

Zofia Zych*

ORCID: 0009-0006-8450-0396

Gdańsk

Polityka i gospodarka morska w kontekście działalności Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego

**Maritime policy and economy in the context of the activities
of the Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company**

Słowa kluczowe: Chiny, gospodarka morska, polityka, Polska, przedsiębiorstwo, współpraca

Keywords: China, company, cooperation, maritime economy, Poland, policy

Streszczenie

Artykuł poświęcony jest zagadnieniu chińsko-polskiej współpracy gospodarczej dotyczącej sektora morskiego ukazanej na przykładzie Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego. W artykule skupiono się na okolicznościach, które przyczyniły się do nawiązania kontaktów handlowych oraz na tym, jak układała się współpraca pomiędzy państwami na przestrzeni ponad 70 lat istnienia przedsiębiorstwa. Wskazano zarówno korzyści, jakie wynikały z podjętej kooperacji, jak i trudności polityczne, jakie generowało istnienie spółki. Przedstawiono zasady funkcjonowania przedsiębiorstwa oraz szczegółowo opisano obszary wspólnej działalności. Ponadto ukazano obecny stan chińsko-polskich relacji gospodarczych głównie przez pryzmat funkcjonowania spółki.

* Zofia Zych, lic; studentka w Instytucie Politologii, Wydział Nauk Społecznych, Uniwersytet Gdański; e-mail: zofia-zych.wp@wp.pl.

Abstract

The article concerns the issue of Chinese-Polish economic cooperation in the maritime sector shown on the example of the Chinese-Polish Joint Stock Shipping Company. The article focuses on the factors that contributed to the establishment of business contacts and how the cooperation between the countries has developed over the more than 70 years of the company's existence. It shows both the benefits that resulted from the cooperation and the political difficulties that the company's existence generated. The article presents the operating principles of the company and the areas of joint activity are described in detail. In addition, the current state of Chinese-Polish economic relations is presented mainly through the prism of the company's operation.

Wprowadzenie

Stosunki międzynarodowe, jak i relacje ekonomiczne są nieodłączną częścią polityki państwa. Istotnym elementem działalności państwa jest polityka zagraniczna, to właśnie ona wyznacza kierunki międzynarodowej współpracy gospodarczej¹. Ważne jest, aby państwo funkcjonowało w globalnej sieci powiązań gospodarczych, ponieważ międzynarodowa wymiana handlowa generuje nie tylko przychody dla skarbu państwa, lecz również jest formą wymiany nowoczesnych technologii. Dziś współpraca gospodarcza między Polską a Chinami nie jest realizowana w szerokim zakresie, czego dowodem jest deficyt w wymianie handlowej. Według danych General Administration of Customs China, Polska jest obecnie na 29. miejscu w rankingu partnerów handlowych, a handel dwustronny między tymi państwami charakteryzuje się wysokim stopniem importu towarów z Chin, a znacząco mniejszym eksportem do Chin². Jednakże zawiązana kilkadziesiąt lat temu współpraca pomiędzy Polską a Chinami w transporcie morskim trwa do dziś. Serwis Rzeczypospolitej Polskiej (przedstawiający oficjalną działalność rządu polskiego) opisując polsko-chińską współpracę ekonomiczną, zwraca uwagę na Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe, którego działalność została zaprezentowana w artykule.

Celem artykułu jest pokazanie ważności międzynarodowych relacji gospodarczych w wymiarze międzykontynentalnym. Artykuł koncentruje się na poli-

¹ M. Mencil, „Chopol” – niedocenione narzędzie polityki Rzeczypospolitej Polskiej wobec Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, „Zeszyty Gdyńskie” 2018, nr 13, s. 179.

² Handel Chin z resztą świata. Jak wypada Polska?, <https://forsal.pl/swiat/chiny/artykuly/8341662,handel-chin-swiat-eksport-import-polska-dane-2021.html> [dostęp: 20.12.2023].

tycznych i ekonomicznych determinantach współpracy gospodarczej między Polską a Chinami. Istotnym aspektem artykułu jest silne zaakcentowanie korzyści, jakie wynikają z prężnie działającego przedsiębiorstwa, opartego na równej i uczciwej kooperacji.

Nawiązanie kontaktów handlowych

Powojenną historię Polski, jak i Chin zdominowały wydarzenia destabilizujące zarówno system polityczny, gospodarczy, jak i społeczny. Proces odbudowy kraju był trudnym zadaniem, borykano się z wieloma problemami i szukano jak najlepszych rozwiązań. Ogólne ramy nowej rzeczywistości gospodarczej zostały nakreślone już w lutym 1945 r. na obradach Komitetu Centralnego Polskiej Partii Robotniczej. To właśnie wtedy zdecydowano o konieczności przejęcia przez państwo najistotniejszych gałęzi gospodarki oraz o ustanowieniu kontroli państwowej nad kapitałem prywatnym³. Należy mieć na uwadze, że gospodarka przedwojennej Polski miała charakter rolniczo-przemysłowy i jako taka nie stała na najwyższym poziomie, co przekładało się na to, że jej odbudowanie w okresie powojennym nie było łatwe. Do tego nawiązują Tomasz Ciborowski i Grzegorz Konat, autorzy rozdziału w książce pt. *PRL bez uprzedzeń*: „pełny obraz punktu startu Polski Ludowej uzyskamy jednak dopiero wtedy, gdy do spuścizny II RP dodamy skutki II wojny światowej”⁴. Pierwsze lata nowo powstałej Chińskiej Republiki Ludowej to moment nieznacznego rozwoju gospodarczego. Jednak już wówczas Chiny wyraźnie nakreśliły swoje cele w sektorze gospodarczym. Przede wszystkim kładziono nacisk na – najogólniej ujmując – rekonstrukcję gospodarki, równość własności ziem, regulację kapitału oraz eliminację własności prywatnej. Władze Chin kontrolowały najważniejsze gałęzie gospodarki, w tym transport morski i śródlądowy, aż 45% gospodarki morskiej należało do rządu⁵.

Jednakże w tamtym okresie historii zawiązała się unikatowa więź pomiędzy Polską a Chinami. Pod hasłem więź rozumie się tutaj nawiązanie zagranicznych kontaktów handlowych, co wtedy było rzadkością (choćby z powodu izolowania się Chin względem Europy). Współpraca chińsko-polska w sektorze morskim to jednocześnie historia Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego (Chipol-

³ A. Jezierski, B. Petz, *Historia gospodarcza Polski Ludowej 1944–1975*, Warszawa 1980, s. 37.

⁴ T. Ciborowski, G. Konat, *Między II i III RP. Gospodarka Polski Ludowej*, [w:] *PRL bez uprzedzeń*, red. J. Majmurek, P. Szumlewicz, Warszawa 2010, s. 24.

⁵ *Economy. China Handbook Editorial Committee*, Beijing 1984, s. 3–5.

brok⁶), przedsiębiorstwa powstałego 29 stycznia 1951 r. w Tianjinie, mieście portowym w północno-wschodnich Chinach. To przedsiębiorstwo jest nietypowe z dwóch zasadniczych względów: 1. udziały firmy rozdzielone zostały po równo, czyli po 50% dla rządu chińskiego i rządu polskiego; 2. jest to pierwsza spółka *joint venture*⁷ zarejestrowana w Chinach. Jak pisze autor książki poświęconej temu przedsiębiorstwu Jerzy Drzemczewski: „wyjątkowość Chipolbroku polega też na zdumiewającej odporności na różnego rodzaju zawirowania polityczne, których w ostatnich sześciu dekadach nie brakowało ani w Chinach, ani w Polsce”⁸.

Pod koniec lat 40. XX w. polskie władze musiały mierzyć się z wieloma problemami, jakie niosły ze sobą zniszczenia powojenne. W tym trudnym czasie znalazła się szansa na polepszenie sytuacji dzięki nowemu wytyczeniu granic naszego państwa. W 1945 r. Polska zyskała szeroki dostęp do Morza Bałtyckiego. Przed II wojną światową długość naszej morskiej granicy wynosiła 140 km, natomiast w 1945 r. już 524 km⁹. Ten fakt sprawił, że możliwym stało się planowanie, a później budowanie portów w Gdyni (kontynuowanie przedwojennej myśli), Gdańsku i Szczecinie. Wszelkie działania związane z odbudową rodzimej gospodarki morskiej przyczyniły się do możliwości podjęcia współpracy z Chinami. Zanim jednak do tego doszło, Chiny również zmagaly się z kłopotami, jakimi było zorganizowanie floty czy zaopatrzenie w paliwa płynne, które otrzymywały dzięki dostawom z amerykańskich lub brytyjskich koncernów naftowych. Większość dostaw morskich, które docierały do Chin, pochodziło z Europy Zachodniej, głównie z Wielkiej Brytanii i USA. Na początku lat 50. XX w. rząd amerykański podjął inicjatywę zaprzestania prowadzenia handlu z Chinami, ponieważ uznano, że jest to pośrednie wspieranie działalności Mao Zedonga. Ponadto, 18 maja 1951 r. w wyniku rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ zarekomendowano wprowadzenie embarga na wszelkie dostawy na tereny kontrolowane przez komunistyczne władze Chin¹⁰. Wobec zaistniałej sytuacji zaczęto korzystać z dostaw pochodzących z ZSRR oraz państw z nim sprzymierzonych, m.in. z Polski,

⁶ Nazwa Chipolbrok powstała w wyniku połączenia skróconych słów składających się na pierwszą wersję angielskiej nazwy towarzystwa. Chodzi o słowa: China (Chi), Poland (pol), broker (brok).

⁷ W języku polskim to odpowiednik wspólnego przedsięwzięcia, w ramach którego wspólnicy dzielą między sobą zyski, straty i koszty; zob. W. Machnik, *Joint venture*, https://mfiles.pl/pl/index.php/Joint_venture [dostęp: 26.02.2022].

⁸ J. Drzemczewski, *Chipolbrok 1951–2011*, Gdynia 2011, s. 3.

⁹ J. Majczyno, *Polska flota handlowa. Zarys zagadnień polityki żeglugowej i rozwoju floty handlowej w Polsce Ludowej*, Gdańsk 1960, s. 27.

¹⁰ *Foreign Relations of the United States, 1952–1954, China and Japan, Volume XIV, Part 1*, <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1952-54v14p1/d29> [dostęp: 20.12.2023].

która posiadała wówczas rozwiniętą flotę handlową i dysponowała dobrze wyszkoloną kadrą morską.

Pierwsze układy ustanawiające współpracę gospodarczą między Polską a Chinami zostały zawarte już na początku 1950 r. Stanowiły one o wymianie towarowej, o żegludze oraz o obsłudze pocztowej i telekomunikacyjnej. Wtedy też zapowiedziano utworzenie wspólnego towarzystwa żeglugowego. Pierwszym statkiem, który dopłynął do chińskiego portu Taku Bar, była jednostka „Warta”. Przewiozła ona towary wytworzone przez przemysł polski i czechosłowacki, w tym tkaniny, narzędzia i chemikalia. W drodze powrotnej statek załadowano herbatą, soją i tytoniem¹¹. Wydarzenie to było bardzo ważne dla obu stron. Dla Polski było to przetarcie nowego szlaku, a dla Chin uzyskanie nowego partnera handlowego. Chińczycy powitali polski statek i jego załogę wielce życzliwie, nadając temu wydarzeniu polityczną rangę. Jesienią 1950 r. do Chin popłynął kolejny polski statek, „Pułaski”, który również przyjęto z przychylnością. W podobny sposób potraktowano wiosną 1951 r. przybycie „Pokoju”. Wówczas doszło do spotkania polskiej załogi z chińskim wiceministrem komunikacji Li Ching Yunem i polskim ambasadorem Juliuszem Burginem. Wobec wzajemnych korzyści, jakie niosło ze sobą porozumienie morskie, zarówno rząd polski, jak i chiński były za kontynuowaniem kontaktów.

W połowie 1950 r. polski ambasador odbył rozmowę z chińskim ministrem handlu w sprawie dalszych stosunków handlowych i ekonomicznych oraz połączenia żeglugowego pomiędzy Polską i Chinami¹². Okazało się, że Chińczycy byli zainteresowani tą propozycją. Wstępne rozmowy z delegacją chińską prowadził ambasador Juliusz Burgin. Ustalono, że udziały w spółce będą podzielone po połowie, a siedzibą spółki będzie miasto Tianjin. Strona chińska wyrażała obawy, że większą popularnością na tej trasie będą cieszyli się zachodni przewoźnicy. Polski ambasador stwierdził, że w takiej sytuacji należy nadać przedsiębiorstwu wyłączne prawo na handel morski między Europą a Chinami. W razie niepowodzenia przewidywano możliwość skorzystania z usług innego przewoźnika. Strona polska była zadowolona z nawiązania kontaktów handlowych z Chinami, które postrzegano jako sposobność do wykorzystania portów oraz poprawienia sytuacji ekonomicznej państwa, a także do umocnienia pozycji wśród tzw. państw demokracji ludowej. Ważną kwestią była sprawa bandery, pod którą powinny

¹¹ M. Milczek, *Daleki rejs m/s „Warta”, „Morze i Marynarz Polski”* 1950, nr 6–7, s. 13.

¹² J. Wróbel, *Chipolbrok. Z dziejów polsko-chińskiego sojuszu morskiego 1950–1957*, Łódź 2016, s. 141–143.

pływać statki. Bandera to flaga o barwach państwowych, której celem jest oznaczenie przynależności państwowej jednostki pływającej¹³. Zdecydowano, że statki będą pływały pod banderą chińską i polską, na wypadek ewentualnych problemów natury politycznej jednego z udziałowców statki przejdą pod banderę drugiego udziałowca. Oprócz negocjacji dotyczących założenia przedsiębiorstwa, co wynika z notatki dotyczącej polsko-chińskiej współpracy żeglugowej z września 1950 r., strona polska zaoferowała pomoc w wyszkoleniu chińskiej kadry morskiej z możliwością przyjęcia chińskich marynarzy na polskie uczelnie morskie¹⁴. Poza formalnymi wymogami dotyczącymi założenia przedsiębiorstwa postawiono również wymogi związane bezpośrednio i konkretnie z flotą. Polacy zaproponowali, aby każda ze stron wniosła do spółki sześć jednostek liniowych o nośności 10 tys. ton. Doprecyzowanie istotnych kwestii związanych z towarzystwem trwało jeszcze kilka miesięcy, gdyż potrzebowano czasu na załatwienie odpowiedniej dokumentacji oraz pełnej akceptacji kształtu umowy, jaką miały podpisać rządy Polski oraz Chin. Warto pamiętać, że pierwsza międzypaństwowa umowa pochodzi z dn. 3 kwietnia 1951 r. i stanowi o „współpracy kulturalnej między Rzeczpospolitą Polską a Chińską Republiką Ludową”¹⁵. W umowie wskazuje się na potrzebę umacniania relacji międzypaństwowych, m.in. poprzez popieranie nauki języka polskiego w Chinach i nauki języka chińskiego w Polsce, a także przez wymianę studentów i wykładowców uczeni wyższych.

Dn. 29 stycznia 1951 r. powstało Chińsko-Polskie Towarzystwo Maklerów Okrętowych Spółka Akcyjna. W dokumencie stanowiącym o utworzeniu towarzystwa wskazano główne cele jego działalności:

- transport morski między Chinami a Polską z możliwością zawijania do innych portów;
- frachtowanie statków na zlecenie organów polskich i chińskich;
- pełnienie funkcji agencji dla zagranicznych statków¹⁶.

Oba rządy wniosły kapitał zakładowy w wysokości po 40 mln rubli, co na tamte czasy było znaczącą kwotą. Najważniejsze decyzje miały być podejmowane (zgodnie z umową) podczas corocznego zebrania udziałowców. Inne ważne sprawy

¹³ *Bandera*, <https://www.zeglarstwo.waw.pl/bandera.htm> [dostęp: 2.03.2022].

¹⁴ Memorandum w sprawie współpracy gospodarczej między rządami RP i ChRL w zakresie transportów morskich, 9 IX 1950, AAN, PKPG, 264.

¹⁵ Umowa o współpracy kulturalnej między Rzeczpospolitą Polską a Chińską Republiką Ludową, podpisana w Warszawie dnia 3 kwietnia 1951 r. (ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 30 października 1951 r.), Dz.U. 1952, nr 14, poz. 84.

¹⁶ J. Drzemczewski, op.cit., s. 11.

miały być przedstawiane i konsultowane na zebraniach zarządu towarzystwa (sześć osób – trzech Polaków i trzech Chińczyków) dwa razy w roku. Natomiast dyrektorzy centrali w Chinach i oddziału w Polsce stali się myśl porozumienia organem wykonawczym. Poczyniono również ustalenia dotyczące zwykłych pracowników, tak więc w Chipolbroku mogli pracować Polacy i Chińczycy w równej liczbie, o ile to możliwe, gdyż nie zostało to określone jako wymóg. Przewidziano czas obowiązywania umowy na 12 lat, z możliwością przedłużenia jej na kolejne czteroletnie okresy. Pierwsze zebranie udziałowców odbyło się 15 czerwca 1951 r. i tę datę przyjęto za dzień powstania Chipolbroku. Przedmiotem rozmów była napięta sytuacja związana z wojną koreańską. Z tego powodu zdecydowano, aby nie ujawniać rzeczywistego statusu przedsiębiorstwa armatorskiego oraz że statki przedsiębiorstwa będą oficjalnie należeć do Polskich Linii Oceanicznych. Dzięki temu chciano zapewnić bezpieczeństwo statkom pływającym do Azji oraz samemu towarzystwu.

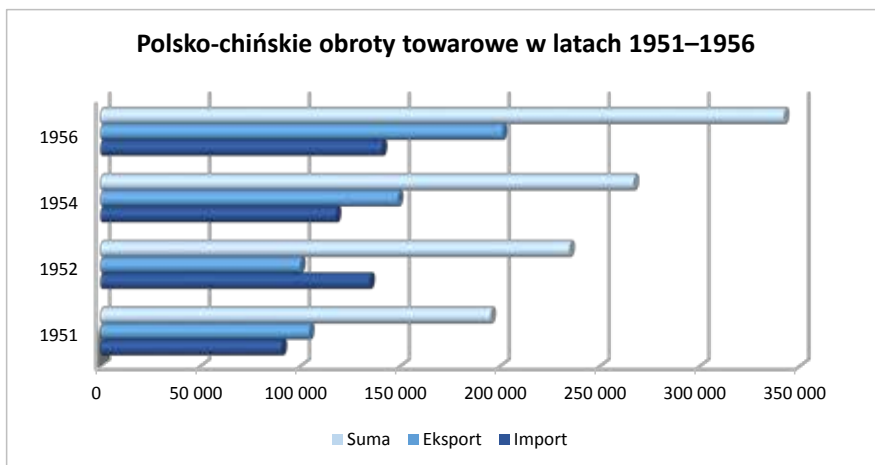
Pierwsze lata współpracy i jej rezultaty

Początki zazwyczaj bywają niełatwe, dlatego przedsiębiorstwu nie udało się przejść pierwszego okresu bezproblemowo. Pojawiły się m.in. trudności wynikające z małego doświadczenia co do zasad funkcjonowania tego typu firmy czy dotyczące kwestii prowadzenia polityki obu państw. Panujący w Polsce ustroj socjalistyczny był mniej radykalny od tego w Chinach za czasów Mao. Pracownicy centrali w Chinach część dnia pracy poświęcali politycznej edukacji, wskutek czego oddział w Gdyni musiał przejąć część ich obowiązków. Innym problemem było zebranie i stworzenie floty przedsiębiorstwa. Polskie stocznie nie były gotowe na zbudowanie aż tak dużych statków, więc rozwiązaniem byłoby zamówienie ich w zachodnich stoczniach, te jednak były niechętne ze względu na sytuację geopolityczną. Zdecydowano, że przedsiębiorstwo kupi statki używane, a następnie je wyremontuje. Dzięki temu już w 1952 r. przedsiębiorstwo posiadało dziesięć statków. Początkowo Chipolbrok dysponował zbyt małym tonażem, aby zaspokoić potrzeby przewozowe z Europy do Chin. Kłopotliwym była konieczność korzystania z portów (w Polsce i Chinach), które nie dysponowały właściwą infrastrukturą przeładunkową.

W latach 50. do Chin dostarczano w przeważającej mierze maszyny rolnicze i elektryczne, instrumenty pomiarowe, produkty chemiczne, tekstylia oraz szyny kolejowe, natomiast do Polski przywożono wyroby jedwabne, pszenicę, herbatę,

tytoń i inne produkty spożywcze¹⁷. Wyrażano podejrzenie, że polskie statki transportowały broń, jako wsparcie militarne w wojnie koreańskiej. Po pół roku funkcjonowania towarzystwa strona polska odnotowała zysk w wysokości 5 mln rubli, który w 1952 r. wzrósł do 7 mln¹⁸. Na poniższym wykresie zaprezentowano dochody generowane przez towarzystwo.

Wykres 1. Wysokość obrotów towarowych Chipolbroku wyrażona w tysiącach złotych dewizowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie: J. Drzemczewski, *Chipolbrok 1951–2011*, Gdynia 2011, s. 21.

Trudnym okresem dla Chipolbroku była blokada morska uniemożliwiająca statkom wpłynięcie do chińskich portów. Zainicjowana przez Tajwan przy wsparciu amerykańskim miała na celu izolację Chin na arenie międzynarodowej. Z tego powodu załogi statków otrzymały dokładne wytyczne dotyczące bezpiecznych szlaków żeglugowych. W październiku 1953 r. tajwańska marynarka wojenna zatrzymała zbiornikowiec „Praca”, z którego wypompowano przewożone paliwo, a polsko-chińską załogę internowano na okres dziewięciu miesięcy. W maju 1954 r. zatrzymano kolejny statek – internowanie załogi trwało ponad rok. Podkreśla się, że w ten sposób sygnalizowano sprzeciw USA wobec współpracy państw Europy Wschodniej z Chinami.

¹⁷ *Garść wspomnień z pobytu w Chinach Ludowych*, „Głos Wybrzeża”, 21.10.1953.

¹⁸ J. Wróbel, op.cit., s. 189.

W połowie lat 50. rząd polski przyjął ustawę o utworzeniu Funduszu Rozbudowy Morskiej Floty Handlowej, dzięki któremu zakupiono kolejnych jedenaście statków¹⁹. Ponadto zwiększono ilość portów, do których zawijały statki. Okoliczności polityczne w Polsce i Chinach sprzyjały rozwojowi relacji handlowych, czego potwierdzeniem były wizyty międzypaństwowe na wysokim szczeblu. W kwietniu 1957 r. centralę Chipolbroku w Chinach odwiedził premier Józef Cyrankiewicz, a I sekretarz KC PZPR Edward Ochab był gościem Zjazdu Komunistycznej Partii Chin. Z początkiem lat 60. nastąpiło pogorszenie kondycji towarzystwa na skutek zmian politycznych i społecznych, które w Chinach wprowadzano w ramach tzw. Wielkiego Skoku. Pomimo trudności podejmowano działania mające na celu jego rozwój, m.in. w 1962 r. przeniesiono siedzibę centrali z Tianjinu do Szanghaju. W 1965 r. wybuch wojny wietnamskiej wpłynął na podjęcie decyzji o tym, że ze względów bezpieczeństwa niektóre ze statków towarzystwa będą pływały wyłącznie pod chińską banderą.

Kolejnym problemem był wybuch wojny izraelsko-arabskiej w 1967 r., która skutkowałą zablokowaniem żeglugi na Kanale Sueskim. W efekcie rejsy z Gdyni na Daleki Wschód wydłużyły się o ok. dziesięć dni. Ponadto podczas przeprawy dookoła Afryki brakowało atrakcyjnych pod względem finansowym oraz bezpiecznych możliwości zaopatrzenia statków w paliwo, wodę czy prowiant. Niezbyt zachęcającą alternatywą była przeprawa przez Kanał Panamski – trwała dobę i kosztowała ok. 7,5 tys. dolarów²⁰.

Początek lat 70. XX w. to czas powolnych zmian w Chinach, które przyspieszyły po śmierci Mao Zedonga w 1976 r. Sprzyjające okoliczności polityczne sprawiły, że podjęto decyzje o zdjęciu „kamufażu”, jakim było nazywanie przedsiębiorstwa Chińsko-Polskim Towarzystwem Maklerów Okrętowych. Począwszy od 1 stycznia 1977 r. używa się nazwy Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe Spółka Akcyjna. Wszystkie statki będące w czarterze od Polskich Linii Oceanicznych przekazano nieodpłatnie towarzystwu. Jak pisze Jerzy Drzemczewski, wszelkie działania przedsiębiorstwa funkcjonowały na zasadzie „równości stron i korzyści”, co oznacza, że zarówno każda ze stron brała udział w procesach decyzyjnych, jak i partycypowała w kosztach i stratach po równo. Przyjęcie tej reguły prawdopodobnie było i nadal jest receptą na sukces oraz wspólne pokonywanie przeciwności losu²¹.

¹⁹ J. Drzemczewski, op.cit., s. 33.

²⁰ Ibidem, s. 76.

²¹ Ibidem, s. 93.

W Polsce po okresie ekonomicznego wzrostu (dekada gierkowska) ujawniły się materialne niedostatki, które doprowadziły do strajków robotniczych. W sierpniu 1981 r. rząd chiński podjął decyzję o wsparciu Polski pożyczką udzieloną w postaci mięsa wieprzowego²². Świętowane w tym samym roku 30-lecie działania towarzystwa było okazją do podsumowania dotychczasowej działalności. Bilans okazał się pozytywny z widoczną tendencją wzrostową. Już trzy lata później towarzystwo odnotowało przekroczenie miliona ton przewiezionych ładunków w ramach 102 rejsów wykonanych w ciągu jednego roku. Jest to czas, kiedy na burtach statków zaczęto umieszczać charakterystyczny napis, tj. „CHIPOLBROK”.

70 lat istnienia Chipolbroku – podsumowanie działalności

Nielatwym czasem dla polskich przedsiębiorstw była transformacja ustrojowa przełomu lat 80. i 90. XX w. Trudności dotknęły także Chipolbrok. Wyraźnie zmalały obroty handlowe – w latach 1991–2009 towarzystwo nie odnotowało dodatniego salda w handlu między Polską a Chinami. Powoli, lecz systematycznie Chiny otwierały się na handel w ogólnoświatowym wymiarze, którego Polska była niewielką częścią. W 1997 r. do Chin powrócił Hongkong, a cztery lata później (2001) Chiny weszły do Światowej Organizacji Handlu. W tym czasie Polska przestała być istotnym partnerem handlowym dla Chin. Polskie inwestycje w Chinach były znikome, analogicznie do chińskich inwestycji w Polsce.

Ze strony Chipolbroku podejmowano działania mające na celu podtrzymanie polsko-chińskich stosunków handlowych. W 1990 r. towarzystwo wygrało przetarg na przewóz 210 wagonów metra z Hamburga do Szanghaju. Poszerzono obszar działania, otwierając nowe przedstawicielstwa w Hamburgu i Hongkongu. Poszukiwano nowych portów oraz możliwości transportu towarów, które nie nadawały się do przewozu w kontenerach. Oczekiwano, że dzięki temu Chipolbrok będzie bardziej konkurencyjny wobec innych armatorów²³.

Po 1989 r. polskie władze były za kontynuowaniem współpracy z Chinami. W 1993 r. wicepremier Henryk Goryszewski (w rządzie Hanny Suchockiej) spotkał się z ambasadorem chińskim w Polsce, a następnie udał się z oficjalną wizytą

²² K. Gawlikowski, *ChRL a ruch reform w Polsce: z historii stosunków chińsko-polskich*, <https://swps.pl/nauka-i-badania/materialy-ccaw/2429-chr-l-a-ruch-reform-w-polsce-z-historii-stosunkow-chinsko-polskich> [dostęp: 16.03.2022].

²³ J. Drzemczewski, *op.cit.*, s. 126–127.

do Chin. We wrześniu tego roku podpisano międzyrządową umowę o stosunkach gospodarczo-handlowych. Rok później w Chinach miała miejsce wizyta premiera Waldemara Pawlaka, której efektem było podpisanie dziewięciu umów. W 1997 r. w Chinach przebywał prezydent Aleksander Kwaśniewski jako najwyższy rangą polski polityk. W 2004 r. Polskę odwiedził Hu Jintao, Przewodniczący Chińskiej Republiki Ludowej, któremu towarzyszył m.in. kierownik gdyńskiego oddziału Chipolbroku Rui Zhaolong. Na rozwój gospodarczych relacji pomiędzy Polską i Chinami wpływa działanie powstałej w tym samym roku Polsko-Chińskiej Izby Gospodarczej.

W 2016 r. Polskę odwiedził Przewodniczący Chińskiej Republiki Ludowej Xi Jinping. W czasie spotkania z prezydentem Andrzejem Dudą zdecydowano o podniesieniu rangi stosunków między państwami do poziomu wszechstronnego partnerstwa strategicznego²⁴. Były ambasador chiński w Polsce Lin Guangyuan wypowiedział nt. stosunków polsko-chińskich następującą opinię: „Polska jest jednym z państw, które najwcześniej uznały Nowe Chiny i nawiązały z nimi stosunki dyplomatyczne. Wiele «pierwszych» w historii kontaktów między Chinami a Polską pozostaje głęboko w pamięci ludzi”²⁵. Podkreślił również, że nawiązane w latach 50. kontakty są cały czas podtrzymywane i rozwijane.

Wybuch pandemii COVID-19 skutkowało utrudnioną koordynacją rejsów oraz wymianą załóg obsługujących statki handlowe. W ramach przyjaźni i współpracy w kwietniu 2020 r. Chipolbrok dostarczył 3 tony środków ochrony osobistej. Paczki dotarły do Polski drogą lotniczą. Na każdej z nich znajdowała się naklejka z polską i chińską flagą oraz cytatem (w języku polskim i chińskim) z wiersza Adama Mickiewicza pt. *Przyjaciele*: „Prawdziwych przyjaciół poznajemy w biedzie”. Był to gest wsparcia przedsiębiorstwa dla szpitali województwa pomorskiego. Pomimo powyższych trudności przedsiębiorstwu udało się realizować z powodzeniem wymianę handlową, m.in. dzięki wzrostowi stawek za fracht morski. Na początku 2022 r. towarzystwo odebrało cztery wielozadaniowe drobnicowce, każdy o tonażu 62 tys. ton, które zbudowano w chińskiej stoczni Chengxi Shipyard Co. Ltd. Obecna sytuacja na rynku żeglugi jest korzystna, czego potwierdzeniem jest wzrastająca ilość przewożonych ładunków – nie tylko kontenerów, lecz także elementów służących do konstrukcji turbin wiatrowych²⁶.

²⁴ *Niech droga współpracy chińsko-polskiej otwiera się coraz szerzej*, http://www.chinaembassy.org.pl/pol/sghd_1/202109/t20210917_9846776.htm [dostęp: 5.04.2022].

²⁵ X. Zhou, G. Zhao, *Opowieści o Chinach i Polsce*, Beijing 2020, s. 3.

²⁶ R. Chmieliński, *W szampańskich nastrojach*, „Namiary na Morze i Handel” 2021, nr 11, s. 9–14.

Sprzyjające okoliczności w handlu morskim przełożyły się na decyzję o zamówieniu dwóch kolejnych statków. Są to jednostki przystosowane do transportu różnorodnych ładunków, także tych o nietypowych gabarytach. W grudniu 2023 r. Chipolbrok wszedł w posiadanie statku zbudowanego w chińskiej stoczni Taizhou Kouan. „Yu An” to jednostka o łącznej nośności 62 tys. ton, którą wyposażono w cztery dźwigi służące do rozładunku i załadunku²⁷. Inwestowanie we flotę pozwala przedsiębiorstwu na poszerzenie obszaru działalności. Statki Chipolbroku od połowy 2023 r. obsługują porty bliskowschodnie. Dostarcza się tam elementy konstrukcyjne wykorzystywane przy budowie fabryk oraz turbin wiatrowych. Oczekuje się, że dzięki temu Chipolbrok zwiększy zyski.

Pomimo że Polska nie ma dla Chin tak wielkiego znaczenia ekonomicznego, jak miało to miejsce w przeszłości, to jednak z sentymentem postrzega się ją jako „wiernego” partnera. Z tego powodu chętnie spotykają się przedstawiciele władz polskich i chińskich. Jako przykład można przywołać zebrania akcjonariuszy i posiedzenia zarządów. W czerwcu 2023 r. delegacjom państwowym przewodniczył ze strony polskiej sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk, a ze strony chińskiej wiceminister transportu Fu Xuyin. Zarekomendowano wówczas intensyfikację badań nad nowymi trendami na rynku usług morskich oraz zachęcanie dyrekcji towarzystwa do kontynuowania współpracy pomiędzy Polską i Chinami²⁸.

Zakończenie

Chipolbrok jest przykładem, że owocna współpraca jest możliwa nawet w niesprzyjających okolicznościach, w tym w zmieniającej się sytuacji politycznej i ekonomicznej. Ważne jest to, aby troszczyć się o zyski po obu kooperujących stronach. Zwracają na to uwagę pracownicy towarzystwa w Polsce i Chinach, a Janusz Jagielski, autor publikacji wydanej z okazji 70-lecia towarzystwa, kończy ją słowami „Zhōng Bō Gōngsī wànsuī!”; co oznacza w języku polskim „niech Chipolbrok trwa dziesięć tysięcy lat”²⁹. Można wyrazić oczekiwanie, że zawarta w życzeniach cezura czasowa znajdzie potwierdzenie w przyszłości. Warto jednocześnie wskazać na analogie ujawniające się w historii gospodarczej Polski i Chin, w tym na poważne trudności, z którymi trzeba było się zmagać. Chinom udało się je prze-

²⁷ G. Bryszewski, *We flocie Chipolbroku*, „Namiary na Morze i Handel” 2024, nr 1, s. 4.

²⁸ *Chipolbrok*, „Newsletter” 1.04.–30.06.2023, s. 22.

²⁹ J. Jagielski, *Chipolbrok 1951–2021*, Gdynia 2021, s. 159.

zwyciężyć i w konsekwencji osiągnąć wysoki poziom rozwoju. Należy mieć nadzieję, że w przyszłości także Polska, m.in. dzięki współpracy z Chinami, osiągnie podobny sukces.

Bibliografia

- Bandera*, <https://www.zeglarstwo.waw.pl/bandera.htm>.
- Bryzewski G., *We flocie Chipolbroku*, „Namiary na Morze i Handel” 2024, nr 1.
- Chipolbrok*, „Newsletter” 1.04.–30.06.2023.
- Chmieleński R., *W szampańskich nastrojach*, „Namiary na Morze i Handel” 2021, nr 11.
- Ciborowski T., Konat G., *Między II i III RP. Gospodarka Polski Ludowej*, [w:] *PRL bez uprzedzeń*, red. J. Majmurek, P. Szumlewicz, Warszawa 2010.
- Drzemczewski J., *Chipolbrok 1951–2011*, Gdynia 2011.
- Economy. China Handbook Editorial Committee*, Beijing 1984.
- Foreign Relations of the United States, 1952–1954, China and Japan, Volume XIV, Part 1*, <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1952-54v14p1/d29>.
- Garść wspomnień z pobytu w Chinach Ludowych, „Głos Wyrbrzeża”, 21.10.1953.
- Gawlikowski K., *ChRL a ruch reform w Polsce: z historii stosunków chińsko-polskich*, <https://swps.pl/nauka-i-badania/materialy-ccaw/2429-chrl-a-ruch-reform-w-polsce-z-historii-stosunkow-chinsko-polskich>.
- Handel Chin z resztą świata. Jak wypada Polska?*, <https://forsal.pl/swiat/chiny/artykuly/8341662,handel-chin-swiat-eksport-import-polska-dane-2021.html>.
- Jagielski J., *Chipolbrok 1951–2021*, Gdynia 2021.
- Jezierski A., Petz B., *Historia gospodarcza Polski Ludowej 1944–1975*, Warszawa 1980.
- Machnik W., *Joint venture*, https://mfiles.pl/pl/index.php/Joint_venture.
- Majczynyo J., *Polska flota handlowa. Zarys zagadnień polityki żeglugowej i rozwoju floty handlowej w Polsce Ludowej*, Gdańsk 1960.
- Memorandum w sprawie współpracy gospodarczej między rządami RP i ChRL w zakresie transportów morskich, 9 IX 1950, AAN, PKPG, 264.
- Mencel M., „Chopol” – niedocenione narzędzie polityki Rzeczypospolitej Polskiej wobec Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, „Zeszyty Gdyńskie” 2018, nr 13.
- Milczek M., *Daleki rejs m/s „Warta”*, „Morze i Marynarz Polski” 1950, nr 6–7.
- Niech droga współpracy chińsko-polskiej otwiera się coraz szerzej*, http://www.china-embassy.org.pl/pol/sghd_1/202109/t20210917_9846776.htm.
- O nas*, <https://pchig.pl/o-nas/>.

Umowa o współpracy kulturalnej między Rzeczpospolitą Polską a Chińską Republiką Ludową, podpisana w Warszawie dnia 3 kwietnia 1951 r. (ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 30 października 1951 r.), Dz.U. 1952, nr 14, poz. 84.

Wróbel J., *Chipolbrok. Z dziejów polsko-chińskiego sojuszu morskiego 1950–1957*, Łódź 2016.

Zhou X., Zhao G., *Opowieści o Chinach i Polsce*, Beijing 2020.