



„Gospodarka morska jako element polskiej gospodarki
narodowej”

Henryk Salmonowicz

Szczecin, 2010



**INNOWACYJNA
GOSPODARKA**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



GOSPODARKA MORSKA JAKO ELEMENT POLSKIEJ GOSPODARKI NARODOWEJ

1. POJĘCIE GOSPODARKI MORSKIEJ

Pojęcie gospodarka morską występuje w tych krajach, w których odgrywa ona ważną rolę w gospodarce narodowej, bądź też w których eksponuje się całokształt spraw związanych z osiąganymi przez człowieka korzyściami z uprawiania morza. Mniej lub bardziej zorganizowany rozwój różnych dziedzin gospodarowania związanych z wykorzystaniem morza na zaspokojenie potrzeb człowieka ma już na świecie wielowiekową genezę. Do wyodrębnienia się różnych sfer działalności związanych z morzem początkowo doprowadził społeczny podział pracy, wyodrębniając zawody m.in. rybaka, kupca morskiego, przewoźnika morskiego, szkutnika, sztauera, agenta morskiego, maklera okrętowego. Międzynarodowy podział pracy spowodował specjalizację niektórych państw o przewagach komparatywnych w działalności gospodarczej związanej z morzem, tworząc grupę państw typowo morskich i państw o orientacji lądowej. W państwach tych działalność morską, rozumiana jako świadome zachowanie się społeczeństwa w celu prawidłowego wykorzystania morza i jego dóbr, tak dla dobra całego kraju jak i jego poszczególnych obywateli traktowana była priorytetowo.

Najkrócej rzecz ujmując pojęciem gospodarka morską można określić każdą działalność gospodarczą (morską działalność gospodarczą), którą prowadzić można tylko dlatego, że istnieje morze. Jest to jednak działalność złożona, składająca się z wielu czynności i procesów, których wspólnym mianownikiem jest wykorzystanie morza i jego sąsiedztwa (np. pasa nadmorskiego) jako kluczowych zasobów w tym działaniu.

Pojęcie „gospodarka morską” jest szczególnie często wykorzystywane, przez publicystów, naukowców, polityków, autorów dokumentów z zakresu polityki gospodarczej, ukierunkowanej na sprawy morza. Pojęcie to jest określeniem umownym i - wydaje się, że coraz mniej precyzyjnym. Umowne są granice pojęcia, umowny też jest zakres dziedzin objętych wspólnym mianownikiem. Dyskusyjne są stwierdzenia, że gospodarka morską to pewien spójny układ, system o wzajemnych związkach i współzależnościach, któremu można nadać cechy właściwe innym systemom gospodarczym. Układ ten bowiem nigdy nie został zdeterminowany prawnie, administracyjnie, nie mieści się on w podziale działowym ani gałęziowym gospodarki narodowej. Podmioty instytucjonalne i produkcyjno-usługowe takiego umownego układu, pomimo działalności ukierunkowanej na sprawy morza, należą do wielu branż, gałęzi, resortów, co należy zaliczyć do czynników dezintegrujących zbiorowość określaną mianem gospodarka morską.

Nie można zgodzić się z twierdzeniem, że gospodarka morską to pewna dająca się wyodrębnić całość, składająca się z wielu elementów, które działają w określonym czasie i w określonej przestrzeni i są ze sobą powiązane przepływami gospodarczymi. Pomędzy poszczególnymi elementami składowymi takiego systemu musiałyby istnieć określone związki, sprzężenia zwrotne i współzależności. Funkcjonowanie i rozwój takiego systemu wymagałby ukształtowania określonych wewnętrznie propozycji pomiędzy poszczególnymi elementami składowymi.

Wymagałoby to odpowiedniego planowania, zwłaszcza strategicznego oraz realizacji określonej polityki gospodarczej (morskiej) państwa. W Polsce w powojennym okresie tzw. centralnego planowania były próby formułowania takiej harmonijnej polityki morskiej, mającej na celu skoordynowany rozwój całej branży morskiej, istniał nawet Urząd Gospodarki Morskiej. Skończyło się jednak na próbach i opracowaniu dokumentu „Polityka morska państwa”, stanowiącego zbiór nigdy nie zrealizowanych postulatów. Doprowadziło to do pogłębienia już istniejących dysproporcji pomiędzy poszczególnymi elementami branży morskiej, które obecnie usuwane są (z różnym skutkiem) przez mechanizmy rynkowe. Nie można jednak nie docenić wycinkowych, nawet znacznych osiągnięć w odbudowie i rozbudowie różnych dziedzin polskiej gospodarki morskiej - portów morskich, żegluga morskiej, przemysłu budowy i remontu statków czy rybołówstwa dalekomorskiego. Nigdy nie udało się jednak skoordynować działań nawet w wąskim ujęciu gospodarki morskiej (ograniczoną do kilku wiodących branż). Wątpliwości co do zakresu merytorycznego terminu „gospodarka morska” są bardzo duże. W szerokim ujęciu gospodarka morska to:

- transport morski, czyli żegluga i porty morskie,
- przemysł budowy i remontu statków,
- połowy i przetwórstwo ryb, czyli przemysł rybny,
- eksploatacja biologicznych i mineralnych zasobów wód i dna morskiego,
- turystyka morska i wypoczynek w pasie nadmorskim,
- szkolnictwo morskie i działalność naukowo-badawcza w tym zakresie.

W takim ujęciu gospodarka morska traktowana jest jako część tzw. kompleksu morskiego¹, obejmującego, obok w/w zakresów działania takie sfery zagadnień jak:

- międzynarodowe stosunki dotyczące transportu morskiego, badań i eksploatacji biologicznych i mineralnych zasobów wód oraz dna mórz i oceanów,
- problemy właściwego wykorzystania obszaru morskiego i przyległego pasa wybrzeża (strefy nadbrzeżnej),
- ochronę środowiska morskiego i przyległego pasa wybrzeża,
- ochronę interesów danego państwa na światowym oceanie jako obszarze ścierania się i realizacji interesów gospodarczych, politycznych i militarnych poszczególnych państw bądź ich bloków,
- system ochrony morza i wybrzeża będących w jurysdykcji danego państwa,
- zagospodarowanie przestrzenne regionów nadmorskich,
- infrastrukturę społeczną obsługującą kompleks morski,
- edukację morską społeczeństw.

W praktyce jednak za gospodarkę morską przyjęło się uważać cztery podstawowe zakresy działalności gospodarczej, związanej z morzem, tj.:

żeglugę morską i przybrzeżną,
porty morskie i działalność portowego aparatu,
przemysł budowy i remontów statków (przemysł okrętowy),
gospodarka rybna (połowy i przetwórstwo ryb morskich).

Również w tak zdeterminowanym, wąskim ujęciu gospodarki morskiej istnieją wątpliwości co do granic tego pojęcia, jak i wzajemnych związków i współzależności.

Prof. T. Łodykowski zadaje pytania²:

- „czy elementem składowym gospodarki morskiej (obok stoczni okrętowych) są też setki kooperantów przemysłu okrętowego, zlokalizowanych w głębi kraju, dla których produkcja na rzecz przemysłu okrętowego jest jedną, ale nie zawsze najważniejszą dziedziną działalności?”,

¹ Z. Sójka, Z. Kasprzyk, *Polska polityka morska*. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk, 1986, s. 8.

² W artykule: „Co to jest gospodarka morska”. *Namiary na Morze i Handel*. Lipiec 1997, s. 15.

- czy statek będący własnością polskiego armatora, a zarejestrowany pod obcą banderą i przewożący ładunki obce między obcymi portami jest elementem polskiej gospodarki morskiej?,
- czy flota dalekomorska, łowiąca ryby na odległych łowiskach i sprzedająca je zagranicznym odbiorcom jest tak samo gospodarką morską jak rybołówstwo zaopatrujące rynek krajowy?,
- czy istnieją związki pomiędzy polskimi armatorami i polskimi stoczniami, produkującymi statki; prawie wszystkie na eksport?,
- czy istnieją związki pomiędzy polskimi armatorami pracującymi na odległych rynkach frachtowych a polskimi eksporterami i importerami (czyli polskim handlem zagranicznym, wyzbywającym się lekko własnej gestii transportowej)?,
- czy istnieją współzależności pomiędzy polskim przewoźnikiem morskim a kolejowym czy samochodowym w ruchu kontenerów?”

Te pytania pogłębiają wątpliwości co do tego czy gospodarka morska to system o wzajemnych związkach i współzależnościach. Zdaniem prof. Łodykowskiego, które autor niniejszego artykułu podziela, należy odrzucić naturalne istnienie związków pomiędzy elementami gospodarki morskiej (z uwagi na wspólne środowisko morskie), jak również należy odrzucić możliwość odgórnego planowania w sferze całej gospodarki morskiej, a przyjąć tezę, że o skali i intensywności powiązań pomiędzy elementami gospodarki morskiej decydują przede wszystkim mechanizmy rynkowe, które mogą być stymulowane odpowiednimi narzędziami i środkami polityki gospodarczej państwa.

O związkach pomiędzy poszczególnymi podmiotami gospodarczymi w gospodarce morskiej decyduje nie wspólne środowisko czy koordynacja zewnętrzna, ale ekonomiczna opłacalność transakcji, zawieranych pomiędzy podmiotami tej gospodarki. O dezintegracji polskiej gospodarki morskiej przełomu XX i XXI wieku świadczy chociażby to, że:

- 80% polskiej floty morskiej pracuje na rzecz obcych kontrahentów, przewożąc ich ładunki pomiędzy obcymi portami. Polscy właściciele tego tonażu z rzadka korzystają z usług polskich stocznii remontowych, jeszcze rzadziej zamawiają nowy tonaż w polskich stoczniach,
- coraz mniejszy jest udział polskich statków w ruchu statków w polskich portach morskich, a polskie porty morskie obsługują głównie tonaż obcy, w tym obsługujący ładunki naszego handlu zagranicznego,
- przemysł okrętowy (budowy i remontu statków) pracuje prawie wyłącznie na rzecz zleciodawców zagranicznych.

Po przemianach ustrojowych, zapoczątkowanych w Polsce w latach dziewięćdziesiątych szereg pojęć i definicji, w tym i termin „gospodarka morska” utraciło swoje tradycyjne znaczenie, choć nadal jest w powszechnym obiegu.

2. SPECYFIKA GOSPODARKI MORSKIEJ

Brak dostatecznych przesłanek, przemawiających za traktowaniem gospodarki morskiej jako pewnej, wyodrębnionej całości, nie oznacza jednak że gospodarka ta nie wyróżnia się na tle otoczenia krajowego czy zagranicznego konkretnymi cechami specyficznymi. O specyfice tej w znacznej mierze decyduje odrębność środowiska morskiego, w oparciu o które gospodarka ta funkcjonuje oraz jej, w znacznej mierze międzynarodowy charakter.

Gospodarce morskiej jako specyficznej sferze działalności przypisać można takie cechy, jak złożoność, otwartość, stochastyczność, niestacjonarność, stan permanentnej nierównowagi.

Cecha otwartości oznacza, że gospodarka morska ma z jednej strony określone granice (choć bardzo dyskusyjne i zmienne), zaś z drugiej strony współdziała z otoczeniem. Będąc pojęciem otwartym jej podmioty funkcjonują na międzynarodowych rynkach gospodarczych (frachtowym, portowym, stoczniowym, rybołówstwa morskiego) i jest poddana szczególnie silnemu oddziaływaniu czynników determinujących funkcjonowanie gospodarki światowej. Cecha złożoności polega na szczególnie silnie rozwiniętym zbiorze elementów składowych, charakteryzujących się wielorakością funkcji (produkcyjnych, usługowych, specjalnych). Cecha stochastyczności gospodarki morskiej oznacza, że zjawiska zachodzące w jej otoczeniu wewnętrznym, jak i zewnętrznym mają z natury charakter losowy. Wahania stawek frachtowych, indeksów frachtowych, specyfika wahań koniunkturalnych oraz wahań sezonowych, sporadycznych, zmienność czasu trwania rejsów, czasu przeładunku w porcie morskim, warunków połowowych.

Cecha niestacjonarność oznacza, że wiele jej elementów ma charakter zmienny w przestrzeni, niestabilny. Np. środki transportu morskiego - statki stanowią mobilne jednostki produkcyjne, podobnie statki rybackie, zmienność warunków pracy w portach morskich, w przemyśle okrętowym.

Stan nierównowagi oznacza zmienność wielu czynników w krótkich i dłuższych okresach czasu. Stan równowagi na rynkach, np. portowych czy frachtowych jest rzadkością. Z reguły podaż usług przewyższa popyt na te usługi, bądź odwrotnie. Konsekwencją braku stanu równowagi jest utrzymanie rezerw np. zdolności przeładunkowych w portach morskich czy potencjału przewozowego w żegludze morskiej. Mamy do czynienia ze zmianami stopnia wykorzystania potencjału przewozowego, produkcyjnego w stoczniach, zdolności połowowych floty rybackiej, stawek frachtowych w różnych horyzontach czasowych (długich, krótkich). Na te ogólne cechy specyficzne gospodarki morskiej nakładają się cechy specyficzne dla konkretnej działalności gospodarczej. Np. w portach morskich (zmienność warunków pracy, nierytmiczność pracy portów, nierównomierność ciężenia masy ładunkowej – zjawisko sezonowości, wielozakładowość, polegająca na tym, że wiele firm wykonuje szereg usług składających się na jeden proces obsługi portowej w jednym czasie i w jednym miejscu). Szereg cech specyficznych jest związanych z usługowym charakterem wielu dziedzin gospodarki morskiej. Naturalnymi i nieodłącznymi cechami gospodarki morskiej są niepewność i ryzyko.³

Sukces lub porażka przedsiębiorstw morskich zależą od zaangażowania kapitału, inwestycje zaś kształtują trafność rozpoznawania obecnych i przyszłych specyficznych obszarów niepewności i ryzyka. Zachodzi to w sytuacji długookresowych ocen strategii projektów inwestycyjnych. Wszystkie decyzje strategiczne w gospodarce morskiej muszą być poprzedzone wstępną analizą źródeł i rodzajów ryzyka, a następnie – określeniem możliwości jego oceny pomiaru. Źródłami ryzyka decyzji podejmowanych w gospodarce morskiej są:

- czynniki makroekonomiczne związane z analizą ogólnogospodarczą kraju i stosunków międzynarodowych (recesja, inflacja, polityka pieniężno-kredytowa i wiele innych),
- czynniki sektorowe (związane z analizą gospodarki morskiej danego kraju np. konkurencja wewnątrzbranżowa, stopień innowacyjności, kapitałochłonność),
- czynniki mikroekonomiczne (np. określane na podstawie analizy ekonomiczno-finansowej konkretnych podmiotów gospodarczych, na podstawie których można określić ryzyko związane z dostawcami, odbiorcami, kooperantami).

W gospodarce morskiej należy uwzględnić też ryzyka klasyfikowane na podstawie kryterium geograficznej dywersyfikacji kapitału. Inne są zatem ryzyka inwestycyjne w wymiarze międzynarodowym, inne w wymiarze krajowym, a jeszcze inne w wymiarze regionalnym czy lokalnym. Ryzyka w funkcjonowaniu i strategii rozwoju podmiotów

³ E. Ostrowska, *Ryzyko w strategii gospodarki morskiej*. Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska. Październik 1998, s. 11.

gospodarki morskiej związane są ściśle z prowadzoną polityką gospodarczą państwa (portową, żeglugową, wobec sektora stoczniowego czy rybołówstwa morskiego).

W polskiej gospodarce morskiej ryzyka i obszary niepewności są znacznie większe niż w gospodarkach konkurencyjnych, o ustabilizowanych strukturach rynkowych i mniejszej ilości celów priorytetowych w sferze społeczno-gospodarczej. Gospodarka morska jest tą sferą działalności, która napotyka znacznie więcej barier funkcjonowania i rozwoju niż tzw. „gospodarka lądowa”. Wymienić tu można m.in.⁴:

- barierę prawną (wiele rozwiązań musi być zgodnych z wymogami międzynarodowymi),
- barierę kapitałową (brak dostępu do kapitału, taniego kredytu, pomocy państwa),
- barierę techniczno-technologiczną (szybki postęp techniczno - technologiczny),
- barierę w sferze zarządzania i marketingu (słabość kadr menedżerskich),
- barierę stanu środowiska naturalnego (konieczność dostosowania się do standardów światowych, ogromne zaległości w ochronie środowiska morskiego).

Gospodarka morska nie będąc ani gałęzią, ani działem, ani sektorem gospodarki narodowej, wymaga jednak sformułowania dla niej społeczno-ekonomicznego wypełniającego lukę, jaka istnieje pomiędzy treścią podstawowych polityk funkcjonalnych i działowych. Czynnikiem przesądającym o potrzebie istnienia takiego programu jest duża odmienność środowisk – morskiego i lądowego, co w znacznej mierze wpływa na ograniczone możliwości dokonywania wyboru pomiędzy nimi w zakresie alternatywnych miejsc zatrudnienia, przenoszenia majątku produkcyjnego i in. Konieczne jest rozwiązywanie wielu problemów gospodarki morskiej, jako szczególnego rodzaju polityki regionalnej państwa, współtworzącej ład przestrzenny kraju i gwarantującej równowagę interesów ekonomicznych społeczności związanej z uprawą morza i interesów pozostałych społeczności kraju oraz w ramach polityk sektorowych: transportowej (w zakresie roli środowiska morskiego jako przedłużenia krajowego systemu transportowego), przemysłowej (w zakresie kształtowania konkurencyjności polskich wyrobów na rynkach zagranicznych), zagranicznej polityki ekonomicznej (w zakresie kształtowania stosunków ekonomicznych z zagranicą), socjalnej (w zakresie powszechnej ochrony pracy i warunków życia), ekologicznej (w zakresie włączenia się w międzynarodowe programy ochrony środowiska), obronnej (w zakresie ochrony polskich granic i integralności terytorium kraju).

Znaczna część problemów morskich np. związanych z wypoczynkiem i turystyką morską i nadmorską, żeglarstwem, rybołówstwem lokalnym, ratownictwem morskim powinna być rozwiązywana przez władze publiczne szczebla regionalnego i lokalnego. Działania władz publicznych, różnych szczebli będą skuteczne i racjonalne, jeżeli zostaną oparte na społecznie akceptowanym programie polityki makroekonomicznej i wzajemnie dopełniających się politykach sektorowych⁵. Polityka morska jest więc szczególnym przypadkiem polityki regionalnej. Jej podstawową funkcją jest sterowanie dystrybucją korzyści płynących z handlu morskiego i z eksploatacji zasobów morza pomiędzy podmioty i regiony nadmorskie, w resztę kraju, a także zapewnienie tym regionom sprawiedliwego dostępu do ogólnokrajowych zasobów finansowych, materialnych i intelektualnych.

3. OTOCZENIE GOSPODARKI MORSKIEJ

Otoczenie gospodarki morskiej to skomplikowany system wielu zmiennych zewnętrznych (m.in. trendów, zdarzeń, rynków), które tworzą kontekst działania podmiotów tej gospodarki.

⁴ M. Białasiewicz, *Uwarunkowania rozwoju polskiego przemysłu okrętowego*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 1995, s. 19.

⁵ *Polityka morska państwa*, MTGM, Warszawa 1995, s. 6.

Otoczenie uważane jest za podstawową zmienną niezależną w schemacie zależności struktury organizacyjnej i systemie zarządzania. Kształtuje ono przyszłość podmiotów gospodarki morskiej i wyznacza warunki ich funkcjonowania, zmuszając do działań przystosowawczych, których wynikiem jest jednoznaczne występowanie niepewności (jej wyrazem jest ograniczona zdolność przewidywania) i złożoności (wyrażonej liczbą i różnorodnością elementów). To powoduje, że otoczenie traktowane kiedyś jako zasób staje się dla podmiotów gospodarki morskiej źródłem zagrożenia. Otoczenie współczesnych firm sektora morskiego staje się coraz bardziej rozległe (wymiana informacji, globalizacja rynków) i kompleksowe (występuje coraz większa liczba współzależności procesów i zjawisk). Ponieważ otoczenie kształtuje większość decyzji podmiotów gospodarki morskiej istnieje konieczność jego stałej obserwacji i działań dostosowawczych. Liczba i różnorodność składników otoczenia powodują, że nie wszystkie w jednakowym stopniu wpływają na podmioty sektora morskiego. Waga każdego z czynników nie jest stała, oddziaływanie niektórych determinant słabnie, innych zaś jest silniejsze. Złożoność i zmienność są tymi cechami otoczenia, które wymuszają na firmach morskich rozwijanie zdolności przystosowawczych. Bez stałej obserwacji otoczenia i analizy nowych trendów oraz konfiguracji zjawisk skuteczne zarządzanie podmiotami gospodarki morskiej nie jest możliwe.

Nowe trendy w zależności od tego jak zostaną zinterpretowane i wykorzystane mogą być szansą lub zagrożeniem dla funkcjonowania i rozwoju. Te czynniki, na które podmioty gospodarki morskiej mogą w pewnych warunkach wywierać wpływ zaliczyć należy do otoczenia bliższego. Te zaś czynniki, na które podmioty te nie mają możliwości oddziaływania zaliczyć należy do dalszego. Otoczenie bliższe to dla podmiotów gospodarki morskiej zbiór organizacji, w relacjach z którymi występuje sprzężenie zwrotne. Jest to otoczenie konkurencyjne, sektorowe, do którego zaliczamy nabywców, dostawców, kontrahentów, substytuty. Uwzględnianie jedynie tych elementów, stanowiących najbliższych uczestników życia gospodarczego podmiotów gospodarki morskiej jest jednak niewystarczające, bowiem szanse i zagrożenia rynkowe mogą mieć źródło w obszarach na pozór nie związanych z działaniem podmiotów gospodarki morskiej. Zmiany jakie zaszły i zachodzą nadal w gospodarce światowej wywołane zjawiskami: globalizacji, regionalizacji, internacjonalizacji, rozwoju techniki, technologii informacyjnych, rosnącą konkurencyjnością przyczyniły się do powstania i rozwoju otoczenia dalszego. Stąd też istnieje konieczność zdefiniowania obszaru dalszego otoczenia oraz jego analiza pod kątem szans i zagrożeń jakie niesie podmiotom gospodarki morskiej. Można założyć, że otoczenie dalsze to zbiór czynników i warunków kształtujących się poza podmiotami gospodarki morskiej, na które one nie mają żadnego wpływu (zwłaszcza w krótkim okresie czasu). Może to być otoczenie ogólne (megaotoczenie), np. technologie, ekonomia, prawo, polityka, otoczenie socjologiczno-kulturowe, międzynarodowe oraz otoczenie zadaniowe (nabywcy, konkurenci, dostawcy, podaż siły roboczej, instytucje rządowe). Wydaje się słuszne, aby do otoczenia dalszego podmiotów gospodarki morskiej zaliczyć te czynniki, które determinują działalność podmiotów gospodarki morskiej i jednocześnie nie podlegają jego wpływom. Są to m.in. czynniki wynikające z sytuacji gospodarczej, czynniki instytucjonalno-prawne, określające wymogi wobec podmiotów gospodarki morskiej, czynniki związane z technicznym i technologicznym aspektem działania sektora morskiego, czynniki wynikające z działań prowadzących na rzecz ochrony środowiska i redukcji zanieczyszczeń będących efektem działań podmiotów morskich np. stoczni oraz czynniki społeczne. Analiza tych czynników powinna być prowadzona w płaszczyźnie globalnej (zjawiska o wymiarze międzynarodowym), płaszczyźnie określonej przez działalność międzynarodowych organizacji morskich, płaszczyźnie o zasięgu megaekonomicznym (np. polityki morskiej Unii Europejskiej) i płaszczyźnie krajowej (dotyczącej zjawisk występujących w gospodarce narodowej).

Ważnym czynnikiem wpływającym na mechanizm funkcjonowania gospodarki morskiej było włączenie polskiej gospodarki w struktury Unii Europejskiej. Spowodowało to, że pełni ona teraz określoną rolę regulacyjną na rynku dóbr i usług gospodarki morskiej. Korzystnym czynnikiem dla rozwoju gospodarki morskiej jest włączenie transportowych elementów polskiej gospodarki morskiej w europejski rynek transportowy.

4. KSZTAŁTOWANIE SIĘ POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ

Ideę budowy polskiej gospodarki morskiej zrodziło pierwsze pokolenie nowoczesnych Polaków na przełomie XIX i XX wieku. Wyrazem dążeń i aspiracji tego pokolenia było odbudowanie niepodległości Polski, objęcie w posiadanie fragmentu bałtyckiego wybrzeża oraz stworzenie na nim fundamentów polskiej gospodarki morskiej. Sprawa odbudowy niepodległości państwa polskiego oraz dostępu tego państwa do morza stały się europejskim problemem politycznym. Pierwszy projekt rozwiązania dostępu Polski do morza został przedstawiony w 1915 roku przez Władysława Studnickiego w opracowaniu o międzynarodowym znaczeniu sprawy polskiej w związku z przebudową Europy Środkowej, w wyniku toczącej się wojny⁶. Pierwszy program domagający się powrotu ujścia Wisły wraz z Gdańskiem w granice przyszłej Polski sformułował w 1917 roku Roman Dmowski⁷. Koncepcje zasięgu terytorialnego Polski i jej granic morskich ścierały się w poglądach trzech głównych architektów odbudowy niepodległości Polski – Romana Dmowskiego, Ignacego Paderewskiego i Józefa Piłsudskiego. Ostateczne decyzje w tym zakresie należały jednak do koalicji zwycięskich. Wybrzeże bałtyckie przyznane Polsce traktatem wersalskim stanowiło pas terenów nadmorskich pomiędzy przedrozbiorową granicą wzdłuż rzeki Piaśnicy na zachodzie i granicą Wolnego Miasta Gdańska na wschodzie. Była to zatem strefa, w której opcje polskie w sprawach morza dość mocno zredukowano. W strefie tej brak było jakiegokolwiek infrastruktury portowej, o którą można by było oprzeć własną morską aktywność gospodarczą. Aspiracji tych nie zaspokajał bowiem port w Gdańsku pozostający z Polską jedynie w jednym obszarze celnym. Tak ukształtowane granice morskie II Rzeczypospolitej pozostały aż do okresu zakończenia II wojny światowej. Za datę objęcia przez Polskę wybrzeża morskiego uznaje się dzień 10 lutego 1920 roku⁸. Był to dzień zaślubin Polski z morzem oraz podjęcie uchwały o budowie portu morskiego w Tczewie nad Wisłą⁹. Zaspokojenie potrzeb polskiego handlu zagranicznego pozostawiono w tym okresie obcym portom morskim. Dopiero uchwała sejmowa z 1922 roku otworzyła drogę do pierwszego polskiego portu morskiego w Gdyni. Równoległe podejmowano inicjatywy zmierzające do powstania polskiej floty handlowej, polskiego rybołówstwa morskiego i załóżków przemysłu okrętowego. Działaniom tym towarzyszyła też koncepcja kształcenia przyszłych kadr morskich w Państwowej Szkole Morskiej w Tczewie. Główne działania związane z rozwojem floty handlowej nastąpiły w latach 1926-1930, kiedy to powołano cztery przedsiębiorstwa armatorskie (Żegluga Polska – 1926, Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Okrętowe – 1927, Polbryt – 1918 i Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe – 1930 - później GAL). Rybołówstwo morskie tego okresu oparte było o porty rybackie w Gdyni i w Jastarni. Najsłabszym obszarem gospodarki morskiej był przemysł okrętowy (ograniczył się do dwóch podstawowych podmiotów zajmujących się działalnością remontową i budową jednostek wojskowych). Granica morska Polski powojennej została

⁶ W. Studnicki, *Die Umgestaltung Mitteleuropas durch den gegenwertigen Krieg*. Die Polenfrage in ihrer internationalen Bedeutung Wien 1915.

⁷ J. Pajewski, *Wokół sprawy polskiej 1914-1918*, Poznań 1970.

⁸ A. Piskożub, *Polska morska*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1988.

⁹ Z koncepcji tej zrezygnowano po podjęciu działań uruchamiających port w Gdyni.

wytyczona postanowieniem konferencji poczdamskiej z 1945 roku, obejmująca obszar od rejonu ujścia Odry do rejonu Zalewu Wiślanego. Pierwsze ćwierćwiecze tego okresu pochłonęły prace nad odbudową ze zniszczeń wojennych portów morskich, stworzeniem i rozbudową floty wojennej, stworzeniem od podstaw rybołówstwa dalekomorskiego, odbudową przemysłu okrętowego. Szczególnie dynamiczny rozwój polskiej gospodarki morskiej przypadł na lata 70., kiedy to diametralnie zmieniły się wszystkie obszary tej gospodarki.

Lata 80. i 90. zaliczyć należy do okresu stagnacji. Ostatni i dość szeroki wielosektorowy program gospodarki morskiej powstał w najgorszym z możliwych do realizacji okresów, w początkach lat 80. Nie było szans na jego realizację z przyczyn gospodarczych później zaniechano jakiegokolwiek koordynacji działań w sferze gospodarki morskiej. Niewiele też zmieniła akcesja Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku, z punktu widzenia gospodarki morskiej. Co prawda lansowana jest koncepcja zintegrowanej gospodarki morskiej, zwłaszcza w polityce morskiej Unii Europejskiej, jednakże na szczeblu narodowej polityka sektorowa, oddzielna w sferze transportu, przemysłu morskiego, energetyki morskiej, gospodarki rybnej, ochrony środowiska morskiego, edukacji morskiej. Aspekt pozytywny dostrzec można jedynie w obszarze gospodarki portowej, gdzie dzięki środkom unijnym podjęto szereg inwestycji infrastrukturalnych, dostosowujących polskie porty morskie do standardów portów europejskich. Pozytywne działania dostrzegalne są też w zakresie polityki ochrony środowiska morskiego. W pozostałych sferach (zwłaszcza w przemyśle okrętowym i w pewnym sensie w żegludze morskiej) trudno jest dostrzec jakiegokolwiek dokonania przekonywujące o tworzeniu podstaw nowoczesnej gospodarki morskiej.

5. ELEMENTY WSPÓŁCZESNEJ GOSPODARKI MORSKIEJ POLSKI

Do elementów polskiej gospodarki morskiej można zaliczyć: żeglugę morską, przemysł okrętowy, morski przemysł wydobywczy, żeglugę śródlądową, porty i usługi portowe, rybołówstwo morskie, turystykę morską, usługi morskie oraz administrację morską i śródlądową.

Żegluga morska. Morska i przybrzeżna flota transportowa Polski liczyła w 2008 roku 149 statków, o łącznej nośności 2614,5 tys. ton oraz o pojemności brutto GT 1935,3 tys. tj. 123 jednostki morskiej floty transportowej i 26 statków morskiej floty przybrzeżnej (statki pasażerskie. W roku 2008 polskie przedsiębiorstwa żeglugowe przewiozły 10447,4 tys. ton ładunków oraz 1576,8 tys. pasażerów, z czego statkami żeglugi morskiej 935,6 tys. osób, zaś statkami floty przybrzeżnej 641,2 tys. osób¹⁰. W ostatnich latach wystąpiły poważne zmiany w strukturze geograficznej przewozów polską flotą transportową. Systematycznie rośnie udział przewozów w żegludze morskiej bliskiego zasięgu, zaś spada udział przewozów w relacjach oceanicznych, zwłaszcza w żegludze regularnej dalekiego zasięgu.

Przemysł okrętowy. Reorganizacja produkcji i likwidacja części potencjału produkcyjnego stoczni powodują spadek liczby budowanych statków. W roku 2008 nośność 20 wyprodukowanych jednostek wyniosła 337,5 tys. DWT, a pojemność 493,8 tys. GT. Miernik produktywności stoczni, tj. skompensowana pojemność rejestrowa brutto zbudowanych w 2008r. statków wyniosła 330,3 tys. CGT. Aż 35% całkowitej produkcji stanowiły kontenerowce, a 25% samochodowce. Stocznie remontowe wyróżnia wyższy udział wartości dodanej w cenie sprzedaży usług i wyższa rentowność w porównaniu ze stoczniami produkcyjnymi. Koszty pracy w produkcji remontowej stanowią ok. 60% całkowitych kosztów remontów, zatem przedmiotem sprzedaży są kwalifikacje i doświadczenie. Aktualnie

¹⁰ *Gospodarka morska w Polsce w roku 2008*. Centrum Statystyki Morskiej, Urząd Statystyczny, Szczecin 2009.

trudną sytuację przemysłu okrętowego ocenić należy w kontekście uwarunkowań krajowych (błędy w zarządzaniu, zaniechanie restrukturyzacji, brak nowoczesnego systemu finansowania zakupu statków przez armatorów krajowych, niższa wydajność pracy) jak i międzynarodowych (działania w warunkach rynku światowego otwartego dla nabywców statków i objętego różnego rodzaju formami protekcjonizmu).

Morski przemysł wydobywczy. Zaliczamy do niego firmy zajmujące się poszukiwaniem, rozpoznawaniem i eksploatacją podmorskich złóż ropy naftowej i gazu. Głównym podmiotem jest Przedsiębiorstwo Poszukiwań i Eksploatacji Złóż Ropy i Gazu „Petrobaltic” Sp. z o. o. w Gdańsku. Spółka ta podejmuje działania mające na celu zagospodarowanie odkrytych polskich złóż ropy, a także eksploatację złóż poza granicami kraju, co ma przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego Polski. Obecnie firma pokrywa ponad 3% zapotrzebowania krajowego na ropę naftową. Od 1987 roku w Szczecinie zlokalizowane jest też przedsiębiorstwo Interoceanmetal, którego zadaniem jest poszukiwanie i eksploatacja podmorskich złóż surowców mineralnych. Będąc posiadaczem działki eksploatacyjnej na Oceanie Spokojnym spółka przygotowuje się do podjęcia próbnej eksploatacji górniczej złoża (wraz z zagranicznymi partnerami).

Żegluga śródlądowa. Udział żeglugi śródlądowej w ogólnej masie przewożonych ładunków w Polsce nie przekracza 1%. Są to głównie ładunki masowe o charakterze lokalnym (np. kruszywo). Największe przewozy odbywają się na odrzańskiej drodze wodnej, w tym w relacjach z portami morskimi rejonu ujścia Odry. Udział żeglugi śródlądowej w obsłudze ładunkowej portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu jest na poziomie 11,3%. W roku 2009 stanowiło to 1346,9 tys. ton masy ładunkowej.

Porty i usługi portowe. Obroty ładunkowe w polskich portach morskich w 2008 roku wyniosły 48,8 mln ton. Największy udział w obrotach ładunkowych miały porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsk (35,0%), Gdynia (26,3%), Szczecin (15,9%) i Świnoujście (18,1%). Obroty ładunkowe portu w Policach stanowiły 4,4 % ogółu obrotów, zaś pozostałych portów 0,3%. Największy udział w strukturze obrotów ładunkowych miały suche ładunki masowe – 40,9% (węgiel i koks – 14,8%), płynne ładunki masowe – 28,0% (z czego ropa naftowa i produkty naftowe – 23,7%). Aż 75,8% obrotu stanowiły obroty w relacjach z krajami europejskimi (w tym z krajami Unii Europejskiej – 63,8%). W pozostałych relacjach na Amerykę przypadło 15,1%, Afrykę – 5,5%, Azję – 2,6%. Obrót ładunków tranzytowych wyniósł 10530,4 tys. ton, z czego najwięcej przeładowano w porcie gdańskim (56,3%), świnoujskim (25,1%) i szczecińskim (16,8%). W 2008 roku do polskich portów przyłynęło w ruchu międzynarodowym 762,9 tys. pasażerów. Zmiany strukturalne w polskim handlu zagranicznym oraz gwałtowny wzrost przewozów samochodowych ukształtowały nową pozycję polskich portów morskich w systemie transportu, spedycji i logistyki. Obecna pozycja rynkowa portów wskazuje, że przewozy przez te porty są mniej konkurencyjne niż przewozy lądowo-morskie przez porty Morza Północnego. Wpływa na to jakość i cena oferowanych usług przewozowych i portowych. Istotnym czynnikiem wpływającym na konkurencyjność polskich portów jest zły stan techniczny obecnej infrastruktury portowej, pomimo dość znacznej liczby inwestycji, zwłaszcza dla obsługi ładunków konteneryzowanych.

Rybołówstwo morskie. W roku 2008 polska flota rybacka liczyła 836 jednostek o łącznej pojemności brutto GT 41,0 tys. ton oraz o mocy 99,1 tys kW. We flocie tej eksploatowano 4 trawlerzy dalekomorskie, których łączna pojemność wyniosła 21,2 tys. GT. Ponadto w skład floty rybackiej w 2008 roku weszło 198 kutrów o pojemności 15,7 tys. GT. Strukturę floty uzupełniają łodzie rybackie – 639 jednostek o łącznej pojemności 4,1 tys. GT. Połowy ryb i innych organizmów morskich wyniosły 123,9 tys. ton, z czego aż 76,2% połowów stanowiły połowy bałtyckie i zalewowe (połowy bałtyckie wyniosły 94,4 tys. ton, zaś dalekomorskie – 29,5 tys. ton). Dużo lepszą pozycję rynkową i dynamikę rozwoju wykazuje przetwórstwo ryb

w Polsce. Dominuje w całym sektorze przetwórstwa rolno-spożywczego. Szczególnie trudnym zadaniem jest sprostanie wymogom rynku Unii Europejskiej i konkurencja ze strony firm skandynawskich i niemieckich. Wymaga to poprawy stanu technicznego floty, doposażenia jednostek, podniesienie ich dzielności morskiej. Konieczne jest też sprostanie ostrym wymogom weterynaryjnym i sanitarnym.

Turystyka morska. Potencjał usługowy polskiej turystyki morskiej to dwa duże centra miejskie – Trójmiasto i Szczecin, liczne miejscowości nadmorskie o funkcjach turystycznych, turystyczno-wypoczynkowych i uzdrowiskowych, cztery duże porty morskie zróżnicowanych funkcjach gospodarczych, w tym turystycznej (terminale promowe, infrastruktura turystyczna, atrakcje turystyczne), kilkanaście średnich i małych portów oraz przystani morskich, od Zalewu Szczecińskiego poprzez wybrzeże Bałtyku aż do Zalewu Wiślanego, dość urozmaicone środowisko naturalne wybrzeża z licznymi parkami narodowymi i parkami krajobrazowymi oraz dwiema mierzejami (Helską i Wiślaną). Ofertę tę uzupełnia potencjał przewozowy polskich i zagranicznych przewoźników morskich, operujących na rynku żeglugi promowej (PŻB, PŻM, Euroafrica, Unity Line, DFDS, Stena Line). Dodatkowo ofertę pobytową nad polskim wybrzeżem uzupełnia duża liczba ośrodków wypoczynkowych i sanatoryjnych, ukierunkowanych na turystów krajowych i zagranicznych (głównie z Niemiec i krajów skandynawskich).

Usługi morskie. Są to usługi portowego aparatu usługowego w postaci morskich agencji transportowych, firm kontrolnych i rzeczoznawczych, zaopatrzeniowych, ubezpieczeniowych, ratownictwa i poszukiwania zaplecza naukowo-badawczego. Większość tego potencjału usługowego operuje wokół czterech największych portów morskich oraz dwóch wiodących ośrodków naukowych w Gdańsku/Sopocie i Szczecinie. W zakresie agencji transportowych szczególnie zróżnicowana jest struktura podmiotów świadczących usługi spedycyjne i maklerskie. W sumie działalność agencyjną w sferze gospodarki morskiej prowadzi już ok. 400 podmiotów gospodarczych, działalność zaopatrzeniową – ok. 50 podmiotów, działalność na rynku ubezpieczeń morskich zdominowana jest przez trzy firmy ubezpieczeniowe: TUiR Warta S.A., STU Ergo Hestia S.A. i PZU S.A.. Ważną funkcję pełni też Morska Służba Poszukiwawcza i Ratownicza SAR, dysponująca potencjałem ratowniczym w 11 polskich portach morskich. Usługi ratownicze i holownicze prowadzi też Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni. W sferze nauki i badań naukowych w zakresie gospodarki morskiej potencjał zgrupowany jest w 8 wyższych uczelniach, dwóch instytutach PAN, dwóch instytutach branżowych i dwóch centrach techniki. Ogólną liczbę placówek o tym charakterze szacuje się na ok. 30. Wiodącą rolę spełniają dwie Akademie Morskie – w Szczecinie i Gdyni oraz uniwersytety w Szczecinie i Gdańsku/Sopocie. Ważną funkcję pełni też Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni. W strukturze potencjału wspomagającego działalność w obszarze gospodarki morskiej istotne znaczenie mają też stowarzyszenia i organizacje morskie (Związek Miast i Gmin Morskich, Stowarzyszenie Biura Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, Związek Armatorów Polskich, Związek Maklerów Okrętowych, Polska Izba Spedycji i Logistyki).

Administracja morska. Do organów administracji morskiej należą sprawy z zakresu administracji rządowej, związane z korzystaniem z morza. Terytorialny zasięg działania tych organów obejmuje morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną, obejmując obszar 32 827 km². Organy administracji morskiej są organami administracji specjalnej. Terytorialny zakres ich działania oparty jest na podziale specjalnym, różnym od podstawowego podziału administracyjnego kraju. Do zadań terenowych organów administracji morskiej zaliczyć należy: inspekcje nawigacyjno-pokładowe, kadłubowe, radiowe, elektryczne, maszynowe, przeciwpożarowe, ochrony środowiska morskiego¹¹.

¹¹ *Raport o stanie gospodarki morskiej*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2002.

Struktury organizacyjne administracji morskiej to 3 Urzędy Morskie, kapitanaty i bosmanaty portów. Sprawy bezpieczeństwa i inspekcji żeglugi śródlądowej operującej w obrębie portów morskich są w gestii Urzędów Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie i Gdańsku.

6. PRZEMIANY POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ W LATACH 1989 – 2008

Obroty portowe. W latach 1989-2008 obroty ładunkowe ogółem w polskich portach morskich były na poziomie mniejszym niż 48 mln ton (tak w roku 1989 jak i w roku 2008) i nie większym jak 57 mln ton (w roku 2004). Systematycznie rosły obroty portu w Gdańsku, z 18,9 mln w roku 1989 do 24,1 mln w roku 2004, by spadać w kolejnych latach, do 17,1 mln w roku 2008. Stabilniejsza jest pozycja rynkowa portu w Gdyni, gdzie przeładunki wzrosły z 9,5 mln na początku analizowanego okresu do prawie 15 mln w roku 2007. Systematycznie spadają przeładunki w porcie szczecińskim. Po raz pierwszy liderem zespołu portów rejonu ujścia Odry stało się w roku 2008 Świnoujście. Na poziomie wynikającym ze skali produkcji nawozów sztucznych (ok. 2-2,5 mln ton) są przeładunki portu w Policach. Na przestrzeni 20-lecia podwoiły się obroty tranzytowe polskich portów morskich, przekraczające 10 mln ton masy ładunkowej. Podwoiła się też liczba statków wchodzących do polskich portów morskich, osiągając poziom 22,3 tys. jednostek. Podobnie podwoiła się pojemność netto statków wchodzących do polskich portów morskich, z ok. 27,1 tys. NT w roku 1989 do 63,4 tys. NT w roku 2008., co świadczy o przemianach w infrastrukturze technicznej portów. Szczegółowe dane statystyczne w zakresie przemian polskiej gospodarki morskiej w latach 1989-2008 przedstawia tabela 1.

Morska flota transportowa i przewozy morskie. W latach 1989 – 2008 liczba statków polskiej floty transportowej spadła z 249 do 123 jednostek. Spadła też nośność polskiej floty transportowej, z 4,1 mln DWT w roku 1989 do 2,6 mln DWT w roku 2008. Wzrosła za to przeciętna nośność pojedynczego statku tej floty z 16,4 tys. DWT do 21,2 tys. DWT. Najgorszym okresem w tym zakresie były lata 2001-2002, cechujące się najniższym stanem polskiej floty transportowej, tak liczbowo jak i ciężarowo. Mało wiarygodne są dane statystyczne, prezentowane przez Roczniki GUS w zakresie przewożonej masy ładunkowej. Według nich przewozy polską flotą transportową spadły w analizowanym okresie z 28,2 mln ton w roku 1989 do 22,5 mln ton w roku 2004 i zaledwie 9,3 – 11,4 w latach 2005-2008. Z punktu widzenia sytuacji na rynkach frachtowych jak i potencjału tej floty (na zbliżonym poziomie) są to dane, które trudno zaakceptować. Przykładowo tylko na przestrzeni 1 roku (2004-2005) przewozy ładunków, mierzone w mln tonomil spadły z 55140 mln tonomil do zaledwie 17134 mln tonomil. Pozytywnym aspektem jest fakt, że w całym okresie lat 1989-2008 systematycznie rosła przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej (z 667 tys. w roku 1989 do 691 tys. w roku 2008).

Przemysł budowy statków. Dane statystyczne jednoznacznie wykazują spadek znaczenia polskiego przemysłu budowy statków. Liczba statków oddanych do eksploatacji zmniejszyła się w latach 1989 z 33 jednostek na początku okresu do 20 w roku 2008. Są to jednakże jednostki większe, bowiem łączna nośność zbudowanych statków wzrosła z 283 tys. DWT w roku 1989 do 338 tys. DWT w roku 2008. Zasadniczo zmieniła się struktura budowanych statków. W początkowym okresie dominowały różnego rodzaju masowce, zaś obecnie większość produkcji stanowią kontenerowce i samochodowce.

Tabela 1. Tendencje przemian polskiej gospodarki morskiej w latach 1989-2008

Lp.	Wyszczególnienie	1989	1991	1993	1995	1997	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Porty morskie																
1.	Obroty ładunkowe ogółem w tys. ton ¹⁾ w tym w portach:	48035	71785	50495	49320	50985	49679	47871	47754	48966	51885	56918	54769	53131	52434	48833
	- Gdańsk	18859	17001	23261	18608	18200	18793	16712	17913	17487	21631	24078	22478	22034	19944	17072
	- Gdynia	9503	7274	7759	7739	9088	7775	8396	8360	8349	9796	10711	11038	12218	14849	12860
	- Szczecin	7827	8519	10404	11347	11432	11690	11110	10324	9570	8578	9480	8246	8159	8008	7787
	- Świnoujście	9956	7911	7782	8807	8610	8612	8942	8877	10116	9113	9753	10373	8393	7385	8843
	- Police	1565	799	1121	2505	2823	2582	2481	2006	2201	2428	2611	2334	2110	2055	2159
	- Kołobrzeg	269		132	129	122	105	116	141	136	152	154	154	154	117	102
2.	Udział poszczególnych portów w przeładunkach ogółem w %															
	- Gdańsk	39,3	40,7	46,1	37,7	35,7	37,8	34,9	37,5	35,7	41,7	42,3	41,0	41,5	38,0	35,0
	- Gdynia	19,8	17,4	15,4	15,7	17,8	15,6	17,5	17,5	17,0	18,9	18,8	20,2	23,0	28,3	26,3
	- Szczecin	16,3	20,4	20,6	23,0	22,4	23,5	23,2	21,6	19,5	16,5	16,7	15,1	15,4	15,3	15,0
	- Świnoujście	20,7	18,9	15,4	17,9	16,9	17,3	18,7	18,6	20,7	17,6	17,1	18,9	15,8	14,1	18,1
	- Police	3,3	1,9	2,2	5,1	5,5	5,2	5,2	4,2	4,5	4,7	4,6	4,3	4,0	3,9	4,4
	- Kołobrzeg	0,6	0,5	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
3.	Obrot ładunków tranzytowych w tys. ton	6146	2540	5890	3708	3656	6221	6010	7057	6019	11611	13154	12625	12734	11238	10530
4.	Ruch statków w portach morskich ogółem - liczba	9779	10453	10977	14541	23971	27197	35238	32295	30212	29771	22706	17133	17326	21477	22269
	- Gdańsk	1950	1998	2212	2077	2380	2356	2572	2906	2506	2524	2626	2642	2947	4014	3990
	- Gdynia	1886	2015	2093	2351	2699	2711	2943	2985	3483	3322	3392	3427	3619	4265	4238
	- Szczecin	3029	3307	3299	4203	3860	3625	3445	3723	3493	3288	3291	3121	2929	2901	3313
	- Świnoujście	2027	2795	3119	4595	6989	7903	59621	10998	9950	10775	9920	4459	4739	4758	5238
Porty morskie																
5.	Pojemność netto statków wchodzących do portów ogółem w tys. ¹⁾ w tym:	27066	26795	32344	33561	38860	40565	40479	39594	41563	50749	48809	51580	53786	58795	63390
	- Gdańsk	9057	8873	12016	10065	8860	9461	9485	9743	10708	16436	13740	14221	14315	15269	15552
	- Gdynia	5886	6003	6748	7181	9557	10135	10585	10644	12000	13396	15635	15110	17584	20384	20096
	- Szczecin ²⁾	3761	4242	5518	5964	6434	6010	5351	4394	4339	3964	5008	4451	4333	4221	4250
	- Świnoujście	8242	7572	7960	10054	12850	13693	13755	12896	12552	13896	13415	16299	16220	17409	21954
6.	Przeciętna pojemność netto statków wchodzących do portów ogółem - w tym:	2768	2563	2947	2308	1621	1492	1449	1226	1376	1672	2150	3011	3104	2738	2847
	- Gdańsk	4645	4441	5432	4846	3723	4016	3688	3353	4273	6512	5332	5385	4858	3804	3898
	- Gdynia	3121	2979	3224	3054	3541	3739	3597	3566	3445	4033	4664	4409	4859	4779	4742
	- Szczecin	1220	1283	1673	1419	1667	1658	1553	1180	1242	1206	1378	1426	1480	1455	1283
	- Świnoujście	3303	2709	2552	2188	1838	1733	1430	1173	1262	1290	2266	3655	3423	3659	4191

Lp.	Wyszczególnienie	1989	1991	1993	1995	1997	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
7.	Morska flota transportowa ³⁾															
	liczba statków	249	234	195	168	162	149	128	110	114	116	118	130	121	121	123
	nośność w tys. ton	4061	4049	3627	3533	3394	2957	2551	2299	2281	2360	2407	2610	2533	2482	2614
	przeciętna nośność statku w tonach	16309	17303	18600	21028	20950	19844	19932	20900	20009	20345	10398	20079	20930	20509	21249
8.	Przewozy ładunków															
	w tys. ton	28299	27563	23869	26019	25479	22747	22774	22426	25222	25435	22499	9362	10021	11432	10447
	w mln tonomil	114611	109223	83743	89659	97938	88680	72167	58594	56258	54241	55140	17134	17203	15432	16349
9.	Przewozy pasażerów															
	w tys.	667	573	630	540	583	622	625	582	559	526	626	713	739	752	693
	w tys. pasażeromil	135383	105269	102297	89365	92242	70502	90596	83125	80870	74135	91541	101238	101128	104324	97712
Budowa statków																
10.	Statki morskie oddane do eksploatacji (od 100 DWT)															
	liczba statków	35	25	26	33	37	34	34	28	30	14	25	28	24	30	20
	tys. DWT	283	208	594	603	828	742	722	721	591	478	546	756	627	374	338
	tys. GT ⁴⁾	246	188	414	534	606	615	616	594	590	397	619	740	693	531	494
Rybołówstwo morskie																
11.	Flota rybacka ogółem															
	liczba statków	1284	1392	1345	1535	1404	1490	1417	1423	1426	1408	1382	975	881	867	832
	tys. GT ⁴⁾	334	299	232	187	193	137	121	93	75	54	57	30	32	31	41
	Statki dalekomorskie floty łowczej															
	liczba statków	81	65	45	36	33	31	26	18	13	8	8	3	4	4	4
	tys. GT ⁴⁾	182	164	129	107	111	105	88	60	41	21	21	6	10	10	21
	Statki dalekomorskie floty pomocniczej ⁵⁾															
	liczba statków	18	15	12	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	tys. GT ⁴⁾	124	101	71	50	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kutry															
	liczba kutrów	384	456	421	403	415	422	417	413	415	409	398	249	220	212	197
	tys. GT ⁴⁾	29	35	31	30	31	32	33	33	34	34	33	20	18	17	16
	Łodzie rybackie	801	856	867	1090	950	1037	974	992	998	991	976	723	657	654	631
12.	Połowy ryb i innych organizmów morskich w tys. ton	531	410	361	405	335	222	200	207	204	160	174	136	125	133	126

¹⁾Od 1994 łącznie z Elblągiem, a od 1996r. łącznie z Ustką, ²⁾Łącznie z Policami i Stepnicą, ³⁾Stan w dniu 31 XII, ⁴⁾W latach 1985-1995 w BRT,

⁵⁾Chłodniowce floty pomocniczej od 1999r. zostały zaliczone do floty transportowej i tam są wykazywane

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej. Warszawa-Szczecin. GUS, 2000.
Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej. Warszawa-Szczecin. GUS, 2004.
Porty morskie i żegluga morska w Polsce. GUS. Warszawa-Szczecin. 2005
Gospodarka morska w Polsce w 2005r. GUS. Warszawa-Szczecin. 2006
Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej. Warszawa-Szczecin, GUS, 2007
Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej. Warszawa-Szczecin, GUS, 2009

Rybolówstwo morskie. Ten sektor gospodarki morskiej, podobnie jak i budownictwo okrętowe wykazuje tendencje spadkową we wszystkich danych statystycznych. Spadła liczba statków polskiej floty rybackiej, z 1284 jednostek w roku 1989 do 832 jednostek w roku 2008. Spadek ten widoczny jest zwłaszcza w mierniku pojemności brutto (GT), bowiem jeżeli w roku 1989 cała polska flota rybacka posiadała pojemność 246 tys. GT, tak w roku 2008 już zaledwie 41 tys. GT. Świadczy to o prawie całkowitej likwidacji (zostały zaledwie 4 jednostki) dalekomorskiej floty łowczej i zaniku dalekomorskiej floty przewoźniczej (dawniej np. statki Transoceanu). Dominują obecnie łodzie rybackie i kutry poławiające na Morzu Bałtyckim i obu zalewach. Upadek dalekomorskiej floty łowczej pociągnął za sobą spadek połowu ryb i innych organizmów morskich, z 531 tys. ton w roku 1989 do 126 tys. ton w roku 2008.

Literatura:

1. Białasiewicz M.: *Uwarunkowania rozwoju polskiego przemysłu okrętowego*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 1995.
2. *Co to jest gospodarka morska*, Namiary na Morze i Handel, Lipiec 1997.
3. *Gospodarka morska w Polsce w roku 2005*, Centrum Statystyki Morskiej, Urząd Statystyczny, Szczecin 2006.
4. *Gospodarka morska w Polsce w roku 2008*, Centrum Statystyki Morskiej, Urząd Statystyczny, Szczecin 2009.
5. Ostrowska E.: *Ryzyko w strategii gospodarki morskiej*, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, Październik 1998.
6. Pajewski J.: *Wokół sprawy polskiej 1914-1918*, Poznań 1970.
7. Piskozub A.: *Polska morska*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1988.
8. *Polityka morska państwa*, MTGM, Warszawa 1995.
9. *Porty morskie i żegluga morska w Polsce*, GUS, Warszawa 2005.
10. *Raport o stanie gospodarki morskiej*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2002.
11. *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, GUS, Warszawa 2000.
12. *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, GUS, Warszawa 2004.
13. *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, GUS, Warszawa 2007.
14. *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej*, GUS, Warszawa 2009.
15. Sójka Z., Kasprzyk Z.: *Polska polityka morska*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986.
16. Studnicki W.: *Die Umgestaltung Mitteleuropas durch den gegenwertigen Krieg. Die Polenfrage in ihrer internationalen Bedeutung* Wien 1915.