

Piotr Mickiewicz

Akademia Marynarki Wojennej

DOI: 10.5604/01.3001.0012.7599

ORCID: 0000-0002-3533-337X

Polityka morska Rzeczypospolitej a realia gospodarczego wykorzystania morza w latach 1990-2015

The maritime policy of the Polish Republic and the realities of the sea economy in the years 1990-2015

Słowa kluczowe: gospodarka morska, polityka morska, polityka rozwoju, transport morski

Keywords: maritime economy, maritime policy, development policy, maritime transport

Streszczenie

Sytuacja w sektorze gospodarki morskiej, przez ponad dwie dekady, była klasycznym przykładem konsekwencji braku powiązania strategii rozwoju państwa z charakterem gospodarki narodowej. Ten marginalny dla procesu wytwarzania PKB sektor gospodarki w polskich realiach odgrywał i odgrywa dużo większą rolę niż poziom wytwarzanego w jego ramach produktu krajowego. Stymuluje bowiem w znacznym stopniu poziom wymiany handlowej oraz procesy społeczno-gospodarcze w regionach nadmorskich. Niedostrzeżenie tej roli gospodarki morskiej przez polski establishment polityczny w istotnym stopniu ograniczyło możliwości wykorzystania terytorium Polski jako istotnego elementu europejskiej sieci transportowej, rozumianej szerszej niż obszar przewozów tranzytowych. Dopiero w realiach gospodarczych początku drugiej dekady XXI wieku uznano za zasadne stworzenie kompleksowej strategii funkcjonowania gospodarki morskiej jako elementu polityki rozwoju państwa i jej wkomponowanie w zasadnicze strategie gospodarcze.

Abstract

Poland in the period of post-1990s economic transformation did not create a vision of the functioning of the maritime economy. It was considered that it is too small a sector of the economy to create its development programs. This was a mistake, as it stimulated socio-

economic processes in coastal regions. This policy also led to the limited use of the territory of Poland as an important element of the European transport network, understood more broadly than the area of transit transport. It was only after 2012 that it was decided to prepare the maritime strategy as an operational strategy for state development programs.

Zasadniczym zadaniem struktur tworzących aparat władzy jest tworzenie warunków nieskrępowanego rozwoju społeczeństwa. W odniesieniu do państw definiowanych jako tzw. *państwa średniej wielkości*¹ zadanie to skoncentrowane jest na tworzeniu i wdrażaniu strategii rozwojowych, pozwalających na właściwe wykorzystanie posiadanego potencjału do poprawy istniejących w danym etapie rozwoju historycznych warunków życia i funkcjonowania społeczeństwa. Jednym z elementów tego potencjału są poszczególne sektory gospodarcze, oceniane w kontekście stwarzanych przez nie możliwości osiągnięcia zakładanych celów strategicznych oraz interesów narodowych. Uwarunkowania geo-ekonomiczne oraz społeczne (choć w ograniczonym zakresie) taką rolę w polskich realiach przypisują gospodarce morskiej. Postrzeganej jednak nie jako poszczególne formy eksploatacji morza, ale sposoby wykorzystania morza i jego zasobów w całokształcie aktywności gospodarczej państwa². Niestety, ukształtowany po 1989 roku, polski establishment polityczny nie tylko nie dostrzegał tej zależności, jak i nie chciał przyjąć do wiadomości jednej z najistotniejszych tez dotyczących roli akwenów morskich w polityce państw. Czyli stwierdzenia admirała Albrechta von Stoscha, iż państwo, które nie zajmuje się kwestiami morza traci swoją pozycję międzynarodową³. Postrzeganej zarówno w kontekście politycznym, jak i gospodarczym.

¹ Posługuję się jedną z najczęściej stosowanych w teorii stosunków międzynarodowych klasyfikacją, opartą na ich potencjale i wyróżniającą mocarstwa i inne państwa. W polskiej literaturze przedmiotu taką, uniwersalną, klasyfikację zaproponował prof. Bolesław Balcerowicz, który wyróżnia on trzy rodzaje mocarstw (supermocarstwa, mocarstwa regionalne i sektorowe), państwa średniej wielkości, państwa małe oraz mini-państwa. Zob. B. Balcerowicz, *Strategia obronna państwa średniej wielkości*, Zeszyty Naukowe AON, 1994, nr 4, s. 20.

² W Polsce powszechnie używa się tego terminu, pomimo iż nie jest on formalnie zdefiniowany w dokumentach prawnych. Postrzega się ją jako zbiór przemysłów morskich, zajmujących się eksploatacją i eksploracją akwenów morskich. Takie podejście zastosowano także w ustawie o działach administracji i rządowej, w której wymieniono dział administracji gospodarka morską (art. 5), jak i dziedziny, które do niego zostały zaliczone (art. 10). Dz.U. 1997 Nr 141 poz. 943 z póź. zm. Takie zdefiniowanie o pojęcie gospodarka morską uznają za jeden z błędów polityki morskiej. Kwestia istoty pojęcia gospodarka morską jest kompetentnie opisana w: T. Łodygowski, *Co to jest gospodarka morską*, Namiary na Morze i Handel, Lipiec 1997, s. 15, Z. Sójka, Z. Kasprzyk, *Polska polityka morską*, Gdańsk 1986. s.8.

³ W korespondencji z admirałem Tirpitzem stwierdził on jednoznacznie iż: [...] *w nadchodzącym stuleciu [...] Niemcy szybko utracą swoją mocarstwową pozycję, jeżeli natychmiast bez marnotrawienia czasu nie zaczną się z energią i systematycznie zajmować sprawami morza*. Zob. *List Stoscha do Tirpitz*, [w:] A. von Tirpitz, *Wspomnienia*, Bellona, Warszawa 1997, s. 67

1. Gospodarka morska w okresie przeobrażeń społeczno-gospodarczych

lat 90. XX wieku

Wśród polskiego establishmentu politycznego dominującą przez ponad dwie ostatnie dekady pozostawała teza, iż gospodarka morska to zaledwie trzy, nadmiernie rozbudowane w okresie PRL, sektory przemysłu (stoczniowy, rybołówstwo dalekomorskie i oceaniczny transport morski), które w warunkach globalnej rywalizacji gospodarczej nie mają szansy na utrzymanie własnego potencjału⁴. Funkcjonując w realiach gospodarki rynkowej przedsiębiorstwa tworzące strukturę poszczególnych przemysłów morskich zostaną zmuszone do gruntownej reorganizacji zarówno swojej struktury organizacyjnej, jak i zakresu prowadzonej działalności gospodarczej. Konsekwencją takiego podejścia było przyjęcie, w budowanych w latach 90 XX wieku, koncepcjach gospodarczych, błędnych założeń dotyczących roli poszczególnych przemysłów morskich w polityce gospodarczej Rzeczypospolitej. Zwłaszcza ich stosunkowo ograniczonego znaczenia dla polskich procesów gospodarczych, zakładających iż zasadniczym obszarem prowadzenia wymiany handlowej będzie kontynent europejski⁵. Doprowadziło to także do wyalienowania przemysłów morskich z systemu funkcjonowania gospodarki narodowej, a zwłaszcza ich traktowanie jako samodzielne byty ekonomiczne, zupełnie nie związane ze sobą i pozostałymi dziedzinami gospodarki.

Prowadzona po 1989 roku polityka morska Rzeczypospolitej skoncentrowana została wyłącznie na trzech formach gospodarczej aktywności związanej z wykorzystaniem morza. Za takowe uznano transport morski, eksploatację zasobów ożywionych w polskiej Strefie Wyłącznieści Ekonomicznej oraz produkcyjny przemysł stoczniowy, ale tylko w kontekście jego niezbędnej reorganizacji i restrukturyzacji. Nie uwzględniono w niej takich sektorów gospodarki jak turystyka nadmorska i morska, przetwórstwo rybne oraz inny niż produkcyjny, przemysł stoczniowy. Podkreślić należy również, że objęcie tych sfer gospodarki morskiej programami rządowymi nie przełożyło się na stworzenie i wdrażanie kompleksowych przedsięwzięć prorozwojowych. Wyalienowanie transportu morskiego z koncepcji budowy sieci połączeń krajowych i międzynarodowych, wynikających z prowadzonej polityki

⁴ Zob. podrozdział 2.2. opracowania *Europejskie Wyzwania Dla Polskiej Polityki I Gospodarki Morskiej*, red. S. Piocha, Koszalin 2011.

⁵ K. Misztal, *Handel morski Polski*, "Spedycja i Transport" nr 06/07/2001, s. 46-47.

importowej i eksportowej państwa spowodowało, że mógł się on jedynie koncentrować na prowadzeniu przewozów tranzytowych. Brak wizji polityki transportowej i roli transportu morskiego wpłynął także na charakter produkcji stoczniowej oraz sposób funkcjonowania portów.

Zaprezentowany brak wizji przekształceń strukturalnych i własnościowych doprowadził do załamania przemysłów morskich jako sektora gospodarki narodowej, a w odniesieniu do stoczni produkcyjnych, ukierunkowanych na prowadzenie żeglugi oceanicznej oraz rybołówstwa dalekomorskiego, do ich upadku. Generalnie można zgodzić się z tezą, iż radykalna restrukturyzacja polskiej gospodarki morskiej, ukierunkowanej w okresie PRL na działania nie zawsze zbieżne z polskimi interesami gospodarczymi była uzasadniona. Lecz powinna ona zakładać przebudowę struktury przedmiotowej i podmiotowej poszczególnych przemysłów morskich w oparciu o koncepcje jej wykorzystania w polityce gospodarczej. Tymczasem kwestia ta w ogóle nie była rozważana. W konsekwencji, część przedsiębiorstw, będąc poddane wymogom wolnego rynku, w latach 90 XX wieku sukcesywnie odbudowały swój potencjał. Ale ich powolny rozwój ani nie wynikał, ani nie był konsekwencją, kreowanych przez państwo polskie długofalowych koncepcji rozwojowych. Wręcz przeciwnie, do chwili uzyskania członkostwa w strukturach Unii Europejskiej, założenia polityki morskiej charakteryzowały się brakiem spójności i korelacji z istotnymi dla gospodarki morskiej sektorami gospodarki narodowej. Za najważniejsze ograniczenia, wynikające z braku spójnej koncepcji wykorzystania dostępu do morza uznać należy niepowiązanie lądowej infrastruktury komunikacyjnej z kierunkami prowadzonego przez Polskę wymiany handlowej prowadzonej także szlakami morskimi. W konsekwencji polski obrót towarowy prowadzony był z wykorzystaniem portów innych państw, zwłaszcza niemieckich, co doprowadziło między innymi do obniżenia rentowności portów polskich i upadku polskiej floty handlowej, do czego przyczyniła się także polityka fiskalna (koszty rejestracji bandery). Pośrednio przyczyniło się także do uznania za nieopłacalną w warunkach polskich bałtycką żeglugę promową, która stała się w drugiej połowie lata 90 XX wieku najbardziej dochodowym rodzajem przewozów⁶. Jednak za największy błąd o charakterze strategicznym uznać należy brak uwzględnienia w koncepcji funkcjonowania gospodarki

⁶ W *Informacji o wynikach kontroli wykorzystania gospodarki morskiej z 2004 roku* Naczelna Izba Kontroli wskazuje na szereg innych uchybień i zaniedbań. Jednak w opinii autora większość z nich ma charakter wniosków subiektywnych, wynikających z niewłaściwego podejścia. Zostały one oparte na ocenie potencjalnych możliwości wykorzystania posiadanego potencjału poszczególnych sektorów gospodarki morskiej, bez uwzględnienia ich znaczenia dla gospodarki państwa i możliwości efektywnego wykorzystania tego potencjału oraz wskazywanych inwestycji. Zob. *Informacja o wynikach kontroli wykorzystania gospodarki morskiej*, Nr ewid. 3/2005/P/04/071/KKT, Najwyższa Izba Kontroli. Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, Warszawa, styczeń 2005, s. 4-80.

morskiej kwestii społecznych i konsekwencji, jakie dla obszarów nadmorskich niesie zmniejszenie poziomu zatrudnienia lub likwidacja pojedynczego wręcz przedsiębiorstwa.

2. Członkostwo w UE jako determinanta kształtująca polską politykę morską

Zmiana sposobu podejścia do roli przemysłów morskich nastąpiła na przełomie XX i XXI wieku. Była ona także konsekwencją nie tyle określenia jej roli w polskiej gospodarce, ale podjęcia starań o akcesję do struktur Unii Europejskiej. W procesie akcesji niezbędne stało się uwzględnienie w polskich procesach gospodarczych wytycznych dla państw członkowskich, a następnie zapisów poszczególnych strategii i polityk UE, w tym zwłaszcza polityki morskiej i transportowej⁷ oraz tzw. *Wymiaru Północnego*, zastąpionego później przez *Strategię UE dla Morza Bałtyckiego*⁸. Przyjęcie jako aksjomatu wynikającej z tych dokumentów tezy, iż podstawową formą prowadzenia wymiany towarowej rejonie bałtyckim będzie transport kombinowany i multimodalny z szerokim wykorzystaniem transportu morskiego i rzeczno – morskiego, określiło kierunki przeobrażeń polskiej polityki morskiej. Zostały one nie tylko zdefiniowane⁹, ale stały się podstawą do określenia celów strategicznych tej polityki¹⁰, jak i koncepcji ich osiągnięcia¹¹. Analiza tych dokumentów pozwala nawet na konkluzję, że w odniesieniu do trzech zasadniczych przemysłów morskich (transportu morskiego, portów morskich i przemysłu stoczniowego), posiadały one cechy strategii rozwojowych. Zalecane i przyjmowane do realizacji ich zapisy przewidywały dostosowanie polskich portów do obsługi transportu multimodalnego oraz przeprowadzenie, niestety nieudanej, próby reorientacji oceanicznego charakteru polskiej floty handlowej przy wykorzystaniu potencjału polskiego przemysłu stoczniowego¹².

⁷ Zielona Księga *Kierunku przyszłej polityki morskiej. Europejska wizja mórz i oceanów*, z 7 czerwca 2006, COM (2006) 275, Niebieska Księga – *W sprawie zintegrowanej polityki morskiej* COM (2007) 575, Biała Księga Komisji Europejskiej *Europejska Polityka Transportowa w horyzoncie 2010–czas na decyzję* COM (2001) 307.

⁸ *Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego* IP/09/893. Brussels, 10 June 2009.

⁹ *Założenia strategii rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 22 marca 2005 r.

¹⁰ *Informacja rządu o stanie gospodarki morskiej*, Kancelaria Rady Ministrów, Listopad 2003.

¹¹ *Raport o stanie gospodarki morskiej. Synteza wraz z elementami strategii rozwoju gospodarki morskiej*, Ministerstwo Infrastruktury, listopad 2002, *Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006 – 2010*, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa, marzec 2006.

¹² L. Plewiński, *Nowa polityka morska Polski*, „Spedycja i Transport” nr 1/1999, s. 3

Podjęta próba wykreowania, dostosowanej do realiów gospodarczych i celów strategicznych, polityki morskiej państwa nie mogła przynieść założonych efektów ze względu na błędy w przygotowanych założeniach. Dotyczy to zwłaszcza kwestii nadmiernego uwzględniania roli poszczególnych zapisów unijnej polityki transportowej i morskiej. Założenia obydwu polityk, stały się wyznacznikiem dla określenia celów polityki morskiej państwa i programów rozwojowych, przy całkowitym pominięciu tak istotnej determinanty, jaką był charakter polskiej wymiany handlowej. Oraz możliwości jej prowadzenia przy wykorzystaniu, samodzielnie lub w ramach połączeń multimodalnych, transportu morskiego. W obowiązujących w pierwszej dekadzie XXI wieku założeniach polskiej polityki transportowej dominujące znaczenie nadano południkowym szlakom wymiany towaru, co w ówczesnej rzeczywistości gospodarczej uznać należy za zasadne. Oczywiście w tych realiach gospodarczych było także przystosowywanie polskich portów do obsługi tych połączeń. Ale równocześnie w założeniach, zwłaszcza polityki transportowej, a w mniejszym wymiarze także i morskiej pominięto znaczenie polskich portów dla polskich centrów produkcyjnych i wymiany handlowej. Dotyczy to istotnych dla wymiany handlowej Polski z państwami nordyckimi centrów gospodarczych ulokowanych w Wielkopolsce, Mazowszu oraz Górnym i Dolnym Śląsku.

Tabela 1: Skala i charakter obrotów towarowych pomiędzy wybranymi regionami Polski a państwami skandynawskimi

Region	% udział państw skandynawskich w ogólnym obrocie regionów Polski	Obrót ogółem							
		% udział eksportu i importu							
		Szwecja		Norwegia		Dania		Finlandia	
		Ex	Imp	Ex	Imp	Ex	Imp	Ex	Imp
Pomorze Gdańskie	35%	510 mln USD		1800 mln USD		160 mln USD		160 mln USD	
		50%	50%	65%	35%	50%	50%	35%	65%
Pomorze Zachodnie	25%	190 mln USD		190 mln USD		120 mln USD		80 mln USD	
		75%	25%	60%	40%	35%	65%	20%	80%
Mazowsze	10%	800 mln USD		220 mln USD		420 mln USD		800 mln USD	

		35%	65%	80%	20%	75%	25%	20%	80%
Wielkopolska	7%	250 mln USD		139 mln USD		180 mln USD		100 mln USD	
		25%	75%	75%	25%	25%	75%	20%	80%
Górny Śląsk	5%	150 mln USD		100 mln USD		160 mln USD		320 mln USD	
		60%	40%	80%	20%	80%	20%	40%	60%
Dolny Śląsk	7%	160 mln USD		160 mln USD		80 mln USD		40 mln USD	
		60%	40%	20%	80%	25%	75%	25%	75%

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej ...op. cit.*, s. 36-47, *Rocznik Statystyczny Województw 2012*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012, s. 318.

Priorytetowym celem polityki rozwojowej państwa w tym kontekście powinna być szybka rozbudowa systemu połączeń kołowych i szynowych między portami a polskimi aglomeracjami, stanowiącymi centra gospodarcze, kreujące nie tylko poziom produkcji ale także i wymiany handlowej. Zwłaszcza tras Warszawa – Trójmiasto, Katowice – Poznań – Szczecin – Świnoujście oraz trasy z Wrocławia do Poznania dalej do Trójmiasta i Szczecina ze Świnoujściem.

Drugim z błędów jakie popełniono w tym okresie to nieuwzględnienie konsekwencji społeczno-gospodarczych wprowadzanych przeobrażeń polityki morskiej państwa w wymiarze regionalnym. Gospodarka morska z natury rzeczy ulokowana jest głównie w pasie nadmorskim, a w polskim systemie gospodarczym, w tych regionach dominującą pozycję zajmowało – poza turystyką – rybołówstwo i przetwórstwo rybne. W obydwu sektorach pracowało około 37 tysięcy osób, co stanowiło około 2% ogółu zatrudnionych w województwach nadmorskich¹³. Jednakże w miejscowościach nadmorskich pracujący w tych branżach stanowili, wraz z pracownikami sektora turystycznego 60–75% zatrudnionych. W konsekwencji załamania się rybołówstwa oraz braku innych, alternatywnych dla tej formy zarobkowania źródeł utrzymania poziom bezrobocia osiągnął poziom około 35%¹⁴.

¹³ *Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 2007*, s. 15.

¹⁴ Poziom bezrobocia w IV kwartale 2003 roku w powiatach Pomorza Środkowego osiągnął poziom 36,6% w Białogardzkim, 35,3%–Koszalińskim i 34,4%– Słupskim. Natomiast w powiatach zurbanizowanych

Tabela 2: Rola rybołówstwa i przetwórstwa rybnego w gospodarce regionów nadmorskich

Dziedzina gospodarki morskiej	Ogółem	Pomorskie	Zachodnio-pomorskie	Warmińsko-mazurskie
Liczba przedsiębiorstw rybackich poławiających na wodach morskich	1158	553	532	53
Liczba zatrudnionych	2947	1581	1206	113
Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa	581	177	153	13
Liczba zatrudnionych	17619	5374	6187	185
Sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb i owoców morza	2081	321	532	63
Liczba zatrudnionych	5820	979	792	168
Poziom bezrobocia i liczba bezrobotnych na jedną ofertę pracy	12,5%	12,5%	17,6	20,2%
	90	93	130	266

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej ...op. cit., s. 36-47, Rocznik Statystyczny Województw 2012, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012, s. 318.*

W tej sytuacji koniecznością była próba szybkiej zmiany struktury gospodarczej, zwłaszcza w regionie Wybrzeża Środkowego, która była możliwa tylko przy umiejętnym wykorzystaniu założeń polityki transportowej i morskiej państwa, zmierzającej do aktywizacji działalności małych portów tego regionu. Zmierzać one powinny do włączenia ich w system transportu multimodalnego, do czego niezbędnym była także rozbudowa sieci połączeń lądowych oraz korelacja regionalnych planów rozwojowych z założeniami polityki transportowej państwa.

Trzecim z grupy, negatywnie oddziałujących na sposób funkcjonowania gospodarki morskiej w pierwszej dekadzie XXI wieku, czynników było nieuwzględnienie zmian w charakterze prowadzonej w zlewisku Bałtyki wymiany handlowej. Kwestię tę należy postrzegać nie w kategorii błędu, ale zaniechania i braku reakcji na zmieniające się realia gospodarcze. Pierwsze symptomy zmiany znaczenia bałtyckich szlaków wymiany handlowej,

(Trójmiasto, Szczecin, Świnoujście) nie przekraczał 10%. W omawianym okresie w powiatach Środkowego Wybrzeża wskaźnik PKB na mieszkańca wynosił około 20 000 zł i był o około 1200 zł niższy od średniej krajowej (85% średniej krajowej). O wadze tego czynnika decydował także charakter struktury demograficznej. Młodzież w wieku przedprodukcyjnym stanowiła aż 34,% lokalnej populacji, a wskaźnik bezrobocia w przedziale 18-25 lat osiąga poziom 25%.

zwłaszcza w odniesieniu do polskiej gospodarki, zaistniały już w 2005 roku. Wielkość, szacowanej w 2005 roku na 6 milionów ton, wymiany handlowej Polska – państwa nordyckie zaczęła się sukcesywnie obniżać¹⁵, a prowadzona przez Zarządy Portów polityka koncentrowała się na obsłudze towaru tranzytowego na linii *północ-południe* i marginalizowania znaczenia zwiększającej się sukcesywnie wymiany na linii *wschód-zachód*.

W konsekwencji w ramach prowadzonej do 2012 roku polityki morskiej państwo polskie, będące przecież kreatorem polityki morskiej, nie podjęło próby wkomponowania tej polityki w całokształt przedsięwzięć społeczno-politycznych, a zwłaszcza prorozwojowych, Także w niewielkim stopniu skoncentrowało się na tworzeniu szans rozwojowych dla poszczególnych dziedzin gospodarki morskiej, niejako przerzucając ten obowiązek na kierownictwa poszczególnych przedsiębiorstw. Podjęte w tym okresie projekty, w inaczej części, były realizowane samodzielnie przez funkcjonujące warunkach wolnej konkurencji, polskie porty¹⁶, stocznie i branżę przetwórstwa rybnego. Prowadzone projekty, co oczywiste z punktu widzenia zasad funkcjonowania gospodarki rynkowej, zostały osadzone wyłącznie w planach rozwojowych przedsiębiorstw, zakładały osiągnięcie ich celów strategicznych, a nie działania w interesie gospodarki narodowej. Inwestycje skoncentrowane zostały (w przypadku portów) na rozbudowie i przebudowie bazy przeładunkowej oraz budowie przyportowych Centrów Logistycznych, co pozwoliło na ich częściowe dostosowanie do wymogów ówczesnego charakteru przewozów morskich. Zaczęły one funkcjonować jako miejsce przeładunku towarów tranzytowych, ale zwłaszcza ze względu na brak dostosowane do wymogu transportu multimodalnego sieci połączeń lądowych nie były w stanie konkurować z portami państw ościennych¹⁷. Oraz stanowić istotnego elementu współkreującego wielkość polskiej wymiany handlowej.

Przedstawione zaniechania oddziaływały także negatywnie na sposób funkcjonowania polskiej floty krotejowej i – pośrednio – przemysłu stoczniowego. Brak jasno sprecyzowanych celów państwa w odniesieniu do przewozów morskich powodował, że firmy przewozowe eksploatowały posiadane jednostki nie inwestując w rozbudowę, dostosowanej do realiów gospodarczych, floty. W konsekwencji spadek wielkości przewozów towarowych z zawinięciem polskich przewoźników morskich do polskich portów zmniejszył się o około

¹⁵ Dane z 2005 roku pozwalają procentowe na procentowe określenie wielkości tego spadku w przypadku Szwecji o 4,9%, a Finlandii aż o 33%. Szerzej zob. M. Matczak, *Polskie miejsce na Bałtyku*, *Namiary na Morze i Handel*, nr 22/2006.

¹⁶ Zrealizowane w latach 2002-2009 i planowane do 2015 inwestycje w Gdańsku i Gdyni pozwalają na radykalne zwiększenie ich możliwości przeładunkowych oraz przyjęcie wszystkich jednostek mogących pływać po akwenie Morza Bałtyckiego (nośności 150 000 DWT i zanurzeniu 15,0 m.).

¹⁷ K. Misztal, S. Szwanowski, K. Wasilewska, *Problemy kształtowania lądowo-morskiej infrastruktury transportowej w obsłudze polskiego handlu zagranicznego i tranzytu*, Gdańsk 1997

20%, a spadek udziału polskich armatorów w obrocie towarowym z polskimi portami, rekompensowany był przez te firmy kontraktami zdobywanymi poza granicami Polski.

3. Próby wkomponowania polityki morskiej w programy rozwojowe państwa

Zarzucenie biernej postawy władz państwowych wobec gospodarki morskiej nastąpiło z chwilą uznania przez sprawujący władzę wykonawczą establishment polityczny polityki rozwojowej państwa za strategię państwową¹⁸. Przygotowanie założeń, a następnie przyjęcie jako dokumentu o randze uchwały Rady Ministrów¹⁹, *Długofalowej Strategii Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności – DSK 2030* (wraz z dokumentami będącymi jej przedmiotowo-horyzontalnym uszczegółowieniem, czyli tzw. średniookresową strategią rozwoju - *Strategią Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo – SRK2020* oraz 9 strategiami sektorowymi²⁰) stworzyło nową sytuację polityczną. Transport i wymiana handlowa uznane zostały za jeden z istotnych czynników prorozwojowych państwa polskiego. Zaś równomierny rozwój społeczny – za jeden z celów strategicznych owej strategii. Na ten kanwie powstały *Założenia Polityki Morskiej do 2020 roku* (14.09.2009)²¹, które Rada Ministrów uznała za dokument poprzedzający (i będący podstawą merytoryczną) opracowanie *Polityki Morskiej Państwa do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030)*²².

Pierwszy z wymienionych dokumentów, stanowiący w istocie rzeczy projekt kompleksowej polityki morskiej, miał prezentować założenia polityki morskiej wynikającej z

¹⁸ *Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* zobowiązuje Radę Ministrów do opracowania (i wdrażania jej założeń) minimum 15-letniej długookresowej strategii rozwoju kraju, wynikające z niej i opracowywanej na minimum 4 a maksymalnie na 10 lat, strategii średniookresowej, oraz innych strategii (sektorowe, operacyjne itp.) o okresie realizacji od 4 do 10 lat lecz nie wykraczających poza wdrażaną w tym okresie strategię średniookresową. Zob. Rozdział 2 ustawy a zwłaszcza art. 9-14. Ustawa z 6 grudnia 2005 r., tekst jednolity, Dz. U. 2009.84.712.

¹⁹ Została ona oficjalnie przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 5 lutego 2013 roku. Zob. Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności, MP, 2013, poz. 121.

²⁰ Są to: *Strategia innowacyjności i efektywności gospodarki, Strategia rozwoju transportu, Strategia Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko, Strategia Sprawne państwo, Krajowa strategia rozwoju regionalnego – Regiony Miasta Obszary wiejskie, Strategia rozwoju kapitału społecznego, Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa, Strategia rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego RP.*

²¹ *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*, Stały Komitet Rady Ministrów, Warszawa 14 września 2009 r.

²² Dokument przyjęto na mocy Uchwały Rady Ministrów nr 33/2015 z 17 marca 2015 r.

przyjętych założeń dla *Długofalowej Strategii Rozwoju Kraju*. Jako taki nie spełniał roli dokumentu będącego sektorową strategią państwa w odniesieniu do akwenów morskich. Ale jego opracowanie oraz skierowanie do szerokiej konsultacji społecznej²³ był istotnym etapem budowy spójnej skoordynowanej i innymi przedsięwzięciami w sferze społeczno-gospodarczej, zwłaszcza z strategiami sektorowymi dla *DSK 2030*, polityki morskiej państwa.

Przedstawiona do konsultacji społecznych pierwsza wersja *Założenia Polityki Morskiej* była klasycznym, wzorowanym na poprzednich dokumentach tego typu, sektorowym dokumentem nieuwzględniającym w jakimkolwiek stopniu potrzeb, skali zapotrzebowania oraz oddziaływania innych sfer aktywności państwa niż wyszczególnione sektory gospodarki morskiej. Zasadniczymi jej ograniczeniami było właśnie stosunkowo niewielkie powiązanie z zasadniczymi założeniami *DSK 2030* oraz niepełne uwzględnienie wiodącej roli sektorowych strategii *rozwoju transportu, bezpieczeństwa energetycznego i środowiska* oraz – w mniejszym stopniu – *strategii zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa*, jako kreatorów polityki morskiej państwa. Szczegółowe ograniczenia wynikające z nieuwzględnienia ich zapisów to przede wszystkim:

- Ograniczona przedmiotowo (podjęte i planowane inwestycje) korelacja programów rozwojowych portów z rozbudową narodowych sieci transportowej i europejskich korytarzy transportowych, zwłaszcza w odniesieniu do budowy sieci połączeń pomiędzy polskimi centrami gospodarczymi a portami, będącymi naturalnym punktami przesyłu towarów do odbiorcy, przy uwzględnieniu uwarunkowań systemu transportu multimodalnego.
- Nieuwzględnienie znaczenia zmiany systemu przewozów towarowych z Chin i Dalekiego Wschodu do Europy Północno-Zachodniej oraz konsekwencje budowy Zintegrowanego Systemu Transportowego RFN – Rosja²⁴.
- Ograniczona rola inwestycji energetycznych i tworzonych przez nie szans rozwojowych w całości przedsięwzięć prorozwojowych wprowadzonych w poszczególnych sektorach gospodarki morskiej

W odniesieniu do pierwszego z wymienionych powyżej obszarów stwierdzić należy, że jednym z podstawowych warunków wzrostu obrotów w polskich portach było i jest stworzenie warunków do prowadzenia wymiany handlowej nie tylko dla przewozów

²³ Z przebiegiem części dyskusji o tym dokumencie można się zapoznać na *Narodowej Platformie do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej*, http://klastermorski.com.pl/?page_id=1615.

²⁴ P. Mickiewicz, *Strategia morska RP. Implikacje i uwarunkowania*, *Krakowskie Studia Międzynarodowe*, 2012, nr 4 (X) 2014, s. 152-154.

tranzytowych, ale także prowadzonych przez polskie przedsiębiorstwa, co doskonale zobrazowują dane zawarte w tabeli nr 2.

Tabela 3: Charakterystyka obrotów towarowych polskich portów w 2012 r.

Obroty towarowe polskich portów		Import do Polski drogą morską		Export z Polski drogą morską		Partnerzy z Europy Środkowej w morsko-ładowym obrocie tranzytowym polskich portów	
Kraj	% udział	Kraj	% udział	Kraj	% udział	Kraj	% udział
Rosja	15,5%	Rosja	23,1%	RFN	16,7%	Czechy	35,6%
Szwecja	14,2%	Szwecja	13,4%	Szwecja	15,3%	Słowacja	30,4%
RFN	11,4%	Norwegia	11,0%	Holandia	13,0%	RFN	11,6%
Holandia	8,3%	RFN	7,6%	W. Brytania	6,9%	Węgry	5,6%
Norwegia	7,5%					Austria	3,5%
W. Brytania	4,8%						
USA	3,6%						

Źródło: *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej ...op. cit.*, s. 144-146, *Gospodarka morską w Polsce w 2012 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013, s.6-7.

Zwłaszcza, że podstawą polskich przewozów morskich jest żegluga bliskiego zasięgu, obejmująca zlewisko Bałtyku oraz państwa Unii Europejskiej. Obrót z państwami europejskimi stanowi 80.8% całości wymiany handlowej prowadzonej drogą morską. Natomiast skala przewozów tranzytowych to obecnie 6,8 mln ton, a roczna dynamika wzrostu pomiędzy rokiem 2011 a 2012 to 21,2%²⁵.

²⁵ Obroty ładunkowe w portach morskich w 2012 r. wyniosły 58,8 mln ton, tj. o 1,9% więcej niż w 2011 r. Wiodącą rolę odgrywają cztery największe porty, ale największą dynamikę wzrostu obrotów odnotowano w Ustce (aż o 800%), , Darłowie (95,7%), Elblągu (49,9%) i Kołobrzegu (18,1%). Zob. *Gospodarka morską w Polsce w 2012 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013, s.5-6.

Zaprezentowany układ przewozów towarowych prowadzonych przez polskie porty powoduje, że priorytetowym celem, zarówno polityki morskiej, jak i transportowej, powinna być rozbudowa kołowych i szynowych sieci transportowych na trasach:

- Warszawa i Poznań do Szwecji, Danii, Litwy oraz w mniejszym stopniu Norwegii, Finlandii, Estonii i Łotwy z wykorzystaniem polskich portów;
- Województwa Pomorskie, Zachodniopomorskie i Warmińsko-Mazurskie a centralna i północna część RFN, z wykorzystaniem połączeń do bałtyckich i położonych wzdłuż Morza Północnego portów niemieckich;
- Średnie aglomeracje miejskie Pomorza i Pomorza Zachodniego a Szwecja i Dania, także z wykorzystaniem polskich portów, w tym portów Pomorza Środkowego²⁶.

Wymogiem dla tak ukształtowanych kierunków wymiany handlowej jest także szybka rozbudowa połączeń lądowych, ich integracja z morskimi trasami przewozowymi na liniach Gdynia i Świnoujście – Skandynawia, oraz stworzenie takich połączeń z Polski do Kopenhagi i portów niemieckich. Ponadto, także ze względów społecznych (poziom bezrobocia na obszarze Pomorza Środkowego), zasadnym jest budowa połączenia Poznania ze Skandynawią poprzez port ulokowany w tej części polskiego wybrzeża (Kołobrzeg, Darłowo)²⁷.

Poza problemem dostosowania krajowej infrastruktury komunikacyjnej, uwzględniającej kierunki wymiany handlowej, prowadzonej przez krajowe ośrodki gospodarcze, równie ważnym jest odniesienie się do zmian w globalnym układzie sieci transportowej w odniesieniu do Europy Środkowej. Zmiana koncepcji przewozowych z Azji Centralnej i Chin do Europy Zachodniej poprzez północną nitkę tzw. Nowego Jedwabnego Szlaku określiła układ linii transportowych i sposobu wkomponowania polskich portów w jej europejskiej odcinki. Docelowy przebieg *północnej nitki* Jedwabnego Szlaku przez Polskę (Centrum Logistyczne Łódź) niemiecki Duisburg do Rotterdamu wymaga dostosowania koncepcji funkcjonowania polskich portów. Zwłaszcza w kontekście 40% udziału wymiany handlowej z Chinami w całości dostaw towarów do i z państw nordyckich za pośrednictwem przewozów kontenerowych. Naturalnym centrami logistycznymi dla tej wymiany handlowej stają się Łódź i dobrze skomunikowane z tym miastem porty Trójmiasta.

„Problematyka morska” w odniesieniu do koncepcji rozwoju sektora energetycznego i – postrzeganej łącznie – problematyce ochrony środowiska została w *Założeniach* ograniczona

²⁶ Szerzej P. Mickiewicz, *Morze Bałtyckie w polskiej strategii bezpieczeństwa morskiego*, Wrocław 2012, s.

²⁷ Szerzej P. Mickiewicz, *Wpływ kooperacji gospodarczej z Federacją Rosyjską na kształt niemieckiej polityki bałtyckiej*, *Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego* nr 9 vol.1, 2015, s. 61-63.

do kwestii budowy marinokultur wiatrowych²⁸ i ścisłego wdrażania międzynarodowych zaleceń dotyczących zrównoważonej eksploatacji zasobów ożywionych i nieożywionych Bałtyku. Pominęto natomiast kwestię szans i ograniczeń prowadzenia tej polityki w odniesieniu do rozwoju regionalnego i lokalnych uwarunkowań społecznych. Zwłaszcza, że w polskich warunkach nadal załamanie pojedynczego sektora gospodarki morskiej w znaczny sposób ogranicza możliwości rozwojowe regionów i poziom życia społeczności lokalnej²⁹.

Wskazując na powyższe ograniczenia zapisów *Założeń Polityki Morskiej do 2020 roku* podkreślić należy, że stanowiły one po raz pierwszy w ostatnich dwóch dekadach przyczynek do poważnych dyskusji. Których konkluzje miały istotny wpływ na kształt zapisów, przyjętej w roku 2015, *Polityki Morskiej Państwa do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030)*. W dokumencie tym jednoznacznie podkreślono iż stanowi on koncepcję osiągnięcia założeń przyjętych w *DSK Polska 2030* (i uwzględnia uwarunkowania wynikające z założeń *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* z 13 grudnia 2011 r. Priorytetowe potraktowanie zapisów Strategii rozwoju transportu to wykazanie konieczności powiązań lądowych szlaków transportowych z portami, także tych zapewniających możliwość prowadzenia wymiany handlowej przez przedsiębiorstwa ulokowane w polskich centach gospodarczych oraz portów Środkowego Wybrzeża, określanych jako *porty wspomagające*³⁰.

Rozbudowa systemu transportowego i jego korelacja z infrastrukturą portową pozwala na zwiększenie wolumenu przeładunków, co przekłada się także na sposób funkcjonowania przemysłu stoczniewego. W konsekwencji prowadzonej przez dwie dekady polityki morskiej, co wykazano powyżej, polskie stocznie wyspecjalizowały się w budowie jednostek dla partnerów zagranicznych i w produkcji wysokospecjalistycznych jednostek pływających. Pozytywem tej sytuacji była konieczność przeprowadzenia głębokiej restrukturyzacji i specjalizacji. Odbyła się ona dużym kosztem społeczny, ale efektem jest usankcjonowanie się stoczni jako liderów w zakresie przebudowy i remontu statków i budowy jednostek

²⁸ W *Krajowym Planie Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych* przewidziano iż docelowa moc produkcyjna farm wiatrowych wyniesie 0,5 Gigawatów. Tymczasem inwestorzy złożyli wnioski o budowę 6 marinokultur wiatrowych, a tylko koncern Polska Grupa Energetyczna oferuje budowę ferm o przewidywanej mocy 1000 megawatów do 2015 roku, a docelowo 2 000 MW w 2020 roku. Zob. *Krajowy Plan Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych*, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa 2009 (wersja przekazana 9 grudnia 2009 do Komisji Europejskiej), s. 9 i 62. oraz *Budujemy wartość i bezpieczną przyszłość. Strategia Grupy PGE na lata 2012-2035*, Luty 2012, s. 9.

²⁹Takie wnioski prezentują zarówno wojewódzkie strategie rozwojowe jak i materiały analityczne przygotowywane przez środowiska naukowe. Zob. m.in. *Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku*, Szczecin 2005, s. 11-23 i 36-51, *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 roku*, Gdańsk 2005, s.22-44. *Strategia rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do 2015 r.*, Szczecin 2010, s. 11.

³⁰ *Polityka Morskiej Państwa do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030)*, Międzyresortowy Zespół Do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2015, s. 14-17 i 18-21.

ekologicznych w eksploatacji (zielone statki) oraz zdominowane przez stocznie produkcyjne produkcji *offshore oil and gas* i *wind*. Stosunkowy wzrost wolumenu przewozów towarowych pozwoli na inwestycje w odbudowę jednostek przewozowych, co jest także ściśle związane z rozwojem produkcyjnego sektora przemysłu stoczniowego.

Główne cele *Polityki Morskiej Państwa* stanowią komplementarną całość, ukierunkowaną na wzrosty udziału sektorów gospodarki morskiej w PKB i określają także kierunki ich rozwoju. Można więc uznać, że mamy do czynienia z właściwym sprzężeniem celów strategicznych państwa z potencjałem gospodarki morskiej i określeniem zasadniczych dla osiągnięcia tych strategicznych celów kierunków rozwoju poszczególnych morskich i około-morskich branż gospodarki. Warto podkreślić jest jednoznaczne wskazanie w tym dokumencie iż warunkiem wzrostu udziału polskich przewoźników morskich w transporcie kontynentalnym jest poprawa infrastruktury komunikacyjnej, a nade wszystko – powiązane lądowego układu komunikacyjnego z centrami gospodarczymi i portami w celu stworzenia kompletnych strumieni transportowych. Po raz pierwszy od dwóch dekad obowiązywania różnorodnych koncepcji prowadzenia polityki morskiej dostrzeżono ważną cechę morskiej wymiany handlowej. Silne związanie transportu morskiego z gospodarką międzynarodową i jego oparcie na przewozach tranzytowych powoduje iż jest on podatny na zmiany koniunktury przewozów. Niwelowanie tego zagrożenia jest możliwe wyłącznie poprzez wykorzystanie transportu morskiego do prowadzenia wymiany handlowej przez narodowe firmy i kształtowanie jego charakteru w oparciu o narodowe programy rozwojowe.

Podsumowanie

Polska polityka morska ostatnich dwóch dekad to polityka niewykorzystania potencjału morskiego państwa. Gospodarka morska została potraktowana jako wyodrębniona, a tym samym wyalienowana z ważnego dla niej otoczenia gospodarczego, jako sektor gospodarki narodowej. W dodatku sektor o niskim poziomie udziału w tworzeniu PKB. Z tego względu nie została objęta spójnym i kompleksowym programem rozwoju, nie dostrzegając istotnych zależności pomiędzy jej funkcjonowaniem a procesami gospodarczymi, ukierunkowanymi na prowadzenie wymiany handlowej. Zdecydowano się na branżowe podejście do poszczególnych, tworzących ją, przemysłów, traktując je jako osobną, wyalienowaną całość i postrzegając wyłącznie w kontekście tworzonych miejsc pracy. W konsekwencji braku strategicznej wizji państwa co do roli gospodarki morskiej w strategii

rozwoju gospodarczego państwa poszczególne branże, a następnie przedsiębiorstwa tworzyły własne koncepcje funkcjonowania w rzeczywistości gospodarczej i planując swój rozwój w oparciu o własne interesy i oceny procesów gospodarczych. Nierzadko podejmowały też rywalizację kontrahenta. Sytuacji tej nie zmieniło członkostwo w Unii Europejskiej, której konsekwencją w odniesieniu do gospodarki morskiej była konieczność realizacji przez państwo polskie założeń unijnej polityki transportowej i morskiej oraz Strategii dla region Morza Bałtyckiego. Państwo polskie nie wykorzystało w pełni, wynikających z tych dokumentów możliwości rozwojowych właśnie ze względu na nieumiejętność tworzenia własnej, narodowej strategii. Przyjęte plany sprowadziły się do realizacji, niekiedy z opóźnieniem, rozwiązań wynikających z zapisów unijnych polityk, a w realizowanych projektach rozwoju europejskiej infrastruktury komunikacyjnej w niewielkim stopniu uwzględniono narodowe uwarunkowania. W zasadzie Polska zdecydowała się na realizację planów rozwoju odcinków Europejskich Korytarzy Transportowych, nie dostrzegając potrzeby modyfikacji tras ich przebiegu oraz rozbudowy sieci połączeń narodowych, wynikających z charakteru, prowadzonego przez polskie firmy, międzynarodowego obrotu towarowego. Nie wykorzystano także – wynikających z nich – możliwości aktywizacji gospodarczej regionów. Najpoważniejszą konsekwencją tak prowadzonej polityki była marginalizacja poszczególnych sektorów gospodarki morskiej i konieczność podejmowania – już na poziomie przedsiębiorstwa – własnych projektów rozwojowych i inwestycyjnych. Doprowadziło to do powielania rozwiązań czy podejmowania rywalizacji, co w efekcie dodatkowo obniżyło potencjał tych przedsiębiorstw. Oraz Polski jako obszaru gospodarczego w przestrzeni gospodarczej Europy. Dopiero przyjęta w roku 2015 Polityka Morska Państwa stwarza możliwość trwałego wkomponowania gospodarki morskiej w gospodarkę narodową i to na zasadach wynikających z jej specyficznej roli jako formy aktywności gospodarczej wynikającej z określonego przez państwo zakresu wykorzystywania akwenów morskich, a jednocześnie nie będącej ani sektorem ani działem gospodarki narodowej.

Bibliografia

Dokumenty

Budujemy wartość i bezpieczną przyszłość. Strategia Grupy PGE na lata 2012-2035,
Luty 2012.

Informacja o wynikach kontroli wykorzystania gospodarki morskiej, Nr 3/2005/P/04/071/KKT, Najwyższa Izba Kontroli. Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, Warszawa, styczeń 2005.

Informacja rządu o stanie gospodarki morskiej, Kancelaria Rady Ministrów, Listopad 2003.

Krajowy Plan Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych, Ministerstwo Gospodarki,

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do 2020 roku, Szczecin 2005.

Niebieska Księga – *W sprawie zintegrowanej polityki morskiej* COM (2007) 575,
Biała Księga Komisji Europejskiej *Europejska Polityka Transportowa w horyzoncie 2010–*
czas na decyzję COM (2001) 307

Raport o stanie gospodarki morskiej. Synteza wraz z elementami strategii rozwoju gospodarki morskiej, Ministerstwo Infrastruktury, listopad 2002,

Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006 – 2010, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa , marzec 2006.

Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego IP/09/893. Brussels, 10 June 2009.

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 roku, Gdańsk 2005.

Strategia rozwoju gospodarki morskiej województwa zachodniopomorskiego do 2015 r., Szczecin 2010.

Polityka Morskiej Państwa do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030),
Międzyresortowy Zespół Do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2015.

Ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju z 6 grudnia 2005 r., tekst jednolity, Dz. U. 2009.84.712.

Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności*, MP, 2013, poz. 121.

Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, Stały Komitet Rady Ministrów, Warszawa 14 września 2009 r.

Założenia strategii rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 22 marca 2005 r.

Zielona Księga *Kierunku przyszłej polityki morskiej. Europejska wizja mórz i oceanów*, z 7 czerwca 2006, COM (2006) 275

Opracowania

Balcerowicz B., *Strategia obronna państwa średniej wielkości*, Zeszyty Naukowe AON, 1994, nr 4.

Europejskie Wyzwania Dla Polskiej Polityki I Gospodarki Morskiej, red. S. Piocha, Koszalin 2011.

Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 2007.

Gospodarka morska w Polsce w 2012 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013.

Mickiewicz P., *Morze Bałtyckie w polskiej strategii bezpieczeństwa morskiego*, Wrocław 2012.

Mickiewicz P., *Strategia morska RP. Implikacje i uwarunkowania*, Krakowskie Studia Międzynarodowe, 2012, nr 4 (X) 2014, s. 152-154.

Mickiewicz P., *Wpływ kooperacji gospodarczej z Federacją Rosyjską na kształt niemieckiej polityki bałtyckiej*, Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego nr 9 vol.1, 2015.

Misztal K., Szwanowski S., Wasilewska K., *Problemy kształtowania lądowo-morskiej infrastruktury transportowej w obsłudze polskiego handlu zagranicznego i tranzytu*, Gdańsk 1997

Sójka Z., Kasprzyk Z., *Polska polityka morska*, Gdańsk 1986.

Tirpitz A., *Wspomnienia*, Bellona, Warszawa 1997.

Artykuły

Łodygowski T., *Co to jest gospodarka morska*, Namiary na Morze i Handel, Lipiec 1997, s. 15,

Matczak M., *Polskie miejsce na Bałtyku*, Namiary na Morze i Handel, nr 22/2006.

Misztal K., *Handel morski Polski*, „Spedycja i Transport” nr 06/07/2001.

Plewiński L., *Nowa polityka morska Polski*, „Spedycja i Transport” nr 1/1999, s. 3.