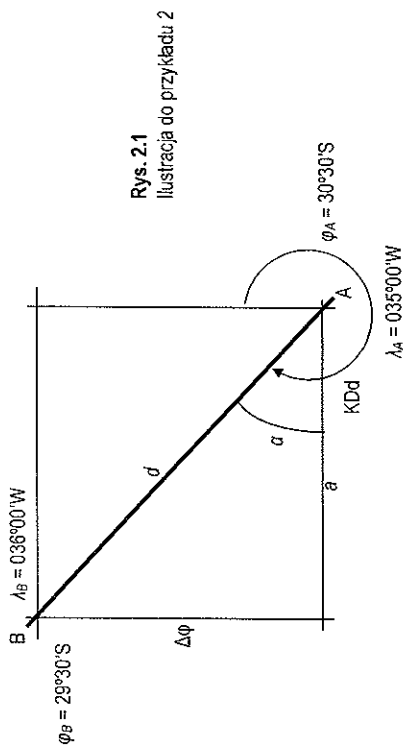
Mimo braku równoznaczności między pojęciami „żegluga morska” i „transport morski” oraz odpowiednio „polityka żeglugowa” i „polityka w zakresie transportu morskiego” czasem są one świadomie stosowane zamiennie³.

Transport morski, traktowany jako całość, jest przeważnie integralną częścią systemu transportowego kraju i stymulatorem rozwoju wielu dziedzin gospodarki narodowej. Jednocześnie działalność podmiotów tego transportu wykracza daleko poza sferę stosunków zewnętrznych i tworzy międzynarodowe relacje ekonomiczne.

¹ T. Łodykowski: *Polityka żeglugowa Polski u progu lat 90*. [W:] *Ekonomia, polityka i marketing w transporcie*. Uniwersytet Szczeciński. Szczecin 1992, s. 140.

² S. Borowicz: *Uwarunkowania i cele polskiej polityki żeglugowej*. Technika i Gospodarka Morska 1983, nr 12, ss. 604-605.

³ Przykładem takiego rozwiązania jest praca J. Kulawy: *Wspólna polityka żeglugowa Unii Europejskiej*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 1999, co zostało zaadaptowane przez autora we wstępie do tego opracowania.



Obliczamy różnicę szerokości geograficznej między pozycjami:

$$\Delta\varphi = \varphi_B + \varphi_A = 29^\circ 30' - 30^\circ 30' = -60' = -1^\circ 00'$$

Obliczamy średnią szerokość:

$$\varphi_m = \varphi_B + \frac{\Delta\varphi}{2} = 30^\circ 30' + \frac{-60'}{2} = 30^\circ 00' S$$

Obliczamy różnicę długości między pozycjami:

$$\Delta\lambda = \lambda_B + \lambda_A = 36^\circ 00' - 35^\circ 00' = 01^\circ 00' = 60'$$

Zamieniamy różnicę długości na zbieżenie nawigacyjne:

$$a = \Delta\lambda \cdot \cos \varphi_m = 60' \cdot \cos 30^\circ 00' = 51,9'$$

Znając różnicę szerokości między pozycjami oraz zbieżenie nawigacyjne obliczamy odległość między pozycjami:

$$d = \sqrt{(\Delta\varphi)^2 + a^2} = \sqrt{60,0^2 + 51,9^2} = 79,3 Mm$$

Korzystając z podstawowych zależności trygonometrycznych obliczamy kąt drogi nad dnem:

$$\cos \alpha = \frac{a}{d} = \frac{51,9}{79,3} = 0,6544$$

$$\alpha \approx 49^\circ$$

$$KDd = \alpha + 270^\circ = 49^\circ + 270^\circ = 319^\circ$$

Odpowiedź: Odległość między pozycjami wynosi 79,3 Mm, a kąt drogi nad dnem 319°.

Literatura:

1. Zajewski J.: *Nawigacja żeglarska*. Warszawa 1986 WKŁ, str. 37-41.
2. Gierłowski J., Meissner T.: *Podstawy nawigacji morskiej*. Gdańsk 1969. Wyd. Morskie.
3. Szczepanek Z., Wróbel F.: *Zadania z nawigacji i astronomii*. Gdańsk 1969. Wyd. Morskie.

W wielu krajach świata, w tym zwłaszcza w UE, żegluga morska uważana jest za efektywną ekonomicznie, przyjazną środowisku i bezpieczną formę transportu, a wydajność przeładunkowa i sprawność portów morskich ma istotny wpływ na funkcjonowanie całego łańcucha transportowego i tworzenie połączeń intermodalnych. Określenie „transport morski” stosowane w referacie obejmuje morską flotę transportową i porty morskie – celowo pominięto tu inne podmioty obrotu morskiego, zajmujące się na przykład spedycją czy maklerstwem.

W świetle powyższych rozważań przez **politykę transportu morskiego należy rozumieć całokształt przedsięwzięć państwa, zwłaszcza o charakterze ekonomicznym, prawnym i administracyjnym, które zmierzają do wyznaczenia strategicznych celów tej gałęzi transportu oraz stwarzania warunków ich realizacji.** Podstawowym zakresem problemowym tej polityki powinny być założenia przyjęte przez centrum gospodarcze oraz ich wpływ na transport morski.

Specyficzna sytuacja transportu morskiego, rozumianego jako samodzielna „wysunięta” gałąź systemu transportowego kraju, działająca głównie na rynku międzynarodowym, objawia się przede wszystkim w wysoce ograniczonym wpływie państwa na kształtowanie się tego rynku. W tej sytuacji polityka transportu morskiego jest atrybutem centrum, tj. rządu i jego organów. Natomiast realizatorami konkretnych zadań, które wynikają z celów tej polityki, są przede wszystkim przedsiębiorstwa tej gałęzi transportu, ich zrzeszenia oraz samorządy terytorialne.

1. Powiązania i współzależności między polityką gospodarczą i polityką żegludową państwa.

Aby wyeksponować podstawowe związki i współzależności między polityką gospodarczą państwa i jego polityką w zakresie transportu morskiego należy na tle celów generalnych i podstawowych zadań w poszczególnych etapach rozwoju kraju nakreślić węzłowe problemy tej gałęzi transportu. Wybór takiego sposobu podejścia uzasadnia swoista etapowość wzrostu gospodarczego Polski. Zadanie to utrudnia mnogość koncepcji dotyczących długości poszczególnych okresów i ich ilości. Specyfika podjętego tematu skłania do przyjęcia odrębnej systematyki, która - jak każdy podział dotyczący procesu rozwojowego - ma charakter względny.

Dla potrzeb referatu wyodrębniono następujące okresy:

1. odbudowa floty transportowej (1945-1949),
2. plan 6-letni (1950-1955),

3. okres intensywnego rozwoju floty transportowej (1956-1975),
5. stagnacja (1976-1988),
6. przekształcenia ustrojowe (1989-2005).

Odbudowa polskiej floty transportowej (1945-1949)

Polityka gospodarcza Polski w pierwszych latach powojennych, które charakteryzowały się wyraźnym ożywieniem gospodarki światowej, miała na celu przede wszystkim wznowienie produkcji w nieczynnych zakładach oraz zabezpieczenie podstawowych potrzeb ludności. Dzięki korzystnym zmianom w strukturze kierunkowej handlu zagranicznego doszło do ożywienia wymiany zarówno z krajami ościennymi, jak również zamorskimi – były to okoliczności sprzyjające rozwojowi morskiej floty transportowej.

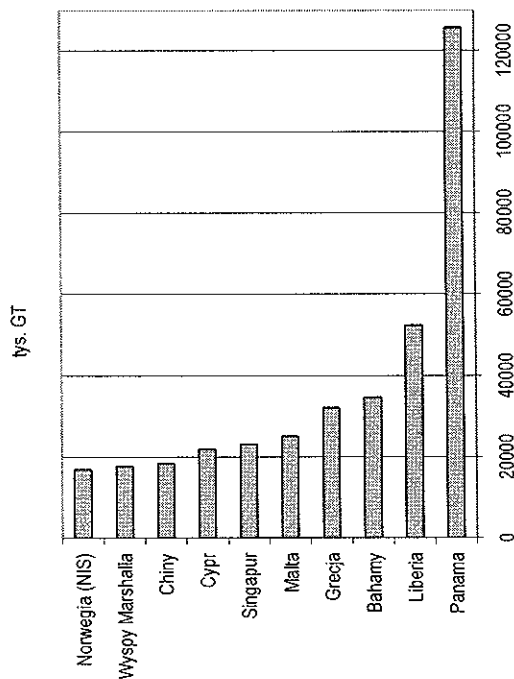
Plan trzyletni (1947-1949) przewidywał przebudowę struktury społeczno-gospodarczej państwa i scalenie ziem odzyskanych z resztą kraju – przemysł i transport pochłonęły 75 proc. wszystkich nakładów inwestycyjnych planowanych na te lata. Szczególnie wysokie kwoty przeznaczono na gospodarkę morską w związku z jej rozległymi zniszczeniami. Mimo utraty w działaniach wojennych 19 statków o nośności 73.523 ton, stan polskiej floty transportowej nie uległ zasadniczym zmianom ilościowym – w chwili zakończenia wojny polską banderę podnosiło 35 statków o pojemności 126,3 tys. BRT. Było to możliwe dzięki zakupom innych jednostek w miejsce utraconych.

Zewnętrznym przejawem nowego podejścia do zagadnień transportu morskiego było wyodrębnienie dekretem rządu z 16.04.1947 r. oddzielnego resortu – Ministerstwa Żeglugi. Powrót przedsiębiorstw żegludowych, wraz ze statkami, nastąpił w marcu 1946 r., natomiast w 1947 r. Polska przejęła 13 jednostek (o pojemności 52.827 BRT i nośności 65.416 ton) w ramach należnych jej odszkodowań wojennych.

Uruchowienie produkcji statków w stoczniach krajowych nastąpiło w 1948 roku, po częściowej ich odbudowie – dzięki temu pod koniec planu trzyletniego weszły do eksploatacji dwa rudowęglowce zbudowane w Gdańsku. W latach 1945-1950 Gdynia-Ameryka Linie Żegludowe S.A. (GAL), działając w imieniu własnym i dwóch pozostałych przedsiębiorstw żegludowych, tj. Żegluga Polskiej S.A. i Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego S.A., za zgodą państwa, nabyły 10 statków za granicą (łącznie ich tonaż wyniósł 30.789 BRT i 44.060 DWT). Na koniec

MORSKA FLOTA HANDLOWA WG BANDER W 2003 R. W TYS. GT

Kraj rejestracji	Swiat	Panama	Liberia	Bahamy	Grecja	Malta	Singapur	Cypr	Chiny	Wyspy Marshalla	Norwegia (NIS)
tys. GT	605218	125722	52435	34752	32203	25134	23241	22054	18428	17628	16997



Źródło: „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2004.

¹⁾ Według danych statystycznych pojemność brutto GT jest inna dla statków wg bander (605218 tys. GT) i dla statków wg narodowości (687414 tys. GT).

Z kolei przedmiotem działalności PZM, która skupiała w swoim ręku tylko 12,3% tonażu naszej floty transportowej, była eksploatacja linii regularnych Morza Bałtyckiego i Morza Północnego oraz żegluga nieregularna bliskiego zasięgu⁶.

Nieco później - 15 czerwca 1951 roku, na podstawie umowy między rządami Rzeczypospolitej Polskiej i Chińskiej Republiki Ludowej, powstało Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A. „Chipobrok”. Nowy armator specjalizował się początkowo w przewozach drobniczy konwencjonalnej, następnie uruchomił regularne serwisy „konwencjonalno-kontenerowe” w relacji porty Europy (Gdynia, Szczecin, Hamburg, Antwerpia) do portów Chin i Azji Południowo-Wschodniej⁷.

Żegluga morska miała w planie 6-letnim poważne zadania do wykonania w związku ze znacznym wzrostem obrotów handlu zagranicznego (phz). Nie było to jednak do końca możliwe ze względu na znaczne opóźnienia w dostawach tonażu ze stoczni krajowych i zagranicznych.

Na koniec badanego okresu polska flota transportowa składała się z 83 statków o pojemności 288.203 BRT i nośności 400.566 ton – Polskie Linie Oceaniczne dysponowały znacznie większą i nowocześniejszą flotą niż PZM.

Rezultatem polityki transportu morskiego tego okresu, preferującego rozwój połączeń regularnych, było zapewnienie polskiemu handlowi zagranicznemu i własnym portom zasadniczej, ramowej obsługi. Z drugiej strony wzrost obrotów handlu zagranicznego z krajami zamorskimi i poprawa warunków obsługi tonażu w portach morskich stymulowały rozwój żeglugi i potencjału tych portów.

Okres intensywnego rozwoju floty transportowej (1956-1975)

Ten przedział czasu obejmujący cztery plany pięcioletnie, chociaż nie był on zupełnie jednolity, to z punktu widzenia rozwoju polskiej floty transportowej posiadał wiele cech wspólnych.

Trzeci etap powojennej polityki gospodarczej (1956-1960) miał na celu bardziej proporcjonalny i zrównoważony wzrost gospodarczy. Chodziło o złagodzenie napięć powstających w okresie realizacji planu 6-letniego i przeniesienie znacznych środków inwestycyjnych do zaniedbanych uprzednio działów gospodarki.

⁶ Zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 2.01.1951 r. w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Polska Żegluga Morska.

⁷ Pod koniec 2003 roku flota Towarzystwa składa się z 19 drobnicowców o łącznym tonażu 427.000 DWT i zdolności przewozowej okolo 13.000 TEU, średni wiek statków osiągnął 13 lat.

Nowe podejście do spraw żeglugi w okresie realizacji pierwszego planu pięcioletniego znalazło również swój wyraz w zmianach organizacyjnych.

Celem „zmniejszenia nadmiernego centralizmu w resorcie” i stworzenia lepszych warunków dla wyzwalania inicjatyw w przedsiębiorstwach armatorskich zlikwidowano w 1957 r. Centralny Zarząd Morskich Przewozów Handlowych⁸.

W pewnym stopniu ten pierwszy plan 5-letni stanowił kontynuację i zakończenie realizacji szeregu zadań, których nie zdolano wykonać w latach 1950-1955, ponadto po raz pierwszy od zakończenia II wojny światowej zanotowano wzrost intensywnych czynników rozwoju gospodarczego, zwłaszcza wydajności pracy. Dał się też zauważyć wzrost wysiłku inwestycyjnego – przyrost nakładów inwestycyjnych w gospodarce narodowej wyniósł 54% w roku 1960 w stosunku do roku 1955. Kluczową decyzją dla rozwoju floty transportowej w Polsce była uchwała Rady Ministrów, podjęta w grudniu 1956 r. o utworzeniu dewizowego Funduszu Rozbudowy Morskiej Floty Handlowej. Fundusz ten, w latach 1957-1959, gromadził środki dewizowe, pochodzące z różnych źródeł⁹, przeznaczone na rozwój floty transportowej.

W okresie realizacji drugiego planu 5-letniego (1961-1965) podstawowym założeniem polityki transportu morskiego było dążenie do coraz pełniejszego zaspokajania potrzeb polskiego handlu zagranicznego – w roku 1960 własną flotą przewieziono tylko 26% ładunków oferowanych przez phz. W zakresie żeglugi liniowej chodziło wtedy o rozbudowę potencjału przewozowego do stanu wyprzedzającego potrzeby własnego handlu zagranicznego. Do roku 1960 rozbudowa tonażu trampowego postępowala wolniej. Znaczne wyrównanie tych dysproporcji nastąpiło w latach 1959-1963 dzięki zakupowi tonażu używanego. Forma kupna zwana „antycycharterową” polegała na wykorzystaniu środków dewizowych, zamiast na zapłatę frachtów obcym armatorom, na zakup statków do przewozu tych ładunków. Taka forma nabycia była wtedy bardzo korzystna ze względu na niskie ceny tonażu używanego związane z okresem dekoniunktury. Fundusz Antycycharterowy odegrał doniosłą rolę w rozwoju polskiego trampingu. Fundusz ten, z którego środków zakupiono prawie 240 tys. DWT (23 statki, w tym 19 typu „Liberty” i „Empire”) stał się faktyczną podstawą rozwoju różnych form trampingu, zwłaszcza trampingu oceanicznego.

⁸ Centralny Zarząd Morskich Przewozów Handlowych był utworzony w miejsce powstałego 2 stycznia 1951 r. Centralnego Zarządu Polskiej Marynarki Handlowej, o którym wspomniano wcześniej.

⁹ Cyfrowana uchwała przewidywała następujące źródła gromadzenia środków dewizowych: wpływy ze sprzedaży statków po 1.01.1957 r., które nie odpowiadały warunkom eksploatacji i potrzebom przewozowym kraju; wpływy z eksploatacji pierwszych dziesięciotyśięczników produkcji krajowej; wpływy dewizowe netto Polskiego Rátownictwa Okrętowego za usługi zaprawnicze; wpływy dewizowe uzyskane po 1.01.1957 r. związane z reasurancją statków utraconych i wpływy z tytułu zysków dewizowych od udziałów polskich armatorów w przedsiębiorstwach zagranicznych oraz z likwidacji roszczeń do tych przedsiębiorstw z lat ubiegłych.

Z kolei w latach 1966-1970 polityka gospodarcza kraju koncentrowała się głównie na wzroście produkcji rolnej, rozwoju bazy surowcowej i zwiększaniu tempa inwestowania. To nowe podejście wyrażało się również we wszechstronnym wykorzystaniu postępu naukowo-technicznego i organizacyjnego oraz nacisku na rozwój handlu zagranicznego. Handel zagraniczny, podniesiony wówczas do rangi ważnego czynnika wzrostu gospodarczego, stał się promotorem modernizacji przemysłu, unowocześniania jego struktury i podnoszenia jakości produkowanych wyrobów, zwłaszcza oferowanych na eksport. Ten pogląd dostarczał odpowiednich argumentów zwolennikom inwestycji tonażowych.

Preferencje w rozwoju trampingu w stosunku do rozbudowy floty liniowej, które narastały z upływem drugiej i trzeciej pięcioletki, doprowadziły do dominacji tonażu trampowego nad liniowym. Fakt ten nie powstrzymał kolejnych zmian w organizacji żeglugi morskiej w Polsce. Reorganizację przeprowadzono na mocy Zarządzenia Ministra Żeglugi nr 84 z dnia 15 września 1969 r. w sprawie zmian w zadaniach i organizacji przedsiębiorstw PLO i PŻM (Dz. Urz. Ministerstwa Żeglugi nr 10, poz. 61). W wyniku tych zmian, które argumentowano potrzebą czystości profilu organizacyjnego i koniecznością podniesienia poziomu świadczonych usług przewozowych, Polskie Linie Oceaniczne skupiły się na zatrudnieniu floty liniowej, a Polska Żegluga Morska na eksploatacji trampów (głównie masowców i zbiornikowców).

Program wytyczony na lata 1971-1975 uwzględnił krytykę strategii gospodarczej uprawianej w latach ubiegłych – podejmowano działania zmierzające do zwiększenia udziału Polski w międzynarodowym podziale pracy i współpracy z zagranicą. Czynniono również zabiegi mające na celu poprawę relacji między rosnącym szybko importem a eksportem. Postawiono między innymi tezę, że swego rodzaju panaceum może tu stanowić preferowanie polskich specjalności, które miały zdynamizować eksport – wśród nich znalazł się przemysł okrętowy.

Na omawiany okres przypada najbardziej dynamiczny w powojennym trzydziestoleciu wzrost nakładów inwestycyjnych. W wyniku tych działań wzrósł prawie o jedną trzecią przeciętne techniczne uzbrojenie pracy w przemyśle i prawie o połowę w budownictwie. Łącznie odnowiono ponad третią część aparatu produkcyjnego.

Dla rozwoju polskiego transportu morskiego istotnym było otwarcie w 1974 roku Portu Północnego w Gdańsku – najgłębszego portu na Morzu Bałtyckim, z torem wodnym o głębokości 17 m, który może przyjmować największe statki wchodzące na Bałtyk, o nośności do około

150.000 ton. Już w 1979 r. port ten przeładował około 17 mln ton ładunków (węgla i paliw płynnych).

Z kolei w Świnoujściu oddano do eksploatacji bazę ładunków chemicznych (Świnoujście III) i rozpoczęto budowę bazy węglowo-rudowej (Świnoujście IV), zaś w Gdyni rozpoczynają pracę terminal kontenerowy na Nabrzeżu Helskim.

Tempo rozwoju floty było wtedy największe w historii naszego transportu morskiego; szybkim zmianom ilościowym towarzyszyły w coraz większym stopniu zmiany jakościowe. Do eksploatacji wchodziły jednostki nie występujące do tej pory w naszej flocie. Na przykład, wychodząc naprzeciw potrzebom przewozowym phz w zakresie importu ropy naftowej drogą morską, zakupiono w latach 1974-1975 sześć dużych zbiornikowców (o nośności jednostkowej od 137.160 do 146.110 ton). Pojawił się również tonaż specjalistyczny – siarkowce do transportu siarki kruszonej i mielonej a następnie zbiornikowce do przewozu siarki płynnej i stężonego kwasu siarkowego.

W tym okresie szerokim frontem do naszej floty transportowej zaczęły wkraczać również nowe technologie przewozu i przeładunku drobnicy. Fakt zakupu w kwietniu 1969 r. przez PLO 100 standardowych kontenerów 20-stopowych dla linii północno-amerykańskiej zwykło się uważać za początek konteneryzacji w polskim transporcie morskim¹⁰. Należy podkreślić, że jeszcze wtedy armator nie dysponował własnym tonażem specjalistycznym do ich przewozu. Kontenery przewożono wówczas w niewielkich ilościach na pokładach drobnicowców uniwersalnych lub tonażem czarterowanym. Rozwijała się również dynamicznie żegluga promowa; obok promów pasażersko-samochodowych wchodziły do eksploatacji promy pasażersko-kolejowe¹¹, tworzono podwaliny pod rozwój technologii poziomego ładowania (ro-ro).

Jednocześnie był to okres najbardziej dynamicznego wzrostu obrotów handlowych drogą morską – w 1956 r. wynosiły one 12,4 mln ton zaś w roku 1975 osiągnęły 49,7 mln ton. Na koniec 1975 roku polska flota transportowa liczyła 315 statków o nośności 4.036 tys. DWT i pojemności 2.577 tys. BRT. Niestety, w końcu analizowanego okresu zaczęły się trudności ze sprawną obsługą statków w portach krajowych – problem ten dotyczył zwłaszcza liniowców oraz masowców z importowanym zbożem i rudą.

¹⁰ I. Tarski, W. Januszkiewicz, E. Teichmanowa: *Międzynarodowe przewozy kontenerowe*. Warszawa 1972, s. 27.

¹¹ Decyzją ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 31 stycznia 1976 r. powołano Polską Żeglugę Bałtycką z siedzibą w Kołobrzegu, której głównym zadaniem było organizowanie przewozów pasażersko-turystycznych w żegludzie morskiej – szczytowym okresem rozwoju PZB był rok 1989. Kiedy przedsiębiorstwo utrzymywało osiem połączonych promowych.

Stagnacja (1976-1988)

Sytuacja gospodarcza świata w dekadzie lat siedemdziesiątych była związana z pogłębiającym się kryzysem gospodarczym, spowodowanym między innymi dwoma kryzysami naftowymi¹², które wystąpiły w latach 1973-1974 i odpowiednio 1979-1980. Skutki tego zalamania w transporcie morskim odczuwane były również w następnym dziesięcioleciu. Ten stan rzeczy nie pozostawał bez wpływu na obroty towarowe - traktując międzynarodowe przewozy morskie jako podstawę rozwoju żeglugi¹³ należy zwrócić uwagę na istotny fakt: do 1979 roku mieliśmy do czynienia ze stałym ich wzrostem aż do poziomu około 3,7 mld ton. Kolejne lata przynosiły spadek tych przewozów - w 1983 r. do około 3,1 mld ton - dopiero w roku 1990 nastąpił wyraźny ich przyrost do poziomu ponad 3,9 mld ton. Nie pozostawało to bez wpływu na sytuację polskiej floty transportowej.

Pojawiły się również pierwsze symptomy kłopotów związanych z realizacją planów odnowy i rozbudowy tonażu, zwłaszcza starzejącej się szybko floty liniowej. Przejęcie w 1982 r. przez budżet państwa całości środków zgromadzonych przez PLO w postaci funduszu rezerwowego (około 50 mln USD) pogorszyło jeszcze analizowaną sytuację. Zwłaszcza, że rodzimy przemysł okrętowy zgodził się jedynie na dostawę trzeciej części zamówionego przez armatorów krajowych tonażu (około 243 tys. DWT).

Było to związane z pokryciem przeważającej części produkcji stoczniowej zamówieniami zagranicznymi; dopiero w latach 1978-1980 powstały korzystniejsze warunki lokowania przez naszych armatorów zamówień na nowoczesny tonaż w polskich stoczniach. Pozostałe potrzeby (prawie 700 tys. DWT) miały pokryć zakupy zagraniczne po stosunkowo niskich cenach i na dogodnych warunkach kredytowych, negocjowanych w warunkach dekoninkury¹⁴.

Należy obiektywnie stwierdzić, co przyznaje wielu autorów¹⁵, że różne dokumenty dotyczące transportu morskiego opracowywane w naszym kraju nie zawsze charakteryzowały się zgodnością i spójnością. Jeszcze groźniejszym był brak konsekwencji w realizacji wielu

¹² Same kryzysy naftowe były w obu przypadkach poprzedzone narastającą inflacją walut krajów wysoko uprzemysłowionych i wzrostem cen towarów konsumpcyjnych, co spowodowało znaczne pogorszenie warunków wymiany (*terms of trade*).

¹³ F. Gronowski: *Świat a Polska w żegludzie morskiej połowy lat osiemdziesiątych*. t.1, t.2, t.3. Sejmik Morski. Instytut Wydawniczy PAX. Warszawa 1988, s.147.

¹⁴ Przykładem bezprecedensowego rozwiązania w tym zakresie był tzw. "kontrakt stulecia", tj. powołanie (na podstawie porozumienia między rządami PRL i Wielkiej Brytanii z grudnia 1976 r.) polsko-brytyjskiej spółki - Anglo-Polish Shipping Venture Ltd., której członkami byli: PZM i British Ship Builders. Centrala brytyjskiego znacjonalizowanego przemysłu okrętowego sfinansowała w latach 1979-1980 budowę 22 masowców o nośności jednostkowej od 4.400 do 16.500 DWT i dwóch dźwigów pływających. PZM zajął się eksploatacją tych statków, a Zespół Portowy Szczecin-Świnoujście załadował i zdemontował dźwigi pływające.

¹⁵ F. Gronowski: *Wybrane refleksje ogólne i szczególne dotyczące gospodarki morskiej*. t.1; t.2. Sejmik Morski. Instytut Wydawniczy PAX. Warszawa 1987, s.s.280-281; F. Gronowski: *Polityka morska Polski na rozdrożu*. Zeszyty Naukowe WSM. Nr 50. Szczecin 1995., s.s. 6-7 i linii.

służnych założeń, pogłębiający się w miarę upływu czasu. Mimo wielomiliardowych inwestycji zrealizowanych w latach siedemdziesiątych, które doprowadziły do poważnej odnowy i modernizacji potencjału gospodarki morskiej Polski, nie udało się do końca skoordynować i usprawnić jej funkcjonowania. Pojawili się bowiem wielorakie dysproporcje w rozwoju całego kompleksu, poszczególnych jego części składowych, jak również między transportem morskim a gospodarką narodową.

Na dzień 31 grudnia 1988 roku polska flota transportowa liczyła 256 statków o łącznej nośności 4.111 tys. ton i pojemności 2.829 tys. BRT.

Przekształcenia ustrojowe (1989-2005)

Proces transformacji transportu morskiego w Polsce rozpoczął się w 1989 roku w związku z całkowitą zmianą systemu gospodarowania i daleko idącymi przekształceniami strukturalnymi gospodarki narodowej. W sferze ekonomicznej system centralnego planowania zastępowały stopniowo prawa rynku – zasadniczej zmianie uległy zarówno funkcje, jak i kompetencje organów władzy państwowej i samorządowej wobec podmiotów gospodarczych. Jednocześnie przedsiębiorstwa transportu morskiego potrzebowały gruntownej modernizacji, zwłaszcza w zakresie przekształceń strukturalno-organizacyjnych i zmian w systemach zarządzania oraz poprawy sytuacji finansowej. Mimo znacznej dekapitalizacji majątku i ogromnego zadłużenia państwo odstąpiło od wszelkich form pomocy na rzecz gospodarki morskiej, wprowadzając twarde rozwiązania w sferze polityki finansowej, w tym restrykcyjny system podatkowy i pieniężno-kredytowy¹⁶.

Fakt ten należy wiązać z kompletną zmianą warunków pracy transportu morskiego po 1989 roku, w nowych realiach politycznych i ekonomicznych. Na te zmiany zwraca uwagę wielu autorów. Na przykład K. Luks i S. Szwanowski piszą o pracy transportu morskiego w nowych warunkach, że „... stracił aktualność dotychczasowe podstawy jego funkcjonowania a oba człony tj. żegluga morska i porty morskie stanęły wobec potrzeby głębszych zmian (...) Stare poglądy, nie w pełni zostały przezwyciężone, a dokonane przekształcenia, mimo swojej głębokości, nie mogą być uznane za wystarczające. (...) Nie przewidywano również tradycyjnego (...) poglądu, że głównym czynnikiem pomyślnego działania na morzu jest państwo, które traktuje się niekiedy

wręcz jako reprezentanta interesów przedsiębiorstw i załóg przedsiębiorstw, a nie emanację woli narodu. Pogląd ten musi ulec szybkiemu przewartościowaniu.”¹⁷

Z kolei D. Waldziński zwraca uwagę na polowiczne przekształcenia dotyczące przedsiębiorstw gospodarki morskiej - większość z nich poddana została komercjalizacji i przekształcona w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa. Faktycznie pozostały one własnością państwa, ale zaczęły funkcjonować w oparciu o kodeks handlowy. Jednak część z nich ma nadal status przedsiębiorstw państwowych. Autor ten słusznie twierdzi, że w wyniku braku odpowiednich rozwiązań legislacyjnych dotyczących restrukturyzacji podmiotowej przedsiębiorstw tego kompleksu, skoncentrowały się one na restrukturyzacji przedmiotowej. W wyniku tego stanu rzeczy mamy do czynienia z różną sytuacją ekonomiczną przedsiębiorstw transportu morskiego¹⁸.

Podmioty gospodarcze nie dysponowały wówczas środkami własnymi, które można było przeznaczyć na rozwój, a wysoko oprocentowane kredyty bankowe były dla nich niedostępne. Ponadto wystąpiły negatywne zjawiska gospodarcze w postaci inflacyjnego wzrostu kosztów krajowych, drastycznego spadku obrotów phz i popytu w kraju oraz obniżenie przeladunków w portach; postępował proces starzenia się floty transportowej¹⁹ - tylko w latach 1985-1993 inwestycje w żegludze morskiej (w cenach statych z 1985 r.) spadły ośmiokrotnie. Dodatkowo, na skutek pasywnej postawy załadowców, wystąpił w skali całego transportu ładunków phz spadek udziału przewozów w gestii własnej na rzecz przewozów w gestii obcej.

Mimo tych trudności z dniem 1 września 1991 r. w Szczecinie rozpoczęła działalność żegluga Euroafrica Linie Żeglugowe (Euroafrica Shipping Lines – ESL) - spółka z ograniczoną odpowiedzialnością²⁰. Nowy podmiot gospodarczy powstał w ramach prywatyzacji Polskich Linii Oceanicznych z Oddziału Linii Europejskich i Afryki Zachodniej PLO. Następnie (1 lipca 1992 r.) utworzono spółkę agencyjną Polcontainer i odpowiednio 1 stycznia 1993 r. spółkę spedycyjno-agencyjną (Franck and Tobiesen Poland Ltd Shipping and Forwarding). Wreszcie 1 maja 1993 r.

¹⁷ K. Luks, S. Szwanowski: *Transport morski w polityce transportowej państwa*. Nowum, Płock 2001, s.7.

¹⁸ D. Waldziński: *Miejsce i rola samorządów lokalnych w polskiej polityce morskiej*. Politechnika Gdańska, Gdańsk 1999, ss.46-47.

¹⁹ Na przykład w latach 1985-1993 wartość usług transportu i portów morskich rosła wolniej niż PKB – wystąpiła tendencja znikłowa udziału transportu morskiego w PKB i ekspozycje phz. Wzrost znaczenia obrotów z Niemcami, Austrią, Szwecją i Włochami (w 1994 r. 43,8% polskiego eksportu) sprawił, że szybsze i tańsze okazały się przewozy lądowe niż morskie. W tym okresie udział usług żeglugi morskiej w eksporcie phz obniżył się z 6,2% do 5,5%, usług portowych z 2,1% do 1,7% i całości usług transportu morskiego (przewozy ładunków i pasażerów) w PKB z 1,6% do 1,2%. – J. Bumiewicz: *Założenia polityki morskiej państwa*. [w:] XII Sejmik Morski, Słowarzyżenie Civitas Christiana, Szczecin 1997, s.49.

²⁰ Spółka została zarejestrowana 2 sierpnia 1991 r. (Euroafrica Linie Żeglugowe; pierwsza dekada 1991-2001, Wyd. Foka, Szczecin 2001, s.12).

¹⁶ J. Żurek, J. Kubiński: *Stan polskiej gospodarki morskiej w świetle raportu Banku Gdańskiego*. [w:] XI Sejmik Morski, Słowarzyżenie Civitas Christiana, Szczecin 1996, s. 168.

powołana zostaje spółka armatorska POL-Levant²¹. Z kolei 25 maja 1994 r., w wyniku porozumienia Żegluga Polskiej S.A. należącej do Grupy P&M i ESL, powołano spółkę operatorską Unity Line. Nowa spółka zarządza linią promową Świnoujście – Ystad, gdzie zatrudniony jest najnowszy prom „Combi” m/f Polonia oraz dwa promy spółki Euroafrica.

Był to generalnie bardzo trudny okres dla transportu morskiego - od 1990 roku trwała recesja w gospodarce światowej, występowała nierównowaga płańcicza i rosło zadłużenie zagraniczne w skali globalnej. Ciągłe relatywnie niskie przyrosty światowych obrotów ładunkowych drogą morską sprawiły, że mieliśmy do czynienia z nadpodażą tonażu w wielu typach i grupach statków. Ten stan rzeczy prowadził do narastającej konkurencji o ładunki i pasażerów.

Trudna sytuacja występowała również w skali kraju ze względu na brak jakiegokolwiek promocji ze strony państwa przy narastającym „drenażu” finansowym podmiotów gospodarczych, głównie w postaci podatków i cel²². Jednocześnie wspomniane już dysproporcje w transporcie morskim doprowadziły do powstania progów infrastrukturalnych, które w sposób bezpośredni lub pośredni oddziaływały na rozwój tej gałęzi transportu²³.

Te złożone uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne sprawiły, że coraz częściej mieliśmy do czynienia z przenoszeniem statków polskich armatorów pod tanie bandery w celu uzyskania korzystniejszych warunków ich eksploatacji (niskie koszty załogowe i niższe opodatkowanie) oraz pozyskania łatwiejszych i tańszych źródeł finansowania inwestycji tonażowych. Doszło również do drastycznych decyzji w kwestii sprzedaży statków – na przykład tylko w latach 1990-1993 flota Polskich Linii Oceanicznych zmniejszyła się z 93 statków o nośności 888 tys. ton, do 54 jednostek o nośności 841,2 tys. ton; w kolejnych latach następował dalszy spadek tonażu w dyspozycji tego armatora²⁴.

Przekształcenia własnościowe w polskich przedsiębiorstwach żegludowych znajdują się nadal w różnych fazach, towarzyszy im daleko idąca dywersyfikacja ich działalności i głębokie zmiany organizacyjne. Generalnie można stwierdzić, że zmiany te

zaowocowały wzrostem samodzielności finansowej i operacyjnej przedsiębiorstw, osiągając standardy światowe w tym względzie.

Trudności w finansowaniu inwestycji tonażowych i zaciąganiu kredytów oraz wysokie koszty eksploatacji statków w kraju skłaniały i skłaniają naszych armatorów do tworzenia za granicą różnego typu spółek („statkowych”, *single-purpose company* i innych) w celu zakupu i rejestracji tam statków oraz uzyskiwania kredytów inwestycyjnych. Jako paradoks może tu posłużyć przykład kupowania statków w polskich stoczniach dla naszych armatorów przez specjalnie w tym celu tworzone podmioty zagraniczne²⁵.

Ustawa z dnia 1 grudnia 1989 r. o utworzeniu urzędu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz.U. Nr 67, poz. 407 z 1989 r.) stanowiła m.in., że opracowuje on założeń polityki państwa w sferze gospodarki morskiej i dba o ich realizację. Coraz częściej podnosi się jednak głosy, że w programie rozwoju transportu morskiego nie można formułować nadmiernie roszczeniowych postulatów pod adresem budżetu państwa²⁶.

Z kolei z opracowania resortu z 1995 roku²⁷ wynikało, że rozwijane i wspierane mogą być tylko te sfery morskiej działalności gospodarczej, które w naturalny sposób mają zapewnione możliwości osiągania dodatniej rentowności. Coraz trudniej było jednak spełniać naszej flocie transportowej i portom morskim ten warunek. Należy przynajmniej dążyć do przestrzegania zasady, że Skarb Państwa, jako współwłaściciel majątku portowego i żegludowego, będzie gwarantem suwerenności kraju w zakresie transportu morskiego.

Skupiając się na aktualnej sytuacji transportu morskiego należy stwierdzić, że mamy do czynienia z poważnym regresem w żegludzie, portach morskich i pozostałych branżach gospodarki morskiej. Jak słusznie zauważa F. Gronowski²⁸ regres ten jest lustrzanym odbiciem stanu całej gospodarki, ale jego korzeni należy szukać również w światowej recesji, która trwała prawie do końca 2003 roku. Niestety w bieżącej polityce gospodarczej państwa sprawy morza są traktowane marginalnie.

O pewnym, przynajmniej formalnym, wzroście zainteresowania gospodarką morską, w tym również żeglugą i portami, świadczą dokumenty opracowane ostatnio przez Ministerstwo

²⁵ Pozwalał to na wykorzystanie przez stocznię tzw. ulg eksportowych pozytywnie wpływających na cenę statków, na obniżenie kosztów transferu dewiz do Polski i umożliwiano unikanie podatku VAT.

²⁶ J. Burmistrz: *Zabójstwo polityki morskiej państwa. W.: Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju transportu morsko-łódzowego Polski. XII Sejmik Morski. Słowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1997, s. 51.*

²⁷ *Polityka morska państwa – tezy i role w jej realizacji Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. MTIGM. Warszawa 1995, s. 17.*

²⁸ F. Gronowski: *Polityka morska ...*, art. cyt., s. 10.

²¹ J. Żurek: *Uwarunkowania i kierunki rozwoju żeglugi liniowej w Polsce*. [w:] XII Sejmik Morski. Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju transportu morsko-łódzowego Polski. Słowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1997, s. 140.

²² F. Gronowski: *50 lat żegluga morskiej na Pomorzu Zachodnim*. [w:] XI Sejmik Morski. Słowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1996, s. 137.

²³ Mamy tu przede wszystkim na myśli progę techniczne w postaci na przykład wyczerpania się zdolności przełotowych linii i węzłów transportowych obsługujących porty morskie, progę organizacyjno-technologiczną związane z „odpornością” całej gospodarki na wdrażanie nowych technologii (na przykład komercyjizacji na zapleczu krajowych portów) i progę strukturalną będącą wynikiem koncentracji poboków ładunkowych kierowanych do portów oraz z portów morskich tylko na wybranych, nielicznych połączeniach transportowych.

²⁴ Z całej floty PLO pozostało (stan na dzień 1 maja 2003 r.) 7 statków o łącznej nośności 42,3 tys. ton.

zastąpić nowym tonażem dalszych 20 jednostek, z grupy wiekowej 16-20 lat, o nośności 485,6 tys. ton. Oznacza to, że do roku 2015 powinniśmy łącznie wymienić 79 statków o tonażu obejmującym połowę obecnie posiadanego taboru.

Jednocześnie nie należy wykluczać potrzeby budowy zupełnie nowych typów jednostek pływających, dotychczas nie eksploatowanych w naszej flocie – na przykład gazowców czy wycieczkowców.

Ograniczając się tylko do ogólnych parametrów kierunkowych należy jednoznacznie stwierdzić, że kluczowym problemem w Polsce w odniesieniu do żeglugi jest chroniczny brak kapitału. Ten stan rzeczy wskazuje na pilną potrzebę stworzenia w kraju właściwego systemu kredytowania inwestycji tonażowych oraz takich warunków organizacyjno-prawnych i finansowych, które będą stanowiły realną zachętę dla rodzimych i zagranicznych inwestorów do realizacji projektów związanych z rozwojem tego segmentu transportu morskiego.

2. Uwarunkowania rozwoju polskiej floty transportowej

Podstawowym celem liberalnej polityki transportu morskiego jest umożliwienie swobodnego dostępu do usług tej gałęzi transportu. Stosunkowo łatwo osiągnąć ten cel przy silnej pozycji konkurencyjnej własnej floty transportowej i portów morskich.

Nasilająca się liberalizacja rynków żeglugowych, zwalczanie przejawów dyskryminacji, wolny dostęp do ładunków i pasażerów oraz stosowanie cen rynkowych, znajduje również odbicie w obowiązujących standardach Unii Europejskiej. W tym kontekście wymaga podkreślenia faktu, że ze względu na zmianę w ostatnich dziesięcioleciach charakteru naszej floty z instrumentalnej na zarobkową, jesteśmy żywnie zainteresowani liberalizacją w światowym transporcie morskim.

W warunkach gospodarki wolnorynkowej o rozbudowie potencjału przewozowego floty i infrastruktury portów morskich decyduje przede wszystkim przedmiot przewozu, tj. poziom obrotów towarowych i wielkość przewozów pasażerskich. Od popytu na usługi przewozowe zależy więc w przeważającej mierze rozwój polskiej floty transportowej.

Polityka rozwoju morskiej floty transportowej jest zależna od wielu czynników obiektywnych, których oddziaływanie ulega istotnym zmianom z upływem czasu, stąd sformułowanie uniwersalnych celów tej polityki jest bardzo ryzykowne i trudne. W konkretnej sytuacji wdrażanie polityki żeglugowej musi przebiegać w sposób elastyczny, dostosowany do aktualnych okoliczności i warunków pracy floty.

Infrastruktury. Chodzi zwłaszcza o Raport o stanie gospodarki morskiej²⁸, który został rozpatrzone przez Komitet Rady Ministrów w dniu 6 marca 2003 r. i przekazany do dalszych prac Radzie Ministrów i Sejmowej Komisji Infrastruktury oraz o Informację Rządu RP o stanie gospodarki morskiej²⁹, przyjętą przez Komitet Rady Ministrów 30 października 2003 roku. Również w końcu października tego roku odbyły się spotkania konsultacyjne w Gdyni i Szczecinie, zorganizowane pod przewodnictwem odpowiednich regionalnych zespołów parlamentarnych, poświęcone opracowaniu też do przygotowawczej debaty parlamentarnej na temat polityki morskiej państwa. Wspomniana debata odbyła się 17 grudnia 2003 roku.

Kolejne dokumenty Ministerstwa Infrastruktury, które zostały opracowane na przełomie lat 2004-2005, dotyczyły szerszych zagadnień związanych z polityką transportową państwa i rozwojem kompleksu gospodarki morskiej jako całości. Były to odpowiednio: *Polityka transportowa państwa na lata 2005-2020*, *Strategia rozwoju transportu na lata 2007-2013* i *Strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015*.

Podjęte zabiegi nie zahamowały regresu polskiej floty transportowej – na koniec 2004 roku liczyła ona 118 statków o łącznej nośności 2.407 tys. ton i pojemności (GT) 1.709 tys. Średni wiek jednostek na koniec tego roku osiągnął 19,5 lat, a symboliczna skala podejmowanych obecnie inwestycji tonażowych nie rzuca widocznych zmian w tym względzie – stąd pilna potrzeba podjęcia zdecydowanych działań. Strukturę wiekową naszej floty transportowej na koniec 2004 roku przedstawia poniższe zestawienie.

Tablica 1

Morska flota transportowa według wieku statków (stan w dniu 31 XII 2004 r.)

Wyszczególnienie	Statki	Nośność (DWT)
Ogółem	118	2.407.000
w wieku lat: 5 i mniej	4	101.000
6 - 10	17	448.800
11 - 15	18	648.100
16 - 20	20	485.800
21 - 25	26	393.400
26 i więcej	33	330.100

Źródło: Porty morskie i żegluga morska w Polsce w latach 2002-2004, GUS, Szczecin 2004, s.57

Z prezentowanych danych wynika, że 59 statków o łącznej nośności 723,5 tys. ton wymaga pilnej wymiany, w następnej kolejności (w perspektywie do 2015 r.) trzeba będzie

²⁸ Raport o stanie gospodarki morskiej. Synteza wraz z elementami strategii rozwoju gospodarki morskiej. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2002. [maszynopis].

²⁹ Informacja Rządu RP o stanie gospodarki morskiej. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2003. [maszynopis].

(statki) i wiele czynników produkcji transportowej (paliwo, usługi przeladunkowe, ubezpieczeniowe i inne), są również nabywane na rynku międzynarodowym. Stał między innymi wynika naturalna potrzeba ochrony interesów transportu morskiego poszczególnych krajów na arenie międzynarodowej.

Rosnący postęp techniczny, ekonomiczny i organizacyjny w światowym transporcie morskim wymusza na armatorach podejmowanie koniecznych działań dostosowawczych, mających na celu sprostanie narastającej konkurencji na rynku frachtowym i pasażerskim. W tej sytuacji konieczne jest umacnianie funkcji eksportowej floty transportowej, aktywizowanie krajowych armatorów i ich zagranicznych kontrahentów, zainteresowanych inwestowaniem w żeglugę, przez wykorzystanie różnych instytucji prawa cywilnego – poręczeń rządowych, jest gwarancyjnych, hipoteki morskiej, itp. Nie ulega wątpliwości, że eksport usług przewozowych, jest przedsięwzięciem o wysokiej rentowności, przysparzającym ich eksporterowi znacznych wpływów w walutach obcych, przy relatywnie niskich kosztach.

Z drugiej strony zacieśnia się krąg uregulowań międzynarodowych, dotyczących podwyższonych standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska w odniesieniu do statków.

Rozpatrując uwarunkowania międzynarodowe, które mają wpływ na rozwój transportu morskiego, nie sposób pominąć generalnych tendencji w światowym budownictwie okrętowym.

Do tych trendów należy przede wszystkim zaliczyć:

- budowę coraz większych, bardziej wyspecjalizowanych statków – proces ten umożliwił taką redukcję jednostkowego kosztu przewozu, że ekonomicznie opłacalny stał się również transport relatywnie tanich ładunków masowych na duże odległości. Z drugiej strony kontynuowana jest budowa jednostek uniwersalnych, ale z wykorzystaniem najnowszych rozwiązań techniczno-konstrukcyjnych (na przykład statki wielozadaniowe);
- dążenie do całkowitego lub przynajmniej częściowego uniezależnienia niektórych typów statków morskich od obsługi w bazach przeladunkowo-składowych – ma to związek z ograniczeniami wynikającymi z warunków naturalnych portów, trudnościami w obsłudze transportowej ich zaplecza oraz obniżką kosztów obsługi tonażu. Przykładem takich rozwiązań są barkowce, morskie zestawy pchane i zastosowanie specjalnych planów cumowniczo-przeladunkowych dla zbiornikowców;
- wdrażanie nowych technologii budowy statków, jak również stosowanie materiałów o podwyższonej wytrzymałości w trosce o poprawę bezpieczeństwa na morzu i ochronę

Transport morski w swej istocie ma charakter międzynarodowy, gdyż w większości krajów jest integralnie związany z całością stosunków gospodarczych z zagranicą. Działa on, podobnie jak inne gałęzie transportu, w określonym otoczeniu, które decyduje o warunkach jego pracy. Jednocześnie mamy tu do czynienia z wieloma czynnikami dezintegrującymi światowy rynek przewozów morskich.

Co prawda słabnie rola jednostronnego zastrzeżenia przewozów dla bandery narodowej i bilateralnych umów handlowo-transportowych, które w znacznym stopniu ograniczały swobodny dostęp do ładunków, to jednak ciągle występują różnorakie sposoby wiązania przedmiotu przewozu z tonażem. Mamy tu na myśli w szczególności floty obsługujące potrzeby przewozowe koncernów, długoterminowe kontrakty przewozowe i czartery na czas oraz postępującą w związku z tym specjalizację tonażową. Na szczęście, w miarę upływu lat, w żegludze światowej nabiera znaczenia liberalizacja, która wywala tendencje integrujące rynek frachtowy.

Transport morski, zwłaszcza żegluga, charakteryzuje się krótkim cyklem inwestycyjnym, co z jednej strony ułatwia armatorom podejmowanie niezbędnych działań innowacyjnych, z drugiej zaś wymusza wdrażanie postępu technicznego na statkach, nawet za cenę „ekonomicznego przeżycia”. Ostra walka konkurencyjna kreuje kapitałochłonny typ postępu technicznego, związany przede wszystkim z wprowadzaniem do eksploatacji coraz większych, wyspecjalizowanych jednostek, których rotacja jest szybsza, polepsza się również terminowość i bezpieczeństwo transportu. Nowe technologie przewozu i przeladunku sprawiają, że systematycznie rośnie wydajność przewozowa tonażu³¹.

Jednocześnie zwiększa się kapitałochłonność inwestycji żeglugowych, co przyczynia się do postępującej kooperacji między podmiotami gospodarczymi i koncentracji oraz centralizacji kapitału w transporcie morskim. Mamy również do czynienia ze wzrostem kosztów utrzymania statków, zwłaszcza w grupie kosztów załogowych, co jest jednym z głównych powodów ich ucieczki pod wygodne bandery.

Usługowy charakter transportu morskiego oraz jego wielorakie powiązania z przedpołem i zapleczem portów sprawiają, że uwarunkowania międzynarodowe mają szczególne znaczenie. Wynika to również z coraz częstsze operowania żeglugi w globalnym zasięgu, co sprawia, że nie tylko usługi przewozowe są sprzedawane w wielu krajach, ale również narzędzia produkcji

³¹ Wskaźnik rynkowej wydajności przewozowej wyrażony jest relacją między ilością przewiezionych ton i wielkością tonażu – tylko w latach 1990-1996 wzrósł on z 6,09 do 6,84 ton/DWT oraz ilością tonomii przypadających na 1 tonę nośności – w analogicznym okresie wskaźnik ten wzrósł odpowiednio z 26.000 tonomii/DWT do 29.517 tonomii/DWT (J. Żurek: *Wydajność przewozowa światowej floty transportowej*, Namiary na Morza i Handel 1996, nr 6, ss. 9-10).

środowiska naturalnego. Jako przykłady takich działań mogą tu postużyć wspólne opracowania stoczni europejskich, dotyczące budowy zbiornikowców o podwójnym kadłubie, z międzypokładem, oznaczone symbolem „E 3”³², jak również zastosowanie w budownictwie okrętowym specjalnej stali o podwyższonej jakości (HTS – High Tensile Steel), której podstawową zaletą jest mniejsza grubość, co prowadzi do znacznej obniżki kosztów budowy kadłubów okrętowych.

Patrząc szerzej na problem uwarunkowań zewnętrznych trzeba brać pod uwagę przede wszystkim sytuację gospodarczą na świecie w powiązaniu ze stanem koniunktury na rynku i poziomem międzynarodowych obrotów morskich oraz ogólny stan i kierunki rozwoju światowego transportu morskiego. Niebagatelne znaczenie ma tu również aktualna sytuacja polityczna.

O efektywności pracy floty transportowej decydują relacje między cenami światowymi, po których przedsiębiorstwa transportu morskiego sprzedają swoje usługi a kosztami własnymi tych usług. Międzynarodowy charakter rynku sprawia, że część tych kosztów rozliczana jest według cen krajowych (koszty narodowe), pozostałe zaś według cen światowych (koszty międzynarodowe). W tej sytuacji, dla zrównania szans partnerów występujących na tym rynku, konieczne jest utrzymywanie takich rozwiązań systemowych, które umożliwią prowadzenie bezpośredniego rachunku ekonomicznego jako podstawy podejmowania racjonalnych decyzji gospodarczych.

Geograficzne usytuowanie Polski nad Bałtykiem umożliwia swobodną realizację kontraktów handlowo-transportowych zawieranych z krajami zamorskimi. Jest to okoliczność względnie trwała, wywiera ona również istotny wpływ na rozwój polskiego handlu zagranicznego drogą morską i ułatwia uniezależnienie się od korzystania z systemów transportowych krajów ościennych³³.

Ostatnie lata wykazały jednak, że rola tego czynnika naturalnego słabnie – jako przykład może posłużyć wysyłka drobnicy skonteneryzowanej z terytorium Polski drogą lądową do Europy Zachodniej, z pominięciem naszych portów morskich.

³² W projekcie uczestniczą w szczególności stocznie francuskie, fińskie, hiszpańskie i niemieckie – zbiornikowce te są „ekologiczne”, tj. zabezpieczone przed wyciekami ładunku do morza, „ekonomiczne” (charakteryzujące się niskimi kosztami eksploatacji) i „europejskie”, czyli zbudowane z wykorzystaniem najnowszej technologii i wiedzy europejskich fachowców.

³³ Położenie geograficzne naszego kraju nie jest jednak najkorzystniejsze – polskie porty znajdują się w znacznej odległości od głównych szlaków morskich i lądowych, mamy do czynienia z barierą nawigacyjną Cieśnin Duńskich (maksymalna głębokość tonu wodnego 17,5 m), co umożliwia bezpieczne wchodzenie na Bałtyk statkom o nośności do około 150.000 ton. Uwarunkowania te mają również w pewnym sensie wpływ na wielkość i strukturę masy ładunkowej przechodzącej przez polskie porty morskie.

Uwarunkowaniem o trwałym charakterze jest swoista „otwartość” polskiej gospodarki rozumiana głównie jako potrzeba eksportu nadwyżek surowcowych (węgiła, siarki, miedzi i innych) oraz importu przede wszystkim ropy naftowej, rud i surowców nawozowych. Jednak nasza wymiana towarowa z krajami UE, głównym partnerem handlowym Polski, odbywa się drogą lądową – czynnik ten może również w perspektywie ograniczać wzrost polskiego handlu zagranicznego (phz) drogą morską.

Z kolei krajowe i międzynarodowe zaplecze naszych portów jest w przeważającej mierze słabo uprzemysłowione, co negatywnie wpływa na poziom wymiany towarowej i rozwój gospodarczy regionu. Mankament ten ma ścisły związek z niskim udziałem wymiany towarowej drogą morską w obrotach ogółem oraz ze słabym rozwojem żeglugi pasażerskiej w rejonie południowego Bałtyku. Te obiektywne warunki skłaniają do korelowania decyzji inwestycyjnych podejmowanych w portach morskich z zadaniami realizowanymi w pozostałych ogniwach łańcucha transportowego dla usprawnienia obsługi transportowej własnych i obcych ładunków i pasażerów.

Notoryczny brak środków finansowych na rozwój transportu morskiego w Polsce sprawił, że mamy do czynienia ze znacznym zużyciem i demodernizacją potencjału przewozowego, czyli luką technologiczną w stosunku do przodujących rozwiązań światowych. Pogarsza to naszą pozycję konkurencyjną na międzynarodowym rynku obrotów morskich.

Okres transformacji ustrojowej charakteryzuje się niekorzystnymi zmianami w strukturze geograficznej polskiego handlu zagranicznego – doszło do drastycznego spadku obrotów z krajami zamorskimi. Równocześnie mamy do czynienia z przechwytywaniem ładunków phz przez tonaż obcy.

W zmuszonym procesie nazywanym kształtowaniem korzystnych warunków rozwoju transportu morskiego należy przezwyciężyć przede wszystkim utrzymujący się niedostatek środków finansowych na ten cel, szeroko rozumianą barierą infrastrukturalną tkwiącą w systemie transportowym kraju oraz wydatnie zmniejszyć zagrożenie środowiska naturalnego w rejonie polskich portów morskich. Głębokie zmiany polityczne i ekonomiczne na świecie oraz przemiany społeczno-gospodarcze w Polsce, jakie zaszły u schyłku ubiegłego wieku, wygenerowały nowe podejście do funkcjonowania transportu morskiego. W warunkach polskich podstawą rozwoju tej gałęzi transportu jest przede wszystkim krajowe zaplecze portów morskich i w dalszej kolejności zaplecze międzynarodowe, ze szczególnym uwzględnieniem rejonu Bałtyku Południowego oraz

takich krajów jak Białoruś, Ukraina, Słowacja, Czechy, Węgry i Austria. Stąd pilna potrzeba rozwoju polskiej gospodarki narodowej, rozszerzania współpracy międzynarodowej i wiązania jej z modernizacją portów morskich oraz wzrostem potencjału przewozowego floty.

Traktowanie systemu transportowego jako krwiobiegu gospodarki narodowej wymaga silniejszego powiązania transportu morskiego z krajową siecią transportową, ze szczególnym uwzględnieniem przewozów intermodalnych i szerszym wykorzystywaniem kontenerów. Naturalną konsekwencją tych zabiegów jest tworzenie „zespólnego” lądowo-morskiego systemu transportowego.

Realizacja określonej strategii rozwoju transportu morskiego powinna również znaleźć odzwierciedlenie w polityce handlowo-transportowej państwa. Wynika to z faktu, że prawie we wszystkich krajach, które posiadają flotę transportową, podstawowym stimulatorem jej rozwoju jest obsługa wymiany handlowej z zagranicą, realizowana drogą morską. Handel zagraniczny danego państwa stanowi z reguły naturalną podstawę rozwoju żeglugi; własna bandera ciąży ku narodowym portom i jest im wierna.

Interes armatorów krajowych powinien być brany pod uwagę przy tworzeniu zrębów nowej polityki handlowo-transportowej państwa, zwłaszcza w latach charakteryzujących się ostrą walką konkurencyjną na czasilkowych rynkach frachtowych i nasilającymi się przejawami protekcyjizmu ze strony tradycyjnych państw morskich. Na taką potrzebę wskazuje również nasilająca się w kraju sprzeżność interesów poszczególnych gałęzi transportu, która poważnie utrudnia wdrożenie transportu kombinowanego, dominującego w krajach Europy Zachodniej. Braki w organizacji transportu kombinowanego na obszarze naszego kraju skutkują spadkiem konkurencyjności polskiej drogi tranzytowej i przechwytywaniem ładunków przez obcych przewoźników ze szkodą dla polskiego transportu morskiego. W tej sytuacji konieczne jest komplementarne potraktowanie tariff kolejowych, drogowych i wodnych, aby tranzyt lądowo-morski przez terytorium Polski był opłacalny dla naszych potencjalnych kontrahentów.

Polski transport morski jest elementem międzynarodowego rynku transportowego i krajowego systemu transportowego, co wskazuje na potrzebę ścisłej koordynacji polityki transportu morskiego z polityką handlowo-transportową państwa. Pozytywnym rezultatem tych zabiegów będzie pełna integracja infrastruktury transportu morskiego z siecią transportową kraju.

W szerszym zakresie w naszej polityce handlowo-transportowej powinna znaleźć zastosowanie

opcja baltycka³⁴ nakierowana na wykorzystanie położenia geograficznego Polski w regionie na skrzyżowaniu szlaków handlowych, co umożliwi kreowanie niezależności transportowej kraju i rozwój floty transportowej ze szczególnym uwzględnieniem jej funkcji turystycznej i rekreacyjnej.

Specjalnej troski wymaga polityka tranzytowa, opierająca się na ścisłej współpracy firm spedycyjnych i transportowych z portami morskimi, z wykorzystaniem spójnego systemu tariff i rabatów.

Zmiana w ostatnim piętnastoletciu charakteru polskiej floty transportowej z instrumentalnej na zarobkową, w naturalny sposób sprawiła, że jesteśmy szczególnie zainteresowani liberalizacją rynków żeglugowych, zwalczaniem wszelkich przejawów dyskryminacji, wolnym dostępem do ładunków i pasażerów oraz stosowaniem cen obowiązujących w światowym transporcie morskim. W obecnych warunkach utrzymanie dotychczasowej pozycji rynkowej polskiej żeglugi wymaga wielu zabiegów, w tym zwłaszcza unikania wszelkich działań o charakterze interwencyjnym i protekcyjnym.

Dynamiczne przemiany zachodzące w polskiej gospodarce na przełomie wieków sprawiły, że poważne zmiany zaszły również w obrotach naszego handlu zagranicznego - w ich wielkości oraz strukturze geograficznej i towarowej³⁵. Szybko rosły obroty z krajami Unii Europejskiej (ich udział procentowy tylko w latach 1990-1999 wzrósł w imporcie z 43,9% do 64,9% i odpowiednio w eksporcie z 44,3% do 70,5%), zwłaszcza z Niemcami, spadała natomiast nasza wymiana handlowa z krajami rozwijającymi się (jej udział procentowy w analizowanych latach w imporcie zmalał z 13% do 11,7% i odpowiednio w eksporcie z 18,2% do 6,7%). Ten stan rzeczy nadal się utrzymuje. Z punktu widzenia perspektyw rozwoju transportu morskiego w Polsce nie jest to zbyt korzystna tendencja. Taka sytuacja stwarza jednak pewne szanse dla rozwoju funkcji zarobkowej naszej floty transportowej i portów morskich w miarę rozwoju gospodarczego Polski i krajów ościennych.

Jednak tylko posiadanie odpowiedniego potencjału przewozowego umożliwi rodzimym armatorom akwizycję ładunków phz, przewożonych między obcymi portami i ładunków tranzytowych. Natomiast brak nowoczesnych statków we flocie narodowej doprowadzi nieuchronnie do utraty okazji załadowczych.

³⁴ Ten problem jest szeroko komentowany m.in. w opracowaniu Naczelnej Rady Programowej Ligi Morskiej: *O efektywny rozwój i sprawne funkcjonowanie gospodarki morskiej*. Zarząd Główny Ligi Morskiej. Gdańsk-1984, s.7 i nast.
³⁵ Na te problemy zwracają m.in. uwagę W. Grzywacz: *Współczesne problemy polityki gospodarczej*. Wyd. PTE Odtz. w Szczecinie. Szczecin 1998, ss. 120-121 i J. Naiter: *Zagrożenia dla rozwoju handlu zagranicznego drogą morską*. [w:] *Przemysł morski jako czynnik rozwoju gospodarki w procesie integracji z Unią Europejską*. Materiały pokonferencyjne. Instytut Morski. Gdańsk 2000., ss. 47-55 - wykorzystano cytowane tam dane statystyczne.

Na politykę handlowo-transportową każdego państwa istotny wpływ mają takie uniwersalne uwarunkowania jak: sytuacja gospodarcza na świecie w powiązaniu z poziomem produkcji przemysłowej i inflacji, stopa bezrobocia oraz zakłócenia na międzynarodowym rynku pieniężno-kredytowym. Konieczne jest również bieżące uwzględnianie cech strukturalnych współczesnej gospodarki światowej w postaci nierównomiernego rozwoju poszczególnych rejonów świata³⁶, braku ścisłych powiązań między rozwojem przemysłów wydobywczych i przetwórczych, działalnością ponadnarodowych korporacji, itp.

Istotne znaczenie, z punktu widzenia rozpatrywanych tu problemów, ma fakt przystąpienia Polski w lipcu 1995 roku do Światowej Organizacji Handlu (*World Trade Organization* – WTO). Warto dodać, że warunkiem członkostwa w tej Organizacji jest przyjęcie całego pakietu porozumień handlowych i „pozahandlowych”, wynegocjowanych podczas Rundy Urugwajskiej oraz odpowiedniego prawa krajowego w tym zakresie³⁷.

Po wejściu w życie układu akcesyjnego zaczęły w Polsce w pełni obowiązywać reguły gry i mechanizmy oparte na dorobku prawnym Unii Europejskiej. Polska polityka handlowo-transportowa nie ma więc dotychczasowego charakteru. Kompetencje w zakresie ustanawiania instrumentów tej polityki zostały przejęte przez odpowiednie organy UE.

W tej sytuacji nasza wymiana handlowa z krajami Unii Europejskiej będzie dostosowana do zasad funkcjonowania jej jednolitego rynku wewnętrznego. Podobnie w wymianie z krajami trzecimi nie będzie to już w zasadzie w pełni suwerenna polska polityka handlowa, lecz wspólna polityka realizowana przez UE, zgodnie z zakresem przedmiotowym określonym w jej traktacie założycielskim. Polska, jako kraj członkowski, nie będzie miała, pełnych kreatywnych uprawnień w tej dziedzinie za wyjątkiem wspierania eksportu i ochrony przed wzmożonym lub nieuczciwym importem oraz oddziaływania na realizację tej polityki w trakcie obrad Rady UE i Komisji Europejskiej³⁸.

Taki stan, siłą rzeczy, ma i będzie miał istotny wpływ na strategię rozwoju floty transportowej w Polsce.

³⁶ Na przykład największy udział w światowych obrotach towarowych w ostatnich latach ma Europa Zachodnia – w tym Unia Europejska – w eksporcie (około 44%) i odpowiednio w imporcie (około 43%). Kolejne pozycje zajmują Azja (bez Środkowego Wschodu) – odpowiednio 27% i ponad 24%, Ameryka Północna, Ameryka Łacińska i Środkowy Wschód. (K. Luks, S. Szwanikowski: *Transport morski w...*, pr. cyt., s.12.

³⁷ B. Jeliński: *Polska polityka handlu zagranicznego w warunkach członkostwa w Unii Europejskiej*. Wydanie 2. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2003., ss. 482-483.

³⁸ Jak wyżej, s.483.

Wnioski

Na podstawie przeprowadzonej analizy uwarunkowań i tendencji rozwoju polskiej floty transportowej w latach 1945-2005 można sformułować następujące wnioski:

1. W każdym ustroju społeczno-gospodarczym państw morskich między transportem morskim a gospodarką narodową występują ścisłe i wielostronne związki funkcjonalne. Traktując tę gałąź transportu jako jeden z ważniejszych czynników wzrostu gospodarczego, należy świadomie kształtować podstawowe warunki jej rozwoju, skorelowane ze zmieniającymi się uwarunkowaniami wewnętrznymi, a zwłaszcza zewnętrznymi.
2. Transport morski jest niekwestionowanym czynnikiem dynamizującym nie tylko rozwój innych gałęzi transportu ale całej gospodarki narodowej poprzez aktywizację zaplecza krajowego portów morskich do produkcji eksportowej, przetwarzania surowców importowanych drogą morską oraz tranzytu ładunków i pasażerów przez terytorium państwa.
3. W warunkach gospodarki rynkowej o rozbudowie portów i floty oraz poziomie przewozów morzem i przeladunków polskiego transportu morskiego decyduje przede wszystkim wielkość obrotów towarowych i przewozów pasażerskich. Od istniejącego i potencjalnego popytu na usługi przewozowe zależy więc w decydujący sposób rozwój transportu morskiego w Polsce.
4. Wspólnota celów strategicznych polityki transportu morskiego UE i Polski wynika w przeważającej mierze z charakteru tej gałęzi transportu oraz obowiązujących międzynarodowych i regionalnych uregulowań prawnych. Najwyraźniej taka jednorodność występuje w kwestii bezpieczeństwa przewozów, ochrony środowiska, kwalifikacji załóg pływających i unifikacji prawa morskiego.
5. Transport morski powszechnie uznawany jest za strategiczną gałąź transportu, kluczową z punktu widzenia suwerenności żeglugowej państwa, jak również ważną ze względu na jego wpływ na ogólny poziom technologiczny gospodarki narodowej. Jego rozwój powinien być traktowany jako ważny wyznacznik polskiej racji stanu.
6. Głównym zadaniem nowej polityki transportu morskiego w Polsce jest tworzenie sprzyjającego klimatu i formułowanie podstawowych wytycznych kierunkowych rozwoju morskiej floty transportowej. Natomiast podstawowym jej celem powinno być umocnienie pozycji i poprawa konkurencyjności tej gałęzi transportu, ważnej przede wszystkim z punktu widzenia gospodarki narodowej, interesów regionalnych i rynku pracy.

Literatura

1. Burniewicz J.: *Założenia polityki morskiej państwa*. [w:] XII Sejmik Morski. Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju transportu morsko-lądowego Polski. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1997, s.47-63.
2. Dehmel H.: *Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A. 1930-1950*. Wyd. Morskie. Gdańsk 1969
3. *Euroafrika Linie Żeglugowe; pierwsza dekada 1991-2001*. Wyd. Foka. Szczecin 2001.
4. Gronowski F.: *50 lat żeglugi morskiej na Pomorzu Zachodnim*. [w:] XI Sejmik Morski. Powojenne półwiecze polskiej gospodarki morskiej. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1996, s.133-139.
5. Gronowski F.: *Polityka morska Polski na rozdrozu*. Zeszyty Naukowe WSM. Nr 50. Szczecin 1995, s. 5-12.
6. Gronowski F.: *Świat a Polska w żegludze morskiej połowy lat osiemdziesiątych*. [w:] III Sejmik Morski. Instytut Wydawniczy PAX. Warszawa 1988, s. 146-156.
7. Gronowski F.: *Wybrane refleksje ogólne i szczególne dotyczące gospodarki morskiej*. [w:] II Sejmik Morski. Instytut Wydawniczy PAX. Warszawa 1987, s. 274-281.
8. Grzywacz W.: *Współczesne problemy polityki gospodarczej*. Wyd. PTE Oddz. w Szczecinie. Szczecin 1999.
9. *Informacja Rządu RP o stanie gospodarki morskiej*. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa październik 2003 [maszynopis].
10. Jeliński B.: *Polaka polityka handlu zagranicznego w warunkach członkostwa w Unii Europejskiej*. Wydanie 2. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2003.
11. Kujawa J.: *Wspólna polityka żeglugowa Unii Europejskiej*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 1999.
12. Luks K., Szwanowski S.: *Transport morski w polityce transportowej państwa*. Novum. Płock 2001.
13. Łodykowski T.: *Polityka żeglugowa Polski u progu lat 90*. [W:] *Ekonomika, polityka i marketing w transporcie*. Uniwersytet Szczeciński. Szczecin 1992.
14. Neider J.: *Zagrożenie dla rozwoju handlu drogą morską*. [w:] *Przemysł morski jako czynnik rozwoju gospodarki w procesie integracji Polski z Unią Europejską*. Materiały pokonferencyjne. Instytut Morski. Gdańsk 2000., s. 47-55.
15. *Efektowny rozwój i sprawne funkcjonowanie gospodarki morskiej*. Zarząd Główny Ligi Morskiej. Gdańsk- 1994.
16. *Plewiński L.: Polska polityka transportu morskiego w dobie integracji z Unią Europejską*. Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Szczecin 2004.
17. *Polityka morska państwa – tezy i rola w jej realizacji*. Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. MTIGM. Warszawa 1995.
18. *Raport o stanie gospodarki morskiej. Synteza wraz z elementami Strategii rozwoju gospodarki morskiej*. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa listopad 2002 [maszynopis].
19. Tarski I., Januszkiewicz W., Teichmanowa E.: *Międzynarodowe przewozy kontenerowe*. Warszawa 1972.
20. Walziński D.: *Miejsce i rola samorządów lokalnych w polskiej polityce morskiej*. Politechnika Gdańska. Gdańsk 1999.
21. *Zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 2.01.1951 r. w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Polska Linie Oceaniczne*.
22. *Zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 2.01.1951 r. w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Polska Żegluga Morska*.
23. Żurek J., Kubiński J.: *Stan polskiej gospodarki morskiej w świetle raportu Banku Gdańskiego*. [w:] XI Sejmik Morski. Powojenne półwiecze polskiej gospodarki morskiej. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1996, s. 167-177.
24. Żurek J.: *Uwarunkowania i kierunki rozwoju żeglugi liniowej w Polsce*. [w:] XII Sejmik Morski. Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju transportu morsko-lądowego Polski. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1997, s. 125-141.
25. Żurek J.: *Wydajność przewozowa światowej floty transportowej*. *Namiany na Morze i Handel* 1996, nr 6.

POLSKIE BADANIA MÓRZ I OCEANÓW W ASPEKTCIE GOSPODARKI MORSKIEJ

Uwagi wstępne

Właściwie prowadzona gospodarka morską nie może się obejść bez niezbędnych dla jej realizacji badań naukowych środowiska, w ramach którego jest realizowana, tj. środowiska morską. Jednakże badania tego środowiska wymagają stosowania zaawansowanych metod i technik, właściwych różnym dyscyplinom naukowym.

Badania te wymagają dysponowania stałkami badawczymi i sprzętem pomiarowym, przystosowanym do pracy w warunkach morskich. Modelowanie badanych procesów, zniierzające do uwzględnienia wzajemnych powiązań zachodzących w środowisku morskim, jest skomplikowane i wymaga wielkich systemów komputerowych.

Badania morskie są kosztowne i ich rozwój w Polsce napotyka na nieporównanie większe trudności niż w bogatszych krajach zachodniej Europy.

Rozwój badań morza w Polsce

Najważniejszymi placówkami naukowymi, w których prowadzono badania morza w Polsce, były i są jednostki, rozpoczęcie działalności których przedstawiono poniżej w układzie chronologicznym. W okresie przedwojennym były to:

1921 - Wydział Morski Państwowego Instytutu Meteorologicznego (od 1927 Oddział Morski IMGW w Gdyni),

1923 - Morskie Laboratorium Rybackie w Helu (zaczątek MIR),

[1939 – 1945 - II wojna światowa – przerwa w rozwoju nauk o morzu w Polsce]

Po II Wojnie Światowej: w latach 1945 – 1950 wznowiły działalność: Oddział Morski IMGW oraz MIR w Gdyni,

1950 – Instytut Morski w Gdańsku,

1951 – Wydział Rybacki WSR W Olsztynie (od 1966 AR w Szczecinie)

1951 – Politechnika Gdańska – Stacja Morska w Sopocie,

1953 – Instytut Budownictwa Wodnego PAN (Gdańsk),

1956 – Stacja Morska Instytutu Geofizyki PAN w Sopocie,

1968 – Pracownia (później Oddział) Geologii Morza Państwowego Instytutu Geologicznego (Sopot, później Gdańsk),

1970 – Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego (Gdynia),

1975 – Zakład Oceanologii PAN w Sopocie (od 1983 – Instytutu Oceanologii PAN),

1990 – Instytut Nauk o Morzu Uniwersytetu Szczecińskiego.

Rejony współczesnych polskich badań morskich

Najważniejszymi rejonami, w których prowadzone są współcześnie polskie badania morskie są: Morze Bałtyckie, wybrane obszary Oceanu Atlantyckiego i Pacyfiku, a także niektóre rejony Oceanu Indyjskiego oraz mórz subbarktycznych i subantarktycznych.

W rejonach prowadzono badania dotyczące takich zagadnień jak: hydrologia Bałtyku, cyrkulacja wód i prądy morskie, falowanie, optyka morza, hydroakustyka., funkcjonowanie ekosystemu południowego Bałtyku, chemia morza, badania oceanologiczne w Arktyce, badania dna i brzegów morskich, badania w zakresie biologii i ekologii morskiej.

Polskie czasopisma z zakresu nauk o morzu

Wyniki prowadzonych badań publikowane są w znacznej mierze w czasopismach zagranicznych i czasopismach polskich o zasięgu międzynarodowym, spośród których na uwagę zasługują: Oceanologia (IO PAN, KBM PAN Sopot – od 1971), Studia i Materiały Oceanologiczne (IO PAN KBM PAN Sopot, 1972 - 1991), Marine Sciences (INOM US Szczecin 1991 – 2000), Oceanological Studies (IO UG 1992-1999, IO UG i INOM US 2000-2002), Oceanological and Hydrobiological Studies (IO UG – od 2003) oraz Technika i Gospodarka Morska, Inżynieria Morska i Geotechnika i Baltic Coastal Zone (PAP Słupsk od 1997).

Perspektywy dalszego rozwoju nauk o morzu w Polsce

Dalszy rozwój nauk o morzu w Polsce wymaga uzyskania społecznej akceptacji podejmowanych badań oraz uświadomienia roli morza i jego znaczenia dla gospodarki. Ważne są też badania dotyczące zmian klimatu, prowadzone we współpracy międzynarodowej, jak też badania naturalnych zasobów morskich (ryby, ropa i gaz, energia odnawialna, surowce farmaceutyczne i in.).

Niezwykle istotne jest też określenie strategicznych kierunków przyszłych badań o podstawowym znaczeniu dla gospodarowania w środowisku morskim, w tym w strefie brzegowej morza., umożliwiających harmonijne i możliwie bezkolizyjne gospodarowanie morską

strefą brzegową (różne gałęzie gospodarki, w tym turystyka i rekreacja), zmierzające do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju.

Koniecznym jest też rozwój prac nad modelowaniem, prognozowaniem i prowadzeniem długoterminowych obserwacji oddziaływania oceanu na zmiany klimatu, oraz podjęcie nowych wyzwań dla nauk o morzu, jakimi są zagadnienia z zakresu biotechnologii a także życie w warunkach ekstremalnych.

Dalszy rozwój badań nie może się obejść bez zastosowania nowoczesnych technologii badawczych (nowe miniaturowe detektory, długookresowe serie rejestracji, teledetekcja, wykorzystanie platform wieńniczych i in.), jak też bez rozwoju infrastruktury badawczej (floty statków badawczych, laboratoria specjalistyczne).

Przewidywane kierunki badań przyszłościowych

Spśród wielu możliwych kierunków badań, najbardziej potrzebnymi i realnymi w realizacji są badania takich zagadnień jak: specyfika Morza Bałtyckiego, jako basenu morskiego o ograniczonym dostępie do wód oceanicznych i poddanego intensywnemu wpływowi wód rzecznych, wpływ naturalnych procesów fizycznych, chemicznych i biologicznych na stan ekosystemu strefy brzegowej i efektywne jej zarządzanie, termohalinowa cyrkulacja Północnego Atlantyku jako generatora ciepła dla Europy (w tym Polski), funkcjonowanie ekosystemów w zmieniających się warunkach środowiskowych, dynamika bioróżnorodności biocenozy morskich oraz ekologicznie zrównoważone rybolarstwo i akwakultura.

Podsumowanie i wnioski

W morskich badaniach naukowych ważny jest rozwój określonych relacji pomiędzy dziedzinami ekologicznymi a społeczno-ekonomicznymi dla uzyskania zrównoważonego systemu eksploatacji środowiska morskiego. Polskie morskie placówki naukowe tworzą wzajemnie uzupełniającą się, wystarczającą sieć centrów badawczych. Kadra naukowa tych placówek zdolna jest do rozwiązywania istotnych dla gospodarki morskiej problemów, pod warunkiem zapewnienia jej odpowiednich środków na działalność naukową.

Obok roli poznawczej, badania naukowe mogą dawać podstawy do harmonijnego gospodarowania w morzu i u jego wybrzeży w wielu dziedzinach działalności człowieka, takich jak transport morski, turystyka i rekreacja nadmorska, gospodarka ściekami i odpadami, rolnictwo

i rybołówstwo morskie, wydobywanie ropy i innych surowców, inżynieria i urbanistyka nadmorska, przemysł okrętowy, przemysł energetyczny i in.

Efektywność badań morskich w polskich placówkach naukowych wzrosła w ostatnich latach dzięki ożywieniu współpracy międzynarodowej, zwłaszcza z państwami nadbałtyckimi. Współpraca ta związana jest w znacznej mierze z Ramowymi Programami Unii Europejskiej i konwencjami międzynarodowymi w zakresie wykorzystania i ochrony środowiska morskiego

W opracowaniu wykorzystano materiały zaczerpnięte m.in.:

1. J. Dera, S. Massel, M. Piliński – Wkład Polski w badaniach mórz i oceanów. Sopot 2004. [wersja robocza opracowania przygotowanego z inicjatywy Wydziału VII PAN przez zespół KBM PAN].
2. S. Musielak – Badania środowiska morskiego w placówkach naukowych Szczecina. Szczecin 2005 [opracowanie przygotowane z inicjatywy Prezydium KBM PAN i przedstawione na Ogólnym Posiedzeniu Komitetu Badań Morza w czerwcu 2005r w Sopocie].

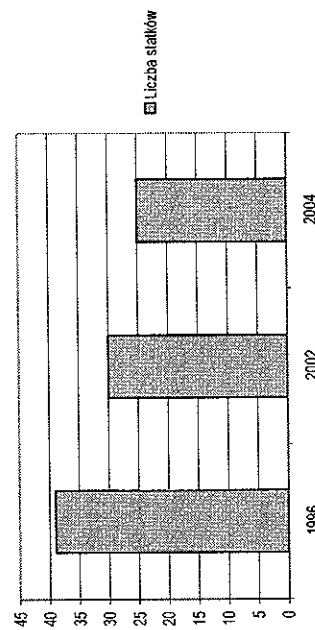
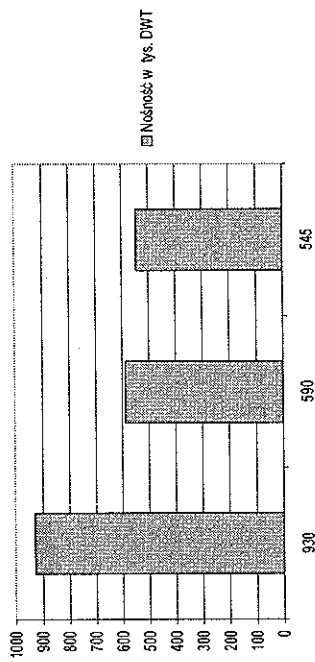
GOSPDARKA MORSKA W LICZBACH (1996-2004)

(uzupełnienie danych statystycznych dotyczących gospodarki morskiej zamieszczonych w Sterze nr 19 1/2006)

Wybór danych statystycznych: *Elżbieta Marszałek*
Opracowanie tabel i wykresów: *Damian Wochna*

STATKI MORSKIE ODDANE DO EKSPLOATACJI W POLSKICH STOCZNIACH

Rok	Nośność w tys. DWT					Liczba statków				
	1996	1999	2002	2003	2004	1996	1999	2002	2003	2004
Razem stocznie	930	742	590	478	545	39	34	30	14	25



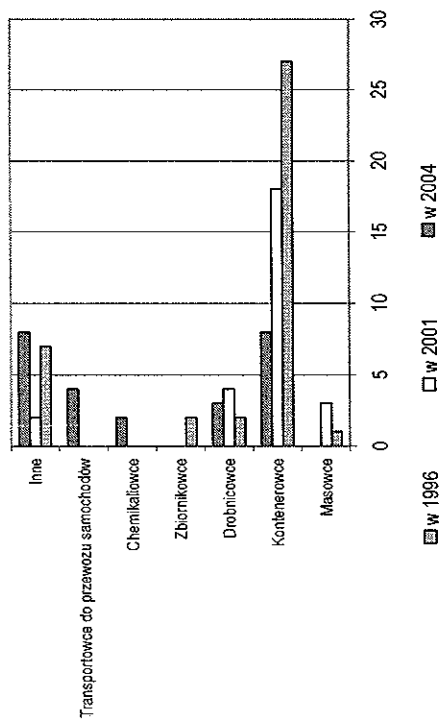
Źródło: „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS Warszawa, US Szczecin 2000.
„Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS Warszawa, US Szczecin 2004.

LICZBA STATKÓW ODDANYCH DO EKSPLOATACJI W POLSCE WG RODZAJU

Rodzaj statku	Masowce	Kontenerowce	Drobniowce	Zbiornikowce	Chemikaliowce	Transportowce do przewozu samochodów	Inne	Razem
w 1996	1	27	2	2	-	-	7	39
w 1999	6	13	-	1	6	5	3	34
w 2001	3	18	4	-	-	-	2	27
w 2002	*	12	3	*	-	2	13	30
w 2003	*	11	*	*	1	1	1	14
w 2004	*	8	3	*	2	4	8	25

* - brak danych

Liczba statków oddanych do eksploatacji wg rodzaju

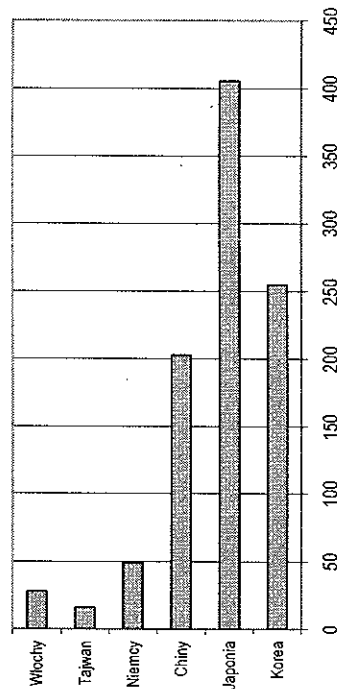


Źródło: „Porty morskie i żegluga morska w Polsce w latach 1999-2001” – GUS, US Szczecin, 2002.
„Porty morskie i żegluga morska w Polsce w latach 2002-2004” – GUS, US Szczecin, 2005.
„Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2004.

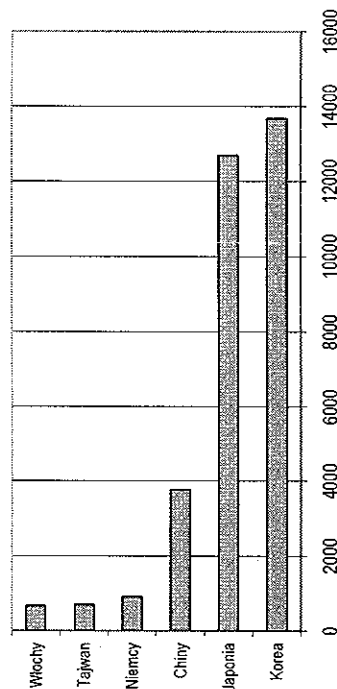
STATKI ZBUDOWANE WG KRAJÓW BUDOWY W 2003 R.

Kraj	Liczba statków	Pojemność w tys. GT ¹
Świat	1540	36131
Korea	255	13883
Japonia	405	12688
Chiny	203	3763
Niemcy	49	905
Tajwan	16	698
Włochy	28	664

liczba statków



pojemność w tys. GT



Źródło: „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2004.

¹ Pojemność brutto (GT – ang. gross tonnage) zgodnie z Międzynarodową Konwencją o Pomiarze Pojemności Statków z 1969 r. jest to miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek.

TENDENCJE I UWARUNKOWANIA ROZWOJU POLSKIEJ FLOTY TRANSPORTOWEJ W LATACH 1945-2005

Wprowadzenie

Do wnikliwej analizy sytuacji polskiej floty transportowej skłania zarówno obecna jej kondycja, jak również bardzo dobra koniunktura na rynku frachtowym. Wynika to również z faktu, że mamy za sobą okres dynamicznego rozwoju polskiej floty transportowej – tradycyjnie ważnego dla Polski sektora transportu, ale nasza akcesja do Unii Europejskiej (UE) nastąpiła ze znacznie uszczuplonym potencjałem przewozowym tej floty. Taki stan rzeczy stwarza wprawdzie szereg zagrożeń dla polskiego transportu morskiego, jest jednak swego rodzaju szansą odrodzenia się tej gałęzi transportu.

Jednym z ważniejszych elementów składowych polityki morskiej państwa jest **polityka żeglugowa**. Według T. Łodykowskiego polityka żeglugowa to zespół działań państwa natury ekonomicznej, prawnej i administracyjnej, za pomocą których państwo oddziałuje na sytuację krajowych armatorów, tj. na ich miejsce i rolę, zarówno w gospodarce danego kraju, jak i na międzynarodowym rynku przewozów morskich¹. W podobny sposób definiuje tę politykę S. Borowicz – „pod pojęciem polityki żeglugowej rozumie się zazwyczaj cele stawiane przez państwo przed flotą handlową, która jest składnikiem gospodarki narodowej oraz środki ekonomiczne, prawne i administracyjne, które realizacji tych celów mają służyć”².

Mimo braku równoznaczności między pojęciami „żegluga morska” i „transport morski” oraz odpowiednio „polityka żeglugowa” i „polityka w zakresie transportu morskiego” czasem są one świadomie stosowane zamiennie³.

Transport morski, traktowany jako całość, jest przeważnie integralną częścią systemu transportowego kraju i stymulatorem rozwoju wielu dziedzin gospodarki narodowej. Jednocześnie działalność podmiotów tego transportu wykracza daleko poza sferę stosunków zewnętrznych i tworzy międzynarodowe relacje ekonomiczne.

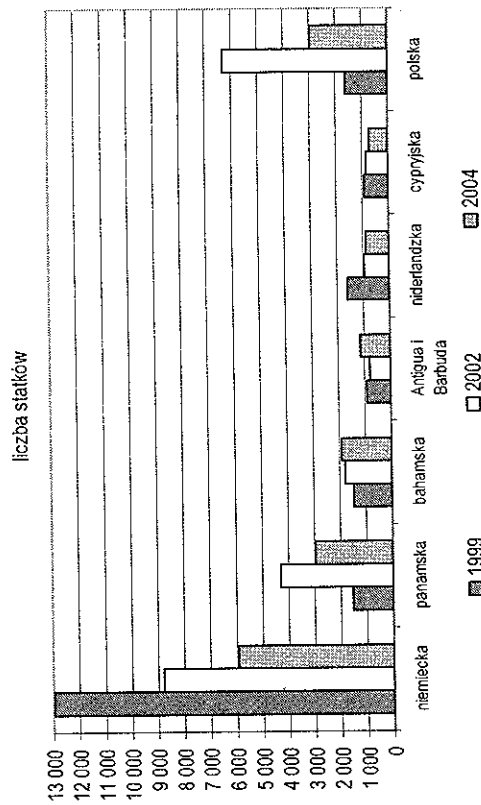
¹ T. Łodykowski: *Polityka żeglugowa Polski u progu lat 90.* [W:] *Ekonomika, polityka i marketing w transporcie*. Uniwersytet Szczeciński. Szczecin 1992, s. 140.

² S. Borowicz: *Uwarunkowania i cele polskiej polityki żeglugowej*. Technika i Gospodarka Morska 1983, nr 12, ss. 604-605.

³ Przykładem takiego rozwiązania jest praca J. Kujawy: *Wspólna polityka żeglugowa Unii Europejskiej*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 1999, co zostało zaadaptowane przez autora we wstępie do tego opracowania.

MIĘDZYNARODOWY RUCH STATKÓW TRANSPORTOWYCH W PORTACH MORSKICH
STATKI WCHODZĄCE DO PORTÓW POLSKICH WG BANDER

Bandera	W LATACH											
	1996		1999		2002		2004					
	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%
Ogółem	17 365	100	27 197	100	30 212	100	22 612	100				
poliska	2 735	15,8	1 803	5,9	6 297	20,8	2 984	13,2				
Obce w tym:	14 630	84,2	25 594	94,1	23 915	79,2	19 628	86,8				
niemiecka	5 365		12 971		8 796		5 916					
panamska	777		1 537		4 314		2 967					
bahamska	565		1 470		1 808		1 914					
Antigua i Barbuda	380		909		799		1 150					
niderlandzka	83		1 611		965		887					
cypryjska	846		918		857		740					



Źródło: „Transport – wyniki działalności w 2002 r.” – Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2003.
„Transport – wyniki działalności w 2004 r.” – Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2005.

MIĘDZYNARODOWY RUCH PASAŻERÓW W POLSKICH PORTACH

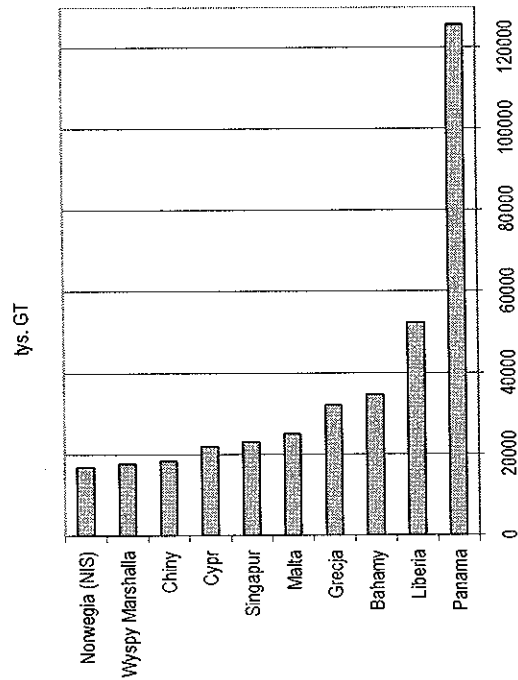
PORT	Liczba pasażerów ogółem (przyjazdy i wyjazdy)				
	1996	1999	2002	2004	
Ogółem	1353539	3111359	3304415	2023369	
Gdańsk	97123	121774	175739	172601	
Gdynia	139188	241415	362813	433451	
Szczecin	466	277	43718	24420	
Świnoujście	868643	1698806	2253072	1259592	
Nowe Warpno	241722	1040470	276404	84586	
Kołobrzeg	0	3653	42920	15952	
Elbląg	6497	4964	429	24570	
Ustka	0	5582	6423	2099	
Trzebież	0	0	142897	7276	



Źródło: „Transport – wyniki działalności w 2002 r.” – Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2003.
„Transport – wyniki działalności w 2004 r.” – Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2005.

MORSKA FLOTA HANDLOWA WG BANDER W 2003 R. W TYS. GT

Kraj rejestracji	Świat ¹⁾	Panama	Liberia	Bahamy	Grecja	Malta	Singapur	Cypr	Chiny	Wyspy Marshalla	Norwegia (NIS)
tys. GT	605218	125722	52435	34752	32203	25134	23241	22054	18428	17628	16997

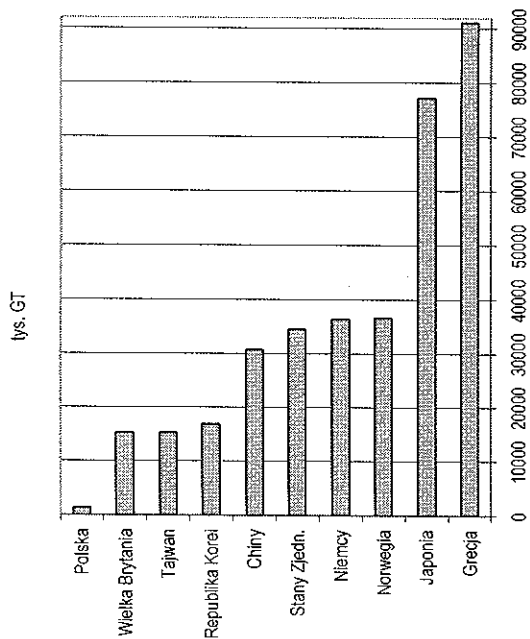


Źródło: „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2004.

¹⁾ Według danych statystycznych pojemność brutto GT jest inna dla statków wg bander (605218 tys. GT) i dla statków wg narodowości właścicieli (587414 tys. GT).

MORSKA FLOTA HANDLOWA WG NARODOWOŚCI WŁAŚCICIELI W 2003 R. W TYS. GT

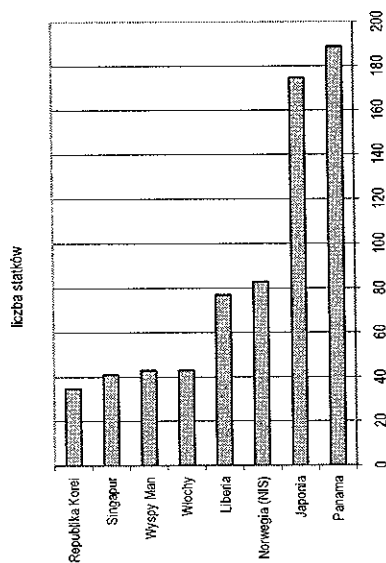
Kraj rejestracji	Świat	Grecja	Japonia	Norwegia	Niemcy	Stany Zjedn.	Chiny	Republika Korei	Tajwan	Wielka Brytania	...	Polska
tys. GT	587414	91095	77070	36687	38415	34506	30612	16824	15307	15247	..	1364



Źródło: „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2004.

ŚWIATOWA FLOTA GAZOWCÓW WG BANDER W 2003 R.

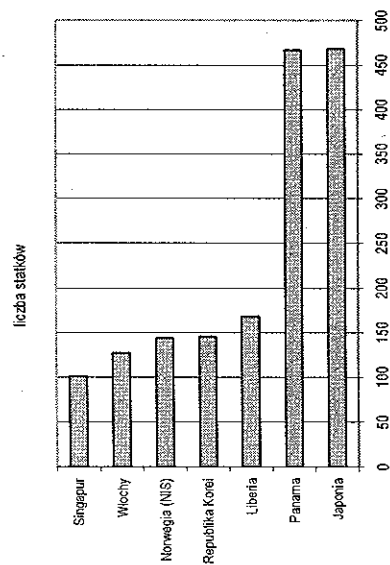
Lp.	Kraj	Liczba statków
1.	Świat	1180
2.	Panama	189
3.	Japonia	175
4.	Norwegia (NIS)	83
5.	Liberia	77
6.	Włochy	43
7.	Wyspy Man	43
8.	Singapur	41
9.	Republika Korei	35



Źródło: „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2004.

ŚWIATOWA FLOTA CHEMICALIOWCÓW WG BANDER W 2003 R.

Lp.	Kraj	Liczba statków
1.	Świat	2828
2.	Japonia	468
3.	Panama	467
4.	Liberia	168
5.	Republika Korei	146
6.	Norwegia (NIS)	144
7.	Włochy	127
8.	Singapur	101

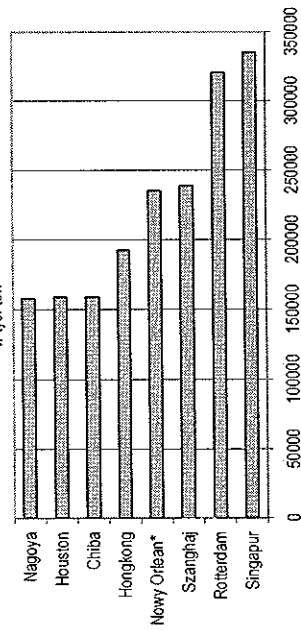


Źródło: „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2004.

PORTY O NAJWIĘKSZYCH OBROTACH ŁADUNKOWYCH NA ŚWIECIE W 2002 R.

Port	Kraj	w tys. ton
1	Singapur	335156
2	Rotterdam	320861 ¹⁾
3	Szanghaj	238606
4	Newy Orlean ²⁾	235053
5	Hongkong	192510
6	Chiba	158929
7	Houston	158760
8	Nagoya	158020

Porty o największych obrotach ładunkowych na świecie w 2002 r.

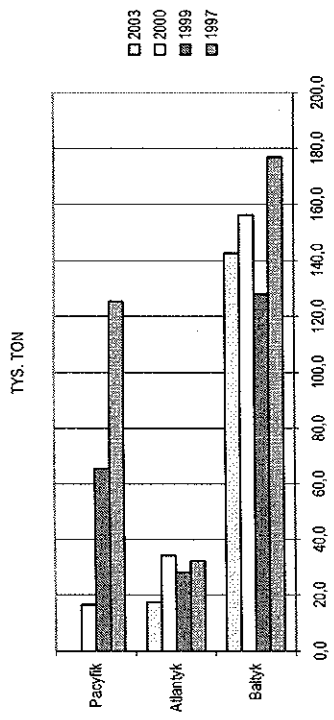


Źródło: „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2004.

¹⁾ W roczniku statystycznym gospodarki morskiej rok 2004 w tabeli 597 str. 237 podana wielkość przeladunku wynosi 302744 tys. t.
²⁾ Wg rocznika statystycznego gospodarki rok 2004. (Luzjania Pt.)

POŁOWY RYB I INNYCH ORGANIZMÓW MORSKICH W POLSCE WG OBSZARÓW MORSKICH W TYS. TON

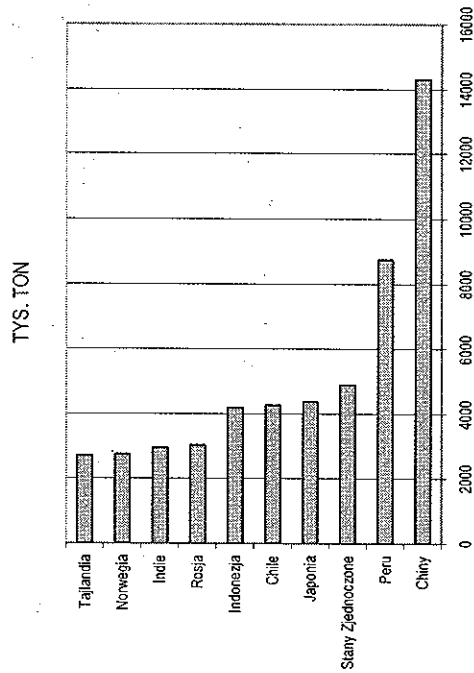
Lata	TYS. TON				%			
	1997	1999	2000	2003	1997	1999	2000	2003
Ogółem	334,6	221,8	207	160,2	100	100	100	100
Bałtyk	176,9	128,0	156,2	142,6	52,9	57,7	75,4	89,0
Atlantyck	32,3	28,2	34,2	17,5	9,6	12,7	16,6	10,9
Pacyfik	125,4	65,5	16,5	-	37,5	29,5	8,0	-



Źródło: „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2000.
 „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2004.

POŁOWY MORSKIE WG WAŻNIEJSZYCH KRAJÓW W TYS. TON

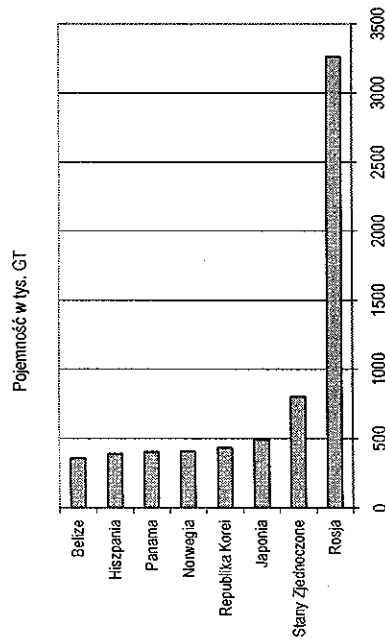
	Kraj	1994	1998	2000	2002
	Świat w tys. ton	84731	78296	86771,4	84452,5
1	Chiny	9539	14950	14754,1	14305,2
2	Peru	11950	4303	10626,3	8737,0
3	Stany Zjednoczone	5493	4673	4692,3	4907,4
4	Japonia	6525	5180	4914,2	4382,2
5	Chile	7721	3265	14754,1	4271,5
6	Indonezja	2980	3383	3801,8	4189,4
7	Rosja	3487	4183	3681,2	3023,8
8	Indie	2642	2565	2760,7	2957,2
9	Norwegia	2366	2850	2698,8	2742,6
10	Tajlandia	2818	2709	2796	2715,7



Źródło: „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2004.

MORSKA FLOTA RYBACKA WEDŁUG KRAJU REJESTRACJI W 2003 R.

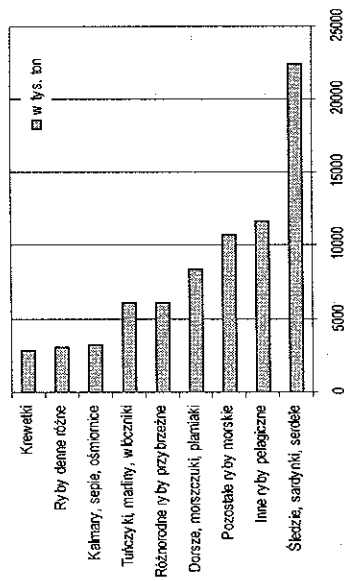
Lp.	Kraj	Pojemność w tys. GT
1.	Świat	12577
2.	Rosja	3258
3.	Stany Zjednoczone	804
4.	Japonia	492
5.	Republika Korei	433
6.	Norwegia	406
7.	Panama	404
8.	Hiszpania	389
9.	Belize	360



Źródło: „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2004.

ŚWIATOWE POŁOWY RYB WG GATUNKÓW

Lp.	Gatunki	w tys. ton
1.	Szczupak, sardynki, serdele	22470,9
2.	Inne ryby pelagiczne	11630
3.	Pozostałe ryby morskie	10731,6
4.	Dorsze, morszczuki, płamiaki	8392,4
5.	Różnorodne ryby przybrzeżne	6107,9
6.	Tuńczyki, małiny, włośniki	6088,3
7.	Kalmary, sepie, ośmiornice	3173,3
8.	Ryby dennego dna	3020,7
9.	Krewetki	2874,3



Źródło: „Rocznik statystyczny gospodarki morskiej” – GUS, US Szczecin, 2004.

