

Bardzo merytoryczny jubileusz

Historia poświadcza, że okrętownictwo na wybrzeżu między Wisłą i Odrą istniało od zawsze, i nie ma istotnych przyczyn, żeby miało zniknąć - napisał do uczestników uroczystego zgromadzenia Forum Okrętowego nestor polskiego okrętownictwa, prof. **Eugeniusz Skrzymowski**. Spotkanie odbyło się w ostatnim dniu lutego, w zabytkowych wnętrzach Hotelu Gdańsk, z okazji 20-lecia tej organizacji.

Stanisław Szultka, z Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową, w swoim wystąpieniu wskazywał na przykład branży lotniczej, która (w domyśle: w przeciwieństwie do okrętowej) potrafiła znaleźć dla siebie perspektywiczną ścieżkę rozwoju (wystąpienie to spotkało się z ostrą repliką).

Sławomir Kalicki, przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia, mówił o wyzwaniach, jakie stoją przed tą (zrzeszającą obecnie 31 przedsiębiorstw) organizacją i jej odpowiednikami w innych portach. A dotyczą one zrównania warunków, w jakich funkcjonuje nasza branża portowa, z tymi, które obowiązują w państwach i portach za granicą, w zakresie rozliczania VAT, funkcjonowania portowych służb kontrolnych czy obciążeń z tytułu podatku od nieruchomości, a także jasności co do długofalowej strategii rozwoju regionu.

Na jubileuszowym spotkaniu nie mogło zabraknąć wystąpienia poświęconego historii Forum Okrętowego i jego - często bezskutecznych - działań na rzecz docenienia rangi przemysłu okrętowego w gospodarce regionu i kraju. Forum działało również poza granicami kraju, w Association of West European Shipbuilders, czy później, w Community of European Shipyards' Associations. **Sławomir Skrzypiński**, prezentujący dokonania forum, wymienił również przewodniczące mu osoby. Przez pierwszą dekadę prezesował forum ogromnie zasłużony dla polskiego okrętownictwa prof. **Jerzy Doerffer**, a później: **Piotr Soyka**, **Jerzy Lewandowski**, **Andrzej Stachura**, ponownie **Piotr Soyka** i **Andrzej Wojtkiewicz**.

W dyskusji, która wywiązała się po wspomnianych wystąpieniach, w której zabierali głos m.in. przedstawiciele ministerstw Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Gospodarki, a także urzędów marszałkowskich z Pomorskiego i Zachodniopomorskiego, poruszono cały wachlarz zagadnień: od municipalizacji portów, niedostatecznej reprezentacji gospodarki morskiej w strategiach regionalnych, po nierównoprawne traktowanie prywatnych i państwowych podmiotów działających w branży okrętowej, czy też ulokowanych w specjalnych strefach ekonomicznych. **P. Soyka** protestował ostro przeciwko opinii, mocno ugruntowanej, a na dodatek rozpowszechnianej przez przedstawicieli polskich sfer rządowych, o przestarzałości przemysłu okrętowego jako branży w ogóle, a polskich stoczni w szczególności.

Pomijając przykłady państwowych przedsiębiorstw, argumentował, polski prywatny przemysł okrętowy ma się dobrze i produkuje wyroby o najwyższym światowym standardzie. Gdyby tego nie czynił to też już by go nie było. Co więcej, czyni to bez najmniejszego nawet wsparcia ze strony rządowej, która ciągle do prywatnych przedsiębiorstw odnosi się z dużą podejrzliwością.

Wiceminister **Anna Wypych-Namiotko** w swoim wystąpieniu wskazała, że również w sferach unijnych przemysł okrętowy zaliczany jest do „wrażliwych”, stąd wszelkie próby udzielania mu państwowej pomocy są bardzo uważnie śledzone.

Wicemarszałek województwa Pomorskiego, **Wiesław Byczkowski**, poruszył kilka wątków, w tym kwestię municipalizacji portów, przy czym z jego wystąpienia można było wnioskować, iż to samorząd wojewódzki, a nie miejski, powinien w tym odgrywać większą rolę. Mówił też o przesadnej roli, jaką w rozwoju przypisywano dotąd usługom, przy jednoczesnym umniejszaniu w tym względzie znaczenia przedsiębiorstw produkcyjnych, a także o docenianiu przez samorząd znaczenia gospodarki morskiej w rozwoju województwa.

W dyskusji mówiono też o pieniądzach na innowacje, w tym grantach, które - jak wykazały kontrole NIK - są na wyższych uczelniach w lwiej części marnowane, podczas gdy bardzo konkretne działania innowacyjne w przemyśle rzadko mogą liczyć na wsparcie.

Adam Żołnowski, przedstawiciel Deepwater Container Terminal, którego wcześniej już pochwalono za dobrowolne przyjęcie na siebie roli Rady Interesantów Portu w Gdańsku, mówił o planach rozwojowych terminalu, możliwości pojawienia się w porcie kolejnych armatorów oceanicznych oraz znaczeniu powstającego w porcie Pomorskiego Centrum Logistycznego. Wspomniał także o problemach, jakie pojawiły się przed DCT, a także innymi przedsiębiorstwami portowymi, z powodu niespodziewanego wprowadzenia przez samorząd Gdańska podatku od nieruchomości portowych (sam terminal w okresie obowiązywania umowy dzierżawy może to kosztować 300 mln zł). W sumie, uroczyste zgromadzenie Forum Okrętowego miało mało jubileuszowe, a raczej bardzo roboczy charakter.

(MB)



Obrady Forum Okrętowego. Przemawia Piotr Soyka



W kuluarach. Od lewej: Maciej Borkowski, Sławomir Kalicki, Jerzy Czuczman i Jacek Dłuch

Obrady, które prowadził **Jerzy Czuczman**, dyrektor Biura Forum Okrętowego, poświęcone były jednak głównie kwestiom merytorycznym, a nie świętowaniu jubileuszu. Poruszane tematy wykraczały niekiedy bardzo daleko poza branżę okrętową. Przedstawiciel BRE Banku, **Marcin Mazurek**, zaprezentował np. zebrany zarys aktualnej sytuacji rynkowej w świecie, z bardziej szczegółowym odniesieniem do stanu i najbliższych perspektyw polskiej gospodarki. Zdaniem bankowego analityka, nie przedstawiają się one najlepiej, a oczekiwane ożywienie gospodarcze może się opóźnić.