

Warszawa, 05.04.2016 r.

Komunikat FOR: Czas na „dobrą zmianę” w przemyśle stoczniowym. Rząd chce reanimować bardzo zdrowego pacjenta

Ogłoszony 14 marca projekt tzw. ustawy stoczniowej (ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych oraz o zmianie niektórych innych ustaw¹) ma stanowić element nowego podejścia do polityki przemysłowej, zapowiadanego wcześniej przez Wicepremiera Morawieckiego. Choć otwartość, z jaką Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Marek Gróbarczyk i Minister Finansów Paweł Szałamacha zaprezentowali projekt ustawy (i sam fakt zaprezentowania go wspólnie przez dwóch ministrów) zasługuje na uznanie, to projekt ustawy stoczniowej świadczy o całkowitym braku zrozumienia rzeczywistości otaczającej obydwu ministrów i skutków proponowanych przez nich instrumentów oddziaływania na gospodarkę.

Ogłoszeniu projektu ustawy stoczniowej towarzyszyło upublicznienie prezentacji, na której pierwszym slajdzie napisano: „Polska musi podjąć (...) działania dotyczące wsparcia przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej, tak żeby nasi przedsiębiorcy mogli konkurować na rynku globalnym”². Minister Szałamacha wtórował: „W latach 2005-2007 w Ministerstwie Skarbu Państwa, w którym byłem wiceministrem, polskie stocznie pracowały i produkowały statki. Niestety, potem rząd PO-PSL je zlikwidował. Dlatego cieszę się, że dzisiaj możemy podać do publicznej wiadomości projekt ustawy, która daje szansę na odrodzenie naszego przemysłu stoczniowego”³.

Co z tego wynika? Że polskie stocznie zostały zniszczone przez poprzednie rządy, mimo że wcześniej dobrze sobie radziły. W ramach „dobrej zmiany” nowy rząd doprowadzi do odrodzenia polskiego przemysłu stoczniowego.

Można by przyklasnąć, gdyby nie to że... nic z tego nie jest prawdą.

Trzy olbrzymie PRL-owskie stocznie - Stocznia Gdynia, Gdańska i Szczecińska – rzeczywiście przez lata utrzymywały produkcję. Możliwe to jednak było tylko dzięki subsydiowaniu ich produkcji z pieniędzy podatników. To marnotrawstwo skończyło się w 2008 r., kiedy Komisja Europejska zakwestionowała pomoc publiczną dla Stoczni Gdynia i Szczecińskiej. Ponieważ likwidacja obu stoczni nastąpiła w warunkach szybko rozwijającej się gospodarki, zwolnienie z pracy ok. 9 tys. pracowników likwidowanych stoczni nie doprowadziło do długotrwałego wzrostu bezrobocia. Likwidacja nierentownych państwowych molochów nie była więc katastrofą, tylko koniecznym

¹ https://www.mgm.gov.pl/images/aktualnosci/Projekt_ustawy_o_aktywizacji_przemyslu_okretowego_i_przemyslów_komplementarnych_-_14-03-16.pdf.

² https://www.mgm.gov.pl/images/gospodarka-morska/cmke/Aktywizacja_przemyslu_okretowego_prezentacja_14_marca.pdf.

³ <https://www.mgm.gov.pl/158-konferencja-prezentacja-projektu-ustawy-stoczniowej>.

elementem restrukturyzacji gospodarki, dzięki któremu z pleców podatników zrzucono ciężar utrzymywania niewydajnych przedsiębiorstw stoczniowych.

Sens restrukturyzacji można jednak kwestionować, jeśli upadkowi przestarzałych struktur produkcyjnych nie towarzyszy rozwój nowych; jeśli nie ma „odrodzenia naszego przemysłu” – jak to ujął minister Szałamacha. Jednak pod tym względem również projektodawcy ustawy stoczniowej pogubili się w faktach. W Szczecinie, gdzie ogłoszony został projekt nowej ustawy, duży przemysł stoczniowy rzeczywiście się nie odrodził. Ale nie ze względu na politykę tego czy innego rządu, tylko dlatego, że Trójmiasto stało się zbyt potężnym zagłębiem produkcyjnym, aby również w Szczecinie mogło utrzymać się konkurencyjne centrum stoczniowe. Dzięki lepszym powiązaniom (przypominającym trochę te w Dolinie Lotniczej) Trójmiasto stało się kołem zamachowym fenomenalnie rozwijającego się w ciągu ostatniej dekady polskiego sektora stoczniowego. Znajduje się tam pięć bardzo dynamicznie rozwijających się stoczní, otoczonych wiankiem kooperantów. Łącznie zatrudniają 23 tys. osób, a w 2014 r. wypracowały 10 mld zł przychodów. Nie chodzi jednak tylko o to, że sektor polski stoczniowy rośnie, lecz o to, co go napędza: nie wola polityczna i drenowanie kieszeni podatnika, a rewolucja technologiczna. Mniej niż pół roku temu prezes jednej z bardzo dynamicznie rozwijających się polskich stoczní mówił: „czasy, kiedy polskie stocznie budowały tanio i dużo - minęły bezpowrotnie; teraz budujemy dużo - chociaż jest to mniej niż kiedyś - ale jakość tego produktu jest zupełnie inna”.⁴ Jak dodał, zwłaszcza w Trójmieście „dzieje się bardzo dużo pozytywnego w gospodarce morskiej i przemyśle okrętowym, w zakresie budowy czy remontów statków i projektowania”.⁵

Aż nie chce się wierzyć, żeby Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie wiedział, że nigdy wcześniej lista zamówień w polskich stoczních nie rosła tak szybko i nie obejmowała tak skomplikowanych konstrukcji pozwalających na wypracowanie marży niezbędnych do inwestycji w innowacje. Mówiąc krótko: pozostawiony w spokoju przez niedoinformowanych polityków, polski przemysł stoczniowy fantastycznie się odrodził. Co oczywista – nie jest to ten sam przemysł stoczniowy co w PRL. Jego struktura i umiejscowienie są inne. Ale to właśnie pozwoliło mu się odrodzić.

Na szczęście szaleństwo, jakim jest próba odrodzenia bardzo żywego przemysłu, nie osiągnęło punktu, w którym obecny rząd próbowałby reaktywować upadłe państwowe molochoy stoczniowe. Ale i tak zaszło za daleko. Projekt ustawy stoczniowej stawia sobie jeden cel: stymulację podatkową sektora stoczniowego. Ma tym samym uruchomić mechanizm redystrybucji, aby wesprzeć branżę znakomicie dającą sobie radę i bez niego.

Stymulacja podatkowa przemysłu stoczniowego ma opierać się na:

1. Rozszerzeniu listy typów statków objętych stawką VAT w wysokości 0%;
2. Zniesieniu uzależnienia stosowania stawki podatku VAT w wysokości 0% od dostaw statków wyłącznie armatorom morskim (czyli rodzaj nabywcy nie ma już warunkować możliwości zastosowania stawki VAT 0%);

⁴ „Polskie stocznie zbudują statki warte prawie miliard euro”, Bankier z 9 paźdz. 2015 r., <http://www.bankier.pl/wiadomosc/Polskie-stocznie-zbuduja-statki-warte-prawie-miliard-euro-3421770.html>.

⁵ „Polskie stocznie zbudują statki warte prawie miliard euro”, Bankier z 9 paźdz. 2015 r., <http://www.bankier.pl/wiadomosc/Polskie-stocznie-zbuduja-statki-warte-prawie-miliard-euro-3421770.html>.

3. Wprowadzeniu możliwości objęcia stawką 0% VAT materiałów na nowe i remontowane jednostki pełnomorskie;
4. Danii stoczniom wyboru między podatkiem CIT a zryczałtowanym podatkiem od wartości sprzedanej obejmującym budowę nowych i przebudowę jednostek - w wysokości 1% (choć tylko „na próbę” - przez okres 3 lat).
5. Stworzenie mechanizmów zwiększania obszaru nadmorskich Specjalnych Stref Ekonomicznych, aby w większym stopniu niż obecnie mogła się w nich koncentrować produkcja stoczniowa.

W podatku VAT już teraz stawka 0% stosowana jest do dużej części statków i półproduktów stoczniowych. **Można więc powiedzieć, że ustawa stoczniowa jedynie rozszerza już istniejące preferencje dla sektora stoczniowego. Ale jednocześnie ukazuje fundamentalny paradoks podatkowych manipulacji politycznych.** Bo jeśli państwo rezygnuje z pobierania VAT od nabywcy tankowca albo promu pełnomorskiego, to czemu ma ten podatek zapłacić nabywca okien, mebli, gier komputerowych, aplikacji internetowych, samochodów i innych produktów, które – tak jak przemysł stoczniowy - stały się kołem zamachowym polskiej gospodarki? Jeśli w jednej branży można nie płacić podatku, to jak wytłumaczyć producentom z innych, że oni mają go płacić? Skoro jedna branża wylobbowała sobie takie przywileje, dlaczego inne mają siedzieć z założonymi rękami? Z całą pewnością odpowiedzią nie jest interes polskich eksporterów (polskie stocznie produkują bardzo dużo na eksport) – eksport w każdym przypadku, w każdej branży, opodatkowany jest stawką VAT 0%. Wynika to z natury tego podatku. **W konsekwencji, rzekomo wspierając rozwój polskiej gospodarki, projekt ustawy stoczniowej podważa podstawy szacunku do prawa i sprawiedliwości (tych prawdziwych, pisanych małymi literami) w rozkładzie ciężarów podatkowych.**

Zupełnie nieadekwatnym do potrzeb przemysłu stoczniowego AD 2016 jest też rozszerzanie zakresu Specjalnych Stref Ekonomicznych. Strefy były niezwykle pożytecznym narzędziem polityki przemysłowej dziesięć i dwadzieścia lat temu, kiedy plajtujące państwowe molochy wywoływały fale bezrobocia osób o niskich kwalifikacjach. SSE przeciwdziałały utrwalaniu się tego bezrobocia, dając zwalnianym robotnikom zatrudnienie i szansę stopniowej poprawy swoich kwalifikacji zawodowych. Teraz jednak polskie stocznie potrzebują wysoko wykwalifikowanych inżynierów i specjalistów, czyli wysokiej jakości szkolnictwa technicznego. Tę potrzebę zaspokoić może stymulowanie współpracy między stoczniami a szkołami i uczelniami dostarczającymi im kadr. Natomiast zwolnienia z CIT i podatku od nieruchomości (czyli podstawowe przywileje wynikające z lokalizacji inwestycji w Specjalnej Strefie Ekonomicznej) jedynie wypaczają konkurencję między przedsiębiorcami, bo przerzucają ciężar podatkowy na tych z nich, którym nie uda się uniknąć opodatkowania. Oznaczają też wyścig do dna w ramach sektora stoczniowego, bo utrudniają producentom spoza Stref konkurencję z tymi zlokalizowanymi w Strefach, nawet jeśli wszyscy byliby w stanie utrzymać się na rynku, gdyby nie zaburzać konkurencji między nimi przywilejami podatkowymi udzielonymi jedynie części (czyli jeśli byliby wszyscy płacili podatki).

Co więcej, nieporozumieniem jest próba stymulowania rozwoju sektora stoczniowego podatkiem obrotowym (czyli przychodowym). W przypadku CIT podstawą opodatkowania jest dochód, czyli przychód pomniejszony o koszty jego uzyskania (zwłaszcza inwestycje). Oznacza to, że im więcej przedsiębiorca inwestuje, tym ma większe koszty uzyskania przychodu i tym mniejszy podatek CIT do zapłaty. Na kilka mało racjonalnych sposobów – wynikających zwłaszcza z zasad amortyzacji środków trwałych i wartości niematerialnych oraz rozliczania straty podatkowej – mechanizm ten jest

zaburzany przez ustawę o CIT. Ale nie zmienia to podstawowego sposobu działania tego podatku: im więcej inwestujesz, tym mniej płacisz podatku. Z podatkiem obrotowym jest dokładnie odwrotnie: im więcej inwestujesz, tym większy zapłacisz podatek. Bo z perspektywy podatku przychodowego liczy się tylko przychód - wartości sprzedaży – a nie dochód (czyli przychód pomniejszony o koszty jego uzyskania, w tym inwestycje). Ponieważ jednocześnie inwestycje sprzyjają zwiększaniu przychodu, podatek przychodowy demotywuje przedsiębiorców do zwiększania skali działalności.

Dla przykładu: jeśli koszty uzyskania przychodu (w tym inwestycje produkcyjne) jednego przedsiębiorcy pochłoną 80% jego rocznego przychodu, a koszty uzyskania przychodu (w tym inwestycje produkcyjne) drugiego przedsiębiorcy - 95% jego rocznego przychodu, przy stawce podatku przychodowego na poziomie 1% - jak to proponuje rząd dla sektora stoczniowego – opodatkowanie zysku pierwszego z tych przedsiębiorców wyniesie 5%,⁶ a drugiego - 20%.⁷ Czyli ciężar podatkowy nałożony na przedsiębiorcę inwestującego kilkanaście procent zysku więcej (na przykład w rozwój technologii) może być kilkukrotnie wyższy niż jego konkurenta inwestującego mniej. Wniosek jest więc czytelny: nie opłaca się inwestować!

Taki wniosek, będący następstwem nieprzemysłanego majstrowania przy przepisach podatkowych, jest szczególnie szkodliwy w sektorach takich jak stoczniowy, gdzie przewaga konkurencyjna wymaga bardzo intensywnego rozwoju technologii. Tam system podatkowy musi zachęcać do intensyfikacji nakładów inwestycyjnych. To najlepiej byłoby osiągnąć eliminując fikcje i bariery związane z liczeniem kosztów uzyskania przychodu przez wszystkich przedsiębiorców – nie tylko sektor stoczniowy. Lepiej też niż manipulacje podatkowe do rozwoju działalności badawczo-rozwojowej w branży stoczniowej przyczyniłoby się finansowe i organizacyjne wzmocnienie systemu nagród (dotacji) przyznawanych ze środków publicznych (i administrowanych np. przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju) przedsiębiorcom, którzy z powodzeniem prowadzą w Polsce działalność badawczo-rozwojową lub dokonali istotnych innowacji gospodarczych. **Na poparcie zasługują zmierzające w tym kierunku działania obecnego rządu⁸, pod warunkiem że o przyznawaniu przedsiębiorcom dotacji w ramach tych działań decydować będzie kompetentna analiza merytoryczna projektów a nie afiliacja polityczna projektodawców (doświadczenie nakazuje być ostrożnym, czy tak rzeczywiście się stanie). Z kolei podatek przychodowy nie tylko stanie się kolejnym wyłomem w i tak już mało spójnym systemie, ale wręcz będzie zniechęcał do tego, czego sektor stoczniowy – i cała gospodarka – potrzebuje jak kania dżdżu: zwiększenia poziomu inwestycji.**

Ale trudno wymagać zrozumienia tak skomplikowanej zależności od decydentów, nie znających nawet kondycji sektora, który tak bardzo pragną uzdrowić.

⁶ Jego dochód wynosi 20% przychodu, a podatek w jego przypadku to 1/20 tak określonego dochodu.

⁷ Dochód w tym przypadku to 5% przychodu, a podatek wyniesie 1/5 tak obliczonego dochodu.

⁸ Por. K. Majszyk, „1,5 mld na dolinę kolejową”, Dziennik Gazeta Prawna, 22.03.2016 r.

Forum Obywatelskiego Rozwoju

FOR zostało założone w 2007 roku przez prof. Leszka Balcerowicza, aby skutecznie chronić wolność oraz promować prawdę i zdrowy rozsądek w dyskursie publicznym. Naszym celem jest zmiana świadomości Polaków oraz obowiązującego i planowanego prawa w kierunku wolnościowym.

FOR realizuje swoje cele poprzez organizację debat oraz publikację raportów i analiz podejmujących ważne tematy społeczno-gospodarcze, a w szczególności: stan finansów publicznych, sytuację na rynku pracy, wolność gospodarczą, wymiar sprawiedliwości i tworzenie prawa.

Z inicjatywy FOR w centrum Warszawy i w Internecie został uruchomiony licznik długu publicznego, który zwraca uwagę na problem rosnącego zadłużenia państwa. Działania FOR to także projekty z zakresu edukacji ekonomicznej oraz udział w kampaniach na rzecz zwiększania frekwencji wyborczej.

Wspieraj nas!

Pomóż nam chronić wolność oraz promować prawdę i zdrowy rozsądek w dyskursie publicznym.

Zdrowy rozsądek oraz wolnościowy punkt widzenia nie obronią się same. Potrzebują zaplanowanego, wyęźzonego i skutecznego wysiłku oraz Twojego wsparcia.

Jeśli jest Ci bliski porządek społeczny szanujący wolność i obawiasz się nierozsądnych decyzji polityków udających na Twój koszt Świętych Mikołajów, poprzyj nasze działania swoim darem pieniężnym. Twój dar umożliwia nam działalność oraz potwierdza słuszność i skuteczność naszego wysiłku. Każda darowizna jest dla nas ważna. Potrzebujemy zwłaszcza regularnego wsparcia. Zachęcamy do dokonywania nawet niewielkich, lecz regularnych wpłat.

Już dziś pomóż nam chronić wolność - obdarz nas swoim wsparciem i zaufaniem.

Wyślij przelew na konto FOR (w PLN): 68 1090 1883 0000 0001 0689 0629

KONTAKT DO AUTORA



Dariusz Adamski

Koordynator projektu LepszePodatki.pl,
Profesor prawa na Uniwersytecie Wrocławskim

Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasickiego 9A · 02-628 Warszawa · tel. +48 22 628 85 11
e-mail: info@for.org.pl · www.for.org.pl

[f/FundacjaFOR](https://www.facebook.com/FundacjaFOR) · [t/@FundacjaFOR](https://twitter.com/FundacjaFOR)