

ROLA SZCZECINA JAKO PORTU W PROCESIE INTEGRACJI SOCJALISTYCZNEJ

Początki integracji gospodarczej krajów socjalistycznych datują się od roku 1949, kiedy to na naradzie sześciu państw demokracji ludowej, odbytej w Moskwie, postanowiono powołać do życia Radę Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Początkowo organizacja ta zrzeszała 6 krajów: Bułgarię, Czechosłowację, Polskę, Rumunię, Węgry i ZSRR. W późniejszym okresie zgłosiły swój akces Albania, NRD i Mongolia. Poza tym, w pracach niektórych agend RWPG bierze udział na prawach członka stowarzyszonego Jugosławia.

Bezpośrednią przyczyną powołania do życia Rady była sytuacja międzynarodowa. Realizując swą imperialistyczną politykę, rządy państw kapitalistycznych zaczynały bojkotować stosunki handlowe z krajami socjalistycznymi. Pojawiło się niebezpieczeństwo zamknięcia rynku przemysłowych krajów Europy zachodniej. Mogły w każdej chwili ustać zmniejszające się stale dostawy ważnych produktów, a zwłaszcza maszyn i pewnych, uznanych za strategiczne surowców. Utworzenie RWPG stworzyło możliwości uniknięcia niebezpieczeństw, jakie stwarza wymuszona autarkia ekonomiczna i pozwoliło poprzez wzrost wymiany handlowej między krajami członkowskimi przyspieszyć i zharmonizować wzrost gospodarek poszczególnych krajów¹.

Korzyści płynące z zacieśniania współpracy ekonomicznej różnych państw oraz obiektywna konieczność jej rozwoju, uświadomiły uczestnikom integracji socjalistycznej nieodzowność działania w kierunku przyspieszenia procesu scalania swych organizmów gospodarczych. Drogą prowadzącą do tego celu oraz ewidentnym wskaźnikiem zaawansowania poziomu współpracy są wzrost i wielkość wymiany handlowej towarów i usług. Wielkość wzajemnych obrotów handlu zagranicznego krajów członkowskich RWPG, mimo stałego wzrostu, jest jednak ciągle jeszcze niewystarczająca z punktu widzenia korzyści międzynarodowego podziału pracy, a także w stosunku do osiągniętego potencjału gospodarczego.

Strony biorące udział w międzynarodowej wymianie handlowej dokonują przewozu towarów będących jej przedmiotem transportem lądowym, morskim oraz w pewnym stopniu lotniczym i rzeczonym.

¹ Por. D. Fikus, *Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej*. Warszawa 1967, ss. 8 - 15.

Położenie geograficzne krajów RWPG, ich wzajemna bliskość lub często nawet sąsiedztwo, początkowy brak rozbudowanych morskich flot handlowych oraz szereg innych czynników spowodowały, że przeważająca część wymiany odbywa się drogą lądową za pomocą transportu kolejowego i drogowego.

Z czasem jednak, w miarę powiększania się wielkości i zdolności przewozowej flot handlowych, będących wynikiem rozwoju handlu zamorskiego krajów socjalistycznych, zaczęło wzrastać znaczenie transportu morskiego. Drogą morską przewozi się towary wymieniane nie tylko między krajami socjalistycznymi zrzeszonymi w RWPG, ale także — i to w coraz szerszym zakresie — przedmioty wymiany handlowej z krajami kapitalistycznymi. Zmiany w sytuacji międzynarodowej oraz korzyści płynące z wszechstronnego rozwoju handlu zagranicznego poprzez wzrost wzajemnych dostaw przyczyniają się do wzrostu roli i znaczenia żeglugi morskiej, jako jednej z ważnych gałęzi transportu. Wzrost floty handlowej wymaga z kolei zharmonizowanego z nią rozwoju portów morskich i rozbudowy ich zaplecza.

Jednym z portów posiadających szczególnie duże znaczenie dla Polski, a także stopniowo i dla innych państw RWPG, jest Szczecin.

Już samo położenie geograficzne predestynuje Szczecin do odegrania ważnej roli jako portu w procesie integracji socjalistycznej. Leży on bowiem nad Odrą, rzeką która łączy trzy sąsiedzkie kraje będące członkami RWPG — Polskę, NRD i Czechosłowację. Między innymi i z tego powodu stał się on portem żeglugi śródlądowej tych trzech krajów.

Duże stosunkowo znaczenie ma fakt, iż Szczecin, w porównaniu z innymi wielkimi portami morskimi krajów socjalistycznych, wysunięty jest na zachód. Statki wpływające do Szczecina z kierunku zachodniego lub wypływające w tym kierunku, skracają tym samym trasę przewozu, pokonując mniejszą odległość niż w przypadku, gdyby musiały zawijać do innych portów morskich położonych bardziej na wschód.

Szczecin jest nie tylko największym portem w Polsce, ale także jednocześnie największym portem nad Morzem Bałtyckim. Przeładunki osiągnęły w roku 1969 wielkość 14 472 tys. ton; ogólna powierzchnia portu wynosi 1760 ha a długość nabrzeży osiągnęła 30 km². Wielkość powierzchni portu i długość nabrzeży wyznaczają potencjalne możliwości jego dalszego rozwoju. Należy przy tym zaznaczyć, że część nabrzeży nie jest jeszcze całkowicie zagospodarowana i stanowi tym samym ważną rezerwę. Zdolność przeładunkowa portu szczecińskiego może zostać ponadto zwiększona poprzez wprowadzenie do eksploatacji nowocześnie-

² Dane na podstawie *Małego Rocznika Statystycznego 1970*, ss. 192 - 193.

szych urządzeń przeładunkowych, polepszenie organizacji pracy, a więc zwiększenie tym samym jej wydajności.

Częściową barierą ograniczającą możliwości rozwoju portu w Szczecinie jest stosunkowo mała głębokość jego kanałów (nieco poniżej 10 m) oraz głębokość toru wodnego łączącego Szczecin poprzez Świnoujście z Morzem Bałtyckim. Ograniczona głębokość kanałów uniemożliwia wpłynięcie do portu szczecińskiego jednostek powyżej 25 tys DWT, które stają się coraz bardziej powszechne we flocie światowej. Największe statki, które zawinęły do portu w Szczecinie były to: zbiornikowce — grecki i amerykański, przewożące zboże oraz szwedzki masowiec z rudą (około 25 tys DWT nośności). Dużą rolę będą jednak ciągle jeszcze odgrywały statki małe i średnie.

W ostatnich latach port szczeciński rozpatruje się włącznie jako jeden z członów tzw. zespołu portowego Szczecin-Świnoujście. Połączenie portu w Szczecinie z portem w Świnoujściu w jeden zespół tworzy nowe możliwości dla dalszego ich rozwoju. Pewien wpływ na zwiększenie zdolności przeładunkowych poszczególnych członów tego zespołu miałyby zwiększenie podziału pracy. Procesy specjalizacji są już częściowo zaawansowane. Szczecin staje się z biegiem czasu portem, w którym będą dokonywane głównie przeładunki towarów masowych na i ze statków małych i średnich (do 25 tys DWT), Świnoujście natomiast będzie portem przeładunkowym towarów masowych, obsługującym statki duże.

Przy szczegółowym programowaniu inwestycji w portach pojawia się szereg złożonych i trudnych problemów technicznych, ekonomicznych i organizacyjnych. Przy ich rozwiązywaniu trzeba mieć przede wszystkim na uwadze, że inwestycje te nie mogą być prostą funkcją przewidywanych obrotów, lecz muszą, poprzez stworzenie większych niż dotychczas rezerw potencjału technicznego zapewnić realizację zadania podstawowego stojącego przed portami: zwiększenia szybkości przeładunków i poprawienia jakości usług.

Troska o szybkość i jakość usług portowych może być ważkim czynnikiem zwiększenia w portach usług tranzytowych. Przy programowaniu pracy portów decydującym kryterium jest rachunek makroekonomiczny, zapewniający optymalne wykorzystanie potencjału floty oraz dodatnie oddziaływanie na bilans płatniczy³.

Rolę i znaczenie danego portu determinuje w znacznym stopniu także obszar i charakter jego zaplecza, w skład którego wchodzi: masa ładunkowa, obszar, z którego ta masa jest transportowana, transport zaplecza wiążący zarówno obszar, jak i masę ładunkową z portem. Opie-

³ Por. S. Darski, W. Strąk, *Rozwój i perspektywy gospodarki morskiej w Polsce*. Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1968, s. 141.

rając się na powyższych elementach zaplecze portowe można określić jako obszar rozpatrywany łącznie z występującą na nim w danym czasie masą ładunkową, powiązaną z portem za pomocą transportu zapleczo-
wego⁴.

Rynek usług portowych portu szczecińskiego możemy traktować dwójako, tzn. jako krajowy rynek oraz rynek zagraniczny. Dla celów niniejszej pracy ważne jest przede wszystkim omówienie zagadnień związanych z zagranicznym rynkiem usług portowych określanym również mianem zaplecza tranzytowego. Zaplecze to wyraża pewien zakres więzi ekonomicznych między różnymi organizmami państwowymi oraz możliwości ich współpracy. Obszary tworzące zaplecze portu szczecińskiego w wyżej wymienionym znaczeniu można podzielić na dwie grupy: do pierwszej należą te kraje, które ze względu na specyfikę położenia geograficznego nie mają bezpośredniego dostępu do morza, drugą grupę tworzą te państwa, które ze względu na sytuację polityczno-gospodarczą nie posiadają portu przystosowanego do obsługi handlu międzynarodowego. Do pierwszej grupy zaliczamy CSRS i WRL, a do drugiej NRD. Państwa te, po utworzeniu w 1949 r. RWPG, weszły w jej skład, co w głównej mierze pozwoliło na intensywniejsze włączenie ich obszarów do zaplecza Szczecina. W konsekwencji zjawiska te spowodowały przekształcenie Szczecina w port o znaczeniu międzynarodowym. Należy tu zwrócić uwagę na fakt, iż CSRS i WRL stanowią stałe i największe zaplecze portu szczecińskiego, natomiast NRD, po rozbudowie własnego portu w Rostocku i przystosowaniu go do obsługi handlu zagranicznego, przeważającą część masy ładunkowej kieruje przez ten port, co zmniejszyło udział Szczecina w obsłudze ładunków niemieckich. Charakteryzując zaplecze tranzytowe Szczecina należy zwrócić uwagę na fakt, iż o znaczeniu i wielkości zaplecza portowego decyduje szereg czynników, a między innymi: odległość poszczególnych ośrodków gospodarczych na zapleczu od portu, charakter ukształtowania terenu, drogi łączące port z zapleczem, kierunki wymiany handlowej z zagranicą, stosunki gospodarcze i polityczne oraz więzi ekonomiczne określonych obszarów z portem. Szczególne znaczenie ma położenie geograficzne Szczecina oraz więzi ekonomiczne wynikające ze wzajemnej współpracy krajów w ramach rynku RWPG, co wzmogło zainteresowanie krajów zaplecza i uczyniło Szczecin głównym portem uniwersalnym krajów RWPG w tej części Europy. Lokalizacja Szczecina pozwala bowiem skracać drogę transportów morsko-ładowych i wpływa na obniżenie kosztów przewozu. Szczególnie jest to ważne dla tanich ładunków masowych. Z rozpatrywa-

⁴ W. Barczuk, *Krajowe zaplecze portów morskich*. Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1966, s. 10.

nych bowiem możliwości: czy korzystać z przewozu własnymi, lecz droższymi środkami transportu lądowego, czy też korzystać z tańszej drogi lądowo-morskiej dostępnej dzięki tranzytowi, ta druga wydaje się być bardziej słuszna. Przewóz towarów drogą morską jest najczęściej tańszy niż drogą lądową, nawet wtedy, gdy należy dostarczyć ładunek łądem do portu w relacji eksportowej lub dostarczyć z portu do miejsca przeznaczenia w relacji importowej. Koszt przewozu towarów morzem jest bowiem mniej niż proporcjonalny do wzrostu odległości. Bardzo ważnym elementem bywa tu także koszt przewozu towarów łądem czyli posiadanie dogodnych połączeń z portem. Jak już wspomniano wyżej położenie Szczecina stwarza bardzo korzystne warunki do obsługi zaplecza tworzonego przez kraje RWPG (zob. tabela).

Odległość niektórych ośrodków gospodarczych Europy środkowej od obsługujących je portów⁵

Państwo	Gdynia Gdańsk	Szczecin	Rijeka
Czechosłowacja			
Praga	763	542	835
Pilzno	873	652	807
Ołomuniec	905	891	875
Koszyce	711	601	775
NRD			
Berlin	378	189	1 232
Drezno	608	368	1 046
Węgry			
Budapeszt	1 010	960	624
Debreczyn	1 081	1 046	823
Pecs	1 129	1 129	504

Występuje jednak także czynnik hamujący rozwój kontaktów handlowych za pośrednictwem Szczecina. Wiadomą jest rzeczą, iż w przypadku posiadania dogodnych połączeń śródlądową drogą wodną zaplecza z portem, duża część towarów jest przewożona tą właśnie drogą. Szczecin nie posiada takich połączeń ze swoim tranzytowym zapleczem, głównie zaś z największym obszarem — CSRS. Od szeregu⁶ lat dyskutowana budowa kanału Odra — Łaba, Odra — Dunaj nie doczekała się realizacji⁶. Brak więc dogodnych połączeń drogą wodną był jednym z czynników hamujących wzajemne kontakty handlowe Szczecina z zapleczem. Znacz-

⁵ Według: L. Jankowski, *Tranzyt przez polskie porty morskie i jego warunki rozwoju*. „TGM” nr 3/1967.

⁶ R. Langowski, *Rola portów handlowych Pomorza Zachodniego w gospodarce morskiej Polski Ludowej*. Poznań 1967, s. 99.

nie korzystniej przedstawia się sytuacja w przewozie drogą kolejową. Po otworzeniu bezpośredniej drogi tranzytowej przez NRD w 1955 r. korzystnie ukształtowały się możliwości obsługi ładunków czechosłowackich przez port szczeciński.

Elementem, który w dużym stopniu odzwierciedla zakres współpracy między państwami socjalistycznymi i rolę portu szczecińskiego w jej rozwoju jest wielkość przeładunków towarów tranzytowych. Pierwszym i największym kontrahentem portu szczecińskiego w okresie powojennym była Czechosłowacja, gdyż wielkość przeładowanych towarów czechosłowackich wzrosła z 3,7 tys. ton w 1947 r. do 236 tys. ton w 1948 r.⁷ Podkreślić należy fakt, iż w 1948 r. rozpoczęta została czesko-polska współpraca nad wykorzystaniem Odry. Chcąc zwiększyć ilość ładunków przeładowanych przez port szczeciński strona czeska zaangażowała poważną część taboru wodno-śródlądowego na Odrze. W wyniku tych zjawisk, dalszych porozumień oraz sondażu możliwości portu szczecińskiego wielkość czechosłowackiego tranzytu wzrosła do 408 tys ton w 1949 r.⁸ Na uwagę zasługuje tu fakt, iż do 1955 r. wielkość tranzytu wykazywała w zasadzie małą dynamikę. Złożyły się na to następujące czynniki:

1. port szczeciński miał poważnego konkurenta w postaci portu hamburskiego, który dzięki oferowaniu niższych stawek opłat spedycyjnych i kosztów przewozu oraz szybszej obsłudze przechwytywał większość ładunków czechosłowackich;

2. wprowadzona w 1951 r. jednolita taryfa tranzytowa na skutek swej jawności dawała portowi hamburskiemu możliwość stwarzania dogodniejszych warunków niż oferował port polski. Taryfa ta była też mało elastyczna. Oferowane stawki były zbyt wysokie na towary z wyższych klas taryfowych, a za niskie na towary niższych klas taryfowych. Ta sytuacja powodowała kierowanie do portu szczecińskiego ładunków mało wartościowych. Bardziej korzystne warunki dla tranzytu czeskich towarów przez port szczeciński zarysowały się od 1955 r. W tym roku na mocy porozumienia CSRS — NRD, koleje NRD podjęły się przewozu towarów czechosłowackich w transycie do portu szczecińskiego. Dalsze zwiększenie przewozów czechosłowackich towarów przez port szczeciński nastąpiło od 1957 r. W tym roku bowiem na posiedzeniu Polsko-Czechosłowackiego Komitetu Współpracy Gospodarczej zostały uregulowane polsko-czechosłowackie zagadnienia tranzytowe. W wyniku zawartych porozumień w 1958 r. wielkość tranzytu wynosiła 1151 tys. ton, podczas gdy w 1956 r., czyli przed konferencją, wielkość przeładunków wyniosła 665 tys. ton⁹.

W wyniku pogłębiającej się współpracy obu tych państw w ramach

⁷ R. Łangowski, *op. cit.*, s. 102.

⁸ R. Łangowski, *op. cit.*

⁹ R. Łangowski, *op. cit.*, s. 103.

RWPG, rola portu szczecińskiego wzrosła do rangi najważniejszego portu tranzytowego czechosłowackich towarów. W 1959 r. wielkość przeładunków osiągnęła 1602 tys. ton. W latach sześćdziesiątych wielkość przeładunków przez port szczeciński wynosiła 65% ogółu przeładunków towarów CSRS przez porty polskie¹⁰. Podkreślić należy fakt, iż charakterystyczną cechą tranzytu CSRS w porcie szczecińskim jest poważna nadwyżka importu nad eksportem, którego udział wynosił ok. 2/3 całości czeskich towarów¹¹. Czechosłowacja jest obecnie krajem o największych obrotach tranzytowych z wykorzystaniem drogi morskiej w RWPG. W latach 1967 i 1968 skierowano z Czechosłowacji ok. 5,5 mln ładunków do portów polskich¹².

Drugim co do wielkości kontrahentem była w omawianym okresie NRD. Wielkość tranzytu towarów z tego kraju była jednak o wiele mniejsza niż z CSRS. Współpraca portu szczecińskiego z NRD przebiegała w dwu podobnych etapach. Gdy do 1956 r. wielkość tranzytu NRD wykazywała stabilność i utrzymywała się w granicach od 200 do 400 tys. ton, to w 1957 r. i w latach następnych przekroczyła ona 0,5 mln ton.

Trzecim partnerem portu szczecińskiego jest WRL. Tranzyt ładunków węgierskich przez port szczeciński wykazywał przez cały okres wielkość względnie stałą. Zanotować tu jednak można dwa okresy, a mianowicie: lata 1949 - 1956 były etapem niewielkiej progresji wielkości ładunków, natomiast po 1956 r. nastąpiło obniżenie ich wielkości.

Wspomnieć należy, iż pewien niewielki odsetek ogólnego tranzytu przez port szczeciński stanowią towary Rumunii oraz ZSRR. Wielkość tego tranzytu wynosi do kilkunastu tys. ton rocznie¹³. Ogólnie rzecz biorąc porty polskie są obecnie głównymi portami tranzytowymi dla krajów socjalistycznych, przy czym w latach 1967 i 1968 najbardziej aktywnym był port szczeciński, którego obroty tranzytowe w tym okresie wynosiły około 60%¹⁴.

W ostatnim okresie zjawiskiem niekorzystnym jest spadek wielkości tranzytu przez porty polskie o 2,3%. W tym samym czasie obroty Gdańska wzrosły o 47,7% a Gdyni o 13,1%. Tak więc wykazany spadek jest niewątpliwie wynikiem niedoceny możliwości portu szczecińskiego w przeładunku towarów tranzytowych i przesunięciu tych ładunków do Gdyni i Gdańska.

¹⁰ *Morski Rocznik Statystyczny*. Gdynia 1965, s. 45.

¹¹ R. Łangowski, *op. cit.*, s. 105.

¹² J. Walkiewicz, *Rozwój transportu morskiego krajów RWPG*. Instytut Morski, Gdańsk-Szczecin 1967, s. 7.

¹³ R. Łangowski, *op. cit.*, s. 107.

¹⁴ J. Walkiewicz, *Rozwój transportu morskiego Państw Członkowskich RWPG*. Gdańsk-Szczecin 1970, s. 8.

W swej działalności na rzecz współpracy, w konsekwencji służącej także pogłębieniu procesów integracyjnych krajów RWPG, rola portu szczecińskiego nie ograniczała się tylko do obsługi ładunków tranzytowych. Wyrazem zacieśniającej się współpracy krajów RWPG było powołanie nowych linii „UNIAFRICA”, „CUBALCO”, w których działalności bardzo ważną rolę pełnił port szczeciński. Stanowił on nie tylko siedzibę przedstawicielstw państw biorących udział w serwisach ale także port macierzysty oraz ważny punkt przeładunkowy ładunków przewożonych na tych liniach.

Ważnym elementem tak dla żeglugi morskiej, jak i roli portu szczecińskiego we współpracy krajów RWPG jest ruch statków, który uwiadacznia rangę tego portu. Dla scharakteryzowania tego problemu przeprowadzono analizę ilości statków zawijających do portu w 1965 i 1968 r.

W 1965 r., na ogólną liczbę 5458 statków 21 bander, statki krajów RWPG stanowiły 415 jednostek. W 1968 r. na ogólną liczbę 5700 jednostek 550 stanowiły bandery krajów RWPG. Wyraźnie widać tu progresję zarówno w ogólnej liczbie statków zawijających, jak i jednostek krajów RWPG. Ilość statków bander krajów RWPG zawijających do portu szczecińskiego wzrosła w ciągu 8 lat, tzn. od 1960 - 1968 r. 2,5 krotnie. O randze portu szczecińskiego może też świadczyć wielkość statków wchodzących do portu, przy czym od 1960 r. wykazuje ona progresję. Podczas gdy w 1960 r. przeciętna wielkość statków na wejściu wynosiła 725 NRT, w 1965 r. 893 NRT, to w 1969 r. kształtowała się na poziomie 1114 NRT.

Wzrost ilości statków wchodzących do portu szczecińskiego uzależniony jest między innymi od szybkości i możliwości ich obsługi. Ważną rolę pełnią tu takie placówki, jak: Agencja Morska, „C. Hartwig S. A.” oraz „Spedrapid”, przy czym ta ostatnia pełni szczególną rolę w umacnianiu i rozwoju więzi ekonomicznych portu szczecińskiego z czechosłowackim rynkiem usług portowych. Szybkość oraz jakość obsługi w porcie szczecińskim, w tym w szerokim zakresie świadczenie usług spedycyjnych, wpływają na wzrost zainteresowania państw RWPG, głównie zaś CSRS, WRL portem szczecińskim.

Jedną z cech charakterystycznych wielkich miast portowych jest kompleks podmiotów gospodarowania składających się na gospodarkę morską. Oprócz portu, w danym ośrodku często występują jeszcze obiekty przemysłu stoczniowego i przemysłu rybnego. Sprzyja temu ich wzajemne uzależnienie i powiązanie ze środowiskiem geograficznym.

Przykładem takiego ośrodka jest Szczecin. Śąsiadują tu ze sobą port, stocznia budująca statki i stocznia remontowa oraz instytucje i przedsiębiorstwa związane z gospodarką rybną. Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego należy do największych stocznii w Polsce, a zarazem do naj-

większych stoczni państw RWPG. Jest to wynikiem jej szybkiej rozbudowy, jaka nastąpiła po r. 1945.

Po wojnie stocznia ta była całkowicie pozbawiona maszyn i urządzeń produkcyjnych, a jej ogólny stopień zniszczeń wynosił około 95%¹⁵. W tym okresie kraje socjalistyczne dysponowały flotą handlową i rybacką zdolną w niewielkim tylko stopniu zaspokoić istniejące potrzeby. Przyczyną takiego stanu, obok niedostatecznego rozwoju gospodarki morskiej tych krajów w okresie międzywojennym były straty tonażu poniesione w czasie wojny. W r. 1948 tonaż flot handlowych krajów obozu socjalistycznego wynosił około 2530 tys. BRT, co stanowiło zaledwie 3,1% floty światowej. W świetle tych liczb konieczność szybkiego i znacznego zwiększenia posiadanego tonażu była jednym z ważniejszych zagadnień gospodarczych krajów socjalistycznych¹⁶.

Aby kraje obozu socjalistycznego nie były zależne od usług armatorów i stoczni kapitalistycznych, powstała konieczność rozbudowy własnego przemysłu okrętowego. Wśród krajów demokracji ludowej Polska posiadała niewątpliwie największy, choć bardzo zniszczony przemysł stoczniowy.

Potencjalne zdolności produkcyjne naszego przemysłu okrętowego umożliwiły w 1949 r. podpisanie porozumienia między Polską a ZSRR, na mocy którego polskie stocznie miały eksportować w nadchodzącym planie 6-letnim do Związku Radzieckiego znaczne ilości statków pełnomorskich, zaś strona radziecka — dostarczać naszym stoczniom blachy okrętowe oraz maszyny i urządzenia przemysłowe. Otwarcie dla polskich stoczni chłonnego rynku, jakim był i jest ZSRR dawało olbrzymie możliwości rozwoju.

Zamówienia Związku Radzieckiego w pierwszych latach po wojnie przyczyniły się do szybkiej odbudowy, a następnie rozbudowy potencjału produkcyjnego, między innymi także i stoczni szczecińskiej. Pierwotnie, ze względu na duży stopień zniszczeń, przeznaczona była ona na stocznię remontową. Duże zamówienia radzieckie spowodowały, że koncepcja ta uległa zmianie i w szybkim tempie zaczęto przystosowywać urządzenia stoczniowe do produkcji nowych jednostek.

Pierwszy statek zbudowany w Szczecinie nosił nazwę „Czułym” i był rudowęglowcem o nośności 3200 DWT. Przeznaczono go na eksport do ZSRR, tak jak i następne wybudowane tu jednostki „Tom”, „Inguł” i „Terek”. Przed nimi na terenie stoczni szczecińskiej produkowano jedynie drewniane kutry rybackie.

¹⁵ I. B o j a n o w s k a, *Polski przemysł okrętowy*. Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1960, s. 21.

¹⁶ Tamże, s. 37.

Dostawy statków dla Związku Radzieckiego kontynuowano także w następnych latach i to w coraz większych rozmiarach. W okresie 1963 - 1965 na przykład, na zamówienie radzieckie, Stocznia im. A. Warskiego dostarczyła dużą ilość tonażu o przeznaczeniu specjalnym, między innymi statek hydrograficzny do badań oceanograficznych.

Poza armatorami radzieckimi, którzy są największymi kontrahentami stoczni szczecińskiej, statki tu zbudowane eksportuje się do szeregu innych krajów, a zwłaszcza do Brazylii, Indonezji, Chin Ludowych, ZRA, Albanii, Czechosłowacji, Meksyku, Portugalii i Anglii.

Dla krajów zrzeszonych w RWPG stocznia szczecińska buduje głównie drobnicowce i masowce. Dzięki dużemu popytowi osiągnięto znaczną dynamikę produkcji eksportowej. Trend ten zostanie w przyszłości nie tylko utrzymany, ale jego wzrost ulegnie dalszemu przyspieszeniu. W planach perspektywicznych (do 1980 r.) przewiduje się między innymi, że produkcja okrętowa stoczni szczecińskiej ma wzrosnąć więcej niż 4 krotnie w porównaniu z rokiem 1960. W tym samym okresie zatrudnienie ma być zwiększone o 180%.

W aspekcie dużych i stale rosnących potrzeb flot handlowych krajów RWPG na statki morskie należy wykorzystać wszelkie możliwości zwiększenia podaży ze strony własnego przemysłu okrętowego. Dużą rolę w tym zakresie może odegrać stocznia szczecińska.

Ważną rolę w organizowaniu gospodarki morskiej Szczecina pełni Szczecińska Stocznia Remontowa. Doprowadza się w niej do stanu pełnej sprawności eksploatacyjnej statki z wielu państw, w tym często statki państw RWPG. Znaczenie tej stoczni stale rośnie, gdyż możliwości rozwinięcia eksportu usług remontowych są nawet większe niż możliwości eksportu statków¹⁷.

Największe perspektywy w tym zakresie ma eksport usług remontowych dla floty ZSRR. Równie duże są potrzeby remontu statków z NRD, który to kraj posiadając deficyt siły roboczej nie może sam ich zaspokoić. Mała stosunkowo odległość Szczecina od portów NRD stwarza dlań ponadto korzystne warunki dla rozwoju eksportu usług remontowych do tego kraju. Zapotrzebowanie na usługi remontowe zgłasza również Czechosłowacja, mająca niedużą, ale wciąż rosnącą flotę. Ważnym czynnikiem kształtującym przyszłość stoczni remontowych jest zapotrzebowanie Polski i innych krajów RWPG na złom żelazny. Produkcja złomu żelaznego, którą między innymi zajmują się stocznie remontowe jest wysoce rentowna. Wzrost popytu na złom żelazny stawia przed stoczniami remontowymi duże zadania na przyszłość.

¹⁷ S. Darski, W. Strąk, *Rozwój i perspektywy gospodarki morskiej w Polsce*. Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1968, s. 163.

Z przytoczonych wywodów wynika, iż port szczeciński wraz z pozostałymi skupionymi tu obiektami składającymi się na gospodarkę morską, pełni ważną rolę w systemie portów państw RWPG. Potencjalne możliwości dalszego rozwoju predestynują go do nadania mu większego znaczenia jako portu obsługującego potrzeby handlu drogą morską Polski i innych krajów członkowskich Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej.