



KORZYŚCI VS. KOSZTY POSIADANIA FLOTY POD BANDERĄ NARODOWĄ

Katarzyna Skrzyszewska

Streszczenie

Cel. W raporcie *The future of European competitiveness* Mario Draghi podkreślił kluczową, dla rozwoju gospodarczego i zapewniania bezpieczeństwa Unii Europejskiej, rolę transportu morskiego. Tymczasem flota pod unijnymi banderami, w tym polską, systematycznie się zmniejsza. Celem badań, których wyniki przedstawiono w artykule, była ocena świadomości społeczeństwa na temat znaczenia floty pod narodową banderą oraz stopnia akceptacji potencjalnej pomocy publicznej dla przedsiębiorstw żeglugowych.

Metoda. Badania przeprowadzono na ogólnopolskiej, reprezentatywnej próbie 1001 respondentów metodą ankietową (CAWI). Ze względu na brak obecności tematyki floty morskiej w mediach, ankietę poprzedzono wprowadzeniem informacyjnym o stanie polskiej floty, skutkach jej braku oraz potencjalnych działaniach wspierających powrót statków pod polską banderę. Do prezentacji, analizy i interpretacji uzyskanych wyników wykorzystano deferencjał semantyczny.

Wyniki. Respondenci deklarujący specjalistyczną wiedzę częściej podkreślali prestiż jaki wiąże się z posiadaniem floty narodowej i byli bardziej skłonni akceptować pomoc państwa wspierającą sektor żeglugi morskiej. Konieczność pomocy państwa dla żeglugi morskiej zauważyło starsze pokolenie respondentów oraz osoby lepiej wykształcone, bardziej świadome, prawdopodobnie, globalnych współzależności gospodarczych. Wyniki wskazują na potrzebę edukacji społeczeństwa i aktywniejszą politykę państwa sprzyjającą rozwojowi floty pod polską banderą.

Słowa kluczowe: transport morski, polska żegluga morska, państwo bandery, pomoc publiczna.

Klasyfikacja JEL: J3, H2, L5

Wstęp

Pod koniec 2024 r. Mario Draghi opublikował raport o stanie Unii Europejskiej i jej przyszłości, w którym wyznaczył trzy priorytety: innowacyjność, dekarbonizację i bezpieczeństwo. W dokumencie podkreślił rolę transportu morskiego, a zwłaszcza żeglugi morskiej jako czynnika

determinującego realizację wyznaczonych celów (Draghi, 2024b). Tymczasem kraje unijne choć są właścicielami coraz większej floty, w coraz mniejszym stopniu utrzymują ją pod własną jurysdykcją. Przyczyną jest rejestracja statków pod banderami państw trzecich. Zjawisko obserwowane jest od kilku dekad. Podejmowane inicjatywy, których celem miało być zatrzymanie tego procederu nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Powody tego zjawiska w niniejszym artykule zilustrowano na przykładzie konkretnego statku i różnic w kosztach zatrudnienia załogi pod banderą polską i pozaunijną. Coraz bardziej oczywistym jest, że bez większego wsparcia państwa utrzymanie własnej floty jest niemożliwe. Jednak pomoc kierowana do jednego sektora może budzić kontrowersje, dlatego warto sprawdzić na ile społeczeństwo odczuwa potrzebę posiadania własnej floty i czy zaakceptowałoby koszty związane z jej utrzymaniem.

1. Korzyści wynikające z posiadania floty pod narodową banderą

W raporcie *The future of European competitiveness* wskazano trzy fundamentalne cele dla Unii Europejskiej:

1. Konieczność przyspieszenia innowacji i znalezienia nowych napędów wzrostu.
2. Obniżenie wysokich cen energii przy jednoczesnym kontynuowaniu dekarbonizacji i przejściu do gospodarki o obiegu zamkniętym.
3. Konieczność lepszego reagowania i dostosowywania się do warunków niższej stabilności geopolitycznej i polegania na sobie w kwestiach bezpieczeństwa w większym stopniu niż dotychczas (Draghi, 2024a, pp. 10-11).

Jednym z kluczowych elementów umożliwiających realizację wymienionych celów jest żegluga morska i w szerszym ujęciu gospodarka morska Unii Europejskiej. Mario Draghi w swoim raporcie podkreślił, że Unia Europejska jest największą na świecie strefą ekonomiczną opartą na dostępie do mórz. To sprawia, że żegluga morska stanowi sektor o fundamentalnym dla Unii Europejskiej znaczeniu. Jako dominująca gałąź transportu pod względem wolumenu przewożonych ładunków stanowi „motor napędowy” gospodarki unijnej. O dużym znaczeniu żeglugi morskiej dla gospodarki unijnej świadczą następujące efekty ekonomiczne:

- bezpośrednio w sektorze żeglugi pracuje prawie 700 000 osób (z czego ok. 80% na morzu),
- efekty pośrednie funkcjonowania żeglugi to kolejnych 780 000 miejsc pracy,
- efekty indukowane przejawiają się następnymi 540 000 miejsc pracy.

W sumie na rzecz żeglugi powstaje w Unii Europejskiej ponad 2 mln miejsc pracy (ECSA, 2024).

Pod względem wartości dodanej efekty bezpośrednie generowane przez żeglugę wnoszą do unijnego PKB 54 mld euro, efekty pośrednie i indukowane zwiększają tę wartość o 95 mld (57 mld i 38 mld, odpowiednio) do 150 mld euro (ECSA, 2024).

Żegluga morska, podobnie jak przemysł lotniczy, jest jednym z najbardziej innowacyjnych sektorów gospodarki. Wynika to z kilku przesłanek:

- nieustannego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa (ludzi, statków i ładunków),
- zwiększania efektywności operacyjnej (w odpowiedzi, między innymi, na coraz bardziej odczuwalne niedobory siły roboczej),
- transformacji energetycznej (poszukiwanie alternatywnych napędów redukujących emisję dwutlenku węgla).

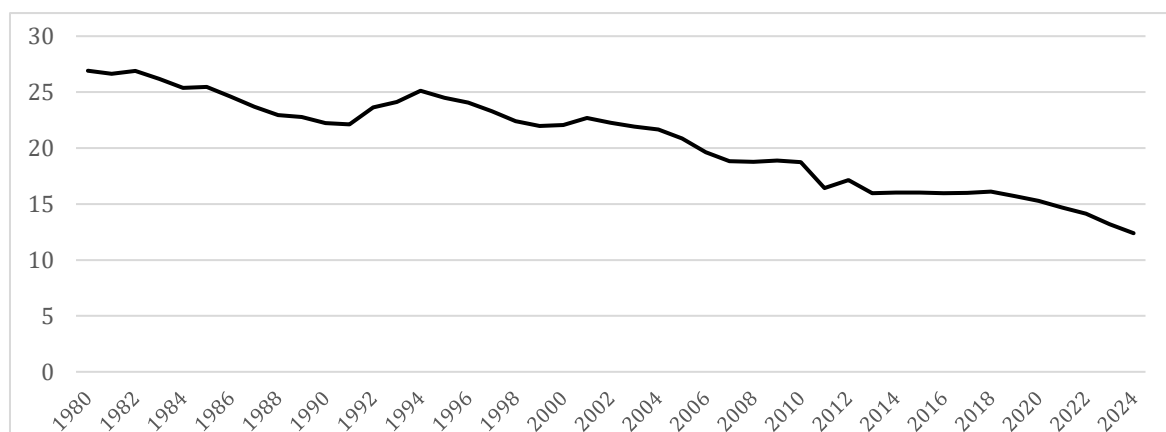
Innowacje technologiczne, które pierwotnie wykorzystywane są w tych sektorach, z czasem przenikają do sektorów „lądowych”. Redefiniując zarówno dotychczasowe modele biznesowe, jak i życie konsumentów¹.

¹ Systemy nawigacji GPS, technologie śledzenia w czasie rzeczywistym, zrównoważone rozwiązania energetyczne, pojazdy autonomiczne czy symulatory (tzw. cyfrowe bliźniaki) – wszystko to stanowi przykłady przełomowych osiągnięć, które pierwotnie stworzone dla żeglugi morskiej i powietrznej, z biegiem czasu znajdują zastosowanie w różnych branżach i obszarach życia.

Wobec zmieniającej się, niestabilnej i generującej wiele zagrożeń sytuacji geopolitycznej w ostatniej dekadzie wzrosło również znaczenie żeglugi morskiej w zapewnieniu bezpieczeństwa. Szczególnie w zakresie kluczowych obszarów:

- bezpieczeństwo energetyczne – drogą morską transportowanych jest 46% gazu ziemnego i 88% ropy naftowej do Unii Europejskiej,
- bezpieczeństwo łańcuchów dostaw - ponad 75% zewnętrznych obrotów handlowych Unii Europejskiej odbywa się drogą morską,
- bezpieczeństwo żywnościowe - 88% unijnego handlu zbożem odbywa się drogą morską (ECSA, 2024).

Gospodarka, innowacyjność gospodarki i jej wielowymiarowe bezpieczeństwo to priorytety, na których w najbliższych latach będzie koncentrować się polityka gospodarcza Unii Europejskiej. Wobec powyższego, wydawać by się mogło, że jednym z fundamentalnych celów władz krajów członkowskich UE jest uodpornienie na szoki popytowe i podażowe właśnie sektora żeglugowego. Jest to możliwe gdy państwo ma wpływ na flotę, którą dysponują podmioty działające na terenie danego państwa. To z kolei jest możliwe wyłącznie wówczas gdy statki handlowe podnoszą banderę danego państwa, a co za tym idzie, na ich pokładzie obowiązuje jurysdykcja kraju rejestracji. Tymczasem w przypadku floty unijnej można zauważyć nieprzerwany, od kilkudziesięciu lat, proces rejestrowania statków będących własnością podmiotów europejskich pod obce bandery. Proces jest na tyle powszechny, że udział europejskiej floty we flocie światowej powoli staje się marginalnym (rys. 1.).



Rysunek 1. Udział floty statków handlowych pod banderami unijnymi we flocie światowej ogółem w latach 1980 – 2024 [%]

Źródło: UNCTADStat, <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.MerchantFleet²>

O ile na początku okresu obserwacji, w roku 1980, statki pod banderami unijnymi stanowiły prawie 27% globalnej floty, na koniec tego okresu, w roku 2024 udział europejskiej bandery we flocie światowej wynosił nieco ponad 12%. Analizując sytuację floty handlowej należącej do polskich podmiotów handlowych można zaobserwować ten sam trend. Ze względu na zbyt małe rozmiary polskiej floty, zjawisko zostanie przedstawione w oparciu o liczbę statków, a nie o ich udział we flocie światowej. W rozpatrywanym okresie, w latach 1980–2023³, liczba zarejestrowanych w polskim rejestrze okrętowym statków zmniejszyła się z 322 do 14 jednostek (rys. 2).

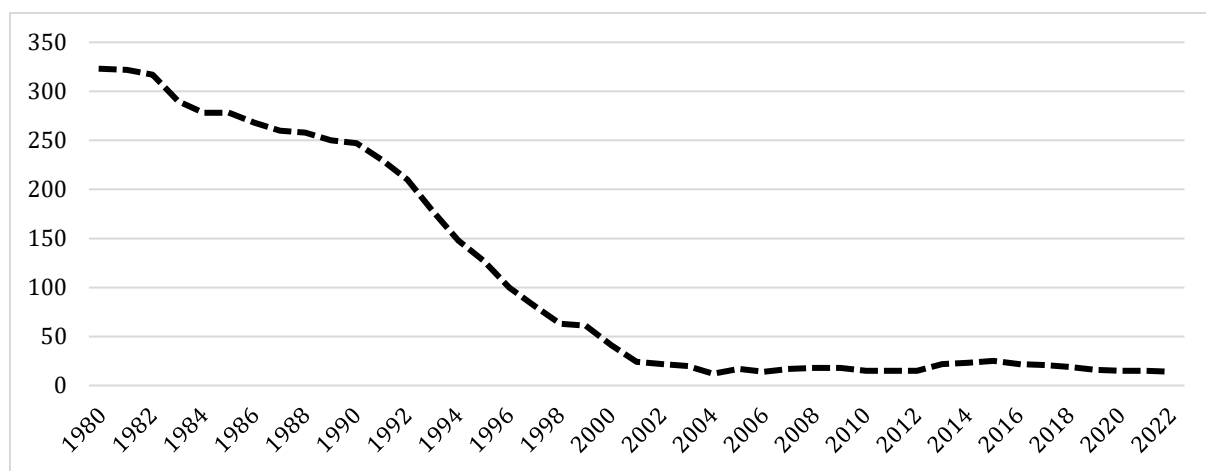
Sytuacja, w której flota unijna, w tym polska w coraz mniejszej części eksploatowana jest pod banderami narodowymi jest zjawiskiem niekorzystnym pod różnymi względami, o których

² Podane wielkości odnoszą się do flot statków handlowych państw, które tworzyły Unię Europejską w 2020 r. (UNCTADStat, 2025).

³ Najnowsze dostępne dane dotyczą roku 2023 (Rocznik Gospodarki Morskiej, 2024, s. 170).

wyżej była mowa. Przyczyna tego stanu została dawno rozpoznana. Są to wysokie koszty eksploatacji statków pod flagami unijnymi - efekt obowiązującego prawa podatkowego oraz wysokich kosztów pracy będących następstwem rozbudowanego systemu ubezpieczeń społecznych. Unia Europejska, a wcześniej również Europejska Wspólnota Gospodarcza, podejmowały próby uatrakcyjnienia swoich rejestrów poprzez tworzone dla żeglugi morskiej instrumenty pomocy publicznej. Zasady jej udzielania były ogłaszane w kolejnych dokumentach:

- *A Future for the Community Shipping Industry: Measures to Improve the Operating Conditions of Community Shipping* (1989),
- *Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport* (1997),
- *Komunikat Komisji przedstawiający wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego* (2004),
- *Komunikat Komisji przedstawiający wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami* (2009),
- *Komunikat Komisji uaktualniający załącznik do komunikatu Komisji przedstawiającego wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego* (2017).



Rysunek 2. Liczba statków pod polską banderą w latach 1980-2023 [liczba jednostek]

Źródło: Review od Maritime Transport, UNCTAD; Rocznik Gospodarki Morskiej, GUS; World Fleet Statistics, Lloyd's Register (różne roczniki)

Oczekiwane efekty wdrożenia dopuszczalnych form i instrumentów pomocy publicznej jak dotąd nie pojawiły się. Rejestracja statków należących do unijnych właścicieli i rejestrowanych poza Unią Europejską, postępuje. Podobna sytuacja dotyczy floty polskiej, która po załamaniu na przełomie wieków znalazła się i nadal trwa w impasie.

2. Realia eksploatacji floty pod polską banderą – wybrane aspekty

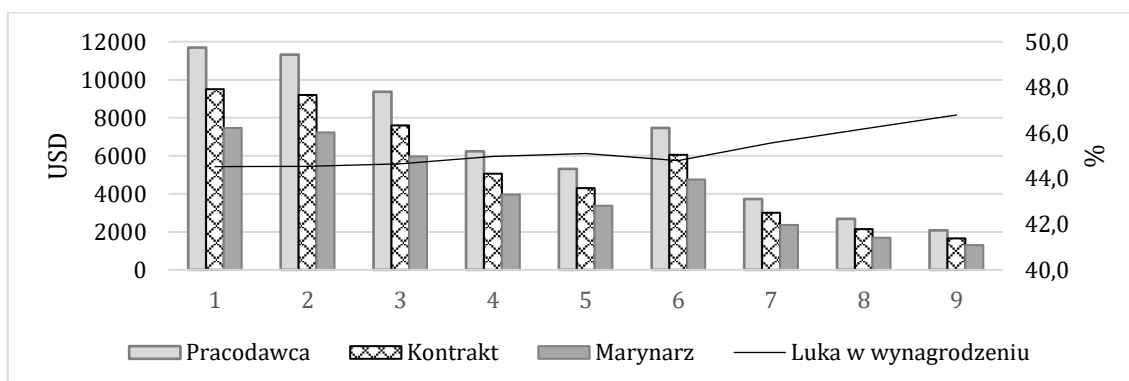
Zwiększenie floty rejestrowanej pod polską banderą jest jednym z celów polskiej polityki morskiej (Polityka morska RP..., 2015). Kwestie dotyczące floty zapisano jako 2. priorytet: „zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego”, którego celem jest „wzrost udziału polskich przewoźników morskich w przewozach międzynarodowych”. Oczekiwany efekt zaś: „wzrost ilości statków pod polską banderą, co spowoduje zwiększenie wpływów do budżetu państwa z tytułu działalności żeglugowej” (Polityka morska RP ..., 2015, ss. 27-28).

Główną przyczyną nierejestrowania w Polsce statków (nawet jeśli należą do polskich podmiotów gospodarczych) są nieatrakcyjne warunki prowadzenia działalności żeglugowej pod polską banderą. Można wyodrębnić dwie grupy czynników zniechęcających do rejestrowania

statków pod polską banderą: ekonomiczne (wysokie koszty pracy, opłaty rejestrowe uiszczane jednorazowo) oraz prawne (brak w polskim prawie morskim instytucji hipoteki morskiej, brak regulacji optymalizującej koszty załogowe wynikające z obsady statku i rozliczania czasu pracy, konieczność przedstawienia dokumentów niezbędnych do rejestracji w formie papierowej i dodatkowo w języku polskim). Dla zobrazowania problemów, jakie generują polskie przepisy stosowane na statkach pod polską banderą przeprowadzona została analiza jednego z wyżej wymienionych czynników - kosztów załogowych.

Zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami prawa pracy, osoba zatrudniona podlega ubezpieczeniom społecznym i zdrowotnym. Część składek na ubezpieczenia pokrywana jest przez pracownika, część przez pracodawcę. Na pracodawcy ciąży również obowiązek odprowadzania składek na fundusze związane z rynkiem pracy: Fundusz Pracy, Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych, Fundusz Emerytur Pomostowych, Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych. Miesięczne obciążenie kosztami polskiego pracodawcy i pracownika przedstawiono na przykładzie kosztów utrzymania załogi przykładowego statku (rys. 3). Wybrany statek, to najczęściej występujący we flocie polskich przedsiębiorstw: masowiec, o nośności między 25,0 tys. a 39,9 tys. DWT. Załoga tego statku składa się z 16 osób: kapitan, starszy mechanik, starszy oficer, II oficer mechanik, oficer wachtowy II, III oficer mechanik, oficer wachtowy III, oficer elektryk, kucharz, trzech starszych marynarzy, dwóch starszych motorzystów, marynarz, motorzyst).

Na rysunku 3. numery zaznaczone na osi poziomej odpowiadają stanowiskom na statku (szczegółowy opis znajduje się pod rysunkiem). Wysokość wynagrodzeń polskich oficerów i członków załóg szeregowych (kolumna: „Kontrakt”) jest przeciętną z przedziałów, w jakich wahają się uposażenia polskich marynarzy, podawanych w *Manning Review. Annual Review & Forecast 2024/ 2025*. Kolumny „Pracodawca” oraz „Marynarz” pokazują skutki dla pracodawcy i pracownika, jakie miałyby zastosowanie przepisów polskiego prawa pracy, w sytuacji, gdyby statek był zarejestrowany pod polską banderą. Koszty pośrednie ponoszone przez armatora (ok. 23% wysokości wynagrodzenia marynarza) wpłynęłyby negatywnie na jego pozycję konkurencyjną. Również marynarz znalazłby się w gorszej sytuacji. Jego składki na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne wyniosłyby ok. 22% wynagrodzenia. Uwzględniając składki płacone przez pracodawców i marynarzy (różnica między kosztem pracy ponoszonym przez pracodawcę, a płacą otrzymaną przez marynarza czyli tzw. klin podatkowy stanowiłyby ok. 45% kwoty będącej wynagrodzeniem, którego poziom został ustalony na światowym rynku pracy na morzu.



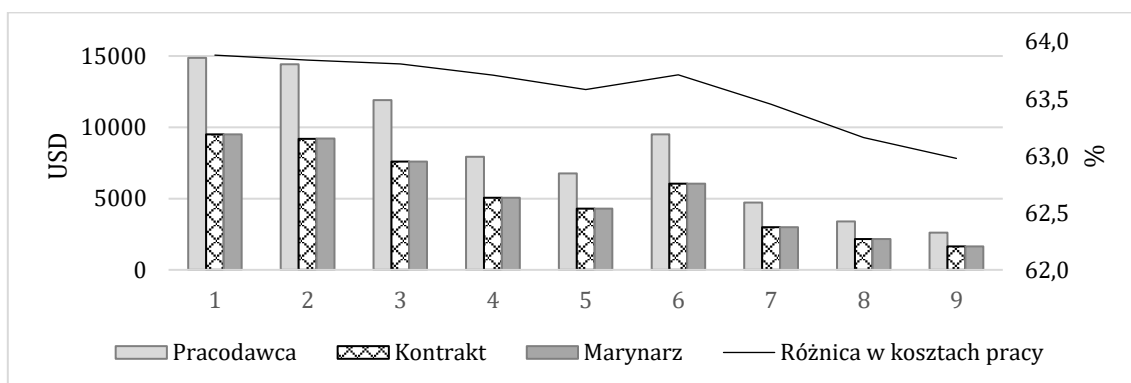
Rysunek 3. Obciążenie wynagrodzeń polskich marynarzy wynikające polskich przepisów podatkowo-składkowych - udział i wysokość obciążeń ponoszonych przez pracodawców i marynarzy (oś lewa: wynagrodzenie za pracę na morzu w dolarach amerykańskich, oś prawa: procentowa różnica między

kwotą wypłaconą marynarzowi, a całkowitym kosztem zatrudnienia ponoszonym przez zatrudniającego)

1 - kapitan, 2 – starszy oficer mechanik, 3 – starszy oficer; II oficer mechanik, 4 – oficer wachtowy II; III oficer mechanik, 5 – oficer wachtowy III; 6 – oficer elektryk; 7 - kucharz, 8 – starszy marynarz, starszy motorzysta, 9 – marynarz, motorzysta

Źródło: Manning Drewry Raport 2024/ 2025, Drewry Research, London 2024

Przyjmując powyższe założenia, miesięczny koszt wynagrodzeń załogi przykładowego statku pod polską banderą – wynoszący 71 400 USD (wysokość wynagrodzenia) zostałyby zwiększony o ponad 16 800 USD (wysokość składek na ubezpieczenia i fundusze płaconych przez armatora). Należy zaznaczyć, że składki na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne pokrywane przez członków załogi wyniosłyby w sumie ponad 15 300 USD. Dla armatora zatrudniającego na statek pod polską banderą mogłoby to oznaczać problem ze skompletowaniem załogi. W warunkach rynku pracy bez granic, a także co ważniejsze, bez problemów z którymi borykają się „lądowe” rynki pracy – nieograniczoną mobilnością pracowników konieczność wypłacania światowych wynagrodzeń mogłaby zmusić pracodawców do przejęcia wszystkich obciążeń związanych z ubezpieczeniami społeczno-zdrowotnymi (rys. 4.).



Rysunek 4. Obciążenie wynagrodzeń polskich marynarzy wynikające z krajowych przepisów podatkowo-składkowych, w sytuacji gdy wynagrodzenie wypłacone marynarzom na statkach pod polską banderą jest równe wynagrodzeniu na światowym rynku pracy na morzu (oś lewa: wynagrodzenie za pracę na morzu w dolarach amerykańskich, oś prawa: procentowa różnica między kwotą wypłaconą marynarzowi, identyczną z kwotą zapisaną w kontrakcie, a całkowitym kosztem zatrudnienia ponoszonym przez zatrudniającego)

1 - kapitan, 2 – starszy oficer mechanik, 3 – starszy oficer; II oficer mechanik, 4 – oficer wachtowy II; III oficer mechanik, 5 – oficer wachtowy III; 6 – oficer elektryk; 7 - kucharz, 8 – starszy marynarz, starszy motorzysta, 9 – marynarz, motorzysta

Źródło: Manning Drewry Raport 2024/ 2025, Drewry Research, London 2024

W tym przypadku należałoby zwiększyć wynagrodzenia w taki sposób, aby po odjęciu od nich obowiązkowych składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne, kwota wypłacona pracownikowi nie odbiegała od przeciętnych światowych stawek obowiązujących dla danego stanowiska. Oznacza to, że w przypadku kapitana, aby otrzymał wynagrodzenia 9 500 USD, zapisana w kontrakcie płaca powinna wynosić 12 100 USD. Składki od tej kwoty płacone przez marynarza wyniosłyby 2 599 USD, składki pracodawcy wyniosłyby 2 771 USD. Wobec powyższego pełny koszt zatrudnienia kapitana na statku pod polską banderą otrzymującego wynagrodzenie na przeciętnym światowym poziomie wyniosłoby dla pracodawcy 14 871 USD. Analizując w podobny sposób wynagrodzenia pozostałych członków załogi, okazałoby się, że armator zatrudniający na statek pod polską banderą musiałby ponosić koszty pracy o ok. 63% wyższe niż zatrudniając na statek pod obcą banderą.

W skali miesiąca rozwiązanie, w którym armator przejmuje na siebie obciążenia w takim wymiarze aby pracownik otrzymał oczekiwane za pracę na morzu wynagrodzenie oznaczałoby, że koszt zatrudnienia załogi zamiast 71 400 USD sięga 112 205 USD.

To jest jedna z przyczyn, dla których pod polską banderą nie są rejestrowane statki. Biorąc pod uwagę powyższe kalkulacje wydaje się uzasadnionym twierdzenie, że dopóki przepisy regulujące koszty pracy załóg statków nie będą atrakcyjne dla pracodawców, tak długo statki nie będą rejestrowane pod polską banderą.

Czy możliwe jest rozwiązanie problemu zbyt wysokich kosztów pracy na statkach pod polską banderą? Najbardziej radykalne rozwiązanie, czyli wyłączenie marynarzy z systemu ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych jest niemożliwe. Wynika to z systemu prawnego obowiązującego w Polsce. Dodatkowo, kraj pochodzenia marynarza został zobowiązany do zapewnienia mu udziału w systemie ubezpieczeń społecznych. Zdecydował o tym Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydając 8 maja 2019 r. wyrok, w którym miejsce zamieszkania w państwie UE uznano za kluczową przesłankę podlegania marynarza ubezpieczeniom społecznym, nawet jeśli wykonuje pracę na statku zarejestrowanym pod banderą państwa trzeciego (spoza UE) (TSUE, 2019). To oznacza, że marynarz – obywatel kraju członkowskiego UE nie może zostać pozbawiony ochrony wynikającej z zabezpieczenia społecznego w swoim miejscu zamieszkania. Jak dotąd, w Polsce nie ma rozwiązań prawnych, które regulowałyby tę kwestię. Polscy marynarze zatrudniani przez polskich agentów załogowych na statki państw trzecich sami się ubezpieczają. Zatrudniający stosują różne rozwiązania: w kontraktach znajdują się zapisy o konieczności samodzielnego ubezpieczenia się, ewentualnie informacje o tym, że obowiązkiem marynarza jest ubezpieczyć się. Część przedsiębiorstw wypłaca z tego tytułu pieniądze, które z założenia przeznaczone powinny być na opłacenie ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych przez marynarza.

Organizacje zrzeszające przedsiębiorstwa zajmujące się zatrudnianiem na statki pod banderami państw trzecich⁴ podejmują inicjatywy mające na celu zmniejszenie kosztów ich zatrudnienia. Kierują się przy tym dwoma przesłankami:

- znacząca redukcja kosztów pośrednich zatrudnienia polskich marynarzy co mogłoby skłonić armatorów, których statki zarządzane są z Polski i obsadzone załogami polskimi do rejestrowania statków pod polską banderą,

- przyjęcie do polskiego systemu prawnego rozwiązań skutecznie włączających polskich marynarzy do systemu ubezpieczeń społecznych, co pozwoliłoby na realizację wyroku TSUE z 8 maja 2019 r. w sprawie zabezpieczenia społecznego tej grupy zawodowej.

Proponowane zmiany opierają się na ustaleniu niższej podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne. W efekcie podjętych działań opracowano projekt ustawy wraz z niezbędną dokumentacją oraz przeprowadzono działania promujące inicjatywę⁵.

Mimo podjętych wysiłków proponowane rozwiązania nie zostały wprowadzone do polskiego prawa. Główną przyczyną jest niechęć do tworzenia wyjątków w systemie ubezpieczeń społecznych. Przedstawiciele władz, argumentują, że przyznanie marynarzom korzystniejszych warunków mogłoby zostać odebrane przez społeczeństwo jako faworyzowanie tej grupy wywołując niezadowolenie i protesty.

⁴ Polski Związek Przedsiębiorstw Żeglugowych (Polish Shipping Companies Association - PSCA), Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych (Association of Polish Manning Agents and Recruiters - APMAR)

⁵ Spotkania z przedstawicielami rządu, prezentacja inicjatywy na posiedzeniu Narodowej Rady Rozwoju powołanej przez Prezydenta RP: <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/narodowa-rada-rozwoju/aktualnosci/nrr-z-udzialem-prezydenta-rp-o-go-spodarce-morskiej-i-polskiej-banderze,8009>, film dokumentalny: <https://tv.portalmorski.pl/filmy/przywrocic-polska-bandere/>

3. Metodyka badań

Zmiana przepisów i wprowadzenie, w ramach pomocy państwa dla armatorów, uprzywilejowanego systemu ubezpieczeń społecznych z pewnością będzie budziło opór części społeczeństwa. Czy jednak w obliczu wiedzy o znaczeniu floty handlowej pod banderą narodową opinia publiczna zaakceptowałaby taką pomoc publiczną? Jak ważna jest dla społeczeństwa flota handlowa pod narodową banderą? Jak społeczeństwo ocenia możliwość zastosowania ulg (w tym innej konstrukcji systemu ubezpieczeń społecznych) dla sektora żeglugi morskiej? Znalezienie odpowiedzi na te pytania stanowiło cel badania.

Przeprowadzono badanie ilościowe, o zasięgu ogólnopolskim, na próbie 1001 respondentów. Dobór próby był losowy, wobec powyższego wyniki można uznać za reprezentacyjne dla populacji kraju. Badanie przeprowadzono przy użyciu kwestionariusza ankiety rozsyłanego online. Realizacja badania była wspomagana komputerowo (CAWI). Kwestionariusz składał się z trzech części:

(I) wprowadzenie do tematyki,

(II) pytania dotyczące znajomości tematyki funkcjonowania floty handlowej,

(III) pytania dotyczące postrzegania znaczenia floty dla Polski oraz zasadności potencjalnej pomocy publicznej, która mogłaby zostać skierowana do podmiotów zaangażowanych w tę działalność.

Ad. (I) ze względu na charakter usług świadczonych przez flotę statków handlowych (B2B), stan polskiej floty handlowej i zmiany jakie zaszły w strukturze polskiej floty (pod względem liczby, wielkości i wieku statków oraz podnoszonych przez nie bander) nie są powszechnie znane. Stąd umieszczenie przed pytaniami szczegółowymi notatki zawierającej najważniejsze informacje, których znajomość ma istotne znaczenie przy wypowiadaniu opinii odnośnie do zagadnień związanych z polską flotą handlową.

Ad. (II) z wyżej opisanych względów, które spowodowały umieszczenie notatki wprowadzającej do badania, zdecydowano się podzielić respondentów (w zależności od oceny swojej wiedzy na temat funkcjonowania żeglugi morskiej) na trzy grupy: (a) grupa osób znających problemy polskiej floty (odpowiedź: *Wiem dokładnie jak wygląda sytuacja floty pod narodową banderą*), (b) grupa osób, które posiadają pewne informacje o problemach polskiej floty, jednak uważają, że ich wiedza, pochodząca najczęściej „z drugiej ręki”, nie jest pełna (odpowiedź: *Jedynie słyszałem/-am o tej sytuacji w środkach masowego przekazu, od znajomych/ rodziny*), (c) grupa osób, która do tej pory nie zetknęła się z problematyką zmniejszającej się floty narodowej (odpowiedź: *Ten temat dotychczas był mi zupełnie nieznany*).

Ad. (III) w trzeciej części kwestionariusza ankiety respondenci zostali poproszeni o zaprezentowanie opinii o różnych aspektach funkcjonowania żeglugi pod banderą narodową.

Respondenci mieli możliwość udzielenia odpowiedzi zawartych w pięciostopniowej skali Likerta. Wyniki badań zostały poddane analizie statystycznej (miary położenia, miary zmienności w zależności od stopnia deklarowania znajomości tematu przez respondentów, dyferencjał semantyczny). Do analiz wykorzystano pakiet Statistica (TIBCO Software Inc., 2017) oraz zestaw do analiz marketingowych i rynkowych (StatSoft Polska Sp. z o.o., 2024).

4. Rezultaty i wnioski

Wyniki badań, które zostaną przedstawione dotyczą postrzegania wybranych aspektów posiadania floty pod banderą narodową oraz różnic między trzema zidentyfikowanymi grupami respondentów. Analizę oparto na dziewięciu pytaniach z kwestionariusza ankiety. W Tabeli 1. przedstawiono ich treść, możliwe odpowiedzi i przypisane im rangi.

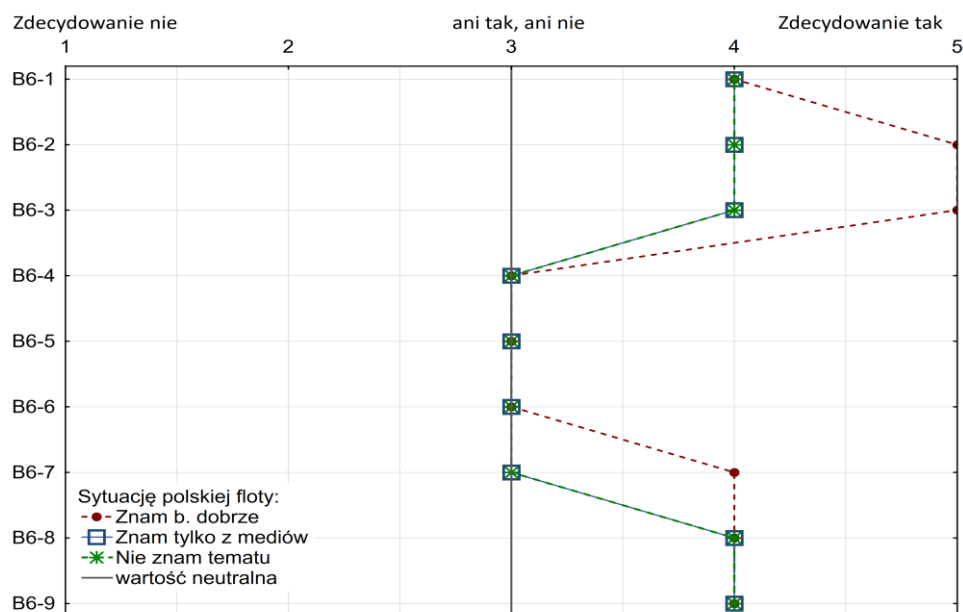
Tabela 1. Treść wybranych pytań i przypisane im kody

Kod	Treść pytania	Odpowiedzi i przypisane im rangi
B6	Proszę powiedzieć, na ile ten temat jest Ci znany?	(1) Wiem dokładnie jak wygląda sytuacja floty pod narodową banderą. (2) Jedyne słyszałem o tej sytuacji w środkach masowego przekazu, od znajomych/rodziny. (3) Ten temat dotychczas był mi zupełnie nieznanym.
B6_01	Możliwość posiadania własnej floty to prestiż dla państwa.	
B6_02	Czułbym się dumnym Polakiem, gdyby nasz kraj posiadał statki pod polską banderą.	
B6_03	Powinno się zrobić wszystko, aby Polska powróciła na morza i oceany.	
B6_04	Powinno się zablokować możliwość korzystania z ulg/udogodnień podatkowych w jakiejkolwiek działalności	
B6_05	Jestem przeciwny(-a) wprowadzaniu szczególnych regulacji dla wybranych grup społecznych nawet jeśli przyniesie to wymierne korzyści dla państwa	(1) Zdecydowanie się nie zgadzam; (2) Raczej się nie zgadzam; (3) Ani się zgadzam ani się nie zgadzam; (4) Raczej się zgadzam (5) Zdecydowanie się zgadzam
B6_06	Żadne zmiany prawne i zachęty ekonomiczne nie spowodują, że polska bandera stanie się konkurencyjna	
B6_07	To rachunek ekonomiczny armatora powinien decydować o barwach bandery jego statków.	
B6_08	Bez polskiej bandery zagrożone jest funkcjonowanie morskiego szkolnictwa w Polsce.	
B6_09	Bez statków pod polską banderą zagrożone jest bezpieczeństwo energetyczne państwa.	

Źródło: Opracowanie własne.

Aby sprawdzić jak w każdej grupie respondentów rozkładały się opinie wykorzystano wykres przedstawiający jedną ze skal porządkowych – deferencjał semantyczny. Wykres ilustruje poziom akceptacji danej opinii (od B6_01 do B6_09) od zdecydowanej negacji (1) po zdecydowaną akceptację (5). Wartość (3) została uznana za neutralną („ani tak, ani nie”).

Na podstawie wykresu można wnioskować, że badani nastawieni są raczej pozytywnie i wykazują postawy akceptujące stwierdzenia odnoszące się do wartości niematerialnych jakie kreuje w poczuciu obywateli flota statków pod banderą narodową. Zgodni są również respondenci w postrzeganiu zagrożeń, jakie mogą być następstwem niewielkich rozmiarów (czy też braku) floty handlowej pod polską banderą. Uwagę zwraca fakt, że osoby lepiej rozumiejące problematykę współczesnej żeglugi i jej roli w gospodarce i bezpieczeństwie narodowym mają bardziej spolaryzowane poglądy. Osoby nie posiadające wiedzy na temat zagadnień związanych z flotą mniej kategoricznie się wypowiadały.



Rysunek 5. Dyferencjał semantyczny odpowiedzi udzielonych przez respondentów

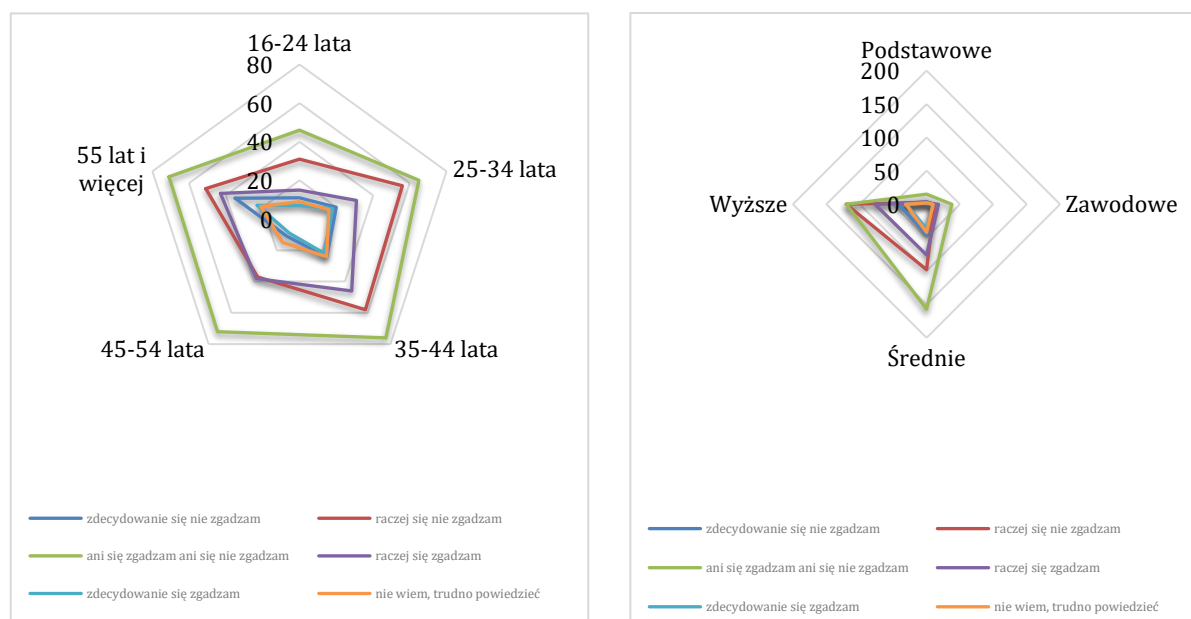
Źródło: Opracowanie własne.

Wobec tych pozytywnych i bardzo pozytywnych opinii wyrażanych na temat posiadania własnej floty, zastanawiające są opinie, w których respondenci mieli wyrazić swoje nastawienie do ewentualnej pomocy publicznej dla żeglugi:

- B6_04: *Powinno się zablokować możliwość korzystania z ulg/udogodnień podatkowych w jakiegokolwiek działalności.*
- B6_05: *Jestem przeciwny(-a) wprowadzaniu szczególnych regulacji dla wybranych grup społecznych nawet jeśli przyniesie to wymierne korzyści dla państwa.*
- B6_06: *Żadne zmiany prawne i zachęty ekonomiczne nie spowodują, że polska bandera stanie się konkurencyjna.*

Opinie były sformułowane w ten sposób, że wyrażały brak akceptacji dla pomocy państwa. W kontekście wcześniej prezentowanych postaw wskazujących, że badani uważają posiadanie polskiej bandery za istotną oczekiwano, iż respondenci nie będą się zgadzać z odmową uprzywilejowanego traktowania sektora żeglugowego. Jednak w żadnej z grup respondentów, niezależnie od stopnia znajomości problematyki, nie dominowały postawy odrzucające takie sformułowanie. Mediany odpowiedzi w każdej z grup wskazywały jedynie na brak poparcia, ale i na brak negacji. Aby sprawdzić dokładnie, którzy z respondentów byliby skłonni zgodzić się na przyznanie pomocy publicznej, w odniesieniu do treści B6_5 (*Jestem przeciwny(-a) wprowadzaniu szczególnych regulacji dla wybranych grup społecznych nawet jeśli przyniesie to wymierne korzyści dla państwa.*) dokonano analizy rozkładu odpowiedzi (rys. 6.).

Największa grupa, 33% respondentów, nie była w stanie wyrazić jednoznacznego stanowiska – poparcia dla braku pomocy dla wybranych sektorów, ale też nie przychyliła się do opinii negującej taką możliwość. Drugą pod względem wielkości grupę (23%) stanowiły osoby, które nie popierają tego stwierdzenia. Najmniej badanych (8%) zdecydowanie poparło twierdzenie, że nie powinno być szczególnych regulacji dla wybranych grup społecznych nawet jeśli przyniesie to wymierne korzyści dla państwa.



Rysunek 6. Wykresy radarowe przedstawiające rozkład opinii o stwierdzeniu B6_05: „Jestem przeciwny(-a) wprowadzaniu szczególnych regulacji dla wybranych grup społecznych nawet jeśli przyniesie to wymierne korzyści dla państwa”

Źródło: Opracowanie własne.

Analizując rozkład opinii z uwzględnieniem wieku respondentów (rys. 6.) stwierdzono, że w grupie najbardziej przychylniej ewentualnej pomocy państwa byli najstarsi respondenci. Wśród negujących możliwość zastosowania takiego rozwiązania największą grupę oponentów stanowiły osoby w grupie 25 – 34 oraz 35 – 44 lata. Pod względem wykształcenia największą grupę osób, które były w stanie zaakceptować pomoc państwa znalazły się osoby z wykształceniem wyższym oraz średnim.

W oparciu o przedstawione rezultaty można z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić, że Polacy:

- chcieliby aby ich kraj posiadał flotę statków handlowych pod własną banderą,
- rozumieją konieczność stworzenia dogodnych warunków ekonomicznych, które zachęcą do rejestrowania statków w Polsce i są przekonani, że to pomoże zmienić obecny stan,
- część społeczeństwa (starsza i lepiej wykształcona) jest w stanie zaakceptować szczególne warunki, w oparciu o które rejestracja statków pod polską banderą będzie ekonomicznie atrakcyjna dla armatorów,
- dostrzegają związki między flotą narodową, a innymi obszarami funkcjonowania państwa, w tym bezpieczeństwo energetyczne państwa.

Zakończenie

W artykule zaprezentowano ekonomiczne znaczenie żeglugi morskiej dla gospodarki unijnej w kilku aspektach: kreatora miejsc pracy, składnika PKB, źródła innowacyjnych rozwiązań mających zastosowanie w innych sektorach, jednego z elementów budujących szeroko pojęte bezpieczeństwo. Obecne uwarunkowania prawne prowadzenia działalności w tym sektorze w Unii Europejskiej są niekorzystne. Skutkują wielokrotnie wyższymi kosztami operacyjnymi niż w państwach trzecich. W efekcie wielu właścicieli statków rejestruje je poza Unią, co potencjalnie generuje dla Europy zagrożenia gospodarcze i strategiczne.

Mimo wielokrotnych prób stworzenia bardziej przyjaznych warunków działania właścicielom statków, skutecznych rozwiązań wciąż nie ma, a jedną z przyczyn jest obawa wadź, że wprowadzenie bardziej preferencyjnych zasad działania mogłoby spotkać się z oporem społeczeństwa.

Przeprowadzone badania wykazało, że Polacy choć wyrażają poparcie dla posiadania silnej floty handlowej pod narodową banderą, nie są skłonni równie jednoznacznie poprzeć ewentualnej pomocy państwa dla tego sektora. Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że konieczność pomocy państwa dla żeglugi morskiej zauważyło starsze pokolenie respondentów, pamiętające czasy świetności polskiej floty, oraz osoby lepiej wykształcone, prawdopodobnie bardziej świadome globalnych współzależności gospodarczych.

Znalezienie równowagi między wsparciem sektora, a akceptacją społeczną dla koniecznych działań będzie kluczowe dla przyszłość floty narodowej. Wobec coraz poważniejszych wyzwań dla gospodarek narodowych, europejskiej, globalnej - przeprowadzenie reform, które pozwolą unijnej żegludze skutecznie konkurować na światowym rynku staje się kwestią niecierpiącą zwłoki. Konieczne jest przygotowanie takich rozwiązań, które pogodzą interesy gospodarcze z interesami społecznymi. Tylko w takich warunkach będzie możliwy stabilny rozwój polskiej i unijnej żeglugi morskiej.

Bibliografia

COM (1989). *A Future for the Community Shipping Industry: Measures to Improve the Operating Conditions of Community Shipping*, JO C/1989/263/15.

COM (1997). *Community Guidelines on state aid to maritime transport*, JO C 205/5 1997.

Draghi M. (2024a). *The future of European competitiveness. Part A | A competitiveness strategy for Europe*, pozyskano z: https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en (20.12.2024).

Draghi M. (2024b). *The future of European competitiveness. Part B | In-depth analysis and recommendations*, pozyskano z: https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en (20.12.2024).

Drewry Maritime Research (2024). *Manning Review. Annual Review & Forecast 2024/ 2025*, Drewry Shipping Consultants Limited, London.

ECSA (2022). *The Economic Value of the EU Shipping Industry, 2020*, pozyskano z: https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/12/Oxford-Economics-The-Economic-Value-of-EU-Shipping-2020_12.pdf, (10.01.2025).

ECSA (2024). *Priorities 2024-2029. European shipping towards 2030*, Brussels, ECSA.

GUS, *Rocznik Gospodarki Morskiej*, różne roczniki.

KOM (2004). *Komunikat Komisji przedstawiający wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego*, JO C 013, 17/01/2004 P. 0003 – 0012.

KOM (2009). *Komunikat Komisji przedstawiający wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami*, (2009/C 132/06).

KOM (2017). *Uaktualniający załącznik do komunikatu Komisji C(2004) 43 – Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego*, (2017/C 120/03).

Lloyd's Register, *World Fleet Statistics*, różne roczniki.

Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (2015). *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, Warszawa, Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP.

Oficjalna strona Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej (2019). *NRR z udziałem Prezydenta RP o gospodarce morskiej i polskiej banderze*, pozyskano z: <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/narodowa-rada-rozwoju/aktualnosci/nrr-z-udzialem-prezydenta-rp-o-gospodarce-morskiej-i-polskiej-banderze,8009> (29.12.2024)

Przywrócić polską banderę (2018). <https://tv.portalmorski.pl/filmy/przywrocic-polska-bandere/>

TSUE (2019). *Wyrok w sprawie C-631/17*, Komunikat prasowy nr 58/19, Luksemburg, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, różne roczniki.

UNCTADStat (2025). *Merchant fleet*, pozyskano z: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.MerchantFleet> (20.01.2025).

BENEFITS VS. COSTS OF OWNING A NATIONAL FLAGGED FLEET

Abstract

Purpose – In the report *The future of European competitiveness*, Mario Draghi emphasised the key role of maritime transport, while the fleet under EU flags, including the Polish flag, is steadily decreasing. The results of the study are presented in the article, and the aim of the study was to assess public awareness of the importance of the fleet under the national flag and acceptance of potential state aid for shipping companies.

Methodology – The survey was conducted on a nationwide, representative sample of 1001 respondents using the computer-assisted web interviewing (CAWI) method. Due to the paucity of media coverage of the maritime fleet, the survey was preceded by an informative introduction on the state of the Polish fleet, the consequences of its absence and potential measures to support the return of ships to the Polish flag.

Findings – It was found that respondents who professed to possess specialised knowledge were more inclined to accentuate the prestige associated with maintaining a national fleet and were more amenable to the notion of state aid in order to support the maritime shipping sector. The older generation of respondents and those who had received superior education were more cognisant of the necessity for state aid for maritime shipping, which is perhaps unsurprising given their heightened awareness of global economic interdependencies. The results of the study indicate the necessity for public education and more active state policies that are favourable to the development of the Polish-flagged fleet.

Keywords: maritime transport, Polish maritime shipping, flag state, state aid.

JEL classification: J3, H2, L5

Katarzyna Skrzyszewska
Uniwersytet Morski w Gdyni
Gdynia 81-225, ul. Morska 83
k.skrzyszewska@wznj.umg.edu.pl