

Różne punkty widzenia, jeden cel: rozwój Pomorza!

DRODZY CZYTELNICY!

Chyba wszyscy zgodzimy się, że gospodarka morską wymaga poważnej debaty nad wizją swojego rozwoju. Kluczowym wydaje się pytanie o jej rolę za 10, 20 lat? Czy będzie ona motorem rozwoju gospodarczego i pionierem innowacyjności, czy jednak jej czas już przeminął?



Jan Szomburg, Jr.
redaktor prowadzący PPG

Są one dla nas nie mniejszym rywalem niż przedsiębiorstwa europejskie. Można śmiało postawić tezę że to one mają tu największą do powiedzenia. Wystarczy spojrzeć na udział w światowej produkcji okrętowej, Europa – 9,3%, Republika Korei – 38,4%. Sytuacja ta nie bierze się z nikąd, jest odzwierciedleniem realnego poziomu konkurencyjności. Jeżeli spojrzeć na wartość produkcji stoczniowej liczoną na jednego zatrudnionego to wskaźnik ten dla Polski wynosi 45 tys. euro, dla Europy ogółem przyjmuje wartość 172 tys. euro, a w przypadku Korei jest to już 313 tys. euro. Abstrahując jednak od ogólnego poziomu konkurencyjności warto zastanowić się nad poszczególnymi działami produkcji stoczniowej. O ile

Kto czyta „PPG”?

- Aktywni Pomorzanie
- Samorządowcy
- Urzędnicy
- Politycy
- Naukowcy
- Ludzie biznesu
- Ludzie mediów
- Ludzie młodzi

„PPG” trafia do 1000 najważniejszych osób w regionie – wspieramy tworzenie się prawdziwych pomorskich elit

prawdopodobnie nie ma sensu konkurować z Koreańczykami w zakresie budowy kontenerowców, to już podwykonawstwo dla zachodnioeuropejskich stoczni w zakresie budowy statków pasażerskich czy militarnych może być realną opcją. Warto tutaj zaznaczyć iż produkcja tych pierwszych przypuszczalnie wiąże się z przewagami w zakresie lepszemu zrozumieniu potrzeb pasażerów (funkcjonalność, architektura), którymi są osoby głównie z zachodniego kręgu kulturowego oraz obecności rodzimych armatorów (w ich posiadaniu jest około 40% światowego tonażu). Poza tym pozostają obszary takie jak recykling czy remonty statków, a także produkcja jednostek wyspospecjalistycznych z zakresu floty *offshore* (m.in. platformy wiertnicze). Niewykluczone jest również, iż posiadanie dużych zasobów w zakresie produkcji okrętowej (wykwalifikowanej kadry, terenów stoczniowych) może otwierać zupełnie odmienne od tradycyjnych możliwości ich efektywnego zastosowania. Jeżeli w Europie rozpocznie się silna koniunktura w obszarze np. energetyki i gwałtownie wzrośnie popyt na „obróbkę” wielkogabarytowych elementów ze stali to posiadanie aktywnego potencjału w tym zakresie może spowodować, iż będziemy głównym adresem pod który będą pukać przedsiębiorstwa z tych branż.

Wymiar globalny jest również niezmiernie istotny w kontekście rozwoju dużych portów morskich. Obecnie największymi

	GT	% w globalnym GT
Republika Korei	26,1	38,4
Japonia	18,6	27,4
Chiny	13,7	20,1
Europa	6,3	9,3
Pozostali	3,3	4,8

Liderzy światowej produkcji okrętowej w 2008r. w mln GT (gross tonnage – pojemność brutto)

Źródło: Opracowanie Marek Błus na podstawie World Shipbuilding Statistics, Lloyd's Register, Fairplay.

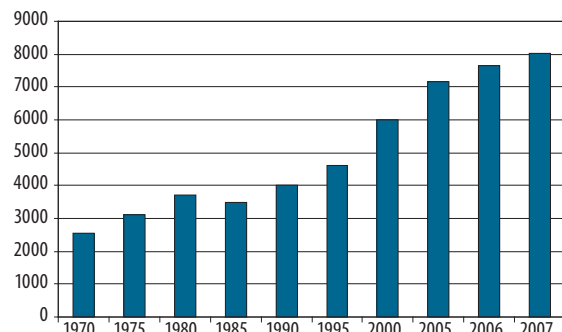
W „PPG” prezentujemy opinie

- Aktywnych Pomorzanie
- Największych autorytetów z różnych dziedzin
- Osobistości takich jak **Lech Wałęsa** – były Prezydent RP, **Jerzy Buzek** – były Premier, **Przewodniczący Parlamentu Europejskiego**, **Danuta Hübner** – Przewodnicząca Komisji Rozwoju Regionalnego Parlamentu Europejskiego czy **Katarzyna Hall** – obecna Minister Edukacji Narodowej
- Ludzi młodych

Szukamy nowych, ciekawych opinii, jesteśmy otwarci na różne środowiska, pokazujemy ludzi o niekonwencjonalnych poglądach

portami świata, są te mieszczące się w południowo wschodniej Azji – aż 7 z nich uplasowało się w pierwszej dziesiątce największych portów świata. Jeżeli dodać do tego główne trasy handlu drogą morską: południowo wschodnia Azja – Europa oraz południowo wschodnia Azja – USA to widać ewidentnie, że ich rozwój jest silnie uzależniony od potencjału kupieckiego i pozycji konkurencyjnej otaczających je gospodarek. Jakże zatem potencjały są w zasięgu pomorskich portów? Konkurowanie o miano międzynarodowego *hub-u* kontenerowego z Hamburgiem i obsługą gospodarek Europy Zachodniej raczej nie wchodzi w grę. Jednakże odwrócenie obecnej sytuacji, w której to Hamburg jest największym portem kontenerowym obsługującym polską wymianę handlową jest w zasięgu ręki. Wyzwanie to wymaga jednak zintegrowanego podejścia uwzględniającego zarówno kierunki rozwoju portów, jak i infrastruktury lądowej łączącej porty z kluczowymi ośrodkami gospodarczymi w Polsce. Warto się jednak zastanowić czy nie pójść dalej i nie myśleć już teraz o utworzeniu sobie drogi do obsługi morskiej takich krajów jak Słowacja, Węgry, Ukraina czy Białoruś. Nie ma tam jeszcze dużego potencjału gospodarczego lecz znaczna liczba ludności i spodziewany wzrost znaczenia gospodarczego w przyszłości sugerują, iż już dziś warto prowadzić świadomą i zintegrowaną politykę w tym zakresie.

Mam nadzieję, iż debata, która odbywa się na łamach „Przeglądu” przyczyni się do głębszej refleksji nad przyszłością gospodarki morskiej w regionie. Globalna perspektywa pozwala wyostrzyć myślenie kategoriami długofalowych i trwałych przewag konkurencyjnych, które będą decydowały o naszej pozycji za lat 10 i 20. Ich zrozumienie powinno pozwolić nam lepiej wpisać się w międzynarodową układankę i odnieść sukces na miarę naszych przecież niemałych ambicji i możliwości.



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD)

Co oferuje „PPG”?

- Innowacje społeczne i gospodarcze
- Najciekawsze pomysły i rozwiązania
- Opinie wybitnych autorytetów
- Pogłębioną analizę regionu
- Bieżące informacje gospodarcze

„PPG” to regionalna agora – miejsce aktywnej debaty o sytuacji Pomorza oraz możliwościach i kierunkach jego rozwoju

Chociaż oddaleni o tysiące kilometrów, o zamówienia na produkcję statków, konkurujemy ze stoczniami koreańskimi.



Pomorski Przegląd Gospodarczy

Temat wydania: **Gospodarka morska**

dr Janusz Lewandowski

Przejdźmy od słów do czynów

kpt.ż.w. Marek Błuś

Przyszłość polskich stoczni

dr Paweł Antonowicz, dr Alicja Antonowicz
Flota offshore – szansa polskiego przemysłu okrętowego?

Ireneusz Ćwirko

Chcemy mieć wolną rękę

Jarosław Flont

Sztuka znalezienia niszy

prof. dr hab. Andrzej S. Grzelakowski

Wizje i strategię rozwoju polskich portów morskich

dr Tomasz Brodzicki

Nie odwracamy się od morza

dr Ryszard Strzyżewicz

Po pierwsze, infrastruktura

Janusz Jarosiński

Konkurencja jest pożądana

Romualda Białkowska

Idziemy w kierunku handlu i turystyki

prof. dr hab. inż., kpt.ż.w. Stanisław Gućma,

dr inż., II of. mech. Przemysław Rajewski

Przyszłość szkolnictwa morskiego

dr inż. Leszek Wilczyński

Jakich badań potrzebuje polska gospodarka morska?

Michał Graban

Czy gospodarka morska ma jeszcze znaczenie dla Pomorza?

Marita Koszarek

Ile morza w strategii UE dla regionu Bałtyku?

Damian Trawicki

Najważniejsi partnerzy są najbliżej, czyli o wyższości Finlandii nad Chinami

Anna Hildebrandt

Międzynarodowy handel morski

Przemysław Susmarski

Pracujący w przemyśle stoczniowym – diagnoza stanu obecnego i analiza trendów

dr Maciej Tarkowski

Sytuacja gospodarcza województwa pomorskiego w I kwartale 2009 roku

PRZYSZŁOŚĆ POLSKICH STOCZNI

kpt.ż.w. Marek Błuś

Ośrodek Szkolenia Ratowniczego Akademii Morskiej w Gdyni

Czy będziemy budowali w Polsce statki? Czy w pustych dzisiaj stocznjach odrodzą się miejsca pracy? Żeby odpowiedzieć na te pytania, trzeba najpierw zastanowić się nad innymi kwestiami. Na przykład, kto – czyli jaki kapitał – będzie te statki budował i dla kogo? A jeśli znajdziemy odpowiedź, pojawia się następny problem: jak długo takie rozwiązanie będzie funkcjonalne?

Co do jednego mamy pewność – żadna z naszych stoczni nie znalazła branżowego nabywcy, czyli takiego, który wie, po co kupuje nowy zakład i jak w nim gospodarować. Jest to sygnał niepokojący i w zasadzie bez precedensu. W ciągu minionych dwóch lat 20 europejskich stoczni zmieniło właścicieli, ale wszystkie transakcje – z wyjątkiem sprzedaży Stoczni Gdańsk – dokonały się wewnątrz branży. Największe

i najgłośniejsze było przejęcie przez koreańską grupę STX większości aktywów koncernu Aker Yards (15 stoczni, w tym 13 w Europie).

Od tego zagadnienia, czyli przewodniej roli koreańskiego kapitału w światowym budownictwie okrętowym, trzeba zacząć. Po pierwsze, Republika Korei jest największym producentem statków na świecie; po drugie, jest ich największym eksporterem, z ponad 50-procentowym udziałem w światowym obrocie transgranicznym (Japonia eksportuje tylko około 35 proc. budowanego tonażu, a eksport Danii i Tajwanu liczy się w promilach). Wskaźniki te rosną – i będą rosły szybko w najbliższych latach – jeśli spojrzymy na statystykę z perspektywy własności. Kapitał koreański jest obecny w ChRL, dominuje w przemyśle okrętowym Finlandii, Francji (w sektorze cywilnym) i Rumunii (przed STX wszedł tam Daewoo). Koreańczycy „rozkręcają” swoje stocznie na Filipinach i w Wietnamie, więc te dwa kraje wyparły Niemcy i Polskę z 4. i 5. miejsca w rankingu portfeli zamówień. (czytaj dalej www.ppg.gda.pl)

PO PIERWSZE, INFRASTRUKTURA

dr Ryszard Strzyżewicz

prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

Leszek Szmidtke: W tym pokoleniu macie wiele wspólnych problemów, przede wszystkim fatalny dostęp do portów od strony lądu. Zarządy portów nie przyspieszą budowy autostrady A1 czy remontu linii kolejowej E65. Dlaczego kolejnym rządowi brakuje woli rozwiązania tego problemu?

Ryszard Strzyżewicz: Jeżeli spojrzymy wstecz, to ostatnie 20, 30, a może nawet więcej lat pokazało, że jesteśmy krajem lądowym. Ponad 500 kilometrów wybrzeża i cztery duże porty – to się nie przekłada na takie rozumienie morza jak w Holandii, Belgii czy Wielkiej Brytanii. W Polsce gospodarka morska ma charakter rezydualny w stosunku do reszty gospodarki. Jednym z efektów takiego podejścia jest słabe powiązanie drogowe i kolejowe portów z resztą kraju. Nawet nie wspominam o śródlądowym transporcie wodnym. (...) Natomiast zachodnioeuropejskie porty w znacznym stopniu swój kontakt z zapleczem opierają na transporcie rzeczonym. Rzeczywiście, nie widziałem jakiejś determinacji u kolejnych rządów by poprawić tę komunikację. Proszę się więc nie dziwić, że zachodnia część Polski lepiej jest skomunikowana z portami niemieckimi, holenderskimi i belgijskimi. (czytaj dalej www.ppg.gda.pl)

KONKURENCJA JEST POŻĄDANA

Janusz Jarosiński

prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

Leszek Szmidtke: Czy wasze „partyzanckie” działania są skutkiem tego, że brakuje szerszych działań, czegoś, co można nazwać polityką morską państwa?

Janusz Jarosiński: Nasze działania są oczywiście ważne. Jednak niewiele zrobimy bez wpisywania się w ogólną politykę transportową państwa. Ważny jest rozwój infrastruktury drogowej, kolejowej, polityka przewoźników. Jednocześnie ważne są tendencje na rynku żegludowym, to, jakie statki będą obsługiwały połączenia. Tylko gdy spojrzymy na te składowe razem, trafimy z naszymi inwestycjami. Jednym z największych osiągnięć w minionych latach była budowa terminalu ro-ro w gdynińskim porcie. Wcześniej zebrałiśmy pod jednym dachem armatorów, spedycytorów, eksporterów papieru i zapytaliśmy, czego potrzebują. (...) Słuchamy rynku i analizujemy jego sygnały. W lipcu podpiszemy umowy i jestem pewien, że znajdą się dzierżawcy, a później zabierzemy się za budowę drugiego magazynu. To będą początki centrum logistycznego. Kiedy zaczniesz się wzrost, musimy być przygotowani. (czytaj dalej www.ppg.gda.pl)

WIZJE I STRATEGIE ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH

prof. dr hab. Andrzej S. Grzelakowski

kierownik Katedry Systemów Transportowych Akademii Morskiej w Gdyni

(...) Polskie porty morskie, aczkolwiek zaliczane do kategorii A w Unii Europejskiej, mają w skali europejskiej wybitnie regionalny – głównie bałtycki – charakter. To przede wszystkim region Morza Bałtyckiego (RMB) stanowi obszar ich zaplecza i przedpola i to on generuje gros strumieni masy towarowej i ruchu pasażerskiego przechodzących przez największe polskie porty morskie. Nośnikiem wzrostu przewozów towarowych w RMB są jednakże, i pozostaną, głównie przewozy morskie w relacjach wschód – zachód, tj. Europa Północno-Zachodnia – Rosja i Daleki Wschód oraz vice versa: Rosja – kraje basenu Morza Północnego. Przewozy wewnątrzbałtyckie, szczególnie w relacjach północ – południe, po okresie dynamicznego wzrostu po akcesji Polski i tzw. krajów bałtyckich do UE, zaczęły się powoli stabilizować po latach 2012–2013. (...)

Ponadto, już w niedalekiej perspektywie, w wyniku postępującego globalnego ocieplenia powinny zostać uruchomione z Europy połączenia morskie północno-wschodnie na Daleki Wschód i północno-zachodnie do Kanady i USA. Zmieni to zasadniczo dotychczasowy układ przepływu strumieni masy towarowej przemieszczanej w relacjach lądowo-morskich w Europie Północnej, prowadząc do znacznej marginalizacji RMB. (czytaj dalej www.ppg.gda.pl)

PRZEJDŹMY OD SŁÓW DO CZYNÓW

dr Janusz Lewandowski

poseł do Parlamentu Europejskiego, wiceprzewodniczący Komisji Budżetowej

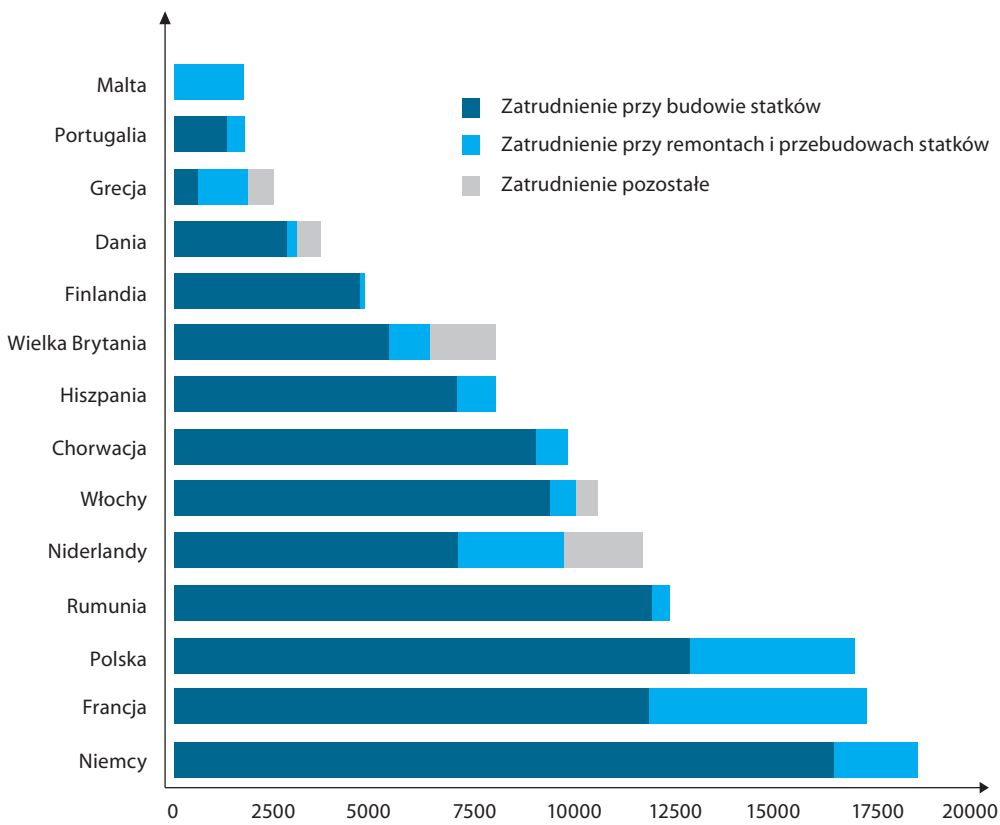
Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

Leszek Szmidtke: Na najważniejsze zadania z programów spójności w basenie Morza Bałtyckiego w latach 2007–2013 zostanie przeznaczonych 50 mld euro. Wcześniej informacje o środkach na nowe cele się nie pojawiały. Skąd zatem te pieniądze i czy po 2013 roku unijne państwa nad Bałtykiem będą mogły liczyć na takie dodatkowe wsparcie?

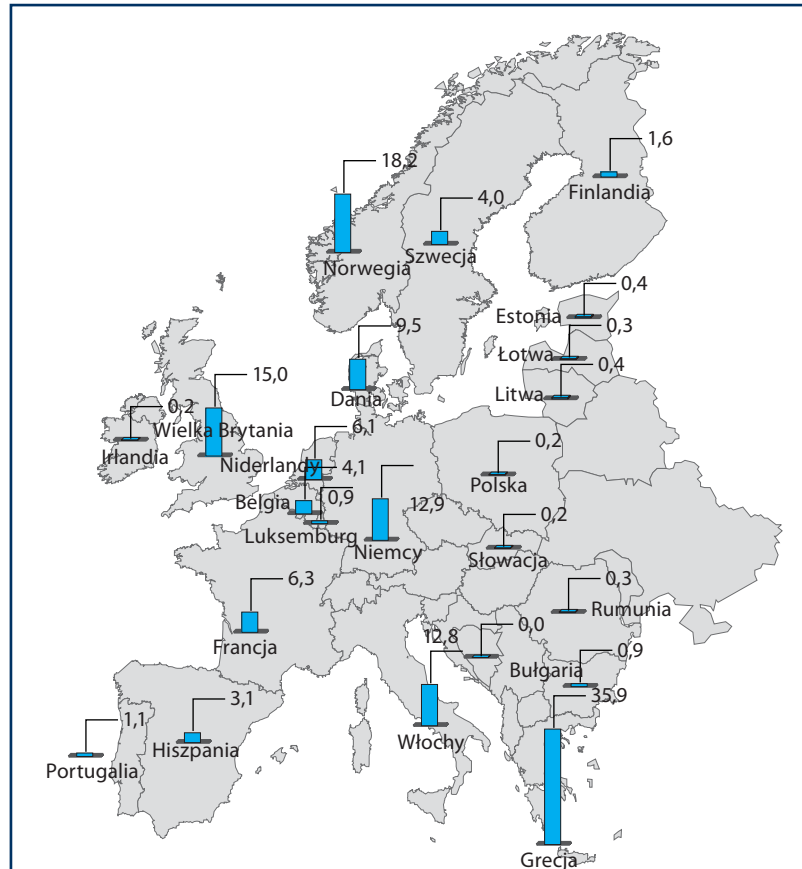
Janusz Lewandowski: Opracowana strategia ma duże znaczenie, gdyż Bałtyk został wreszcie uznany za ważną część Unii Europejskiej. Do tej pory uprzywilejowane były państwa leżące nad Morzem Śródziemnym – zarówno prestiżowo, jak i w unijnym budżecie. Wspomniana przez pana kwota nie jest jakimś dodatkowym zastrzykiem pieniędzy, to po prostu efekt zliczenia przez komisarz Danutę Hübner wszystkich środków budżetowych związanych z Morzem Bałtyckim. Prawdopodobnie nie będzie problemu z powiększeniem tak pojętej alokacji już po 2013 roku. Natomiast istotniejsze są specjalne środki dla obszaru bałtyckiego. Po 2010 roku powinniśmy już znać wielkość odrębnej linii finansowej, a nie tylko zliczenie środków budżetów różnych krajów. Dla mnie przełomowe jest zrozumienie w Brukseli, że Morze Bałtyckie stało się wewnętrznym morzem Unii Europejskiej. (czytaj dalej www.ppg.gda.pl)

Pomorski Przegląd Gospodarczy

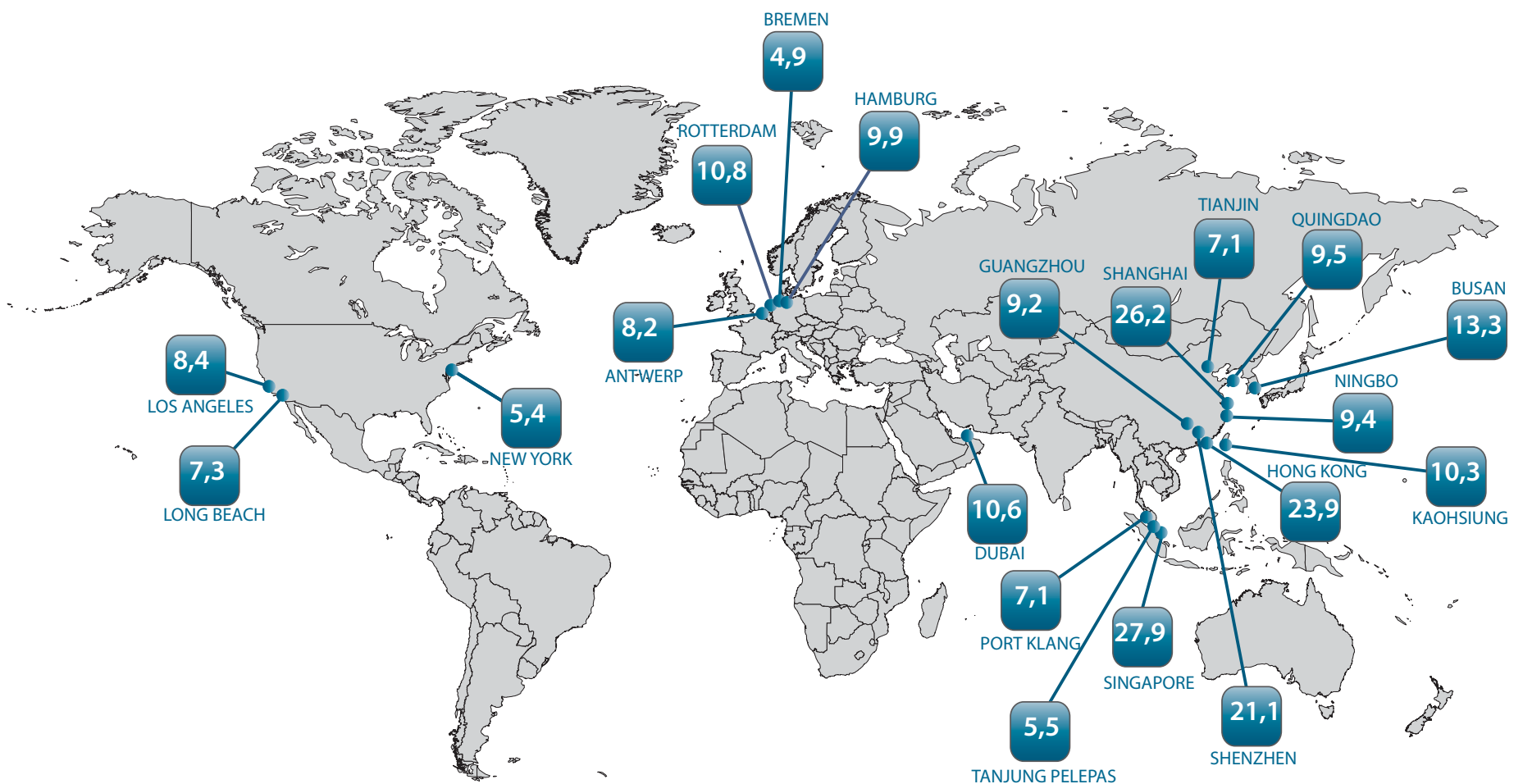
Temat wydania: **Gospodarka morską**



Całkowita liczba pracowników w przemyśle stoczniowym w 14 państwach UE w I kw. 2008 r.
 Źródło: Hart P., Schotte D., Studium badawcze w zakresie zasobów ludzkich: „Zmiany Demograficzne i Kwalifikacje Wymagane w Europejskim Sektorze Budowy i Remontu Statków”, Community of European Shipyards' Associations, 2008 str. 10



Całkowita flota poszczególnych krajów Europy, stan na styczeń 2008 w mln GT
 Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD)



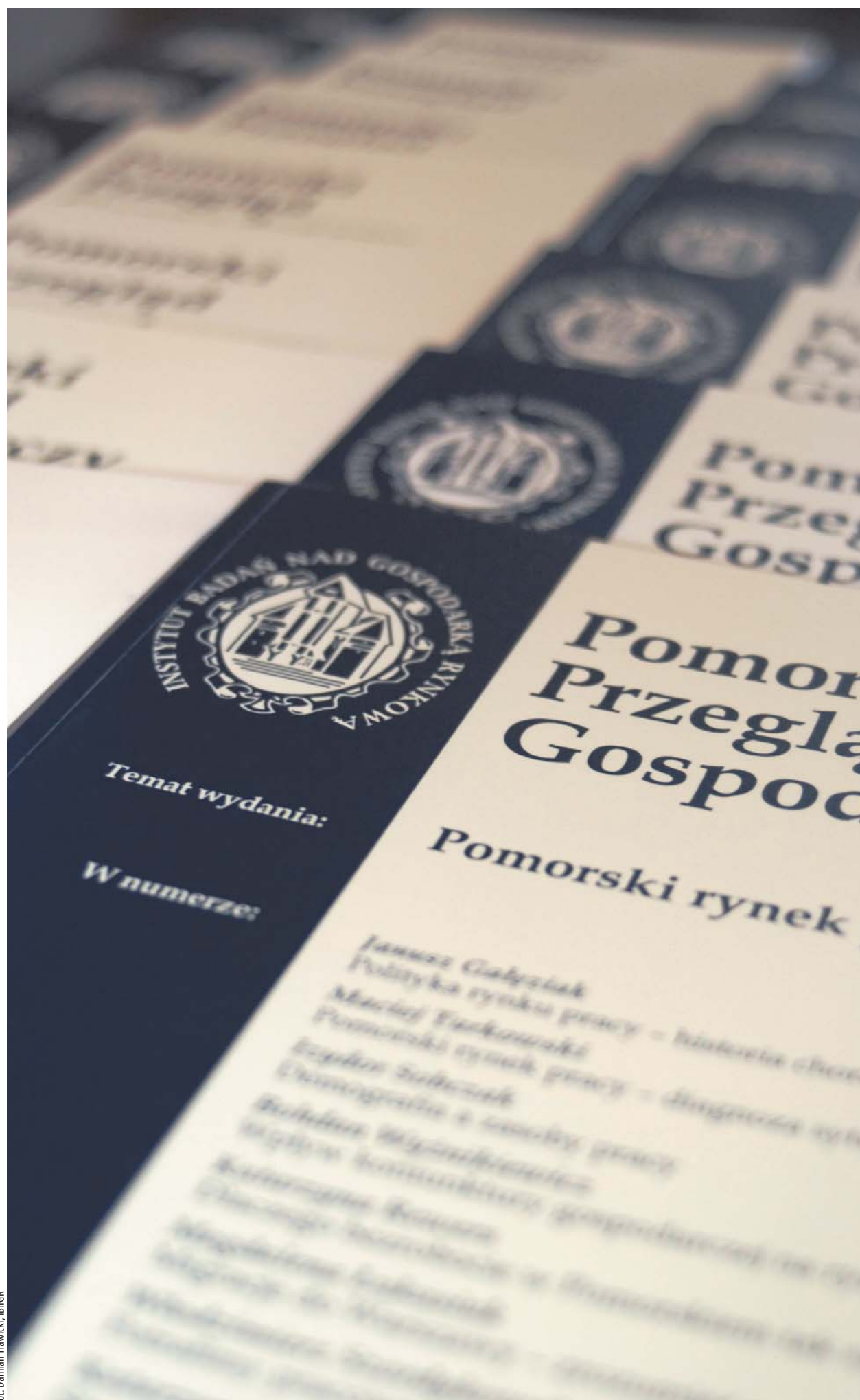
20 największych na świecie portów kontenerowych i ich przepustowość (mierzona w mln TEU) w 2007 r.
 Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD)



Pomorski Przegląd Gospodarczy

Zachęcamy do zapoznania się z dotychczasowymi wydaniemami

- Pomorze wiedzy i kompetencji, czyli jaka oświata i edukacja (1/2005)
- Pomorze pracy (2/2005)
- W stronę pomorskiej wspólnoty obywatelskiej (1/2006)
- Innowacyjne Pomorze (2/2006)
- Pomorski rynek finansowy (3/2006)
- Sukces regionów (4/2006)
- Czas na metropolię (5/2006)
- Pomorska kultura (6/2006)
- Pomorski rynek pracy (1/2007)
- Pomorska przestrzeń (2/2007)
- Pomorski transport (3/2007)
- Lokalne bieguny wzrostu (4/2007)
- Inwestycje zagraniczne (5/2007)
- Pomorskie klastry (6/2007)
- e-Pomorze (1/2008)
- Dobre rządzenie (2/2008)
- Pomorski handel zagraniczny (3/2008)
- Nauka a gospodarka (4/2008)
- Pomorska energetyka (1/2009)
- Gospodarka morska (2/2009)



Fot. Damian Trawicki, IBnGR

Wszystkie numery PPG dostępne na www.ppg.gda.pl