

Greccy armatorzy wybierają polskie stocznie

28 grudnia 2017

Przypomnijmy – krótko po tym, jak rząd Tuska uznał, że nie wypada się odwoływać od decyzji Komisji Europejskiej ws. likwidacji stoczni w Gdyni i Szczecinie, opinię publiczną zaczęto urabiać z myślą, że cały przemysł stoczniowy to trzeba raczej zamknąć, to co się da powyprzedawać a stoczniowców przekwalifikować. W kilka lat później przychody funkcjonujących na terytorium Polski stoczni wzrosły o +4 mld zł, zatrudnienie o +30 proc., a rząd przyjął specjalną ustawę wzmacniającą finansowe możliwości polskiego przemysłu stoczniowego.



Właściciel Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”, mającej swoje doki w Szczecinie i Świnoujściu, właśnie poinformował, iż greccy armatorzy Roswell Tankers Corp. oraz Stealth Maritime powierzyli swoje jednostki wspomnianej stoczni w celu dokonania niezbędnych napraw i remontów. Łączna długość wszystkich remontowanych obecnie statków, które należą do wspomnianych armatorów, wynosi ponad kilometr.

W kontekście powyższej informacji warto wspomnieć, że przemysł

stoczniowy w Polsce w ubiegłym roku wygenerował 10,6 miliarda złotych przychodów. Kwota ta była o 4 miliardy złotych większa od sumy przychodów osiągniętych przez przemysł stoczniowy w 2009 roku, kiedy zapadła decyzja o zamknięciu stoczni w Gdyni i Szczecinie z uwagi na decyzję Komisji Europejskiej.

Warto przypomnieć, że w 2008 roku Komisja Europejska uznała, że pomoc publiczna jaka w przeszłości została przyznana polskim stoczniom w Gdyni i Szczecinie, była nielegalna i musi zostać zwrócona. Ówczesny minister Skarbu Państwa (a był nim Aleksander Grad) mógł złożyć skargę o stwierdzenie nieważności decyzji KE do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, na podstawie art. 230 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Mógł on również wnioskować o wydanie zarządzenia tymczasowego w celu wstrzymania wykonania decyzji Komisji (art. 242 Traktatu). Możliwości takie wskazywała analiza sporządzona w czerwcu 2008 r. dla Agencji Rozwoju Przemysłu SA przez firmę doradczą KPMG.

Rząd Tuska podjął jednak decyzję, aby nie zaskarżać postanowienia Komisji Europejskiej, ani nie wnosić o wydanie zarządzenia tymczasowego. Minister Grad tłumaczył, iż „nie dysponował informacjami, z których można byłoby wywieść przekonujące argumenty przemawiające za zaskarżeniem decyzji Komisji”. Zeznania pozyskane przez NIK w trakcie kontroli wskazują jednak na nieco inną przyczynę braku zastosowania środka odwoławczego. Kontrolerzy NIK stwierdzili, że kierownictwo Ministerstwa Skarbu Państwa uznało decyzje KE o konieczności zwrotu pomocy publicznej (z jednoczesnym odroczeniem samego procesu egzekwowania zwrotu tejże pomocy) za decyzję, od której najzwyczajniej w świecie... „nie wypadało się odwołać” (sic!).

Na szczęście te ciężkie czasy dla polskiego przemysłu stoczniowego mamy już za sobą. Kwota 10,6 mld zł przychodów za 2016 rok może być powtórzona w 2017 roku (odnotujmy, że na koniec roku 2016 w portfelu zamówień polskich stoczni było 21 statków w pełni wyposażonych oraz 53 zamówienia na statki

częściowo wyposażone lub kadłuby). Dodatkowo w ubiegłym roku przyjęta została tzw. ustawa stoczniowa, która dała istotne ulgi i zwolnienia podatkowe dla funkcjonujących na terytorium Polski stoczni (w zamyśle miała ona pomóc polskim stoczniom konkurować o zamówienia ze stoczniami z zagranicy).

Na podstawie: Stooq.pl, PortalMorski.pl

Zdjęcie: Włodi (CC BY-SA 2.0)

Źródło: Niewygodne.info.pl