



Szanowny Pan
Sławomir Nowak
Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej,

Serdecznie dziękujemy za możliwość wyrażenia swojej opinii na temat projektu dokumentu pn. **Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, Warszawa 2013** autoryzowanego przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

Mając na uwadze znaczenie projektu dokumentu który, niezależnie od funkcji informacyjnej oraz odpowiedzi na pytanie, jakie miejsce w pracach Rządu zajmuje polityka rozwoju polskiej gospodarki morskiej winien być dokumentem programującym zintegrowane działania, przede wszystkim Państwa, na rzecz rozwoju gospodarki morskiej. Winien również wskazywać wpływ rozwoju tego sektora gospodarczego na gospodarkę całego kraju, a w szczególności województw zachodnio-pomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

Po analizie przedłożonego do konsultacji w/w projektu dokumentu niniejszym zwracamy się do Pana Ministra z uprzejmą prośbą o spowodowanie opracowania nowego projektu „Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020” i poddanie go nowym konsultacjom.

Powyższe stanowisko uzasadniamy tym, że zakres korekt niezbędnych do wprowadzenia praktycznie w całym przedłożonym projekcie, począwszy od koncepcji, przesłanek, obszarów działalności, celów, proponowanych przedsięwzięć itd. jest tak olbrzymi, że czyni niezbędnym opracowanie nowego dokumentu. Istnieje realna groźba, że przyjęcie „ Polityki morskiej R.P.” w proponowanym kształcie spowoduje zaprzepaszczenie kolejnej szansy rozwoju gospodarki morskiej w naszym kraju. Zasadne wydaje się zadanie pytania: czy chodzi o napisanie dokumentu bez realnych zobowiązań w celu wypełnienia wymogów unijnych, czy o dokument wskazujący kierunki i realne priorytety oraz zobowiązania Rządu, które mogłyby stać się podstawą planów szczegółowych adresowanych do krajowych i zagranicznych inwestorów ?



Wartość udziału gospodarki morskiej w produkcie brutto krajów Unii Europejskiej przekracza 500 mld. Euro i przeciętnie wynosi ok. 92 tys. Euro na jednego zatrudnionego w tym sektorze. Gospodarka morska w Europie jest postrzegana, jako idealny wehikuł do rozwoju ekonomicznego Europy i wzrostu zatrudnienia (Deklaracja Limassolska, 2012). Ponadto polityka wszystkich państw stawiających na rozwój gospodarki morskiej posiada bezwzględną orientację biznesową i nie ma w niej miejsca na definicję, że *przez politykę morską państwa należy rozumieć wyznaczanie podstawowych celów prowadzących do.. wykorzystania szans i korzyści, jakie daje nadmorskie położenie kraju..* Gospodarka morska jest beneficjentem i narzędziem polityki gospodarczej państw oraz ich istotnym narzędziem realizowania polityki międzynarodowej (vide Japonia i Chiny).

Mając na uwadze konieczność poprawy wartości merytorycznej przedłożonego Projektu dokumentu i jego przydatności uprzejmie wnioskujemy o uwzględnienie w nowym dokumencie poniżej proponowanych zmian lub uzupełnień:

- prawidłowe określenie przedmiotu działalności gospodarki morskiej i dziedzin z nią związanych na początek roku 2014 i na koniec roku 2020 (również jako odniesienie do potwierdzenia osiągnięcia założonej skali rozwoju), aktualnej sytuacji gospodarki morskiej R.P., diagnozy przyczyn zapaści i braku koncepcji rozwoju w niektórych jej dziedzinach, w tym porównania z otoczeniem (benchmark),
- zidentyfikowanie krajowych i światowych trendów rozwojowych, aktualnego i przewidywanego popytu na produkty gospodarki morskiej w okresie objętym dokumentem i następującym po nim, dzięki czemu będzie możliwe wyeliminowanie braku programowania działań lub braku związku przewidywanych działań z oczekiwaniami rynku lokalnego i globalnego,
- zidentyfikowanie wszystkich aktualnych i przyszłych interesariuszy gospodarki morskiej w jej procesie rozwoju, ze szczególnym uwzględnieniem jej głównych kreatorów , ich zakresu działań w procesie implementacji polityki morskiej R.P.,
- racjonalne uzasadnienie konieczności posiadania i realizowania polityki morskiej państwa przez Rząd R.P. i innych interesariuszy oraz wykazanie , że proponowane w dokumencie rozwiązania, przedsięwzięcia itp. zapewnią gospodarce morskiej R.P. wejście na ścieżkę zrównoważonego, dynamicznego wzrostu,



- wskazanie ewentualnych zagrożeń, ryzyk związanych z realizacją przyjętej polityki morskiej i zdefiniowania najbardziej prawdopodobnego sukcesu, oraz skutków niewdrożenia polityki morskiej R.P.,
- zdefiniowanie ogólnych, zagregowanych celów polityki morskiej, obrazu gospodarki morskiej na początek 2014 r. i na koniec 2020 r.
- zdefiniowanie wzajemnych oczekiwań interesariuszy polityki morskiej (państwa wobec przedsiębiorstw, i vice versa),
- zestawienie decyzji podejmowanych przez Rząd R.P. i związanych z nimi pożądaných zachowań interesariuszy obecnych i przyszłych w procesie osiągnięcia zaprogramowanych celów,
- podanie sekwencyjności przedsięwzięć zapewniającej sprawną realizację polityki morskiej,
- sporządzenie roboczego harmonogramu z wyszczególnieniem priorytetów i asygnowanego na jego realizację budżetu uzgodnionego z interesariuszami najważniejszymi dla realizacji polityki,
- określenie systemu zarządzania realizacją polityki (zespół wiodący, komunikacja z interesariuszami, bieżące rozwiązywanie problemów, funkcje osób reprezentujących głównych interesariuszy, kierunki raportowania itp.),
- podanie sposobu monitorowania postępu realizacji polityki i reagowania na odchylenia w stosunku do przyjętego planu i budżetu (kontrola, sprawozdawczość).

Oczywistym jest oczekiwanie, że w nowym dokumencie pojęcie gospodarka morska w sposób nieuzasadniony nie będzie zawężone do zakresu działu „gospodarka morska” znajdującego się w strukturze MTB i GM i w dużej części, jak np. dostęp Polski do morza, inwestycje infrastrukturalne, funkcje państwa nadbrzeżnego itp. nie będzie powieleniem rozumienia i ograniczeń zawartych w przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 11 października 2005 r. „Strategii rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015”. Dokument winien uwzględnić w pełnym zakresie aktualny przedmiot i realizowane oraz pożądané kierunki poszerzania przedmiotu działalności gospodarki morskiej, globalnego obszaru działalności i tym samym globalnej konkurencji, z którą gospodarka morska R.P. zgodnie z polityką morską państwa musi się mierzyć i być zdolną wygrywać. Zamieszczenie definicji gospodarki morskiej w Projekcie dokumentu



pozwoлиłyby na uniknięcie wielu błędów, takich jak nie uwzględnienie w nim przemysłu budowy i remontu statków, serwisowania instalacji offshorowych, usług shipmanagementowych, itp.

Jedną z przyczyn utrudniających sprawne zarządzanie gospodarką morską w naszym kraju i wymagających szybkiego uporządkowania są kwestie wynikające z braku przejrzystego określenia w ramach Rządu zakresu kompetencji i odpowiedzialności za gospodarkę morską, planowanie budżetu państwa w odniesieniu do całej gospodarki morskiej oraz wykorzystanie sprawozdawczości GUS do zarządzania gospodarką morską, m.in. w celu wyeliminowania nieefektywnego wykorzystania środków budżetowych.

W nowym Dokumencie sprawy związane z przemysłem żeglugowym, a nie z transportem morskim, który de facto stanowi część przemysłu żeglugowego i odpowiednio stanowi tylko o części jego potrzeb, winny odzwierciedlać absolutnie dominujące znaczenie tego przemysłu w gospodarce morskiej na świecie („perła w koronie”), jego pełną globalizację oraz cechy, które się na to m.in. składają: udział międzynarodowego kapitału, robocizna i technologia pochodzące z rynku globalnego, mobilność statków, szeroki wachlarz oferowanych usług specjalistycznych i narzędzi ich realizacji, praktycznie nie limitowane możliwości rozwoju, specjalizacja w zarządzaniu firmami shippingowymi (rozdzielenie funkcji właścicielskich, operacyjnych i shipmanagementowych), integracja pionowa i pozioma, dominująca własność prywatna (największy armatorzy statków do przewozu kontenerów: APM, Dania, wł. prywat., COSCO, Chiny, wł. państw., MSC, Szwajcaria, wł. prywat., APL, USA, wł. prywat., Hanjin, Korea Płd., wł. prywat., Evergreen, Taiwan, wł. prywat.), możliwość korzystania z otwartych rejestrów nie stawiających żadnych wymagań narodowościowych (ok. 70 % światowej floty), itd.

Przemysł żeglugowy rozwija się nieprzerwanie (średnio 5 % r/r) i jest skorelowany z nieprzerwanie rozwijającą się gospodarką światową, niezależnie od kryzysu zadłużeniowego w Europie i USA. Ponadto, niezależnie od supercyklu, który w tym przemyśle trwał do końca 2008 r., tylko w ciągu ostatnich czterech lat światowa flota transportowa wzrosła o 40 % i liczy już ponad 1,5 mld. DWT. W krajach Europy Zachodniej udział przemysłu żeglugowego w PKB tych krajów jest dwa razy większy niż



udział pracowników tego przemysłu w zatrudnieniu ogółem. Polskie Linie Oceaniczne, które wcześniej operowały flotą liczącą ok. 190 statków, dziś posiadają 2 (dwa) wysłużone statki o łącznym tonażu 16 tys. DWT. Dla porównania Wietnam posiada 560 statków o tonażu ok. 7 mln DWT., a wietnamski odpowiednik Polskich Linii Oceanicznych Vina Line posiada 150 statków o łącznym tonażu 3 mln DWT. Do tego dochodzi trudna sytuacja Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, itd. Polska flota z dwu promilowym udziałem w tonażu światowym nie jest już klasyfikowana i lokowana jest pod pozycją „pozostałe państwa”. Udział krajów rozwijających się we flocie światowej przekroczył już 33 %. Polska nie skorzystała i nie korzysta z programów unijnych dedykowanych żegludze, jak np. MoS TEN-T, Marco Polo – MoS services, Marco Polo – modal shift to Ro-Ro, itp. Zważywszy powyższe uzasadnionym jest wnioskowanie, żeby w nowym dokumencie rażące uproszczenia, często zresztą od lat powtarzane, i powierzchowność w potraktowaniu trudnej i złożonej sytuacji polskiego przemysłu żeglugowego, będącego własnością skarbu państwa, zawarte w Projekcie, typu m.in.: *transport morski pozwala przemieszczać ładunki na duże odległości, na gruncie krajowym zmiana bandery z polskiej na obcą skutkuje utratą.. wpływów do budżetu państwa, a przy tym negatywnie oddziałuje na marynarski rynek pracy w kraju, celem jest powrót statków pod polską banderę* (N.B. zmiany bandery R.P. na statkach, które są przecież własnością skarbu państwa, nie odbywały się bez zgody właściwego ministra), *wymagane jest stworzenie dla polskich armatorów przyjaznego dla nich systemu prawnego, wymaga zmian legislacyjnych obejmujących obszar prawa podatkowego, prawa pracy, ubezpieczeń społecznych, specyfika pracy na morzu obliuguje, priorytetem jest stworzenie ułatwień dla żeglugi morskiej, należy poprawiać konkurencyjność polskiej floty transportowej, priorytet wzmocnienia polskie bandery*, itd. zastąpione zostały wynikami obiektywnej analizy i działaniami organicznymi mającymi na celu wstrzymanie tendencji spadkowej, odbudowanie i rozwój przemysłu żeglugowego z udziałem inwestorów prywatnych (vide Deklaracja Limassolska: „polityka powinna zmniejszać obciążenia administracyjne i regulacyjne oraz usunąć bariery utrudniające innowacje i inwestycje”). Zdziwienie budzi fakt, że równoległe z zapisami w Projekcie dot. potrzeby wprowadzenia udogodnień podatkowych dla transportu morskiego, Rząd proceduje w kierunku obciążenia spółek komandytowych i komandytowo akcyjnych, podstawowych wehikułów finansowo-



właścicielskich w shippingu na świecie, dodatkowymi podatkami przy pasywnym stanowisku MTBi GM, co jest absolutnie sprzeczne z deklarowanymi zamiarami tworzenia zachęt do rejestrowania statków pod polską banderą.

Zapis, że na gruncie krajowym najważniejsze kierunki działań w zakresie rozwoju żeglugi morskiej wskazane zostały w Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030) nie powinien być się znaleźć w Projekcie, tym bardziej ,że podany wyżej dokument nie wskazuje żadnych rozwiązań, których zastosowanie uprawdopodobniałoby rozwój żeglugi morskiej.

Projekt w swojej znacznej części konserwuje aktualny stan gospodarki morskiej. W części dot. rozwoju szkolnictwa Projekt wyraźnie mówi o kształceniu specjalistów na potrzeby rynku pracy UE (?), światowy rynek pracy będzie potrzebował wysoko cenionych przez światowych armatorów oficerów , w tym absolwentów polskich uczelni, itd. itd. , zupełnie zapominając o potrzebie kształcenia nowej jakości specjalistów na potrzeby polskiej gospodarki morskiej w następnych latach. Czy jest wolą Rządu preferowanie sprzedaży ludzi do pracy za granicą, czy priorytetem jest sprzedawanie usług, serwisów np. poprzez firmy shipmanagementowe ?. Trudno dostrzec jakąkolwiek orientację biznesową w sformułowaniu, że celem tak rozumianego rozwoju szkolnictwa morskiego jest zdobycie pozycji lidera w kształceniu kadr morskich UE . Dzisiaj o randze uczelni morskiej świadczą absolwenci , którzy w oparciu li tylko i wyłącznie o wiedzę zdobytą w uczelni mogą objąć funkcje menedżerskie w zarządzaniu firmami żeglugowymi i ich kwalifikacje zostały potwierdzone przez specjalistyczne instytucje zewnętrzne, np. ICS.

Mamy nadzieję, że Pan Minister przychyli się do wniosku o ponowne przygotowanie projektu „Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020”. Uprzejmie deklarujemy swoją wolę współpracy przy przygotowywaniu projektu.

Pełnomocnik Zarządu ds. gospodarki morskiej

Prezes Zarządu

Henryk Ogryczak

Zbigniew Canowiecki