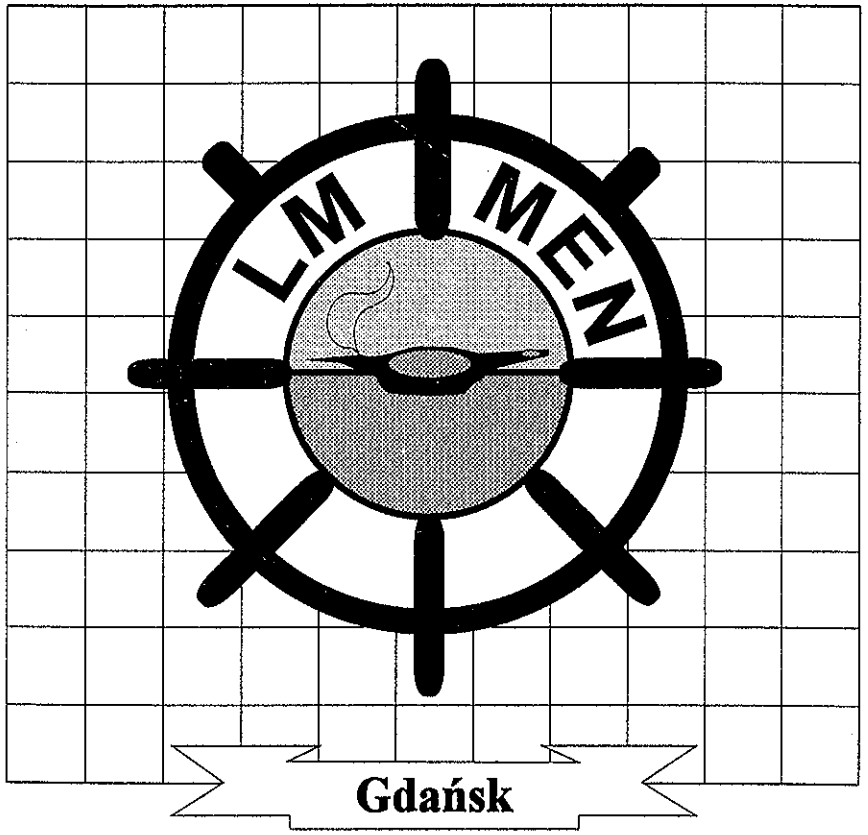
Rok XII

ster

Nr 2 1994

Biuletyn Informacyjny
Zarzadu Glownego Ligi Morskiej



Biblioteczka Olimpiady Nautologicznej

BIBLIOTECZKA OLIMPIADY NAUTOLOGICZNEJ
ZESZYT NR 5

S T E R

Spis treści:

1. K.Watychowicz - Informacja o przebiegu Olimpiady w r.szk.1993/94 str. 2

2. E.Marszałek - Drogi i bezdroża gospodarki morskiej Polski lat 1980 - 1994 str. 3

Zespół redakcyjny: Zb. A. Kowalewski, E. Marszałek
K. Szymańska, K. Watychowicz,
M. Hermanowicz

Krystyna Watychowicz
Zespół Szkół Ekonomicznych Nr 2
Szczecin

Jak co roku tak i w roku szkolnym 1993/94 odbyła się kolejna, XX Olimpiada Geograficzna i Nautologiczna pod hasłem "W krajobrazie uzewnętrznia się stosunek społeczeństwa, tworzącego państwo, do Ziemi, która jest podstawą państwa" [Stanisław Pawłowski].
Olimpiada rozgrywała się w trzech stopniach:

I stopień - etap szkolny, wstępny wyłonił ponad 1.000 uczestników,
II stopień - etap okręgowy, wyłonił 40 uczestników,
III stopień - etap centralny, niestety Komitet Główny zakwalifikował tylko 7 uczestników.

Zawody centralne odbywały się w dniach 22 - 24.04.1994, gospodarzem było I Liceum Ogólnokształcące w Miliczu.
Laureatem Olimpiady Nautologicznej został:
Jarosław Smulski z Nakła n/Notecią
natomiast lista finalistów przedstawia się następująco:

2 miejsce	Marcin Skawiński	z	Barcina
3 miejsce ex aequo	Maciej Czopek	z	Wrocławia
	Grzyboś Andrzej	z	Szymbarka
	Marek Strzelczyk	z	Łomży
4 miejsce	Paweł Ukielski	ze	Szczecina
5 miejsce	Robert Sadkowski	z	Nowogardu

Finaliści Olimpiady Nautologicznej mogą ubiegać się o przyjęcie na studia wyższe bez egzaminów wstępnych z geografii lub z pominięciem postępowania kwalifikacyjnego m.in. do Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni w Szczecinie, Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni, na Uniwersytet Łódzki, Uniwersytet Szczeciński, Akademię Górniczo-Hutniczą w Krakowie, Katolicki Uniwersytet Lubelski.
Niezawodnymi fundatorami corocznej nagrody okazali się: Zarząd Główny Ligi Morskiej i Marynarka Wojenna.
Był to rejs na ORP "Iskra" na trasie Gdynia - Szczecin, Szczecin - - Gdynia dla 2 finalistów Olimpiady Geograficznej i 7 Olimpiady Nautologicznej oraz 31 finalistów stopnia II.
Uczestnikiem rejsu był również Piotr Grześkowiak z Gniezna, hobbysta morski a także wydawca i redaktor gazetki "Banderka".

Komitet Główny Olimpiady Geograficznej i Nautologicznej otrzymuje wiele listów z podziękowaniami od młodzieży nagrodzonej rejsem.
Tą drogą pragniemy podziękować, w imieniu młodzieży za niezapomniane chwile i przeżyte emocje w czasie rejsu, Dowódcy Marynarki Wojennej RP Wiceadmirałowi Romualdowi A. Wadze, Prezesowi Ligi Morskiej Posłowi na Sejm RP Bronisławowi Komorowskiemu i Sekretarzowi Generalnemu Ligi Morskiej Zbigniewowi A.Kowalewskiemu oraz Dowódcy ORP "Iskra" komandorowi Czesławowi Dyrczowi wraz z załogą.

"W Twojej ręce jest świat. W Twojej białej ręce.
Gdy zechcesz będzie jasny, genialny, gorący,
muzyczny, malarski, kwitnący, szumiący ..."
Maria Pawlikowska-Jasnorzewska

mgr Elżbieta Marszałek
Zespół Szkół Ekonomicznych Nr 2
Szczecin

DROGI I BEZDROŻA GOSPODARKI MORSKIEJ POLSKI LAT 1980 - 1994

Przechodzenie Polski na zasady gospodarki wolnorynkowej spowodowało poważne zachwianie równowagi w wielu dziedzinach gospodarki kraju, w tym również gospodarki morskiej.
Niewykorzystane nabrzeża portowe, brak towarów dla transportu morskiego, kolejowego, czy samochodowego to wynik zahamowania produkcji przemysłowej kraju i spadku obrotu handlu zagranicznego.
Armatorzy żeglugi morskiej zaczęli dla swojej floty poszukiwać ładunków w obcych państwach i w obcych portach. Z powodu braku masy towarowej zaczęły padać tradycyjne linie żeglugowe. Zadłużonym u kooperantów i w bankach stoczniom morskim wciąż grozi bankructwo.Rybołówstwo dalekomorskie do dziś intensywnie poszukuje wolnych choć odległych od kraju łowisk.
Statystyka gospodarki morskiej lat 1990-92 porównywana do okresu lat 1980-85[1/] potwierdza tę smutną rzeczywistość. Udział Polski w światowej gospodarce morskiej dotyczący obrotów ładunkowych portów wynosił w latach 80-85 0,8%, natomiast w 1992 tylko 0,5%. Udział w budowie staków na eksport zmniejszył się w omawianym okresie z 5,3% do 2,3%. Handel zagraniczny Polski drogą morską wynoszący w 1980 ok. 30 ml t ładunków (tj.50% ogólnego wywozu) spadł w 1992 do 13,1 mln t (tj.26,5% wywozów ogółem). Podobne tendencje spadkowe wystąpiły w przeładunkach obrotu morskiego w/g grup towarów. Przeładunki w 1992 wynosiły 45,63 mln t, kiedy w 1980 sięgały liczby 61,5 mln t.

poważnie spadł:	w 1980 r.		w 1992 r.
- przeładunek węgla	z 21,1 mln t	do	12,0 mln t
- przeładunek rudy żelaza	z 7,0 mln t	do	2,0 mln t

Natomiast wyraźny wzrost zauważamy w przeładunkach ropy naftowej i przetworów z 7,2 mln t w 1980 do 10,4 mln t w 1992. Wzrost powyżej 8 mln t osiągnęły również ładunki tzw. inne masowe i drobnica. Zmniejszona ilość masy towarowej na rynku przewozowym spowodowała poważny spadek przeładunków w morskich portach Polski. Szczególnie odczuł to Port Szczeciński, w którym przeładunki wynoszące w 1980 - 24 mln t spadły w 1990 do 16 mln t (czyli o 8 mln t), natomiast w tym samym czasie w Porcie Gdańskim spadły z 22mln t do 18 mln t(czyli o 4mln t), w Porcie Gdyńskim z 12 mln t do 9 mln t (czyli o 3 mln t).
W nieco odmienny sposób przedstawiają się ładunki tranzytowe. Wprawdzie ogólna wielkość tranzytu wynosząca w 1980 - 5,1 mln t zmniejszyła się do 3,6 mln t, to jednak osiągnęła wysoki poziom w porcie Szczecin- - Świnoujście. Przeładunki tranzytowe w tym porcie wynoszące w 1980 2,4 mln t wzrosły w 1992 do 3,3 mln t,co stanowiło 72,7% obrotów tranzytowych wszystkich polskich portów. W 1993 tranzyt morski osiągnął wielkość 5,9 mln t, w tym w porcie Szczecin-Świnoujście 4,6 mln t,

---

1/ Lata 1980-85 nie były okresem najwyższych wyników uzyskiwanych przez gospodarkę morską tylko początkiem recesji jaka zaczęła występować w całej gospodarce kraju.

czyli około 78% tranzytu morskiego ogółem.
Odnotowano również pozytywne i obiecujące zjawisko wzrostu ruchu pasażerskiego na promach polskich armatorów. Liczba przewiezionych przez armatorów pasażerów wynosząca w 1980 303 tys. wzrosła w 1992 do 600 tys. (wzrost prawie o 100%). Dotyczy to głównie przewozu promami PŻB na linii Świnoujście - Ystad.
Natomiast rozwój konteneryzacji spowodował wzrost przewozów ładunków w kontenerach z 648 tys.t w 1980 do 2.658 tys. t w 1992 (głównie z portu Gdyńskiego).
Niestety poważnie zmniejszyła się morska flota transportowa, z liczby 331 statków w 1980 do 217 w 1992. Największy ubytek floty wykazały Polskie Linie Oceaniczne, ze 170 w 1980 do 70 statków w 1992.
Niewielkie wahania wystąpiły w PŻM, gdzie ze 126 statków w omawianym okresie ich liczba zmniejszyła się do 113 natomiast w PŻB z 23 do 18.
Tendencje spodkowe dotyczące liczby i tonażu wystąpiły w grupie statków towarowych, w tym głównie w zbiornikowcach.
Niepokojącym znakiem starzenia się floty jest podniesienie się średniego wieku statków z 8,3 lat w 1980 r. do 12 lat w 1992 r.
Zmieniły się również proporcje w przewozach ładunków polskiego handlu zagranicznego własnym transportem i obcym

	w 1980 r.	natomiast	w 1992 r.
własny transport stanowił	77,8%		44,7%
obcy transport	22,2%		55,3%

Zmalało również przeciętne zatrudnienie w żegludze morskiej PLO, PŻM i PŻB:

	w 1980 r.		w 1992 r.
ogółem	z 21,8 tys.	do	14,4 tys.
w tym: - personel pływający	z 16,5 tys.	do	10,8 tys.
- personel lądowy	z 4,2 tys.	do	3,2 tys.

Zjawisko to można uznać za korzystne mając na uwadze jednoczesny wzrost zatrudnienia polskich załóg na obcych statkach. Niepokoi natomiast fakt, że proporcja personelu lądowego do morskiego wynosząca w 1980 r. 25% powiększyła się w 1992 r. do 30%.
W przemyśle okrętowym niestety spadła poważnie liczba produkowanych statków z 60 w 1980 do 25 w 1992, w tym rybackich z 34 do 4. Pocieszającym jest jednak fakt wzrostu produkcji statków na eksport z 18 do 23 szczególnie w sytuacji, kiedy polscy armatorzy nie mogli z powodu barier finansowych złożyć zamówień w rodzimych stoczniach.
Należy zauważyć, że znacznie został uszczuplony stan floty rybackiej.

	w 1980		w 1992
Zmalała liczba statków połowowych	z 116	do	53
oraz liczba kutrów	z 515	do	455

Natomiast wzrosła liczba statków:

- bazy i transportowce	z 10	do	13
oraz łodzie motorowe	z 742	do	781

Zmniejszyły się również wielkości połowów i obszary połowowe. Wyrugowano bowiem polską flotę dalekomorską z bogatych łowisk Atlantyku i Morza Północnego znajdujących się w strefach ekonomicznych państw nadbrzeżnych.

W 1980 r. Polska poławiała 781 tys. ton, natomiast w 1992 r. już tylko 463 tys. ton, z tego na Pacyfiku najwięcej, bo około 300 ton. Znacznie zmalały połowy na Atlantyku z 282 tys.ton w 1980r. do 61 tys.w 1992 r. Niepokojąco zmniejszyły się również połowy na Bałtyku z 222 tys. t do 103 tys. t.
Przedstawione dane statystyczne stwierdzają tylko fakty informujące, jaką cenę trzeba płacić, aby dokonały się oczekiwane i niezbędne przekształcenia w całej reformowanej gospodarce Polski.
Przeżywająca wciąż poważny regres gospodarka kraju nie może spełnić wszystkich finansowych oczekiwań wielu resortów, w tym również resortu gospodarki morskiej. Sejm oraz Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej zbyt wolno realizują prace legislacyjne, które pomogłyby, przynajmniej od strony prawnej, uporządkować sprawy restrukturyzacji całej gospodarki morskiej (ustawa o portach wciąż w formie projektu).
Gospodarka morska była w minionym okresie gospodarki planowej, jedynym działem gospodarki narodowej weryfikowanym i konfrontowanym na co dzień z gospodarką wolnorynkową. Stąd struktury organizacyjne polskich przedsiębiorstw gospodarki morskiej a także ich systemy ekonomiczno-finansowe nie mogły zbytnio odbiegać od struktur naszych zachodnich partnerów. Przykro, że gospodarka morska, znajdująca się w latach 70-tych wśród najlepiej prosperujących, znacząco zasilających bilans płatniczy kraju gałęzią, dziś musi walczyć o przetrwanie.
Głównej, choć nie jedynej przyczyny takiego stanu należy upatrywać w niedostosowaniu polskich reform gospodarczych do specyficznych warunków i wymagań panujących w gospodarce morskiej, szczególnie w żegludze i przemyśle stoczniowym.
W nowych uwarunkowaniach ekonomicznych, pozbawione tanich kredytów obrotowych i inwestycyjnych, stocznie oraz armatorzy zaczęli tracić zdolność konkurowania na rynku międzynarodowym, który jest przecież ich podstawowym miejscem działania.
Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej zaczęły więc usilnie domagać się między innymi:
- zawieszenia zaległych zobowiązań, ponieważ popadły w zadłużenia nie z własnej winy (np. zahamowana płatność za statki budowane dla byłego ZSRR),
- uruchomienia kredytów na warunkach międzynarodowych (czyli niskoprocentowych),
- zezwolenia na zaciąganie u obcych państw korzystnych kredytów finansowych i otwierania kont w bankach zagranicznych.
- odstąpienia od pobierania cła od importowanych statków a także maszyn i urządzeń importowanych na statki przeznaczone następnie na eksport,
- udzielenia regwarancji rządowych na zaliczki wpłacane stoczniom przez armatorów na budowane dla nich w stoczniach polskich statki,
- tworzenia dla rybołówstwa podobnych jak dla rolnictwa korzystnych warunków kredytowych,
- ochrony przed nadmiernym, a przez to szkodliwym dla gospodarki morskiej, fiskalizmem podatkowym.

Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej nie mogąc liczyć na oczekiwaną pomoc finansową i protekcjonizm państwa zaczęły same szukać dróg wyjścia z impasu. Nie wszystkie jednak sposoby i metody rozwiązywania trudnych problemów dawały oczekiwane efekty.
Gospodarka morska z uwagi na swoją specyfikę jest tak jak żaden inny dział gospodarki wyjątkowo podatna na skutki działania wolnego rynku (zarówno te pozytywne jak i negatywne).
Wiele przedsiębiorstw gospodarki morskiej bardzo szybko przekształciło się, przyjmując nowe zasady i reguły gry rynkowej i uzyskując w krótkim czasie oczekiwane efekty ekonomiczne. Przedsiębiorstwa, które nie wytrzymały tych trudnych uwarunkowań ogłosiły upadłość lub ustąpiły miejsca obcemu kapitałowi.
Ratujący swoją pozycję armator żeglugowy PLO zaczął wysprzedawać swoją flotę i rezygnować z nierentownych dla niego, ale tradycyjnych dla Polski, linii żeglugowych.
Wiele przedsiębiorstw i firm związało się zbyt mocno z obcym kapitałem, co ma niewątpliwie dobre strony, bo potrzebny nam jest obcy kapitał, jednak w przypadku niekorzystnie podpisanych umów może polskim przedsiębiorstwom przynieść ostatecznie straty.
Trudno dziś oceniać i osądzać skutki żywiołowych zmian organizacyjnych i przekształceń własnościowych jakie się dokonały w różnych dziedzinach gospodarki morskiej szczególnie w sferze usług portowych i żegludze.
Faktem jest, że dzisiejszy obraz portów przedstawiających szeroką gamę ofert usługowych jest imponujący i niczym nie przypomina dawnych firm agencyjno-spedytorskich z lat gospodarki planowej. Jak podaje Informator Gospodarki Morskiej 1994r. z kilku działających do niedawna firm usługowych w portach wyłoniło się ponad 75 spółek spedytorskich i agencyjnych. Baltona i dawne Centrale Handlu Zagranicznego muszą obecnie konkurować z 30 nowymi przedsiębiorstwami handlowymi.
Według informatora liczba armatorów żeglugi morskiej zwiększyła się z 7 do 27 i częściowo wywodzi się z macierzystych przedsiębiorstw PŻM oraz PLO. Najlepszą kondycją cieszy się nadal PŻM, która od dawna ma ugruntowaną pozycję wśród liczących się w świecie przewoźników morskich. Niestety wg oceny polskich finansistów armatorowi grozi bankructwo. Obecnie PŻM opiera się na strukturze holdingu i utrzymuje nadal tonaż około 3 mln DWT. Zakłady eksploatacyjne PŻM zostały przekształcone w spółki stanowiące w 100% własność armatora. Są to np.:
- Polsteam Shortramp
- Polsteam Tankers
- Polsteam Oceantramp

Przedsiębiorstwo PŻM poprzez powołanie spółki "Pazim" wybudowało swoją nową siedzibę, jest to 22 piętrowy wieżowiec zwany "Centrum Zarządzania Flotą" z kompleksem administracyjno-handlowym i nowoczesnym hotelem "Radisson".
Armator PLO nadal znajduje się pod zarządem komisarycznym i podlega dalszemu przekształcaniu.

Jednym z pierwszych przedsiębiorstw, które wyłoniło się z PLO w 1991r. jako samodzielna jednostka jest "Euroafrika" z siedzibą w Szczecinie. Aktualnie obsługuje 8 linii europejskich i Afryki Zachodniej oraz linię promową kolejowo - samochodową do Ystad. Dobre wyniki finansowe przedsiębiorstwo uzyskało w 1993 r. wskazując na dalsze szanse prawidłowego rozwoju i wzrostu. Inne nowe wydzielone z PLO spółki to: linie żeglugowe Pol-America S.A., Pol-Levant i Pol-container. Z udziałem 50% kapitału PLO i 50% kapitału szwajcarskiego powstała spółka Euro-East linie Luksemburg. Zdaniem kierownictwa PLO powołanie spółki było jedynym ratunkiem na utrzymanie żeglugi liniowej do Południowej Azji.
Coraz lepszą pozycję uzyskuje PŻB mocno wpisana w układ linii promowych relacji Świnoujście-Ystad (szczególnie po otwarciu nowego 5-cio stanowiskowego terminalu pasażersko-samochodowego). PŻB obsługuje również linię Świnoujście - Kopenhaga oraz linię Gdańsk - Helsinki, Gdańsk - Oxelösund i inne.
Wśród nowych przedsiębiorstw żeglugowych znalazły się:
- Baltic Uniservice Ltd. z siedzibą w Szczecinie,
- Chopol Koreańsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe z siedzibą w Korei,
- Maersk Poland Ltd. z siedzibą w Warszawie,
- i inne.

Niepokojącym jest fakt ucieczki polskich armatorów do zagranicznych firm ubezpieczeniowych i pod obce bandery. Zmusza je do tego polski system finansowy niedostosowany do specyficznej działalności firm żeglugowych działających nie wewnątrz, ale na zewnątrz kraju.
Takie drastyczne decyzje, przeflagowywania polskiej floty to nie brak patriotyzmu, ale ucieczka przed nieuniknionym bankructwem, którym grozi własne państwo. Brzmi to paradoksalnie zważywszy, że inny układ finansowy w żegludze śródlądowej spowodował ucieczkę niemieckich firm śródlądowych pod tańszą polską banderę taboru śródlądowego!!
Na specjalną uwagę zasługują przemiany, jakie dokonały się w polskim przemyśle stoczniowym. Pomimo ogólnych kłopotów niezłe wyniki już w 1992 r. uzyskały stocznie remontowe. Podniosły one jakość i szybkość usług skutecznie zabiegając o klientów również zagranicznych. Stąd eksport usług przedstawia się następująco:
liczba remontowanych zagranicznych statków wynosząca w 1980r. 259 (o tonażu 942 tys BRT) wzrosła w 1992r. do 308 (o tonażu 3,6 mln BRT).
Dobra kondycja niektórych stoczni remontowych w Polsce oraz portfel kolejnych zamówień wskazuje na dalszy postęp w tej dziedzinie gospodarki morskiej. Najwyższe efekty osiąga Stocznia Remontowa im. Piłsudskiego w Gdańsku.
Powoli z okresu regresu wychodzą również stocznie budujące statki.
Na szczególną uwagę zasługuje Stocznia Szczecińska S.A., która w okresie przeobrażeń rynkowych miała na swoim koncie podobnie jak inne stocznie w Polsce bilionowe zadłużenia.
Upadek stoczni pociągnąłby za sobą upadek wielu zakładów w Polsce z nią kooperujących. Wynegocjowane z wierzycielami oddłużenie poz-

wolilo stoczni na uzyskanie wiarygodności w oczach armatorów i banków szczególnie Banku Handlowego S.A. Dziś można powiedzieć, że stocznia najtrudniejszy okres ma za sobą a unowocześniając technologie produkcji podnosząc jakość i szybkość budowanych statków może liczyć na pokaźny portfel zamówień również ze strony zagranicznych kontrahentów.
Dzięki produkcji jaką osiągnęła Stocznia Szczecińska w 1992 tj.13 statków (co stanowiło 60% ogólnej produkcji statków w Polsce) znalazła się ona na 22 miejscu listy producentów statków kontenerowych na świecie[1/].
Aktualnie polskie stocznie,które osiągnęły zadawalającą kondycją finansową, zwiększają produkcję i usługi dokonują także naboru nowych kadr przyczyniając się tym samym do zahamowania narastającego procesu bezrobocia w Polsce.

Z dużą powagą i odpowiedzialnością nie czekając na przeciągający się proces legislacyjny Ustawy o Portach przystąpiły do przeobrażeń największe polskie porty morskie.

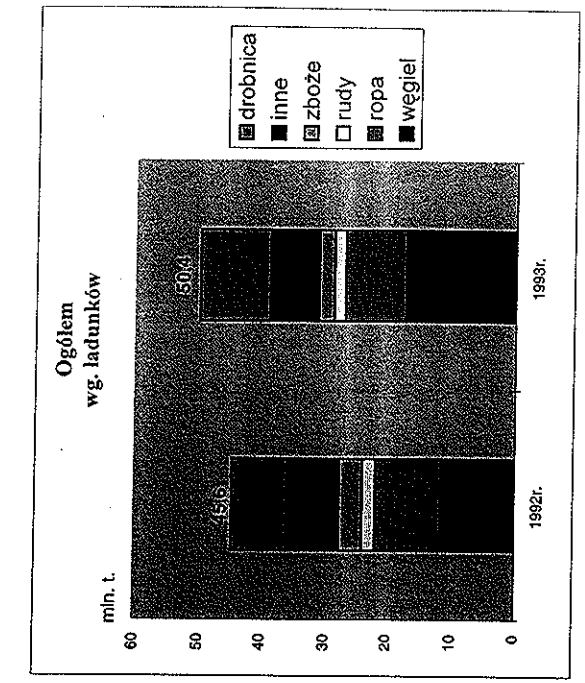
Swoje nowatorskie działania rozpoczęły od restrukturyzacji i przekształceń własnościowych. Najszybciej i najodważniej przystąpił do tych zmian Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście,następnie Port Handlowy w Gdańsku. Na szybkie zmiany organizacyjne zdecydował się również Port Handlowy w Gdyni przesuwając jednak sprawę prywatyzacji sfery eksploatacyjno-handlowej portu na czas późniejszy. Porty wzorując się na powszechnej praktyce portów zachodnich rozpoczęły proces pełnego rozdzielenia sfery zarządzania od sfery eksploatacyjnej. Dziś prezentują jednoosobowe spółki akcyjne Skarbu Państwa, których podstawową funkcją stało się administrowanie i zarządzanie terenami oraz majątkiem portu, rozwojem infrastruktury portowej, marketingiem i polityką taryfową.
Porty jako spółki akcyjne powołały w ramach struktury holdingowej spółki portowe z o.o. i inne niezbędne podmioty gospodarcze zapewniające właściwą eksploatację i obsługę portu.
Dane statystyczne z 1993 dotyczące przeładunku w portach polskich napawają umiarkowanym optymizmem, ponieważ zauważalny jest nieznaczny wzrost w porównaniu z 1992.
Stąd wniosek, że zarówno zaznaczający się wzrost gospodarczy kraju i obroty polskiego handlu zagranicznego jak i zmiany w systemie pracy i zarządzania portami, dały już wymierne efekty.
Przedstawiony na wykresie (Nr 1) Przeładunek w morskich portach handlowych Polski w latach 1992-93 wyraźnie akcentuje wzrost przeładunków z 45,6 mln t w 1992 do 50,4 mln t w 1993.
Największe przeładunki wystąpiły w Porcie Gdańskim 23,3 mln t, następ-

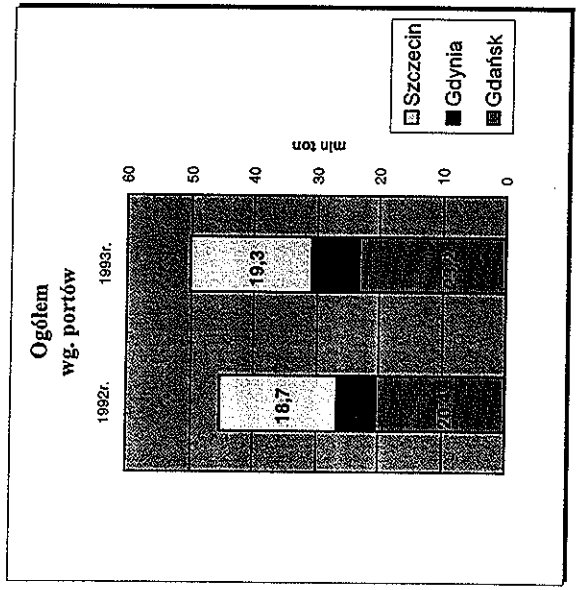
---

1/ Dużym sukcesem stoczni jest również wprowadzenie tzw.Systemu Zarządzania Jakościowego zgodnego z Międzynarodowymi Normami na co otrzymała specjalny certyfikat nadany przez Germanischer Lloyd QA Zertifizierung GmbH.

TABLICA NR 1

Przeładnek w morskich portach handlowych Polski w latach 1992-1993





źródło : Informator Statystyczny GUS
Gospodarka Morska w Liczbach
Instytut Morski w Gdańsku, 1994
opracowanie własne

nie w Porcie Szczecin-Swinoujście 19,3 mln t[1/] i w Porcie Gdyńskim 7,7 mln t. W obrocie dominował węgiel i drobnica, których wielkość przeładunku również wzrosła w stosunku do roku 1992 i tak, węgla przeładowały porty w 1992 11,6 mln t, natomiast w 1993 już 17,2 mln t, drobnicy 1992 przeładowano 8,8 mln t, natomiast w 1993 ponad 11 mln t. Zmiany organizacyjne i własnościowe to tylko początek przeobrażeń jakie muszą przejść porty, aby wyjść z kryzysu i szybko stać się konkurencyjnymi na tle innych portów europejskich. Trzeba jednocześnie liczyć się z tym, że wejście ustawy o portach może jeszcze w ustalonych już nowych strukturach portowych wiele zmienić.

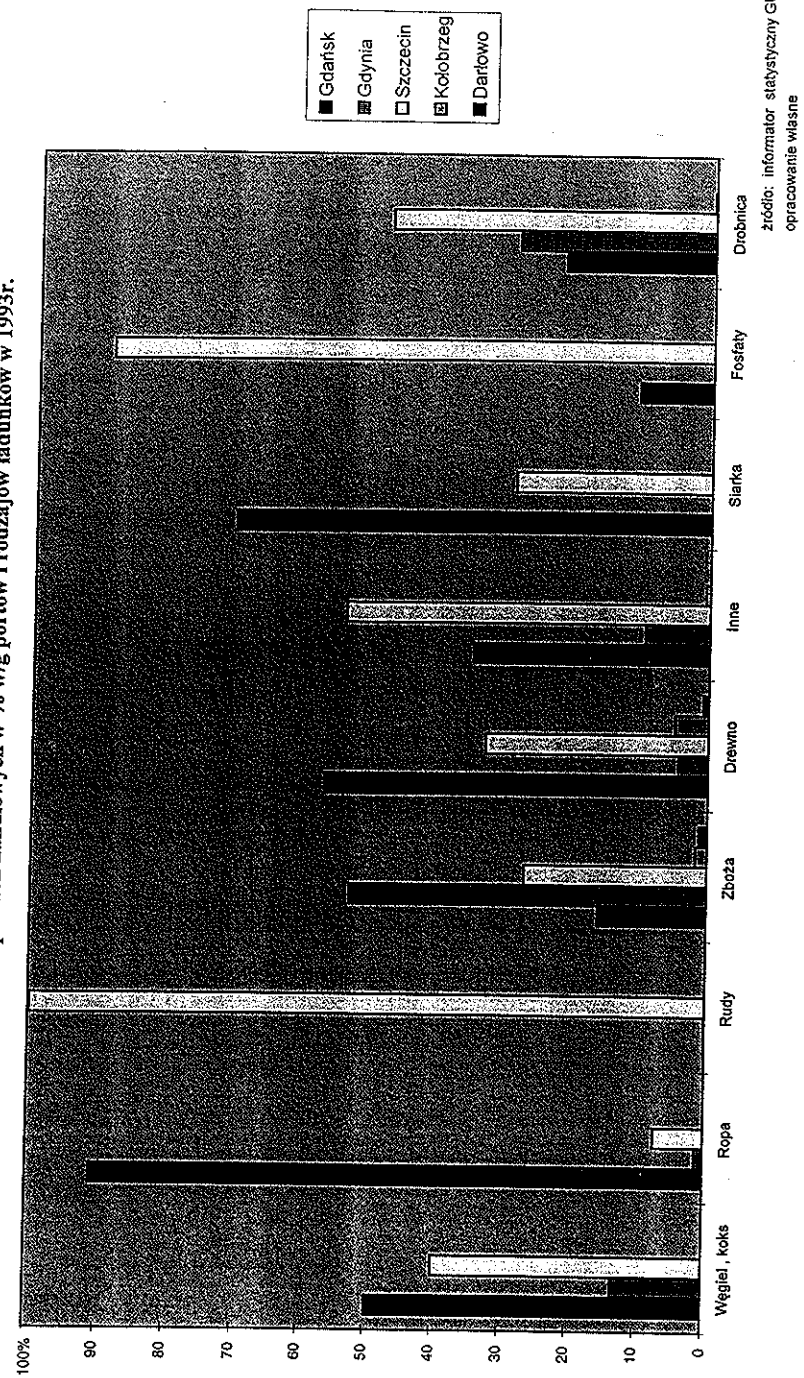
Nowoczesny model europejskiego portu, do którego przymierzają się nasze morskie porty stawia bardzo wysokie wymagania. Musi nastąpić zmiana w samej interpretacji pojęcia portu. To nie tylko przedsiębiorstwo władające określonymi akwenami portowymi, nabrzeżami z odpowiednią infrastrukturą, placami i magazynami. Port w nowym ujęciu to cały wielofunkcyjny organizm ściśle powiązany z miastem i regionem, dla którego ma stanowić ważne ogniwo transportowe. To port ściśle powiązany z regionalną, krajową, międzynarodową siecią transportową. Port działający z władzami regionalnymi i krajowymi wg wspólnie ustalonej strategii dla pozyskania nowych obszarów(lub utrzymania starych)zaplecza lądowego oraz przedpola, by tym samym zapewnić sobie przeładunki. To port zabiegający wspólnie z odpowiednimi resortami gospodarki o tworzenie całego kompleksu przemysłowo-portowego i właściwej atmosfery wobec spraw rozwoju gospodarki morskiej stanowiącej główne źródło utrzymania większości społeczeństwa nadmorskiego regionu. Aby porty mogły przyjąć tak szeroką funkcję muszą nastąpić określone uwarunkowania prawne, muszą powstać odpowiednie powiązania z zarządami miast, gmin i regionów, a także z resortami odpowiedzialnymi nie tylko za politykę morską kraju, ale za całą gospodarkę kraju morskiego państwa. Póki co efektów takich działań, szczególnie ze strony rządu, wciąż nie widać. Dlatego porty po przeobrażeniu się w Spółki Akcyjne, licząc głównie na siebie dokonują zmian w samych organizmach portowych, m.in.:

- unowocześniają w miarę swoich możliwości organizację pracy i technikę załadunku zwiększając tym samym szybkość i jakość usług. Skróciło to znacznie czas postoju statków w porcie (a statek jak nie pływa to nie zarabia), np.: kilkudniowy do niedawna postój statku w porcie po dokonanych zmianach skrócony został do jednego - dwóch dni,
- samodzielnie lub we współpracy z obcym kapitałem poszerzają oferty usługowe w porcie. Wspomniany wcześniej żywiołowy charakter tych zmian spowodował powstanie ogromnej ilości (może nadmiernej) spółek agencyjnych, spedytorskich i maklerskich, które ze sobą intensywnie konkurują obniżając często ceny swoich usług do granic opłacalności.

1/ W tym Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście 14,5 mln ton, Port Police ponad 1 mln ton, Baza Promowa PZB i Euroafrica w Świnoujściu 1,5mln ton Port Huty Stołczyn "PORTTRANS" około 1 mln ton, Port w Stepnicy 0,2 mln ton itd.

TABLICA NR 2

Przeładunki w morskich portach handlowych w % w/g portów i rodzajów ładunków w 1993r.



źródło: informator statystyczny GUS
opracowanie własne

Dla armatorów i klientów jest to oczywiście korzystne i podnosi atrakcyjność portu. Ważne, aby wygrywały tę konkurencję głównie spółki krajowe a nie obce,

- zabiegają o utworzenie na swoim terenie Wolnych Obszarów Celnych, co wzbudza wielkie zainteresowanie portem obcych kontrahentów, którzy chcą w takich obszarach nie tylko składować towar ale również uruchamiać produkcję,
- zabiegają o powiększenie portowych powierzchni magazynowych i placów składowych, aby przyciągnąć obce towary i kapitał,
- rozwijają własne zaplecze remontowo-techniczne zapewniając tym samym stałą gotowość techniczną urządzeń i mniejszą ich awaryjność.

Bardzo ważną funkcją, jaką przyszło pełnić portom jest prowadzenie samodzielnej polityki inwestycyjnej i remontowej. Środki na ten cel pochodzą z wypracowanych nadwyżek finansowych, pozostających w dyspozycji portów. Natomiast przedsięwzięcia związane ze strategią polityki morskiej całego państwa rząd pozostawił w swojej gestii.

Dzięki nowym inwestycjom i realizowanym remontom porty zaczęły zmieniać swój obraz i poziom techniki.

Port Gdański - przeznaczył środki inwestycyjne na rozbudowę terminalu paliwowego w Porcie Północnym, wychodząc tym samym naprzeciw zwiększonemu zapotrzebowaniu na przeładunek ropy dla krajowych rafinerii a także tranzytu niemieckiego.

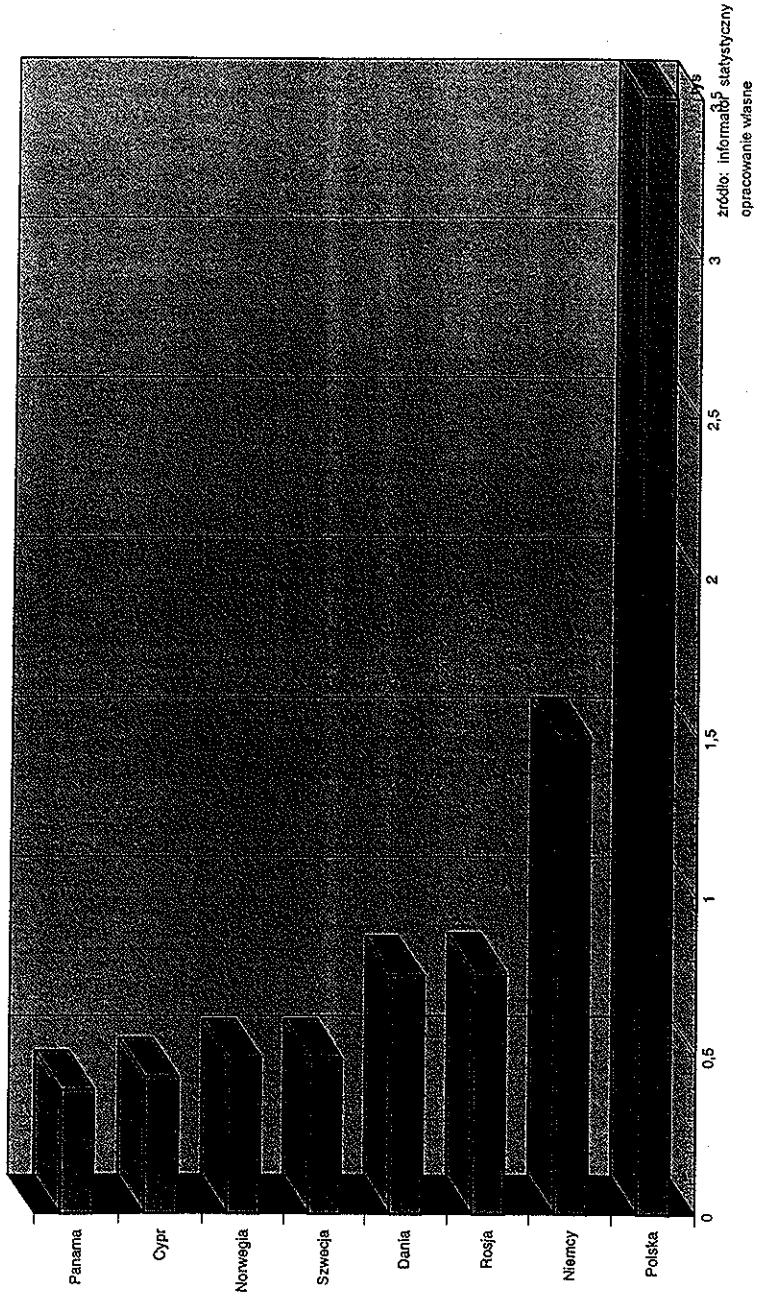
Port Gdyński - unowocześnił Bałtycki Terminal Kontenerowy (jedyny w Polsce o takim standardzie),
- po modernizacji starego elewatora uruchomił Bałtycki Terminal Zbożowy czyniąc z niego najnowocześniejsze Centrum Obsługi Zboża w portach polskich,
- wybudował nowy magazyn dla owoców południowych, na które zapotrzebowanie w Polsce stale rośnie.

Port Szczecin-Świnoujście
- buduje na razie jeszcze wciąż prowizoryczną ale tak konieczną bazę kontenerową,
- remontuje od lat zaniedbane w Szczecinie nabrzeża przeładunku towarów masowych,
- zabiega, aby w ramach spółki z polskimi partnerami pobudować terminal paliwowy w Świnoujściu wykorzystując na ten cel m.in. tereny po dawnej radzieckiej bazie wojskowej,
- w ramach inwestycji pokrywanych z budżetu państwa został w Świnoujściu oddany Terminal Promowy, którego głównymi użytkownikami są PZB i "Euroafrica".

Przedstawione efekty inwestycyjnych przedsięwzięć znacznie podniosły poziom usług naszych portów, żeby jednak nie wypaść z gry konkurencyjnej między portami europejskimi (np. Rostocku, Hamburga, Rotterdamu, Kłajpedy a także Kaliningradu) muszą walczyć o utrzymanie roli portów uniwersalnych, gotowych na przyjęcie każdego ładunku. Dlatego polskie porty, jeżeli jeszcze nie posiadają, to zabiegają o własne terminale

TABLICA NR 3

Statki wchodzące do morskich portów handlowych wg. bander 1993r.



źródło: informator statystyczny
opracowanie własne

kontenerowe, terminale paliwowe i promowe. Uniwersalność portów nie wyklucza ich dotychczasowej specjalizacji w przeładunkach towarów, do których mają odpowiednio przygotowane nabrzeża i tak:

Port Gdański specjalizuje się w przeładunkach:
- paliw płynnych. W 1993 przeładunki stanowiły 91% ogólnych przeładunków paliw w polskich portach,
- siarki. W 1993 przeładunki stanowiły 70,8% ogólnych przeładunków siarki w polskich portach,
- węgla. W 1993 przeładunki stanowiły około 50% ogólnych przeładunków węgla w polskich portach.

Port Gdyński specjalizuje się w przeładunkach:
- towarów w kontenerach. W 1993 przeładunki stanowiły 94,8% ogólnych przeładunków kontenerowych w polskich portach
- zboża. W 1993 przeładunki stanowiły 53% ogólnych przeładunków zboża w polskich portach,
- również samochodów.

Port Szczecin-Świnoujście specjalizuje się w przeładunkach:
- rudy żelaza. W 1993 przeładunki stanowiły 98,8% ogólnych przeładunków rudy w polskich portach,
- węgla kamiennego. W 1993 przeładunki stanowiły 36,9% ogólnych przeładunków węgla w polskich portach,
- fosfatów. W 1993 przeładunki stanowiły 89,2% ogólnych przeładunków fosfatów w polskich portach (głównie port w Policach).

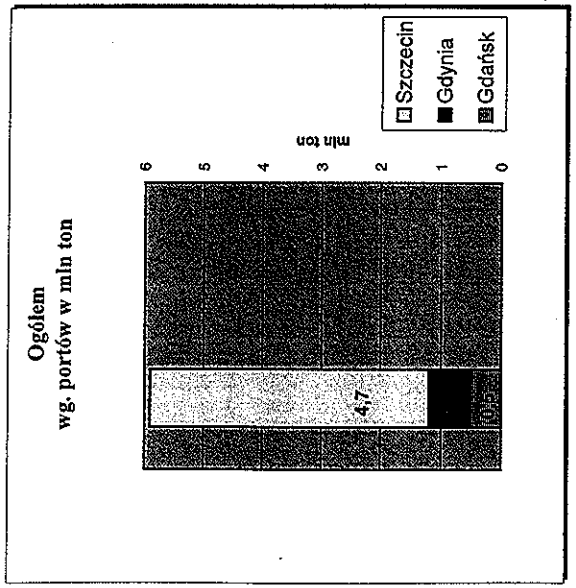
Ponadto w przewozach pasażersko-towarowych szczególnie na linii Świnoujście-Ystad. W 1992 ruch pasażerski w bazie promowej Świnoujścia stanowił 74,3% całego ruchu pasażerskiego w polskich portach **Ogromne znaczenie dla portów polskich mają również przeładunki towarów tranzytowych.** Nic też dziwnego, że usilnie o nie zabiegają walcząc z poważną konkurencją portów, zwłaszcza niemieckich.

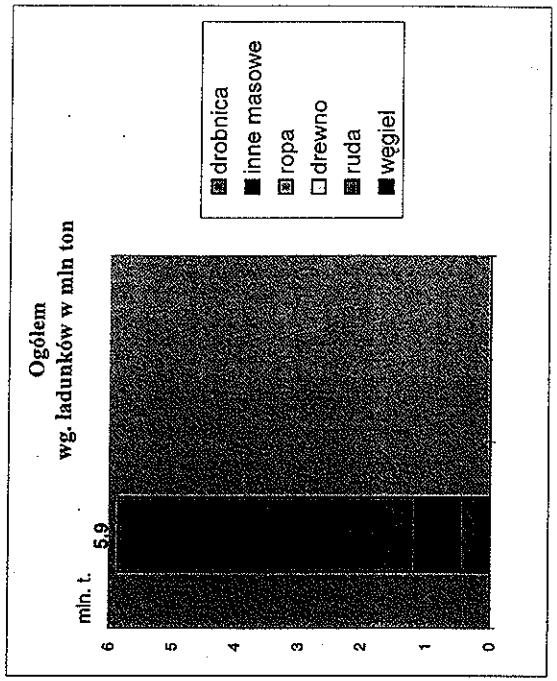
Analizując układ jaki się po okresie regresji wytworzył można stwierdzić, że główne ciągi tranzytowe skierowane są na port Szczecin-Świnoujście. W 1993 r. port przeładował około 78% przechodzącego przez polskie porty tranzytu. Były to głównie towary z Czech i Słowacji (żelazna drobnica) oraz materiały budowlane dla Niemiec (Tablica Nr 4).

Szczecin walczy obecnie, aby przyjąć rolę tranzytowego portu dla wielkiej aglomeracji Berlina i całego regionu Meklemburgii, włączając do tego również tranzyt barkowy drogą śródlądową Odra-Kanał Hawela, (sprawa regulacji i wykorzystania Odry jest kolejnym poważnym problemem do rozwiązania). Gdynia i Gdańsk zabiegają także o towary tranzytowe ze Słowacji, Czech i Węgier, jak na razie z niewielkim skutkiem. Ostatnio ożywił się dla tych portów tranzyt z Wspólnoty Krajów Niepodległych szczególnie z Białorusi. Sprzyjać temu będzie niewątpliwie powołanie polsko-białoruskiej spółki MIR-TRANS. W 1993 polskie porty Trójmiasta przeładowały ponad 400 tys. t tranzytu z WKN co stanowi 99% ogólnego tranzytu morskiego przez obszar Polski. Państwa tranzytujące

TABLICA NR 4

Przeładnek ładunków tranzytowych w morskich portach handlowych w 1993 roku





źródło : Informator Statystyczny GUS 1994r.
opracowanie własne

są bardzo czułe na koszty, odległość i bezpieczeństwo przewozu. Stąd przy obecnej konkurencji wybierają widać korzystniejszy transport drogowy lub kolejowy do portów niemieckich i Rotterdamu rezygnując często z dotychczasowej tradycyjnej drogi morskiej przez polskie porty.
Jest to powód do zastanowienia - może nasze stawki taryfowe przestały być atrakcyjne?
Sprawa ta wymaga pilnej analizy i szybkich decyzji, aby znów stworzyć silny magnez przyciągający do naszych portów towary z dotychczasowego polskiego zaplecza tranzytowego. Stowarzyszenie Polski z Unią Europejską spowodowało otwarcie systemu transportowego Polski na swobodną wymianę towarów i usług oraz teoretycznie dało polskim przewoźnikom większą możliwość dostępu do rynków Europy Zach. Niestety jak dotąd tylko teoretycznie. Posłużmy się przykładem penetrowania zaplecza krajowego polskich portów przez porty konkurencyjne.
PKP za zgodą Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej we współpracy z kolejami niemieckimi uruchomiły bezpośredni pociąg kontenerowy Pol-Zug do Hamburga. Zbiera on za pozwoleniem władz kontenery z obszaru całej Polski przewożąc je bezpośrednio do portu w Hamburgu. Ta nie do końca przemyślana przez Ministerstwo decyzja pozbawiła polskie porty tradycyjnych dla nich towarów a polskich armatorów szansy na ich morski transport.
Rozpatrując problem tranzytu i rolę jaką mają do odegrania polskie porty nie sposób pominąć zagadnień związanych z planowaną na wielką skalę modernizacją na terenie Polski dróg szybkiego ruchu i budowy autostrad w połączeniu z europejską siecią transportową.
Ostatni projekt programu "Założenia polityki morskiej państwa do roku 2000" opracowany na zlecenie MTiGM przez polskich specjalistów przewiduje budowę dwóch autostrad łączących Europę Północną z Europą Południową, są to:

- Autostrada A-1 relacji Gdańsk - Łódź - Katowice.
  Jest ona fragmentem planowanego przez ONZ Korytarza Transportowego Północ-Południe biegnącego od Finlandii przez Bałtyk, porty Gdańsk-Gdynia na południe do portów Morza Śródziemnego i przez Istambuł do Zatoki Perskiej (razem około 10.000 km). Oficjalna nazwa tej trasy to TRANS EUROPEAN MOTORWAY NORTH SOUTH w skrócie TEM[1/]
- Autostrada A-3 relacji Szczecin - Zielona Góra - Legnica.
  Łącząca poprzez Ystad Kraje Skandynawskie z Krajami Europy Środkowej (Praga - Wiedeń porty Morza Śródziemnego).

Ponadto w założeniach polityki morskiej przewiduje się również integrację działań w kierunku utworzenia połączeń multimodalnych (powiązanie przewozu morskiego z kolejowym, czy drogowym przez jednego przewoźnika) Szwecja - Polska - Austria - Włochy w relacji Ystad - Świnoujście - południowa granica oraz połączenia multimodalnego Pollink w relacji Helsinki, Gdynia, Wiedeń z możliwością odgałęzień do Włoch

---

1/ Podobne korytarze Pn-Pd Europy ONZ-EKG wytyczyła w obszarze Europy Zach. Pierwszy - Anglia, Kanał La Manche Francja, Hiszpania do Afryki Zach. Drugi - Dania, Niemcy, Włochy, Morze Śródziemne do Afryki Srod.

i Szwajcarii. Koncepcję budowy autostrady A1 i A3 należy rozpatrywać w kontekście planowanych również autostrad Wschód - Zachód Europy, tj.
A2 - Świecko - Poznań - Warszawa - Terespol oraz
A4/A12 - Zgorzelec - Wrocław - Katowice - Medyka.
Ponadto program "rozwoju sieci transportowej w Polsce" a także program Komisji Europejskiej zakłada też potrzebę budowy autostrady "Via Baltica - Via Hanseatica" jako wielkiej bałtyckiej obwodnicy łączącej Finlandię, republiki bałtyckie, północną Polskę z portami Europy Zachodniej.
Te imponujące koncepcje budowy zintegrowanej europejskiej sieci transportowej muszą być jednak rozpatrywane w kontekście nie tylko interesów krajów Europy Zachodniej i jej intensywnie rozbudowujących się portów - Rotterdamu, Hamburga, Rostocku itp., ale również i w interesie polskiej racji stanu.
Dlatego bardzo ważnym momentem jest decyzja Polski o ustaleniu priorytetów jakie zostaną ostateczne nadane budowie tych dróg zresztą finansowanych również z budżetu państwa. Dotychczasowe przymiarki i koncepcje są niepokojące. Przyznanie bowiem pierwszeństwa budowie autostrady A-2 [Wschód-Zachód Europy] może spowodować poważne, nieodwracalne w skutkach konsekwencje utraty masy towarowej krajowej i tranzytowej, która zamiast do portów polskich popłynie na zachód. Podjęcie decyzji o budowie w pierwszej kolejności autostrady A-1 i A-3 Pn-Pd Europy może temu zapobiec i uchronić porty przed upadkiem ich znaczenia[1/].
Jeżeli inne racje przemawiają za utrzymaniem przyjętej kolejności bezwzględnie należy pomyśleć o takim protekcjonizmie państwa [specjalne ulgi taryfowe, ulgi podatkowe itp.], aby przynajmniej dotychczasowe strumienie masy towarowej szły do polskich a nie zachodnich portów.
Rząd przed podjęciem swego ostatecznego stanowiska zbiera opinie i projekty programów zlecając je do wykonania polskim i zagranicznym specjalistom. Dotyczą one koncepcji przekształceń i rozwoju polskich portów. Zagraniczne opracowania to prace studialne Francuzów, Niemców z Hamburga i Japończyków.
Polscy eksperci pod kierownictwem prof. Jerzego Doerffera przedstawili "Założenia polityki morskiej państwa do 2000 roku". Inna grupa ekspertów przygotowała rządowy projekt "Ustawy o portach morskich".

1/ Przedstawiciel Związku Miast i Gmin Morskich, mgr Krzysztof Włodarczyk na łamach czasopisma "Budownictwo okrętowe i gospodarka morska" nr 2 luty 1994r. przedstawia stanowisko Związku w tej sprawie "...Związek dostrzega w braku strategicznego myślenia krajowych ośrodków decyzyjnych poważne zagrożenie dla polskiej gospodarki morskiej jako integralnego elementu całej gospodarki Polskiej".
Związek domaga się zdecydowanie bezwzględnego pierwszeństwa w budowie autostrady Pn-Pd. W chęci budowy w pierwszej kolejności autostrady A-2 związkowcy upatrują "bezinteresowną życzliwość" Polski na rzecz portów Zachodniej Europy. "Działanie na rzecz dostępu Hamburga, Rotterdamu, Antwerpii itd. do tranzytów wschodnich przez tereny polskie kosztem portów polskich, będzie ewenementem w skali europejskiej, jeżeli nie światowej!"

Rząd przed podjęciem swego ostatecznego stanowiska zbiera opinie i projekty programów zlecając je do wykonania polskim i zagranicznym specjalistom. Dotyczą one koncepcji przekształceń i rozwoju polskich portów.
Zagraniczne opracowania to prace studialne Francuzów, Niemców z Hamburga i Japończyków.
Polscy eksperci pod kierownictwem prof. Jerzego Doerffera przedstawili "Założenia polityki morskiej państwa do 2000 roku".
Inna grupa ekspertów przygotowała rządowy projekt "Ustawy o portach morskich". Natomiast prof. Luks z Uniwersytetu Szczecińskiego przedstawił autorski projekt tej samej ustawy. Ponadto opracowywane są na bieżąco materiały na kolejne konferencje Ministrów Trasportu Krajów Bałtyckich - między innymi zespół pod przewodnictwem Wojciecha Suchorzewskiego opracował koncepcję dotyczącą "Systemu transportowego i infrastruktury w rejonie Morza Bałtyckiego".
Na zlecenie Banku Światowego specjaliści holenderscy z "Konsorcjum Rotterdam Maritime Group" opracowali bardzo obszerne "studium rozwoju polskich portów morskich", w tym również "Trzeci projekt ustawy o portach".
Opracowania zagranicznych ekspertów prezentują różne stanowiska i poglądy, odnoszą się jednak tylko do problemów portów i ich powiązań z zapleczem nie uwzględniając całego skomplikowanego organizmu gospodarczego Polski.
Dlatego słusznym wydaje się, aby polscy specjaliści reprezentujący wszystkie zainteresowane resorty opracowali własny program obejmujący w sposób kompleksowy nie tylko sprawę portów morskich i transportu, ale program rozwoju całej gospodarki kraju. Musimy się ostatecznie opowiedzieć, czy chcemy walczyć i konkurować, aby coś znaczyć na mapie gospodarczej Europy i Bałtyku, czy damy się wchłonąć wielkim europejskim molochom, które będą już zawsze dyktować warunki a nam przyjdzie się tylko im podporządkować.

UWAGI KOŃCOWE

1. Można jednoznacznie stwierdzić, że wolnorynkowa gospodarka kapitalistyczna wymusiła na przedsiębiorstwach gospodarki morskiej działania dostosowawcze, szczególnie w zakresie współistnienia i walki z żywiołowo rosnącą konkurencją.

2. Dokonujące się wciąż jeszcze przemiany nie pozwalają na wyciąganie ostatecznych wniosków czy gospodarka morska na wszystkich odcinkach osiągnie oczekiwane efekty?

3. Brak jednoznacznej polityki morskiej państwa wkomponowanej w strategię gospodarczą całej gospodarki kraju może przynieść nieodwracalne w skutkach konsekwencje. Nie sprzyjają temu również przedłużające się prace legislacyjne nad ważną dla funkcjonowania portów ustawą.

4. Rozważnych przemyśleń wymaga ostateczna decyzja o kolejności budowy autostrad i całej sieci transportowej Polski.

5. Coraz lepiej układająca się współpraca z bankami otworzyła silniejszym kondycyjnie stoczniom szansę na zwiększenie produkcji statków a krajowym armatorom na ich zakup. Nie rozwiązuje to jednak do końca sprawy niedopasowania systemu finansowego Polski do specyficznych warunków w jakich działają przedsiębiorstwa gospodarki morskiej.

6. Utrzymanie dominującej pozycji w obsłudze obrotów polskiego handlu zagranicznego wymaga ścisłej współpracy portu z przewoźnikami morskimi, lądowymi i spedytorami. Inaczej klienci będą przechwytywani przez konkurencję.

7. Utrzymanie konkurencyjnej pozycji polskich portów na tle europejskich partnerów wymaga protekcjonizmu państwa oraz wspólnej strategii działania samych portów.

8. Znacznie zwiększyła się liczba przedsiębiorstw żeglugowych, spedytorskich, agencji usług portowych, agencji celnych itp. podnosząc tym samym atrakcyjność ofertowa portów. Nie powiększyła się jednak liczba przedsiębiorstw przyportowych wykorzystujących na miejscu przewożone drogą morską surowce. Mogą one dawać duże (jeśli nie największe) zyski portom, miastom portowym i całej gospodarce kraju.

LITERATURA

1. Informator Statystyczny GUS 1994 r.

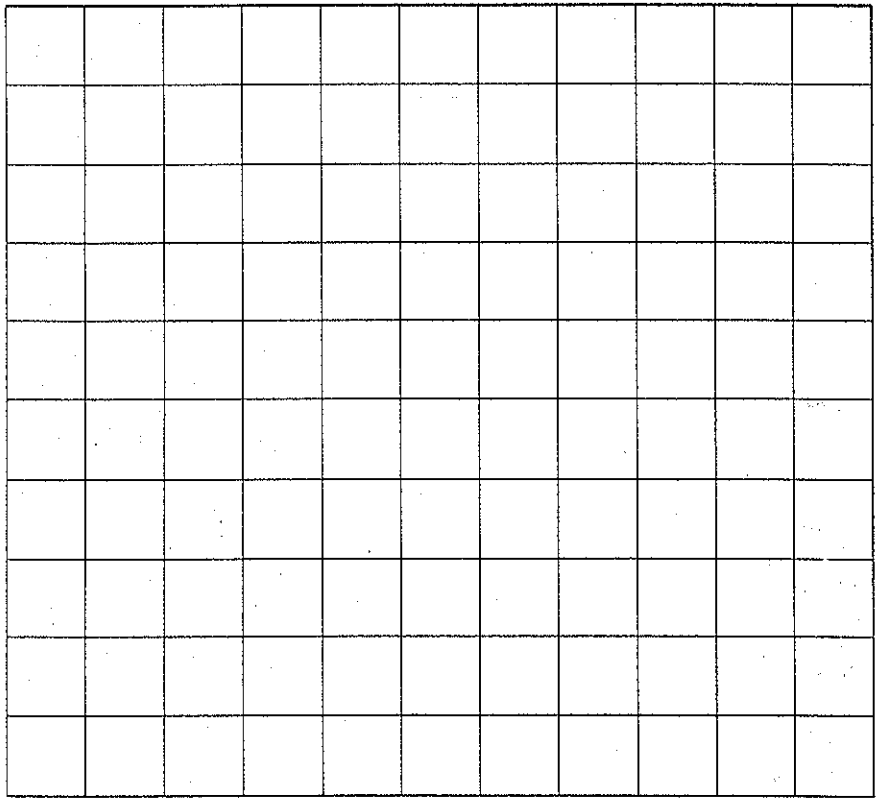
2. Gospodarka morska w liczbach. Instytut Morski 1994 r.

3. Informatory statystyczne i dokumentacja przedsiębiorstw gospodarki morskiej.

4. Czasopisma: "Budownictwo Okrętowe" i "Gospodarka Morska" roczniki 1991-1994.

LIGA MORSKA

ZARZĄD GŁÓWNY
Długi Targ 11 80-828 GDAŃSK
tel. 31-32-71 fax: 31-40-27



Wydrukowano w Zespole Szkół Ekonomicznych Nr 2 w Szczecinie al. 3-go Maja 1a Rok 1994, nakład egz.