

Grzegorz Witkowski¹

Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Warszawa, Polska

POLSKA MORSKA – ESEJ STRATEGICZNY. HISTORIA, TERAŹNIEJSZOŚĆ, PRZYSZŁOŚĆ

MARITIME POLAND – A STRATEGIC ESSAY. HISTORY, PRESENT, FUTURE

Abstrakt: Najlepszy moment dziejowy Polski przypadł na okres, kiedy posiadała ona szeroki dostęp do Morza Bałtyckiego i umiała w pełni wykorzystać jego potencjał. Od XI w. wszyscy władcy Polski starali się zdobyć i utrzymać jak najszerzy do niego dostęp, w tym celu zbrojnie podbijali tereny Pomorza, politycznie wasalizowali lub udzielali lenna. Ten proces trwał przez wieki z różnym nasileniem i skutkami. Od chwały i potęgi, poprzez stagnację i *désintéressement* sprawami morza, aż po upadek w XVIII w. Co znamienne, to w okresie zaborów, kiedy Polacy utracili nie tylko państwo, lecz także dostęp do Bałtyku, zdali sobie sprawę, jak ważny był to atrybut suwerenności. Zaowocowało to już po 1918 r. i odzyskaniu niepodległości, kiedy to zaczął się okres ogromnego wzrostu znaczenia Bałtyku i inwestowania w jego potencjał. Nawet postaci, miejsca i wydarzenia lat 1939–1945 świadczą o tym, że Polska jest morską. W historii świata nie znajdziemy na przestrzeni wieków imperium, które nie posiadałoby dostępu do morza lub/i oceanu. Wymieńmy choćby starożytne cywilizacje Mezopotamii i Egiptu, Persję, Greków czy Rzymian i późniejsze Imperium Osmańskie, Wenecjan, kraje południowej Europy jak Hiszpania, Portugalia czy w nowożytnym wydaniu armatorzy greccy. Doktryna Monroe’a, Pax Americana czy Britannica przypadają z kolei na XIX i XX w., gdy supremacja Wielkiej Brytanii i wzrost znaczenia Stanów Zjednoczonych ukształtowały dzisiejszy krajobraz gospodarczy i architekturę bezpieczeństwa na całym świecie. USA, Chiny, Rosja, Japonia, Korea Południowa, Brazylia i Francja to tylko kilka przykładów

¹  gwitkowski@bbn.gov.pl

państw, które źródłem swojej potęgi i gigantycznych wpływów uczyniły dostęp do morza, co poskutkowało wysoką pozycją w światowym handlu morskim i podniesieniem globalnego oddziaływania państwa dzięki flocie wojennej. Gdzie w tych procesach była i jest Polska? Nie zawsze polityka naszych władców zmierzała w stronę morza. Nierzadko sięgali oni po oręż, aby nie dać się od morza odepchnąć. Rzut oka na mapę naszej części Europy skłaniał ówczesnych do tezy, że Nizina Wschodnioeuropejska na osi wschód-zachód może być zarówno złotodajnym szlakiem handlowym, jak i śmiertcionośnym miejscem przemarszu wojsk – ze wszelkimi tego konsekwencjami. Zdawali sobie sprawę z tego, co każda elita gospodarcza i polityczna na świecie wiedziała, kiedy dobrze odczytywała mapę ówczesnej Europy – musieli zobaczyć Morze Bałtyckie z całym jego potencjałem. Poniżej hasłowo zasygnalizowane zostaną wydarzenia i rozwiązania, które miały wypełnić treścią wszystko to, co składało się na morski charakter naszego kraju.

Słowa kluczowe: Morze Bałtyckie, flota handlowa, gospodarka morska, Trójmorze, Marynarka Wojenna RP, handel morski, bezpieczeństwo

Abstract: Poland experienced its best moments in history when it had broad access to the Baltic Sea and was able to fully exploit its potential. From the 11th century onwards, all Polish rulers sought in various ways to gain and maintain the widest possible access to the sea. They militarily conquered the Pomeranian territories, subjugated them politically or granted them fiefdoms. This process continued for centuries with varying intensity and results. From glory and power, through stagnation and *désintéressement* in maritime affairs, to collapse in the 18th century. Significantly, it was during the period of partitions, when Poles lost not only their state but also access to the Baltic Sea, that they realized how important this attribute of sovereignty was. This bore fruit after 1918 and the regaining of independence, when a period of enormous growth in the importance of the Baltic Sea and investment in its potential began. Even in the years 1939–1945, can we encounter figures, places, and events that testify to Poland’s “maritime” character. Throughout history, we cannot find an empire that did not have access to the sea or ocean. Let us mention only the ancient civilizations of Mesopotamia and Egypt, Persia, the Greeks, and the Romans. Later, there was the Ottoman Empire, the Venetians, southern European countries such as Spain and Portugal, and, in modern times, Greek shipowners. The Monroe Doctrine, Pax Americana

and Britannica came in the 19th and 20th centuries. That was when the supremacy of Great Britain and the rise of the United States shaped today's economic landscape and security architecture around the world. The US, China, Russia, Japan, South Korea, Brazil, and France are just a few examples of countries that have made access to the sea the source of their power and enormous influence, resulting in a strong position in global maritime trade and increased global influence thanks to their naval fleets. Where was and is Poland in these processes? The policies of our rulers did not always "aim" towards the sea, and they often resorted to arms to prevent themselves from being pushed away from it. A glance at the map of our part of Europe led people at the time to conclude that the East European Plain, located on the east-west axis, could be both a lucrative trade route and a lethal place for the passage of armies. With all the consequences that this entailed.

Keywords: Baltic Sea, merchant fleet, maritime economy, Three Seas Initiative, Polish Navy, maritime trade, security

Historia Polski morskiej

1. Hanza i rozwój portów.

Pierwszą skuteczną próbą integracji gospodarki morskiej w obrębie Bałtyku i Morza Północnego była gildia handlowa potocznie zwana Hanzą (od niemieckiego słowa „Hanse” – stowarzyszenie). Był to związek nadmorskich miast handlowych Europy Północnej z czasów średniowiecza i początku ery nowożytnej, mający na celu ochronę własnych interesów za granicą i uzyskanie przywilejów w handlu. Miasta należące do związku wspierały się na polu ekonomicznym, co utrudniało pracę kupcom z obcych miast (czyli *de facto* monopolizowano handel).

Od połowy XII w. związek kupców zrzeszający miasta hanzeatyczne początkowo ochraniał, a następnie organizował handel między strefą Morza Bałtyckiego a Europą Zachodnią. Inicjatorem związku była założona w 1158 r. Lubeka, od 1294 r. oficjalnie uważana za jego główne miasto. W XV w. zaczęły do niego dołączać kolejne miasta

od Bremy do Gryfii, Kolonia, Brunszwik. Potem też Toruń, Braniewo, Chełmno, Elbląg, Ryga, Królewiec, Rewal (dziś Tallin) i miasto Gdańsk – jako jedyne wówczas okno na świat ówczesnej Polski i partner (a nie podmiot) wymiany handlowej. Decyzje Hanzy zapadały na zjazdach regionalnych, na których ustalano wspólną politykę handlową i działania polityczne.

Rozwój Hanzy przypadał na II połowę XIII w. Kryzys gospodarczy XIV w. zmusił ją do zmiany strategii i szukania nowych rynków zbytu, co doprowadziło m.in. do wojen z Danią. Dzięki przywilejom otrzymanym od państw skandynawskich, Nowogrodu, Polski oraz innych ośrodków handlowych i krajów uzyskała ona monopol na wymianę między wschodnią a zachodnią Europą. W okresie swego największego rozkwitu w I połowie XV w. Hanza obejmowała ponad 160 miast, w tym również ośrodki leżące daleko od Morza Bałtyckiego i Północnego (Kraków, Wrocław, Kolonia). Jej działalność opierała się głównie na spółkach mających własne okręty i towar oraz na rozliczeniach bezgotówkowych (weksle).

Od II połowy XV w. związek przeżywał trudności związane z konkurencją Holendrów i Anglików, stracił członków i zmalało jego znaczenie. Po 1474 r. została dopuszczona na Morzu Bałtyckim zasada wolnej konkurencji i specjalizacji handlowej, co przesądziło o losach Hanzy. W I połowie XVI w. brak postulowanych reform doprowadził do jej powolnego upadku. Ostatni zjazd w 1669 r. objął tylko sześć miast, m.in. Lubekę, Hamburg, Bremę i Gdańsk. Była to jednak pierwsza próba pełnego wykorzystania potencjału morskiego charakteru Polski i poprzez to realizacji jej aspiracji ekonomicznych. Takich prób w historii nie będzie niestety zbyt wiele.

2. Zboże.

Na początku XVI w. w Europie nastąpiły przemiany gospodarcze w dwóch różnych kierunkach. Gospodarka folwarczno-pańszczyźniana wykreowała gigantyczne majątki. W Europie Zachodniej nastąpił wzrost urbanizacji oraz pojawiły się przedkapitalistyczne formy organizacji rzemiosła zwane systemem nakładczym. Ziemia

była uprawiana na nowych zasadach. Zaczęto korzystać z dzierżawy. W zamian za ziemię rolnicy opłacali czynsz w pieniądzu. To sprzyjało tworzeniu się wyspecjalizowanych gospodarstw o dużych arealach. Nowy model powodował jednak wzrost kosztów produkcji zboża. Jego cenę windowały także wzrost zapotrzebowania na zboże w szybko powiększających się miastach oraz napływ kruszców. W Europie Środkowo-Wschodniej (na wschód od rzeki Łaby) doszło do odwrotnej tendencji. Obszary zarządzane przez feudałów wzrastały, a chłopcy byli zobowiązani do odrabiania pańszczyzny, przy jednoczesnym zakazie opuszczania wsi. W ten sposób powstał model gospodarki folwarczno-pańszczyźnianej, czyli dużych gospodarstw nastawionych na sprzedaż. Ze względu na spadek wartości czynszów w Polsce obowiązywało odrobienie w formie pańszczyzny.

Rys. 1. *Handel gdański*, obraz Wojciecha Gersona.



Jednocześnie na przełomie XV i XVI w. dzięki rozwojowi transportu morskiego, a przede wszystkim konstrukcji statków zdolnych do przewozu 1000 t ładunku, zaczął rozwijać się rynek europejski. Największe korzyści z handlu zagranicznego czerpał Gdańsk, który zmonopolizował handel morski Rzeczypospolitej. Był to monopol niezwykle dochodowy dla szybko bogacącego się miasta. Nawet 40 proc. wartości eksportu stanowiły koszty składu, marża pośredników i opłaty portowe. Większość towarów trafiała do Gdańska spływem Wisłą, czym zajmowali się flisacy. Zboże eksportowano głównie do Niderlandów, Hiszpanii i Włoch. W latach nieurodzajnych polskie zboże importowała także Francja i Anglia. O ile dla polskiej gospodarki był to kluczowy produkt dający szlachcie bogactwo, a sam Gdańsk stał się jednym z ważniejszych portów na Bałtyku, o tyle wolumen zboża z Polski w europejskim spożyciu tego towaru wynosił zaledwie ok. 0,6 proc. Z Gdańska bowiem wysyłano do 1,5 mln kwintali zboża rocznie i to w okresie, gdy w Europie jego konsumpcja wynosiła rocznie ok. 240 mln kwintali. Jedyne kraj, który rzeczywiście był zależny od polskiego zboża, to Niderlandy. Zboże z Rzeczypospolitej stanowiło tam 25 proc. konsumpcji. Odzwierciedleniem skali handlu z Niderlandami są dane. W 1583 r. do Gdańska zawinęło 1070 statków pod niderlandzką banderą.

Dane porównawcze także nieco zmieniają optykę tej kwestii. W 1583 r. z Gdańska wywieziono 62,8 tys. łąszków zboża, a dla porównania wywóz zboża w łąszkach ze Szczecina wynosił w 1585 r. 1,23 tys., z Stralsund 0,48 tys., z Lubeki 0,81 tys., a z portów duńskich 0,2 tys. W takim ujęciu Gdańsk można śmiało uznać za eksportowy spichlerz – przynajmniej wśród portów państw bałtyckich.

Pod koniec XVI w. nastąpiła także korzystna zmiana siły nabywczej eksportu w stosunku do importu. Ceny dóbr eksportowanych w latach 1591–1600 były bowiem prawie dwukrotnie wyższe niż w okresie 1551–1560. Dzięki temu za produkty wyeksportowane można było kupić relatywnie o tyle więcej dóbr importowanych. Jednocześnie koniec XVI w. i początek XVII w. to rekordowy wolumen eksportu zboża przez Gdańsk. Wówczas eksport towarów sypkich, w tym przede wszystkim zboża, mierzono w łąszkach. 1 łąszk wynosił

3000–3840 litrów (dm³) i dzielił się na 30 korców lub 60 szefli. O ile w 1490 r. z Gdańska eksportowano 9,5 tys. łąsztów zboża, to w 1530 r. już 14 tys., w 1575 r. 25,3 tys., w 1583 r. 62,8 tys., w 1608 r. 87,4 tys., a w 1619 r. rekordowe 103 tys. Te dane pokazują gwałtowny wzrost eksportu polskiego zboża od połowy XVI w. do lat 20. XVII w. Handel zbożem stanowił w tym okresie ok. 65–85 proc. wartości całego eksportu, co wymuszało rozwój portowej infrastruktury i budowę coraz większych statków. Owocowało to też pojawieniem się bogatych kupców z całej Europy. Gdańsk i polskie wybrzeże stały się magnesem i atrakcyjnym miejscem do życia.

Po zbożu drugim w kolejności towarem eksportowym z Rzeczypospolitej były drewno i produkty drzewne oraz potaż (ok. 8–20 proc. wartości eksportu). Ostatni z wymienionych towarów wytwarzano z popiołów roślin, a jego polscy wytwórcy byli wysoko cenieni w Europie. Potaż wykorzystywano do produkcji szkła, mydła i farb. Dodatkowo z Polski wywożono także sporo skór i futer. Produktami, których sprowadzano najwięcej, były natomiast wino, tkaniny, przyprawy oraz fajans i porcelana.

Jak ważny dla samej Rzeczypospolitej był handel morski, najlepiej świadczy poselstwo Pawła Działyńskiego do królowej Elżbiety. Został do niej wysłany przez Zygmunta III Wazę, który był niezadowolony z polityki angielskiej monarchini, angażującej korsarzy do paraliżowania handlu z Hiszpanią. Tracili na tym także polscy kupcy z Gdańska i Elbląga. Polski poseł w Londynie zagroził, że dalsze utrudnianie handlu Rzeczypospolitej spowoduje, że ta przystąpi po stronie Austrii i Hiszpanii do wojny z Anglią. Po tej wizycie Elżbieta I zwolniła polskie statki i nie ingerowała w handel statkami pod banderami Gdańska i Elbląga.

Kres pomyślności gospodarczej przyszedł wraz z potopem szwedzkim. Szwedzi nie tylko blokowali polski handel morski, lecz także doszczętnie złupili Rzeczypospolitą. Pokazało to też ówczesnym elitom, że ze strony Bałtyku może przyjść zagrożenie.

3. Zagrożenie od strony morza. Bitwa pod Oliwą i wojny celne.

Po pierwszych próbach mocnego zakotwiczenia Polski nad Bałtykiem i bardziej intensywnego czerpania zeń korzyści, przyszły lata, kiedy zdawano sobie sprawę z faktu, że morze to oprócz szansy również zagrożenia. Ta sytuacja ma swój początek w końcu XVI w., gdy morskie siły Królestwa Szwecji coraz częściej zapuszczały się na wody południowego Bałtyku. Wykazywały się przy tym agresywnością i sprawnością w nawigowaniu, co utrudniało funkcjonowanie polskiego handlu. Przyczyną bitwy pod Oliwą była długotrwała blokada Gdańska przez flotę szwedzką. To wydarzenie stanowiło kluczowy element strategii Szwecji mającej na celu osłabienie Polski gospodarczo i militarnie poprzez odcięcie dostępu do kluczowych szlaków handlowych na Bałtyku. Blokada wywierała presję na polską gospodarkę i ograniczała handel morski, który był życiową arterią dla ówczesnej Rzeczypospolitej. Polska odpowiedź – zdecydowana próba przełamania szwedzkiej dominacji na morzu – była niezbędna dla przywrócenia wolności nawigacji i handlu, co miało kluczowe znaczenie dla gospodarczego i politycznego statusu kraju w regionie.

Eskalacja musiała się skończyć rozstrzygnięciem w morskim boju. Choć sam przebieg bitwy pod Oliwą, która odbyła się 28 listopada 1627 r., był spektakularny, to ważniejszy do tych rozważań jest polityczny jego skutek. Bitwa stanowiła bowiem kluczowe morskie zwycięstwo Polski w wojnie polsko-szwedzkiej. W efektywnym starciu morskim polska flota pod dowództwem Arenda Dickmanna pokonała szwedzkie okręty, zdobyła galeon "Tigern" i zatopila "Solen". To zwycięstwo nie tylko przełamało blokadę Gdańska, lecz także znacząco podniosło morale i prestiż polskiej marynarki wojennej. Od tamtej pory każdy patriotycznie nastawiony i racjonalny władca Rzeczypospolitej wiedział, że warto inwestować zarówno we flotę handlową, jak i w marynarkę wojenną. Duże znaczenie miało też wykorzystanie floty oraz załóg zza granicy.

Rys. 2. Bitwa pod Oliwą 28 listopada 1627 roku. Zdjęcie obrazu malarzy Anny i Andrzeja Orlińskich.



Bezpieczeństwo militarne, gospodarcze i energetyczne

XX w. przyniósł odrodzenie Państwa Polskiego w nowych granicach. Konferencja pokojowa w podparyskim Wersalu przyznała Polsce dostęp do Morza Bałtyckiego na długości około 150 km. Gigantyczną pracę zarówno w przygotowaniach, jak i samym udziale w konferencji oprócz polityków i działaczy reprezentujących Polskę (Roman Dmowski i Ignacy J. Paderewski) odegrali działacze z Kaszub, od wieków związani z polskim wybrzeżem. Na dobre i na złe, bo warto odnotować, że podczas akcji germanizacyjnej padli ofiarą wyjątkowych prześladowań. Historia niestety miała się powtórzyć podczas II wojny światowej, gdy za przywiązanie do idei polskiego Bałtyku zapłacili najwyższą cenę (obóz koncentracyjny Stutthof i miejsce kaźni Kaszubów i mieszkańców Pomorza w Piaśnicy). Wcześniej, bo 11 lutego

1920 r. gen. Józef Haller symbolicznie dokonał zaślubin nowej Polski z morzem.

Sześć miesięcy później miało miejsce symptomatyczne wydarzenie. Do portu w Gdańsku (Wolnym Mieście Gdańsk, które na mocy konferencji w Wersalu było zarządzane przez Ligę Narodów, ale *de facto* miastem i kluczowym portem władał żywioł niemiecki) wszedł francuski statek z dostawą broni na pomoc dla walczącej z bolszewicką Rosją Polski. W sierpniu 1920 r. sytuacja Armii Polskiej była dramatyczna. Marszałek Piłsudski wraz z generałem Rozwadowskim szykował się do walnej bitwy pod Warszawą. W tej trudnej sytuacji zrewoltowani dokerzy i pracownicy portu w Gdańsku odmówili rozładunku statku z francuską bronią. Powiązani z sowiecką agenturą wprost wspierali bolszewików przeciwko Polsce, aby Armia Budionnego i Tuchaczewskiego mogła po klęsce Polski dołączyć do zrewoltowanych towarzyszy w Berlinie. Rząd w Warszawie był pod ścianą. Nie miał bowiem wpływu na bieg wydarzeń w Gdańsku. Szczęśliwie Bitwa Warszawska została przez Polaków wygrana (znana w historiografii jako Cud nad Wisłą), ale bolesna lekcja z niełojalności Gdańska w sierpniowych dniach została szybko odrobiona. Marszałek Piłsudski polecił swojemu ministrowi przemysłu i handlu Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu budowę portu, niezależnego od sił zewnętrznych i nowoczesnego. Razem z inż. Tadeuszem Wendą wybrali małą osadę rybacką na północ od Sopotu i tam rozpoczęto ekspresową budowę. W 1924 r. pierwsze statki weszły do nowego Portu Morskiego Gdynia i tak rozpoczął się dynamiczny rozwój nowego miasta.

Ta historia świadczy o stałej zasadzie, jaką musieli sobie przyswoić Polacy, by rozwijać charakter Polski morskiej. Otóż należy w każdym pokoleniu zabiegać o rozwój gospodarki morskiej, trafnie diagnozować zagrożenia i ryzyka, a ponadto wykorzystywać aktualne szanse i „otwarte okienka” dla rozwoju portów (i szerzej gospodarki morskiej). Rozwój gospodarki morskiej to przede wszystkim ludzie. Otwarte na świat i nowoczesne kadry to podstawa każdej dziedziny nauki. Nie byłoby kadr, gdyby nie szkolnictwo morskie w nowo odrodzonym państwie. W 1920 r. zaczyna działać Szkoła Morska w Tczewie z dwoma wydziałami: nawigacyjnym i mechanicznym. W 1930 r.

szkołę przemianowano na Wyższą Szkołę Morską i przeniesiono do Gdyni do nowego kompleksu akademickiego. Utworzono wydział Transportu i Administracji Morskiej, a szkołę wyposażono w nowy statek szkoleniowy Lwów, który z czasem zmienił nazwę na Dar Pomorza. Należy wymienić przy tej okazji znamienitych prekursorów wielu dziedzin morskich i popularyzatorów idei polski morskiej: Karola Olgierda Borchardta oraz gen. Mariusza Zaruskiego.

W kontekście bezpieczeństwa energetycznego Polski na uwagę zasługuje budowa Portu Północnego w Gdańsku w latach 70. ubiegłego wieku. Ta gigantyczna i stosunkowo nowoczesna inwestycja uczyniły z Gdańska prawdziwe okno na świat w zmieniających się wówczas warunkach geopolitycznych i gospodarczych. Dzięki układowi falochronów (obecnie przebudowanych) i głębokowodnym torom podejściowym już od końca lat 70. mogły zawijać do Gdańska najgłębsze statki handlowe na świecie. W sytuacji strajku górników w Wielkiej Brytanii w latach 80. eksport węgla z naszego największego portu notował rekordowe wolumeny. Z kolei do portu przypływała ropa naftowa, która połączona rurociągiem z nowo wybudowaną nieopodal rafinerią stała się podstawą bezpieczeństwa paliwowego. Gdańsk znów jak kiedyś został sercem gospodarki morskiej.

Przełom XX i XXI w. to wyraźniejszy konflikt z Rosją o surowce energetyczne i uniezależnienie się od dostaw z tego kierunku. Stało się coraz czytelniejsze, że wracająca na imperialne tory Federacja Rosyjska będzie używała ropy, gazu czy węgla do szantażu tych państw Europy, które zechce sobie podporządkować. Budowa gazociągów Nord Stream i Nord Stream 2 po dnie Bałtyku (omijając kraje bałtyckie, Białoruś, Ukrainę, a przede wszystkim Polskę) tylko dopełniała obraz wyłaniającego się zagrożenia. Historia znów się powtarzała i zagrożenie ze strony morza pojawiło się po raz kolejny. Widziały to elity polityczne w Polsce i dlatego podjęto strategiczną decyzję o dostawach surowców energetycznych przez Bałtyk na masową skalę.

W 2005 r. rozpoczęto starania o budowę zdolności dywersyfikacyjnych w oparciu o dwa elementy. Pierwszym miał być Terminal do regazyfikacji gazu LNG w Świnoujściu, na wschód od obecnego portu handlowego i wojennego. Drugi czynnik to gazociąg Baltic Pipe, który

poprowadzony z Szelfu Norweskiego na Morzu Północnym poprzez Cieśniny Duńskie zasiliłby magazyny gazu i zostałyby wpięty w krajowy system gazowy w Niechorzu, również na Pomorzu Zachodnim. W latach 2005–2007 rozpoczęto budowę oraz planowano zakontraktowanie pierwszych dostaw z Bliskiego Wschodu. Szczególnym orędownikiem dywersyfikacji był ówczesny Prezydent RP śp. prof. Lech Kaczyński. Po wielu latach budowy Terminal LNG powstał i w grudniu 2015 r. pierwszy metanowiec z Kataru przybył do instalacji regazyfikacyjnej. Przenikliwość i determinacja ówczesnych elit, nauczonych historią, dały wyraz w tej nowoczesnej inwestycji. Po raz kolejny zagrożenie od strony morza, czyli szantaż energetyczny ze strony Rosji, zostało zażegnane. Co więcej, w okresie zmieniających się sojuszy i wojen celnych, które nieoczekiwanie wróciły na arenę światowego handlu, posiadanie gazoportu blisko Niemiec i gazociągu od stabilnego i przewidywalnego partnera (jak Norwegia i Dania) to olbrzymi atut i być może dźwignia wzmacniająca relacje regionalne oraz te ze Stanami Zjednoczonymi (największy eksporter paliwa LNG na świecie).

1. Rosja vs. NATO. Baltic Policy i Królewiec.

Po ataku Federacji Rosyjskiej na Ukrainę w lutym 2022 r. nastąpiło przyspieszenie procesów integracyjnych krajów basenu Morza Bałtyckiego w ramach NATO. Finlandia w 2023 r., a Szwecja rok później przystąpiły do elitarnego grona państw wzajemnie się wspierających, wspólnie ustalających politykę bezpieczeństwa, a przede wszystkim dysponujących potężną siłą odstraszania. W kontekście obwodu królewieckiego jest to bardzo istotny element wypychania rosyjskiego agresora ze wschodniej części Bałtyku, a w zamian budowania nowych sojuszy i architektury bezpieczeństwa w oparciu o Polskę i kraje bałtyckie.

Bałtyk z jego cieśninami duńskimi to akwen, przez który miało przyjąć wsparcie w czasie agresji (stąd obrona Helu trwała tak długo). Dziś w planach sztabowców wojskowych polskie porty są brane pod uwagę do pełniejszego wykorzystania przez wojska sojusznice NATO. W kontekście bycia liderem wschodniej flanki NATO

i transportu wojsk USA drogą morską jest to nie do przecenienia. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby w tym kontekście Świnoujście lub Gdynia (a może Hel) stały się bazami morskimi NATO. Dość wspomnieć podobne porty wojenne: Rota w Hiszpanii, Neapol we Włoszech czy Wilhemshaven w Niemczech.

2. Porty.

Cieśnina Oresund jest bramą na Bałtyk w jedną stronę i na Morze Północne w drugą. Stanowi też jedną z kilku kluczowych cieśnin na świecie, takich jak Ormuz, Malakka, Bosfor czy Gibraltar. Pozostająca w administracji duńskiej, jest pod specjalnym nadzorem Marynarki Wojennej Danii. Jej strategiczne położenie na północno-zachodnim krańcu Bałtyku pozwala na nieskrępowany handel – towary z całego świata przyływają do Polski, Finlandii, Szwecji czy Rosji. Jest także obiektem analiz ekonomicznych, badań przyrodniczych, planów wojskowych. Tak jak Oresund jest bramą na Bałtyk, tak porty odgrywają rolę bram do gospodarek poszczególnych państw basenu. W tej publikacji opisano port w Gdyni oraz rozwój portów miast Hanzy. Poniżej znajduje się krótkie podsumowanie wyników i kluczowych inwestycji portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej RP.

A. Port Gdańsk.

W 2023 r. Port Gdańsk znalazł się na 9. pozycji wśród największych portów europejskich, tym samym po raz pierwszy awansował do dziesiątki najlepszych portów europejskich. W 2024 r. odnotował natomiast spadek całkowitych obrotów w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego o 4,4 proc. i zamknął rok z wynikiem 77 390 896 t. Należy jednak pamiętać, że 2023 r. był rekordowym czasem w historii Portu Gdańsk z miesięcznymi obrotami przekraczającymi 7 mln t. Mimo spadku ruchu kontenerowego, spowodowanego rosyjską inwazją na Ukrainę oraz utratą tzw. transshipmentów realizowanych głównie przez Gdańsk do portów rosyjskich, finalny wolumen kontenerów, osiągnięty w 2024 r. w Porcie Gdańsk, był wyższy o 9,7 proc. od osiągniętego w roku poprzednim. Ten wynik

(2 248 764 TEU) był rekordowy i ugruntował pozycję Portu Gdańsk jako największego portu kontenerowego na Morzu Bałtyckim.

W 2024 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. przeznaczył na inwestycje 120 mln zł. Prowadzone inwestycje i remonty pozwalają na utrzymanie i rozwijanie majątku. Dla zobrazowania skali wyzwań i potrzeby utrzymania przewagi konkurencyjnej wśród portów bałtyckich wymieńmy najważniejsze inwestycje kontynuowane lub podjęte w 2024 r.:

- poprawa infrastruktury Portu Gdańsk wraz z analizą wdrożenia systemu niskoemisyjnego OPS dla zrównoważonego rozwoju sieci TEN-T;
- rozbudowa Nabrzeża Węglowego – etap II i Nabrzeża Administracyjnego;
- budowa umocnienia dna przy Nabrzeżu Przemysłowym III-1 ÷ III-6 oraz wymiana linii odbojowej Nabrzeża Przemysłowego III-1 i III-2 w Porcie Gdańsk;
- przebudowa Nabrzeża Szczecińskiego Przeładunkowego w Porcie Gdańsk;
- budowa bezpiecznego i chronionego parkingu na terenie Portu Gdańsk;
- skomunikowanie terenów inwestycyjnych.

Port Gdańsk dzięki prowadzonym inwestycjom i dużemu rynkowi wewnętrznemu ma szansę stać się dominującym portem na Morzu Bałtyckim, a w ciągu 10 lat znaleźć się w piątce największych portów Europy. Ponadto położenie geograficzne Gdańska w sposób naturalny powoduje wybór tego portu przez przewoźników operujących w regionie Europy Środkowej i Wschodniej. Uniwersalność Portu Gdańsk powoduje, że jest on miejscem zainteresowania armatorów żeglugowych: CMA CGM, COSCO, MSC, Maersk. Celem portu jest rozszerzanie regularnych połączeń żeglugowych, także na inne kontynenty. Połączenia transoceaniczne bezpośrednio do Gdańska (ale też do innych polskich portów) zasilają budżet państwa rekordowymi kwotami z ceł, akcyz i innych opłat skarbowych. Od 2018 r. (wg różnych obliczeń KAS) co roku cło z polskich portów wynosi od 35 do nawet 50 mld zł.

B. Port Gdynia.

W 2024 r. w Porcie Gdynia przeładunki ogółem wyniosły 26 895,9 tys. t i były o 8,52 proc. (-2 503,4 tys. t) niższe niż w 2023 r. Spadek obrotów był w dużej mierze spowodowany spadkami w obsłudze węgla, tj. powrotem wielkości przeładunków w tej kategorii do poziomów notowanych przed nałożeniem sankcji na import węgla z Rosji. W przypadku kategorii węgiel i koks przeładowano 1 142,3 tys. t i zanotowano 59,57 proc. (-1 683,0 tys. t) spadku w stosunku do roku poprzedniego. W 2024 r. przeładunki zboża wyniosły 5 594,4 tys. t, co oznaczało redukcję łącznego wolumenu o 17,24 proc. (-1 165,4 tys. t) w porównaniu do 2023 r.

Największą grupą ładunkową pod względem przeładowanych ilości była drobnica, której udział w przeładunkach ogółem Portu Gdynia w 2024 r. wyniósł 59,52 proc. W tej kategorii w ubiegłym roku odnotowano wzrost przeładunków, tj. o 6,29 proc. (+947,2 tys. t) w porównaniu do 2023 r., a obroty wyniosły 16 009,4 tys. t. Większe wolumeny dotyczyły drobnicy zjednostkowanej w przewozach ro-ro o 19,63 proc., drobnicy skonteneryzowanej o 7,75 proc. oraz drobnicy promowej o 2,15 proc. Spadek z kolei odnotowano w segmencie przeładunków drobnicy konwencjonalnej, tj. o 3,87 proc. Przeładunki kontenerów wyniosły w 2024 r. 974 586 TEU i były wyższe w porównaniu do 2023 r. o 11,52 proc. (+100 694 TEU).

W 2024 r. odnotowano obniżenie wielkości przeładunków w stosunku do poprzedniego roku w przypadku kategorii: ropa i przetwory naftowe o 14,15 proc. (-500,9 tys. t), drewno o 33,35 proc. (-59,5 tys. t) oraz inne masowe o 3,31 proc. (-33,9 tys. t), przeładowując odpowiednio 3 040,2 tys. t, 118,9 tys. t i 990,7 tys. t. W 2024 r. w Porcie Gdynia nie obsługiwano ładunków rudy, co oznaczało 100 proc. (-7,9 tys. t) spadek w stosunku do roku poprzedniego.

Liczba zawinięć statków w 2024 r. wyniosła 3 725 statków i była mniejsza niż rok wcześniej o 9,81 proc. (-405 zawinięć). W 2024 r. zawinęły do portu 42 wycieczkowce, przewiozły 99 791 pasażerów, co stanowiło wzrost o 11,22 proc. (+10 070 pasażerów) w porównaniu do 2023 r. Liczba zawinięć promów wyniosła w ubiegłym roku 853, a podróżowało na nich 561 153 pasażerów, co stanowiło spadek

o 1,69 proc. (-9 621 pasażerów) w stosunku do 2023 r. Na uwagę zasługują wybrane projekty oraz inwestycje w 2024 r.:

- Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia oraz Budowa falochronów osłonowych, stanowiących wodną infrastrukturę dostępową do Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia, w formule zaprojektuj i wybuduj. Ponadto Port Gdynia prowadził bieżące prace z zakresu prac projektowych połączenia drogowego od Ronda Karlskrona do Ronda Port Zewnętrzny, realizacji zapisów umowy inwestycyjnej pomiędzy Spółką a Skarbem Państwa dot. budowy nowych falochronów Portu Gdynia czy pogłębiania toru podejściowego;
- Przebudowa Nabrzeża Pomocniczego na terenie Marynarki Wojennej;
- Budowa terminalu intermodalnego na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia. Pozyskano dofinansowanie z programu CEF Military Mobility.

C. Zespół Portów Szczecin-Świnoujście.

Zespół portów Szczecin-Świnoujście jest od kilku lat wielkim placem rozbudowy infrastruktury we wszystkich aspektach i kierunkach. W niniejszym artykule skoncentrowano się na historycznych aspektach portów Trójmiasta, ale porty Pomorza Zachodniego przeżywają ofensywę inwestycyjną niespotykaną od lat 50. XX w. Na uwagę zasługuje budowa nowego terminala pasażerskiego w Świnoujściu, skąd polscy armatorzy pod marką Unity Line wysyłają promy do Szwecji. Rynek promowy ze Szwecją jest o tyle istotny, że pozwala wypełnić treścią kierunek skandynawski. W kontekście rozszerzenia NATO o państwa Europy Północnej i wieloletnich kontaktów handlowych w ramach Unii Europejskiej wymiana towarowo-pasażerska odbywa się właśnie za pomocą promów. Trzeba wyjątkowych zdolności i kompetencji, aby udział Polski w tym „torcie” promowym nie był uszczuplony. Wiąże się to dodatkowo z pozyskaniem nowych, ekologicznych jednostek typu ro-pax (pasażersko-samochodowych), które zwiększą liczbę towarów oraz samochodów ciężarowych i podniosą konkurencyjność dostaw do Skandynawii. Nie zapominajmy

też o gigantycznej konkurencji zagranicznej w postaci Finnlines czy TT-Line.

Wspominane inwestycje mają dwojaki charakter. Z jednej strony porządkują strukturę dzierzawionych terenów portowych, z drugiej wyposażają porty w nowoczesne i ekologiczne rozwiązania, takie jak odbiór nieczystości ze statków czy większe możliwości ładowania elektrycznego statków z nabrzeża.

Poniżej zamieszczono aktualnie realizowane inwestycje w charakterze przekrojowym, aby zobrazować skalę zaległości, jakie były obecne (a gdzieś tam nadal są) udziałem portu w Szczecinie:

- rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu;
- poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego;
- poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego;
- poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu;
- przystosowanie infrastruktury Terminala Promowego Świnoujście do obsługi transportu intermodalnego;
- budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu (w tym stanowisko do bunkrowania);
- budowa zdolności przeładunkowej portu morskiego w Świnoujściu do obsługi potrzeb morskiej energetyki wiatrowej;
- budowa multimodalnego, kolejowego węzła przeładunkowego na Ostrowie Grabowskim w porcie w Szczecinie;
- zapewnienie odbioru oleju i innych odpadów (w tym pozostałości z instalacji oczyszczania spalin) w porcie morskim w Świnoujściu w celu spełnienia wymagań środowiskowych;
- budowa zdolności przeładunkowej portu morskiego w Świnoujściu do obsługi potrzeb morskiej energetyki wiatrowej;
- budowa dostępu morskiego i lądowego do Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu;

- budowa miejsc parkingowych w ramach podwójnego wykorzystania na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie i na Terminalu Promowym w Świnoujściu;
- zapewnienie odbioru odpadów ze statków w porcie Świnoujście w celu spełnienia wymagań środowiskowych – I i II etap;
- OPS (*Onshore Power Supply*) w porcie w Świnoujściu i w Szczecinie;
- budowa morsko-śródlądowego intermodalnego węzła przeładunkowego w porcie w Szczecinie;
- zwiększenie potencjału dla obsługi transportu intermodalnego w południowej części terminalu promowego w Świnoujściu;
- zakup nowego statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. dostosowanego do zabezpieczania pożarniczego oraz prewencji pożarniczej terenów portowych, mieszkalnych, wysp oraz kompleksów przemysłowych.

Prawdziwą rewolucją dla zdolności dla przeładunków kontenerów w polskich portach będzie budowa głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu, na wschód od gazoportu. Połączenie drogowe poprzez S6 i S3 z granicą z Czechami otwiera gigantyczne możliwości na tranzyt towarów skonteneryzowanych do krajów południa z ominięciem Hamburga. To o tyle istotne, że czas oczekiwania na rozładunek oceanicznych kontenerowców w Hamburgu czy portach ARA jest dłuższy niż w Baltic Hub średnio o 7 dni. Poza tym ograniczenia portu w Szczecinie (80 km od Świnoujścia Kanałem Piastowskim) skutecznie zniechęcają duże statki armatorów z Azji, co czyni Szczecin w kontekście kontenerów portem typowo feederym.

Średnia całkowita zdolność przeładunkowa portów w 2024 r. wyniosła 47,3 proc. i była niższa niż rok wcześniej (56,6 proc.). Analiza danych wskazuje, że spadek wyników spowodowany jest mniejszymi przeładunkami węgla i rudy. W 2024 r. przeładowano 337,6 t drewna, czyli więcej niż szacowane zdolności przeładunkowe dla tej grupy towarowej.

W 2024 r. całkowita liczba zawinięć do portów Szczecin i Świnoujście wyniosła 6 558 statków (6 459 statków w 2023 r.), z tego

w Szczecinie – 2 005 (2 227 w 2023 r., tj. o 222 mniej). Jeżeli chodzi o Świnoujście, to zawinięć było więcej, bo 4 553 (w 2023 r. 44 232, tj. o 321 więcej). Do końca 2024 r. w gazoporcie obsłużono 61 jednostki, tj. o 1 mniej w stosunku do 2023 r., w którym obsłużono 62 gazowców. Wysoki poziom przeładunków gazu został spowodowany zwiększonymi zakupami tego surowca w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju. Ponadto kolejne wzrosty zanotowały oleje napędowe (głównie w imporcie) oraz ciężki i opałowy (w eksporcie do krajów Europy Zachodniej).

Średnia pojemność brutto GT spadła dla portu Szczecin i wzrosła dla Świnoujścia. W Szczecinie wyniosła 4 874,2,9 GT (w 2023 r. 5 641,9 GT), a w Świnoujściu wzrosła do wielkości 25 917,9 GT (24 388,9 GT rok wcześniej). Z powyższego można wnioskować, że nadal nie wykorzystujemy większych jednostek w Szczecinie (trwające inwestycje przy nabrzeżach), jak również obserwujemy pozytywne zmiany w Świnoujściu (w tym na TPŚ). Dostosowanie parametrów nabrzeży do parametrów toru wodnego powinno w nadchodzących latach te procesy znacznie przyspieszyć. Łączne GT w obu portach w 2024 r. wyniosło 127 777 071.

W ostatnich 4 latach duże zainteresowanie inwestycjami w portach Szczecin i Świnoujście wykazała morska energetyka wiatrowa. Ma ona szansę stać się kołem zamachowym rozwoju zarówno portów morskich Szczecin i Świnoujście, jak i regionu Pomorza Zachodniego. Jest to związane z planowaną budową pierwszych polskich farm wiatrowych na Morzu Bałtyckim, mających powstać do 2030 r. Poniżej wymieniono wybrane podmioty, które już zainwestowały w MEW w ZMPSiŚ lub planują to uczynić:

- w 2024 r. w porcie Szczecin realizowały swoje inwestycje duński producent turbin Vestas-Poland Sp. z o.o. oraz hiszpańska firma Windar Renovables S.A.;
- w 2024 r. hiszpańska firma Windar Renovables S.A. podpisała umowę z wykonawcą oraz ogłosiła rozpoczęcie budowy fabryki produkującej wieże, maszty i fundamenty turbin wiatrowych (przy Nabrzeżu Duńskim);

- ZMPSiŚ S.A. otrzymał od firm z branży offshore kolejne zapytania w sprawie możliwości dzierżawy terenów portowych i prowadzenia na nich działalności w tym zakresie;
- w bezpośrednim sąsiedztwie zakładu firmy Windar Renovables S.A., przy nowo wybudowanym Nabrzeżu Norweskim powstanie zaawansowany technologicznie zakład produkcji cementu. W grudniu 2024 r. ZMPSiŚ S.A. podpisał umowę przedwstępną na trzydziestoletnią dzierżawę gruntu z konsorcjum Speed, Tridente i Polski Cement;
- na dzierżawionym przez konsorcjum terenie na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie powstanie uniwersalny terminal przeładunkowy i nowoczesna cementownia. Będzie to druga największa cementownia w kraju. Inwestycja przewiduje także budowę wielofunkcyjnego terminalu, który obejmie place składowe i magazyny;
- w porcie w Świnoujściu ORLEN Neptun realizuje budowę terminala instalacyjnego. Inwestycja ma zostać uruchomiona na początku 2025 r. Zgodnie z zamierzeniami będzie to pierwszy tego typu terminal w Polsce i zarazem jeden z najnowocześniejszych w Europie.

D. Port Elbląg i Kanał Żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną.

Od kilkunastu lat trwa w branży portowej w Polsce dyskusja o pełniejszym wykorzystaniu potencjału portu w Elblągu. Postulowane jest uczynienie z tego miasta czwartego portu na Bałtyku. I choć nie znajduje się on w wykazie portów o szczególnym znaczeniu dla gospodarki wojennej, to z kilku względów warto o nim wspomnieć.

Historycznie morski port w Elblągu był związany ze Związkiem Hanzeatyckim, z którym obrót towarowy sięgał 90 proc. Najlepsze przeładunki notował przed wybuchem II wojny światowej. Od połowy XIX w. prężnie funkcjonowała stocznia Schichaua, która budowała jednostki zarówno cywilne, jak i na potrzeby rozkręcającej się maszyny wojennej Prus.

Po II wojnie światowej Elbląg ze względu na uwarunkowania polityczne nie wrócił już do swojej dawnej roli. Liczba przeładowanych

towarów ogółem w 2024 r. wyniosła 12500 t. Szczegółowy podział prezentował się następująco: materiały budowlane 10900 t, zboża 1600 t. Spadek przeładunków spowodowany jest konfliktem geopolitycznym i sankcjami unijnymi nałożonym na Federację Rosyjską, znacznie ograniczając asortyment towarów zarówno w eksporcie, jak i imporcie.

Obecnie właścicielem portu jest Miasto Elbląg, które opracowało szereg analiz dotyczących rozbudowy infrastruktury portowej. Dotyczy ona przede wszystkim budowy nowego terminala uniwersalnego. W ramach inwestycji zaplanowano budowę basenu wraz z miejscami cumowniczymi, a także bocznicy kolejowej, magazynów, placów składowych. Oprócz terminala zostaną również zmodernizowane i rozbudowane drogi dojazdowe do terminala.

Szansą dla Elbląga (i szerzej dla północno-wschodniej Polski) jest oddanie do użytku kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną. Miałby on łączyć Zatokę Gdańską właśnie z samym portem. Składa się on z dwóch falochronów, śluzy z dwoma mostami obrotowymi i drogą wodną o długości ok. 23 km. Po ostatecznym pogłębieniu toru żeglugowego będą mogły wpływać do portu jednostki o max. zanurzeniu 4,5 m. Wówczas Elbląg (z dobrym układem drogowo-kolejowym w tej części Polski – jak trasa S7, dobre skomunikowanie z autostradą A1) ma szansę zostać samodzielnym portem morskim. Drugim scenariuszem jest ścisła współpraca z portami Trójmiasta i stanie się ich naturalnym zapleczem. Potrzebne są jednak zmiany właścicielskie i poprawa relacji ze wschodnimi sąsiadami Polski.

Otwarcie Zalewu Wiślanego na Zatokę Gdańską to również wypełnienie pewnej luki w krajobrazie bezpieczeństwa północno-wschodniej Polski. Część granicy z Federacją Rosyjską (obwód królewiecki) jest poprowadzona przez akwen zalewu, dlatego jednostki Marynarki Wojennej i Straży Granicznej miały ograniczone możliwości operowania. Sam Zalew Wiślany pełni funkcje turystyczne, ale też gospodarcze w postaci drobnego rybołówstwa i mniejszych portów nadzalewowych (Frombork, Tolkmicko, Krynica Morska).

Przyszłość

Opisana perspektywa historyczna „Polski morskiej” nasuwa pytania o przyszłość. Na uwagę zasługuje gorzka konstatacja, że o ile rewolucja przemysłowa zbudowała hegemonię morską Wielkiej Brytanii, Niemiec, Francji czy USA, o tyle Polskę zastała bez swojego państwa i co za tym idzie – bez polityki morskiej. Wszystkie projekty, rozwój miast wybrzeża czy gospodarki morskiej były tylko funkcją decyzji podejmowanych przez zaborców i konfliktów w naszym regionie.

Początek XXI w. przynosi jednak zgoła odmienną perspektywę, ze wszystkimi tego szansami i zagrożeniami. Polskie porty uczestniczą aktywnie i z sukcesami w globalnym handlu morskim. Wyższe szkoły morskie plasują się wysoko w rankingach nauczania, a kadra tam kształcona cieszy się uznaniem na całym świecie. Przed Marynarką Wojenną RP stoją potężne inwestycje we flotę okrętów wielozadaniowych i podwodnych.

Trzecia dekada naszego wieku przyniosła geopolityczną zmianę nad Bałtykiem. Imperialna Rosja, która po raz kolejny pokazała swoją prawdziwą twarz, zjednoczyła wokół Paktu Północnoatlantyckiego wszystkie pozostałe państwa basenu Morza Bałtyckiego. Otwiera to ogromne możliwości współpracy i otoczenia tego regionu szczególnymi gwarancjami bezpieczeństwa. Od Świnoujścia w Polsce, aż po Kotkę w Finlandii sojusznice floty muszą pilnować bezpieczeństwa żeglugi i podwodnej infrastruktury energetycznej. Razem z gigantycznymi inwestycjami *off shore* daje to bardzo silny impuls rozwojowy dla wszystkich tutejszych graczy.

Jednak utrzymanie stabilnego trendu wzrostowego w polskich portach i w gospodarce morskiej wymaga wizji rozwoju w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej. Niezbędne jest współdziałanie wielu podmiotów na licznych płaszczyznach, a także swoisty pakt na rzecz „Polski morskiej”. Nie tylko ponad podziałami politycznymi, lecz także szerzej – ogólnonarodowo. Pakt na miarę budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego po odzyskaniu niepodległości, kolejnych kilkuletnich programów gospodarczych po II wojnie światowej czy ponadpolitycznego paktu w sprawie wejścia Polski

do NATO czy Unii Europejskiej. Takiemu paktowi sprzyja fakt małej kontrowersyjności, czego nie można powiedzieć o innych sferach publicznych. Taki pakt powinien obejmować następujące obszary:

- utrzymanie dynamiki inwestycyjnej wszystkich polskich portów morskich;
- solidarne przeciwdziałanie negatywnym próbom marginalizacji handlu na Bałtyku poprzez brak nowych serwisów oceanicznych z Dalekiego Wschodu;
- szybszy rozwój Marynarki Wojennej RP jako gwaranta bezpieczeństwa na Bałtyku. Rozwijanie nowych technologii morskich (w tym podwodnych);
- wsparcie wyższych uczelni morskich w Gdyni i Szczecinie, ale też Akademii Marynarki Wojennej oraz tych uczelni, które zdecydowały się odtworzyć sekcje badań naukowo-rozwojowych;
- przyspieszenie inwestycji w *off shore*, razem z ulokowaną pierwszą w Polsce elektrownią jądrową na Pomorzu da efekt synergii i będzie odpowiedzią na deficyt energii elektrycznej w północnych rejonach Polski;
- powrót do planów użegłownienia Odry i Wisły (w jej dolnym odcinku jako zaplecza intermodalnego dla polskich portów);
- utrzymanie ambitnych celów polskiej polityki morskiej, które zostały opisane w takich dokumentach, jak Polityka Morska RP, wydana przez BBN Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego RP czy ostatnie Rekomendacje do Strategii Bezpieczeństwa Narodowego.

Piśmiennictwo

- Crowley R., *Morskie Imperia. Batalia o panowanie na Morzu Śródziemnym 1521–1580*, Wydawnictwo REBIS, Poznań 2009.
- Cygan W., Rawski W., *Droga do morza*, Towarzystwo Projektów Edukacyjnych, Warszawa 2021.
- Dobbs M., *Precz z Wielkim Bratem. Upadek Imperium Radzieckiego*, Wydawnictwo REBIS, Poznań 1998.
- Jasiewicz J. (red.), *Między morzem a lądem 1920–2020. 100 lat Polskiej Administracji Morskiej*, Wydawnictwo JAS, Świnoujście 2022.
- Massie R.K., *Dreadnought: Britain, Germany and Coming of the Great War*, KATMAR, Gdańsk 2015.
- Norman D., *Boże Igrzysko. Historia Polski*, ZNAK, Kraków 1989.
- Nowak A., *Dzieje Polski*, t. 1–5, Biały Kruk, Kraków 2014.

Copyright (c) 2025 Grzegorz Witkowski.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Share-Alike 4.0 International License.