

Katarzyna Skrzyszewska¹

Kierunki ekspansji gospodarki morskiej - polska perspektywa

Wstęp

W światowej gospodarce morskiej na przestrzeni ostatnich 30-40 lat dokonywały się ogromne zmiany będące wynikiem globalizacji, postępu technicznego, nowych ogólnoświatowych przepisów regulujących możliwości i zakres eksploatacji mórz oraz organizacji pracy. W Polsce, dodatkowym czynnikiem, który diametralnie zmienił strukturę gospodarki opartej o morze oraz kondycję podmiotów gospodarczych w nią zaangażowanych był proces transformacji ustrojowej zapoczątkowany w 1989 roku.

Opracowana w 2007 roku Zintegrowana Polityka Morska Unii Europejskiej, wyznaczyła kierunki rozwoju europejskiej gospodarki morskiej wskazując na jej istotną rolę w osiąganiu celów strategii *Europa 2020*. W Polsce wciąż trwa proces tworzenia *Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*².

Czy w takim razie gospodarka morska jest ważna w polskiej gospodarce narodowej? Aby odpowiedzieć na tak zadane pytanie autor dokonał przeglądu wybranych aspektów związanych z gospodarką morską oraz odniósł się do najważniejszych kwestii postrzegania gospodarki morskiej przez pryzmat wybranych krajów oraz Polski.

Pojęcie i zakres gospodarki morskiej

Pojęcie gospodarki morskiej nie posiada uniwersalnej definicji powszechnie akceptowanej. W Polsce pod koniec ubiegłego wieku podjęta została na ten temat dyskusja. Z różnych propozycji kryteriów decydujących o zaliczeniu danej działalności do gospodarki morskiej, żadne nie zyskały powszechnej aprobaty.

Państwa o największych gospodarkach morskich przyjmują zróżnicowane definicje. W Kanadzie do gospodarki morskiej zalicza się „(...) te indywidualne, przemysłowe, administracyjne rodzaje aktywności,

które zależą od, lub są związane z, morzem”³. Działalność ta, jest klasyfikowana jako pierwotna (rdzeń gospodarki morskiej – w oparciu o zasoby morskie/ oceaniczne) lub wtórna (branże lub części branż współpracujące z podmiotami prowadzącymi „pierwotną” działalność morską)⁴. W Stanach Zjednoczonych na gospodarkę morską składają się: gospodarka oceaniczna oraz gospodarka przybrzeżna. Gospodarka oceaniczna „(...) to ta część gospodarki narodowej, w której ocean jest zasobem lub działalność gospodarcza odbywa się w środowisku oceanicznym”. Zaś gospodarka przybrzeżna to „(...) działalność gospodarcza prowadzona na, lub w pobliżu, wybrzeża”⁵. W Rosji, za gospodarkę morską przyjmuje się aktywność gospodarczą, w której ocean jest przedmiotem badań i eksploatacji oraz wykorzystywany jest do zapewnienia bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego Państwa⁶.

W Unii Europejskiej przyjmuje się, że gospodarka morska obejmuje wszystkie rodzaje aktywności gospodarczej człowieka wykorzystujące morze i jego zasoby. Choć często działalność ta jest determinowana geograficznie (sektory morskie), to jednak w rzeczywistości położenie nie ma większego znaczenia. Uznaje się bowiem, że do gospodarki morskiej zaliczane są wszystkie podmioty, które bezpośrednio lub pośrednio wspierają morskie sektory.

Z pewnością, gospodarka morska nie może być traktowana wyłącznie jako jeden z sektorów gospodarki narodowej. Świadczy o tym chociażby zakres materii, który obejmują polityki morskie kreowane na różnych szczeblach decyzyjnych. Kwestie związane z działalnością morską dotyczą zarówno środowiska, jak i transportu, zasobów naturalnych, polityki żywnościowej, obronnej etc. W tabeli (Tab. 1.) podano przy-

³ *Economic Impact of Marine Related Activities in Canada*, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/ea-ae/cat1/no1-1/no1-1-methodology-eng.htm>; data: 8.09.2014.

⁴ *ibid.*

⁵ *An Ocean Blueprint for the 21st Century*. Final Report, U.S. Commission on Ocean Policy, Washington 2004, p.C9.

⁶ *Морская доктрина РФ до 2020 г.*, <http://www.scrf.gov.ru>.

¹ dr Katarzyna Skrzyszewska, Akademia Morska w Gdyni

² Po konsultacjach społecznych tytuł został rozszerzony o dopisek „z perspektywą do roku 2030”.

kłady istotnych zagadnień, działań, które zawierają się w poszczególnych politykach, a odnoszą się bezpośrednio do spraw związanych z gospodarką morską.

Tabela 1. Wybrane obszary polityki gospodarczej a zagadnienia i problemy związane z działalnością w ramach gospodarki morskiej

Obszary polityki gospodarczej	Związki z gospodarką opartą o eksploatację akwenów morskich i oceanicznych
Środowisko	Akweny morskie a zmiany klimatyczne, eutrofizacja, rozkładające i nierozkładające się ścieki, rozlewy olejów i substancji niebezpiecznych, odpady związków chemicznych i ciężkich metali, gorące ścieki z elektrowni
Zasoby naturalne	Zarządzanie komercyjnym i rekreacyjnym połowem ryb, eksploracja i zarządzanie minerałami oceanicznymi, regulowanie akwakultury, zachowanie i ochrona żywych organizmów (ssaki, ptaki, gady, ryby, koralowce), zarządzanie ekosystemem, morskie obszary chronione, zachowanie biologicznej różnorodności
Energia	Rozwój przemysłu wydobywczego ropy i gazu z dna morskiego, energia pływów, energia z konwersji oceanicznej energii cieplnej (OTEC)
Planowanie przestrzenne	Morskie planowanie przestrzenne, ochrona plaż
Gospodarka odpadami	Usuwanie odpadów stałych, usuwanie zanieczyszczeń olejami, usuwanie pozostałości nuklearnych, spalanie na morzu
Transport	Żegluga i porty, podwodne kable i rurociągi, ochrona życia na morzu, pomoc nawigacyjna, ratownictwo, prawo morskie
Obrona	Strefa ćwiczeń militarnych, zakłócenia akustyczne, prawo swobodnej żeglugi okrętów wojennych
Polityka zagraniczna	Granice, piractwo, międzynarodowy handel chronionymi gatunkami, uchodźcy, połowy ryb na pełnym morzu, transgraniczne zanieczyszczenia
Zarządzanie kryzysowe	Prognozy pogody, sztormy, zabezpieczenie przed powodzią na wybrzeżu, tsunami, zakwity glonów, poszukiwania i ratownictwo
Nauka	Fundusze na badania oceaniczne, transfer technologii, badania podstawowe a badania aplikacyjne, wielka skala badań.
Turystyka	Turystyka morska, nadmorska, rejsowa, żeglarstwo i inne formy wypoczynku (w tym aktywnego), w oparciu o akweny morskie

Źródło: P.Hoagland, P.C. Ticco, Marine Policy Overview [at:] Marine Policy & Economics: A Derivative of Encyclopedia of Ocean Sciences, P. Hoagland et al. (eds), Elsevier Ltd., London 2010, p. 3.

Powyższe zestawienie nie wyczerpuje obszarów, w ramach których prowadzona działalność zaliczana jest do gospodarki morskiej. Wskazuje jednak na ogrom i wagę spraw związanych z gospodarką opartą o akweny morskie. Postrzeganie spraw morskich jako należących do jednego z sektorów gospodarki jest, według autora, błędem. Gospodarka morska powinna być traktowana tak jak gospodarka narodowa – kompleksowo, i nawet z większą uwagą. Większe niż na lądzie zaangażowanie władz oraz wszystkich interesariuszy, i większa odpowiedzialność za korzystanie z zasobów morza wynika co najmniej z dwóch powodów: wysokich kosztów nadzoru i egzekwowania prawa własności oraz wędrownego charakteru niektórych ożywionych zasobów. Lądowe granice państw wyznaczają jednocześnie granice pewnego porządku oraz granice skutków wywoływanych decyzjami podejmowanymi w ramach polityki gospodarczej, czy działań poszczególnych podmiotów. W przypadku mórz – granice mórz terytorialnych i wyłącznych stref ekonomicznych nie stanowią bariery przed działaniami, wydarzeniami, które mają miejsce w innych rejonach akwenu. Poza tym, aktywność podejmowana w jakiegokolwiek sferze działalności morskiej wywołuje reakcję łańcuchową następstw dla podmiotów działających w innych sferach działalności opartej o morze i jego zasoby ożywione i nieożywione⁷.

Klasyfikacje gospodarki morskiej

W dokumentach, badaniach i studiach prowadzonych na zlecenie Komisji Europejskiej, zasięg i rozmiary europejskiej gospodarki morskiej nie są definiowane w identyczny sposób. W zależności od celu opracowania przyjmuje się różne klasyfikacje. Najczęściej, kryteriami w oparciu o które dokonuje się selekcji aktywności gospodarczej uważanej za element gospodarki morskiej są:

- możliwości podejmowania współpracy w ramach klastrów,
- funkcje społeczno-gospodarcze,
- etap rozwoju danej działalności oceniany miejscem dostarczanego przez branżę produktu/ usługi w cyklu życia,

⁷ K. Skrzyszewska, J. Kizielewicz, *Cele europejskiej polityki morskiej w świetle międzynarodowych ustaleń i rozwiązań przyjętych przez największe gospodarki morskie świata „Studia i Prace WNEiZ” – „Gospodarka regionalna i międzynarodowa”*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2014 (w druku).

- stopień relacji wertykalnych podmiotów z danym, działającym w oparciu o zasoby morskie.

Gospodarka morska w ujęciu klastrowym, to działalność podejmowana w trzech obszarach:

1) tradycyjne morskie sektory (transport morski, budowa okrętów, wyposażenie okrętowe, żeglarstwo, działalność portu, wydobycie surowców energetycznych, marynarka wojenna, żegluga śródlądowa, wydobycie kruszyw),

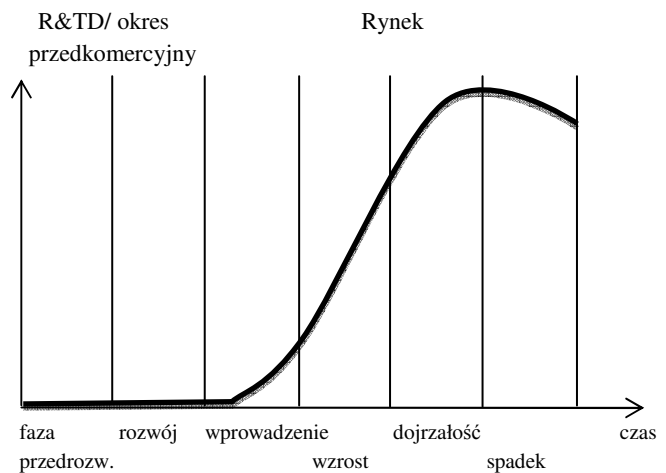
2) przybrzeżna i morska turystyka i rekreacja (turystyka przybrzeżna – morska i nadmorska oraz turystyka wycieczkowa/ rejsowa),

3) rybołówstwo (połowy, przetwórstwo ryb, akwakultura)⁸.

W odniesieniu do funkcji społeczno-gospodarczych, spełnianych przez sektory gospodarki morskiej, można je zakwalifikować do jednej z sześciu grup:

- 1) transport morski i budownictwo okrętów,
- 2) żywność, zdrowie, działania na rzecz ekosystemu,
- 3) energia i surowce naturalne,
- 4) wybrzeże jako miejsce zamieszkania, pracy i wypoczynku,
- 5) ochrona wybrzeża,
- 6) bezpieczeństwo morskie⁹.

W przygotowanym dla Komisji Europejskiej dokumencie pt.: „*Blue Growth. Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts*” działalność gospodarcza wykorzystująca morza i morskie zasoby została sklasyfikowana w oparciu o stopień rozwoju danej aktywności i generowaną przez nią wartość dodaną. W tym celu wykorzystano zmodyfikowany cykl życia produktu, w którym dodano okres przed wprowadzeniem na rynek. Wyróżniono tu dwie fazy: przed-rozwojową oraz fazę rozwoju (Rys. 1).



Rys. 1. Aktywność gospodarcza w ramach gospodarki morskiej opisana zmodyfikowanym modelem cyklu życia produktu.

Źródło: „*Blue Growth. Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts*”, Third Interim Report, ECORYS for EC, DG MARE, Rotterdam/ Brussels, 2012, p. 18

W fazie przed-rozwojowej definiowana jest działalność – jej zakres, efekty w postaci produktów lub/ i usług oraz potencjalne korzyści, choć nie są one w całości rozpoznane i oszacowane. Część pozostaje w sferze domysłów wobec czego konieczne są wysokie nakłady na badania i opracowanie właściwej technologii (*Research and Technology Development*). W fazie rozwojowej potencjalne korzyści są już precyzyjnie zdefiniowane, wciąż jednak nie ma pewności co do opłacalności prowadzenia takich działań i możliwości ich komercjalizacji. W fazie wzrostu następuje intensywny rozwój działalności gospodarczej wraz ze znaczącym zwiększeniem wielkości zatrudnienia w przedsiębiorstwach ją prowadzących. W miarę stabilne i duże rozmiary działalności gospodarczej osiągane są w fazie dojrzałości. Główni gracze na tym rynku mają ustalone pozycje, ale mimo to konkurencja jest zaciekle. W fazie spadku nie wdrażane są już żadne przełomowe innowacje, a rynek jest podzielony między dominującymi podmiotami.

Według raportu ECORYS do branż dopiero kształtujących się, których potencjał nie został jeszcze w pełni rozpoznany, zalicza się między innymi:

- niebieską biotechnologię,
- niebieską energię,
- wydobycie surowców z dna morskiego¹⁰.

⁸ *The Role of Maritime Clusters to enhance the strength and development in European maritime sectors*. Executive Summary, PRC (for DG MARE), Luxembourg 2009, p.7.

⁹ *Blue Growth. Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts*, First Interim Report, ECORYS for EC, DG MARE, Rotterdam/ Brussels, 2011, p. 13.

¹⁰ *Blue Growth. Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts*, Third Interim Report, ECORYS for EC, DG MARE, Rotterdam/ Brussels, 2012, p. 19.

Niebieska biotechnologia rozwijana jest w oparciu o organizmy morskie inne niż ryby i skorupiaki. Badane są mechanizmy, dzięki którym możliwa jest egzystencja organizmów żywych w ekstremalnych warunkach (niska temperatura, wysokie ciśnienie, brak światła). Trwają prace nad wykorzystaniem wodorostów jako źródła biopaliw oraz związków bioaktywnych¹¹. Oczekuje się, że wyniki badań znajdą zastosowanie, między innymi, w przemyśle chemicznym, farmaceutycznym, kosmetycznym, spożywczym i innych. Obecnie w branży zatrudnionych jest ok. 700 osób, wypracowywana wartość dodana brutto, według różnych źródeł wynosi od 0,6 do 3,3 mld EUR^{12,13}.

Niebieska energia, to w przypadku wczesnej fazy rozwojowej energia odnawialna z mórz i oceanów, z wyłączeniem morskiej energii wiatrowej (ten sektor znajduje się w innej fazie cyklu życia). Różnorodność warunków geograficznych i oceanograficznych umożliwia pozyskiwanie energii elektrycznej z różnych źródeł:

- energia z pływów,
- energia z fal morskich,
- energia z konwersji oceanicznej energii cieplnej.

Obecnie w branży zatrudnionych jest około tysiąca osób a wartość dodana brutto sektora szacowana jest poniżej 250 mln EUR^{14,15}.

Wydobycie surowców z dna morskiego, czyli górnictwo surowców mineralnych w fazie rozwojowej nie dotyczy wydobywania piasku i żwiru (inna faza cyklu życia). Obecnie surowce, przede wszystkim kobalt, miedź i cynk, wydobywa się z dna płytkich wód. Potencjalnie opłacalną działalnością mogłoby być górnictwo minerałów z hydrotermalnych złóż rudy w obszarach aktywności wulkanicznej. Jednak ze względu na trudne warunki w regionach wydobycia (ekstremalne temperatury i ciśnienie) oraz brak informacji o skutkach dla ekosystemu, ten rodzaj górnictwa znajduje się w sferze projektów. W morskim górnictwie surowców mineralnych zatrudnionych jest ok. 650 osób, a wartość dodana brutto kształtuje się poniżej 250 mln EUR. Przewiduje się, że do 2020 r. –

5%, a do 2030 r. – 10% światowych dostaw minerałów pochodzić będzie z dna morskiego, zaś obroty roczne powinny osiągnąć w poszczególnych latach 5 i 10 mld EUR (odpowiednio)^{16,17}.

W obszarze gospodarki morskiej, aktywności znajdujące się w fazie wzrostu to:

- morska energia wiatrowa (wartość dodana brutto szacowana jest na 2,4 mld EUR),
- turystyka rejsowa (wartość dodana brutto 14,1 mld EUR),
- produkty z morskich surowców (wartość dodana brutto 0,6 – 3,3 mld EUR),
- kontrola i monitoring obszarów morskich (wartość dodana brutto 1,8 – 2,3 mld EUR)¹⁸.

Morska energia wiatrowa odpowiada na potrzeby energetyczne Europy¹⁹ oraz cele związane z ochroną środowiska wskazane w strategii *Europa 2020*. Ułatwienia dla inwestorów w postaci taryf gwarantowanych oraz zielonych certyfikatów przyczyniły się do szybkiego rozwoju tego sektora. Szacuje się, że w 2020 r. morska energia wiatrowa zaspokoi 4% potrzeb energetycznych Europy, a w 2030 r. około 14% i jednocześnie będzie największym odnawialnym źródłem energii elektrycznej. Jednocześnie wraz ze wzrostem sektora zwiększy się liczba miejsc pracy do 170 tys. w 2020 r. i do 300 tys. w kolejnej dekadzie²⁰.

Turystyka rejsowa generuje 150 tys. miejsc pracy, a uwzględniając indukowany popyt na pracę – ponad 315 tys.²¹ Wzrost sektora oceniany jest na ponad 12,3% w przeciągu ostatnich pięciu lat, których doty-

¹¹ *Niebieski wzrost. Szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich*, COM(2012) 494 final, ss.13-14.

¹² Ibid.

¹³ *Blue Growth. Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts*, Third Interim... op. cit., p. 10.

¹⁴ *Niebieski wzrost. Szanse ...*, op. cit., ss. 8-9.

¹⁵ *Blue Growth. Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts*, Third Interim... op. cit., p. 4.

¹⁶ *Niebieski wzrost. Szanse ...*, op. cit., ss.12-13.

¹⁷ *Blue Growth. Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts*, Third Interim... op. cit., p. 4.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ W rankingu 25 państw zużywających najwięcej energii w świecie znajdują się: Dania, Niemcy, Francja, Polska, Włochy, Holandia. W porównaniu z najbardziej energetycznie zabezpieczonym krajem – Norwegią, bezpieczeństwo krajów unijnych jest zdecydowanie niższe. Wyrażone punktami bezpieczeństwa, w przypadku Danii jest o 1/7 mniejsze od bezpieczeństwa Norwegii, w przypadku Holandii – o połowę. *International Index of Energy Security Risk®. Assessing Risk in a Global Energy Market 2013 Edition*, Institute for 21st Century Energy, U.S. Chamber of Commerce, [http://www.energyxxi.org/sites/default/files/pdf/International Index-Final2013.pdf](http://www.energyxxi.org/sites/default/files/pdf/International%20Index-Final2013.pdf), data pobrania: 26.08.2014 r.

²⁰ *Niebieski wzrost. Szanse ...*, op. cit., s.8.

²¹ *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe* (2012 edition), European Cruise Council, Brussels, p. 4.

czyły statystyki²². Wśród europejskich portów najczęściej odwiedzanych przez wycieczkowce dominują porty basenu Morza Śródziemnego oraz Bałtyku²³. Mimo zdecydowanie krótszego letniego sezonu turystycznego Bałtyk konkuruje z M. Śródziemnym, między innymi, czystszy i mniej zabudowanym pasem nadmorskim, szerokimi, piaszczystymi plażami, historycznymi miastami z bogatą ofertą kulturalno-rozrywkową etc.²⁴

Produkty (spożywcze i przemysłowe) z morskich surowców powstają w oparciu o organizmy wodne z morskich hodowli. Zalicza się do nich: rośliny wodne, algi oraz zwierzęta wodne (morskie skorupiaki, ryby morskie, ryby słodkowodne). Sektor generuje około 80 tys. miejsc pracy, a jego wzrost (liczony jako przyrost PKB w ciągu pięciu lat) wynosi 4,6%. W skali świata sektor ten jest najszybciej rozwijającym się wśród sektorów produkcji żywności pochodzenia zwierzęcego²⁵.

Kontrola i monitoring obszarów morskich to, ze względu na mnogość instytucji i zakres działań - złożony sektor. Kontrola, nadzór i środki bezpieczeństwa stosowane są przez instytucje różnych szczebli na rzecz różnych społeczności. Sektor ten obejmuje:

- bezpieczeństwo morskie, w tym poszukiwania i ratownictwo,
- kontrolę rybołówstwa,
- utrzymywanie stanu gotowości oraz reagowanie na zanieczyszczenia środowiska morskiego,
- funkcję celną polegającą na zabezpieczeniu ekonomicznego interesu Unii Europejskiej,
- kontrolę graniczną w celu zapobiegania nielegalnej imigracji oraz przestępczości na zewnętrznych granicach Unii,
- ogólne egzekwowanie prawa i zapobieganie działalności przestępczej,
- obronę²⁶.

Wielkość zatrudnienia w sektorze szacowana jest na około 19 tys. osób. W najbliższych latach jego znacze-

nie będzie rosło. Już teraz ocenia się, że działania odpowiednich służb przyczyniają się do uniknięcia strat rzędu 3,2 mld EUR rocznie²⁷.

Do branż, które osiągnęły dojrzałość zalicza się:

- żeglugę bliskiego zasięgu (zatrudnienie – około 820 tys. osób, wartość dodana brutto 63 mld EUR, wzrost²⁸ 6,1%),
- wydobywanie ropy i gazu z dna morskiego (zatrudnienie 25 – 50 tys. osób, wartość dodana brutto 107 - 133 mld EUR, spadek - 4,8%),
- turystykę przybrzeżną i żeglarstwo (zatrudnienie około 2,4 mln osób, wartość dodana brutto 121 - 144 mld EUR, wzrost 2,8%)
- ochronę wybrzeża (zatrudnienie około 31 tys. osób, wartość dodana brutto 1,0 – 5,4 mld EUR, wzrost 4,0%)²⁹.

W oparciu o stopień relacji wertykalnych podmiotów z danym, działającym w oparciu o zasoby mórz, wyróżnia się:

- 1) działalność bezpośrednią;
- 2) działalność pośrednią;
- 3) działalność indukowaną³⁰.

Ta kwalifikacja umożliwia zidentyfikowanie najobszerniejszego zbioru branż, których działalność bezpośrednio lub pośrednio związana jest z morzem, a także oszacowanie pełnych ekonomicznych efektów danej działalności. Przykładowo, transport morski Unii Europejskiej wywiera bezpośredni wpływ na usługi związane z obsługą statków oraz ładunków. W sumie przedsiębiorstwa żeglugowe i bezpośrednio z nimi związane generują unijny PKB na poziomie 56 mld EUR, tworzą około 590 tys. miejsc pracy oraz odprowadzają 6 mld EUR podatków³¹. Działalność pośrednio związana z transportem morskim wnosi 59 mld EUR do unijnego PKB i kreuje ponad 1,1 mln miejsc pracy, zaś popyt indukowany przez przedsiębiorstwa z łańcucha dostaw żeglugi generują kolejne 30 mld europejskiego PKB oraz 550 tys. miejsc pracy³². Całko-

²² *Blue Growth. Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts*, Third Interim... op. cit., p.19.

²³ *Contribution of Cruise Tourism ...* op. cit., p. 5.

²⁴ J. Kizielewicz, *Współpraca w basenie Morza Bałtyckiego na rzecz rozwoju turystyki morskiej*, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni, "Problem bezpieczeństwa w transporcie morskim", nr 77/ 2012, s.35.

²⁵ *Niebieski wzrost. Szanse ...*, op. cit., s.10.

²⁶ *Blue Growth Scenarios and Drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts Maritime Sub-Function Profile Report Maritime Security & Surveillance*, ECORYS for EC, DG MARE Rotterdam/Brussels, 2012, p.9.

²⁷ *Ibid.*, p.12.

²⁸ Wzrost przeciętnego rocznego PKB w okresie pięciu ostatnich lat (dla których dostępne były dane).

²⁹ *Blue Growth. Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts*, Third Interim... op. cit., p. 20.

³⁰ *Economic value of the EU shipping industry*, Oxford Economics, London 2014, p.3.

³¹ *Ibid.*

³² *Ibid.*, p.4.

wity wpływ działalności żeglugowej na unijną gospodarkę, to 145 mld EUR w unijnym PKB oraz 2,3 mln miejsc pracy. Szacuje się również, że każdy 1 mln EUR unijnego PKB wytworzony przez branżę żeglugową, przyczynia się do powstania kolejnego 1,6 mln EUR w unijnej gospodarce³³. Ten sposób klasyfikowania branż oraz kompleksowej oceny ich efektywności pozwala określić rolę i znaczenie gospodarki morskiej, bądź jej elementów, w gospodarce narodowej.

Gospodarka morska w świetle polskich dokumentów strategicznych

Polska gospodarka morska nie została wyczerpująco zdefiniowana ani w dokumencie wyznaczającym kierunki jej rozwoju³⁴, ani w statystyce gospodarki narodowej, ani w źródłach prawa³⁵. Co za tym idzie - nie został określony zbiór branż, które uznawane są za elementy gospodarki morskiej podlegające krajowej i unijnej polityce morskiej.

W projekcie „Polityki morskiej RP ...” przyjęto iż gospodarka morska „(...) jest domeną kilku branż (żegluga, rybołówstwo, wydobywanie surowców mineralnych, energetyka wiatrowa, turystyka, ochrona środowiska i bezpieczeństwo narodowe)”³⁶, co w porównaniu z obszarem gospodarki morskiej opisywanym w literaturze (patrz Tab. 1.), oraz politykami morskimi wybranych państw, jest ujęciem niepełnym. W tym samym dokumencie, wskazano dziewięć „(...) kierunków rozwoju polskiej polityki morskiej [dlaczego nie gospodarki? podkreślenie - K.S]:

- rozwój portów morskich;
- konkurencyjny transport morski;
- poprawa bezpieczeństwa i ochrony żeglugi [w początkowym, nienazwanym fragmencie dokumentu jest mowa o „ochronie polskiej żeglugi” – podkreślenie K.S];
- rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich;
- zrównoważone wykorzystanie pozostałych zasobów naturalnych mórz i oceanów;
- zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego;
- poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego;

³³ Ibid., p.6.

³⁴ *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020* (projekt), Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2013.

³⁵ Więcej na ten temat: K. Skrzyszewska, *Polska gospodarka morska w kontekście polskiej oraz europejskiej polityki morskiej*, InfoGlobMar 2013, Gdańsk 2013.

³⁶ *Polityka morska ...*, op. cit., s. 49.

- poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju;
- usprawnienie zarządzania morskiego³⁷.

Jako priorytetowe dla rozwoju gospodarki morskiej wskazano porty, konkurencyjny transport morski oraz bezpieczeństwo żeglugi. Oznacza to, że za najistotniejsze uznano segmenty wyłącznie w dojrzałej fazie rozwoju, gdzie potencjał wzrostu jest niewielki, przy jednocześnie ostrej konkurencji. Większym mankamentem wydaje się jednak fakt, że gospodarki morskiej nie traktuje się jako fragmentu gospodarki narodowej, który ze względu na swą specyfikę oraz potencjał powinien być ujęty w strategiach rozwoju kraju. Według autora, jedynie strategia rozwoju kraju uwzględniająca i gospodarkę morską i gospodarkę „lądową” jako dwa komplementarne podmioty, których kierunki rozwoju powinny być zbieżne (tam gdzie to możliwe), pozwoliłyby na efektywniejsze wykorzystanie nadmorskiego położenia kraju. Takie podejście można znaleźć w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, dokumencie strategicznym, w którym podjęto temat przestrzennego zagospodarowania obszarów morskich – wskazując jednocześnie, że obszar morski to 10% terytorium kraju³⁸. Szkoda, że w dokumencie ograniczono się do oceny zagospodarowania obszarów morskich. Uznano je za nieprzynoszące satysfakcjonujących efektów. Jako przyczynę podano:

- brak zintegrowanego podejścia,
- ograniczenie planowania jedynie do żeglugi, rybołówstwa i obrony narodowej,
- nie uwzględnianie w planowaniu aktywów i procesów wymienionych w ustawie z dnia 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej³⁹,
- nie uwzględnianie w planowaniu faktu, że „(...) 62% polskich wód terytorialnych jest przeznaczone pod ochronę środowiska, która staje się jedną z najważniejszych form zagospodarowania przestrzeni morskiej”. W *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności*⁴⁰ oraz *Strategii*

³⁷ Ibid., s.14.

³⁸ *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*, MRR, Warszawa 2012, s. 39.

³⁹ Są to: rozpoznawanie, zarządzanie i eksploatacja zasobów naturalnych (żywych i mineralnych), budowanie i użytkowanie sztucznych wysp, konstrukcji i innych urządzeń, podmorskie kable i rurociągi, badania naukowe morza, ochrona i zachowanie środowiska morskiego. *Ustawa z 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (Dz.U. 1991 Nr 32 poz.131).

⁴⁰ *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności*, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa, 11.01.2013

Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo⁴¹ podniesione zostały kwestie dostępności portów morskich od strony

Tabela 2. Odniesienia 9 strategii rozwoju do kwestii wskazanych w projekcie „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej” jako podstawowe dla rozwoju polskiej gospodarki morskiej

Strategie rozwoju kraju (tzw. strategie zintegrowane)	Kierunki rozwoju polskiej polityki morskiej								
	Kierunki o znaczeniu priorytetowym			Rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich	Zrównoważone wykorzystanie pozostałych zasobów naturalnych mórz i oceanów	Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego	Poprawa stanu środowiska morskiego	Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju	Usprawnienie zarządzania morskiego
	Rozwój portów morskich	Konkurencyjny transport morski	Poprawa bezpieczeństwa i ochrony żeglugi						
Innowacyjność i efektywność gospodarki	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kapitał ludzki	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transport	+	+	+	-	-	-	+	+	+
Bezpieczeństwo energetyczne i środowiska	-	-	-	-	*	-	+	*	-
„Sprawne Państwo”	+	-	+	-	-	-	+	-	+
Kapitał społeczny	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regiony, miasta, obszary wiejskie	+	+	-	-	-	-	-	*	-
System bezpieczeństwa narodowego RP	+	-	+	-	-	-	-	-	-
Zrównoważony rozwój wsi, rolnictwa i rybactwa	-	-	-	-	+	+	-	-	-

„+” w dokumencie znajduje się bezpośrednie odniesienie do danej kwestii, jako elementu gospodarki morskiej, „*” w dokumencie znajduje się odniesienie do danej kwestii, bez wskazywania środowiska morskiego jako oddzielnego miejsca, „-” w dokumencie brak nawiązania do danej kwestii.

Źródło: K. Skrzyszewska, *Polska gospodarka morska w kontekście polskiej oraz europejskiej polityki morskiej*, InfoGlobMar 2013, UG, Gdańsk 2013, s. 18.

lądu (transport drogowy, kolejowy, żegluga śródlądowa) i morza oraz zrównoważonej eksploatacji zasobów morskich przy jednoczesnej trosce o czystość Bałtyku. Niestety, w pozostałych strategiach rozwoju, o które, zgodnie z zapisami ustawy z dn. 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju⁴², powinna

opierać się realizacji polityki morskiej są traktowane marginalnie (Tab. 2.). Analiza zarówno „Polityki morskiej RP ...” jak i dziewięciu strategii zintegrowanych, służących realizacji celów wyznaczonych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, prowadzi do wniosku, że nie zmieniło się podejście do gospodarki morskiej. Wciąż jest traktowana jako sektor. W pkt. 1.3. „Miejsce Polityki morskiej RP do roku 2020 w systemie rozwoju kraju” nie ma mowy o tym, które ze strategii oraz w jakim zakresie odnoszą się do gospodarki morskiej. A wręcz odwrotnie, wskazuje się, często pobieżnie, że „Polityka morska RP ...” uwzględnia zapisy poszczególnych strategii. Zgodnie z koncepcją zawartą w Zintegrowanej polityce morskiej UE, polityki sektorowe związane z morzem powinny być objęte wspólnym planowaniem horyzontalnym. Wymaga to „współpracy i skutecznej koordynacji wszystkich działań politycznych dotyczących morza na różnych szczeblach podejmowania decyzji”⁴³. Przyjmując ten punkt widzenia, autor badał na ile sprawy morskie są obecne w strategiach i w jakim zakresie obejmują cele wyznaczone w Polityce morskiej RP (Tab. 2.). Wyniki analizy wykazały, że już na szczeblu rządowym, brakuje spójności w kształtowaniu kierunków rozwoju gospodarki morskiej. Efekty braku kompletnej, logicznej i spójnej wizji gospodarki morskiej prowadzą do nieefektywnego i nieskutecznego działania oraz pojawiających się i narastających konfliktów interesów.

Wnioski

Gospodarka morska to trudny do jednoznacznego zdefiniowania fragment rzeczywistości gospodarczej. Nie występuje jedna uniwersalna definicja tej gospodarki, choć nie ma żadnej wątpliwości, że z reguły, odgrywa ważną rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym państw nadmorskich. Wynika to z jej uniwersalności – w pewnym przybliżeniu odzwierciedla, kreuje, ale i odpowiada na potrzeby oraz problemy tzw. gospodarki lądowej. Jednak ze względu na środowisko, jest trudniejszym obszarem do zarządzania.

MŚ, czerwiec 2012, *Strategia „Sprawne Państwo”*, MSWiA, kwiecień 2011, *Strategia rozwoju kapitału społecznego*, MKiDN, czerwiec 2012, *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie*, MRR, lipiec 2010, *Strategia Rozwoju Bezpieczeństwa Narodowego RP 2012-2020*, MON, kwiecień 2012, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa na lata 2012-2020*, MRiRW, kwiecień 2012, *Strategia rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego RP*, MON, 2013.

⁴³ *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej*, Bruksela, 10.10.2007, KOM(2007) 575

⁴¹ *Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo*, Warszawa, wrzesień 2012.

⁴² *Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki „Dynamiczna Polska 2020”*, MG, styczeń 2013, *Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020*, MPiPS, luty 2013, *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do roku 2030)*, MTBiGM, styczeń 2013, *Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko – perspektywa do 2020 r.*, MG,

Rodzaje aktywności, które składają się na gospodarkę morską można klasyfikować w oparciu o różne kryteria. Pozwala to na kompleksową ocenę znaczenia gospodarki morskiej w rozwoju społeczno-gospodarczym państwa. Gospodarka morska nieustannie rozszerza się dzięki nowym rodzajom aktywności, będących wynikiem rozwoju nauki – odkryciom, nowym możliwościom technologicznym.

W polskich realiach, według autora, gospodarka morska nie jest doceniana. Opinia ta wynika z braku zainteresowania decydentów tą sferą gospodarki – przejawem tego jest nie tylko niepełna statystyka działalności związanej z morzem, rozproszona administracja rządowa ale i niewystarczające ujęcie gospodarki morskiej w dokumentach strategicznych wyznaczających kierunki rozwoju kraju na najbliższe kilka, kilkanaście lat.

Streszczenie

W artykule podjęto próbę oceny rangi jaką decydenci na szczeblu rządowym nadają polskiej gospodarce morskiej. Aby zrealizować powyższy cel wykazano uniwersalność problematyki, która w ramach polityki morskiej jest/ powinna być podnoszona. Szczególną uwagę zwrócono na te branże, które najszybciej się rozwijają, oraz te które potencjalnie mogą generować wysoką wartość dodaną dla gospodarki narodowej. Wykazano, że w polskich realiach gospodarka morska nie jest kompleksowo badana (niepełne statystyki gospodarki narodowej), zarządzana (administracja rządowa nie obejmuje wszystkich aktywności związanych z morzem), ani planowana (dokumenty strategiczne w niewielkim stopniu odnoszą się do tej sfery działalności gospodarczej).

Abstract

In this article was made an attempt to assess the significance of Polish maritime economy, for national economy. To achieve this purpose, it was pointed out the multitude and variety of maritime issues. The special attention was paid to businesses which develop the fastest and the sectors which can generate high GVA. It was pointed out, that in Polish circumstances, the maritime economy isn't comprehensively researched, managed nor planned.

Literatura

1. *An Ocean Blueprint for the 21st Century. Final Report, U.S. Commission on Ocean Policy, Washington 2004.*
2. *Blue Growth Scenarios and Drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts Maritime Sub-Function Profile Report Maritime Security & Surveillance, ECORYS for EC, DG Rotterdam/ Brussels, 2012.*
3. *Blue Growth. Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts, First Interim Report, ECORYS for EC, DG MARE, Rotterdam/ Brussels, 2011.*
4. *Blue Growth. Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts, Third Interim Report, ECORYS for EC, DG Rotterdam/ Brussels, 2012.*
5. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe (2012 edition), European Cruise Council, Brussels 2012.*
6. *Economic Impact of Marine Related Activities in Canada, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/ea-ae/cat1/no1-1/no1-1-methodology-eng.htm>; data: 8.09.2014.*
7. *Economic value of the EU shipping industry, Oxford Economics, London 2014, p.3.*
8. Hoagland P., Ticco C., *Marine Policy Overview [at:] Marine Policy & Economics: A Derivative of Encyclopedia of Ocean Sciences, P. Hoagland, J.H. Steele, S.A. Thorpe, K.K. Turekian (eds), Elsevier Ltd., London 2010, p. 3.*
9. *International Index of Energy Security Risk®. Assessing Risk in a Global Energy Market 2013 Edition, Institute for 21st Century Energy, U.S. Chamber of Commerce, <http://www.energyxxi.org/sites/default/files/pdf/InternationalIndex-Final2013.pdf>, data pobrania: 26.08.2014 r.*
10. Kizielewicz J., *Współpraca w basenie Morza Bałtyckiego na rzecz rozwoju turystyki morskiej, [w:] Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni, "Problem bezpieczeństwa w transporcie morskim", nr 77/ 2012.*
11. *Морская доктрина РФ до 2020 г., <http://www.scrf.gov.ru>.*
12. *Niebieski wzrost. Szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich, COM(2012) 494.*
13. *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (projekt), Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2013.*
14. *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, GUS, Warszawa-Szczecin 2013.*
15. Skrzyszewska K., Kizielewicz J., *Cele europejskiej polityki morskiej w świetle międzynarodowych ustaleń i rozwiązań przyjętych przez największe gospodarki morskie świata, [w:] „Studia i Prace WNEiZ” – „Gospodarka regionalna i międzynarodowa”, US, Szczecin 2014 (w druku).*

16. Skrzyszewska K., *Polska gospodarka morska w kontekście polskiej oraz europejskiej polityki morskiej*, InfoGlobMar 2013, UG, Gdańsk 2013.
17. *Strategia „Sprawne państwo”* (projekt), MSWiA, Warszawa, 06.04.2011
18. *Strategia innowacyjności i efektywności gospodarki „Dynamiczna Polska 2020”*, MG, Warszawa 2013.
19. *Strategia rozwoju bezpieczeństwa narodowego RP 2012-2020* (projekt), MON, Warszawa 2012.
20. *Strategia rozwoju kapitału ludzkiego 2020* (projekt), MPiPS, Warszawa 2013.
21. *Strategia rozwoju kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo*, RM, Warszawa 2012.
22. *Strategia rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do roku 2030 roku)*, MTBiGM, Warszawa, 2013.
23. *Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa na lata 2012-2020*, MRiRW, Warszawa 2012.
24. *Strategii rozwoju kapitału społecznego* (projekt), MKiDN, Warszawa 2012.
25. *The Role of Maritime Clusters to enhance the strength and development in European maritime sectors. Executive Summary*, PRC (for DG MARE), Luxembourg 2009.
26. *Ustawa z dnia 21.03.1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* Dz.U. 1991 Nr 32 poz.131.