

Marian MORAWSKI¹

BRANŻA RECYKLINGU STATKÓW JAKO SZANSA FUNKCJONOWANIA PRZEDSIĘBIORSTW STOCZNIOWYCH NA POLSKIM RYNKU

Artykuł dotyczy nowych szans poszukiwania właściwych form współpracy w sektorze gospodarki morskiej. Gospodarka morska jest specyficznym obszarem gospodarczym kraju, szczególnie w okresie światowego kryzysu gospodarczego. Przemysł stoczniowy charakteryzuje się znacznym obszarem ryzyka i niepewności portfela zamówień oraz szansą na zwiększenie zatrudnienia w przemyśle okrętowym. Jest to możliwe poprzez powołanie stoczni złomowych na wybrzeżu pomorskim.

1. WPROWADZENIE

Gospodarka morska stanowi część gospodarki narodowej, w której uczestniczące podmioty w sposób bezpośredni lub pośredni związane są z działalnością człowieka na morzu i dla morza². Podniesienie i utrzymanie na wysokim poziomie konkurencyjności przemysłu morskiego w skali krajowej i międzynarodowej zależy od zainteresowanych przedsiębiorstw, samorządowców pomorskich oraz rządu krajowego. Program reform w etapie pierwszym strategii lisbońskiej w latach 2008–2011 oraz w etapie drugim w latach 2011–2013 pozwoli stworzyć sprzyjające warunki rozwoju całej gospodarki morskiej. Temu celowi ma służyć powołany przez rząd RP Międzynarodowy Zespół ds. Polityki Morskiej RP, którego zadaniem jest między innymi przygotowanie projektu dokumentu rządowego pt. „Polityka morska RP” oraz opracowanie rocznych raportów z działalności Zespołu. Ponadto Zespół opracował projekt dokumentu rządowego pt. „Zagrożenia polityki morskiej RP”. Podjęte przez Komisję Europejską z 2008 r. decyzje w sprawie procedur upadłości polskich stoczni zmusiły rząd RP oraz władze samorządowe Pomorza do działań zaradczych. Wyraźny spadek krajowej żeglugi handlowej w ostatnim okresie oraz ograniczenie rybołówstwa morskiego wyraźnie doprowadziło do kryzysu branży stoczniowej.

Tabela 1. Zakres gospodarki morskiej w Polsce

Lp.	Działy gospodarki morskiej	Przemysł stoczniowy
1	Transport morski	– stocznie produkcyjne – stocznie remontowe, – stocznie prywatne, – stocznie jachtowe, – zaplecze okrętowo-przemysłowe, – złomowanie statków
2	Przemysł stoczniowy	
3	Eksploatacja zasobów morza	
4	Turystyka morska	
5	Szkolnictwo morskie	
6	Morska działalność naukowo-badawcza	
7	Ekologia morska	
8	Administracja morska	

Źródło: opracowanie własne.

¹ Dr Marian Morawski, Zakład Wsparcia Działań Sił Morskich, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich, Akademii Marynarki Wojennej.

² T. Szubrycht, *Polityka morska państwa*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” 2 (2008), s. 8.

Należy stwierdzić, iż zasilanie rzeszy bezrobotnych w Gdyni przez wysoko wykwalifikowanych fachowców ze Stoczni Gdynia jest wielkim nieporozumieniem oraz marnotrawstwem wysoko wykwalifikowanej siły roboczej.

2. CHARAKTERYSTYKA STANU POLSKICH STOCZNI Z 31 GRUDNIA 2009 R.

Wstrzymanie w 2009 r. budowy statków w największych polskich stoczniach w Gdyni i Szczecinie nie musiało oznaczać definitywnego końca przemysłu stocznioowego. Należy zauważyć, że bez większego kryzysu zamówień pracują stocznie remontowe oraz nieduże stocznie prywatne montujące kadłuby statków i inne zamawiane elementy konstrukcyjne w ramach kooperacji stoczniowej. Polska ze swoimi stoczniami nie należy już obecnie do światowej czołówki, którą obecnie tworzą Chiny, Japonia, Korea Południowa i Wietnam.

2.1. Stocznie produkcyjne

2.1.1. Stocznia Gdańsk Spółka Akcyjna

Komisja UE wnioskuje o zwrot pomocy publicznej udzielonej stoczni przez państwo w ogólnej wysokości 760 milionów zł oraz o zamknięcie przez stocznnię m.in. dwóch z trzech działających pochylni. Stocznia Gdańsk zatrudnia ok. 2200 pracowników.

2.1.2. Stocznia Gdynia (w stanie likwidacji)

W listopadzie 2008 r. Komisja Europejska uznała, że pomoc udzielona przez państwo polskie łamie zasady konkurencji, w związku z tym stocznia w Gdyni zmuszona jest do zwrócenia pomocy. Od marca 2009 r., zgodnie z przyjętą w sejmie tzw. specustawą stoczniową rozpoczęto proces kompensacji Stoczni Gdynia, co oznacza jej likwidację poprzez całkowitą wyprzedaż majątku stoczni w przetargu nieograniczonym oraz zwolnienia grupowe obejmujące wszystkich pracowników do dnia 31 maja 2009 r. Ze względu na wyprzedaż w trybie nieograniczonym, powstać tam mogą dowolne inne przedsiębiorstwa niezwiązane z branżą morską. Pieniądze ze sprzedaży zostały przekazane na spłatę publicznych i prywatnych wierzycieli stoczni oraz na zobowiązania publiczno-prawne, m.in. wobec ZUS. Stocznia Gdynia zatrudnia ok. 5000 pracowników.

Tabela 4. Sytuacja stoczniowców zwolnionych ze stoczni Gdynia 6 stycznia 2010 r.

Lp.	Stoczniowczy w liczbach	Powiatowy Urząd Pracy			Emeryci	Własna działalność
		Gdynia	Wejherowo	Puck		
1	5000 stoczniowców zwolnionych z pracy	1083	700	173	800	500
2	Ofert pracy dla stoczniowców	10	70	brak danych	X	X
3	Średnie wynagrodzenie stoczniowca to: 3000–4000 PLN netto					
4	30.12.2009 r. skończyły się świadczenia półroczne dla: - 1500 osób, które zgłosiły się do Powiatowego Urzędu Pracy - 2000 osób, które zarejestrowały się bez prawa do zasiłku w Powiatowym Urzędzie Pracy					
5	1644 stoczniowców – brak danych o zatrudnieniu					

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych z Powiatowych Urzędów Pracy w Gdyni, Wejherowie i Pucku za rok 2009.

2.1.3. Stocznia Marynarki Wojennej (w stanie likwidacji)

Stocznia Marynarki Wojennej zbudowała łącznie około 100 okrętów i 30 pomocniczych jednostek pływających dla Marynarki Wojennej RP. Wśród nich największe serie tworzyło 27 kutrów desantowych, 17 trałowców z laminatów poliestrowo-szkłanych i 11 kutrów zwalczania okrętów podwodnych. Od 2001 r. trwa budowa pierwszej korwety typu „Gawron”. Na eksport powstało natomiast 17 okrętów desantowych. Stocznia Marynarki Wojennej wyspecjalizowała się w budowie statków cywilnych, takich jak masowce, zbiornikowce, lodołamacze, holowniki, pogłębiarki czy motorówki. Przedsiębiorstwo zatrudnia ponad 1300 pracowników i może oferować unikalne usługi w dziedzinie budowy i modernizacji morskich systemów bojowych.

2.1.4. Stocznia Pomerania

Stocznia Pomerania spółka z o.o. powstała w 1999 r. na bazie Stoczni Remontowej Par-nica, a w styczniu 2008 r. w wyniku przetargu majątek Stoczni został zakupiony za blisko 18,7 miliona złotych przez giełdową spółkę Makrum SA w Bydgoszczy, stając się jej częścią produkcyjną.

2.1.5. Stocznia Północna

Stocznia Północna od 1951 r. zaczęła specjalizować się w budowie kutrów rybackich i produkcji stolarki okrętowej. W 1955 r. rozpoczęła trwającą do wczesnych lat 90. współpracę z marynarkami wojennymi Polski, ZSRR, Bułgarii, Jugosławii i NRD, budując okręty desantowe, jednostki szkolne i kutry torpedowe. Równolegle produkowano specjalistyczne statki rybackie. W latach 90. dokonano zmiany profilu, rozpoczynając produkcję kontenerowców dla Niemiec i Nigerii. W 1993 r. przekształcono Stocznnię Północną z przedsiębiorstwa państwowego w spółkę akcyjną ze specjalizacją ukierunkowaną na budowę niewielkich promów osobowo-samochodowych i holowników.

2.1.6. Stocznia Szczecińska Nowa (w stanie likwidacji)

Stocznia Szczecińska Nowa powstała w 2002 r. na bazie upadłej spółki Stocznia Szczecińska Porta Holding SA, która powstała na bazie Stoczni im. Adolfa Warskiego. Stocznia specjalizowała się w budowie kontenerowców, chemikaliowców, jednostek wielozadaniowych oraz typu Con-Ro. W listopadzie 2008 r. Komisja UE uznała, że pomoc udzielona przez państwo polskie łamie zasady konkurencji, w związku z tym stocznia w Szczecinie zmuszona jest do zwrócenia pomocy. Od marca 2009 r., zgodnie z przyjętą w sejmie tzw. specustawą stoczniową rozpoczęto proces kompensacji Stoczni Szczecińskiej Nowej, co oznacza jej likwidację poprzez całkowitą wyprzedaż majątku stoczni w przetargu nieograniczonym oraz zwolnienia grupowe obejmujące wszystkich pracowników. Proces ten trwał do dnia 31 maja 2009 r. Ze względu na wyprzedaż w trybie nieograniczonym, powstać tam mogą dowolne inne przedsiębiorstwa niezwiązane z branżą morską. Stocznia zatrudniała ok. 4500 pracowników.

2.1.7. Stocznia Wisła

Stocznia Wisła, specjalizowała się w budowie holowników, statków ratowniczych dla PRO i katamaranów pasażerskich dla Żeglugi Gdańskiej. Obecna Stocznia Wisła sp. z o.o. jest spółką nową, powstałą w 1994 r., i specjalizuje się w budowie trawlerów, krewetkowców, motorówek i konstrukcji stalowych oraz w budowie gotowych nadbudówek dla in-

nych stoczní. Głównym odbiorcą tego rodzaju konstrukcji stała się niemiecka stocznia J. Sietas KG z Hamburga.

2.2. Stocznie remontowe

2.2.1. Gdańska Stocznia „Remontowa”

Gdańska Stocznia „Remontowa” działa w branży okrętowej, remontując, przebudowując i budując obiekty pływające. Jest firmą-matką Grupy „Remontowa” składającej się jeszcze m.in. ze Stoczni Północnej i mniejszych firm branż kadłubowych, elektrycznych i rusztowaniowych. „Remontowa” SA zajmuje w swej branży miejsce w pierwszej trójce w Europie i w pierwszej piątce na świecie.

2.2.2. Stocznia Remontowa „Nauta” SA

Stocznia Remontowa „Nauta” powstała w 1952 r. Produkuje małe jednostki rybackie, holowniki, pogłębiarki, statki pożarnicze, statki ratownicze i rzeczne lodołamacze. Od 1976 r. zakład nosi ponownie nazwę „Nauta”. W latach 90. XX w. stocznia została poddana restrukturyzacji. Od 1986 r. zakład posiada status przedsiębiorstwa przemysłu obronnego. Dla potrzeb MW RP i Straży Granicznej dokonała licznych remontów jednostek pływających (również dla marynarki wojennej byłego ZSRR).

2.2.2. Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia”

Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” powstała w roku 1950. Stocznia specjalizuje się w remontach, przebudowie, przedłużeniach i budowie nowych statków oraz w budowie promów samochodowo-pasażerskich, holowników, kutrów rybackich i jachtów. Zatrudnia ok. 1300 pracowników.

2.3. Małe i średnie stocznie prywatne w Polsce

Egzystencja stoczní prywatnych związana jest z funkcjonowaniem portów morskich i tzw. stoczní-matek w ramach kooperacji produkcji. Stocznie prywatne to spółki polskie lub należące do zagranicznych holdingów okrętowych. Na Pomorzu stocznie prywatne działają na terenie Gdańska (Alu International Crist, Marine Project Ltd, Odys, Wisła Aluminium) i Gdyni (Damen Shipyards Gdynia). Podobne spółki okrętowe działają również na obszarze zespołu Szczecin–Świnoujście.

2.4. Stocznie jachtowe

Stocznie jachtowe oferują swoje usługi producentom jachtów, motorówek, łodzi wiosłowo-motorowych oraz skuterów wodnych i ukierunkowane są na klientów zamierzających pływać turystycznie, rekreacyjnie lub chcących brać udział w regatach. Stocznie jachtowe zostały stworzone z myślą o osobach, dla których żeglarsstwo jest pasją i pragną posiadać własny jacht.

3. RECYKLING STATKÓW

Recykling należy do kompleksowych metod ochrony środowiska naturalnego. Jego celem jest ograniczenie zużycia surowców naturalnych oraz zmniejszenie ilości odpadów. Zgodnie z ustawą o odpadach z 27 kwietnia 2001 r. pod pojęciem recyklingu „rozumie się taki odzysk, który polega na powtórным przetwarzaniu substancji lub materiałów zawartych w odpadach w procesie produkcyjnym w celu uzyskania substancji lub materiału

o przeznaczeniu pierwotnym lub o innym przeznaczeniu, w tym też recykling organiczny, z wyjątkiem odzysku energii”³.

Zasadą działania recyklingu jest maksymalizacja ponownego wykorzystania tych samych materiałów z uwzględnieniem minimalizacji nakładów na ich przetworzenie, przez co chronione są surowce naturalne, które służą do ich wytworzenia i późniejszego przetworzenia. Recykling odbywa się w dwóch obszarach: produkowania dóbr oraz późniejszego powstawania z nich odpadów. Recykling wymusza odpowiednie postawy producentów dóbr, sprzyjając produkcji materiałów jak najbardziej odzyskiwanych. Recykling jest systemem organizacji obiegu materiałów, które mogą być wielokrotnie przetwarzane.

W skład systemu recyklingu wchodzi następujące elementy:

- właściwa polityka ustawodawcza państwa sprzyjająca recyklingowi,
- rozwój technologii przetwarzania odpadów,
- wykorzystanie materiałów podatnych na recykling,
- projektowanie dóbr możliwie jednorodnych materiałowo,
- ułatwienie rozpoznawania i segregacji odpadów,
- edukacja proekologiczna społeczeństwa,
- logistyka sortowania, gromadzenia i odbioru zużytych dóbr,
- przetwarzanie odpadów i odzyskiwanie z nich surowców.

3.1. Recykling statków – informacje ogólne

Recykling statków wycofanych z eksploatacji jest bardzo wydajną i z założenia proekologiczną działalnością, pozwalającą na odzyskanie około 95% materiałów i urządzeń. Ponieważ co roku złomuje się około 700 dużych statków handlowych, nie licząc okrętów wojennych, branża ta jest bardzo dochodowa, a jej obroty wynoszą około 1,5 miliarda dolarów rocznie.

Obecnie złomowanie statków odbywa się głównie w Bangladeszu, Indiach i Pakistanie (ponad 60% statków). W Indiach przemysł ten zapewnia około 250 tysięcy miejsc pracy, zaś w samym Chittagong w Bangladeszu w przemyśle złomowym pracuje ponad 25 tys. osób. Bangladesz czerpie obecnie około 80–90% stali ze statków wycofanych z eksploatacji, a ceny płacone za te statki przez przedsiębiorstwa demontażowe przekraczają 400 dolarów za tonę wyporności statku pustego.

W 2004 r. w ramach recyklingu statków na świecie złomowano w sumie około 10 mln ton statków. Należy podkreślić, iż około 25% jednostek floty krótkiego zasięgu już powinna być wycofana z bieżącej eksploatacji i poddana procesowi recyklingu.

Należy dodać, iż obowiązek unieszkodliwiania starych, niepotrzebnych statków nakładają międzynarodowe konwencje. Stosowane w tym procesie technologie muszą uwzględniać bezpieczną kasację statku od stadium projektowego do kompletnego jego demontażu. Jednostka pływająca składa się bowiem w 95% masy z materiałów do odzysku, począwszy od urządzeń mechanicznych nadających się do regeneracji i dalszego użycia zarówno we flocie, jak również na lądzie (agregaty, kotły), a skończywszy na stali w postaci drogiego złomu wsadowego do hutniczych pieców.

Należy założyć, że z powodu kryzysu i braku dostępu do ładunków – a także z naturalnych powodów, a więc skutek osiągnięcia przez daną jednostkę jej wiekowej granicy opłacalności eksploatacji – do stoczni złomowych popłynie w 2010 r. około tysiąca jedno-

³ Ustawa o odpadach z 27 kwietnia 2001 r. (DzU z 2001 r. nr 62, poz. 628).

stek wszystkich sektorów. W związku z masowym wycofywaniem z eksploatacji tankowców jednokadłubowych liczba złomowanych statków może sięgnąć nawet dwóch tysięcy.

Armatorzy, którzy ze względu na niskie stawki frachtowe lub brak ładunków muszą dopłacać do bieżącej eksploatacji swojej floty mają do wyboru dwa wyjścia: albo trwale wyłączyć swoje statki z ruchu i ustawić je na kotwiczowiskach, albo też – zwłaszcza w przypadku nieco starszych jednostek – sprzedać je bezpośrednio na złom. Często bardziej uzasadnione ekonomicznie jest to drugie rozwiązanie.

3.2. Recykling statków a uwarunkowania międzynarodowe

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) oraz konwencja bazylejska Programu Środowiskowego ONZ ustaliły niewiążące standardy dotyczące utylizacji statków.

Na forum IMO po raz pierwszy kwestię recyklingu statków poruszono w 1998 r. Powołany przez IMO Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) ustalił zasady procesu przygotowywania statku do złomowania oraz skoordynowania zasad współpracy z Międzynarodową Organizacją Pracy (ILO) i Sekretariatem Konwencji Bazylejskiej w celu stworzenia jasnych i spójnych przepisów dotyczących bezpiecznego i ekologicznego recyklingu statków.

IMO określiła również cztery kluczowe zasady, które będą realizowane przez tę organizację w polityce związanej z recyklingiem statków:

- Recykling statku jest traktowany jako integralna część całego jego cyklu „życia”.
- Recykling statku musi być wykonany w sposób odpowiedzialny (bezpieczny i ekologiczny).
- Zaprojektowanie konstrukcji i wyposażenia nowych statków musi być dokonane w taki sposób, aby mogły być one później łatwo poddane recyklingowi.
- Rozwiązania długoterminowe dla przemysłu złomowego muszą być oparte na międzynarodowych ramach prawnych ustalonych przez IMO, ILO i konwencję bazylejską.

Na konferencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w Hongkongu przyjęto długo oczekiwaną konwencję w sprawie bezpiecznego i przyjaznego środowisku recyklingu statków. Dokument ten przewiduje między innymi, że każdy statek będzie musiał posiadać spis wszystkich niebezpiecznych materiałów użytych do jego budowy i wyposażenia. Spis ten będzie poddany szczegółowej kontroli, zanim statek trafi do stoczni złomowej. Statki będą mogły być złomowane jedynie w stoczniach posiadających plan recyklingu statku, który w szczegółowy sposób opisuje, jak stocznia zamierza „rozebrać” jednostkę i pozbyć się wszelkich szkodliwych materiałów, tak aby było to bezpieczne dla środowiska i robotników pracujących przy recyklingu. W ramach działalności recyklingowej Unia Europejska wprowadziła środki prawne, takie jak:

- „Ramowa dyrektywa o odpadach” – definiuje odpady w sposób, który obejmowałby statki wysyłane na złom,
- „Rozporządzenie o transporcie odpadów” – określa warunki wwozu i wywozu odpadów niebezpiecznych. Jednakże przepisy o transporcie odpadów można ominąć w przypadku złomowania statków, gdyż jego właściciel może zdecydować się na wykonanie tego poza terytorium Europy.
- „Zielona Księga »W kierunku przyszłej polityki morskiej Unii. Europejska wizja oceanów i mórz«” (2006) – stara się znaleźć właściwą równowagę pomiędzy gospodarką a środowiskowym wymiarem zrównoważonego rozwoju.

Trwa przygotowywanie nowych wiążących środków prawnych dotyczących zasad działania recyklingu dla statków wycofywanych z eksploatacji, które obowiązywałyby na całym świecie. Komisja UE stworzyła wewnętrzną grupę roboczą, obejmującą ekspertów z dziedziny ochrony środowiska, transportu, badań, działalności gospodarczej, konkurencji oraz polityki handlowej. Planuje ona konsultować się z krajami członkowskimi na temat przygotowywanych działań dotyczących statków pływających pod ich banderą. Ponadto grupa przygotowuje analizę procesu złomowania statków, która może okazać się przydatna przy przyszłych działaniach na poziomie europejskim.

4. STOCZNIA ZŁOMOWA

Należy stwierdzić, iż znacząco obniżył się wiek złomowania statków oraz okrętów wojennych. O ile w 2008 r. aż 92% złomowanych masowców znajdowało się w przedziale eksploatacyjnym od 25 do 35 lat, to w 2009 r. statków tych jest już 80%, a resztę stanowią jednostki poniżej 24 lat. Najmłodszy masowiec sprzedany w tym roku na złom miał zaledwie 19 lat. W sektorze kontenerowców, który najboleśniej odczuł skutki obecnego kryzysu, złomowanie statków szesnasto- czy siedemnastoletnich staje się normą. Obecnie na świecie pływa około 50 tysięcy statków. Aż 14% tej floty to jednostki w wieku powyżej 25 lat. Aby zmienić tę niekorzystną sytuację, przez najbliższe pięć lat armatorzy powinni rocznie sprzedawać na złom 1600–1700 statków.

Branża złomowania statków, początkowo skoncentrowana w Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, w latach 80. ubiegłego wieku przeniosła się do Korei Południowej i Tajwanu, a pod koniec stulecia do Chin, Bangladeszu, Indii i Pakistanu.

Stocznia złomowa jest zakładem zajmującym się rozbiórką i cięciem na złom jednostek pływających. W latach 70. i 80. w Polsce złomowanie statków oraz okrętów odbywało się w porcie wojennym w Gdyni-Oksywiu.

Złomowanie, czyli demontaż statków, to nie tylko samo pocięcie kadłubów, które jest najłatwiejsze w całym cyklu technologicznym, ale pełny proces recyklingu jednostki połączony z problemem utylizacji odpadów. Przemysł złomowania statków należy do najbardziej uciążliwych dla środowiska gałęzi przemysłowych. Zgodnie z unijnymi wymogami ochrony środowiska przewiduje się utworzenie całej sieci kooperujących firm zajmujących się utylizacją odpadów. W Europie działało sporo stoczni złomowych; obecnie funkcjonują w ilościach śladowych tylko w Turcji i Hiszpanii. Należy przyjąć, że do 2010 r. zezłomowanych zostanie około 400 statków pływających pod banderami państw unijnych.

5. PERSPEKTYWY DZIAŁANIA PRZEMYSŁU RECYKLINGU STATKU NA POMORZU

Na Pomorzu może w najbliższych latach powstać nowa morska branża – przemysł recyklingu statków i okrętów – związana nie z produkcją jednostek pływających, lecz z ich likwidacją. W Polsce muszą zostać zlikwidowane w najbliższych latach liczne kutry rybackie, okręty Marynarki Wojennej, flota statków urzędów morskich, okręty Straży Granicznej czy statki ratownictwa. Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” już wcześniej starała się o zgodę na demontaż kutrów rybackich na jej terenie, ale jej nie uzyskała.

Obecnie duże kutry polskie są złomowane w Estonii. Redukcja potencjału połowowego floty rybackiej poprzez złomowanie statków rybackich to jeden z elementów programu UE zmierzających do dostosowania tego potencjału do istniejących odnawialnych zasobów morza.

Złomowany statek rybacki musi spełniać następujące warunki:

- wiek co najmniej 10 lat,
- wpis do stałego rejestru okrętowego,
- wpis do rejestru statków rybackich na przestrzeni co najmniej 3 ostatnich lat.

Musi również posiadać następujące ważne dokumenty:

- a. licencję połowową i specjalne zezwolenie połowowe,
- b. świadectwo pomiarowe wydane na podstawie pomiaru statku rybackiego,
- c. dokumenty uprawniające do żeglugi (nie wszystkie jednostki).

Powstanie nowej branży w postaci polskiego przemysłu recyklingu statków i okrętów pozwoli na wdrożenie w Polsce na szerszą skalę demontażu starych jednostek pływających oraz okrętów wojennych i statków innych służb morskich. Tylko w samym Szczecinie można stworzyć w ten sposób ponad tysiąc miejsc pracy i dać kontrakty produkcyjne wielu małym przedsiębiorstwom kooperującym z przemysłem stoczniowym, pozbawionym obecnie zamówień ze strony przemysłu okrętowego.

W najbliższym czasie na Pomorzu może powstać:

1. Stowarzyszenie Porozumienia Stoczni Złomowych Regionu Południowego i Wschodniego Bałtyku z polskim wkładem w postaci Ekologicznych Stoczni Złomowych Polskiego Wybrzeża – z wykorzystaniem współpracy w ramach państw Unii Europejskiej regionu Morza Bałtyckiego.
2. Stowarzyszenie Polskiego Klastra Morskiego⁴ z możliwością powstania stoczni złomowej, obejmujące:
 - Zachodniopomorski Klaster Morski,⁵
 - Pomorski Klaster Morza i Zlewiska Wisły⁶.
3. Stworzenie przez państwo systemu zachęt finansowych, ulg lub zwolnień z opłat (np. administracyjnych lub portowych) dla armatorów, którzy stosując nieobowiązkowe wytyczne IMO o bezpiecznym i ekologicznym recyklingu statków przed wejściem w życie konwencji bazylejskiej i poddając się procedurze uzyskania tzw. zielonego paszportu, będą promować ekologiczny recykling i w praktyce pozytywnie wpływać na środowisko naturalne.
4. Powstanie stoczni złomowej na przykład na terenach sprzedawanych zakładów przemysłu stoczniowego w Gdyni i Szczecinie lub też w innym dogodnym miejscu z udziałem zainteresowanych podmiotów krajowych bądź zagranicznych.

6. ZAKOŃCZENIE

Stowarzyszenie Pomorskiego Klastra Morza i Zlewiska Wisły w roku 2009 zgłosiło do Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego wniosek o przyjęcie projektu zbudowania na Wybrzeżu przemysłu recyklingu statków i okrętów.

⁴ M. Grzybowski, *Metodyka projektowania i organizowania klastrów przemysłowo-usługowych w polskich mikro-regionach nadmorskich*, projekt badawczy realizowany na zlecenie MNiL, Warszawa 2005.

⁵ A. Wosińska-Aksiuczyk, A. Baron, *Przyczynek do budowy strategii zachodniopomorskiego klastra gospodarki morskiej*, ZMPSiŚ SA, Szczecin 2008.

⁶ M. Grzybowski, *Polski klaster morski w bałtyckim systemie transportowym*, Instytut Morski, Gdańsk 2006.

LITERATURA

- [1] Grzybowski, M., *Metodyka projektowania i organizowania klastrów przemysłowo-usługowych w polskich mikroregionach nadmorskich*, projekt badawczy realizowany na zlecenie MNiI, Warszawa 2005
- [2] Grzybowski, M., *Polski klaster morski w bałtyckim systemie transportowym*, Instytut Morski, Gdańsk 2006
- [3] Wosińska-Aksiuczyc, A.; Baron, A., *Przyczynek do budowy strategii zachodniopomorskiego klastra gospodarki morskiej*, ZMPSiŚ SA, Szczecin 2008
- [4] Ustawa o odpadach z 27 kwietnia 2001 r. (DzU z 2001 r., nr 62, poz. 628)
- [5] Dane statystyczne z Powiatowych Urzędów Pracy w Gdyni, Wejherowie i Pucku za rok 2009
- [6] Szubrycht, T., *Polityka morska państwa*, „Rocznik Bezpieczeństwa Morskiego” 2 (2008)

SHIP'S RECYCLING BUSINESS AS A CHANCE OF FUNCTIONING OF SHIPBUILDING ENTERPRISES ON THE POLISH MARKET.

The article concerns new chances of seeking appropriate forms of cooperation in the sector of maritime economy. The maritime economy is a specific economic area of the state economy, particularly in the era of world economic crisis. The shipbuilding industry is characterized by a considerable area of risk and the uncertainty of range of orders and a chance for increasing the employment in the ship's industry. It is possible by appointing scrap shipyards on the Pomeranian coast.