

MORSKIE KLASTRY SEKTOROWE I REGIONALNE KREATOREM ŁAŃCUCHA WARTOŚCI DODANEJ

**Platforma Polski Klaster Morski
Stowarzyszenie Pomorski Klaster Morza i Zlewiska Wisły
Witold Waclawik-Narbutt**

Powszechny Zjazd Ekonomistów, Menedżerów, Prawników i Historyków Morskich

Gdynia 20 września 2010

1. MODEL IDENTYFIKACJI GOSPODARKI MORSKIEJ I ŚRÓDLĄDOWEJ**Wstęp**

- 1.1. Stan polskiej bazy danych dla kreowania łańcucha wartości dodanej..... 3
- 1.2. Propozycja Generalnej Dyrekcji ds. Morskich i Rybactwa UE 5
- 1.3. Wkład polski do propozycji Generalnej Dyrekcji ds. Morskich i Rybactwa UE
 - 1.3.1. Produkcja, dystrybucja, konsumpcja dóbr i usług w obszarach i sektorach związanych ze środowiskiem mórz, oceanów i wód śródlądowych..... 7
 - 1.3.2. Zdefiniowania całości procesów gospodarczych związanych ze środowiskiem mórz, oceanów i wód śródlądowych

Wstęp

- 1.3.2.1. Propozycja definicji..... 11

2. KLASTER POTRÓJNEJ SPIRALI (*TRIPLE HELIX*)**Wstęp**

- 2.1. Platforma Polski Klaster Morski..... 12
- 2.2. Klastry sektorowe i regionalne.....13

3. KLASTER DLA ŁAŃCUCHA WARTOŚCI DODANEJ**Wstęp**

- 3.1. Łańcuch wartości dodanej i wskaźnik Wartości Dodanej Brutto..... 15
 - 3.1.1. Przykłady zagraniczne..... 16

4. EKONOMIA MORSKA - DYSCYPLINA NAUKI EKONOMII**Wstęp**

- 4.1. Ekonomia morska bada gospodarkę morską i śródlądową..... 21
- 4.2. Planowanie przestrzenne morze-łąd.....22
- 4.3. Publiczna statystyka morska i śródlądowa.....22
- 4.4. Zarządzanie - Plan Gospodarowania Wodami Obszaru Dorzecza.....23

STRESZCZENIE..... 23**SUMMARY..... 23**

MORSKIE KLASTRY SEKTOROWE I REGIONALNE KREATOREM ŁAŃCUCHA WARTOŚCI DODANEJ

1. MODEL IDENTYFIKACJI GOSPODARKI MORSKIEJ I ŚRÓDLĄDOWEJ

WSTĘP

Trudno jest uzyskać wiarygodny obraz rynku logistycznego Europy, ponieważ odpowiednie informacje statystyczne są obecnie niewystarczające¹. Niektóre statystyki dotyczące wyposażenia statków są w ogóle nie publikowane lub porzucane po wszystkich klasyfikacjach. Są szacunki samych przedsiębiorstw, a nie oficjalne dane rządowe².

1.1. Stan bazy polskiej danych dla kreowania łańcucha wartości dodanej

Diagnoza gospodarki dla np. województwa pomorskiego oparta jest na niepełnych danych statystycznych. *Brakuje szczegółowej wiedzy o poszczególnych branżach. Strategiczne sektory gospodarki wyodrębniane są intuicyjnie i należy prowadzić badania odnośnie rodzajów prowadzonej działalności gospodarczej z uwzględnieniem mikro- przedsiębiorstw³.*

Nikt dokładnie nie policzył ile waży ta gospodarka morska w regionie, ile tworzy dochodu czy miejsc pracy. Nie ma precyzyjnych danych. Poza oficjalnymi danymi statystycznymi, trudno o dokładne liczby. Wiemy, ile osób pracuje w portach, na statkach różnych armatorów, czy w przemyśle okrętowym. Ale gdybyśmy chcieli wyraźnie wskazać, jak cała gospodarka morska wpływa na wzrost produktu krajowego brutto, mielibyśmy duże problemy. Nie jesteśmy też w stanie wskazać wprost, jak ona wpływa na rozwój regionu, choć wiadomo, że jest niezwykle istotna dla Pomorza⁴.

Nie ma możliwości zachowanie ciągłości informacji wskutek braku danych i wprowadzonych ograniczeń w ich publikowaniu⁵.

W statystykach handlowych nie zawsze możliwe jest zaklasyfikowanie strumieni handlu do konkretnego województwa – obok 16 województw pojawia się kategoria „województwo nieznanne”⁶.

Należy dobrze się zastanowić, co to jest gospodarka morska. Do tej pory mówiliśmy: stocznie, porty, a dopiero potem - żegluga... a co przynosi rzeczywiście wymierne korzyści, to: funkcjonowanie portów, usługi żeglugowe, górnictwo morskie, [...]turystyka morska, rozwój nadmorskich miast i gmin, [...] których nikt dotychczas do gospodarki morskiej nie zaliczał, energetyka, szkolnictwo, ochrona środowiska, ochrona brzegów morskich. Nie jesteśmy w stanie wyrazić szacunku małym stoczniom. Nie do końca statystycy widzą i potrafią ująć to, co się dzieje od strony morza. Jest kłopot w ogarnięciu i uporządkowaniu tych zagadnień⁷.

EUROSTAT nie posiada modelu danych dotyczących wszystkich Wartości Dodanej Brutto dotyczących działalności wchodzących w skład gospodarki morskiej i śródlądowej .

Są one ukryte w klasycznym układzie % udziału w całej Wartości Dodanej Brutto :

¹ Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Bruksela, dnia 28.6.2006, KOM(2006) 336, pt. *Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności*, s. 5

² Stowarzyszenie *European Marine Equipment Council* w komentarzu do nr.134 do „Zielonej Księgi o wspólnej polityce morskiej”

³ Agencja Rozwoju Pomorza w założeniach projektu pt. *POMORSKIE OBSERWATORIUM GOSPODARCZE*. Po zakończeniu Projektu zalecono: prowadzenie badań odnośnie rodzajów prowadzonej działalności gospodarczej z uwzględnieniem mikro- przedsiębiorstw.

⁴ M. Struk Marszałek Woj. Pomorskiego, *Namiary na morze i handel* 24-04-2010

⁵ Instytut Morski Gdańsk we wstępie do wyd. *Gospodarka morska - Przegląd statystyczny*

⁶ *Handel Zagraniczny Województwa Pomorskiego w latach 2004-2006*, Uniwersytet Gdański 2008, na zlecenie UM Gdańsk, s. 17

⁷ A. Wypych –Namiotko Podsekretarz Stanu, *Namiary na morze i handel* 02-01-2010

Przemysł	20,2%	<i>działalności morskie i śródlądowe %?</i>
Działalności gospodarcze i usługi finansowe	28,2%	<i>działalności morskie i śródlądowe %?</i>
Rolnictwo, myślistwo i rybactwo	1,9%	<i>działalności morskie i śródlądowe %?</i>
Budownictwo	6,3%	<i>działalności morskie i śródlądowe %?</i>
Handel, transport i usługi komunikacyjne	21,2%	<i>działalności morskie i śródlądowe %?</i>
Inne usługi	22,3%	<i>działalności morskie i śródlądowe %?</i>

Źródło: EUROSTAT Figure 2.4: Gross value added at basic prices, EU-27, 2007 (1) (% share of total gross value added) i uzupełnienie w kolumnie „działalności” przez Platformę Polski Klaster Morski

Drogą np. ankietowania wśród tych wszystkich, którzy sprzedają swój produkt lub usługę na rynku, należy uzgodnić rodzaje działalności gospodarczych dla morskiej i śródlądowej statystyki publicznej aby stworzyć w całej Europie podstawy identyfikacyjne dla działań operacyjnych najwyższej jakości i wprowadzić standardy dla morskiej i śródlądowej publicznej statystyki⁸.

Budując własny zbiór danych, Generalna Dyrekcja ds. Morskich i Rybactwa sugeruje sięgnąć do zbioru danych statystycznych OECD⁹ (KOD DAC 5¹⁰ KOD CRS¹¹) w aneksie 3 pt. *Lista Sektorów*¹² i grupy kodów od 110 – 998 DAC 5 a w nich CRS np.: **11110** Polityka edukacyjna, **11120** Infrastruktura - Budynki, wyposażenie, **14010** Sektorowa polityka wodna, planowanie i programy, ustawodawstwo, infrastruktura, hydrologia, **14015** Ochrona zasobów wód (rzeki jeziora), Wody śródlądowe, zabezpieczenia, konserwacja, **14040** Rozwój systemów rzecznych, Zintegrowane projekty basenów wodnych, kontrola biegu rzek, zapory, działalności związane z transportem rzeczny, **15110** Rozwój gospodarczy/polityka/planowanie, koordynacja międzyresortowa, **15140** usługi rządu, lokalnego, meteorologia, **16010** legislacja, **16061** Kultura i Rekreacja, Biblioteki, muzea, **16062** Budowanie przestrzeni statystycznej w obszarze rządów centralnych i lokalnych, **21010** Polityka transportowa, Planowanie, działalność łączącą transport drogą, koleją, wodą i/lub powietrzem, **21040** Transport wodny, Porty i doki, systemy kontrolne dla statków i łodzi; transport rzeczny i innych wód śródlądowych, statki i barki śródlądowe, **21061** Magazynowanie nie/związane z transportem, **23068** Energia wiatrowa, energia z podnoszenia poziomu wody, **23069** Energia fal i odpływów, **25010** wspieranie organizacji pozarządowych i izb handlowych, sektor sieci (network), **31310** Polityka rybacka i administracja, planowanie i programy, instytucje wiedzy i konsultacji, rybołówstwo oceaniczne i przybrzeżne, badanie zasobów ryb słono i słodkowodnych, kutry i wyposażenie, inne działalności, **31320** eksploatacja i przetwórstwo rybackie, zasoby, ochrona, akwakultura, projekty zintegrowane, **31381** Edukacja i szkolenia w rybactwie **31382** badania, biologia **3183** usługi rybackie, porty rybackie, rynek rybny, transport rybny i chłodzenia, **32110** Polityka przemysłowa, zarządzanie **32172** Przemysł transportowy, okrętowy, łodzi rybackich **32182** certyfikacja **32210** Polityka odnośnie zasobów mineralnych, planowanie, zarządzanie, legislacja, inwentaryzacja zasobów, eksploatacja, informacja **32262** Gaz i olej, ropa, LPG, LNG; prace wydobywcze i produkcja **32268** Zasoby Offshore **41050** Zapobieganie powodziom morskim i śródlądowym.

Dla nowego modelu publicznej statystyki Komisarz i Generalna Dyrekcja ds. Morskich i Rybactwa UE w ogłoszonym projekcie flagowym „Scenariusze i dźwignie dla zrównoważonego

⁸ Stanowisko European Network of Maritime Clusters, do Komisarza ds. Morskich i Rybactwa, Bruksela, 28 kwiecień 2010

⁹ Źródło: OECD Development Co-operation Directorate (DCD-DAC), www.oecd.org/dac/stats/idsd

¹⁰ Kod (DAC) *Development Assistance Committee* – dostarcza ekonomistom i badaczom komparatywne dane statystyczne

¹¹ Kod (CRS) *Creditor Reporting System* – źródło pochodzenia danych statystyczny i ma znaczenie praktyczne

¹² Patrz http://www.oecd.org/document/21/0,3343,en_2649_34469_1914325_1_1_1_1,00.html.

rozwoju pochodzącego z mórz, oceanów i wybrzeży” nakłania, aby identyfikacje działalności gospodarczych w sektorach wymienionych w Aneksie III odnieść również do kodyfikacji OECD .

W Polsce narzucono Urzędowi Statystycznemu tezę , że gospodarkę morską i śródlądową można tylko umownie traktować jako pewną całość. Stąd tak ważne morskie działalności gospodarcze jak na przykład: *wydobywanie ropy naftowej z morza, budowa obiektów inżynierii wodnej dla gospodarki morskiej, działalność w zakresie architektury, inżynierii dla gospodarki morskiej, wynajem środków transportu wodnego, doradztwo, badania i analizy techniczne, rekrutacja pracowników* traktuje się jako „Pozostałe rodzaje działalności” i nie nadaje im się kodu statystycznego.

1.2. Propozycja Generalnej Dyrekcji ds. Morskich i Rybactwa UE

W swoim flagowym projekcie ¹³ uwzględniając statystyczne wskazania OECD, Generalna Dyrekcja ds. Morskich Rybactwa UE zaleciła następujące przestrzenie morskie, sektory i podsektory morskie wraz z zapleczem śródlądowym z sugestią dalszych uzupełnień:

Przestrzeń I.

Morskie sektory:

Sektor 1. Żegluga:

Podsektory: Nil

Oznaczenie: Żegluga Handlowa & Zarządzanie; Żegluga krótkiego zasięgu; Czarterowanie- out; Żegluga Promowa i Wycieczkowa ; Holowanie oceaniczne

Sektor 2. Budowa Statków:

Podsektory: Statki morskie

Oznaczenia: Statki morskie: Statki handlowe; Statki rybackie; Holowniki oceaniczne, Jednostki pomocnicze, Jednostki dostawcze, np. sekcje pływające

Podsektory: Remonty & Konwersja

Oznaczenia: Konwersja Statków morskich

Podsektory: Statki Wojskowe

Oznaczenia: Budowa & Remonty Statków Wojskowych

Podsektory: Statki śródlądowe

Oznaczenia: Barki śródlądowe; Holowniki śródlądowe & portowe; Śródlądowe Jednostki pomocnicze, Dostawcze itp.; Remonty; Segmenty pływające; Doki pływające

Podsektory: Złomowanie

Oznaczenia: Złomowanie (Recykling);

Sektor 3. Wspomaganie dla przedsięwzięć Offshore

Podsektory: nil

Oznaczenia: Badania sejsmologiczne; Konstrukcja, Instalacja i Konwersja platform, Statki magazyny & Wyposażeniowe; Wiercenie; Jednostki transportowe dla Offshore, Prace inżynieryjne, Komunikacja, Konsultacje & inne wspomaganie

Sektor 4. Żegluga Śródlądowa

Podsektory: nil

Oznaczenia: Żegluga Śródlądowa & Zarządzanie; Czarterowanie- out; Śródlądowe Wycieczkowce & Promy; Holowanie portowe & rzeczne; Frachtowanie (Uwaga: *nie terminale śródlądowe*)

Sektor 5. Prace morskie

Podsektory: Kable & rurociągi

Oznaczenia: Prace związane z kablami & rurociągami dla offshore, telekomunikacja, itp,

Podsektory: Pogłębianie & inne prace czerpalne

Oznaczenia: Pogłębianie; Prace rzeczne; Budowa Nabrzeży, Portów & Kanałów; Jednostki pomocnicze; Transport żwiru

Sektor 6. Porty Morskie & Usługi

Podsektory: nil

¹³ Tłumaczenie z wersji angielskiej, patrz Official Journal S99 of 22/05/2010, Aneks III

Oznaczenia: Obsługa Ładunku; Magazynowanie związane z żegluga, agencje, morska logistyka & spedycja; Władze Portów; Pilotaż

Sektor 7. Rybactwo

Podsektory: nil

Oznaczenia: Rybactwo morskie; Zawodowe Rybactwo Śródlądowe; Przetwórstwo skorupiaków

Sektor 8. Rekreacja

Podsektory: Statki rekreacyjne

Oznaczenia: Budowa jachtów; Sport, Łodzie żaglowe & wiosłowe; Kanadyjki; Łodzie składane; Remonty; Sekcje pływające

Podsektory: Usługi rekreacyjne

Oznaczenia: Dzierżawa & Wynajem jachtów; Mariny; Śródlądowe baseny jachtowe; Usługi wspomagające budowę & handel związane z jednostkami; Szkolenie & handel związane z jachtingiem

Sektor 9. Usługi Morskie

Podsektory: B&R & Edukacja

Oznaczenia: Badania & Rozwój; Doradztwo; Morskie Szkolenia & Edukacja

Podsektory: Klasyfikacja & Inspekcja

Oznaczenia: Towarzystwa Klasyfikacyjne; Próbobranie; Laboratoria

Podsektory: Usługi Wspomagające

Oznaczenia: Bunkrowanie; Dostawy statkowe; Ratownictwo; Nurkowanie; Ubezpieczenia morskie, Finansowanie, Usługi brokerskie, prawne & medyczne; Crewing; Stowarzyszenia morskie; Rządowe usługi morskie

Sektor 10. Wyposażenie Morskie

Podsektory: nil

Oznaczenia: Produkcja & Handel hurtowy wyposażenia morskiego

Powyższa lista wymaga uzupełnień nowych i przyszłościowych dla podanych następujących przykładów:

Przestrzeń 2:

Działalności wywodzące się rekreacją i turystyką związanych z morzem i wybrzeżami:

- (1) hotele i restauracje, operatorzy turystyczni i jednostki asystujące,
- (2) nieruchomości,
- (3) parki zabaw, usługi wypoczynkowe (np. Wycieczki, wycieczki statkami, dzierżawa wyposażenia sportowego, usługi plenerowe, przewodnicy turystyczni),
- (4) muzea, opieka nad obiektami historycznymi i promocja dziedzictwa morskiego na lądzie i wodzie,
- (5) Zdrowie/Jakość życia

Przestrzeń 3:

Związana z rybactwem eksploatacja żywych zasobów wraz z przetwórstwem i usługami.

Przestrzeń 4:

Działalności związane z eksploatacją żywych i martwych zasobów poprzez wydobycie/ przetwórstwo/ przyrodniczych zasobów morskich dla szerokiej gamy pożytku, tak jak np. dla pobudzanie energii, wzbogacenia oferty żywnościowej dla:

- (1) Człowieka lub
- (2) Zwierzęcej konsumpcji,
- (3) Pożytku poza żywnościowego np. inżynieria, kosmetyki lub celów medycznych

Przestrzeń 5:

Inne (gospodarcze) działalności związane z morzami i oceanami, które przyczyniłyby się do zrównoważonego wzrostu i zatrudnienia w sektorach morskich i regionach nadmorskich, lub wzrostu dobrobytu.

Powyższa lista morskich działalności nie wyczerpuje wszystkich zagadnień i należy poszukiwać nowych, jeśli uzna się to za uzasadnione. Powinno się odnieść do obszarów wymienionych *European Strategy for Marine and Maritime Research*:

- Zmiany klimatyczne

- Wpływu działalności człowieka ekosystemy i jego zarządzanie
- Powiązanie ekosystemu z zarządzaniem zasobami i planowaniem przestrzennym
- Morska bio - różnorodność i jej przyszłościowa wartość ekonomiczna
- Biotechnologia
- Peryferie kontynentalne i dalekomorskie
- Technologia morska (*Marine and maritime technology*)
- Oceanografia eksploatacyjna (*Operational oceanography*)
- Wydobywanie i eksploatacja tradycyjnych morskich zasobów i źródeł energii odnawialnej
- Morska bionika (*Marine Bionics*)

Morskich działalności należy poszukiwać w potencjale morskich krańcowych technologii (*extreme technologies*) i stojącymi przed nimi kluczowych wyzwań do stosowania dalekomorskich i dla pokryw lodowych, aby znaleźć rozwiązania i zastosowania dla takich obszarów jak : mobilność, zdrowie, bezpieczeństwo żywienia zwłaszcza odnośnie witamin i protein.

1.3. Wkład polski do propozycji Generalnej Dyrekcyj ds. Morskich i Rybactwa UE

1.3.1. Produkcja, dystrybucja, konsumpcja dóbr i usług w obszarach i sektorach związanych ze środowiskiem mórz, oceanów i wód śródlądowych

Gospodarze działalności związane z morzem i wodami śródlądowymi klasyfikowane pod względem ich przynależności do produkcji, przetwarzania, dystrybucji, konsumpcji **dóbr** i świadczeniu **usług**, znajdują się w następujących pięciu sektorach polskiej gospodarki narodowej:

- Sektor pierwszy: rolnictwo, leśnictwo, **rybołówstwo**.
- Sektor drugi: przemysł **wydobywczy: górnictwo i przetwórczy** oraz **budownictwo**.
- Sektor trzeci: **transport, łączność, gospodarkę komunalną i mieszkaniową** oraz **handel**.
- Sektor czwarty: **finanse, ubezpieczenia, marketing i reklamę** oraz obrót **nieruchomościami**.
- Sektor piąty: **ochronę zdrowia, opiekę społeczną, edukację, badania naukowe, turystykę i rekreację, administrację państwową, wymiar sprawiedliwości, policję i wojsko**.

Gospodarze działalności **związane z morzem i wodami śródlądowymi** klasyfikowane pod względem ich przynależności do **produkcji, przetwarzania, dystrybucji, konsumpcji dóbr** i **świadczeniu** usług znajdują się w następujących sektorach:

A. Sektor budownictwa morskiego i śródlądowego

Działalność **produkcyjna** na rzecz portów:

- 1) budownictwo portów morskich, marin, rybackich, śródlądowych, wojennych
- 2) budownictwo portowej publicznej infrastruktury podejścia od strony lądu i morza (porty morskie, mariny, rybackie, śródlądowe, wojenne)
- 3) budownictwo portowej publicznej infrastruktury wewnętrznej(porty morskie, mariny, rybackie, śródlądowe, wojenne, terminale drobnicowe/masowe/LNG)
- 4) budownictwo portowej suprastruktury (porty morskie, mariny, rybackie, śródlądowe, wojenne)
- 5) przebudowy, modernizacje, remonty : śluzy żeglugowe, jazy, małe elektrownie wodne, regulacje i umocnienia potoków, rzek, kanałów (stopnie, progi)
- 6) regulacje rzecznych dróg wodnych w celach rynkowych (na rzecz transportu, rekreacji, rybołówstwa)
- 7) pogłębianie

Działalność **produkcyjna** na rzecz statków i okrętów

- 8) budowa statków morskich

- 9) budowa statków rybackich
- 10) budowa statków pasażerskich
- 11) budowa statków rekreacyjnych
- 12) budowa statków śródlądowych
- 13) budowa okrętów wojennych
- 14) remonty statków morskich
- 15) remonty statków pasażerskich
- 16) remonty statków rybackich
- 17) remonty statków rekreacyjnych
- 18) remonty statków śródlądowych
- 19) remonty okrętów wojennych
- 20) recykling statków morskich
- 21) recykling statków pasażerskich
- 22) recykling statków rybackich
- 23) recykling statków śródlądowych
- 24) recykling statków wojennych
- 25) produkcja części i urządzeń dla statków morskich, pasażerskich, rybackich, śródlądowych, wojennych

Działalność **produkcyjna** offshore

- 26) budowa i utrzymanie platform wiertniczych
- 27) budowa i utrzymanie turbin wiatrowych

Działalność **produkcyjna** na rzecz morskiej i śródlądowej edukacji i nauki

- 28) budowa morskich szkół, instytutów

Działalność **produkcyjna** na rzecz morskiej i śródlądowej rekreacji i turystyki

- 29) budowa hoteli, restauracji, muzeów
- 30) budowa infrastruktury dla akwakultury morskiej i śródlądowej

B. Sektor rybackiej działalności **produkcyjnej**

- 31) połowy morskie, oceaniczne, śródlądowe
- 32) przetwórstwo rybackie z wód morskich, oceanicznych i śródlądowych

C. Sektor **produkcyjny** i wydobywczy górnictwa podwodnego offshore

- 33) eksploatacja złóż mineralnych

D. Sektor portów morskich, marin, rybackich, śródlądowych, wojennych:

Działalności **usługowe**

- 34) wy/załadunek (kontenery, drobnica, masowe)
- 35) składowanie (kontenery, drobnica, masowe)
- 36) kapitanat portów
- 37) pilotaż
- 38) za/odcumowanie
- 39) holowanie
- 40) wewnątrz portowy transport drogowy, kolejowy, wodny
- 41) dzierżawa publicznej infrastruktury
- 42) dzierżawa/sprzedaż suprastruktury
- 43) telekomunikacja
- 44) bezpieczeństwo

45) ochrona środowiska

E. Sektor żeglugi morskiej i śródlądowej

Działalności **usługowe**:

- 46) przewozy liniowe
- 47) przewozy trampowe
- 48) przewozy autostrad morskich
- 49) przewozy kabotażowe
- 50) przewozy pasażerskie
- 51) przewozy publicznej żeglugi przybrzeżnej
- 52) frachtowanie
- 53) holowanie
- 54) agencje żeglugowe

F. Sektor morskich usług wspomagających dla sektorów: **A** (Sektor budownictwa morskiego i śródlądowego), **B** (Sektor rybackiej działalności produkcyjnej), **C** (Sektor wydobywczy górnictwa podwodnego offshore), **D** (Sektor portów morskich, marin, rybackich, śródlądowych, wojennych), **E** (Sektor żeglugi morskiej i śródlądowej)

- 55) usługi badawcze (R&D)
- 56) usługi bezpieczeństwa człowieka i mienia
- 57) usługi celne
- 58) usługi dziedzictwa morskiego
- 59) usługi edukacyjne i szkoleniowe
- 60) usługi energii odnawialnej
- 61) usługi finansowe
- 62) usługi fitosanitarne
- 63) usługi giełd rybnych i towarowych
- 64) usługi na rzecz gospodarki komunalnej i mieszkaniowej
- 65) usługi handlu detalicznego i hurtowego
- 66) usługi hydrografii
- 67) usługi shipchanderskie
- 68) usługi konsultacyjne
- 69) usługi kooperantów dla sektora budownictwa morskiego i śródlądowego
- 70) usługi kooperantów dla sektora produkcyjnego na rzecz statków i okrętów
- 71) usługi informatyczne
- 72) usługi logistyczne
- 73) usługi marin
- 74) usługi medialne
- 75) usługi medycyny morskiej
- 76) usługi morsko-łądowego planowania przestrzennego
- 77) usługi ochrony środowiska
- 78) usługi ochrony wód morskich i śródlądowych
- 79) usługi odchwaszczania wód morskich i śródlądowych
- 80) usługi pośrednictwa pracy
- 81) usługi prawne
- 82) usługi sportów morskich i wodnych

- 83) usługi rejestru statków
- 84) usługi transportu drogowego
- 85) usługi transportu kolejowego
- 86) usługi telekomunikacji podmorskiej
- 87) usługi turystyki morskiej i śródlądowej
- 88) usługi zarządzania obszarami morsko-lądowymi

Są to propozycje do rozszerzenia/ustalenia przez **producentów i usługowców** również dla celów statystyki publicznej.

Wyżej wymienione działalności mogą tworzyć klastry w dowolnych konfiguracjach: branżowych czy branżowo-przestrzennych.

Do wprowadzenia europejskiego standardu apeluje European Network of Maritime Clusters 13 państw,¹⁴ na wniosek również Platformy Polski Klaster Morski.

1.3.2. Zdefiniowania całości procesów gospodarczych związanych ze środowiskiem mórz, oceanów i wód śródlądowych

Wstęp

*Klaster morski istnieje od dziesiątków lat, jeśli nie od kilku wieków – często w formie wspólnej własności biznesowej, dla wspólnych interesów, przebiegającej poprzez różne sektory morskie.*¹⁵

Dominującym obszarem klastra morskiego jest gospodarka morska i śródlądowa. W Polsce narzucono tezę również Urzędowi Statystycznemu, że gospodarkę morską i śródlądową można tylko umownie traktować jako pewną całość. Stąd tak ważne morskie działalności gospodarcze jak na przykład: *wydobywanie ropy naftowej z morza, budowa obiektów inżynierii wodnej dla gospodarki morskiej, działalność w zakresie architektury, inżynierii dla gospodarki morskiej, wynajem środków transportu wodnego, doradztwo, badania i analizy techniczne, rekrutacja pracowników* traktuje się jako „Pozostałe rodzaje działalności” i nie nadaje im się kodu statystycznego.

Należy wyodrębnić gospodarcze działalności związane z morzem i wodami śródlądowymi pod względem ich przynależności do produkcji, przetwarzania, dystrybucji, konsumpcji **dóbr** i świadczenia **usług**, znajdujące się w sektorach polskiej gospodarki narodowej.

Generalna Dyrekcja ds. Morskich Rybactwa przyznała rację Platformy Polski Klaster Morski¹⁶, że panuje pewien chaos w nazewnictwie z uwagi na subtelności językowe.

W odróżnieniu od kilku języków w tym polskiego, angielskie *industry* ma wiele znaczeń. Rzeczownika *przemysł* powinniśmy używać tylko w liczbie pojedynczej i tylko w odniesieniu do działalności związanych z produkcją i przetwórstwem a *angielskie industry tłumaczyć jako sektor*¹⁷.

Prawidłowym będzie zatem pojęcie *sektor usług żeglugowych* a nie *przemysł usług żeglugowych*. Można zamiennie stosować *przemysł okrętownictwa* albo *sektor okrętownictwa*.

*Im bardziej ogólny i oficjalny tekst, tym mniej stosowna będzie forma liczby mnogiej takich wyrazów. Użycie form liczby mnogiej w tekście oficjalnym byłoby błędem nie gramatycznym, lecz stylistycznym*¹⁸.

*M. Porter posługuje się terminem „industry” na określenie przemysłu jako całości, określonej gałęzi przemysłu a przede wszystkim konkretnej dziedziny działalności gospodarczej zarówno produkcyjnej, jak i usługowej w szerokim sensie. Należy wprowadzić pojęcie sektora jako odpowiednika tego terminu*¹⁹.

¹⁴ Stanowisko *European Network of Maritime Clusters* do Komisarza UE ds Morskich i Rybactwa, Bruksela, 28 kwietnia 2010 – dokumenty *Platformy Polski Klaster Morski*.

¹⁵ British Chamber of Shipping, www.british-shipping.org

¹⁶ Generalna Dyrekcja ds. Morskich i Rybactwa do *Platformy Polski Klaster Morski* 29 stycznia 2009

¹⁷ Patrz dr Stefan Zabieglik „*Adam Smith*”, Wyd. Wiedza Powszechna, Warszawa 2003

¹⁸ Opinia Poradni Językowej Uniwersytetu Gdańskiego

¹⁹ A. Ehrlich tłumacz dzieła Michaela Portera we wstępie do *Strategia konkurencji. Metoda analizy sektorów i konkurentów*.

Liczbę mnogą *industries* należy tłumaczyć jako *sektory*.

1.3.2.1. Propozycja definicji

Wynikają z propozycji zawartych w podrozdziałach 1.2. oraz 1.3.1. i 1.3.2. oraz jednoznacznie brzmiącej jednej z definicji dyrektywy zatwierdzonej uchwałą Parlamentu Europejskiego, według której **obszar łądu i morza** stanowi **jedną całość** dla celów efektywnego zarządzania.

Gospodarka morska i śródlądowa jest to system gospodarczych działalności i skutków, związany ze środowiskiem mórz, oceanów i wód śródlądowych, polegający na produkowaniu, przetwarzaniu, podziale oraz konsumpcji dóbr i usług

*Gospodarka morska i śródlądowa jest systemem gospodarczym w obszarze środowiska mórz, oceanów i wód śródlądowych, które są **dobrami rzadkimi** w pojęciu nauki ekonomii.*

*Gospodarka morska i śródlądowa spełnia warunki posiadania statusu **odrębnej** części całej gospodarki, ponieważ posiada wszystkie cechy obszaru całej **gospodarki***

*Działalności gospodarcze wchodzące w skład **gospodarki morskiej i śródlądowej** posługują się zarówno **wspólnym** dla całej gospodarki **jakościowym** wskaźnikiem **Wartości Dodanej Brutto (Netto)**, jak i **własnym** zestawem **ilościowych** wskaźników analizy **ekonomii morskiej**: m.in. obrót, przeladunek, fracht, tonokilometr, NRT, BRT, DWT oraz **jakościowych** m.in. skompensowana pojemność brutto (CGT)*

*Działalności gospodarcze wchodzące w skład **gospodarki morskiej i śródlądowej** mogą być efektem oferowanych na rynku prac z **nauk przyrodniczych i społecznych** takich jak: *Biologia (nauki biologiczne), Chemia, Fizyka, Nauka o Ziemi (geografia, geologia, hydrogeologia, oceanologia), historia, nauka o polityce, pedagogika, psychologia, socjologia, ekonomia, prawo, prawnictwo, stosunki międzynarodowe**

*Wskaźnik **Wartości Dodanej Brutto** działalności gospodarczych wchodzących w skład **gospodarki morskiej i śródlądowej**: produkcji, przetwórstwa, podziału i konsumpcji określa **Produkt Brutto Gospodarki Morskiej i Śródlądowej** - części Produktu Brutto całej gospodarki na poziomie: sektorowym/gminnym/regionalnym/krajowym/europejskim/światowym*

*Działalności gospodarcze wchodzące w skład **gospodarki morskiej i śródlądowej** powinny znajdować publiczne odzwierciedlenie **statystyczne** użyteczne dla administratora, samorządowca, naukowca, producenta, dystrybutora i konsumenta.*

Podobnego zdania jest porozumienie - *Komisja Morska i Rzecznica organizacji pozarządowych* pod patronatem Senatu RP²⁰ oraz sygnatariusze wspólnego pisma²¹: Morski Instytut Rybacki Gdynia, Rada Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych Gdynia, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej Oddział Szczecin, Związek Armatorów Polskich Szczecin, Związek Polskich Armatorów Śródlądowych Szczecin, Stowarzyszenie Zachodniopomorski Klaster Morski, Stowarzyszenia Ekspertów Morskich w Szczecinie Stowarzyszenie Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu Szczecin, Morski Wortal Sp. z o.o. Szczecin, Komitet Badań Morza PAN w Gdyni, Katedra Geografii Uniwersytetu Gdańskiego, Stowarzyszenie "TERAZ ODRA" – Wrocław, Pomorski Klaster Morza i Zlewiska Wisły Gdynia,

²⁰ Komisja stwierdza: *Należy opracować i wdrożyć Program Rozwoju Gospodarki Morskiej, powiązany ściśle z sektorami **gospodarki wodnej** (żegluga śródlądowa, ochroną przeciwpowodziową, sanitacją, turystyką), sektorami energetycznymi, stoczniowymi, rybołówstwem, szkolnictwem..* (patrz www.kwiatkowski.edu.pl)

²¹ Patrz: www.me.szczecin.pl

Można zastosować metodę porównawczą np. do problematyki *gospodarki górskiej*, którą zajmuje się *Komitet Zagospodarowania Ziemi Górskich Polskiej Akademii Nauk*.

W skali europejskiej *Alpejską Gospodarkę Górską* analizuje pozarządowa organizacja klastrowa CIPRA -International (*Commission Internationale pour la Protection des Alpes*) poprzez klaster: CIPRA Austrii, CIPRA Francji, CIPRA Niemiec, CIPRA Szwajcarii, CIPRA Słowenii, CIPRA Włoch.

Platforma Polski Klaster Morski w trakcie konferencji *Gospodarka morska sektorem innowacyjnym* w Gdańsku 6 listopada 2009 zgłosiła dwa: MEGAPROJEKT I i MEGAPROJEKT II, które rozwiążą problemy stawiane przez Urzędy Marszałkowskie, naukę oraz biznes oraz administrację.

2. KLASTER POTRÓJNEJ SPIRALI (*TRIPLE HELIX*)

2.1. Platforma Polski Klaster Morski

Platforma Polski Klaster Morski pod globalną koncepcją *Potrójnej Spirali* jest członkiem sieci klastrów z ponad 100 krajów współpracujących w *The Competitiveness Institute Barcelona*. *Platforma Polski Klaster Morski* jest porozumieniem tworzącym sieć dla swoich członków, jednostek wspierających oraz dwóch regionalnych Stowarzyszeń: *Pomorski Klaster Morza I Zlewiska Wisły zarejestrowanego w Gdyni, w październiku 2009* oraz *Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego zarejestrowanego w Szczecinie w czerwcu 2008*.

Te dwie organizacje klastrów regionalnych w porozumieniu *Platforma Polski Klaster Morski* swoją misją *Potrójnej Spirali* pokrywają rdzeń polski morskiej, stwarzając warunki dla współpracy: 1.administracji 2.biznesu 3.edukacji/nauki/badań.

Członkowie i jednostki wspierające wywodzą się ze wszystkich obszarów, sektorów i podsektorów wymienianych przez Generalną Dyрекcję ds. Morskich i Rybactwa UE.

Platforma Polski Klaster Morski reprezentuje Polskę w organizacji *European Network of Maritime Clusters (ENMC)* 13 państw: Bułgarii, Danii, Finlandii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Luksemburga, Niemiec, Norwegii, Szwecji Włoch, Wielkiej Brytanii i jest współautorem wystąpienia do Komisarza UE ds Morskich i Rybactwa w sprawie wypracowania jednolity, wspólnotowy i wyczerpujący oczekiwania partnerów model publicznej statystyki oraz nazewnictwa i kodyfikacji działalności gospodarczych.

Platforma Polski Klaster Morski jest partnerem stowarzyszonym dla Akademii Morskiej Gdynia we flagowym projekcie pt. *MarChain* dotyczącym sieci klastrów morskich w regionie bałtyckim.

Platforma Polski Klaster Morski należy do globalnej sieci klastrów organizacji *The Competitiveness Institute Barcelona* w grupie *Triple Helix strengthening*.

Misja *Platformy Polski Klaster Morski* jest prosta: wzmocnienie konkurencyjności i promocja polskich sektorów morskich i działalności w administracji, biznesie i nauce.

Platformy Polski Klaster Morski nie zastępuje organizacji czy izb sektorowych, ale może służyć jako organizacja wspierająca lub łącząca te organizacje dla uzyskania pożądanego celu. Tym kanałem organizacje mogą bardziej skutecznie lobbować w administracjach centralnych i regionalnych krajowych i zagranicznych. Podstawowe cele to:

1. realizacja Strategii Bałtyckiej
2. współpraca z miastami głównie nadmorskimi i wzdłuż biegu rzek
3. Wizja Bałtyku Foresight 2030
4. Morskie cele Komisji Europejskiej do 2015

Platforma Polski Klaster Morski bierze udział w posiedzeniach a jej misja wpisuje się w priorytety Grupy Eksperckiej Rady Państw Bałtyckich.

Rozwój *Platformy Polski Klaster Morski* opiera się na koncepcji, która zakłada, że można poprawić atrakcyjność sektorów związanych z morzem i wodami śródlądowymi, zwiększyć

ich produktywność, jeżeli uda się doprowadzić do powszechnego zrozumienia zależności występujących pomiędzy tymi sektorami ²².

2.2. Klastry sektorowe i regionalne

Inicjatorem budowy klastrów sektorowych, regionalnych, klastrów wiedzy może być instytucja rządowa lub samorządowa, organizacja gospodarcza lub stowarzyszenie, wreszcie przedsiębiorstwo lub grupa uznająca konieczność wspólnych działań na wybranym rynku docelowym.

Część klastrów powstaje w celu realizacji polityki gospodarczej państwa lub regionu, większość z zamiarem integracji we wdrażaniu innowacji i nowych technologii. Wśród dających się wyróżnić celów w klastrach morskich na pierwsze miejsce wysuwa się integracja działań na rynkach międzynarodowych, usprawnienie przepływu informacji oraz rozwój innowacji organizacyjnych, procesowych i technologicznych.

Klastry sektorowe działają na rzecz ujednoczenia standardów działania, procesów lub technologii oraz przepisów prawa.

Klastry sektorowe powstają one albo z inicjatywy administracji państwa lub samorządów lokalnych (inicjatywa „odgórna”) albo z inicjatywy podmiotów gospodarczych lub ich organizacji (inicjatywa „oddolna”). Poniższa tabela jest ilustracją inicjatyw :



Privately driven France, Spain, Italy, Finland, Sweden, Norway, UK, Poland

²² Modelowanie klastrów gospodarki morskiej Pr. pod kier. M. Grzybowskiiego. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2009

- **Government driven** Germany, Denmark
- **Mixed** Netherlands and Norway
- **Regional clusters** e.g. France, the UK, Germany and Norway

Źródło: *European Commission Enterprise and Industry, Prague Conference 27.04.2009*

Klasy sektorowe mogą mieć charakter ponadregionalny, przyjmować nazwę i wspierać zadania hub'ów i wykraczać poza tradycyjnie rozumianą działalność branżową. Taki klaster może na przykład funkcjonować w obszarze transportu morskiego. Morski klaster transportowy, czy klaster jako hub portowy, w rozwiniętej formie obejmować może amatorów, porty wraz z ich infrastrukturą, centra logistyczne, spedytów i agentów morskich, firmy tworzące technologie informacyjne oraz instytucje finansowe, w tym bankowe i ubezpieczeniowe.

Uniwersytet berliński *Friei Universität Berlin* założył Centrum dla Rozwoju Klastra (*Center for Cluster Development*) dla przyszłej międzynarodowej sieci (*International Network Universities*)²³

14 maja 2009 jedenaste pomorskich uczelni postanowiło połączyć potencjał intelektualny, zasoby ludzkie i finansowe oraz zaplecze techniczne i organizacyjno-informatyczne. Projekt o nazwie Klaster Uczelni Województwa Pomorskiego ma włączyć się w budowanie Pomorskiej Metropolii Wiedzy.

Powstaje *czesko – polski klaster żeglugi śródlądowej* dla budowania skutecznego łańcucha wartości dodanej.

Stowarzyszenie Pomorski Klaster Morza i Zlewiska Wisły osób fizycznych użycza ram organizacyjnych prawa cywilnego dla rozwoju klastrów sektorowo/tematycznych: Klaster Intermodalny –koordynator PCC Intermodal SA Gdynia i Portowy Kontenerowy Klaster-Hub – koordynator Deep Water Container Terminal SA Gdańsk .

3. KLASTER W ŁAŃCUCHU WARTOŚCI DODANEJ

Wstęp

Priorytetem kierunków dla aktualnej Komisji Europejskiej²⁴ jest sektor morski, powiązania sieciowe a w polityce morskiej kwestia łańcucha wartości dodanej.

3.1. Łańcuch wartości dodanej i wskaźnik Wartości Dodanej Brutto

Klaster morski definiuje się jako sieć w celu uzyskania wartości dodanej w wyniku zintegrowanego użycia zasobów ludzkich, materialnych, finansowych oraz technologii i informacji w łańcuchu zdarzeń ekonomicznych i pozaekonomicznych.

Łańcuch wartości, znany pod pojęciem analizy łańcucha wartości dodanej jest koncepcją kierunku *Business Management* opisana po raz pierwszy przez Michalea Portera w 1985 roku²⁵.

Jednostka biznesowa a nie np. korporacja jest właściwym poziomem konstrukcji łańcucha. Skutkiem każdej działalności produkt zyskuje na wartości. Porter nazywa te powiązania "systemem wartości" - łańcuch firm dostawczych (i ich dostawców), samą tę firmę, kanał firm dystrybucyjnych i kupca firmy (także klientów kupca, itd.), przyjmując formę globalną.

²³ www.fu-berlin.de

²⁴ José Manuel Barroso *A vision for EU 2020*

²⁵ *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York, 1985.

Nie należy mylić pojęcia łańcucha wartości z kosztami powstającymi w wyniku powstawania wszystkich działalności. Oszlifowany diament jest zawsze bardziej wartościowy, nawet jeśli same koszty szlifowania są niskie. Jeśli jednak koszty ogniwa szlifowania diamentu są zbyt wysokie, to diament konkurencyjnie może ustąpić trochę rynku bursztynowi.

Cały proces, wraz z dokumentacją łańcucha wartości jest rdzeniem certyfikatu jakości np. ISO 9001.

Łańcuch wartości składa się z przyjmowania do magazynu w celach produkcyjnych - logistyki przychodzącej (*inbound logistics*), produkcji, magazynowania i dystrybucji - logistyki wychodzącej (*outbound logistics*), marketingu i sprzedaży oraz usług. Usługami wspierającymi są: administracja, siła robocza, zarządzanie, B&R.

Łańcuch wartości jest narzędziem planowania strategicznego. Ważną rolę odgrywa SCOR (*The Supply – Chain Council*) na szczęblu ponad 700 firm, przedstawicieli rządowych, akademickich i firm konsultacyjnych pracujący nad standardami łańcucha wartości w każdej grupie towarowej.

Koszty logistyki stanowią średnio 10-15 % końcowego kosztu gotowego produktu. Komisja UE wymienia następujące obszary działania: *Identyfikacja wąskich gardeł i sposoby ich eliminacji, Technologie teleinformatyczne, Szkolenie logistyczne, Dane statystyczne, Wykorzystanie infrastruktury, Wydajność usług, Wspieranie i uproszczenie łańcuchów multimodalnych, Propagowanie przewozów multimodalnych, Standardy załadunku.*

Dobrze funkcjonujący łańcuch wartości byłby skuteczny dla ochrony środowiska i ochroną przed klęskami powodzi²⁶

*W regionach nadmorskich UE ponad 40% ludności wytwarza ok. 60% jej produktu krajowego brutto.*²⁷

W Polsce nie wiadomo jednak jaki % ludności wytwarza i jaki % PKB stanowi produkt brutto gospodarki morskiej i śródlądowej.

Każda działalność gospodarcza wytwarza wartość dodaną, którą oblicza się według metody Wskaźnika Wartości Dodanej Brutto, której definicje²⁸ przytaczamy: **(WDB)wartość dodana brutto** [**gross value added (GVA)**] - mierzy wartość nowo wytworzoną i jest obliczana jako różnica pomiędzy produkcją globalną a zużyciem pośrednim. **PKB (produkt krajowy brutto) gross domestic product (GDP)** - obrazuje końcowy rezultat działalności wszystkich podmiotów gospodarki narodowej, stanowi sumę => wartości dodanej brutto wytworzonej przez wszystkie krajowe jednostki instytucjonalne, powiększoną o podatki od produktów i pomniejszoną o dotacje od produktów; PKB jest mierzony w => cenach rynkowych.

Jeśli działalność gospodarcza znajduje nabywcę na rynku wówczas sprzedana wartość dodana obliczona wskaźnikiem Wartości Dodanej Brutto (Gross Value Added – GVA) stanowi % PKB.

W Polsce takiej całościowej analizy jeszcze nie prowadzi się a zarządzający regionalni i centralni nie posiadają dostatecznej wiedzy jaką wartością dodaną (brutto) zarządzają, jaki jest produkt Gospodarki Morskiej i Śródlądowej Brutto i jej udział w Produkcje Sektorowym, Regionalnym, Krajowym, Europejskim i Światowym Brutto. Nie posiadają wszystkich informacji i danych statystycznych odnośnie nazw i ilości działalności gospodarczych związanych z morzem i zlewiskami. Pierwsze próby uczynił Instytut Analiz, Diagnoz i Prognoz Gospodarczych w Szczecinie IADPG²⁹.

Prowadzi się analizy sektorowe, jak na przykład „Zarządzanie łańcuchem dostaw w sektorze farmaceutycznym” prezentowanej przez firmę DAMCO (część A.P.Moller – Maersk Group).

²⁶ Global Monitoring for Environment and Security& Floods Directive, European Commission GMES Bureau (DG Enterprise and Industry) - DG Environment, Rumunia, Sinaia - 10-11/3 2008

²⁷ Sekretarz Stanu w ministerstwie infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz Warszawa, dnia 11 sierpnia 2008 r. w odpowiedzi na interpelację nr 4453

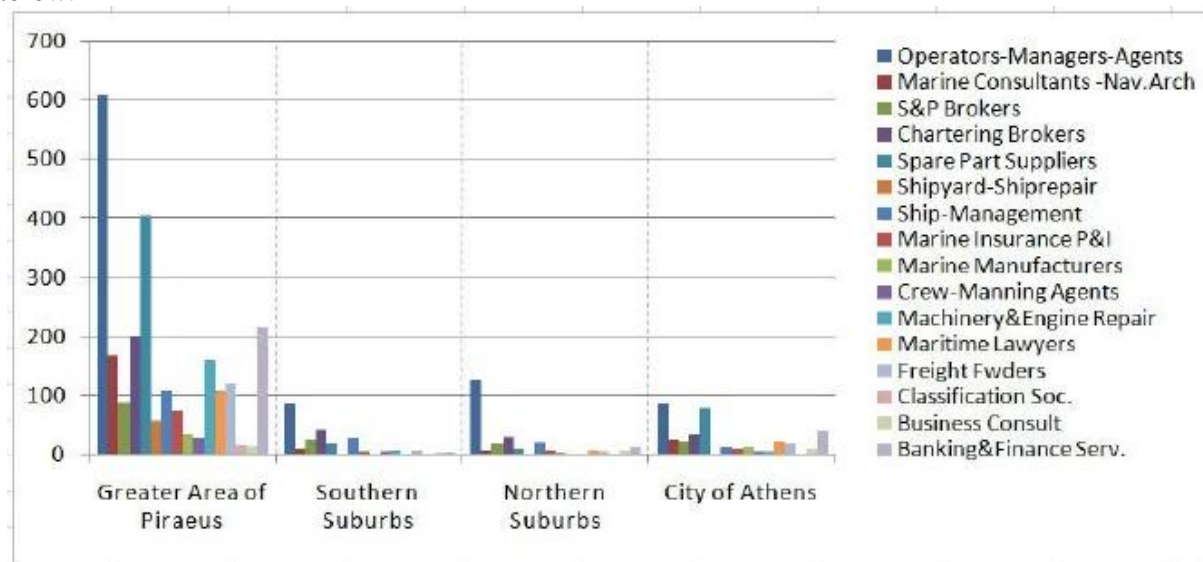
²⁸ Urząd Statystyczny Warszawa

²⁹ Rozkrut D. Hozer J., Litke A., Lis C., *Wartość dodana przemysłu morskiego Polski*, Instytut Analiz, Diagnoz i Prognoz Gospodarczych w Szczecinie IADPG

3.1.1. Przykłady zagraniczne

Nad łańcuchem wartości dodanej pracuje się w klastrach morskich w krajów morskich i bez dostępu do morza, np. : Austrii, Bułgarii, Czech, Danii, Grecji, Finlandii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Luksemburga, Niemiec, Norwegii, Słowacji, Słowenii, Szwecji, Węgier, Włoch, Wielkiej Brytanii & Irlandii Płn.³⁰

Interesujący jest przykład Grecji, gdzie port Pireus jest rdzeniem klastra według ilości firm i sektorów:



³⁰ Bułgarski Klaster Morski, www.marinecluster.com

Czeski Klaster Morski źródło *Tomas Bata University in Zlin, Centre of Applied Economic Research*

Duński Klaster Morski, *Źródło Maritime Development Center of Europe (MDCE)*

Fiński Klaster Morski *Źródło: Centre for Maritime Studies, University of Turku*

Francuski Klaster Morski *Źródło: Cluster Maritime Français*

Hiszpański Klaster Morski źródło *El Cluster Marítimo Español*

Luksemburski Klaster Morski Luxembourg Maritime Cluster *Źródło: [Http://www.cluster-maritime.lu](http://www.cluster-maritime.lu)*

Niemiecki Klaster Morski German Maritime Cluster *Źródło: Policy Research Corporation, 13.11.2009*

Norweski Klaster Morski Norwegian Maritime Cluster (Maritimt Forum) *źródło: www.maritimt-forum.no*

Słowacki Klaster Morski Slovakian Maritime Cluster *źródło: GD for Maritime Affairs and Fisheries*

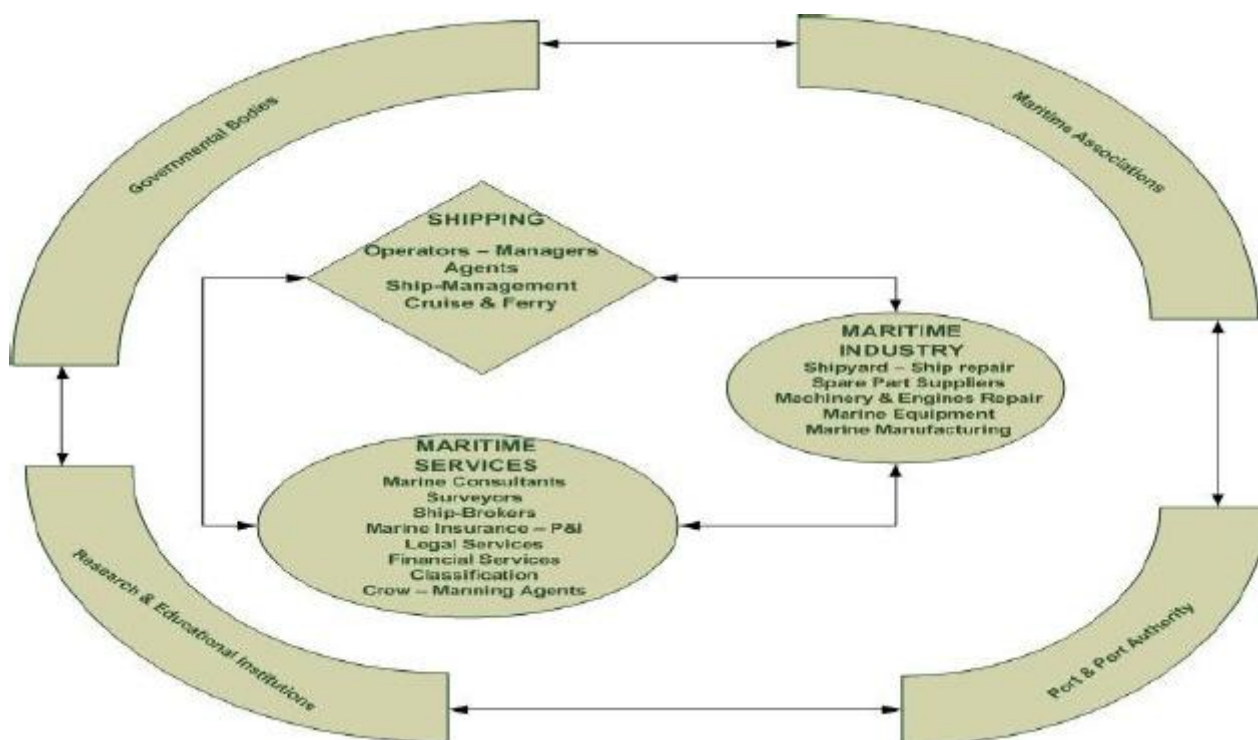
Szwedzki Klaster Morski Swedish Maritime Cluster (Maritime Forum), *źródło: The Institute of Shipping Analysis(SAI)*

Słoweński Klaster Morski Maritime cluster in Primorsko Goranska County *źródło stadium REGIONAL RESEARCH DRIVEN MARINE CLUSTERS, Ana Perić Hadžić University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka, Croatia Edvard Tijan University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka, Croatia*

Węgierski Klaster Morski Hungarian Maritime Cluster, *źródło Policy Research Cororation*

Włoski Klaster Morski Italian Maritime Cluster, *źródło Federazione del Mare Rome*

Morski Klaster W.Brytanii UK Maritime Cluster *Źródło: British Chamber of Shipping*



Źródło: An analysis of seaport cluster models for the development and competitiveness of maritime sectors: The Case of Piraeus, V. Zagkas, National Technical University of Athens School of Naval Architecture & Marine Engineering

Kraje bez dostępu do morza są połączone w nieformalnej sieci „EU Maritime Clusters of the Land-locked Countries”.³¹

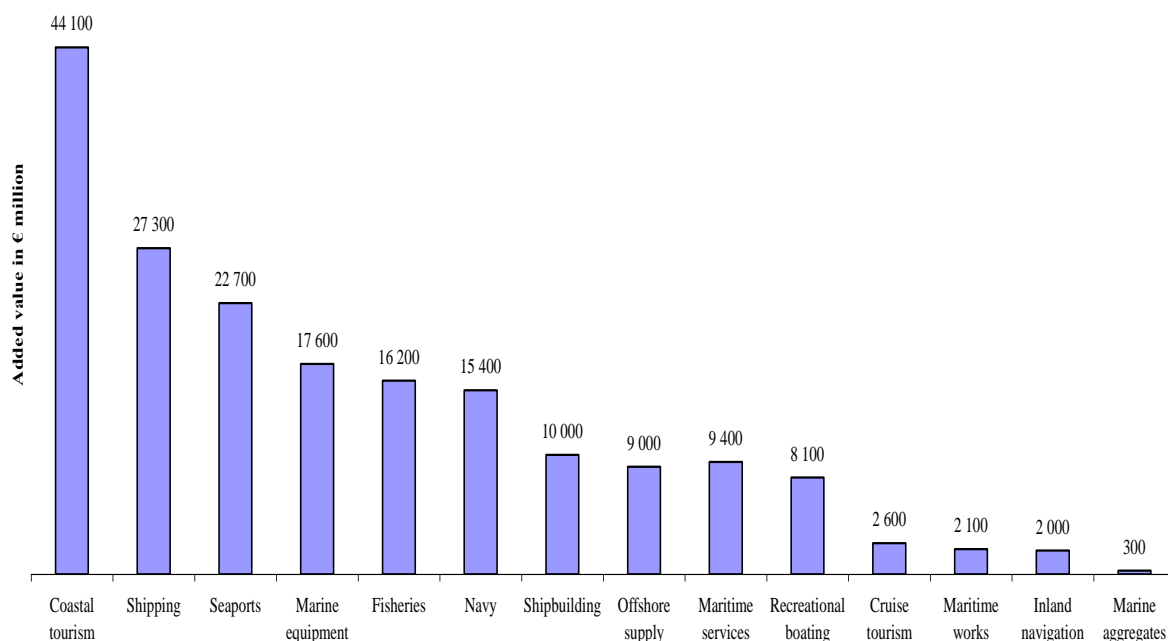
Oprócz Polski, Wartość Dodana Brutto gospodarki morskiej i śródlądowej jest mierzona regularnie i na świecie wynosi rzędu 5 bilionów Euro a w krajach „Starej Europy” około 3-4 % Produktu Brutto (np. Francji około 2% , Holandii 3%, Niemiec 3%, Portugalii 5%, W. Brytanii 3%, Włoszech 3%).

Wielkości powyższe, jak przyznaje Komisja Europejska są też obarczone błędami, gdyż dane statystyczne nie są w pełni reprezentatywne i uzgodnione pomiędzy krajami członkowskimi.

Tabela poniższa ilustruje, które sektory morskie charakteryzują się najwyższą i najniższą wartością dodaną. Jest to wskazówka dla administracji centralnej w kwestii polityki, dla biznesu w kwestii zarządzania, samorządów dla celów planowania przestrzennego i zarządzania i nauki dla analiz ekonomii morskiej.

³¹ Maritime Clusters in Landlocked Countries, Conference & Workshop, 27 April 2009, Liechtenstein Palace Prague, Czech Republic

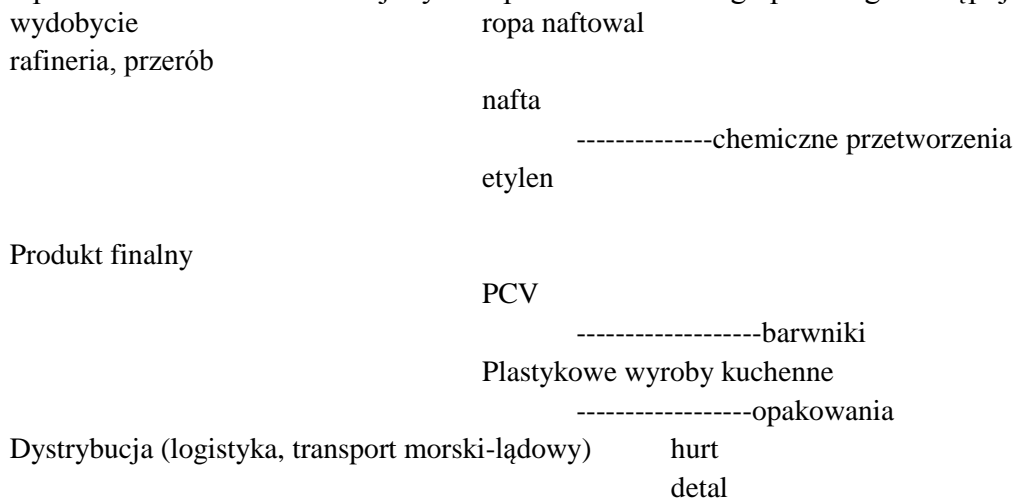
Rys. (bez Polski)



Źródło: European Commission Enterprise and Industry, Prague Conference 27.04.2009

Opracowanie takiej analizy dla Polski, jego stałe monitorowanie i uzupełnianie/korekty – to zadanie dla badań *ekonomii morskiej* dla Platformy Polski Klaster Morski w ramach misji Triple Helix.

Należy regularnie śledzić wartość dodaną każdego ogniwa łańcucha wartości dodanej. Np. łańcuch wartości dodanej wyrobu produktu naftowego przebiega następująco:



Kosztowne (i opieszale) ostatnie ogniwo łańcucha - przebieg odpraw w portach polskich + system rozliczania VAT powoduje, że dla wielu gestorów ładunków ten negatywny czynnik czyni cały łańcuch niekonkurencyjnym w stosunku do portów atlantyckich i skandynawskich. Kwestia ta nie znajduje zrozumienia w polskim ministerstwie finansów, który zatem w imieniu rządu polskiego akceptuje powstające straty.

Firmy z produkcyjnych i usługowych sektorów morskich i wód śródlądowych tworzą i są częścią łańcucha wartości dodanej .

Wśród armatorów:

- *Wilhelmsen Group Wilhelmsen Ships Equipment* analizuje własny łańcuch wartości.³² Wilhelmsen Ships Service kontynuując swoją politykę tworzenia globalnej sieci Stacji Atestacji Sprzętu Ratunkowego otworzyła swoją kolejną, 48-ą Stację w Szczecinie i jest pierwszą tego typu Stacją w basenie Morza Bałtyckiego. Wilhelmsen Ships Service jest w stanie zapewnić omawiany serwis bez względu na miejsce pobytu statku.
- siła Grupy kapitałowej *A.P. Moller - Maersk A/S (Maersk)* polega na ciągłej analizie łańcucha wartości dodanej także pod kątem potrzeb armatora opartej o pełną bazę danych statystycznych dotyczących gestora ładunku, samego ładunku, konkurencji, linii przychodów, sytuacji w portach bazowych, hub'ach. Taka analiza łańcucha wartości dodanej pozwoliła podjąć decyzję o utworzeniu przez Maersk w Gdańsku portu bazowego w oparciu o operatora kontenerowego jakim jest DCT Gdańsk SA.
- Generalna Dyrekcja ds Morskich i Rybactwa uznaje za priorytet *motorways of the sea* jako część składową łańcucha wartości dodanej w morskiej logistyce intermodalnej³³.

Bernard Schulte Group propaguje łańcuch wartości dodanej usług morskich: czarterowanie, ubezpieczenia, catering, nadzór nad budową statków, agencje portowe, usługi telekomunikacyjne, usługi turystyczne.

Marine Harvest (Pan Fish ASA, Fjord Seafood ASA i Marine Harvest NV) światowy lider owoców morza i łososia hodowlanego posiada standardy łańcucha wartości w tej grupie towarowej.

Grupa Kapitałowa *Aker BioMarine* w Norwegii kontroluje cały łańcuch wartości dodanej dostawy krilla (*Integrated supply chain*) od połowów, przetwórstwo po sprzedaż.³⁴

Energetyka wiatrowa w Niemczech pracuje w oparciu o studium łańcuch wartości dodanej³⁵ wykonanego przez Partnerstwo biznesu, banków i nauki: *The Senator for Construction, Environment and Transport of Bremen, Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH, Investitions Und Fördebank Niedersachsen GmbH – Nbank, Logistik Service Agentur, Universität Flensburg*.

Generalna Dyrekcja ds Morskich i Rybactwa uznaje za priorytet *motorways of the sea* jako część składową łańcucha wartości dodanej w morskiej logistyce intermodalnej³⁶

Nad łańcuchem wartości dodanej produktów morza zorientowanym na eksport (*Export oriented Marine Value Chain for Farmed-Seafood Production*) pracuje indyjskie Konsortium: Fisheries College and Research Institute, Tamilnadu Veterinary and Animal Sciences University, Central Institute of Brackishwater Aquaculture (CIBA), Chennai, Central Marine Fisheries Research Institute (CMFRI), Mandapam.³⁷

Kandyjski Komitet Organizacyjny: Université Montreal, Simon Fraser University, Saint Mary's University, Concordia University pracuje nad studium wartości dodanej dotyczącym łańcucha transportowego.³⁸

³² www.wilhelmsen.com

³³ Komisja Europejska Ruch &Transport, www.Ec.europa.eu/transportmaritime

³⁴ SuperbaKrill jest częścią Aker BioMarine należącej do Aker Group, Norwegia, www.akerbiomarine.com

³⁵ Power Offshore Wind Suplly Chain Study for Germany, Lubeka, 2005

³⁶ Komisja Europejska Ruch &Transport, www.Ec.europa.eu/transportmaritime

³⁷ Projekt An Export oriented Marine Value Chain for Farmed-Seafood Production, Hyderabad, 2007

³⁸ Projekt *Integrating Maritime Transport in Value Chains*, Montréal, June 10 - 12, 2009

Niemieckie ośrodki naukowe: *Institute of Public Sector Management and Economic Research*, Berlin oraz *Economic Research University of Technology*, Dresden opracowały studium LNG – łańcuch wartości dodanej.³⁹

The Commpetitiveness Institute Barcelona (TCI - 250 organizacji klastrowych ze 100 krajów, 2.200 ekspertów) jest jednym z najbardziej liczących się instytutów badających zagadnienia klastrów i łańcucha wartości dodanej. Platforma Polski Klaster Morski (Triple Helix) jest w sieci TCI i umieszczony w jej internetowej bazie danych.

Dwie Generalne Dyrekcje UE: Przedsiębiorstw i Przemysłu oraz Ochrony Środowiska UE wspólnie zalecają budowę łańcucha wartości dodanej na dwóch płaszczyznach: podstawowej – budowa bazy informacji i ich wymiana non – stop. Finansowanie budowy jest zagwarantowane w budżecie UE jako *Zintegrowane Działania na rzecz Dorzeczy* (*Integrated river basin approach*).⁴⁰ Już teraz UE dysponuje Ośrodkiem Szybkiego Reagowania wewnątrz i poza Europą.

Rozwój logistyki transportu towarowego jest działaniem związanym przede wszystkim z działalnością gospodarczą i stanowi zadanie branżowe. Niemniej jednak władze mają do odegrania oczywistą rolę w zakresie tworzenia właściwych warunków ramowych i włączenia logistyki w założenia polityki, pozostawiając prowadzenie logistyki firmowej samym przedsiębiorstwom. Jedną z najnowszych inicjatyw jest projekt Komisji zwiększający bezpieczeństwo łańcucha dostaw.

Wydajność logistyczna europejskiego rynku transportu musi być monitorowana i porównywana zarówno wewnątrz, jak i względem innych kontynentów. Komisja Europejska nalega aby opracować wskaźniki statystyczne i inne właściwe wskaźniki, by uzyskać wiarygodny obraz sytuacji i jej zmian w czasie dla logistyki łańcucha transportu towarowego i wynikającej stąd wartości dodanej.⁴¹

W raporcie NIK podkreślono, że w Polsce nie wprowadzono w życie na czas przepisów zgodnych z europejskim prawem wspólnotowym szczególnie w zakresie podatków i prawa celnego oraz rozwiązań prawnych pozwalających na ułatwienie funkcjonowania armatorów polskich i polskich portów morskich.

4. EKONOMIA MORSKA - DYSCYPLINA NAUKI EKONOMII

Wstęp

Ekonomia morska (*maritime economics*) jako odrębna dyscyplina nauki ekonomii obejmuje studia nad całą działalnością morską i jej efektów jakie mają miejsce w całokształcie spraw morskich.⁴²

European Science Foundation, Strasburg (76 organizacji członkowskich, z 30 krajów, w tym PAN z Polski) i jego Marine Board utworzony w 1995 (25 organizacji z 17 krajów, w tym z Polski, Instytut Oceanologii): „*Europejska wspólnota badań morskich potwierdza kluczową rolę morskiej nauki i technologii w rozwijaniu europejskiej gospodarki morskiej.*

4.1. Ekonomia morska bada gospodarkę morską i śródlądową

³⁹ *Corporate Strategies along the LNG Value Added Chain - An Empirical Analysis of the Determinants of Vertical Integration* by Sophia Rüster and Anne Neumann, September, 2006

⁴⁰ Komisja Europejska Dyrekcja Przedsiębiorstw i Przemysłu, Biuro GMS (Global Monitoring for Environment and Security & Floods Directive) oraz Dyrekcja Ochrony Środowiska, prezentacja Jan Ulrich i Maria Brättemark, Rumunia, Sinai – 10-11/03/2008

⁴¹ Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Bruksela, dnia 28.6.2006, pt. *Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności*

⁴² Zapis w statucie **International Association of Maritime Economists Melbourne**

Ekonomia morską jest dyscypliną nauki ekonomii obejmującą studia nad całą działalnością gospodarczą związaną ze środowiskiem mórz, oceanów i wód śródlądowych, jej efektów i skutków, stosując instrumenty analityczne ze kierunków: kłastrów, logistyki, polityki morskiej i śródlądowej, planowania przestrzennego, statystyki, zarządzania

*Występujące różnice w zakresie definiowania pojęcia „gospodarka morską” oraz w zarządzaniu gospodarką morską przez poszczególne państwa członkowskie dowodzą, iż istnieje potrzeba efektywnej koordynacji działań w tym sektorze na naukowym szczeblu wspólnotowym.*⁴³

Ekonomiści morscy powinni się jednoznacznie wypowiedzieć w tej kwestii.

Unia Europejska zaleciła łączenie spraw związanych z morzami, oceanami i wodami śródlądowymi⁴⁴ dla badań *ekonomii morskiej* (*maritime economics*⁴⁵) i stosowanie nazw *morskie działalności gospodarcze* (*maritime economic activities*⁴⁶) oraz ich podziału na: *industrial or service-related*⁴⁷ (*produkcyjnych bądź usługowych*).

Ten podział występuje w produkcyjnych bądź usługowych *sektorach morskich* (*maritime sectors*), które pośrednio lub bezpośrednio wytwarzają gospodarcze i pozagospodarcze wartości (*economic or non-economic*⁴⁸).

Platforma Polski Klaster Morski proponuje uwzględnić pojęcia: *działalności gospodarcze związane z wodami śródlądowymi* (*inland water - related economic activities*)

Platforma Polski Klaster Morski także przyczyniła się⁴⁹ do wprowadzenia w Unii Europejskiej pojęć/nazw: *industrial or service-related activities* (działalności związanych z produkcją albo usługami) oraz *economic or non-economic value from use of the sea or sea resources* (wartość uzyskiwana z morza i zasobów morskich o charakterze ekonomicznym i poza ekonomicznym).

Tym samym zaczęto uwzględniać, że tylko działalności przynoszące *ekonomiczną wartość* (*economic value*) są częścią składową gospodarki morskiej (*maritime economy*), a biorąc pod uwagę różnice językowe⁵⁰ coraz zdecydowanie używa się pojęć: sektory (*sectors*) w miejsce angielskiego *wielu* - znaczeniowego *industries*.

W kierunkach polityki morskiej rządu polskiego jest brak priorytetowego akcentowania kłastrów, planowania przestrzennego, wodnej gospodarki śródlądowej oraz problematyki łańcucha wartości dodanej⁵¹. Pomimo słusznych deklaracji, praktyka polityki morskiej rządu polskiego – to nadal podejście sektorowe i niedostatek wizji spójności w

⁴³ Stwierdzenie Komitetu Europejskiego Rady Ministrów RP w dniu 28 października 2005

⁴⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10. 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej strona 6, Artykuł 2, Definicje, pt. 15: nakazuje traktować „River Basin District” (przetłumaczono na: „Obszar dorzecza”) jako **obszar lądu i morza** składający się z jednego lub wielu sąsiadujących ze sobą dorzeczy wraz ze związanymi z nimi wodami podziemnymi i wodami przybrzeżnymi.

⁴⁵ W UE czasami stosuje się określenie *economics on maritime affairs* (Official Journal S99 of 22/05/2010)

⁴⁶ Official Journal S99 of 22/05/2010

⁴⁷ Official Journal S99 of 22/05/2010

⁴⁸ Official Journal S99 of 22/05/2010

⁴⁹ Association of Maritime Economists (MEA) Szczecin 26.11. 2008 by Witold Waclawik - Narbutt to Mr. J. Borg UE - Commissioner and 04.03.2009 to Ms. D. Hübner - EU Commissioner

⁵⁰ EU DG for Maritime Affairs and Fisheries – Policy Development and Co-ordination Maritime Policy responses to MEA: 26.11.2008, 29.01. 2009

⁵¹ Jako priorytetowe kierunki polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej uznano w 2009 roku: 1.

Bezpieczeństwo energetyczne kraju 2. Polityka transportowa w odniesieniu do portów i transportu morskiego

3. Szkolnictwo, nauka i badania morskie 4. Wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów 5. Ochrona i

poprawa stanu środowiska morskiego 6. Ochrona brzegu morskiego 7. Bezpieczeństwo żeglugi 8. Usprawnienie

zarządzania morskiego 9. Współpraca międzynarodowa w sprawach morskich 10. Regulacje prawne sektora

morskiego.

bieżącej koordynacji 13 jednostek centralnej administracji w zakresie powierzonych im kompetencji⁵²

4.2. Planowanie przestrzenne morze-łąd

Ostatnie wydarzenia powodziowe o rozmiarach klęski żywiołowej uzmysłowiło konieczność przeprowadzania rzetelnego planowania przestrzennego na całym obszarze morskim i zlewisk.

Komisja Morska i Rzeczna przy Senacie RP otrzymała dokument od wielu organizacji (m.in. Platformy Polski Klaster Morski), który krytycznie opiniuje dokument „Projekt polityki wodnej państwa do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2016)” ponieważ:

1. nie uwzględnia zasady zrównoważonego rozwoju
2. pomija kwestie związane z transportem śródlądowym i gospodarką morską, energetyką, rozwojem turystyki związanej z wodą
3. deprecjonuje potencjał rozwojowy transportu wodnego.
4. prowadzi do dalszej dewastacji dróg wodnych i pogłębionej degradacji transportu wodnego
5. jest wewnętrznie sprzeczny w sprawach dotyczących energetyki
6. traktuje turystykę w sposób wycinkowy bez zrozumienia rynku
7. lekceważy potrzebę ochrony środowiska.

Centralne planowanie przestrzenne morze – łąd powinno uwzględniać specyfikę poszczególnych regionów lub podregionów morskich i śródlądowych, zwłaszcza ostatnio, wspomagając inicjatywy województw wzdłuż Odry i Wisły w koordynacji rozwoju korytarzy transportowych Północ – Południe i Wschód Zachód.

Ważną rolę odgrywa Fundacja im. E. Kwiatkowskiego przy Wyższej Szkole Administracji i Biznesu w Gdyni

Jest to proces, który obejmuje zbieranie danych, prowadzenie konsultacji z zainteresowanymi stronami i opracowywanie planu przy ich czynnym uczestnictwie oraz późniejsze etapy wdrażania, egzekwowania, poddawania ocenie i dokonywania przeglądów.

4.3. Publiczna statystyka morska i śródlądowa

Prace nad nowoczesnym modelem publicznej bazy informacyjnej powinny się rozpocząć jak najszybciej, a materiał wyjściowy jest dostępny, również biorąc pod uwagę niniejszy referat.

W przeciwnym razie będzie zagrożonych szereg inicjatyw klastrowych, w tym dotyczących łańcucha wartości dodanej, wagi gospodarki morskiej i śródlądowej i polityki morskiej RP

W uzgodnieniu z przedstawicielami morskich klastrow narodowych, sprawy zawarte w tym referacie będą kontynuowane w trakcie debat podczas konferencji Europejskich Dni Morza organizowanych przez Polskę w Gdańsku 19-29 maja 2011.

4.4. Zarządzanie - Plan Gospodarowania Wodami Obszaru Dorzecza

Przy wsparciu nowoczesnych metod planowania przestrzennego i pełną publiczną statystyką morską i śródlądową, ekonomia morska może skutecznie nakreślić dla jednostki głównej⁵³ dla gospodarowania wodami w obszarze dorzecza, wizje i metody zarządzania obszarem łądu i morza składającym się z jednego lub wielu sąsiadujących ze sobą dorzeczy wraz ze związanymi z nimi wodami podziemnymi i wodami przybrzeżnymi.

Plany gospodarowania wodami w dorzeczach są poddane przeglądowi i uaktualnione najpóźniej w ciągu 15 lat od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy i następnie co 6 lat.

⁵² ZARZĄDZENIE Nr 103 PREZESA RADY MINISTRÓW z dnia 17 września 2008 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z dnia 24 września 2008 r.)

⁵³ Zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego z 23.10.2000 paragraf 13, ustanawiającą ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej

STRESZCZENIE

Rozdział 1. MODEL IDENTYFIKACJI GOSPODARKI MORSKIEJ I ŚRÓDLĄDOWEJ Statystyka

Trudno jest uzyskać wiarygodny obraz rynku logistycznego Europy, ponieważ odpowiednie informacje statystyczne są obecnie niewystarczające. Należy opracować w skali europejskiej standardowe ramy publicznej statystyki morskiej w uzgodnieniu ze wszystkimi krajami UE.

Gospodarka morska i śródlądowa

Gospodarka morska i śródlądowa jest to system gospodarczych działalności i skutków, związany ze środowiskiem mórz, oceanów i wód śródlądowych, polegający na produkowaniu, przetwarzaniu, podziale oraz konsumpcji dóbr i usług

Gospodarka morska i śródlądowa spełnia warunki posiadania statusu odrębnej części całej gospodarki, ponieważ posiada wszystkie cechy obszaru całej gospodarki

Rozdział 2. KLASTER POTRÓJNEJ SPIRALI (TRIPLE HELIX)

Platforma Polski Klaster Morski swoją misją Potrójnej Spirali stwarza warunki dla współpracy:

1.administracji 2.biznesu 3.edukacji/nauki/badań.

Inicjatywy klastrowe: połączenie odgórne i oddolne

Rozdział 3. KLASTER DLA ŁAŃCUCHA WARTOŚCI DODANEJ

Morskie klastry sektorowe i regionalne wspomagają łańcuch wartości, znany pod pojęciem analizy łańcucha wartości dodanej jest koncepcją kierunku *Business Management* opisana po raz pierwszy przez Michalea Portera.

Rozdział 4. EKONOMIA MORSKA - DYSCYPLINA NAUKI EKONOMII

Ekonomia morska jako odrębna dyscyplina nauki ekonomii obejmuje studia nad całą działalnością morską i jej efektów jakie mają miejsce w całokształcie spraw morskich Jest wspomagana przez kierunki logistyki, statystyki, zarządzania i planowania przestrzennego

SUMMARY

Chapter 1. IDENTIFICATION MODEL OF MARITIME AND INLAND ECONOMY Statistics

It is difficult to have a reliable picture of Europe's logistics market, because relevant statistical information is currently not sufficient.

A formal statistical framework should be developed in Europe in order to create EU-wide benchmarks for excellent performance as well as the identification of their enablers. It is necessary the introduction of standard definitions of sectors and subsectors, and support for conformity in monitoring in member states.

Maritime and inland economy

Maritime and inland economy is an economic mechanism (social institution) of economic activities and their effects connected with the seas and oceans and their catchment areas, which deals with production, manufacture, distribution and consumption of goods and services.

Maritime and inland economy possesses the same attributes as economy (Бізнэс, Erhvervsvidenskab, Podnikání, näringsliv, Wirtschaft, talous, Verslas, Uzņēmēj, darbība, gospodarka, Предприятие, Бізнес)

Chapter 2. TRIPLE HELIX CLUSTER

The Polish Maritime Cluster Platform by its Triple Helix mission creates the conditions for a cooperation among 1.administration executives national/regional, 2.business

3.education/research/science

Cluster initiatives: a mixture of top-down and bottom-up

Chapter 3. CLUSTER CONTRIBUTION TO THE VALUE ADDED CHAIN

Maritime sectorial and regional clusters support the **value chain**, also known as **value chain analysis**, a concept from business management that was first described and popularized by Michael Porter

Chapter 4. MARITIME ECONOMICS A DISCIPLINE OF THE ECONOMICS SCIENCE

"Maritime economics" as a distinct discipline shall include the study of all-economic activities and effects appearing in a maritime context.

It is supported by the logistics, management, statistics and spatial planning