

Strategia Rozwoju Gospodarki Morskiej

Strategia rozwoju Szczecina i związanej z nim Gospodarki Morskiej powinna jako podstawowy temat do rozwiązania postawić problem permanentnej degradacji miasta zachodzącej na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat. Szczecin z racji swego położenia, potencjału ludzkiego, tradycji powinien być miastem rozwijającym się, a nie miastem „postindustrialnym”, gdzie ta „postindustrialność” przejawia się w peryferyzacji, odpływie najlepszego elementu ludzkiego, postępującym rozwarstwieniu dochodów i ubożeniu. Takie miasto nigdy nie zapewni spójności społecznej, która przecież jest warunkiem realizacji zamierzeń dotychczas sformułowanych w ramach projektu „Strategia dla Rozwoju Szczecina”. Można przez kilka minut wyliczać zakłady przetwórcze i przemysłowe w Szczecinie, które w ostatnim dwudziestolecu zniknęły z mapy województwa dając w efekcie bezrobocie i frustrację społeczną. Braku tych zakładów nie można zastąpić różnego rodzaju usługami, ponieważ materialne korzyści przynosi wytwarzanie, dodawanie do materiału i surowca pracy wytwórczej, myśli technicznej, koncepcji finansowania, dystrybucji i sprzedaży. Drobna wytwórczość i usługi choć mają swą pozytywną rolę nie zastąpią dużych zakładów, koncernów, holdingów, bo tylko tam mogą być stworzone warunki dla rozwoju gospodarczego kraju. Rozwój Szczecina jako części naszego kraju powinien być rozwojem zrównoważonym – opartym na wzoście gospodarczym uzyskanym nie tylko na ideach przetwarzania danych, pływających ogrodów, rekreacji dla przyjezdnych, ale na zakładach, fabrykach, warsztatach wytwarzających konkretne dobra materialne, bo one głównie generują rzeczywiste dochody i określają sytuację ekonomiczną miasta. Relacje pomiędzy wzrostem gospodarczym, dbałością o środowisko, i zdrowie człowieka pozostaną pustymi słowami jeżeli będzie im towarzyszył regres gospodarczy. Jeżeli natomiast okaże się, że są uwarunkowania wyższego niż województwo rządu, że wyznaczono nam w ramach międzynarodowego podziału pracy rolę taniej siły roboczej, proletariatu fizycznego i umysłowego to taka idea nie musi być przez nas akceptowana, a przez nasze rządy bezkrytycznie przyjmowana.

Mówiąc o strategii rozwoju morskiego miasta – a za takie wciąż należy uważać Szczecin - nie można odejść od sprawy doktryny morskiej państwa czyli uporządkowanego zbioru poglądów na rolę i sposób wykorzystania morza w ramach realizacji ogólnych celów społecznych, gospodarczych i politycznych państwa, jak również wskazania teoretyczne i praktyczne jak zrealizować te podglądy w określonym czasie i przestrzeni. Ostatni raz doktrynę morską Polski zdefiniowano w 1988 roku.

Doktryna ta nie została nigdy wcielona w życie, (podobnie jak kolejne „papierowe” strategie rozwoju z 1995 i 2006 r) bowiem po zmianach politycznych w roku 1989 żaden rząd ani inne gremia polityczne nie podjęły się określenia polityki morskiej państwa, ani jej wdrożenia.

Przepisy prawa stanowione w owym okresie były konstruowane w taki sposób, że stwarzały polskim podmiotom gospodarczym gorsze szanse do walki konkurencyjnej z otoczeniem zagranicznym niestety także z powodu nieprofesjonalnego rozeznania tego obszaru.

Jeżeli podejmujemy temat strategii rozwoju Szczecina to nieodzownie podejmujemy także problem doktryny morskiej państwa w tym gospodarki morskiej i powinniśmy odpowiedzieć w imieniu naszego regionu i Polski na pytanie:

1. czy zainteresowani jesteście wykorzystaniem swoich kilkuset kilometrów dostępu do morza w sposób jaki czynią to wszystkie cywilizowane kraje, a więc dla komunikacji, handlu, wymiany dóbr przy pomocy międzynarodowych szlaków komunikacyjnych, eksploatacji zasobów, czy też to morze w ogóle nie jest nam potrzebne poza dwoma miesiącami sezonu urlopowego? Czy czujemy się odpowiedzialni wobec innych regionów kraju za rozwój gospodarki morskiej, w tym przemysłu okrętowego, budowy i remontu statków, jako mieszkańcy regionu nadmorskiego i ujścia jednego z najważniejszych szlaków wodnych Polski i Europy, łączącego Północ z Południem i drogą morską Zachód ze Wschodem.
2. jeżeli tak, to czy Rząd Polski i władze lokalne oraz my jako mieszkańcy nadmorskiego regionu zamierzamy stworzyć odpowiednie prorozwojowe programy i akty prawne oraz inwestować pieniądze, żeby nadrobić stracony czas, odtworzyć tę gospodarkę do takiego potencjału jaki miała 10 - 15 lat temu, a następnie doprowadzić ją do poziomu jaki powinna obecnie reprezentować zrównoważona gospodarka morska 38 milionowego państwa z 500 kilometrami linii brzegowej, bez zaprzepaszczenia dorobku ostatniego 60-lecia i szansy rozwojowej jaką obecnie posiadamy jako suwerenne państwo.

Dopiero pozytywna odpowiedź na te pytania stworzy warunki do poważnej odpowiedzialnej dyskusji nad kierunkami działania.

Regres przemysłowy całego kraju szczególnie boleśnie dotknął przemysł okrętowy. Zachowując należyte proporcje można jednak powiedzieć, że jest chyba czymś porównywalnym z rozbiorami Polski w XVIII wieku to, że niepodległe państwo pozwoliło sobie odebrać prawo posiadania ostatniej gałęzi przemysłu, której wyroby są na świecie rozpoznawane jako polskie i uznawane za równorzędne lub wyróżniające się w porównaniu z wyrobami innych krajów, wyroby projektowane w kraju bez korzystania z obcych licencji. Jest jeszcze

smutniejsze, że odbyło się to przy akompaniamencie różnego rodzaju specjalistów z innych dziedzin, którzy uznali za celowe dołączyć do chóru mediów wyrażając swe zadowolenie z zaszłych faktów.

Jako inżynierowie okrętowcy czujemy się zobowiązani przypomnieć, że :

Przemysł okrętowy w skali światowej jest uznawany za przemysł o znaczeniu strategicznym.

Sprzyja on rozwojowi nowych technologii, które migrują do innych gałęzi gospodarki, zapewnia podstawowe środki transportu dla międzynarodowego handlu i okręty wojenne dla zabezpieczenia interesów gospodarczych i obronnych. Dlatego przemysł okrętowy wszędzie na świecie uzyskuje wsparcie polityczne, (nie mylić z bezzwrotnymi dotacjami) a u nas winien je uzyskać także dlatego, że dziesięć lat temu byliśmy regionem, który zadziwił kraj i świat wynikami Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A.; działającej bez złotówki pomocy publicznej, prywatnej i najszybciej budującej statki w Europie, dającej zatrudnienie tysiącom ludzi za godziwe wynagrodzenie, a miastu i krajowi znaczące podatki.

Do tego trzeba wrócić, to jest konieczne i jeszcze możliwe. Tej pozycji i tego dorobku nie wolno zmarnować.

W przypadku Polski aktualnym celem strategicznym jest grupa zadań o zasadniczym znaczeniu dla zmniejszenia dystansu ekonomicznego i społecznego, jaki dzieli nas od grupy państw przodujących w interesujących nas dziedzinach. i zajęcie należnego miejsca w kreowaniu i realizacji polityki morskiej w UE.

Jednym z ważkich, pilnych celów strategicznych jest zmniejszenie bezrobocia poprzez aktywizację wybranych gałęzi istniejącego w danym kraju przemysłu i uruchamiania nowych.

Przesłanki wyboru określonej gałęzi przemysłu są następujące:

- poziom techniczny i cena (atrakcyjność) wyrobów tego przemysłu dające szansę sprzedaży na rynku krajowym i zagranicznym,
- wykorzystanie istniejących zasobów surowcowych, innych gałęzi krajowego przemysłu, istniejącej doświadczonej kadry technicznej i zarządzającej,
- istnienie poważnego dorobku eksportowego w danej dziedzinie, posiadanie odpowiedniej pozycji rokującej sukces na rynku światowym,
- istnienie ciągłości kontaktów z potencjalnymi odbiorcami wyrobów.

Przemysł okrętowy jest przemysłem spełniającym powyższe przesłanki, a pozycja i dorobek Szczecina w tym zakresie jest znaczący. O tym wiedzą specjaliści i fachowcy branżowi regionów nadmorskich i ich trzeba o to pytać, jak to wykorzystać.

Polska jako pełnoprawny członek Unii Europejskiej, jest państwem o jednym z największych wskaźniku bezrobocia, państwem zmuszonym doganiać innych, w licznych dziedzinach, w tym także częściowo w przemyśle budowy statków, na skutek ostatniego siedmioletniego zastoju, powtórnej, politycznej nacjonalizacji, politycznego zatoru bankowego a następnie nieudolnego odgórnego zarządzania i niefrasobliwej przewlekłej prywatyzacji.

Polska posiada dostęp do morza, ma (miała) doświadczone stocznie produkcyjne i remontowe oraz zakłady z nimi kooperujące, ma poważny dorobek eksportowy w dziedzinie statków morskich, ma szkoły i uczelnie kształcące kadrę dla przemysłu okrętowego, znaczący dorobek naukowy a przede wszystkim potencjał intelektualny i zawodowy ludzki. Utrzymuje stały kontakt z wieloma armatorami w różnych krajach.

Nie wolno tego zmarnować.

Stocznie nie mają niestety dostatecznego własnego kapitału, krajowego banku morskiego, wystarczającej świadomości i woli ekip rządzących i determinacji jaką reprezentowało społeczeństwo obywatelskie II RP przy budowie gospodarki morskiej na ówczesnym skrawku wybrzeża i w powojennych latach odbudowy.

Trzeba to na nowo wyzwolić.

Wszystko to jest jeszcze dzisiaj w zasięgu ręki, ale bezwzględnie wymaga pobudzenia obywatelskiej aktywności.- i zaprzestania bezzasadnej medialnej negacji i niewiary. Jeżeli tego nie zrobimy to usłyszymy jak kiedyś po rozbiorach - przecież sami się na to zgodziliście, przecież to spotkało się z waszą akceptacją.

Polski przemysł okrętowy ma do spełnienia niżej określone cele strategiczne w ramach strategii rozwoju Szczecina i gospodarki morskiej.

Cele strategiczne długofalowe

- Spełnienie i umacnianie roli przemysłowej kraju nadmorskiego, roli inspirującej dla gospodarki krajowej i europejskiej,
- Wypełnienie przez przemysł sprawczej funkcji likwidacji enklawy bezrobocia wywołanej i pogłębianej w rejonie nadmorskim przez nietrafne decyzje restrukturyzacyjne i zaniedbania w uzgodnieniach z UE.
- Inspiracja rozwoju intelektualnego w zakresie badań naukowych i kształcenia kadr jako kontynuacji dotychczasowego bogatego dorobku.
- Spełnianie funkcji ważnego ogniwa w zakresie eksportu polskiej myśli technicznej i wyrobów krajowego przemysłu.

Cele strategiczne operacyjne (w tym doraźne, wynikające z aktualnej sytuacji)

- Przekształcenie kryzysu – przymusowej, okresowej „likwidacji” (przerwy funkcjonowania) głównych ogniw przemysłu budowy statków (stoczni w Szczecinie a także w Gdyni) w o d n o w ę , odrodzenie w oparciu o dokonany wykup aktywów przez prywatnego inwestora, w naszym przypadku SSPH i stworzenie przez władze krajowe i lokalne korzystnych warunków dla restrukturyzacji i szybkiego podjęcia produkcji statków w ramach okresowych ułatwień prawnych i podatkowych oraz wspólnych celowych, wieloletnich przedsięwzięć gospodarczych.
- Rewindykacja prawna i rewitalizacja Porty Holding celem odrodzenia w Stoczni budowy statków, wielkogabarytowych obiektów pływających i lądowych oraz przywrócenia prywatnej, krajowej, działalności gospodarczej w regionie zachodniopomorskim tzw. „Grupy przemysłowej” w zakresie gospodarki i dystrybucji paliwowej z morskiej bazy paliwowej w Świnoujściu oraz rozwoju produkcji biopaliw, infrastruktury sportów i turystyki wodnej.
- Stworzenie warunków dla rozwoju przemysłu budowy statków śródlądowych poprzez przywrócenie funkcji transportowej rzeki Odry (powrót do priorytetów transportowych programu ODRA 2000) jako wodnego równoległego nurtu transportowego do transportu lądowego szynowego i drogowego w układzie tranzytowym PN – PD Europy oraz morskiego w układzie Wsch.- Zach.,

Za tak sformułowanymi uzupełnieniami „Założeń strategii rozwoju Szczecina” i „Założeń polityki morskiej RP” przemawia:

- Wspomniana konieczność likwidacji enklawy bezrobocia w rejonie nadmorskim i emigracji zarobkowej,
- Istnienie potencjału technicznego i technologicznego w postaci doświadczonych stoczni produkcyjnych i remontowych.- znaczących zasobów majątkowych a przede wszystkim ludzkich
- Istnienie infrastruktury intelektualnej i instytucjonalnej związanej z morzem w postaci wyższych uczelni powiązanych z istnieniem i rozwojem przemysłu morskiego
- Obowiązek obywatelski, inżynierski nie popełnienia błędu zaniechania i zmarnowania szans rozwojowych.

Wypełnianie zadań celowych w aktualnej sytuacji należy realizować wg hierarchii ważności i pilności wyznaczonej upływem czasu. Kolejność ta dla zadania **odrodzenia Stoczni** jest następująca:

1. Uzyskanie prawa zarządzania przez zarząd SSPH S.A majątkiem w upadłości w oparciu o decyzję sądu przyznania statusu możliwości ugody w upadłości dla SSPH S.A.
2. Powstrzymanie się w ogłaszaniu kolejnego przetargu na pozostały majątek SSN w stanie kompensacji przez Rząd RP i z Jego poręczenia Zarządcę Kompensacji, celem uniknięcia rozdrobnienia majątku.
3. Uzgodnienie z wierzycielami, przez Zarząd SSPH, wykupu na war. specustawy pozostałego majątku SSN

W obu sprawach inżynierski Społeczny Zespół Odrodzenia Stoczni wystąpił do Prezesa Sądu Rej. w Szczecinie i Rządu RP oraz władz lokalnych Prezydenta i Marszałka a Zarząd SSPH złożył proceduralne zażalenie do Sądu. Równolegle uruchamia się działania organizacyjne dot. powołania zespołów inżynierskich: marketingu oraz projektowania konstrukcji i technologii celem przygotowania sukcesywnego wznowienia produkcji w stoczni.

Dr hab.inż. Wojciech Chądzyński

mgr inż. Jan Jęczkowski

inż. Andrzej Ledworowski

Wiceprezes Towarzystwa Okrętowców
Polskich „KORAB” w Szczecinie,
Prof. Wydziału Techniki Morskiej ZUT
w Szczecinie

Prezes Honorowy SIMP w Szczecinie,
wieloletni Szef Techniczny Stoczni

Prezes Stowarzyszenia na rzecz Gospodarki
Morskiej i Śródlądowej, wieloletni
pracownik Stoczni Szczecińskiej

Szczecin, 17.05.2010r