



Pomorski Przegląd Gospodarczy

Temat wydania:

Gospodarka morska

W numerze:

dr Janusz Lewandowski

Przejdźmy od słów do czynów

kpt.ż.w. Marek Błuś

Przyszłość polskich stoczni

dr Paweł Antonowicz, dr Alicja Antonowicz

Flota offshore – szansa polskiego przemysłu okrętowego?

Ireneusz Ćwirko

Chcemy mieć wolną rękę

Jarosław Flont

Sztuka znalezienia niszy

prof. dr hab. Andrzej S. Grzelakowski

Wizje i strategie rozwoju polskich portów morskich

dr Tomasz Brodzicki

Nie odwracajmy się od morza

dr Ryszard Strzyżewicz

Po pierwsze, infrastruktura

Janusz Jarosiński

Konkurencja jest pożądana

Romualda Białkowska

Idziemy w kierunku handlu i turystyki

prof. dr hab. inż., kpt.ż.w. Stanisław Gucma,

dr inż., II of. mech. Przemysław Rajewski

Przyszłość szkolnictwa morskiego

dr inż. Leszek Wilczyński

Jakich badań potrzebuje polska gospodarka morska?

Michał Graban

Czy gospodarka morska ma jeszcze znaczenie dla Pomorza?

Marita Koszarek

Ile morza w strategii UE dla regionu Bałtyku?

Młodzi o Pomorzu, Analizy i porównania oraz Okno na świat

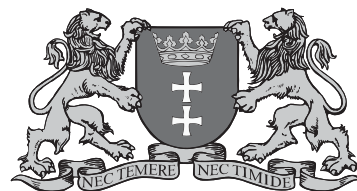
Numer 2/2009 (41)
ISSN 1506-6150

Zapraszamy do otwartej dyskusji na:
www.ppg.gda.pl

Partnerzy i sponsorzy Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego:
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Miasto Gdańsk,
Grupa LOTOS S.A., ENERGA S.A.,
Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna sp. z o.o., Agencja Rozwoju Pomorza S.A.,
Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
„Gazeta Wyborcza”, Radio Gdańsk, TVP3 w Gdańsku



**Urząd Marszałkowski
Województwa Pomorskiego**



GDAŃSK
morze możliwości

 **LOTOS**


Energa



Agencja Rozwoju Pomorza S.A.



ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK SA



gazeta
WYBORCZA

Radio Gdańsk

TVP GDAŃSK

W numerze:

Jan Szomburg, Jr.	<i>Drodzy czytelnicy!</i>	5
GOSPODARKA MORSKA		
dr Janusz Lewandowski	<i>Przejdźmy od słów do czynów</i>	8
kpt.ż.w. Marek Błuś	<i>Przyszłość polskich stoczni</i>	11
dr Paweł Antonowicz, dr Alicja Antonowicz	<i>Flota offshore – szansa polskiego przemysłu okrętowego?</i>	17
Ireneusz Ćwirko	<i>Chcemy mieć wolną rękę</i>	20
Jarosław Flont	<i>Sztuka znalezienia niszy</i>	23
prof. dr hab. Andrzej S. Grzelakowski	<i>Wizje i strategię rozwoju polskich portów morskich</i>	26
dr Tomasz Brodzicki	<i>Nie odwracajmy się od morza</i>	29
dr Ryszard Strzyżewicz	<i>Po pierwsze, infrastruktura</i>	32
Janusz Jarośniński	<i>Konkurencja jest pożądana</i>	36
Romualda Białkowska	<i>Idziemy w kierunku handlu i turystyki</i>	40
prof. dr hab. inż., kpt.ż.w. Stanisław Gucma, dr inż., II of. mech. Przemysław Rajewski	<i>Przyszłość szkolnictwa morskiego</i>	43
dr inż. Leszek Wilczyński	<i>Jakich badań potrzebuje polska gospodarka morska?</i>	46
Michał Graban	<i>Czy gospodarka morska ma jeszcze znaczenie dla Pomorza?</i>	49
Marita Koszarek	<i>Ile morza w strategii UE dla regionu Bałtyku?</i>	52
MŁODZI O POMORZU		
Damian Trawicki	<i>Najważniejsi partnerzy są najbliżej, czyli o wyższości Finlandii nad Chinami</i>	56
OKNO NA ŚWIAT		
Anna Hildebrandt	<i>Międzynarodowy handel morski</i>	60
ANALIZY I PORÓWNANIA		
Przemysław Susmarski	<i>Pracujący w przemyśle stoczniowym – diagnoza stanu obecnego i analiza trendów</i>	71
dr Maciej Tarkowski	<i>Sytuacja gospodarcza województwa pomorskiego w I kwartale 2009 roku</i>	77

Redaktor naczelny

Marcin Nowicki

Redaktor prowadzący

Jan Szomburg, Jr.

Dystrybucja

Agnieszka Kierznikiewicz

ISSN 1506-6150

**© Copyright by Instytut Badań
nad Gospodarką Rynkową**

Wszelkie uwagi i opinie na temat
„Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”
prosimy kierować pod adresem:
Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową
ul. Do Studzienki 63, 80–227 Gdańsk
tel.: +48 58 524-49-00
faks: +48 58 524-49-08
e-mail: redakcja@ppg.gda.pl
<http://www.ppg.gda.pl>

„PPG” ukazuje się dzięki pomocy:
marszałka województwa pomorskiego,
Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Pomorskiego,
prezydenta Gdańska,
Miasta Gdańsk,
Grupy LOTOS S.A.,
ENERGI S.A.
Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej sp. z o.o.
Agencji Rozwoju Pomorza S.A.,
Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.
Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.
„Gazety Wyborczej”,
Radia Gdańsk,
TVP3 w Gdańsku.

Redakcja zastrzega sobie prawo opracowywania,
dokonywania skrótów oraz nadawania tytułów
i śródtytułów nadesłanym tekstom.

Opinie zawarte w prezentowanych artykułach nie zawsze
odzwierciedlają stanowisko IBnGR.



ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK SA

Atutem lokalizacji Portu Gdańsk jest centralne położenie na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Zaplecze portu jest najszybciej rozwijającym się regionem Europy. Port jest kluczowym ogniwem Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI łączącego Skandynawię z Europą Południowo-Wschodnią.

W Porcie Gdańsk wyodrębniono dwa obszary o zróżnicowanych w sposób naturalny parametrach eksploatacyjnych: Port Wewnętrzny usytuowany wzdłuż Martwej Wisły oraz Port Północny z bezpośrednim dostępem do Zatoki Gdańskiej, stwarzającym warunki umożliwiające obsługę największych statków wchodzących na Bałtyk.

W Porcie Wewnętrznym znajdują się: terminal kontenerowy, baza i terminal dla promów oraz statków ro-ro, bazy przeładunku samochodów osobowych, owoców cytrusowych, siarki płynnej i granulowanej, a także fosforytów. Pozostałe nabrzeża mają charakter uniwersalny i umożliwiają przeładunek drobnicy konwencjonalnej oraz towarów masowych. W Porcie Północnym zlokalizowane są nowoczesne bazy przeładunku surowców energetycznych: paliw płynnych oraz węgla.

W Porcie Północnym, którego tereny stanowią główny potencjał rozwojowy portu, realizowana jest przez brytyjskiego inwestora (DCT) budowa największego w Polsce głębokowodnego terminalu kontenerowego. Terminal rozpoczął działalność eksploatacyjną w czerwcu 2007 roku. Obecny potencjał przeładunkowy 500 tys. TEU wzrośnie do 1 mln TEU po zakończeniu kolejnego etapu inwestycji. Istnieją możliwości dalszej rozbudowy i osiągnięcia potencjału 2 mln TEU. W bezpośrednim sąsiedztwie terminalu, na 210 ha powierzchni, powstanie Centrum Logistyczno-Dystrybucyjne.

Projekty, które będą dofinansowane przez Komisję Europejską, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przewidzianego na lata 2007-2013, swoim zasięgiem obejmują rozwój połączeń drogowo-kolejowych Portu Gdańsk z krajową i międzynarodową siecią transportową. Korzystne usytuowanie oraz zrealizowane i planowane inwestycje związane z rozbudową infrastruktury portowej oraz dostępu do portu, stwarzają szansę realizacji kolejnych celów: zdynamizowanie dalszego rozwoju uniwersalności Portu Gdańsk, stworzenie z Portu największego HUB-u kontenerowego na Bałtyku oraz zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju.

www.portgdansk.pl



Fot. Damian Trawicki

Jan Szomburg, Jr.

*redaktor prowadzący
PPG*

DRODZY CZYTELNICY!

Chyba wszyscy zgodzimy się, że gospodarka morska wymaga poważnej debaty nad wizją swojego rozwoju. Kluczowym wydaje się pytanie o jej rolę za 10, 20 lat? Czy będzie ona motorem rozwoju gospodarczego i pionierem innowacyjności, czy jednak jej czas już przeminął?

Aby świadomie móc odpowiedzieć na to pytanie należy zwrócić uwagę na jej globalny charakter. Kondycja zarówno stoczni jak i portów – dwóch kluczowych elementów gospodarki morskiej jest w dużym stopniu zależna od perspektyw globalnych zarówno w sensie popytu jak i konkurencyjności.

Chociaż oddaleni o tysiące kilometrów, o zamówienia na produkcję statków, konkurujemy ze stoczniami koreańskimi. Są one dla nas nie mniejszym rywalem niż przedsiębiorstwa europejskie. Można śmiało postawić tezę że to one mają tu największą szansę na powodzenie. Wystarczy spojrzeć na udział w światowej produkcji okrętowej, Europa – 9,3%, Republika Korei – 38,4%. Sytuacja ta nie bierze się znikąd, jest odzwierciedleniem realnego poziomu konkurencyjności. Jeżeli spojrzeć na wartość produkcji stoczniowej liczoną na jednego zatrudnionego to wskaźnik ten dla Polski wynosi 45 tys. euro, dla Europy ogółem¹ przyjmuje wartość 172 tys. euro, a w przypadku Korei jest to już 313 tys. euro. Abstrahując jednak od ogólnego poziomu

¹ *Community of European Shipyards' Associations (CESA)* – Europa bez Bułgarii, Rosji i Ukrainy

konkurencyjności warto zastanowić się nad poszczególnymi działami produkcji stoczniowej. O ile prawdopodobnie nie ma sensu konkurować z Koreańczykami w zakresie budowy kontenerowców, to już podwykonawstwo dla zachodnio-europejskich stocznii w zakresie budowy statków pasażerskich czy militarnych może być realną opcją. Warto tutaj zaznaczyć iż produkcja tych pierwszych przypuszczalnie wiąże się z przewagami w zakresie lepszego zrozumienia potrzeb pasażerów (funkcjonalność, architektura), którymi są osoby głównie z zachodniego kręgu kulturowego oraz obecności rodzimych armatorów (w ich posiadaniu jest około 40% światowego tonażu). Poza tym pozostają obszary takie jak recykling czy remonty statków, a także produkcja jednostek wysokospecjalistycznych z zakresu floty *offshore* (m.in. platformy wiertnicze). Niewykluczone jest również, iż posiadanie dużych zasobów w zakresie produkcji okrętowej (wykwalifikowanej kadry, terenów stoczniowych) może otwierać zupełnie odmienne od tradycyjnych możliwości ich efektywnego zastosowania. Jeżeli w Europie rozpocznie się silna koniunktura w obszarze np. energetyki i gwałtownie wzrośnie popyt na „obróbkę” wielkogabarytowych elementów ze stali to posiadanie aktywnego potencjału w tym zakresie może spowodować, iż będziemy głównym adresem pod który będą pukać przedsiębiorstwa z tych branż.

Wymiar globalny jest również niezmiernie istotny w kontekście rozwoju dużych portów morskich. Obecnie największymi portami świata, są te mieszczące się w południowo-wschodniej Azji – aż 7 z nich uplasowało się w pierwszej dziesiątce największych portów świata. Jeżeli dodać do tego główne trasy handlu drogą morską:

południowo-wschodnia Azja – Europa oraz południowo-wschodnia Azja – USA to widać ewidentnie, że ich rozwój jest silnie uzależniony od potencjału kupieckiego i pozycji konkurencyjnej otaczających je gospodarek. Jakże zatem potencjały są w zasięgu pomorskich portów? Konkrowanie o miano międzynarodowego *hub-u* kontenerowego z Hamburgiem i obsługa gospodarek Europy Zachodniej raczej nie wchodzi w grę. Jednakże odwrócenie obecnej sytuacji, w której to Hamburg jest największym portem kontenerowym obsługującym polską wymianę handlową jest w zasięgu ręki. Wyzwanie to wymaga jednak zintegrowanego podejścia uwzględniającego zarówno kierunki rozwoju portów, jak i infrastruktury lądowej łączącej porty z kluczowymi ośrodkami gospodarczymi w Polsce. Warto się jednak zastanowić czy nie pójść dalej i nie myśleć już teraz o utworzeniu sobie drogi do obsługi morskiej takich krajów jak Słowacja, Węgry, Ukraina czy Białoruś. Nie ma tam jeszcze dużego potencjału gospodarczego lecz znaczna liczba ludności i spodziewany wzrost znaczenia gospodarczego w przyszłości sugerują, iż już dziś warto prowadzić świadomą i zintegrowaną politykę w tym zakresie.

Mam nadzieję, iż debata, która odbywa się na łamach „Przeglądu” przyczyni się do głębszej refleksji nad przyszłością gospodarki morskiej w regionie. Globalna perspektywa pozwala wyostrzyć myślenie kategoriami długofalowych i trwałych przewag konkurencyjnych, które będą decydowały o naszej pozycji za lat 10 i 20. Ich zrozumienie powinno pozwolić nam lepiej wpisać się w międzynarodową układankę i odnieść sukces na miarę naszych przecież niemałych ambicji i możliwości.

Gospodarka morską

dr Janusz Lewandowski	<i>Przejdźmy od słów do czynów</i>	8
kpt.ż.w. Marek Błuś	<i>Przyszłość polskich stoczni</i>	11
dr Paweł Antonowicz, dr Alicja Antonowicz	<i>Flota offshore – szansa polskiego przemysłu okrętowego?</i>	17
Ireneusz Ćwirko	<i>Chcemy mieć wolną rękę</i>	20
Jarosław Flont	<i>Sztuka znalezienia niszy</i>	23
prof. dr hab. Andrzej S. Grzelakowski	<i>Wizje i strategie rozwoju polskich portów morskich</i>	26
dr Tomasz Brodzicki	<i>Nie odwracajmy się od morza</i>	29
dr Ryszard Strzyżewicz	<i>Po pierwsze, infrastruktura</i>	32
Janusz Jaroński	<i>Konkurencja jest pożądana</i>	36
Romualda Białkowska	<i>Idziemy w kierunku handlu i turystyki</i>	40
prof. dr hab. inż., kpt.ż.w. Stanisław Gucma, dr inż., II of. mech. Przemysław Rajewski	<i>Przyszłość szkolnictwa morskiego</i>	43
dr inż. Leszek Wilczyński	<i>Jakich badań potrzebuje polska gospodarka morską?</i>	46
Michał Graban	<i>Czy gospodarka morską ma jeszcze znaczenie dla Pomorza?</i>	49
Marita Koszarek	<i>Ile morza w strategii UE dla regionu Bałtyku?</i>	52

PRZEJDŹMY OD SŁÓW DO CZYNÓW

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtko, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

Leszek Szmidtko: Na najważniejsze zadania z programów spójności w basenie Morza Bałtyckiego w latach 2007–2013 zostanie przeznaczonych 50 miliardów euro. Wcześniej informacje o środkach na nowe cele się nie pojawiały. Skąd zatem te pieniądze i czy po 2013 roku unijne państwa nad Bałtykiem będą mogły liczyć na takie dodatkowe wsparcie?

Janusz Lewandowski: Opracowana strategia ma duże znaczenie, gdyż Bałtyk został wreszcie uznany za ważną część Unii Europejskiej. Do tej pory uprzywilejowane były państwa leżące nad Morzem Śródziemnym – zarówno prestiżowo, jak i w unijnym budżecie. Wspomniana przez pana kwota nie jest jakimś dodatkowym zastrzykiem pieniędzy, to po prostu efekt zliczenia przez komisarz Danutę Hübner wszystkich środków budżetowych związanych z Morzem Bałtyckim. Prawdopodobnie nie będzie problemu z powiększeniem tak pojętej alokacji już po 2013 roku. Natomiast istotniejsze są specjalne środki dla obszaru bałtyckiego. Po 2010 roku powinniśmy już znać wielkość odrębnej linii finansowej, a nie tylko zliczenie środków budżetów różnych krajów. Dla mnie przełomowe jest zrozumienie w Brukseli, że Morze Bałtyckie stało się wewnętrznym morzem Unii Europejskiej.

– **Poza Niemcami kraje nadbałtyckie nie mają silnej pozycji politycznej w Unii Europejskiej. Są to państwa o stosunkowo krótkim stażu we wspólnocie i, poza krajami skandynawskimi, biedne.**

– Takie zróżnicowanie jest w niemal każdej części Unii. Kraje położone nad Morzem Czarnym są najkrócej członkami wspólnoty, są też najuboższe. Istnieje także przepaść między bogactwem Francji i Włoch a na przykład Grecji, czyli w obrębie Morza

dr Janusz Lewandowski

*poseł do Parlamentu Europejskiego,
wiceprzewodniczący Komisji Budżetowej*

Śródziemnego. Jeszcze większe będzie zróżnicowanie, gdy Chorwacja zostanie przyjęta do Unii. Region bałtycki skupia kraje, które do tej pory nie budowały wspólnoty, tożsamości bałtyckiej. Ciężą raczej w różnych kierunkach: Polska w stronę rynków niemieckich, kraje skandynawskie podobnie. Jedynie Łotwa i Estonia czują się mocno związane z sąsiednią Skandynawią. Składają się na to silne kontakty handlowe oraz przepływ kapitału. Oczywiście, jest dużo sloganów o bałtyckiej wspólnocie, wiele różnych organizacji, ale dużo mniej więzi handlowych i ludzkich.

– **Czy ten dokument – Strategia Morza Bałtyckiego – ma rzeczywiście jakąś wartość? Czy pójść za nim konkretne projekty i pieniądze?**

– To była kompilacja różnych pomysłów, niezbyt korzystna dla Pomorza. Połączenia przechodzące przez nasz region nie widniały wśród projektów mogących liczyć na dodatkowe środki. Był korytarz lądowo-morski ze Skandynawii przez Danię do centrum Europy. Do Polski wiódł korytarz lądowy przez Estonię, Łotwę i Litwę. W tych planach finansowych nie było natomiast korytarza transportowego wiodącego przez porty w Gdańsku i Gdyni. Nie należy się jednak temu dziwić, gdyż nie można budować stu kilometrów autostrady przez 20 lat.

– **Czyli istniejące szlaki z krajów skandynawskich przez Danię do Niemiec i dalej rozchodzące się po Europie są na tyle poważną konkurencją, że polskie potrzeby nie są traktowane poważnie?**

– Przez lata deklarowaliśmy budowę korytarza drogowo-kolejowego z północy na południe, a nic w tej sprawie się nie działo. Tymczasem duńsko-szwedzkie plany zmaterializowały się i od kilku lat most Øresund jest gotowy. Kolejny pomysł – połączenie mostem duńskich wysp – zapewne także zostanie sfinalizowany, podobnie jak Rail Baltica, czyli wspomniane przed chwilą połączenie kolejowo-drogowe przez kraje nadbałtyckie. Trudno to kwestionować, gdyż jest to ważny szlak dla tej części Unii Europejskiej. Skoro sami zaniedbaliśmy tak ważną dla nas trasę, to proszę się nie dziwić, że zabrakło jej w bałtyckiej Strategii.

Przez lata deklarowaliśmy budowę korytarza drogowo-kolejowego z północy na południe, a nic w tej sprawie się nie działo. Tymczasem od kilku lat most Øresund jest gotowy. Kolejny pomysł – połączenie mostem duńskich wysp – zapewne także zostanie sfinalizowany, podobnie jak Rail Baltica. Trudno to kwestionować, gdyż jest to ważny szlak dla tej części Unii Europejskiej. Skoro sami zaniedbaliśmy tak ważną dla nas trasę, to proszę się nie dziwić, że zabrakło jej w bałtyckiej Strategii.

– **Ale teraz słyszymy, że VI korytarz transportowy wrócił do Strategii.**

– Naprawdę wróci, kiedy zabierzemy się za jego budowanie. Od nas zależy, kiedy powstanie autostrada A1 i szybkie połączenie kolejowe.

– **Autostrada jest w budowie, w programie sektorowym „Infrastruktura i Środowisko” są pieniądze na modernizację kolejowej trasy E 65. Może nie wszystko stracone?**

– Pewne straty zostały już poniesione. Obecna mapa transportowa Europy tworzyła się na podstawie istniejących połączeń, spedytorzy mają już swoje nawyki, szlaki są już ukształtowane. To się wydarzyło w latach 90., kiedy my gadaliśmy o autostradach. Naszym atutem jest to, że cała Unia do roku 2013 na wspólne przedsięwzięcia transportowe ma do wydania niecałe 10 miliardów euro. Polska tylko w programie „Infrastruktura i Środowisko” ma 21 miliardów euro. Mamy naprawdę duże pieniądze, które powinny nam pomóc nadrobić stracony na gadanie czas.

– **Bałtyk jest morzem mocno uczęszczanym. Czy ochrona środowiska nie będzie barierą hamującą rozwój naszych portów i tym samym marginalizującą znaczenie Polski i Pomorza na szlakach łączących północ kontynentu z południem?**

– Ochrona środowiska, zasobów rybnych na Bałtyku jest bardzo ważna. Jednak nie powinna ograniczać rozwoju morskich szlaków transportowych. Moim zdaniem to nie będzie przeszkodą. Naszym garbem jest brak połączeń polskich portów z zapleczem.

– **Polskie zaplecze jest jednak mniej zamożne niż zaplecze na przykład Hamburga. Więc tym samym polskie porty będą występować w innej kategorii wagowej.**

– Nie ścigamy się z Hamburgiem; 2 lub 3 miliony TEU dla naszych portów jest poziomem póki co nieosiągalnym. Mało tego, dziś to, co powinno być zapleczem Gdańska i Gdyni, jest silnie penetrowane przez porty niemieckie i duński Aarhus, który ma coraz większe ambicje.

– **Porty w Gdańsku i Gdyni mają plany na przyszłość, ten pierwszy nawet bardzo ambitne. Czy pańskim zdaniem, przy ukształtowanych już szlakach transportowych i polskich brakach w infrastrukturze kolejowej oraz drogowej, są one realne?**

– Do tej pory bardziej realistyczna była Gdynia. Dobrze wykorzystywała swoje skąpe zasoby terenowe i dzięki temu ma duży – jak na bałtycką rzeczywistość – terminal kontenerowy (BCT). Gdańsk natomiast ma spory potencjał. Podjął rękawicę, lokując u siebie terminal DCT. Niestety, w obu przypadkach wielki transport musi się przebijać przez miasto.

– **Wracamy do punktu wyjścia.**

– Tak, i nie ma sensu się powtarzać, że jeżeli nie stworzymy porządnego połączenia portów z resztą kraju, to niewiele się zmieni. Strategia bałtycka stwarza nam szansę i daje na to nawet pieniądze, ale my sami musimy zadbać o ich odpowiednie wykorzystanie. Europa w połączeniach

lądowych dławi się i dlatego między innymi funkcjonuje program Marco Polo, który ma udroźnić szlaki morskie. Jest to szansa także dla małych portów. Niestety, do tej pory polskie porty rzadko sięgają po te pieniądze. Pamiętajmy, że centrami przeładunkowymi mogą być porty w Gdańsku i Gdyni, a nie w Uście lub Kołobrzegu. Małe porty powinny bardziej stawiać na rybołówstwo i turystykę. Ruch towarowy będzie miał dla nich znaczenie raczej marginalne.

Centrami przeładunkowymi mogą być porty w Gdańsku i Gdyni, a nie w Uście lub Kołobrzegu. Małe porty powinny bardziej stawiać na rybołówstwo i turystykę. Ruch towarowy będzie miał dla nich znaczenie raczej marginalne.

– **Dziękuję za rozmowę.**

PRZYSZŁOŚĆ POLSKICH STOCZNI

Czy będziemy budowali w Polsce statki? Czy w pustych dzisiaj stoczniach odrodzą się miejsca pracy? Żeby odpowiedzieć na te pytania, trzeba najpierw zastanowić się nad innymi kwestiami. Na przykład, kto – czyli jaki kapitał – będzie te statki budował i dla kogo? A jeśli znajdziemy odpowiedź, pojawia się następny problem: jak długo takie rozwiązanie będzie funkcjonalne?

Co do jednego mamy pewność – żadna z naszych stoczní nie znalazła branżowego nabywcy, czyli takiego, który wie, po co kupuje nowy zakład i jak w nim gospodarować. Jest to sygnał niepokojący i w zasadzie bez precedensu. W ciągu minionych dwóch lat 20 europejskich stoczní zmieniło właścicieli, ale wszystkie transakcje – z wyjątkiem sprzedaży Stoczní Gdańsk – dokonały się wewnątrz branży. Największe i najgłośniejsze było przejście przez koreańską grupę STX większości aktywów koncernu Aker Yards (15 stoczní, w tym 13 w Europie).

Żadna z naszych stoczní nie znalazła branżowego nabywcy, czyli takiego, który wie, po co kupuje nowy zakład i jak w nim gospodarować. Jest to sygnał niepokojący i w zasadzie bez precedensu.

darować. Jest to sygnał niepokojący i w zasadzie bez precedensu. W ciągu minionych dwóch lat 20 europejskich stoczní zmieniło właścicieli, ale wszystkie transakcje – z wyjątkiem sprzedaży Stoczní Gdańsk – dokonały się wewnątrz branży. Największe i najgłośniejsze było przejście przez koreańską grupę STX większości aktywów koncernu Aker Yards (15 stoczní, w tym 13 w Europie).

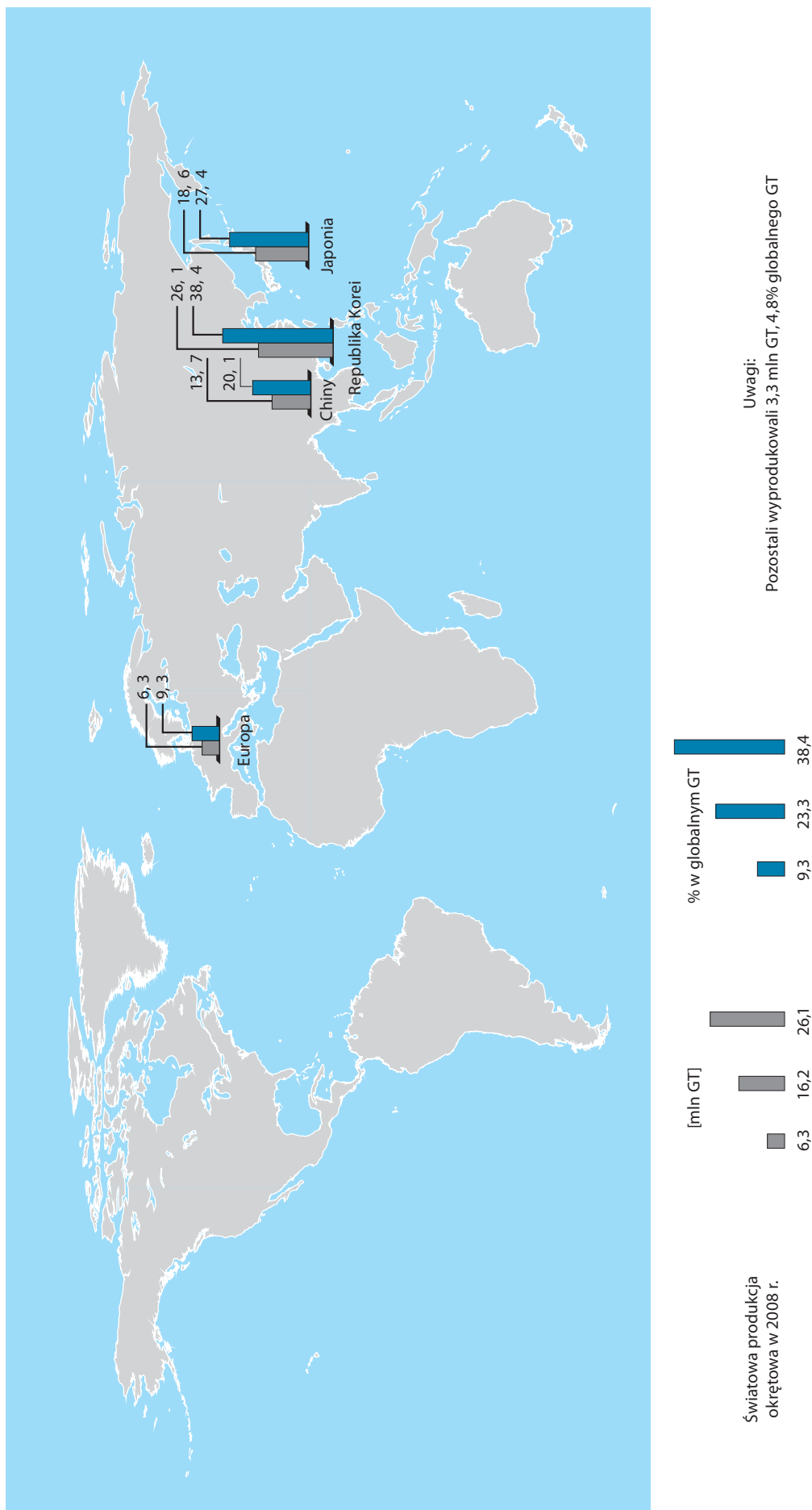
kpt.ż.w. Marek Błus

*Ośrodek Szkolenia Ratowniczego
Akademii Morskiej w Gdyni*

Pod dyktando Korei

Od tego zagadnienia, czyli przewodniej roli koreańskiego kapitału w światowym budownictwie okrętowym, trzeba zacząć. Po pierwsze, Republika Korei jest największym producentem statków na świecie (rysunek 1); po drugie, jest ich największym

Rysunek 1. Liderzy światowej produkcji okrętowej w 2008 r. w mln GT (gross tonnage – pojemność brutto)



Uwagi:
Pozostali wyprodukowali 3,3 mln GT, 4,8% globalnego GT

Źródło: Opracowanie własne na podstawie World Shipbuilding Statistics, Lloyd's Register, Fairplay

eksporterem, z ponad 50-procentowym udziałem w światowym obrocie transgranicznym (Japonia eksportuje tylko około 35 proc. budowanego tonażu, a eksport Danii i Tajwanu liczy się w promilach). Wskaźniki te rosną – i będą rosły szybko w najbliższych latach – jeśli spojrzymy na statystykę z perspektywy własności. Kapitał koreański jest obecny w ChRL, dominuje w przemyśle okrętowym Finlandii, Francji (w sektorze cywilnym) i Rumunii (przed STX wszedł tam Daewoo). Koreańczycy „rozkręcają” swoje stocznie na Filipinach i w Wietnamie, więc te dwa kraje wyparły Niemcy i Polskę z 4. i 5. miejsca w rankingu portfeli zamówień (tabela 1).

Tabela 1. Kraje o największym portfelu zamówień okrętowych na przełomie 2008 i 2009 r.

	Państwo	GT w milionach	Udział procentowy w światowym portfelu
1	Rep. Korei	140	39
2	Chiny	120	33
3	Japonia	65	18
4	Filipiny	6	1,7
5	Wietnam	4	1,1
6	Niemcy	3	0,8

Uwaga: Z Tajwanem i Singapurem – łącznie 3 mln GT – rejon zachodniego Pacyfiku miał 94 proc. światowego portfela zamówień.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Lloyd's Register, Fairplay

Przez dłuższy czas unijna propaganda (jest i taka!) przekonywała, że podstawowym źródłem koreańskich sukcesów jest nieuczciwa konkurencja, czyli dotowanie stoczni przez państwo. Jeśli nawet zarzut jest prawdziwy, to owa pomoc plasuje się na końcu listy sił sprawczych koreańskiej przewagi. Pozostałe uzyskano, paradoksalnie, dzięki... wykorzystaniu historycznego zapóźnienia.

Koreańczycy zaczęli rozbudowywać swój przemysł okrętowy dopiero w latach 70. ubiegłego wieku, gdy mogli wykorzystać instrumenty planowania narodowego i obmyślić sposób uzyskania przewagi konkurencyjnej nad resztą świata (oczywiście od początku zakładali globalne wykorzystanie potencjału). Wiedzieli, co dolega stoczniom w Japonii i Europie – geograficzne rozproszenie i rozdrobnienie kapitału. Rozpoczęty w XIX wieku powolny rozwój wielu ośrodków okrętownictwa, pozbawionych często zaplecza hutniczego i przemysłowego, skazywał ten przemysł na „kulturę manufaktury” i wysokie koszty. W każdym porcie była więc stocznia albo dwie, a gdy przysła epoka suchych doków, silniejsze fundowały sobie zwykle po jednym. W Europie jest około 140 morskich stoczni produkcyjnych, ale żadna

nie wytworzyła w ubiegłym roku więcej niż 600 tys. jednostek pojemnościowych (np. średnia dla stoczni bałtyckich wynosi 115 tys.).

Natomiast w Korei Południowej działa mniej niż 30 zakładów, w tym pięć największych stoczni świata, a każda z tej piątki ma produkcję przekraczającą dwa miliony jednostek pojemnościowych.

W Korei od początku budowano przemysł okrętowy w warunkach tak zwanego klastra, czyli skoncentrowany geograficznie. Dzięki temu osiągnięto proste oszczędności, na przykład na kosztach transportu, bo huty, wytwórnie silników i stocznie sąsiadują ze sobą. Ponadto nie trzeba niczego pakować ani rozpakowywać, grzać ani studzić... Nie mniej ważne okazały się socjo-ekonomiczne efekty klastra. Na południowym wybrzeżu kraju powstało szczególne środowisko, w którym „niewidoczne” czynniki produkcji – zasoby wiedzy, dostępność informacji, mentalność pracowników – osiągnęły wyjątkowo wysoką jakość (na przykład na wszystkich stanowiskach wymaga się przejawiania inicjatywy racjonalizatorskiej).

Koncentracja kapitału umożliwiła osiągnięcie efektu skali i wprowadzenie – po raz pierwszy w produkcji stoczniowej czasu pokoju – taylorowskich metod organizacji pracy (największa stocznia, HHI, ma dziewięć suchych doków o łącznej długości 3,8 km).

Osiągnięcie przez firmy koreańskie dużej przewagi kosztowej prostymi metodami i w prostej niegdyś produkcji (masowce, zbiornikowce jednopozyciowe) było tylko wstępem do uzyskania pełnej przewagi konkurencyjnej i ekspansji w innych sektorach oraz na prawie wszystkie rynki. Przykładem może być budowa jednostek dla górnictwa morskiego. Tak postąpił koncern Daewoo, którego stocznia osiąga ponad połowę przychodów z produkcji dla górnictwa. Natomiast STX wybrał inną strategię firm globalnych – rozszerzył asortyment poprzez zdobycie wyspecjalizowanych centrów produkcyjnych w innych krajach. Innymi słowy, koncern będzie korzystał z zasobów jakościowych europejskich klastrów, przenosząc przydatne elementy tych zasobów do koreańskiego centrum. Jednocześnie, żeby osiągnąć synergiczny efekt w Europie, STX będzie musiał zasilić dawne stocznie Aker Yards lub wykształcić w nich koreańskie zdobycze podnoszące jakość czynników produkcji. Taka nieustanna ekspansja i intensywny rozwój jakościowy sprawiły, że od ubiegłego roku

nie ma już żadnej niszy rynkowej, w której można by się schronić przed koreańską konkurencją.

Obrona Europy

W tej rywalizacji większość europejskich strategii obrony wyczerpała się. Na przykład koncentracja, jakiej dokonał Aker Yards, polegająca na prostym skupieniu wielu stoczni o różnym profilu pod jednym zarządem, zakończyła się niepowodzeniem, bo nie tworzyła synergii między zakładami i nie polepszała jakościowych elementów kapitału. Właściciele zdecydowali się więc sprzedać je STX, gdy tylko przestały przynosić zyski – słusznie bowiem uznali, że poprawa sytuacji nie jest możliwa. Jednak koreański koncern kupił tylko zakłady wytwarzające asortymenty, których nie produkował sam (wycieczkowce i tzw. promy wycieczkowe oraz statki obsługi górnictwa). Ponadto jego nabytki są liderami klastrów, czyli dysponują wartościowymi zasobami ludzkimi, są otoczone elastycznymi i zdolnymi dostawcami oraz mają wymagających, ale lojalnych klientów. Chodziło więc nie tylko o stocznie posiadające przewagę konkurencyjną, ale także o ich wyjątkowe otoczenie i rynki.

Na tym tle widać słabości polskiego przemysłu okrętowego, któremu zabrakło wszystkiego, co stanowiło o wartości zakładów byłego Aker Yards – produkował te same statki, które koreańskie i chińskie stocznie wytwarzają masowo (kontenerowce i samochodowce), miał tych samych co one odbiorców i nie należał do klastrów ani ich nie tworzył. Pomijamy tu takie obciążenia jak mała efektywność, słabość otoczenia instytucjonalnego i niskie kwalifikacje pracowników. Studium „Demographic Change and Skills Requirements in European Shipbuilding [...]” z 2008 roku podaje, że polscy stoczniołowcy mają najniższy w Europie stopień formalnego wykształcenia; natomiast rzeczywisty problem dotyczy chyba bardziej umiejętności społecznych i kultury pracy niż samego „rzemiosła”.

Oczywiście, kłopoty polskich stoczni nie zaczęły się wczoraj i mają przyczyny w naszej historii gospodarczej i politycznej. W rywalizacji ze stoczniami Dalekiego Wschodu (kiedyś z japońskimi) europejska strategia miała dwa oblicza – wycofanie się z produkcji okrętowej (to przypadek m.in. Belgii, Szwecji i Wielkiej Brytanii) lub zmiana profilu na statki trudne w budowie, jednostkowe albo w krótkich seriach, a także po prostu... małe – czyli wszystko, w czym rzemiosło ma przewagę nad fabryką. Polski przemysł okrętowy (mimo czy dzięki centralnemu planowaniu)

uczestniczył w tym procesie utrudniania sobie zadań, niestety, tylko do drugiej połowy lat 70.

Miara zmian

Dopiero od dwóch lat dysponujemy wiarygodnym narzędziem do badania tak zwanej pojemności skompensowanej statków, czyli makroekonomicznej miary produkcji stoczniowej uwzględniającej jej pracochłonność (masowiec i wycieczkowiec o jednakowej pojemności to zupełnie różne wyroby!). Relacja między prostą fizyczną miarą pojemności (tonażu brutto) a pojemnością skompensowaną informuje o stopniu skomplikowania statku i o skali trudności jego budowy (ale nic nie mówi o nowoczesności!). Tę relację wyraża tak zwany współczynnik pracochłonności A ze wzoru na pojemność skompensowaną (tabela 2). Jednak analizując produkcję sprzed kilku dziesięcioleci, trzeba pamiętać, że współczynnik A pochodzi z „badań polowych” prowadzonych w XXI wieku, więc nie jest wiarygodny dla dawnych przedstawicieli klas, które zmieniły się najbardziej. Na przykład nie jest obiektywny dla statków rybackich, bo nie obejmuje „pływających fabryk”, jakie budowaliśmy w Polsce do końca lat 80. (należałoby przypisać im co najmniej wartość 42, porównując z tzw. NCCV¹). Jednocześnie współczynnik dla zbiornikowców należałoby obniżyć, bo miały wówczas jedno poszycie.

Tabela 2. Współczynnik pracochłonności A – wybrane rodzaje statków

Rodzaj statku	Współczynnik A
chemikaliowce	84
gazowce LPG	62
statki pasażerskie	49
zbiornikowce*	48
NCCV	42
masowce	29
statki rybackie	24
kontenerowce	19
samochodowce	15

Uwaga: *tylko o podwójnym poszyciu

Źródło: OECD – Working Party on Shipbuilding

Najwyższa średnia współczynnika A zdarzyła się polskim stoczniom w 1977 roku – wynosiła 33, a w pierwszym półroczu 1978 roku nawet 36² (bez wprowadzania

1 Non Cargo Carrying Vessels – statki pomocnicze i specjalne, np. obsługi górnictwa, pogłębiarki, holowniki, lodołamacze itp.

2 W 1977 r. w stoczniach włoskich średnia współczynnika A wynosiła 38, a w jugosłowiańskich – 33, przy znacznym udziale zbiornikowców jednoposzyciowych i przy braku statków rybackich w produkcji obu krajów!

poprawek; po zwiększeniu współczynnika dla statków rybackich druga liczba rośnie o 3 pkt). Ówczesny szczyt zawdzięczaliśmy chemikaliowcom ze Szczecina i gazowcom LPG z Gdyni (we wszystkich rachunkach uwzględniamy tylko trzy największe stocznie, pomijając Północną). Jeśli szukamy więc początku kryzysu, „decyzyj-matki” współczesnej katastrofy, to była nią decyzja – prawdopodobnie niemerytoryczna – o zaniechaniu produkcji chemikaliowców w sytuacji, gdy mieliśmy 30 proc. rynku światowego na te statki! W 1980 roku średnia dla trzech stocznii spadła do 29, żeby w 2008 osiągnąć 18,5 (gdyby nie Stocznia Północna, byłby to najgorszy narodowy wynik na świecie). Nie powiodły się próby odwrócenia tego trendu podejmowane w latach 90. – „wielki skok” na chemikaliowce zakończył się upadkiem Stoczni Szczecińskiej (starej).

Tymczasem w innych krajach Europy, gdzie w latach 70. średnia współczynnika A oscylowała wokół 35, następował stały jego wzrost. Proces ten zaczął się już w latach 80. Z drobnicowców i masowców przestawiano się na chemikaliowce i wycieczkowce. W niektórych stoczniach było to względnie łatwe, ponieważ przeszły z tradycyjnego klastra morskiego (ściślej – usług transportowych i rybołówstwa) do innych klastrów. W przypadku Norwegii był to klastr górniczy, a we Włoszech – turystyka (ten ruch odbywał się zwykle razem z armatorami). Trudniej było w państwach, w których gospodarki morskiej nie cechuje wielosektorowość, jak w Finlandii czy Chorwacji³. W pierwszym przypadku, stocznie zmieniły właściciela na zagranicznego, a ten zapewnił stałą współpracę z amerykańskim przemysłem turystycznym; w drugim podjęto decyzję o działaniu w niszach, gdzie jest największe zapotrzebowanie na konstrukcje *taylor made* („szyte na miarę”). Można powiedzieć, że „zawodnicy wagi lekkiej” zeszedli z ringu, gdzie walczyły o prymat dwóch mocarzy – Korea Południowa i Japonia, do 1999 roku największy producent statków, a do 1995 – największy ich eksporter.

Rzeczowe wyniki tej strategii ilustrują ubiegłoroczne średnie współczynnika A – na przykład dla statków zbudowanych w Finlandii wynosił on 40, a dla jednostek z portfeli zamówień: we Włoszech – 46 (na koniec roku), natomiast w Chorwacji – 52 (w połowie roku).

³ Chorwacja odziedziczyła prawie całe wybrzeże Jugosławii i jej przemysł morski.

W cieniu pomników

Degradacji dużych stocznii produkcyjnych towarzyszy inne zjawisko: powstanie na Wybrzeżu „zagłębia” budowy kadłubów statków (niewyposażonych lub częściowo wyposażonych), części tych kadłubów, czyli tzw. bloków i sekcji, oraz nadbudówek (Stocznia „Wisła” świętowała w tym roku dostawę 180. nadbudówki). Jest to produkcja na rzecz stocznii zachodnioeuropejskich (głównie holenderskich, niemieckich i norweskich), które dokonały wielkiego *outsourcingu* w dziedzinie relatywnie prostej, ale tworzącej duże koszty w warunkach ich rynków pracy. Trzeba tu dodać, że do tego sektora praktycznie przeszła Stocznia Gdańsk już w 2007 roku – w dwóch ostatnich latach oddała armatorom tylko po jednym gotowym statku i po trzy kadłuby.

Obecnie w Trójmieście i okolicach jest 10 firm, które zajmują się głównie tego typu działalnością – największe to Maritim i Crist (z przychodami na poziomie Stoczni Gdańsk); inne znane marki to Marine Projects, Damen Gdynia i Stal-Rem. Ich produkcję rzeczową mierzy się wagą przerobionych metali – w 2008 roku było to około 100 tys. ton stali i około 4000 ton aluminium. Z tego powstało u wytwórców finalnych około 300 tys. jednostek pojemnościowych – dla porównania produkcja naszej największej Stoczni Gdynia wyniosła w ubiegłym roku 354 tys. jednostek.

Ośrodków tego rodzaju wytwórczości jest na Bałtyku więcej – „fabryki bloków” w Kłajpedzie przerobiły około 70 tys. ton stali, a w Estonii – około 50 tys. Znamienne jest całkowite przejście na działalność *outsourcingową* największych podobnych zakładów – stoczni Baltija na Litwie (rocznie ok. 50 tys. ton stali na bloki i nadbudówki) i Loksa w Estonii (ok. 40 tys. ton stali na pokrywę ładowni i bloki).

Z trendem

Tak zarysowane tendencje pozwalają określić prognozę dla polskiego przemysłu okrętowego – jego odbudowa w rozumieniu odtworzenia dawnych zdolności samodzielnego wytwarzania statków o dużym tonażu i w dużej liczbie jest niemożliwa.

Mówiąc prosto, nasze duże stocznie produkcyjne nie są już potrzebne w żadnym segmencie rynku gotowych statków i urządzeń pływających, bo w każdym jest wystarczająca podaż potencjału o wyższej jakości niż prezentowana

Tabela 3. Produkcja i wskaźniki pięciu podmiotów w 2007 r.

	GT w milionach	CGT1***** w milionach	Wartość w mld EUR	Zatrudnienie bezpośrednie w tysiącach	GT – CGT na 1 zatrudn.	Wartość na 1 zatrudn. w tys. EUR	Wartość 1 GT – CGT w EUR
Korea	18,6	9,5	14,1	45	413–211	313	760–1480
CESA*	6,0	5,5	15,2	88	68–62	172	2530–2820
Aker Yards**	1,1	1,2	4,2	21	52–57	200	3820–3500
Polska***	0,53	0,39	0,58	13	41–30	45	1100–1490
Dania****	0,86	0,35	0,70	3	287–117	233	814–2000

* Community of European Shipyards' Associations (CESA) – Europa bez Bułgarii, Rosji i Ukrainy.

** Na produkcji firma poniosła stratę w wysokości ok. 24 mln EUR, tzn. 22 EUR na jednostce pojemności.

*** Koszt produkcji jednostki pojemności wyniósł 1340 EUR; stocznie Gdynia i SSN poniosły łącznie stratę ok. 130 mln EUR

**** Koszt produkcji jednostki pojemności wyniósł 943 EUR; Odense Staal, jedyna stocznia produkcyjna w Danii, poniosła stratę ok. 110 mln EUR

***** CGT – compensated gross tonnage - skompensowana pojemność rejestrowa brutto, miernik produktywności stoczni stosowany przez kraje należące do OECD od 1984r..

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów CESA i Koshiya

przez upadłe firmy. Jednocześnie zapowiedziana już lub oczekiwana zmiana profilu produkcji stoczni niemieckich i fińskich, w których udziałowcem jest kapitał koreański (STX posiada 30 proc. udziałów w Wadan Yards w Rostocku i Warnemünde) oznacza, że w naszym regionie jeszcze bardziej wzrośnie popyt na usługi *outsourcingowe* w zakresie konstrukcji stalowych (np. kadłubów gazowców

Zmiana profilu produkcji stoczni niemieckich i fińskich, w których udziałowcem jest kapitał koreański, oznacza, że w naszym regionie jeszcze bardziej wzrośnie popyt na usługi outsourcingowe w zakresie konstrukcji stalowych.

i elementów statków i/lub jednostek dla górnictwa morskiego).

Przedsiębiorstwa, które ewentualnie powstaną na materialnej bazie stoczni z Gdyni i Szczecina, będą zakładami zależnymi organicznie lub co najmniej technologicznie od producentów finalnych wyrobów w postaci jednostek dla – być może – morskiego sektora energetycznego. Jakże to będą jednostki? To już nie zależy od nas w najmniejszym stopniu.

*dr Paweł Antonowicz,
dr Alicja Antonowicz*

*Katedra Ekonomiki
Przedsiębiorstw
Wydział Zarządzania,
Uniwersytet Gdański*

FLOTA OFFSHORE – SZANSA POLSKIEGO PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO?

Chociaż wiele jednostek naukowo-badawczych i ośrodków progностycznych sporządza długookresowe prognozy zapotrzebowania na nowe statki, to jednak czysto statystyczne ekstrapolacje zaobserwowanych historycznie trendów dla tego sektora nie sprawdzają się. Globalny popyt na statki determinowany jest z jednej strony istniejącym stanem światowej floty oraz koniecznością złomowania i wymiany dotychczasowych jednostek, z drugiej zaś związany jest z aktywnością ekonomiczną świata (procesami umiędzynarodawiania rynków, będących wynikiem postępującej globalizacji). Ekspansja międzynarodowa przedsiębiorstw prowadzi bowiem do kształtowania się handlu transkontynentalnego oraz wzrostu znaczenia transportu towarów drogą morską. Alokacja przeładunków oraz produktywność floty wpływają zatem na zapotrzebowanie na statki oraz określają przyszłą wielkość floty. Jakie jest miejsce polskiego – niegdyś opisywanego jako niezwykle perspektywiczny, bo przecież posiadający dominujący udział w produkcji światowej – przemysłu okrętowego?

Zmiany zaobserwowane w ostatnim dziesięcioleciu nie tylko w profilu działalności stoczni europejskich, ale również w istotnej wartości kontraktów realizowanych przez stocznie polskie, stanowią dowód, że sektor okrętowy wymaga elastyczności oraz relatywnie szybkiej reakcji na zmiany. Konserwatyzm i marazm wyrażające się brakiem

odpowiedzi na wzrost znaczenia azjatyckich stoczni doprowadziły do destrukcji i utraty konkurencyjności polskich stoczni budowlanych. Świetnie w tej sytuacji poradziły sobie natomiast te stocznie i ich kooperanci, które dostrzegając nisze rynkowe związane z produkcją i podwykonawstwem jednostek specjalistycznych o wysokiej wartości (dużej pracochłonności), udowodniły, że można na arenie międzynarodowej odnosić trwałe sukcesy, koncentrując się na kluczowych kompetencjach, którymi jeszcze kilka lat temu nie mogli się pochwalić stocznie chińskie czy koreańskie.

Nieoczekiwana zmiana miejsc

Dotychczasowe miejsce Polski na światowej arenie produkcji okrętowej uległo istotnej zmianie. W chwili obecnej sektor okrętowy wykazuje niezwykle wysoki stopień koncentracji, o którym mówi się, iż jest jeszcze wyższy niż w latach osiemdziesiątych. Światowa produkcja statków już w 80 proc. realizowana jest przez producentów azjatyckich, takich jak Korea Południowa, Japonia i Chiny. Rynek statków o niskim stopniu skomplikowania został niemalże całkowicie przejęty przez producentów azjatyckich. W latach 2001–2004 nastąpił bardzo dynamiczny wzrost produkcji masowców. Ich łączna wyprodukowana przez chińskie stocznie pojemność w roku 2004 w stosunku do roku 2002 wynosiła +327 proc. Odnotowano ponadto wyraźną liniową tendencję rosnącą w budowie produktowców i chemikaliowców. Chiny konsekwentnie prowadziły również ofensywną politykę w zdobywaniu coraz wyższego udziału w światowym portfelu zamówień na budowy kontenerowców, tankowców oraz pozostałych statków nieładunkowych. Artykułowaną szansą dla kierunków rozwoju polskich stoczni stała się działalność niszowa, wysoce specjalistyczna i pracochłonna, generująca jednocześnie wysoką wartość dodaną.

Segment produkcji jednostek o dużym stopniu skomplikowania, ze względu na zachodzące procesy globalizacji – determinujące geograficzne zmiany i *de facto* przeniesienie światowej produkcji okrętowej do Azji – staje się wysoce perspektywicznym obszarem do zagospodarowania dla stoczni produkcyjnych i remontowych zlokalizowanych na terenie Europy, w tym w Polsce. Przykładem rozwojowego segmentu tego rynku jest flota offshore, na którą stale rośnie zapotrzebowanie.

Nowy kierunek

Produkcja floty offshore i jednostek pomocniczych obejmuje w szczególności realizację zamówień na jednostki wysoko specjalistyczne, do których zaliczyć możemy m.in.: platformy wiertnicze, AHTS (holowniki offshore), DS (statki wiertnicze), ERRV (statki ratownicze szybkiego reagowania, konieczne do zagwarantowania bezpieczeństwa platform wiertniczych i wydobywczych), PSV (zaopatrzeniowce górnictwa morskiego) czy jednostki typu SRV (statki sejsmiczne, wykorzystywane do badania dna morskiego podczas poszukiwań złóż ropy i gazu, a także w celu przygotowywania map dna i nadzoru nad gazociągami), jak również DSV (statki głębinowe, tzw. bazy nurków) oraz zdalnie sterowane roboty. Mimo że dotychczasowe analizy udziału azjatyckich krajów okrętowych nie wskazywały na możliwości szybkiego przejęcia tej części rynku okrętowego, nie możemy lekceważyć dynamicznych zmian zachodzących w tej części świata. Przykładem może być koreański koncern stoczniowy STX Shipbuilding, który zmienił nazwę na STX Offshore and Shipbuilding, gdyż – jak brzmią jego zapowiedzi – zamierza zwiększyć swój udział w produkcji jednostek specjalistycznych (statki wiertnicze, FSU, LNG, FPSO).

Jak donosi *MotorShip – the marine technology magazine*¹, koreańskie stocznie poszukują nowych, niezagospodarowanych dotychczas, niszowych rynków offshore. Przykładem jednej z największych na świecie, realizowanych obecnie w Korei konstrukcji offshore jest platforma wiertnicza West Eminence, która może być wykorzystywana do wierceń na głębokości 12 tys. metrów. Ten przykład potwierdza, że nie można zapominać o potęgach azjatyckiego przemysłu stoczniowego, który, jak mogło się wydawać, dotychczas koncentrował uwagę głównie na seryjnej produkcji statków o niskim poziomie pracochłonności (skomplikowania). Niewątpliwie wysoka prognozowana wartość rynku offshore będzie dla azjatyckich firm również bodźcem do podjęcia walki konkurencyjnej w tej branży w perspektywie nadchodzącego dziesięciolecia.

Ciągle zainteresowanie inwestycjami w nowe platformy wydobywcze potwierdzają również działania Gazpromu. Firma ta zainwestowała swoje środki w budowę arktycznej platformy *Prirazlomnaya*, która ma się stać centrum wydo-

¹ *Korean shipbuilders expanding into new markets, MotorShip – the marine technology magazine, www.motorship.com.*

bywczym na Morzu Barentsa². W pierwszym kwartale 2009 r. norweska stocznia Langsten przekazała armatorowi (Farstad Shipping's) Farstad Construction statek Far Samson, będący najsilniejszą jednostką offshore, zaprojektowaną przez Rolls-Royce UT 761 CD. Napęd hybrydowy zapewnia mu łączną moc 26 000 kW³. W północnych Niemczech (Cuxhafen) otwarta została nowa baza offshore, której zadaniem będzie obsługa powstających na Morzu Północnym niemieckich elektrowni wiatrowych⁴. Kolejnym potwierdzeniem perspektywicznych prognoz dla sektora offshore są doniesienia brazylijskiego koncernu naftowego Petrobras, który zapowiedział pod koniec kwietnia 2009 r., że w najbliższym pięcioleciu zamierza dokonać inwestycji na kwotę 174 mld USD w wydobycie i przetwórstwo ropy naftowej. Pierwsze przetargi na budowę 28 platform morskich miały się odbyć w maju 2009 r.

Nisza także dla Polski?

Są to nieliczne przykłady inwestycji w nowe technologie dla sektora offshore, będące podstawą wcześniej artykułowanych prognoz rozwoju tego rynku. Budowa nowych jednostek i przeprowadzanie remontów dla przemysłu offshore to wysoce perspektywiczna i rozwojowa działalność, w której partycypować mogą i powinny również stocznie oraz podwykonawcy z Polski. Istotną przesłanką rozwoju branży europejskiego rynku offshore był kryzys naftowy lat siedemdziesiątych, który spowodował zainteresowanie armatorów i operatorów eksploatacją wcześniej niewykorzystywanych złóż podmorskich. Obecnie spośród europejskich liderów tego segmentu wskazać należy przede wszystkim Norwegów. W najbliższym geograficznie regionie Europy – Morzu Północnym zlokalizowanych jest niemal 20 proc. wszystkich wykorzystywanych na świecie aktywnych platform wydobywczych⁵. Jak wykazują statystyki (*RIG DATA – Worldwide Offshore Rig Fleet Information*), w chwili obecnej światowa flota platform wiertniczych składa się z 1243 jednostek, a ich stopień wykorzystania wynosi 62 proc. Według szacunków Douglas-Westwood⁶, opublikowanych w pierwszej połowie 2009 r.,

globalny rynek odwiertów w perspektywie 2013 roku ulegnie ponaddwukrotnemu zwiększeniu w porównaniu z jego wartością z roku 2004. „Przemysł wydobywczy to obecnie najszybciej rozwijająca się (obok turystyki) dziedzina światowej gospodarki. W dalszym ciągu trwa rozbudowa sieci wież wiertniczych – liczba takich obiektów wzrosła w ciągu ostatnich dwóch lat o prawie 80 proc.”⁷. Inne prognozy wskazują również, że rozpoczęty cykl inwestycyjny nie powinien się zakończyć przed 2015 r.

Na pozytywną ocenę perspektyw rozwoju sektora offshore składają się również czynniki związane z koniecznością wymiany istniejącej floty i zastąpienia jej nowymi jednostkami. Przedstawione w artykule spojrzenie jest próbą obiektywnej oceny możliwości zagospodarowania przez polskie przedsiębiorstwa stoczniowe i firmy z nimi kooperujące części światowego rynku budowy i remontów statków, w tym w szczególności jednostek specjalistycznych. Niewątpliwie tak określony cel strategiczny będzie wymagał od polskich firm tego sektora uwzględniania dynamicznych zmian w zakresie wzrostu konkurencyjności również w tym segmencie stoczni azjatyckich. Wydaje się już tylko kwestią

Wydaje się kwestią czasu osiągnięcie przez naszych wschodnich konkurentów możliwości realizacji na szeroką skalę wysoce specjalistycznych jednostek. Biorąc również pod uwagę zdecydowanie niższe koszty pracy w stoczniach azjatyckich, połączone z efektywnymi systemami zarządzania skomplikowanymi technologicznie projektami budowy jednostek typu offshore, europejskie i polskie firmy będą musiały stawić czoło wyjątkowo trudnemu konkurentowi.

czasu osiągnięcie przez naszych wschodnich konkurentów możliwości realizacji na szeroką skalę wysoce specjalistycznych jednostek. Biorąc również pod uwagę zdecydowanie niższe koszty pracy w stoczniach azjatyckich, połączone z efektywnymi systemami zarządza-

nia skomplikowanymi technologicznie projektami budowy jednostek typu offshore, europejskie, w tym również polskie firmy będą musiały stawić czoło wyjątkowo trudnemu konkurentowi. Czy wytrzymamy kolejną próbę? Czy stocznie polskie będą w stanie utrzymać tempo rozwoju dyktowane niewątpliwym wzrostem konkurencyjności również w niszowych segmentach tego rynku przez koncerny azjatyckie? Na odpowiedzi nie będziemy musieli długo czekać – bez wątpienia staną się one faktem w perspektywie najbliższego dziesięciolecia.

2 *Prirazlomnaya platform priority for Gazprom*, www.barentsobserver.com.

3 *Most powerful offshore vessel yet*, www.marinelog.com.

4 *Offshore-Hafen Cuxhaven eröffnet*, Luft & Seefracht, verkehrsrUNDSCHAU.de.

5 Obliczenia własne na podstawie: *Rig Report: Offshore Rig Fleet by Rig Type*, RIG DATA – Worldwide Offshore Rig Fleet Information.

6 *The World Offshore Drilling Spend Forecast 2009–13*, Douglas-Westwood and Energyfiles.

7 *Praca w sektorze offshore* (www.portalmorski.pl z: 17.01.2009); za: The Maritime Worker.

CHCEMY MIEĆ WOLNĄ RĘKĘ

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtko, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk

Leszek Szmidtko: Według tzw. wskaźnika pojemności skompensowanej statków lata 1977–1978 były najlepsze dla naszego przemysłu stoczniowego pod względem jakości produktów oraz efektywności. Wtedy w trzech największych stoczniach produkowano najbardziej zaawansowane statki: chemikaliowce w Szczecinie i gazowce LPG w Gdyni. Później, niestety, było już tylko gorzej – tyle, że w latach 90. ubiegłego wieku zaczęły się rozwijać prywatne stocznie. Jak stocznia Crist wypada według tej oceny?

Ireneusz Ćwirko: Nas ten wskaźnik nie dotyczy. Tylko największe stocznie w Szczecinie, Gdyni oraz Gdańsku są w ten sposób opomiarowane. Jesteśmy małą firmą, a poza tym około 90 proc. tego, co robimy, wykańcza się gdzie indziej. Najczęściej są to konstrukcje kadłubowe, później wyposażane w stoczniach norweskich lub holenderskich. Dopiero tam ten wskaźnik jest badany. Poza tym my inaczej liczymy: nie ma u nas związków zawodowych, dogadujemy się z ludźmi co do wykonania sekcji lub bloku i wtedy te koszty można precyzyjnie oszacować. Pracownicy lub firmy wykonujący konkretne zadanie rozliczani za kilogram konstrukcji albo też na wykonanie danego obiektu jest przeznaczona określona kwota. Wykonawca sam jest zainteresowany tym,

Ireneusz Ćwirko

członek zarządu Stoczni Crist

żeby wykonać zadanie szybko i dokładnie. Stocznia zaś zajmuje się koordynacją działań różnych firm.

– **Takie rozwiązania przeważają w krajach Europy Zachodniej.**

– Tak, gdyż ludzie są potrzebni tam, gdzie jest do wykonania zadanie. Od samego początku działaliśmy w tym systemie. Gdy było więcej zamówień, szukaliśmy dodatkowych osób i firm. Kiedy rynek się kurczył i mieliśmy przestoje, pracownicy musieli się rozglądać za innymi zleceniami, najczęściej w sąsiednich prywatnych stoczniach, jak choćby Maritim Shipyard czy Marine Projects.

– **Taki system jest dla firmy korzystny, gdy jest mniej pracy; jednak kiedy zaczną się pojawiać zamówienia, to ludzie będą szukać lepszych zleceń poza granicami kraju.**

– Istnieje takie niebezpieczeństwo, ale mamy już pewne doświadczenia. Co najważniejsze, fachowcy mogą już zarobić w kraju wystarczająco dużo, żeby praca za granicą ich nie kusiała. Kilka lat temu wysłaliśmy grupę 50 najlepszych pracowników do jednej z norweskich stocznii. Chociaż zarabiali dwa razy tyle co w Polsce, to koszty utrzymania i długi okres rozłąki z rodzinami nie zachęcał do kolejnych wyjazdów. Poza tym, kiedy w ubiegłym roku nie było chętnych, sprowadziliśmy pracowników z Ukrainy i Północnej Korei. Dziś w naszej stocznii pracują hinduscy robotnicy.

– **Do niedawna dominował pogląd, że stocznie dalekowschodnie budują jedynie proste konstrukcje. Wystarczy jednak spojrzeć na właścicieli europejskich stocznii, by zauważyć, że na przykład koreański koncern STX jest właścicielem kilkunastu zakładów, także tych mocno wyspecjalizowanych. Czy będą znikły kolejne nisze, które wcześniej były niedostępne dla azjatyckich stocznii?**

– Może się tak zdarzyć. Siła robocza na Dalekim Wschodzie jest dużo tańsza niż w Europie. Dlatego szukamy nowych pomysłów – mogą to być na przykład konstrukcje hydrotechniczne. Uczestniczyliśmy w budowie terminalu kontenerowego w Gdańsku, gdzie produkowaliśmy między innymi kotwy i ścianki Larsena. W tej chwili uczestniczymy w budowie śluz na Renie w Bremerhaven. Musimy się sporo nauczyć, gdyż mamy do czynienia z innymi procedurami, wymaganiami, inną stalą i zasadami spawania

Siła robocza na Dalekim Wschodzie jest dużo tańsza niż w Europie. Dlatego szukamy nowych pomysłów – mogą to być na przykład konstrukcje hydrotechniczne.

niż przy budowie statków. Budujemy również specjalistyczną barkę, na której będzie zamontowany kafar. Zamawiającym jest niemiecka firma hydrotechniczna. Przyglądamy się kilku innym podobnym projektom i wiele wskazuje na to, że część naszej stoczni będzie się zajmowała takimi konstrukcjami. Inny segment, który budzi nasze zainteresowanie, to budowa farm wiatrowych na Bałtyku. Tylko wzdłuż wybrzeży Szwecji planuje się budowę kilkunastu farm. Oznacza to, że trzeba wyprodukować, a następnie osadzić w morskim dnie około tysiąca wież, na których zamontowane będą turbiny.

– **Jaka musi być różnica w cenie, żeby lojalny dotychczas klient skusił się na tańszą ofertę litewską, estońską czy nawet koreańską?**

– Taki przypadek mieliśmy niedawno. Nasz klient dostał propozycję o 20 proc. tańszą niż nasza i dał się skusić. Później okazało się, że nie otrzymał oczekiwanej jakości. W innym przypadku firma ogłosiła bankructwo i inny klient pozostał na lodzie. Budowaliśmy też nadbudówki dla stoczni Meyer Wert w Papenburg w Niemczech. Zleceniodawca wymagał bardzo wysokiej jakości. Nasze ceny niewiele się różniły od propozycji sąsiadów z zachodniej granicy. Mimo to część produkcji przeniesiono do stoczni rosyjskich i łotewskich. Po roku klienci zaczęli jednak powracać z powodu dużych różnic w jakości wykonywanych prac. Mamy jeszcze na rynku dobrych fachowców, chociaż za kilka lat to się może zmienić.

– **Dlaczego ma się zmienić? Przecież szkolicie pracowników?**

– Szkolimy na swoje potrzeby spawaczy. Mamy również szkółkę monterów kadłubów. Natomiast na rynku zabraknie wkrótce odpowiedniej jakości fachowców. W ciągu najbliższych kilku lat będzie też rosło zapotrzebowanie na usługi outsourcingowe.

– **Co będą robiły stocznie w Europie, skoro Daleki Wschód coraz bardziej się specjalizuje?**

– Na pewno przez jakiś czas statki offshorowe i związane z inwestycjami w energię odnawialną.

– **Jeżeli Stocznia Remontowa oraz Północna przestawią się na zadaniowy system pracy, jeżeli nowy właściciel wprowadzi podobne zmiany w Stocznii Gdynia, to czy**

taka stocznia jak Crist zacznie tracić grunt pod nogami, czy też przeciwnie – złapiecie wiatr w żagle?

– Na pewno trzeba będzie wziąć się ostro do pracy, wdrażać nowe technologie; mamy zarówno dobrą kadrę budowniczych, jak i nadzór. Ta najważniejsza część załogi Stoczni Remontowej nie jest najmłodsza i mamy dzięki temu przewagę. Konkurencja jest jednak dobra i znajdziemy dla siebie miejsce.

– **Stocznia Gdańska dzięki wam też ma zajęcie.**

– Wykonuje dla nas zamówienia, ale największe zlecenia Stocznia Gdańska ma z norweskich stoczni.

– **Komisja Europejska domaga się likwidacji dwóch z trzech obecnie eksploatowanych pochylni w Stoczni Gdańsk. Czy nie jest to dla was łakomy kąsek?**

– Gdyby to był jedynie problem ekonomiczny, to byłaby to interesująca okazja. Rzeczywiście jest to smaczny kąsek dla dobrze zorganizowanej firmy. Z tego co wiem, właścicielem pochylni jest firma Synergia – pytanie, czy będzie chciała sprzedać pochylnie, czy też je wydzierżawi. Z kolei urządzenia dźwigowe są własnością Stoczni Gdańskiej. To komplikuje sprawę, gdyż pochylnie bez dźwigów nie będą spełniały swojej funkcji.

– **W trudnej sytuacji jest Stocznia Marynarki Wojennej. Prawdopodobnie za jakiś czas będzie prywatyzowana Stocznia Remontowa Nauta. Macie w planach jakieś większe inwestycje?**

– Tak daleko w przyszłość nie wybiegamy. Natomiast dziś bez własnych terenów trudno prowadzić taką firmę jak stocznia. Robiliśmy pewne przymiarki do zakupu części

Stoczni Gdynia, ale bez projektów, odpowiednich zamówień nie będziemy się porywać na tak duże przedsięwzięcie.

– **Stocznia Crist jest porozrzucana po całym Gdańsku. To podnosi koszty.**

– Dlatego między innymi zbudowaliśmy specjalny ponton, który transportuje wodą części. Kupiliśmy też w Chinach przyczepę samojezdną. Najpierw musieliśmy ją doprowadzić do porządku, ale już jest gotowa do pracy i może przewozić ładunki o masie 320 ton, a także wjeżdżać na ponton z ładunkiem.

– **Ostatnie miesiące zdominowała dyskusja, jak pomóc polskim stoczniom, ale w rzeczywistości dotyczyła ona trzech dużych stoczni. Czy lepiej, żeby rząd i politycy się wami nie interesowali, czy też przeciwnie, oczekuje pan powstania programu wsparcia gospodarki morskiej?**

– Moim zdaniem stocznie, firmy związane z przemysłem stoczniowym powinny być prywatne. Wtrącanie się rządu tylko pogarsza sytuację. Polityczne zarządy w państwowych stoczniach były bardziej zainteresowane spokojem wśród załogi niż dobrym kierowaniem firmą, a to niekiedy oznacza trudne decyzje. To powodowało, że stocznie utrzymywano z pieniędzy podatników. Żeby tego uniknąć, należy dać wolną rękę tym, którzy chcą i potrafią coś zrobić. Ludzie pracujący w prywatnych stoczniach będą lepiej zarabiać i nie będzie trzeba do nich dopłacać.

– **Dziękuję za rozmowę.**

SZTUKA ZNALEZIENIA NISZY

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk

Leszek Szmidtke: Przez lata pański poprzednik budował grupę, między innymi przez kupowanie kolejnych przedsiębiorstw. Wynikało to zapewne z jakiejś wizji przyszłości firm skupionych wokół Stoczni Remontowej. Co z niej zostało po perturbacjach z opcjami, po tym, co się dzieje na światowym rynku stoczniowym?

Jarosław Flont: Poszczególne firmy wchodzące w skład grupy nie produkowały i nie produkują wyłącznie na użytek Stoczni Remontowej. W takim sensie wspólnej strategii nigdy nie było. Każda firma musi mieć konkurencyjne produkty, gdyż wiadomo, że w gospodarce morskiej koniunktura silnie faluje i dlatego nasze zakłady muszą współpracować z innymi sektorami gospodarki. Dlatego załamanie w przemyśle okrętowym nie powoduje, że pozostałe firmy są na zakręcie i poszukują ratunku. W niektórych przypadkach, między innymi dotyczy to fabryki mebli okrętowych Famos, jedynie 40 proc. produkcji trafia do stoczni. Pozostała część wędruje poza branżę okrętową.

– Zatem kryzys nie dotyka tak bardzo stoczni i innych firm z grupy przewoźników morskich. Czy to samo można powiedzieć o opcjach?

– Nasze problemy z opcjami wiążą się z ogólnym kryzysem branży morskiej. Straciliśmy dwa duże zamówienia – jedno na budowę serii statków, a drugie na poważną przebudowę. Tymczasem przemysł stoczniowy przede wszystkim nęka załamanie produkcji nowych statków. Dlatego stocznie produkcyjne próbują się ratować na wiele sposobów i między innymi wchodzą w segment remontowy.

– Jeszcze kilka miesięcy temu Stocznia Remontowa wymieniana była wśród chętnych do zakupu majątku Stoczni Gdynia. Dziś już wiemy, że kto inny jest nabywcą majątku upadłego zakładu.

Jarosław Flont

*prezes zarządu Gdańskiej
Stoczni Remontowej S.A.*

– Chodziło nam tylko o tę część, która odpowiadała naszym planom remontowym. Nie byliśmy i nie jesteśmy zainteresowani budową dużych statków. Dzierżawimy w Gdyni mały dok i mamy czym go zapełnić. Natomiast jeszcze jeden suchy dok w czasie kryzysu jest braniem na siebie dodatkowego ciężaru i ryzyka. Jeżeli nowy właściciel Stoczni Gdynia będzie zainteresowany dzierżawą tego doku, to z pewnością będziemy dalej współpracować. Jeżeli nie, to i tak sobie poradzimy.

– W trudnej sytuacji jest też Stocznia Marynarki Wojennej – ona również ma dok...

– Jeżeli ma pan na myśli ekspansję infrastrukturalną, to obecny majątek wystarczy do realizacji naszych zamierzeń. Chcemy go jeszcze lepiej wykorzystać, tym bardziej że odnotowujemy spadek zamówień. Jeżeli przyszłość przyniesie poprawę koniunktury, to również będziemy się opierać na tym, co mamy. Nie zapominajmy, że proces prywatyzacyjny polskich stoczni jeszcze się nie skończył i prawdopodobnie przyjdzie czas na państwowe stocznie remontowe.

– Stocznie w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie muszą poszukać niszy – to zgodna opinia ekonomistów zajmujących się gospodarką morską. W Stoczni Północnej produkcję statków, które można nazwać niszowymi.

– Wybieramy przetargi, do których nie stają wszystkie światowe stocznie. Nie zamierzamy konkurować ze stoczniami chińskimi czy koreańskimi. Szukamy statków zaawansowanych technicznie, o stosunkowo niewielkiej ilości stali, których cena wynika z prac wyposażeniowych, a armator wymaga wysokiej jakości, później zaś potrzebuje doradztwa technicznego stoczni.

Wybieramy przetargi, do których nie stają wszystkie światowe stocznie. Nie zamierzamy konkurować ze stoczniami chińskimi czy koreańskimi.

– Czy morski przemysł wydobywczy norweskiego pochodzenia jest waszym głównym klientem?

– Wielu norweskich armatorów to nasi klienci. Jednak dotychczas najwięcej w Stoczni Północnej zamawiają Amerykanie (seria statków do obsługi platform wiertniczych – dop. red.). Oczywiście, oni też nie działają wyłącznie na swoich rynkach.

– Produkcja nowych statków towarowych jest obecnie domeną Dalekiego Wschodu. Czy nadal będą one remontowane w Europie, w Gdańsku?

– W Europie statki na pewno będą nadal remontowane, ale czy w Polsce i w Gdańsku – tego nie wiem. Kryzys powoduje, że armatorzy bardzo liczą pieniądze. Dajemy gwarancję jakości i dobrych usług, jednak cena ma dziś podstawowe znaczenie. Mamy dzięki temu przewagę nad stoczniami zachodnimi, ale Daleki Wschód robi to jeszcze taniej. Przez ostatnie dwa, trzy lata nie czuliśmy tej konkurencji. Teraz jest ona bardzo dotkliwa, musimy więc podnosić poziom wewnętrznej organizacji i wydajność. Nie zapominajmy też, jak bardzo wzrosły w Polsce koszty pracy w ostatnich dwóch latach.

– Ale najczęściej armatorzy decydują się na remonty na początku lub na końcu trasy, gdy jednostki są puste...

– Taka zasada nie obowiązuje w czasie kryzysu. Kiedy trzeba szukać ładunków, to przejście z portów niemieckich czy holenderskich na przykład do remontowych stoczni tureckich nie jest już takie bezsensowne. Nasze stocznie mają dobre położenie, ale kiedy na światowym rynku jest dekonunktura, ten atut ma mniejsze znaczenie i greckie, tureckie lub portugalskie stocznie też są dostatecznie blisko.

– Jak kryzys wpływa na sposoby zdobywania zleceń, rozbudowę sieci agentów zdobywających zamówienia, szukanie nowych możliwości w produkcji?

– W poszukiwaniu statków opieramy się na naszym marketingu i jeszcze wzmocniamy ten dział. Kolejnym ważnym zadaniem jest obniżenie kosztów działalności. Ponadto stocznia jest za duża. Zastanawiamy się, czy wszystko należy robić w ramach jednej firmy. Będziemy dążyć do modelu, który przyjęły stocznie zachodnie, czyli zwiększania liczby wyspecjalizowanych kooperantów. Takie rozwiązanie zmniejsza ze stoczni część ryzyka codziennej działalności.

– Czy wejście do strefy euro uchroni stocznie i resztę zakładów całej grupy przed takimi problemami jak opcje?

– Uchroni nas przed ryzykiem kursowym. Bywały dni, w których spadki sięgały 5 proc. Trudno w takich warunkach prowadzić działalność handlową, szczególnie w okrętownictwie, gdzie marże są bardzo niskie. Kluczowe jednak będzie to, po jakim kursie euro zostanie przyjęte. Od tego

zależy, czy utrzymamy konkurencyjność. Zapowiadany niedawno kurs 4,15 zł za euro nie jest przesądzony. Będą silne naciski, żeby złotówkę wzmocnić. Bardzo są tym zainteresowani konkurujący z nami zachodni przedsiębiorcy. Przyjęcie euro na pewno będzie dla nas korzystne, ale nie możemy zapominać o takich właśnie szczegółach.

– **Jakie czynniki oprócz produkcyjnych mają wpływ na sektor remontowy? Czy np. zalecenia Komisji Europejskiej mogą wywołać w najbliższym czasie istotne zmiany?**

– Czekamy na to! Na świecie pływa około 100 tys. statków, z czego 60 tys. to statki towarowe. Ochrona środowiska ma coraz większy wpływ na transport morski – chodzi tu nie tylko o spaliny, wody balastowe czy powłoki malarskie. Katastrofy morskie będą powodowały zaostrzenie przepisów i wymagań technicznych, a tym samym dadzą zajęcie stoczniom. Zawsze staraliśmy się śledzić takie procesy i proponowaliśmy naszym klientom rozwiązania, które wychodziły naprzeciw nowym wymaganiom. Wiemy, że urzędnicy chętnie wprowadzają zmiany wymagające inwestycji. W krajach zachodnich obserwujemy jeszcze jedną tendencję – wzrost nakładów na zbrojenia. W Polsce akurat mamy do czynienia z oszczędnościami w budżecie państwa, w tym na armię oraz marynarkę wojenną, ale znamy też stan naszych okrętów. W najbliższych latach można się spodziewać wymiany wielu z nich. Gromadzimy wiedzę, obserwujemy, co się dzieje za granicą, i będziemy gotowi, gdy przyjdzie czas.

– **Dwa lata temu do gdańskiego portu wpłynął wysłużony wycieczkowiec Rotterdam. W naszym kraju nie doszło jednak do jego remontu z powodu dużej ilości**

azbestu na statku. Spotkałem się z opiniami, że mogła to być szansa dla naszego przemysłu stoczniowego w nowym segmencie.

– To miała być duża przebudowa. Jednak większość prac naprawdę wartościowych zlecono do wykonania innym firmom. Stocznia miała się ograniczyć do oczyszczenia statku z niebezpiecznych materiałów. Takie prace nas nie interesują.

– **Ale takich przypadków będzie prawdopodobnie więcej.**

– Robimy remonty z utylizacją niebezpiecznych materiałów. Muszą być jednak spełnione pewne warunki: armator dogaduje się ze stoczną i później dobieramy sobie kooperantów. Nie możemy ponosić największego ryzyka, nie zarabiając na tym.

– **Odpady niebezpieczne coraz trudniej transportować przez granicę. Polityka unijna jest w przypadku ochrony środowiska coraz bardziej restrykcyjna. To może oznaczać, że takie przebudowy oraz złomowania statków będą się odbywały również w Europie.**

– To są dwa odrębne zagadnienia. Nie zajmujemy się złomowaniem. Uważamy, że przywożenie do Polski i składowanie niebezpiecznych odpadów jest po prostu szkodliwe. Stocznia jest miejscem tworzenia statków, a nie ich unicestwiania. Oczywiście, zdarzają się przebudowy, gdzie występują niebezpieczne materiały, ale na to jesteśmy przygotowani. Mamy odpowiednie zezwolenia, certyfikaty i specjalistów, którzy z odpowiednimi urzędami uzgadniają zakres prac i składowanie.

– **W 2007 roku powołana została spółka Gdańskie Linie Morskie. Przewozy, obok remontów i budowania statków, miały być jednym z filarów całej grupy.**

– Wcześniejsze plany armatorskie zostały zrealizowane, jednak nowe muszą poczekać. Kryzys powoduje, że ogranicza się nowe inwestycje. Nie będziemy produkować statków handlowych innych niż gazowce lub – szerzej – statki do przewozu ładunków płynnych. Mielibyśmy do czynienia ze zbyt dużą konkurencją i niepewnym zarobkiem.

– **Dziękuję za rozmowę.**

WIZJE I STRATEGIE ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH

Budując wizje i strategie rozwoju polskich portów morskich w perspektywie najbliższych dziesięciu lat, nie można ograniczać się wyłącznie do funkcji transportowych tych złożonych w swej strukturze podmiotowo-produkcyjnej i funkcjonalno-przestrzennej obiektów gospodarczych. Porty morskie to nie tylko multi(inter)modalne węzły transportowe usytuowane w układzie sieci infrastruktury i tym samym integralne składniki krajowego systemu transportowego o atrakcyjnej lokalizacji, będące aktywnymi ośrodkami produkcji usług transportowo-logistycznych. To również liczące się ośrodki przetwórstwa i produkcji dóbr, handlu itp.

Na terenie tych przestrzennie rozległych kompleksów transportowo-produkcyjnych prowadzą działalność setki różnorodnych podmiotów zaliczanych do sektora TSL (transport, spedycja, logistyka) oraz przemysłu (i to nie tylko tzw. przemysłów morskich, ale także handlu i budownictwa), tworząc na obszarach wyznaczonych granicami administracyjnymi portów wraz z ich otoczeniem swoisty klaster morski. Generują one zazwyczaj wysoką wartość dodaną dla kraju, regionu i miasta portowego. Kreują więc lub co najmniej sprzyjają powstaniu strefy dobrobytu w swym sąsiedztwie, stanowiąc jednocześnie w wymiarze regionalnym bieguny wzrostu gospodarczego i obszary, na których – m.in. ze względu na wymogi międzynarodowe

*prof. dr hab.
Andrzej S.
Grzelakowski*

*kierownik Katedry Systemów
Transportowych
Akademia Morska w Gdyni*

– kreowany jest ład przestrzenny, ekonomiczny, społeczny i ekologiczny.

Naturalnie wykreowany klaster morski, w którym łączą się, jak nigdzie indziej, interesy sektora publicznego i prywatnego oraz ekonomiczne relacje krajowe z międzynarodowymi, jest relatywnie odporny na zjawiska kryzysowe. Sprzyja temu także wielofunkcyjny charakter portów morskich i ich rozliczne powiązania: poprzez układ rynków towarowych, transportowych oraz rynków pracy – z miastami portowymi i regionami nadmorskimi, a poprzez sieci łańcuchów dostaw – z układem krajowym i międzynarodowym. Zatem klaster portowy, który nie należy do szczególnie innowacyjnych i cechuje go nawet w okresach prosperity umiarkowana dynamika

wzrostu, staje się w warunkach kryzysu ostoją względnej stabilności gospodarczej. Pełni on zatem, także obecnie, rolę swoistego bufora łagodzącego skutki recesji gospodarczej. Ta szczególna cecha klastra jednoznacznie wskazuje na konieczność promocji jego rozwoju, i to bezwzględnie w ujęciu wielofunkcyjnym. Jednofunkcyjny, np. wyłącznie transportowy, a nawet transportowo-logistyczny kierunek rozwoju tych obiektów nie daje im bowiem szans na dalszy dynamiczny rozwój w warunkach globalizacji i narastającej konkurencji, przy znacznej peryferyjności usytuowania portów polskich względem głównych strumieni towarowych.

Zmiana kierunków przepływu

Polskie porty morskie, aczkolwiek zaliczane do kategorii A w Unii Europejskiej, mają w skali europejskiej wybitnie regionalny – głównie bałtycki – charakter. To przede wszystkim region Morza Bałtyckiego (RMB) stanowi obszar ich zaplecza i przedpola i to on generuje gros strumieni masy towarowej i ruchu pasażerskiego przechodzących przez największe polskie porty morskie. Nośnikiem wzrostu przewozów towarowych w RMB są jednakże, i pozostaną, głównie przewozy morskie w relacjach wschód – zachód, tj. Europa Północno-Zachodnia – Rosja i Daleki Wschód oraz vice versa: Rosja – kraje basenu Morza Północnego. Przewozy wewnątrzbałtyckie, szczególnie w relacjach północ – południe, po okresie dynamicznego wzrostu po akcesji Polski i tzw. krajów bałtyckich do UE, zaczną się powoli stabilizować po latach 2012–2013. Nastąpi to na skutek:

Naturalnie wykreowany klaster morski, w którym łączą się, jak nigdzie indziej, interesy sektora publicznego i prywatnego oraz ekonomiczne relacje krajowe z międzynarodowymi, jest relatywnie odporny na zjawiska kryzysowe.

- wyczerpania się dotychczasowych prostych rezerw uwolnionych przez liberalizację rynków towarowych i transportowych po akcesji nowych krajów do UE w 2004 r.,
- zmian struktury gospodarczej w nowych krajach członkowskich – wzrostu sektora usług i eksportu usług,
- postępującej koncentracji łańcuchów dostaw w relacjach zachodnich (porty niemieckie, holenderskie) jako następstwa rozbudowy stałych połączeń drogowych i kolejowych w regionie bałtyckim (rozbudowa Øresund i Fehmarnbelt),
- narastających ograniczeń w przewozach drogą morską na Bałtyku (zagrożenia ekologiczne itp.).

Ponadto, już w niedalekiej perspektywie, w wyniku postępującego globalnego ocieplenia powinny zostać uruchomione z Europy połączenia morskie północno-wschodnie na Daleki Wschód i północno-zachodnie do Kanady i USA. Zmieni to zasadniczo dotychczasowy układ przepływu strumieni masy towarowej przemieszczanej w relacjach lądowo-morskich w Europie Północnej, prowadząc do znacznej marginalizacji RMB.

Jak stworzyć porty czwartej generacji

W tej sytuacji, przy nadal niedostatecznym systemie powiązań komunikacyjnych polskich portów morskich z zapleczem krajowym i międzynarodowym (Europa Środkowo-Wschodnia), niedorozwoju transportu intermodalnego i logistycznych rozwiązań (systemów) integrujących polskie porty morskie z układem sieci międzynarodowych łańcuchów dostaw, ich funkcja transportowa w jej dotychczasowym kształcie ulegać będą stopniowej redukcji. By sprostać wymogom otoczenia (wzrastająca rola przewozów intermodalnych i dominacja technologii ro-ro w przewozach bałtyckich), polskie porty morskie muszą, przełamując istniejące ograniczenia, ewoluować stopniowo w kierunku portów tzw. czwartej generacji, tj. intermodalnych węzłów transportowych i centrów dystrybucyjno-logistycznych.

Ten kierunek ewolucji widoczny jest już wyraźnie we wszystkich polskich portach, które zainteresowane są obsługą żeglugi bliskiego zasięgu (*short sea shipping* – SSS) oraz włączeniem się do układu autostrad morskich – zarówno bałtyckich, jak i Morza Północnego. Ich wysiłki, które powinny przynieść efekty w postaci większej wartości dodanej generowanej przez te obiekty oraz przynajmniej utrzymania obecnych przewag

konkurencyjnych, jakie uzyskały w określonych segmentach rynku usług portowych, powinny być wspierane zarówno przez miasta portowe i regiony nadmorskie, jak i państwo. Działania na rzecz promocji rozwoju sektora portowego wyrażać się powinny w tworzeniu warunków do rozwoju tzw. transport loco, a więc aktywizacji rozwoju przemysłu na terenach portowych i w strefach przyportowych, a także różnych form działalności handlowej, np. tworzenia domów sklądowych, stref wolnocłowych itp. Zdecydowanie bardziej aktywne powinny być również działania wspierające rozwój szeroko rozumianej turystyki morskiej, stwarzającej podstawy do zdynamizowania rozwoju żeglugi promowej i wzrostu liczby zawinięć wycieczkowców. Bez wspólnych, zintegrowanych działań państwa, władz regionalnych i miast portowych realizacja tego celu będzie niemożliwa.

Dla zdynamizowania rozwoju polskich portów morskich w ich pełnym, wielofunkcyjnym wymiarze konieczne jest także wzmocnienie pozycji zarządów portów jako autonomicznych, suwerennych podmiotów zarządzających całym obszarem znajdującym się w granicach administracyjnych portów. Podmioty te powinny być jedynym realnym gospodarzem terenów portowych i zarządcą składników infrastruktury o charakterze publicznym – ogólnodostępnym. Bez pełni władztwa w tym zakresie nie będą one w stanie kreować koniecznego ładu przestrzennego, społecznego, ekonomicznego i ekologicznego. Nikt inny natomiast (z terenową administracją morską włącznie)

wymogu tego nie zrealizuje. Co więcej, tylko taki model zarządzania obszarami portowymi jest zgodny z koncepcją i modelem organizacji i funkcjonowania rynków transportowych (przemysłów sieciowych) UE, opartym na rozdzieleniu funkcji operatorskich od funkcji zarządcy sieci i regulatora dostępu do rynku oraz na zasadach zintegrowanego zarządzania obszarami morskimi.

Jeśli polskie porty morskie nie dostosują się do tych wymogów, które obowiązują już we wszystkich sektorach transportu, pozostaną faktycznie na marginesie mozolnie budowanej tzw. wspólnej europejskiej przestrzeni transportowej, ze wszystkimi tego skutkami. By przybliżyć się do tej europejskiej wizji i sprostać jednocześnie wymogom internalizacji kosztów zewnętrznych, jakie nakłada na porty *By sprostać wymogom otoczenia, polskie porty morskie muszą, przelamując istniejące ograniczenia, ewoluować stopniowo w kierunku portów tzw. czwartej generacji, tj. intermodalnych węzłów transportowych i centrów dystrybucyjno-logistycznych.* również tzw. Zielony Pakiet Komisji Europejskiej z lipca 2008 r., konieczne staje się również szybkie zakończenie procesu restrukturyzacji sektora eksploatacji w portach morskich i oddzielenie podmiotowo-własnościowej sfery operatorskiej od sfery administracyjno-zarządczej w portach, m.in. poprzez przebudowę układu stosunków własnościowych. Bez tego typu transformacji sektora portowego, nawet w warunkach znacznej poprawy dostępności transportowej do portów, nie tylko nie uzyskają one spodziewanych przewag konkurencyjnych w RMB, ale i mogą utracić już posiadane w wybranych segmentach rynku.

NIE ODWRACAJMY SIĘ OD MORZA

Potencjał rozwojowy Pomorza na tle regionów Unii Europejskiej jest oceniany jako przeciętny. Pomorze jest bowiem regionem relatywnie niewielkim, peryferyjnie położonym i stosunkowo słabo dostępnym – co jest zarówno funkcją peryferyjnego położenia, jak i niedorozwoju infrastruktury komunikacyjnej. Model rozwojowy Pomorza można uznać za ekstensywny, oparty jest on bowiem na tradycyjnych czy wręcz schyłkowych sektorach gospodarki oraz prostej przewadze kosztowej, która jednak stopniowo zanika. Wychodząc z niskiego, jak na standardy europejskie, poziomu rozwoju, Pomorze, pod warunkiem w miarę korzystnej koniunktury globalnej i niepopelniania większych błędów w polityce gospodarczej, spodziewać się może utrzymania relatywnie wysokich stóp wzrostu PKB per capita przynajmniej w perspektywie średniookresowej, zgodnie z hipotezą doganiania (ang. *catching-up*). Proces ten pozwoli na redukcję przynajmniej części pierwotnej luki rozwojowej w stosunku do regionów Europy Zachodniej. Ten prosty potencjał wzrostu będzie się jednak z czasem wyczerpywał – dalsza progresja będzie wymagała zasadniczej zmiany modelu rozwojowego.

Pomorze przegrywa na zmianach

Patrząc na rozwój regionu z perspektywy historycznej, należy zauważyć, że od dłuższego czasu zarówno międzynarodowe, jak i krajowe znaczenie regionu maleje. Największe było wtedy, gdy w wyniku zbiegu kompleksu czynników Gdańsk, a później również w mniejszym stopniu Gdynia, odgrywały rolę swoistego polskiego okna na świat – kiedy były aktywnym pośrednikiem w wymianie handlowej między bogatym Zachodem a wschodem Europy. Gdańsk był w tamtym okresie jednym z najbogatszych i największych miast kontynentu. Wraz z upływem czasu zmieniły się jednak zasady gry rynkowej – zmiany geopolityczne, postęp technologiczny czy w końcu rozwój współczesnej infrastruktury sieciowej – niekorzystnie wpływając na rozwój regionu. Handel państw UE odbywa się przede wszystkim w obrębie rynku wewnętrznego; podobnie jest w Polsce, gdzie w wyniku transformacji systemowej oraz procesów integracyjnych doszło do geograficznej reorientacji wymiany handlowej. Na europejskim rynku wewnętrznym gros produktów transportowanych jest na relatywnie krótki dystans,

dr Tomasz Brodzicki

*Katedra Ekonomiki Integracji
Europejskiej
Wydział Ekonomiczny,
Uniwersytet Gdański*

z wykorzystaniem transportu kołowego oraz kolejowego. W każdym przypadku o wyborze środka transportu decyduje bowiem prosty i racjonalny rachunek ekonomiczny. Porty, odpowiedzialne w przeszłości za większość transportu w obrębie kontynentalnej Europy, zeszyły w tym ujęciu na plan dalszy. Ze względów oczywistych obsługują one współcześnie handel na duże odległości w wymiarze transkontynentalnym. Pomimo dominacji wymiany na krótki dystans, procesy globalizacyjne w gospodarce mogą dać nowy impuls rozwojowy miastom portowym.

Globalizacja przynosi zasadnicze zmiany w logistyce produkcji. Dominować zaczął preferowany przez koncerny transnarodowe model fragmentaryzacji procesów produkcyjnych, bazujący na maksymalnym wykorzystaniu przewag poszczególnych lokalizacji w skali globalnej. Powstały globalne sieci poddostawców, dochodzi do przemieszczania punktów dystrybucyjnych, a w konsekwencji gwałtownego wzrost wolumenu frachtu morskiego. W jego obrębie doszło do konteneryzacji oraz wyłonienia się systemu *hub and spoke* – głównych portów bazowych oraz sieci portów regionalnych obsługiwanych tzw. feederami (takim centrum regionalnym jest m.in. Trójmiasto). Wzrosło też stopniowo znaczenie transportu intermodalnego, efektywnie wykorzystującego różne uzupełniające się środki transportu. Procesy te wzmogły konkurencję pomiędzy portami a operatorami terminali, pojawili się też globalni operatorzy terminali kontenerowych (jak Hutchinson, PSA czy APM Terminals). Doszło do integracji pionowej, tzn. część armatorów stała się również operatorami terminali kontenerowych. Wzrosło także znaczenie otoczenia portów – w obszarze ich ciężenia pojawiły się znaczące tereny inwestycyjne, które w wyniku wysoce kapitałochłonnych inwestycji stały się centrami logistyczno-produkcyjnymi.

Co prawda obecny kryzys gospodarczy doprowadził do gwałtownego załamania się wolumenu obrotów handlowych na świecie (analiza danych miesięcznych WTO wskazuje na spadek wolumenu wymiany do poziomu z 2004 roku), jednak w dłuższej perspektywie sytuacja wróci do normalności. Kryzys może doprowadzić m.in. do przyspieszenia realokacji centrum gospodarki światowej do Azji Południowo-Wschodniej, a dostępność do tego perspektywnego rynku może nabrać decydującego znaczenia. Fracht morski będzie się musiał dalej dynamicznie rozwijać.

Kryzys może doprowadzić m.in. do przyspieszenia realokacji centrum gospodarki światowej do Azji Południowo-Wschodniej, a dostępność do tego perspektywnego rynku może nabrać decydującego znaczenia. Fracht morski będzie się musiał dalej dynamicznie rozwijać.

Potencjał zaklęty w portach i ich zapleczu

Nie da się ukryć, że na tle innych regionów kraju nadmorskie położenie jest zasadniczym wyróżnikiem Pomorza. Od morza nie należy się więc odwracać plecami – to ono zawsze było źródłem prosperity regionu. Endogeniczny potencjał wzrostowy Pomorza jest w dużym stopniu funkcją potencjału rynkowego aglomeracji trójmiejskiej (wielkości rynku lokalnego) oraz skupionego na terenie województwa – również poza Trójmiastem, w istotnych ośrodkach subregionalnych – relatywnie niewielkiego potencjału przemysłowego i sektora usług. Historycznie rzecz biorąc, siłą napędową rozwoju Pomorza był handel morski, czy szerzej – gospodarka morska (m.in. stocznie, rybołówstwo i rybactwo, przetwórstwo ryb itd.). To porty morskie w dużym stopniu pozwoliły Pomorzu osiągnąć jego współczesny potencjał jednego z większych współczesnych ośrodków metropolitalnych. Porty morskie dawały więc i dają Pomorzu swoisty bonus rozwojowy. Kluczowe pytanie brzmi: czy potrafimy ten potencjał docenić i w pełni wykorzystać? Można mieć wiele wątpliwości.

W stosunku do innych regionów czy ośrodków metropolitalnych Polski o rozbudowanej funkcji logistycznej specyfiką Pomorskiego jest oczywiście jego zdominowanie przez infrastrukturę obsługującą transport morski. Współczesne porty Gdańska i Gdyni należy uznać z perspektywy globalnej za porty dowozowe o znaczeniu regionalnym. Dysponują one łącznie potencjałem wejścia do grupy portów dużych, przy utrzymaniu wysokiej dynamiki wzrostu wolumenu obrotów – w dużym stopniu będzie to zależało od dynamiki, struktury i kierunków polskiej wymiany handlowej oraz państw sąsiadujących. Wysoka dynamika wymiany z państwami odległymi będzie promowała rozwój portów Pomorza pod warunkiem poprawy ich oferty, zwłaszcza w zakresie obsługi ruchu kontenerowego. Na świecie funkcjonuje dziś około 600 portów kontenerowych, obsługujących łącznie około 400 mln TEU, z czego największe porty (powyżej 1 mln TEU) obsługują ponad dwie trzecie ruchu kontenerów. Spodziewane tempo wzrostu globalnych przeładunków kontenerowych szacuje się na 8 do 9 proc. rocznie, przy wzroście zdolności przeładunkowych na poziomie około 4 proc. rocznie – oznacza to wzrost globalnego stopnia wykorzystania terminali do poziomu około 90 proc.

i problem kongestii w wiodących hubach globalnych. Współczesny kryzys może odłożyć ten problem w czasie. Może to również dotyczyć portu w Hamburgu, który dzięki położeniu, wielkości (efekt skali i zakresu) oraz wprowadzonym rozwiązaniom logistycznym paradoksalnie jest w tym momencie największym portem kontenerowym obsługującym polską wymianę handlową. Inwestycje poczynione w portach Trójmiasta, w tym budowa DCT (*Deepwater Container Terminal*), może pozwolić Pomorzu na przejęcie części ruchu z „zakorkowanych” hubów i w tym należy upatrywać szansy na rozwój. Z wielu względów – m.in. specyfiki akwenu Morza Bałtyckiego – stworzenie realnej konkurencji dla Hamburga jest niemożliwe.

W gospodarce globalnej opierającej się na niepomahowanej konkurencji premiiowane było, jest i będzie podejmowanie ryzyka. Analogicznie do wiodących portów globalnych porty Gdańska i Gdyni muszą przejść na kolejny etap rozwoju, stając się portami trzeciej generacji – zintegrowanymi centrami logistycznymi, jądrem pomorskiego klastra LTD. Klaster będzie się oczywiście rozwijał wokół portów, ale musi on wykorzystywać inne lokalne atuty: potencjał magistrali kolejowej oraz autostrady A1 z bezpośrednim połączeniem do portów, rozległe tereny inwestycyjne na terenie i w bezpośrednim zapleczu portów oraz potencjał trzech pomorskich lotnisk – Rębiechowa, Babich Dołów i Pruszcza Gdańskiego. Tylko to umożliwi mu stanie się kompletnym, wielofunkcyjnym, w pełni multimodalnym centrum preferowanym przez współczesny biznes.

Pomorski klaster LTD

Rozwój pomorskiego klastra LTD przełoży się poprzez efekt synergii na zdynamizowanie rozwoju innych klastrów w regionie, niewątpliwie poprawiając atrakcyjność inwestycyjną całego regionu. Działania zmierzające do rozwoju klastra LTD należy wdrażać szybko i konsekwentnie – konkurencja w obszarze Bałtyku nie śpi (czego przykładem są projekty inwestycyjne realizowane w fińskim Turku). Obecny kryzys na pewno nie może być argumentem za przyhamowaniem rozpoczętych procesów inwestycyjnych, które mogą

doprowadzić m.in. do długo oczekiwanej skokowej poprawy dostępności komunikacyjnej regionu. Rozwój podstawowej infrastruktury transportowej jest bowiem warunkiem sine qua non rozwoju regionów, zwłaszcza peryferyjnych. Wejście do UE i w konsekwencji dostęp do środków wspólnotowej polityki strukturalnej dały nam realną szansę nadrobienia ogromnych zaległości w tym zakresie.

Co zatem powinno być celem rozwoju pomorskiego klastra LTD? Na pewno zwiększenie udziału portów Trójmiasta w obsłudze wymiany handlowej Polski i państw sąsiednich – przejęcie części obrotów z zasadniczych hubów (co oznacza konieczność dostarczenia pełnej oferty). Po drugie, wzrost stopnia przetworzenia ładunków w portach

Co powinno być celem rozwoju pomorskiego klastra LTD? Zwiększenie udziału portów Trójmiasta w obsłudze wymiany handlowej Polski i państw sąsiednich, wzrost stopnia przetworzenia ładunków w portach lub na ich bezpośrednim zapleczu, przyciągnięcie do regionu dużych inwestorów branżowych i ich silne zakorzenienie w regionie.

tach lub na ich bezpośrednim zapleczu w ramach wyspecjalizowanych centrów logistyczno-produkcyjnych. Po trzecie, przyciągnięcie do regionu dużych inwestorów branżowych i ich silne zakorze-

nienie w regionie. Zaplecze portów musi stać się również centrum produkcyjnym, a tym samym należy wprowadzić system zachęt i bodźców analogiczny do specjalnych stref ekonomicznych. Podejmowane działania idą ogólnie w tym kierunku – należy je jednak zdynamizować.

Oczywiście, rozwój klastra LTD nie powinien być jedynym priorytetem Pomorza – należy szukać innych źródeł rozwoju w sektorze ICT, rolno-spożywczym czy turystyce. Pamiętajmy jednak, że w perspektywie długookresowej o rozwoju regionu będzie decydowała dostępność kapitału ludzkiego oraz zdolność do szybkiego uczenia się i elastycznego dostosowywania do zmieniających się uwarunkowań. Dobrym przykładem dla Pomorza może stać się – jakże nam historycznie i geograficznie bliski – hanzeatycki Hamburg, który poza sektorem LTD ma jeszcze kilka innych filarów gwarantujących mu stały rozwój i utrzymanie wysokiego przeciętnego standardu życia – nadrzędnego celu, do którego wszyscy powinniśmy zgodnie dążyć.

PO PIERWSZE, INFRASTRUKTURA

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk

Leszek Szmidtke: Wyobraża pan sobie największe kontenerowce wpływające do portu w Gdańsku?

Ryszard Strzyżewicz: Wróciłem niedawno z Flandrii. Tamtejsze porty w Antwerpii, Gandawie, Zeebrugge czy nawet w Ostendzie mają ogromne zaplecze gospodarcze. W promieniu 500 kilometrów jest ekonomiczne serce Europy. To jak magnes przyciąga do tych portów armatorów i ich ładunki. W podobnej sytuacji są porty holenderskie i zachodniej części Niemiec. Mogę więc sobie wyobrazić, że największe kontenerowce przyplływają do portu w Gdańsku, wiem natomiast, że nasze zaplecze gospodarcze jest jeszcze zbyt słabe, żeby zapełnić te kontenery.

– **Port w Gdańsku ma być największym hubem na Bałtyku, a przeładunki kontenerowe sięgnąć mają nawet 2,5 mln TEU rocznie – o takich planach można przeczytać na waszej stronie internetowej. Brzmi to jak życzenie z bajki o złotej rybce.**

– Jeżeli zsumujemy Polskę, Słowację, Węgry, zachodnią Białoruś oraz północno zachodnią Ukrainę to mamy około 70–80 milionów ludzi. Niestety, poziom rozwoju

dr Ryszard Strzyżewicz

prezes
Zarządu Morskiego
Portu Gdańsk S.A.

gospodarczego tych krajów nie jest porównywalny z krajami położonymi wzdłuż Renu. Jednak zamożność w naszej części Europy będzie wzrastała i powinniśmy się do tego przygotować. Terminal DCT ma bardzo duży potencjał. Chcemy też stworzyć odpowiednie warunki do przeładunku suchych ładunków masowych. Jednak to inwestorzy zadecydują, co zostanie z tych zamiarów. Z jednej strony wspomniane DCT, z drugiej Sea-Invest, wielki branżowy inwestor, który kupił spółkę Port Północny oraz PERN, który chce zbudować bazę ładunków płynnych – ropopochodnych. W tym ostatnim przypadku nie tylko powody ekonomiczne decydują o inwestycji, ale również bezpieczeństwo energetyczne kraju. Poszukujemy też inwestora dla naszej największej spółki eksploatacyjnej. Te cztery podmioty same będą się zajmowały akwizycją na dużą skalę.

– Plany rozbudowy, chociaż nie tak imponujące, ma też gdyński port. Jak jest postrzegany: jako konkurent czy może partner?

– Jest i współpraca, i konkurencja. Są sprawy, o które musimy zabiegać wspólnie. Doskonałym przykładem jest sprawa podatku VAT, który w zachodnio europejskich portach jest ściągany na zasadach znacznie korzystniejszych dla firm działających w obrocie portowym, niż u nas. A mamy przecież gorsze położenie komunikacyjne niż porty leżące nad Morzem Północnym. To dodatkowo osłabia naszą pozycję. A poza tym Gdynia oraz Gdańsk stanowią w rzeczywistości zespół portowy...

Między gdyńskim a gdańskim portem jest i współpraca, i konkurencja. Są sprawy, o które musimy zabiegać wspólnie. Doskonałym przykładem jest sprawa podatku VAT, który w zachodnio europejskich portach jest ściągany na zasadach znacznie korzystniejszych dla firm działających w obrocie portowym, niż u nas. A poza tym Gdynia oraz Gdańsk stanowią w rzeczywistości zespół portowy...

– Może raczej powinny stanowić.

– Są przykłady wspólnej polityki portów wcześniej konkurujących. Najbliżej nas Kopenhaga i Malmö dobrze współpracują, chociaż są położone w różnych krajach. U nas sytuacja jeszcze do tego nie dojrzała. Nie wiemy, co się wydarzy w następnym pokoleniu, może Gdańsk i Gdynia będą jednym zespołem portowym.

– W tym pokoleniu macie wiele wspólnych problemów, przede wszystkim fatalny dostęp do portów od strony lądu. Zarządy portów nie przyspieszą budowy autostrady A1 czy remontu linii kolejowej E65. Dlaczego kolejnym rządów brakuje woli rozwiązania tego problemu?

– Jeżeli spojrzymy wstecz, to ostatnie 20, 30, a może nawet więcej lat pokazało, że jesteśmy krajem lądowym. Ponad 500 kilometrów wybrzeża i cztery duże porty – to się nie przekłada na takie rozumienie morza jak w Holandii, Belgii czy Wielkiej Brytanii. W Polsce gospodarka morska ma charakter rezydualny w stosunku do reszty gospodarki.

Poza Odrą, której potencjał nie jest obecnie w pełni wykorzystywany, rzeki w Polsce nie pracują dla gospodarki. Natomiast zachodnioeuropejskie porty w znacznym stopniu swój kontakt z zapleczem opierają na transporcie rzeczonym. Rzeczywiście, nie widziałem jakiejś determinacji u kolejnych rządów by poprawić tę komunikację. Proszę się więc nie dziwić, że zachodnia część Polski lepiej jest skomunikowana z portami niemieckimi, holenderskimi i belgijskimi

Jednym z efektów takiego podejścia jest słabe powiązanie drogowe i kolejowe portów z resztą kraju. Nawet nie wspominam o śródlądowym transporcie wodnym. Poza Odrą, której potencjał nie jest obecnie w pełni wykorzystywany, rzeki w Polsce nie pracują

dla gospodarki. Natomiast zachodnioeuropejskie porty w znacznym stopniu swój kontakt z zapleczem opierają na transporcie rzeczonym. Rzeczywiście, nie widziałem jakiejś determinacji u kolejnych rządów by poprawić tę komunikację. Proszę się więc nie dziwić, że zachodnia część Polski lepiej jest skomunikowana z portami niemieckimi, holenderskimi i belgijskimi.

– Nie dziwię się, ale mam wątpliwości co do polityki transportowej państwa. Autostrady A4 i A2 są najbardziej zaawansowane. Przecinają Polskę z zachodu na wschód, czyli ułatwiają właśnie transport do zachodnioeuropejskich portów.

– Potrzebujemy autostrady A1, potrzebujemy również dobrego połączenia z Warszawą, gdyż jest to bardzo ważny ośrodek polskiej gospodarki. Zlokalizowano tam wiele firm wytwarzających zaawansowane produkty, a takie transportuje się właśnie kontenerami przez porty. Dodatkowo zyskamy dostęp do zachodniej Białorusi i Ukrainy, jeśli oczywiście będą tam prowadziły kontynuacje „drogi warszawskiej”. Nie można też zapominać o analogicznych połączeniach kolejowych. Przypomnę raz jeszcze, że ta część Europy jest mniej zamożna i trzeba czasu oraz wysiłku, żeby dorównała poziomowi zachodnioeuropejskiemu.

– Spora część obrotów portów w Gdańsku i Gdyni to handel z krajami nadbałtyckimi. Poważną konkurencją są jednak ukształtowane korytarze transportowe ze Szwecji do Niemiec. Dodatkowo od niedawna dostępne jest połączenie drogowo-kolejowe przez mosty.

– Rzeczywiście, główny strumień bałtyckiego handlu skonteneryzowaną drobnicą płynie z portów szwedzkich i fińskich do niemieckich. Ta masa ładunkowa zacznie przybywać również do nas, gdy nasz poziom zamożności będzie większy niż obecnie.

– **Niedawno 28 krajów podpisało porozumienie, którego celem jest budowa kolejowego połączenia transazjatyckiego. Mają powstać dwa szlaki: północny oraz południowy, które połączą Chiny i Indie z Europą Zachodnią. Czy może to stanowić zagrożenie dla europejskich i bałtyckich portów?**

– Niedawno w białoruskim ministerstwie transportu rozmawialiśmy o kolejowym transporcie kontenerów. Część składów przejeżdża tranzytem przez Białoruś aż spod Chin do krajów Europy Zachodniej. Firma CTL Logistics buduje w pobliżu Kuźnicy Białostockiej duży terminal do przeładunku kontenerów. Firma żegluga Maersk, która przeniosła się z Gdyni do Gdańska, jest zainteresowana takim szlakiem. Wspomniane firmy nawiązały dzięki nam kontakt i jest szansa, że kontenery wędrujące tym szlakiem będą przechodziły przez gdański port. Szansa tym większa, że na Zachodzie coraz częściej przewoźnicy trafiają na barierę kongestii, czyli nadmiernego zatłoczenia na szlakach komunikacyjnych. Dlatego między innymi polityka transportowa Unii Europejskiej kładzie coraz większy nacisk na transport morski.

– **Bałtyk już jest morzem bardzo zatłoczonym i nie wiadomo, czy unijna polityka transportowa nie przegra z unijną polityką ochrony środowiska naturalnego.**

– Niemcy szykują się do modernizacji Kanału Kilońskiego, aby mogły tamtędy przepływać statki o większej niż obecnie wielkości. Dzięki temu duże jednostki wpłyną na Bałtyk co najmniej o dzień szybciej, gdy nie będą musiały opływać Danii. Moim zdaniem jest to dla gdańskiego portu duża szansa. Przewoźnikom będzie się opłacało transportować towary do bałtyckich portów bardziej niż drogami lub koleją z Hamburga albo Bremerhaven do Polski.

– **Koncentrujemy się na obrocie towarowym, ale w waszych planach jest też mowa o rozbudowie terminali pasażerskich. Czy pojawią się nowe połączenia promowe, a ruch pasażerski w naszych portach będzie się zwiększał?**

– Port w Ostendzie ma połowę naszego obrotu towarowego, ale kilkakrotnie więcej pasażerów. Ruch promowy do Wielkiej Brytanii jest jego filarem. Uważam, że port gdański będzie się rozwijał także w tym kierunku. Mamy terminal promowy na Westerplatte. Niestety, ruch w tej chwili jest tam niewielki, między innymi z powodu słabego połączenia drogowego z centrum Gdańska. Z portu w Gdyni do centrum miasta jest bardzo blisko, czego możemy tylko pozazdrościć. W planach jest porządna droga. Będzie ona tym bardziej potrzebna, że Westerplatte w najbliższych latach ma się zmienić. Zrekonstruowane zostaną dawne umocnienia, rozbudowana część muzealna, przybędzie dzięki temu turystów. To również może zwiększyć promowy ruch pasażerski. Ta część portu zyska też na atrakcyjności, kiedy powstanie Trasa Sucharskiego i kiedy będzie można przejechać tunelem pod Martwą Wisłą.

– **Gdańsk jest udziałowcem spółki zarządzającej portem. Jednak słychać głosy, że samorzady mają zbyt duży wpływ na porty; inni twierdzą, że jest on zbyt mały. Jak pogodzić interesy samorządów i państwa?**

– Teoretycznie miasto może mieć do 1/3 udziałów w spółce akcyjnej Zarząd Morskiego Portu Gdańsk. W tej chwili ma niewiele ponad 2 proc. Zwiększenie udziałów jest możliwe np. poprzez aport gruntów. Miasto tego nie robi, być może dlatego, że nie widzi bezpośrednich z tego korzyści. Cały zysk wypracowany przez spółkę kierujemy bowiem na rozwój portu.

– **Ale są również inne zyski wynikające ze zwiększania ruchu towarowego oraz pasażerskiego.**

– Mam wrażenie, że nasze miasta bardziej odczuwają dolegliwości z powodu licznych samochodów z kontenerami niż zyski wynikające ze zwiększającego się ruchu towarowego. Braki w infrastrukturze drogowej oraz kolejowej są problemem nie tylko dla portu. Jednak bardzo liczymy na współpracę, na to, że 180 hektarów należących do miasta, a graniczących bezpośrednio z portem, zostanie w przyszłości zagospodarowanych i na przykład powstanie tu centrum logistyczne. Wzrastający ruch w terminalu DCT spowoduje, że coraz większe będzie zapotrzebowanie na dodatkowe usługi. Musimy przekroczyć pewną masę krytyczną, która wywoła większe zainteresowanie miasta naszym portem.

– **Wiele portów ma charakter miejski, czyli samorząd bezpośrednio decyduje o samym porcie i jego otoczeniu. Czy takie rozwiązanie jest bardziej efektywne?**

– Prezydent Paweł Adamowicz nie kryje, że takie rozwiązanie bardzo by mu odpowiadało. Nie możemy jednak zapominać o znaczeniu portów dla całego kraju. Gdyby

pojawily się problemy z zaopatrzeniem w ropę naftową drogą lądową, to przez gdański port można w pełni uzupełnić te braki. Porty mają więc znaczenie strategiczne i dlatego, jak sądzę, państwo raczej szybko nie sceduje swoich kompetencji na samorządy.

– **Dziękuję za rozmowę.**

KONKURENCJA JEST POŻĄDANA

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk

Leszek Szmidtke: Dystans między największymi portami europejskimi a polskimi zwiększa się czy gonicie czołówkę?

Janusz Jarosiński: Jeżeli weźmiemy pod uwagę obrót ładunków, o dystans jest ogromny. Bałtyk jest morzem peryferyjnym i tutejsze porty mają inny charakter niż Hamburg czy Bremerhaven. Kiedy jednak spojrzymy na porównywalne kategorie, takie jak konkurencyjność czy oferowane usługi, to nie odbiegamy od portów europejskich. Tempo obsługi statków ro-ro w Gdyni jest takie samo lub nawet szybsze niż na przykład w fińskich portach. Kontenerowce są również obsługiwane na przyzwoitym europejskim poziomie. Mamy porównywalny sprzęt, równie nowoczesne suwnice i tak samo dobrze wykwalifikowanych dokerów.

– **Jednak zewnętrzna infrastruktura odbiega od przyzwoitego europejskiego poziomu.**

– Dostępność do naszych portów rzeczywiście jest gorsza. W Gdyni ten dystans ulega poprawie i za rok będę mógł powiedzieć, że dostęp drogowy jest na poziomie europejskim. Lada chwila zakończymy nowy odcinek ulicy Polskiej, która łączy się

Janusz Jarosiński

prezes
Zarządu Morskiego
Portu Gdynia S.A.

z dwupasmową ulicą Janka Wiśniewskiego, następnie z Estakadą Kwiatkowskiego, obwodnicą, a później autostradą A1.

– **Infrastrukturę drogową można poprawić. Niestety, nie poprawicie położenia geograficznego i tym samym Gdynia nigdy nie stanie się jednym z największych portów przeładunkowych w Europie.**

– Z tym musimy się pogodzić i szukać szansy gdzie indziej. Cały czas trzeba się zastanawiać, jakie ładunki możemy pozyskać w przyszłości, z jakich kierunków, co trzeba zrobić w samym porcie, żeby armatorzy chcieli do nas zawiązać.

– **W takim razie co możecie zrobić samodzielnie lub we współpracy z innymi partnerami, żeby wzmocnić swoją konkurencyjność w perspektywie 10–20 lat? Czy macie pomysł, który sprawi, że za kilkanaście lat Gdynia będzie nie trzecim, lecz drugim portem na Bałtyku pod względem przeładunku kontenerów?**

– Mamy trzy kierunki rozwoju: wspomniane kontenery, segment ro-ro i przewozy promowe. W ostatnich latach mniej więcej 80–85 proc. morskich obrotów kontenerowych w Polsce należało do gdyńskiego portu. Tyle że niemal nie mieliśmy krajowej konkurencji. Dziś jest inaczej, w bezpośrednim sąsiedztwie wyrósł nam terminal o dużych ambicjach. W przyszłości suma naszych przeładunków będzie decydowała o pozycji na Bałtyku.

– **Ale połączenie przeładunków Gdyni i Gdańska nie spowoduje, że staniecie się wspólnym organizmem. Będziecie bardziej konkurować niż współpracować.**

– Konkurencja jest bardzo pożądana. Wysoka jakość naszej obsługi wynika właśnie z tego, że cały czas czuliśmy na plecach oddech gdańskiego portu. Więcej inwestowaliśmy, więcej się szkoliliśmy, byliśmy bardziej efektywni dzięki lokalnej konkurencji. Podejrzewam, że za chwilę zapyta pan, czy nie powinniśmy być wspólnym organizmem.

– **To naturalne pytanie, zwłaszcza że jest wiele przykładów wspólnego zarządu kilkoma portami.**

– Na świecie są różne modele zarządzania. Porty położone blisko siebie konkurują, inne, nawet odległe od siebie, jak

w Kopenhadze i Malmö, od pewnego czasu współpracują, ale znajdują się w dwóch różnych krajach i tym samym mają różne zaplecza.

– **Gdańsk i Gdynia mają to samo zaplecze.**

– Tak, i wielu klientów korzysta zarówno z portu w Gdyni, jak i w Gdańsku. Na początku lat 90. ubiegłego wieku były to dwa takie same organizmy. Wówczas zarządy obu portów wybrały odmienne drogi rozwoju. W Gdańsku postawiono na spółki pracownicze, my zdecydowaliśmy się na jednoosobowe spółki, których właścicielem był zarząd portu. Dziś widać, że nasza droga była bardziej efektywna. Pozyskujemy nowych inwestorów, dodatkowe środki na rozwój. Nasze udziały w spółkach są produktem, który oferujemy na rynku. Doświadczenia są różne, niektóre spółki sprzedaliśmy, a inne, mimo kilkakrotnych prób, nadal nie znalazły nabywców. Mam nadzieję, że proces transformacji zostanie zakończony w ciągu 3–4 lat.

– **W 2003 roku opracowaliście strategię rozwoju portu, zakładającą między innymi stały wzrost obrotów. Tak było do ubiegłego roku, gdyż chyba nikt nie przewidywał takiego spadku przewozów jak obecnie. Strategia wylądowała w koszu?**

– Zakładaliśmy, że obroty będą stabilne na poziomie 15–16 milionów ton, będzie się natomiast zmieniała struktura przeładunków. W 2007 roku odnotowaliśmy wzrost znacznie większy niż planowaliśmy, ale potraktowaliśmy to jako „wypadek przy pracy”. Bardzo chcielibyśmy, żeby to było powyżej 17 mln ton, ale na przykład odejście tak znaczącej firmy jak Maersk spowodowało, że obroty spadły o blisko 10 proc. Nawet bardzo aktywnymi działaniami na rynku szybko tego nie zrekompensujemy.

Przyjęta w 2003 roku strategia nie jest dokumentem, którego nie można zmieniać. Zakładaliśmy na przykład, że będą się zwiększały przewozy promowe, że pojawią się na trasach nowe i większe jednostki, że pozyskamy wreszcie nową linię ładunkową. Dziś okazuje się, że nie będzie nowych promów na linii Gdynia–Karlskrona. Skoro nie będą przyływały wcześniej niż w 2015 roku, nie budujemy nowego terminalu. Jednak zmiana dotyczy tylko terminalu, a nie infrastruktury drogowej.

– **Dobre połączenia drogowe w przypadku portów to konieczność, a nie przewaga konkurencyjna. Dla tego musicie się postarać o pomysł, który spowoduje,**

Konkurencja jest bardzo pożądana. Wysoka jakość naszej obsługi wynika właśnie z tego, że cały czas czuliśmy na plecach oddech gdańskiego portu. Więcej inwestowaliśmy, więcej się szkoliliśmy, byliśmy bardziej efektywni dzięki lokalnej konkurencji.

że większość kontenerów kierowanych do Polski nie będzie przechodziła, jak teraz, przez port w Hamburgu. Może przesadzam, ale mówiąc o rozwoju, należy chyba myśleć w takich kategoriach.

– Hamburg będzie jeszcze przez długi czas ważnym, a może najważniejszym portem kontenerowym dla Polski. Poprawiamy ciągle warunki nawigacyjne, statki o zanurzeniu 12,5 metra mogą już wpływać do portu. Jednak największym bałtyckim portem jest, i pewnie jeszcze długo będzie, Sankt Petersburg. Na chwilę zapomnijmy o kryzysie i o tym, kiedy nastąpi jego koniec. Port w Gdyni ma określony rynek. Stopień konteneryzacji tego rynku jest stosunkowo niski. Ważne, co zrobimy teraz, żeby się przygotować na wyzwania po zakończeniu kryzysu.

– Czy wasze „partyzanckie” działania są skutkiem tego, że brakuje szerszych działań, czegoś, co można nazwać polityką morską państwa?

– Nasze działania są oczywiście ważne. Jednak niewiele zrobimy bez wpisywania się w ogólną politykę transportową państwa. Ważny jest rozwój infrastruktury drogowej, kolejowej, polityka przewoźników. Jednocześnie ważne są tendencje na rynku żeglugowym, to, jakie statki będą obsługiwały połączenia. Tylko gdy spojrzymy na te składowe razem, trafimy z naszymi inwestycjami. Jednym z największych osiągnięć w minionych latach była budowa terminalu ro-ro w gdyńskim porcie. Wcześniej zebraliśmy pod jednym dachem armatorów, spedytorów, eksporterów papieru i zapytaliśmy, czego potrzebują. Dziś jesteśmy w ostatniej fazie konsultacji dotyczących budowy nowego magazynu – oczywiście to są inwestycje nieporównywalne – ale próbujemy wyjść naprzeciw potrzebom, które się pojawiają. Słuchamy rynku i analizujemy jego sygnały. W lipcu podpiszemy umowy i jestem pewien, że znajdą się dzierżawcy, a później zabierzemy się za budowę drugiego magazynu. To będą początki centrum logistycznego. Kiedy zacznie się wzrost, musimy być przygotowani.

– Póki co, Deutsche Bahn wraca coraz śmielej na polskie tory, mówi się o reaktywacji „jedwabnego szlaku” w wydaniu kolejowym. Inni wieszczą, że ocieplenie klimatu udrożni północny szlak żeglugowy. To nie są informacje korzystne dla przyszłości naszych portów.

– Liczba kontenerów, które mogą być transportowane koleją transsyberyjską, to niewielki procent morskich przewozów.

Konkurencja kolejowa jest i będzie. Trzeba ją obserwować i analizować, dlaczego klient korzysta z transportu kolejowego, i w porozumieniu z armatorami przygotowywać taką ofertę, która dla handlu będzie ciekawsza. Najważniejszy jest jednak wzrost gospodarczy, gdyż jeżeli nie będzie wzrostu, to nie będzie wymiany handlowej.

– Opinii mówiących o marginalizacji regionu Morza Bałtyckiego jest jednak więcej. Ratunkiem ma być ewolucja w tzw. porty czwartej generacji intermodalnych węzłów transportowych, centrów logistycznych.

– Wróćmy do naszych dwóch priorytetów, czyli do statków ro-ro i przewozów promowych. One są i będą na Bałtyku. Wymiana ze Szwecją będzie się odbywała niemal wyłącznie drogą morską. Z Finlandią też, chociaż teoretycznie możliwa jest droga lądowa, ale to bardzo odległa i niepewna perspektywa. Co do kontenerów, Hamburg jest i będzie zarówno partnerem, jak i konkurentem.

– Czy oczekiwania Komisji Europejskiej w zakresie m.in. sposobu zarządzania w portach są realistyczne?

– Toczą się dyskusje, jaki jest najskuteczniejszy sposób zarządzania. ESPO (European Seaports Organization), czyli organizacja zrzeszająca większość portów europejskich, podejmowała temat opłat portowych. Niewiele z tego wynika. Niemal każdy europejski port rządzi się na swój sposób. W Zatoce Gdańskiej mamy cztery terminale kontenerowe i cztery systemy opłat, trzy waluty (złotówki, euro i dolary). Gdy wejdziemy do strefy euro, ten problem zniknie, ale systemy zarządzania pozostaną mocno zróżnicowane. To jest jeden z elementów konkurencyjności.

– W waszej strategii sporo miejsca poświęca się inwestycjom w portową infrastrukturę. Skąd pieniądze na kosztowne niekiedy pomysły?

– Będziemy inwestować w infrastrukturę portową, żeby na jej bazie rozwijał się biznes. Im lepiej się będzie wiodło prowadzącym działalność, tym więcej na tym skorzystamy. Duże środki inwestujemy też w bezpieczeństwo. Przez lata nie doceniano wagi tego zagadnienia. Dziś armatorzy zwracają uwagę na poziom bezpieczeństwa. Postęp w ostatnich dziesięciu latach jest ogromny. Wreszcie trzecia bardzo ważna rzecz to ochrona środowiska.

– Port gdyński znajduje się wewnątrz miasta, gdzie nie ma zbyt dużo wolnych terenów. To oznacza też, że wiele

waszych przedsięwzięć zależy od współpracy z władzami Gdyni i pośrednio z samorządem regionalnym.

– Nie wyobrażam sobie inwestycji drogowych bez współpracy z gminą. Trasa Kwiatkowskiego oraz ulica Janka Wiśniewskiego są doskonałym przykładem dobrej współpracy. W jednym i drugim przypadku oparliśmy się na środkach unijnych, ale wkład własny był dziełem miasta oraz portu. Chcemy współpracować z każdym, kto pomoże nam w znalezieniu inwestorów albo lepszego pomysłu na zagospodarowanie. Mała wielkość terenu ma również swoją dodatnią stronę, musimy po prostu lepiej wykorzystywać to, co mamy. Wyburzamy krok po kroku magazyny, które już nie cieszą się zainteresowaniem rynku. W to miejsce powstają nowe inwestycje.

– **Wycieczkowce, które w sezonie na kilka godzin zatrzymują się w gdyńskim porcie, oprócz prestiżu**

przynoszą zysk. Czy można na ich obecności budować jakieś plany?

– Nie musieliśmy tworzyć specjalnego nabrzeża, nowej infrastruktury, więc każde zawinięcie statku pasażerskiego przynosi zysk. W ubiegłym roku zarobiliśmy na nich około

Warto podkreślić, że ten segment promowych przewozów wycieczkowych nie odczuwa kryzysu. Ludzie kupujący bilety na takie rejsy to najczęściej emeryci, którzy mają stałe dochody. O statki z takimi pasażerami warto zabiegać.

600 tys. euro. Port zyskuje na atrakcyjności, ale zarabiają na tych wizytach także inni: firmy turystyczne, restauracje, handel, przewoźnicy autokarowi. Warto

podkreślić, że ten segment rynku nie odczuwa kryzysu. Ludzie kupujący bilety na takie rejsy to najczęściej emeryci, którzy mają stałe dochody. O statki z takimi pasażerami warto zabiegać.

– **Dziękuję za rozmowę.**

Romualda Białkowska

*prezes zarządu
Przedsiębiorstwa Połowów
i Usług Rybackich „Szkuner”,
zarządzającego portem
we Władysławowie*

IDZIEMY W KIERUNKU HANDLU I TURYSTYKI

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtko, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk

Leszek Szmidtko: Wjeżdżając na teren portu we Władysławowie, po jednej stronie widzimy cumujące kutry rybackie, po drugiej zaś stojące jachty. To stan na dziś, a jak będzie to wyglądało jutro?

Romualda Białkowska: W przewidywalnej przyszłości obok części rybackiej będzie się rozwijała właśnie turystyka. W tej chwili w porcie bazuje ponad 100 jednostek, z czego 70 to jednostki rybackie, a reszta turystyczne – wożące wędkarzy, stateczki spacerowe i jachty. Rybołówstwo oraz przetwórstwo jeszcze długo będą podstawą działalności naszego portu. Tym bardziej że obok nabrzeży jest ulokowane przetwórstwo rybne, a także fabryka lodu i stocznia remontująca kutry.

– **Porty w Gdyni i w Gdańsku rozwijają terminale kontenerowe oraz ro-ro. Czy w takim porcie jak władysławowski jest miejsce na ruch towarowy?**

– Staramy się wzmacniać znaczenie handlowe portu. Chcemy wyodrębnić miejsce dla nowych usług. Centrum pozostanie dla rybołówstwa, wschodnia część to stocznia rybacka, a południowa będzie miała charakter składowy, handlowy. Już kilka lat temu pojawiła się możliwość eksportu drewna, ale do tego potrzebne jest pogłębienie toru wodnego przy wyjściu z portu, który wciąż jest zapiaszczony – to zadanie Urzędu Morskiego. Tor powinien mieć głębokość 7 metrów, a ma znacznie mniej. Ruch pasażerski odbywa się małymi jednostkami, głównie są to wędkarze wypływający na połów dorszy. Niestety, nie ma u nas regularnych rejsów na Bornholm, tak jak w Darłowie i Kołobrzegu.

– **Czy nie ma zapotrzebowania na tego typu rejsy wycieczkowe?**

– Na razie nie ma zainteresowanych organizowaniem takich rejsów. Jeżeli się pojawią, będziemy rozmawiać, gdyż chcemy się rozwijać także w tym kierunku.

– **Czy oprócz wypraw wędkarskich, krótkich rejsów wycieczkowych czy prywatnych jachtów istnieją nisze w turystycznym wykorzystaniu portu?**

– Trudno powiedzieć, co będzie za kilka lat. Jeszcze niedawno były tylko trzy jednostki wożące wędkarzy, później siedem, a dziś już trzydzieści kutrów i stateczków oferuje takie rejsy. Tak dynamiczny rozwój zachęca nas do rozbudowy zaplecza. Będziemy się ubiegać o środki z Sektorowego Programu Operacyjnego „Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb”. W poprzednim zdobyliśmy około 15 milionów złotych, za co zbudowaliśmy chłodnię składową na prawie tysiąc ton ryb, zmodernizowaliśmy też instalację elektryczną dla cumujących kutrów oraz stację uzdatniania wody zaopatrzoną port. Wejście w życie nowego programu jest nieco opóźnione, ale mam nadzieję, że w najbliższych miesiącach będzie można składać wnioski.

– **Na jakie przedsięwzięcia chcecie zdobyć pieniądze z tego programu?**

– Chcemy między innymi zbudować zaplecze socjalne dla rybaków. To bardzo ważne, gdyż w czasie szczytu dorszowego w naszym porcie bazują kutry z Darłowa i Kołobrzegu.

Główne łowiska znajdują się bowiem w pobliżu naszego portu. Od stycznia do kwietnia gościmy dodatkowo wielu rybaków, którym trzeba zapewnić wikt i opierunek w czasie sztormu. Chcemy też zainwestować w remont chłodni, kupić sztaplarki, zmodernizować fabrykę lodu oraz portowe nabrzeża.

– **Zarządcą portu jest „Szkuner” – firma państwa. Można się domyślać, że kiedyś nastąpi prywatyzacja. Kto wtedy będzie zarządzał portem?**

– Od listopada 2007 jesteśmy jednoosobową spółką skarbu państwa i zapewne będą nas czekać dalsze przekształcenia. Z tego co wiem, Ministerstwo Skarbu przygotowuje strategię prywatyzacyjną, została już do tego wybrana specjalna firma.

– **Czy port jest w stanie samodzielnie funkcjonować?**

– Sądzę, że tak. Środki unijne dla rybołówstwa pozwalają na modernizację. Dzięki nim port może samodzielnie funkcjonować i się rozwijać.

Środki unijne dla rybołówstwa pozwalają na modernizację. Dzięki nim port może samodzielnie funkcjonować i się rozwijać. Wprawdzie będzie coraz mniej kutrów rybackich, gdyż decyzje unijne zachęcają armatorów do ich złomowania. Ale jednocześnie wzrasta liczba jednostek o charakterze turystycznym.

Wprawdzie będzie coraz mniej kutrów rybackich, gdyż decyzje unijne zachęcają armatorów do ich złomowania. Ale jednocześnie wzrasta liczba jednostek o charakterze turystycznym.

W sezonie organizujemy w porcie wiele imprez, co przyciąga turystów. Są również smaźalnie ryb i inne punkty usługowe – to też przynosi dochód.

– **Wspomniała pani o zapiaszczonym kanale wyjściowym z portu. Czy to jedyna bariera hamująca rozwój usług towarowych?**

– Główną barierą jest właśnie niewielka głębokość kanału, ale mamy przyrzeczenie Urzędu Morskiego, że w ciągu najbliższych tygodni tor zostanie pogłębiony. Dzięki temu jednostki o większym zanurzeniu niż kutry rybackie będą mogły wchodzić do portu. Wtedy dopiero możemy rozmawiać z kontrahentami. Mamy odpowiednie zabezpieczenia wymagane w przypadku ruchu większych jednostek. Możemy więc przyjmować nawet większe jednostki obcych bander.

– **Czy lokalni przedsiębiorcy są zainteresowani udostępnieniem portu dla większych statków?**

– Mieliśmy w ostatnim czasie kilka pytań związanych z handlem drewnem, a także węglem i buraczanymi wysłodkami. Pewnym ograniczeniem jest też bliskość dużych portów oraz mało uprzemysłowione najbliższe zaplecze.

Kolejna bariera to niektóre założenia planu zagospodarowania przestrzennego.

Znalazły się tam propozycje uniemożliwiające rozwój portu, dlatego wnieśliśmy zastrzeżenia. Mamy nadzieję, że radni Władysławowa wezmą je pod uwagę. Port potrzebuje przestrzeni, żeby się rozwijać – chodzi tu nie tylko o nabrzeża, ale również o zaplecze magazynowe.

Pewnym ograniczeniem jest bliskość dużych portów oraz mało uprzemysłowione najbliższe zaplecze. Kolejną bariera to niektóre założenia planu zagospodarowania przestrzennego. Port potrzebuje przestrzeni, żeby się rozwijać – chodzi tu nie tylko o nabrzeża, ale również o zaplecze magazynowe.

– Są też chyba inne bariery, na przykład mała przepustowość i niezelektryfikowana linia kolejowa, zatłoczona droga wiodąca w głąb województwa. Na to macie jednak niewielki wpływ.

– Połączenia drogowe są barierą, ale pewne kroki podejmujemy. Wspólnie z gminą zabieramy się za modernizację ulicy Portowej. Przebudowa będzie również realizowana ze środków unijnych na rybołówstwo.

– Połączenia drogowe są barierą, ale pewne kroki podejmujemy. Wspólnie z gminą zabieramy się za modernizację ulicy Portowej. Przebudowa będzie również realizowana ze środków unijnych na rybołówstwo.

– **W polityce transportowej Unii Europejskiej z jednej strony mają być morskie autostrady, a z drugiej tzw. żegluga bliskiego zasięgu. Czy założenie, że małe porty mogą się rozwijać także dzięki wymianie handlowej, jest realne?**

– Podobnej wielkości port w Darłowie pełni nie tylko rolę turystyczną i rybacką, ale również towarową. Po udroźnieniu wejścia do portu funkcje handlowe na małą skalę będą mogły się rozwijać.

– **Czy porównywalne porty szwedzkie lub duńskie pełnią też rolę handlową?**

– Tamtejsze porty rozwijają się również w takim kierunku, ale u nich w szczytkowym stanie jest część rybacka. Niekiedy bardziej pełnią rolę skansenów rybołówstwa niż tętniących życiem portów rybackich. Mam nadzieję, że nasze rybołówstwo nie zostanie sprowadzone do takiego poziomu. Decyzje podejmowane w ostatnich latach, niekiedy bardzo bolesne dla rybaków, spowodowały odtworzenie populacji dorszy. Widać to wyraźnie w ładowniach naszych kutrów. Mam nadzieję, że środki unijne pozwolą nam zachować rybacki charakter portów, a nie najlepsze połączenia drogowe i kolejowe zachęcą przedsiębiorców do korzystania z naszych usług w sprowadzaniu lub eksportowaniu towarów.

– **Dziękuję za rozmowę.**

*prof. dr hab. inż.,
kpt.ż.w.*

Stanisław Gucma
rektor,

Akademia Morska w Szczecinie

dr inż.,

II of. mech.

Przemysław Rajewski

prorektor ds. nauczania,

Akademia Morska w Szczecinie

PRZYSZŁOŚĆ SZKOLNICTWA MORSKIEGO

Morze i gospodarka morska to wbrew obiegowym poglądom nie tylko flota i jej bezpośrednia obsługa. To pojęcia zawierające olbrzymi zakres działań, do których spełnienia niezbędni są ludzie o predyspozycjach, wykształceniu i umiejętnościach często specyficznych dla tych obszarów aktywności. Takich specjalistów kształcą na potrzeby własne i gospodarki światowej kraje europejskie, w tym Polska. Po okresie zapaści szkolnictwa morskiego w UE państwa członkowskie finansują jego odbudowę. Są to działania zgodne z zaleceniami Unii Europejskiej, zawartymi w Zielonej i Niebieskiej Księdze. Działania te wymusza brak dobrze wykształconych oficerów floty handlowej, szacowany przez Międzynarodową Organizację Morską (*International Maritime Organization*, IMO) na 40 tys. W europejskim szkolnictwie morskim znaczącą rolę odgrywa Polska i jej uczelnie morskie. Pobeżne nawet spojrzenie na polskie szkolnictwo morskie stawia nas na czołowym miejscu w Europie. W 2008 roku uczelnie i ośrodki szkoleniowe przeszkoliły ponad 20 tys. osób. Blisko 19 tys. uczestniczyło w kursach bezpieczeństwa i specjalistycznych, wymaganych na morzu. Prawie 2900 marynarzy wyszkolono na poziom operacyjny i zarządzania (kadry oficerskie), głównie w uczelniach morskich – akademiach morskich w Szczecinie i Gdyni. Nie można też zapominać o Akademii Marynarki Wojennej, kształcącej na potrzeby militarne i cywilne, posiadającej cztery morskie szkoły licealne, trzy policealne i 23 ośrodki szkoleniowe. Zgrupowana w nich kadra liczy ponad 1500 wykwalifikowanych nauczycieli.

Szkolnictwo morskie dziś

Konwencja STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*) 78 z poprawkami z 1995 r., ratyfikowana także przez Polskę, wymaga zapewnienia drożnego systemu kształcenia marynarzy, umożliwiającego uzyskanie dyplomów na poziomie zarządzania, niezależnie od miejsca, w którym rozpoczęto naukę. Efekt różnych dróg szkolenia powinien być ujednolicony, niezależnie od sposobu ich realizacji. Aby uzyskać wysoką jakość szkoleń wymaganą przez Międzynarodową Organizację Morską, jednostki szkoleniowe muszą być wyposażone w drogi, specjalistyczny sprzęt i kadry potrafiące właściwie go wykorzystać. Wyposażenie ośrodków i kadra, a co za tym idzie, jakość kształcenia, nie zawsze w pełni odpowiadają tym wymogom; ich zróżnicowanie jest znane w świecie gospodarki morskiej. Dlatego coraz większe znaczenie przy zatrudnieniu przez bardziej wymagających pracodawców mają nie tylko dyplomy związane z kwalifikacjami, ale przede wszystkim dyplomy i suplementy szczegółowo informujące o miejscu i zakresie uzyskanego wykształcenia. Niekwestionowanymi liderami jakości kształcenia morskiego są uczelnie wyższe, dysponujące najlepszym wyposażeniem, kadrą dydaktyczno–naukową, łączącą nauczanie z pracą na morzu i pracą naukową. Są one tym samym zdolne do zdefiniowania przyszłych potrzeb gospodarki morskiej, będących podstawą twórczej analizy istniejących programów, udoskonalania i tworzenia oraz wdrażania nowych metod nauczania. Na ich opracowaniach opierają się programy pozostałych ośrodków szkoleniowych.

Potrzeby rynku pracy

Globalizacja, rozwój techniki i potrzeby surowcowe powodują intensyfikację różnorodnych działań gospodarczych związanych z morzem. Jednak w miarę bogacenia się społeczeństw praca na morzu powinna się stać bardziej konkurencyjna w stosunku do pracy na lądzie. Atrakcyjność tych zawodów wiąże się między innymi z gwarancją ciągłości zatrudnienia kadr morskich, szczególnie cenną w okresie kryzysu gospodarki światowej. Wyższe wymogi i trudniejsze niż na lądzie warunki pracy są i będą rekompensowane wyższymi niż na lądzie zarobkami i przyjazną organizacją pracy. Nabyte w trakcie nauki i szkoleń wiedza, umiejętności i uprawnienia powinny też umożliwić znalezienie atrakcyjnego zatrudnienia na lądzie po zakończeniu kariery morskiej.

Specjalistyczne konstrukcje statków i technicznych urządzeń morskich wypierają rozwiązania uniwersalne. Bezpieczeństwo na morzu, wymogi ochrony środowiska morskiego, rozwój techniki okrętowej i konstrukcji offshore wymagają kadr o wysokich kwalifikacjach i często unikalnych specjalnościach. Tym samym wolniej będzie rosło zatrudnienie uniwersalnie wykształconych oficerów, a intensywnie zwiększy się zapotrzebowanie na wysokiej klasy specjalistów.

Jaka edukacja morska?

Ważnym elementem europejskiej polityki morskiej jest i będzie zapewnienie dopływu kandydatów na szkolenia w zawodach morskich. Europa się wyludnia. Zmniejszająca się liczba europejskiej młodzieży mogącej podejmować studia jest faktem, a napływ marynarzy z krajów o niższych zarobkach, kształconych na poziomie pomocniczym, powoduje wypieranie ze statków pracowników o podobnych kompetencjach, pochodzących z krajów Unii Europejskiej. Do grupy pracowników spoza UE będą kierowane kursy bezpieczeństwa i kursy odnowieniowe.

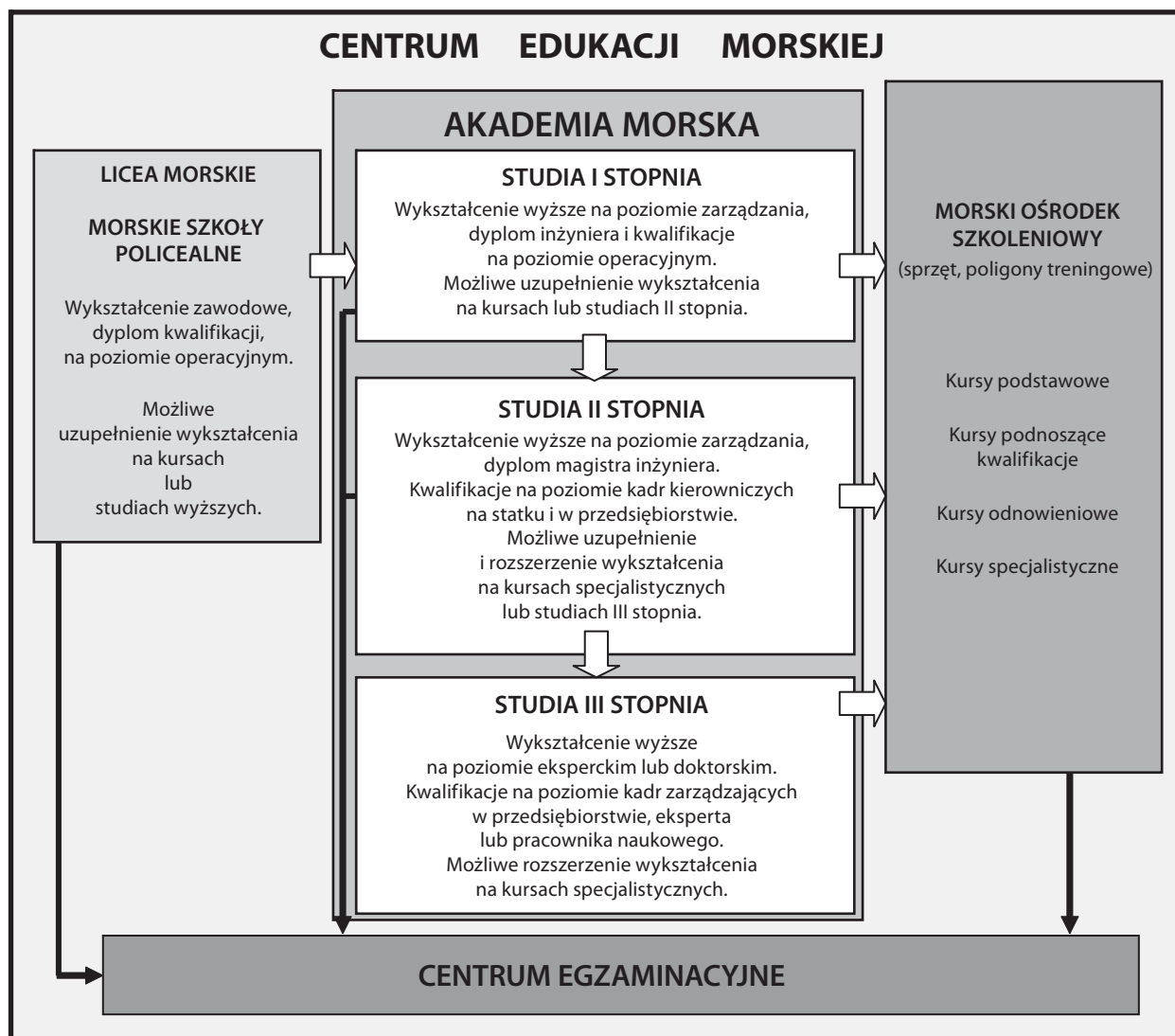
Kraje europejskie utrzymują kształcenie oficerów na poziomie operacyjnym i zarządzania, jednakże malejący dopływ kandydatów z Unii Europejskiej w coraz większym stopniu będzie uzupełniany naborem z krajów ościennych pozaunijnych. W najbliższych latach powszechnym językiem wykładowym stanie się angielski. Kandydatów z obszaru Unii Europejskiej uda się pozyskać do kształcenia na studiach specjalistycznych, zapewniających warunki zatrudnienia konkurencyjne wobec pracy na lądzie. Będą to oficerowie poziomu operacyjnego i specjalistycznego zarządzania oraz specjaliści nowych kierunków, związanych z rozwojem techniki i nowymi gałęziami gospodarki morskiej, takich jak specjalistyczne zastosowania informatyki, monitorowanie akwenów wodnych pod kątem bezpieczeństwa i ochrony środowiska, nowe sposoby zabezpieczenia statków i portów itp. Analiza nowych kierunków kształcenia i przygotowanie programów oraz uzupełnienie wyposażenia jednostek kształcących powinny wyprzedzać potrzeby rynku pracy.

Aby uzyskać założone efekty, szkolenia i kursy powinny być realizowane w dobrze wyposażonych ośrodkach europejskich, w tym polskich. Wpływ szkoleń na bezpieczeństwo statków i załóg spowoduje zarówno rosnące

wymagania dotyczące wyposażenia i kadry w ośrodkach szkoleniowych, jak i ujednoczenie oceny efektywności szkoleń. Należy dążyć do osiągnięcia jakości kształcenia morskiego odpowiadającego wymogom zapisanym w STCW+. Właściwe warunki kształcenia będą mogły zapewnić jedynie dobrze finansowane centra kształcenia morskiego, zbudowane w ścisłym związku z morskimi uczelniami wyższymi. Propozycję zakresu usług edukacyjnych świadczonych przez centrum pokazano na rysunku 1. Kadra, wyposażenie i struktura centrum zapewnią kompleksowe kształcenie akademickie na trzech poziomach zgodnych z systemem bolońskim i umożliwią specjalistyczne kształcenie pozaakademickie absolwentom każdego poziomu edukacji. Trafne kierunki i jakość nauczania zapewnią aktualizowane programy, ujednoczone standardy szkolenia i nowoczesne procedury egzaminowania w centrum

egzaminacyjnym bazującym na wyposażeniu Centrum Edukacji Morskiej i Morskiego Ośrodka Szkoleniowego. Dodatkowym elementem zwiększającym konkurencyjność na rynku pracy absolwentów z dobrych ośrodków będzie rozpoznawalność dyplomów. Wymogi sprzętowe i kadrowe powodują, że nawet bogate kraje będą opierać kształcenie kadr morskich na jednym – dwu centrach edukacji morskiej. Umożliwi to niezbędną koncentrację wyposażenia i kadr. Mniejsze ośrodki będą spełniały rolę jednostek współpracujących lub poprowadzą szkolenia o wąskim profilu specjalizacji. Ze względu na swój potencjał szkoleniowy, zasoby ludzkie i sąsiedztwo z krajami pozaunijnymi Polska powinna być organizatorem pierwszego w UE ponadnarodowego Centrum Edukacji Morskiej.

Rysunek 1. Proponowana struktura Centrum Edukacji Morskiej



JAKICH BADAŃ POTRZEBUJE POLSKA GOSPODARKA MORSKA?

Truizmem jest stwierdzenie, że trudno przecenić rolę gospodarki morskiej w rozwoju ludzkości. Nie sposób również określić momentu w jej dziejach, kiedy eksploracja morza stała się jednym z najważniejszych czynników postępu cywilizacyjnego. Od stuleci gospodarka morska jest dobrym przykładem gospodarki opartej na wiedzy, choć termin ten został ukuty stosunkowo niedawno.

Rozwój przemysłów morskich w ostatnich dziesięcioleciach, zwłaszcza w krajach Unii Europejskiej, realizowany jest przede wszystkim dzięki postępowi wiedzy. Niezwykle ryzykowny byłby pogląd, że ten sposób rozwoju gospodarki morskiej zmieni się w przewidywalnej przyszłości.

Ogromne możliwości rozwoju ekonomicznego, jakie przynoszą transport wodny oraz eksploatacja zasobów morza, stwarzają stałe zapotrzebowanie na badania naukowe i prace rozwojowe, których rezultaty są niezwłocznie asymilowane przez różne gałęzie przemysłu związane z morzem w postaci innowacji technicznych, technologicznych i organizacyjnych. Rozwój przemysłów morskich w ostatnich dziesięcioleciach, zwłaszcza w krajach Unii Europejskiej, realizowany jest przede wszystkim dzięki postępowi wiedzy. Niezwykle ryzykowny byłby pogląd, że ten sposób rozwoju gospodarki morskiej zmieni się w przewidywalnej przyszłości. Taką tezę można było usłyszeć z ust komisarza UE G. Verheugena podczas sesji Maritime Industries Forum w Oslo w 2006 roku.

dr inż.

Leszek Wilczyński

*dyrektor ds. badań i rozwoju
Centrum Techniki
Okrętowej S.A.*

Potwierdzeniem akceptacji istotnej roli badań naukowych w rozwoju gospodarki morskiej są działania służące systematyzacji potrzeb badawczo-rozwojowych, polegające między innymi na opracowywaniu dokumentów planistycznych, takich jak The European Maritime Industry R&D Masterplan czy Waterborne Strategic Research Agenda. Ten ostatni to swoisty katalog kierunków i tematów stosowanych badań naukowych, których realizacja jest oczekiwana przez podmioty tworzące gospodarkę morską UE do roku 2020. Powstał on staraniem Europejskiej Platformy Technologicznej Transportu Wodnego. Do wymienionych planów działań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej wkład wnosi również Polska, dzięki aktywności Polskiego Forum Przemysłów Morskich, powstałego z inicjatywy Centrum Techniki Okrętowej S.A.

Polski potencjał badawczy

Wbrew potocznemu postrzeganiu polskiej gospodarki morskiej przez pryzmat długoletniego kryzysu trzech największych stoczni produkcyjnych, rozwija się ona w sposób nieprzerwany, a badania naukowe i prace rozwojowe na jej rzecz prowadzone są od dziesięcioleci. Ośrodki naukowe Trójmiasta i Szczecina, grupujące zarówno wyższe uczelnie, akademie morskie, instytuty PAN, jednostki badawczo-rozwojowe, jak i inne jednostki naukowe, realizują prace badawcze nie tylko dla podmiotów przemysłu budowy i remontu statków, producentów wyposażenia okrętowego, producentów jachtów, portów, rybołówstwa czy administracji morskiej, ale także dla Marynarki Wojennej. Pod względem potencjału badawczego, na który składają się przede wszystkim kadra naukowa oraz infrastruktura, polski sektor naukowy nie odbiega od standardu europejskiego. Może o tym świadczyć między innymi wyróżniająca się na tle innych działań gospodarki skuteczność w pozyskiwaniu projektów badawczych w ramowych programach Unii Europejskiej. Istotną różnicą pomiędzy Polską a większością krajów morskich UE – niestety, na niekorzyść prowadzenia badań naukowych na rzecz krajowej gospodarki morskiej – jest brak ukierunkowanych programów badań, realizowanych przez państwowe agendy i instytucje finansujące te badania. Takie wieloletnie programy badań naukowych związanych z techniką morską, o rocznych budżetach sięgających 100 milionów euro, są realizowane między innymi w Niemczech, Holandii, Finlandii, Danii i we Włoszech. Programy te wykorzystują zapisy wspomnianych wyżej europejskich agend badawczych, dostosowując je do specyfiki gospodarek narodowych.

W Polsce w dalszym ciągu zasadniczą rolę w finansowaniu badań naukowych na rzecz gospodarki odgrywa budżet państwa, a od niedawna także środki finansowe płynące do kraju z budżetu UE. Pomimo bogatej palety instrumentów służących dofinansowaniu badań stosowanych, przyjęte wiele lat temu tak zwane horyzontalne podejście do finansowania badań naukowych z budżetu państwa nie sprzyja szybkiemu wzrostowi innowacyjności gospodarki

Pomimo bogatej palety instrumentów służących dofinansowaniu badań stosowanych, przyjęte wiele lat temu tak zwane horyzontalne podejście do finansowania badań naukowych z budżetu państwa nie sprzyja szybkiemu wzrostowi innowacyjności gospodarki morskiej.

morskiej. W sytuacji wolnej konkurencji finansowanie projektów dotyczących nanotechnologii, ekologii, ochrony zdrowia czy bezpieczeństwa zwykle będzie miało pierwszeństwo przed

pracami rozwojowymi na rzecz chociażby transportu wodnego. Podejmowane przez kolejne rządy działania na rzecz sformułowania programu rozwoju gospodarki morskiej nie przynoszą niestety efektów, głównie ze względu na to, że programy te nie precyzowały sposobu finansowania zapisanych w nich tematów prac badawczych.

Rozwój to konieczność

W organizacji prac badawczych na rzecz gospodarki morskiej istotne jest opracowanie usystematyzowanych programów badawczych oraz planu ich realizacji. Programy takie ukierunkowane na potrzeby innowacyjne podmiotów przemysłów morskich realizuje między innymi Centrum Techniki Okrętowej S.A., stanowiące od ponad trzydziestu lat istotny element zaplecza badawczo-rozwojowego i projektowego polskiej gospodarki morskiej. Wśród programów tych należy wymienić:

- okrętowy – obejmujący projektowanie, badania modelowe, analizy numeryczne i badania eksploatacyjne statków i okrętów, a także systemów okrętowych i wyposażenia;
- jachtowy – będący programem wsparcia projektowania, badań modelowych i analiz numerycznych jachtów motorowych i żaglowych;
- off-shore – projektowania, badań modelowych, analiz numerycznych w zakresie hydromechaniki, mechaniki konstrukcji, akustyki i aerodynamiki oraz badań eksploatacyjnych obiektów off-shore;
- energii odnawialnej – stanowiący program badań modelowych, analiz numerycznych i badań eksploatacyjnych

urządzeń energetyki odnawialnej, w szczególności urządzeń hydrotechnicznych;

- inżynierii środowiskowej – obejmujący badania wpływu obciążeń środowiskowych na obiekty bądź ich elementy konstrukcyjne środków transportu, budynków oraz innych obiektów infrastruktury morskiej i lądowej.

Wymienione wyżej programy zostały sformułowane tak, by obejmować możliwie najszerszy zakres potencjalnych zastosowań obiektów badawczych, aparatury pomiarowej, programów komputerowych, zwłaszcza do obliczeń z zakresu mechaniki płynów i mechaniki konstrukcji, a także doświadczenia, wiedzy i umiejętności pracowników.

Tymczasem w nadchodzących latach należy się spodziewać wzrostu zapotrzebowania na badania stosowane i prace rozwojowe ze strony podmiotów przemysłów morskich. Rozwój infrastruktury transportowej wewnątrz kraju

sprzyja rozwojowi portów. Wzrost przeładunków, sprostanie wielu wymogom dotyczącym bezpieczeństwa oraz zapewnienie porównywalnej jakości usług przeładunkowych w stosunku do konkurencji będzie wymagało rozwiązania wielu problemów technicznych i organizacyjnych. Nałożone na Polskę wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ również otworzą w nadchodzących latach nowe obszary badawcze. Kryzys w branży okrętowej jest – jak w każdej innej gałęzi gospodarki – zdarzeniem okresowym i należy się spodziewać ponownego wzrostu zainteresowania innowacjami ponad czterdziestu mniejszych polskich stocznii polskich, o których zwykle powszechnie się nie mówi. Źródeł zapotrzebowania przemysłu na prace badawcze można wymienić znacznie więcej. Dla sektora naukowego związanego z gospodarką morską perspektywy nadchodzących kilkunastu lat są dobre. Nie ma innej możliwości rozwoju tej gałęzi gospodarki jak przez innowacje.

Michał Graban

*główny specjalista
odpowiedzialny za gospodarkę
morską
Urząd Marszałkowski
Województwa Pomorskiego*

CZY GOSPODARKA MORSKA MA JESZCZE ZNACZENIE DLA POMORZA?

Ostatnie miesiące przyniosły ponowne zainteresowanie problemem gospodarki morskiej w naszym społeczeństwie. Wymuszona przez decyzję Komisji Europejskiej kwestia upadłości polskich stoczni stawia przed nami pytania: Czy jesteśmy jeszcze państwem morskim? Czy nasze nadmorskie położenie potrafimy w sensowny sposób wykorzystać? Pytania te powinni sobie postawić zwłaszcza politycy, biznesmeni i działacze samorządowi województwa pomorskiego.

Po 1989 roku gospodarka morska stała się chyba najbardziej pechową branżą gospodarczą kraju. Paradoksalnie, otwarcie rynków i liberalizacja zasad ekonomicznych spowodowały, że branża, która zawsze miała charakter globalny, nie potrafiła się przystosować do nowych warunków. Po upadku krajowej żeglugi handlowej (czego przykładem może być PLO, nasz największy armator liniowy) i znacznym ograniczeniu rybołówstwa morskiego (m.in. na skutek utraty dostępu do łowisk na Morzu Ochockim) przyszedł czas na kryzys branży stoczniowej. Struktura produkcyjna tej ostatniej (zapóźnienia technologiczne) już od dawna uniemożliwiała realizację intratnych zamówień. Nawet jeżeli nowi arabscy i ukraińscy inwestorzy dotrzymają słowa i w sprywatyzowanych zakładach rzeczywiście kontynuowana będzie produkcja statków, wszystko wskazuje na to, że polska branża stoczniowa – na skutek wzmożonej

konkurencji stoczni dalekowschodnich – nigdy nie odzyska silnej pozycji.

W tej sytuacji jedynie przeładunki portowe pozostają dla Pomorza liczącą się branżą, która w miarę poprawnie potrafiła przystosować się do nowych warunków, choć i w niej odczuwalny był kryzys transformacji lat dziewięćdziesiątych, związany ze zmianą kierunków naszej wymiany handlowej. Polskim portom nie zapewniono dostępności transportowej, infrastruktura nie została w dostatecznym stopniu zmodernizowana.

W tym czasie zachodnie porty ewoluowały w kierunku dużych centrów logistyczno-dystrybucyjnych, w których realizuje się usługi typu „drzwi-drzwi”. Porty te zdobywają siłę konkurencyjną dzięki posiadaniu dużych terminali kontenerowych oraz powierzchni magazynowych i składowych, na których realizowane są różne usługi manipulacyjne. Zachodnie porty stają się dzięki temu „ośrodkami hubowymi” (węzłowymi), w których dokonywana jest koncentracja masy ładunkowej na dużą skalę.

Jak nadrobić opóźnienie?

Niestety, polskie porty do tej pory nie miały szans, aby zmniejszyć dystans do Europy. W efekcie ich znaczenie spadło do roli portów dowozowych względem takich ośrodków jak Hamburg, Rotterdam, Bremerhaven, obsługujących wielkie serwisy oceaniczne. Większość ładunków skonteneryzowanych polskiego handlu zagranicznego obsługiwana jest przez niemieckie porty (Hamburg, Brema), skąd dowożone są do Polski drogą lądową. Z samego Hamburga co tydzień, regularnie, wyrusza do naszego kraju 40 pociągów; ogromna liczba ładunków, zwłaszcza w kontenerach, trafia do Polski także drogami. Również część ładunków masowych, np. rud, jest dostarczana do hut w Polsce z pominięciem naszych portów. Niekorzystny dla nas trend pogłębiły opóźnienia w budowie południowych połączeń transportowych, głównie autostrady A-1, którą zdołały wyprzedzić połączenia komunikacyjne budowane na kierunku równoleżnikowym, zapewniające połączenia niemieckich portów z polskimi miastami, np. Wrocławiem i Poznaniem, gdzie powstały niemieckie terminale kontenerowe, powierzchnie składowe i place manipulacyjne. Ekspansję niemieckich przewoźników w obsłudze polskich potrzeb transportowych wzmacniała polityka niemieckich kolei państwowych (Deutsche Bahn), których usługi były

znacznie sprawniejsze i tańsze od usług PKP, przeżywających permanentne problemy finansowe i strukturalne.

W tej sytuacji trzeba działać szybko i zdecydowanie. Ostatnią szansą, jaka jawi się przed polską branżą morską, transportową i logistyczną, jest efektywna absorpcja funduszy unijnych w ramach okresu programowania 2007–2013. Faktem bowiem jest, że w historii polskich portów nie było dotychczas dostępnych tak wielkich środków inwestycyjnych do wykorzystania w tak krótkim czasie. Jedyne analogie, jakie się nasuwają, dotyczą okresu budowy portu w Gdyni i magistrali węglowej łączącej port ze śląskimi kopalniami. Same inwestycje nie wystarczą jednak, aby nadrobić nasze zapóźnienie względem konkurencji. Istotną rolę odegra wzmocnienie inicjatywy na rzecz budowy

Same inwestycje nie wystarczą, aby nadrobić nasze zapóźnienie względem konkurencji. Istotną rolę odegra wzmocnienie inicjatywy na rzecz budowy na Pomorzu dużego Centrum Logistyczno-Dystrybucyjnego.

na Pomorzu dużego centrum logistyczno-dystrybucyjnego. Wysiłki w kierunku aktywizacji przestrzeni ulokowanej przy gdańskim kontenerowym terminalu głębokowodnym (DCT) na przestrzenie składowe podejmuje aktualnie spółka utworzona przez gminę miasta Gdańsk – Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego. Jeżeli zakończą się one sukcesem, na 210 ha przyportowej powierzchni (należącej do miasta Gdańsk) powstanie centrum logistyczne. Budowę swojego centrum planuje także port w Gdyni. Do tego potrzeba usprawnić system organizacyjny, zwiększyć rolę przewozów kolejowych i systemów intermodalnych, podnieść innowacyjność branży oraz uruchomić nowe połączenia żeglugowe, gdyż polskie wybrzeże pozostaje białą plamą na tle obszarów Morza Bałtyckiego, jeżeli chodzi o liczbę połączeń żeglugi promowej bliskiego zasięgu.

Więcej odpowiedzialności samorządów

Kluczową sprawą jest także kwestia zarządzania pomorską gospodarką morską. W Polsce jesteśmy przyzwyczajeni, że gospodarka morska jest domeną państwa. To państwo wciąż obarczamy odpowiedzialnością za kondycję tego sektora. Tak było zarówno w okresie II RP, jak i PRL. Siłą rozpędu rozumowanie to przenieśliśmy do współczesności (nikomu przecież nawet nie przyszłoby do głowy, aby odpowiedzialność za słabą kondycję stoczni cedować na władze samorządowe). Nowe wyzwania globalnych trendów rozwojowych (decentralizacja władzy i upadek znaczenia ekonomicznych instrumentów państwa narodowego) oraz praktyka państw zachodnich potwierdzają

jednak, że nowa gospodarka morska wymaga zarządzania sieciowego, zdecentralizowanego, horyzontalnego (klastry). To gminy i regiony powinny zwiększyć swoją inicjatywę na rzecz tworzenia warunków rozwoju gospodarki morskiej, zwiększenia jej innowacyjności i przedsiębiorczości; wykorzystać fakt, że infrastruktura transportowa, przeładunkowa, a także produkcyjna (majątek stoczni) zlokalizowana jest

na ich obszarze. O ile w zadaniach administracji gminnych znajduje się problematyka planowania przestrzennego (tak istotna choćby z punktu widzenia zabezpieczenia gruntów nadmorskich na cele wyższej potrzeby), o tyle władze samorządowe województw nadmorskich odpowiedzialne są za rozwój gospodarczy, przygotowując swoje strategie i regionalne programy operacyjne.

ILE MORZA W STRATEGII UE DLA REGIONU BAŁTYKU?

20 maja po raz drugi obchodziliśmy Europejski Dzień Morza. Ustanowienie tego święta miało na celu zwiększenie wiedzy społeczności o znaczeniu europejskich mórz, podkreślenie znaczenia gospodarczego europejskiego przemysłu morskiego i roli regionów przybrzeżnych. To również okazja do promowania znaczenia morza dla tożsamości Europy i zwrócenia uwagi na to, jaka może być rola mórz w naszych zmaganiach z globalizacją.

Coraz więcej rządów, zarówno w Europie, jak i na całym świecie, przyjmuje nowe, przekrojowe i zintegrowane podejście do zarządzania zasobami morskimi. Podejście to leży u podstaw zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej, zaproponowanej przez Komisję Europejską w październiku 2007 roku, a także aktualnie przygotowywanej strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego.

Europejska strategia dla regionu Bałtyku ma na celu sprawienie, by region ten stał się bardziej atrakcyjnym, dostatnym i bezpiecznym miejscem do zamieszkania, pracy i podróżowania. Wdrażanie strategii rozpocznie się w trakcie szwedzkiego przewodnictwa w UE (druga połowa 2009 r.), a dalsze prace będą prowadzone podczas przewodnictwa innych państw członkowskich z regionu bałtyckiego: najpierw Polski w 2011 r., a następnie Danii i Litwy w 2012 i 2013 r.

Marita Koszarek

współpracownik IBnGR

Istnieje silne powiązanie pomiędzy strategią dla regionu Morza Bałtyckiego a polityką morską Unii Europejskiej. Od początku było jasne, że strategia musi mieć swój morski wymiar, obejmujący takie kwestie, jak ochrona środowiska i zmiany klimatu, bezpieczeństwo, konkurencyjność, handel i transport. W tym kontekście warto przyjrzeć się bliżej narzędziom realizacji polityki, które mogą przynieść dużą wartość dodaną w zakresie integracji regionu.

Planowanie morza

Dramatycznie zwiększa się liczba użytkowników Morza Bałtyckiego konkurujących między sobą o przestrzeń – są to m.in. transport morski, rybołówstwo, morskie obszary chronione i energetyka morska. By podać jeden przykład – niedawny kryzys energetyczny może wywołać w regionie Bałtyku zwiększony popyt zarówno na transport surowców energetycznych, jak i na energię odnawialną. Jednak niedostatek morskiego planowania przestrzennego w regionie może ograniczyć jego potencjał w tym zakresie i przyczynić się do nasilenia problemów związanych z ochroną środowiska.

Pod koniec zeszłego roku Komisja opublikowała plan działania określający dziesięć priorytetów morskiego planowania przestrzennego, które są obecnie przedmiotem dyskusji z ekspertami i zainteresowanymi stronami w serii warsztatów. Wnioski zostaną przedstawione na końcowej konferencji we wrześniu w Szwecji. W tym roku Komisja rozpocznie również projekty pilotażowe, by sprawdzić w praktyce, jak najlepiej zorganizować transgraniczną współpracę w zakresie planowania przestrzennego obszarów nadmorskich.

Kto truje, kto płaci...

Morze Bałtyckie jest stosunkowo małym i płytkim basenem słonawej wody, przez co jest szczególnie podatne na zagrożenia z ekologicznego punktu widzenia. Rejon zlewiska Bałtyku zamieszkuje ponad 85 mln osób, które są coraz bardziej świadome i zaniepokojone stanem tego akwenu. Wyzwanie przy podejmowaniu środków ochrony Bałtyku polega jednak na tym, że dostęp do jego wybrzeży ma dziewięć krajów znajdujących się na różnych etapach rozwoju, a czternaście państw, w tym Białoruś i Ukraina, jest usytuowanych w rejonie zlewiska Bałtyku. To utrudnia koordynację prac między zainteresowanymi podmiotami.

Mimo że odpowiedzialność za zmiany środowiska oraz ich wpływ na klimat spoczywa na wszystkich regionach, koszty radzenia sobie ze skutkami tych zmian ponoszone

są głównie przez regiony przybrzeżne. Są one szczególnie narażone na zmiany klimatu z powodu podnoszenia się poziomu morza, erozji wybrzeży i częstszych powodzi. Koszty te będą się powiększać z upływem czasu. Morza i oceany są głównymi regulatorami klimatu, a zintegrowana polityka państw Morza Bałtyckiego może zapewnić kompleksowe i skoordynowane podejście do dostosowania się do skutków zmian klimatycznych w regionach nadmorskich i łagodzenia konsekwencji działalności człowieka związanych z klimatem.

Szczególnym wyzwaniem natury ekologicznej jest ilość ropy transportowanej przez Bałtyk, która wzrosła siedmiokrotnie w ciągu ostatnich piętnastu lat. W 2007 r. przetransportowano 145 milionów ton ropy, a przewiduje się, że ilość ta wzrośnie do 240 mln ton w roku 2015. Współpraca między krajami Morza Bałtyckiego spowodowała, że otrzymało ono od Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) status szczególnie wrażliwego obszaru morskiego. Kwestie bezpieczeństwa powinny być zatem priorytetem w realizacji działań związanych z morzem.

Region Morza Bałtyckiego ma wielki potencjał, by stać się modelowym przykładem przyjaznej środowisku żeglugi i czystych portów. Transport morski uważany jest za ekolo-

Region Morza Bałtyckiego ma wielki potencjał, by stać się modelowym przykładem przyjaznej środowisku żeglugi i czystych portów. Jednak wiele jest jeszcze do zrobienia w takich kwestiach jak emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenie powietrza, wycieki ropy, wprowadzanie obcych gatunków do akwenu i oczyszczanie ścieków.

giczny, jednak wiele jest jeszcze do zrobienia w takich kwestiach jak emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenie powietrza, wycieki ropy, wprowadzanie obcych gatunków do akwenu i oczyszczanie ścieków –

wszystko to wpływa negatywnie na „reputację” tego środka transportu. Zwiększanie świadomości ekologicznej i potrzeba reagowania na zwiększony ruch na Morzu Bałtyckim zapewniają dobre warunki wstępne dla bardziej energicznych działań w tych kwestiach. Pewne rozwiązania już są wdrażane – dla przykładu, porty Sztokholm i Lubeka są uznawane za pionierów w zakresie pobierania energii elektrycznej z łądu.

... a kto nadzoruje

Kolejnym ważnym narzędziem realizacji polityki wokół Bałtyku może stać się nadzór morski. Współpraca w tym zakresie odbywa się już na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym. Jednak działania są nieskoordynowane, a poszczególne sektory, np. rybołówstwo, bezpieczeństwo morskie czy kontrola graniczna, podlegają własnym systemom nadzoru. Zapewnienie bezpieczeństwa

Morza Bałtyckiego mogłoby być bardziej skuteczne, gdyby systemy nadzoru stały się bardziej interoperacyjne zarówno ponad granicami państwowymi, jak i między sektorami. Podstawą tego jest sprawny system wymiany informacji.

Morze Bałtyckie jest jednym z najbardziej zatłoczonych akwenów na świecie, odpowiedzialnym za ponad 15 proc. światowego przewozu towarowego. Szacuje się, że w danym momencie na Bałtyku może znajdować się jednocześnie około 2 tys. statków, średnio miesięcznie na akwen wpływa 3–5 tys. jednostek. Wzrastający ruch morski jest oznaką wzmożonej współpracy w regionie Morza Bałtyckiego i rozwijającej się gospodarki, jednak liczby te oznaczają również, że wzrasta ryzyko wystąpienia zanieczyszczenia środowiska morskiego spowodowanego wypadkami morskimi. Według danych Komisji Helsińskiej (HELCOM), liczba wypadków na Bałtyku podwoiła się w ciągu ostatnich pięciu lat – w 2008 roku doszło tu do 135 wypadków. Na szczęście większość z nich nie powoduje znaczącego zanieczyszczenia, jednak nawet jeden, ale na dużą skalę, mógłby poważnie zagrozić środowisku morskemu.

Zmniejszenie ryzyka morskich zanieczyszczeń, w tym niebezpiecznych wycieków, leży w interesie wszystkich krajów graniczących z Morzem Bałtyckim. Postulowany w strategii bardziej wydajny i kompatybilny nadzór morski, a także integracja systemów monitorowania i routingu (optymalizacji tras statków), powinny znacząco poprawić poziom bezpieczeństwa morskiego w akwenie Bałtyku.

Warto być razem

Klasyfikacja morskie mają kluczowe znaczenie dla regionu w zakresie utrzymania jego konkurencyjności. Dotyczy to nie tylko terenów przybrzeżnych, ale także całych regionów, ponieważ wiele sektorów przemysłów morskich zlokalizowano w pewnej odległości od morza. Dla zapewnienia konkurencyjności w dzisiejszej globalnej gospodarce nie wystarczy rozwój klastrów krajowych. Dalszy wzrost znaczenia sektorów produkcji i usług, w których o wartości dodanej decyduje wiedza i innowacyjność, prawdopodobnie przyspieszy tworzenie międzynarodowych klastrów i zwiększy ich rolę jako narzędzia pozwalającego uzyskać przewagę konkurencyjną na globalnym rynku. Wsparcie dla sieci i platform współpracy pomiędzy różnymi partnerami zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego jest także kluczowym elementem unijnej zintegrowanej polityki morskiej.

W regionie Morza Bałtyckiego realizuje się aktualnie wiele interesujących wspólnych projektów innowacyjnych

o międzynarodowym zasięgu. Na przykład Nordyckie Centrum Innowacyjne (Nordisk Innovations Center) zainicjowało około stu różnych projektów i sieci transgranicznych, zgrupowanych według następujących tematów: sektory kreatywne, technologie ochrony środowiska, mikro- i nanotechnologie, budownictwo innowacyjne i bezpieczeństwo żywności. Uczestnictwo polskich partnerów we wspólnych projektach jest jednak ciągle niewystarczające.

Zainicjujmy morski foresight

Potencjał współpracy w zakresie najważniejszych obszarów działania nie zostanie w pełni wykorzystany, jeżeli zintegrowane podejście nie przyjmie się na wszystkich szczeblach administracji, wśród wszystkich zaangażowanych instytucji, w dziedzinie badań i doradztwa politycznego oraz w ramach całej działalności zainteresowanych podmiotów. Zależy to od współpracy decydentów oraz koordynacji działań podejmowanych na różnych szczeblach administracji.

Dla identyfikacji kierunków strategicznych działań i wsparcia procesu ich koordynacji Komisja planuje wdrożenie regionalnego programu foresightu dla regionu Morza Bałtyckiego. Program ten obejmie m.in. mapowanie potencjału poszczególnych regionów w zakresie najważniejszych obszarów, takich jak zmiany klimatu, energetyka, rozwój przemysłu. Wynikiem programu ma być makroregionalna baza zawierająca informacje o prowadzonych projektach w obszarach strategicznego zainteresowania oraz lista najlepszych praktyk w zakresie współpracy badawczej i biznesowej.

Polska, w ramach udziału w kształtowaniu polityki regionu Morza Bałtyckiego, powinna zainicjować proces

Polska w ramach udziału w kształtowaniu polityki regionu Morza Bałtyckiego powinna zainicjować proces foresightu morskiego, który uwzględniłby założenia polityki morskiej UE i strategii dla regionu Morza Bałtyckiego, a przede wszystkim wyniki Narodowego Programu Foresight „Polska 2020”.

foresightu morskiego, który uwzględniłby założenia polityki morskiej UE i strategii dla regionu Morza Bałtyckiego, a przede wszystkim wyniki Narodowego Programu Foresight „Polska

2020”. Realizacja foresightu morskiego byłaby ważnym narzędziem przeglądu aktualnego stanu oraz nowych rozwiązań z dziedziny gospodarki morskiej, określenia najważniejszych sił napędowych przyszłego rozwoju, przewidywania możliwości związanych z wykorzystaniem potencjału morskiego oraz, co najważniejsze, aktywnego zaangażowania podmiotów w kształtowanie zrównoważonego rozwoju gospodarek polskich regionów nadmorskich, całego kraju i regionu Bałtyku.

Młodzi o Pomorzu

Damian Trawicki

*student stosunków
międzynarodowych
Akademia Marynarki Wojennej
w Gdyni*

NAJWAŻNIEJSI PARTNERZY SĄ NAJBLIŻEJ, CZYLI O WYŻSZOŚCI FINLANDII NAD CHINAMI

Szwedzi, Finowie czy Duńczycy już dawno zrozumieli, że plany rozwoju ich krajów należy silnie związać z Bałtykiem. Dzięki zróżnicowanej eksploatacji jego zasobów są w stanie utrzymać pozycję liderów w regionie, w którym – według opinii specjalistów – rozpoczął się najbardziej dynamiczny rozwój na świecie. Nie ma wątpliwości, że skandynawski pragmatyzm, innowacyjność, wysoki poziom zarządzania i pracowitość przekładają się na wymierne efekty w postaci wysokiego PKB, stabilnych gospodarek i – co też istotne – możliwości „sprzedawania” dobrych i sprawdzonych rozwiązań innym krajom.

Jak budować mosty?

Jeżeli Polacy, a tym bardziej mieszkańcy Pomorza, chcą stać się beneficjentami korzyści związanych z eksploatacją zasobów (i pochodnych) Morza Bałtyckiego, muszą jak najszybciej zacząć budować mosty. Nie chodzi tu o stalowe, żelbetonowe czy drewniane konstrukcje, które pomagają w swobodnym przemieszczaniu się, ale o otwartość, innowacyjność i partnerstwo. Mosty należy przede wszystkim budować

w kierunku krajów bałtyckich, zacieśniając z nimi współpracę gospodarczą. Polska w tym obszarze jest na etapie dziecka, które uczy się chodzić.

Na przykładzie połączeń takich jak Szwecja z Danią i Niemcami, Estonia z Finlandią czy Szwecja z Finlandią można zauważyć, jak takie mosty działają i czym się charakteryzują. Państwa te, wykorzystując korytarze transportu morskiego, starają się działać na wielu płaszczyznach: wymiany towarów, ale i usług, wiedzy, technologii, innowacyjnych pomysłów i rozwiązań. Sieć współpracy jest bardzo rozległa. Transport morski jest podstawowym czynnikiem inicjującym te działania.

Most to nic innego jak partnerstwo w dążeniu do realizacji jakiegoś określonego celu. W regionie Bałtyku można się rozwijać wyłącznie poprzez współpracę. Wspólny cel, jakim jest stymulowanie rozwoju oraz budowanie wizji Bałtyku, jest tu priorytetem. Obecnie żaden kraj nie podejmuje się ważnych dla niego działań w pojedynkę. Im szybciej to zrozumiemy, tym lepsze będą efekty naszej pracy. Kraje skandynawskie bardzo skutecznie przekonują nas, że należy budować partnerstwa oparte na dialogu. Jeżeli przełożymy to na jakikolwiek szwedzki lub fiński projekt, to widać wysoką jakość jego realizacji (poprzez odpowiedni dobór partnerów) oraz duże profity.

Przykładem wspólnego mostu może być dla nas partnerstwo z Ukrainą. Opierając się na doświadczeniach historycznych, należy położyć nacisk na współpracę pomiędzy tymi regionami, które w przeszłości stanowiły o rozwoju naszego regionu. Ukraina ma ogromną szansę stać się w ciągu kilkunastu najbliższych lat potęgą gospodarczą. Jeżeli chcemy być konkurencyjni, powinniśmy już teraz przekonywać Ukraińców o wartości pomorskich miast. O tym, że to właśnie Trójmiasto będzie najlepszym miejscem na przeładunek ich towarów, oraz odwrotnie – że porty w Gdańsku i Gdyni są w stanie przejąć towary z Europy Północnej, które mogą być dostarczane do Lwowa lub Odessy. Mimo że nie mamy jeszcze odpowiedniej infrastruktury drogowej, należy jak najszybciej budować atmosferę, która spowoduje przyciągnięcie do pomorskich portów towarów z Ukrainy. Głęboko zakorzenione partnerstwo z tym krajem należy zawiązać na wszystkich szczeblach (turystycznym, gospodarczym, akademickim itp.). W przeszłości regiony należące do Ukrainy Zachodniej oraz region Pomorza Gdańskiego współpracowały na wysokim poziomie, co dla obu partnerów generowało ogromne zyski.

Bałtyk nie tylko na wakacje

Polska polityka nie jest skierowana w stronę rozwoju gospodarki morskiej. Państwa takie jak Szwecja, Dania, Estonia i Finlandia są liderami w rejonie Morza Bałtyckiego ze względu na zaangażowanie polityczne i gospodarcze w kierunku jego rozwoju. W świadomości Polaków Bałtyk istnieje tylko w czasie wakacji, kiedy planuje się wypoczynek. Każdego roku Trójmiasto i całe Wybrzeże jest oblegane przez przyjezdnych z całej Polski. Od czerwca do września turystyka na Pomorzu jest najlepiej rozwijającą się gałęzią regionalnej gospodarki. I na tym koniec. W październiku wszystkie atrakcyjne turystycznie miejscowości pustoszeją. Jak bumerang wraca problem sezonowości w gospodarce morskiej, która opiera się głównie na turystyce.

Co należałoby zrobić, aby przekonać innych do przyjazdu nad morze poza sezonem? Jakie działania podjąć, żeby ożywić polskie wybrzeże w okresie od września do czerwca? Znalezienie odpowiedzi na te pytania powinno być priorytetem w działaniu władz samorządowych, ponieważ większa liczba turystów to nowe miejsca pracy oraz rozwój regionu. Problemy tego typu wynikają z braku polskiej wizji i pomysłu na Morze Bałtyckie. Nie czerpiemy takich korzyści z posiadania dostępu do morza, jak np. Skandynawowie, którzy lepiej wykorzystują potencjał morski i nieustannie go powiększają.

Polacy, zwłaszcza Pomorzanie, nie widzą jasnej i czytelnej drogi rozwoju Bałtyku w postaci zarysowanej wizji dla regionu polskiego wybrzeża – od Świnoujścia po Krynice Morską. Być może najważniejsze cele związane z morzem są dostępne urzędnikom na szczeblu centralnym, ale nie zwykłym mieszkańcom, szczególnie zainteresowanym jego rozwojem.

Pomorze atrakcyjne dla młodych

W regionie Bałtyku zaczyna się doceniać osoby młode, które planują karierę zawodową i własny rozwój. Poszczególne miasta prześcigają się w przyciąganiu ludzi kreatywnych, mobilnych i wykształconych lub gotowych podejmować studia. Wymiana ludzi – zarówno studentów, osób szukających pracy, jak i turystów – zaczyna być bardzo istotnym elementem w rozwoju poszczególnych regionów. Za ludźmi idą pomysły, kreatywne myślenie, a także (w wielkim uproszczeniu) pieniądze.

Zadaniem, jakie stoi przed Pomorzem, jest stworzenie tak dogodnych warunków, aby student mieszkający

w Sztokholmie, Helsinkach czy Sankt Petersburgu chciał osiedlić się np. w Gdyni, gdzie znajdzie ciekawą i dobrze płatną pracę oraz atrakcje kulturalne na wysokim poziomie przez cały rok. Skłonienie do przyjazdu osób z innych krajów będzie świadczyło o rozwoju Pomorza w dobrym kierunku. Napływ młodych ludzi jest „papierkiem lakmusem” atrakcyjności danego regionu.

Obecnie polskie wybrzeże nie zachęca młodych ludzi do osiedlania się i szukania pracy. Przeszkód jest dużo: od połączeń komunikacyjnych z innymi miastami Polski i Europy, poprzez brak przejrzystego dostępu do informacji,

sezonowość imprez i wydarzeń kulturalnych, po mało atrakcyjne oferty pracy. Dodatkowo pomorskie uczelnie kierują uwagę na rejony odległe, np. Chiny, zamiast na Skandynawię, Litwę czy Rosję (o czym może świadczyć chociażby strona internetowa Uniwersytetu Gdańskiego, na której pojawiła się zakładka w języku chińskim). Tymczasem o wyższości Finlandii nad Chinami decyduje nasze wspólne dobro – Morze Bałtyckie. To nie Chiny leżą nad Bałtykiem, lecz Szwecja, Litwa, Łotwa, Rosja – kraje marginalizowane przez nas jako potencjalny partner w rozwoju.

Okno na świat

Anna Hildebrandt

*Institut Badań
nad Gospodarką Rynkową*

MIĘDZYNARODOWY HANDEL MORSKI

Z perspektywy lat

Transport morski pozostaje „kręgosłupem” międzynarodowego handlu i globalizacji, obsługując ponad 80 proc. światowego handlu towarami. Trudno oszacować wartość światowego handlu morskiego w ujęciu pieniężnym, gdyż dotyczące go dane podawane są w tonach lub tonomilach, a zatem nie są porównywalne ze statystykami opartymi na systemie monetarnym.

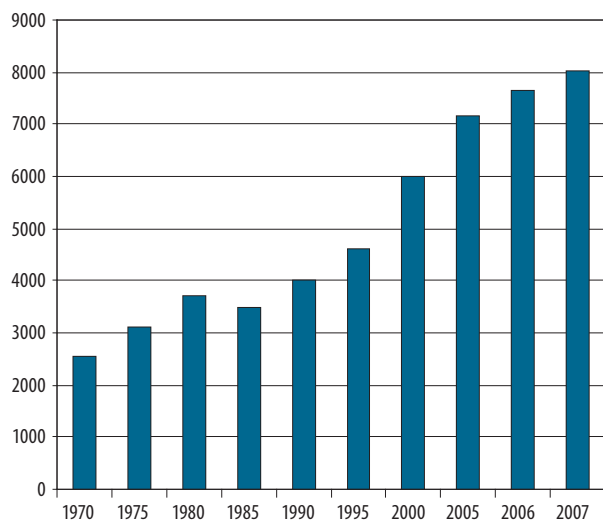
Jednakże Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD) szacuje przychody frachtowe statków handlowych na 380 mld dolarów amerykańskich w całkowitej gospodarce globalnej, co stanowi 5 proc. wartości światowego handlu.

W 2007 r. flota światowa przetransportowała towary o masie ponad 8,02 mld ton, wykonując pracę przewozową ponad 32 tys. mld tonomil¹. Oznacza to wzrost o 4,8 proc. w skali roku². Faktycznie, w ciągu ostatnich trzech dekad średnia roczna stopa wzrostu światowego handlu drogą morską wynosiła 3,1 proc. Warto zaznaczyć, że dostępne dane nie uwzględniają perturbacji wynikających z międzynarodowego kryzysu gospodarczego.

¹ Tonomile są jednostką pracy transportowej.

² *Review of maritime transport*, 2008, UNCTAD.

Rysunek 1. Światowy handel morski w latach 1970–2007 w mln ton załadunku



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD)

W ciągu ostatniego wieku udział handlu morskiego w całkowitej wartości handlu światowego stale rósł. Coraz większe uprzemysłowienie oraz liberalizacja gospodarek narodowych zaowocowały zniesieniem barier dla wymiany handlowej oraz rosnącym popytem na dobra konsumpcyjne. Rozwój technologii sprawił, że transport morski stał się bardziej wydajny poprzez wdrożenie nowych metod transportowania towarów. W ciągu ostatnich czterech dekad całkowity handel morski zwiększył się czterokrotnie, z ponad 8 tys. mld tonomil w 1968 r. do ponad 32 tys. mld tonomil w 2007 r.

Warto zaznaczyć, że handel morski jest mocno uzależniony od ogólnej koniunktury gospodarczej. Spadek zanotowano w czasie ogólnoswiatowej recesji wczesnych lat 80., następnie od początku kolejnej dekady następował stopniowy wzrost, który wyhamował w związku z azjatyckim kryzysem finansowym w końcu lat 90. Natomiast w ostatnich kilku latach wszystkie sektory przemysłu żywo korzystały z globalnego boomu, jako że gospodarcza ekspansja Chin i Indii doprowadziła do rekordowej liczby połączeń handlowych i najdłuższego zrównoważonego okresu zwyżkujących rynków w historii. Obecny kryzys gospodarczy spowodował kolejne negatywne implikacje dla międzynarodowego handlu drogą morską.

Niski koszt transportu morskiego

W latach 1980–1999 wartość handlu światowego rosła w stosunku rocznym o 12 proc., natomiast całkowite koszty transportu w tym czasie wzrosły tylko o 7 proc., co oznacza

malejące jednostkowe koszty transportu, także na trasach oceanicznych. Analizy UNCTAD pokazują, że poziom kosztów frachtowych towarów importowanych systematycznie spada i całkowite koszty frachtowe w handlu światowym reprezentują średnio mniej niż 6 proc. wartości importu (lub ceny gotowych produktów) dóbr konsumpcyjnych.

Dzięki temu, że przemysł stoczniowy w ostatnich latach rozwijał się w rekordowym tempie, następowały ciągłe ulepszenia w technologiach i wydajności floty, a koszty transportu dóbr konsumpcyjnych stanowiły od zawsze niski ułamek całkowitej ceny towaru, transport drogą morską pozostaje bardzo konkurencyjny w porównaniu z innymi środkami transportu.

Tabela 1. Przeciętne koszty transportu wybranych towarów drogą oceaniczną Azja–USA lub Azja–Europa

Towar	Jednostka	Przeciętna cena towaru	Koszty transportu drogą morską
Odbiornik TV	1 sztuka	700 USD	10 USD
Odtwarzacz DVD/CD	1 sztuka	200 USD	1,50 USD
Odkurczacz	1 sztuka	150 USD	1 USD
Whisky szkocka	1 butelka	50 USD	0,15 USD
Kawa	1 kg	15 USD	0,15 USD
Ciastka, biszkopty	1 pudełko	3 USD	0,05 USD
Piwo	1 puszka	1 USD	0,01 USD

Źródło: www.marisec.org

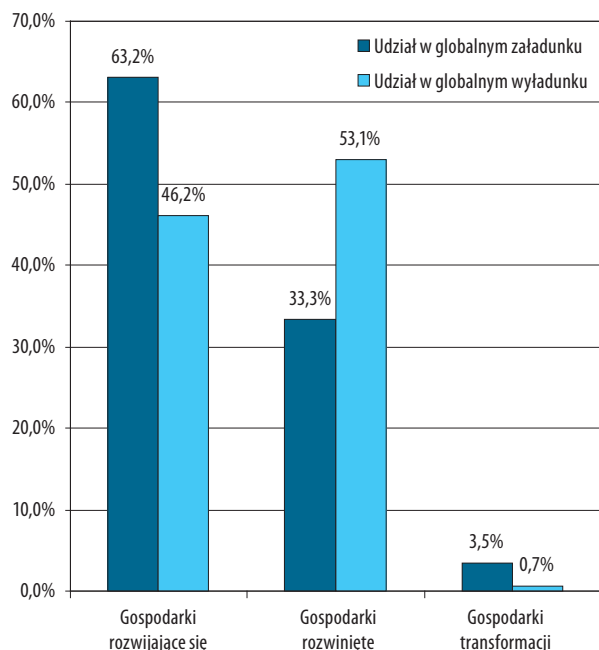
Udział kosztów transportu w całkowitej cenie produktu różni się w zależności od towaru, jednak zawsze są one marginalne. Warto przedstawić przykłady jaskrawo pokazujące te relacje:

- koszt transportu telewizora to tylko 2 proc. jego całkowitej ceny;
- koszt transportu kawy to tylko 1,2 proc. detalicznej ceny kawy;
- przeciętny koszt transportu ropy z Bliskiego Wschodu dla konsumenta w USA, wyrażony w cenie zakupu benzyny na stacji, to około pół centa amerykańskiego za litr;
- przeciętny koszt transportu tony rudy żelaza z Australii do Europy drogą morską to około 12 USD;
- przeciętny koszt transportu kontenera o długości 20 stóp z Azji do Europy wynosi tyle samo, co lotniczy bilet klasy ekonomicznej dla jednego pasażera na tej samej trasie.

Sytuacja bieżąca

Silny popyt na usługi transportu morskiego w ostatnich latach był wywołany wzrostem światowej gospodarki i światowego handlu. W 2007 r. światowy PKB wzrósł o 3,8 proc., podczas gdy światowa wartość eksportu zwiększyła się o 5,5 proc. Wzrost był wynikiem dynamicznego rozwoju wschodzących gospodarek azjatyckich oraz rozwoju gospodarek transformacji.

Rysunek 2. Udział poszczególnych grup państw w całkowitym załadunku i wyładunku w 2007 r.



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD)

Największy udział w załadunkach światowego handlu drogą morską mają gospodarki rozwijające się (63,2 proc.), następnie kraje rozwinięte (33,3 proc.) oraz gospodarki transformacji – głównie Europa Wschodnia (3,5 proc.)³. Wśród krajów rozwijających się w załadunku dominują kraje azjatyckie (40 proc.).

Z kolei największy udział w światowych wyładunkach mają gospodarki rozwinięte (53,1 proc.), następnie gospodarki rozwijające się (46,2 proc.) oraz gospodarki przechodzące transformację (0,7 proc.). Wyraźnie pokazuje to kierunek światowego handlu drogą morską – z Azji do Europy.

³ Klasyfikacja Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD). Gospodarki rozwijające się to kraje rozwijające się Azji, Afryki, Ameryki Środkowej, Ameryki Południowej i Oceanii); gospodarki transformacji to: Albania, Azerbejdżan, Chorwacja, Gruzja, Kazachstan, Mołdawia, Czarnogóra, Rosja, Turkmenistan i Ukraina; kraje rozwinięte to kraje UE oraz tzw. kraje kapitalistyczne: USA, Norwegia, Japonia, Szwajcaria itd.

Porty i trasy handlowe

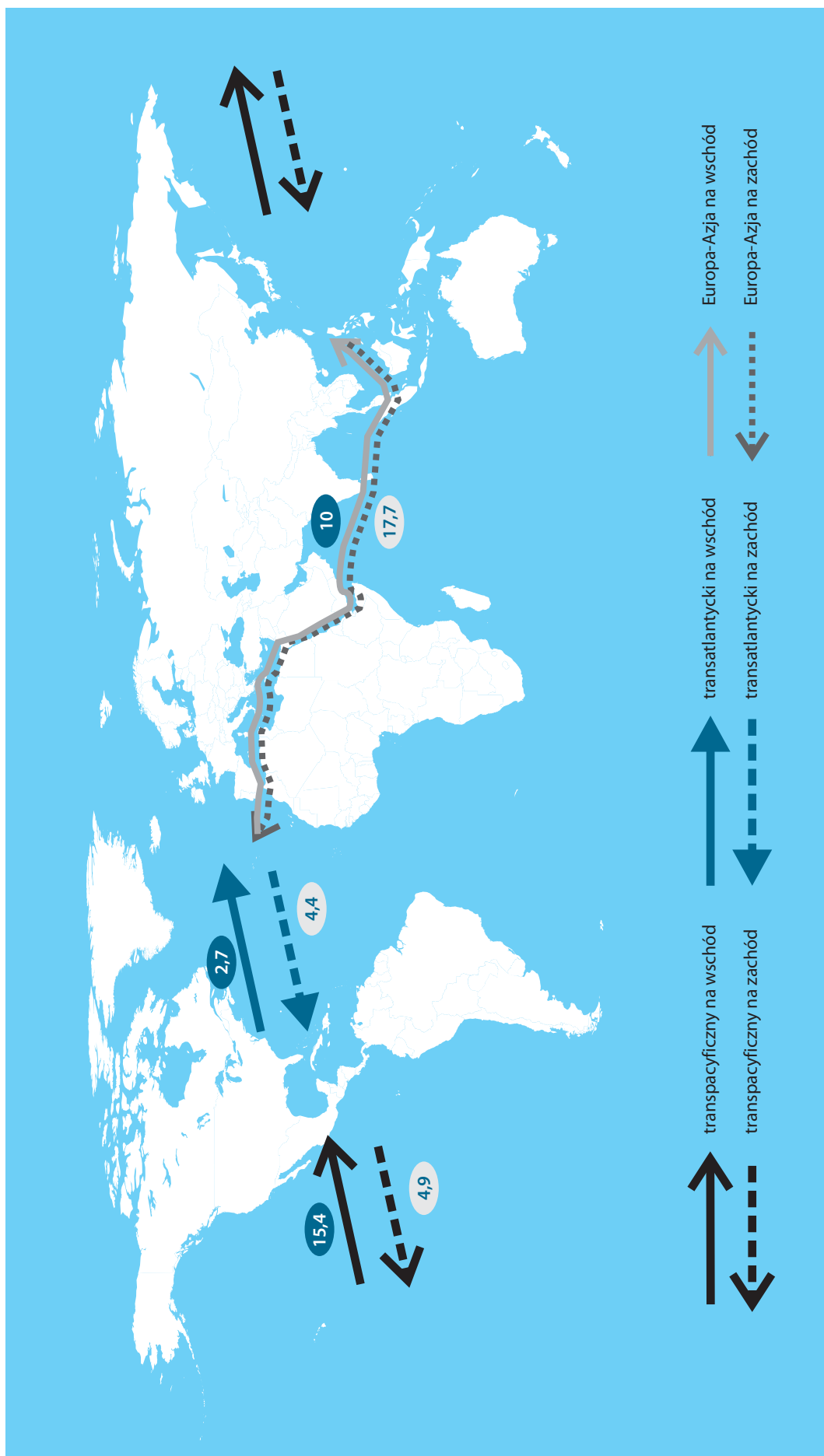
Zdolności światowych portów kontenerowych systematycznie rosły w ostatnich latach. Światowa przepustowość takich portów zwiększyła się o 11,7 proc., osiągając poziom 485 mln TEU⁴ w 2007 r. Porty chińskie generują 28,4 proc. całkowitej światowej przepustowości terminali kontenerowych. W 2008 r. Chiny były najlepiej skomunikowanym państwem pod względem handlowych połączeń drogą morską. Około 40 proc. kontenerowców ma na swojej trasie jeden lub więcej portów chińskich. Jeśli brać pod uwagę koncentrację rynków, z powodu fuzji i przejęć w czerwcu 2008 r. istniało średnio o 7,7 proc. mniej firm dostarczających usługi transportowe w przeliczeniu na jedno państwo niż w czerwcu 2004 r. Ten trend może pogłębiać obawy państw o niskim poziomie skomunikowania, że dalszy spadek liczby firm dostarczających usługi doprowadzi do stworzenia oligopolu na rynku. Warto dodać, że region Ameryki Łacińskiej notuje istotny wzrost handlu drogą morską, jednak powiązania tego regionu z resztą świata stanowią istotną barierę dla dalszego rozwoju.

Handel kontenerowy jest skoncentrowany wzdłuż trzech głównych kierunków. Są to: trasa transpacyficzna, która łączy Azję z Ameryką Północną; trasa transatlantycka między Europą a Ameryką Północną oraz linie Azja–Europa.

W 2007 r. ruch na trasie Azja–Europa przerósł istotnie ruch na trasie transpacyficznej, przez co zyskała ona miano najważniejszego szlaku kontenerowego na świecie (27,7 mln TEU). Przewozy na dominującym kierunku z Azji do Europy były szacowane na 17,7 mln TEU, co oznacza 15-procentowy wzrost w 2006 r. Przewozy z Europy do Azji wzrosły o 9 proc., osiągając 10 mln TEU. Spadek importu USA z Azji był spowodowany przeorientowaniem kierunków handlu (istotny wzrost eksportu z Azji do Europy), co miało związek z rosnącym popytem na tańsze produkty azjatyckie oraz słabnącą pozycją dolara amerykańskiego. Popyt w Europie wzrósł nie tylko w tradycyjnych sektorach przemysłu Europy Północnej. Był związany także z dynamicznym rozwojem wschodnich gospodarek przechodzących transformację, takich jak gospodarka Rosji. Aby sprostać nowym wyzwaniom, firmy The New World Alliance, Hanjin oraz The United Arab Shipping Company wspólnie utworzyły

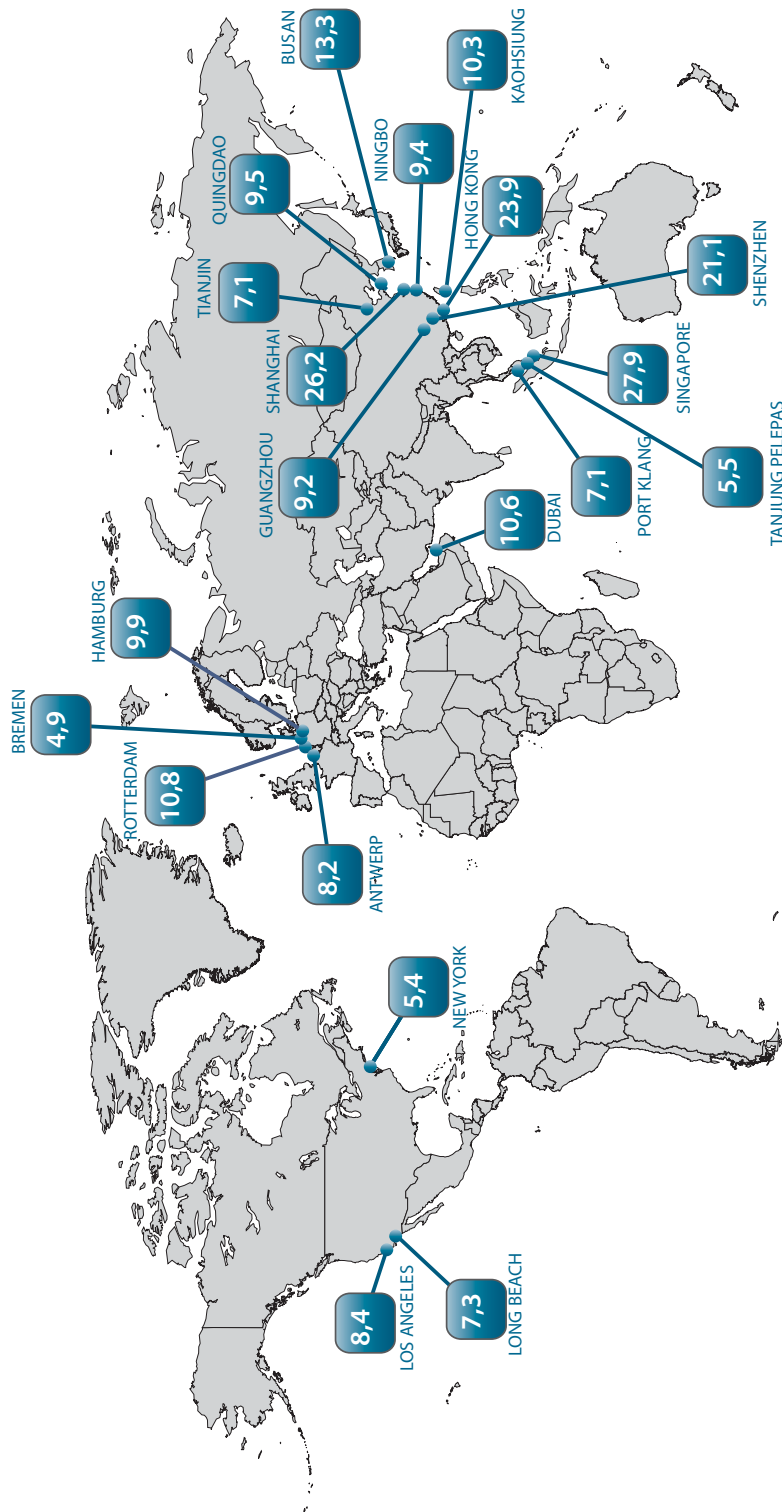
⁴ TEU – (twenty-feet equivalent unit) – równoważnik standardowego kontenera o długości 20 stóp. Umowna jednostka miary ładowności kontenerowców i wielkości przeładunków w portach.

Rysunek 3. Główne trasy handlu drogą morską i ruch kontenerowy w 2007 r. (mln TEU)



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD)

Rysunek 4. 20 największych na świecie portów kontenerowych i ich przepustowość (mierzona w TEU) w 2007 r.



LP	NAZWA PORTU	KRAJ	2007 (TEU) / ZMIANA PROC. (2007-2006)
11.	NINGBO	CHINY	9,4 +32,4
12.	GUANGZHOU	CHINY	9,2 +39,4
13.	LOS ANGELES	USA	8,4 -1,4
14.	ANTWERP	BELGIA	8,2 +16,5
15.	LONG BEACH	USA	7,3 +0,3
16.	PORT KLANG	MALEZJA	7,1 +12,5
17.	TIANJING	CHINY	7,1 +19,4
18.	TANJUNG PELEPAS	MALEZJA	5,5 +15,3
19.	NEW YORK	USA	5,4 +6,0
20.	BREMEN	NIEMCY	4,9 +10,5

Źródło: Opracowanie IBnGr na podstawie danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD)

nowy, cotygodniowy serwis, tak by komunikacja między Azją a Morzem Czarnym stała się bardziej dogodna.

20 największych portów świata obsługuje około 48 proc. całkowitego światowego ruchu kontenerowego. Najbardziej dynamiczny rozwój w stosunku rocznym wykazał Guangzhou, którego zdolność obsługi ruchu kontenerowego wzrosła prawie o 40 proc. Porty europejskie odnotowały w tym czasie ponad 10-procentowy wzrost. Spadek zanotowano tylko dla portu w Los Angeles.

W 2007 r. na porty rozwijających się krajów azjatyckich przypadało 53 proc. ruchu kontenerowego; na kraje rozwinięte (w tym Europę) – 37 proc.; na rozwijające się kraje Ameryki (głównie Środkowej i Południowej) – 7 proc., a na rozwijające się kraje afrykańskie – 3 proc. Na liście 20 największych portów świata 9 pozycji, z czego cztery pierwsze, zajmują porty chińskie zlokalizowane blisko siebie. Koncentracja geograficzna portów chińskich przyczynia się do ich przewagi nad innymi portami.

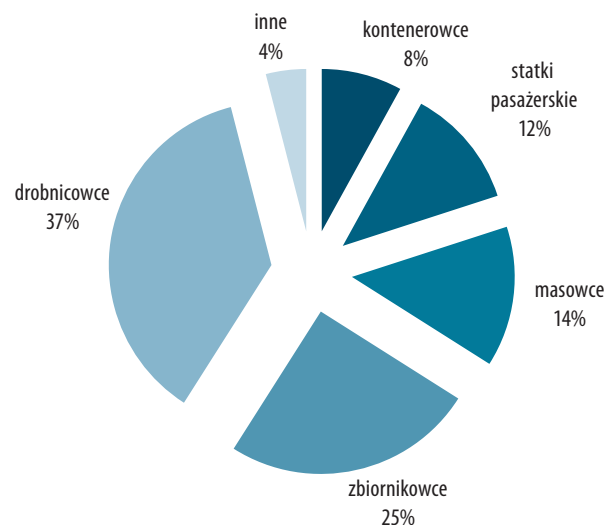
Wielkość i wydajność światowej floty

W 2007 r. odnotowano wzrost światowej floty handlowej o 7,2 proc. Tym samym osiągnęła ona na początku 2008 r. nośność 1,12 mld ton (728 mln jednostek pojemnościowych⁵). W 2007 r. zamówienia na jednostki pływające były największe w historii, osiągnęły liczbę 10 053 statków o całkowitej nośności 495 mln ton, z czego 222 mln ton stanowiły masowce. Pod koniec 2007 r. te konkretne zamówienia były 12 razy wyższe niż w czerwcu 2002 r.⁶ W połowie 2007 r. zamówienia na masowce po raz pierwszy w historii wyprzedziły kontrakty na budowę zbiornikowców, dotychczasowego lidera w produkcji stoczniowej. 1 stycznia 2008 r. światowa flota transportowa liczyła 50 525 statków o całkowitej pojemności brutto 728 225 000 jednostek.

Rosnące ceny nowo budowanych statków odzwierciedlają systematycznie zwiększający się popyt oraz wzrost cen stali i kosztów waluty mierzonej w dolarach amerykańskich. Najwyższy wzrost odnotowano w przypadku kontenerowców: np. statek o ładowności 2500 TEU w grudniu 2007 r. kosztował 43,5 proc. więcej, niż rok wcześniej. Masowce także odnotowały w tym czasie rekordowe wzrosty. Przykładowo, masowiec o nośności 170 000 ton kosztował w grudniu 2007 r. 97 mln USD – 39 proc. więcej niż rok wcześniej i 2,4 razy więcej niż w 2000 r. Jest to również pochodną

dynamicznego rozwoju rynku towarów masowych w ciągu ostatnich kilku lat. Było to wywołane rosnącym popytem na rudy żelaza, a co za tym idzie, dynamiczną produkcją stali w Azji. Rynek kontenerowców w tym czasie ustabilizował się, mimo presji spadkowej wynikającej z rosnących kosztów paliwa, osłabienia dolara amerykańskiego oraz umocnienia euro i rosnącej podaży nowych statków tej kategorii. Dopiero na początku 2008 r. zanotowano spadek.

Rysunek 5. Udział poszczególnych klas statków w całkowitej liczbie statków światowej floty w styczniu 2008 r.



Źródło: Lloyd's Register Fairplay, styczeń 2008 r.

Wydajność światowej floty handlowej pozostaje bardzo wysoka. Średnio statek był ładowany całkowicie 7,7 razy w ciągu 2007 r. Wskaźnik globalnej pracy przewozowej do nośności floty światowej osiągnął wartość 31,6, co oznacza, że przeciętnie statek w ciągu roku przepłynął z ładunkiem trasę 31 600 mil (58 500 km). Wskaźnik ten w przypadku zbiornikowców przewożących ropę spadł z 34,2 w 2006 r. do 32,5 w 2007 r., podczas gdy dla masowców w tym samym czasie wzrósł z 28,8 do 29,5. Produktywność pozostałej floty, w tym kontenerowców i drobnicowców, spadła z 36 do 33,1. Odnotowano, że eksploatacja kontenerowców w 2007 r. zmierzała do redukcji prędkości jednostek, a zatem redukcji produktywności floty w zamian za oszczędności na kosztach paliwa.

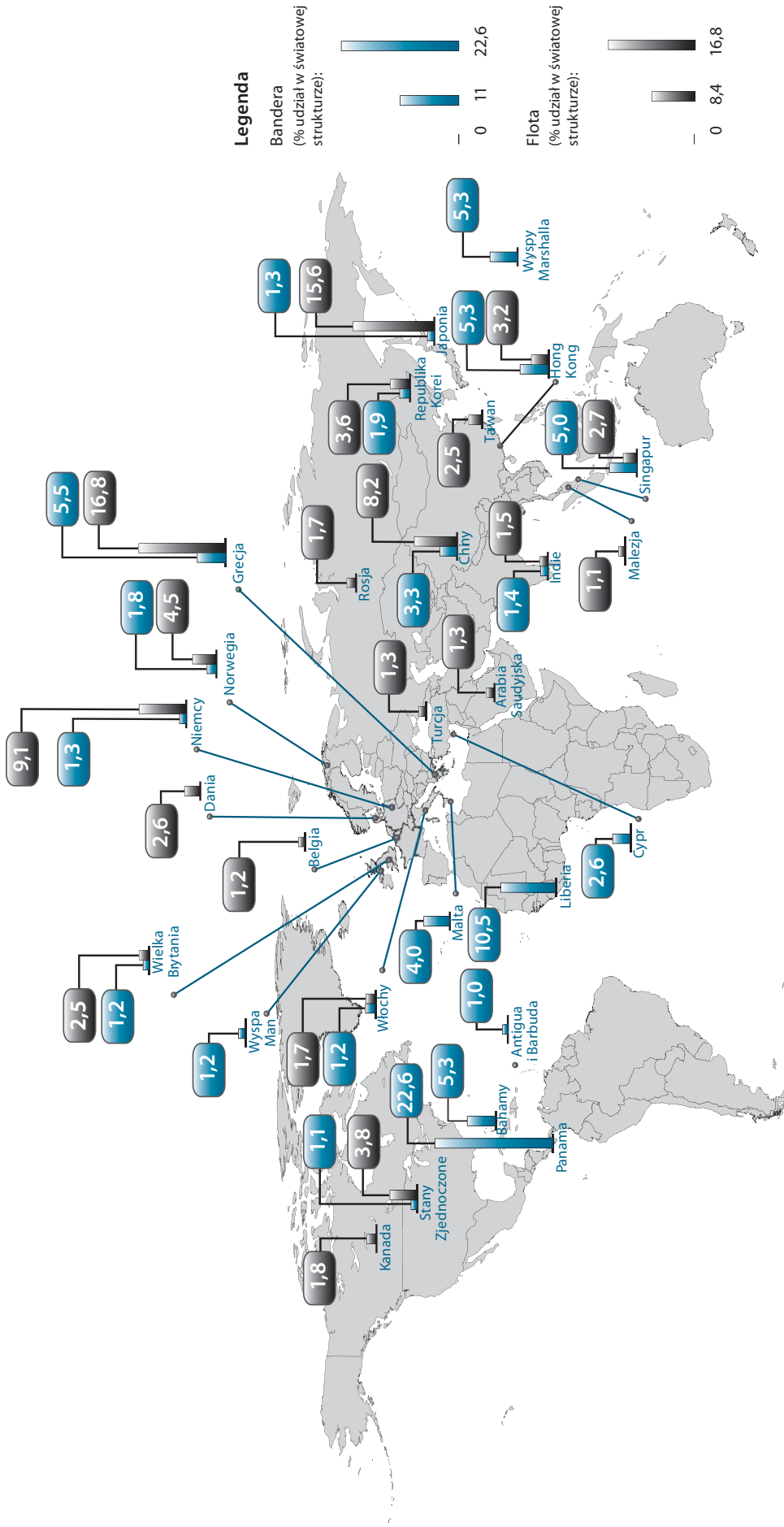
Kto kim zarządza?

W styczniu 2008 r. 20 krajów – właścicieli statków kontrolowało łącznie 87 proc. światowej floty. Dominującą pozycję utrzymuje Grecja, a za nią plasują się Japonia, Niemcy, Chiny i Norwegia. Razem kapitał tych pięciu państw posiada 54,2 proc. tonażu nośnościowego floty światowej.

⁵ Bezmianowa miara objętości, bliska dawnej tonie rejestrowej, około 2,8 m³.

⁶ *Review of maritime transport*, 2008, UNCTAD.

Rysunek 6. 20 największych właścicieli floty i 20 największych bander świata (stan na styczeń 2008)



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD) oraz Lloyd's Register Fairplay

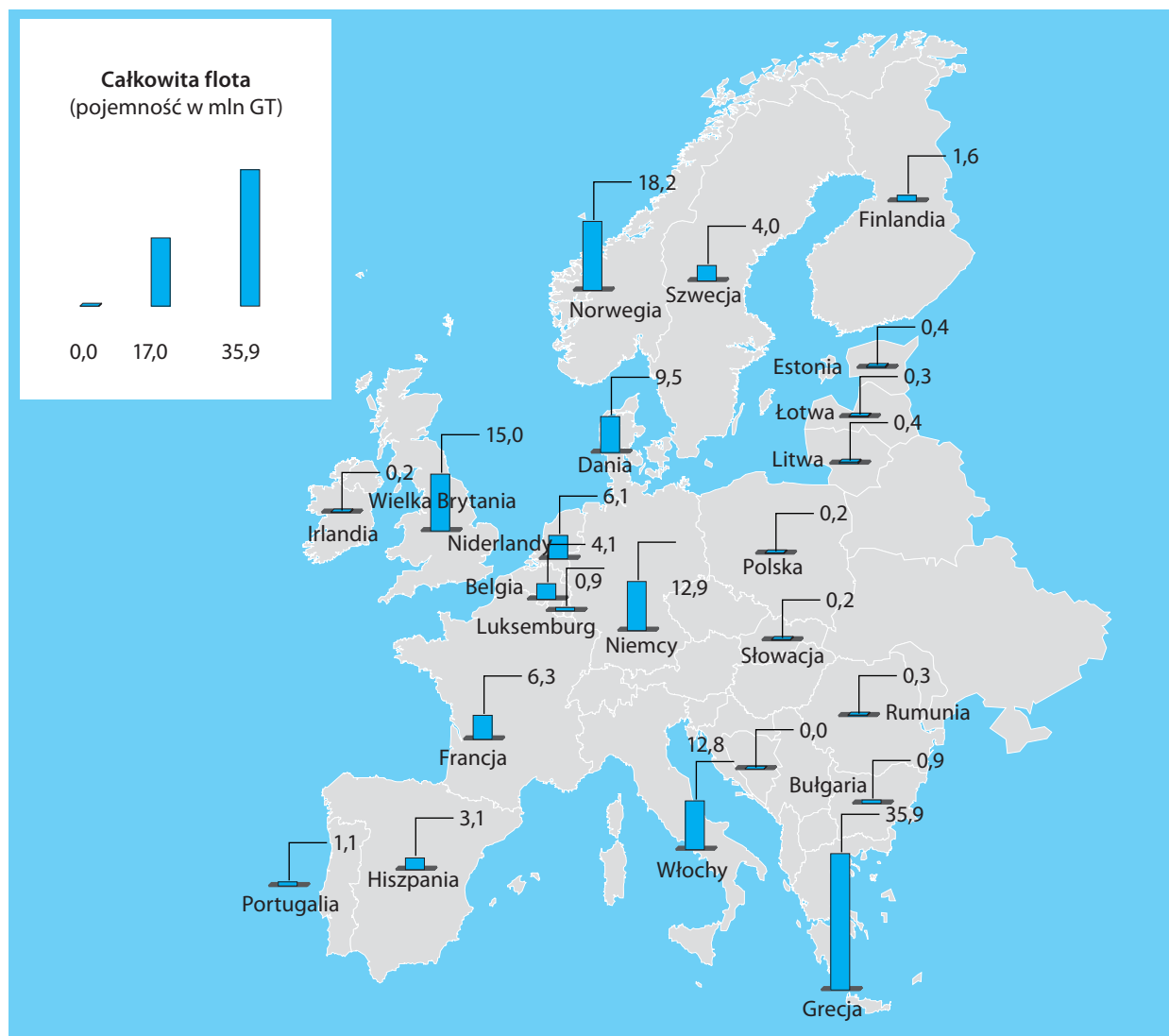
Jednakże zdecydowana większość statków na świecie pływa pod obcą banderą, głównie z krajów rozwijających się. Panama jest niekwestionowanym liderem w rankingu największych bander świata (22,6 proc. tonażu nośnościowego wszystkich bander na świecie) i pozostaje klasą sama dla siebie. Daleko w tyle, na drugiej pozycji, uplasowała się Liberia (już tylko 10,5 proc. tonażu światowego); trzecią pozycję w styczniu 2008 r. zajęła Grecja (5,5 proc. tonażu światowego). Różnica udziałów między banderami zajmującymi dalsze pozycje nie jest już tak spektakularna. W pierwszej dziesiątce bander wg kolejności znalazły się jeszcze: Bahamy, Wyspy Marshalla, Hong Kong, Singapur, Malta, Chiny i Cypr (ostatni kraj z udziałem 2,6 proc.).

Z fotografii mapy Europy ewidentnie wynika, że na tle rozwijających się gospodarek Azji i Afryki Europa wypada

słabo, poza Grecją, Norwegią, Wielką Brytanią, Niemcami i Włochami. Wielkość floty w pozostałych krajach Europy jest na tym tle mało istotna, nie mówiąc już o wielkości floty polskiej.

Do maja 2008 r. światowa flota kontenerowa osiągnęła ładowność 13,3 mln TEU, z czego 11,3 mln TEU znajdowało się na kontenerowcach komorowych. W skład tej floty wchodziły 54 statki o ładowności ponad 9000 TEU znajdujące się w zarządzie pięciu firm: CMA CGM (Francja), COSCON i CSCL (Chiny), Maersk (Dania) oraz MSC (Szwajcaria). 12 statków miało ładowność przekraczającą 10 000 TEU; dotyczy to ośmiu statków po 15 000 TEU, będących własnością i zarządzanych przez firmę Maersk, oraz czterech jednostek po 10 062 TEU, których właścicielem i operatorem jest COSCON.

Rysunek 7. Całkowita flota poszczególnych krajów Europy, stan na styczeń 2008 w mln GT



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD)

Tabela 2. Dziesięciu wiodących operatorów kontenerowych

Ranking	Operator	Kraj pochodzenia	Liczba statków w 2008 r.	Ładowność w TEU w 2008 r.
1	Maersk Line	Dania	446	1 638 898
2	MSC	Szwajcaria	359	1 201 121
3	CMA-CGM	Francja	238	701 223
4	Evergreen	Tajwan	177	620 610
5	Hapag Lloyd	Niemcy	142	491 954
6	COSCON	Chiny	141	426 814
7	CSCL	Chiny	122	418 818
8	APL	Singapur	117	394 804
9	OOCL	Hongkong (Chiny)	84	351 542
10	NYK	Japonia	87	331 083
razem			1913	6 576 867

Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD)

Zasoby siły roboczej

Światowa populacja pracowników zatrudnionych na międzynarodowych statkach handlowych jest szacowana na około 466 tys. oficerów i 721 tys. marynarzy⁷. Kraje OECD (Ameryka Północna, Europa Zachodnia, Japonia itd.) pozostają najważniejszym źródłem pochodzenia oficerów, choć znacząca ich liczba jest obecnie rekrutowana z Dalekiego Wschodu i Europy Wschodniej. Większość marynarzy pracujących na statkach rekrutuje

⁷ www.marisec.org.

się z krajów rozwijających się, szczególnie z Dalekiego Wschodu i południowo-wschodniej Azji.

Filipiny i Indie to bardzo znaczące kraje podaży morskiej siły roboczej. Wielu marynarzy pochodzących z tych państw korzysta z możliwości zatrudnienia na zagranicznych flotach zarządzanych przez międzynarodowe kompanie morskie. W Chinach zaobserwowano także istotny wzrost liczby marynarzy, ale obecnie większość z nich obsługuje flotę chińską.

Europa Wschodnia stała się ostatnio dynamicznie rosnącym rynkiem podaży marynarzy, zwłaszcza Ukraina, Chorwacja i Łotwa. Inne znaczące kraje dostarczyciele siły roboczej to Grecja, Japonia, Rosja i Wielka Brytania.

Azja jako wzór

Handel drogą morską stał się jedną z bardziej opłacalnych działalności. A gdy mowa o opłacalności i wykorzystywaniu przewag cenowych, to mistrzami świata w tej dziedzinie są „azjatyckie torpedy”, czyli kraje rozwijające się, które w błyskawicznym tempie zdominowały transport morski – począwszy od stoczni, a skończywszy na usługach transportowych. Niezwykle tania produkcja praktycznie wszystkich towarów musiała znaleźć ujście. Szybka orientacja w obszarach możliwych przewag pozwoliła na ich skuteczne wykorzystanie. Świadczą o tym liczby, świadczą o tym największe bandery świata, świadczą o tym kierunek handlu. Dlatego trzeba zadać sobie trudne pytanie: gdzie w całym tym spektrum znajduje się Polska i w jaki sposób budować pozycję konkurencyjną, biorąc pod uwagę światowe trendy?

Komentarz

kpt.ż.w. Marek Błus

Ośrodek Szkolenia Ratowniczego Akademii Morskiej w Gdyni

Odległość przestała być barierą dla handlu, jeśli można ją pokonać statkiem, a koszty transportu morskiego stały się pomijalne w znacznej części kalkulacji handlowych. Chiński producent jest niemal tak samo daleko od naszego rynku jak francuski; chilijska winnica podobnie blisko jak hiszpańska. Stało się tak dzięki postępowi w przemyśle morskich (*maritime industries*), jak je trafnie nazywają „ludy” mówiące po angielsku.

Współczesna żegluga optymalnie wykorzystuje efekt skali, co zawdzięcza stoczniom i metalurgii. Większość ropy naftowej wożą dzisiaj zbiornikowce o nośności około 300 tys. ton, podczas gdy 60 lat temu były to dwudziestotysięczniki. Towary konsumpcyjne przemierzają oceany w ładowniach kontenerowców o nośności ponad 100 tys. ton, a przed 50 laty standardem był dziesięcioletnik z dwukrotnie większą niż dzisiejsza załogą. Okrężny rejs z Europy na Daleki Wschód trwał wówczas pół roku – obecnie zajmuje zwykle osiem tygodni.

Ponadto rozwiązano problem, jakim były prace przeładunkowe w portach drobnicowych. Tradycyjne frachtowce, których kadłub przypominał wielopiętrowy magazyn, spędzały przy nabrzeżach więcej niż połowę czasu eksploatacji. Załadunek i wyładunek były podobne do pracochłonnego przekładania towarów z półki na półkę. Kontenery spowodowały, że dzisiaj w portach telewizory nie sprawiają więcej kłopotów niż ruda (a może nawet mniej?) – po prostu w ładowni układa się dziecinne klocki, tylko skala jest inna...

Co ciekawe, wszystko wskazuje na to, że w żegludze postęp ilościowy i jakościowy osiągnęły w XX wieku wszystko, co było do osiągnięcia, a czasem nawet musiały się cofnąć. Kto jeszcze pamięta krótki żywot półmilionowców albo koncepcję statku prawie bezzałogowego (*one man ship*)?

Aczkolwiek, jeśli koszt jest znikomy, to nie będzie dalej malał, choć może tylko „kosmetycznie”, a nie o dziesiątki procent, jak jeszcze niedawno. Bardziej ekonomiczne silniki, mniejsze opory kadłuba, lepsza organizacja tu i tam, większe śluz w kanałach. Rewolucja w żegludze osiągnęła dużo więcej niż planowali jej przywódcy, a to się rzadko rewolucjom zdarza.

Analizy i porównania

Przemysław Susmarski	<i>Pracujący w przemyśle stoczniowym – diagnoza stanu obecnego i analiza trendów</i>	71
dr Maciej Tarkowski	<i>Sytuacja gospodarcza województwa pomorskiego w I kwartale 2009 roku</i>	77

PRACUJĄCY W PRZEMYSŁE STOCZNIOWYM – DIAGNOZA STANU OBECNEGO I ANALIZA TRENDÓW

Województwo pomorskie jest jednym z trzech polskich województw mających dostęp do Morza Bałtyckiego. Nie dziwi zatem fakt, że gospodarka morska zawsze odgrywała ważną rolę na regionalnym rynku pracy, tym bardziej że pojęcie to jest niezwykle szerokie. Działalność związana z morzem jest obecna w siedmiu spośród kilkunastu sekcji Polskiej Klasyfikacji Działalności, od rybołówstwa i rybactwa, poprzez przetwórstwo przemysłowe, handel, transport, obsługę nieruchomości, po administrację publiczną i edukację¹. Jednak znaczenie to jest coraz mniejsze. Dzieje się tak za sprawą przemian w najistotniejszej z punktu widzenia rynku pracy branży – stoczniowej.

Obecnie

Zatrudnienie w branży stoczniowej koncentruje się w regionach nadmorskich. W trzech największych stoczniach województwa pomorskiego na początku 2008 r. pracowało około 12,5 tys. osób¹. Szacuje się, że każde miejsce pracy w przemyśle stoczniowym w województwie pomorskim tworzy dodatkowo około dwóch miejsc pracy u kooperantów. Relacja ta zwykle waha się od 1 do 3². Za niższą wartością wskaźnika przemawia nieco odmienna struktura zatrudnienia w branży stoczniowej. W Polsce, a w szczególności w województwie pomorskim, udział pracujących przy remontach

Przemysław Susmarski

*Instytut Badań
nad Gospodarką Rynkową*

¹ Liczba ta nie uwzględnia szacowanego na około 1200 osób zatrudnienia w pozostałych mniejszych stoczniach.

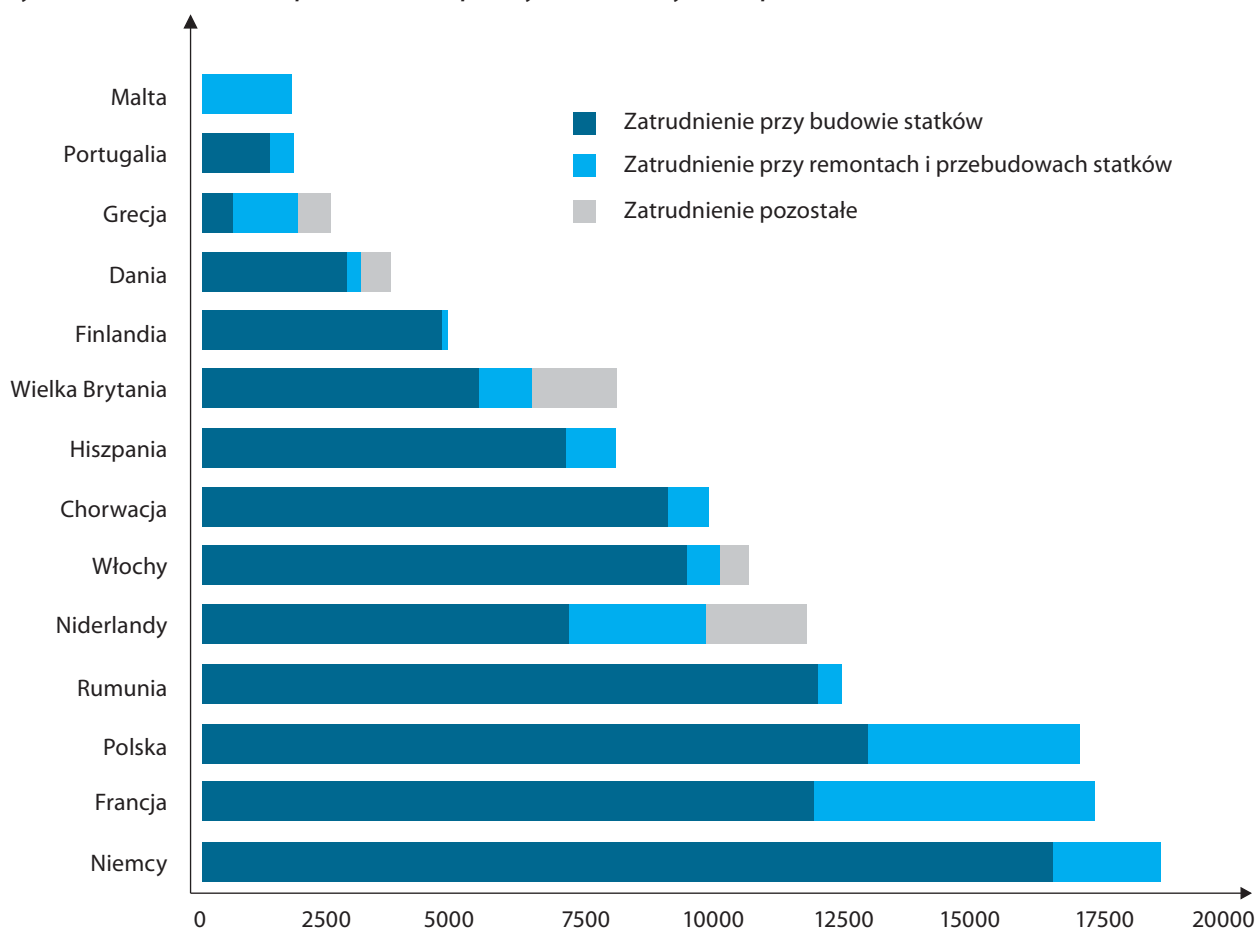
² Hart P., Schotte D., Studium badawcze w zakresie zasobów ludzkich: „Zmiany Demograficzne i Kwalifikacje Wymagane w Europejskim Sektorze Budowy i Remontu Statków”, Community of European Shipyard's Associations, 2008 str. 10.

Tabela 1. Zatrudnienie w polskich stoczniach.

Rok	2000	2001	2004	2005	2006	I kw. 2008
Zatrudnienie ogółem	25 400	b.d.	19 598	18 652	19 120	17 500
W tym						
Zatrudnienie przy budowie statków	20 150	20 000	15 645	14 615	15 102	12 500
Zatrudnienie przy remontach i przebudowach statków	5250	5000	3953	4037	4017	5000
Zatrudnienie w pomorskich stoczniach	17 247	b.d.	12 673	11 651	12 114	12,5
Zatrudnienie na potrzeby przemysłu stoczniowego		70–100 tys.	50–80 tys. (wyposaż. okrętowe); razem także 70–100 tys.	ok. 100 tys.	50 tys. (otoczenie produkc.)	b.d.

Źródło: *Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne w Polsce w latach 2006–2010)*, Centrum Techniki Okrętowej, Komunikat po posiedzeniu Rady Ministrów, Sektor stoczniowy, 25.01.2005, Community of European Shipyards' Associations

Rysunek 1. Całkowita liczba pracowników w przemyśle stoczniowym w 14 państwach UE w I kw. 2008 r.



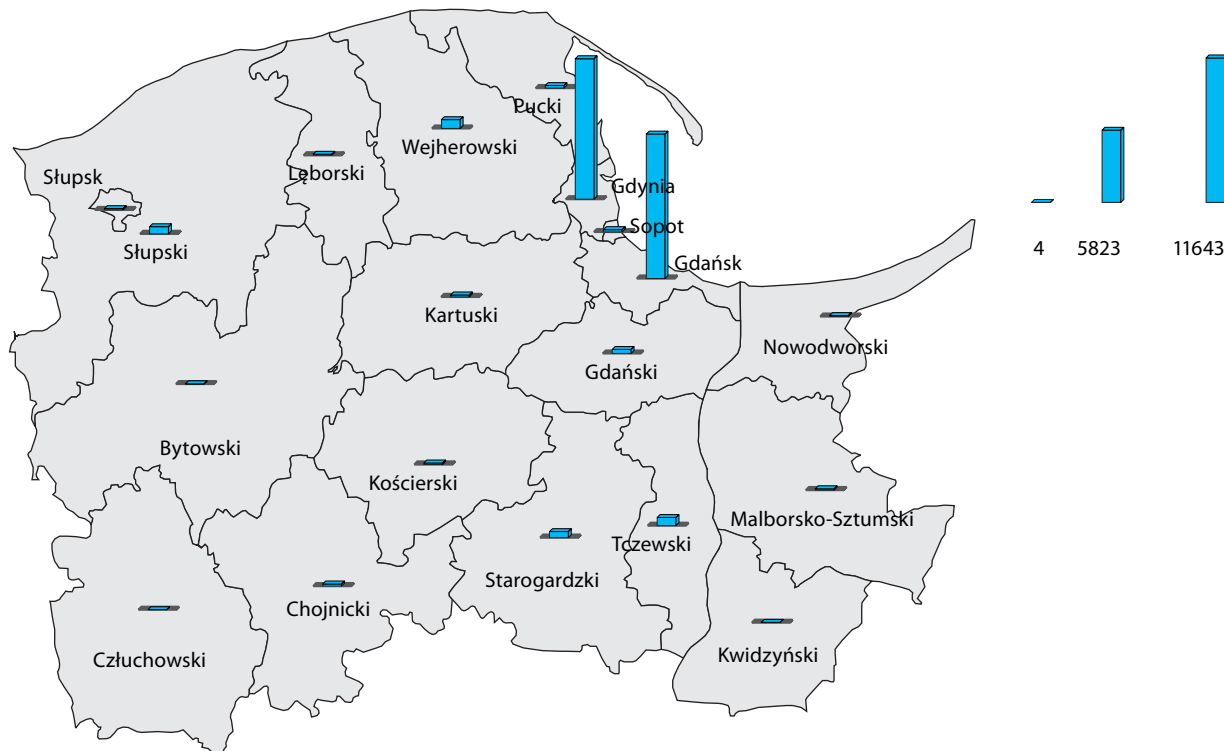
Źródło: Hart P., Schotte D., *Studium badawcze w zakresie zasobów ludzkich: „Zmiany Demograficzne i Kwalifikacje Wymagane w Europejskim Sektorze Budowy i Remontu Staków”*, Community of European Shipyards' Associations, 2008 str. 10

i przebudowach statków jest relatywnie wyższy. Działalność ta z założenia wymaga mniejszej skali kooperacji z poddostawcami niż budowa statków.

Łączne zatrudnienie związane z branżą stoczniową w województwie można szacować na blisko 37,5 tys. osób.

Oczywiście, nie wszystkie podmioty prowadzące działalność na potrzeby sektora stoczniowego zlokalizowane są na Pomorzu. Stanowią one jednak zdecydowaną większość. Według obliczeń identyfikujących zatrudnienie w klastrze stoczniowym w regionie, w 2007 r. było ono szacowane na blisko

Rysunek 2. Zatrudnienie w klastrze stoczniowym w powiatach województwa pomorskiego w 2007 r.



Źródło: Identyfikacja potencjalnych klastrów na bazie analizy struktury gospodarki województwa pomorskiego, *Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową*, str. 29.

27 tys. miejsc pracy³. Większość z nich skoncentrowana jest w Trójmieście, choć wyróżniają się także powiaty wejherowski, tczewski, słupski i starogardzki⁴.

Dominację Gdyni, Gdańska i Sopotu potwierdzają dane dotyczące lokalizacji siedzib firm związanych z branżą stoczniową. Spośród 1157 podmiotów zidentyfikowanych w Katalogu Firm Morskich (luty 2008 r.) aż 86 proc. przedsiębiorstw miało siedzibę na terenie Trójmiasta.

Zmiany

Redukcja zatrudnienia w branży stoczniowej to proces widoczny od dłuższego czasu. Realizowane obecnie zamknięcie Stoczni Gdynińskiej zdynamizuje jedynie obserwowane zjawisko. W ramach pierwszej fali zwolnień pracę straci 3350 pracowników, a w dłuższej perspektywie zwolnienia dotkną również pozostałą część załogi, liczącej ponad 5000 osób⁵.

Liczba pracujących w polskich stoczniach w 2008 r. przekraczała 18 tys. i stanowiła około 75 proc. stanu z roku 2000.

³ Identyfikacja potencjalnych klastrów na bazie analizy struktury gospodarki województwa pomorskiego, *Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową*, str. 29.

⁴ Tamże, str. 29.

⁵ Procedura przewiduje zwolnienie wszystkich pracowników, a następnie zatrudnienie części z nich w celu ukończenia realizowanych zamówień.

Zmiany obserwowane w samym tylko województwie pomorskim były bardziej gwałtowne. W latach 2000–2008 liczba zatrudnionych przy produkcji i remontach statków zmniejszyła się o prawie 30 proc., czyli o ponad 5000 osób.

Skala obserwowanych w ostatnich latach zmian jest ogromna, jednak ich rzeczywisty zakres jest zapewne mniejszy. Spadek zatrudnienia w branży stoczniowej jest w znacznym stopniu efektem outsourcingu – zlecenia firmom zewnętrznym części procesów gospodarczych realizowanych uprzednio w podmiotach branży stoczniowej bądź wydzielania się ze stoczni firm świadczących dla nich usługi. Nowo powstałe przedsiębiorstwa, mając szerszy niż pierwotnie zakres usług, nie są rejestrowane jako firmy prowadzące działalność w zakresie produkcji stoczniowej⁶.

Ciekawych spostrzeżeń dostarcza w tym kontekście analiza zmian struktury zatrudnienia w województwie pomorskim. Spośród przeanalizowanych 50 rodzajów działalności gospodarczej zmiany obserwowane w 13 były istotnie ujemnie skorelowane z dynamiką zatrudnienia w produkcji stoczniowej.

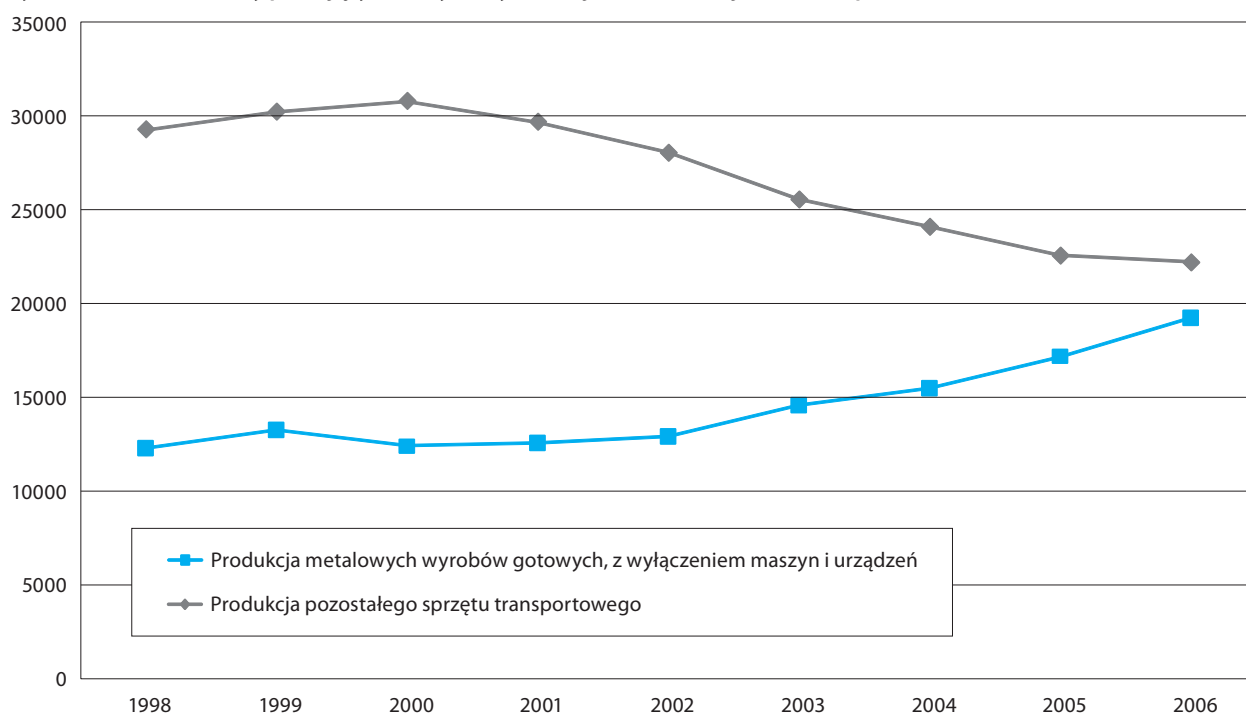
⁶ Antonowicz A., Antonowicz P., Bieliński J. (2007), *Outsourcing i kooperacja w przemyśle okrętowym*, [w:] *Diagnozy, strategie i rozwiązania na rzecz wzrostu zdolności pracowników przemysłu okrętowego*, pod red. P. Antonowicza, str. 67.

Tabela 2. Współczynnik korelacji zmian w zatrudnieniu w wybranych sekcjach PKD w latach 1998–2006.

Nr PKD	Nazwa sekcji	Korelacja	Zmiana w latach 1998–2006
01	Rolnictwo, łowiectwo, włączając w to działalność usługową	-0,67	+1055
25	Produkcja wyrobów gumowych i z tworzyw sztucznych	-0,94	+3819
28	Produkcja metalowych wyrobów gotowych, z wyłączeniem maszyn i urządzeń	-0,93	+7001
35	Produkcja pozostałego sprzętu transportowego	1,00	-7062
32	Produkcja sprzętu i urządzeń radiowych, telewizyjnych i telekomunikacyjnych	-0,89	+6856
50	Sprzedaż, obsługa i naprawa pojazdów samochodowych i motocykli; sprzedaż detaliczna paliw do pojazdów samochodowych	-0,75	+1914
61	Transport wodny	-0,80	+238
65	Pośrednictwo finansowe, z wyłączeniem ubezpieczeń i funduszy emerytalno-rentowych	-0,75	+4600
72	Informatyka	-0,91	+3885
74	Działalność gospodarcza pozostała	-0,81	+8493
75	Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe ubezpieczenia społeczne i powszechne ubezpieczenie zdrowotne	-0,82	+7655
80	Edukacja	-0,96	+7719
90	Odprowadzanie i oczyszczanie ścieków, gospodarowanie odpadami, pozostałe usługi sanitarne i pokrewne	-0,60	+1053
93	Działalność usługowa pozostała	-0,61	+824

Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych GUS

Rysunek 3. Zmiana liczby pracujących w wybranych sekcjach PKD w województwie pomorskim w latach 1998–2006



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych GUS

Ze względu na zakres zmian, poziom korelacji oraz podobieństwo rodzajów działalności zwraca uwagę sekcja nr 28 – Produkcja metalowych wyrobów gotowych, z wyłączeniem maszyn i urządzeń. W latach 1998–2006 zatrudnienie w tym dziale produkcji wzrosło o 7 tys. osób, równoważąc spadek liczby pracujących w sektorze stoczniowym.

Oczywiście, rzeczywistego przepływu pracowników nie da się określić. Niemniej zjawisko to miało miejsce i zapewne będzie dalej obserwowane. Proces produkcji statków jest bowiem niezmiernie skomplikowany. Przemysł stoczniowy opiera się na kooperacji z przedsiębiorstwami wytwarzającymi wyposażenie okrętowe, podzespoły itd. Jednak w celu dywersyfikacji ryzyka związanego z fluktuacją zamówień oraz w związku ze specyficznym w branży stoczniowej cyklem życia produktu zakłady te wytwarzają również wyroby na rzecz innych gałęzi przemysłu.

Przyszłość

Likwidacja Stoczni Gdyńskiej oraz korekta profilu działalności (ograniczenie produkcji stoczniowej) w Stoczni Gdańskiej najprawdopodobniej zdynamizują obserwowane zmiany. Trudno powiedzieć, czy dotkną one tylko pomorski rynek pracy. Nieznacznym optymizmem napawa fakt, że produkcja stoczniowa jest silnie zglobalizowana. Dlatego przedsiębiorstwa działające na potrzeby sektora są w znacznym stopniu niezależne od popytu kreowanego wyłącznie przez stocznie polskie. Co więcej, część z tych przedsiębiorstw ulokowała działalność poza województwami pomorskim i zachodniopomorskim, choć bez wątplenia problem będzie dotyczył głównie regionów nadmorskich. Nie da się jednak obecnie oszacować, jak zwolnienia w stoczni gdyńskiej wpłyną na zatrudnienie w firmach kooperujących i w efekcie pośrednio na rynek pracy w województwie pomorskim.

Bardziej wiarygodne będą rozważania dotyczące bezpośredniego wpływu zwolnień na pomorski rynek pracy. Realizowany program szkoleń przeznaczonych dla zwalnianych stoczniowców zakończy się w ciągu 6 miesięcy. Analiza danych dotyczących zatrudnienia wg zawodów i sekcji za lata 2006–2008 pozwala przypuszczać, że jego efekty nie będą – bo nie mogą być – imponujące.

Po pierwsze, w okresie 2006–2009 liczba pracowników zatrudnionych w przetwórstwie przemysłowym obejmującym przemysł stoczniowy zmieniała się w zdecydowanie mniejszym zakresie niż liczba pracowników

w pozostałych sekcjach⁷. Podobnie niższa niż przeciętnie zmienność cechowała liczbę pracowników z grupy robotników obróbki metali i mechaników maszyn i urządzeń (grupa 72 Klasyfikacji zawodów i specjalności), do których należy zaliczyć większość pracowników sektora stoczniowego. Ponadto bardzo niski był poziom zmienności liczby robotników obróbki metali oraz mechaników maszyn i urządzeń zatrudnionych w przetwórstwie przemysłowym.

Z pewnością za niewielkim poziomem zmienności kryją się czynniki takie jak zróżnicowana dynamika wzrostu poszczególnych sekcji działalności gospodarczej bądź brak sezonowości (dane kwartalne). Niemniej jednak uzasadniony wydaje się wniosek, że nie należy się spodziewać, iż pracownicy branży stoczniowej będą zainteresowani nabywaniem kwalifikacji, które pozwolą im na poszukiwanie pracy poza sektorem przetwórstwa przemysłowego. Jak pokazują dane o zatrudnieniu w latach 1998–2006, kwalifikacje z tego ostatniego sektora osoby te w przeważającej większości już mają.

Niezbyt dobrze rokują również informacje o wieku zatrudnionych w przemyśle stoczniowym. Faktem jest, że według danych CESA pracownicy przemysłu stoczniowego w Polsce są jednymi z najmłodszych pracowników europejskiego sektora stoczniowego. Jest to jednak tylko efekt struktury demograficznej Polski. Z punktu widzenia elastyczności/mobilności zawodowej konieczność posiadania dość długiego – około 5-letniego – doświadczenia, które gwarantuje pełnię kwalifikacji w pracy przy produkcji i remontach statków, należy oceniać niekorzystnie. Tylko około 16 proc. pracujących w sektorze stoczniowym to osoby, które nie przekroczyły 25. roku życia. To właśnie ta grupa jest najbardziej otwarta na zdobycie nowych umiejętności i kwalifikacji umożliwiających zmianę zawodu. Sytuacja wygląda nieco lepiej, jeśli weźmie się pod uwagę odsetek pracowników w wieku mobilnym, stanowiący około 60 proc. ogółu zatrudnionych w branży stoczniowej.

Perspektywy wydają się nie najlepsze. Jednak należy podkreślić, że realizowane zwolnienia dotyczą trójmiejskiego rynku pracy, który – jeśli ograniczyć go do obszaru Gdyni, Gdańska oraz Sopotu (tu skupia się bowiem 86 proc. podmiotów klastra stoczniowego) – cechuje stopa bezrobocia w przedziale od 2,7 proc. (w Sopocie) do 3,6 proc. w Gdańsku (kwiecień 2009 r.). Tak niski poziom wskaźnika jednoznacznie wskazuje, że w Trójmieście rynek pracy

⁷ Dane kwartalne.

jest nadal rynkiem pracy pracownika. I chociaż w stosunku do liczby wszystkich bezrobotnych, kształtującej się na poziomie 10,8 tys., napływ dodatkowych 5200 osób bez pracy wydaje się znaczny, to w efekcie stopa bezrobocia wzrosła do wartości 5,0 proc. w Gdyni i 5,4 proc. w Gdańsku.

Większym problemem wydaje się to, że w ramach łagodzenia skutków zwolnień pracownikom stoczni oferuje się między innymi zasiłek w wysokości około 1,8 tys. zł

netto miesięcznie. Może on być wypłacany do czasu znalezienia zatrudnienia, ale nie dłużej niż pół roku. W tym okresie zdecydowanie obniża się atrakcyjność jakiegokolwiek oferty pracy. Wypłacanie zasiłków skończy się w czwartym kwartale 2009 r., czyli w momencie, gdy na rynku pracy, pomijając nawet efekty kryzysu globalnego, będzie obserwowane sezonowe spowolnienie. Napływ rzeszy bezrobotnych jest więc oczywisty.

SYTUACJA GOSPODARCZA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO W I KWARTALE 2009 ROKU¹

Analiza stanu gospodarki województwa pomorskiego w I kwartale 2009 r. dotyczy koniunktury gospodarczej, działalności przedsiębiorstw, handlu zagranicznego, rynku pracy oraz poziomu wynagrodzeń. Uzupełnia ją przegląd najważniejszych wydarzeń, mogących w istotny sposób wpłynąć na kierunki i tempo rozwoju regionu.

Koniunktura gospodarcza

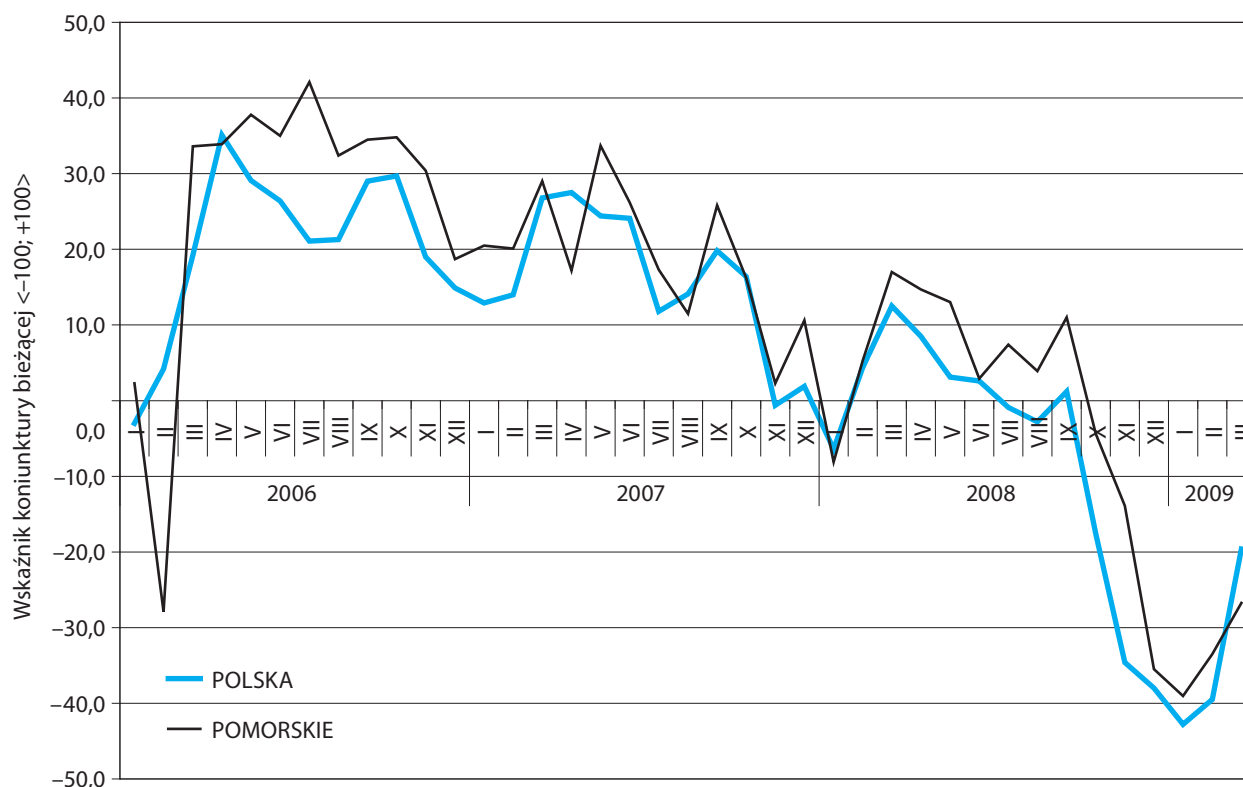
Oceny koniunktury dokonywane w I kwartale 2009 r. przez pomorskich przedsiębiorców pozwalają na ostrożny optymizm w przewidywaniach zmian gospodarczych w nadchodzących miesiącach. Chociaż styczniowe wyniki były najgorsze (ok. -40 pkt w skali od -100 do 100), licząc od początku 2006 r., to w kolejnych miesiącach obserwowano stopniową poprawę nastrojów. W lutym wskaźnik koniunktury bieżącej kształtował się na poziomie -34 pkt, a w marcu wynosił -27 pkt. Dane

dr Maciej Tarkowski

*Institut Badań
nad Gospodarką Rynkową*

¹ Niniejszy artykuł powstał na podstawie następujących materiałów, w całości opublikowanych na stronie internetowej PPG (www.ppg.gda.pl): A. Hildebrandt, 2009, *Handel zagraniczny w województwie pomorskim*, D. Piwowarczyk, 2009, *Wiadomości gospodarcze*, P. Susmarski, 2009, *Koniunktura gospodarcza w województwie pomorskim w marcu 2009 r.*, M. Tarkowski, 2009, *Poziom rozwoju gospodarczego województwa pomorskiego i jego zmiany w marcu 2009 r.*

Rysunek 1. Koniunktura gospodarcza w województwie pomorskim i w Polsce w latach 2006–2008 i w I kwartale 2009 r.*



* Od roku 2001 koniunktura wojewódzka jest przedmiotem badań Instytutu Badań nad Gospodarką Rynekową. Do regionalnych przedsiębiorców z trzech sektorów: przemysłowego, bankowego oraz handlu co miesiąc kierowane są pytania odnośnie ogólnej koniunktury gospodarczej i sytuacji przedsiębiorstwa oraz przewidywań na następne 3 miesiące. Wyniki dla poszczególnych województw agregowane są następnie do skali całego kraju. Przedział wahań wskaźników wynosi od -100 do +100. Wartości ujemne oznaczają przewagę ocen negatywnych, dodatnie – pozytywne.

Źródło: Opracowanie IBnGR.

z kwietnia wskazują na kontynuację korzystnych zmian. Należy je oceniać niewątpliwie pozytywnie, choć trzeba mieć świadomość, że wpisują się w sezonowe wahania ocen koniunktury.

Zmiany poziomu wyprzedzającego wskaźnika koniunktury także skłaniają do optymizmu. W marcu wartość tego wskaźnika przewyższała notowania dla wskaźnika bieżącego, co pozwala spodziewać się dalszej poprawy stanu gospodarki. Za takim rozwojem zdarzeń przemawia także fakt, że w dwóch regionach liczba pozytywnych ocen stanu gospodarki przewyższała liczbę ocen negatywnych. Ocena bieżącej koniunktury w kwietniu potwierdza taki scenariusz, choć wskaźnik wyprzedzający wskazuje, że w maju może nastąpić zahamowanie poprawy.

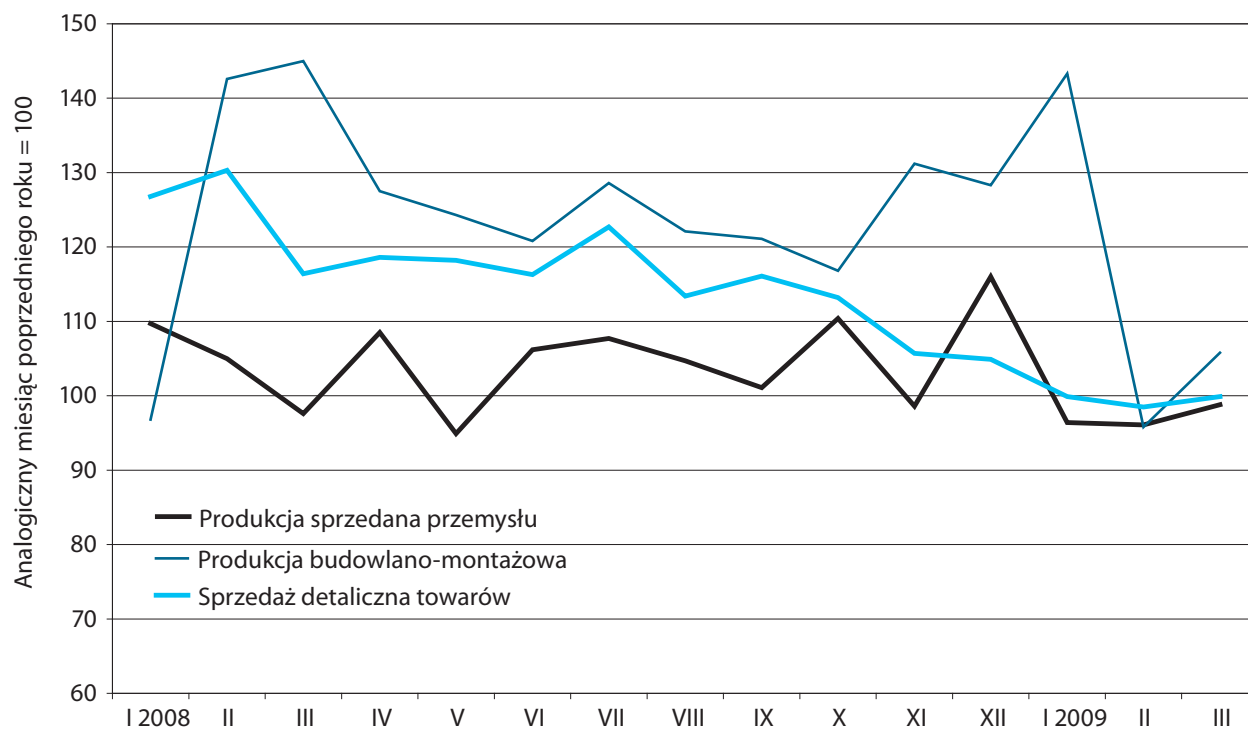
Działalność przedsiębiorstw

W I kwartale 2009 r. liczba podmiotów gospodarczych nie ulegała istotnym zmianom i utrzymywała się na poziomie ok. 240,5 tys. Obserwowana stabilizacja

oznacza wygaszenie długookresowego trendu wzrostowego. Z reguły stagnacja liczby podmiotów gospodarczych następuje w okresie jesiennym i trwa do wiosny. W tym sensie obserwowane zmiany wpisują się zatem w rytm wahań sezonowych. Jednak dane z marca wskazują, że ożywienie przedsiębiorczości w sezonie letnim będzie najprawdopodobniej słabsze niż w latach poprzednich. Pozytywnie należy natomiast oceniać fakt, że spowolnienie gospodarcze nie spowodowało dotychczas istotnej redukcji liczby podmiotów gospodarczych. W kontekście pogarszającej się sytuacji na rynku pracy utrzymanie obecnego poziomu przedsiębiorczości jest korzystne. W razie ożywienia istniejące podmioty szybciej będą w stanie zwiększyć zatrudnienie niż firmy dopiero zakładane.

Cały pierwszy kwartał 2009 r. cechowały niekorzystne wyniki produkcji sprzedanej przemysłu i sprzedaży detalicznej w ujęciu rocznym. Regres tych wartości nie był duży, ale jednak wystąpił. Dopiero w marcu odnotowano pewną poprawę. Szczególnie istotna jest stabilizacja

Rysunek 2. Dynamika produkcji sprzedanej, budowlano-montażowej i sprzedaży detalicznej w województwie pomorskim w 2008 r. i w I kwartale 2009 r.



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Gdańsku.

sprzedaży detalicznej. Wystąpiła ona, mimo że Wielkanoc w 2009 r. przypadała w kwietniu, a w 2008 r. w marcu. Oddala to niebezpieczeństwo głębszego spadku popytu wewnętrznego, co miałyby poważne konsekwencje dla rynku pracy w postaci spadku popytu na pracę w sektorze usług. Dodatnia dynamika w sektorze budownictwa jest oczywiście zjawiskiem pozytywnym, lecz w perspektywie rocznej widać wyraźnie, że nie jest tak wysoka jak w roku poprzednim. Ze względu na zastój na rynku mieszkaniowym i kredytowym w perspektywie pół roku do roku należy się spodziewać dalszego obniżenia dynamiki. W marcu zaobserwowano także niewielką poprawę dynamiki produkcji sprzedanej przemysłu.

Handel zagraniczny

W marcu 2009 r. zaobserwowano, po raz drugi z rzędu poprawę sytuacji w zakresie wymiany handlowej. Wobec lutego 2009 r. wartość eksportu wzrosła o prawie 4 proc., a wartość importu o 24 proc. Widać dość wyraźnie, że tendencja spadkowa ulega odwróceniu, co może pozytywnie rokować na przyszłość. Po głębokich spadkach obydwu wartości, jakie notowano od września 2008 r., zaistniała zmiany oceniać należy pozytywnie, choć poziom eksportu i importu pozostaje niższy o odpowiednio 36 proc.

i 26 proc. w stosunku do analogicznego miesiąca roku poprzedniego.

Najwyższy udział (ponad 58 proc.) w eksporcie województwa pomorskiego mają kraje Unii Europejskiej. W stosunku do marca 2008 r. udział tego rynku wyraźnie zmalał – o ponad 16 pkt proc. Jest to efekt recesji obserwowanej w zdecydowanej większości krajów członkowskich. Spadek udziału odnotowano również w odniesieniu do krajów byłego ZSRR. W pozostałych przypadkach zanotowano wzrost udziału – dwukrotny dotyczył krajów kapitalistycznych, ponaddwukrotny – pozostałych krajów. Najmniejszy wzrost udziału (o 0,1 pkt proc.) dotyczył krajów Europy Środkowo-Wschodniej².

Na 10 najważniejszych rynków eksportowych przypada 69 proc. całkowitej wartości eksportu. Nadal głównym partnerem eksportowym są Niemcy, które utrzymały swą pozycję lidera, choć spadek wartości eksportu wyniósł 13 proc. Na pozycji drugiej pozostaje Szwecja. Jej udział również spadł, a spadek wartości eksportu wyniósł 6 proc.

² W 2009 r. za kraje Europy Środkowo-wschodniej uważa się m.in.: Bośnia i Hercegowinę, Chorwację, Serbię i Czarnogórę; do krajów byłego ZSRR należą: Azerbejdżan, Białoruś, Kazachstan, Kirgistan, Mołdawia, Rosja, Ukraina, Uzbekistan; do krajów kapitalistycznych zaliczają się m. in.: Watykan, Norwegia, Lichtenstein i Szwajcaria w Europie, USA, Australia, Japonia, Kanada, Singapur, Nowa Zelandia, Wyspy Marshalla.

Eksport do Norwegii, trzeciego ważnego partnera handlowego Pomorskiego, rośnie. Udział Norwegii wzrósł o 3 pkt proc., a wartość eksportu zwiększyła się o 46 proc. Nadal jednak import z Norwegii przekracza istotnie wartość eksportu, dlatego w wymianie z tym krajem istnieje deficyt. Ważnym nowym partnerem handlowym okazał się Singapur, który uplasował się na miejscu czwartym (z pozycji 41 miesiąc wcześniej). Prawie 100 proc. wartości eksportu do Singapuru stanowi sprzęt transportowy (komponenty do produkcji okrętów). Podobnie jest z Wyspami Bahama. Struktura produktowa pozostałych krajów nie uległa istotnym zmianom.

W marcu 2009 r., w stosunku rocznym, nastąpił istotny wzrost udziału krajów UE w imporcie województwa pomorskiego z poziomu 25 proc. do 33 proc. W tym samym czasie odnotowano wyraźny spadek (z 29 proc. do 19 proc.) udziału krajów byłego ZSRR, a także nieznaczny spadek znaczenia krajów Europy Środkowo-Wschodniej.

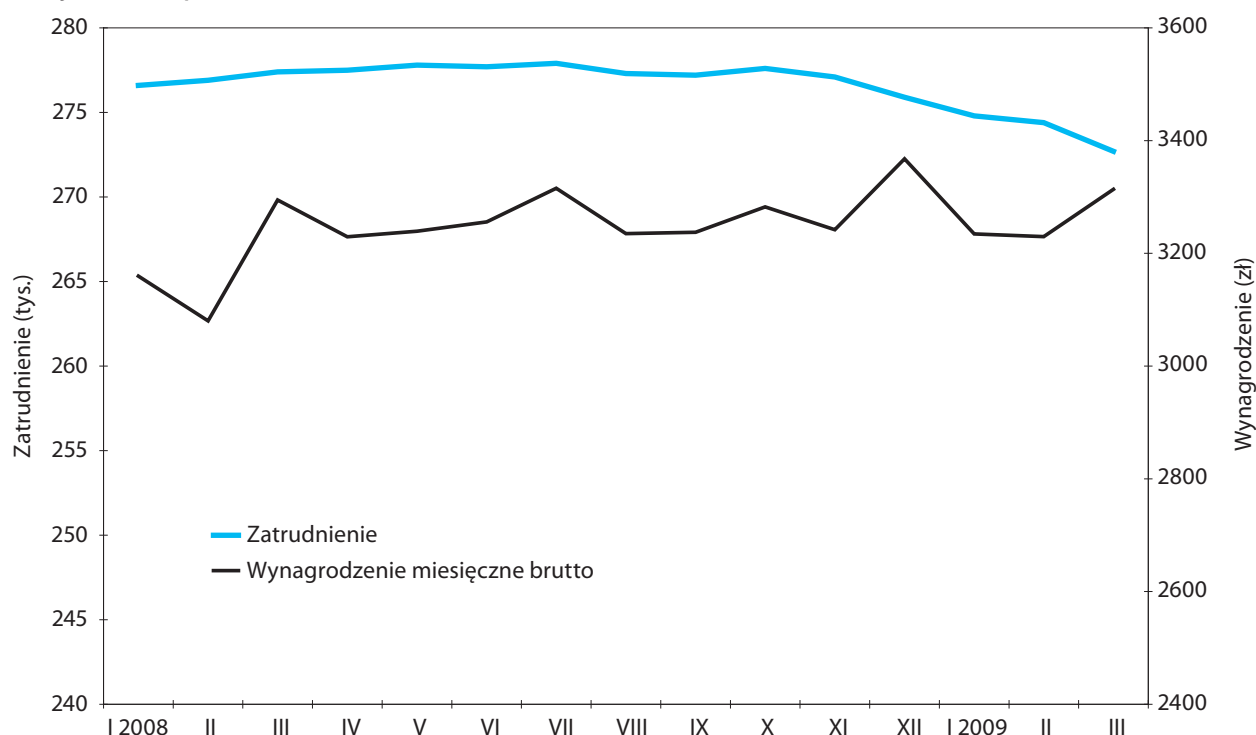
Na 10 najważniejszych rynków pochodzenia importu przypada 76 proc. całkowitej wartości importu województwa pomorskiego. Rosja pozostaje liderem. Jej udział wyniósł w marcu 18,6 proc. i nadal był zdecydowanie wyższy od udziału pozostałych dziesięciu głównych partnerów importowych, mimo że wobec poprzedniego miesiąca

odnotowano pewien spadek. Drugim ważnym rynkiem pochodzenia importu jest Norwegia, która w lutym plasowała się na miejscu 12. Wzrost znaczenia Norwegii był istotny, co może wynikać z kiepskiej kondycji gospodarczej pozostałych głównych partnerów handlowych. Na kolejnych miejscach pod względem znaczenia w imporcie uplasowały się Chiny i Niemcy.

Rynek pracy i wynagrodzenia

W pierwszym kwartale 2009 r. stan rynku pracy uległ dalszemu pogorszeniu. Odnotowano kontynuację spadku zatrudnienia w sektorze przedsiębiorstw. Prezentowane dane nie dotyczą jednak podmiotów najmniejszych (poniżej 10 pracujących), funkcjonujących głównie w sferze usług i zależnych od popytu wewnętrznego. W ich przypadku ograniczenie zatrudnienia miało najprawdopodobniej niewielki wymiar. Mimo spadku zatrudnienia zaobserwowano stagnację, a w marcu nawet wzrost wynagrodzeń. Jest on dość typowy dla tego miesiąca i wiąże się z rosnącym popytem na prace sezonowe, co widać po zwiększającej się liczbie ofert pracy. Poziom wynagrodzeń był nie tylko wyższy niż w lutym, ale także nieznacznie wyższy niż przed rokiem, co pokazuje stabilność wynagrodzeń w obliczu spowolnienia gospodarczego.

Rysunek 3. Wielkość zatrudnienia i poziom przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw w województwie pomorskim w 2008 r. i w I kwartale 2009 r.



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Gdańsku.

Rysunek 4. Liczba bezrobotnych i ofert pracy, zgłoszonych do urzędów pracy w województwie pomorskim w 2008 r. i w I kwartale 2009 r.



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Gdańsku.

Marzec 2009 r. był piątym miesiącem z rzędu, w którym odnotowano wzrost bezrobocia. Jednak od lutego dynamika tego wzrostu trochę osłabła. W sezonie letnim należy się spodziewać jej dalszego wyhamowania. W marcu liczba pozostających bez pracy wzrosła do poziomu 85,7 tys. W stosunku do lutego przybyło zatem 3,3 tys. bezrobotnych, co spowodowało wzrost stopy bezrobocia do poziomu 10,5 proc. Nadal utrzymywała się ona jednak na poziomie niższym od ogólnopolskiego (11,2 proc.).

Wzrost liczby bezrobotnych w ujęciu miesięcznym wystąpił w dwóch z trzech analizowanych grup znajdujących się w szczególnej sytuacji na rynku pracy – bezrobotnych w wieku do 25 lat, długotrwale bezrobotnych oraz bezrobotnych w wieku 50 lat i więcej. Jego wysoką dynamikę odnotowano w grupie bezrobotnych w wieku do 25 lat. Recesja obserwowana w większości krajów UE, szczególnie w Wielkiej Brytanii i Irlandii, ograniczyła możliwości zarobkowania za granicą. Poza tym krajowi pracodawcy, mając w pamięci niedawne trudności z rekrutacją wykwalifikowanych pracowników, w pierwszej kolejności zwalniają najmniej doświadczonych – najczęściej młodych, o krótkim stażu.

W marcu 2009 r. do urzędów pracy napłynęło 5,3 tys. ofert zatrudnienia. Odnotowano zatem wzrost o ok. 1 tys.

ofert w stosunku do miesiąca poprzedniego. Jest to zjawisko typowe dla tego okresu. Skala wzrostu była jednak wyraźnie niższa niż w poprzednich dwóch latach. Na tej podstawie należy się spodziewać, że sezonowy wzrost liczby ofert pracy będzie wyraźnie niższy niż w latach poprzednich.

Ważniejsze wydarzenia³

Zdaniem KPMG (globalna firma doradcza i audytorska działająca w 144 krajach), Trójmiasto należy do elitarnego grona 31 ośrodków z całego świata, które mają w najbliższym czasie szansę przyciągnąć najwięcej inwestycji w branży informatycznej. Wyprzedza ono inne duże polskie miasta, co zawdzięcza kilku czynnikom. Pierwszym z nich jest względnie dobra infrastruktura komunikacyjna. Wysoka ocena w tej kategorii wynika z tego, że dla branży IT najważniejsze są dobre połączenia teleinformatyczne oraz lotnicze. A w tych, w przeciwieństwie do połączeń drogowych i kolejowych, nasz region plasuje się wysoko. Kolejnym atutem Trójmiasta jest dostęp do dużej liczby osób dobrze wykształconych, ale niemających zbyt wygórowanych ambicji finansowych. Z liczbą 1500 absolwentów informatyki, elektroniki i telekomunikacji rocznie region

³ Opis poszczególnych wydarzeń przygotował D. Piwowarczyk. Wyboru i zestawienia dokonał M. Tarkowski.

prezentuje się bardzo atrakcyjnie. Trójmiasto zostało też bardzo wysoko ocenione w kategorii warunków życia. Jest to już druga tak pozytywna ocena naszego regionu. Pod koniec ubiegłego roku swój raport opublikowały firmy Atria Real Estate oraz Colliers International Poland, które również zaliczyły Trójmiasto do grona liderów. Tak dobre wyniki powinny znaleźć przełożenie w nowych inwestycjach. Jak obiecują samorządowcy, tylko w tym roku w Trójmieście możemy liczyć na ulokowanie minimum pięciu nowych projektów informatycznych. Pierwszym inwestorem może być światowy potentat – koncern IBM.

W przedstawione trendy wpisuje się Thompson Reuters, który mimo spowolnienia gospodarczego zamierza raczej przyjmować niż zwalniać pracowników. Obecnie dla tej firmy pracuje w Gdyni 300 osób. Zajmują się one zbieraniem i analizowaniem danych (informacje z rynków kapitałowych, spółek, danych makroekonomicznych, notowań giełdowych i walutowych) z całego świata. Zadowolona z działalności trójmiejskiego oddziału centrala firmy rozważa zatrudnienie nawet ponad 1500 kolejnych osób. Ze względu na brak odpowiednich powierzchni biurowych (spółka mieści się obecnie w budynku Baltic Business Center przy ulicy Śląskiej w Gdyni) kolejni pracownicy byłiby zatrudniani w nowych biurach w Gdańsku.

Pomimo kryzysu lata 2009–2010 mogą być okresem bardzo dobrym dla Wrzeszcza. Tę dzielnicę Gdańska czeka bowiem w nadchodzących miesiącach kilka ważnych inwestycji. W tym roku ruszyć powinna przebudowa ulicy Słowackiego, co znacząco poprawi połączenie z innymi częściami miasta oraz z obwodnicą. Jednocześnie tempa nabierają prace przy adaptacji 20 hektarów po dawnych koszarach. Hossa zakończyła już rewitalizację starych budynków, a niedługo ma ruszyć budowa na uwolnionych terenach dawnego garnizonu. Mają tam powstać wysokiej klasy apartamenty, ale również tworząca nowe centrum dzielnicy część handlowo-usługowa. Jak zapewnia inwestor, kompleks ma stanowić jednolitą, dopasowaną do historycznego charakteru dzielnicy, całość. Bliżej centrum (na terenie dawnego Centrum Sukces) zostanie zbudowany apartamentowiec Quattro Towers. W miejsce przeznaczonego do rozbiórki budynku po Galerii Centrum ma powstać wysokościowiec, który dzięki standardowi i architekturze przewyższy dominujący obecnie nad dzielnicą „dolarowiec”. W kolejce do przebudowy czekają też tereny po dawnym browarze.

Z punktu widzenia rozwoju regionu ważne są nie tylko działania inwestycyjne, ale także organizacyjne. Pozwalają one usprawnić funkcjonowanie instytucji publicznych i uruchomić proces inwestycyjny. W ramach tych działań wszystkie pomorskie szpitale, których organem założycielskim jest samorząd wojewódzki, mają zostać przekształcone w spółki prawa handlowego. Dzięki temu do pomorskich szpitali trafi nawet 180 mln zł wsparcia z budżetu centralnego. Kolejne 300 mln mają przynieść oszczędności, które będą możliwe po przekształceniach. Dzięki tym działaniom uda się zgromadzić środki na niezbędne inwestycje. Pomorskie szpitale muszą bowiem w ciągu najbliższych 3–4 lat zainwestować w swoją modernizację około 600 mln zł. Po zakończeniu przekształceń i inwestycji najważniejsze, strategiczne placówki mają pozostać w całości własnością samorządu. Mniejsze i mniej ważne z punktu widzenia zapewnienia usług medycznych placówki trafią w ręce prywatnych inwestorów. Minimum 16 mln zł musi wyłożyć na zakup szpitala w Prabutach potencjalny inwestor. W zamian uzyska wieczyste prawo użytkowania gruntu oraz budynku. Zobowiązany będzie też do utrzymania dotychczasowego profilu działalności oraz zatrudnienia całego personelu. Jeśli samorządowi uda się sfinalizować transakcję, pozyskane środki zostaną przeznaczone na spłatę długów, które wynoszą obecnie 17 mln zł, oraz sfinansowanie inwestycji. Dodatkowo, by móc dalej funkcjonować i spełniać wszystkie standardy, prabucki szpital musi być do roku 2012 zmodernizowany. Szacunkowe koszty tej inwestycji to około 5,5 mln zł.

Niedostatki infrastruktury drogowej są poważnym problemem całego regionu, choć ze względu na koncentrację ludności i aktywności gospodarczej szczególnie dotkliwie odczuwają je mieszkańcy Trójmiasta. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła właśnie rozpoczęcie procedury przetargowej na wybór wykonawcy południowej obwodnicy Gdańska. Licząca 18 kilometrów trasa łącząca obwodnicę z drogą krajową nr 7 (Gdańsk – Warszawa – Kraków) ma zapewnić znaczącą poprawę warunków transportowych w południowej części aglomeracji. Mimo krótkiego odcinka planowane jest powstanie aż pięciu dwupoziomowych, bezkolizyjnych węzłów drogowych. Konieczne będzie wyburzenie 227 budynków oraz szkoły w Gdańsku Lipcach. Jeżeli nie pojawią się żadne opóźnienia, GDDKiA planuje, że wykonawca powinien zostać wybrany jeszcze przed wakacjami. Prace budowlane mają

ruszyć kilka tygodni później. Pierwsi kierowcy będą mogli skorzystać z nowej arterii w roku 2011. W tym samym czasie ma się zakończyć realizowana przez miasto Gdańsk budowa nowych odcinków Trasy Sucharskiego. Dzięki temu komfortowe i szybkie połączenie z trasami wylotowymi zyska gdański Port Północny oraz Baltic Arena.

Drugim niezwykle ważnym projektem drogowym jest trasa łęborska. Jest już prawie pewne, że będzie miała początek w Gdańsku. Po tym, jak w wyniku protestu mieszkańców upadł pierwotny projekt początku trasy w gdańskiej Osowej, również początek na gdyńskiej Dąbrowie spotkał się z gwałtownym protestem mieszkańców. Szukając mniej konfliktowych rozwiązań, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zaproponowała, żeby trasa łęborska zaczynała się w pobliżu lotniska. Bierze się pod uwagę dwa nowe rozwiązania. Trasa ma się zaczynać na obwodnicy w węźle Matarnia lub mniej obciążonym węźle Owczarnia. Pierwsze prace budowlane zaczną się w latach 2011–2013, a nowa trasa powinna zostać oddana do użytku około roku 2015.

W rozwiązywaniu problemów transportowych coraz większą rolę odgrywa kolej. Trend ten zaczyna być widoczny także w województwie pomorskim. Nawet 1,4 mln zł będą kosztowały prace koncepcyjne i projektowe dotyczące przebudowy dworca kolejowego i jego otoczenia w Sopocie. Będzie to kolejna duża inwestycja w trójmiejskim kurorcie. Dzięki podpisanemu porozumieniu sfinansują ją wspólnie PKP i miasto Sopot. W tym roku przewidziano już pierwsze wydatki – 700 tys. zł (połowę kwoty wyłożą władze Sopotu, a połowę PKP). Prawdopodobnie z krajobrazu miasta zniknie obecny budynek, pochodzący z lat siedemdziesiątych. Na liczącym 17 hektarów terenie ma powstać nowe centrum handlowo-usługowo-biurowe oraz duży parking. Kompleksowej przebudowy doczeka też układ drogowy w tej części miasta. Właściwa inwestycja finansowana będzie jednak nie przez miasto i PKP, ale przez przyszłego prywatnego inwestora. Ze względu na koszty, liczone w setkach milionów złotych, oraz skalę inwestycji prace te zaczną się nie wcześniej niż w latach 2010–2012 i potrują kilka lat.

Niestety, nie wszędzie zmiany na kolei idą w oczekiwanym kierunku. Minimum 2 godziny 36 minut potrzebuje pociąg osobowy, by pokonać 180 kilometrów między stacjami Gdynia Główna – Bydgoszcz. Oznacza to, że pociągi rozwijają na tej trasie średnią prędkość 69 km/godz. Tak

wolne tempo jest wynikiem pogłębiającej się z roku na rok degradacji linii. Na trasie znajdują się odcinki, na których pociągi mogą jechać nie szybciej niż 40 km/godz. W tym roku wprawdzie miał się rozpocząć remont najbardziej zniszczonych fragmentów linii, ale z powodu spowolnienia gospodarczego większość planowanych prac nie będzie realizowana. Niewykluczone, że brak remontów wymusi w tym lub przyszłym roku ograniczenie prędkości składów na kolejnych odcinkach tej trasy. Taka sytuacja powoduje, że Trójmiasto i całe Pomorze jest coraz bardziej odcięte od połączeń kolejowych z centralną i zachodnią Polską. Po zakończeniu (planowanej na 2012 r.) modernizacji linii kolejowej do Warszawy może się okazać, że aby szybko dostać się do Łodzi, Poznania czy Wrocławia, warto pojechać dwa razy dłuższą trasą przez stolicę. Zarządzający koleją zapowiadają, że linia Gdynia – Bydgoszcz – Poznań jest ważnym korytarzem transportowym i docelowo będzie przystosowana do prędkości 160 km/godz. Jednak ze względu na liczone w setkach milionów złotych koszty związane z modernizacją, prace te zaczną się nie wcześniej niż w roku 2014 i potrują minimum kilka lat.

Transport szynowy rozwija się o wiele szybciej tam, gdzie samorządy potrafią stworzyć kompleksowy plan rozwoju komunikacji miejskiej i pozyskać dofinansowanie ze środków UE. Do roku 2011 na gdańskie torowiska trafi 35 nowych tramwajów. Koszt inwestycji – w 40 proc. dofinansowany ze środków unijnych – szacuje się na blisko 250 mln zł. W tym samym czasie do eksploatacji wprowadzi się 46 tzw. Dortmundów. Są to tramwaje zakupione w Niemczech, które mają drzwi po obu stronach wagonu. Po gruntownej modernizacji (w poznańskiej firmie Modertrans) powinny jeszcze wiele lat służyć gdańszczanom, zapewniając im zdecydowanie większy komfort podróżowania niż dominujące dziś w miejskim transporcie tramwajowym – pojazdy typu Konstal 105Na. Tymczasem w styczniu wszedł „do eksploatacji” zabytkowy tramwaj typu 102Na (pojazd przyjechał z Wrocławia). Takie modele kursowały w Gdańsku do lat osiemdziesiątych. Dzięki temu zakupowi zajezdnia Nowy Port wzbogaciła się o kolejny zabytkowy egzemplarz.

Na zakończenie warto podkreślić rolę Trójmiasta jako ważnego ośrodka turystyki morskiej. Około stu razy będą wpływały w tym roku do gdyńskiego portu wycieczkowce. Pierwszy z nich odwiedził Trójmiasto 3 maja. Na ich pokładzie przybywa do nas za każdym razem kilka tysięcy

pasażerów. W czasie kilkugodzinnego postoju oferuje się im zejście na ląd połączone ze zwiedzaniem Gdańska i Malborka, jest także możliwość dokonania zakupów. Statkami wycieczkowymi podróżują głównie zamożni turyści z Europy Zachodniej i Stanów Zjednoczonych. Kilkunastodniowy rejs po Bałtyku może kosztować nawet około 10 tys. zł od osoby.

W pierwszym kwartale 2009 r. Samorząd Województwa Pomorskiego podjął szereg działań zmierzających do poprawy stanu bezpieczeństwa energetycznego województwa pomorskiego, szczególnie w zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną. Działania te otworzą możliwości lokalizacji na Pomorzu nowoczesnych źródeł energii elektrycznej oraz realizacji dużych inwestycji sieciowych w sektorze elektroenergetycznym.

Realizując strategię energetyczną województwa i mając świadomość zagrożenia bezpieczeństwa energetycznego, prowadzone są rozmowy z kluczowymi przedsiębiorstwami energetycznymi w kraju oraz organizowane seminaria i debaty poświęcone energetyce. Jednym z takich wydarzeń były współorganizowane przez Urząd Marszałkowski warsztaty tematyczne poświęcone energetyce na Pomorzu, które odbyły się 12 lutego 2009 r., w ramach Targów Inwestycji i Kooperacji „Infrastruktura Pomorze 2009”.

W marcu bieżącego roku przystąpiono do wykonania opracowania pt. „Aktualizacja Regionalnej strategii energetyki z uwzględnieniem źródeł odnawialnych w Województwie Pomorskim do roku 2025 w zakresie elektroenergetyki wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”.

Na terenie województwa prowadzone są również działania w firmach i instytucjach, które w znaczący sposób wpływają na rozwój gospodarczy regionu oraz pozwolą na przygotowanie zaplecza i logistyki dla potencjalnych dużych inwestycji energetycznych.

Kluczową rolę z punktu widzenia rozwoju trójmiejskich portów odegra polepszenie ich dostępności (drogowej i kolejowej). Większość inwestycji z tego zakresu

w najbliższych latach będzie realizowanych z wykorzystaniem funduszy UE. Z samego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zrealizowanych będzie w nadchodzących latach 26 projektów na łączną kwotę 8, 628 mld PLN. Prawie za 2 mld. PLN realizowane będą inwestycje transportowe w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego do 2020 roku. Część z nich zostało już rozpoczętych: jak modernizacja i rozbudowa dróg łączących port wschodni z portem zachodnim w Gdyni (budowa ulicy Nowej Polskiej), pogłębianie kanału portowego w Gdyni oraz modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku i przebudowa falochronu wyspowego (projekt realizowany przez Urząd Morski). Inne są w zaawansowanym etapie dokumentacyjnym. Wśród planowanych dużych inwestycji realizowanych na obszarze Gdańska znajduje się budowa Trasy Sucharskiego w połączeniu z Trasą Słowackiego (projekt za 2,012 mld PLN), rozbudowa układów drogowo-kolejowych w Porcie Gdańskim (inwestycje w rejonie Nabrzeża Przemysłowego i Basenu Górniczego), modernizacja toru podejściowego i falochronu wyspowego w Porcie Północnym. W latach 2011–2013 zbudowany zostanie także nowy dwutorowy most nad Martwą Wisłą za 80 mln PLN, który usprawni transport nowoczesnych platform kolejowych do gdańskiego portu. W Gdyni prace przygotowawcze trwają do rozpoczęcia inwestycji rozbudowy nabrzeża ro-ro, modernizacji Nabrzeża Bułgarskiego oraz budowy centrum logistyczno-dystrybucyjnego w Porcie zachodnim.

Logistyka stanowi bowiem istotną, choć wciąż niewykorzystaną szansę rozwojową dla Pomorza. Jednym z głównych celów utworzonej ostatnio przez miasto Gdańsk spółki – Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego jest aktywizacja gruntów (210 ha) ulokowanych na zapleczu Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego dla dużego centrum logistyczno-dystrybucyjnego. Powstanie centrów logistycznych w Gdańsku i Gdyni znacznie podniesie atrakcyjność inwestycyjną Regionu Pomorskiego.

www.port.gdynia.pl



Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

GDAŃSK

MIASTO DOBRZYCH PROGNOZ DLA BIZNESU



GDAŃSK

www.gdansk.pl



ONI JUŻ WYBRALI:

ACXION
COMPUWARE
FIRST DATA CORPORATION
FINEOS
INTEL
IBM
KAINOS
LUFTHANSA SYSTEMS
ZENSAR

GDAŃSK

GDAŃSK jest jednym z 31 najatrakcyjniejszych miast na świecie dla inwestorów z branży wysokich technologii*

*Według raportu firmy doradczej KPMG

Więcej informacji w raporcie „Exploring Global Frontiers” na stronie: www.kpmg.com



naturalna
energija





Strategiczne miejsce na mapie

LOTOS w pełni wykorzystuje swoje nadbałtyckie położenie.
W całym regionie poszukujemy nowych złóż ropy naftowej.
Odkrywamy i wydobywamy cenny surowiec spod morskiego dna.
Przetwarzamy go i uzyskujemy produkty o najwyższych standardach jakości.
Tylko LOTOS dysponuje takim potencjałem.

Wiemy, że dzisiaj tworzymy przyszłość.

 **LOTOS**
Otwarci na przyszłość

