

*dr Jolanta Sala*<sup>1</sup>

Zakład Statystyki, Ekonometrii i Informatyki, Wydział Zarządzania  
Powiślańska Szkoła Wyższa

*dr Halina Tańska*<sup>2</sup>

Katedra Multimediów i Grafiki Komputerowej, Wydział Matematyki i Informatyki  
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski

## **Wybrane inicjatywy wspierające rozwój i ich koszty na przykładzie regionów gospodarki morskiej**

### WPROWADZENIE

Niewątpliwie polityka regionalna stoi przed ogromnymi wyzwaniami, gdyż pogłębiają się różnice pomiędzy regionami i wewnątrz regionów.

Niniejsze opracowanie poświęcone jest gospodarce morskiej, która skupia się w regionach północnych związanych z województwami zachodniopomorskim, pomorskim i warmińsko-mazurskim. Oczywiście rozwój gospodarki morskiej nie ogranicza się do tej grupy regionów, lecz dotyczy całego kraju.

Istotę opracowania stanowi identyfikacja rozbieżności interpretacyjnych dotyczących diagnozy gospodarki morskiej, gdyż stanowią one przeszkodę w formułowaniu inicjatyw wspierających rozwój.

### SYNTEZA POLITYKI MORSKIEJ

W przypadku gospodarki morskiej nastąpiły ogromne rozbieżności pomiędzy perspektywami podejścia do diagnozy gospodarki morskiej: teoretyczną, polityczną i praktyczną. W wyniku zachodzących zmian różnice wynikają z przyczyn metodycznych i założonych celów diagnozy. Niemniej wszystkie podejścia bazu-

---

<sup>1</sup> Adres korespondencyjny: Powiślańska Szkoła Wyższa, ul. 11 Listopada 29, 82-500 Kwidzyn; e-mail: jolasala@interia.pl.

<sup>2</sup> Adres korespondencyjny: Wydział Matematyki i Informatyki, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski, ul. Słoneczna 54, 89-698 Olsztyn; e-mail: tanska@uwm.edu.pl.

ją na tej samej podstawie, jaką stanowią polskie obszary morskie, którymi są morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne oraz wyłączna strefa ekonomiczna.

Polskie obszary morskie stanowią ponad 10% lądowej powierzchni kraju. Ich łączna powierzchnia wynosi około 33 307 km<sup>2</sup>. Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzi w skład terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Morze terytorialne RP to obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich (22 224 m). Wyłączna strefa ekonomiczna RP położona jest poza zewnętrzną granicą morza terytorialnego i przylega do tego morza. Obejmuje ona wody, dno morza i znajdujące się pod nim wnętrze ziemi (200 mil morskich).

Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 została opracowana w 2015 roku przez Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, gdyż od 2008 roku nie było Ministerstwa Gospodarki Morskiej [Polityka..., 2015]. Zespół ten od 2008 po każdym roku działalności publikował raport z przebiegu realizacji polityki morskiej zgodnie z wymaganiami UE. Analiza danych z owych siedmiu raportów jest bardzo pouczającą lekturą, ale aby wyciągnąć właściwe wnioski konieczna jest syntetyczna charakterystyka polityki UE w zakresie gospodarki morskiej.

Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej została wprowadzona w 2007 roku [Zintegrowana..., 2007, s. 4], choć politykę morską regulowały także wcześniejsze dokumenty. Niemniej dopiero ten dokument w 2007 roku wymagał zintegrowanych działań, m.in. opracowania krajowych polityk morskich oraz sprawozdań. Uzasadnieniem jest, iż Europa posiada 70 000 km linii brzegowej graniczącej z dwoma oceanami i czterema morzami: Oceanem Atlantyckim i Oceanem Arktycznym, Morzem Bałtyckim, Morzem Północnym, Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym. Regiony nadmorskie w UE stanowią około 40% jej PKB i ludności. Podkreśla się, że „dobrobyt Europy jest zatem nierozzerwalnie związany z morzem. Przemysł stoczniowy i przewozy morskie, porty i rybołówstwo pozostają zasadniczymi działaniami morskimi. Energetyka morska (w tym ropa, gaz i energia odnawialna), a także turystyka przybrzeżna i morska również przynoszą ogromne dochody. Porty morskie i przewozy morskie umożliwiają Europie korzystanie z dynamicznego wzrostu handlu międzynarodowego oraz odgrywanie wiodącej roli w światowej gospodarce. Ponadto eksploatacja zasobów mineralnych, akwakultura, biotechnologia morska i rozwijające się technologie podmorskie oferują przedsiębiorstwom coraz lepsze możliwości. Równie istotne są rekreacyjne, estetyczne i kulturalne aspekty wykorzystywania morza oraz jego funkcje ekosystemowe” [Zintegrowana..., 2007, s. 4].

#### ROZBIEŻNOŚCI INTERPRETACYJNE GOSPODARKI MORSKIEJ

Niestety, okres realizacji zintegrowanej polityki morskiej UE w latach 2007–2015 w Polsce należy zaliczyć do katastrofalnej degradacji dwóch

wiodących sektorów gospodarki morskiej, tj. przemysłu stoczniowego i rybołówstwa, co miało ogromne konsekwencje, głównie dla polskich regionów północnych. Taki jest syntetyczny wniosek praktyków z tych sektorów, tj. rybaków i stoczniovców oraz naukowców prowadzących badania w tym zakresie. Natomiast w rządowych raportach trudno doszukać się tak kategorycznej diagnozy stanu oraz zgodnej identyfikacji przyczyn. W wyniku analizy siedmiu raportów rządowych z lat 2007–2014 zidentyfikowano dwa odmienne podejścia do owych sektorów. Ważne sprawy rybołówstwa były „topione” wśród licznych komentarzy i działań drugoplanowych, natomiast sytuację przemysłu stoczniowego marginalizowano w raportach. W obu przypadkach widoczne jest ogromne uzależnienie od decyzji UE oraz brak samodzielnego stanowiska zgodnego z polskimi interesami sektorowymi i regionalnymi. Dlatego też dla zobrazowania rozbieżności interpretacyjnych sytuacja przemysłu stoczniowego będzie bazowała głównie na sprzecznościach w kolejnych raportach rządowych, a sytuacja w rybołówstwie głównie na argumentach praktyków i naukowców.

Raport rządowy z realizacji polityki morskiej w 2008 roku (33 strony) wspomina tylko syntetycznie o prywatyzacji i restrukturyzacji przedsiębiorstw gospodarki morskiej [Raport..., 2009, s. 13]. Ministerstwo Skarbu Państwa realizowało restrukturyzację następujących stocznii: Stocznia Gdynia S.A., Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o., Stocznia Gdańsk S.A. Była to realizacja programu rządowego „Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006–2010”. Ponadto Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi realizowało „Strategię Rozwoju Rybołówstwa na lata 2007–2013” [Raport..., 2009, s. 15–19].

Raport rządowy z realizacji polityki morskiej w 2009 roku (64 strony) zwiększył objętość oraz wprowadził nową strukturę dokumentu eksponując ogrom pozycji legislacyjnych i współpracy ponadnarodowej oraz nową klasyfikację gospodarki morskiej<sup>3</sup>. W konsekwencji krótki tekst dotyczący sytuacji polskiego przemysłu stoczniowego został włączony do punktu „ułatwienia dla transportu morskiego” [Raport..., 2010, s. 38–39]. W uzasadnieniu trudnej sytuacji przemysłu stoczniowego podano dane z 2006 i 2009 roku (tabela 1). Ponadto dodano, że „tak niski poziom produkcji związany był z wygaszaniem produkcji statków w dwóch największych polskich stoczniach, tj. Stocznii Gdynia i Szczecińskiej Stocznii Nowa, których majątek – zgodnie z decyzjami Komisji Europejskiej z dnia 6 listopada 2008 r. (...) miał być sprzedany nowym inwestorom do końca 2009 r.”

<sup>3</sup> Tj. rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich; rozwój portów morskich i ich ochrony; ułatwienia dla transportu morskiego; poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju; zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego; zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów; poprawa bezpieczeństwa morskiego; usprawnienie zarządzania morskiego.

**Tabela 1. Liczba i pojemność budowanych statków w polskich stoczniach w latach 2006–2011**

Stocznie polskie wybudowały	2006 rok	2009 rok	2010 rok	2011 rok
Liczba statków	24 jednostki	25 jednostek	22 jednostki	14 jednostek
Pojemność statków	500 tys. CGT	240 tys. CGT	87 tys. CGT	100 tys. CGT

Źródło: opracowanie na podstawie [Raport..., 2010, s. 38–39; Raport..., 2011, s. 42–44; Raport..., 2012, s. 82–84].

Raport rządowy z realizacji polityki morskiej w 2010 roku (87 strony) zwiększył objętość. Sytuacja polskiego przemysłu stoczniowego także została włączona do ułatwień dla transportu morskiego. Podano dane z 2006 i 2010 roku (tabela 1) oraz skopiowano tekst o wygaszaniu produkcji statków dodając, że majątek stoczni w Gdyni i Szczecinie został sprzedany. Wspomniano, iż w 2010 r. statki budowały następujące stocznie: Stocznia Gdańsk S.A. oraz stocznie remontowe – Gdańska Stocznia „Remontowa” oraz Stocznia „Gryfia” [Raport..., 2011, s. 42–44].

Raport rządowy z realizacji polityki morskiej w 2011 roku (108 stron) zwiększył objętość oraz podano dane z 2011 roku (tabela 1). Po raz pierwszy wspomniano, iż polskie stocznie remontują statki podając dane z 2010 i 2011 (tabela 2) i sugerując „pewne ożywienie na rynku” oraz sygnalizując istnienie polskiego przemysłu jachtowego. Bez komentarza zostawiono strategię wobec przemysłu stoczniowego zawartą w unijnym programie „Leadership 2015” pozbawiającym polskie stocznie wsparcia [Raport..., 2012, s. 82–84].

**Tabela 2. Liczba i wartość remontowanych statków w polskich stoczniach w latach 2010–2014**

Stocznie polskie wyremontowały	2010 rok	2011 rok	2013 rok	2014 rok
Liczba statków	600 jednostek	600 jednostek	540 jednostek	600 jednostek
Wartość remontów	230 mln €	290 mln €	240 mln €	280 mln €

Źródło: opracowanie na podstawie [Raport..., 2012, s. 82–84; Raport..., 2014, s. 76–79; Raport..., 2015, s. 60–63].

Sytuacja polskiego przemysłu stoczniowego w raporcie rządowym z realizacji polityki morskiej w 2012 roku została pominięta, mimo że zwiększona została objętość do 181 stron. Natomiast w raporcie z realizacji w 2013 roku napisano, iż „pomimo niekorzystnej sytuacji przeważająca część polskich stoczni z powodzeniem konkurowała na rynkach europejskich” oraz poinformowano, że „w 2013 r. działało w Polsce 12 dużych i średnich stoczni zajmujących się budową statków”. Podano dane dotyczące ilości i wartości produkcji (tabela 3) oraz remontów (tabela 2) w 2013 roku. Po raz pierwszy poinformowano, że „w Polsce działa 10 dużych i średnich stoczni zajmujących się remontami i przebudowami statków. Istnieje także kilkadziesiąt firm, które zajmują się wykonywaniem usług remontowych jednostek pływających” [Raport..., 2014, s. 76–79].

**Tabela 3. Liczba, pojemność i wartość budowanych statków w polskich stoczniach w latach 2011–2014**

Stocznie polskie wybudowały	2011 rok	2013 rok		2014 rok	
	Liczba statków	12 jednostek	27 kadłubów	8 statków	6 kadłubów
Pojemność	14 jednostek	–	–	–	–
Wartość	100 tys. CGT	400 mln €	70 mln €	ok. 400 mln €	

Źródło: opracowanie na podstawie [Raport..., 2012, s. 82–84; Raport..., 2014, s. 76–79; Raport..., 2015, s. 60–63].

Raport rządowy z realizacji polityki morskiej w 2014 roku (100 stron) po raz pierwszy poinformował, że „polski przemysł stoczniowy obejmuje budowę i remonty statków morskich, łodzi rekreacyjnych, a także budowę kadłubów, bloków, sekcji, nadbudówek, konstrukcji stalowych. Na rzecz tego przemysłu działa kilkadziesiąt firm, produkujących wyposażenie statków oraz setki podmiotów kooperacyjnych świadczących szeroką gamę usług dla stoczni. Przemysł ten jest jednym z największych tego typu w Europie – zapewnia około 20 tys. miejsc pracy i łączne roczne przychody na poziomie ok. 8 mld zł (ok. 2 mld euro). Charakteryzuje go ścisły związek pomiędzy aktualną i prognozowaną kondycją gospodarki światowej. Rok 2014 był kolejnym rokiem, w którym przeważająca część polskich stoczni z powodzeniem konkurowała na rynkach europejskich. (...) Przemysł ten jest także jedną z najbardziej innowacyjnych gałęzi polskiej gospodarki, charakteryzującą się nowoczesną technologią, zaawansowaną wiedzą projektową i wysokimi standardami bezpieczeństwa pracy oraz ochrony środowiska naturalnego” [Raport..., 2015, s. 60–61]. Podano także dane dotyczące produkcji (tabela 3) i remontów (tabela 2) w 2014 roku.

Dopiero w 2015 roku raport rządowy poinformował, że „na przestrzeni ostatnich lat polski przemysł jachtowy stał się liderem wśród europejskich producentów średnich jachtów żaglowych o długości do 7,5 m oraz motorówek o długości do 9 m. Rocznie produkowanych jest w Polsce ok. 20 tys. jednostek pływających o wartości ok. 150 mln euro. Polskie jachty, będące synonimem wysokiej jakości, cieszą się dużym uznaniem nabywców, o czym świadczy bardzo wysoki poziom eksportu – ponad 90% produkcji jachtów przeznaczona jest na eksport. Głównymi odbiorcami są: Francja, Norwegia, Niemcy, Skandynawia, Holandia, Wielka Brytania. Kilka stoczni produkuje także superkomfortowe duże jednostki o wartości kilkuset tysięcy euro, których nabywcami są klienci ze Stanów Zjednoczonych, z Kanady, Emiratów Arabskich oraz Niemiec” [Raport..., 2015, s. 62].

Rozbieżności interpretacyjne występują nie tylko przy chronologicznym porównaniu rządowych raportów, ale także w wyniku konfrontacji danych w nich zawartych z danymi podanymi w roczniku statystycznym GUS z 2015 roku, które są przedstawione w tabeli 4.

**Tabela 4. Produkcja statków morskich w latach 2005–2014**

Statki morskie	2005	2010	2013	2014
w sztukach	28	13	5	6
w tysiącach GT	722	26,8	9,5	47,3

Źródło: [Rocznik, 2015, s. 516].

Dla zobrazowania rozbieżności interpretacyjnych dotyczących sytuacji w polskim rybołówstwie morskim niniejsza diagnoza będzie bazowała głównie na argumentach praktyków i naukowców, aby ważnych spraw rybołówstwa nie „utopić” licznymi komentarzami z działań drugoplanowych wzorem autorów raportów rządowych reprezentujących Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Liczne dyskusje sektorowe oraz publikacje regionalne w zakresie rybołówstwa podkreślają, że polska flota połowowa w coraz większym stopniu wykorzystywana jest do połowów ryb na cele paszowe, a nie konsumpcyjne. Niestety, ryby łowione przez polskie kutry stanowią coraz mniej dostępnych ryb w handlu. Tylko 16% ryb przetwarzanych w 2015 roku w Polsce na cele konsumpcyjne pochodziło od rodzimych rybaków. Argumenty dotyczące połowów łososia przedstawia tabela 5 i niewątpliwie wraz z tabelą 7 uzasadniają one tezę „Bałtyk bez polskich rybaków”.

**Tabela 5. Limity i ceny na połowy łososia**

Połowy łososia	Lata 80. XX w.	Obecnie
Limit na połowy łososia dla 1 kutra	700 sztuk	106 sztuk
Limit na połowy łososia dla polskich rybaków	80 000 sztuk	6060 sztuk
Cena na kilogram łososia z kutra	14 zł (w 2006 r.)	28–30 zł

Źródło: opracowanie na podstawie [Goździewska, 2016].

W przypadku połowów dorsza limity i ceny były wyższe, a przykład jednostki 8–10-metrowej obrazuje tabela 6. Obecnie limity na połowy dorsza są tak niskie (18 000 ton w 2015 roku, 13 000 ton w 2016 roku), że „jedna jednostka obsługuje dwa limity”. Limity na połowy szprota też są bardzo niskie, tj. ok. 66 000 ton w 2015 roku, 59 400 ton w 2016 roku, a śledzia tylko 47 300 ton w 2016 roku.

**Tabela 6. Limit, cena i obrót na połowy dorsza**

Połowy dorsza (8–10-metrowa jednostka)	2011 rok	2015 rok
Limit na roczne połowy dorsza	50 ton	10 ton
Cena za 1 kg dorsza	6 zł	5 zł
Obrót roczny z połowów dorsza	300 000 zł	50 000 zł

Źródło: opracowanie na podstawie [Goździewska, 2016].

Niewątpliwie przedstawione w tabeli 6 argumenty dotyczące połowów dorsza stanowią uzasadnienie tezy „rybacy w porcie, a ryby z importu”. Obrót roczny z połowów dorsza nie gwarantuje rentowności, gdyż koszty eksploatacji kutra są wysokie (wynagrodzenie załogi, paliwo itd.). Stąd też według Instytutu Ekonomiki Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej w 2014 roku mieliśmy zaledwie 2600 rybaków, w tym 210 rybaków dalekomorskich. Znacznie zmniejszyła się polska flota kutrów i łodzi, co obrazuje tabela 7.

**Tabela 7. Porównanie skali liczby kutrów i łodzi do połowów morskich**

Wyszczególnienie	przed 1990 rokiem	po 2004 roku
Polska flota kutrów	ponad 600	140
Polska flota łodzi	ok. 1200	600

Źródło: opracowanie na podstawie [Goździewska, 2016].

Mówi się o konieczności „rewitalizacji” połowów ryb na Bałtyku oraz o nadziei na odrodzenie się polskiego rybołówstwa dalekomorskiego. Zdumne są dane wysokiego eksportu zakładów przetwórstwa rybnego zlokalizowanych w Polsce, gdyż są to produkty wytwarzane z ryb importowanych, a nie łowionych przez polskie kutry.

Według W. Wawrzyniaka z Zakładu Gospodarki Rybackiej Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie populacje ryb eksploatowanych komercyjnie w Bałtyku potrzebują odrodzenia. Trzeba wstrzymać połowy paszowe, gdyż Bałtyk jest zbyt mały by poławiały tu tak duże statki 30–40-metrowe (głównie duńskie i szwedzkie), które odławiają praktycznie wszystko dewastując sieci troficzne (sieć zależności pokarmowych) w morzu. Polska Strefa Ekonomiczna była przed 2004 rokiem jedną z najbogatszych stref na Bałtyku. Niestety, ogromny wpływ na znaczne pogorszenie sytuacji miała strategia rozwoju rybołówstwa UE na lata 2007–2013 m.in. poprzez limity i otwarcie połowów przez statki rybackie wszystkich państw bałtyckich (oprócz Rosji). W. Wawrzyniak uważa, iż „zadaniem administracji rządowej powinna być obrona polskich rybaków przed niekorzystnymi dyrektywami i rozporządzeniami UE oraz niekorzystnymi zachowaniami państw poławiających na Bałtyku”. Konieczne jest wsparcie dla rybaków, którzy chcą utrzymać działalność gospodarczą w sferze rybołówstwa morskiego.

Zestaw powyższych argumentów jest rozbieżny z sytuacją połowów ryb morskich w roczniku statystycznym GUS z 2015 roku (tabela 8), która w analizowanym okresie ma charakter stabilny, a nawet rosnący.

**Tabela 8. Połowy ryb morskich w latach 2006–2014 (w tys. ton)**

Wyszczególnienie	2006–2010	2010	2013	2014
Ryby morskie, w tym:	153,6	170,8	195,5	170,6
dorszowate	17,3	16,5	19,6	19,5
śledzie	22,3	24,7	23,6	28,1
szproty	63	58,8	81,0	58,6

Źródło: [Rocznik, 2015, s. 500].

W tabeli 8 GUS powołuje się na rządowe źródło danych, a więc można podsumować, iż zarówno w przypadku rybołówstwa, jak i przemysłu stoczniowego, perspektywa polityczna jest odmienna od perspektywy identyfikowanej przez praktyków i badania naukowe.

### INICJATYWY ROZWOJU REGIONALNEGO

Wszelkie inicjatywy rozwoju regionalnego, a więc także w zakresie rozwoju gospodarki morskiej stoją przed wyzwaniem poradzenia sobie z rozbieżnościami interpretacyjnymi diagnoz teoretycznych, politycznych i praktyków. Nie jest to łatwe wyzwanie, ale w tej atmosferze powstają m.in.:

- regionalne strategie rozwoju;
- regionalne Programy Operacyjne EFS;
- regionalne Inteligentne Specjalizacje.

Są one bezpośrednio związane z następującymi dziewięcioma inicjatywami UE [*Niebieski...*, 2012, s. 5–7]: (1) morskiego planowania przestrzennego i zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną, (2) „Wiedza o morzu 2020” zapewniająca zintegrowaną infrastrukturę zasobu wiedzy opartą na krajowych systemach zbierania danych i oferującą przez Internet produkty uzyskane z danych na szczeblu europejskim, (3) mechanizm wymiany informacji (CISE) służący do nadzoru obszarów morskich UE, (4) Dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej, (5) europejski obszar transportu morskiego bez barier, (6) Plan działania na rzecz łatwiejszego dostępu 23 mln europejskich MŚP do źródeł finansowania, (7) w zakresie kształcenia i szkolenia finansowanego przez program „Erasmus dla wszystkich”, (8) Programy unijne na rzecz badań naukowych i innowacji w dziedzinie morza i gospodarki morskiej, (9) Inicjatywa „LeaderSHIP 2015”, która podlega kolejnym modyfikacjom w celu dostosowania strategii do nowych wyzwań w sektorze stoczniowym w UE.

Inicjatywy UE, podobnie jak inicjatywy regionalne, powstały na podstawie raportów krajowych i jako efekt zintegrowanej polityki powstała idea: „*Niebieski wzrost*” *szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich*. Uzasadnieniem UE dla wagi „niebieskiej gospodarki” są cztery główne argumenty: zapewnienia ona 5,4 mln miejsc pracy, daje wartość dodaną brutto sięgającą prawie 500 mld EUR rocznie, obsługuje drogą morską łącznie 75% europejskiego handlu zewnętrznego oraz 37 % handlu wewnętrznego.

Powstaje nowa strategia, która będzie bazowała na rządowym Planie na rzecz odpowiedzialnego rozwoju [Plan..., 2016]. W planie rozwoju są propozycje dla regionów północnych. Oczywiście konieczne jest zastosowanie instrumentów demokratycznego państwa oraz uwzględnienie dwóch zjawisk: rozbieżności interpretacyjnych różnych diagnoz i powstania grupy społecznej prekarizat ponoszącej ogromne koszty wspierania rozwoju.



## KOSZTY WSPIERANIA ROZWOJU

„Niebieska gospodarka” jest rozwijana przez UE w kontekście zapewniania ogromnej liczby miejsc pracy. Niestety, w Polsce najwyższe koszty owego wsparcia ponoszą wykwalfikowani specjaliści, a w szczególności sektorów przemysłu stoczniowego (okrętowego) i rybołówstwa. Stałego miejsca pracy pozbawione zostały tysiące pracowników o wysokich kwalifikacjach i zmuszone do elastycznych form zatrudnienia lub przekwalifikowania się. Z jednej strony z powodu „wygaszania produkcji statków” zamknięcie dwóch stoczni w „najwyższej klasie” kosztowało państwo 1,5 mld zł oraz kosztem była utrata 63 000 miejsc pracy/kapitału ludzkiego. Z drugiej strony znacznie pogłębił się poziom ubóstwa społeczności związanych bezpośrednio lub pośrednio z gospodarką morską. Autorki badały w latach 2010–2015 zjawisko adaptacyjności na rynku pracy 2094 osób pozbawionych pracy z przyczyn „restrukturyzacji” zakładu pracy w województwie pomorskim (w tym z wykształceniem ponadgimnazjalnym – 75%, wyższym – 19%). W większości zwiększyli oni stan liczebny grupy społecznej „prekariat” zidentyfikowanej przez G. Standinga [Standing, 2011].

Prekariat jest nową, kształtującą się w skali globalnej grupą społeczną, której cechy są tak odmienne od dotychczasowych doświadczeń, że zarówno w teorii, jak i praktyce (managerów i polityków) brakuje zrozumienia jej istoty oraz rozmiarów. Według szacunków G. Standinga prekariat stanowi ponad 40% dorosłej populacji społeczeństw krajów wysoko rozwiniętych, a wg badań w Japonii ponad 50% to grupa prekariuszy, tj. osób pozbawionych stabilnego zatrudnienia i skazanych do wykonywania pracy poniżej swojego poziomu wykształcenia. Prekariat rozszerza się i wzrasta z coraz większą prędkością od 2008 roku w wyniku polityki zaciskania pasa i cięć budżetowych oraz polityki elastycznego zatrudnienia. Pracodawcy wykorzystują tę okazję, by poprzez pogorszenie warunków pracy obniżyć koszty. Niestety, dużą część prekariatu stanowią pracownicy wiedzy, co nie jest dobrym prognostykiem rozwoju gospodarki opartej na wiedzy.

## PODSUMOWANIE

Obecnie ma miejsce kumulacja negatywnych skutków zjawiska zatrucia informacyjnego. Kumulacja ta wraz z gwałtownym rozwojem technologii ICT i gospodarki opartej na wiedzy stanowi poważne zagrożenie społeczno-gospodarczego bezpieczeństwa informacyjnego w Polsce. Wiele jest zagrożeń wynikających z nieposiadania informacji lub posiadania informacji, które nie odwzorują rzeczywistości. Konieczna jest świadomość znaczenia tych zagrożeń i podejmowania działań zmierzających do naprawy stanu społecznego ładu informacyjnego [Oleński, 2000]. Szczególnie złożona sytuacja dotyczy gospodarki morskiej, a w tym sektorów przemysłu stoczniowego (okrętowego) i rybołówstwa.

Rozwój gospodarki morskiej jest zagrożony z powodu rozbieżności interpretacyjnych diagnozy jej stanu. Rozbieżności te podają w wątpliwość wszelkie inicjatywy rozwoju z powodu luki informacyjnej i braku minimum informacyjnego. Stanowią one przeszkodę w formułowaniu inicjatyw wspierających rozwój.

## BIBLIOGRAFIA

- „Niebieski wzrost” szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich, Sprawozdanie Komisji Dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Bruksela, dnia 11.9.2012 r., COM(2012) 494.
- Goździewska K., 2016, *Rybaczy w porcie, a ryby z importu. Kto ograbił Bałtyk*, Nasz Magazyn, „Nasz Dziennik” nr 141
- Oleński J., 2000, *Elementy ekonomii informacji*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Plan na rzecz odpowiedzialnego rozwoju, Ministerstwo Rozwoju, 2016.
- Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), 2015, Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa.
- Raport z przebiegu realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2008 roku, 2009, Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa, marzec 2009 roku.
- Raport z przebiegu realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2009 roku, 2010, Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa, marzec 2010 roku.
- Raport z przebiegu realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2010 roku, 2011, Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa, lipiec 2011 roku.
- Raport z przebiegu realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2011 roku, 2012, Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa, czerwiec 2012 roku.
- Raport z przebiegu realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2013 roku, 2014, Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa, czerwiec 2014 roku.
- Raport z przebiegu realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2014 roku, 2015, Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa, czerwiec 2015 roku.
- Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2015, 2015, Główny Urząd Statystyczny, [file:///C:/Users/Samsung/Downloads/publ\\_oz\\_rocznik\\_statystyczny\\_rp.pdf](file:///C:/Users/Samsung/Downloads/publ_oz_rocznik_statystyczny_rp.pdf)
- Standing G., 2011, *The Precariat. The New Dangerous Class*, Bloomsbury Academic, London.
- Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Bruksela, dnia 10.10.2007, KOM(2007) 575.

*Streszczenie*

Polityka regionalna stoi przed ogromnymi wyzwaniami, gdyż pogłębiają się różnice pomiędzy regionami i wewnątrz regionów. Autorzy uzasadniają ten stan pomiarami GUS i diagnozami rządowymi wskazując na wybrane inicjatywy stanowiące szanse do wyrównania różnic i odwrócenia tendencji degradacji w kierunku rozwoju regionów. Opracowanie główną uwagę skupia na gospodarce morskiej, gdzie nastąpiły ogromne rozbieżności interpretacyjne pomiędzy perspektywami podejścia do diagnozy gospodarki morskiej: teoretyczną, polityczną i praktyczną. Różnice powstają z przyczyn metodycznych i założonych celów. W wyniku przeprowadzonej analizy wybranych inicjatyw wspierających rozwój gospodarki morskiej podjęte zostały próby identyfikacji kosztów.

*Słowa kluczowe:* polityka morska, gospodarka morska, przemysł stoczniowy, rybołówstwo

**Selected initiatives to support the development and their costs on the example of regional marine economy***Summary*

Regional policy is facing enormous challenges, as the deepening differences between regions and within regions. The authors justify this state of GUS measurements and government diagnoses pointing to the selected initiatives which are chances to compensate for the differences and reverse the trend of degradation towards the development of regions. The paper's main attention is focused on the maritime economy, where there were large discrepancies in interpretation between the perspectives approach to the diagnosis of the maritime economy: theoretical, political and practical. The differences arise from methodological reasons and goals. The analysis of selected initiatives supporting the development of the maritime economy attempts have been made to identify costs.

*Keywords:* maritime policy, maritime economy, shipbuilding, fishery

JEL D80, L60, O18, R12