

Szczecin, dnia 21.04.2020

Pan Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
Ul. Nowy Świat 6/12
00-400 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

Przedsiębiorstwa portowe działające w Polsce stanęły w obliczu dramatycznych, negatywnych skutków pandemii COVID-19 o nieznanej jeszcze skali, znacznej niepewności i osłabionych perspektyw gospodarczych.

Rady Interesantów Portów pragną zwrócić uwagę Pana Ministra na brak realnej pomocy ze strony podmiotów zarządzających portami w Szczecinie, Świnoujściu oraz Gdańsku i Gdyni, w zakresie pilnej potrzeby wypracowania mechanizmów pomocy finansowej dla przedsiębiorstw portowych ze względu na pogarszającą się ich sytuację ekonomiczną, związaną z epidemią COVID-19. Stoi to w sprzeczności ze stanowiskiem wyrażonym w piśmie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 03 kwietnia 2020r. (znak: DGM.WTM.6.4500.15.3.2020.AM), gdzie jednoznacznie stwierdzono, że obowiązująca *Ustawa o portach*.... na taką pomoc zezwala.

Stanowiska, które reprezentują Zarządy Portów stanowią co najwyżej „deklarację” chęci współpracy w oparciu o regulacje przyjęte w ramach tzw. „Tarczy Antykryzysowej”. Zwracamy uwagę, iż rozwiązania zawarte w „Tarczy Antykryzysowej” mają charakter powszechny i w ogóle nie uwzględniają specyfiki branży portowej. Jednocześnie, ze względu na rozmiar przedsiębiorstw operujących na terenie portu i skalę prowadzonych przez nie działalności, w bardzo ograniczonym zakresie są do tychże przedsiębiorstw zaadresowane i mogą być przez te przedsiębiorstwa wykorzystane. Skutkiem czego, w praktycznym wymiarze, rozwiązania oparte o zapisy przywołanej „Tarczy Antykryzysowej” nie stanowią realnej odpowiedzi na postulaty zgłaszane przez Rady Interesantów Portów.

W tym kontekście, należy ponownie podkreślić unikalną rolę jaką pełnią przedsiębiorstwa działające w granicach portu. Dotyczy to w szczególności:

- 1) aspektu gospodarczego i powinności zapewnienia niezakłóconego działania łańcucha dostaw towarów do odbiorców w całym kraju jak i możliwości zapewnienia bezproblematycznej wysyłki towarów do odbiorców zamorskich;
- 2) kwestii zapewnienia zachowania ciągłości działania infrastruktury krytycznej systemu transportowego w rozumieniu ustawy o zarządzaniu kryzysowym; czy też

- 3) aspektu realizowania zadań na rzecz obronności państwa, do których należą także przedsięwzięcia podejmowane w sytuacjach zagrożenia zdrowia lub życia ludzkiego, zgodnie z zapisami ustawy o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców, a co być może **najważniejsze:**
- 4) faktu, że polskie porty morskie stanowią element granicy zewnętrznej UE przy obrocie towarowym z krajami spoza UE zaś na oficjalnej stronie internetowej Rządu RP (<https://www.gov.pl/web/gospodarkamorska/program-rozwoju-polskich-portow-morskich-do-2030-roku>) stwierdza się, że **„Polskie porty morskie mają ogromne znaczenie społeczno-gospodarcze. Wskazuje na to m.in. wysokość należności budżetowych z tytułu cel i podatków – naliczanych w oddziałach celnych funkcjonujących na ich terenie.”**

Rzeczywista możliwość pełnienia tejże szczególnej roli uwarunkowana jest przede wszystkim od kondycji każdego z przedsiębiorstw działających w granicach portu, w wymiarze finansowym, organizacyjnym czy też personalnym.

Nie powinno zatem budzić wątpliwości, iż obecna sytuacja może mieć bardzo istotny, negatywny wpływ na funkcjonowanie i kondycję przedsiębiorstw portowych w najbliższej perspektywie. Każdy spadek wolumenów w odniesieniu do roku 2019 działa na niekorzyść branży portowej. Przy obecnej skali kosztów stałych prowadzenia działalności gospodarczej, przy spadkach przychodów/wolumenów przeładunkowych już sięgających do 35% r/r, podmioty z całą pewnością będą traciły płynność finansową, a to doprowadzi do wygaszania części działalności, ograniczania obsługi przeładunkowej, a w skrajnych przypadkach zamykania nieopłacalnej działalności i likwidacji miejsc pracy. Skutkiem tego byłoby pogorszenie stanu infrastruktury operacyjnej (krytycznej) portów. Dla przypomnienia 1 miejsce pracy „w porcie” generuje 6-8 miejsc pracy na zapleczu.

Przymusowe „wygaszanie” działalności przez przedsiębiorstwa portowe skutkować będzie utratą przez Skarb Państwa **wielomiliardowych** przychodów z tytułu podatków i cel – tak ważnych w realiach kryzysu gospodarczego wynikłego z pandemii COVID-19. Innymi słowy, wsparcie, i to jedynie w przypadku wystąpienia istotnych trudności u danego przedsiębiorcy, w istocie, z punktu widzenia Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, jest przejawem prawnego i patriotycznego obowiązku dbałości o zachowanie źródła przychodów do budżetu Państwa Polskiego! W powyższym kontekście, jak również w związku z komunikatem Komisji Europejskiej: *„Tymczasowe ramy środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19”*, przedstawienie przez Zarządy Portów propozycji realnej pomocy dla branży portowej w żaden sposób nie da się zakwalifikować jako „niedozwoloną pomoc publiczną” – w istocie stanowić to będzie dozwoloną pomoc publiczną, bowiem, adresowaną do wszystkich przedsiębiorstw portowych – a nie tylko do „wybranych”.

Nie stoją temu również na przeszkodzie realizowane lub zaplanowane przez Zarządy Portów „zobowiązania inwestycyjne”, które należy traktować komplementarnie w stosunku do pomocy przedsiębiorstw portowym w obliczu COVID-19, bowiem w obliczu pogarszającej się drastycznie sytuacji ekonomicznej firm z branży portowej może się okazać, że nie będzie wystarczających środków finansowych na ich zakończenie, a w przypadku mogącej nastąpić fali upadłości adresatów potencjalni beneficjenci tych inwestycji portowych przestaną prowadzić działalność.

Rady Interesantów Portów, w dalszym ciągu podtrzymują pełną gotowość prowadzenia rozmów w zakresie odnoszącym się do wypracowania optymalnego pakietu „pomocowego” uwzględniającego interesy wszystkich przedsiębiorstw portowych, Zarządów Portów, pracowników oraz, co chyba nadrzędne, długookresowego interesu Skarbu Państwa.

Podsumowując, istnieje pilna potrzeba przeprowadzenia merytorycznych i nakierowanych na znalezienie realnych rozwiązań rozmów nad „pakietem pomocowym” dla całej branży portowej. Powyższe winno mieć miejsce wspólnie z udziałem Pana Ministra, Zarządów Portów oraz Rad Interesantów Portów.

Z wyrazami szacunku,



Signed by /
Podpisano przez:

Krzysztof Gańcza

Date / Data:
2020-04-23 10:32

Krzysztof Gańcza

Przewodniczący

Rady Interesantów Portu Świnoujście

Daniel Saar

Przewodniczący

Rady Interesantów Portu Szczecin

Jacek Klimczak

Przewodniczący

Rady Interesantów Portu Gdańsk

**Piotr
Pawłowski**

Elektronicznie
podpisany przez
Piotr Pawłowski
Data: 2020.04.22
10:29:55 +02'00'

Piotr Pawłowski

Przewodniczący

Rady Interesantów Portu Gdynia

Do wiadomości:

1. Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście
2. Zarządu Morskiego Portu Gdańsk
3. Zarządu Morskiego Portu Gdynia