



Szczecin, dnia 9.01.2024 r.

Sz. Pan
Arkadiusz Marchewka
Minister ds. Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej

Dot. branżowych rekomendacji dot. funkcjonowania gospodarki morskiej w regionie.

Rekomendacje ogólne

1. Zwiększenie konkurencyjności Polski pod kątem przepisów podatkowych względem państw jak np. Łotwa, Estonia, Turcja, Chorwacja w zakresie rozwoju branży Shipbuilding i Offshore Wind.
2. Jasna i przejrzysta polityka państwa dot. podatków od nieruchomości i opłat z tytułu wieczystego użytkowania w branży Shipbuilding i Offshore Wind, zwiększająca możliwości inwestycyjne podmiotów gospodarczych.
3. Zmiana przepisów ograniczających obrót kapitałowy, aż po możliwość wyłączenia podmiotów gospodarczych działających w polskich portach morskich (artykuł 3 znowelizowanej ustawy o portach i przystaniach morskich, która weszła w życie 23.02.2023) przyznających Skarbowi Państwa prawo pierwokupu udziałów i akcji w spółkach handlowych będących właścicielami lub użytkownikami wieczystymi nieruchomości położonych w granicach portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.
4. Jasna i przejrzysta polityka państwa dot. cen energii elektrycznej dla branży Shipbuilding i Offshore Wind w celu wyeliminowania huśtawki cen, ograniczającej konkurencyjność polskiego przemysłu stoczniowego na rynku międzynarodowym.
5. Zrównanie podatków i składek ZUS w ramach przepisów dotyczących umów o dzieło i umów zleceń.
6. Kwestia istotnego deficytu kadrowego w branżach Shipbuilding i Offshore Wind, w tym kształcenie zawodowe i zaangażowanie obcokrajowców (mądra polityka migracyjna), w tym np. fast track w uzyskiwaniu pozwolenia na pracę dla obcokrajowców.

Spółki stoczniowe

7. Stocznia Szczecińska Wulkan – zdecydowanie większa część przedstawicieli Klastra sugeruje funkcjonowanie terenów po byłej Stoczni Szczecińskiej jako parku przemysłowego, z możliwością rynkowego korzystania z istniejącej infrastruktury przez prywatne podmioty. Umowy najmu (lub dzierżawy) powinny być długookresowe i stabilne. Środki uzyskane z tytułu czynszu powinny być inwestowane w utrzymanie i rozwój infrastruktury, która powinna służyć do budowy, remontów, przebudów i serwisowania statków ale również pod kątem konstrukcji offshore, w tym offshore wind. Można rozważyć (po szczegółowej inwentaryzacji) częściową sprzedaż niektórych terenów, które nie są lub nie będą wykorzystywane dla tej działalności. Nie mniej jednak tereny te są cenne ze względu



na fakt braku uzbrojonych terenów w Szczecinie z dostępem do wody i powinny zostać w „dyspozycji” gospodarki morskiej.

Krytycznym punktem bieżącego działania powinna być szybka analiza stanu relacji gospodarczych z najemcami i dzierżawcami z terenu SS Wulkan. Z uwagi na wypowiedziane przez aktualny zarząd umowy (z krótkim terminem wypowiedzenia), pogłębiający się brak pewności obrotu prawnego oraz niepewność inwestycji w dok nr 8 (budowany na podstawie trójstronnej umowy FRS – SSW – MSR Gryfia).

W przypadku scenariusza park przemysłowy można rozważyć prawne rozwiązanie włączające te tereny w strukturę ZMPSiŚ SA, które ma wieloletnie doświadczenie w zakresie zarządzania nieruchomością gruntową w portach morskich i co ważne dostęp do środków publicznych na budowę i modernizację ogólnodostępnej infrastruktury technicznej (w tym hydrotechnicznej).

8. MSR Gryfia – konieczne jest przeprowadzenie szczegółowych audytów pod kątem majątkowym, organizacyjnym i finansowym, które powinny prowadzić do decyzji o reorganizacji lub restrukturyzacji tej spółki. Sama duża stocznia remontowa, choćby państwowa, byłaby dla branży pozytywnym aktywem (koło zamachowe) – pod warunkiem, że będzie w stanie utrzymać się samodzielnie i na warunkach rynkowych.
9. W przypadku obu stoczni – konieczny jest audyt bieżących inwestycji (zwłaszcza pod kątem budowanego nadal doku nr 8). O ile sam dok to inwestycja przydatna dla branży w regionie, tak jednak trzeba rozważyć technologiczną, operacyjną i finansową opłacalność kontynuacji prac nad jego budową.
10. Doświadczenia wielu regionów w zakresie przemysłu stoczniowego wskazują, że istotnym elementem rozwoju branży jest funkcjonowanie dużego podmiotu stoczniowego będącego integratorem lokalnym i posiadającym duże możliwości finansowe w zakresie gwarancji i kontraktów. W przeszłości branża w roli takiego integratora widziała MSR Gryfia. Powstaje pytanie czy jest możliwe „zbudowanie” takiego integratora w oparciu o rodzime kapitały.

Zarząd spółkami Skarbu Państwa

11. Spółki Skarbu Państwa (w tym ZMPSiŚ) powinny być nadzorowane i zarządzane przez profesjonalistów, osoby znające branżę i uwarunkowania rynku gospodarki morskiej w regionie. Proponujemy rozważyć zaangażowanie doradcze samorządów gospodarczych w procesie doboru zarządzających ww. wskazanymi spółkami.
12. Zdecydowana większość przedstawicieli branży sugeruje jak najszybsze zmiany w organach nadzorczych i zarządzających branżowych spółek. Konieczna jest jednak ocena postawy oraz kompetencji wyższej kadry zarządzającej również pod kątem merytorycznym. Następcy powinni być wybrani w rzetelnych konkursach z uwzględnieniem ich merytorycznych kompetencji do danej funkcji (nie według klucza politycznego).

Zamknięcie projektu Ro-Pax w Szczecinie ;)

13. Pojawiła się również propozycja na słynną stępkę. Jest okazja, aby przekazać ją na cele związane z WOŚP. Fundacja uzyska dobrą cenę, a poprzednicy będą zadowoleni, że nie poszła na złom.

ZACHODNIOPOMORSKI
KLASTER MORSKI
Radostaw Sochanowski
Wiceprezes Zarządu

ZACHODNIOPOMORSKI
KLASTER MORSKI
Arkadiusz Świech
Wiceprezes Zarządu

Za Zarząd
A. Montwiłł
ZACHODNIOPOMORSKI
KLASTER MORSKI
Andrzej Montwiłł
Prezes Zarządu