Polska bandera na statkach – luksus czy konieczność

Mamy za sobą serie konferencji i spotkań w których usilnie jesteśmy przekonywani, że nasza gospodarka morska rośnie i wspaniale się rozwija. Może to tak wyglądać z punktu widzenia polityków i ministerstw, ale niekoniecznie w praktyce. Na jednej z konferencji słyszeliśmy od utytułowanego prezentera ze ilość miejsc pracy w gospodarce morskiej nam rośnie, ale średnia zarobków spada. Nie trzeba być analitykiem aby zrozumieć, że przy rozwoju „na boki" a nie „do góry" jest to prawidłowość. Zarobki w budkach na lody stojących na plaży i w różnych nowych miejscach pracy tworzonych w szeroko pojętej gospodarce morskiej, nigdy nie będą tak dobre jak w zawodach obecnie wymierających lub zmieniających swoją formę. Szczególnie tych związanych z żeglugą, usługami na statku czy na brzegu. Ironicznie można zadać pytanie: ile osób biorących udział w bardzo potrzebnej konferencji Szczecińskiej poświęconej gospodarce morskiej (Międzynarodowym Kongresie Morskiem – przyp. MG) zauważyło, że tematem muzycznym był „Final Count-down"? Czyżby podświadomość grała tu jakaś role?

Polskie podejście do utrzymania silnej i sprawnej gospodarki morskiej dramatycznie różni się od tego jak podchodzą do tego inne kraje Unii, nowe czy tez te stare. Wiele słyszymy o Chorwacji która jest na najlepszej drodze ku temu aby stać się ekwiwalentem flagi unijnej. Widzimy również „przebudzenie" rządu norweskiego, który po zmianie umowy o podwójnym opodatkowaniu z Polską zauważył spadek tonażu floty NIS o ponad 13%. Powodem tego jest między innymi fakt, że polscy marynarze, stanowiący znaczna ilość załóg pod „banderą NIS", zaczęli odmawiać pływania na tych statkach. Dla armatora było łatwiej zmienić banderę niż stracić sprawdzonych ludzi i poszukiwać nowych źródeł pozyskania wykwalifikowanego kapitału ludzkiego. Aby poprawić atrakcyjność NIS wprowadzono szereg udogodnień pracowniczych. Nie trzeba już mustrować się osobiście w Konsulacie Norwegii i od 20-go sierpnia 2013 r. czynności administracyjne można wykonywać poprzez internet. Dokumenty żeglarskie również można załatwić poprzez internet.

Nasuwa się pytanie: dlaczego uruchomiono takie udogodnienia? Wyjaśnienie można znaleźć w „Navigare", magazynie wydawanym przez NMA. Rząd norweski słusznie uznał, że zmniejszenie tonażu floty oznacza poważne zmniejszenie wpływu na międzynarodowe ustalenia i regulacje dotyczące spraw żeglugi i eksploatacji mórz i oceanów. Wszelkie nowe, międzynarodowe konwencje i ustalenia oparte są na ilości statków i tonażu pod banderą narodową. Brak własnej floty i bandery powoduje zatem zagrożenie dla interesów narodowych poprzez utratę wpływów zarówno w sprawach żeglugi jak również portów i przyszłościowych przedsięwzięć. Do najważniejszych zaliczyć należy: korzyści z udziału w rynku offshore wydobycia ropy naftowej i gazu, transportu morskiego, rybołówstwa, czy tez eksploatacji bogactw na dnie morza, itd.

Znamiennym przykładem, ilustrującym zagrożenia dla interesów narodowych jest umowa o ograniczeniu używania paliw wysokosiarkowych w rejonie Europy Północnej, która wchodzi w życie pięć lat wcześniej niż w Europie Południowej. Wszelkie próby zmiany daty wprowadzenia tych przepisów i jednolitego traktowania obu rynków blokowane są skutecznie przez kraje takie jak Francja, Hiszpania czy tez Malta i Cypr. Ponieważ decyduje siła tonażu i lobbingu narodowego, zróżnicowane traktowanie tych rynków przez Unię Europejską na niekorzyść Połnocy utrzyma się jeszcze długo. Tragedią jest dla nas fakt, że nawet statki które są obecnie własnością polskiego rządu lub polskich armatorów, w wyniku tego że noszą obcą banderę , „glosuja" przeciw szeroko pojętym polskim interesom narodowym.

Żegluga była, jest i będzie biznesem międzynarodowym, nie poddającym się dyktatom politycznym. Zadaniem rządów powinno być stworzenie warunków do określonego zachowania się armatorów, a nie narzucanie im swoich wymagań. Polska flaga nie jest nam potrzebna dla dekoracji czy dla dumy narodowej (choć nie ma w tym nic złego) ale dla zabezpieczenia witalnych interesów narodowych. Czy to będzie sprawa żeglugi, portów czy eksploatacji źródeł surowców naturalnych, lub nawet innych przedsięwzięć, o których jeszcze w tej chwili nawet nie wiemy, nasz wpływ na to co i jak będzie robione, jaki będziemy mieli w tym udział, zależy między innymi od wielkości tonażu „którym możemy głosować" na rzecz naszych interesów. Konieczne jest więc stworzenie warunków dla powrotu pod polską banderę statków które są polską własnością. Umożliwienie pływania pod polską banderą jak największej ilości statków obcych właścicieli poprzez świadczenie usług zarzadzania statkami z Polski, powinno być priorytetem działania rządu w sferze polskiej polityki transportowej. Przyświecać temu powinna myśl: narodowa bandera nie jest celem samym w sobie, ale środkiem do celu. Nie jest tez luksusem, lecz koniecznością.

Irek Kuligowski, Managing Director, Green Management