



Przygotowywane są rozwiązania legislacyjne, które po wielu latach mają umożliwić podatkowy powrót polskich statków pod narodową banderę. O powodach, dla których tak się stać powinno, pisze w tekście zatytułowanym "Biało-czerwona na maszt!" kpt. ż.w. Tadeusz Hatałski.

To było dawno, ale warto przypomnieć. Na początku 1998 r. w Urzędzie Wojewódzkim w Gdańsku odbyło się spotkanie ówczesnego wiceministra transportu i gospodarki morskiej w rządzie Jerzego Buzka z przedstawicielami samorządów i związków zawodowych. Na tym spotkaniu padło pytanie w sprawie narastającego wówczas zjawiska tzw. reflagingu, czyli odchodzenia od polskiej bandery: "Co rząd zamierza zrobić, aby powstrzymać przeflagowanie polskich statków?". "Nic" - odpowiedział ów wiceminister wręcz ze złością, że ktoś zadaje tak "głupie" pytanie. Następnie zwrócił się do pytającego: "Czy zna pan chociaż jeden argument przeciwko przeflagowaniu? Bo ja żadnego!" I nie wdając się w dalszą dyskusję, wstał i opuścił salę.

Lata minęły. Dzisiaj, według informacji podawanych przez naszych armatorów na ich stronach internetowych, największy polski armator Polska Żegluga Morska eksploatuje 75 statków. Kolejny, Chipolbrot - 17, Polskie Linie Oceaniczne - 3 statki. PŻM jest polskim przedsiębiorstwem państwowym, Chipolbrot, polsko-chińską spółką joint-venture, natomiast PLO - spółką skarbu państwa. Paradoks polega na tym, że są to polscy armatorzy, a żaden z ich statków nie pływa pod polską banderą. Jeżeli chodzi o Polskie Linie Oceaniczne, to warto przypomnieć, że armator ten eksploatował kiedyś 185 statków na liniach obejmujących praktycznie cały świat. I statki te pływały pod biało-czerwoną banderą. Jak widać, w wypadku PLO odejście od polskiej bandery pociągnęło za sobą pozbycie się również samych statków.

Duma i nie tylko

W sprawie bandery narodowej na statkach polskich armatorów trzeba wyjaśnić jeden istotny fakt, który gdzieś umyka w świadomości społecznej. Otóż pojęciu "bandera narodowa" towarzyszą skojarzenia związane z patriotyzmem, dumą narodową, prestiżem i reprezentacją państwa. Jednak bandera, która jest podnoszona na statku, oprócz wymiaru symbolicznego ma również wymiar praktyczny, mierzony w pieniądzach. Ten praktyczny, mierzony w pieniądzach wymiar to podatki. Armatorzy uciekają spod bandery narodowej głównie ze względów podatkowych i rejestrują je tam, gdzie podatki są niskie, proste i pozbawione zbędnej sprawozdawczości finansowej. I efekt jest taki, że państwo, pod którego banderą są zarejestrowane statki, ma wpływy z tytułu podatków (choć jednostkowo niskie), natomiast państwo, którego te statki są własnością, tych wpływów nie ma. Ani wysokich, ani niskich - jednym słowem żadnych. Sytuacja ta dotyczy również polskich armatorów i polskiego budżetu. Podatki z tytułu eksploatacji polskiego majątku, jakim są statki polskich armatorów, zasilają budżety innych państw. Czy to jest normalna sytuacja? Nie trzeba chyba mówić, że to pytanie retoryczne.

Gwoli ścisłości należy jednak powiedzieć, że wyżej opisane zjawisko dotyczy nie tylko Polski, ale innych państw również. I jednym z głównych instrumentów, za pomocą których obecne państwa UE starają się przeciwdziałać ucieczce armatorów spod bander narodowych, jest podatek tonażowy (który częściowo wyrównuje szanse armatora narodowego w konkurencji z armatorami statków pod tanimi banderami). Już w latach 50. ub.w. taki podatek wprowadziła Grecja, w latach 60. zrobiły to Malta i Cypr. Potem, w latach 90., większość państw UE (czyli wtedy, gdy minister do spraw morskich w rządzie Jerzego Buzka nie widział żadnych argumentów przeciwko przeflagowaniu polskich statków pod inne bandery).

Podatek jest, wpływów brak

U nas z kolei ustawa o podatku tonażowym została uchwalona dopiero w 2006 r., a weszła w życie od 1 stycznia 2007 r. Jednak podatek tonażowy, choć jest warunkiem koniecznym, to nie jest warunkiem wystarczającym. Obowiązuje u nas już ponad osiem lat, ale oczekiwanych skutków nie ma. Żaden z wcześniej wyrejestrowanych statków nie powrócił pod polską banderę, ani też żaden z nowo zbudowanych (jeżeli chodzi o ww. armatorów) nie został pod polską banderą zarejestrowany. A ponieważ nie ma statków (ustawa o podatku tonażowym dotyczy tylko statków o polskiej przynależności, czyli pod polską banderą), to i nie ma wpływów do budżetu z tytułu tego podatku. Rząd Platformy, który przejął władzę w 2007 r., przez osiem lat nie kiwnął palcem, aby wprowadzić inne konieczne rozwiązania, w których wyniku ustawa o podatku tonażowym spowodowałaby powrót statków pod polską banderę i w efekcie wpływy do budżetu państwa z tego tytułu.

Koszty pracy na morzach i oceanach

Generalnie warunki brzegowe eksploatacji statków pod banderą narodową zawierają się w trzech obszarach. Pierwszy z nich to wspomniany już podatek tonażowy. Drugi to sprawy bezpieczeństwa statku i załogi, a trzeci to koszty pracy. Obniżenie standardów bezpieczeństwa statku i załogi z oczywistych względów nie może być przedmiotem jakiegokolwiek dyskusji. I choć w przeszłości było wiele zastrzeżeń co do wymogów bezpieczeństwa na statkach pod tzw. "taniami" czy też "wygodnymi" banderami, to dzisiaj sytuacja już się zmieniła. Obecnie standardy te praktycznie są takie same zarówno pod "wygodnymi", jak i narodowymi banderami. Pozostaje więc do uregulowania segment trzeci, czyli koszty pracy. I w tej kwestii słów kilka. Otóż polscy armatorzy funkcjonują na rynku światowym. I aby utrzymać się na światowym rynku, muszą sprostać istniejącej na tym rynku konkurencji. Jednym z elementów tej

konkurencji są koszty pracy. Pod tanimi banderami koszty ubezpieczenia emerytalnego i zdrowotnego przeliczone są na marynarzy. Oczywiście armatorzy częściowo rekompensują to marynarzom wysokością ich indywidualnego wynagrodzenia. W efekcie polski armator, który eksploatuje statek pod polską banderą w żegludze międzynarodowej (przypadek hipotetyczny, bo takich statków dzisiaj już nie ma), aby znaleźć ludzi do pracy, musi im zapłacić tyle, ile zarobią oni na statkach innych armatorów. A jednocześnie, zgodnie z polskim ustawodawstwem zobowiązany jest do ponoszenia obowiązujących świadczeń socjalnych. W takim układzie koszt pracy, zarówno z tytułu wynagrodzenia, jak i obciążeń socjalnych, szybuje w górę i staje się nie do udźwignięcia w konkurencji na rynku światowym.

Jak sobie poradzić z tą kwadraturą koła?

Aby utrzymać cywilizowany standard zabezpieczeń socjalnych, konkurencyjny poziom zarobków marynarzy w stosunku do tych, jakie oferują inni armatorzy, a jednocześnie utrzymać się w granicach kosztów pracy, które umożliwią konkurencję z armatorami funkcjonującymi w ramach liberalnych regulacji pod "wygodnymi" banderami? Państwa Unii Europejskiej stosują różnorakie sposoby. Jednym z rozwiązań są tzw. rejestry otwarte (m.in. w Niemczech i Francji). Stosowane są też ulgi podatkowe dla armatorów z tytułu kosztów zatrudnienia (m.in. w Holandii, Niemczech i Szwecji). W Danii państwo refunduje częściowo koszty składek na fundusz emerytalny i zdrowotny. Z kolei w kraju o tak bogatej tradycji morskiej jak Wielka Brytania, marynarze korzystają ze zwolnienia podatkowego, pod warunkiem spełnienia wymogu 183 dni zaokrętowania na statku w ciągu roku podatkowego (w 1998 r. kryterium tym objęto również marynarzy zatrudnionych w żegludze krajowej, żeglugi międzynarodowej przepis ten dotyczył już wcześniej). Stosowane przez państwa UE rozwiązania są różnorodne i jest ich wiele. Jednak ktoś może zapytać, po co te wszystkie ulgi, zachęty, zwolnienia? Przecież proponowanie ulg i zwolnień podatkowych wybranej gałęzi gospodarki, gdy budżet państwa jest napięty, wydaje się nie na miejscu. Można powiedzieć, że jest to wręcz ekonomiczna herezja. Ale to tylko tak się wydaje. Otóż obecnie sytuacja jest taka, że nie ma statków eksploatowanych pod polską banderą. A jak ich nie ma, to i nie ma podatków, czyli wpływów do budżetu! Wymienione wyżej (a także inne) rozwiązania potrzebne są po to, aby polskie statki, będące polskim majątkiem, powróciły pod polską banderę. A pożytek - w postaci podatków z tytułu ich eksploatacji - miało państwo polskie, a nie inne państwa. Osiągnięty zostanie również wymiar symboliczny, ten który jest utrwalony w świadomości społecznej. Przywrócenie polskiej banderze należnego jej miejsca na morzach i oceanach świata. I związanego z tym prestiżu państwa i poczucia dumy narodowej.

I dzisiaj jest na to szansa. Obecny rząd (...) rozumie i docenia sprawę gospodarki morskiej. Stąd nadzieja na to, że Polska, która od czasu transformacji ustrojowej na początku lat 90. odwróciła się do morza plecami, nad morze znowu powróci. Aby z morza czerpać pożytki. W interesie nas wszystkich, zarówno tych, którzy pracują na morzu i w zawodach związanych z morzem, jak i tych, którzy mieszkają i pracują w głębi lądu.

Tadeusz Hatałski

FLOTA HANDLOWA WRACA POD POLSKĄ BANDERĘ ?

poniedziałek, 11 stycznia 2016 19:30 - Poprawiony wtorek, 12 stycznia 2016 08:40

ÂÂÂÂÂÂÂÂÂÂÂÂÂÂ