



## Kadry dla gospodarki morskiej w województwie pomorskim.

### 1. Zatrudnienie w pomorskiej gospodarce morskiej

W województwie pomorskim - według danych US w Szczecinie - na przestrzeni ostatnich lat rosła liczba osób zatrudnionych w gospodarce morskiej: od 40,8 tys. osób w 2012 roku do 47,2 tys. osób w 2015 roku, co stanowiło 5,9 % ogółu zatrudnionych w województwie (w województwie zachodniopomorskim było to 4,5%).

Dla porównania zatrudnionych w całej polskiej gospodarce morskiej było w 2015 roku 93,7 tys. osób, co pokazuje, że nasz region ma pozycję dominującą jeżeli chodzi o zatrudnienie.

Poszczególne branże gospodarki morskiej miały następujący udział w zatrudnieniu w 2015 roku:

1. Przeładunek i magazynowanie - 3080
2. Pozostała działalność wspomagająca transport morski - 1684
3. Działalność morskich agencji transportowych - 2975
4. Zarządy portów morskich - 564
5. Morski i przybrzeżny transport wodny - 1020
6. Produkcja i naprawa statków i łodzi - 15797
7. Rybołówstwo w wodach morskich - 1418
8. Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa - 8449
9. Sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb - 1920
10. Prace badawczo-rozwojowe i edukacja morska - 2993
11. Urzędy morskie
12. Pozostałe rodzaje działalności - 6355

Zgodnie z inną metodologią liczenia (Actii Forum) - w branży portowej i jej szerokim otoczeniu (obsługa eksportowanej produkcji przemysłowej oraz udział zapleczonej pracy przewozowej) liczba zatrudnionych wyniosła w Polsce w 2015 roku aż 227 tys. osób.

Największy przyrost nastąpił w ostatnich latach w kategorii usług okołoportowych, prac badawczo rozwojowych i edukacji morskiej, działalności morskich agencji transportowych oraz w ramach morskiego i przybrzeżnego transportu wodnego (przy jednoczesnej redukcji zatrudnienia w prostych pracach przeładunkowych i magazynowych).

### 2. Inne mierniki gospodarki morskiej na Pomorzu

Na Pomorzu wzrastała także liczba podmiotów gospodarki morskiej: od 6404 w 2012 roku do 7594 w 2015, co stanowiło 2,7 % wszystkich pomorskich podmiotów.

Udział województwa pomorskiego w obrotach ładunkowych w polskich portach morskich również z roku na rok rośnie i w 2015 roku wynosił 67,7 %.

### 3. Wynagrodzenia w gospodarce morskiej

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w pomorskiej gospodarce morskiej rosło od 4505,01 w 2012 roku do 5048,49 w 2015 roku, czyli od 130,4 % przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w województwie do 131,1 %.

Najwyższe wynagrodzenie w skali ogólnokrajowej odnotowywały takie branże jak: morski i przybrzeżny transport wodny (6988 zł), zarządy portów morskich (5851 zł) oraz pozostała działalność wspomagająca transport morski (5732 zł), a także produkcja i naprawa statków i łodzi (5440 zł).

Najniższe wynagrodzenie – rybołówstwo w wodach morskich (2950 zł), sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb (3040 zł) oraz przetwarzanie i konserwowanie ryb (3099zł).

### 4. Przemysł stoczniowy i handel zagraniczny

Poniższa tabela pokazuje produkcję statków w województwie pomorskim w latach 2012-2015. Jeżeli chodzi o podział produkcji pomiędzy inne polskie ośrodki stoczniowe to warto zwrócić uwagę, że ich udział był znikomy z wyjątkiem 2015 roku, kiedy to w województwie zachodniopomorskim wyprodukowano 4 statki; w pozostałych latach cała polska produkcja pochodziła z województwa pomorskiego.

wyszczególnienie	2012	2013	2014	2015
Liczba statków	15	10	6	3
Pojemność brutto (GT) w tys.	84,8	34,6	25,0	11,5

Przemysł okrętowy w województwie pomorskim.

Jeżeli chodzi o handel zagraniczny to dominującą grupą pomorskiego eksportu w latach 2015-2016 (obejmującą od 17% do 35% eksportu) były statki, łodzie oraz konstrukcje pływające. Ich odbiorcami były takie państwa jak Norwegia, Anglia czy Niemcy. Odbiorcą platformy wiertniczej były Wyspy Marshalla. Import w dużej mierze obejmował natomiast podzespoły dla statków i łodzi (maszyny i urządzenia elektryczne) oraz statki i łodzie – także.

**Generalnie przeobrażenia w przemyśle stoczniowym zakładają większe nasycenie branży usługami kreującymi wartość dodaną i opartymi na zaawansowanych technologiach. O ile w budowie prostych nie zaawansowanych technologicznie statków (np. masowców, samochodowców) raczej nie mamy szansy aby konkurować z Dalekim Wschodem (głównie Koreą Południową), o tyle w produkcji konstrukcji wymagających większego udziału pracy przetworzonej polski przemysł stoczniowy może odegrać pewną rolę. Dotyczy to np. budowy statków pasażerskich, promów, off shore czy jachtów. Stąd pomorskie szkolnictwo zawodowe szczebla średniego i wyższego powinno przygotowywać kadrę dla tego nowego przemysłu stoczniowego.**

Nowe inicjatywy na rzecz rozwoju polskiego przemysłu okrętowego mogą być także pokłosiem przyjętej 6 lipca 2016 roku ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, a także programu „Batory”, zakładającego budowę promów pasażerskich w polskich stoczniach dla polskich armatorów. Dla sukcesu tego programu istotne jest, by decyzje o ulokowaniu tej produkcji podejmowane były w

sposób konkurencyjny, obiektywnie biorący pod uwagę rzeczywisty potencjał i doświadczenie poszczególnych polskich stoczni.

## 5. Dostosowanie oferty szkolnictwa do potrzeb pomorskiej gospodarki morskiej

Do szkół zawodowych w woj. pomorskim, których oferta edukacyjna dot. branży „morskiej” należy zaliczyć:

- 1) Gdańsk:
  - a. Zespół Szkół Morskich w Gdańsku (zawody: technik mechanik okrętowy, technik eksploatacji portów i terminali, technik nawigator)
  - b. Szkoły Okrętowe i Ogólnokształcące *Conradinum* w Gdańsku (zawody: technik budownictwa okrętowego)
  - c. Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 w Gdańsku (zawód: monter kadłubów okrętowych)
- 2) Sopot:
  - a. Zespół Szkół Handlowych w Sopocie (zawód: technik eksploatacji portów i terminali)
- 3) Gdynia:
  - a. Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 w Gdyni (zawody: monter kadłubów okrętowych, technik budownictwa okrętowego, technik eksploatacji portów i terminali)

Ponadto, zarówno w Gdańsku, Sopocie i Gdyni uczniowie kształcą się w zawodach technik logistyk, technik spedytor – z racji położenia – na potrzeby branży „morskiej”. Należy również pamiętać, że na potrzeby branży „morskiej” kształcą się także uczniowie w zawodach takich jak stolarz, technik technologii drewna (współpraca z Galeonem itp.).

W ramach przedsięwzięcia strategicznego Samorządu Województwa Pomorskiego w zakresie szkolnictwa zawodowego (nazwa przedsięwzięcia: *Kształtowanie sieci ponadgimnazjalnych szkół zawodowych uwzględniającej potrzeby subregionalnych i regionalnego rynków pracy* – projekt koordynowany przez Departament Edukacji i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego) wsparcie przewidziano dla tych szkół zawodowych, które prowadzą lub planują prowadzić kształcenie w zawodach odpowiadających branżom kluczowym, tj. takim specjalizacjom, w dziedzinie usług, handlu lub produkcji, które odznaczają się największym potencjałem rozwoju lokalnego i regionalnego. Jedną z branż kluczowych dla rozwoju regionu pomorskiego jest **Przemysł morski**. W ramach tej branży wsparcie uzyskały następujące szkoły:

- 1) Gdańsk:
  - a. Zespół Szkół Morskich w Gdańsku
  - b. Szkoły Okrętowe i Ogólnokształcące *Conradinum* w Gdańsku
- 2) Sopot:
  - a. Zespół Szkół Handlowych w Sopocie
- 3) Gdynia:
  - a. Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 w Gdyni (zawody: monter kadłubów okrętowych, technik budownictwa okrętowego, technik eksploatacji portów i terminali)

Formy wsparcia dla ww. szkół:

- Płatne staże i praktyki zawodowe dla uczniów realizowane u pracodawców wykraczające poza podstawę programową realizowaną w szkołach,
- Dodatkowe kursy i szkolenia dla uczniów, np. z zakresu spawania, języki obce zawodowe, doradztwo edukacyjne,
- Wizyty uczniów w zakładach pracy i w szkołach wyższych,
- Szkolenia dla nauczycieli kształcenia zawodowego,
- Modernizacja/rozbudowa/budowa obiektów edukacyjnych na rzecz kształcenia zawodowego,
- Wyposażenie szkolnych pracowni kształcenia zawodowego i szkolnych warsztatów w nowoczesny sprzęt,
- Prowadzenie form kształcenia ustawicznego przez szkoły – kursy sponzorowane dla osób dorosłych z zakresu danej branży,

**Łączna wartość projektów realizowanych w ramach przedsięwzięcia strategicznego Samorządu Województwa Pomorskiego to ponad 350 mln (dofinansowanie RPO WP 2014-2020: 76,5 mln euro).**

Generalnie, w ramach ww. przedsięwzięcia pn. *Kształtowanie sieci ponadgimnazjalnych szkół zawodowych uwzględniającej potrzeby subregionalnych i regionalnego rynków pracy* realizuje się cele związane ze zwiększeniem współpracy szkół zawodowych z pracodawcami oraz szkołami wyższymi, dostosowaniem kompetencji zawodowych nauczycieli do wymogów dynamicznie zmieniającego się rynku pracy, wzmocnieniem atrakcyjności oferty szkół zawodowych, poszerzeniem oferty kształcenia ustawicznego, odpowiadającej bieżącym potrzebom pracodawców, uzyskiwaniem przez uczniów dodatkowych kwalifikacji i umiejętności zawodowych itp.

Oprócz szkół średnich zawodowych w województwie pomorskim funkcjonują **szkoły wyższe o profilu morskim**. W ramach tych uczelni realizowane jest kształcenie na kierunkach związanych z gospodarką morską. I tak:

Na Akademii Morskiej w Gdyni nauczanie jest realizowane m.in. na kierunkach: Elektrotechnika, Elektronika i telekomunikacja, Mechanika i budowa maszyn, Nawigacja, Transport oraz Logistyka i Handel Międzynarodowy.

Na Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni realizowane jest nauczanie m.in. na takich kierunkach jak: Nawigacja, Automatyka i Robotyka, Zarządzanie logistyką. Morskie wydziały i kierunki znajdują się także na dwu głównych pomorskich uczelniach publicznych.

Na Politechnice Gdańskiej realizowane jest nauczanie m.in. na takich kierunkach jak: Automatyka i robotyka, Elektronika i telekomunikacja, Elektrotechnika, Transport, Oceanotechnika, Technologie Ochrony Środowiska.

Z kolei na Uniwersytecie Gdańskim - na Oceanografii, Chemii i Biochemii oraz Transporcie i Logistyce.

Kierunki morskie bądź związane z transportem i logistyką znajdują się także na u uczelniach prywatnych takich jak: Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni, Wyższa Hanzeatycka Szkoła Zarządzania w Słupsku, Wyższa Szkoła Społeczno-Ekonomiczna w Gdańsku z siedzibą w Gdańsku,

Pomorska Szkoła Wyższa w Starogardzie Gdańskim czy Gdańska Wyższa Szkoła Humanistyczna.

Warto podkreślić, że ok. 32 % studiujących na pomorskich uczelniach studiuje na kierunkach wchodzących w skład Inteligentnych Specjalizacji Pomorza – ISP (dane za 2015/16) z czego najwięcej, bo aż 17,5 tys. studentów studiuje na kierunkach wchodzących w skład ISP 1 – „Technologie offshore i portowo-logistyczne”.

Samorząd wojewódzki zajmuje się także prowadzeniem polityki stypendialnej obejmującej wszystkie uczelnie wyższe na Pomorzu.

Województwo uczestniczy także w programie *Study in Pomorskie*, którego celem jest umiędzynarodowienie pomorskich ośrodków akademickich, zwiększenie liczby studentów zagranicznych oraz poprawy jakości obsługi studentów z zagranicy i zwiększenia powiązań sieciowych pomorskich uczelni.

## **6. Rola dróg wodnych śródlądowych dla pomorskiej gospodarki i rynku pracy.**

Konwencja AGN została już ratyfikowana przez polski rząd. Z punktu widzenia interesów województwa pomorskiego istotne znaczenie ma zwłaszcza Droga Wodna E-40 (od Morza Bałtyckiego - Gdańska do Morza Czarnego – Odessy) oraz E-70 (połączenie wschód-zachód: od Rotterdamu do Kłajpedy, łączące Odrę z Zalewem Wiślanym). Obie drogi wodne zakładają bowiem rewitalizację dolnego odcinka Wisły: E-70 - od Kanału Bydgoskiego do Zalewu Wiślanego i E-40 – od Warszawy do Gdańska.

Główne znaczenie konwencji AGN dla naszego województwa należy wiązać z transportem ładunków i ludzi z pomorskich portów w głąb lądu. Dotyczy to zwłaszcza możliwości obsługi potrzeb transportowych portu gdańskiego, który za sprawą DCT stał się drugim po Petersburgu największym portem kontenerowym Bałtyku. Ładunkami posiadającymi największy potencjał w obsłudze portów morskich z wykorzystaniem dróg wodnych są towary masowe (węgiel, piasek, żwir, materiały budowlane, surowce energetyczne, ładunki ponadgabarytowe).

Przewidywany jest jednak dynamiczny wzrost przewozów skonteneryzowanych. Budowa stopni wodnych na Dolnej Wiśle pozwoliłoby na stworzenie centrów logistycznych np. w Zajączkowie Tczewskim i/lub w rejonie Solca Kujawskiego, które odciążą porty i przejęły znaczną część obsługi logistycznej na ich zapleczu, pełniąc funkcję portu wewnętrznego, który w kolejnych latach obsługiwałby 5-7 mln t ładunków przechodzących przez porty morskie .

Rozwój żeglugi śródlądowej wiąże się z koniecznością przygotowania kadr dla rynku pracy przez pomorskie szkolnictwo wyższe i zawodowe. Zagospodarowanie dolnej Wisły może przyspieszyć także rozwój stoczni rzecznych, transport śródlądowy może bowiem wykreować duże zapotrzebowanie na flotę śródlądową. Dzięki temu polski przemysł stoczniowy dostałby nowe impulsy do rozwoju i wzrostu zatrudnienia.

Jako przykład powyższej inicjatywy może posłużyć przyjęty ostatnio do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego projekt związany z budową innowacyjnej barki pchanej do przewozu ładunków ciężkich i wielkogabarytowych o wymiarach dostosowanych do służby w Przegalinie (wartość projektu to 22,4 mln zł).

Należy się także liczyć z rozwojem przemysłu materiałów budowlanych w regionach ulokowanych wzdłuż trasy przebiegu Dolnej Wisły. Korzyścią dla regionu byłby także wzrost turystyki realizowanej Wisłą, która związana by była z rozwojem bazy

turystycznej. Zgodnie z szacunkami jedno miejsce pracy w turystyce generuje 3-4 miejsca pracy w sektorze okołoturystycznym.

Budowa stopni wodnych pozwalałaby także na stopniowy wzrost efektów energetycznych, zaś zbiorniki retencyjne, powyżej stopni wodnych, dawałyby szansę na walkę z suszą i powodzią. Ponadto wykorzystanie Dolnej Wisły do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego Polski wpłynie na realizację zobowiązań Polski odnośnie zwiększenia udziału Odnawialnych Źródeł Energii.

#### **Informację sporządzono na podstawie:**

- 1) *Rocznika statystycznego gospodarki morskiej 2016*, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa - Szczecin 2016.
- 2) *Raportu: Polskie porty morskie jako biegun rozwoju gospodarczego kraju i regionów lokalizacji*, Actia Form, Gdańsk 2016.
- 3) Raportu UN Global Compact, *Żegluga śródlądowa – Odra*, 2016.
- 4) Informacji pozyskanych od Departamentu Edukacji i Sportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

opr. Michał Graban