

**ZESZYTY NAUKOWE NR 4 (76)
AKADEMII MORSKIEJ
SZCZECIN 2004**

WYDZIAŁ INŻYNIERYJNO-EKONOMICZNY TRANSPORTU

Leszek Plewiński

Próba oceny polityki transportu morskiego w Polsce

Na tle historycznych powiązań i współzależności między polityką gospodarczą i rozwojem transportu morskiego, wykazano istotne znaczenie transportu morskiego dla polskiej gospodarki. Dokonano również weryfikacji podstawowych czynników stymulujących i ograniczających rozwój tej gałęzi transportu w warunkach polskich.

An Assessment Attempt of Polish Marine Transport Policy

Against the background of historical connections and interdependences between economic policy and marine transport development, the essential significance of marine transport for Polish economy has been demonstrated. Verification has also been made of the basic factors stimulating and restricting this transport branch in Polish conditions.

Wprowadzenie

Globalizacja życia społeczno-gospodarczego, zmiany ustrojowe i reorientacja (strukturalna i geograficzna) polskiego handlu zagranicznego, jakie nastąpiły w Polsce po 1989 roku oraz dezintegracja kompleksu nazywanego w kraju „gospodarką morską” sprawiły, że diametralnie zmieniły się uwarunkowania pracy podmiotów tego kompleksu, zwłaszcza armatorów i portów morskich.

W tej zupełnie nowej sytuacji konieczna jest gruntowna rewizja polityki transportu morskiego i dostosowanie jej do aktualnych uwarunkowań wewnętrznych i międzynarodowych, zwłaszcza po pełnej akcesji Polski do Unii Europejskiej. Artykuł jest próbą oceny polityki w zakresie transportu morskiego w Polsce.

1. Okres przekształceń ustrojowych (1989–2004)

Proces transformacji transportu morskiego w Polsce rozpoczął się w 1989 roku w związku z całkowitą zmianą systemu gospodarowania i daleko idącymi przekształceniami strukturalnymi gospodarki narodowej. W sferze ekonomicznej system centralnego planowania zastępowały stopniowo prawa rynku – zasadniczej zmianie uległy zarówno funkcje, jak i kompetencje organów władzy państwowej i samorządowej wobec podmiotów gospodarczych. Jednocześnie przedsiębiorstwa transportu morskiego potrzebowały gruntownej modernizacji, zwłaszcza w zakresie przekształceń strukturalno-organizacyjnych i zmian w systemach zarządzania oraz poprawy sytuacji finansowej. Mimo znacznej dekapitalizacji majątku i ogromnego zadłużenia państwo odstąpiło od wszelkich form pomocy na rzecz gospodarki morskiej, wprowadzając twarde rozwiązania w sferze polityki finansowej, w tym restrykcyjny system podatkowy i pieniężno-kredytowy¹.

Fakt ten należy wiązać z kompletną zmianą warunków pracy transportu morskiego po 1989 roku, w nowych realiach politycznych i ekonomicznych. Na te zmiany zwracało uwagę wielu autorów. Na przykład K. Luks i S. Szwankowski piszą o pracy transportu morskiego w nowych warunkach, że „... straciły aktualność dotychczasowe podstawy jego funkcjonowania a oba człony, tj. żegluga morska i porty morskie stanęły wobec potrzeby głębokich zmian (...). Stare poglądy, nie w pełni zostały przezwyciężone, a dokonane przekształcenia, mimo swojej głębokości, nie mogą być uznane za wystarczające (...). Nie przezwyciężono również tradycyjnego (...) poglądu, że głównym czynnikiem pomyslnego działania na morzu jest państwo, które traktuje się niekiedy wręcz

¹ J. Żurek, J. Kubicki: *Stan polskiej gospodarki morskiej w świetle raportu Banku Gdańskiego*. [w:] XI Sejmik Morski. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1996, s. 168.

jako reprezentanta interesów przedsiębiorstw i załóg przedsiębiorstw, a nie emanację woli narodu. Pogląd ten musi ulec szybkiemu przewartościowaniu².

Z kolei D. Waldziński zwraca uwagę na połowiczne przekształcenia dotyczące przedsiębiorstw gospodarki morskiej – większość z nich poddana została komercjalizacji i przekształcona w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa. Faktycznie pozostały one własnością państwa, ale zaczęły funkcjonować opierając się na kodeksie handlowym. Jednak część z nich ma nadal status przedsiębiorstw państwowych. Autor ten słusznie twierdzi, że w wyniku braku odpowiednich rozwiązań legislacyjnych dotyczących restrukturyzacji podmiotowej przedsiębiorstw tego kompleksu, skoncentrowały się one na restrukturyzacji przedmiotowej. W wyniku tego stanu rzeczy mamy do czynienia z różną sytuacją ekonomiczną przedsiębiorstw transportu morskiego³.

Podmioty gospodarcze nie dysponowały wówczas środkami własnymi, które można było przeznaczyć na rozwój, a wysoko oprocentowane kredyty bankowe były dla nich niedostępne. Ponadto wystąpiły negatywne zjawiska gospodarcze w postaci inflacyjnego wzrostu kosztów krajowych, drastycznego spadku obrotów polskiego handlu zagranicznego (phz) i popytu w kraju oraz obniżenie przeładunków w portach; postępował proces starzenia się floty transportowej⁴ – tylko w latach 1985–1993 inwestycje w żegludzie morskiej (w cenach stałych z 1985 r.) spadły ośmiokrotnie. Dodatkowo, na skutek pasywnej postawy załadowców, wystąpił w skali całego transportu ładunków phz spadek udziału przewozów w gestii własnej na rzecz przewozów w gestii obcej.

Mimo tych trudności od dnia 1 września 1991 r. w Szczecinie rozpoczęła działalność żeglugową Euroafrica Linie Żeglugowe (*Euroafrica Shipping Lines* – ESL) – spółka z ograniczoną odpowiedzialnością⁵. Nowy podmiot gospodarczy powstał w ramach prywatyzacji Polskich Linii Oceanicznych z Oddziału Linii Europejskich i Afryki Zachodniej PLO. Następnie (1 lipca 1992 r.) utwo-

² K. Luks, S. Szwanowski: *Transport morski w polityce transportowej państwa*. Novum. Płock 2001, s.7.

³ D. Waldziński: *Miejsce i rola samorządów lokalnych w polskiej polityce morskiej*. Politechnika Gdańska. Gdańsk 1999, ss. 46-47.

⁴ Na przykład w latach 1985–1993 wartość usług transportu i portów morskich rosła wolniej niż PKB – wystąpiła tendencja zniżkowa udziału transportu morskiego w PKB i eksporcie phz. Wzrost znaczenia obrotów z Niemcami, Austrią, Szwajcarią i Włochami (w 1994 r. 43,8% polskiego eksportu) sprawił, że szybsze i tańsze okazały się przewozy lądowe niż morskie. W tym okresie udział usług żeglugi morskiej w eksporcie phz obniżył się z 6,2 do 5,5%, usług portowych z 2,1 do 1,7% i całości usług transportu morskiego (przewozy ładunków i pasażerów) w PKB z 1,6 do 1,2%. – J. Burniewicz: *Założenia polityki morskiej państwa*. [w:] XII Sejmik Morski, Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1997, s. 49.

⁵ Spółka została zarejestrowana 2 sierpnia 1991 r. (*Euroafrica Linie Żeglugowe; pierwsza dekada 1991–2001*. Wyd. Foka. Szczecin 2001, s. 12).

rzono spółkę agencyjną Polcontainer i odpowiednio 1 stycznia 1993 r. spółkę spedycyjno-agencyjną (Franck and Tobiesen Poland Ltd Shipping and Forwarding). Wreszcie 1 maja 1993 r. powołana zostaje spółka armatorska POL-Levant⁶. Z kolei 25 maja 1994 r., w wyniku porozumienia Żegluga Polskiej S.A. należącej do Grupy PŻM i ESL, powołano spółkę operatorską Unity Line. Nowa spółka zarządza linią promową Świnoujście – Ystad, gdzie zatrudniony jest najnowszy prom „Combi” m/f „Polonia” oraz dwa promy spółki Euroafrica.

Był to generalnie bardzo trudny okres dla transportu morskiego – od 1990 roku trwała recesja w gospodarce światowej, występowała nierównowaga płatnicza i rosło zadłużenie zagraniczne w skali globalnej. Z pozytywnych zjawisk można odnotować obrady Rundy Urugwajskiej GATT, które miały miejsce w kwietniu 1994 roku – ich rezultatem było m.in. stworzenie warunków dla liberalizacji handlu międzynarodowego, co prowadziło do ożywienia światowej gospodarki. Ciągłe relatywnie niskie przyrosty światowych obrotów ładunkowych drogą morską sprawiły, że mieliśmy do czynienia z nadpodażą tonażu w wielu typach i grupach statków. Ten stan rzeczy prowadził do narastającej konkurencji o ładunki i pasażerów.

Trudna sytuacja występowała również w skali kraju ze względu na brak jakiegokolwiek promocji ze strony państwa, przy narastającym „drenażu” finansowym podmiotów gospodarczych, głównie w postaci podatków i ceł⁷. Jednocześnie dysproporcje w transporcie morskim doprowadziły do powstania progów infrastrukturalnych, które w sposób bezpośredni lub pośredni oddziaływały na rozwój tej gałęzi transportu⁸.

Te złożone uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne sprawiły, że coraz częściej mieliśmy do czynienia z przenoszeniem statków polskich armatorów pod tanie bandery w celu uzyskania korzystniejszych warunków ich eksploatacji (niskie koszty załogowe i niższe opodatkowanie) oraz pozyskania łatwiejszych i tańszych źródeł finansowania inwestycji tonażowych. Doszło również do drastycznych decyzji w kwestii sprzedaży statków – na przykład tylko w latach

⁶ J. Żurek: *Uwarunkowania i kierunki rozwoju żegluga liniowej w Polsce*. [w:] XII Sejmik Morski. Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju transportu morsko-ładowego Polski. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1997, s. 140.

⁷ F. Gronowski: *50 lat żegluga morskiej na Pomorzu Zachodnim*. [w:] XI Sejmik Morski. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1996, s. 137.

⁸ Mamy tu przede wszystkim na myśli progi techniczne w postaci na przykład wyczerpania się zdolności przelotowych linii i węzłów transportowych obsługujących porty morskie, progi organizacyjno-technologiczne związane z „odpornością” całej gospodarki na wdrażanie nowych technologii (na przykład konteneryzacji na zapleczu krajowym portów) i progi strukturalne będące wynikiem koncentracji potoków ładunkowych kierowanych do portów oraz z portów morskich tylko na wybranych, nielicznych połączeniach transportowych.

1990–1993 flota Polskich Linii Oceanicznych zmniejszyła się z 93 statków o nośności 888 tys. ton, do 54 jednostek o nośności 841,2 tys. ton; w kolejnych latach następował dalszy spadek tonażu w dyspozycji tego armatora⁹.

Przekształcenia własnościowe w polskich przedsiębiorstwach żeglugowych znajdują się nadal w różnych fazach, towarzyszy im daleko idąca dywersyfikacja ich działalności i głębokie zmiany organizacyjne. Generalnie można stwierdzić, że zmiany te zaowocowały wzrostem samodzielności finansowej i operacyjnej przedsiębiorstw, osiągając standardy światowe w tym względzie.

Trudności w finansowaniu inwestycji tonażowych i zaciąganiu kredytów oraz wysokie koszty eksploatacji statków w kraju skłaniały i skłaniają naszych armatorów do tworzenia za granicą różnego typu spółek („statkowych”, *single-purpose company* i innych) w celu zakupu i rejestracji tam statków oraz uzyskiwania kredytów inwestycyjnych. Jako paradoks może tu posłużyć przykład kupowania statków w polskich stoczniach dla naszych armatorów przez specjalnie w tym celu tworzone podmioty zagraniczne¹⁰.

Nieco lepszą sytuację ekonomiczno-finansową mają porty morskie ze względu na bardziej zaawansowaną restrukturyzację, której początki sięgają 1991 roku – zostały one przekształcone w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa, pod nadzorem właścicielskim Ministra Skarbu Państwa. Podmioty te korzystają również z pomocy publicznej¹¹ w postaci zwolnień i ulg podatkowych, zgodnie z uregulowaniami *Ustawy o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców*. Do pomocy publicznej na rzecz portów zalicza się¹²:

- zwolnienie dochodów podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi w części przeznaczonych na budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej oraz na realizację zadań w zakresie prognozowania, programowania i planowania rozwoju portu oraz na pozyskiwanie gruntów na potrzeby rozwoju portu z podatku od osób prawnych, na podstawie *Ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych* (Dz. U. z 2000 r. nr 54, poz. 654 z późn. zm.);

⁹ Z całej floty PLO pozostało (stan na dzień 1 maja 2004 r.) 7 statków o łącznej nośności 42,3 tys. ton, które są obecnie własnością dwóch spółek z o.o. (Euroafrica i Pol-Levant).

¹⁰ Pozwalało to na wykorzystanie przez stocznie tzw. ulg eksportowych pozytywnie wpływających na cenę statków, na obniżenie kosztów transferu dewiz do Polski i umożliwiała uniknięcie podatku VAT.

¹¹ Budżet państwa może również, zgodnie z treścią art.10 ust.3 ustawy o portach i przystaniach morskich, dofinansowywać modernizację i rozwój infrastruktury portowej. Jednak w praktyce porty nie korzystały dotychczas z tych możliwości.

¹² *Założenia strategii rozwoju portów morskich na lata 2002–2006*. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2002, ss. 25–26.

- zwolnienie z podatku od nieruchomości: budowli infrastruktury portowej, budowli infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich oraz zajętych pod nie gruntów, przysługujące na podstawie *Ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych* (tekst jednolity Dz. U. z 2002 r. nr 9, poz. 84);
- ulgę 60% w podatku od nieruchomości gruntowych znajdujących się w granicach portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, wprowadzoną *Ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich* (Dz. U. z 1997 r. nr 9, poz. 44 z późn. zm.);
- możliwość dofinansowania ze środków budżetu państwa budowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury portowej, określona w cytowanej wcześniej *Ustawie o portach i przystaniach morskich*;
- możliwość dofinansowania zadań w zakresie infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich, na zasadach ustalonych w *Ustawie z dnia 12 maja 2000 r. o zasadach wspierania rozwoju regionalnego* (Dz. U. nr 48, poz. 550 z późn. zm.);
- stawkę zerową podatku od towarów i usług w zakresie świadczonych usług portowych (obowiązującą do dnia 31 grudnia 2003 r.) na podstawie *Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 marca 2002 r. w sprawie wykonywania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowym* (Dz. U. nr 27, poz. 268);
- gwarancje Skarbu Państwa dla podmiotów zarządzających portami morskimi¹³.

Warto zaznaczyć, że już w 1994 r. wszystkie porty morskie odnotowały dodatni wynik finansowy.

Ustawa z dnia 1 grudnia 1989 r. o utworzeniu urzędu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz. U. z 1989 r., nr 67, poz. 407) stanowiła m.in., że opracowuje on założenia polityki państwa w sferze gospodarki morskiej i dba o ich realizację. Coraz częściej podnoszą się jednak głosy, że w programie rozwoju transportu morskiego nie można formułować nadmiernie roszczeniowych postulatów pod adresem budżetu państwa.

Z kolei z opracowania resortu z 1995 roku¹⁴ wynika, że rozwijane i wspierane mogą być tylko te sfery morskiej działalności gospodarczej, które w naturalny sposób mają zapewnione możliwości osiągania dodatniej rentowności. Coraz trudniej jednak było spełniać naszej flocie transportowej i portom morskim ten waru-

¹³ Aktualnie jest to gwarancja udzielona podmiotowi zarządzającemu portami morskimi Szczecin i Świnoujście z tytułu pożyczki zaciągniętej w Banku Światowym na modernizację infrastruktury portowej w porcie Szczecin.

¹⁴ Polityka morska państwa – tezy i rola w jej realizacji Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. MTiGM. Warszawa 1995, s.17.

nek. Należy przynajmniej dążyć do przestrzegania zasady, że Skarb Państwa, jako współwłaściciel majątku portowego i żeglugowego, będzie gwarantem suwerenności kraju w zakresie transportu morskiego.

Skupiając się na aktualnej sytuacji transportu morskiego należy stwierdzić, że mamy do czynienia z poważnym regresem w żegludze, portach morskich i pozostałych branżach gospodarki morskiej. Jak słusznie zauważa F. Gronowski¹⁵, regres ten jest lustrzanym odbiciem stanu całej gospodarki, ale jego korzeni należy szukać również w światowej recesji, która trwała prawie do końca 2003 roku. Niestety w bieżącej polityce gospodarczej państwa sprawy morza są traktowane marginalnie.

O pewnym, przynajmniej formalnym, wzroście zainteresowania gospodarką morską, w tym również żeglugą i portami, świadczą dokumenty opracowane ostatnio przez Ministerstwo Infrastruktury. Chodzi zwłaszcza o Raport o stanie gospodarki morskiej¹⁶, który został rozpatrzony przez Komitet Rady Ministrów w dniu 6 marca 2003 r. i przekazany do dalszych prac Radzie Ministrów i Sejmowej Komisji Infrastruktury oraz o Informację Rządu RP o stanie gospodarki morskiej¹⁷, przyjętą przez Komitet Rady Ministrów 30 października 2003 roku. Również w końcu października tego roku odbyły się spotkania konsultacyjne w Gdyni i Szczecinie, zorganizowane pod przewodnictwem odpowiednich regionalnych zespołów parlamentarnych, poświęcone opracowaniu tez do przygotowywanej debaty parlamentarnej na temat polityki morskiej państwa. Wspomniana debata odbyła się 17 i 18 grudnia 2003 roku.

2. Znaczenie transportu morskiego dla gospodarki narodowej

Przegląd wielorakich powiązań i współzależności między polityką gospodarczą i rozwojem transportu morskiego w Polsce, jakie w ujęciu historycznym przedstawiono w poprzednim punkcie artykułu, pozwala na postawienie tezy o szczególnym znaczeniu tej gałęzi transportu dla naszej gospodarki.

Twierdzenie to znajduje uzasadnienie w niepodważalnych, ogólnogospodarczych walorach transportu morskiego¹⁸, do których w pierwszym rzędzie należy zaliczyć jego proeksportowy i antyimportowy charakter.

¹⁵ F. Gronowski: *Polityka morska Polski na rozdrożu*. Zeszyty Naukowe WSM nr 50. Szczecin 1995, s.10.

¹⁶ *Raport o stanie gospodarki morskiej. Synteza wraz z elementami strategii rozwoju gospodarki morskiej*. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2002. [maszynopis].

¹⁷ *Informacja Rządu RP o stanie gospodarki morskiej*. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2003 [maszynopis].

¹⁸ Na te walory słusznie zwraca uwagę Z. Sójka: *Polski transport morski na tle współczesnej makrostrategii rozwoju kraju*. [w:] XI Sejmik Morski. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1996, s.156.

Jednak sam fakt eksportu usług przewozowych i ograniczania ich importu dzięki posiadaniu floty transportowej i portów morskich, nie wyczerpuje zagadnienia. Transport morski jest niekwestionowanym czynnikiem dynamizującym rozwój całej gospodarki narodowej dzięki generowaniu dodatkowych wpływów w innych gałęziach transportu – w naszym przypadku głównie w transporcie kolejowym i samochodowym. Szeroka interpretacja działania tego czynnika powinna iść w kierunku aktywizacji zaplecza krajowego polskich portów morskich do produkcji eksportowej, przetwarzania surowców importowanych drogą morską oraz osiągania maksymalnych korzyści z organizowania dostaw do portów, jak również tranzytu ładunków i pasażerów przez terytorium państwa.

Sama flota transportowa powinna być traktowana jako czynnik stymulujący rozwój całej gospodarki, co wynika z następujących szczegółowych uwarunkowań¹⁹:

- wywiera ona inspirujący wpływ na rozwój współpracujących z nią gałęzi i branż gospodarki narodowej, w tym zwłaszcza stoczni produkcyjnych i remontowych, które budują również środki transportu lądowego i statki rzeczne funkcjonujące w relacjach z portami morskimi, w tych portach oraz w przemyśle portowym i nadmorskim;
- dzięki przewozom własną flotą ładunków tranzytowych mamy do czynienia m.in. z dodatkowymi wpływami dewizowymi innych gałęzi transportu działających na terenie kraju (zwłaszcza kolejowego i samochodowego) oraz własnych portów;
- flota spełnia również wiodącą rolę w kwestii tworzenia i funkcjonowania zintegrowanych łańcuchów produkcyjno-transportowych, zwłaszcza w zakresie przewozu kontenerów oraz w transporcie pojazdów i innych jednostek ładunkowych w powiązaniu z żeglugą promową;
- inwestycje tonażowe, które w warunkach narastającej konkurencji na światowym rynku przewozów morskich muszą umożliwić armatorom krajowym dostosowanie floty pod względem organizacyjnym i technicznym do wysokich standardów międzynarodowych, zwłaszcza te realizowane w stocznich krajowych, stają się znaczącym nośnikiem postępu technicznego i organizacyjnego;
- rozbudowa własnej floty umożliwi uzyskanie szeregu trudno wymierzalnych i niewymiernych efektów – pozwala na powiększenie stopnia niezależności gospodarczej w sferze stosunków ekonomicznych z zagranicą oraz na uniezależnienie w pewnym stopniu naszej gospodarki od ewentualnych ujemnych skutków dekonjunkury w żegludze.

¹⁹ Z. Sójka: *Korzyści gospodarcze i społeczne dostępu Polski do morza*. [w:] XI Sejmik Morski. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1996, s. 47–48.

Szczególnym beneficjentem korzystającym z posiadania floty transportowej przez kraj jest handel zagraniczny – na te korzyści zwraca uwagę Z. Sójka w cytowanym wyżej referacie²⁰. Jego zdaniem, z czym trudno się nie zgodzić, flota ta odznacza się łatwiejszymi i szybszymi, w porównaniu do innych dziedzin eksportu, możliwościami rozszerzenia eksportu usług (przewozy między obcymi portami i tranzytowe), co poprawia bilans płatniczy kraju.

Flota krajowa, zwłaszcza liniowa, ułatwia i promuje eksport w określonych kierunkach, zgodnie z powszechnie znaną zasadą „handel idzie za banderą”²¹, jednocześnie zabezpiecza handel zagraniczny przed niekorzystnymi dla niego zmianami stawek frachtowych ze względu na peryferyjne położenie naszych portów w stosunku do głównych szlaków żeglugowych. Wreszcie flota transportowa chroni krajowych załadowców przed ewentualną dyskryminacją ze strony armatorów obcych – potencjalnych dostawców usług przewozowych dla naszego handlu zagranicznego. Ponadto żegluga jest powszechnie traktowana jako gałąź transportu wyjątkowo przyjazna środowisku, napędzająca rozwój całej gospodarki narodowej w związku z jej udziałem w postępującej globalizacji oraz źródło wykwalifikowanych i doświadczonych kadr dla całego kompleksu gospodarki morskiej. Nie bez znaczenia są również walory obronne floty transportowej – w wielu krajach (zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej) jest ona traktowana jako czwarty rodzaj sił zbrojnych, obok marynarki wojennej, sił lądowych i powietrznych.

Przytoczone wyżej, ogólnogospodarcze, jak również pozaekonomiczne, względy upoważniają do przyznania krajowej flocie transportowej strategicznej pozycji w strukturze gospodarki narodowej oraz do traktowania usług przewozowych świadczonych przez statki obce zawijające do naszych portów jako komplementarne względem usług oferowanych przez flotę krajową.

Ważne miejsce i szczególna rola w gospodarce narodowej przypada drugiemu składnikowi transportu morskiego – portom. Powszechnie znane są ich funkcje gospodarcze i miejsce w systemie transportowym kraju, regionu, a w niektórych przypadkach – nawet kontynentu (na przykład portu Rotterdam w Europie). Dlatego wiele krajów na świecie buduje i modernizuje porty, a dopiero w drugiej kolejności flotę.

Na „immobilność” usług portowych, w odróżnieniu od mobilności usług przewozowych zwraca uwagę F. Gronowski²² – port „ściaga” ładunek podczas gdy statek „idzie” za ładunkiem. Walkę o ładunek wygrywa przede wszystkim

²⁰ Z. Sójka: *Korzyści gospodarcze i społeczne dostępu Polski do morza*. [w:] XI Sejmik Morski – referat cyt., s. 48.

²¹ Coraz częściej maksyma ta ulega odwróceniu i przybiera postać: „bandera idzie za handlem”.

²² F. Gronowski: *Strategia i taktyka rozwoju transportu morskiego*. Technika i Gospodarka Morska 1980, nr 11–12, s. 573.

port oferujący usługi wysokiej jakości, obsługujący statki i inne środki transportu szybko, sprawnie, rytmicznie, z wykorzystaniem najnowszych technologii, stwarzający wiele okazji załadowczych.

Bezsporny jest fakt, że efektywność pracy floty i pozostałych gałęzi transportu zaangażowanych w obrocie portowo-morskim w dużej mierze zależy od sprawności i wydajności portów morskich. Na nową funkcję portów morskich zwraca uwagę S. Szwankowski pisząc, że „obecnie ekspansja głównych portów przenosi się na cały lądowo-morski łańcuch logistyczny wraz z funkcją zarządzania tym łańcuchem”²³. Ponadnarodowe, często ponadregionalne, a nawet światowe znaczenie tych węzłów w systemie transportowym wynika z ich licznych powiązań z przedpołem i zapleczem oraz pełnienia przez nie wielorakich funkcji gospodarczych.

Z kolei z opracowania Banku Światowego²⁴ wynika, że sprawność i wydajność portów morskich zależy przede wszystkim od zakresu przeprowadzonych w nich reform – za kluczowy czynnik uznano tam prywatyzację. W dalszej kolejności wymienia się: modernizację zarządzania i administracji portowej; liberalizację i deregulację usług portowych; komercjalizację oraz „korporatyzację” (gdy port państwowy uzyskuje status prawny prywatnej firmy, chociaż sektor państwowy lub rządowy zachowuje prawo własności, zwłaszcza do gruntów). Trzeba bezstronnie stwierdzić, że nie tylko w świetle cytowanego opracowania zakres reform przeprowadzonych w polskich portach morskich pozostawia wiele do życzenia.

Szczególnego wyekspozowania wymagają tu ciągle niewykorzystane walory turystyczne Polski i krajów ościennych, które stanowią doskonałą bazę do organizowania różnych form wypoczynku w powiązaniu z rozwojem floty pasażerskiej oraz odpowiedniej infrastruktury w polskich portach morskich i na ich zapleczu.

Jednak z analizy historycznej wynika, że gospodarka portowa w warunkach polskich ma ciągle szansę rozwoju dzięki doskonale przygotowanej kadrze, wieloletnim tradycjom i rezerwie terenów pod rozwój portów oraz przemysłu portowego.

3. Weryfikacja podstawowych czynników stymulujących i ograniczających rozwój polskiego transportu morskiego

Analiza historyczna wykazuje, że podstawą rozwoju transportu morskiego w Polsce były obroty drogą morską naszego handlu zagranicznego i tranzyt. Idąc

²³ S. Szwankowski: *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 1998, s. 35.

²⁴ *World Bank Port Reform Toolkit. Module 3: Alternative port management structures and ownership models*. World Bank Transport Division. Washington 2001, s. 38.

dalej można stwierdzić, że główne grupy ładunkowe, występujące w imporcie i eksporcie w powiązaniu z warunkami dostaw i ograniczeniami nawigacyjnymi planowanych do obsługi portów obcych, miały decydujący wpływ na charakterystykę techniczno-eksploatacyjną tonażu zatrudnianego przez polskich armatorów. Specjalistyczne bazy przeładunkowo-składowe w naszych portach były również budowane z uwzględnieniem potrzeb wspomnianych ładunków.

Wśród czynników hamujących wzrost polskiego transportu morskiego podstawowe znaczenie miał – w różnym stopniu w poszczególnych etapach jego rozwoju – brak odpowiednich środków finansowych, ponieważ niedostateczna ilość środków własnych prowadzi do ograniczenia dyspozycji, a tym samym i decyzji inwestycyjnych. W początkowej fazie istnienia gospodarki planowej w Polsce, gdy rozwój floty transportowej finansowany był w ramach inwestycji scentralizowanych, armatorzy nie dysponowali funduszami inwestycyjnymi nawet ze środków na odtwarzanie majątku trwałego. Finansowanie inwestycji tonażowych odbywało się wtedy w formie bezpośredniego przydziału środków przeznaczonych na pokrycie rzeczowego planu inwestycji, bądź pośrednio w postaci pożyczek udzielanych przez banki państwowe²⁵. Z punktu widzenia przedsiębiorstw była to sytuacja wysoce niekorzystna – ich fundusze amortyzacyjne stanowiły jeden ze składników akumulacji gromadzonej przez centrum, które dokonywało dystrybucji środków biorąc pod uwagę hierarchię potrzeb całej gospodarki narodowej²⁶.

Wyraźne rozszerzenie samodzielności w zakresie inwestowania uzyskały polskie przedsiębiorstwa armatorskie dopiero w ramach nowego systemu finansowego, który zaczął obowiązywać od 1 stycznia 1970 r. (uchwała nr 188 Rady Ministrów z dnia 20 października 1969 r.). System ten wprowadził finansowanie inwestycji tonażowych ze środków własnych przedsiębiorstwa, gromadzonych w postaci funduszu inwestycyjnego oraz z oprocentowanych kredytów bankowych krajowych i zagranicznych. Zasadniczym źródłem tworzenia funduszu inwestycyjnego były wówczas odpisy amortyzacyjne i odpisy z zysku, stanowiące wraz ze środkami funduszu rezerwowego około 97% wpływów tego funduszu²⁷. Dzięki wdrożeniu cytowanej uchwały Rady Ministrów doszło do ścisłej współzależności między wynikami finansowymi armatorów a ich możliwościami inwestycyjnymi.

Jednak, jak wykazała praktyka, ze względu na wysoką kapitałochłonność inwestycji tonażowych, środki własne armatorów były z reguły niewystarczającym

²⁵ J. Majczyno: *Polityka rozwoju żeglugi morskiej*. Wyd. Morskie. Gdańsk 1970, s. 51.

²⁶ Potrzeby żeglugi nie zawsze były traktowane jako pierwszoplanowe – na przykład w latach 1951–1955 udział żeglugi w nakładach inwestycyjnych na całą gospodarkę narodową kształtował się średnio w roku tylko w granicach 0,4%.

²⁷ R. Falkiewicz: *Systemy finansowe portów i przedsiębiorstw żeglugi morskiej*. Politechnika Szczecińska. Szczecin 1977, s.179.

źródłem finansowania rozwoju floty transportowej. Pierwszą próbą dodatkowego zabezpieczenia funduszy inwestycyjnych na zakup statków za granicą, podjętą w okresie powojennym, był Fundusz Rozbudowy Floty, który gromadzono w latach 1957–1959. Ścisłe powiązanie rozwoju floty z potrzebami polskiego handlu zagranicznego znalazło również wyraz w gromadzeniu ze środków dewizowych central handlu zagranicznego najpierw tzw. Funduszu Antyczarterowego, później natomiast Rezerwowego Funduszu Dewizowego.

Jednakże posiadanie środków własnych przez naszych armatorów nie zawsze było równoznaczne z zakupem przez nich statków w stoczniach krajowych lub zagranicznych – konieczna była zgoda resortu, akceptacja określonego zamówienia przez Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, uzyskanie licencji importowej, itp. W przypadku zakupów planowych decyzję wydawał resort w ramach odpowiednich limitów inwestycyjnych przydzielonych przez Komisję Planowania (limity te przydzielane były na okresy pięcioletnie, z reguły ze znacznym opóźnieniem).

Pod względem decyzyjnym podobnie sprawa wyglądała z zakupami pozaplanowymi statków – armator musiał znaleźć kontrahenta zagranicznego, który zgodził się na budowę tonażu na warunkach pełnego kredytu. Również w tym przypadku ostateczną decyzję podejmował resortowy minister.

Przedstawiony tryb podejmowania decyzji inwestycyjnych nie ułatwiał armatorom prowadzenia długofalowej i elastycznej polityki inwestycyjnej, a opóźnienia stąd wynikłe narażały ich na poważne straty. Dopiero Uchwała nr 40/76 Rady Ministrów z dnia 27 lutego 1976 r. w sprawie podstawowych zasad systemu ekonomiczno-finansowego przedsiębiorstw żeglugi morskiej położyła kres angażowaniu resortu w rozliczenia armatorów krajowych ze Zjednoczeniem Przemysłu Okrętowego w formie dopłat ze środków budżetowych. W myśl powyższej uchwały stosowanie cen transakcyjnych rozciągnięto na rozliczenia PŻM i PLO (nowy system nie dotyczył działalności PŻB) z tytułu zakupu statków w stoczniach polskich. Dzięki temu powstały warunki do zachowania porównywalności odpisów amortyzacyjnych od wartości statków oraz innych składników kosztów opartych na tych odpisach.

Podobne problemy dotyczyły finansowania inwestycji portowych²⁸. Biorąc pod uwagę fakt, że infrastruktura jest pierwotna i nadrzędna w stosunku do pozostałych elementów wyposażenia technicznego portu (tzw. suprastruktury) i stanowi rzeczową podstawę i przesłankę jego tworzenia i rozwoju²⁹ zajmujemy

²⁸ Ostatnim zadaniem inwestycyjnym, jakie zostało sfinansowane ze środków centralnych, była „Rozbudowa Bazy Promów Morskich w Świnoujściu”, której dokonano w latach 1988–1997 (H. Salmonowicz: *Baza Promów Morskich w Świnoujściu*. Spedycja i Transport 1996, nr 5, s. 9–13).

²⁹ K. Misztal, L. Kuźma, S. Szwankowski: *Organizacja i eksploatacja portów morskich*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 1994, s. 42.

się przede wszystkim zagadnieniami związanymi z jej finansowaniem. Na główne przyczyny wysokiej majątkochłonności i kapitałochłonności infrastruktury portowej zwraca uwagę wielu autorów. Na ogół są oni zgodni, że o takim stanie rzeczy decyduje przede wszystkim jej niepodzielność techniczna i ekonomiczna oraz długi okres powstawania³⁰. Niepodzielność techniczna infrastruktury sprawia, że nie można jej stopniowo „dopasowywać” do rosnącego zapotrzebowania na nią. Konsekwencją takiej sytuacji jest skokowy wzrost nakładów na infrastrukturę w poszczególnych okresach.

Zdaniem Cz. Christowej³¹ wysoka kapitałochłonność i „długowieczność” inwestycji portowych sprawia, że w ich realizacji mogą brać udział tylko silne kapitałowo podmioty gospodarcze, a okres dzierżawy obiektów i terenów portowych powinien być odpowiednio długi.

Finansowanie utrzymania i rozwoju infrastruktury w polskich portach morskich, w nowych realiach społeczno-gospodarczych, zostało określone w ustawie o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 roku (Dz. U. z 1997 r. nr 9, poz. 44 z późn. zm.), która została znowelizowana przez Sejm odpowiednio we wrześniu 2001 i listopadzie 2002 roku – trwają prace nad dalszymi zmianami w tej ustawie, możliwa jest jej całkowicie nowa wersja. Przywołana ustawa zobowiązuje zarządy portów do dbania o utrzymanie i rozwój infrastruktury portowej jako części publicznej infrastruktury transportowej kraju. Istotą przyjętego w ustawie systemu zarządzania polskimi portami morskimi jest:

- utworzenie publicznych podmiotów zarządzających nieruchomościami gruntowymi i infrastrukturą portową;
- rozdzielenie funkcji zarządzania gruntami i infrastrukturą portową, udostępnianą odpłatnie wszystkim użytkownikom, od funkcji świadczenia komercyjnych usług portowych.

Analizowana ustawa określa podstawowe formy finansowania podmiotów zarządzających polskimi portami morskimi. Głównymi źródłami dochodów tych podmiotów są wpływy z opłat portowych pobierane od użytkowników infrastruktury portowej oraz wpływy z gospodarki „nieruchomościami gruntowymi” położonymi w granicach portów. Zdaniem Ministerstwa Infrastruktury przyjęta w ustawie o portach i przystaniach morskich zasada samofinansowania zadań nałożonych na podmioty zarządzające tymi składnikami infrastruktury, w zakresie ich utrzymania, modernizacji i rozwoju tworzy „stabilne podstawy funkcjonowania podmiotów zarządzających portami w dłuższej perspektywie”³². Trzeba obiek-

³⁰ *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2003, s. 174.

³¹ Cz. Christowa: *Porty morskie w dobie transformacji*. [w:] *Morze elementem polskiej racji stanu*. Konferencja naukowa. STN, WSM. Szczecin 1999, s. 55.

³² *Założenia strategii rozwoju portów ...*, cyt. praca Ministerstwa Infrastruktury s. 26.

tywnie stwierdzić, że jest to akt prawny również bardzo często krytykowany i wymagający daleko idących zmian.

Ustawa o portach i przystaniach morskich dopuszcza w art.10, ust. 3 dofinansowanie modernizacji i rozwoju infrastruktury portowej przez budżet państwa. Jednak porty praktycznie nie korzystały z takiej pomocy ze względów formalno-prawnych³³.

Uogólniając można więc stwierdzić, że niekorzystny spłot czynników finansowych i decyzyjnych stanowił i nadal stanowi poważną barierę ograniczającą rozwój transportu morskiego w Polsce.

Jednak z drugiej strony dysponowanie środkami własnymi, w połączeniu z ustawodawstwem zapewniającym inwestorowi łatwy dostęp do kredytów krajowych i zagranicznych, należy traktować jako czynnik stymulujący rozwój transportu morskiego. Można więc mówić o przemiennym oddziaływaniu czynnika finansowo-organizacyjnego na politykę rozwoju transportu morskiego.

Przywołane wyżej dwa przeciwstawne czynniki, kształtujące procesy inwestycyjne w transporcie morskim są – ze względu na ciągłość ich oddziaływania – czynnikami determinującymi rozwój tej gałęzi transportu. Nieco inny charakter mają dalsze czynniki, mające wpływ na rozwój transportu morskiego w Polsce. Wśród nich na uwagę zasługują warunki obsługi tonażu w portach polskich. Aby te warunki spełniały światowe standardy, porty muszą dysponować nowoczesnym i wystarczającym w stosunku do aktualnych potrzeb potencjałem przeładunkowo-składowym.

Na rozwój portów morskich w sensie dodatnim lub ujemnym wpływają następujące czynniki³⁴:

- tempo i poziom rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i świata,
- wzrost międzynarodowej wymiany towarowej drogą morską i zmiany jej struktury wewnętrznej,
- zmiany w zakresie podatności transportowej ładunków,
- rosnące wymagania w zakresie szybkości i sprawności obsługi środków transportu w portach morskich,
- zasoby siły roboczej na rynku pracy,
- polityka państwa w zakresie transportu morskiego,

³³ Wynika to przede wszystkim z faktu, że nadzór właścicielski nad „spółkami portowymi” sprawuje minister właściwy do spraw Skarbu Państwa, a politykę portową prowadzi Minister Infrastruktury – nie może on jednak być wnioskodawcą o dotacje budżetowe dla podmiotów, które mu nie podlegają. (*Ibidem*).

³⁴ A. Andruszkiewicz: *Prognoza polskich portów morskich do roku 2000*. Instytut Morski. Gdańsk 1975, ss. 20 i 51; R. Łangowski: *Czynniki rozwoju europejskich portów morskich po II wojnie światowej*. Instytut Morski. Gdańsk 1972, ss.11-14; K. Misztal *Postęp techniczny w portach morskich*. Uniwersytet Gdański. Gdańsk 1975, ss. 58 i 30' oraz inni.

- konkurencja lub współpraca między portami morskimi.

Wymienione wyżej czynniki, mające istotny wpływ na rozwój portów morskich i wzrost ich zdolności przeładunkowej, można podzielić na dwie zasadnicze grupy. Pierwsza z nich to czynniki wewnętrzne, których oddziaływanie na porty może być modyfikowane polityką gospodarczą państwa na drodze administracyjnej, ekonomicznej i organizacyjnej. Przy obecnym stanie techniki na czoło wysuwają się warunki naturalne danego kraju. Druga grupa to czynniki zewnętrzne, leżące w sferze polityki zagranicznej państwa. Szczególnej uwagi wymagają problemy konkurencyjności i współpracy między portami, które wpływają również na rozwój poszczególnych portów w danym kraju.

Niedostateczny rozwój polskich portów morskich w trzydziestoleciu powojennym w konfrontacji ze znacznym wzrostem obrotów ładunkowych phz (z 22,1 mln ton w 1965 r. do 59,7 mln ton w roku 1978) i zwykłą jednostkową wielkością statków spowodował szereg perturbacji. Z jednej strony ograniczone możliwości naszych portów zmuszały handel zagraniczny do korzystania z usług relatywnie małych statków, co podnosiło koszty przewozów morskich, z drugiej zaś strony – ograniczenia nawigacyjne Bałtyku obligowały polskich armatorów do inwestowania w tonaż średni i mały³⁵. Najostrzejsza forma tych trudności wystąpiła w odniesieniu do dużych masowców³⁶ PŻM, które, zwłaszcza w latach siedemdziesiątych, narażone były na długie postoje na redach i przetrzymywanie pod wyładunkiem w związku z permanentnym niedotrzymywaniem norm wyładunkowych. Źródeł tych kłopotów należy się dopatrywać w wysokiej kapitałochłonności infrastruktury portowej³⁷ i stosunkowo długich cyklach inwestycyjnych, które w odniesieniu do zadań inwestycyjnych podejmowanych w portach polskich w latach 1962–1976 trwały od 15 do 94 miesięcy (średnio 42 miesiące).

Na szczęście w ostatnich dwunastu latach (1991–2003) obroty ładunkowe polskich portów morskich nie przekroczyły 52 mln ton w skali roku, co uchroni-

³⁵ W porównaniu z flotą światową, gdzie zbiornikowce osiągały wówczas wielkość jednostkową rzędu 500 000 DWT i pojawiły się masowce o nośności 200 000 ton, tonaż jednostkowy statków eksploatowanych wówczas przez naszych armatorów należy traktować jako średni i mały.

³⁶ Dzięki uruchomieniu 23 lipca 1975 r. bazy przeładunku paliw płynnych w Porcie Północnym duże zbiornikowce PŻM uzyskały możliwość sprawnej obsługi w tej bazie.

³⁷ Przykładem wysokiej kapitałochłonności infrastruktury portowej, w aspekcie przystosowania jej do obsługi dużych statków, jest współzależność między głębokością akwatorium portowego, a kosztami jego budowy, które ilustruje poniższe zestawienie:

Głębokość w stopach 20 25 30 35 40 45 50

Koszt w liczbach względnych 1,0 1,7 2,7 4,2 6,2 9,2 13,2

Źródło: T. Szczepaniak: *Organizacja i technika portów morskich*. WSE. Sopot 1968, s. 35.

ło te węzły transportowe od wspomnianych wyżej kłopotów, tj. przetrzymywania środków transportu, głównie statków.

Wracając do realiów działalności polskich przedsiębiorstw żeglugowych należy stwierdzić, że środki własne armatora, w tym również przeznaczone na finansowanie inwestycji, zależą w znacznym stopniu od sytuacji na rynku frachtowym i umożliwiają tylko określone tempo inwestowania. Przyspieszenie tego tempa jest możliwe przy wykorzystaniu środków obcych, nie leżących w dyspozycji przedsiębiorstwa armatorskiego. Wychodząc naprzeciw potrzebom armatorów w tym zakresie, na początku lat siedemdziesiątych wydano szereg aktów prawnych³⁸.

Dalszy postęp w dziedzinie inwestycji tonażowych przyniosła decyzja nr 72/74 Prezydium Rządu z dnia 5 lipca 1974 r. oraz wydane na jej podstawie wspólne zarządzenie Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Finansów nr 1/75 z dnia 2 stycznia 1975 r. w sprawie trybu i zasad kupna statków i ich wyposażenia pod zastaw hipoteczny. Uregulowania te umożliwiły armatorom użycie hipoteki kupionego statku jako zabezpieczenia spłaty uzyskanego kredytu.

Jak wykazała jednak praktyka, poważnym utrudnieniem w negocjacjach z kontrahentami zagranicznymi był brak w naszym ustawodawstwie jednolitej podstawy prawnej do ustanowienia zastawu na majątku armatora³⁹. W tej sytuacji Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego, pracująca nad nowelizacją kodeksu morskiego uznała, że są ważne argumenty przemawiające za rozwinięciem i modyfikacją w tym kodeksie problemu hipoteki morskiej. Pomijając pierwszą niewielką zmianę w przepisach o zastawie na statku z 1991 r. należy stwierdzić, że nowelizacja kodeksu morskiego dokonana w 1995 r. była poważnym krokiem w kierunku wyodrębnienia hipoteki morskiej z przepisów ogólnych o hipotece.

Nie wdając się w szczegóły można przyjąć, że nowa wersja kodeksu morskiego⁴⁰ dzięki rozszerzeniu hipoteki morskiej na statki w budowie, wprowadzeniu tzw. umowy o ustanowieniu hipoteki morskiej oraz dopuszczeniu do przeję-

³⁸ Mamy tu przede wszystkim na myśli uchwałę Rady Ministrów nr 168/70 z dnia 23 października 1970 r. o kredytowaniu dewizowym niektórych rodzajów importu z krajów kapitalistycznych, znowelizowaną uchwałą Rady Ministrów nr 43/71 z dnia 19 lutego 1971 r. oraz kolejną uchwałą Rady Ministrów nr 304/73 z dnia 29 grudnia 1973 r., które stworzyły sprzyjające warunki dla rozwoju importu inwestycyjnego.

³⁹ Na ten problem zwracała uwagę m. in. W. Rożnowska w artykule: *Zagadnienia finansowe importu statków z zabezpieczeniem hipotecznym*. *Technika i Gospodarka Morska* 1976, nr 7, ss. 390-391.

⁴⁰ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. kodeks morski (Dz. U. nr 138, poz. 1545) – weszła w życie 5 czerwca 2002 r. – trwają prace nad dalszymi zmianami w analizowanej ustawie.

cia w posiadanie przez wierzyciela hipotecznego statku obciążonego hipoteką i umożliwieniu mu jego sprzedaży, wyszła naprzeciw postulatam armatorów. Ponadto nowy kodeks morski umożliwił bankom zagranicznym i zagranicznym instytucjom finansowym zaspokajanie wierzytelności w walutach obcych, jeżeli hipoteka morska była wyrażona w tych walutach lub SDR (*Special Drawing Rights*), za pośrednictwem upoważnionego banku, wskazanego przez wierzyciela, co powinno ułatwiać naszym przedsiębiorstwom żeglugowym uzyskiwanie kredytów we wspomnianych bankach.

Jednak w aktualnych uwarunkowaniach pracy polskich armatorów na czoło czynników ograniczających rozwój ich flot wysuwa się niekorzystna sytuacja finansowa – wszyscy są bowiem poważnie zadłużeni z tytułu zaciągniętych w ubiegłych latach kredytów bankowych. Nie mają więc oni obecnie żadnych możliwości finansowania inwestycji tonażowych ze środków własnych. Co gorsza, coraz częściej występuje konieczność podejmowania przez nich negocjacji w celu uzyskania karencji bieżących płatności z tytułu zaciągniętych kredytów i ich oprocentowania. W tej sytuacji argumentowanie przez armatorów ich trudnej sytuacji finansowej wyjątkowo głęboką i długotrwałą depresją na rynku frachtowym, która zakończyła się dopiero w 2003 r. (obiektywne obniżenie rentowności), łągodziło tylko ujemną opinię potencjalnych kredytodawców o działalności przedsiębiorstwa, nie zachęcając ich natomiast do udzielania dalszych kredytów na inwestycje tonażowe.

Wreszcie w warunkach gospodarki rynkowej, przy obecnych trudnościach gospodarczych państwa, nie można też liczyć na szerszą pomoc budżetu w tym zakresie.

Podsumowanie

Reasumując, przeprowadzona weryfikacja czynników stymulujących i ograniczających rozwój transportu morskiego w Polsce pozwala na stwierdzenie, iż najtrudniejsze do pokonania są bariery finansowe. Wynika to przede wszystkim z wysokiej kapitałochłonności transportu morskiego i słabej kondycji finansowej polskich przedsiębiorstw żeglugowych i portowych pracujących w tej gałęzi transportu.

Negatywny wpływ na rozwój polskiego transportu morskiego miały również narastające z upływem lat dysproporcje w rozwoju poszczególnych składników szeroko rozumianej gospodarki morskiej Polski oraz swoista pogoń za premiowaniem eksportu. Na przykład osławione premie eksportowe dla polskiego przemysłu okrętowego poważnie ograniczały lokowanie przez naszych armatorów zamówień na tonaż w krajowych stocznicach.

Nie bez znaczenia były też widoczne opóźnienia w modernizacji potencjału przeładunkowo-składowego polskich portów morskich, zwłaszcza w odniesieniu do obsługi kontenerów.

Wreszcie istniała i dalej występuje trudna do wytłumaczenia inercja w podejmowaniu pilnych i ważnych dla transportu morskiego rozwiązań legislacyjnych. Losy wcześniejszego projektu ustawy o rejestrze żegluga międzynarodowej i perypetie z obecnym projektem ustawy o podatku tonażowym są dobitnym potwierdzeniem tej tezy. Z kolei przyjmowane i wdrażane akty prawne – na przykład cytowana ustawa z 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich – mimo permanentnej nowelizacji ciągle pozostawiają wiele do życzenia.

Literatura

1. Andruszkiewicz A.: *Prognoza rozwoju portów morskich do roku 2000*. Instytut Morski. Gdańsk 1975.
2. Burniewicz J.: *Założenia polityki morskiej państwa*. [w:] XII Sejmik Morski. Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju transportu morsko-lądowego Polski. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1997, ss. 47–63.
3. Christowa Cz.: *Porty morskie w dobie transformacji*. [w:] Morze elementem polskiej racji stanu. Konferencja naukowa. WSM. Szczecin 1999, ss. 53–65.
4. *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003.
5. *Euroafrica Linie Żeglugowe; pierwsza dekada 1991–2001*. Wyd. Foka. Szczecin 2001.
6. Falkiewicz R.: *Systemy finansowe portów i przedsiębiorstw żegluga morskiej*. Politechnika Szczecińska. Szczecin 1977.
7. Gronowski F.: *50 lat żegluga morskiej na Pomorzu Zachodnim*. [w:] XI Sejmik Morski. Powojenne półwiecze polskiej gospodarki morskiej. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1996, ss. 133–139.
8. Gronowski F.: *Polityka morska Polski na rozdrożu*. Zeszyty Naukowe WSM, nr 50. Szczecin 1995, ss. 5–12.
9. Gronowski F.: *Strategia i taktyka rozwoju transportu morskiego*. Technika i Gospodarka Morska 1980, nr 11–12, ss. 572–574.
10. *Informacja Rządu RP o stanie gospodarki morskiej*. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa październik 2003 [maszynopis].
11. Luks K., Szwankowski S.: *Transport morski w polityce transportowej państwa*. Novum. Płock 2001.
12. Łangowski R.: *Czynniki rozwoju europejskich portów morskich po II wojnie światowej*. Instytut Morski. Gdańsk 1972.
13. Majczyno J.: *Polska flota handlowa*. Wyd. Morskie. Gdynia 1960.
14. Misztal K.: *Postęp techniczny w portach morskich*. Uniwersytet Gdański. Gdańsk 1975.

15. Misztal K., Kuźma L., Szwankowski S.: *Organizacja i eksploatacja portów morskich*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 1994.
16. Plewiński L.: *Polska polityka transportu morskiego w dobie integracji z Unią Europejską*. Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Szczecin 2004.
17. *Polityka morska państwa – tezy i rola w jej realizacji Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej*. MTiGM. Warszawa 1995.
18. *Raport o stanie gospodarki morskiej. Synteza wraz z elementami strategii rozwoju gospodarki morskiej*. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa listopad 2002 [maszynopis].
19. Rożnowska W.: *Zagadnienia finansowe importu statków z zabezpieczeniem hipotecznym*. Technika i Gospodarka Morska 1976, nr 7, ss. 390–391.
20. Salmonowicz H.: *Baza Promów Morskich w Świnoujściu*. Technika i Gospodarka Morska 1996, nr 5, ss. 9–13.
21. Sójka Z.: *Korzyści gospodarcze i społeczne dostępu Polski do morza*. [w:] XI Sejmik Morski. Powojenne półwiecze polskiej gospodarki morskiej. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1996, ss. 43–53.
22. Sójka Z.: *Polski transport morski na tle współczesnej makrostrategii rozwoju kraju*. [w:] XI Sejmik Morski. Powojenne półwiecze polskiej gospodarki morskiej. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1996, ss. 155–160.
23. Szczepaniak T.: *Organizacja i technika portów morskich*. WSE. Sopot 1968.
24. Szwankowski S.: *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2000.
25. Waldziński D.: *Miejsce i rola samorządów lokalnych w polskiej polityce morskiej*. Politechnika Gdańska. Gdańsk 1999.
26. *World Bank port reform toolkit*. World Bank Transport Division. Washington 2001.
27. *Założenia strategii rozwoju portów morskich na lata 2002–2006*. Ministerstwo Infrastruktury. Warszawa 2002.
28. Żurek J.: *Uwarunkowania i kierunki rozwoju żeglugi liniowej w Polsce*. [w:] XII Sejmik Morski. Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju transportu morsko-lądowego Polski. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1997, ss. 125–141.
29. Żurek J., Kubicki J.: *Stan polskiej gospodarki morskiej w świetle raportu Banku Gdańskiego*. [w:] Powojenne półwiecze polskiej gospodarki morskiej. XI Sejmik Morski. Stowarzyszenie Civitas Christiana. Szczecin 1996.

Wpłynęło do redakcji w październiku 2004 r.

Recenzent

prof. zw. dr hab. Franciszek Gronowski

Adres Autora

*dr hab. kpt. ż.w. Leszek Plewiński
Akademia Morska w Szczecinie
Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Instytut Zarządzania Transportem
70-507 Szczecin, ul. Henryka Pobożnego 11*