

## CZY POLACY SĄ JESZCZE NARODEM MORSKIM? (Cz. 3.)

### DOKONANIA TRZECH SYSTEMÓW USTROJOWYCH: II RP, PRL i III RP

*„Polska nigdy nie będzie zjednoczona ani niepodległa, ani samodzielna gospodarczo i politycznie, ani szanowana w wielkiej rodzinie państw i narodów bez dostępu do morza i własnej floty.”*

Eugeniusz Kwiatkowski - zapisane w księdze „Daru Pomorza”.

Pozytywny kierunek rozwoju polskiej gospodarki morskiej i jego dynamika korespondowały z koniunkturą na rynku żeglugowym. Głównym problemem w systemie zarządzania gospodarką morską nadal była dwuwładza, merytoryczna i partyjna. Organizacje partyjne różnego szczebla ingerowały niemal w każdą decyzję, manipulowały systemami premiowania załóg, obsadami kadry na „lepszych” statkach i bardziej atrakcyjnych liniach żeglugowych, także wyjazdami na zagraniczne placówki itp. Budziło to zrozumiałą frustrację i psuło nastroje wśród załóg pływających i pracowników lądowych.

**Rok 1967 to okres wyjątkowych działań sił minowo-tralowych Marynarki Wojennej RP. Wielokrotnym tralowaniem sprawdzono stan bezpieczeństwa dla żeglugi z punktu widzenia zagrożenia minowego i innych pozostałości powojennych na wytyczonych torach wodnych i kotwicowiskach.**

W 1968 roku dyrektorem generalnym w ministerstwie, a szybko później wiceministrem, zostaje kpt. ż.w. Romuald Pietraszak, dotychczasowy dyrektor Gdańskiego Urzędu Morskiego. W 1969 roku Janusz Burakiewicz odchodzi do pracy w Ministerstwie Handlu Zagranicznego. Na swoje miejsce rekomendował Jerzego Szopę.

Mimo dobrej kondycji przedsiębiorstw w całej gospodarce morskiej, w społeczeństwie Wybrzeża rosło niezadowolenie, rosły koszty utrzymania, pogarszało się zaopatrzenie. W grudniu 1970 roku doszło do tragicznych w skutkach wydarzeń w Gdyni, połała się krew. Arogancja i cynizm władz politycznych sięgnęły szczytów.

Okres zwany dekadą gierkowską, zapowiadał się dla gospodarki morskiej, jako szczególnie pomyślny. Z opracowanej przez komisję rządową „Analizy zapotrzebowania gospodarki polskiej na paliwa płynne do 2000 roku”, wynikała konieczność podjęcia pilnych programów inwestycyjnych, w tym: budowy rafinerii, portu naftowego i floty tankowców. Było to podyktowane faktem fiaska rozmów z rządem ZSRR w sprawie zwiększenia dostaw do Polski ropy rurociągiem „Przyjaźń”. Decyzje o konieczności podjęcia tak dużych inwestycji na Wybrzeżu przypominały sytuację z lat dwudziestych ubiegłego stulecia, kiedy podejmowano decyzje o budowie portu w Gdyni.

Rozpoczęcie tych ważnych inwestycji poprzedziła wnikliwa i żmudna analiza ograniczeń nawigacyjnych w newralgicznym dla przewozów morskich rejonie Cieśnin Bałtyckich. Specjaliści Urzędu Morskiego, Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni i Marynarki Wojennej dokonali wnikliwego sprawdzenia map morskich i innych dokumentów hydrograficznych. Ich pozytywna wstępna ocena została potwierdzona pomiarami dokonanymi podczas eksperymentalnego rejsu dużego tankowca m/s „Zawrat”. Znaleźliśmy sposób na wytyczenie toru wodnego o bezpiecznej głębokości dla statków wchodzących na Bałtyk o zanurzeniu do 15 metrów. Następnym krokiem było szukanie najlepszego miejsca na Wybrzeżu dla bazy rozładunku tankowców. Wszelkie dogodne parametry posiadał rejon na wschód od Gdańska, zwany później Portem Północnym. Proste podejście, duże głębokości, swoboda manewru, brak zagrożeń lodowych i duży, niezagospodarowany teren przyległy były atutem tej lokalizacji.

Wstępne analizy i oceny specjalistów trzeba było przekuć w dokumenty, które staną się podstawą do rozpoczęcia inwestycji. Za zgodą władz duńskich zespół polskich specjalistów zaokrętowanych na statkach badawczych, dokonał setek pomiarów sondażowych badając szczegółowo głębokości oznaczonego akwenu. Określono charakterystyczne echa radarowe i na tej podstawie sporządzono mapę drogową dla statków - atlas radarowy Cieśnin Bałtyckich i szczegółową instrukcję postępowania w miejscach trudnych.

Dokumenty te pozwalały na prowadzenie bezpiecznej nawigacji dużych statków, także podczas słabej widzialności i w trudnych warunkach hydro-meteorologicznych. Niepodważalnym faktem jest, że to Polska otworzyła Bałtyk dla wielkich statków, nie tylko własnych, ale z całego świata. Dotąd żadne z państw leżących nad Bałtyckich nie było tym zainteresowane - Duńczycy mieli Kopenhagę, Szwedzi Goteborg, Niemcy Hamburg a Rosjanie Murmańsk.

Rozpoznana i wytyczona nowa droga dla wielkich tankowców wchodzących na Bałtyk przesądziła o lokalizacji Portu Północnego i rafinerii w Gdańsku. W ciągu kilku lat zbudowano najgłębszy port na Bałtyku. Uruchomienie działalności portowej nastąpiło 22 lipca 1974 roku. Razem ze starą częścią portu, Gdańsk stał się największym i najnowocześniejszym portem morskim na Bałtyku.

Równoległe z budową Portu Północnego trwały prace także w innych portach. W Świnoujściu rozbudowano wywrotnice wagonów i rozmrażalnie. Pogłębiono tor wodny, do portu mogły wchodzić masowce o nośności 70 tys. DWT. Gdynia wzbogaciła się o najnowocześniejszy terminal przeładunku kontenerów. Armatorzy włączali do eksploatacji kolejne, statki kierując je na linie żeglugowe do portów na wszystkich kontynentach. Łączna nośność statków Polskiej Marynarki Handlowej w 1976 roku przekroczyła 4 mln DWT. Rozbudowa potencjału produkcyjnego stoczni pozwalała budować statki coraz bardziej zaawansowane technicznie, o nośności ponad 100 tys. DWT. Do 1977 roku nasze stocznie wybudowały statki o łącznej nośności 10 mln DWT. Staliśmy się jednym z największych producentem statków morskich na świecie.

Równie dynamicznie jak flota handlowa rozwijało się rybołówstwo. Po zakończeniu połowów na Morzu Północnym kolejnym akwenem, na którym operowały trawlerzy przetwórcie był południowy Atlantyk i Pacyfik. Narastający protekcyjnalizm państw nadbrzeżnych w zawłaszczaniu coraz większych akwenów morskich wymuszał dużą elastyczność i ciągłe poszukiwania nowych łowisk. Z czasem gwarancję dostępu do atrakcyjnych łowisk dawały tylko umowy międzypaństwowe. W czerwcu 1970 roku podpisano porozumienie ze Stanami Zjednoczonymi w sprawie rybołówstwa na północno-zachodnim Pacyfiku i uregulowano prawo do połowów wzdłuż pacyficznego wybrzeża Kanady. W lipcu 1971 roku zawarto porozumienie z rządem Peru. Pacyfik stał się głównym łowiskiem polskiego rybołówstwa dalekomorskiego. W 1973 roku podjęto badania ichtiologiczne na Oceanie Indyjskim. W 1974 roku trawlerzy-przetwórcie „Dalmoru” wyruszyły na wody Alaski i Aleutów. Można powiedzieć, że nasza nowoczesna flota łowcza była wszędzie tam gdzie połowy były możliwe.

Budowa rafinerii i bazy przeładunku paliw w Porcie Północnym uruchomiła program budowy 6 dużych zbiornikowców, po 140 tys. ton DWT każdy. Budowę tych trudnych jednostek powierzono stoczniom japońskim i niemieckim. W kwietniu 1976 roku Do Portu Północnego wpłynął zbiornikowiec PŻM „Giewont II” z ładunkiem 126 tys. ton ropy. Był to pierwszy statek, z tak dużym ładunkiem na Bałtyku.

Budując nowoczesne porty, stocznie produkcyjne i remontowe stworzyliśmy pod koniec lat 70-tych największy na Bałtyku kompleks gospodarki morskiej. Prof. Andrzej Makowski rozważając czy w okresie PRL-u prowadzono politykę morską, stwierdza: „(...) z perspektywy czasu można oceniać, że pomimo braku pełnej suwerenności politycznej i powiązania z nieefektywną ekonomią obowiązującą w RWPG, Polska potrafiła realizować cele polityki morskiej nakreślone jeszcze w okresie II Rzeczypospolitej”.

Do głównych osiągnięć tej polityki prof. A. Makowski zalicza między innymi ekspansję floty handlowej i rybołówstwa morskiego, budowę i rozwój przemysłu okrętowego oraz ogromny postęp w rozwoju nauki i dydaktyki morskiej. Do tego należy także dodać, że osiągnięcia w rozwoju gospodarki morskiej istotnie oddziaływały na wzrost pozycji i prestiż Polski w licznych organizacjach międzynarodowych.

Po chwilowym ożywieniu gospodarki i poprawie nastrojów społecznych sytuacja w kraju zaczęła ponownie pogarszać się. W 1980 r. dokonano reorganizacji rządu. W miejsce Ministerstwa Żegluga powołano Urząd Gospodarki Morskiej w randze ministerstwa. Nowym kierownikiem resortu został Stanisław Bejger, doświadczony żeglugowiec. Jego zadaniem było powstrzymanie procesu spowalniania naszej działalności na morzu. Niestety, nie było to już możliwe. Coraz częstsze strajki w zakładach pracy i na kolei paraliżowały pracę portów, co zakłócało rytmikę połączeń żegluga. Strajk generalny i wprowadzenie stanu wojennego praktycznie zawiesiło działania w portach i na morzu.

Stan wojenny to utrata łączności armatorów z agentami zagranicznymi, a więc utrata zdolności kierowania flotą oceaniczną. W sytuacji silnej konkurencji na rynku żeglugowym i zachwianego zaufania kooperantów była to prosta droga do szybkiego upadku przedsiębiorstw żeglugowych. Napięta sytuacja w kraju pogarszała sytuację w portach i stoczniach. Nie potrafiono wypracować korzystnych rozwiązań dla floty łowczej, aby kontynuowała połowy po wprowadzeniu ograniczeń dostępności do łowisk przez państwa nadbrzeżne. Armatorzy zmuszeni zostali do opuszczenia swoich tradycyjnych łowisk i w konsekwencji pozbywania się statków, dla których zabrakło możliwości eksploatacyjnych.

W 1987 roku premier Zbigniew Messner likwiduje Urząd Gospodarki Morskiej. Sprawy gospodarki morskiej trafiły do Ministerstwa Transportu, Żeglugi i Łączności (administracja, porty, armatorzy i stocznie remontowe) i do Ministerstwa Rolnictwa (rybołówstwo morskie). Wraz z likwidacją urzędu skończyła się działalność polskiej gospodarki morskiej według zasad ekonomii.

#### Sporządzono bilans zamknięcia, jego ważniejsze pozycje przedstawiono niżej.

- morska flota handlowa pod polską banderą na koniec 1986 roku liczyła 261 statków, o tonażu 4231 tys. DWT, średni wiek statków floty liniowej wynosił 12,5 lat,
- zatrudnienie w przedsiębiorstwach żeglugi międzynarodowej wynosiło 18512 marynarzy i pracowników lądowych,
- Polska flota pokrywała wszystkie potrzeby transportowe zgłaszane przez handel zagraniczny, w strukturze przewozów morskich polskie ładunki stanowiły 35 %,
- wpływy dewizowe floty w 1986 roku. wynosiły 710 mln dolarów USA i ok. 60 mln rubli, nadwyżka dewizowa floty wyniosła 285 mln dolarów,

#### W zakresie rybołówstwa morskiego:

- *trzy przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich – „Dalmor” w Gdyni, „Gryf” w Szczecinie i „Odra” w Świnoujściu – eksploatowały 93 statki do połowów dalekomorskich, średni wiek statków 15.2 lat,*
- *bałtyckie przedsiębiorstwa rybackie - „Koga” z Helu, „Szkuner” z Władysławowa, „Korab” z Ustki, „BARKA” z Kołobrzegu i „Kuter” z Darłowa – posiadały 439 kutrów,*
- *w 1985 roku złowiono 650 tys. ton ryb morskich, a w 1986 roku 608 tys. ton,*
- *w 1985 roku na rynek krajowy dostarczono 257 tys. ton, a w 1986 roku 219, 4 tys. ton,*
- *wartość produkcji przemysłowej branży wynosiła 64.1 mld zł.*
- *wartość eksportu w 1986 r. wynosiła 111.7 mln dolarów i 2.2 mln rubli,*
- *rybołówstwo morskie zatrudniało 35 786 osób.*

## **CZY POLSKA JEST JESZCZE PAŃSTWEM MORSKIM?**

Okres po wyborach w 1989 r. określa się często jako czas przyśpieszonej transformacji ustrojowej. Wprowadzona w życie tzw. terapia szokowa wicepremiera prof. Leszka Balcerowicza wydawała się być bezpieczną dla gospodarki morskiej, od lat funkcjonującej w zgodzie z zasadami gospodarki rynkowej.

Jak to się, więc stało, że po kilku latach tej „kuracji” bandera polska praktycznie znikła z mórz i oceanów świata, przestało istnieć rybołówstwo dalekomorskie i bałtyckie, stocznie produkcyjne, przedsiębiorstwa usług morskich zaczęły balansować na krawędzi bankructwa i w końcu upadły, zaś porty nie osiągnęły dotąd dawnej świetności, ani w przeładunkach krajowych ani w tranzycie. Perturbacje w stoczniach dotknęły cały przemysł kooperujący, setki wyspecjalizowanych zakładów produkujących elementy wyposażenia niezbędne do budowy lub remontu statków.

Powodów takiego stanu rzeczy, obiektywnych i subiektywnych, jest wiele. Z pewnością jedną z głównych jest drastyczny spadek eksportu i importu, na który nałożyła się żywiołowa reorganizacja handlu zagranicznego prowadząca do likwidacji central handlu zagranicznego obsługujących poszczególne gałęzie przemysłu w zagranicznej wymianie towarowej. Odtąd każde przedsiębiorstwo, małe i duże, zwolnione z państwowego monopolu obsługi z zagranicą, rozpoczęło samodzielną działalność na rynku. Zniesiono także wymóg obligatoryjnego korzystania z usług polskich przewoźników.

Generalnie rzecz biorąc, założenie może i słuszne, choć poważnym błędem było tempo wprowadzanych zmian, zupełny brak możliwości dostosowania się podmiotów gospodarki do nowych warunków.

Dla wielu zakładów było to przysłowiowe rzucenie na bardzo głęboką wodę i skończyło się to dla nich klęską. Szybko okazało się, że teoria rozmija się z praktyką, jednym dano pełną, niczym nieuzasadnioną swobodę a innym (gospodarka morską) zaciśnięto gorset tamując możliwości funkcjonowania. Zrodziło to szereg patologii, których skutki odczuwamy do dzisiaj. Co najgorsze, pomimo wyraźnie artykułowanych, negatywnych sygnałów, kolejne ekipy rządowe nie podjęły żadnych działań naprawczych eliminujących błędy.

Stworzona w naszej gospodarce narodowej sytuacja doprowadziła do gwałtownego przerwania wewnętrznych powiązań kooperacyjnych, co szybko wykorzystwały firmy zewnętrzne, jakby przygotowane na taką sytuację. Działając bez żadnych ograniczeń na polskim rynku, firmy te, korzystając z różnych ulg i preferencji udzielanych zarówno w Polsce (zwolnienia podatkowe) jak i w kraju swojego pochodzenia (swoboda uzyskania dogodnych kredytów), stały się rywalami poza zasięgiem możliwości naszych przedsiębiorstw w walce o rynek. Tą sytuację, przede wszystkim w walce o rynek żeglugowy, połowy ryb morskich i produkcję statków obca konkurencja wykorzystwała w pełni.

Znosząc obowiązek korzystania z usług przewozowych polskich armatorów: Polskich Linii Oceanicznych, Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej przez polskich eksporterów i importerów, nie zatroszczono się o przyznanie ulg i preferencji dla naszych przedsiębiorstw żeglugowych, takich, jakie posiadali inni przewoźnicy. Jako przedsiębiorstwa państwowe armatorzy, porty i stocznie znalazły się w znacznie gorszej sytuacji niż prywatna i państwowa konkurencja z innych państw. Fałszywie rozumiana „niewidzialna ręka rynku” niosła spustoszenie i destrukcję w naszej gospodarce morskiej w niesamowicie szybkim tempie.

Polska bandera, ponad dwukrotnie droższa, stała się ciężarem a nie przywilejem dla naszej żeglugi. Utrzymanie statków w polskim rejestrze, z nadzieją, że państwo udzieli pomocy, tak jak robili to inni, okazało się niewybaczalnym i dramatycznym w skutkach błędem. W sytuacji, gdy przedsiębiorstwo armatorskie znalazło się na krawędzi bankructwa argument „patriotyczności” nie miał już żadnego znaczenia.

Istotny wpływ na tą sytuację miała też „polityka”, jaką prowadzono w Polskich Kolejach Państwowych. Główny wysiłek w przewozach kolejowych, skierowano nie na porty polskie, ale na połączenia z portami niemieckimi. Niewątpliwie kolejnym ważnym czynnikiem hamującym działalność portów i w konsekwencji działalność naszej floty były decyzje wstrzymujące remonty linii kolejowych do portów, odkładanie terminu budowy autostrady A1 północ-południe, a także brak zainteresowania tworzeniem dogodnych połączeń komunikacyjnych portów Trójmiasta z Królewcem, Białorusią, Litwą i Ukrainą.

Kardynalnym, nieodwracalnym już błędem było zobowiązanie się strony polskiej w negocjacjach przed wstąpieniem do Unii Europejskiej, do nie zwiększania w przyszłości liczby statków rybackich w krajowym rejestrze jednostek połowowych. To był wyrok odłożonej egzekucji na nasze rybołówstwo morskie. Oddaliśmy rynek zaopatrzenia ludności w morskie ryby tym, którzy kilkanaście lat temu z zazdrością patrzyli na nasze osiągnięcia. Jan Olszewski dyskusję w 2002 r. w Sejmie RP o stanie gospodarki morskiej nazwał „*dyskusją nad stanem spustoszenia*”. To niebywale trafne określenie.

Gospodarka morską od początku okresu transformacji ustrojowej jest źle zarządzana. Poddana sześciu reorganizacjom, rozczłonkowana i podporządkowana kilku przypadkowym resortom, kierowanym przez 11 ministrów nie była w stanie zachować swych pozycji.

**Marek J. TOCZEK**

Źródło:

- Romuald Pietraszek, Ryszard Pośpieszyński - Morskie sprawy Polaków, „Księga Floty Ojczyzny”, ISBN 83-89915-27-8;

Z portów niemieckich niewiele dalej niż z Gdyni, Gdańska czy Szczecina, ale niebywała szybkość obsługi naszych kolei na tym kierunku i „niewidzialna ręka rynku” robiły swoje, porty polskie stały puste. W tym czasie zarówno PKP jak i gospodarka morska (bez rybołówstwa) podlegała jednemu ministrowi, ministrowi Transportu i Żeglugi.

Resortem tym nigdy nie kierował specjalista z żeglugi, a kolejowe lobby zawsze było tam mocne. Takie krótkowzroczne, a nieodpowiedzialne działania sprowadzały polską żeglugę morską do roli floty dowozowej (krótkiego zasięgu). Dochody z takiej ograniczonej działalności żeglugowej (głównie małych i średnich statków) łączącej porty polskie z portami Niemiec i Holandii, nie były w stanie pokryć kosztów utrzymania całej floty. Padały kolejne połączenia liniowe, redukowano flotę wyprzedając statki.

Bez sprawnej infrastruktury komunikacyjnej na lądzie nie utrzyma się żaden port, to prawda znana na całym świecie. Te zaniechania skutkowały nie tylko utratą klientów krajowych, ale i całkowitym zanikiem tranzytu z północy na południe.

Podobne destrukcyjne działania obserwujemy także w rybołówstwie, zarówno dalekomorskim jak i bałtyckim. Kilkuletnie podporządkowanie tej branży Ministerstwu Rolnictwa było decyzją, jak się okazało całkowicie chybioną, doprowadziło do zaniku aktywności polskich jednostek na łowiskach. Urzędnicy w ministerstwie nie czując spraw morskich nie zatroszczyli się o przedłużenie w państwach nadmorskich naszych uprawnień do kontynuacji działalności gospodarczej na ich łowiskach, na których przebywało w gotowości do połowów 127 naszych trawlerów. Nie wykazano się także aktywnością podczas późniejszych negocjacji z Federacją Rosyjską, w sprawie udostępnienia łowisk na Morzu Beringa, ani z żadnym innym państwem, z którym utrzymywaliśmy korzystne relacje przed wprowadzeniem 200 milowej strefy wyłączności połowów. Nie udzielono nawet wymaganego wsparcia dla kilku prywatnych, polskich statków starających się o licencje na połowy w rejonie Falklandów.

Podobny, niski poziom zainteresowania przejawiano w ministerstwie sprawami rybołówstwa bałtyckiego. Unia Europejska, kierując się rzekomą potrzebą ochrony łowisk na Bałtyku, podjęła decyzję o zmniejszeniu ilości kutrów rybackich. Nie patrzono na zdolności połowowe jednostek tylko na ich ilość. **Tak pilnowane polskie interesy zaowocowały wymuszoną kasacją. Do 2005 roku wycofano z eksploatacji ponad 300 jednostek łowczych.** Były to kutry przystosowane głównie do połowu śledzi i szprotów, gatunków mniej wartościowych. Pozostawiono kutry do połowów dorsza stwarzając iluzję, że na tej działalności uda się utrzymać rentowność. Krótco później UE, z tych samych powodów wprowadza jednak limity połowów dorsza. **Pozwolono odławiać nam, pod rygorem surowych kar, tylko niewielką część tego, co łowiliśmy dotąd każdego roku.**

Ograniczenie ilości połowów dorsza, długie okresy ochronne tej ryby, unieruchomiły kutry w portach i piętrzyły problemy finansowe. Brak możliwości łowienia i zarabkowania wymusił w końcu podejmowanie przez szyprow drastycznych decyzji o rezygnacji z uprawiania zawodu i złomowaniu kutrów w zamian za określone, niewielkie rekompensaty finansowe.

Wobec braku jakiegokolwiek programu odnowienia lub modernizacji potencjału połowowego doprowadzono do sytuacji niemal całkowitej naszej nieobecności na łowiskach bałtyckich. A możliwości pomocy rybakom były. **Unijny program przeznaczal na restrukturyzację polskiej floty kutrów rybackich 93 mln zł. do wykorzystania do końca 2004 roku. Ale stosowne rozporządzenie wykonawcze minister wydał dopiero w styczniu 2005 roku i pieniądze przepadły.**

**Pomimo mocno zaawansowanego wieku kutrów (średnia 38 lat) nie wybudowano ani jednej nowej jednostki. Konsekwencją tych złowieszczych decyzji względem naszych rybaków bałtyckich jest sytuacja zanikania działalności gospodarczej także w portach i stocznjach rybackich na całym Wybrzeżu oraz ograniczenie przetwórstwa i podaży ryb do niewielkiej ilości, jaką kupuje się od rybaków innych państw bałtyckich.**

Czy ryby z Danii, Szwecji czy innych państw morskich smakują lepiej? Wątpię, my zamiast łowić ustawiamy się w sklepowe kolejki. Z ważnego producenta staliśmy się konsumentem. **Oddaliśmy rynek zaopatrzenia ludności w morskie ryby tym, którzy kilkanaście lat temu z zazdrością patrzyli na nasze osiągnięcia.**

Porównując wyniki polskiego rybołówstwa osiągnięte w 1975 roku – 817 tys. ton, w tym na Bałtyku 214 tys. ton, do wyników osiągniętych w 2005 roku - zaledwie 136 tys. ton, w tym 124 tys. ton na łowiskach bałtyckich, trzeba mówić głośno i wyraźnie: to niczym nieuzasadniony regres, to efekt niewybaczalnych błędów i nieskuteczności niekompetentnych urzędników, którym powierzono ważne sprawy państwa.

Na łowiskach mórz i oceanów obserwujemy systematyczny wzrost połowów ryb. W 1975 roku złowiono 56805 tys. ton, a w 2005 roku już 83298 tys. ton. Na Bałtyku połowy zmniejszyły się tylko nieznacznie i ich spadek nie był w żadnym przypadku rezultatem przełowienia łowisk. Nie było, więc uzasadnionych powodów by ograniczać, a tym bardziej rezygnować, z takiej formy gospodarowania na morzu.

Do dnia dzisiejszego nadal obowiązuje wszystkie państwa nadmorskie Konwencja o Prawie Morza, podpisana w 1982 roku, która przesądziła o nowym podziale części mórz i oceanów świata. Konwencja ta nie ograniczyła wielkości połowów ryb, nie sygnalizowała także zagrożenia przełowienia łowisk morskich, a więc w tym zakresie prawo międzynarodowe się nie zmieniło. Wszelkie ograniczenia takiej działalności na morzach i oceanach, mogą mieć tylko charakter dobrowolnego zobowiązania strony.

Trzeba wyraźnie powiedzieć, że nasze aktualnie bardzo małe korzyści z połowów ryb morskich wynikają z zupełnie innych przyczyn niż te, które oficjalnie podawano w publicznych debatach. Ten destrukcyjny proceder Ministerstwa Rolnictwa trwał nieprzerwanie do marca 2007 roku, kiedy to istniejące jeszcze szczątki polskiego rybołówstwa morskiego zostały włączone do utworzonego ponownie Ministerstwa Gospodarki Morskiej.

Sytuacja ekonomiczna polskich stoczni produkcyjnych od początku transformacji ulegała stałemu pogorszeniu. Dopłaty skarbu państwa do nierentownych, wymuszanych kontraktów (ok. 5.5 mld zł.) dla zagranicznych odbiorców, potraktowane zostały przez Komisję Europejską UE, jako nieuzasadniona i niezgodna z unijnym prawem pomoc. Zażądano by stocznie zwróciły udzieloną pomoc finansową.

Takie drastyczne stanowisko UE wymagało szybkich, merytorycznych negocjacji podjętych przez kompetentny organ władzy państwowej najwyższego szczebla. Chodziło tu przecież o ratowanie dziesiątek, jeśli nie setek tysięcy miejsc pracy. Był to okres koniunktury i stocznie miały pełen portfel zamówień. Pozostawienie tej sprawy w „zawieszeniu” prowadziło w prostej linii do bankructwa naszych stoczni. Czy podjęto niezbędne działania? Czy uzyskano satysfakcjonujące rezultaty?

Same stocznie nie miały takich pieniędzy, aby zwrócić je skarbowi państwa, nie istniał już także państwowy system finansowego zabezpieczenia produkcji statków. Nowych rozwiązań systemowych niezbędnych do finansowania produkcji statków prof. Balcerowicz nie przewidział.

Cykl produkcji statku to okres, co najmniej kilkunastu miesięcy, a należność za wybudowany statek stocznie zwykle otrzymywały dopiero po zakończeniu prób technicznych i przekazaniu jednostki do eksploatacji. Każda stocznia budowała równolegle po kilka jednostek, stąd przy braku systemu finansowania i małej przychylności obcych banków działających w Polsce szybko powstawały zatory płatnicze. Sygnał o kłopotach finansowych stoczni skutecznie wstrzymał potencjalnych klientów. Ta sytuacja stała się tematem sesji plenarnej Sejmu. Cóż z tego, posłowie zamiast szukać rozwiązań dla ratowania stoczni, zajęli się szukaniem winnych powstałego problemu i opracowaniem Białej Księgi.

Obawy przed gniewem stoczniovców, zdeterminowanych do walki o swoje miejsca pracy, a nie argumenty negocjatorów, skłoniły ekspertów UE do złagodzenia poprzedniego stanowiska. Zażądano przeprowadzenie daleko idącej restrukturyzacji i przygotowanie stoczni do prywatyzacji.

**Analizując ciąg dokonań reorganizacyjnych w stoczniach widać, że Programy prywatyzacyjne były oczkiem w głowie każdego rządu, więc nie ma, co się dziwić, że sprawy uzdrawiania systemu finansowania produkcji nie stały się priorytetem.** Sprowadzały się one do ograniczania potencjału i mocy produkcyjnych, co wymuszało sukcesywną redukcję zatrudnienia pracowników. Prowadziło to niestety do spadku produkcji i zrywania tradycyjnych powiązań kooperacyjnych. Jednym słowem, nie kijem go to pałką.

Podejmowane w dalszej konsekwencji próby prywatyzacji stoczni, robiono nieudolnie, kończyły się one w atmosferze korupcji i aferalnych oskarżeń. W końcu bezradny minister Skarbu Państwa ogłosił upadek przemysłu budowy statków morskich w Polsce.

Znamiennym przy tym jest fakt, że nie stworzono tego, co najprostsze – warunków do normalnej działalności produkcyjnej. Wspomnę tu o jednym: przez ostatnie 30 lat stocznie nie zbudowały ani jednego statku dla polskich armatorów, choć potrzeby były duże. Żaden rząd nie splamił się udzieleniem preferencji dla polskich armatorów, takich, jakie mieli inni u siebie. W stoczniach utrzymywano w dalszym ciągu niczym nieuzasadnione premie proeksportowe premiujące kapryśnych klientów z zagranicy. Polskie Linie Oceaniczne, Polska Żegluga Morska nie mogąc uzyskać pomocy w kraju budowały swoje statki w Hiszpanii, Francji, Japonii i Chinach, korzystając z przyznanych tam dogodnych kredytów.

**Jan Olszewski dyskusję w 2002 r. w Sejmie RP o stanie gospodarki morskiej nazwał „dyskusją nad stanem spustoszenia”. To niebywale trafne określenie.**

Analizując stopień realizacji polityki morskiej państwa przez kolejne rządy okresu transformacji wyraźnie widać przylegający do siebie ciąg nieudolności, niekompetencji i wręcz niechęci prowadzący do regresu branży. Żadna ekipa nie podjęła działań by wprowadzić w życie składane wcześniej obietnice wyborcze, nie powstały akty prawne i wykonawcze do głoszonych wcześniej strategii rozwoju. Takich programów, opracowanych przez specjalistów na zamówienie partii politycznych zabiegających o głosy wyborców, było, co najmniej kilka. Ale celem takiej inicjatywy było tylko zdobycie wyborców, a nie ratowanie pokoleniowego dorobku i chluby Polaków, ratowanie naszej aktywności na morzu.

**W raporcie o stanie gospodarki morskiej, opracowanym ostatnio przez Ministerstwo Infrastruktury czytamy: „(...) w końcu 2001 roku pod polską banderą eksploatowane były jedynie 22 statki, a krajowe przewozy morskie w ciągu 10 lat obniżyły się o ponad 20 %. Polskimi statkami przewożono zaledwie 35% eksportu i 15% importu polskiego handlu zagranicznego.”**

Argumentem ich tak niskiego poziomu wykorzystania było stwierdzenie, że są za drogie. To argument względny, a ocena nie jest prawdziwa, bo **to nie armatorzy, nie porty, jako przedsiębiorstwa państwowe ustanawiały zawyżone podatki stawki opłat, a minister finansów. Inni, obcy przewoźnicy takich obciążeń nie mieli, więc byli tańsi.**

W okresie poprzedzającym wejście Polski do UE rząd premiera Leszka Millera nie wprowadził żadnych instrumentów prawnych i finansowych (m. in. reform podatkowych i prawnych) sprzyjających efektywności gospodarowania przez armatorów. Nie dokonano tego do dzisiaj. W okresie od 1998 r. do 2005 r. przeprowadzone wielokrotnie kontrole NIK-u negatywnie oceniały działalność kolejnych rządów RP, w tym ministrów właściwych do spraw gospodarki morskiej, finansów i skarbu państwa. Kierowane stosowne wnioski do prezesów Rady Ministrów niestety nie spowodowały podjęcia działań naprawczych. Sporządzony raport za okres 2002-2004 jest druzgoczący – jednoznacznie stwierdza, że nie wykorzystano posiadanych możliwości rozwojowych dla gospodarki morskiej. Do raportu załączono długą listę zaniechań i skutków, do jakich one doprowadziły. Jak dotąd dokument ten nie wywołał żadnych reakcji.

Państwo nasze posiada nadal ogromny potencjał naukowo-badawczy związany z działalnością morską. Nasi eksperci, naukowcy – dydaktycy, współtwórcy minionych sukcesów, nadal są cenieni na całym świecie, dlaczego odsunięto ich od procesów decyzyjnych w Polsce, dlaczego nie uczestniczą w naszym życiu publicznym?

Działalność gospodarcza na morzu nie może być prowadzona z doskoku, byle jak, bez wyraźnie określonej strategii państwa, strategii wybiegającej daleko w przyszłość. Długość jednej kadencji prac rządu to mniej niż czas trwania inwestycji morskiej, portu, statku czy innych. Armatorzy kupując nowe statki precyzyjnie określają ich eksploatację na 15-20 lat i w takim dystansie czasu sporządzają umowy na przewozy.

**W okresie III RP, szczególnie na początku w tzw. okresie transformacji ustrojowej, zabrakło kontynuatorów wspaniałego dzieła, jakim był marsz Polaków na morza i oceany. Pojawili się ludzie bez morskiego instynktu, bez nawyków kontynuacji tego, co wielkie i zaszczytne, nie brakowało zaś osobników z przeogromnym talentem do destrukcji.**

Co jest faktycznym powodem, w czym to było interesie, że pozbawiono setki tysięcy ludzi szans uprawiania swojego zawodu, swojej pasji? Dlaczego musieli wyjechać z kraju, dlaczego mogą pracować tylko za granicą, u obcych a nie mogą w Polsce, by przysparzać Ojczyźnie dochodów i uczestniczyć w jej rozwoju?

Wszyscy kolejni kierownicy naszego życia gospodarczego w swoich expose używali wielu słów o suwerenności, niezależności w gospodarce, ale żaden nie odniósł się do spraw morskich, które tą suwerenność zabezpieczają.

**„Polska szła ku upadkowi i dezorganizacji, ilekroć państwo i społeczeństwo zapominało o swych wielkich zadaniach na morzu.”**

Czy w obecnej sytuacji można liczyć, że dawne dobre czasy powrócą i nadal będziemy mogli dumnie patrzeć na biało-czerwoną banderę? **Przytoczę słowa wielkiego Polaka Eugeniusza Kwiatkowskiego zapisane w Księdze Pamiątkowej „Daru Pomorza”:**

**„Polska nigdy nie będzie zjednoczona ani niepodległa, ani samodzielna gospodarczo i politycznie, ani szanowana w wielkiej rodzinie państw i narodów bez dostępu do morza i własnej floty.”(...)**

**Naszym podstawowym problemem jest brak ciągłości polityki morskiej państwa. Gospodarka morska od początku okresu transformacji ustrojowej jest źle zarządzana, poddana sześciu reorganizacjom, rozczłonkowana i podporządkowana kilku przypadkowym resortom, kierowanym przez 11 ministrów nie była w stanie zachować swych pozycji.**

Problemem jest nadzór właścicielski, szczegóły wykazał raport NIK-u. Doświadczenia minionych 90 lat pokazują, że bez pomocy państwa i aktywnej polityki rządu, rozwój tej gałęzi gospodarki nie ma niestety większych szans. Nie chodzi tu o pompowanie pieniędzy w nierentowne przedsięwzięcia. **Po prostu w Polsce nie ma prywatnego, rodzimego kapitału, który można by zainwestować w żeglugę, porty i w stocznie. Obcy kapitał nie jest zainteresowany finansowaniem konkurencji, woli tu szukać rynków zbytu.**

Co roku obchodzimy kolejną rocznicę powrotu Polski nad morze. Pamięć ta świadczy, że Polacy doceniają znaczenie morza dla Polski. Pobieżny przegląd naszych dokonań i nabyte doświadczenia w budowaniu współczesnej polskiej gospodarki morskiej, w trudnych i złożonych warunkach politycznych i gospodarczych, dowodzi, że potrafimy czerpać korzyści z uprawy morza.

Trzeba tylko stworzyć niezbędne, równoprawne warunki do działalności, takie, w jakich działają inni armatorzy i przedsiębiorcy, wówczas pojawią się polskie statki a być może przyciągniemy pod polską banderę także innych. Rozwój floty, tak jak dawniej, stopniowo ożywi inne branże gospodarki morskiej. Rzecz jasna trzeba wyciągnąć wnioski z okresu naszej zapaści, aby sytuacja już nigdy się nie powtórzyła.

Chciałbym mieć przekonanie, że w końcu polscy wyborcy staną się mniej pobłażliwi i krzykną „sprawdzam!”. Dość już tolerancji dla szkodników zarówno ze środka, z prawej jak i lewej strony sceny politycznej. Dotąd żadna ekipa (partia, koalicja) sprawująca władzę w państwie od 1989 roku nie rozliczyła się rzetelnie przed suwerenem ze swoich dokonań. A z roku na rok w państwie, w polskich rodzinach, jest coraz gorzej. Jak długo miliony dadzą się zwodzić garstce bezideowych cwaniaków z ich pseudo programami wyborczymi, czy niewprowadzonymi w życie reformami?

Stajemy się skansenem Europy, państwem bez przyszłości, narodem, który aby przeżyć wysyła masowo swoje młode, wykształcone pokolenie do obcych. Najwyższy czas by wreszcie skończył się ten chocholi taniec, pseudo wybory, premiowanie mniejszego zła spośród politycznej miernoty. Polacy nie zasłużyli sobie na taki los, na takie traktowanie. **Nie wolno nam dłużej kierować się iluzją, nie wolno kandydatów do najwyższych władz w państwie wybierać w sposób, jaki nam utrwalono, w blasku discopolo, pudru i fleszy, sondażowych słupków popularności i medialnej, merytorycznej próżni. Wybory władz państwowych to decyzja - jak chcemy żyć, a nie, co chcemy słuchać.**



Szanowni rodacy, najwyższa pora na myślenie, do czego taka tolerancja, lub raczej bezmyślność, nas doprowadzi. Będziemy sami sobie winni jak nie zmienimy swoich kryteriów oceny polityków i ich partii. W Polsce trzeba sięgnąć po fachowców, tak jak chociażby w 1945 roku sięgnięto po Eugeniusza Kwiatkowskiego by uruchomił nasze działania na morzu. Tylko kompetencje winny dzisiaj przesądzać o wyborze kandydata do władz państwowych, nie styropianowe, często wątpliwe zasługi. Szukajmy, więc, póki jeszcze nie za późno takich osób, prezentujmy ich dorobek i słuchajmy tego, co proponują, bądźmy cierpliwi i odporni na podszepty politycznych partaczy.

**Sprawowanie władzy na urzędach państwowych to zaszczyt i przywilej, ale też odpowiedzialność przed suwerenem, jakim jest naród. Traktowanie władzy państwowej, jako partyjny łup i synekura dla wiernych sympatyków, prędzej czy później skończy się przed trybunałem. Takie prawo stosują wszystkie demokracje w cywilizowanym świecie.**

*Marek J. TOCZEK*