



SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ

Bariery i strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej 2005

Materiały z konferencji zorganizowanej
przez Komisję Skarbu Państwa i Infrastruktury
pod patronatem Marszałka Senatu RP prof. Longina Pastusiaka
9 marca 2005 r.

Redakcja naukowa:
Prof. dr hab. Czesława Christowa
Senator RP

Kancelaria Senatu
Warszawa 2005 r.

RADA NAUKOWO-PROGRAMOWA
KOMISJA SKARBU PAŃSTWA I INFRASTRUKTURY

1. Dr inż. Jerzy Zdzisław Suchański
Senator RP, przewodniczący Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
2. Prof. dr hab. Czesława Christowa
Senator RP, przewodnicząca Rady Naukowo-Programowej
3. Marian Piotr Lewicki
Senator RP, zastępca przewodniczącego Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
4. Prof. dr hab. Adam Biela
Senator RP, członek Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury

Projekt okładki:

MAREK KWIATKOWSKI

Redakcja naukowa:

CZESŁAWA CHRISTOWA

Redakcja techniczna:

JACEK PIETRZAK

ISBN 83-86065-57-5

CIP - Biblioteka Narodowa

Bariery i strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej 2005 :
materiały z konferencji zorganizowanej przez Komisję Skarbu
Państwa i Infrastruktury pod patronatem Marszałka Senatu RP
prof. Longina Pastusiaka 9 marca 2005. / [oprac. Czesława
Christowa] ; Senat Rzeczypospolitej Polskiej. - Warszawa :
Kancelaria Senatu, 2005

Biuro Administracyjne

Dział Wydawniczy

Warszawa 2005 r.

Nakład 300 egz.

Spis treści

| | |
|--|----|
| Marszałek Senatu Longin Pastusiak | |
| <i>Wprowadzenie</i> | 7 |
| WYSTĄPIENIA | |
| Witold Górski | |
| <i>Bariery i strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej</i> | 15 |
| Jacek Piechota | |
| <i>Bariery i strategia rozwoju przemysłu stoczniowego w Polsce</i> | 21 |
| Dariusz Marzec | |
| <i>Nadzór właścicielski Ministerstwa Infrastruktury nad polską gospodarką morską</i> | 30 |
| Senator Czesława Christowa | |
| <i>Bariery i strategia rozwoju polskich portów morskich</i> | 35 |
| Panel I. PORTY MORSKIE | |
| Krzysztof Chwesiuk | 43 |
| Dariusz Bernacki | 44 |
| Andrzej Grzelakowski | 46 |
| Senator Czesława Christowa | 49 |
| Cezary Sylwestrzak | 52 |
| Senator Czesława Christowa | 53 |
| Jerzy Wieliński | 55 |
| Senator Czesława Christowa | 57 |
| Jan Kulas | 58 |
| Senator Czesława Christowa | 60 |
| Posel Elzbieta Piela-Mielczarek | 61 |
| Senator Czesława Christowa | 63 |
| Julian Kołtoński | 64 |

| | |
|--------------------------------------|----|
| Senator Czesława Christowa | 65 |
| Wojciech Grzymkowski | 66 |
| Senator Czesława Christowa | 66 |
| Tadeusz Stryjewski | 66 |
| Dariusz Rutkowski | 67 |
| Senator Czesława Christowa | 75 |

Panel II. TRANSPORT MORSKI

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Leszek Plewiński | 79 |
| Sławomir Bałazy | 81 |
| Leszek Plewiński | 86 |
| Paweł Porzycki | 87 |
| Jerzy Hajduk | 88 |
| Leszek Plewiński | 88 |
| Piotr Waszczenko | 89 |
| Sławomir Bałazy | 90 |
| Piotr Waszczenko | 90 |
| Paweł Porzycki | 90 |
| Piotr Waszczenko | 91 |
| Jan Warchoń | 91 |
| Paweł Brzezicki | 93 |
| Piotr Waszczenko | 93 |
| Paweł Porzycki | 93 |
| Zofia Bączyńska-Jelonek | 94 |
| Alfred Naskręt | 94 |
| Leszek Plewiński | 95 |
| Alfred Naskręt | 95 |
| Paweł Brzezicki | 95 |
| Leszek Plewiński | 96 |
| Henryk Śniegocki | 97 |
| Piotr Waszczenko | 97 |
| Paweł Brzezicki | 98 |
| Jerzy Kubicki | 98 |
| Leszek Plewiński | 100 |
| Piotr Waszczenko | 100 |
| Jan Warchoń | 101 |
| Mirosław Langowski | 102 |
| Leszek Plewiński | 103 |
| Mirosław Langowski | 103 |

| | |
|----------------------------|-----|
| Paweł Brzezicki | 103 |
| Leszek Plewiński | 104 |

Panel III. STOCZNIE PRODUKCYJNE I REMONTOWE

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Andrzej Stachura | 109 |
| Senator Ewa Serocka | 113 |
| Andrzej Czech | 115 |
| Andrzej Stachura | 117 |
| Eugeniusz Skrzymowski | 117 |
| Andrzej Stachura | 119 |
| Jan Ciechanowski | 119 |
| Andrzej Czarnecki | 120 |
| Andrzej Stachura | 121 |
| Senator Adam Biela | 121 |
| Anna Buza | 123 |
| Andrzej Stachura | 123 |
| Arkadiusz Krężel | 124 |
| Mieczysław Hann | 126 |
| Andrzej Stokłosa | 128 |
| Andrzej Stachura | 129 |
| Marek Różalski | 130 |
| Stanisław Woyciechowski | 130 |
| Sławomir Skrzypiński | 131 |
| Jan Ciechanowski | 131 |
| Andrzej Stachura | 132 |
| Senator Ewa Serocka | 132 |
| Arkadiusz Krężel | 132 |

PODSUMOWANIE

| | |
|---|-----|
| Senator Czesława Christowa | 139 |
| Andrzej Montwiłł | 139 |
| Senator Czesława Christowa | 142 |
| Paweł Porzycki | 143 |
| Senator Czesława Christowa | 145 |
| Wojciech Chądzyński | 145 |
| Senator Czesława Christowa | 147 |
| Marszałek Senatu Longin Pastusiak | 147 |
| Witold Górski | 148 |
| Senator Czesława Christowa | 148 |

Wprowadzenie

Nie po raz pierwszy i zapewne nie po raz ostatni Senat Rzeczypospolitej jest miejscem debaty nad sprawami gospodarki morskiej, bowiem gospodarka morską jest częścią składową gospodarki narodowej. Dotyczy więc całego kraju, a nie tylko województw nadmorskich. Dopóki ta myśl nie utrwali się w naszej świadomości, gospodarka morską będzie „kulała”. Pozostanie w sferze postulatu, w sferze programowej dyrektywy, a nie gospodarczej rzeczywistości. Z myślą o całości państwa i jego gospodarce chcemy, jako Senat Rzeczypospolitej Polskiej i senatorowie, udzielić możliwie najbardziej efektywnego wsparcia województwom nadmorskim w ich nieustających staraniach dla rozwoju opartego na naturalnych warunkach, jakimi dysponują.

Znaczenie gospodarki morskiej dla gospodarki narodowej jest oczywiste. Nie potrafię jednak odpowiedzieć na pytanie, czy tak samo oczywiste (odpowiadające temu znaczeniu) jest jej docenienie w polityce gospodarczej i społecznej państwa polskiego. Tu odpowiedź musi być co najmniej ostrożna, jeżeli nie negatywna. Są też inne, równie ważne przesłanki, dla których podejmujemy w Senacie z wielką nieocenioną pomocą i udziałem kompetentnych środowisk kwestię gospodarki morskiej. Zwrócę uwagę tylko na niektóre z nich.

W Polsce od piętnastu lat toczy się debata nad przyszłością i nad kierunkami rozwoju naszego kraju. Ma ona różną intensywność i zasięg, stosunkowo rzadko dociera do powszechnej opinii publicznej, której uwaga koncentrowana jest na bardziej widowiskowych, i nie ma co ukrywać, raczej jałowych, zachowaniach sceny politycznej, których jesteśmy na co dzień zmęczonymi już przecież świadkami.

Jednak debata ta na szczęście się toczy i to jakby na przekór wszystkim politycznym doraźnościom. Impulsu do strategicznego myślenia o przy-

szłości Polaków dostarczyła najpierw ustrojowa zmiana sprzed piętnastu lat, potem między innymi członkostwo Polski w Sojuszu Północnoatlantyckim, a ostatnio nasze wejście do Unii Europejskiej.

Zwłaszcza to ostatnie wydarzenie stanowi bezpośredni kontekst naszej rozmowy o gospodarce morskiej. Trzeba przy tym pamiętać, że akcesja Polski do UE to dopiero początek integracji Polski z Europą, a nie jej zwieńczenie, że wszystko jeszcze jest przed nami i że samo dostosowanie się do warunków panujących wewnątrz Unii Europejskiej to za mało, by Polska odniosła sukces i zrealizowała swoje aspiracje, które przecież niewątpliwie mamy na odpowiadające naszym możliwościom i ambicjom miejsce w Europie. Do tego celu potrzebne jest myślenie strategiczne. Potrzebna jest państwowa polityka perspektywiczna, w tym również polska polityka morska, odpowiadająca nowym warunkom, w jakich się dziś znalazł nasz kraj. Polityka zdolna sprostać wymogom globalizacji, konkurencji i integracji, ale przede wszystkim dostrzegająca i wykorzystująca szanse oraz tworząca porównywalne warunki polskim przedsiębiorstwom.

Stąd drugi człon tytułu naszej dzisiejszej konferencji – strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej. Projekt narodowego planu rozwoju na lata 2007–2013 ukierunkowany jest właśnie na wykorzystanie szans. Bardzo liczę na to, że dzisiejsza dyskusja będzie ważnym wkładem w narodowy plan rozwoju, będący do niedawna przedmiotem dyskusji zarówno publicznej, jak i środowiskowej. Liczę również na to, szanowni państwo, że wnioski jakiego dziś wyciągnięcie z tej debaty, znajdą swoje odzwierciedlenie w ostatecznym kształcie NPR.

Ktoś chłodno patrzący na polską rzeczywistość i chłodno oceniający stan naszej gospodarki morskiej może nam zarzucić, że jesteśmy niepoprawnymi optymistami i niepoprawnymi romantykami. Rzeczywiście eufemizmem byłoby powiedzieć, że ten sektor gospodarki narodowej ma się nie najlepiej. Z polską gospodarką morską jest po prostu źle. Jej obraz jest niestety przygnębiający.

Informacja Najwyższej Izby Kontroli ze stycznia bieżącego roku, a więc niedawna, o wynikach kontroli wykorzystania możliwości rozwojowej gospodarki morskiej jest wprost alarmująca. Cytuje: „Z dotychczasowych ustaleń kontroli NIK wynika, że główną przyczyną regresu gospodarki morskiej oraz niewykorzystania szans nadmorskiego położenia Polski był wieloletni brak spójnej polityki morskiej państwa oraz niepodejmowanie we właściwym czasie stosownych decyzji strategicznych sprzyjających rozwojowi tej gospodarki. W rezultacie następowało pogarszanie się konkurencyjności zarówno polskich portów zwłaszcza wobec portów innych

krajów Unii Europejskiej, jak i polskich armatorów oraz przedsiębiorstw przemysłu morskiego”.

Armatorzy zmuszeni zostali do wyprowadzenia swoich statków spod bandery narodowej do tak zwanych rejestrów wygodnych, flota się starzeje, zmniejsza się jej liczba oraz tonaż. Wzrosło zagrożenie konkurencyjne polskich portów, już nie tylko ze strony portów zachodnioeuropejskich, ale również ze strony portów wschodniobałtyckich. W ocenie NIK – czytamy dalej w raporcie – „dalsze utrzymywanie się powyższych trendów i zjawisk może doprowadzić do całkowitego zaniku narodowej floty oraz marginalizacji gospodarki morskiej w polskiej gospodarce”.

Region Morza Bałtyckiego jest największym w świecie rynkiem promowych przewozów pasażerskich, samochodów osobowych, autobusów i naczepek oraz drugim pod względem przewozów samochodów ciężarowych. Udział polskich operatorów w przewozach na Bałtyku to zaledwie 1%.

Dalej pozwolę sobie zacytować raport NIK – „W porę nie wprowadzono w życie zgodnych z wymogami i standardami Unii Europejskiej rozwiązań podatkowych, celnych i prawnych umożliwiających polskim armatorom i portom morskim poprawę warunków ich funkcjonowania, a w konsekwencji zwiększenia konkurencyjności tych podmiotów na międzynarodowym rynku usług”.

Dodam, że wiele przedsiębiorstw szeroko rozumianej gospodarki morskiej do dziś dotkliwie odczuwa skutki tych zaniechań. To tylko fragment diagnozy sytuacji, w jakiej znalazła się nasza gospodarka morska. Ten obraz nie wydaje się przesadzony, przeciwnie – jest zdecydowanie niepełny. Sądzę, że każdy z tutaj obecnych mógłby dorzucić jeszcze wiele informacji do tego obrazu. Nasza konferencja ma zresztą zidentyfikować bariery rozwoju, a jest ich przecież wiele.

Nie ignorując rzeczywistości i obecnego stanu gospodarki morskiej, tam gdzie inni widzą wyłącznie jej ruiny, dostrzegamy szansę i możliwości. Właśnie taki sposób patrzenia na Polskę sprawił, że wszyscy znaleźliśmy się w tej sali senackiej. Zapyta ktoś z państwa, w czym wobec tego widzimy szansę i możliwości? Spróbuję fragmentarycznie na to odpowiedzieć. Po pierwsze – w tym, że traktujemy kwestię gospodarki morskiej jako zadanie patriotyczne, a nie polityczne. Zadanie wynikające z naszych obowiązków obywatelskich, a więc ponad barwami partyjnymi. To oczywiste i to – mam nadzieję – bardzo ułatwia dochodzenie do wspólnego myślenia.

Po drugie – przywołujemy historyczną pamięć, która każe dostrzec, że Polska miała się lepiej zawsze wtedy, kiedy doceniała znaczenie płynące z nadmorskiego położenia.

Po trzecie – tak było, kiedy Polacy byli świadomi własnych naturalnych atutów, bogactw naturalnych, a morze do tej kategorii należy, tak było przed wiekami, tak było w II Rzeczypospolitej, kiedy zaczęto rozwijać gospodarkę morską, choć nie na wszystko starczyło czasu, i tak było po drugiej wojnie światowej. Kilka dni temu wpadła mi ponownie w ręce książka, którą zapewne wielu na tej sali zna, mianowicie pasjonująca książka „Kapitan” Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz o jej samotnym rejsie dookoła świata. Przyznam, że czułem dumę, tak – przyznaję się, że czułem dumę czytając, jak w każdym najdalszym nawet porcie, gdzie zawijała, znajdowała statki z polską banderą. Były to lata siedemdziesiąte. Tego typu świadectw polskich żeglarzy jest mnóstwo. Wspominam o tym nie dla sentymentu, ale dla uświadomienia sobie i nam wszystkim, że można było – chociaż tamten czas przecież nie był wcale łatwy, jeśli więc można było wtedy, to tym bardziej uważam, że można również i teraz.

Po czwarte – wielkie rezerwy znajdują się po stronie państwa, to cały obszerny temat. Na świecie gospodarka morska bez obecności państwa w zasadzie nie występuje.

Po piąte – mamy dziś do dyspozycji doświadczenia największych państw Europy, nie tak dawno, bo pod koniec stycznia tego roku odbyła się w Bremie, w Niemczech, europejska konferencja forum przemysłów morskich Maritime Forum z udziałem Gerharda Schroedera i Gintera Verheugena. Jak poinformował mnie uczestniczący w niej doktor Bogdan Sedler, prezes zarządu Fundacji Naukowo-Technicznej Gdańsk, na konferencji stwierdzono, że przemysły morskie były dotychczas w Unii Europejskiej niedoceniane. Reprezentują one najwyższy światowy poziom i generują miejsca pracy w taki sposób, że na jedno miejsce pracy w bezpośredniej produkcji statków przypada siedem do dziesięciu miejsc pracy w infrastrukturze wspierającej, a także w przemysłach kooperujących.

Zapowiedziano już realizowaną zmianę polityki Unii Europejskiej w kierunku priorytetowego potraktowania tworzenia miejsc pracy, w którym to procesie przemysłom morskich przypada jedna z kluczowych ról. Sprawdzonym w praktyce, między innymi przez Holandię, a także Norwegię instrumentarium jest zintegrowane zarządzanie sektorem gospodarki morskiej przez tworzenie sieci powiązań, tak zwanego klastra morskiego. Uczestniczyłem w Gdańsku w międzynarodowej konferencji poświęconej właśnie temu zagadnieniu. Funkcjonowanie klastrów morskich było także głównym tematem europejskiego forum przemysłów morskich.

Po szóste wreszcie, filozofia klastra morskiego to twórcza propozycja integralnego myślenia, widzenia gospodarki morskiej jako zintegrowanej ca-

łości, jako systemu zintegrowanej sieci powiązań przemysłów morskich, usług oraz infrastruktury wspierającej, a nie każdej jej części oddzielnie.

Kraje, które takie podejście do interesującego nas problemu zastosowały, odniosły sukces. Unia Europejska idzie tą drogą i to jest także szansa dla nas. W Polsce poczyniono już pierwsze kroki, sformułowano pierwsze bardzo interesujące propozycje. Sądzę, że również i na naszej dzisiejszej konferencji w panelach będzie na ten temat mowa.

Gospodarka morska jest ponownie potencjalną szansą Polski w randze polityki państwowej jako elementu NPR i jako elementu polityki Unii Europejskiej, polityki odzwierciedlonej równocześnie w strategicznym rozwoju regionalnych województw nadmorskich. Bez takiego zachowania państwa ta część gospodarki narodowej przegra, nie wykorzysta możliwości tkwiących w niej samej, a tym samym osłabi możliwości rozwojowe i potencjał całej gospodarki narodowej. Powinniśmy zrobić wszystko, aby takie niebezpieczeństwo oddalić, bariery rozwojowe gospodarki morskiej należy każdorazowo identyfikować i usuwać, a szanse maksymalnie wykorzystywać.

Szanowni państwo, ponad dwa i pół roku temu w „Głosie Wybrzeża”, a także w innych periodykach, opublikowałem artykuł zatytułowany „SOS dla gospodarki morskiej”. Muszę państwu powiedzieć, że gdybym dziś miał napisać artykuł na temat gospodarki morskiej, nie zmieniłbym tytułu.

Bardzo dziękuję państwu za to, że przyjęliście nasze zaproszenia, dziękuję Komisji Infrastruktury za organizację tej konferencji, mam nadzieję, że debata będzie interesująca, a wnioski przyczynią się do poprawy sytuacji w tej trudnej dziedzinie, jaką jest dziś gospodarka morska.

Wystąpienia

Bariery i strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej

Muszę powiedzieć, że po wstępie pana marszałka nie najlepiej się czuję, ponieważ ponoszę część odpowiedzialności za to, co się dzieje, aczkolwiek nie ukrywam, że i resort, i ja oraz moje departamenty starają się robić wszystko jak najlepiej. Liczy się wynik końcowy, a nie same starania. A jest tak, jak pan marszałek powiedział – gospodarka morską nie jest w najlepszym stanie. Co prawda protokół NIK obejmuje lata poprzednie, kończy się na połowie roku 2004. Diagnoza stanu, nie ma co ukrywać, jest w dużej mierze prawdziwa.

Chciałbym zabrać głos na temat strategii rozwoju polskiej gospodarki morskiej. Członkostwo Polski w Unii Europejskiej stało się faktem. Od 1 maja 2004 roku nasz kraj pozyskał możliwość wpływania na decyzje podejmowane przez Wspólnotę w zakresie sektora gospodarki morskiej. Ta nowa rzeczywistość polityczna i ekonomiczna rodzi pytania o miejsce gospodarki morskiej w gospodarce narodowej, uwzględniając przy tym nowe realia.

W dobie integracji z Unią Europejską niezbędne staje się zatem przyjęcie przez rząd strategii rozwoju gospodarki morskiej. W obecnej rzeczywistości strategia ta musi uwzględniać zarówno uwarunkowania krajowe, jak również główne kierunki polityki morskiej określone przez Unię Europejską. Dlatego też Ministerstwo Infrastruktury podjęło prace zmierzające do stworzenia dokumentu pod tytułem: „Strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015”, który pozwoli określić politykę państwa w odniesieniu do sektora gospodarki morskiej, jak również skoreluje ją z priorytetami polityki morskiej Wspólnoty Europejskiej.

Witold Górski – podsekretarz stanu ds. gospodarki morskiej w Ministerstwie Infrastruktury.

Impulsem uruchamiającym machinę działań, które w przyszłości doprowadzą do przyjęcia przez rząd polityki morskiej państwa, stał się „Raport o stanie gospodarki morskiej. Synteza wraz z elementami strategii rozwoju gospodarki morskiej” – dokument z listopada 2002 r. Miałem zaszczyt prezentować go przed sejmową Komisją Infrastruktury 10 czerwca 2003 r. Wnioski, jakie wyciągnięto na tym posiedzeniu, potwierdziły potrzebę bliższego przyjrzenia się temu, jakże ważnemu, sektorowi gospodarki narodowej.

W rezultacie w listopadzie 2003 r. powstała „Informacja rządu o stanie gospodarki morskiej”. Dokument ten stał się podstawą do przeprowadzenia w grudniu 2003 r. w Sejmie RP debaty o stanie gospodarki morskiej, co również było realizacją postulatów zawartych w Dezyderacie nr 5 Sejmowej Komisji Infrastruktury z lipca 2003 r. Podobnie jak wtedy, dziś postrzegam to jako ogromny krok naprzód, albowiem od przeszło dwudziestu lat Sejm Rzeczypospolitej nie analizował tej gałęzi z taką uwagą.

Zatem realizując zobowiązanie, jakie podjąłem podczas debaty o stanie gospodarki morskiej, w drugiej połowie 2004 r., dzięki dofinansowaniu uzyskanemu z Komitetu Badań Naukowych, rozpoczęły się prace nad „Strategią rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015”, materiałem, który byłby dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej miarodajną bazą dla kształtowania kierunków polityki morskiej państwa. Dokument już powstał. 14 marca będzie omawiany przez kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury i skierowany do uzgodnień międzyresortowych, później zostanie przedstawiony Radzie Ministrów.

W związku z wagą i znaczeniem gospodarki morskiej dla całej gospodarki narodowej niezbędne jest opracowanie strategii jej rozwoju rozłożonej na wiele lat, co pozwoliłoby skutecznie zadbać o interesy narodowe w poszczególnych jej dziedzinach. Przyjęto zatem, że założenia będą zawierały diagnozę, kierunki rozwoju oraz strategię działania dla każdego z działów gospodarki morskiej.

Biorąc pod uwagę specyfikę opracowania, Ministerstwo Infrastruktury powierzyło wykonanie pracy Akademii Morskiej w Szczecinie oraz Akademii Morskiej w Gdyni, jako jednostkom z odpowiednim zapleczem naukowo-badawczym w dziedzinach, które znalazły się w opracowaniu. Przez pół roku zespół ekspertów pracował nad zawartością opracowania. W tym czasie odbyło się wiele paneli dyskusyjnych, których wnioski znalazły swój wyraz w ostatecznej wersji opracowania i które posłużyły do formułowania zapisów w „Strategii rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015”.

Chciałbym wyrazić swoje podziękowanie, a także uznanie wielu osobom obecnym na tej sali za wysiłek, jaki włożyły w opracowanie tak ważnego materiału. Dokument pod nazwą: „Strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015” prezentuje zagadnienia gospodarki morskiej w następującym układzie – żegluga morska, porty morskie, żegluga śródlądowa, przemysł okrętowy i wyposażenia okrętowego, morski przemysł wydobywczy, rybołówstwo morskie, szkolnictwo morskie i działalność naukowo-badawcza, administracja morska i śródlądowa, turystyka morska i usługi morskie.

Mając na uwadze postanowienia ustawy o działach administracji rządowej kluczowymi dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej są żegluga i porty morskie oraz zadania realizowane przez administrację morską i śródlądową.

Mówiąc o żegludze morskiej należy potwierdzić, że podstawowym celem strategicznym w zakresie jej rozwoju jest poprawa konkurencyjności polskiej floty transportowej w warunkach poszerzonej Unii Europejskiej. W tym celu niezbędne jest stworzenie warunków odnowy i rozbudowy tonażu oraz stworzenie armatorom warunków działania porównywalnych z obowiązującymi w Unii Europejskiej.

Zgodnie z polityką Unii Europejskiej konieczny jest rozwój żeglugi bliższego zasięgu, w tym żeglugi promowej i serwisów dowozowych nie rezygnując oczywiście z trampingu oceanicznego. Jednocześnie niezbędne jest dążenie do utrzymania poziomu zatrudnienia polskich marynarzy, zwłaszcza kadry oficerskiej kształconej w polskich uczelniach morskich.

Aby osiągnąć powyższe cele, niezbędne jest podjęcie szeregu działań o charakterze organizacyjno-prawnym, takich jak: wdrożenie ustawy o podatku tonażowym – chciałbym nadmienić, że projekt tej ustawy został już przez Ministerstwo Infrastruktury skierowany do uzgodnień międzyresortowych, stworzenie systemu finansowania zakupów statków przez armatorów krajowych w polskich stoczniach, wdrożenie zasad pomocy publicznej dla armatorów dopuszczalnych przez Unię Europejską, wdrożenie nowoczesnych regulacji dotyczących zatrudniania i warunków pracy na statkach.

W odniesieniu do portów morskich celem strategicznym warunkującym rozwój jest włączenie ich do infrastruktury transportowej kraju, która stanowi część transeuropejskiej sieci transportowej. W tym celu niezbędne jest stworzenie łańcuchów lądowo-morskich w układzie północ-południe, opierając się na budowie autostrad A1 i A3, oraz przy wykorzystaniu autostrad morskich. Jednocześnie niezbędne jest dostosowanie infrastruktury portowej do zmiany struktury przeładunków poprzez budowę nowoczes-

nych terminali przeładunkowych, w tym kontenerowych, promowych oraz tworzenie centrów logistycznych.

Należy przy tym zaznaczyć, że w sferze zainteresowań rządu znajdują się wyłącznie porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Małe porty i przystanie morskie powinny znaleźć swoje miejsce w strategiach rozwoju regionów nadmorskich.

Dla osiągnięcia powyższych celów należy podjąć szereg działań o charakterze organizacyjno-prawnym, takich jak:

- wdrożenie nowej ustawy o portach i przystaniach morskich oraz sukcesywne porządkowanie stosunków własnościowych w portach morskich;
- stworzenie warunków finansowania infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu od strony morza oraz od strony lądu ze środków Unii Europejskiej;
- zagwarantowanie w budżecie państwa niezbędnych środków na pokrycie wkładu krajowego na finansowanie infrastruktury dostępu do portów od strony morza i od strony lądu;
- ustalenie sposobu gromadzenia środków na wykup gruntów portowych.

Jednym z zadań ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej jest administrowanie na polskich obszarach morskich. Dlatego też celem strategicznym w zakresie administracji morskiej i śródlądowej musi być doprowadzenie do stanu, aby była to administracja sprawna, zapewniająca jak najdalej idące bezpieczeństwo żeglugi oraz ochronę środowiska morskiego.

Powinna to być administracja zdolna do skutecznego i efektywnego przejmowania i stosowania dorobku prawnego Unii Europejskiej oraz innych norm prawa międzynarodowego. Musi to być wreszcie administracja zdolna do podejmowania jednolitych, skoordynowanych, przewidywalnych i wiarygodnych działań.

Dla osiągnięcia powyższego celu należy:

- przede wszystkim zintensyfikować działania na rzecz zapewnienia standardów bezpieczeństwa zgodnie z przyjętymi zobowiązaniami międzynarodowymi;
- rozbudować nowoczesne radarowe systemy kontroli i zarządzania ruchem statków (VTMS);
- zbudować strukturę automatycznego systemu identyfikacji statków (AIS);
- stworzyć system ostrzegania o zagrożeniach dla bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego, w tym związanego z ruchem statków przewożących materiały niebezpieczne i wyeliminować ruch zbiornikowców o pojedynczych kadłubach;

- określić w polskich obszarach morskich miejsca schronienia statków znajdujących się w niebezpieczeństwie z ustaleniem organizacji i procedur zapewniających bezzwłoczne znalezienie miejsca schronienia;
- opracować plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich;
- zbudować na śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej infrastrukturę zharmonizowanego systemu informacyjnego żeglugi śródlądowej (River Traffic Information Service).

Ponadto dla osiągnięcia celu strategicznego konieczne jest skonsolidowanie organów administracji morskiej i organów administracji żeglugi śródlądowej poprzez zmianę ich ustroju eliminującego rozproszenie decyzyjne.

Oczekuje się, że realizacja „Strategii rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015” doprowadzi do nadania właściwej rangi gospodarce morskiej Polski i wykorzysta jej możliwości dla dobra całej gospodarki narodowej. Nadmorskie położenie naszego kraju powinno być stale spostrzegane jako atut rozwoju gospodarki narodowej dla dobra całego społeczeństwa. Produkty i usługi oferowane przez polską gospodarkę morską mają wysokie uznanie na świecie. Dostęp do morza jest szansą rozwoju każdego państwa. Warunkiem tego jest możliwie pełne wykorzystanie zarówno zasobów własnych (publicznych czy prywatnych), jak i środków Unii Europejskiej oraz nadzorowanie realizacji celów strategicznych i wynikających z nich działań.

Pragnę jednocześnie nadmienić, że „Strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015” ma ogromną wagę w kontekście rozpoczętych już prac nad kolejnym okresem programowania w zakresie wykorzystania środków Unii Europejskiej. Będzie bowiem stanowiła podstawę do występowania przez podmioty gospodarki morskiej o dofinansowanie własnych projektów. W Ministerstwie Infrastruktury już rozpoczęły się prace nad formułowaniem Sektorowego Programu Operacyjnego na lata 2007–2013, w którym działy gospodarki morskiej, takie jak: transport morski, porty morskie oraz żegluga śródlądowa znajdą z pewnością należyte miejsce. Przewiduje się, że na te sektory przypadnie łącznie 7,5% całości przyznanego na transport wsparcia wspólnotowego. Nie są to, zatem małe pieniądze, a ich poprawne wydatkowanie z pewnością przyczyni się do dalszego rozwoju tego sektora gospodarki narodowej.

Kolejnym etapem prac będzie przygotowanie polityki morskiej państwa, która uwzględni najważniejsze dla gospodarki morskiej działania, a mianowicie:

- 1) Promowanie dostępu Polski do morza, jako szansy rozwoju dla gospodarki narodowej.
- 2) Zrównanie warunków działania podmiotów gospodarki morskiej.
- 3) Realizację inwestycji infrastrukturalnych.
- 4) Wypełnianie funkcji państwa nadbrzeżnego.
- 5) Rozwój zasobów ludzkich w sferze gospodarki morskiej.

Kończąc pragnę państwa poinformować, że dokument pod nazwą: „Strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej do roku 2015” zostanie w najbliższej przyszłości przedłożony kierownictwu resortu do zatwierdzenia. Celem dalszych działań będzie przyjęcie go przez Radę Ministrów.

Myślę, że szczególne podziękowania i wyrazy uznania należą się organizatorom dzisiejszej konferencji, dzięki którym mogliśmy się tutaj spotkać. A jest to spotkanie tym bardziej ważne, że dotyczy spraw, które nam wszystkim nie są obojętne.

Bariery i strategia rozwoju przemysłu stoczniowego w Polsce

O przemyśle stoczniowym, jego problemach i perspektywach rozwoju wielokrotnie w różnych gremiach praktycznie na bieżąco informowałem i informuję. Debata trwała w rządzie, nie tak dawno zakończyła się w Sejmie. Przemysł stoczniowy przechodzi swój trudny czas, a wyzwania, przed którymi stoi, wcale mu nie ułatwiają rozwiązania problemów.

Polski przemysł stoczniowy ma znaczenie strategiczne dla całej krajowej gospodarki. Fakt ten nie ulega wątpliwości dla zajmujących się gospodarką, nie ulega też wątpliwości dla rządu, który stwierdził to w swoich dokumentach. Ta świadomość nie jest wbrew pozorom świadomością powszechną. Często problemy gospodarki morskiej, w tym również sektora stoczniowego, są sprowadzane do problemów o charakterze regionalnym. Dlatego też przy każdej okazji powtarzać musimy wszyscy, zorientowani, związani z gospodarką morską, iż przemysł ten koncentruje się na montowaniu tego, co jest produkowane w głębi kraju, w wielu zakładach kooperujących, a zatem to nie tylko problem polskiego wybrzeża i dwóch województw, to problem znacznego segmentu polskiej gospodarki.

Przemysł stoczniowy posiada znaczący udział w polskim eksporcie. Ponad 90% produkcji ogółem z tego sektora przeznaczane jest na eksport. Budowa i remonty statków dają zatrudnienie nie tylko w regionach nadmorskich. Tam, bezpośrednio w stoczniach produkcyjnych i remontowych pracuje blisko dwadzieścia pięć tysięcy osób. Około ośmiuset polskich przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych jest związanych umowami kooperacyjnymi z polskimi stoczniami. Szacuje się, że około stu tysięcy miejsc pracy w kraju to miejsca związane z sektorem stoczniowym.

Duży wpływ na sytuację tego sektora w sposób szczególny ma stan gospodarki światowej i wszystko to, co dzieje się na międzynarodowych rynkach. Sektor ten w sposób szczególny, od zarania swoich dziejów, wystawiony jest na twardą międzynarodową konkurencję.

To, co dzieje się wobec tego sektora w sferze zapotrzebowania na przewozy morskie oraz sytuacja na światowych rynkach statków i zaopatrzenia, a także polityka rządów poszczególnych państw posiadających stocznie, wreszcie to, co dzieje się na rynkach stali, rynkach walutowych, decyduje również o kondycji polskich stoczni.

W latach 1999–2001 udział produkcji polskich stoczni wśród światowych producentów wynosił 3%, plasując je na piątym miejscu. Od 2002 r. znajdujemy się w stanie trudnego wciąż przewyżnianego przez polskie stocznie kryzysu. Kryzys w roku 2002 spowodował, iż Polska zmniejszając swój udział do poziomu 1,6% w 2003 r. spadła na ósme miejsce w rankingu światowej produkcji statków.

Naprawdę nie o ranking chodzi, nie o miejsce w światowej czołówce. Chodzi o stabilizowanie sytuacji, o budowanie takiej struktury tego sektora, aby była ona zdolna do przetrwania sytuacji dekonstrukcji oraz kontynuowania działalności konkurencyjnej nie tylko w sferze jakości, technologii, projektów, ale również w sferze ekonomii. Tutaj w szczególny sposób decyduje i będzie decydować rachunek ekonomiczny.

Na kryzys 2002 r. negatywny wpływ miał upadek Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. w roku 2002, a później w 2003 r. załamanie się produkcji w Stoczni Gdynia.

Można by wiele godzin mówić o historii, o zastanym stanie, o tym, co tkwiło wewnątrz, w grupach, które, wydawało się wcześniej, skazane były raczej na sukcesy, a nie porażki. Ta część historyczna to nieustające niestety wyzwania dla przyszłości, to wciąż nierozwiązane do końca problemy zaszłości, przekładające się na stan zobowiązań i na wiążące umowy prawne szczególnie w przypadku stoczni, grupy Stoczni Gdynia. Do podstawowych przyczyn tej sytuacji trzeba zaliczyć zarówno czynniki zewnętrzne, brak przejrzystości w światowej polityce cenowej na statki, nadpodaż światowych zdolności produkcyjnych, z którą wciąż mamy do czynienia, jak również niekorzystny kurs złotego do dolara, konieczność realizacji kontraktów zawieranych w okresie niskich cen na statki, wewnętrzne trudności w budowie statków prototypowych, brak znaczącego wzrostu wydajności pracy, błędy organizacyjne, ale także nietrafione inwestycje czy nieudane próby dywersyfikowania działalności opartej na kapitale zewnętrznym pozyskanym na ten cel, ale na środkach wypracowywanych z działalności produkcyjnej.

Wiele przyczyn złożyło się na stan, który w roku 2002 i 2003 groził dramatycznym kryzysem. Obecnie, po okresie załamania, sytuacja stoczni przedstawia się znacznie korzystniej, chociaż problemy nie są do końca rozwiązane. Wiele z nich wciąż jest przed nami i wspólnie z sektorem staramy się szukać rozwiązań.

Na koniec 2003 r. polskie stocznie dysponowały już zamówieniami na siedemdziesiąt pięć statków o łącznej pojemności ponad 1,6 miliona CGT i wartości ponad 2,6 miliarda dolarów. Stanowiło to wzrost w porównaniu do stanu z grudnia 2002 r. o 40%. Stan zamówień na statki na koniec 2004 r. osiągnął tonaż 2,1 miliona CGT o wartości ponad 3,6 miliarda dolarów i jest to najwyższy poziom zamówień w ciągu ostatnich pięciu lat.

Polska, pod koniec ubiegłego roku, zajęła w Europie drugie miejsce za Niemcami pod względem wartości zakontraktowanych statków. Posiadała 2,3% światowego portfela zamówień, co daje jej ponownie piąte miejsce na świecie, ale to znowu tylko ranking na podstawie portfela zamówień i wartości kontraktów. Aby spokojnie patrzeć w przyszłość, trzeba mieć rentowne kontrakty i taką sytuację, w której posiadany kapitał, posiadane środki, stan zobowiązań, pozwalają na przejście trudnego okresu dekoniunktury, na stabilizację i sprostanie wymogom konkurencji również w momencie, kiedy rola państwa jako tego, które udziela pomocy publicznej, musi być ograniczona.

Rząd polski, w celu zapobieżenia upadkowi całego sektora stoczniowego, od 2002 r. podejmuje działania ratujące ten przemysł. Od lipca 2002 r. działa przy ministrze gospodarki zespół do spraw przemysłu stoczniowego, który zajmuje się monitorowaniem sytuacji sektora, współdziałając z zaangażowanymi w restrukturyzację tego sektora instytucjami. W organizowanych cyklicznie spotkaniach, a jest to chyba najczęściej zbierający się i najbardziej intensywnie pracujący zespół międzyresortowy, będący zespołem doradczym ministra właściwego do spraw gospodarki, w którego pracach uczestniczy również pan minister Górski oraz przedstawiciele ministerstw finansów, skarbu państwa, infrastruktury, Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych, ARP, a ostatnio również Banku Gospodarstwa Krajowego, a także zarządów spółek przemysłu stoczniowego, Stoczni Szczecińskiej Nowa, Grupy Stoczni Gdynia, Zakłady Cegielskiego, opracowano cały szereg rozwiązań zarówno doraźnych, jak i projektów dokumentów, które stały się przedmiotem obrad Rady Ministrów. Na spotkaniach tych omawiana jest zarówno bieżąca sytuacja w stoczniach i występujące problemy, przyspieszane są podejmowane decyzje, jak również opracowywane są dokumenty

długofalowe, czy rozwiązania długofalowe, które wciąż jeszcze wdrażamy bądź wdrożenie ich jest przed nami.

Doceniając wagę sektora stoczniowego dla polskiej gospodarki, skalę zatrudnienia i konkurencyjność wyrobów finalnych, państwo angażuje się w pomoc temu sektorowi. Ministerstwo Gospodarki opracowało dokument „Sytuacja w polskim przemyśle stoczniowym, proponowane kierunki działań i mechanizmy wspierania tego sektora”, który został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 lipca 2002 r. Dokument ten był przedstawiany w debacie parlamentarnej. Uznano w nim za konieczne podjęcie pilnych działań doraźnych dla wznowienia działalności stoczni w Szczecinie oraz udrożnienia systemu finansowego budowy statków w Stoczni Gdynia. Określa on zarówno najpilniejsze działania, jak i mechanizmy wsparcia sektora w średnim i długim horyzoncie czasowym. W krótkim i średnim horyzoncie czasowym założono wsparcie sektora stoczniowego poprzez udzielanie poręczeń skarbu państwa na kredyty i gwarancje ubezpieczeniowe na zaliczki armatorskie. Ten instrument, podobnie jak ubezpieczenia na zaliczki armatorskie, stosowany przez korporacje ubezpieczeń kredytowych, wprowadzony został po raz pierwszy na początku 2002 r. Realizując postanowienia zawarte w wyżej wymienionym dokumencie rząd, w ramach działań wspierających, udzielił stoczniom w latach 2002–2004, w formie poręczeń i gwarancji skarbu państwa, kredytów zaciągniętych przez nie na finansowanie budowy statków, na łączną kwotę 1,9 miliarda zł oraz gwarancji Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych na łączną kwotę ponad 720 milionów dolarów.

Powszechnie, niestety, myli się w naszym mediach kwestie udzielanych gwarancji z kwestią udzielanej pomocy publicznej w formie dokapitalizowania czy zasilenia finansowego. Wielokrotnie tłumaczyłem, że stocznie nie dostały miliardów złotych w gotówce.

System udzielania gwarancji przez skarb państwa i system gwarancyjny Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych funkcjonuje w Polsce na podstawie znacznie wcześniej przyjętych regulacji. Ministerstwo uruchomiło nowy instrument w postaci gwarancji na zaliczki armatorskie udzielane przez KUKE. Polska, jako nowy członek Unii Europejskiej, nie ma doświadczeń w zakresie pomocy publicznej i stosowania mechanizmów wsparcia, a także oceny, kiedy wsparcie stoczni kwalifikowane jest jako pomoc publiczna, a kiedy nie. Warto korzystać z doświadczeń krajów bardziej w tym zakresie doświadczonych. Komisja Europejska zaskakuje nas swoimi ocenami, jak w przypadku chociażby kontraktów długoterminowych z elektroenergetyki. W tym konkretnym przypadku okazało się, że

Niemcy skonstruowali program gwarancyjny, który przez Komisję Europejską uznany został za program nie oparty na pomocy publicznej. Problem tkwi w tym, że bogate landy niemieckie mają swoje banki landowe i system można zbudować na podstawie innych bogatszych instrumentów, które funkcjonują w państwie niemieckim od wielu lat i pokoleń. My jesteśmy na początku tej drogi. Moja ostatnia wizyta w Berlinie i rozmowy z niemieckim sekretarzem stanu ministrem Adamowiczem przyniosła w efekcie ustalenia o naszej ścisłej współpracy i szukaniu mechanizmu gwarancyjnego, który przez Unię Europejską mógłby być uznany za mechanizm nie oparty na zasadach pomocy publicznej.

Dzisiaj, w sytuacji, kiedy każde zaangażowanie państwa jest monitorowane, oceniane i wymaga notyfikacji przez Komisję Europejską, poszukujemy najskuteczniejszych mechanizmów wspierania sektora stoczniowego.

Wtedy poza udzielanymi poręczeniami i gwarancjami skarbu państwa oraz gwarancjami ubezpieczeniowymi KUKK istotnym elementem pomocy dla stoczni stało się wsparcie udzielone przez Agencję Rozwoju Przemysłu w formie zarówno dokapitalizowania, jak i udzielanych pożyczek. Na ten cel Agencja Rozwoju Przemysłu została dokapitalizowana na podstawie decyzji Rady Ministrów.

Zgodnie z zasadami stosowanymi w krajach Unii Europejskiej udzielenie pomocy publicznej na restrukturyzację uzależnione jest od opracowania i realizacji programu restrukturyzacji i może być udzielone tylko raz na dziesięć lat. W efekcie powinno przynieść zdolność podmiotu do konkurencyjności na otwartym rynku światowym.

Obecnie są prowadzone uzgodnienia z Komisją Europejską w sprawie udzielonej pomocy publicznej w ramach programów restrukturyzacji trzech polskich stoczni: Stoczni Szczecińskiej Nowa, Stoczni Gdynia i Stoczni Gdańskiej. Programem restrukturyzacji należy objąć również zakłady Cegielskiego, których kondycja nie jest dobra.

Pomimo podejmowania przez same stocznie szeregu działań oszczędnościowych, między innymi przeprowadzenia trzech tur renegotjacji cenowych z armatorami, sytuacja ekonomiczno-finansowa stoczni jest nadal niezmiernie trudna, głównie z powodu drastycznego – o blisko 300% – wzrostu w 2004 roku cen na wyroby hutnicze w niektórych asortymentach i bardzo niskiego kursu dolara do złotówki. Oddziałuje to wybitnie negatywnie na całą efektywność procesu restrukturyzacji.

Kontynuując działania na rzecz poprawy funkcjonowania polskich stoczni w kwietniu 2004 r. Rada Ministrów przyjęła opracowany przez mię-

dzyresortowy zespół, a później przez Ministerstwo Gospodarki i Pracy, dokument pod nazwą „Informacja o podejmowanych działaniach sanacyjnych dla stoczni wraz z programem działań konsolidacji tego sektora”. Uznano w nim, iż jednym z kierunków działań koniecznych na rzecz stworzenia grupy, która mogłaby sprostać wymogom konkurencji, jest konsolidacja sektora i stworzenie grupy kapitałowej o wspólnej strategii działania w zakresie rozwoju rynku, produkcji oraz organizacji finansowania działalności gospodarczej. Stworzenie grupy korporacji polskie stocznie staje się w tym miesiącu faktem.

Powstanie takiej grupy stwarza możliwości integracji działalności marketingowej, projektowej i zaopatrzeniowej oraz badawczo-rozwojowej. Stwarza nowe możliwości w zakresie uruchomienia mechanizmów chociażby finansowania budowy statków. Celem przedsięwzięcia jest stworzenie silnego kapitałowo organizmu gospodarczego, wiarygodnego wobec instytucji finansowych i armatorów, zdolnego do bardziej elastycznego reagowania na wahania koniunkturalne w sektorze stoczniowym.

Potrzebę konsolidacji doskonale rozumieli poprzedni prywatni właściciele i prezesi zarówno Stoczni Gdynia, jak i Stoczni Szczecińskiej. Aktualnie skarb państwa ma niepowtarzalną okazję, wymuszoną okolicznościami, a nie celową polityką renacjonalizacji, by dokonać procesu niezbędnej konsolidacji.

W maju 2004 r. powołano Korporację Polskie Stocznie, jako spółkę celową. Do niej wnoszone są dzisiaj udziały Agencji Rozwoju Przemysłu i skarbu państwa, akcje Stoczni Szczecińskiej Nowa oraz Stoczni Gdynia, sukcesywnie wnoszone będą udziały i akcje spółek wyposażenia okrętowego. Równoległe podejmowane są starania o pozyskanie inwestora strategicznego dla korporacji. Bez inwestora strategicznego, bez zasilenia kapitałowego korporacja Polskie Stocznie sama w sobie byłaby rzeczywistym złożeniem, zsumowaniem problemów, a nie instrumentem trwale rozwiązującym problemy sektora stoczniowego. Prowadzone są intensywne rozmowy z europejskimi partnerami.

Polska, jako nowy członek Unii Europejskiej, może korzystać z instrumentów przewidzianych dla wspierania unijnego przemysłu stoczniowego. Niestety przez wiele lat nie były wdrożone te instrumenty, z których korzystały przemysły stoczniowe krajów członkowskich Unii Europejskiej w obliczu światowej konkurencji. Udało się to dopiero w 2004 roku. W budżecie na rok 2005 po raz pierwszy zagwarantowano środki na dopłaty do nierentownych umów na budowę statków. Ta nierentowność nie powinna wynikać, zgodnie z regulacjami UE, z własnej niedoskonałości, z własnych

błędów, z niekorzystnych relacji kursowych, lecz z faktu nieuczciwej konkurencji na rynku światowym prowadzonej przez stocznie koreańskie. Zatem aby stocznie mogły sięgnąć po środki z dopłat, musieliśmy przygotować specjalny projekt ustawy, a stocznie będą musiały udowodnić, w bardzo szczegółowo prowadzonym przez Komisję Europejską procesie raportowania, iż nierentowność umów już po zdaniu statków i po rozliczeniu ich budowy wynika z presji konkurencyjnej na świecie, a nie z własnych problemów.

W Ministerstwie Gospodarki opracowano program pomocowy dla polskich stoczni umożliwiający im korzystanie z dopłat bezpośrednich do kontraktów na cztery typy statków. Wsparcie to wymagało zagwarantowania w budżecie państwa w latach 2005–2007 środków przeznaczonych na ten cel. W projekcie ustawy zaproponowaliśmy wprowadzenie tymczasowego mechanizmu ochronnego dla polskich stoczni na zasadach analogicznych do rozporządzenia Rady Wspólnot nr 1177/02, zgodnie z którym dozwolona jest dopłata do 6% wartości kontraktu zawartego do 31 marca 2005 r. Czas na wejście w życie ustawy jest niezmiernie krótki. Musi ona wejść w życie przed dniem 31 marca 2005 r., aby, w przypadku jeśli Komisja Europejska nie przedłuży obowiązywania tymczasowego mechanizmu ochronnego, nasza regulacja pozwoliła nam na objęcie tymi dopłatami wszystkich zakontraktowanych do tej pory statków.

Regulacja obejmuje 4 typy statków budowanych przez polskie stocznie, mianowicie: kontenerowce, chemikaliowce, produktowce i gazowce. Organem udzielającym dopłat będzie minister gospodarki i pracy. Dopłaty w poszczególnych latach udzielane będą w miarę możliwości budżetowych za pośrednictwem Banku Gospodarstwa Krajowego.

Spółki realizują kontrakty zawarte przy innych niż aktualne założeniach rynkowych, dotyczących między innymi cen stali, kursów itp. Pozyskanie dodatkowego finansowania w formie dopłat w naszej ocenie zminimalizuje potencjalne straty, ale nie rozwiąże do końca wszystkich problemów. Projekt tej ustawy uzyskał akceptację Rady Ministrów w dniu 25 stycznia 2005 r. i został skierowany do prac parlamentarnych. Sejm na swoim posiedzeniu 3 marca przyjął tę ustawę i skierował ją do Senatu.

Przy okazji chciałbym zwrócić się również do pań i panów senatorów związanych z gospodarką morską o poparcie tego projektu w Senacie, aby na jednym posiedzeniu mógł on zostać przyjęty i skierowany do podpisu prezydenta. Ustawa weszłaby w życie jeszcze przed końcem marca. Nie wiemy, czy rozporządzenie Wspólnot zostanie przedłużone. Jeżeli nie, są przesłanki przemawiające również i za takim rozwiązaniem, a ustawa nie weszłaby do tego dnia w życie, mechanizm opłat nie

objąłby statków zakontraktowanych przed dniem 31 marca 2005 r. Zatem proszę panie i panów senatorów o zrozumienie sytuacji i wsparcie polskich stoczni.

Dla uzyskania rentownej produkcji niezbędne jest z jednej strony wprowadzenie mechanizmu ochronnego, a z drugiej – zwiększenie wydajności i efektywności potencjału produkcyjnego polskich stoczni, między innymi poprzez wprowadzenie obszarów outsorsingu w procesie budowy statków i głęboką zmianę procesów technologicznych.

Konieczne jest stałe modelowanie mechanizmów finansowania produkcji stoczniowej ze szczególnym uwzględnieniem instrumentów nie stanowiących pomocy publicznej. Trwają prace nad zastosowaniem przygotowanych modeli finansowania, które będą uwzględniały kondycję finansową poszczególnych stoczni. W długim horyzoncie czasowym działania stoczni powinny być skoncentrowane na wzroście innowacyjności produktu oraz realizacji procesów inwestycyjnych dla odnowy majątku stoczni i zmian w metodach wytwarzania. Stocznie potrzebują kapitału. Można go pozyskać poprzez poszukiwanie inwestora strategicznego. Na poziomie korporacji polskich stoczni powinno być to znacznie łatwiejsze. Mamy w tym zakresie pierwsze pozytywne doświadczenia, jak również w zakresie wspierania procesów innowacyjności i modernizacji w stoczniach. Możliwa jest również pomoc publiczna.

Projekt pomocy publicznej w zakresie wspierania procesów podnoszenia innowacyjności, a więc podnoszenia konkurencyjności stoczni niemieckich został opracowany przez rząd niemiecki i w 2005 r. złożony do notyfikacji w Komisji Europejskiej.

Szansy i zagrożenia polskich stoczni budujących statki w części wynikają z szans i zagrożeń całego sektora okrętowego w Europie, a w części z sytuacji wewnętrznej. Głównym zagrożeniem zewnętrznym jest agresywny rozwój tego sektora w Korei i Chinach, jest on szczególnie groźny dla całej Europy. Będąc już dzisiaj pełnoprawnym członkiem Unii Europejskiej staramy się zintensyfikować na poziomie rządów dialog dotyczący polityki Unii Europejskiej wobec sektora stoczniowego.

Moje ostatnie rozmowy w Berlinie, Rzymie, w najbliższym czasie w Oslo pozwolą w perspektywie na znacznie bardziej aktywną politykę Komisji Europejskiej. Zwiększy się także aktywność przedstawicieli sektora, polskich menedżerów, prezesów zarządów i przedstawicieli związków zawodowych w unijnych forach na zasadzie pełnoprawnych członków. Pozwoli to na znacznie intensywniejsze działania w kształtowaniu, określaniu polityki unijnej wobec sektora stoczniowego.

Sektor okrętowy w Polsce ma wszelkie cechy stania się sektorem strategicznym w rozumieniu tego pojęcia nadawanym mu przez Unię Europejską. Istotna jest zatem aktywna rola państwa wobec sektora stoczniowego i daleko idące działania restrukturyzacyjne oraz modernizacyjne poszczególnych stocznii, służące osiągnięciu głównego celu polskiego przemysłu okrętowego, mianowicie zapewnieniu rentownej produkcji statków. Rozwój przedsiębiorstw produkujących wyposażenie okrętowe musi być wzmocniony pozyskiwaniem kapitałowych partnerów z tego sektora. Trudno, bez ukształtowania korporacji polskich stocznii, wyobrazić sobie trwałe rozwiązanie problemów wynikających z zapóźnień technologicznych, z warunków zewnętrznych, ale także z błędów popełnionych wewnątrz w zarządzaniu tymi przedsiębiorstwami.

Dariusz Marzec

Nadzór właścicielski Ministerstwa Infrastruktury nad polską gospodarką morską

Do podmiotów sektora gospodarki morskiej, wobec których minister skarbu państwa wykonuje funkcje właścicielskie, należą, między innymi, w zakresie transportu morskiego – Polskie Linie Oceaniczne, transportu żeglugowego – Polska Żegluga Bałtycka oraz Przedsiębiorstwo Państwowe Polska Żegluga Morska w Szczecinie, w zakresie rybołówstwa i przetwórstwa – Przedsiębiorstwo Przetwórstwa, Połowów i Handlu „DALMOR”, w zakresie portów morskich – Port Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Świnoujście oraz inne podmioty z tego sektora – Polski Rejestr Statków, Ratownictwo Okrętowe, Centrum Techniki Okrętowej. Bezpośrednio i pośrednio skarbu państwa posiada również udziały w polskich stocznicach.

System nadzoru nad podmiotami armatorskimi, stoczniovymi i zarządzającymi portami odbywa się przede wszystkim na podstawie przepisów Kodeksu spółek handlowych oraz ustawy o przedsiębiorstwach państwowych, ustawy o portach i przystaniach morskich oraz ustawy o Polskim Rejestrze Statków.

Jeżeli chodzi o Polskie Linie Oceaniczne, w 1993 r. był ustanowiony zarząd komisaryczny ze względu na trudną sytuację ekonomiczną. W 1999 r. w czerwcu została przeprowadzona komercjalizacja tej spółki. Powstały Polskie Linie Oceaniczne S.A. W 1999 r. Agencja Rozwoju Przemysłu dokonała dokapitalizowania tej spółki o kwotę 7 milionów zł. W 2000 r. doszło do ponownego zasilenia i podniesienia kapitału o kwotę 13 milionów zł już przez Konsorcjum Inwestycyjne, które w tej spółce funkcjonowało. Jest to Stocznia Gdynia, Warta, Agencja Rozwoju Przemysłu, Kredyt Bank. W wyniku dalszych przekształceń własnościowych w 2002 r. została spłacona część zobowiązań finansowych i podwyższono kapitał. W miejsce Agencji

Dariusz Marzec – podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa.

Rozwoju Przemysłu weszła spółka Pol Levant. Obecna struktura akcjonariatu PLO S.A. jest następująca: Pol Levant 38%, Stocznia Gdynia 24%, Skarb Państwa 24% i TUR WARTA około 12%. Spółka na koniec czwartego kwartału 2004 r. osiągnęła dodatni wynik finansowy w wysokości ponad miliona złotych, natomiast kapitał własny pozostaje niestety cały czas ujemny i wynosi minus 18 milionów zł. Do czasu zdecydowanego poprawienia sytuacji finansowej spółki nie przewidujemy prywatyzacji akcji znajdujących się w posiadaniu Skarbu Państwa.

Jeżeli chodzi o Polską Żeglugę Bałtycką, została ona przekształcona w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa w roku 1992, jako pierwsze z państwowych przedsiębiorstw żeglugi morskiej. Pierwsza próba prywatyzacji tej spółki odbyła się w roku 1997. W 2000 r. minister skarbu podjął decyzję o kontynuacji procesu prywatyzacji dopiero po przeprowadzeniu restrukturyzacji tej spółki. Restrukturyzacja stała się koniecznością z punktu widzenia jej przyszłości i możliwości dalszego rozwoju. Na przełomie roku 2000/2001 spółka stanęła na skraju bankructwa. Zadłużenie sięgnęło 280 milionów zł.

Wysokie obciążenia finansowe, narastające straty z lat ubiegłych oraz zobowiązania bieżące przerastające wpływy spowodowały, że zachwiana została płynność finansowa, a banki finansujące podjęły decyzję o postawieniu kredytów w stan wymagalności.

Najważniejszym elementem przeprowadzonej restrukturyzacji w PŻB było oddłużenie spółki. Ze środków pozyskanych ze sprzedaży Bazy Promów Morskich w Świnoujściu dokonano spłaty pożyczek, kredytów inwestycyjnych i obrotowych wypowiedzianych przez banki, w których zabezpieczenie stanowił majątek grupy PŻB. Dokonano spłaty zaległych zobowiązań wobec dostawców i uregulowano przeterminowane zobowiązania wobec załóg pływających.

Dokonana została również restrukturyzacja zatrudnienia. W następnej kolejności spółka dokonała sprzedaży nierentownego majątku. Przeprowadzone działania doprowadziły do odbudowania standardu usług oferowanych na promach, przez co spółka odzyskała możliwość kontynuowania podstawowej działalności operacyjnej. Redukcja zadłużenia, wypłata zaległych wynagrodzeń załóg pływających, odzyskanie płynności finansowej pozwoliło na dalsze funkcjonowanie tej spółki.

Obecnie zarząd spółki koncentruje się na dalszej restrukturyzacji kosztów funkcjonowania, na inwestycjach mających zapewnić kontynuację samodzielnego rozwoju. Alternatywą mogłoby być również wykorzystanie zewnętrznego kapitału na rozwój przedsiębiorstwa.

W Ministerstwie Skarbu kontynuowane są prace mające na celu prywatyzację tej spółki. Przed prywatyzacją powinna zostać rozwiązana kwestia możliwości dysponowania własnością nieruchomości portowych wchodzących w skład majątku spółki. Zgodnie z opinią Ministerstwa Infrastruktury w tych procesach prywatyzacyjnych należy uwzględnić potrzebę zachowania nieruchomości leżących w granicach portów morskich pod kontrolą Skarbu Państwa. Wskaźniki ekonomiczne potwierdzają stabilną sytuację finansową spółki. Na koniec czwartego kwartału 2004 r. odnotowała ona zysk netto w wysokości ponad 1,5 miliona zł.

Kolejnym przedsiębiorstwem w tym sektorze jest Przedsiębiorstwo Państwowe Polska Żegluga Morska. Jest to przedsiębiorstwo państwowe, jednocześnie matka struktury grupy kapitałowej umownie określanej jako Grupy PŻM. Struktura ta składa się z szeregu spółek zależnych i stowarzyszonych, mających siedziby zarówno w Polsce, jak i poza granicami.

PŻM, jako przedsiębiorstwo państwowe, działa na podstawie ustawy z września 1981 r. o przedsiębiorstwie państwowym. Zgodnie z informacjami, które uzyskaliśmy od Najwyższej Izby Kontroli, w przedsiębiorstwie dokonano sprzedaży jednego udziału spółki zależnej Żegluga Polskiej, gdzie znajduje się praktycznie cały majątek pływający. Pozbawiło to skarbu państwa kontroli nad tym majątkiem i wyłączyło tę spółkę zależną ze statusu państwowej osoby prawnej, wyłączyło to konieczność uzyskiwania zgody skarbu państwa na dysponowanie majątkiem. Transakcja ta została dokonana wbrew stanowisku ministra skarbu państwa. W związku z tym decyzją ministra skarbu z sierpnia 2004 r. został odwołany dyrektor tego przedsiębiorstwa. W chwili obecnej jesteśmy w trakcie przeprowadzania i finalizowania przygotowań do rozpoczęcia procedury konkursowej na wybór dyrektora tego przedsiębiorstwa. W moim głębokim przekonaniu cel działań skarbu państwa jest powinien być nakierowany na komercjalizację przedsiębiorstwa i odzyskanie możliwości właścicielskiego oddziaływania. Niestety rozwiązania ustawy o przedsiębiorstwie państwowym praktycznie pozbawiają właściciela jakichkolwiek możliwości oddziaływania na majątek. W przypadku PŻM jest to majątek o wielosetmilionowej wartości.

Niestety z punktu widzenia właściciela praktycznie kontroli nad tym majątkiem nie ma żadnej, celem działań Ministerstwa Skarbu Państwa jest odzyskanie kontroli nad tym majątkiem. Na dzień dzisiejszy w naszym przekonaniu jest duże zagrożenie utraty, całkowitej utraty kontroli skarbu państwa nad tym majątkiem.

Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwo połowowe Dalmor, które funkcjonuje od 1946 r., a jako jednoosobowa spółka Skarbu Państwa od roku 1992. Spół-

łka jest prywatyzowana w trybie zaproszenia do rokowań. Nabycie akcji tej spółki ma nastąpić w ilości nie mniejszej niż 10% kapitału, nie więcej niż 80%. Obecnie jesteśmy w trakcie dokonywania odbioru analiz prywatyzacyjnych dokonywanych dla tej spółki przez doradcę ministra.

Sytuację ekonomiczno-finansową zarządów portów morskich można określić jako niezagrażającą dalszemu funkcjonowaniu tych podmiotów. Niemniej warto zwrócić uwagę na niedobór środków finansowych, które zarządy portów powinny przeznaczać na budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej.

Spółki zarządzające portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki Skarbu Państwa nie są przeznaczone do prywatyzacji. Jednak z obowiązującej ustawy o portach i przystaniach morskich wynika konieczność zbycia przez zarządy portów morskich udziałów w działających na terenie portów spółkach eksploatacyjnych. Udziały te powinny być zbyte do końca 2005 r. Na bieżąco ministerstwo monitoruje proces zbywania udziałów w tych spółkach eksploatacyjnych przez poszczególne porty morskie, w tym realizację obowiązku ustawowego nałożonego na spółki zarządzające portami.

Minister Skarbu respektuje ograniczenia wynikające z ustawy z 26 października o polskim rejestrze statków. W chwili obecnej skierowano oferty zbycia udziałów do uprawnionych podmiotów. Prowadzone są prace nad prywatyzacją bezpośrednią wobec przedsiębiorstwa państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe z siedzibą w Gdyni.

Bariery i strategia rozwoju polskich portów morskich

Mianem gospodarki morskiej określa się te rodzaje działalności gospodarczej, które są związane z wykorzystaniem zasobów lub właściwości morza. Do głównych dziedzin gospodarki morskiej należy transport morski, przybrzeżny, porty morskie, budowa i remonty statków, przemysły portowe, rybactwo morskie i przetwórstwo ryb, turystyka morska i usługi uzdrowiskowe, eksploatacja dna morskiego, budownictwo hydrotechniczne, ochrona wybrzeża i środowiska morskiego, administracja morska, ratownictwo morskie, sądownictwo morskie, kształcenie i doskonalenie kadr dla gospodarki morskiej i administracji oraz zagospodarowanie i ochrona morskiej granicy państwa wraz z morzem terytorialnym i wyłączną strefą ekonomiczną.

Zgodnie z programem konferencji przedmiotem dyskusji są porty morskie, transport morski oraz stocznie remontowe i produkcyjne.

W 2001 r. po dokonaniu analizy strategicznej sektora został stworzony program rozwoju polskiej gospodarki morskiej, opracowany przez zespół problemowy Rady Krajowej Sojuszu Lewicy Demokratycznej. Pierwszy raz program ten był przedstawiony w Gdyni na konferencji „Pro Eko Mare”. Prynypia przyjętej strategii i instrumentów jej realizacji stały się integralną częścią programów wyborczych SLD i Unii Pracy.

W grudniu 2002 r. w Senacie RP odbyła się I Ogólnopolska Konferencja na temat „Bariery rozwoju gospodarki morskiej”. Uczestniczący w niej praktycy gospodarczy, naukowcy oraz przedstawiciele ministerstw odpo-

Prof. dr hab. Czesława Christowa – dyrektor Instytutu Zarządzania Transportem Akademii Morskiej w Szczecinie, senator RP.

wiedzialnych za stan gospodarki morskiej wymienili poglądy na temat stanu oraz zagrożeń rozwoju gospodarki morskiej. Już w 2002 r. było wiadomo, że program przyjęty przez Radę Krajową SLD, przez rząd nie jest realizowany, a praktyka gospodarcza w sektorze gospodarki morskiej wykazała więcej barier niż szans rozwoju.

Opinię tę potwierdziły także obrady Sejmu RP poświęcone gospodarce morskiej.

Termin II Ogólnopolskiej Konferencji „Bariery i strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej”, w której uczestniczymy, zbiegł się z terminem opublikowania przez Najwyższą Izbę Kontroli informacji o wynikach kontroli wykorzystania możliwości rozwojowych gospodarki morskiej. Wyniki kontroli NIK wskazują jednoznacznie, iż szanse te nie zostały wykorzystane. Wśród wskazanych wielu przyczyn tego stanu pominięto politykę kadrową oraz brak świadomości morskiej.

Program panelu „Porty morskie” określa generalny temat obrad, mianowicie „Bariery i strategia rozwoju polskich portów morskich”. Bariery są znane, zostały zidentyfikowane w wielu dokumentach i wypowiedziach. Ważniejszym tematem dyskusji może być polityka morska państwa i strategia rozwoju portów wraz z określeniem warunków i zasobów niezbędnych do jej realizacji.

Misję funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich można sformułować jako dążenie, aby polskie porty były liderem na rynku usług portowych i udostępnianiu nowoczesnej infrastruktury, umożliwiającej sprawną, bezpieczną i kompleksową obsługę pasażerów, ładunków i środków transportu oraz pełniły rolę regionalnych biegunów wzrostu gospodarczego. Jest to misja, którą realizuje obecnie Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Do celów strategicznych można zaliczyć zwiększenie międzynarodowej konkurencyjności portów morskich, zbudowanie nowoczesnych kompleksów portowych zwiększających konkurencyjność polskich portów w basenie Morza Bałtyckiego, także zapewnienie najwyższych standardów w zakresie bezpieczeństwa obsługi osób, ładunków, środków transportu i ochrony środowiska.

Następnym celem strategicznym jest doskonalenie systemu zarządzania terenami i infrastrukturą portową oraz pełnienie przez porty morskie regionalnych biegunów wzrostu gospodarczego, a także zwiększanie rangi portów jako złożonych, wielogłęziowych węzłów systemu transportowego państwa.

Każdy z celów strategicznych może zostać osiągnięty pod warunkiem realizacji określonych zadań. Prawidłowo sformułowana strategia rozwoju pol-

skich portów morskich i skuteczna jej realizacja pozwoli portom dostosować się do konkurencyjnych warunków otoczenia w długiej perspektywie.

Strategia rozwoju polskich portów morskich jest uzależniona od polityki transportowej i morskiej państwa. Polityka morska państwa jest zbiorem systemowych działań organów władzy państwowej, samorządów, podmiotów gospodarczych, instytucji publicznych oraz organizacji społecznych zmierzających do optymalnego wykorzystania morza i jego zasobów w procesie rozwoju społeczno-gospodarczego kraju.

Na politykę morską państwa składają się środki natury ekonomicznej, prawnej i administracyjnej, za pomocą których państwo wpływa na rolę i rozwój gospodarki morskiej.

Do kierunków działań w zakresie polityki morskiej państwa, warunkujących rozwój polskich portów, w szczególności portów w Szczecinie – Świnoujściu i Policach, można zaliczyć:

- 1) Wyodrębnienie w Narodowej Strategii Rozwoju Transportu na lata 2007–2013 autonomicznego rozdziału, części „Porty morskie” na wzór portów lotniczych. Najważniejszym argumentem za tym rozwiązaniem jest wysoka kapitałochłonność infrastruktury portowej oraz intermodalny charakter portów jako złożonych węzłów transportowych zintegrowanych z systemem transportowym Polski i Europy.
- 2) Umieszczenie w Narodowym Planie Rozwoju na lata 2007–2013 środkowoeuropejskiego korytarza transportowego Doliny Odry oraz podjęcie skutecznych działań przez ministra infrastruktury w celu włączenia go wraz z portami w Szczecinie, w Świnoujściu i w Policach do sieci pan-europejskich korytarzy transportowych.
- 3) Przyspieszenie budowy drogi S3 po śladzie autostrady A3, do granicy RP z Czechami.
- 4) Modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej polskie porty (układ północ – południe).
- 5) Przejęcie przez Ministerstwo Infrastruktury kontroli nad realizacją programu dla Odry 2006 w zakresie funkcji transportowej tego programu.
- 6) Zwiększenie dostępności transportowej polskich portów morskich – autostrada A1, S3, docelowo A3, program dla Odry 2006, utrzymanie toru wodnego Szczecin – Świnoujście i torów podejściowych do portów, budowie hydrotechniczne, system sterowania ruchem statków, modernizacja magistrali kolejowych, środkowoeuropejski korytarz transportowy Doliny Odry, inteligentne systemy transportowe. Są to elementy dostępności do portów, zarówno wybrzeża wschodniego, jak i zachodniego.

- 7) Stworzenie systemowych warunków finansowania inwestycji infrastrukturalnych – fundusze unijne, preferencyjne kredyty o wydłużonym okresie spłaty, udzielanie gwarancji państwowych sprzyjających obniżeniu oprocentowania kredytów bankowych.
- 8) Pobudzanie zainteresowania polskich banków inwestycjami portowymi.
- 9) Utrzymanie ulg inwestycyjnych stymulujących rozwój portów.
- 10) Uzyskanie zwolnienia od podatku od nieruchomości przez zarządy morskich portów.
- 11) Preferencyjne traktowanie przewozów kolejowych w relacjach portowych.
- 12) Uregulowanie stosunków własnościowych gruntów i akwenów w granicach administracyjnych portów, czyli wykupienie gruntów od wieczystych użytkowników lub wywłaszczenie na cele publiczne.

Z dotychczasowych dyskusji w gronie praktyków i naukowców wynika jednoznacznie, o czym dzisiaj mogliśmy się także przekonać, że funkcje nadzoru właścicielskiego nad terenami i infrastrukturą portową w pełnym zakresie pełnić powinien minister właściwy do spraw gospodarki morskiej lub transportu, który byłby odpowiedzialny za politykę i strategię rozwoju polskich portów morskich.

W obecnym stanie rozdzielenia funkcji nadzoru właścicielskiego nad terenami i infrastrukturą portową oraz funkcji kierowania strategią rozwoju portów odpowiedzialność za rozwój portu jest rozproszona i niejednoznaczna. *De facto* żaden z ministrów, mianowicie minister skarbu państwa, minister gospodarki i minister infrastruktury nie czuje się w pełni odpowiedzialny za stan i strategię rozwoju polskich portów morskich, bowiem nie posiada pełnego prawa i instrumentarium oddziaływania na porty. Natomiast podmioty zarządzające portami mają wydłużoną i trudną drogę uzgodnień i koordynacji działań w ramach trzech ministerstw i trzech urzędów morskich. W praktyce zdarza się, że czas uzgodnień przedłuża się, a wydawane decyzje są wewnętrznie sprzeczne. Sytuacja ta jest poważną przeszkodą w strategicznym rozwoju polskich portów morskich. Stan ten potwierdza kontrola NIK.

Po trzyletnim funkcjonowaniu Ministerstwa Infrastruktury, które powstało w wyniku przekształcenia Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, należy zastanowić się, czy zmiana nazwy, a przede wszystkim zakresu działań była uzasadniona. Nadal brakuje nie tylko infrastruktury transportu, ale przede wszystkim wizji wspólnego zrównoważonego systemu transportowego Polski, którego porty morskie są integralnym podsys-

temem. We wszystkich krajach Unii Europejskiej istnieją ministerstwa transportu mające swoją wysoką rangę. Celowe jest dokonanie analizy zakresu uprawnień Ministerstwa Infrastruktury i doprowadzenie do powstania Ministerstwa Transportu, którego departament odpowiedzialny za infrastrukturę byłby, zgodnie z teorią budowy systemu transportowego, najważniejszym elementem.

Należy zastanowić się nad celowością i efektami utworzenia w Polsce ministerstwa transportu na wzór istniejących w państwach Unii Europejskiej oraz w pozostałych państwach europejskich.

W celu stworzenia sprzyjających warunków prawnych rozwoju polskich portów morskich należy stworzyć nową ustawę o portach i przystaniach morskich, wykorzystując pozytywne i negatywne doświadczenia zarządów portu w zakresie stosowania aktualnie obowiązującej ustawy o portach i przystaniach morskich oraz uwzględniając wnioski płynące z troski o rozwój portów. W celu uaktywnienia gmin portów i przystani morskich konieczne jest nieodpłatne przekazanie przez właściwych wojewodów gminom portowym, a następnie wniesienie do nowo tworzonego lub istniejącego zarządu morskiego portu gruntów Skarbu Państwa położonych w granicach portów i przystani, w tym również gruntów będących w zasobach Agencji Rolnej Skarbu Państwa, Agencji Mienia Wojskowego i innych agencji rządowych.

Merytorycznie uzasadniona jest potrzeba, aby organem doradczym ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej była Krajowa Rada Portów Morskich, natomiast w odniesieniu do zarządów portów funkcje te pełniłyby, zgodnie z ustawą, rady interesantów portu. Na ten temat także było bardzo dużo informacji w materiale Najwyższej Izby Kontroli.

Ogólnodostępny, publiczny charakter portów jest gwarantem ich stabilnego, długofalowego rozwoju. Sprzyja powstawaniu korzystnego partnerstwa publiczno-prywatnego w tworzeniu infrastruktury transportowej i portowej.

Grunty portowe i ogólnie dostępna infrastruktura portowa nie mogą podlegać prywatyzacji. Niedopuszczalne powinno być zbywanie gruntów portowych i infrastruktury portowej na rzecz osób fizycznych lub prawnych innych niż zarząd morskich portów, Skarb Państwa lub gmina.

Infrastruktura mieszkaniowa powinna być wyłączona z granic portu. Prawo pierwokupu terenów portowych powinno nadal przysługiwać zarządom morskich portów, które w ten sposób będą odzyskiwać utracone władztwo nad terenami portowymi należącymi wcześniej do Skarbu Państwa.

Grunty portowe Skarbu Państwa będące w użytkowaniu wieczystym osób prawnych, osób fizycznych i jednostek nie posiadających osobowo-

ści prawnej powinny zostać przekazane zarządom morskich portów z zachowaniem prawa do wieczystego użytkowania dotychczasowych użytkowników.

Popołnione w przeszłości błędy uwłaszczeniowe i prywatyzacyjne na gruntach portowych muszą zostać naprawione przy zachowaniu interesu publicznego jako priorytetowego w stosunku do interesów grupowych i indywidualnych.

Nowe prawo portowe powinno umożliwić wywłaszczenie gruntów oraz położonych na nich obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów oraz infrastruktury portowej położonej w granicach portów. Wydzielenie gruntów pod infrastrukturę zapewniającą dostęp do portów lub infrastrukturę portową oraz jej budowa, rozbudowa, utrzymanie i modernizacja jest celem publicznym w rozumieniu ustawy o gospodarce nieruchomościami.

W celu zwiększenia możliwości finansowania budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej konieczne jest zachowanie w nowej ustawie zapisu o zwolnieniu z podatku dochodowego dochodów podmiotów zarządzających portem w części przeznaczonych na zakup, rozbudowę, budowę i modernizację infrastruktury oraz realizację zadań związanych z prognozowaniem, programowaniem i planowaniem rozwoju portów, jak również pozyskiwaniem gruntów na potrzeby rozwojowe portów.

Konieczne jest jednoznaczne określenie granic kompetencji, uprawnień, obowiązków zarządów portów i urzędów morskich.

Polityka wobec portów morskich zmierza do zwiększenia ich konkurencyjności poprzez poprawę efektywności ich działania oraz usamodzielnienie finansowe, w tym rezygnację z dotacji państwowych. Komisja Europejska uważa, iż jedyną drogą prowadzącą do tego celu jest poddanie portów swobodnej grze rynkowej, bez protekcjonizmu państwa. Czy polskie porty są dostosowane do tych warunków?

W ostatnich latach następuje stopniowa korzystna zmiana struktury obrotów ładunkowych w polskich portach morskich. Wzrasta udział ładunków drobnicowych, systematycznie rosną obroty kontenerowe oraz ładunków ro-ro. Wszystkie porty planują rozbudowę potencjału przeładunkowo-składowego dla tych ładunków.

Jednak nawet przy optymistycznych prognozach działalność przeładunkowa nie przyniesie polskim portom morskim w najbliższych latach zasadniczego wzrostu przychodów. Porty muszą zatem dążyć do szerokiej dywersyfikacji swojej działalności, w tym przede wszystkim do rozwoju usług logistyczno-dystrybucyjnych oraz wzrostu obsługi bałtyckiego ruchu pasażersko-towarowego.

Panel I
Porty morskie

Krzysztof Chwesiuk
Dziekan Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego
Transportu Akademii Morskiej w Szczecinie

Zmienia się rola portu morskiego – z węzła transportowego w centrum logistyczne. Prekursorką rozwoju funkcji logistyczno-dystrybucyjnej w polskich portach jest profesor Czesława Christowa. Port morski to nie jest już wyłącznie węzeł transportowy, lecz centrum logistyczne przygotowane do obsługi ładunków i pasażerów.

Ustawa o portach i przystaniach morskich powstała w związku z koniecznością rozdzielenia funkcji zarządczej od funkcji eksploatacyjnej innych podmiotów, które funkcjonują na terenie portu morskiego.

Ważne są sprawne powiązania zaplecza lądowego wszystkich portów zarówno tych o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Świnoujście), jak również pozostałych portów poczynając od Ustki przez Darłowo, Kołobrzeg, Police.

W pełni zgadzam się i popieram powstanie korytarza transportowego Doliny Odry. Dodatkowo, oprócz żeglownej Odry w województwie zachodniopomorskim, mamy trzy porty lotnicze. Transport lotniczy także wchodzi jako składowa korytarza transportowego oprócz transportu kolejowego, drogowego, morskiego i śródlądowego.

W prasie lokalnej, wśród lokalnych pseudopolityków i polityków odgrzewa się problem secesji portów Szczecin – Świnoujście w sferze zarządu. Zdecydowanie sprzeciwiam się takim pomysłom. Prawdopodobnie dzisiaj ukazała się w „Kurierze Szczecińskim” moja wypowiedź na ten temat. Trzeba rzeczywiście uzmysławiać i nagłaśniać medialnie rozdział funkcji zarządczej portu od funkcji eksploatacyjnej. W Świnoujściu lokalni działacze – jest to okres przedwyborczy – eksponują kwestię wyodrębnienia zarządu morskiego portu Świnoujście. Byłoby to najgorsze z możliwych rozwiązań. Jeden wspólny zarząd morskich portów Szczecin – Świnoujście ma rację bytu, jest wiarygodny w stosunku do banków, ma szansę wykorzy-

stać pieniądze z Unii Europejskiej w Sektorowym Programie Operacyjnym i w Zintegrowanym Programie Operacyjnym Rozwoju Regionalnego.

Rośnie w portach udział drobnicy – drobnicy klasycznej, tej tradycyjnej i drobnicy skonteneryzowanej. Nie ma przeciwwskazań, żeby powstał również punkt przeładunkowy w Świnoujściu, obsługujący kontenery, mimo to, że planowana jest w Szczecinie baza kontenerowa na Ostrowie Grabowskim i Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne-Port Szczecin.

Stawiam zdecydowany opór secesji Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście na dwa zarządy. W Świnoujściu mogą funkcjonować różnego rodzaju spółki eksploatacyjne o różnych formach własności. To leży w interesie zarządu i budżetu państwa. Natomiast rozdział zarządu jest dla mnie niezrozumiały, a z punktu widzenia ekonomicznego, organizacyjno-zarządczego i technologicznego nie do pomyślenia.

Dariusz Bernacki

Członek Zarządu Morskich Portów Szczecin – Świnoujście

Pierwsze, na co chciałbym zwrócić uwagę, to olbrzymie znaczenie – w kontekście możliwości rozwoju portu – środków z Unii Europejskiej. Są one *de facto* nie oprocentowane, nie płaci się kosztów kapitału z tego tytułu.

Zwracam uwagę na to, że z różnych względów w przeszłości bywało tak, że porty z nami konkurujące (nie polskie, nie krajowe) miały możliwość dostępu do środków finansowych na dogodnych warunkach i wykorzystywały środki o charakterze publicznym dla rozwoju swojej infrastruktury. Dzięki temu oczywiście, stwarzając podstawę materialną do rozwoju, dały asumpt do rozwoju różnego rodzaju bardzo efektywnych i silnych obecnie ekonomicznie, gospodarczo i transportowo przedsiębiorstw logistycznych, przeładunkowych i jest to dla nas chyba oczywiste.

Natomiast porty krajowe znalazły się obecnie w takiej oto sytuacji, że nakłady związane z wykorzystaniem środków publicznych są ograniczone – czytaj: pomoc publiczna i zapisy ustawy o pomocy publicznej te, które zostały przyjęte w Polsce.

W związku z tym Unia Europejska bardzo szczegółowo zaczyna określać warunki i możliwości wykorzystania środków publicznych, ale oczywiście na etapie następującym: że nasi przyjaciele, konkurenci już pewien etap dobrodziejstw z tego tytułu mają czy mieli, ustabilizowali swój poziom rozwoju gospodarczego swoich portów, a my jako porty krajowe jesteśmy na

etapie właśnie tego wielkiego pchnięcia inwestycyjnego, tzn. mamy szansę na to wielkie pchnięcie inwestycyjne głównie w zakresie rozwoju infrastruktury. W tym kontekście stwierdzić należy, że jedyną realną możliwością sfinansowania rozwoju infrastruktury portów polskich jest wykorzystanie w pełni środków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju.

Proszę zwrócić uwagę, że te środki są przeznaczane na rozwój infrastruktury, to znaczy, że stopa zwrotu z tychże nakładów jest oczywiście niska, czasami bardzo niska

W związku z tym zaangażowanie własnych środków zarządów portów bądź środków pochodzących z kredytów, których wykorzystanie z natury rzeczy nastawione jest na projekty komercyjne, jest w tym przypadku ograniczone. W związku z tym środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju są niezmiernie ważne dla portów i w tym kontekście bardzo istotne są wszystkie postulaty odnośnie do Narodowego Planu Rozwoju, sektorowych programów operacyjnych tak, abyśmy mogli powtórzyć *de facto* tego rodzaju działania związane z pozyskiwaniem środków na rozwój infrastruktury, na kolejny okres 2007–2013. Jest to pierwsza, według ZMPSiŚ S.A., bardzo ważna kwestia.

Druga sprawa, na którą chciałbym państwu zwrócić uwagę, to fakt narastania, generalnie rzecz ujmując, obciążeń finansowych związanych z utrzymaniem czy realizacją przez zarządy portów funkcji publicznych. Są to różnego rodzaju funkcje, które zarząd portu powinien i musi spełniać.

Problem polega na tym, że obciążenia z tytułu z realizacji tych funkcji niestety wzrastają i w dużej mierze ograniczają poziom wolnych środków, które można byłoby przeznaczać na rozwój infrastruktury, na pozyskiwanie terenów i na innego rodzaju działalność statutową. I w tym kontekście postulaty, które tutaj padły już na sali w zakresie chociażby sfery podatków, podatku od nieruchomości, opłaty za użytkowanie wieczyste są niezmiernie istotne. Dla przykładu wskażę, że opłaty za użytkowanie wieczyste w przypadku naszych portów Szczecin – Świnoujście wyniesie około 7 milionów zł rocznie.

Należy wskazać na następujący problem: funkcje publiczne, które zarządy portów muszą realizować, a koszty z tym związane i co w tej sytuacji czynić?

Podjęmowane są próby w portach niemieckich, skandynawskich, ażeby część tych kosztów przenosić na kontrahentów przy założeniu, że jest to usługa. Na przykład wdrażanie kodu ISPS z zakresu ochrony portu traktuje się czy dąży się do przekonania użytkowników, że jest to usługa związana

z bezpieczeństwem ich obsługi, ładunku oraz osób. W związku z tym klienci, kontrahenci portu muszą być tutaj świadomi faktu, że należy z tytułu świadczonych tego rodzaju usług ponosić niewielkie opłaty. W tym kontekście generalnym zagadnieniem są zasady stanowienia taryf, możliwości kształtowania nowych tytułów z tytułu opłat taryfowych.

Kończąc, chciałbym jeszcze raz wrócić do zagadnień związanych z kształtowaniem strategii w ramach NPR i związanych z tym branżowych rozwiązań. To jest w naszym rozumieniu niezmiernie istotne w kontekście 2007–2013 i ZMPSiŚ bardzo intensywnie w tym zakresie działa, tak aby wypracować priorytety inwestycyjne pod kątem możliwości finansowania inwestycji ze środków Unii Europejskiej i możliwie w jak największym zakresie je wykorzystać.

Dyskusja na temat właśnie priorytetów w zakresie Narodowego Planu Rozwoju jawi się tutaj jako krytyczna, jako zagadnienie o podstawowym znaczeniu dla zarządu polskich portów morskich.

Andrzej Grzelakowski **Wydział Nawigacyjny, Akademia Morska w Gdyni**

Chciałem się podzielić najpierw ogólną refleksją, wynikającą z naszego dzisiejszego spotkania. Jest ona jednocześnie kontynuacją pewnej myśli, którą z uporem maniaka przekazuję środowisku, myśli, która nie zyskuje jednak popularności.

Otóż problem, który daje o sobie znać właściwie dzisiaj. Ciągłe sytuujemy porty morskie, politykę portową, politykę żeglugową w obrębie czegoś, co jest bytem, w moim przekonaniu, wirtualnym, a nie realnym, a mianowicie gospodarki morskiej. Ten byt oczywiście funkcjonuje, funkcjonują przemysły morskie, natomiast my próbujemy osadzić w tej koncepcji pewnej pojęciowej próby rozwiązań realnych problemów, których tak naprawdę nigdy nie rozwiążemy. Bo proszę zwrócić uwagę na chociażby dzisiejsze prezentacje.

Ciągle mówimy „strategia rozwoju gospodarki morskiej”, natomiast w momencie, kiedy przechodzimy do prezentacji tych strategii, to czy chcemy czy nie chcemy, mówimy ciągle „porty morskie”, „transport morski”, wymieniamy inne segmenty tejże gospodarki morskiej. Brak jest spójności między segmentami. Dlaczego? Ponieważ nie możemy i nigdy pewno tego nie zrobimy, by można było do różnych typów i rodzajów rynków, które w tym zakresie występują, zastosować jednolite narzędzia.

Pani senator Christowa zaproponowała w moim przekonaniu bardzo interesującą, strategię dotyczącą portów morskich. Instrumenty te dotyczą również segmentu transportowego. W moim przekonaniu polityka portowa to integralny element polityki transportowej państwa.

Innej możliwości nie mamy tak w sensie kreowania instrumentów, jak również celów. Każde inne rozwiązanie prowadzi nas na manowce. Znow mówimy o bytach, które chcemy stworzyć i których nigdy nie stworzymy. Nie stworzymy spójnej strategii w obszarze tych bardzo różnych segmentów. To jest podstawowa uwaga, którą się chciałem podzielić.

Efektom jest między innymi to, że dzisiaj znowu występują zamknięte kręgi portowe, transportowe, przemysł stoczniowy. Nie mamy w swoim kręgu osób z sektora transportowego, chociażby kolejarzy, drogowców, spedytorów, którzy w istotny sposób właściwie tę strategię powinni budować i tworzyć. Jednocześnie poprzez tego typu działania odcinamy się od pozostałych elementów transportowych, odcinamy się od pozostałych segmentów gospodarki. Grupa, która próbuje zbudować swoją własną strategię, w moim przekonaniu, postrzegana jest przez pozostałe segmenty i branże gospodarcze w ramach polityki gospodarczej tego kraju. W związku z tym próbujemy raczej połączyć tego typu działania, tworzyć pewną jedność, mówiąc o problemach realnych, które występują w każdym z tych sektorów. Jednak rodzi się pytanie: czy naprawdę dobrze zidentyfikowaliśmy wszystkie bariery, które hamują rozwój sektora portowego, jako segmentu gospodarki?

Przyjmując założenie, że jak każdy sektor gospodarczy, także i ten ma sferę regulacyjną oraz sferę realną, czyli spółki, działalność gospodarczą. Warto się zastanowić, czy ta sfera regulacyjna, mechanizm sterowania układem, który składa się z dwóch podsegmentów: regulacji autonomicznej – rynkowej i regulacji państwowej (ustawa i wszystkie inne akty prawne), przystaje do tej sfery realnej. Wydaje się, że nie. To jest pierwsza bariera, która w istotny sposób wyhamowuje rozwój sektora morskiego w Polsce oraz czyni go mniej konkurencyjnym i nie pozwala wykorzystać przewagi konkurencyjnej, którą ma, z racji relatywnie niskich kosztów produkcji. A my ich nie dyskontujemy poprzez działania, które powinniśmy w tym zakresie podjąć.

Podstawową barierą w sferze realnej jest przede wszystkim to, że działające tam podmioty są słabe w sensie kapitałowym. Znamy, jaki jest stan spółek eksploatacyjnych. Spółki te uzależnione są od podmiotu zarządzającego. Często stosuje się ceny transakcyjne, traktując je jako element wspomaganie, co jest niedopuszczalne.

Co jest jeszcze słabością sfery realnej, która w tym układzie funkcjonuje, która wiąże ją tą sferą regulacyjną? W moim przekonaniu to, że właściwie nie potrafimy wykorzystać dwóch elementów, o których tutaj pani senator Christowa również wspomniała. Cieszę się, że to zostało podniesione. Dla mnie porty morskie to sfera ścierania się interesu publicznego i prywatnego. Ten prywatny właściwie jest w formie szczątkowej, ale jest to segment, który tak naprawdę tworzy i kreuje rynek. Przez kolejne nowelizacje ustawy, którą utożsamiamy ze sferą regulacyjną, próbujemy podregulować ten element, nie potrafiąc jednocześnie w większym stopniu i w większym zakresie, poprzez wymuszone często prywatyzacje (grudzień 2005 r. przyjęto jako termin zbycia udziałów w spółkach eksploatacyjnych), stworzyć tego segmentu, który jest rzeczywistym nośnikiem postępu.

I druga sfera, o której zapominamy, to sfera relacji rząd – sektor publiczny, centralny, a samorządy.

Wiele zrobiono kreując ustawę, ale myślę, że ostatnie działania, które są w tym zakresie podejmowane, burzą ład, który został stworzony. Może to mieć swoje daleko idące konsekwencje dla tworzenia pewnego porządku prawnego oraz ekonomicznego w tym sektorze. Na to chciałbym zwrócić uwagę.

Barierą regulacyjną to przede wszystkim przeregulowanie. To próba wypychania naturalnego mechanizmu regulacji, takiego jakim jest mechanizm rynkowy, który działa w ograniczonym zakresie ze względu między innymi na strukturę własnościową, słabość podmiotów zarządzających i spółek kapitałowych. Ten mechanizm regulacji państwowej, czyli ustawa plus całość aktów prawnych, które w tym zakresie występują, zmierza do wyparcia mechanizmu rynkowego. W dalszym ciągu mamy manualne zarządzanie. Ostatnie działania, jeśli chodzi o ustawę, próbują tę sferę państwowej interwencji tego etatyzmu dodatkowo zwiększyć. W moim przekonaniu, powinno to budzić niepokój środowisk żywotnie zainteresowanych rozwojem sektora portowego.

Barierą jest szereg innych czynników, o których nie będę wspominał. Między innymi właśnie te relacje zewnętrzne w zakresie dostępu do portów, o których pani senator Christowa mówiła. Jest to zespół instrumentów, które kreują rynek, a o których zapominamy. Co tworzy rynek? Elementy infrastruktury. One oddziałują na podaż, na jakość i wielkość usług, które będą świadczone. Poprzez tego typu działania możemy tworzyć tę dodatkową potencjalną podaż oraz przewagę konkurencyjną portów.

Na koniec chciałem się podzielić pewnego rodzaju refleksją. Jeśli spojrzymy na obecny stan rozwoju samodzielności w segmentach portowych,

zauważmy, że trudno jest mówić o tworzeniu strategii jako jednolitego aktu dla wszystkich trzech portów czy trzech zarządów portów. Każdy port jest inny, każdy ma swoją strukturę. Na gruncie nauk wiążących się z zarządzaniem strategię odnosimy do podmiotu gospodarczego, to są mikroekonomiczne pojęcia, a nie do jakiegoś tworu, który właściwie jest zbiorowiskiem, zlepkiem różnego typu przedsiębiorstw. Pakiet portowy zmusi nas, byśmy tworzyli element konkurencji nie tylko między portami, ale i wewnątrz portów. Nie robimy ani jednego, ani drugiego. Zakładam, że on wcześniej czy później ujrzy światło dzienne we współnocie i wtedy się okaże, w jakim stopniu jesteśmy przygotowani do tworzenia konkurencji, w jaki sposób wykorzystamy zasoby, które tworzymy, dla realizacji tego celu.

Myślę, że strategie portowe – tak, strategia polskich portów morskich – chyba nie, bo ona do niczego nie doprowadzi. W moim przekonaniu, tak jak pojęcie strategii morskiej, które dotyczy wszystkiego i niczego. Ciągłe mówimy o szczegółach, nie wychodząc do przodu. W moim przekonaniu drepczemy w miejscu, nie rozwiązując realnych problemów.

Senator Czesława Christowa

Jako prowadząca obrady chciałabym się odnieść do wypowiedzi pana profesora. Jako studentka pana profesora jestem zaskoczona. Uważnie czytałam książkę pod tytułem „Polityka portowa”, której autorem jest pan profesor. To była jedyna książka napisana pod tym tytułem w Polsce i dotychczas jeszcze żaden autor nie pokusił się na podjęcie tak poważnego tematu, z tym że przedstawione w pracy poglądy autora są zupełnie inne od tych, które pan profesor w tej chwili prezentuje. Wiadomo, że aby porty mogły się rozwijać w sferze eksploatacyjnej, rynkowej, prywatnej, musi istnieć nowoczesna infrastruktura i ogólnie dostępne obiekty infrastrukturalne. Za infrastrukturę portów jest odpowiedzialny zarząd morskich portów, jako jednostka publiczna, oraz państwo. Pan profesor słusznie stwierdził, iż ogólnodostępna infrastruktura portowa nie może należeć do jednostki prywatnej.

Pan profesor stwierdził, że ingerencja państwa w sferę eksploatacyjno-usługową jest tak daleka, iż hamuje konkurencyjność przedsiębiorstw, a ponadto poprzez proponowane rozwiązania możemy tę sferę tłamsić. Jest wprost przeciwnie. Sfera publiczna musi być w porcie silna, tak aby podmioty prywatne i publiczno-prywatne mogły rozwijać się, konkurować, współpracować ze sobą, wykorzystując państwowe tereny i ogólnodostępną infrastrukturę portową. Musi istnieć partnerstwo publi-

czno-prywatne. Nie mogę zgodzić się z przedstawionym poglądem, według którego ingerowanie państwa w sferę infrastruktury i terenów portowych hamuje konkurencyjność w portach. Przedsiębiorstwa portowe, tzw. klastry, grona przedsiębiorczości, działają autonomicznie, jako podmioty posiadające osobowość prawną. Państwo, władze regionalne muszą tworzyć warunki rozwoju w sferze prawnej i infrastrukturalnej, a także finansowej. Porty należy wzmacniać poprzez działania ułatwiające dostęp od strony zaplecza i od strony przedpola. Błędna jest opinia, jakoby projektowana lub istniejąca ustawa hamowały rozwój portów morskich.

Proszę się zastanowić nad tym, co by było, gdyby w pierwszym okresie przekształceń własnościowych zarządy portów nie miały udziałów w spółkach eksploatacyjnych? W momencie przejścia z gospodarki centralnie planowanej do gospodarki rynkowej zarządy pełniły, w stosunku do spółek, funkcje parasola ochronnego. Dzisiaj tych spółek pracowniczych w ogóle by nie było, gdyby zarządy, jako jednoosobowe spółki akcyjne Skarbu Państwa, a obecnie zarządy morskich portów, powstałe w wyniku wdrożenia ustawy o portach i przystaniach morskich, nie miały pieczy nad nimi w okresie przejściowym. Podam przykład.

W 1991 r. Przedsiębiorstwo Państwowe Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście zostało przekształcone w jednoosobową spółkę akcyjną Skarbu Państwa. ZPS-Ś S.A. pełnił funkcję zarządczą i prezentował interesy Skarbu Państwa, jako gospodarz terenów i akwenów portowych, a także majątku – obiektów infrastruktury i suprastruktury portów. To z inicjatywy ZMPSiŚ S.A. powstało 17 spółek pracowniczych. Następnie spółki integrowały się. Obecnie funkcjonują cztery spółki eksploatacyjne, przeładunkowo-składowe. Ta restrukturyzacja odniosła sukces. Państwo nie może się wycofać ze sfery zarządczej i funkcji gospodarza majątku państwowego. Spółki prywatne, pracownicze, w których ZPS-Ś S. A. posiadał 45% udziałów, miały gwaranta w postaci zarządu. Myślę, że rozwijamy się w dobrym kierunku, integrujemy nasze przedsiębiorstwa portowe, działające w sferze eksploatacyjnej. Zgodnie z przyjętą misją z tej sfery wycofał się zarząd morskich portów. Jego funkcją jest tworzenie warunków infrastrukturalnych i koordynacyjnych. Ważne jest, aby miasta portowe zrozumiały w końcu, że nie mogą i nie będą traktować portu jako źródła swoich przychodów w sposób prosty, przez ograniczenia rozwoju przedsięwzięć inwestycyjnych. Jest to polityka krótkowzroczna. Jeżeli będą zbyt duże restrykcje podatkowe ze strony miast portowych, zarządy morskich portów nie będą miały środków na finansowanie infrastruktury oraz działania różnych służb o funkcjach publicznych (straż pożarna, ochrona portu, w tym przed terroryzmem).

Filozofia traktowania portu jako źródła przychodu gminy leży u podstaw rozdzielenia Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście na dwa zarządy. Dochodzą także sprawy grupowych interesów prezentowanych w okresie przedwyborczym, o czym mówił pan prof. Krzysztof Chwesiuk.

Samorządy gmin sądzą, że będą jedynie korzystać z faktu posiadania portu, z dzierżawy infrastruktury państwowej i terenów nic nie dając w zamian, nie inwestując w portach. Ten sposób myślenia doprowadzi ostatecznie do tego, że jako pierwszy upadnie port w Szczecinie, a następnie port w Świnoujściu. Decyzje rozdzielenia portów w sferze zarządu pozwolą na zmniejszenie ich konkurencyjności. Minęły te czasy, kiedy głośzono opinie, że „małe jest piękne”. Obecnie należy tworzyć silne organizmy, bowiem „duże jest silne i konkurencyjne”. Zespół portów Szczecin – Świnoujście musi mieć jednego gospodarza, stratega, stwarzającego warunki zrównoważonego rozwoju dla obu portów. Ustawowe wymuszanie sprzedaży udziałów Zarządów Morskich Portów w spółkach eksploatacyjnych do 31.12.2005 r. według praktyków portowych, z którymi się identyfikuję, nie jest dobrym rozwiązaniem. Zmniejszy szanse na znalezienie odpowiedniego inwestora. Pośpiech nie jest wskazany i ma swoją cenę.

Strategię tworzy się na różnych poziomach organizacji gospodarczych, nieprawdą jest, że strategię można tworzyć jedynie na poziomie przedsiębiorstwa. Mówimy o strategii rozwoju państwa, o strategii rozwoju sektora gospodarki. W różnych sferach tworzymy strategię. Oczywiście strategie te różnią się szczegółowością. Porty Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia mają zupełnie odmienne misje i swoje własne strategie. Wspólną cechą określonych misji jest ich związek z konkurencyjnością. W misji każdego portu konkurencyjność jest na pierwszym miejscu. Należy tworzyć i realizować szczegółowe strategie na poziomie przedsiębiorstw portowych, na poziomie zarządów morskich portów, na poziomie gmin portowych oraz na poziomie resortu, który odpowiada za gospodarkę morską, a także na poziomie państwa. Te strategie muszą być skoordynowane i zintegrowane w Narodowym Planie Rozwoju.

Teoria zarządzania strategicznego wyklucza pogląd, iż wyłącznie na poziomie przedsiębiorstw można tworzyć i realizować strategię.

Cezary Sylwestrzak

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej

Porty polskie przekształciły się przez ostatnie lata od formy pracowni-
czej poprzez udział częściowo prywatny, częściowo zarządów morskich
portów. Zmiany doprowadziły do sytuacji, w której organizacje związkowe
i pracownicy są podstawą tych organizmów portowych. Jednocześnie
porty polskie – Szczecin, Świnoujście, Gdynia, Gdańsk – konkurują między
sobą. Każdy port walczy o ładunek. Tony, tony – tak jak to było kiedyś,
przed przekształceniami. Aktualnie spółki eksploatacyjne ponoszą
straty. Ich kierownictwa pragną zapewnić pracę, miejsca zatrudnienia.
Nikt nie dba o inwestowanie w te firmy. Rosną tylko żądania finansowe
pracowników.

Zwracam uwagę na ten układ, szczególnie pracowniczy, który będzie do-
prowadzał do konfliktów. Te konflikty na razie lekceważymy, one mają
miejsce u nas, w Szczecinie, i za chwilę wybuchną w innych portach. Wiemy,
jaka jest sytuacja w Gdańsku i Gdyni. Kłopoty nie wynikają ze złej działalno-
ści zarządów morskich portów, lecz z układu mocnej złotówki, która dopro-
wadziła w tym roku do strat. Przedsiębiorstwa, zakładając zupełnie inny
układ finansowy, poniosły straty. Ważną rzeczą jest zbudowanie jedności
między polskimi portami, które muszą mówić wspólnym językiem. Zarządy
portów morskich muszą dzielić się pracą, dzielić się inwestycjami, nie kon-
kurować ze sobą cenami, ponieważ to nie ma sensu. Na swoim przykładzie
stwierdzam, że w tej chwili w portach zmienia się struktura ładunków i kie-
runki przepływu masy ładunkowej. Wczoraj otrzymałem zaproszenie na
konferencję do Frankfurtu nad Odrą. Niemcy poprzez układ transportowy
Frankfurtu nad Odrą chcą zaopatrywać porty Bremenhaven i Hamburg, za-
bierając nam całą masę z południa. Specjalny pociąg kontenerowy rusza
w najbliższym czasie. Centra gospodarcze będą kierować swoje towary w do-
godniejszych kierunkach. Trzeba umieć liczyć. Na autostradach są wysokie
opłaty. Ładunki kieruje się na kolej. Z naszymi opóźnionymi inwestycjami
portowymi, w którymś momencie możemy zostać wyeliminowani z rynku
usług portowych. Na ostatnim spotkaniu premier Belka powiedział, że ten
niemiecki korytarz to dla nas szczęście, ponieważ polska droga szybkiego ru-
chu S3 będzie miała większą zasadność. Niestety, poprzez punkt patrzenia
z Warszawy, przez ludzi, którzy nie są związani z logistyką portową, dochodzi
do sytuacji, że my Polacy sami sobie tworzymy szlabany. Te ograniczenia do-
prowadzają do sytuacji, w której porty polskie muszą konkurować ze sobą
o ładunek, którego nie ma, ponieważ ucieka w zupełnie inną stronę.

Trzeba stworzyć inne niż dotychczas mechanizmy. Tutaj pani senator Christowa bardzo mocno naciska na to, żeby ustawa o portach morskich była tworzona przez konkretnych ludzi związanych z praktyką gospodarczą, a nie przez urzędników, aby nie stała się narzędziem do załatwiania grupowych interesów lokalnych. Zakładam, że dla nas najbardziej korzystna jest natychmiastowa prywatyzacja całej sfery eksploatacji. Infrastruktura portowa jest przestarzała. Istnieje potrzeba nowych inwestycji. Jeśli prywatny kapitał chce zainwestować w infrastrukturę portową, nie ma takiej możliwości. Sytuację tę należy zmienić z korzyścią dla portów. Taryfy w portach polskich są wysokie. Trzeba znaleźć inne rozwiązania. W warunkach wewnętrznej konkurencji rabaty wymuszane przez statki zmniejszają zyski przedsiębiorstw. Zdarza się, że prywatny spedytorkupuje statek, ponieważ nie może wywieźć towaru z portu szczecińskiego. Spedytor nie ma zabezpieczeń. Takie przypadki będą się zdarzały coraz częściej, jeżeli będziemy zbyt drodzy. Wszyscy dążą do obniżenia stawek, a my stajemy się coraz drożsi. Drożeje u nas wszystko, łącznie z robocizną i doprowadza to do tego, że trzeba znaleźć uregulowania prawne, które umożliwią nam wszystkim normalne funkcjonowanie. Należy uregulować rzeki Odrę i Wisłę, by zwiększyć polską konkurencyjność. To jest odpowiedź na to, co dzieje się na zachodzie Polski, na konkurencję niemiecką, na to, aby ładunki z zaplecza polskich portów nie trafiały do portów niemieckich.

W ubiegłym roku poprzez Odrę nie można było przepłynąć ani jedną barką. Stan ten zmniejsza dostępność do polskich portów. Apeluję o zmianę sytuacji w polskich portach, o zwiększenie ich konkurencyjności, o jedność i o skoordynowane działania kierownictw przedsiębiorstw, zarządów i administracji morskiej.

Senator Czesława Christowa

Od wielu, wielu lat mówimy o tym, że za „Program dla Odry 2006” w zakresie funkcji transportowej Odry powinno odpowiadać Ministerstwo – wcześniej – Transportu i Gospodarki Morskiej, obecnie – Infrastruktury. Dlatego że Ministerstwo Ochrony Środowiska traktuje funkcję transportową Odry na dalekim miejscu na liście priorytetów inwestycyjnych. Nasze rzeki poprzez rozwój funkcji transportowej muszą zarabiać na to, aby była realizowana funkcja ochrony przed powodzią i ochrony środowiska założona w „Programie dla Odry 2006”. Aby funkcja ochrony środowiska i ochrony przed powodzią była rozwijana, w pierwszej kolejności należy zadbać

o rozwój funkcji transportowej, będącej źródłem i czynnikiem rozwoju gospodarczego regionów położonych w dolinach rzek. Ministerstwo Ochrony Środowiska nie dba o rozwój funkcji transportowej Odry. Jeżeli dwóch ministrów jest odpowiedzialnych, to znaczy, że żaden nie jest odpowiedzialny. Stan ten trzeba zmienić. Nie podejmując koniecznych decyzji, w odpowiednim czasie, wiele sektorów doprowadza się do upadku (np. gospodarkę rybną). Trzeba znaleźć odpowiedzialnych za istniejący stan i nie stwarzać sytuacji, w której minister infrastruktury nie ma uprawnień do określenia polityki portowej, ponieważ właścicielem terenów i infrastruktury jest minister skarbu, a za realizację Programu dla Odry 2006 odpowiada minister ochrony środowiska, zaś za transport śródlądowy – minister infrastruktury, który nie ma narzędzi prawnych i ekonomicznych. Należy skupić władzę i odpowiedzialność w jednym sektorze. Nie chodzi o to, żeby dany minister zastępował prywatne przedsiębiorstwa, które funkcjonują w sferze eksploatacyjnej. Przedsiębiorstwa te mają i będą miały autonomię decyzyjną jako osoby prawne.

W 2004 r. w UE został powołany komisarz do spraw gospodarki morskiej. Gospodarka morska, jako dział gospodarki, jest doceniana. W statystyce używany jest termin „przemysł morski”. Gospodarka morska na wstępie została zdefiniowana. Termin ten jest używany w Polsce i w Europie od wielu lat.

Nie wnikając w teorię, pragnę podkreślić, że jeżeli mówimy o portach, gospodarce portowej, jako elemencie transportu morskiego, skutki będą mierne. Transport morski traktuje porty jako punkty, transport morski jest najbardziej uprawnomocniony do tego, żeby porty do siebie przyciągnąć i rozpatrywać łącznie. Porty to nie tylko sprawa obsługi statków. Przecież w porcie, o czym mówił pan profesor Krzysztof Chwesiuk, dążymy do tego, aby porty stały się centrami logistyczno-dystrybucyjnymi, ponieważ one w swojej istocie takimi są. Aby mówić o centrum logistycznym, to wiemy z teorii, muszą być minimum dwie gałęzie transportu, łączące centrum z otoczeniem.

Porty są także węzłami systemu transportowego. W NPR porty zostają poza sektorowymi projektami operacyjnymi. Z wielką uwagą słuchałam wypowiedzi pana ministra, dotyczącej sektorowych programów operacyjnych. Mimo protestów środowiska portowego przewidywany jest tylko jeden sektorowy program „Komunikacja” i drugi sektorowy „Infrastruktura kolejowa”. W sektorowych programach operacyjnych nie ma portów. Porty to nie są drogi, a infrastruktura kolejowa, to też nie są porty, chociaż problem własności, problem rozwoju infrastruktury kolejowej na terenach portu także występuje.

Należy wydzielić sektorowy program operacyjny „Infrastruktura portów”. W pewnym momencie, w 2003 r., wykreślono z sektorowego programu operacyjnego, który nazywał się „Transport – gospodarka morską”, część nazwy „gospodarka morską”. Wykreślenie nastąpiło w Ministerstwie Gospodarki pod wpływem pewnych insynuacji i opinii pseudokonsultantów twierdzących, jakoby gospodarka morską w Polsce nie istniała.

Do 2007 r. zostały zaplanowane środki na rozwój infrastruktury portowej w ramach SPO Transport. Jeżeli po 2007 r. w nazwach sektorowych programów operacyjnych nie będzie śladu po portach, transporcie, węzłach transportowych, nie otrzymamy środków unijnych na zamortyzowaną w 70% infrastrukturę polskich portów.

Nie chodzi o to, abyśmy się spierali w sposób akademicki o terminologię. W tym gronie wiemy, co to jest „gospodarka morską”. My musimy walczyć o środki finansowe UE. Infrastruktura portów powinna być wydzielona w ramach oddzielnego SPO.

W 1995 r., kiedy pracowałam nad strategią rozwoju sektora portowego w Polsce, eksperci Banku Światowego pytali mnie, jako konsultanta, dlaczego Gdańsk i Gdynia mają oddzielne zarządy morskich portów. Według opinii Banku Światowego, powinien być jeden: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk i Gdynia. Ja nie twierdzę, że ma być jeden zarząd. Bardzo wiele czynników o tym decyduje, przede wszystkim czynniki kadrowe. Natomiast polityka inwestycyjna musi być wspólna. Polskie porty nie powinny walczyć ze sobą. Musi być wspólna wizja rozwoju i współpraca.

Rozdzielenie w sferze zarządu zarządu morskich portów Szczecin i Świnoujście doprowadzi do katastrofy. Prowadzone były wyliczenia skutków ekonomicznych rozdziału. Symulacje ekonomiczne wykazały skutki negatywne dla obu portów. Trzeba inwestować we wspólną infrastrukturę, rozwijać się, a nie dzielić się, a przede wszystkim nie doprowadzać do konfliktu. Wewnętrzna wyniszczająca konkurencja doprowadzi do upadku obu portów. Nasi konkurenci będą się z tego bardzo cieszyć.

Jerzy Wieliński

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Port Gdynia to dzisiaj dwa tysiące dwieście miejsc pracy, 250 hektarów terenów, na których pracujemy, cztery spółki do sprywatyzowania, w których zarząd ma 100% akcji i jedna – 50%. Rok 2004 zakończyliśmy zyskiem ponad 23 miliony netto. To są fakty dotyczące Zarządu Morskiego Portu

Gdynia S.A. i grupy kapitałowej. Jeżeli do tego dodamy bazę kontenerową dzisiaj zarządzaną przez ITS, dochodzi kolejne czterysta pięćdziesiąt miejsc pracy. Za chwilę wchodzi na tereny portowe kolejny inwestor. Kto jest z branży, wie, o kim mówię. To jest następnych około trzystu miejsc pracy. Zdolność przeładunkowa bazy wyniesie około miliona TEU.

Gdy wchodzi inwestor i wkłada swoje pieniądze, nie my mu będziemy mówić, gdzie ma budować. Cieszymy się, że przychodzi, tworzy infrastrukturę, która będzie szansą dla portu, aby statki przychodziły z ładunkami.

Wyniki, jakie dzisiaj posiadamy, uzyskujemy pod rządami obowiązującej ustawy o portach i przystaniach morskich. Pamiętam, kiedy ją tworzone. Dlaczego dopuszczono do tego, by przy niej majstrowano. W pierwszej wersji była to najlepsza ustawa. A teraz – co z niej zostało? Zostawmy ją, naprawdę nie kombinujemy przy niej, bo możemy zepsuć jeszcze to, co w niej dobrego zostało.

W imieniu morskiego portu Gdynia zawsze mówiłem, że pod rządami tej ustawy port uzyskuje dobre wyniki i ta ustawa mu nie przeszkadza. W związku z tym, pytamy tych, którzy mają wyniki, jak to się dzieje, że mają, potem szukajmy, jeżeli gdzieś nie ma wyników, co jest powodem. Nie wylewajmy dziecka z kąpielą.

Akt prawny na pewno nie jest lekarstwem na wszystko. Każdy port jest inny.

Przecież Gdynia powstawała wtedy, kiedy nie było Szczecina i Gdańska. I wiemy, że w Gdyni będziemy tak długo, jak sami sobie poradzimy, dlatego że ten port nie jest potrzebny, jako port przeładunkowy, bo towaru jest nawet za mało dla Szczecina i Gdańska. W związku z tym robimy wszystko, ażeby nasza infrastruktura była konkurencyjna. Statki pasażerskie, które przychodzą do Gdyni – a weszło ich osiemdziesiąt sześć w ubiegłym roku – przywożą pasażerów dla Gdańska.

My musimy utrzymać dwa tysiące sześćset miejsc pracy, o których powiedziałem i robić wszystko, aby infrastruktura dawała szansę rozwoju, by przychodzili kontrahenci. Prowadzimy prywatyzacje, które dają nam szansę na uzyskanie kolejnych środków. Chcemy w tym czasie włożyć około 500 milionów zł w infrastrukturę – naszych pieniędzy. Chcielibyśmy uzyskać z Unii następne 500 milionów.

Ludzie, którzy pracują w porcie, mieszkają w Gdyni. Oczywiście rozmawiałem z prezydentem, mówiłem, że chciałbym, aby tego podatku nam nie brał. I wtedy oczy spuszcza, bo przecież ja za chwilę mówię, że ja chcę, żeby Wiosny Ludów zrobić, przecież tam cała ulica jest dziurawa. I teraz nie wiem, kiedy mu to powiedzieć. Jak mam rozmawiać ze stoczniovcem,

który musi... Lewandowski musi płacić podatek, ale tam już miejsc pracy brakuje. Gdy dochodziło do budowy Trasy Kwiatkowskiego, okazało się, że żeby włożyć pieniądze, aby można było z Unii dostać pieniądze, w sad Polski jest taki, że gmina wykładając potrzebne fundusze jest zablokowana finansowo na kilka lat. Gdybym ja był prezydentem Gdyni, a miałbym prezesa portu, który by patrzył tylko na swoje gospodarstwo, na pewno nie walczyłbym o dokończenie Trasy Kwiatkowskiego. Za te pieniądze, które trzeba włożyć, około 70 mln zł, można obsłużyć cztery dzielnice. A Trasa Kwiatkowskiego komu jest potrzebna? Portowi Gdynia.

Ustaliliśmy, że my budujemy odcinek drogi, robimy drugą nitkę Wiśniewskiego ze środków portowych. Kiedyś będziemy pewnie musieli się jeszcze z tego tłumaczyć, jak to jest, że port Gdynia wkłada pieniądze w infrastrukturę drogową. Tak, bo to jest nasza obwodnica portowa. Ale przy okazji jeżdżą nią mieszkańcy tej i pozostałych dzielnic.

Zmierzam do tego, że współpraca między gminą i portem daje nam rzeczywiste szanse. Jeszcze przez ładnych parę lat, a co najmniej do 2015 r., będziemy funkcjonować właśnie dlatego, że tę niełatwą współpracę umiemy sobie ułożyć. Jesteśmy z różnych opcji. Jednak tu nie ma polityki, tylko jest ta gospodarcza i bardzo dobrze nam się to układa, chociaż ciężko się rozmawia, bo występują rozbieżne interesy. Gdzieś na końcu okazuje się, że jest zbieżność.

Nie zmieniamy ustawy o portach i przystaniach morskich. Naprawdę skorzystajmy z doświadczeń tam, gdzie coś się sprawdza, szukajmy, jak zrobić, żeby to się i gdzie indziej sprawdziło. Prywatyzację robimy szybko, lecz nie można jej przeprowadzać za szybko. Nie może być tak, że my musimy do grudnia 2005 r. to sprzedać. Wtedy oczywiście kontrahent dyktuje nam, za ile to kupi. Mamy naprawdę dobrze przeprowadzone prywatyzacje i bardzo dobrze zaawansowane kolejne. Prawdopodobnie będziemy w stanie w 2006 r. dokończyć te procesy. Nie spieszmy się.

Senator Czesława Christowa

Termin dokończenia procesu prywatyzacji portów był już trzeci raz przesuwany. Myślę, że jeżeli jeszcze przesunie się o jeden rok czy dwa, nic się nie stanie. Nie wszyscy podzielają taki pogląd. Największym przeciwnikiem przedłużania terminu, według mojego rozeznania, jest Ministerstwo Skarbu Państwa. W związku z tym nie wiadomo, czy przyjmie nową propozycję. Minister infrastruktury na pewno rozumie przyczyny, bowiem merytorycznie odpowiada za port.

Byłam kierownikiem i głównym wykonawcą projektu Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego – Port Szczecin (ZCL–PS), stworzonego przez interdyscyplinarny zespół naukowców i praktyków gospodarczych, którym kierowałam. Projekt uzyskał fundusze na jego realizację z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. W tym samym czasie trwały prace kierowane przez pana profesora Stanisława Szwankowskiego dotyczące portu w Gdańsku. Myślę, że to jest kierunek. Trzeba tworzyć dobre projekty, zbierać najlepszych specjalistów i występować z wnioskami o fundusze UE. Wtedy, kiedy się pojawi możliwość korzystania z funduszy, projekty te należy prezentować. Jest szansa. Tę szansę polski sektor portowy powinien wykorzystać.

Jan Kulas

Radny województwa pomorskiego

Rozmawiamy o gospodarce morskiej co najmniej od kilkunastu lat.

W mojej ocenie, na podstawie debaty, która odbyła się w Gdańsku z udziałem wicepremiera – ministra gospodarki, bardzo duże niepokoje i zagrożenia są związane z Narodowym Planem Rozwoju (NPR), w którym segmenty gospodarki morskiej zostały potraktowane po macoszemu.

Po tej debacie największa gazeta Wybrzeża słusznie napisała: czy Polska rzeczywiście leży nad Bałtykiem? Pan premier zobowiązał się, że nasze uwagi i konkretne propozycje zostaną uwzględnione. Po piętnastu latach przygotowań treść NPR musi co najmniej dziwić. Polecam tę lekturę.

Gospodarka morską, przemysł morski, jak powiedziałby profesor Grzelakowski, są tam potraktowane po macoszemu, to nie ulega wątpliwości.

Nie tylko w Gdańsku wsłuchujemy się w argumenty profesora Grzelakowskiego. Myślę, że to są istotne argumenty, po prostu ważne racje. Trzeba umieć się wsłuchać w nie z drugiej strony, bowiem w różnorodności są różne doświadczenia. Polityka transportowa państwa, zarys jej niedawno przeglądaliśmy, to jeszcze większy powód do niepokoju niż Narodowy Plan Rozwoju. Zadajmy pytanie, do czego zmierzamy? W dokumentach, w tej chwili przygotowywanych, sprawy morskie są tylko dodatkiem. Jest to wielkie niebezpieczeństwo dla rozwoju gospodarki morskiej i dla całej polskiej gospodarki.

Kolejna uwaga. Myślę, a niektóre głosy tutaj na to wskazują, że ciągle się nie docenia roli gospodarczej regionu, samorządów wojewódzkich. Rozumiem ten wielki niepokój o siłę, znaczenie państwa. Byłem w parlamencie

i wiem, co to znaczy. Ale czasy się zmieniają. Inna filozofia ostatecznie pewnie zwycięży.

Bez samorządów wojewódzkich trudno mówić o nowoczesnej polityce transportowej. Tak się dobrze składa, że w tej chwili, do połowy czerwca, są nowelizowane strategie regionalnego rozwoju, przynajmniej tak jest w województwie pomorskim, które mam zaszczyt reprezentować. Ale niestety, resort się w te sprawy prawie nie angażuje. Być może jest więcej innych, ważnych spraw. Bez pomocy państwa, pomocy koordynacyjnej i konsultacyjnej, trudno będzie przygotować strategię rozwoju województw.

Kiedy spotykamy się z burmistrzami, a szczególnie prezydentami miast portowych o podstawowym znaczeniu, rzeczywiście marginalizuje się, żeby nie powiedzieć – lekceważy znaczenie miejscowych włodarzy. Nie tylko prezydentów miast, gmin, ale szczególnie samorządów wojewódzkich. Jakie instrumenty finansowe, ekonomiczne mają samorządy wojewódzkie, jeżeli chodzi o wpływ na porty o podstawowym znaczeniu, odpowiedź by brzmiała: znikome. I trzeba nazwać te rzeczy po prostu po imieniu.

Oceniając problemy gospodarki morskiej trzeba widzieć całe Pomorze. Ja rozumiem, Program Odra 2006, rozumiem Dolina Odry, rozumiem porty Szczecin – Świnoujście. Jako Pomorzanie z Gdańska będę mówił – Gdynia, o której tu akurat pan prezes mówił tak znakomicie. To sięga rzeczywiście do wielkiej myśli Eugeniusza Kwiatkowskiego i takie myślenie jest potrzebne – myślenie męża stanu. Gdańsk – te porty rzeczywiście w tej chwili w sferze ekonomicznej mają całkiem dobre wyniki. Należy życzyć, żeby te wyniki były z roku na rok coraz lepsze.

Jaka czeka nas przyszłość, kiedy samorządy wojewódzkie tutaj praktycznie nie mają nic do powiedzenia. Podkreślam wniosek złożony wcześniej, z którym pani senator Christowa była uprzejma także się zgodzić: nie manipulować, nazywam rzeczy po imieniu, nie manipulować przy ustawie o portach morskich i przystaniach.

Od parlamentarzystów oczekuję, że nad takimi projektami, gdzie rolę gmin i samorządów w radach nadzorczych chce się pomniejszyć, gdzie chce się pozbawić wpływu na wybór prezesa i tę wielką władzę dać państwowemu ministrowi, to jest regres po prostu, to są kroki naprawdę w złym kierunku.

Pan profesor Grzelakowski prowadzi cenne prace na temat rozwoju małych i średnich portów morskich. Tej kwestii się w ogóle w tej chwili nie docenia. Myślę o takich portach jak Kołobrzeg, Ustka, Łeba, Władysławowo, Hel, Elbląg. Jak te porty mają się rozwijać przy tak słabych instrumentach gmin?

Byłem w Sejmie, kiedy był uchwalany „Program dla Odry 2006”. Za nim też głosowałem. Trzeba widzieć całe Pomorze. Program Wisła musi mieć swoją rację bytu. Te prace trzeba wznowić. Trzy lata temu nawet zlikwidowano stanowisko pełnomocnika do spraw programu Wisła. Takie były pierwsze reakcje nowego rządu. Fatalne decyzje, złe, po prostu, szkodliwe. Odra i Wisła – to nas będzie łączyło, tak jak powinno nas łączyć całe Pomorze.

Myślę, że docelowo we wspólnej polityce morskiej konieczne jest współdziałanie, pewien lobbying, żeby lobby łódzkie czy z innego regionu południowego nie decydowało o przyszłości polityki morskiej. My musimy jako Pomorzanie widzieć to w pełnej, zintegrowanej skali. Tego mi niestety w tych debatach bardzo brakuje. Kiedy my dyskutujemy o portach, o rybołówstwie, o żegludze morskiej, wysyłamy wnioski do Warszawy, sam je ostatnio wysyłałem – Pani Senator, wie pani, jaka jest reakcja? Żadna, nie ma żadnej reakcji. A z żeglugi morskiej wypracowaliśmy kilkanaście sensownych wniosków. Nikt na to nie odpowiada, nie ma żadnej reakcji.

Dlatego pytam o sens wspólnych działań, jeżeli instytucje rządowe, parlament, Sejm, Senat na tego typu wnioski, konkluzje i konkretne podpowiedzi pewnych rozwiązań oraz projektów w ogóle nie odpowiadają. „Trzymajmy się morza” – to piękne wezwanie Staszica ciągle jest aktualne.

Senator Czesława Christowa

Systemu dróg śródlądowych w Polsce nie można stworzyć bez uwzględnienia naszych dwóch pięknych, największych rzek Odry i Wisły. Powiedziałam na wstępie, że za rzeki i programy ich rewitalizacji odpowiada Ministerstwo Środowiska. Pana krytyka, mam nadzieję, nie jest adresowana do Ministerstwa Infrastruktury, ponieważ nie odpowiada ono za Program Odra 2006. Mają miejsce pewne uzgodnienia, jednak decyzje inwestycyjne i finansowe są po stronie ministra ochrony środowiska.

Jesteśmy krajem morskim i trzeba w sposób zrównoważony i równomierny rozwijać wszystkie sektory gospodarki morskiej. Nie wyraziłam zażdroszczy z powodu już podpisanej umowy na budowę A1. Mieszkańcy wybrzeża zachodniego nie wiedzą, kiedy będzie budowana S3, a A3 jest w sferze marzeń. Jednak nie chodzi o to, żebyśmy się dzielili na wybrzeże wschodnie i zachodnie. Jesteśmy obywatelami jednego kraju. Jesteśmy patriotami. Gospodarkę morską należy rozwijać równomiernie. Fakty mówią o tym, że przed 1989 r. Odra była bardzo dobrze wykorzystaną rzeką. Funk-

cja transportowa Odry aktualnie została zaprzepaszczona. Ze względu na położenie geograficzne województwa zachodniopomorskiego wykorzystanie Odry jest dużą szansą rozwoju gospodarczego wszystkich województw leżących w dolinie tej rzeki. Jeszcze raz podkreślam: jeden program nie wyklucza drugiego.

Na pewno w przyszłości powstanie Program Wisła. Samorządy zmuszone zostały w 2000 r. do stworzenia strategii rozwoju województw. Dzięki temu bardzo wiele pomysłów zostało zawartych w strategiach. Bardzo dobrze się dzieje, że strategie są tworzone na poziomie województwa, na poziomie przedsiębiorstw, na poziomie państwa. Strategie można skorelować. Uważam, że nie mamy żadnej rozbieżności w tym zakresie. Małe porty w nowej projektowanej wersji ustawy, która jeszcze nie znalazła się w Sejmie, mają swoją wysoką rangę. W tej ustawie, nad którą rok pracujemy, jest rozdział dotyczący portów nie będących portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. One nie są małe. Jako argument przywołam port w Policach. Jeżeli port przez kolejne lata ma 2,5 miliona ton przeładunków, to nie jest małym portem. Stabilizuje się Kołobrzeg, a także inne porty. Należy stworzyć im warunki rozwoju, a nie preferować interesy małych grup kapitałowych nie zainteresowanych w finansowaniu ogólnodostępnej infrastruktury portowej.

Celem ustawy jest zrównoważony rozwój wszystkich portów. Mam nadzieję, że nie ten projekt ustawy jest przedmiotem pana krytyki. Wszystkie uzasadnione wnioski zostały wcześniej uwzględnione w nowo przygotowanym projekcie ustawy.

Posel Elzbieta Piela-Mielczarek

Na tej sali przedstawiono olbrzymią dozę pesymizmu – wszystko jest złe. Okazuje się jednak, że port w Gdyni ma dochody, port w Gdańsku ma dochody, w Szczecinie ma dochody, w Świnoujściu ma dochody. Czyli nie jest tak złe.

Jak my chcemy zabiegać o pieniądze w Unii Europejskiej, jeśli u nas wszystko jest złe i się wali? Jeżeli u nas nie będzie choć trochę optymizmu, choć trochę wiary, że coś potrafimy – a potrafimy, po efektach widać, że potrafimy – to przecież nikt nam nie da złamanego szeląga, już nie mówiąc o euro. Miejmy więcej w sobie wiary i optymizmu, że potrafimy, że mamy efekty swojej pracy i że ta zła ustawa, która dla jednych jest zła, dla drugich nie jest taka zła, a dla pana prezesa z Gdyni jest całkiem dobra, dała szansę

do pracy zarówno podmiotom działającym w granicach portu, jak i też zarządom portu.

Możemy stworzyć doskonałe warunki pracy w porcie, ale za chwilę do tego portu nikt nie przyjedzie z uwagi na to, że ani nasi spedytorzy, ani transportowcy nie są konkurencyjni. Z jakiego powodu? Z powodu obustrzeń biurokratycznych w stosunku do tych, które obowiązują obecnie w Unii Europejskiej po drugiej stronie naszej granicy. Transportowiec czy spedytor musi u nas dołączyć do SAD kilkanaście załączników, a u nich tylko cztery. I nadejdzie taki oto moment, w którym będzie się odprawiało towary nie w porcie Szczecin, nie w porcie Gdańsk czy Gdynia, ale w Hamburgu, w Rostoku, bo będzie szybciej, będzie szybszy obrót pieniędzy, będzie mniej załączników i będzie po prostu lepsza logistyka.

Uczuliłam na ten problem ministra infrastruktury wraz z panem ministrem finansów. Oczekuję na głośny protest tych wszystkich, którzy żyją z portu. Dajmy żyć transportowcom i spedytorom. To jest naprawdę szalenie ważna sprawa i niech nasze biurokratyczne przepisy nam nie przeszkadzają.

Ustawa o portach i przystaniach towarzyszy mi w mojej działalności parlamentarnej od początku. Znając projekt ministerialny i wiedząc, z jakim odzewem się spotkał, jestem zdecydowanym zwolennikiem tego, aby w tej kadencji Sejmu do tej ustawy się nie zabierać. Po prostu się nie zabierać z tego względu, że opór materii jest olbrzymi, występuje różnica interesów między gminą a zarządami, zwłaszcza w małych portach.

Podam przykład z portu we Władysławowie, portu, na którego terenie jest przedsiębiorstwo państwowe Szkuner, które zajmuje się rybołówstwem na Bałtyku i świetnie sobie radzi. Przedsiębiorstwo zajmuje cały teren portu. Jak państwo wiecie, w roku 1990 weszła ustawa o uwłaszczeniu nieruchomości. Ono jest wiecznym użytkownikiem i każdy rybak, który przyjdzie do Władysławowa, musi właśnie w Szkunerze zapłacić opłatę, a ponieważ jest to monopolista, który również łowi na Bałtyku, to on dyktuje cenę. I tego przebrnąć nie możemy. Nie możemy tego przebrnąć mimo różnych podejść do rozwiązania niby prostego zadania. Tego zadania spełnić nie możemy. Dalej jest państwowy Szkuner, dalej rybacy protestują, dalej posłowie są podzieleni – część jest za panią dyrektor, część jest za rybakami, sprawy są w sądzie, polskie piekielko trwa od dłuższego czasu.

Dlatego proponuję odłożmy tę sprawę, zostawmy ją następnemu parlamentowi.

Raport NIK był druzgocący dla tych wszystkich, którzy zajmują się gospodarką gruntami wewnątrz terenów portowych. Chcę zwrócić uwagę na

duży konflikt interesów gmin i zarządów portów, tych o znaczeniu strategicznym, na tle ustalania nowych granic portów.

Tak się stało, że ministerstwo ustala nowe granice portów z tego względu, że stare rozporządzenia wygasły i mamy do czynienia z takim oto elementem, że gminy chcą mieć jak najmniejsze porty w swoich granicach – z jakiego względu? No z tego, że każdy obrót gruntem wewnątrzportowym wymaga zgody odpowiedniego organu, więc po co się ubiegać o tę zgodę? Trzeba to szybko sprzedać, wydzierżawić, i tak dalej, i tak dalej. Natomiast zarządy chcą mieć odpowiedni zasób terenów do zarządzania, bo przecież przyszłość tego regionu to jest również przyszłość portu leżąca w jego wielkości. Port minimum to jest port, który nie ma szans na rozwój. Gdzież on będzie miał tereny pod rozwój? Z jakich będzie ulg mógł korzystać, tych, które zarządom portów uchwaliliśmy, jeżeli w ogóle nie będzie miał terenów, z których będzie mógł te ulgi czerpać?

Także te konflikty powinny być w sposób umiejętny nagłaśniane. Społeczeństwo powinno wiedzieć, o co chodzi w tym całym procesie. Oczywiście tylko wszyscy ci, którzy chcą wiedzieć, a mam nadzieję, że w naszych regionach tacy na pewno są.

Senator Czesława Christowa

Oprócz tych zagrożeń, o których mówiła pani poseł, jest jeszcze jedno. W naszym regionie porty są połączone torem wodnym. Utrzymanie w stanie eksploatacyjnym toru wodnego Szczecin–Świnoujście jest bardzo ważne. Prace pogłębiarskie wykonuje przedsiębiorstwo Dragmor, w części państwowe. Skarb Państwa posiada ponad 20% udziałów. Nowy właściciel sprzedaje urządzenia pogłębiające, doprowadza przedsiębiorstwo do upadku. Będą wchodzić konkurenci z Niemiec, u których usługi za pogłębianie toru wodnego będą o wiele droższe, myślę, że około 30–40%. Czy starczy nam środków przyznanych w budżecie na utrzymanie toru wodnego? Na pewno nie.

Skarb Państwa w ogóle się nie interesuje sytuacją Dragmora, a powinien. Ma swoich przedstawicieli w radach nadzorczych. Niestety okazuje się, że pogłębiarki sprzedawane są do Rosji, do Litwy, wydzierżawiane są prywatnym osobom, natomiast nie ma zapewnienia długofalowego utrzymania toru na poziomie, który został zapewniony w budżecie państwa i skierowany do urzędów morskich na pogłębianie. To też jest bardzo poważny problem i uważam, że powinno się tym zająć odpowiednie ministerstwo – znowu jest pytanie: które? A może NIK sprawdziłaby, jak to się

dzieje, że majątek państwowy jest wyprowadzany z przedsiębiorstwa. Jako region zostajemy bez możliwości pogłębiania torów.

Myślę, że tutaj duża jest rola samorządów. Zrobiliśmy ogromny błąd poprzez uwłaszczenie w granicach portów przedsiębiorstw, jeszcze wtedy państwowych, które teraz się prywatyzują.

Oczywiście prywatna własność jest nienaruszalna. Został pominięty interes państwa i interes publiczny. Ostatecznie chodzi o interesy gmin, które żyją z tego faktu, że na terenach portowych funkcjonują grona przedsiębiorstw układu portowego, które korzystają z infrastruktury.

To jest ogromne zagrożenie i uważam, że polityka gospodarki terenami jest bardzo istotna i ona warunkuje rozwój polskich portów.

Julian Kołtoński

Zarząd Morskiego Portu Elbląg Sp. z o.o.

Elbląg leży w województwie warmińsko-mazurskim, chociaż w sposób naturalny ciąży do aglomeracji gdańskiej. Rzut oka na mapę wystarczy, żeby się zorientować, że leżymy w dość korzystnym układzie geograficznym. Mamy 40 kilometrów do granicy z Rosją, do Kaliningradu jest niewiele ponad 70 mil. Położenie geograficzne Elbląga chcemy wykorzystać między innymi do rozwoju portu.

Miasto dostrzegło, że zatrudnienie w porcie jest jedną z szans zmniejszenia bezrobocia i uaktywnienia gospodarki. Jesteśmy spółką jednoosobową skarbu gminy. Z tego powodu jesteśmy w dobrej sytuacji, ponieważ sam zarząd jako taki absolutnie nie pozwoliłby sobie na portowe inwestycje infrastrukturalne. To miasto inwestuje w port, to miasto wyklada środki niezbędne do uzyskania dotacji unijnych. Takim przykładem jest właśnie Elbląg, gdzie miasto zaangażowało sporo milionów złotych, uzyskało dotację i w tej chwili realizuje duże inwestycje. Niezależnie od tego wspiera nas również Ministerstwo Infrastruktury. Angażujemy również bardzo skromne własne środki. Wszystko po to, żeby realizując ogólną politykę, jak również interes ekonomiczny, uruchomić żeglugę bliskiego zasięgu, tego najbliższego, właśnie w ramach Zalewu Wiślanego. Chcemy wykorzystać dobrą współpracę, jaka istnieje od lat między miastem i regionem a obwodem kaliningradzkim i z tego czerpać określone korzyści. Jednakże dostrzegamy pewne bariery. Otóż dzisiaj budując, rozbudowując infrastrukturę zgodnie z założoną strategią rozwoju portu, ujętą oczywiście w strategii miasta i województwa zgodnie ze sztuką, zdajemy sobie sprawę, że zdolności techniczne tej infrastruktury wykraczają daleko poza

dzień dzisiejszy – tak zresztą się buduje port – i żeby zostały w przyszłości wykorzystywane w sposób właściwy, musimy usunąć dwie przeszkody, których sami po prostu nie przeskoczymy.

Od dawna doskwiera nam sprawa tak zwanej trzeciej bandery. Przez Cieśninę Bałtyjską do Kaliningradu wchodzi wszystkie statki, jest to port międzynarodowy. Natomiast po przejściu przez Cieśninę Bałtyjską do Elbląga mogą płynąć statki tylko bandery rosyjskiej i polskiej. Jest to ewenement w świecie nie mający żadnego przypadku. Niestety to trwa, mimo naszych wniosków problem nie został załatwiony. Jest to kuriozalna sprawa, dlatego że jest to wynik powojennych uzgodnień między Związkiem Radzieckim a PRL, ratyfikowanych w 1961 r. przez Sejm. Stan ten trwa do dziś. Mimo dobrej współpracy z Obwodem, niestety żaden statek innej bandery do Elbląga na zalew wpłynąć nie może.

Drugą sprawą jest tworzenie warunków rozwoju Elbląga oraz innych portów Zalewu Wiślanego. Naturalnym skutkiem będzie bezpośredni dostęp z Zalewu do Zatoki Gdańskiej. To jest wielokrotnie powtarzany temat wykonania kanału żeglownego przez mierzeję, to jest te 1800 metrów, które trzeba przekopać w celu połączenia Zalewu z Zatoką.

Jeszcze jedna sprawa odnośnie do projektu ustawy. Otóż uczestniczymy czynnie w opracowaniu nowego projektu. Przeczytałem zgłoszony ostatnio projekt korekty i dostrzegłem tam bardzo niebezpieczne posunięcie dla portów komunalnych, takich jak Elbląg. Byliśmy pierwszym skomunalizowanym portem w kraju. W projekcie pojawił się niebezpieczny akapit, mówiący o obsadzie zarządu w tych małych portach przez ministerstwo. Należałoby zostawić to tak, jak jest do tej pory.

Senator Czesława Christowa

Myślę, że w sytuacji małych portów ogromną rolę może odegrać ustawa o partnerstwie publicznoprawnym. Jest to temat do dłuższej dyskusji. Ustawa o partnerstwie publicznoprawnym może być źródłem wielu środków finansowych na budowę publicznej, ogólnodostępnej infrastruktury portów.

Wojciech Grzymkowski **Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.**

Na początku 2005 r. w porcie w Kołobrzegu zaistniała próba zmiany granic portu. Nie należy dopuścić do tego, aby Ministerstwo Obrony Narodowej wymuszało takie zmiany. Ponadto w porcie w Kołobrzegu dwukrotnie wystąpiły akty przejmowania kapitałowego terenów portowych. Do firmy norweskiej trafiła część terenów portowych. Obecnie istnieje zagrożenie, że druga część terenów trafi do Duńczyków. Jest to bardzo trudny i palący temat, którym nikt nie chce się zająć.

Senator Czesława Christowa

Przedstawione sytuacje były już wcześniej przedmiotem krytycznej analizy i negatywnej oceny Najwyższej Izby Kontroli w 2002 r. Nadal nie zostały do końca załatwione zalecenia pokontrolne. Trzeba rzeczywiście do tych problemów wrócić, zgodnie z zaleceniami NIK. Powinno to zrobić Ministerstwo Skarbu Państwa i Ministerstwo Infrastruktury.

Tadeusz Stryjewski **Port Handlowy Świnoujście**

Zarządy portów nigdy nie będą miały dość pieniędzy, żeby ze swoich funduszy kontrolować obrót nieruchomościami. Funkcjonowanie portu to element całej polityki gospodarczej kraju. Bez wspomżenia budżetu, bez wspomżenia przez Unię nie jest możliwa budowa infrastruktury portowej.

Ustawa o portach i przystaniach morskich, która istnieje już 8 lat, nie jest realizowana. Jeśli ktokolwiek chwali tę ustawę, to może boi się nowej, która go przeraża jeszcze bardziej, ale to nie zmienia faktu, że obowiązująca ustawa powinna powstać w nowym kształcie dopasowanym do nowych realiów.

Senator Czesława Christowa

Zdania na temat ustawy o portach i przystaniach morskich są podzielone. Pan prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia wyraził zupełnie inne zdanie. Obecnie obowiązująca ustawa pozwoliła portom rozwijać się i budować infrastrukturę. Wylansowała gospodarzy portu, którymi są zarządy

morskich portów, stworzyła warunki gminom morskim. Ustawa dała możliwość gminom morskim poczuć się w pełni gospodarzem portów. Na przykład w strukturze kapitałowej spółki zarządzającej portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej gmina Szczecin i gmina Świnoujście mogły posiadać po 24,5% akcji. 51% akcji przypada Skarbowi Państwa będącemu właścicielem terenów i infrastruktury oraz suprastruktury portowej. Czy te warunki i szanse zostały przez gminy wykorzystane? Nie zostały. Ustawa tworzy ramy prawne. Możliwości prawne wykorzystują zarządy, ludzie, którzy nie zawsze są przygotowani do skutecznego zarządzania. Często nie znają możliwości zawartych w ustawach i systemie prawnym. Nie są uzasadnione zarzuty gminy Świnoujście, według których Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. nie przeznacza na inwestycje środków finansowych uzyskiwanych z dzierżawy terenów i obiektów infrastruktury i suprastruktury portów. Zarząd wydaje na infrastrukturę w Świnoujściu więcej niż otrzymuje z przedsiębiorstw portowych działających w Świnoujściu w formie opłat dzierżawnych za tereny portowe, infrastrukturę i suprastrukturę portową. Do tego dochodzą pieniądze uzyskiwane z budżetu państwa (tor wodny, oznakowanie, system sterowania statków, itp.). Gmina nie łoży na rozwój portu w Świnoujściu. I nie będzie w stanie łożyć. Musi przeważać racjonalne myślenie o przyszłości portów ujścia Odry.

Mamy ogromną szansę korzystać z funduszy UE przeznaczonych na budowę infrastruktury portowej, lecz czy mamy przygotowane projekty i wnioski? Bazy przeładunkowo-składowe w Świnoujściu powstały dzięki budżetowi państwa. Inwestycje, realizowane obecnie, powstają dzięki funduszom Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, jako organizacji publicznej *non profit*. Gminy na pewno nie wybudują infrastruktury portowej, ponieważ ich fundusze nie wystarczają na pokrycie kosztów funkcjonowania służby zdrowia, szkół i innych ważnych i potrzebnych organizacji.

Ustawowe funkcje zarządów morskich portów są realizowane. O tym kiedy projekt ustawy, będący w fazie uzgodnień rządowych, trafi do parlamentu, zdecyduje rząd. Jest to problem natury merytorycznej i politycznej.

Dariusz Rutkowski
Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Państwo pozwolą, że przedstawię wnioski i uwagi zgłoszone przez ZMPSiŚ do Narodowego Planu Rozwoju i Strategii Rozwoju Transportu na lata 2007–2013.

Po zapoznaniu się z projektami NPR i SRT, jednocześnie uwzględniając charakter i umiejscowienie portów w Szczecinie i Świnoujściu, stan infrastruktury transportowej i jej znaczenie dla portów Szczecina i Świnoujścia uważamy, że dokumenty nie są ze sobą spójne. Nieuwzględnienie w tych projektach działań i inwestycji w obszarach istotnych dla portów uniemożliwiają wykorzystanie gospodarczego i społecznego potencjału regionu.

Strategia Rozwoju Transportu zakłada, że głównym elementem jej realizacji będzie Program Operacyjny Transport na lata 2007–2013, co nie znalazło odzwierciedlenia w projekcie NPR. Projekt NPR nie dostrzega rangi gospodarki morskiej, ponieważ nie znalazła się ona w żadnym układzie: kierunków, przedsięwzięć i działań oraz priorytetów strategicznych.

Żaden z konsultowanych dokumentów nie podejmuje tematu weryfikacji korytarzy transportowych i nadania odrzańskiemu szlakowi transportowemu statusu paneuropejskiego korytarza transportowego, co w konsekwencji skutkuje ograniczaniem niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych w bardzo ważnym dla Polski korytarzu transportowym.

W naszej ocenie układ połączeń prowadzących do Zespołu Portów Szczecin i Świnoujście jest bardzo dogodny. Jednakże stan infrastruktury połączeń jest, z pewnymi wyjątkami, niedostateczny. Niedostateczna też jest żeglowność Odry, szczególnie na jej środkowym i górnym odcinku. Zły stan infrastruktury powoduje zmniejszenie atrakcyjności portów w Szczecinie i Świnoujściu, a tym samym całego regionu. Lista koniecznych inwestycji i modernizacji jest możliwa do zrealizowania wyłącznie wspólnym wysiłkiem rządu i regionu, o co postulujemy.

Zgłaszany zakres wniosków, jak i ich umiejscowienie ukształtował się w toku dyskusji i konsultacji przeprowadzonych przez ZMPSiŚ S..A. w 2004 i 2005 roku nad projektami NPR i SRT na lata 2007–2013.

Wniosek nr 1:

dotyczy „Układu kierunków działań Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007 – 2013”

kierunek 5: „tworzenie nowoczesnej sieci transportowej”.

Wnosimy o podjęcie działań zmierzających do nadania statusu paneuropejskiego korytarza transportowego odrzańskiemu szlakowi transportowemu, który obecnie spełnia wszystkie wymagane kryteria:

- posiada infrastrukturę liniową i punktową wszystkich gałęzi transportu: morskiego, rzeczno, kolejowego, samochodowego i lotniczego,
- połączenia korytarza odrzańskiego mają charakter międzynarodowy: stanowią najkrótsze połączenie krajów skandynawskich z Europą Środ-

kową i Południową. W porównaniu z portami wybrzeża wschodniego droga morska jest krótsza – ze Szwecji o 240 Mm, z portów Morza Północnego o 280 Mm, a droga lądowa do południowej granicy jest krótsza o 240 km od planowanej autostrady A1,

- wzdłuż korytarza regiony posiadają rozbudowany potencjał gospodarczo – produkcyjny. W paśmie naturalnego ciężenia do korytarza zamieszkuje 1/3 ludności Polski wytwarza się 30% produkcji krajowej. Obejmuje ono ważne aglomeracje: Szczecin, Poznań, Wrocław oraz konurbację Śląska. Po niemieckiej stronie położone są ośrodki przemysłowe: Schwedt, Frankfurt n. Odrą, Eisenhüttenstadt, Cottbus oraz aglomeracja berlińska,
- porty w Szczecinie i Świnoujściu są głównymi portami tranzytowymi; tradycyjnie obsługują ponad 80% ładunków tranzytowych przeładowywanych w polskich portach morskich, nie uwzględniając eksportu rosyjskiej ropy przez port w Gdańsku. W 2003 r. w Szczecinie i Świnoujściu przeładowano ok. 3 mln ton ładunków tranzytowych, z czego drobnica przewożona transportem drogowym stanowiła około 1,7 mln ton,
- przewidywany intensywny wzrost potoków ładunkowych: Komisja Europejska zakłada trzykrotny wzrost obrotów handlu zagranicznego w regionie bałtyckim w najbliższych 15 latach.

Wykreowaniem paneuropejskiego korytarza transportowego Odry zainteresowane są państwa, które tradycyjnie korzystają z tego szlaku transportowego: Szwecja, Czechy, Słowacja. Zaowocowało to podpisaniem w kwietniu 2004r. umowy międzynarodowej – „Międzyregionalnego Porozumienia na rzecz utworzenia CETC (Central European Transport Corridor)” przez marszałków województw nadodrzańskich ze strony polskiej oraz przewodniczącego rady regionu Hradec Kralowe w Czechach, prezydenta regionu Bratislava na Słowacji oraz przewodniczącego zarządu regionu Skania w Szwecji.

Status korytarza transportowego jest sygnałem dla inwestorów o tym, że szlak transportowy będzie się rozwijał i stanowiąca go infrastruktura będzie osiągała parametry Unii Europejskiej, co skutecznie pobudzi rozwój gospodarczy regionów położonych wzdłuż Odry.

Bez budowy wysokiej klasy połączeń komunikacyjnych z południową granicą państwa istnieje realne zagrożenie skierowania tranzytu obsługiwanego dotychczas przez porty w Szczecinie i Świnoujściu przez porty niemieckie i niemiecki system transportowy. W żadnym wypadku nie należy liczyć, że utracone ładunki przejmie autostrada A-1 i porty w Gdańsku i w Gdyni. Już obecnie Czesi kierują część ładunków przez drogę E-55: Praga–Drezno–Berlin–Rostock. Zarówno Niemcy, jak i Czesi konsekwen-

tnie modernizują połączenia z portami niemieckimi. Port w Hamburgu już stał się głównym portem kontenerowym nie tylko dla Czech i Słowacji, ale także dla Polski. Intensywnie rozwija połączenia promowe ze Szwecją port w Rostocku, przejmując coraz więcej ładunków tranzytowych z Czech i Austrii.

Wniosek nr 2:

dotyczy „Układu kierunków działań Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007–2013”

W ramach kierunku 5: „tworzenie nowoczesnej sieci transportowej”

Postulujemy uwzględnienie infrastruktury transportu morskiego przez uzupełnienie zapisu do postaci: „Modernizacja i rozbudowa transportu drogą wodną. Budowa i modernizacja infrastruktury dostępu od strony przedpola i zaplecza w portach morskich”. Proponowany zapis pozwoli na wypuklenie roli portów morskich jako istotnych ogniw łańcucha transportowego, skupiających wszystkie gałęzie transportu. Dla portów w Szczecinie i Świnoujściu ma to szczególne znaczenie ze względu na konieczność utrzymania odpowiednich parametrów toru wodnego Zatoka Pomorska – Świnoujście – Szczecin.

Wniosek nr 3:

dotyczy układu programów operacyjnych w ramach NPR 2007–2013

Proponujemy dodanie do programu horyzontalnego „infrastruktura techniczna”: PO infrastruktura portów morskich.

W ramach programu horyzontalnego infrastruktura techniczna przewidziano trzy programy operacyjne:

- PO Infrastruktura drogowa,
- PO Infrastruktura kolejowa,
- PO Sieci energetyczne.

Brak Programu Operacyjnego Transport spowodował, że w NPR położono nacisk wyłącznie na wymienioną infrastrukturę liniową, pomijając znaczenie transportu morskiego i żeglugi śródlądowej, których ranga w polityce gospodarczej Unii Europejskiej jest znaczna, co powinno przełożyć się na dostrzeżenie ich znaczenia również w krajowych programach. Włączenie do programu horyzontalnego „infrastruktura techniczna” PO Infrastruktura portów morskich pozwoli na zapewnienie środków finansowych na szeroko rozumianą infrastrukturę w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, które są elementem publicznej infrastruktury transportowej na sieci TEN-T. Chodzi zarówno

o infrastrukturę hydrotechniczną w portach i zapewniającą dostęp do portów, jak i drogową, kolejową, energetyczną, wodno–ściekową, teletechniczną.

Majątek trwały głównych polskich portów morskich jest zdekapitalizowany w 70% i bez programowego wsparcia grozi im, że nie tylko nie będą w stanie przejąć potoków ładunkowych z „z lądu na morze” – w ramach programów unijnych, ale nie będą w stanie skutecznie konkurować z nowoczesnymi portami Unii Europejskiej.

Następne wnioski dotyczyć będą Strategii i Rozwoju Transportu na lata 2007–2013.

Wniosek nr 4.

dotyczy części Porty morskie (str. 18):

Wnioskujemy o dodanie zapisu w brzmieniu:

„Intensywne kontynuowanie prac nad zapewnieniem sprawnego dostępu śródlądowego (rzecznego) do portów morskich”.

Poprawienie transportu wodnego jest jednym z celów realizacji „Programu dla Odry 2006”. Osiągnięcie głównych celów Programu dla Odry 2006 powinno się odbyć poprzez realizację inwestycji określonych w „Programie dla Odry 2006”. W tym zakresie uznajemy za właściwe priorytety określone w wyżej wymienionym studium.

Poprawa warunków nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej stworzy szansę wzrostu przewozu ładunków w komunikacji międzynarodowej towarów masowych, takich jak: węgiel, ruda, kruszywa, cement, nawozy, ładunków ponadgabarytowych oraz przewozów kontenerowych. Umożliwi efektywne wykorzystanie połączenia Odry z zachodnioeuropejskim systemem dróg wodnych przez kanał Odra–Szprewa i kanał Odra–Hawela. Stanowić będzie również podstawę do międzynarodowej wzajemności w korzystaniu z dróg wodnych.

Konieczna jest naszym zdaniem modernizacja Odrzańskiego Systemu Wodnego zmierzająca do dostosowania Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów III klasy żeglowności, a także wcześniejszego osiągnięcia wyższych parametrów odcinku Odry leżącym na wspólnym Polsko-Niemieckim szlaku żegludowym.

Dla osiągnięcia tych celów konieczne jest dokonanie następujących przedsięwzięć (kolejność wg priorytetów):

- dokończenie budowy stopnia wodnego Malczyce oraz w przyszłości ewentualna budowa stopnia Lubiąż jako ostatniego stopnia kaskady Odry;

- zakończenie modernizacji i przebudowy na Odrze jazów Chróścice, Ujście Nysy i Lipki;
- odtworzenie i modernizacja regulacji szlaku żeglugowego na Odrze swobodnie płynącej;
- wykonanie kapitałnych remontów i modernizacji:
 - śluz na Kanale Gliwickim,
 - długich śluz pociągowych na odcinku skanalizowanym Odry.

Realizacja przedstawionego zakresu Programu pozwoli uzyskać odbudowaną i zmodernizowaną drogę wodną o zróżnicowanej zabudowie poszczególnych odcinków, ale umożliwiającą stabilną żeglugę i przewozy, na całej długości Odry, według Studium Wykonalności Programu dla Odry 2006 rządu 16–20 mln ton ładunków rocznie w stosunku do obecnych 9 mln ton rocznie.

Wniosek nr 5.

dotyczy Tabeli: Ważniejsze inwestycje drogowe i kolejowe przewidziane do realizacji w latach 2007–2013

W części – Autostrady i drogi ekspresowe:

Wnioskujemy o nadanie budowie drogi ekspresowej S3 ze Szczecina do Lubawki (granica państwa) priorytetu umożliwiającego uruchomienie tej drogi (po śladzie autostrady) przed rokiem 2013, jako konkurencyjnego układu transportowego, w relacji południkowej, zwłaszcza do dróg położonych na zachód od S3.

Załącznik E do projektu SRT pokazuje prognozowane potoki ruchu na głównych polskich drogach na lata 2004, 2010, 2015 i 2020. Analizując ruch w relacjach z portami morskimi należy zauważyć systematyczny i znaczny wzrost ruchu na projektowanych drogach S-3 i A-1.

Prognozy przewidują, że wzrost ruchu na tych drogach będzie:

1. Stały w rozpatrywanych przedziałach czasowych,
2. Charakteryzujący się porównywalną dla obu szlaków dynamiką wzrostu (z uwzględnieniem różnic początkowych i nakładaniem się ruchu lokalnego).

Cytowana prognoza zakłada (na przyszłej drodze ekspresowej S-3, głównym ciągu komunikacyjnym do portów w Szczecinie i Świnoujściu) zwiększenie ruchu do poziomu powodującego przekroczenie progu tzw. opłacalności budowy autostrady, a jeszcze szybciej dla drogi ekspresowej – przed rokiem 2015. W tym czasie na wielu odcinkach tej drogi prognozowany SDR wyniesie ok. 16–24 tys. pojazdów na dobę, a na niektórych odcinkach ponad 32 tys. pojazdów na dobę. Prognozy te

nie uwzględniają przeniesienia ruchu z dróg naszych zachodnich sąsiadów wynikający ze zwiększenia kosztów przewozu ładunków autostradami w Niemczech, co może dodatkowo obciążyć ruch na drogach zachodniej Polski.

Atrakcyjność połączenia komunikacyjnego określona jest czterema kryteriami: łącznymi kosztami transportu, wymaganym czasem przewozu towarów, łatwością procedur celnych i granicznych oraz bezpieczeństwem przewozu. W każdej z tych dziedzin upatrujemy szansę polepszenia konkurencyjności zwłaszcza względem konkurencji zagranicznej, ale tylko niektóre zależą od portów lub regionów.

Uzasadniamy nasz wniosek następująco:

1. Prognozowany duży ruch towarowy i osobowy projektowaną drogą ekspresową S-3,
2. Brak alternatywnego połączenia południkowego dla zaplecza portów w Szczecinie i Świnoujściu,
3. Zwiększenie ruchu na tym kierunku w wyniku wprowadzenia opłat drogowych na niemieckich autostradach,
4. Postulowany przez NPR i SRT wzrost konkurencyjności regionów, w tym poprzez ułatwienia w transporcie.

Argumenty powyższe uzasadniają, naszym zdaniem, zainteresowanie portów Szczecina i Świnoujścia jak najdogodniejszym dostępem ze strony zaplecza. Zwłaszcza uzasadniają konieczność wybudowania drogi ekspresowej S3 do granicy państwa (Lubawka) w czasie krótszym niż do 2013 roku.

Wniosek nr 6.

dotyczy Tabeli: Ważniejsze inwestycje drogowe i kolejowe przewidziane do realizacji w latach 2007–2013

W części – Autostrady i drogi ekspresowe:

Wnioskujemy o wybudowanie (po śladzie planowanego przebiegu autostrady A3) odcinka drogi ekspresowej S3 od A4 do Lubawki (granica państwa) w parametrach pełnej drogi ekspresowej.

W ostatnich latach przeładunki w portach ujścia Odry oscylowały w granicach 20 mln ton rocznie, w tym ładunki tranzytowe około 3 mln ton. Głównymi partnerami tranzytującymi przez nasze porty są: Czechy, Słowacja, Niemcy, Austria, Węgry i Rumunia.

Przeładunki towarów przy nabrzeżach ZMPSiŚ realizowane z państw skandynawskich (Finlandia, Norwegia, Szwecja) sięgają 4 mln ton. Ładunki te przewożone są w kierunku południowym.

Uzasadniamy nasz wniosek następująco:

1. Duży udział masy towarowej przewożonej z południa kraju, południa Europy oraz Skandynawii do i z portów Szczecina i Świnoujścia,
2. Budowa autostrady z Pragi do Drezna zwiększy pozycję konkurencyjną portu w Rostocku dla ładunków przewożonych transportem drogowym z Czech, Węgier i Rumunii,
3. Brak wpisania w projekcie SRT planów budowy S-3 na tym odcinku.
Argumenty powyższe uzasadniają konieczność wybudowania drogi ekspresowej S-3 na pełnym odcinku, to jest od Lubawki do Szczecina.

Wniosek nr 7.

dotyczy Tabeli: Ważniejsze inwestycje drogowe i kolejowe przewidziane do realizacji w latach 2007–2013

W części – Linie kolejowe

Wnioskujemy o zmianę zakresu przebudowy linii E-59 poprzez rozszerzenie planowanej przebudowy do Świnoujścia.

Zmiana polega na zmianie zapisu z:

„E 59: W miarę posiadanych środków kontynuowana będzie przebudowa tej linii na odcinku od Szczecina do Poznania.”

Na zapis: „E 59: Kontynuowana będzie przebudowa tej linii na odcinku od Świnoujścia przez Szczecin do Poznania.”

Główne linie kolejowe obsługujące Szczecin i Świnoujście (Załącznik G do SRT) to:

1. Kierunek północny Szczecin – Świnoujście, linie E-59 i CE-59,
2. Kierunek południowo-wschodni Szczecin – Poznań, linia E-59,
3. Kierunek południowy Szczecin – Wrocław, linia CE-59.

W obowiązującym rozkładzie jazdy na linii kolejowej E-59 (Szczecin–Świnoujście) łącznie kursuje 67 pociągów dziennie, z czego 45 to pociągi towarowe. W zakresie przewozu ładunków linia Szczecin–Świnoujście jest przedłużeniem istniejących linii z południa kraju. Przewożone ładunki pochodzą z głębi kraju lub z za południowej granicy. Ograniczenia prędkości przejazdu zbędnie wydłużają czas przejazdu towarów pomniejszając atrakcyjność portu w Świnoujściu tak dla ładunków z południa, jak i z północy (Finlandia, Norwegia, Szwecja).

Na tym odcinku nie można zastąpić linii E-59 transportem drogowym. Spowodowane to jest rodzajem przewożonych ładunków.

Uzasadniamy nasz wniosek następująco:

1. Zły stan techniczny omawianej linii kolejowej,

2. Duży udział towarów masowych przewożony z południa kraju, południa Europy do i z portów Szczecina i Świnoujścia,
3. Duża ilość ładunków przeładowywanych ze Skandynawii (3,9 mld ton w 2004 r.),
4. Brak określenia terminu zakończenia modernizacji tego odcinka.

Argumenty powyższe uzasadniają konieczność wykonania modernizacji linii kolejowej E-59 na odcinku Szczecin–Świnoujście przed 2013 rokiem.

Wniosek nr 8.

dotyczy Tabeli: Ważniejsze inwestycje drogowe i kolejowe przewidziane do realizacji w latach 2007–2013

W części – Linie kolejowe

Wnoskujemy o dodanie nowego zadania dla CE-59 w brzmieniu: „CE-59”: Modernizowana będzie przebudowa tej linii na odcinku od Świnoujścia przez Szczecin do Wrocławia.”

W obowiązującym rozkładzie jazdy na linii kolejowej E-59 (Szczecin–Poznań) łącznie kursują 223 pociągi dziennie, z czego 127 to pociągi towarowe. Na linii CE-59 (Szczecin–Wrocław) łącznie kursuje 218 pociągów dziennie, z czego 125 to pociągi towarowe. Na linii Poznań–Wrocław występuje jeszcze większy ruch pociągów (Załącznik G do SRT).

Stan techniczny linii E-59 (Szczecin–Poznań) jest lepszy niż linii CE-59, na której permanentnie występują ograniczenia prędkości nawet do 30km/h. Ponadto badając punktualność oraz czas przejazdu ze Szczecina do Wrocławia stwierdza się zdecydowane różnice na niekorzyść linii CE-59. Uniemożliwia to zwiększenie liczby pociągów kursujących w ciągu doby na tej linii. Alternatywna do CE-59 linia E-59 obecnie też nie ma możliwości zwiększenia przewozu towarów z uwagi na liczbę pociągów kursujących po tej linii oraz niedostateczny stan techniczny na linii Poznań – Wrocław. Kolejnym ograniczeniem w wykorzystaniu E-59 do przewozu ładunków w kierunku Wrocławia jest obciążony węzeł kolejowy w Poznaniu.

Uzasadniamy nasz wniosek następująco:

1. Brak możliwości zwiększenia przewozu ładunków na liniach E-59 i CE-59,
2. Zły stan techniczny linii CE-59,
3. Brak określenia terminu zakończenia modernizacji tego odcinka,
4. Porównywalna liczba pociągów obsługiwanych przez obie linie,

5. Rosnąca konkurencja portu w Rostocku wynikająca z trwającej modernizacji niemieckich linii kolejowych biegnących wzdłuż granicy z Polską.

Argumenty powyższe uzasadniają konieczność wykonania modernizacji linii kolejowej CE-59 na odcinku Szczecin–Wrocław przed 2013 rokiem.

Senator Czesława Christowa

Dziękuję bardzo za szczegółowe przedstawienie wniosków.

Panel II
Transport morski

Leszek Plewiński

Akademia Morska w Szczecinie

Na koniec grudnia 2003 r. mieliśmy sto szesnaście statków o tonażu powyżej 2 miliony 350 tysięcy DWT, wśród nich dwadzieścia trzy miały powyżej 26 lat, trzydzieści jeden było w wieku 21 do 25 lat, dwadzieścia jeden statków miało wiek od 16 do 20 lat, odpowiednio w grupie wiekowej od 11 do 15 lat było dwadzieścia jeden statków, tylko dziewięć statków mieliśmy na koniec 2003 r. w wieku od 6 do 10 lat i tylko jedenaście statków było w wieku poniżej 5 lat.

Dzisiaj mamy około stu dwudziestu pięciu statków. Ich średni wiek przekroczył już niestety 19 lat. Oczywiście mówimy o całej flocie, ale mamy świadomość, że żegluga liniowa i promowa stanowią tutaj około 25%. Struktura wiekowa statków jest podobna. Inwestycje tonażowe są podejmowane, lecz w niewielkim zakresie. W związku z tym podstawowym priorytetem, jaki powinien być lansowany, jeżeli chodzi o utrzymanie stanu rozwoju naszej żeglugi liniowej i promowej, jest zaspokojenie najpilniejszych potrzeb dotyczących inwestycji w zakresie promów morskich, jednostek ro-ro, drobnicowców uniwersalnych i wreszcie wymiany zużytych masowców. Nie możemy, mówiąc o żegludze liniowej i promowej zapominać o reszcie floty. Występuje rosnące zapotrzebowanie na tonaż. Jest dobra sytuacja na rynku. Wymienione inwestycje priorytetowe są zgodne z potrzebami rynku. Dotyczą również obronności państwa i współpracy z NATO. Nie jest tajemnicą, że część z tych statków może być wykorzystywana i w tej chwili jest wykorzystywana jako realizacja zamówień NATO na przewozy, głównie uzbrojenia.

Drugi problem to problem bandery. Z wymienionych stu dwudziestu pięciu statków w morskiej flocie transportowej o polskiej przynależności jest tylko kilka statków pod polską banderą. Oczywiście znamy wszyscy przyczyny tego stanu rzeczy. Ze względów ekonomicznych statki te przeszły pod obce bandery, aby próbować sprostać konkurencji.

W tym gronie powinniśmy zastanowić się przede wszystkim nad takimi działaniami, które doprowadzą do przywrócenia polskiej bandery, może nie na statkach, które tę banderę zmieniły, ale na tych statkach, które będą wprowadzane do eksploatacji (nowy tonaż i tonaż pozyskiwany z rynku).

Trzeci problem to konkurencyjność naszej floty. Skoro wiek statków przekroczył 19 lat, to znaczy, że niewiele jest statków, które spełniają wymagania rynku w pełnym zakresie. W związku z tym trudno jest mówić o bezpieczeństwie i uczciwej konkurencyjności. Wszyscy mamy świadomość wzrostu wymagań w stosunku do statków. Wymogi konwencji międzynarodowych, kodeksów, rezolucji sprawiają, że armatorzy ponoszą coraz wyższe koszty, już nie tylko, jeżeli chodzi o budowę statków, ale także związane z modernizacją statków istniejących. Na przykład porozumienie sztokholmskie, w odniesieniu do żeglugi promowej, wymusza pewne konieczne zmiany na statkach istniejących. W innym przypadku statki te nie będą akceptowane przez rynek. Unia Europejska, podejmując różnego typu działania, np. wdrażając drugi rejestr statków, wprowadzając podatek tonażowy, doprowadziła do tego, że w latach 1997–2001 średni wiek statków piętnastki państw UE zmalał z 23 do 17 lat. Działania wymagają czasu, ale przynoszą rezultaty. Nad tym problemem powinniśmy się zastanowić.

Następny problem, to brak świadomości morskiej w Polsce. Podstawowe przyczyny złego stanu gospodarki morskiej wynikają z braku świadomości morskiej społeczeństwa. Jeżeli nie mamy zrozumienia w rządzie, nie mówię w tej chwili o Ministerstwie Infrastruktury, bo niezależnie od tego, że jest z nami pan minister Górski, to uważam, że ministerstwo podejmuje wiele inicjatyw. Już w latach dziewięćdziesiątych przez wiele lat trwała dyskusja na temat wdrożenia drugiego rejestru statków w Polsce. Przecież to była inicjatywa Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. Jednak inicjatywa ta upadła w uzgodnieniach międzyresortowych. Obecnie podatek tonażowy nie dlatego nie został wdrożony od 1 stycznia 2005 r., tak jak deklarował pan minister Górski, że Ministerstwo Infrastruktury tego nie chciało. Stało się tak wyłącznie dlatego, że uzgodnienie międzyresortowe, a głównie stanowisko Ministerstwa Finansów, jest negatywne i trudno przebić się z ustawami tak ważnymi dla gospodarki narodowej i morskiej. Wracając do świadomości morskiej społeczeństwa. Czy doczekamy się takiego czasu, że będą istniały grupy nacisku nie tylko w rządzie, ale głównie w Sejmie i w Senacie, wspierające inicjatywy dotyczące nie tylko żeglugi promowej i liniowej, lecz całej tematyki morskiej. Czy kiedyś będzie klimat odpowiedni do tego, żeby sprawy morskie znalazły szersze odbicie w uregulowaniach prawnych. Uregulowania prawne to jest główna szansa

rozwoju przedsiębiorstw morskich. Jeżeli uregulowania prawne będą właściwe, to i wsparcie Unii Europejskiej także będzie większe. Nastąpi możliwość podejmowania inicjatyw, a nasze spotkania nie przekształcą się w jałowe dyskusje. Świadomość morską społeczeństwa jest bardzo ważna. Polskie mass media nie podejmują tematyki morskiej. Gospodarka morską, konkretnie problemy żeglugi i portów, nie znajdują szerszego odbicia w społeczeństwie. Ministerstwo Infrastruktury, a konkretnie Departament Transportu Morskiego, na działania promocyjne ma do dyspozycji 100 tysięcy zł. O morzu mówimy tylko w czasie trwania Dni Morza. Na tym kończy się kreowanie świadomości morskiej.

Otwieram dyskusję, proszę państwa.

Bardzo proszę o krótkie wypowiedzi zakończone wnioskami.

Sławomir Bałazy **Prezes Żeglugi Polskiej S.A.**

W okresie, kiedy Polska miała wkroczyć na drogę gospodarki rynkowej, zapomniano o istotnych elementach: skąd państwo może czerpać zyski. Chciałbym zwrócić uwagę na kluczowe elementy, które gospodarkę morską doprowadziły do kryzysu, mianowicie: podatek od ponadnormatywnych wynagrodzeń, popiwiek, cło, które było nakładane na statki budowane w stoczniach zagranicznych i sprowadzane do kraju, aby zostały zarejestrowane pod polską banderą, cła na komponenty, które były używane do budowy tych statków, również w stocznich polskich. Co więcej, paliwa, które były dostarczane na statki biało-czerwonej bandery, również były obciążane cłami w polskich portach.

Jakby tego było mało, zmiany w polskim prawodawstwie podatkowym zaowocowały czterdziestoprocentowym podatkiem przy sprzedaży statków, również praw majątkowych, co praktycznie uniemożliwiło i stanowiło nieopłacalną wręcz sprzedaż statków, ponieważ pieniądze, które pozostawały po takiej transakcji, były niewystarczające nawet na prostą odbudowę tonażu. Na to nałożyły się jeszcze elementy związane z wynagrodzeniami marynarzy, to znaczy obłożenie podatkiem dochodowym części istotnej bądź najważniejszej płacy marynarskiej, jakim był dodatek dewizowy. Wszystko to spowodowało, że statki i działalność armatorska była wypychana poza środowisko fiskalne Polski.

Tu mamy następny wykres, który obrazuje, jak kształtował się spadek tonażu i spadek tonażu pod biało-czerwoną banderą. W roku 1990 dwieście

czterdzieści siedem statków było w posiadaniu polskich armatorów. Wszystkie podnosiły biało-czerwoną banderę. Już w 1995 r. na sto sześćdziesiąt siedem statków polskich armatorów sto trzydzieści dwa podnosiły biało-czerwoną banderę. Trzy lata później na sto czterdzieści osiem statków polską banderę podnosiły sześćdziesiąt trzy statki, a w 2000 r. ze stu dwudziestu ośmiu – tylko czterdzieści jeden podnosi biało-czerwoną banderę.

Prawdą jest to, co podaje Główny Urząd Statystyczny, mianowicie, na koniec 2003 r. na sto szesnaście statków, będących w posiadaniu polskich armatorów tylko dwadzieścia dziewięć podnosi biało-czerwoną banderę. Należy wziąć pod uwagę, że Główny Urząd Statystyczny podaje dane wszystkich jednostek pływających, do których zalicza również bunkierki, statki pomocnicze, z wyjątkiem oczywiście dwóch statków Euroafriki: Inowrocławia i Mikołaja Kopernika. O ile nam wiadomo, tam został zastosowany trochę inny sposób zatrudniania marynarzy, który trudno uznać za stały bądź też modelowy.

Generalnie można powiedzieć, że to, co poprzednio i obecnie hamuje rozwój polskiej gospodarki morskiej, skoncentrowane jest w trzech sferach. W sferze fiskalnej, w sferze zatrudnienia (sposoby zatrudnienia i system płacy kadry marynarskiej) oraz w trzeciej sferze dotyczącej warunków obsługi technicznej statków. Tu mam na myśli szeroko pojęte problemy związane z administracją morską i instytucjami klasyfikacyjnymi.

Wśród tych warunków fiskalnych w sferze działalności finansowej przedsiębiorstwa ograniczeniem istniejącym do dzisiaj jest podatek dochodowy od osób prawnych. Negatywnie wpływały również wyższe ceny zakupu statków w stoczniach krajowych bądź w stoczniach zagranicznych. Jedne były obciążane podatkiem VAT wysokości 22%, inne z kolei, w przypadku budowy statków w stoczniach zagranicznych, cłem, które wahało się w zależności od kraju budowy od 3 do 30%.

Jeśli chodzi o sferę fiskalną, od strony formalnoprawnej, można wymienić dwie kategorie, które moim zdaniem miały decydujące znaczenie i mają dalej, niestety, to jest problem hipoteki i problem elastycznej amortyzacji.

Otóż w polskim prawie istnieje hipoteka, która zakłada pierwszeństwo takich organów, jak: ZUS, urzędy skarbowe, a więc hipoteka, która jest nieatrakcyjna dla tych, którzy są najważniejsi w przypadku procesów odnowy tonażu i pozyskiwania finansowania, a mianowicie banków. W związku z tym problem polskiej hipoteki, pomimo tych zmian, które na przestrzeni ostatnich lat zostały dokonane, w dalszym ciągu jest praktycznie taki sam.

Bank nie ma pierwszeństwa egzekucji zaspokojenia się w przypadku polskiej hipoteki.

Elastyczna amortyzacja daje możliwości generowania wpływów wtedy, kiedy przychodowość armatorów w związku z określoną, dobrą sytuacją na rynku jest ku temu sprzyjająca. Nasi konkurenci stosowali elastyczną amortyzację, podczas gdy polscy armatorzy byli pozbawieni tej możliwości.

Następną sferą jest sfera zatrudnienia i pracy. Marynarze na polskich statkach, pod polską barierą otrzymywali wynagrodzenia złotówkowe i dewizowe. Częścią dewizową był dodatek dewizowy, który został obłożony podatkiem. W sytuacji, kiedy jeszcze tego podatku dochodowego nie było, pensja marynarza zatrudnionego na polskim statku i marynarza zatrudnionego na statku obcej bandery była zbliżona.

W momencie obciążenia podatkiem dochodowym wynagrodzenie stało się nieatrakcyjne. Co więcej same załogi oddziaływały na kierownictwo firm, aby zatrudniać ich na korzystniejszych warunkach. Doszło nawet do tego, że ostatni statek grupy PŻM – „Ziemia Gnieźnieńska” został przeflagowany na wyraźne życzenie załogi.

Polskie zbiorowe układy pracy nakładały na armatorów konieczność płacenia wynagrodzeń za okres, kiedy marynarz praktycznie nie był produktywny, a więc znajdował się poza swoim miejscem pracy, czyli poza burtą statku. To były znaczne obciążenia, które w sytuacjach kryzysowych na rynku doprowadzały niejednokrotnie do zapaści finansowej firmy, ponieważ koszty płacowe są jedne z wyższych

W związku z tym, można wykazać te negatywy, które również wpływają na niekorzystną sytuację polskiej bandery. Koszt utrzymania rezerwy, koszt składek na ubezpieczenia społeczne, czego nasza konkurencja ani w latach siedemdziesiątych, ani w latach osiemdziesiątych nie miała. Podatki odprowadzane na Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych są elementem wręcz kuriozalnym w przypadku dotyczącym przedsiębiorstw armatorskich, gdzie konwencje morskie nakazują zatrudnianie ludzi w pełni sprawnych fizycznie, zdrowotnie, a w związku z tym żadna osoba niepełnosprawna nie znalazłaby tu zatrudnienia. Oczywiście na lądzie, jak najbardziej, ale w tym momencie przedsiębiorstwo było obciążane składkami za wszystkich pracowników firmy, bez rozróżniania sfery lądowej czy morskiej.

Polskie przepisy nakazują utrzymywanie Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych. Powstają dodatkowe koszty z tytułu wypłat nagród jubileuszowych. W innych systemach stosuje się różnego rodzaju bonusy,

niekoniecznie związane z długością okresu zatrudnienia pracownika w firmie. No i wspomniane po stronie pracownika niedogodności związane z obłożeniem podatku dewizowego, jak również obligatoryjna składka na ZUS i ubezpieczenia społeczne.

Trzecia sfera, która w dalszym ciągu jest kluczowa w sensie negatywów, jakie dotyczą polskiej bandery. Są to warunki obsługi technicznej statków, w tym naszego klasyfikatora Polskiego Rejestru Statków, który do niedawna był jedynym klasyfikatorem uprawnionym do dopuszczania statków pod polską banderą do ruchu międzynarodowego.

Działania konkurencji, a może obniżenie standardów, doprowadziło do tego, że tenże klasyfikator został wykluczony z elitarnego klubu AJACS, utracił swoją pozycję rzetelnego klasyfikatora, co również dotknęło polskich armatorów, którzy do tej pory – podnosząc polską banderę – byli zmuszeni do korzystania z usług tegoż klasyfikatora. Armatorzy nie narzekali na PRS. W momencie, kiedy PRS utracił swoją pozycję, armatorzy zostali zmuszeni do ponoszenia wyższych kosztów albo prowadzenia tak zwanej podwójnej klasy lub przeniesienia się do innego towarzystwa. Wejście Polski do Unii Europejskiej zmusiło administrację morską, aby akceptowała również rejestry obcych klasyfikatorów.

Procesów, które dotknęły polskich armatorów znacznie wcześniej, bo w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, doświadczały również firmy naszych konkurentów, którzy za akceptacją środowisk morskich swoich krajów wnosili swoje statki do tak zwanych wygodnych bander, upatrując w tym możliwość wzmocnienia swojej pozycji ekonomicznej. Od paru lat obserwujemy proces powrotu statków z krajów Unii Europejskiej pod bandery narodowe, co znajduje się również w wytycznych Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej. Dzieje się tak, ponieważ kraje Unii Europejskiej zastosowały rozwiązania zbliżone, bądź takie same, jakie do tej pory istniały w rejestrach tak zwanych barier wygodnych. Na marginesie należy stwierdzić, że czasami nawet określano bandery wygodne, jako bandery tanie. Przykładem, który temu mitowi przeczy, jest bandera liberyjska, która ma bardzo dobre notowania.

Państwa Unii Europejskiej zareagowały na wyflagowywanie swoich krajów powodując zmiany w prawodawstwie, uznając na przykład za krytyczny czynnik niskiej konkurencyjności ze statkami pod banderami wygodnymi. Ponieważ problem konkurencyjności floty Unii Europejskiej został określony, że ma charakter strukturalny, powodowało to, że Komisja Europejska dopuściła do stosowania przez państwa Wspólnoty instrumentów mających wyrównywać konkurencyjność flot narodowych.

I wracamy tutaj do całego katalogu, którego myśmy nie mieli, a który powinniśmy mieć. Straciliśmy kilkanaście lat. Przyspieszona amortyzacja inwestycji okrętowych, prawo rezerwowania nieopodatkowanych zysków ze sprzedaży statków pod warunkiem zainwestowania ich w nowy tonaż, zastępowanie zwykłego podatku dochodowego zryczałtowanym podatkiem tonażowym, liczonym i płatnym od pojemności netto statku oraz okresu jego eksploatacji, zaniechanie poboru lub części zaliczek na podatki dochodowy od dochodów marynarzy zatrudnionych na statkach Unii Europejskiej, pozostawienie ich u armatorów, dopłaty do szkoleń, inwestowanie w *know how* itd. Te instrumenty były i są stosowane przez naszą konkurencję.

Ponadto, w sferze zatrudnienia w krajach Unii Europejskiej zaniechano poborów od armatorów w różnych państwach, całości lub części składek ubezpieczeń społecznych marynarzy, bądź też zwracając armatorowi te obciążenia, bądź to wspólnie z państwem i organizacjami tworzą biura pośrednictwa pracy dla marynarzy. Ponadto takimi instrumentami pomocowymi, czy dopuszczalnymi, było i jest refundowanie kosztów szkoleń marynarzy, jak również kosztów repatriacji.

W sferze inwestycyjnej wykorzystywane są dopłaty do nowo budowanych statków oraz dopłaty do nakładów na bezpieczeństwo żeglugi i ochronę środowiska.

Rozwiązania stosowane w państwach Unii Europejskiej są opisane i powinny być od dawna wprowadzone do polskiego systemu prawnego i ekonomicznego, odnoszącego się do żeglugi. Nie tylko dlatego, że Polska do Unii przystąpiła, ale przede wszystkim, aby szybko zniwelować zapóźnienia spowodowane brakiem konsekwentnej i długofalowej polityki morskiej państwa.

W związku z tym 1 maja 2004 r. polscy armatorzy powinni byli wejść do Unii Europejskiej silni dzięki przyjaznym rozwiązaniom fiskalnym i prawnym, polegającym w szczególności na: wprowadzeniu ustawy o podatku tonażowym dla armatorów żeglugi towarowej i pasażerskiej, który właśnie zastąpiłby podatek dochodowy od osób prawnych i wypłaty z zysku. Ten podatek w naszym przypadku powinien być nawet tak skonstruowany, aby był konkurencyjny w stosunku do rozwiązań, jakie stosują inne państwa Unii Europejskiej, powinien być po prostu elementem komercyjnym, atrakcyjnym również dlatego, aby inni armatorzy – ci unijni – przychodzili do Polski.

Następnym istotnym zagadnieniem jest zmiana ustawy, bądź wprowadzenie nowej, o pracy na morskich statkach handlowych i pasażerskich

w kierunku liberalizacji modelu zatrudnienia marynarzy, pozwalającej na stosowanie zatrudnienia w systemie kontraktowym oraz umożliwienie dokonywania regulacji w układach zbiorowych pracy. Istotnym problemem, który dyskutowany jest na forum europejskich związków armatorów, jest opracowanie modelu zabezpieczenia opieki zdrowotnej i emerytalnej marynarzy. Należałoby rozważyć utworzenie urzędu do spraw pośrednictwa pracy dla marynarzy, który przejąłby na siebie rolę płatnika ubezpieczenia emerytalnego, rentowego, chorobowego, wypadkowego i zdrowotnego, finansowanego, zarówno przez pracownika, jak i armatora oraz budżet państwa.

Kolejnym postulatem byłoby pozostawienie u armatora, jako płatnika, zaliczek bądź ich części, na podatek dochodowy od osób fizycznych, to jest od części podatków płaconych przez marynarzy.

Kluczowym elementem umożliwiającym rozwój polskiej floty jest dostosowanie regulacji dotyczących hipoteki morskiej w myśl prawa angielskiego.

Są to postulaty, które bezwzględnie należy zrealizować. Chyba że na prawdę nie zależy nam na biało-czerwonej banderze. Jeśli nam nie zależy, możemy się oprzeć o rozwiązania maltańskie, cypryjskie. To też są kraje Unii Europejskiej, jednak w takim układzie nie musielibyśmy się spotykać w parlamencie Rzeczypospolitej. Mówiąc o banderze polskiej i o rozwoju floty, mówmy o instrumentach, które powinny być ustanowione w polskim systemie finansowym i w polskim systemie prawnym. Niezależnie od tego, czy będzie to rozwój floty dalekomorskiej, trampowej, liniowej bliskiego i średniego zasięgu lub promowej, generalny problem jest ten sam. Czy będziemy inwestować w promy, panamaksy, czy w rowce, to jest to rzecz drugorzędna i związana przede wszystkim z zapotrzebowaniem rynku.

Leszek Plewiński **Akademia Morska w Szczecinie**

Dziękuję bardzo, Panie Prezesie.

Szukamy pieniędzy na statki. W związku z tym apeluję do państwa, żebyśmy się tym problemem zajęli, skąd te pieniądze wziąć? Niemcy i inne państwa Unii Europejskiej podejmują programy, tworzą fundusze. W tych krajach wolne zawody, lekarze, adwokaci składają się na budowę statku i go budują.

Paweł Porzycki **Prezes Euroafrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o.**

Spotkaliśmy się, żeby podyskutować. Patrząc na obecnych tutaj, nie mamy przeciwwagi do naszej dyskusji. Reprezentujemy środowisko żeglugowe i te tematy są nam znane. Na sali obecni są ci, którzy reprezentują dość jednolity pogląd odnośnie do problematyki związanej z żeglugą. Oczywiście doceniamy działania pana ministra i resortu, ale to co widać, nasza wspólna skuteczność w tworzeniu nowych podstaw prawnych do rozwoju żeglugi pozostawia dużo do życzenia.

Materiał, który został zaprezentowany przez pana prezesa Bałazego, w zasadzie w pełni oddaje oczekiwania armatorów i można powiedzieć, a chyba będę wyrazicielem opinii wszystkich armatorów, jeżeli powiem, że nic dodać, nic ująć. W zasadzie ten materiał może być w takiej wersji zaprezentowany jako zbiór wniosków płynących z dzisiejszej konferencji.

Odnosząc się do wypowiedzi pana prezesa pragnę dodać kilka słów. Pan prezes zechciał wspomnieć o dwóch statkach Euroafriki, zarejestrowanych pod polską banderą. Otóż przyjęte przez nas rozwiązania są rozwiązaniami stworzonymi na próbę. Jestem świadomy tego, że one nie są trwałe. W naszym otoczeniu prawnym trudno mówić o rozwiązaniach długofalowych. Czy one są modelowe, czy nie, tego także nie jestem pewny. Może się okazać, zważywszy na dość dużą ilość materiału, którą poświęcił pan sferze oddziaływania organizacji i pracowników, że akurat to rozwiązanie będzie rozwiązaniem modelowym tak długo, jak będziemy mieli takie, a nie inne rozwiązania w sferze obowiązującego nas ustawodawstwa.

Sugerowałbym unikania zapisów takich jak „raj podatkowy”, ponieważ wiele osób ma błędne rozumienie tego pojęcia. Układy zbiorowe zawierane są według prawa państwa, które jest członkiem Unii Europejskiej. Trudno mi nazywać to „rajem podatkowym”, po prostu jest to jedno z rozwiązań, które stosujemy jako polscy armatorzy.

Pod wszystkimi wnioskami przedstawicieli PZM w pełni się podpisujemy. Szkoda, że ten materiał nie powstał jako materiał całego środowiska żeglugowego. Miałby, być może, zupełnie inne pole rażenia, niż w przypadku gdy jest sformułowany przez jedno przedsiębiorstwo. Może jest to sprawa do nadrobienia.

Jerzy Hajduk **Akademia Morska w Szczecinie**

Przedstawiciel grupy PŻM brał udział w opracowywaniu strategii. Nie widzę tutaj jakiegoś rozdźwięku. Dlatego to, co dzisiaj pan minister powiedział, było w zasadzie esencją. Z tego, co chyba wszyscy zrozumieliśmy po wystąpieniu pana prezesa, tak naprawdę nie ma koordynacji między ministerstwami, w tym znaczeniu, że po prostu z jednej strony jest fiskalizm, z drugiej strony są problemy związane z własnością itd. Pan minister proponował następną część opracowania polityki morskiej państwa, polityki, która, niezależnie od rządu, będzie rzeczywiście postrzegąca morze jako dobrodziejstwo dla całego społeczeństwa i napędzała inwestycje związane z gospodarką morską, napędzała gospodarkę narodową.

Następna sprawa to Narodowy Plan Rozwoju na lata 2007–2013, w którym gospodarka morska potraktowana jest marginalnie, szcątkowo. Należałoby wprowadzić zmiany, tym bardziej że NPR znajduje się na etapie społecznych konsultacji.

Żeby nie być gołosłownym, tutaj na przykład są bardzo enigmatyczne zapisy dotyczące naszej gospodarki morskiej. Istnieje dosłownie jeden o promocji lub popieraniu transportu wodnego. Jeżeli nie będziemy zmieniać zapisów w NPR, a tylko będziemy mówić, co trzeba by zrobić, nasz głos zawiśnie w próżni. Prośba o politykę morską państwa wypłynęła ze stałej podkomisji morskiej w Sejmie. Posłowie oczekują, że taki dokument powstanie. Chodzi o to, żeby nie tylko ludzie żyjący w sferze nadmorskiej rozumieli i byli świadomi faktu, że gospodarka morska napędza całą gospodarkę narodową. Ważne jest, aby politycy również promowali gospodarkę morską. Trzeba naciskać i tworzyć lobbing polityczny, który na całym świecie jest stosowany. Zmierzajmy także w tym kierunku.

Leszek Plewiński **Akademia Morska w Szczecinie**

Myślę, proszę państwa, że w tym momencie nasuwa się jeden wniosek. Uważam, jeżeli państwo się ze mną zgodzą, że Ministerstwo Infrastruktury powinno w pełni odpowiadać za sprawy portów morskich, żeglugi morskiej i administracji morskiej i śródlądowej, tak jak jest to zapisane w ustawie o działach gospodarki narodowej. Pełna odpowiedzialność powinna łączyć się z pełnym zakresem prerogatyw dotyczących własności. Jeżeli Minister-

stwo Skarbu jest właścicielem, a Ministerstwo Infrastruktury tylko wspierającym, to wydaje się, że ten stan nie jest normalny.

Sądzę, że taki wniosek powinien z naszych dzisiejszych obrad wypłynąć. Chciałbym, żebyście się państwo ten temat wypowiedzieli.

Piotr Waszczenko **Prezes Unity Line Sp. z o.o.**

Istnieje wola budowy gospodarki morskiej. Pan minister godzinę temu powiedział o konieczności budowy strategii. Mam od razu takie pytanie: a kto będzie płacił za tę strategię? Przedsiębiorstwa czy rząd? Każda strategia państwowa i każde umocowanie w ramach państwa gospodarki będzie przecież musiało kosztować, bo albo przedsiębiorca będzie się musiał powstrzymać od pewnych działań, albo wykonywać działania, które są zgodne z tą strategią, niekoniecznie akurat najzyskowniejszą w danym momencie. Przywrócenie bandery polskiej daje szansę utrzymania lokalizacji miejsc zarządu przedsiębiorstw żeglugowych w Polsce, aby w ogóle było możliwe realizowanie jakiegokolwiek strategii.

Na dzień dzisiejszy sytuacja w gospodarce żeglugowej wygląda tak, że mamy *de facto* przedsiębiorstwa państwowe i jedno małe przedsiębiorstwo prywatne Euroafrica. Jedyne to przedsiębiorstwo jest w stanie stworzyć jakąkolwiek formę nacisku, posiadając interes w uprawianiu żeglugi. Natomiast w innych przedsiębiorstwach wygląda to w ten sposób, że tak naprawdę zainteresowani są pracownicy, a zarządy tych przedsiębiorstw są jedynie zarządami powierzonego im majątku państwowego, który w momencie kryzysu jest przez państwo porzucany, natomiast w monecie hossy, jak ma to miejsce dzisiaj, są próby, jak pan Marzec tutaj nam tłumaczy, stosowania nowoczesnych instrumentów kapitałowych, finansowych, przekształceń itd., itd. Dotychczasowe osiągnięcia Ministerstwa Skarbu Państwa wyglądają następująco: Transocean – upadłość, Odra – likwidacja, Gryf – upadłość, Dalmor – został jeden statek, PŻB – osiemdziesiąt trzy, ze stu dwudziestu, Polskie Linie Oceaniczne są uratowane. Od 2 czy 3 lat prowadzą działalność w celu odrodzenia się.

Zdecydowanie popieram wnioski pana kapitana, mianowicie odebranie nadzoru właścicielskiego ludziom, którzy się na tym nie znają, czyli Ministerstwu Skarbu Państwa i przeniesienie go do Ministerstwa Infrastruktury.

Sławomir Bałazy **Prezes Żegluga Polskiej S.A.**

Wracając właśnie do kwestii tak zwanego nadzoru właścicielskiego. Otóż przypominam sobie, ponieważ już od kilkunastu lat jestem zaangażowany w tę sferę naprawczą polskiej gospodarki morskiej, początek lat dziewięćdziesiątych, kiedy w ministerstwie transportu i gospodarki morskiej, istniał departament przekształceń własnościowych. Muszę powiedzieć, że był to wspaniały okres pracy z ministerstwem, w jednym miejscu, w jednym czasie i w jednym budynku. Miało miejsce zrozumienie istoty funkcjonowania tej dziedziny gospodarki. W związku z tym, jako kolejny głos w tej dyskusji, popieram takie rozwiązania, aby w ministerstwie, w resorcie znajdowały się departamenty, bądź poddepartamenty, które zajmowałyby się nadzorem właścicielskim, mając na względzie merytorykę działania danego podmiotu gospodarczego.

Piotr Waszczenko **Prezes Unity Line Sp. z o.o.**

Pragnę uzupełnić pogląd dotyczący zmian w zakresie nadzoru właścicielskiego i umiejscowienia organu, który miałby podejmować decyzje dotyczące żegluga i środowiska morskiego. Jak wynika ze wspomnianego, już cytowanego raportu NIK, obecnym działaniom byłych decydentów, czy jeszcze obecnych i zaszłych, zarzuca się zaniechanie i braki jakichkolwiek ruchów i decyzji oraz rozwiązań. Powiem ostrzej. Jest to działanie destrukcyjne, ponieważ zaniechanie w tej dziedzinie i w tych czasach jest destrukcją, a nie tylko zaniechaniem.

Paweł Porzycki **Prezes Euroafrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o.**

Z tego wszystkiego, co zostało do tej pory powiedziane, wynika dość jasno, że bariery rozwoju żegluga leżą tylko i wyłącznie w sferze ustawodawczej. Nie widzę innych barier, które uniemożliwiają rozwój polskim przedsiębiorstwom żeglugowym. W związku z tym, przyznacie państwo, jest to sytuacja zdumiewająca. Państwa, w których funkcjonują prywatne przedsiębiorstwa armatorskie, mają uregulowany system ustawodawczy. Nato-

miast w naszym kraju, w którym większość floty pozostaje w rękach Skarbu Państwa, nie ma oprzyrządowania prawnego.

Jest jakaś sprzeczność, której nie rozumiem. W związku z tym formułuję zdecydowany wniosek z tej konferencji, żeby w trybie pilnym pracować nad stworzeniem instrumentów systemowych. To w zasadzie wyczerpuje cały temat.

Piotr Waszczenko **Prezes Unity Line Sp. z o.o.**

Konieczne jest stworzenie instrumentów systemowych. Jeśli się nie przeszkadza przedsiębiorstwom, są wyniki. Przedsiębiorstwa żeglugi promowej i liniowej doskonale sobie dają radę, co widać po przypadkach, jakie miały miejsce w ciągu ostatnich kilku miesięcy, mianowicie dwa nowe promy na linii, następne plany Polskiej Żeglugi Bałtyckiej oraz innych operatorów promowych. Rynek jest bardzo dobry i trzeba to wykorzystać. Jeżeli nie będzie pomocy ze strony właścicieli tej dużej floty oraz ze strony ustawodawców, prosimy chociażby nie przeszkadzać.

Jan Warchoń **Prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A.**

Reprezentuję jednoosobową spółkę skarbu państwa, nieduże przedsiębiorstwo żeglugowe. Absolutnie zgadzamy się, jako firma, ze wszystkimi mówiącymi o tym, że trzeba pokonać bariery fiskalne, systemowe, koszty pracy, zabezpieczenia socjalne, bariery infrastrukturalne. Mam na myśli drogi i oczywiście bariery makro polityczne.

Należy skoncentrować się na trzech aspektach: tonażu, banderze i konkurencyjności. Ze względu na to, że my od 4 lat jesteśmy w ciągłym procesie, lubię mówić o perspektywie czasowej, ale niestety żyję dniem dzisiejszym i tym, co się dzieje w perspektywie roku. Niestety cały czas trwa walka o to, jak się utrzymać na tym rynku. Rynek promowy podzielił się między czterech operatorów. Brakuje na tej sali jednego największego, posiadającego trzydzieści procent rynku, który jest między Polską a Skandynawią. Od 4 lat bywam na różnych komisjach trójstronnych. Prawie rozprawiliśmy się z podatkiem tonażowym, ale niestety nie do końca udało się. Są jeszcze dwie ustawy, które trzeba pokonać, są także inne dotyczące

barier fiskalnych. To nam zajmie kilka lat. Chciałbym się skoncentrować na podsumowaniu tego, co mamy dzisiaj. Nie jest tak zupełnie źle. Wzrasta nasz udział na bałtyckim rynku przewozów. Aktualnie między Polską a Skandynawią wozi się dwieście jeden tysięcy lor, prawie milion pasażerów i dwieście tysięcy samochodów osobowych. Dziesięć lat temu przewozów tych było o połowę mniej.

W ciągu 4 lat zrobiliśmy pięć ruchów tonażowych, sprzedając to co stare i nieużyteczne. Dzisiaj dwa statki: „Scandinavia” i „Wawel”, stanowią mniej więcej tyle, ile w najlepszym okresie stanowiła cała flota PŻB. Dwa statki dają dzisiaj potencjał, jaki kiedyś, w najlepszym okresie PŻB, dawały wszystkie statki z wyjątkiem małej floty trampowej. Na rynku polsko-skandynawskim dzieje się dobrze. Rynek wzrasta powoli. Potrzebne będą drogi, bo będzie wymiana towarowa. Przewóz lor rośnie nam co roku około 18%. W 2003 r. dostawiliśmy Kahleberga, zaspokajając potrzeby linii. Tam zawsze były nadwyżki. Później był ruch ze Skandynawią. Natomiast ku naszej ogromnej satysfakcji, chociaż jest to konkurencja, Żegluga Polska dostawiła prom „Gryf”. Jest to bardzo dobre pociągnięcie, chociaż musimy się zmierzyć z konkurencją. Powoli wymieniamy doświadczenia między sobą i wydaje mi się, że zaczęliśmy się rozumieć. Zależy nam na współpracy, a nie na wyniszczającej polsko-polskiej konkurencji. My, nie czekając długo, włożyliśmy na tę linię prom „Wawel”.

Elementem strategii jest wymiana tonażu, dopasowanie do linii, porozumienie z bankami. Nasze statki kupiliśmy dzięki współpracy z bankami, wkładając swoje wypracowane nadwyżki inwestycyjne. Jeśli chodzi o banderę, no to jest daleka droga. Istnieje potrzeba, aby poprzez zmiany ustawowe doprowadzić do sytuacji opłacalności.

Oprócz tych ustaw trzeba będzie mieć jeszcze w kasie państwa pewne środki, które będą wspierały armatorów. To może być trudne. Holendrom tak szybko się to nie udało. Ci, którzy przeszli pod bandery narodowe, nie wracali od razu, lecz stopniowo pod obcą banderą nie rejestrowano nowych statków.

Sprawa konkurencyjności, no to jest sprawa kosztów i dawania klientom najlepszego serwisu. Rok 2004 był dla PŻB bardzo dobry. Nastąpił duży wzrost w całym torcie promowym. Natomiast rok 2005 będzie trudniejszy dlatego, że działa konkurencja. Myślę, że będziemy się dosyć skutecznie bronić.

Paweł Brzezicki **Dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie**

Mam jedno zdanie i tu chciałbym, żeby mnie koledzy z Żeglugi Promowej poparli, *à propos* tego 1% udziału w bałtyckim przewozie ładunków. Zwróciłem uwagę panu wiceprezesowi Najwyższej Izby Kontroli, że ten 1% statystyczny udziału, to są ładunki brutto wyrażone w tonach, to nie jest praca przewozowa. Przedstawiony wynik jest krzywdzący i nieprawdziwy. Trudno porównać prom, który pływa 10 mil morskich i przewozi ładunki między Szwecją a Finlandią, z pracą przewozową, którą my wykonujemy na Bałtyku wożąc na odległość około 300 mil morskich.

Piotr Waszczenko **Prezes Unity Line Sp. z o.o.**

W tym roku wspomogły nas Niemcy, wprowadzając opłaty drogowe. Dzięki temu część ładunków została skierowana do portu Świnoujście i dalej w kierunku do Szwecji. Ale to rozwiązanie potrwa rok nie dłużej. Oni z powrotem uciekną, a za nimi uciekną inni. Ze względu na zły stan infrastruktury prosimy Ministerstwo Infrastruktury o drogę S3 od Świnoujścia do południowej granicy RP.

Paweł Porzycki **Prezes Euroafrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o.**

Od wielu lat prześladowuje nas wielkość udziału w rynku bałtyckim określona na poziomie 1%. Nie wiem, który z ekspertów wymyślił ten 1%, bo ja nigdy w życiu nie doszukałem się w żadnej statystyce, aby udział polskich operatorów wynosił 1%. Otóż, to wynika z jakiejś nieprzemysłanej kalkulacji kogoś, kto nie bardzo rozumie, w jaki sposób funkcjonuje rynek promowy. Zachęcam do popatrzenia na ten 1% nie tylko w kategoriach pracy przewozowej, ale również w kategoriach prostej segmentacji rynku. Jeżeli my do jednego worka przewozów promowych na Bałtyku wrzucamy ruch między duńskimi wyspami, gdzie co weekend córka jedzie do teściowej, żeby się z nią spotkać, to jest jakieś jedno wielkie nieporozumienie. Charakter przewozów wykonywanych przez polskich przewoźników jest zdecydowanie odmienny. W związku z tym proponuję zobaczyć, jakie są przewozy w relacjach międzynarodowych, w tym segmencie rynku, w któ-

rym pracują nasze promy i dopiero spróbować oszacować, jaki jest udział polskich przewoźników. Zapewniam, że nie będzie to 1%.

Zofia Bączyńska-Jelonek **Redaktor**

Niedawno ze spotkania z władzami portów Ystad przywiozłam dane statystyczne ilustrujące znaczenie portu Ystad dla regularnej żeglugi promowej. Dyrektor portu w Ystad, omawiając plany inwestycyjne związane z tym portem, zwrócił uwagę na zmianę układu transportowego, jaki powstaje w północnej i zachodniej Europie. Chodzi o budowę stałego przejścia między Danią a Szwecją na Małym Bełcie, które już ma zatwierdzone finanse na przedsięwzięcia inwestycyjne. Wszystkie inwestycje objęte zatwierdzonymi planami rządowymi, prowadzone w Niemczech oraz w Skandynawii, są przygotowane pod tym kierunkiem.

Istnieje Narodowy Plan Rozwoju Infrastruktury Niemieckiej, zatwierdzony przez gabinet Schredera w 2003 r. W planie tym olbrzymie nakłady są przeznaczone na wzmocnienie kolei do Rostocku i Stralsundu. Szwedzi sygnalizują, że w granicach najbliższych 10 lat, przewozy na linii Ystad – Szczecin, a także Rønne – Gdynia mogą wzrosnąć nawet o 60%, czyli o około 10% rocznie. Szwedzi prowadzą inwestycję uwzględniając ten trend, rozbudowują port, przygotowują badania analityczne pod kątem wykorzystania portu, bez naruszania ekologicznych wymogów.

Zarówno Szwedzi, jak i Niemcy działają strategicznie. Natomiast my mamy problemem z drogą numer S3. O kolejne pół roku zostało przesunięte rozpoczęcie jej budowy. Z powodu niechlujstwa, jakie wykazuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, która nie skonsultowała projektów technicznych z programami ochrony środowiska, a szczególnie z programem „Natura”2000. Może jesienią, a nie na wiosnę 2006 wjadą pierwsze koparki. Czy zostaną określone ekonomiczne skutki zaniedbań i kto będzie za nie pociągnięty do odpowiedzialności?

Alfred Naskręt **Dyrektor Szkoły Morskiej w Gdyni**

W tytule konferencji są słowa „Strategia rozwoju gospodarki morskiej”. Należy Polakom uświadomić fakt, że mamy morze. Jest chyba w tej chwili moment, w którym zmusi się nasze media do mówienia o morzu, o tym, że

morze bogaci. U nas o morzu mówi się źle, przy okazji, że komuś nie zapłacono odszkodowania, że utonął statek. A ile ludzi żyje z morza? Holendrzy przekuli posiadanie morza w sukces. Dlaczego my tego nie możemy zrobić?

Leszek Plewiński **Akademia Morska w Szczecinie**

Jedno miejsce na statku generuje powstanie dziesięciu miejsc pracy na lądzie. Ten fakt nie jest u nas brany pod uwagę. O stoczniach produkcyjnych mówiło się, że jedna stocznia produkcyjna ma około tysiąca kooperantów. A ci kooperanci są rozsiani na terenie kraju, a być może w krajach sąsiednich, w których również powstają elementy i wyposażenie dla statków. To także jest gospodarka morska. Mówimy w tej chwili o żegludze. To jest koło napędowe całej gospodarki. Dlaczego o tym, niestety, się nie mówi? Kultura i wiedza morska polskiego społeczeństwa są na niskim poziomie. Celowo mówię o świadomości morskiej społeczeństwa. Brak świadomości morskiej przekłada się na działania rządu i brak wsparcia w Sejmie i w Senacie inicjatyw, które są podejmowane w środowisku morskim.

Alfred Naskręt **Dyrektor Szkoły Morskiej w Gdyni**

W roku 2004 odbyła się konferencja w Grecji, w której uczestniczył minister Marek Pol, będący wówczas naszym zwierzchnikiem. Tematem konferencji były dyrektywa i wytyczne Unii, dotyczące podniesienia rangi zawodu marynarza. Z materiałów konferencyjnych wynika, że będzie brakowało około czterdziestu tysięcy oficerów floty handlowej. Jest szansa, ażeby naświetlić tę sprawę. Jest okazja zrobić z tego dobry biznes.

Paweł Brzezicki **Dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej**

Odnosnie do mentalności morskiej i dobrego stosunku do morza. Podzielam opinię o generowaniu miejsc pracy. Są obliczenia, które mówią nie o dziesięciu, lecz trzydziestu miejscach pracy powstających poza statkiem. Natomiast z ubolewaniem stwierdzam, że miejsce pracy marynarza kosztu-

je około miliona dolarów. Za to, według niektórych, można kupić dużo taczek i łopat. Taka mentalność panuje, niestety.

Wracając do sprawy bandery. Jest dyrektywa Unii, która mówi o formach pomocy państwa dla żeglugi bez ograniczania żadnej formy zakazem, nakazem, niedopuszczeniem bądź dopuszczeniem. Jeżeli chodzi o żeglugę, pomoc w tym zakresie jest traktowana zupełnie swobodnie, do uznania rządu danego państwa. Również formy pomocy publicznej są możliwe w żegludze, w odróżnieniu chociażby od przemysłu ciężkiego lub stoczni. Tylko od rządu będzie zależało, czy wykorzysta te możliwości.

Natomiast z czym mają do czynienia dzisiaj kraje Unii? Kraje Unii postawiły na powrót statków pod banderę narodową. W latach siedemdziesiątych nastąpiła zmiana pokoleniowa w przedsiębiorstwach morskich zagranicą. Większość miejsc zarządu przeniosła się najpierw na Cypr lub na Daleki Wschód, ponieważ tam jest biznes. W dużych przedsiębiorstwach armatorskich, które były w Norwegii, w Holandii, Danii, nastąpiła zmiana zarządów, w których pracują ludzie różnych ras, nastąpiła także zmiana punktu widzenia żeglugi, jako takiej.

U nas nie nastąpił jeszcze pierwszy ruch, ale jesteśmy blisko niego. Zmiana miejsca zarządu na tzw. „raj podatkowy”, gdzie osiadały zarządy. Były to oczywiście firmy prywatne. Nastąpiła zmiana ośrodka interesów życiowych na Daleki Wschód, gdzie żegluga wykazuje trend rosnący, a nie malejący. W perspektywie kilkunastu lat zjawisko to może nastąpić także u nas.

Leszek Plewiński **Akademia Morska w Szczecinie**

O wiele wcześniej, nawet przed wejściem Polski do Unii podejmowaliśmy inicjatywy dotyczące zmian ustaw w ramach możliwości, jakie daje Unia. Przykładem jest program zwiększenia międzynarodowej konkurencyjności polskiego transportu morskiego. Była to inicjatywa Rady Ministrów z 20 lutego 1996 r. Niestety, niewiele z tego programu udało się wdrożyć. To jest problem. Mówimy tutaj o różnych aktach prawnych, które teoretycznie powinny się pojawić. Natomiast wykonanie tych zapisów w praktyce kojarzy się wprost lub pośrednio ze środkami finansowymi, które trzeba znaleźć. Tych środków ciągle nie ma. Brak kapitału ogranicza rozwój żeglugi oraz ogranicza możliwości kredytowania inwestycji tonażowych na korzystnych dla armatorów warunkach.

Z dzisiejszych obrad wynika, że pomaga się raczej przemysłowi stoczniowemu. Tak naprawdę, nowe uregulowania, które dotyczą pomocy dla tego przemysłu, w żaden sposób nie dotyczą polskich armatorów. Jak wiemy, żaden z naszych armatorów nie ma w tej chwili nawet jednego kontraktu na budowę statku w polskich stoczniach. Czyli to jest raczej wspieranie tych, którzy u nas statki budują, armatorów niemieckich i innych.

Henryk Śniegocki **Akademia Morska w Gdyni**

Muszę powiedzieć, że odbyłem kilka takich spotkań. To jest chyba pierwsze, gdzie powiało optymizmem. Rano padło pytanie: czy dalej będą gorzkie żale, czy będzie troszkę dalej? Mamy rzeczy, które zostały zaniebane, nie pojawiły się akty prawne, które powinny się pojawić, nie naprawiono tych, które były do naprawy. Drugi problem to strategia. Należy stworzyć na przyszłość takie narzędzia, takie mechanizmy, które pozwolą firmom rozwijać się. W przedsiębiorstwach prowadzone są badania rynku, przewożony tonaż zwiększa się a jednocześnie statki są coraz starsze, na odwołanie nie ma środków finansowych, ponieważ nie ma mechanizmów, które wspomagają firmy. Muszę powiedzieć, że nasza uczelnia ma kontakty z wieloma armatorami z Unii Europejskiej, i nie tylko. Wszyscy wiedzą, że w następnych latach będzie boom. Do tego stopnia, że nasi studenci są wręcz rozchwytywani przez armatorów. Armatorzy wiedzą, że będą potrzebowali określonej liczby oficerów i zabiegają o kontakt z uczelnią.

Ale ci armatorzy wykorzystując różne mechanizmy, które panują w ich krajach zapełnili portfel zamówień na Dalekim Wschodzie i w Polsce także. Ile statków w tej chwili polskie stocznie budują dla polskich armatorów? Żadnych, bo nie mamy mechanizmów, nie mamy strategii.

Myślę, że pierwszą rzeczą jest naprawienie tego co złe. Należy zastanowić się, jak wspomóc stocznie i armatorów, żeby budowali w polskich stoczniach polskie statki.

Piotr Waszczenko **Prezes Unity Line Sp. z o.o.**

À propos wspomagania polskich armatorów i ustawy o 6% dla stoczni, która jest następnym golem. Projekt ustawy został przesłany do zaopiniowania związkowi armatorów polskich przedsiębiorców morskich. Wnieśliś-

my poprawki i z dużą uwagą i troską były dopisane „masowce i promy”. To zostało z ustawy skreślone.

Paweł Brzezicki **Dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej**

My nie pójdziemy do polskiej stoczni budować statki z trzech powodów.

Po pierwsze, stocznie nas nie chcą, budują co innego. Po drugie, jako przedsiębiorstwo państwowe nie jesteśmy w stanie zaakceptować gwarancji państwowej. Po trzecie, żaden minister skarbu czy minister finansów nie da dofinansowania firmie armatorskiej z Cypru, Bahama, ponieważ statek nie ma polskiej bandery, nie ma przedsiębiorstwa w Polsce.

Jerzy Kubicki **Akademia Morska w Gdyni**

Temat dzisiejszego naszego spotkania, to są „bariery i strategia”. Słowo „bariery” rozumiem, ale co to jest strategia, przede wszystkim okres strategiczny.

Co pod tym pojęciem rozumiemy?

Dla Sejmu i Senatu strategia jest to okres od wyborów do wyborów, dla prezesów strategia obejmuje czas od powołania do odwołania. Teraz próbujemy na to popatrzeć pod kątem pewnego horyzontu czasowego, który określamy pojęciem „planowania strategicznego”. To jest co najmniej kilkanaście lat naprzód, a często ponad 20 lat. Trzeba mieć wizję tego, co w sensie planowania strategicznego będzie zagadnieniem planowanym w tym horyzoncie czasowym, czyli sformułowanie celu.

Pan minister Górski w swoim wystąpieniu wyraźnie stwierdził, że cel strategiczny jest sformułowany do 2015 r.

Teraz chyba powinniśmy podpowiedzieć panu ministrowi odnośnie do sformułowania metod, narzędzi, całego „instrumentarium” umożliwiającego realizację tego celu. Podzieliłem sobie te dwa zadania, właśnie na określenie barier i na sformułowanie strategii. Barier mamy mnóstwo.

Grupa barier gospodarczych, politycznych, regulacyjnych, infrastrukturalnych, następnie bariery kapitałowe i bariery konkurencyjne.

W tym momencie można przytoczyć przypowieść dotyczącą jednego z generałów Napoleona w kampanii rosyjskiej, który miał przygotować

plan strategiczny kampanii. Przygotował go i zgłosił się do Napoleona. Napoleonowi plan bardzo się podobał i powiedział:

Generale, realizujmy to! Co panu do tego będzie potrzeba?

Generał mówi: Trzech rzeczy.

Po pierwsze, pieniędzy.

Po drugie, pieniędzy.

Po trzecie, pieniędzy.

Prosta sprawa, Panie Ministrze, znajdujemy się teraz w podobnej sytuacji. Historia lubi się powtarzać.

Przypomnijmy okres międzywojnia. Mieliliśmy wykształcone, doświadczone kadry, nie mieliśmy pieniędzy, ale żegluga morska rozwijała się. W jaki sposób? Poprzez podjęcie współpracy z kapitałem zagranicznym.

Był podniesiony problem prywatyzacji. Nasze ekipy rządzących z początku lat dziewięćdziesiątych wprowadziły prywatyzację jako remedium na wszelkie bóle gospodarcze i bóle transformacyjne. Natomiast kraje Unii Europejskiej dzisiaj wyraźnie dowodzą, że w ich krajach mogą funkcjonować przedsiębiorstwa żeglugowe sektora publicznego i różnego rodzaju spółki prawa handlowego, które mogą być tworzone łącznie ze spółkami ponadnarodowymi. Jest dużo rozwiązań możliwych do podjęcia i wypracowania. Jeśli chodzi o tę strategię, to powinniśmy przede wszystkim zwrócić uwagę na to, w jaki sposób możemy zachować żeglugę i stworzyć warunki jej rozwoju. Zachować, to znaczy przezwyciężyć bariery. Stworzyć warunki rozwoju, to wykorzystać wszystkie możliwości, jakie kryje nasza gospodarka, jak również wykorzystać środki unijne, które będą do nas też kierowane.

Panie Prezesie, programy Marco Polo i Galileo są przykładem tego, jak nauczyć się korzystać z funduszy. Dla mnie istotne jest dopełnienie do sformułowań tu użytych przez pana ministra: zachowanie i rozwój.

Zachowanie i rozwój żeglugi liniowej w zasięgu oceanicznym i żeglugi trampowej. Euroafrica przez cały czas argumentuje, że oba wybrzeża Afryki zupełnie dobrze się mają i warto działać w kierunku zachowania tego rynku. Strategiczną szansą dla naszej żeglugi jest szerokie włączenie się w programy rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu, w tym zasięgu bałtyckiego w ramach Euroregionu Bałtyk, czyli w rozwój zarówno żeglugi trampowej, liniowej, jak i promowej o zasięgu bałtyckim, o zasięgu europejskim.

Strategicznym celem jest podjęcie działań na rzecz autostrad morskich.

Powołanie autostrady to nie jest porozumienie dwóch podmiotów z różnych krajów. Utworzenie autostrady opiera się na porozumieniach między państwowych. Autostrady morskie to właściwy kierunek działań.

Kolejny obszar strategiczny, Panie Ministrze, to wdrożenie zasad strategii „Zrównoważonego rozwoju systemu transportowego”. U nas transport drogowy rozwinął się w sposób niekontrolowany, co w konsekwencji daje nam powód do tego, żeby odnieść się do unijnego hasła „From road to the sea”, jako kierunku, który może być przydatny dla przezwyciężenia barier. Następny kierunek to wdrażanie zasad promocji żeglugi bliskiego zasięgu. W Departamencie Transportu Morskiego jest opracowany program promocji żeglugi bliskiego zasięgu. Jednak od opracowania programu do jego wdrożenia – daleka droga.

Leszek Plewiński **Akademia Morska w Szczecinie**

Tak. Mam świadomość, że pan profesor zwracał się do pana ministra, ale nie obciąża wszystkim pana ministra. Ministerstwo powinno podejmować kierunkowe strategiczne decyzje, natomiast wiele z tych spraw, o których pan profesor mówił, dotyczy poszczególnych przedsiębiorstw. Przecież przedsiębiorstwa wypracowują własną strategię. To też musimy wziąć pod uwagę. Ministerstwo wszystkiego za nas nie załatwi.

Piotr Waszczenko **Prezes Unity Line Sp. z o.o.**

Jeszcze raz zwracam uwagę na podstawowy fakt. Można wykonać każdą konstrukcję każdego planu, pod warunkiem, że ma się narzędzia i dach nad głową. Przyjeżdżamy tu co jakiś czas nie po to, żeby swoje żale uzewnętrznić, ale żeby pomóc sobie i decydom. W związku z tym po raz kolejny powtarzam, że dla nas najważniejsze jest sporządzenie instrumentarium. I jeszcze raz mówię: hipoteka, ustawa o podatku tonażowym, i to pilnie, ustawa o pracy na morskich statkach, i to pilnie. I nie fetyszujemy omnipotencji Unii Europejskiej i dyrektyw, ponieważ one naprawdę intensywność stosowania narzędzi pomocowych pozostawiają państwom członkowskim. Projekty Marco Polo, Galileo są świetne, ale proszę zauważyć, gdzie one powstały. One powstały w krajach, które mają instrumentarium. Powtarzam: hipotekę, ustawę o podatku tonażowym, ustawę o pracy na morskich statkach i inne rozwiązania, których my nie mamy. Nasze ministerstwo, właściwie nasz departament, który zajmuje się sprawami żeglugi siłą

rzeczy w takiej strukturze, w jakiej pracuje ministerstwo i rząd, ma zbyt małą siłę przebicia. I my powinniśmy pomóc, aby ta siła przebicia była większa. Wtedy będziemy aktywnie partycypować we wszystkich programach, jakie się pojawiają w sferze żeglugi. To instrumentarium zapewni nam pieniądze. Jeżeli ktoś mówi o pieniądzach, to w Ministerstwie Finansów i Ministerstwie Skarbu jest od razu nastawienie, że ktoś chce wziąć znowu pieniądze z budżetu. Nie, to jest dźwignia. To jest dźwignia, która pozwoli na rozwój floty pod biało-czerwoną banderą, pozwoli na konkurowanie, pozwoli na partycypację we wszystkim. Wtedy będziemy równoprawnym członkiem dla każdego projektu proponowanego przez Unię. To są te elementy. Te cztery elementy. Zróbmy je i to jak najszybciej.

W raporcie NIK jedynym przedsiębiorstwem, wymienionym z gospodarki morskiej, które miało i ma strategię, jest Polska Żegluga Morska. Horyzonty czasu strategii: 1998–2000, 2000–2004, 2004–2007. Strategie te realizowane przez przedsiębiorstwo są jako jedyne wymienione w raporcie NIK.

Jan Warchoł **Prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A.**

Musimy mieć wspólną reprezentację armatorów w Unii Europejskiej. Trzeba tę sprawę załatwić. Indywidualnie będzie ciężko przebijać się w Unii Europejskiej.

Uzyskanie środków, które służyłyby do rozbudowy floty, nie jest łatwe. Przerobiliśmy scenariusz timecharterów. Dzisiaj timecharty statków specjalistycznych są bardzo drogie. Jesteśmy chyba jedynym armatorem, oprócz dawnego PLO, który wydierżawia statki. Za charter statków specjalistycznych, typu promy, ropaksy płacimy dzisiaj horrendalne kwoty. Dzisiaj na rynku nie dostanie się statku taniego.

Jeśli chodzi o pomoc publiczną, sprawa jest otwarta. Trzeba dyskutować na te tematy, stworzyć narzędzia pomocy publicznej, które byłyby dozwolone w Unii Europejskiej. Jest to bardzo trudne i wymaga wiele pracy.

Mirosław Langowski

POL-LEVANT Linie Żeglugowe Sp. z o.o.

Powinniśmy zdawać sobie sprawę, że kapitałowo jesteśmy naprawdę bardzo słabi. Nasi konkurenci, na przykład Grimaldi, który nie jest największym armatorem, inwestują 100, 200 milionów dolarów w budowę statku.

Uważam, że bardzo ważnym elementem naszej strategii jest, aby Polska przynajmniej walczyła o swój handel zagraniczny, tak jak to robią kraje skandynawskie, mimo że należą do Unii. Na Bałtyku statki armatorów skandynawskich są silne, dlatego że mają podpisane kontrakty na olbrzymie ilości przewozów, powiedzmy 12 milionów ton. Na przykład jedna firma fińska, proponuje fińskiemu armatorowi przewozy towarów. W związku z tym fiński armator buduje statki pod konkretne wymiary tego ładunku. Tym samym są w uprzywilejowanej sytuacji. My nie mamy takiego komfortu, niestety. Mimo że pływamy na Morze Śródziemne, elementem strategicznym dla Polski byłaby żegluga promowa. Uważam, że to jest przyszłość pod kątem naszych potrzeb. Powinniśmy znać swoje miejsce w szeregu – jesteśmy bardzo małutcy. Sny o potędze powinniśmy zapomnieć. Państwo nam nie pomoże, bo to jest bardzo kapitałochłonna dziedzina gospodarki. To są miliony dolarów. Budżetu państwa po prostu na to nie stać. Generalnie nie stać żadnego armatora obecnego tutaj. My sobie radzimy dlatego, że pracujemy na niszowym rynku. Generalnie podejmowanie decyzji strategicznych należy do właściciela. Jeżeli zarząd firmy przedstawi jakiś bardzo rozsądny program, może on zostać przyjęty do realizacji. Pamiętajmy, że jest to bardzo kapitałochłonna, ale też dochodowa dziedzina.

Wybierając przedstawicieli do władz, do Sejmu, do Senatu, powinniśmy wybierać też naszych przedstawicieli, tych, którzy będą lobbować za żeglugą, którzy się na niej znają, którzy nie oczekują od nas konkretnych rozwiązań, żeby później przedstawiać je dalej. To oni powinni do nas przychodzić, proponować rozwiązania, konsultować je z nami. Wspólnie opracowując jakiś program możemy iść zjednoczeni dalej. Nasza postawa w stosunku do rządu nie może być roszczeniowa.

Leszek Plewiński
Akademia Morska w Szczecinie

Oczywiście zgadzam się z panem w wielu sprawach, natomiast mamy świadomość, że te inwestycje są ryzykowne i kapitałochłonne. My nie oczekujemy pieniędzy od państwa. Wiele rozwiązań, które stosuje Unia i kraje unijne, można by u nas wdrożyć. Mówię ciągle o funduszu pomocy, który był tworzony u nas w latach powojennych i to nie były środki z budżetu państwa, a wspierały rozwój floty. Inicjatywy te są ciągle otwarte.

Mirosław Langowski
POL-LEVANT Linie Żeglugowe Sp. z o.o.

Zawsze wychodzę z założenia, że powinniśmy uczyć się od innych, a nie budować coś zupełnie nowego. Należy się uczyć na cudzych błędach i doświadczeniach. Są już wypracowane metody, są kraje, które mają doświadczenie. Powinniśmy po prostu korzystać z tego uwzględniając nasze polskie realia. To też jest rola naszych przedstawicieli, żeby problem zbadałi dogłębnie, jak jest gdzie indziej. Dobre rozwiązania można powielać i adaptować.

Leszek Plewiński
Akademia Morska w Szczecinie

Ma pan rację. Mówiłem o grupach nacisku, których brakuje zarówno w Sejmie, jak i w Senacie. To jest kwestia otwarta. Wkrótce będą wybory. Może więcej tych, którzy znają się na gospodarce morskiej zasiądzie w naszym parlamencie.

Paweł Brzezicki
Dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej

Pragnę poruszyć zagadnienie polityki gestii transportowej. Proszę państwa, do roku 2002 zdołaliśmy odbudować polski rynek w naszych przewozach do poziomu 20%. Następnie Ministerstwu Skarbu Państwa spodobała się idea wprowadzenia zarządu komisarycznego w przedsiębiorstwie. Jak

się to skończyło dla PLO, powinien pan wiedzieć. W związku z tym zaczęto wpływać na zarządy spółek, nad którymi Skarb Państwa ma kontrolę, żeby nie zlecały ładunków PŻM. W Ministerstwie Skarbu Państwa myślano, że jak nie zrobimy interesu z polskimi klientami, to upadniemy lub będziemy mieli straty. Tak wygląda polityka gestii transportowej w wykonaniu Ministerstwa Skarbu Państwa. W związku z czym jeszcze raz formułuję postulat zabrania Ministerstwu Skarbu Państwa żeglugi, bo się na niej nie zna i ją niszczy.

Leszek Plewiński **Akademia Morska w Szczecinie**

Uważam, że powinniśmy przedstawić następujące wnioski dotyczące naszych obrad. Sprowadzają się one do następujących zapisów: Ministerstwo Infrastruktury powinno wdrożyć strategię rozwoju Polskiej Gospodarki Morskiej i strategię rozwoju transportu. Te strategie są opracowywane i przygotowane w tej chwili w konsultacjach społecznych. To będzie wpływało na sytuację na pewno żeglugi liniowej i promowej. Oczywiście te strategie dotyczą również programu pomocy publicznej w sferze żeglugi z ewentualnym wsparciem środków Unii Europejskiej. Mam tu na myśli zamówienia i gwarancje rządowe. Kredyty preferencyjne, które są stosowane w Unii Europejskiej, to są również inwestycyjne fundusze celowe, kapitały gwarancyjne itd. Tych narzędzi jest wiele. Czy będą stosowane w Polsce. Nie wiadomo.

Należy pilnie wprowadzić ustawę o podatku tonażowym. Jest to ustawa, która została przygotowana przez Ministerstwo Infrastruktury, ale formalnie jeszcze nie obowiązuje. Uważam, że we wnioskach powinien być zapis, aby znowu inicjatywa ta gdzieś nie przepadła.

Jest kolejna propozycja, żebyśmy przedstawili wniosek dotyczący mechanizmów umożliwiających krajowym armatorom zakup statków w polskich stoczniach. Oczywiście na korzystnych warunkach, przy równoległym wprowadzeniu nowoczesnego systemu finansowania takich zakupów. Takie systemy finansowania obowiązują w Unii Europejskiej.

Należy wdrożyć kompleksowy system promocji żeglugi liniowej i promowej. Na pewno takim filarem działań byłoby Ministerstwo Infrastruktury, które wymaga wsparcia. Był powołany zespół do Spraw Gospodarki Morskiej przy prezesie Rady Ministrów, ale on jest chyba martwy. Może byłby to inny organ, na wzór wdrożonych w niektórych krajach.

W Szwecji obowiązuje uregulowanie dotyczące Urzędu Popierania Żeglugi, w Irlandii – Urząd Rozwoju Żeglugi. Ministerstwo przy wsparciu takiego niezależnego organu, nieważne jakby się nazywał, mogłoby pomyśleć o rozwiązaniach dotychczas u nas nie stosowanych, a więc o funduszu rozwoju żeglugi morskiej, funduszu rezerwowym, w zależności od tego, jak byśmy go nazwali.

Jest opracowany Program Rozwoju Żeglugi Morskiej i Turystyki, Strategia Rozwoju Turystyki, Rządowy Program Wsparcia Rozwoju Turystyki, Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego, Narodowy Plan Rozwoju. Potrzebne jest wsparcie samorządów, organów terytorialnych. Wiemy, jak to u nas wygląda, więc myślę, że trzeba by wprowadzić zapis i przedstawić jako wniosek, że nowe połączenia promowe czy rozwój turystyki morskiej będzie możliwy tylko przy realizacji istniejących już programów, ale przy współpracy z organami samorządu terytorialnego, ponieważ samo ministerstwo nie może być adresatem takiego punktu.

Oczywiście to, co zostało powiedziane, mianowicie zniesienie cła i innych obciążeń nakładanych na statki kupowane za granicą przez polskich armatorów. Wniosek powtarzany przy różnych okazjach, ale ciągle aktualny.

Warunkiem rozwoju żeglugi jest skomunikowanie portów morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku i Gdyni oraz pozostałych portów. Konieczna jest budowa S3 i A1 oraz A3.

Kolejny punkt, kolejna propozycja dotyczy podziału środków na poziomie kraju. Teraz powstaje polityka transportowa państwa. Uczestniczyłem w tych pracach i tam się cały czas mówiło, że mamy ratować kolej. A kto będzie ratował żeglugę? A więc w związku z tym uważam, że powinien być zapis mówiący, że w związku z potrzebą modernizacji taboru i optymalizacją przewozów – i to dotyczy wszystkich gałęzi transportu, nie tylko transportu morskiego, nie tylko żeglugi liniowej i promowej – konieczne jest powołanie jakiegoś organu międzyresortowego, który by dzielił te dostępne środki, o ile one w ogóle będą.

Na przykład w Wielkiej Brytanii działa Commission for Integrated Transport. Jest to organ, który środki będące do podziału dla transportu, jako działu gospodarki narodowej, dzieli na poszczególne gałęzie. Myślę, że jeżeli panowie się ze mną zgodzą, to taki wniosek też możemy podać. Pozostałe wnioski:

- Zwiększenie środków na promocję gospodarki morskiej. Powiedziałem, że w 2005 r. było 100 000 zł. Tak nie może być.
- Nowe umocowanie Ministerstwa Infrastruktury w strukturze rządu RP w odniesieniu do uprawnień i odpowiedzialności za żeglugę, porty i ad-

ministrację morską. Z dopisaniem i zaznaczeniem „z przeniesienia z Ministerstwa Skarbu Państwa do Infrastruktury”.

- Ustanowienie i wdrożenie polityki morskiej państwa stosownie do potrzeb i rangi tego sektora w gospodarce RP. To jest ogólny zapis, ale rozsądny.
- Nowelizacja uregulowań dotyczących hipoteki morskiej w RP.
- Wdrożenie dopuszczalnych przez Unię Europejską środków pomocy publicznej.
- Strategie, plany i programy rozwoju żeglugi liniowej i promowej, czy w ogóle żeglugi, powinny być w Polsce opracowywane i realizowane niezależnie od opcji politycznej sprawującej władzę. Konieczne jest zachowanie ciągłości w tym względzie. W opracowaniach należy zapewnić aktywny udział i brać pod uwagę głos środowiska i przedsiębiorstw gospodarki morskiej.

Panel III
Stocznie produkcyjne
i remontowe

Andrzej Stachura

Prezes Stoczni Szczecińskiej Nowej Sp. z o.o.

Szanowni Państwo!

Chciałbym rozpocząć moją prezentację od tematów związanych z historią, z okresem ostatnich piętnastu lat, w których przemysłem stoczniowym pięciokrotnie targają kryzysy.

Pierwszy kryzys rozpoczął się na początku lat dziewięćdziesiątych. Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego poszła na ugodę z wierzycielami. Rok 1993. Stocznia Gdynia – bankowe postępowanie ugodowe. 1995 – Stocznia Gdańska – upadłość. Lata 2001–2002, Stocznia Szczecińska Porta Holding. 2002–2003, Stocznia Gdynia. 2004–2005 – globalny kryzys światowy.

W tym okresie, zamykając kryzys prywatyzacji bez kapitału, która się odbyła w jednej i drugiej stoczni, chcę przypomnieć, że kurs dolara wynosił 4,2 zł. Stal przez dwadzieścia lat kosztowała poniżej 300 dolarów za tonę. Euro kosztowało poniżej 1 dolara. W takim kryzysie poprzednie zarządy bez skutku pisały o pomocy skarbu państwa, a skończyło się to wszystko upadłością w Stoczni Szczecińskiej Porta Holding oraz specjalną ustawą w Gdyni o tak zwanych tysięcznikach. Ten okres pokazuje, że w tak kapitałochłonnym przemyśle, jakim jest przemysł stoczniowy, prywatyzacja bez kapitału w jednym i w drugim przypadku skończyła się fiaskiem. W związku z tym doświadczeniem należy założyć, że przy następnej prywatyzacji do stoczni musi być wprowadzona osoba fizyczna lub prawna z kapitałem. Nie ma możliwości wejścia w układ realizacji i prowadzenia struktury branży okrętowej bez kapitału. Poprzednie dwie prywatyzacje trafiły na bardzo przyjazny grunt. Wszyscy pamiętamy, że dolar miał cenę kroczącą, to znaczy złotówka do dolara ciągle rosła, cena stali była w układzie stabilnym, ceny kontraktowe rosły. Prywatyzacja następowała w sprzyjających warunkach.

Rozdaliśmy państwu materiały. Na stronie 6 i 7 pokazujemy, co spotkało stocznię w układzie kryzysu globalnego, który dotknął stocznie na przełomie roku 2004–2005. Są to wykresy, które pokazują, że stocznie dotknęło pięć kryzysów globalnych. Jeden – to jest spadek dolara do poziomu poniżej 3 zł. Drugi wzrost kursu euro, które w momencie tworzenia programu, wpisania programu w restrukturyzację w dwóch przemysłach było na poziomie 1 dolara. Dzisiaj euro kosztuje ok. 1,30 dolara. WIBOR, LIBOR, czyli koszt pieniądza w układzie rynku amerykańskiego dolara, wynosił 1,2. Dzisiaj kosztuje ponad 2,6. LIBOR podrożał o ponad 20%, ponieważ Rada Polityki Pieniężnej podniosła stopy procentowe, w związku z tym koszt pieniądza poszedł w górę.

Najważniejszą rzeczą w tym kryzysie jest cena surowców podstawowych, a przede wszystkim stali. W okresie 20 lat cena stali była stabilna i oscylowała poniżej 300 dolarów za tonę. Dzisiaj ta cena jest między 820 a 900 dolarów za tonę.

Na stronie 7, na wykresie, w momencie, w którym nastąpiła upadłość, Stocznia Szczecińska znajduje się na najniższym poziomie wykresu, czyli na świecie przez kilkanaście lat nie było tak niskich cen kontraktowych. W takim momencie powołano do życia Stocznnię Szczecińską Nową.

Nietrudno sobie wyobrazić, jak głęboki kryzys w przemyśle okrętowym, w układzie globalnym miał miejsce w latach 2004–2005. Gdyby nie było interwencji skarbu państwa, w krajobrazie stoczni światowych nie byłoby ani Stoczni Szczecińskiej, ani Stoczni Gdyńskiej, ani Stoczni Gdańskiej. Tylko dzięki interwencji państwa te firmy żyją i mimo potęgowania się kryzysu w latach 2004–2005 funkcjonują i ciągle walczą o istnienie. W przemyśle stoczniovym nie ma jeszcze ustabilizowanej sytuacji.

Stocznia Szczecińska zakończyła program restrukturyzacji. Z danych zawartych w tabelach można wyciągnąć wnioski, że budujemy statki krócej, szybciej, bez kar. W poprzednim okresie jeden zatrudniony przynosił firmie 60 tysięcy dolarów, dzisiaj około 100 tysięcy. To są znaczące zmiany. Po wprowadzeniu programu restrukturyzacji stocznia zatrudnia pracowników umysłowych o 40% mniej w stosunku do stanu poprzedniego, a realizuje ten sam poziom sprzedaży. Można powiedzieć, że z jednej strony program restrukturyzacji się powiódł. Natomiast w momencie zakończenia programów restrukturyzacji stocznie zostały dotknięte kryzysami globalnymi, na które nie miały żadnego wpływu.

Niektórzy zarzucają stoczniom, dlaczego nie ubezpieczyły kontraktów. Otóż ubezpieczenie kontraktów na 2 miliardy dolarów wymaga posiadania kapitału na poziomie 400 milionów zł. Stocznia Szczecińska otrzymała na

początku, w kapitale obrotowym, 90 mln zł, które prawie w 100% zostały skonsumowane na dostęp do majątku, na licencje, na to, że upadłość przeciągała się latami, a nie miesiącami. Tylko czynsz dzierżawny, który stocznia miała do płacenia, wynosił w skali roku około 30 milionów zł. Tyle musieliśmy płacić za dostęp do majątku. A do tego musieliśmy płacić jeszcze innym syndykom. W tej firmie pracowało ośmiu syndyków i czterech likwidatorów.

W związku z tym z jednej strony mamy program, który realizujemy z dużymi efektami, jeśli chodzi o sprawy ekonomiczne, a z drugiej strony mamy kryzysy globalne, które dotyczą dwóch stoczni. Gdynia jest w lepszej sytuacji. H. Cegielski i Stocznia Gdańska rozpoczęły proces związany z wydłużeniem okresu obowiązywania ustawy o tak zwanych tysiącnicach. W uzgodnieniu ze Stoczną Gdynia i H. Cegielskim także występuje z wnioskiem o wydłużenie okresu obowiązywania tej ustawy.

Przemysł stoczniowy ma przeogromne szanse funkcjonowania w przyszłości. Stocznie Szczecińska i Gdynia pracują z armatorami najwyższej klasy. Są to armatorzy, którzy mają wieloletnią tradycję, jeśli chodzi o shipping, armatorzy, którzy rozumieją powagę sytuacji. Trzykrotne renegocjacje dały tym stoczniom efekt ekonomiczny, jeśli chodzi o wzrost przychodów ze sprzedaży, 200 milionów dolarów w jednej i drugiej firmie. Ci armatorzy mieli kontrakty prawomocne z gwarancjami wykonania. I gdyby chcieli skorzystać z tych zapisów, ściągliby dużo większe pieniądze od Agencji Rozwoju Przemysłu, która dała od skarbu państwa, czyli od KUKI, gwarancje wykonania. Niemniej armatorzy dopłacili kwoty powyżej 200 milionów dolarów do kontraktów prawomocnych. Niestety, głębokość kryzysu jest taka, że suma ta nie pokrywa w pełni nawet kosztów stali. Sytuacja pokazuje, jak głęboko zostały zmienione warunki w układzie otoczenia i z jakimi problemami muszą się zmierzać zarządy stoczni dzisiaj, żeby utrzymać funkcjonowanie tych firm.

Perspektywy są, ponieważ stocznie produkują statki o wysokiej technice przetworzenia, statki bardzo nowoczesne, statki, które zdobywają co roku tytuły w swoich kategoriach jako produkty roku. Mamy produkt, jest tam polska myśl techniczna, jest to produkt wysoko przetworzony, produkt, który ma zamówienia do roku 2009. Nawet dzisiaj z niektórymi armatorami można podpisać kontrakty, tymi którym zależy na naszych statkach. W umowach mamy zagwarantowane dopłaty. Mamy zagwarantowany poziom ceny stali. Jeśli cena stali pójdzie w górę, armator dopłaca, jeśli pójdzie w dół my oddajemy różnicę od ceny. Mamy zahedżowany dolar. Jeśli dolar pójdzie w górę, to my zwracamy, a jeśli pójdzie w dół, to nam się do-

pląca. I mamy zahedżowany parytet euro do dolara. Można powiedzieć, że z punktu widzenia shippingu mamy kontrakt marzenie. To pokazuje, jak dobre statki budujemy. Armatorzy chcą takie kontrakty ze stoczniami podpisywać.

Gdyby miał być zrealizowany program ratowania Porty Holding na bazie poprzedniego programu, stworzonego przez jej zarząd, to dzisiaj kurs dolara powinien wynosić 4,75 zł. W tym programie były wprowadzone takie warunki brzegowe. Gdybyśmy chcieli ocenić dziś, czy byłyby szanse ratowania, to powiem jednoznacznie – nie.

Dzisiaj występujemy po pomoc skarbu państwa, gdy kurs dolara wynosi 3,54 zł. W programie założono wnioski o upadłość przy 4,20. Perspektywy są. Stocznie mają pełen portfel zamówień. Stocznie ponoszą konsekwencję zjawisk, za które obecne zarządy i te firmy nie ponoszą winy. To, że dzisiaj musimy sięgać po pomoc skarbu państwa, wynika z faktu, że banki w poprzednim okresie dały pieniądze bez zabezpieczeń i dzisiaj, z uwagi na straty, które poniosły w poprzednim okresie, żądają niekiedy stuopięćdziesięcioprocentowego zabezpieczenia tylko dlatego, że te pieniądze bierze stocznia.

Żaden dostawca, który pracuje na rzecz stoczni – mówię o krajowym dostawcy – nie otrzyma finansowania w bankach, czyli w ramach finansowania, które zostało załatwione i tak mozolnie skonstruowane przez zespół, w którym uczestniczył przedstawiciel ministra finansów, KUKI, pieniądze służą wszystkim firmom, które pracują w procesie budowy statków. Z tych pieniędzy, z tych przedpłat zarządy ryzykując dają przedpłaty bez zabezpieczeń dla polskich dostawców tylko dlatego, żeby utrzymać polskiego dostawcę przy życiu, żeby mógł normalnie funkcjonować. Gdybyśmy zażądali od dostawców gwarancji bankowych, tak jak żądają od nas, żaden polski dostawca nie byłby w stanie spełnić tych warunków, bo musiałby zabezpieczyć pieniądze pod gwarancje, którą wystawia bank. I dzisiaj ci dostawcy mają problem przeogromny. Celowo państwu wymieniłem te wszystkie sześć kryzysów. We wszystkich sześciu kryzysach dostawcy uczestniczyli. Oni ponieśli gigantyczne straty. Mają ogromne roszczenia do syndyka, do układu w Gdyni. To są dzisiaj dla nich decyzje strategiczne z punktu widzenia wielkości strat, które ponieśli w poprzednich kryzysach.

Patrzmy w przyszłość, starajmy się przezwyciężyć kryzysy globalne, aby branża, która ma przeogromne szanse funkcjonowała. Na rynkach zewnętrznych Polska nie może chwalić się zbyt wieloma tak wysoko przetworzonymi produktami, jakimi są statki.

Senator Ewa Serocka

Chciałam zadać parę pytań wiceministrowi skarbu państwa, dotyczących nadzoru skarbu państwa nad przemysłem stoczniowym. Bo istnieje ciągłość władzy i czy podoba się to skarbowi państwa, czy nie odpowiada za to co zrobił.

60% udziału w przemyśle stoczniowym należy do skarbu państwa. I jest to wielki udział, bo majątek jest również wielki. Jak skarb państwa sprawował nadzór, wiemy doskonale, bo tak to wyglądało. Wiemy dobrze, że przemysł stoczniowy ma znaczenie strategiczne, o czym dzisiaj mówiliśmy i wielokrotnie o tym mówimy. Sprzyja rozwojowi zaawansowanych technologii, właściwie rozwojowi kraju. Przemysł stoczniowy jest, obok hutnictwa, górnictwa, jednym z najważniejszych naszych narodowych przemysłów i o tym nikt nie powinien zapominać, powinniśmy o tym, będąc przedstawicielami właśnie tego regionu, przypominać wszystkim w Polsce.

Wiemy dobrze, że poprzednio pracowało rzeczywiście sześć stoczni, w tej chwili pracują cztery plus dwie prywatne. Ile ludzi pracowało w tym przemyśle, wiemy o tym doskonale, bo w materiałach jest to powiedziane. W tej chwili pracuje o połowę mniej. I istnieje obawa, że jeżeli o tak wielki rynek pracy nie będziemy dbać, to będziemy wyglądali bardzo źle.

Chciałabym jednak wrócić do sprawy Stoczni Gdynia, do sprawy Stoczni Gdańskiej, bo o tym w ogóle nie mówiliśmy. Stocznia Gdańska nazywa się dalej Stoczną Gdańską Grupa Stoczni Gdynia. Zagrożenie istnieje ogromne, że rzeczywiście, zagrożenie, czy dobre, czy złe, trudno mi w tej chwili powiedzieć, ale wygląda to w ten sposób, że procesy o unieważnienie aktu notarialnego sprzedaży Stoczni Gdańskiej, dotyczącej rażącego naruszenia prawa w zakresie sprzedaży, toczyły się pięć lat. Toczy się pięć lat. Udało się wreszcie wymusić na sądach, że przyspieszyły termin zagrożeniem, że zostaną ukarane karą finansową z tego tytułu, że pięć lat nie były w stanie zrobić tego, co do nich należało. 17 marca odbędzie się pierwsza rozprawa dotycząca sprawy, w pierwszej instancji oczywiście, sprawy ważności lub nieważności tego właśnie aktu sprzedaży.

Akt sprzedaży, nawet na oko oglądany, wygląda fatalnie. Nadzór skarbu państwa nad sprzedażą Stoczni Gdańskiej, która była wyceniona na wartość 3 miliardy 300 milionów zł, gdzie zajmowała 173 hektary miasta Gdańska w najlepszym miejscu, gdzie obejmowała około trzystu osiemdziesięciu budynków, obiektów i to zostało sprzedane Stoczni Gdynia częściowo Trójmiejskiej Korporacji Stoczniowej, która została założona parę dni wcześniej przed sprzedażą i która spowodowała, że ani syndyk, ani

sędzia, ani komisarz nie zbadał wiarygodności tych firm, które kupowały. A o tej wiarygodności chciałabym za chwileczkę powiedzieć.

I tutaj właśnie jest nadzór skarbu państwa, gdzie Stocznia Gdynia była w o wiele gorszej sytuacji finansowej, o wiele bardziej była zastawiona. Ja mam wszystkie zastawy Stoczni Gdynia, tak że wiem dobrze, jak w tej chwili wygląda jej sytuacja w formie zastawów. I ta stocznia, razem z firmą Evip Progress S.A., która została założona przez parę osób, konkretnie trzy osoby, wartość kapitału była 200 tysięcy, a stocznia – dlatego te dwie kwoty porównuję – 3 miliardy i 200 tysięcy. Z tych 200 tysięcy wycena to była działka 1138 m w jakiejś wsi, drugi udział myśl techniczna, czyli *know-how*, wyceniona na 5 tysięcy udziałów i 100 udziałów przez jakiegoś człowieka z Kanady. Przepraszam, że o tym mówię, jest to kompromitacja. I nadzór skarbu państwa – tak to wygląda.

Po czym, po sprzedaży tej stoczni 73 hektary tegoż właśnie gruntu w Gdańsku, bardzo drogiego, na terenach stoczniowych został przeniesiony aportem tuż po, mimo że w umowie było wyraźnie zawarte sformułowanie, że nie wolno przenosić gruntu, przez pięć lat nie wolno nic robić z gruntami przez pięć lat, wręcz odwrotnie, 250 milionów miało być zaangażowanych w rozbudowę tejże Stoczni Gdańskiej, to zostały te grunty w ilości 73 hektary przeniesione aportem, czyli dane w prezencie spółce Singergia, która trzęsie w tej chwili przemysłem stoczniowym. A proszę sobie wyobrazić, że ta spółka została założona w Radomiu za kwotę 4 tysięcy zł. 4 tysięcy. Spółka, która ma 4 tysiące zł otrzymuje 73 hektary miasta Gdańska w prezencie. I ta spółka sprzedała te 73 hektary firmie amerykańskiej za 56 milionów dolarów. Tak że zestawienie tych kwot jest to przerażający brak nadzoru skarbu państwa nad tymi właśnie sprawami, o których w tej chwili mówię.

I dlatego chciałam państwu powiedzieć o zagrożeniach, które istnieją, bo ten majątek skarbu państwa w tej chwili w Stoczni Gdańskiej przedstawia bardzo zły stan. Po prostu jest to majątek zdewastowany, majątek zastawiony, majątek w takiej formie, że nawet jeżeli postanowienie sądu będzie uchylające umowę sprzedaży Stoczni Gdańskiej na rzecz tych własności firm, o których mówiłam, to będzie on w stanie wyjątkowo pogorszonym, w stanie bardzo złym i w stanie zadłużonym. Ale wiadomo, że jeżeli nastąpi uchylenie tej umowy i oczywiście wytoczenie procesu przeciwko, to znaczy ukaranie tych osób, które dopuściły się do tego, bo mówimy w tej chwili tylko o syndyku i o notariuszu, a za chwilę powiem o sprawach innych, ale króciutko, to w tym momencie nastąpi ogromna rewolucja w sprawie przemysłu stoczniowego i ogromne zamieszanie nie spowodowane

przez samą stocznię, ale spowodowane, niestety, brakiem, całkowitym brakiem nadzoru. Bo osoby odpowiedzialne, które zostały w protokole NIK wymienione po nazwisku i po imieniu, bo taki protokół istnieje, istnieje również szereg pism poufnych, skierowanych do – ja wszystkie czytałam, więc wiem doskonale – skierowanych do reprezentantów skarbu państwa o zagrożeniach, które będą występowały w przypadku takiego, a nie innego aktu sprzedaży.

I to na to nie było reakcji skarbu państwa. Stąd do tej pory osoby odpowiedzialne za zaniechanie, za złe działanie, za całkowicie zostawienie przemysłu stoczniowego bez pomocy na przykładzie nawet Stoczni Gdańskiej, która była największą stocznia, produkującą najwięcej statków, która miała najwyższy potencjał produkcyjny i największą ilość zamówień, to chyba, uważam, jest ten moment, w którym moglibyśmy jednak wnioski przygotować z naszego panelu właśnie w tym kierunku, żeby rozliczyć te osoby, które istnieją, działają do tej pory w polityce, nie będę wymieniać ich po nazwisku, bo nie jest moją rolą, to każdy ma prawo zajrzeć do protokołów NIK-u, są w Internecie.

Wejście Polski do OECD wymaga szeregu działań ze strony skarbu państwa. Powiem tylko, po pierwsze, o OECD, a po drugie, o takim programie, który został opracowany już w 2002 r. przez Unię Europejską, przez Komisję Unii Europejskiej, nazywa się „System LEADERSHIP 2015”. I ten właśnie program, ta mapa drogowa projektu LEADERSHIP 2015 zawiera długofalową wizję przemysłu i silną strategię mającą na celu rozwinięcie przemysłu stoczniowego jako alternatywy przeciwko azjatyckiemu przemysłowi stoczniowemu, który, wiadomo o tym, jak wygląda, w jaki sposób wchodzi na nasze rynki. Dlatego celowe wydaje mi się przygotowanie wnioskowna podstawie programu LEADERSHIP 2015. Uważam, że jest on bardzo szczegółowy i zbliżony do kierunku, w którym powinny iść nasze zamierzenia.

Andrzej Czech

Wiceprezes Zarządu Stoczni Gdynia S.A.

Programy restrukturyzacyjne Stoczni Szczecińskiej i Stoczni Gdynia były pisane w różnych okresach. Nasz był napisany i przygotowany w okresie, kiedy dolar był na poziomie 4 zł, a cena tony stali była na poziomie 300–330 dolarów. Jesteśmy bliscy zakończenia naszego programu restrukturyzacji, który nie zakończy się zakładanym sukcesem, przy cenie dolara

na poziomie 3 zł i cenie stali na poziomie 800–900 dolarów. Co się stało? Otóż wartość złotówki wzrosła o 25%, a cena stali potroiła się w okresie restrukturyzacji. To jest wielka zmiana warunków zewnętrznych, jakie mało które przedsiębiorstwo jest w stanie wytrzymać. W dużym stopniu poradzi- liśmy sobie z tym zagadnieniem głównie poprzez renegecje kontraktów. To jest duży, olbrzymi wysiłek i to jest bezprecedensowa sprawa, jaką udało nam się osiągnąć. To były prawomocne kontrakty. Wszyscy kontrahenci mogli się zwrócić do państwa, do ARP, do Ministerstwa Finansów i poprosić o wypłatę. Nie zrobili tego. Mamy doskonałe produkty, radzimy sobie orga- nizacyjnie i przed nami jest przyszłość. Natomiast pomoc jest potrzebna.

Co mówią armatorzy? Przychodzimy do nich po raz trzeci i po raz czwar- ty. Oni mówią: proszę państwa, dobrze, my wam znowu pomożemy, ale gdzie jest wasz właściciel? Nie możecie przenosić całego ciężaru restruktu- ryzacji przedsiębiorstw na barki armatorów. Koszty muszą być poniesione częściowo także przez właściciela. Od właściciela dostaliśmy, jako Stocznia Gdynia, 80 milionów zł na podwyższenie kapitału. Nasze kapitały są ujem- ne, stanowią największą przeszkodę w normalnym funkcjonowaniu nasze- go przedsiębiorstwa. My nie mamy żadnego kapitału obrotowego. Mamy finansowanie jedynie przedmiotowe.

Ponownie aktualizowaliśmy program restrukturyzacji i przeliczyliśmy wszystko przy kursie dolara 3 zł, przy cenie stali około 900 dolarów za tonę, biorąc pod uwagę sześcioprocentową subwencję – zakładam, że ta ustawa skutecznie zostanie wprowadzona – i pewne założenia dotyczące podwyż- szenia kapitału Stoczni Gdynia. Uzyskaliśmy wyniki pozytywne. Uzyska- liśmy kapitały dodatnie już w przyszłym roku oraz pozytywne wyniki – kilkadziesiąt milionów zł każdego roku.

Co jest potrzebne, żeby zrealizować nasz program?

Nasz program opiera się na trzech założeniach.

Założenie pierwsze – wejście w życie dwóch ustaw: ustawy o subwen- cjach oraz ustawy, której inicjatorami byliśmy tutaj łącznie z senatorami oraz posłami pomorskiego, dotyczącej przedłużenia okresu restrukturyza- cji. Jeżeli to nie przejdzie to sytuacja będzie bardzo trudna, ponieważ nie będziemy w stanie funkcjonować. Zgodnie z Kodeksem spółek handlo- wych będziemy musieli zrobić pewne zmiany.

Założenie drugie – musimy uzyskać operacyjnie dochody. Uruchomili- my kolejną akcję renegecji kontraktów. Po raz kolejny armatorzy są z na- mi, prosząc jednocześnie o przekazanie właścicielowi informacji i wniosku o pomoc. Wszystkie nasze kontrakty będą, większość z nich w tej chwili ponownie, negocjowane pozytywnie.

Założenie trzecie – potrzebujemy kapitału. Jesteśmy związani przepisami unijnymi oraz wszystkimi restrykcjami wynikającymi z tych przepisów. Odwołuję się tu do naszego programu restrukturyzacji. Jest w nim podwyższenie kapitału o 300 milionów polskich złotych, z czego wykorzystano 80 milionów. Cały czas jest miejsce na to, aby skarb państwa podniósł kapitał w naszej firmie.

To jest najprostsza i najszybsza metoda do tego, aby nasza firma stanęła na nogi i dalej funkcjonowała.

Andrzej Stachura

Prezes Stoczni Szczecińskiej Nowej S.A.

Okazuje się, że tworzenie tysięcy miejsc pracy w Polsce nie jest celem społecznym. Jesteśmy zdruzgotani. Zdruzgotani, że ustawodawca nie przewidział tego, że w momencie, gdy dana branża jest w głębokim kryzysie i występuje bezrobocie strukturalne, które u nas w województwie zachodniopomorskim dochodzi do 30%, tworzenie tysięcy miejsc pracy jest nie celem społecznym. Jest to naprawdę rzecz, która wymaga głębokiej interwencji w zakresie ustawodawstwa w Polsce. Bruksela nie rości do tego punktu żadnych uwag. I to jest trzecia ustawa, która wymaga korekty. Jeśli państwo są w stanie cokolwiek zmienić, bardzo o to prosimy.

Eugeniusz Skrzymowski

Wydział Techniki Morskiej Politechniki Szczecińskiej

Jestem emerytowanym profesorem, związanym z przemysłem okrętowym od 1946 r. Mam więc dosyć dobrą znajomość wszystkich procesów historycznych, łącznie z upadłością Stoczni Gdańskiej.

To co zostało powiedziane zarówno przez ministra Piechotę, przez prezesa Stachurę, jak i przez panią senator, zasługuje na daleko idącą uwagę. To są problemy albo sięgające wstecz, albo nawiązujące do istniejących rzeczywistych trudności w funkcjonowaniu tego przemysłu i pilnowaniu, żeby on nie podzielił losu Stoczni Gdańskiej.

Chciałbym zwrócić uwagę, że zebraliśmy się dzisiaj po to, żeby powiedzieć o strategii, o rozwoju polskiej gospodarki morskiej. W związku z tym stwierdzam, że istnieją opracowania strategiczne dla przemysłu okrętowego, w które włożono sporo wysiłku zarówno ze strony Agencji Rozwoju

Przemysłu, jak i Ministerstwa Skarbu Państwa. Strategie te wobec dynamiki zmian na globalnym rynku okrętowym, nie tylko okrętowym, ale również stali i rynku walutowym są już trochę przestarzałe.

Najbardziej nowy jest dokument opracowany przez Zespół Forum Okrętowego, który nazywa się „Projekt strategii polskiego przemysłu okrętowego”. Nawiązuje również do znanego wszystkim od wielu, wielu lat programu LEADERSHIP 2015. Byliśmy przy jego tworzeniu. Program ten wymaga również pewnych przedsięwzięć na szczeblu rządowym i na szczeblu najwyższych władz państwa.

Jestem przekonany, że pewne kryzysy, jakie sięgnęły przemysł okrętowy, wynikały z tego, że takiej strategii na początku procesu restrukturyzacji gospodarki nie było. Sytuacja w przemyśle okrętowym jest specyficzna. Nie da się wyregulować za pomocą prostych narzędzi stosowanych w stosunku do innych sektorów gospodarki krajowej. Działamy w sferze globalnej i nie możemy zrobić nic innego jak tylko opracować taką strategię, która będzie zbliżała nas, a może będzie pokrywała się ze strategią globalną.

Ten dokument jest przygotowany z uwzględnieniem europejskich poglądów na ten temat. W związku z tym uważam, że zespół, o którym mówił tutaj minister Piechota, zespół międzyresortowy, który działa, powinien być utrzymany w rządzie nawet po zmianie rządu, po zmianie opcji politycznej. Nie może być tak, aby złożony sektor zostawiony był tylko w jednym resorcie. Sektor stoczni musi być sterowany międzyresortowo. I dlatego uważamy, że trzeba ten zespół pozostawić w celu zachowania ciągłości opracowania strategii.

Jeżeli dzisiaj zabierzemy się do tworzenia tej strategii, przekroczy ona barierę wyborów i zmiany rządu. Ale zacznijmy i zachowajmy ciągłość. Pamiętam takie polityki morskie kraju, które były opracowywane w latach 1989–1990, po nich następne. Przy każdej zmianie rządu była następna polityka, inna polityka i w rezultacie żadnej polityki nie mamy. Więc postaramy się coś zmienić.

Pozwolę sobie wręczyć pewne opracowanie, nie mówiąc, że ta strategia jest jakimś doskonałym tworem. Ona może stanowić bazę do dyskusji zarówno dla obecnej, jak i przyszłej władzy. Niechże ta dyskusja się zacznie, niech się coś dzieje, bo naprawdę, inaczej będziemy mieli takich Stoczni Gdańskich więcej.

Andrzej Stachura **Prezes Stoczni Szczecińskiej Nowej S.A.**

Jeśli państwo pozwolicie, chciałem tylko zasygnalizować, jak kiedyś było łatwo pomagać sektorowi stoczniowemu. Jest rok 1993. Jeden bank, Bank Handlowy dostaje dyspozycje rządowe na wejście w każdą firmę stoczniową na poziomie 40% ekspozycji własnych kapitałów. Jeden bank wszedł do Stoczni Gdynia, do Stoczni Gdańskiej i do Stoczni Szczecińskiej. Okazało się, że bank jest zagrożony, ponieważ Stocznia Gdynia wraz ze Stoczną Gdańską idą w kierunku upadłości. Zaczęto tworzyć specjalne programy w celu ratowania tych firm. W tym czasie były całkiem inne warunki i relacje. Dzisiaj żaden bank nie wejdzie w układy kredytowe mając po drodze GIM, który zabrania wchodzenia w układy tak zwanych kredytów trudnych, a szczególnie do branży okrętowej, która po ostatnich kryzysach roku 2001–2002 wyrządziła gigantyczne spustoszenie w bankach. Oczywiście, potem ten deficyt spadł, ponieważ banki przejęły zastawy i dokończyły budowę statków, a na końcu skarb państwa pokrył im dwudziestosięmioprocentowe rezerwy podatkowe, które były w układzie utworzonych rezerw. Generalnie prawie za wszystko zapłacił skarb państwa. Czyli te ryzyka w bankach nie były ostatecznie tak duże jak wyglądały w pierwszym momencie. Po tej wpadce nie ma banku, który bez zabezpieczenia, czyli poręczeń i gwarancji, chce dać kredyt, mimo, że my jako stocznia mamy majątek dziewiczy, nigdzie nie zastawiony. Pod ten majątek również nikt nie chce dać kredytu.

Jan Ciechanowski **Prezes Zarządu LUBMOR Sp. z o.o.**

Produkujemy wyroby, które też są stalochłonne. Oczywiście nie jest to porównywalne ze stoczną. Bardzo nas interesuje możliwy wzrost cen stali. Prowadzone są dyskusje, a prasa szeroko rozpisuje na temat sprzedaży Huty Częstochowa, która jest głównym dostawcą stali dla stoczni.

Agencja Rozwoju Przemysłu ma się zająć sprzedażą, przynajmniej tak informowała prasa. Prosiłbym o wyjaśnienie, na jakim etapie znajduje się proces sprzedaży Huty Częstochowa Hindusom. Należy się spodziewać, że nastąpi dalszy wzrost cen stali. Jeśli możemy coś zadziałać, powinniśmy podjąć decyzję, aby proces sprzedaży przerwać. To powinno być niedopuszczalne. Sprzedaż spowoduje powstanie dalszych problemów w przemyśle.

le okrętowym i w przedsiębiorstwach kooperacji wewnętrznej. Już dzisiaj prasa pisze, że 70% produkcji stali jest w rękach Hindusa. Jeśli sprzedamy Częstochowę, na pewno powstaną poważne problemy dla całego sektora przemysłu okrętowego. Jeśli możemy temu zapobiec, róbmy to już dzisiaj.

Andrzej Czarnecki

Dyrektor techniczny H. Cegielski-Poznań S.A.

Proszę państwa, „Cegielski” przeżył te wszystkie negatywne zdarzenia. Gdyby nie przeżył, stocznie polskie musiałyby kupować silniki na Dalekim Wschodzie.

„Cegielski” przeżył dzięki pomocy państwa, ponieważ został dokapitalizowany. Podał się procesowi restrukturyzacji, który w zakresie głównych założeń został zrealizowany. Są pewne działania związane z restrukturyzacją zadłużenia z tytułu podatku od nieruchomości i opłat za wieczyste użytkowanie. Wspólnie z operatorem usiłujemy to załatwić. Natomiast w październiku 2005 r. może okazać się, że „Cegielski” nie zrealizował tego programu, ponieważ zdarzenia, które dotknęły zarówno jedną jak i drugą stocznię w zakresie cen materiałów i kursu dolara, chyba jeszcze bardziej dotknęły „Cegielskiego”.

W świecie o wykonaniu statku nie decyduje dostawca silnika z Polski i producent blach z Polski, w tej chwili decyduje producent wału korbowego do silnika dwusuwowego. W świecie jest pięciu wytwórców wałów korbowych, z czego trzech w Europie. Ich moc produkcyjna wynosi obecnie około pięciuset pięćdziesięciu wałów, zapotrzebowanie jest na sześćset. Wystąpiły także bariery transportowe. W związku z tym jest prawie niemożliwe przewożenie elementów silników drogą lądową.

Wybudowaliśmy port na Warcie. Największe elementy tędy płyną, ale dalsze wykorzystywanie tego rozwiązania jest nie do przyjęcia. Stanowi ono 10% kosztów, ponowny montaż i zabudowa nośników w stoczni to dalsze 10%.

W związku z tym rozważamy, wspólnie ze stoczniami, pomysł budowy montowni na Wybrzeżu. Miejsce zostało już wybrane. Stocznia Gdynia jest przystosowana. Stocznia Szczecińska Nowa też w ten sposób montuje statki, czyli w całości montuje silniki na statku, zmniejsza to w znaczny sposób koszty.

Oczywiście potrzebne są pieniądze. W tej chwili jest moda w Polsce na tworzenie platform różnego rodzaju, platform na wyciąganie pieniędzy

z UE. Nie wiem, czy państwo słyszeli, że jest platforma wodoru, ochrony środowiska, maszyn górniczych i tak dalej. Wszyscy na platformach twierdzą, że im się dobrze powodzi. Proponuję rozważenie utworzenia platformy na bazie przemysłu stoczniowego. Platforma w rozumieniu europejskim jest metodą wyciągania pieniędzy z dotacji europejskiej.

Andrzej Stachura **Prezes Stoczni Szczecińskiej Nowej S.A.**

Pragnę państwu przedstawić skalę problemu dzisiaj. W Niemczech każdej stoczni przekazano na modernizację po 300 milionów euro i w landach wschodnich od podstaw stworzono nowe stocznie. Niemcy kończąc ten dziesięcioletni okres, w którym mogli wchodzić w układ zwiększonych ilości zamówień, ponieważ obowiązywała ustawa o pomocy publicznej, mają dzisiaj przygotowane moce produkcyjne pod znacznie większe obszary.

W związku z tym, jeśli my nie rozwiążemy problemów, które dotyczą polskie stocznie, okaże się, że polscy stoczniowcy będą pracować w stoczniach niemieckich na rzecz tego majątku i na rzecz tych krajów, które przygotowały się do boomu. Niemcy wiedzą, ile kosztuje tworzenie miejsca pracy. U nich dba się o każde miejsce pracy.

Natomiast w Polsce przy tworzeniu Stoczni Szczecińskiej Nowej dla tysięcy stoczniowców, którzy nie znaleźli miejsca pracy w stoczni, było przekazane słynne 38 milionów zł. My dostaliśmy tylko i wyłącznie pieniądze na zakup majątku i to nie w pełni. Ten fakt pokazuje całą skalę problemu.

Senator Adam Biela

Nie możemy się opierać na jakimś myśleniu życzeniowym. To, że niemieckie stocznie mają takie warunki, możemy im tylko zazdrościć. Oni nam przecież nic nie dadzą.

Owszem, jest czymś ważnym, żeby ustawa o subwencjach i o przedłużeniu restrukturyzacji stała się istniejącym prawem. Ale zdajemy sobie sprawę, że to są zabiegi o charakterze doraźnym, że to nam nie pozwoli sformułować żadnej strategii rozwoju. Przecież to jest działanie na przetrwanie. My nie możemy wiedzieć, jak długo takie subwencje mogą trwać.

Chciałem państwa namówić, aby stworzyć politykę rozwoju sektora stoczniowego ponad podziałami, stabilną i mającą perspektywę. Jeśli biznes

stoczniowy nie ma powiązania z bankami i ze stalą, to nic z tego nie będzie, to nie będzie żadnej perspektywy. Będzie dokładnie tak, jak pan prezes mówi, w niemieckich stoczniach będą pracować nasi fachowcy.

Zastanówmy się, co my jeszcze mamy. Oczywiście mamy częstochowską hutę, która może być sprywatyzowana. Jeszcze na naszych oczach będzie sprywatyzowana. Prosiłbym, jeśli państwo takie systemowe myślenie widzą, jako przesłankę budowania strategii, żeby poprzeć tych posłów i senatorów, którzy przeciwstawiają się sprzedawaniu tej ostatniej huty.

Proszę państwa, w poprzedniej kadencji była też taka grupa posłów, która nie miała wsparcia. Po prostu stoczniom się wydawało, że niech sobie prywatyzują, byle nie dotykali mojego terenu. I mamy to, co mamy, rzeczywiście Hindus kupił hutę. Hindus jest mądrzejszy, niż my razem wzięci, gdyż nie potrafiliśmy się obronić. Przecież jest oczywiste, że musi być stal. I było też jasne, że jej cena wzrośnie. Nikt nie przewidywał oczywiście, że aż o 200%, ale każdy wiedział, że wzrośnie i pozwolono na tę prywatyzację.

Więc jeśli jeszcze sprzedamy Hutę Częstochowa to, tak jak powiedział Jan Kochanowski, który zmarł w Lublinie, Polak jest i przed szkodą, i po szkodzie głupi. Chciałbym namawiać, żeby jednym z postulatów była jakaś strategia systemowego wiązania przemysłu stoczniowego z dostawcami, z przemysłem, który zaopatruje stocznie. Musi to być powiązane z hutą. Jak na razie Skarb Państwa jest jeszcze właścicielem tej huty. A może przestać być i nie będzie już z kim rozmawiać.

Dalej jest pomysł, który już jest w lasce marszałkowskiej, koncentracji kapitału, resztek polskiego kapitału w postaci akcji, których właścicielem jest Skarb Państwa, PKO BP, PZU. Koncentracji w jeden podmiot. Może to być konsorcjum albo jakaś inna forma.

Proponowałbym, abyście państwo poparli wysiłki idące w kierunku koncentracji resztek polskiego kapitału. Nie będzie żadnej rozmowy z bankami i państwo dobrze o tym wiecie. Z różnych powodów nie będzie rozmowy.

Znam szczegóły dotyczące negocjacji w sprawach kredytu szczecińskiego z bankami. Tylko jeden bank PKO BP stał murem, żeby ten kredyt przyznano. Został oczywiście przegłosowany. I zawsze tak będzie, gdyż nie jest w interesie pozostałych banków, żeby Szczecin funkcjonował jako stocznia. Wiadomo kogo oni mają w pierwszym rzędzie finansować. Więc jeśli my nie zadbamy o to, żeby skoncentrować jeszcze resztki naszego istniejącego kapitału, to będzie koniec. Bardzo bym prosił, żebyście państwo to uwzględnili. Zarówno zaplecze stalowe, jako możliwość systemowego po-

wiązania ze stoczniami, jak i pomysł koncentracji polskiego kapitału w postaci konsorcjum.

Stocznie mogłyby w określonym stopniu wejść do konsorcjum. Sprawa jest do przemyślenia. I to rozwiązanie widziałbym jako pomysł w dyskusji o strategii. W filozofii klasycznej jest taka zasada brzmiąca po łacinie *cum fundamento in re*, czyli podstawa w rzeczy. Jeśli nie będzie tej podstawy w rzeczy w postaci dysponowania gwarancjami kredytowymi, kredytem, podstawowym materiałem, jakim jest stal, to nic z tego nie będzie.

Anna Buza

Ministerstwo Gospodarki i Pracy

Nie należy używać terminu „ustawa o subwencjach”. To nie jest ustawa o subwencjach. Jest to mechanizm ochronny przed nieuczciwą konkurencją koreańską. I taką dopłatę stocznia może otrzymać tylko pod warunkiem, jeżeli udowodni, że o ten kontrakt konkurowała stocznia koreańska. Więc bardzo proszę nie używać terminu „ustawa o subwencjach”. Komisja Europejska na to zwraca uwagę.

Andrzej Stachura

Prezes Stoczni Szczecińskiej Nowej S.A.

W swoich postulatach my, jako branża, mówimy ciągle o rachunku ciągnionym w układzie realizacji całości zdarzeń. Mówimy, że w konsorcjum musi być i huta, i „Cegielski”, który dzisiaj nie jest ujęty oraz wiele jeszcze innych firm. Te koncepcje wynikają z całości zdarzeń oraz wizji stworzenia nowych modeli finansowych, na które jest przyzwolenie Brukseli.

Niestety, dzieje się inaczej. Niektóre firmy są zbywane, ponieważ różni decydenci decydują o tych sprawach w Polsce. Nie zawsze zwycięża interes w rachunku ciągnionym, a więc ten, który daje perspektywę rozwoju i zapewnia długofalowe przychody. Zwycięża interes na krótką metę, bez perspektyw. Tak było w układzie hut. Hindus wiedział dokładnie, co kupuje i za co płaci. Wiedział, że w ciągu roku będzie miał stopę zwrotu zainwestowanego kapitału. Zrobił biznes życia. Nigdy nie sprzedaje się huty w okresie bessy. Wiadomo, że za chwilę będzie hossą.

Arkadiusz Krężel

Prezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A.

Ze względu na specyfikę sektora, wszystkie problemy związane z kapitałochłonnością realizowanych programów działań, które dotyczą wierzycieli i właścicieli, są niezwykle trudnymi procesami negocjacyjnymi. To nie jest tylko problem sektora. To nie jest tylko problem Stoczni Gdynia, Stoczni Gdańskiej, Stoczni Szczecińskiej Nowa. To jest również kwestia postępowania restrukturyzacyjnego, „Cegielskiego”, „Śremu”. To jest kwestia również innych zakładów typu Stalowa Wola i tak dalej.

Ustawa o tysiącnicach miała pozytywny efekt. W gruncie rzeczy ograniczyła możliwość utraty ponad 70 tysięcy miejsc pracy. Właściwie pozwoliła, dzięki państwa inicjatywie i państwa uchwale, na ograniczenie utraty prawie 70 tysięcy miejsc pracy.

Dlaczego? Dlatego, że bariera przejścia przez 1 maja 2004 r., czyli bariera wejścia w system Unii Europejskiej, powodowała, że właściwie wszystkie te podmioty musiałyby w jednym dniu ogłosić proces upadłościowy, bowiem ze względu na warunki ekonomiczne wszystkie uwarunkowania do tego je skłaniały. Ten element osłonowy spowodował, że możemy w jakiś uporządkowany sposób przeprowadzić procesy restrukturyzacyjne, które będą miały bardzo istotny wpływ również na kształtowanie się nowej struktury tych podmiotów i nowej formuły ich funkcjonowania. W sumie przekłada się to w bardzo istotny sposób na sektor stoczniowy, ponieważ większość tych firm partycypuje w rozwoju tego sektora.

Z ponaddwuletnich doświadczeń w realizacji procesów restrukturyzacji wynikają trzy kwestie. Po pierwsze, kwestia działań krótkoterminowych, umożliwiających kontynuację wszystkich spraw. Wymienione trzy ustawy determinują możliwość wykorzystania układu osłonowego, który prowadzi do stworzenia nowej struktury kapitałowej. To jest kwestia próby koncentracji polskiego kapitału.

Cała struktura gospodarcza w Unii Europejskiej i świecie jest strategią globalną. Koncentracje kapitału w sektorze stalowym nastąpiły w okresie ostatnich sześciu lat. Nikt nie myślał sześć lat temu o kwestii koncentracji takiej skali, która polega na produkcji około 55 milionów ton stali rocznie. Na gigantyczną skalę nastąpiła koncentracja kapitału. Koncentracja wywołuje pewien efekt pochodny w przemysłach, które są konsumentami. Trzeba patrzeć na ile struktury tworzone aktualnie, czy perspektywicznie konsumują efekt doświadczeń tych wszystkich globalnych strategii koncentracyjnych.

Musimy myśleć o wyprowadzeniu sektora stoczniowego na szersze forum i stworzeniu większych możliwości.

Strategia krótkoterminowa będzie realizowana poprzez trzy ustawy: ustawę o dopuszczalnych dopłatach sześcioprocentowych, przedłużoną ustawę o tysiącnicach oraz ustawę o 48-miesięcznej możliwości prowadzenia postępowania restrukturyzacyjnego.

Okres 24 miesięcy prowadzenia restrukturyzacji jest zbyt krótki. W związku z tym ta nowa ustawa powinna determinować możliwość osłony przedsiębiorstw, wobec których prowadzone jest postępowanie restrukturyzacyjne przed zagrożeniem upadłością po to, żeby one mogły przeprowadzić pełny proces restrukturyzacji, którego celem jest stabilizacja finansowa i ekonomiczna.

Kwestia wieczystego użytkowania zostanie w jakiś sposób poprawiona, ponieważ jest to ewidentna pomyłka.

Następna kwestia to strategia średnioterminowa. Strategia średnioterminowa musi wynikać, niestety, z pewnego zaburzenia w układzie struktury europejskiej. To jest nie tylko problem polskiego przemysłu stoczniowego. Stąd nasze konsultacje z Ministerstwem Gospodarki Niemiec, które wynikają z pewnych zmian i rodzących się wspólnych problemów. Nie tylko my mamy problemy z tą całą sytuacją i szukamy odpowiedzi, czy w ogóle Unia Europejska, jako pewnego rodzaju strategiczna struktura gospodarcza, ma politykę wobec tego sektora czy nie ma. Jestem dość ostrożny i krytyczny. Strategia Lizbońska była tworzona jako pewnego rodzaju wirtualny pomysł. Okazało się, że jest ona nierealna w sensie wykonawczym, że ani w Europie nie ma takich kapitałów ani chęci inwestowania, przede wszystkim w budowanie, w realizację tej strategii. Dzisiaj już nie mówi się o Strategii Lizbońskiej. Strategia średnioterminowa sektora stoczniowego będzie wynikała z przyjęcia pewnych ram rozwiązań strategicznych na poziomie Unii Europejskiej, które będą stymulowały możliwości wsparcia tego sektora.

Do czego to się sprowadza? Naszym podstawowym problemem w Polsce jest to, że zostaliśmy zakwalifikowani jako pomoc publiczna pierwszego stopnia, pomimo że jesteśmy spółką akcyjną. Kwestia dyskryminacji kapitału państwowego i kapitału prywatnego jest czymś nienormalnym w układzie działań komercyjnych. Oznacza to, że nawet w procesie przejściowym właściwie o wszystko musimy pytać Brukselę. To jest niezwykle trudne i uciążliwe, ponieważ przy realizacji takich procesów podejmuje się decyzje w czasie rzeczywistym, a nie w czasie, który wynika jak gdyby z jeszcze jednego szczebla decydowania. I to jest pewien problem. Natomiast

rozwiązanie tego problemu wymaga bardzo silnego nacisku Parlamentu Europejskiego i naszych posłów.

Patrząc na kwestie konfliktu między Unią Europejską i producentami koreańskimi można stwierdzić, że Unia przegrała. W związku z tym 6% dopłat już nie będzie. Ale jednocześnie napisane jest w tym orzeczeniu, że działania rządowego banku koreańskiego były uzasadnione. Dlaczego nasze działania jako Agencji, czy działania KUKE są traktowane jako pomoc publiczna?

Mamy pewną niespójność, wynikającą z interpretacji, co powoduje, że prowadzenie tych procesów często jest niezwykle trudne.

W układzie globalnym stocznie nie funkcjonują samodzielnie. W Niemczech Zachodnich dokonano pewnego wewnętrznego zabiegu i połączono stocznie z koncernami stalowymi. Konsolidacja nie jest dużym przedsięwzięciem, obejmuje tylko 2,6% produkcji światowej. Perspektywiczne powiązanie kapitałowe, na przykład z którąś z europejskich dużych grup kapitałowych, może być elementem długofalowej strategii stabilizacji sektora stoczniowego.

Mieczysław Hann

Dziekan Wydziału Techniki Morskiej w Politechnice Szczecińskiej

Mamy taką sytuację, że nasz rodzimy przemysł okrętowy jest zasilany przez absolwentów dwóch uczelni: Politechniki Gdańskiej, uczelni z wielką tradycją, i Politechniki Szczecińskiej, która rozwija się od czasów powojennych również dzięki wielkiemu wkładowi pracy obecnego tu pana profesora Skrzymowskiego, pierwszego dziekana wydziału, który obecnie mam zaszczyt prowadzić. To są wydziały bardzo ściśle związane z przemysłem okrętowym. Dekoniunktura w przemyśle okrętowym to także dekonstrukcja tych wydziałów.

Wydział Techniki Morskiej w Politechnice Szczecińskiej uruchomił drugi kierunek studiów – transport. W Gdańsku planuje się to samo przedsięwzięcie. Jesteśmy wyznawcami tezy, że jeśli mówimy o strategii i rozwoju, to działalność wyższych uczelni jest działalnością stwarzającą potencjał ludzki, który w przyszłości będzie tę strategię realizował.

Gdyby zamarło wraz ze stoczniami szkolnictwo wyższe okrętowe, to prawdopodobnie ten zgon byłby trwały i nie mielibyśmy co liczyć na to, że w Polsce cokolwiek się odrodzi nawet wtedy, kiedy stanie się coś bardzo złego. I dlatego te dwa wydziały, a uważam, że mówię w imieniu również

nieobecnego pana profesora Szantyra, dziekana Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej, powinny się znaleźć pod szczególną opieką ministra w sytuacji, kiedy w obydwu politechnikach mamy do czynienia z próbami zlikwidowania tych wydziałów. Próby wchłonięcia wydziałów okrętowych przez inne wydziały miały miejsce i były to całkiem wyraźne zamiary organizacyjne.

Wobec tego, proszę państwa, stawiam wniosek, aby po naszym spotkaniu do wniosków dołączyć również wniosek, w którym zwracamy się do ministra szkolnictwa wyższego i sportu, ażeby te dwa wydziały w ramach strategii utrzymania przemysłu okrętowego w Polsce znalazły się pod szczególną opieką.

Druga sprawa związana z tym, czym się dzisiaj zajmujemy. Jest to w moim pojęciu taki dosyć zasadniczy brak w tym, co było przedstawione na obradach plenarnych, mianowicie brakuje pokazania problemu środków produkcji transportu wodnego, jakimi są statki morskie i śródlądowe oraz portów, jak również żegluga na tle rozwoju transportu w Polsce.

Mam zaszczyt być członkiem Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk, a nawet wiceprzewodniczącym sekcji technicznych środków transportu. A więc to jest to, o czym mówimy. O produkcji takich środków mówimy, jeśli chodzi o stocznie. Inicjatywy Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk niestety trafiają w próżnię wtedy, kiedy chcemy pokazać, że zarówno żegluga, jak porty, jak przemysł okrętowy są ściśle związane z koncepcją rozwoju systemu transportu w Polsce.

A cóż my sobie fundujemy. Taki system jest opublikowany, dane dotyczące rozwoju tej branży są znane, osiągalne. A to się sprowadza do zamierzeń, które krótko można sformułować tak, że jest to długotrwały rozwój autostrad, który będzie wsysał do systemu transportowego w Polsce przede wszystkim środki transportu kołowego.

Chcemy zrobić coś, co na Zachodzie dawno już się zatyka. Ci, którym się nie spieszy, powinni korzystać z dróg wodnych, śródlądowych. Ci, którym się spieszy, powinni wozić transportem kolejowym przy dużych prędkościach i zupełnie innej technice niż to się w tej chwili planuje. Tak idą kraje zachodnie.

No i wreszcie porty morskie, które są miejscem kontaktu z transportem zewnętrznym. Uważam, że powinno się określić długofalową koncepcję, w perspektywie dwudziestoletniej rozwoju systemu transportu w Polsce, jako podstawy egzystencji wielu branż, w tym również branży okrętowej.

Andrzej Stokłosa

Prezes Huty Stali Częstochowa Sp. z o.o.

Od dwóch lat kieruję Hutą Stali Częstochowa. Nasza spółka powstała wtedy, kiedy Huta Częstochowa przestała pracować. Scenariusz bardzo podobny jak u pana prezesa Andrzeja Stachury. Wydzierżawiliśmy cały majątek i jesteśmy 50-tysięcznikiem. Spółka ma kapitału 50 tysięcy zł. Działaliśmy w innej sytuacji, w innej fazie cyklu. U nas jest trochę lepsza sytuacja niż w stoczniach. Polski przemysł stoczniowcy jest dla nas znaczącym partnerem.

W 2004 r. została podwojona wielkość sprzedaży zarówno dla Gdyni, jak i dla Szczecina. U mnie funkcjonuje podwójny podział. Są tak zwane stocznie duże, to jest Gdynia i Szczecin i pozostałe stocznie, w tym rzeczne i remontowe. Ma to pewne znaczenie, o którym powiem na końcu. Mniej więcej 40% naszej sprzedaży krajowej to przemysł stoczniowy. Wydaje mi się, że przemysłowi stoczniowemu w zamian dajemy pewien standard sprzedaży, którego nie otrzymuje od innych klientów, mianowicie szybki czas realizacji zamówień. Jesteśmy jedyną hutą, która jest w stanie położyć miesięczne cykle realizacji specyfikacji stoczniowych.

Przygotowując się na to spotkanie zrobiłem analizę specyfikacji stoczni w ostatnich piętnastu latach. Mogę powiedzieć zupełnie spokojnie, że szyjemy blachę dla stoczni tak jak krawiec. Oni nie dostają blachy, tylko rękaw, mankiet. To jest dodatkowa wartość dla stoczni – krótki czas realizacji zamówień. Wydaje mi się, że nie wykorzystujemy wszystkich możliwości, które są również w Częstochowie. Moglibyśmy pewne elementy okrętów robić w Częstochowie.

Ciągle wraca ten temat. Bardzo dużą wartością w naszych układach stoczniowo-hutniczych jest coś, co być może u nas w kraju się źle kojarzy, ale akurat tu się sprawdza. Jest to bardzo dobra znajomość ludzi współpracujących ze sobą od lat na poziomie inżynierskim i na poziomie handlowym. Pozwala to bez większych problemów przekraczać kolejne kryzysy personalne, które zazwyczaj mają miejsce na poziomie zarządu. Ta zdrowa struktura personalna funkcjonuje w dobry sposób. Od pewnego czasu mamy problemy związane z cenami. Wznowiliśmy produkcję i sprzedaż dla stoczni w kwietniu 2003 r. Patrząc na dynamikę wzrostu cen, jest ona rzeczywiście ogromna. Może nie taka, jak koledzy podają, ale przyjmijmy, że jest powalająca.

Wzrost cen w przypadku polskiego hutnictwa elektrycznego, który w przypadku huty opartej o proces elektryczny, ma w bardzo dużym stop-

niu charakter zewnętrzny. Nawet ceny złomu są ustalane w Niemczech, każdego dziesiątego dnia miesiąca. Rynek niemiecki decyduje o cenach złomu w obrocie europejskim. My, w Częstochowie, jesteśmy wielkim fanem stoczni i chcielibyśmy, żeby stocznie odniosły sukces. Dlatego podpisujemy się pod propozycją dotyczącą przedłużenia okresu trwania ustawy o restrukturyzacji firm o szczególnym znaczeniu dla rynku pracy. Wydaje mi się, że jest problem związków przemysłu stoczniowego z hutnictwem. Jesteśmy w stanie zaoferować stoczniom następujące relacje.

Duże stocznie kupują u nas blachę po cenach znacząco niższych od cen, po których sprzedajemy te blachy na rynku. Mówię o cenach złotych, znacząco niższych. Stocznie tak zwane okrętowe kupują trochę drożej niż stocznie duże, ale też po znacząco niższych cenach, które realizujemy na rynku zarówno krajowym, jak i eksportowym.

Można z pewnym prawdopodobieństwem stwierdzić, że utrzymanie tych relacji w sytuacji potencjalnej zmiany właścicielskiej, będzie trudne. I taki dodatkowy element ryzyka trzeba wprowadzić do rozważań. Huty Częstochowa nie sprzedaje Skarb Państwa, lecz sprzedają wierzyciele. Huta Częstochowa w 2002 r. wielokrotnie zadłużyła wszystkie swoje aktywa i są one przejęte przez jej wierzycieli. Mówi się czasami, że Hutę Częstochowa sprzedaje Skarb Państwa lub Towarzystwo Finansowe Silesia. To jest to pewien skrót myślowy, huty sprzedają wierzyciele. Wierzyciele to banki, które finansowały huty. Wierzycielami są również dosyć duże spółki Skarbu Państwa typu PKP, PEGNIK, PSE. Jest to bardzo trudny problem.

W bardzo podobnej sytuacji jest przemysł maszyn górniczych i przemysł konstrukcji budowlanych, który też ma w zasadzie polskie źródła kapitałowe. W najbliższym czasie tę decyzję trzeba będzie podjąć. Jest to na pewno decyzja bardzo trudna, ale wydaje mi się, że wykonalna z punktu widzenia zrozumienia globalnych interesów państwa i całego systemu gospodarczego.

Andrzej Stachura

Prezes Stoczni Szczecińskiej Nowej S.A.

W krajach azjatyckich tam, gdzie podobno nie ma żadnych subwencji, stal dla stoczni, tak zwany mix, kosztuje 600 dolarów za tonę. My dzisiaj płacimy około 820 dolarów plus koszty transportu, plus to, co jeszcze jest z blachy PW. Dochodzimy do ceny blisko 900 dolarów za tonę, co pan prezes Andrzej Stokłosa może potwierdzić.

Marek Różalski **Prezes Morskiej Stoczni Remontowej Świnoujście**

Poruszę sprawę podatku od wieczystego użytkowania jako problem, który mógłby chociaż w małym stopniu załatwić sprawę takich nieformalnych dopłat do przedsiębiorców, którzy tworzą miejsca pracy. Sprawę wieczystego użytkowania Skarb Państwa będzie musiał rozwiązać. Przy uwłaszczaniu przedsiębiorstw państwowych wprowadzono twój wieczystego użytkowania. Później oczywiście to prawo wieczystego użytkowania w wyniku przejmowania przez różne inne osoby lub spółki po prostu zostało przejmowane jako prawo nabyte. Natomiast przy obdarowywaniu przedsiębiorstw państwowych tym prawem wieczystego użytkowania nie stawiamy żadnych warunków.

W Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu ja jako pracodawca zatrudniam 800 osób, a obok za ścianą jest wolny obszar celny i takie kuriozum zarządzane przez norweską spółkę, w którym pracuje 60 osób. Ja mam 700 metrów nabrzeża, chcę kupić 75, oni mają 2 tysiące 200 i nie chcą mi sprzedać. Nie chodzi tylko o to, że my żądamy, my naprawdę tworzymy miejsca pracy i z tego tytułu ponosimy bardzo duże koszty. Myślę, że to jest korzystne dla państwa.

Stanisław Woyciechowski **Prezes Stoczni Gdańskiej**

Oczywiście nie będę się odnosił do historii Stoczni Gdańskiej, nie będę mówił o problemach dnia codziennego, których jest cała masa, również nie będę mówił o rzeczach doraźnych, które są nam potrzebne, czyli o ustawach. Chciałbym się skupić nad czymś, co nas potem połączy na sesji ogólnej, czyli o strategii i rozwoju polskiej gospodarki morskiej.

Pan minister Górski mówił, że powstał dokument pod tytułem „Strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej”. Mam pytanie, czy ktoś tu z obecnych miał dostęp, czy miał kontakt z tym dokumentem. Próbowałem odszukać, dobrać się do autorów i do samego dokumentu. Zostałem skierowany do pani dyrektor departamentu Ministerstwa Infrastruktury. Dowiedziałem się, że nie znała i nie korzystała z dokumentu opracowanego w ramach Forum Okrętowego, jak również powiedziała, że na tym etapie dokument ten nie jest dostępny.

Sławomir Skrzypiński

Forum Okrętowe

Chciałbym zwrócić uwagę na skalę zmian w globalizacji, jaka się dokonuje. Przemysł okrętowy jest przemysłem tradycyjnym, mającym tysiącletnie tradycje. W Europie w tej chwili skala produkcji środków transportu morskiego jest porównywalna ze skalą produkcji transportu powietrznego i przemysłu kosmicznego.

W Europie produkcję środków transportu realizuje kilkaset jednostek, natomiast produkcję środków transportu lotniczego realizuje kilkanaście. Wydaje mi się, że perspektywą, która wymaga gruntownego przemyślenia, jest to, w jaki sposób procesy koncentracyjne, które są w tej chwili nieuchronne, wymuszą na przemyśle okrętowym określone zachowania nie tylko produkcyjne, ale organizacyjne i techniczne. Możemy zetknąć się w perspektywie najbliższych kilku lub kilkunastu lat z sytuacją, która nas całkowicie zaskoczy. Wspominany tutaj projekt LEADERSHIP 2015 ma zapisane hasło kształtowanie struktury organizacyjnej europejskiego przemysłu okrętowego, ale jest to rzeczywiście hasło. Wszystkie dyskusje dzisiaj prowadzone wskazują na to, że ekonomiczną przewagę mają struktury o koncentracji pionowej. No nie da się tego ukryć.

Europa próbuje w określonych sektorach realizować strategię ekonomiczną poprzez integrację poziomą. I ona się w pewnych sytuacjach udaje. Weźmy pod uwagę to, że stocznie, które produkują jednostki turystyczne i pasażery, mają dostawy zewnętrzne o wartości na poziomie 80% i znacznie większą skalę podmiotów współpracujących.

Ale czy można tego rodzaju zasadę zgeneralizować, to ja już mam osobiście wątpliwości. Jak również wskazując na to, że tego rodzaju skuteczna struktura organizacyjna realizowana jest w warunkach zupełnie innej kultury prawnej i kultury organizacyjnej.

Jan Ciechanowski

Prezes Zarządu LUBMOR Sp. z o.o.

Lubmor stracił około półtora miliona złotych na kursach. Czy nie należałoby postulować, żeby rząd zajął stanowisko i powiedział, jakie będą relacje w danym roku kursu dolara. To nie może być tak rozregulowane. Jakiś plan rządowy jest i w nim powinno być określone, żebyśmy wiedzieli, jak mamy kontraktować wyposażenia.

Andrzej Stachura **Prezes Stoczni Szczecińskiej Nowej S.A.**

Ten rok dla branży okrętowej będzie decydujący. Będzie to rok, który zdecyduje, czy będziemy mieli branżę okrętową w Polsce, czy nie. Jesteśmy na zakręcie, gdzie następuje wymiana ekipy rządowej. W związku z tym nastąpi tak zwany okres bezkrólewia, który będzie przez parę miesięcy. Może się zdarzyć, że niestety, mimo wielu dzisiaj podjętych cennych inicjatyw, z uwagi na dopłaty, po raz pierwszy w historii, mimo że kiedyś można było dać 14%, potem 9%, dzisiaj jest szansa na 6%, ale tylko do końca marca tego roku, bo później już nie będzie takiej możliwości. Może się okazać, że w tym gronie, w gronie specjalistów stoczni nigdy już się nie spotkamy. Oby tak się nie stało.

Senator Ewa Serocka

Po dzisiejszej dyskusji chciałabym zadać pytanie panu prezesowi Krężłowi. Pan prezes przeszedł właściwie wszystkie, od początku, przemiany gospodarcze w naszym kraju, bo dość długo jest pan prezesem Agencji Rozwoju Przemysłu. Chciałabym zadać pytanie, czy pan kiedykolwiek wobec upadku przemysłu stoczniowego, bardzo złej kondycji oraz programów europejskich i światowych, które istnieją, czy pan wnosił jakiegokolwiek projekty patrząc na to, co się dzieje w strategii rozwoju przemysłu okrętowego w Polsce. I czy takie projekty znalazły światło dzienne w Polsce, w naszym przemyśle okrętowym. Przeszedł pan wszystkie właściwie rządy od początku, będąc prezesem chyba już czternasty rok.

Arkadiusz Krężel **Prezes Agencji Rozwoju Przemysłu S.A.**

W układzie kreowania polityki przemysłowej czy gospodarczej były resorty, Ministerstwo Przemysłu i Handlu kiedyś, Ministerstwo Gospodarki. Wielokrotnie były przygotowywane programy, przy których miałem okazję pracować, jeszcze pamiętam z profesorem Bielińskim, które były wyraźnie ukierunkowane na kwestie koncentracji kapitału, kwestie prób budowania strategii idącej w stronę dużych grup.

Podstawowym problemem były tak zwane regionalizmy. Przez dziesięć lat nie można było pogodzić interesu krakowskiego z interesem śląskim co

do kwestii konsolidacji i zbudowania czegoś, co by połykało innych. Taka jest niestety prawda. Lobbyingi lokalne, często te, które są ukierunkowane na pewne interesy regionalne, są niekiedy barierą w budowaniu czegoś, co może mieć progresywny charakter.

Wiem, na czym polegały bariery pogodzenia interesu Huty Katowice z Hutą Sendzimira, i dopiero jak te huty były na kolanach, to cały proces konsolidacji, który był robiony również przez nas przez wykupienie długu, o stworzenie w ogóle możliwości skonsolidowania tego, za 510 milionów zł, ja pamiętam. To były przecież obligacje, które myśmy wypuścili, żeby doprowadzić do tego procesu. To były wtedy, jeżeli jak te podmioty doszły do takiej ściany, że żadne już ingerencje lobbyngów regionalnych nie były w stanie wpłynąć na logikę konsolidacji, która budowała coś dużego, co wreszcie miało tę wartość dodaną na takim poziomie, że możliwości, również finansowania zewnętrznego otwierały nową drogę. I to jest niestety *casus* kwestii koncentracji kapitału i tej zasady, że małe jest piękne, duże może więcej. Szczególnie w programach strategicznych.

Wielokrotnie mieliśmy okazję przedstawiać swoje argumenty. Dotyczyło to również sektora obronnego. I na to nałożone realizacje, które wynikały z różnych lobbyngów i różnych interesów regionalnych, to mogę normalnie dzisiaj powiedzieć jako historyk tego procesu i dlaczego do tego nie doszło. To tak niestety wyglądało.

Faktycznie rzecz biorąc, dopiero wtedy jak sytuacja jest tak drastyczna, można doprowadzać do pewnych, że tak powiem, działań, których wtedy już nikt nie dyskutuje, bo każdy jak ma jutro umrzeć, to się zgadza na każdą terapię. Tak jak niestety na szpitalnym OIOM. Tak niestety to wygląda.

I powiem szczerze, bardzo żałuję, że pewne programy, również te, które były przygotowane, pamiętam pierwszy program analityczny. Pani naczelnik Buza też jest historykiem, że tak powiem w tym zakresie, a z 1993 r. Nie mówię dlatego, że z panią naczelnik Buzą od 1993 r. się zajmowaliśmy tymi tematami. W 1993 r. pierwszy program analityczny dotyczący stoczni, pewne jak gdyby przemyslenia dotyczące konsolidacji.

Proszę państwa, nie było możliwości pogodzenia interesu Szczecina z Gdynią i z Gdańskiem. Nie było takiej możliwości. Oświadczam to jako człowiek ze Śląska, mogę więc być jak gdyby sędzią w tej sprawie. Nie było możliwości.

I późniejsze rozgrywki kapitałowe, te wszystkie prywatyzacje i tak dalej, również kwestie przejęć, to o czym mówił tutaj pan kolega Stachura na temat tego, kto kogo chciał przejmować, wynikały niestety z pewnych uwarunkowań regionalnych lobbyngów, interesów, które się tworzą. Musimy sobie

z tego zdawać sprawę, bo tak jest wszędzie. To nie jest jakaś specjalizacja polska tych procesów restrukturyzacyjnych. Tak jest na całym świecie.

Jest jedna sprawa konstytucyjna państwa, to jest kwestia konstytucyjna stabilizacji gospodarki. Obowiązek działań w zakresie stabilizacji gospodarki. To jest zadanie państwa i państwo interweniuje tylko wtedy i powinno interweniować w warunkach gospodarki wolnorynkowej. Jeżeli nie ma innych warunków czy innych możliwości wolnorynkowych zagospodarowania czy rewitalizacji miejsc pracy. I takie były podstawy interweniowania w obszarze sektora stoczniowego, również sektora hutniczego, bo inaczej nie można było sobie z tym w ogóle poradzić.

I my dzisiaj, nawet jeżeli oceniamy procesy prywatyzacyjne w sektorze hutniczym na przykład i mówimy, że byliśmy głupi, bośmy może sprzedali za wcześnie. To proszę pamiętać, że to była pierwsza w ogóle możliwość dokonania tego procesu prywatyzacji.

Należy zawsze pamiętać o uwarunkowaniach regionalnych, które są barierą w tego typu działaniach.

To niestety już jest historia gospodarki czy historia, powiedziałbym, polskiej transformacji, historia pewnego dorobku. Oczywiście błędów, ale także bardzo pozytywnych elementów. Bo tylko ten, co nic nie robi, błędów nie popełnia. Uważam, że i tak w skali całkowitych ocen procesów restrukturyzacyjnych, które w tej części Europy się działy i realizowały, zrobiliśmy cały program w okresie piętnastu lat najtaniej, w sposób najbardziej efektywny, a efekty dzisiaj mierzone nawet wskaźnikami bezrobocia, patrząc na najbardziej negatywny wskaźnik, przy ilości zaangażowanych środków, wręcz sytuują nas na poziomie najbardziej efektywnie zrealizowanych programów restrukturyzacji.

Odwołam się jeszcze do jednej rzeczy, żeby państwo mieli świadomość, jak to w ogóle wygląda w ocenach zewnętrznych, bo uczestniczę w różnych spotkaniach. Niemcy zrobili pewne podsumowanie działań dotyczących kosztów restrukturyzacji. To jest te sławetne 2,3 biliona euro na restrukturyzację landów wschodnich. I kwestii oceny pewnych modeli działań interwencyjnych państwa w tej sferze. Muszę powiedzieć, że jestem naprawdę bardzo zadowolony z ocen polskich instrumentów interwencyjnych, mówię o wszystkich uwarunkowaniach legislacyjnych, czyli mówimy o ustawie o restrukturyzacji finansowej banków i przedsiębiorstw, tych wszystkich elementów, które były w tym okresie realizowane. Można powiedzieć, że nas restrukturyzacja całej gospodarki kosztowała kilkanaście miliardów euro. Gdzie więc nam do 2,3 biliona euro.

Dlatego śmiem twierdzić, że ogląd zewnętrzny również instytucji wsparcia tych procesów, ocenianie z zewnątrz, jest dużo bardziej pozytywne, niż my sami siebie oceniamy. Może dobrze, że jesteśmy krytyczni wobec siebie, bo to wyzwala nowe inicjatywy. Ale wcale to tak źle nie wygląda, jeśli patrzy się na to z zewnątrz. Mało tego, są pewne programy europejskie, w tym niemieckie przede wszystkim, które chcą pewne modele polskie powielać i nawet są typowane kraje typu Ukraina, Chiny i inne w zakresie działań europejskich już wtedy, ale z wykorzystaniem pewnych modeli rozwiązań polskich.

Podsumowanie

Senator Czesława Christowa

Przystępujemy do ostatniej części naszej konferencji, mianowicie do przedstawienia wniosków z dyskusji panelowych. Zapraszam osoby, które zostały wytypowane, do przedstawienia opracowanych wniosków. Pierwszy panel – Porty morskie. Bardzo proszę pana Andrzeja Montwiłła, prezesa Żeglugi Bydgoskiej S.A., wieloletniego pracownika i prezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., o przedstawienie wniosków z dyskusji.

Andrzej Montwiłł **Prezes Żeglugi Bydgoskiej S.A.**

W ramach europejskich umów o transporcie Polska nie ratyfikowała tylko jednej umowy międzynarodowej o transporcie i infrastrukturze transportowej, mianowicie europejskiej umowy o śródlądowych drogach wodnych. W Polsce jest problem ze znalezieniem prawidłowego tłumaczenia tej umowy. W zasadzie występuje jedynie w języku angielskim. Polski rząd nie złożył wniosków o ratyfikację tej umowy. Umowa, między innymi, jest warunkiem rozwoju dróg wodnych śródlądowych. Wszystkie porty polskie borykają się z problemem dostępu od strony transportu śródlądowego.

W dyskusji zostały postawione pytania: Czym mają być polskie porty morskie? Czy tylko elementem transportowym kraju, czy mają być tą pewną przestrzenią gospodarczą, uwzględniającą elementy transportowe? Od lat wyrażamy skrajne poglądy na ten temat, w zależności od tego, jaka jest polityka nadzoru właścicielskiego w stosunku do portów. Nadal brakuje trwałej, długofalowej polityki rozwoju portów. Od początku wdrażania ustawy w portach w Szczecinie i w Świnoujściu byłem bezpośrednio zaangażowany we wszystkie działania.

W dyskusji przeważały poglądy, iż porty morskie są przestrzenią gospodarczą, a nie tylko węzłem transportowym. Są na pewno jednym i drugim.

Porty to przestrzeń gospodarcza zapewniająca bezpieczeństwo państwa, a także możliwości transportowe kraju. Porty jako elementy systemu transportowego, realizując złożone funkcje gospodarcze, tworzą wartość dodaną. Współczesne porty nie rozwijają się dzięki realizacji funkcji przeładunkowej lecz dzięki innym działalnościom. Największe porty do 50% wpływów zyskują z innej działalności, a nie z przeładunku. Ostra konkurencja wewnętrzna między polskimi przeładowcami powoduje, że przedsiębiorstwa portowe nie mają pieniędzy na odtworzenie majątku, nie mówiąc o rozwoju.

W czasie dyskusji akcentowany był problem nadzoru nad podmiotami zarządzającymi. Z jednej strony istnieje Ministerstwo Infrastruktury, jako organ kierowania polityką transportową państwa i inicjowania wszystkich spraw gospodarki państwa, a z drugiej Ministerstwo Skarbu Państwa, traktujące podmioty zarządzające portami jak każdą inną spółkę skarbu państwa, nie uwzględniając jej publicznego charakteru oraz faktu, iż powstała w myśl ustawy o portach i przystaniach morskich, jako spółka publiczna, non profit.

Od dłuższego czasu formułowany jest postulat środowiska portowego, w tym i podmiotów zarządzających portami, aby na wzór PKP S.A, nadzór właścicielski przenieść z Ministerstwa Skarbu Państwa do Ministerstwa Infrastruktury. Jest to postulat logiczny, w pełni uzasadniony merytorycznie i ekonomicznie.

Porty są elementem polityki transportowej. Fakt podlegania zarządów portów MSP, które kieruje się wyłącznie tematyką nadzoru właścicielskiego, jest zawężeniem problematyki i zmniejszeniem rangi portów. W tworzonej wersji ustawy o portach jest wyraźne wskazanie na to, aby Ministerstwo Infrastruktury było organem, który spełni nadzór właścicielski nad podmiotami zarządzającymi.

Następnie omawiane zagadnienie dotyczy miejsca gospodarki morskiej i portów morskich w Narodowym Planie Rozwoju, jako elementu kluczowego do tworzenia sektorowych programów operacyjnych na lata 2007–2013, jako warunku uzyskiwania środków na rozwój infrastruktury portowej. Zwrócono uwagę, że w aktualnej wersji NPR gospodarka morska, w tym porty, są potraktowane absolutnie marginalnie, a temat portów morskich nie jest rozwinięty.

Kolejny temat poruszony w dyskusji dotyczy przepisów, jakie nałożono na gospodarkę portową utrudniając jej rozwój. Procedury, szczególnie

przedprzetargowe, czas ich trwania, czas uzgodnień, szczególnie z potencjalnymi inwestorami na terenie portowym, powodują, że potencjalny inwestor idzie do nabrzeża przedsiębiorstwa o kapitale skarbu państwa, działającym w granicach portu, na którym przepisy ustawy o portach i przystaniach polskich nie obowiązują. Jeszcze raz stwierdzono jednoznacznie, że nabrzeża uzyskane przez przedsiębiorstwo od skarbu państwa w formie uwłaszczenia, znajdujące się na terenach portowych, ustawowo powinny być w gestii zarządu morskich portów.

Podmioty zarządzające portami mają obowiązek przeprowadzenia całej skomplikowanej procedury i uzyskania zgody MSP. Czas oczekiwania jest bardzo długi. Kilkakrotnie portom odmówiono prawa do wydzierżawienia gruntów i infrastruktury portowej. Okazuje się, interpretacja przepisów jest dowolna. Te problemy muszą zostać rozwiązane.

Kolejne zagadnienie wiąże się szczególnie z NPR i środkami unijnymi, czyli z całym zestawem warunków i możliwości pozyskania środków z sektorowych programów, czyli pozyskania pieniędzy na rozwój infrastruktury portowej. Porty same nie dadzą sobie rady z rozwojem infrastruktury portowej, np. trzy lata temu administracja Bremy, dopłacała do infrastruktury portowej około 100 milionów marek rocznie. Rachunek efektywności wykazał celowość inwestowania w infrastrukturę portową. Dzięki temu zbudowano nowoczesny port w Bremie. Teren portu został wykupiony od innego landu. Miasta i landy niemieckie wiedzą, że żyją nie z bezpośrednich wpływów za opłaty dzierżawne, lecz z innych funkcji portowych, żyją z tego, że ludzie pracują, firmy funkcjonują i płacą podatki. Niemcy przyjęli całkiem inny sposób liczenia efektów. Należy wzorować się na już istniejących rozwiązaniach.

Dyskutanci zgodnie stwierdzili, żeby w tej kadencji Sejmu i Senatu nie nowelizować ustawy o portach i przystaniach morskich, lecz w pełni wykorzystać istniejące przepisy w niej przepisany.

Rozpatrywano kwestię gruntów i całej problematyki terenów i infrastruktury portowej. Ustawa zakłada prawo pierwokupu terenów przez Skarb Państwa i podmioty zarządzające. Celowe jest powstanie funduszu na wykup gruntów i infrastruktury portowej. Pieniądze muszą się znaleźć albo na poziomie budżetu państwa (pula na wykup i przekazywanie gruntów zarządom portu), albo na poziomie zarządów portów. To jest problem palący i od dawna nie rozwiązany. Na ten problem zwraca uwagę NIK. Zarządy portu nie mają pieniędzy na wykupy dużych gruntów, a szczególnie na wykupy infrastruktury po upadłych przedsiębiorstwach, znajdujących się w granicach portów, ponieważ syndycy wyznaczają wysokie ceny zaku-

pu gruntów. Tym bardziej, że są to istotne elementy infrastruktury warunkującej rozwój portu.

Przedstawiono słuszny apel, aby zapobiegać zmianom granic portów morskich idących w kierunku ograniczenia cennych obszarów portowych.

Padły słowa krytyki w stosunku do obowiązującej ustawy o portach i przystaniach morskich. Jednocześnie stwierdzono, że nie wszystkie przepisy w niej zawarte zostały wykorzystane, mimo iż sprzyjają rozwojowi portów.

Kiedy powstawały zarządy morskich portów, zgodnie z ustawą, miały władać terenami i infrastrukturą w granicach portu, miały być gospodarzem tych terenów. Grunty i infrastruktura w granicach portów miała być przekazana zarządom morskich portów. Nigdy do tego nie doszło. Nikt tego zapisu ustawy nie próbował realizować. Tereny portowe skarbu państwa pozostały bez kontroli właściciela. Są sprzedawane przez prywatyzujące się lub upadające przedsiębiorstwa, które w procesie uwłaszczenia tereny te otrzymały od Skarbu Państwa nieodpłatnie.

Nierozwiązanym od lat problemem jest występująca w ustawie o portach i przystaniach morskich, ogromna luka, pozwalająca prywatnym firmom i osobom nabywać grunty infrastruktury portowej. Zarządy morskich portów nie mogą korzystać z ustawowego prawa pierwokupu w przypadku prywatyzowania całych przedsiębiorstw o kapitale skarbu państwa. Nowy właściciel przedsiębiorstwa staje się posiadaczem infrastruktury portowej w granicach portu. Jest to niebezpieczne obejście ustawy, którego Ministerstwo Skarbu nie kontroluje, mimo raportów NIK.

Brakuje polityki nadzoru nad mieniem państwa w granicach portów morskich. MSP nie reaguje na wnioski np. o wniesienie aportem do zarządu portów firm w 100% własności skarbu państwa. Przykładem może być wniosek Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, złożony trzy lata temu, w sprawie wniesienia dwóch przedsiębiorstw państwowych do zarządu portów. Do dnia dzisiejszego nie ma odpowiedzi. W ten sposób narażany jest interes skarbu państwa.

Senator Czesława Christowa

Proszę przedstawiciela drugiego panelu: „Transport morski” o przedstawienie wniosków.

Paweł Porzycki **Prezes Euroafrica Linie Żeglugowe Sp. z o.o.**

Gospodarka morska powinna być kierowana i stymulowana działaniami patriotycznym, a nie politycznymi. Powinna być stymulowana również myśleniem gospodarczym i tego słowa bardzo nam brakuje we wszystkich działaniach, które pojawiają się w sferach, którymi zajmuje się parlament.

Dyskutowane zagadnienia dotyczyły kontroli właścicielskiej nad przedsiębiorstwami oraz szeroko rozumianej polityki transportowej.

Bariery, które przeszkadzają działalności armatorów w Polsce, zostały zawarte w materiale przygotowanym przez Polską Żeglugę Morską. Podzielono je na trzy podstawowe grupy tematyczne, mianowicie: instrumentów systemowych, instrumentów pomocowych i instrumentów prawnych.

Do instrumentów systemowych należy wprowadzenie hipoteki morskiej, uprzywilejowanej, przywrócenie elastycznej amortyzacji majątku, przywrócenie zwolnienia z opodatkowania armatorów ze sprzedaży statków używanych, o ile środki te zostaną przeznaczone na zakup nowych statków, przywrócenie armatorom ulg inwestycyjnych w podatku dochodowym od osób prawnych, zwolnienie z podatku VAT importu statków przez polskich armatorów oraz statków budowanych przez tychże armatorów w stoczniach polskich, zniesienie ceł importowych na statki morskie oraz towary importowane przez stocznie polskie na potrzeby budowy statków dla polskich armatorów, zwolnienie obciążeń członków załóg pływających z tytułu podatku dochodowego dla osób fizycznych i wprowadzenie zryczałtowanego podatku tonażowego.

Propozycje rozwiązań dyskutowane są bez skutku w różnych kręgach od wielu lat.

Jeżeli chodzi o instrumenty pomocowe, szeroko dyskutowana jest szansa wynikająca z tych możliwości, które daje akcesja. Unia Europejska nie określa żadnych ograniczeń w systemie stosowania wsparcia sektorowego. Wśród instrumentów pomocowych widzimy możliwość pomocy finansowej w zakresie inwestycji tonażowych, poprawy bezpieczeństwa żeglugi i podniesienia jakości usług oraz szkolenia i podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

Konieczna jest zmiana instrumentów prawnych, prowadząca do zmniejszenia obciążeń społecznych leżących po stronie przedsiębiorstw oraz zniesienie poboru składek na PFRON.

Podczas dyskusji pojawiła się konieczność bardzo poważnego rozważenia, który resort w strukturach rządu powinien sprawować kontrolną fun-

kcję właścicielską nad państwowymi przedsiębiorstwami żeglugowymi. Wnioski wypływające z dyskusji są dokładnie takie same, jak na panelu, który dotyczył problematyki portowej. Wydaje się naturalne, aby właściwym resortem był resort właściwy do spraw transportu i gospodarki morskiej.

Chcielibyśmy bardzo, aby strategie i plany, dotyczące rozwoju żeglugi w Polsce tworzone były przy aktywnym wykorzystywaniu przedsiębiorstw, które są adresatami przygotowywanych regulacji.

Dla utrzymania i rozwoju polskiej żeglugi liniowej i promowej, utrwalenia dotychczasowego dorobku Polski w tym zakresie oraz poprawy konkurencyjności naszych armatorów, uczestnicy panelu II konferencji uważają, że konieczne jest:

- 1) Opracowanie przez Ministerstwo Infrastruktury i wdrożenie strategii rozwoju polskiej gospodarki morskiej i strategii rozwoju transportu oraz polityki morskiej państwa równoległe z kontynuacją przekształceń własnościowych w przedsiębiorstwach armatorskich i realizacją programu pomocy publicznej w sferze żeglugi, wsparte środkami Unii Europejskiej (zamówienia i gwarancje rządowe, kredyty preferencyjne, inwestycyjne fundusze celowe, kapitały gwarancyjne, itp.).
- 2) Doprowadzenie do nowego, szerszego umocowania prawnego Ministerstwa Infrastruktury w strukturze Rządu RP, zwłaszcza w kwestii uprawnień i odpowiedzialności za transport morski oraz administrację morską i śródlądową.
- 3) Pilne wprowadzenie podatku tonażowego, zgodnie z projektem ustawy opracowanym w Ministerstwie Infrastruktury.
- 4) Wdrożenie mechanizmów umożliwiających krajowym armatorom zakup statków w polskich stoczniach na korzystnych warunkach, przy równoległym wprowadzeniu nowoczesnego systemu finansowania takich zakupów, wzorowanych na istniejących rozwiązaniach w państwach członkowskich UE.
- 5) Wdrożenie w kraju kompleksowego systemu promocji żeglugi liniowej i promowej opracowanego przez Ministerstwo Infrastruktury, Zespół ds. Gospodarki Morskiej przy Prezesie Rady Ministrów lub nowo powołany organ (na wzór istniejącego w Szwecji Urzędu Popierania Żeglugi, czy Urzędu Rozwoju Żeglugi działającego w Irlandii). Ważnym elementem takiego systemu powinna być ustawa o Funduszu Rozwoju Żeglugi Morskiej i Funduszu Rezerwowym.
- 6) Zniesienie cła importowanego i innych obciążeń nakładanych na statki kupowane za granicą przez polskich armatorów.

- 7) Podniesienie rangi naszej żeglugi liniowej i promowej wymaga silnego zaangażowania polskiego rządu i całej gospodarki narodowej na rzecz umocnienia korytarzy transportowych Północ-Południe łączących Skandynawię przez Bałtyk autostradami morskimi z terytorium Polski i krajami Europy Środkowo-Wschodniej i dalej z krajami Morza Śródziemnego i Morza Czarnego z priorytetowymi inwestycjami drogowymi w postaci autostrad A1 i A3. Niezbędne jest również wypracowanie konkurencyjnej oferty przewozowej, w tym tranzytowej.
- 8) Powołanie międzyresortowego organu upoważnionego do ustalania hierarchii projektów inwestycyjnych i podziału dostępnych środków zgodnie z zasadą równomiernego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu – na wzór Commission for Integrated Transport działającej w Wielkiej Brytanii, co umożliwi modernizację taboru i optymalizację przewozów z uwzględnieniem możliwości wszystkich gałęzi transportu.

Strategie, plany i programy rozwoju żeglugi liniowej i promowej w Polsce powinny być opracowane i realizowane niezależnie od opcji politycznej sprawującej władzę – konieczne jest zachowanie ciągłości w tym względzie.

Bez pilnego podjęcia koniecznych rozwiązań organizacyjno-prawnych i ekonomicznych (por. wnioski 3, 4 i 6) oraz niezbędnych inwestycji tonażowych w polskiej żegludze liniowej i promowej dojdzie do degradacji tych form eksploatacji tonażu, przejęcia naszego dorobku przez konkurencję i powstania alternatywnych dróg transportowych omijających słabo skomunikowane z zapleczem polskie porty morskie.

Senator Czesława Christowa

Proszę przedstawiciela trzeciego panelu, mianowicie: „Bariery i strategie rozwoju polskich stoczní produkcyjnych i remontowych” o przedstawienie wniosków.

Wojciech Chądzyński **Wydział Techniki Morskiej Politechniki Szczecińskiej**

Dyskusja na panelu stoczníowym była wysoce merytoryczna i koncentrowała się przede wszystkim na problemach strategii, funkcjonowania i rozwoju przemysłu okrętowego w różnych horyzontach czasowych i w różnych aspektach.

Po wysłuchaniu referatów i wystąpień uczestników konferencji oraz dyskusji sformułowano końcowe wnioski i postulaty, odnoszące się do panelu trzeciego, stocznioowego.

Uczestnicy trzeciego panelu konferencji z uznaniem przyjmują starania Ministerstwa Gospodarki i Pracy, zakończone uchwaleniem przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej rządowego projektu ustawy o dopłatach na budowę niektórych typów statków i zwracają się o pilne zaaprobowanie jej przez Senat i Prezydenta Rzeczypospolitej.

Obserwując skuteczność działań zespołu do spraw przemysłu stocznioowego, działającego przy ministrze gospodarki i pracy, celowe jest kontynuowanie pracy przez to gremium, szczególnie w zakresie doprowadzenia do wydłużenia do 48 miesięcy obowiązywania ustawy o pomocy publicznej dla przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu dla rynku pracy z uwagi na globalne kryzysy, jakie dotknęły polski przemysł okrętowy, ceny stali, kursy walutowe.

Celowe jest kontynuowanie współpracy przy zakończeniu procedury notyfikacji programów restrukturyzacji stoczni, przez Komisję Europejską i przygotowanie strategii polskiej dla przemysłu okrętowego uwzględniającej zapisy zawarte w programie Unii Europejskiej LEADERSHIP 2015.

Niezbędne jest wypracowanie przez Urząd Komitetu Integracji Europejskiej oraz przemysł okrętowy modelu skutecznej reprezentacji polskiego sektora stocznioowego w odpowiednich strukturach opiniotwórczych i decyzyjnych Unii Europejskiej.

Wnioski i postulaty na zakończenie III panelu (stocznioowego) II konferencji „Bariery i strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej”.

Po wysłuchaniu referatów i wystąpień uczestników konferencji oraz dyskusji zasadne wydaje się sformułowanie końcowych wniosków i postulatów:

- 1) Uczestnicy III panelu konferencji z uznaniem przyjmują starania Ministerstwa Gospodarki i Pracy, zakończone uchwaleniem przez Sejm Rzeczypospolitej rządowego projektu ustawy o dopłatach do umów na budowę niektórych typów statków i zwracają się o pilne zaaprobowanie jej przez Senat i prezydenta RP.
- 2) Obserwując skuteczność działań zespołu do spraw przemysłu stocznioowego, działającego przy Ministerstwie Gospodarki i Pracy, celowe jest kontynuowanie pracy przez to gremium, szczególnie w zakresie:
 - doprowadzenia do wydłużenia – z uwagi na globalne kryzysy, jakie dotknęły polski przemysł okrętowy (ceny stali, kursy walutowe) –

obowiązywania ustawy o pomocy publicznej dla przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu dla rynku pracy do 48 miesięcy;

- współpracy przy zakończeniu procedury notyfikacji programów restrukturyzacji stoczni przez Komisję Europejską;
- przygotowania strategii polskiego przemysłu okrętowego, uwzględniającej zapisy zawarte w programie Unii Europejskiej – LEADER-SHIP 2015;

3) Niezbędne jest wypracowanie przez Urząd Komitetu Integracji Europejskiej oraz przemysł okrętowy modelu reprezentacji polskiego sektora stoczniowego w odpowiednich strukturach opiniotwórczych i decyzyjnych Unii Europejskiej.

Oprócz tego, w tych wnioskach znajdują się jeszcze wnioski związane z materiałami przedstawionymi przez forum. Wnioski z materiałami dostarczonymi przez Stowarzyszenie Przyjaciół Stoczni Szczecińskiej, z którego to powodu mam przyjemność tutaj być. I wreszcie wnioski z dzisiejszej dyskusji. Jakkolwiek niektóre zapisy dzisiejszych wniosków są sformułowane w ten sposób, że dzisiejsza dyskusja doskonale się w nich mieści, a więc znajdują się one w ramach przygotowywanej strategii przemysłu okrętowego, o której jest mowa we wniosku numer dwa.

Senator Czesława Christowa

Zgodnie z programem, kończymy obrady II Ogólnopolskiej konferencji „Bariery i strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej 2005” zorganizowanej przez Senacką Komisję Skarbu Państwa i Infrastruktury. Konferencja wniosła wiele nowych i interesujących wątków, które stanowią nową jakość w strategii rozwoju gospodarki morskiej.

Panie Marszałku, jako patron naszej konferencji, czy Pan byłby uprzejmy zabrać głos?

Marszałek Senatu Longin Pastusiak

Chciałem jeszcze raz podziękować za udział w konferencji oraz bardzo konstruktywny wkład w czasie jej obrad.

Jeszcze raz dziękuję pani senator Czesławie Christowej i panu Jerzemu Suchańskiemu, przewodniczącemu Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury, za zorganizowanie konferencji oraz wkład merytoryczny. Chciałbym,

aby konferencja została potraktowana jako ciąg działań na rzecz ożywienia gospodarki morskiej. Abyśmy wyszli z zakłętego kręgu dyskusji i przeszli do działania. Głęboko patrzę w oczy panu ministrowi Górskiemu, który jest przyjacielem gospodarki morskiej i ma trudne zadanie. Wiem, ale stara się robić to, co może, a jest kompetentny w tej dziedzinie. Jak pan ocenia propozycje i wnioski, jakie padły tutaj w czasie konferencji. Czy mógłby pan przedstawić swoją opinię?

Witold Górski

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Chciałem serdecznie podziękować panu marszałkowi i pani senator, która była organizatorem tej konferencji. Uważam, że konferencja była naprawdę potrzebna, bogata tematycznie. Niektóre tematy wracają od wielu, wielu lat i zdaję sobie sprawę z tego, że są nie załatwione, ale ta reasumpcja wniosła dużo tematów do przemyśleń.

Jeśli wszystkich projektów nie zrealizuje obecny rząd, to mam nadzieję, że wnioski wyciągnie następna ekipa rządząca.

W gospodarce morskiej nie jest najlepiej. Moją ambicją, a także sądzę, że ambicją pana marszałku Senatu i nas wszystkich jest to, aby gospodarka miała inny pozytywny obraz. Są symptomy następujących zmian, jednak są one niewiele znaczące.

Bardzo się cieszę, że na tę konferencję przyjechała szeroka reprezentacja z polskiego Wybrzeża. Wzajemna wymiana poglądów dała naprawdę bardzo dużo. Oceniliśmy stan gospodarki morskiej i wyznaczyliśmy kierunki działań.

Jeszcze raz chciałbym podziękować panu marszałkowi i wszystkim obecnym senatorom i posłom. Bardzo się cieszę, że materiały konferencyjne ukażą się i będą mogły być wykorzystane dla dobra gospodarki morskiej. Dziękuję organizatorom konferencji senackiej Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Senator Czesława Christowa

Dziękuję panu ministrowi, dziękuję uczestnikom konferencji. W imieniu państwa i swoim dziękuję panu marszałkowi, patronowi II Ogólnopolskiej Konferencji „Bariery i strategię rozwoju polskiej gospodarki morskiej 2005”. Konferencję uważam za zakończoną.