

Janusz Tomaszewski

Innowacyjność w służbie bezpieczeństwa i rozwoju polskiej gospodarki morskiej

Kultura Bezpieczeństwa. Nauka-Praktyka-Refleksje nr 23, 268-285

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

KULTURA BEZPIECZEŃSTWA
NAUKA – PRAKTYKA – REFLEKSJE
NR 23, 2016 (268–285)

INNOWACYJNOŚĆ W SŁUŻBIE
BEZPIECZEŃSTWA I ROZWOJU POLSKIEJ
GOSPODARKI MORSKIEJ

INNOVATION IN SECURITY AND
DEVELOPMENT SERVICE OF THE POLISH
MARITIME ECONOMY

JANUSZ TOMASZEWSKI
Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu
im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni

ABSTRACT

The article presents the basic definitions of innovation and safety. The work embraces the author's critical comments referring to Polish maritime economy (ME) against the background of the developed scientific and technology (S&T) concepts. Simultaneously, the deficits in the field of maritime policy, which have been affecting the overall economic security of the country are demonstrated. Assuming that the Polish Navy is an entity of ME, the author indicates the lack of doctrine and a coherent maritime strategy of the country.

Keywords: Innovation, safety, security, maritime economy

ABSTRAKT

W artykule zaprezentowano podstawowe definicje innowacji oraz bezpieczeństwa. Na tle opracowywanych koncepcji naukowych oraz technologii (N&T) zawarto krytyczne uwagi autora dotyczące rozwiązywania proble-

mów polskiej gospodarki morskiej (GM). Jednocześnie wskazano na załgłości w dziedzinie polityki morskiej w ostatniej dekadzie, co wpłynęło i wpływa na ogólne bezpieczeństwo ekonomiczne kraju. Przyjmując, iż Marynarka Wojenna RP (MW) jest podmiotem GM zwrócono uwagę na brak doktryny oraz spójnej strategii morskiej kraju.

Słowa kluczowe: Innowacyjność, bezpieczeństwo, bezpieczeństwo gospodarki morskiej

WSTĘP

Tematyka artykułu ma związek z praktyką zawodową oraz zainteresowaniami autora –wieloletnia służba w jednostkach MW RP, w tym praca dydaktyczna i naukowa w Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte. To powinno wystarczyć za uzasadnienie wyboru problematyki związanej z bezpieczeństwem ekonomicznym

Celem artykułu jest wskazanie na elementarne problemy wynikające z zaniedbań gospodarki morskiej, co wiąże z przekonaniem, iż Polska odwróciła się od morza. Rozregulowana po okresie przekształceń własnościowych, przeprowadzonych na mocy tzw. ustaw konstytucyjnych gospodarka morska, utraciła wiele podmiotów w przemyśle stoczniowym oraz usług rybackich. Przełożyło się to wzrost bezrobocia – szczególnie dotkliwy w spadkowych fazach cykli gospodarczych, a jednocześnie wymusiło konieczność poszukiwania nowych idei dla rozwiązań organizacyjnych i technicznych w GM. Artykuł jest jednocześnie próbą głosu w trwającej blisko 20 lat dyskusji nad innowacjami wprowadzanymi zarówno w rozrzuconych, w różnych resortach podmiotach gospodarki morskiej, jak i niedofinansowanej MW.

Na artykuł składają cztery zasadnicze części, w których: wyjaśniono istotę innowacyjności oraz bezpieczeństwa, wskazano na korzyści i koszty społeczne (zagrożenia) związane z postępow naukowym i technicznym; zawarto krytyczny opis kondycji gospodarki morskiej, zwrócono uwagę na szanse płynące z programów rozwoju gospodarki morskiej. Przedstawiono również wstępną koncepcję wykorzystania MW dla potrzeb GM.

1. ISTOTA INNOWACYJNOŚCI I BEZPIECZEŃSTWO

Pojęcie innowacji etymologicznie wywodzi się z języka łacińskiego: *innovare* znaczy „tworzenie czegoś nowego”. Stąd „innowacja jest procesem po-

legającym na przekształceniu istniejących możliwości w nowe idee i wprowadzenie ich do praktycznego zastosowania”¹. W tym kontekście na proces innowacji według koncepcji prof. Okoń – Horodyńskiej składają się: wynalazek, jako wynik idei/pomysłu; innowacja – wprowadzenie wynalazku do procesu produkcji; projekt inaczej- tworzenie wzoru nowego wyrobu będącego wynikiem innowacji; akcje marketingowe i zbycie produktu².

Naukowcy często stosują definicję mówiącą, iż innowacja jest procesem polegającym na przekształceniu posiadanych możliwości w nowe idee, wizje i wprowadzenie ich do praktycznego zastosowania. W skrócie wdrażanie nowych teorii do praktyki gospodarczej. Według Davida Begg’a innowacje to „zastosowanie nowej wiedzy w procesie produkcji”³. Zgodnie z modelem innowacji Schumpetera nacisk kładzie się na naukę wewnętrzną, czyli na własne zakłady badawcze i laboratoria przedsiębiorstw wdrażających innowacje⁴. Ale to dotyczy silnych kapitałowo przedsiębiorstw. Nauka zewnętrzna (jednostki naukowo-badawcze poza przemysłem), będąca tu elementem otoczenia, ma mały wpływ na wdrażanie innowacji, niemniej jednak wpływa na wymianę informacji z placówkami innowacyjnymi wewnątrz modelu. J. Schumpeter wyodrębnia trzy fazy w procesie zmian⁵:

- pomysł,
- wprowadzenie innowacji,
- rozpowszechnienie innowacji.

W dyskusji nad definicją bezpieczeństwa zwraca uwagę zarówno podejście statyczne, jak i dynamiczne. W ujęciu statycznym to „ (...) stan dający poczucie pewności i gwarancję jego zachowania oraz szansę na doskonalenie (...)”⁶. Oznaczać może również „ (...) taką formę istnienia, która zapewnia trwanie, przetrwanie, i rozwój człowieka, społeczeństwa,

¹ M. Poroś, W. Ziemska, *Innowacyjność*, [w:] *Encyklopedia Zarządzania*, <https://mfiles.pl/pl/index.php/Innowacja> (30.05.2016), za E. Okoń –Horodyńska, *Wykłady. Polityka innowacyjna UE*.

² *Ibidem*.

³ D. Begg, R. Dornbusch, S. Fischer, *Mikroekonomia* PWE Warszawa 1997, s. 341.

⁴ K. Ziętał, *Innowacyjna teoria przedsiębiorstwa* [w:] https://mfiles.pl/pl/index.php/Innowacyjna_teoria_przedsi%C4%99biorstwa (31.05.2016).

⁵ *Ibidem*.

⁶ J. Kaczmarek, W. Łepkowski, B. Zdrodowski (red.), *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa. narodowego*, AON, Warszawa 2008, s. 14.

świata, przyrody⁷. Ujęcie dynamiczne wskazuje, iż „Bezpieczeństwo jest zdolnością do kreatywnej aktywności podmiotu i oznacza holistyczną i dynamiczną sytuację obiektywną, będącą funkcją zagrożeń i potencjału obronnego dla istnienia, rozwoju i normalnego funkcjonowania człowieka i jego zasobów rzeczowych, finansowych i informacyjnych”⁸.

Podstawę funkcjonowania gospodarki stanowią jej zasoby osobowe, rzeczowe i finansowe, które składają się na siłę ekonomiczną państwa. Bezpieczeństwo ekonomiczne to taki poziom prosperity krajowego systemu gospodarczego, który zapewnia wysoką sprawność jego funkcjonowania poprzez właściwe wykorzystanie wewnętrznych możliwości wzrostu oraz możliwości efektywnego przeciwstawienia się siłom zewnętrznym, mogącym doprowadzić do zaburzeń owego wzrostu. W tym kontekście można mówić między innymi o bezpieczeństwie żywnościowym, surowcowym, finansowym (kapitałowym), transportu. Niezależnie jednak od rodzaju bezpieczeństwa osadzone ono jest na podstawach ekonomicznych. Przy czym ważniejsze od potencjału są metody jego pomiaru i sposoby wykorzystania. W tym kontekście dla bezpiecznego rozwoju gospodarki w ujęciu makro-, mezo- oraz mikroekonomicznym, wprowadzenie innowacji jest konieczne dla poprawy konkurencyjności wszystkich podmiotów gospodarczych niezależnie od własności, czy formy organizacyjno-prawnej.

2. KORZYŚCI I ZAGROŻENIA ZWIĄZANE Z BADANAMI, KONCEPCJAMI NAUKOWYMI, NOWYMI TECHNOLOGIAMI

Biorąc pod uwagę innowacje w kontekście bezpieczeństwa warto zwrócić uwagę na korzyści i zagrożenia związane z: badaniami, koncepcjami naukowymi oraz nowymi technologiami. Obejmują one korzyści zewnętrzne, jak i wewnętrzne, a dotyczą przedsiębiorców i konsumentów.

Rozpatrując bezpieczeństwo przez pryzmat wiedzy naukowej oraz opracowywanych aktualnie technologii (N&T)⁹, wpływających zdaniem autora również na bezpieczeństwo gospodarki morskiej, M. Kleiber wskazuje na elementarne czynniki i zagrożenia dla tzw. „trwałego rozwoju”. Na ów rozwój powinny składać się aspekty gospodarcze i ekologiczne

⁷ R. Rosa, *Zarys polskiej filozofii bezpieczeństwa na tle europejskiej myśli polemologicznej i irenologicznej*, Wydawnictwo Akademii Podlaskiej, Siedlce 2008, s. 13.

⁸ L. F. Korzeniowski, *Securitologia. Nauka o bezpieczeństwie człowieka i organizacji społecznych*, EAS, Kraków 2015, s. 145.

⁹ N&T – nauka i technologia.

oraz istotne w ramach regionalizacji, czy globalizacji zagrożenia o zasięgu międzynarodowym: narastające obszary biedy, fanatyzm religijny, ograniczenia bądź brak dostępu do energii, czy wody, zagrożenia epidemiologiczne, terrorystyczne (cyberterrorystyczne) oraz te, które wynikają z lokalnych konfliktów. W tym kontekście można posłużyć się przykładami terroryzmu morskiego. Kleiber zwraca przy tym uwagę na konieczność wpływu N&T w podejmowaniu bieżących, rzeczowych decyzji na poprawę współczesnych obszarów bezpieczeństwa. Za szczególnie istotne uważa uwzględnienie projektowania systemu bezpiecznej komunikacji w sytuacjach zagrożenia, z modernizacją sił zbrojnych i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo wewnętrzne włącznie. Można przyjąć zatem, że wiąże aspekty militarne i pozamilitarne bezpieczeństwa.

TABELA 1 AKTUALNE ZAGADNIENIA Z OBSZARU N&T MAJĄCE WPŁYW NA POZIOM BEZPIECZEŃSTWA

Zagadnienia		Zewnętrzne korzyści społeczne	Zewnętrzne koszty społeczne
1.	Elektroniczna komunikacja	rozwoj technologii teleinformatycznych; szybka transmisja danych; wymiana informacji; kontakt z klientem; skuteczne działania w ramach marketingu „mix”	ataki sieciowych terrorystów wykraczające poza granice państw; wojny w cyberprzestrzeni koszty walki z cyberterroryzmem (80 mld \$); handel informacjami obejmującymi dane o infrastrukturze krytycznej
2.	Autonomiczne roboty	śledzenie przestępców wykrywanie przeciwnika	autonomiczność z dylematami: dać się zniszczyć czy zabić człowieka; zniszczyć nawet jeśli są to obiekty zamieszkałe przez osoby cywilne; cele omyłkowo zniszczone przez bezzałogowe drony
3.	Badania genetyczne	ograniczanie deficytu żywności	niekontrolowane eksperymenty do broni biologicznej włącznie

4.	Fotonika	produkcja urządzeń do rejestrowania, przenoszenia i przetwarzania informacji; konstruowanie aparatury pomiarowej; wykorzystanie promieniowania terahercowego do diagnostyki medycznej, analizy zanieczyszczeń środowiska	wykorzystanie w czasie konfliktu zbrojnego na lądzie i morzu; niszczenie infrastruktury elektronicznej służącej celom gospodarczym; detekcja ukrytej broni i materiałów niebezpiecznych
5.	Drukarki 3D	oszczędność surowców i czasu do produkcji podstawowych urządzeń i sprzętu gospodarstwa domowego	nowe możliwości produkcji broni
6.	Badania Ziemi oraz przestrzeni kosmicznej	rozpoznawanie bogactw naturalnych	rozmieszczenie urządzeń rozpoznawczych do celów militarnych; rozmieszczenie broni w przestrzeni kosmicznej

Źródło: opracowanie własne na podstawie M. Kleiber, *Nauka i technologia na rzecz bezpieczeństwa Państwa w polskich realiach*, [w]: „Bezpieczeństwo Narodowe”, 2014/32, s. 68 i następane.

Zaprezentowane w tabeli 1 czynniki związane są istotnie z GM i jej bezpieczeństwem, zaś potencjał gospodarki morskiej i marynarki wojennej zawsze związany był z innowacjami, a tym samym rozwojem ekonomicznym i cywilizacyjny państwa.

3. KONDYCJA GOSPODARKI MORSKIEJ (GM)

Historia gospodarcza Polski od czasów Bolesława Chrobrego dowodzi, iż władcy od dawien dawna zainteresowani byli pożytkami płynącymi z morza. Dostrzegali również znaczenie granic morskich oraz rozumieli potrzebę ich obrony, korzystając z usług „instytucji” kaprów. Nie trzeba jednak sięgać tak daleko w głąb historii gospodarczej, aby zrozumieć znaczenie gospodarki morskiej dla kraju. Okresem znamionym dla jej rozwoju jest dwudziestolecie międzywojenne (tzw. międzywojnie 1918 -1939). W związku z odrodzeniem Polski ukształtowały się koncepcje budowy okna na Świat – Portu handlowego w Gdyni oraz utworzenia Polskiej Marynarki Wojennej. Pomimo, iż nie prowadzono badań w tym zakresie z całą odpowiedzialnością można stwierdzić silny związek zmian

w gospodarce morskiej ze zmianami w marynarce wojennej. Potwierdza to stan obecny GM i MW RP.

Niedoceniający korzyści z gospodarki morskiej, jak mawiał Jan Dymitr Solikowski: „ (...) z wolnego niewolnikiem się staje, a z bogatego ubogim (...)”¹⁰. Blisko dwieście lat po Solikowskim doszło do rozbiorów Polski, akceptowanych przez europejskie stolicy (poza Turcją). Zaniechanie polityki morskiej przez następne 200 lat po Metropolicie Lwowskim przyniosło jej stagnację. Przez wiele lat do końca XIX wieku szukano odpowiedzi na pytanie: „Po co Polakowi morze, kiedy sieje i orze?”¹¹. W przeciwieństwie do Brytyjczyków, Holendrów, Hiszpanów, Duńczyków, Niemców, Szwedów, Norwegów, Australijczyków, Japończyków oraz Amerykanów¹². Dopiero E. Kwiatkowski docenił to przesłanie D. Solikowskiego. W tym sensie można uznać, że historia gospodarcza Polski morskiej nie miała ciągłości. Dymitr Solikowski oraz prof. Eugeniusz Kwiatkowski zjednoczeni byli tą samą ideą – służby ojczyźnie racjonalnym gospodarowaniem¹³. Pionierzy gospodarki morskiej lat dwudziestych ubiegłego stulecia zagospodarowali 70 kilometrowy pas wybrzeża. Obecnie to ponad 523 kilometry linii brzegowej (razem z Zalewem Szczecińskim ponad 770km), z portami handlowymi, terminalami kontenerowymi, połączeniami lotniczo – kolejowo – drogowymi zarządzanymi przez Ministerstwo Infrastruktury.

Odpowiedź na pytanie: gdzie jest zlokalizowana gospodarka morska? – tylko z pozoru wydaje się być prosta. To nie prawda, że wszystkie jej podmioty z lokalizowane są na wybrzeżu. W Krakowie funkcjonują trzy agencje Polskiego Rejestru Statków. Elbląg, to bliżej morza oczywiście, oferuje urządzenia okrętowe, wyposażenie statków, silniki i turbiny okrętowe, siłownie okrętowe, kotłownie okrętowe, oprzyrządowanie związane hydrauliką okrętową. W Częstochowie i Tychach prowadzone jest przetwórstwo ryb. Przyjmuje się, że blisko 50% przetwórci zlokalizowano w centrum kraju, a także i to, że blisko 50% surowców tam przetwarzanych pochodzi z importu.

¹⁰ *Rozmowa kruszwicka 1573*, https://pl.wikiquote.org/wiki/Jan_Dymitr_Solikowski, (21.05.2016).

¹¹ T. Szubrycht, *Polityka morska Unii Europejskiej i Federacji Rosyjskiej*, w: „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” nr1 z 2007r., s. 84.

¹² Ibidem.

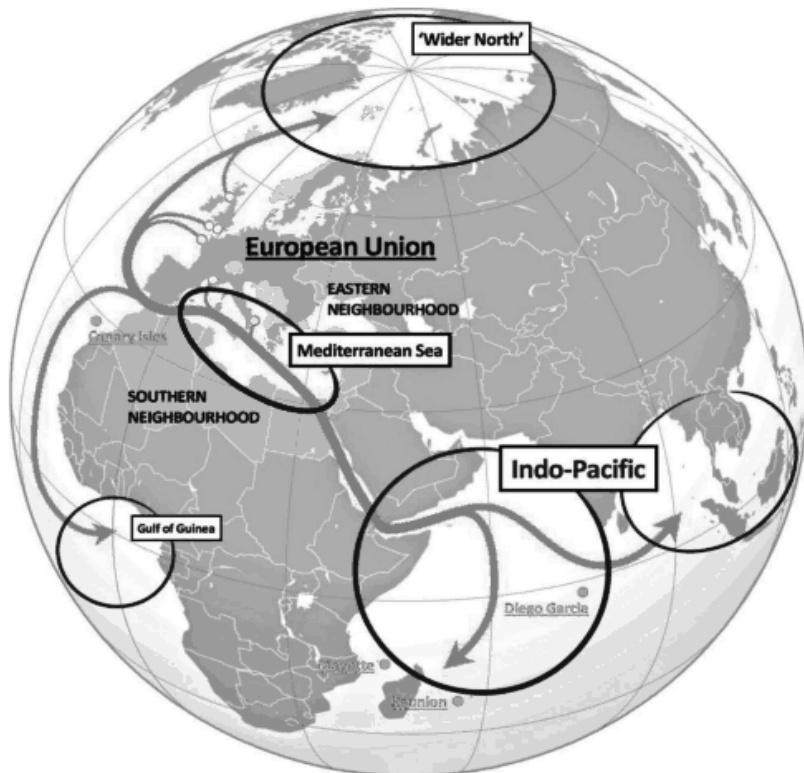
¹³ H. Samplawski, *Jan Dymitr Solikowski. Zaduma w czterechsetlecie śmierci (1539 – 27 czerwca 1603)*, [w:] „Pismo PG” nr 6/2004, s.64. <http://cdn.pg.edu.pl/documents/1152961/1173338/cz4.pdf>, (20.05.2016).

Może to slogan, ale w istocie z morza żyją wszyscy. Tym bardziej niezbędne są działania na rzecz swoistej rewitalizacji gospodarki morskiej.

Niezależnie od koniunktury światowej, inwestowanie w nowoczesne technologie w przemyśle stoczniowym dyskontowane jest w fazach wzrostu gospodarczego. Udowodniła to Korea Południowa w latach dziewięćdziesiątych, przejmując kontrolę nad światowym rynkiem budownictwa okrętowego – obecnie czas na Chiny.

Innowacyjne spojrzenie na bezpieczeństwo morskie wskazuje na interesy gospodarcze Polski poza jej granicami i – w układzie koalicyjnym – kojarzone powinno być z interesami Unii Europejskiej – zobacz rysunek 1.

RYSUNEK 1. MORSKIE OBSZARY ZAINTERESOWAŃ UNII EUROPEJSKIEJ
The EU's areas of privileged interest, 2013-25

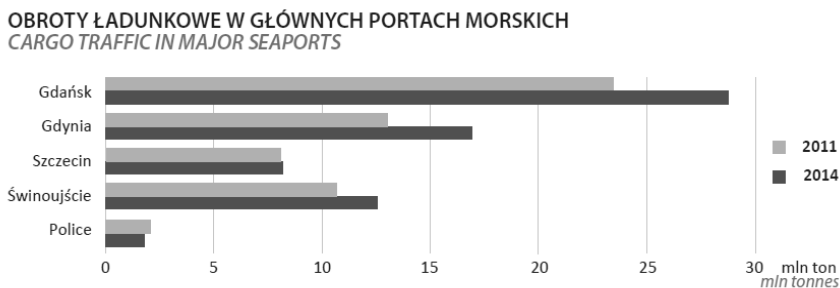


Źródło: A. Makowski, *Marynarka Wojenna we współczesnych uwarunkowaniach*, prezentacja PPT na posiedzenie Rady Budowy Okrętów, 4. 12. 2015 rok, zasoby Wydziału Dowodzenia i Operacji Morskich Akademii Marynarki Wojennej im Bohaterów Westerplatte w Gdyni.

Zaznaczone na nim obszary świadczą o efektach procesu globalizacji. Należy jednak mieć świadomość, że bezpieczeństwo polskiej gospodarki morskiej nie jest ograniczone do Bałtyku. Oczywiście w węższym znaczeniu można mówić o państwach basenu Morza Bałtyckiego, ale również w znaczeniu szerszym o państwach nadbałtyckich – powiązanych z Bałtykiem łańcuchami dostaw i korytarzami transportowymi (lotniczymi, kolejowymi, drogowymi, śródlądowymi). Chociaż żegluga śródlądowa nie jest przedmiotem rozważań w artykule, autor ma pełną świadomość jej powiązań z gospodarką morską. Pomimo, iż dla jej ochrony nie ma już ani Floty Pińskiej, ani Floty Wiślanej. Bałtyk, jako morze względnie zamknięte wraz z infrastrukturą portową, nie będzie konkurencyjny względem portów sąsiadujących bezpośrednio z Atlantykiem. Tymczasem korytarze transportowe południe – północ są dla Polski szansą rozwoju.

Statystyki opisujące działalność portów handlowych (zobacz wykres 1) świadczą o pozytywnym trendzie rozwojowym w tej branży. Dotyczy to w szczególności Gdyni i Gdańska, gdzie dzięki nakładom inwestycyjnym zmodernizowano Gdyniński Terminal Kontenerowy oraz dyskontuje się innowacje sfinansowane w Terminalu Kontenerowym (DCT) Gdańsk.

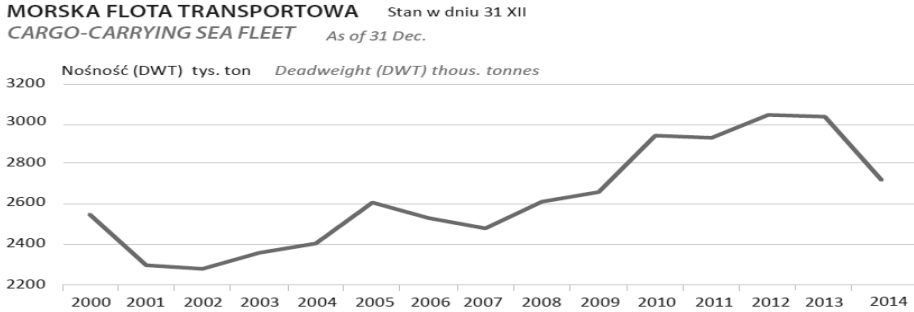
WYKRES 1. OBROTY ŁADUNKOWE W PORTACH MORSKICH 2001-2014



Źródło: *Rocznik Gospodarki Morskiej*, GUS, Szczecin 2015, s.100.

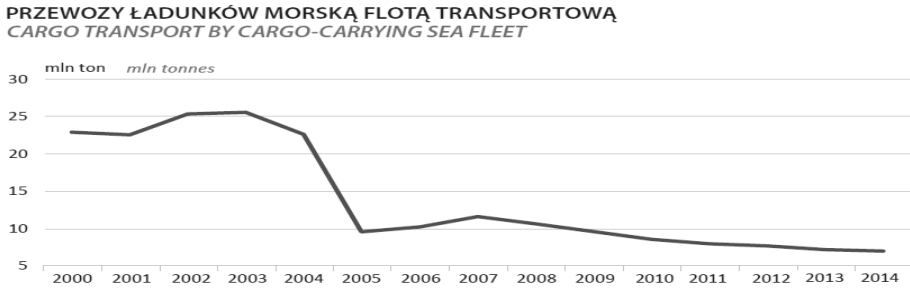
Nie napawają optymizmem dane opisujące inne rodzaje morskiej działalności gospodarczej: rozwój floty transportowej, przewozy ładunków morską flotą transportową, przewozy pasażerów morską flotą transportową, oddane do eksploatacji statki morskie, stan floty rybackiej oraz poziom połowu ryb (wykresy 2 do 7).

WYKRES 2. FLOTA TRANSPORTOWA W LATACH 2000 – 2014



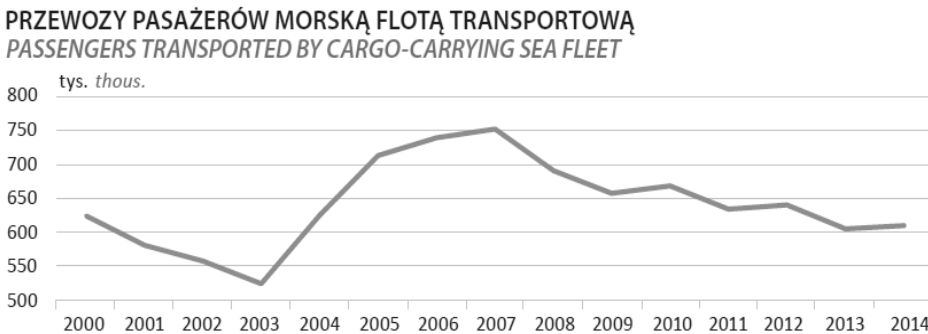
Źródło: Rocznik Gospodarki Morskiej, GUS, Szczecin 2015, s.25.

WYKRES 3. PRZEWOZY ŁADUNKÓW W LATACH 2000-2014



Źródło: Rocznik Gospodarki Morskiej, GUS, Szczecin 2015, s.25.

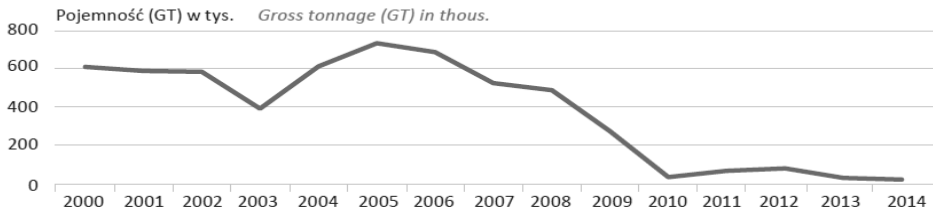
WYKRES 4. PRZEWOZY PASAŻERÓW W LATACH 2000 – 2014



Źródło: Rocznik Gospodarki Morskiej, GUS, Szczecin 2015, s.26.

WYKRES 5. STATKI MORSKIE ODDANE DO EKSPLOATACJI W LATACH 2000 – 2014

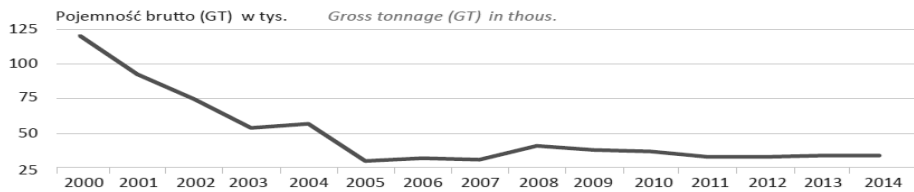
STATKI MORSKIE ODDANE DO EKSPLOATACJI (GT 100 i więcej)
SEA-GOING VESSELS COMPLETED (GT 100 and more)



Źródło: *Rocznik Gospodarki Morskiej*, GUS, Szczecin 2015, s.26.

WYKRES 6. FLOTA RYBACKA W LATACH 2000 – 2014

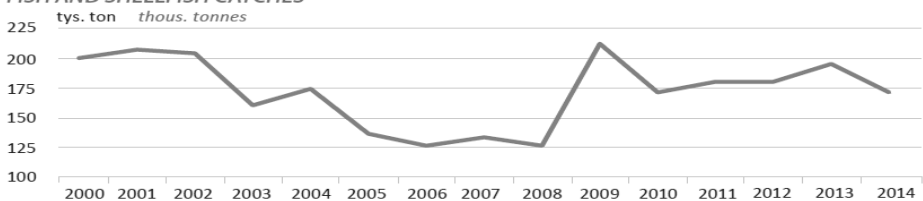
FLOTA RYBACKA Stan w dniu 31 XII
FISHING FLEET As of 31 Dec.



Źródło: *Rocznik Gospodarki Morskiej*, GUS, Szczecin 2015, s.25.

WYKRES 7. POŁOWY W LATACH 2000 – 2014

POŁOWY RYB I INNYCH ORGANIZMÓW MORSKICH
FISH AND SHELLFISH CATCHES



Źródło: *Rocznik Gospodarki Morskiej*, GUS, Szczecin 2015, s.25.

Zaprezentowane wykresy wskazują na ogólny spadek poziomu aktywności gospodarczej branży morskiej, poza działalnością portów morskich oraz przedsiębiorstw połowu ryb. Tym samym jest to istotny sygnał dla wprowadzenia innowacji, nowych idei, koncepcji organizacyjnych w praktyce gospodarki morskiej. Poza tym skuteczność funkcjonowania GM uwarunkowana jest jej bezpieczeństwem. Gwarantem owego bezpieczeń-

stwa jest sprawnie działająca MW RP, którą – jak wcześniej wspomniano, należy zaliczyć do podmiotów gospodarczych.

4. GOSPODARKA MORSKA I MARYNARKA WOJENNA RP – INNOWACJE I PERSPEKTYWY

Rozwój GM oraz MW RP uwzględniono w kilku dokumentach budzących nadzieję na odwrócenie negatywnych tendencji, a także zwrócenie większej uwagi na morze. Jest ono niezmiennie źródłem bogactw naturalnych, przestrzenią objętą siecią łańcuchów logistycznych o znaczeniu globalnym i regionalnym oraz rejonem rozprzestrzeniania informacji i nowych idei. Do dokumentów tych można zaliczyć przede wszystkim¹⁴:

- Program dla Regionu Morza Bałtyckiego 2014-2020 – zatwierdzony przez Komisję Europejską 18 grudnia 2014 r.;
- Polityka Morska RP do roku 2020.

Jedną z nadziei odrodzenia gospodarki morskiej może być Program dla Regionu Morza Bałtyckiego 2014-2020 – zatwierdzony przez Komisję Europejską 18 grudnia 2014 r., – w którym przewidziano środki na „ (...) zwiększenie innowacyjności, ochronę środowiska oraz rozwoju zrównoważonego, bardziej przyjaznego środowisku – transportu (...)”¹⁵. Na uwagę zasługuje nacisk na racjonalne wykorzystanie zasobów gospodarki morskiej, jako jedno z istotniejszych działań programu Europa Bałtycka 2014-2020. Istotność programu potwierdzają szacunki, zgodnie z którymi w gospodarce morskiej Unii Europejskiej pracuje ok. 5,4 mln osób wytwarzających 550 mld euro¹⁶. Program dla Regionu Morza Bałtyckiego Polski jest swoistą kontynuacją Sektorowego programu Operacyjnego Transport i Gospodarka Morska.

Kolejne szanse rozwoju GM artykułowano w założeniach Polityki Morskiej RP do roku 2020. Z uwagi na przyjęty horyzont czasowy (perspektywa 2030) można uznać, iż dokument przyjęty 17 marca 2015 roku Uchwałą nr 33/2015 Rady Ministrów ma charakter strategiczny. Stanowi wizję rozwoju GM popartą wskazaniem dotyczącym jej finansowania (rozdział 11 założeń). Główne cele zapisane w Uchwale to: „Zwiększenie udziału sektora

¹⁴ A. Makowski, *Czy Polsce potrzebna jest Marynarka Wojenna?* [w:] „Morze Statki i Okręty”, 9-10, wrzesień – Październik 2015, s.16.

¹⁵ D. Rozkrut, *Przedmowa do Rocznika Statystycznego GUS*, GUS Warszawa- Szczecin 2014, s. 3.

¹⁶ Ibidem.

gospodarki morskiej w PKB oraz wzrost zatrudnienia w gospodarce morskiej (...)”¹⁷. Z uwagi na tematykę przyjętą w opracowaniu na szczególną uwagę zasługują te elementy „Polityki Morskiej...”, które wskazują na naukę, badania i rozwój. Zaliczono do nich „Stworzenie warunków dla rozwoju gospodarki morskiej opartej na wiedzy i kwalifikacjach”, w tym: „Wsparcie morskich badań naukowych” oraz „Zapewnienie wysokich standardów szkolnictwa morskiego”¹⁸. Szczegółowemu omówieniu wymienionych celów należałoby poświęcić odrębne rozważania. Warto jednak zwrócić uwagę na spodziewane efekty przytoczonych działań. Wsparcie badań naukowych powinno zwiększyć udział morskich badań naukowych w ogólnej liczebności projektów badawczych. To w przyszłości powinno przełożyć się na rozwój innowacyjności i wzrost konkurencyjności gospodarki morskiej Polski. Integracja i koordynacja badań morskich wpłynie na poprawę dostępu do danych; pozwoli też zaoszczędzić rozproszone w różnych ośrodkach naukowych środki przeznaczane na realizację podobnych, bądź tych samych badań¹⁹. Zapewnienie wysokich standardów szkolnictwa skutkować będzie poszerzeniem oferty edukacyjnej, a także rozwojem współpracy uczelni wyższych i akademii morskich z innymi instytucjami edukacyjnymi i ośrodkami naukowo – badawczymi. Powinno to sprzyjać wzrostowi prestiżu krajowych uczelni morskich na arenie międzynarodowej²⁰.

Realizacja celów „Polityki morskiej (...)” „powiązana będzie niewątpliwie z koncepcjami rozwoju i użycia sił morskich. MW RP, poza realizacją zadań bojowych, posiada szereg zdolności właściwych dla nowoczesnych marynarek morskich wszystkich państw. A. Makowski zalicza do nich między innymi zapobieganie konfliktom, zdolność budowania i podtrzymywanie sojuszy, zapewnienie porządku prawnego i bezpieczeństwa na morzu, pomoc humanitarna, ochrona i obrona interesów gospodarczych państwa, promowanie partnerstwa i współpracy gospodarczej²¹. Ta-

¹⁷ PortalMorski.pl, branżowy serwis informacyjny, <http://www.portalmorski.pl/morze-inne/polityka-morska/40590-uchwala-w-sprawie-polityki-morskiej-rp> (12.09.2016).

¹⁸ *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)* [w:] Oficjalna strona Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, https://mgm.gov.pl/images/gospodarka-morska/polityka_morska_rzeczypospolitej_polskiej_do_roku_2020-z_perspektywa_do_2030_roku.pdf (12.09.2016).

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Ibidem.

²¹ A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, Impuls Plus Consult, Gdynia 2000, s. 276.

kie ujęcie wskazuje na odejście od paradygmatu, zgodnie z którym zadania MW ograniczają się tylko do celów o charakterze militarnym. Warto o tym pamiętać w przededniu setnej rocznicy utworzenia „Marynarki Polskiej”. Nadmienić jednak trzeba, że w tamtym czasie (1918 r.), od momentu odrodzenia państwa polskiego, naczelne władze wojskowe rozpatrywały Marynarkę Wojenną jedynie, jako pomocniczy rodzaj sił zbrojnych²². Jej rola po wojnie oraz współcześnie w gospodarce morskiej, zdaniem autora, rośnie. Ponadto, poza jednostkami Morskiego Oddziału Straży Granicznej, to siły MW mogą przeciwdziałać współczesnym zagrożeniom w wyłącznej strefie ekonomicznej i na wodach terytorialnych kraju.

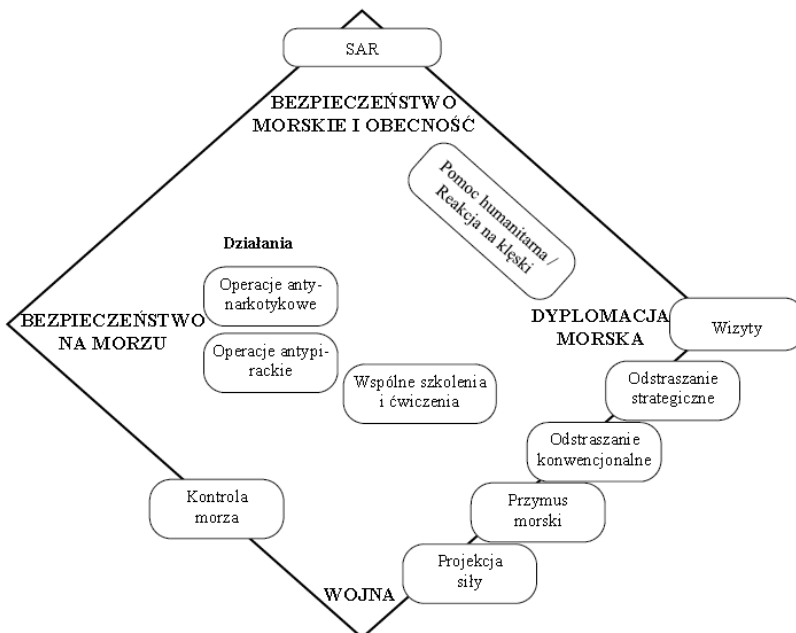
Wciąż trwają dyskusje prowadzące do odpowiedzi na pytanie: czy i jaka potrzebna jest Polsce Marynarka Wojenna? Wystarczy prześledzić inicjatywy, badania, jak również artykuły, prowadzone i realizowane przez Radę Budowy Okrętów (RBO) oraz Instytut Badań nad Bezpieczeństwem (IBNB) w Gdyni. O ile z uwagi na morskość państwa odpowiedź na pytanie – „czy?” jest oczywista, to w poszukiwaniu rozwiązań docelowego modelu MW stwarzają istotne problemy. Wynika to przede wszystkim z doktryny wojennej, podstaw prawnych oraz ekonomicznych. Zauważyć przy tym trzeba, że działania sił morskich mają zasadniczo charakter międzynarodowy. Siły te częściej operują poza wodami terytorialnymi, gdzie poza tradycyjną ochroną interesów gospodarczych kraju, napotykają wiele innych zagrożeń o charakterze regionalnym i globalnym. Zaliczyć do nich można: piractwo, zbrojną napaść oraz akty terroru przeciwko żegludze, instalacjom, innym morskim interesom państw; nielegalny handel uzbrojeniem i przenoszenie i doskonalenie broni masowego rażenia, przemysł narkotyków, przemysł i handel ludźmi; nielegalne połowy; niszczenie (zagrożenia) środowiska morskiego. Zwalczanie tych zagrożeń bez współpracy międzynarodowej nie jest możliwe i jak wcześniej zauważono (rys. 1), z uwagi na ukształtowanie po II Wojnie Światowej koalicyjnego bezpieczeństwa militarnego, a nade wszystko ekonomicznego, wymaga dostosowania morskiego potencjału do standardów światowych. Stąd potrzebne innowacje, nowe idee i programy, które będą służyły sprawności (skuteczności, korzystności ekonomiczności) działania MW na rzecz GM.

Zgodnie z nowatorską koncepcją „diamentu” potencjału morskiego istnieje możliwość modelowania docelowego kształtu marynarki wojennej

²² B. Zalewski, *Polska morska myśl wojskowa 1918–1989*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2001, s.64.

(rysunek 2)²³. Struktura diamentu wskazuje na zdecydowaną przewagę działań o charakterze czysto gospodarczym lub prewencyjnym nad zadaniami ściśle militarnymi. Około 50% zadań dotyczy kształtowaniu bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa morskiego i obecności (ratownictwo); około 25% to zadania związane z dyplomacją; w ostateczności (ok. 25%) wskazuje się na wypełnianie zadań militarnych.

RYSUNEK 2. „DIAMENT” POTENCJAŁU MORSKIEGO



Źródło: A. Makowski, *Doktryna morska Polskiej Marynarki Wojennej. Zarys problemu* [w:] <http://www.radabudowyokretow.org.pl/docs/doktryna-morska-polskiej-marynarki-wojennej.pdf> (23.05.2016).

Dla pełnego zrozumienia pojęcia bezpieczeństwa nadmienić trzeba, że praktyka działalności człowieka na morzu ukształtowała podział bezpieczeństwa na dwa rodzaje: *maritime security* i *maritime safety*. Pierwsze z nich możemy określić, jako bezpieczeństwo na morzu lub bezpieczeństwo morskie państwa (*hard security* – domena flot wojennych. drugie zaś odnosi się do bezpieczeństwa żeglugi, życia, pracy na morzu, wymagań kwalifika-

²³ A. Makowski, *Czy Polsce potrzebna jest...*, wyd., cyt., zobacz też: C. Cierzan, Sz. Hatłas, *Po co Polsce Strategia bezpieczeństwa morskiego RP?*, prezentacja na Walne Zgromadzenie RBO, Gdynia 4.12.2016, <http://www.radabudowyokretow.org.pl/> (30.12.2015).

cyjnych i klasyfikacyjnych, ochrony statku przed aktami terroru, itp. (soft security). Umownie można je określić jako „morskie bhp”²⁴.

POSUMOWANIE

W myśl kanonów zarządzania, opracowywanie nowych koncepcji funkcjonowania MW i GM powinno być oparte na sekwencji działań: polityka morska – doktryna morska-strategia morska – programy – plany – zadania dla określonych jednostek komponentu morskiego sił zbrojnych (w okresie pokoju zagrożenia i wojny), powiązane z zadaniami pozostałych podmiotów (przedsiębiorstw i instytucji administracji morskiej). To w przekonaniu autora zapewni realizację warunków sprawnego działania GM, zgodnego z przesłankami prakseologii.

Wszelkie strategie, programy i plany powinny łączyć się z innowacjami; w praktyce wywoływać pozytywne zmiany, bez których byłyby zbędne. Wnioski z obserwacji ostatnich dwudziestu lat przemian w GM i MW wskazują na mnogość dokumentów o charakterze techniczno-koordynacyjnym przy jednoczesnej peryferyzacji gospodarki morskiej i MW. Rozwibrowana gospodarka morska obciążona czynnikiem politycznym bez innowacji zawartych w spójnej doktrynie oraz strategii morskiej nie jest w stanie obronić się przed konkurencją zagraniczną. Wprowadzanie nowych strategii będzie o tyle skuteczniejsze (teza prawdopodobnie niepoprawna politycznie), o ile harmonijnej, merytorycznej pracy ekonomistów i „gospodarzy” morza nie popsują politycy. Tak jak w każdej formie działalności gospodarczej, również w kształtowaniu innowacyjnego podejścia do gospodarki morskiej niezbędna jest przewaga merytokracji nad biurokracją.

BIBLIOGRAFIA

1. Begg D., Dornbusch R., Fischer S., *Mikroekonomia* PWE Warszawa 1997.
2. Cierzan C., Hatłas Sz., *Po co Polsce Strategia bezpieczeństwa morskiego RP?*, prezentacja na Walne Zgromadzenie RBO, Gdynia 4.12.2016, [http://www.radabudowyokretow.org.pl/\(30.12.2015\)](http://www.radabudowyokretow.org.pl/(30.12.2015)).
3. Kaczmarek J., Łepkowski W., Zdrodowski B. (red.), *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, AON, Warszawa 2008.
4. Kleiber M., *Nauka i technologia na rzecz bezpieczeństwa Państwa w polskich realiach*, [w]: „Bezpieczeństwo Narodowe”, 2014/32.

²⁴ Ibidem.

5. Korzeniowski L. F., *Securitologia. Nauka o bezpieczeństwie człowieka i organizacji społecznych*, EAS, Kraków 2015.
6. Makowski A., *Doktryna morska Polskiej Marynarki Wojennej. Zarys problemu* [w:] <http://www.radabudowyokretow.org.pl/docs/doktryna-morska-polskiej-marynarki-wojennej.pdf> (23.05.2016).
7. Makowski A., *Czy Polsce potrzebna jest Marynarka Wojenna?* [w:] „Morze Statki i Okręty”, 9 -10, wrzesień – październik 2015.
8. Makowski A., *Marynarka Wojenna we współczesnych uwarunkowaniach*, prezentacja PPT na posiedzenie Rady Budowy Okrętów, 4. 12. 2015 rok, zasoby Wydziału Dowodzenia i Operacji Morskich Akademii Marynarki Wojennej im Bohaterów Westerplatte w Gdyni.
9. Makowski A., *Sily morskie współczesnego państwa*, Impuls Plus Consult, Gdynia 2000.
10. *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)* [w:] Oficjalna strona Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, https://mgm.gov.pl/images/gospodarka-morska/polityka_morska_rzeczypospolitej_polskiej_do_roku_2020-z_perspektywa_do_2030_roku.pdf (10.05.2016).
11. Poroś M., Ziemschow W., *Innowacyjność*, [w:] *Encyklopedia Zarządzania*, za E. Okoń –Horodyńska, Wykłady. *Polityka innowacyjna UE*, <https://mfiles.pl/pl/index.php/Innowacja> (30.05.2016).
12. Rosa R., *Zarys polskiej filozofii bezpieczeństwa na tle europejskiej myśli polemologicznej i irenologicznej*, Wydawnictwo Akademii Podlaskiej, Siedlce 2008.
13. PortalMorski.pl, branżowy serwis informacyjny, <http://www.portal-morski.pl/morze-inne/polityka-morska/40590-uchwala-w-sprawie-polityki-morskiej-rp> (12.09.2016).
14. Rozkrut D., *Przedmowa do Rocznika Statystycznego GUS*, GUS Warszawa- Szczecin 2014.
15. *Rozmowa kruszwicka 1573*, https://pl.wikiquote.org/wiki/Jan_Dymitr_Solikowski, (21.05.2016).
16. Samplawski H., *Jan Dymitr Solikowski. Zaduma w czterechsetlecie śmierci (1539 – 27 czerwca 1603)*, [w:] „Pismo PG” nr 6/2004, s.64. <http://cdn.pg.edu.pl/documents/1152961/1173338/cz4.pdf>, (20.05.2016).
17. Szubrycht T., *Polityka morska Unii Europejskiej i Federacji Rosyjskiej*, [w:] „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” nr1 z 2007r.

18. Zalewski B., *Polska morska myśl wojskowa 1918-1989*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2001.
19. Ziętał K., *Innowacyjna teoria przedsiębiorstwa* [w:]
20. https://mfiles.pl/pl/index.php/Innowacyjna_teoria_przedsi%C4%99biorstwa (31.05.2016)

Dr Janusz Tomaszewski, adiunkt Katedra Ekonomii, Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni; Wiceprezydent EAS, Kraków; Członek RBO, Gdynia; Członek IALP, Kijów; Sekretarz Rady Programowo-Naukowej Instytutu Badań nad Bezpieczeństwem, Gdynia. Kontakt: j.tomaszewski@wsaib.pl