



MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Warszawa, dnia 08 stycznia 2019 r.



03980200129694
RPW/656/2019 P
2019-01-09

(BM) WPR.054.4.24.2018.MO

KANCELARIA SENATU
Kancelaria Ogólna

08.01.2019

nr RPW. 656/2019 zał. P
Pawłowski
(podpis)

Pan

Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Krystiana Probiez podczas 68. posiedzenia Senatu RP w dniu 14 grudnia 2018 r., w sprawie *działań związanych z rozwojem przemysłu stoczniowego w Polsce*, niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, iż przywołane przez Pana Senatora kierunki rozwoju przemysłu stoczniowego w Polsce, m.in. dotyczące nowych technologii związanych z projektami wiatrowymi, czy budowy ekologicznych promów zasilanych paliwem LNG były i są przedmiotem zainteresowania Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zwłaszcza w kontekście tworzenia warunków do odbudowy, aktywizacji i zapewnienia trwałego rozwoju polskiej branży stoczniowej.

W tym miejscu należy podkreślić, że wiele polskich stoczní, dzięki polityce obecnego rządu wdrożyło niezbędne działania ratunkowe służące zahamowaniu procesów degradacji przemysłu stoczniowego. Przedmiotowe destrukcyjne procesy branży stoczniowej w dużej mierze wynikały z błędnych decyzji politycznych ówczesnego Rządu koalicji PO-PSL, oraz członków organów zarządzających, pełniących ówczesnie kierownicze funkcje. Tytułem przykładu warto wskazać na tzw. ustawę kompensacyjną, faktycznie likwidującą polski przemysł stoczniowy, będącej skutkiem fatalnych decyzji m.in. Aleksandra Grada, ówczesnego Ministra Skarbu Państwa w rządzie Donalda Tuska, który nie odwołał się od decyzji Komisji Europejskiej, kwestionującej pomoc publiczną dla polskich stoczní. W tym samym czasie Rząd RFN czynnie wspierał ze środków publicznych niemiecki przemysł stoczniowy, co wskazuje na wyjątkowo słabą pozycję negocjacyjną polskich władz w UE.

Dokonywane w latach 2008-2015 działania Rządu Donalda Tuska miały katastrofalny wpływ na sytuację polskich stoczní. Przeprowadzane w ówczesnym czasie tzw. „działania restrukturyzacyjne” ukierunkowane były na dekompletację możliwości produkcyjnych terenów stoczniowych, poprzez wyprzedaz majątku polskich stoczní i utratę rynków zbytu, co wiązało się z bankructwami licznych powiązanych podmiotów gospodarczych. Wartościowe gruntu po stoczniowe wykorzystywano częstokroć pod inwestycje nie związane z gospodarką morską np. budowę hipermarketu (Szczecin), czy zabudowa budynkami mieszkalnymi (tereny mola rybackiego w Gdyni). W wyniku w/w działań, częstokroć spółki-słupy, w oparciu o powiązania polityczno-biznesowe, bez zaplecza technologicznego i kapitału zawierały umowy, których podwykonawcami były polskie stocznie.

Reasumując powyższe, osiem lat rządów koalicji PO-PSL skutkowało dla branży stoczniowej głęboką zapaścią wynikającą z błędnych decyzji podejmowanych w zakresie działalności operacyjnej (podstawowej) i majątkowej

polskich stoczni. Obecne działania zmierzające do wyprowadzenia polskich przedsiębiorstw z rynkowej zapaści omawianego okresu, w kontekście braku możliwości dokapitalizowania tych podmiotów ze środków publicznych (niedozwolona pomoc publiczna), jest jednym z największych wyzwań resortu gospodarki morskiej.

Od momentu powstania, resort gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej jako priorytet traktuje zapewnienie odpowiednich ram dla dalszej odbudowy i aktywizacji polskiego przemysłu okrętowego. Rozpoczęte od końca 2015 r. działania mające na celu aktywizację branży budownictwa okrętowego przynoszą już wymierne efekty.

Do chwili obecnej udało się stworzyć bardziej przyjazne środowisko umożliwiające prowadzenie działalności stoczni na zasadach komercyjnych, oraz coraz większe wykorzystywanie ich potencjału.

W styczniu 2017 r. weszła w życie **ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych**. Rozszerzona została możliwość stosowania podatku VAT w wysokości 0 % na produkcję, import, części i wyposażenie dla szeroko określonego katalogu statków morskich zgodnie z dyrektywą nr 2006/112/WE Rady w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej i aktami wykonawczymi. Rozszerzenie preferencji podatkowej obejmuje wszystkie dostawy (poprzednio: tylko na rzecz armatorów). Rozszerzając katalog statków objętych preferencyjną stawką podatku VAT umożliwia się produkcję tych statków w sposób bardziej konkurencyjny i z niższym zaangażowaniem środków finansowych na pokrycie kosztów materiałów do ich produkcji.

Ponadto oczekiwanym skutkiem wprowadzenia w życie przedmiotowej ustawy jest rozwój naukowych ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków (szczególnie pod względem rozwiązań proekologicznych), wzrost zatrudnienia w branży stoczniowej, zatrzymanie na rynku polskim wykwalifikowanych pracowników przemysłu okrętowego i powiązanej produkcji komplementarnej, oraz zagwarantowanie konkurencyjnych zasad funkcjonowania polskiego przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej w warunkach ostrej i nierównej konkurencji na rynkach międzynarodowych. Należy jednak mieć na uwadze, iż ocena efektów wejścia w życie ustawy będzie możliwa po upływie dłuższego okresu jej obowiązywania, w momencie, gdy stocznie będą kończyły lub ukończą budowę nowych jednostek, zakontraktowanych przy wykorzystaniu instrumentów przewidzianych w ww. ustawie.

Ustabilizowanie środowiska, w którym działają i rozwijają się polskie stocznie przekłada się na realne zainteresowanie rozwijaniem przez branżę stoczniową usług i produktów innowacyjnych. Branża stoczniowa jest warunkowana globalnie, gdzie polskie stocznie konkurują o kontrakty w warunkach silnej konkurencji na rynkach międzynarodowych, zarówno pod względem technologicznego zaawansowania, jak i kosztów produkcji.

Przywołane przez Pana Senatora technologie związane z projektami wiatrowymi oraz budowa tzw. ekologicznych promów, które w zamyśle wykorzystywałyby zasilanie LNG wpisuje się w przyszłościowe trendy rozwoju dla szeroko pojętej branży stoczniowej, w tym jej zaplecza badawczo – rozwojowego. Rozwój funkcjonalności polskich stoczni w zakresie projektów wiatrowych oraz budowy nowoczesnych promów znajduje oparcie w przygotowanych przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej programach zawartych w Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, w części reindustrializacja. Chodzi o aktualnie realizowane: projekt strategiczny „*Nowoczesne produkty przemysłu*

okrętowego” oraz projekt flagowy „Batory” składający się z czterech filarów – budowa promów, wspierający innowacyjność program sektorowy Innoship, nowoczesny projekt recyklingowy „Zielona stocznia w Polsce” oraz projekt dotyczący branży offshore – I-offshore.

Celem projektu strategicznego „Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego” jest opracowanie koncepcji na rzecz zapewnienia ram prawnych, organizacyjnych i finansowych niezbędnych dla aktywizacji przemysłu stocznioowego, a w szczególności rozwoju naukowych ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków. Projekt ma za zadanie zintensyfikowanie współpracy z podmiotami gospodarczymi oraz badawczo – rozwojowymi związanymi z przemysłem okrętowym.

Z kolei celem projektu flagowego Batory jest stymulowanie rozwoju technologii, projektowania i budowy polskich jednostek pływających i konstrukcji morskich, przesunięcie sektora stocznioowego w kierunku produkcji innowacyjnych produktów i wyspecjalizowanych jednostek o wysokiej wartości dodanej. Ponadto zapewnienie jak najpełniejszego wykorzystania potencjału polskich stocznii.

Projekt oparty jest na czterech autonomicznych częściach:

- budowie promów pasażerskich dla polskich armatorów

W dniu 8 marca 2017 r. Morska Stocznia Remontowa Gryfia i Polska Żegluga Bałtycka zawarły kontrakt dotyczący zaprojektowania i wybudowania promu samochodowo-pasażerskiego RO-PAX, przeznaczonego do eksploatacji w żegludze morskiej oraz przewozów drogą morską pasażerów i ładunków ro-ro między polskim portem Świnoujście i szwedzkim portem Ystad. Prace te prowadzone są w ramach wymiany floty polskiego armatora na jednostki nowe, zbudowane w polskiej stoczni. Zbudowane zostaną jednostki nowoczesne, wykorzystujące aktualne rozwiązania technologiczne i spełniające wymogi w zakresie ochrony środowiska naturalnego

- wsparciu tworzenia i wdrażania nowoczesnych technologii okrętowych - Inteligentne Technologie Okrętowe Innoship.

Celem programu jest zwiększenie możliwości skutecznego konkutowania na światowych rynkach przez rodzimy przemysł stocznioowy. Zdefiniowane zostały następujące obszary wsparcia:

- lepsze wykorzystanie potencjału projektowego,
 - dostosowanie rozwiązań w zakresie napędów i sposobów zasilania do trendów rynkowych w zakresie ochrony środowiska,
 - poszerzenia oferty produktowej,
 - nowoczesne rozwiązania w zakresie obsługi stoczniowej,
 - poprawa efektywności procesów produkcyjnych.
- budowie nowoczesnej modułowej platformy offshore : Projekt dotyczy opracowania i wdrożenia (zaprojektowania, przebadania, produkcji i sprzedaży) rodziny wielofunkcyjnych platform morskich.

- stworzeniu Zielonej Stoczni w Polsce

Wspólnie z Krajową Izbą Gospodarczą (KIG) rozpoczęto prace nad projektem dotyczącym recyklingu statków – Zielona Stocznia, w tym utworzenie pod auspicjami MGMIŻŚ i KIG grupy roboczej do dalszych prac nad rozwojem projektu oraz opracowanie założeń do studium wykonalności projektu i źródeł jego finansowania oraz wstępnych rekomendacji.

MGMIŻŚ we współpracy z Krajową Izbą Gospodarczą na podstawie obecnej i spodziewanej w przyszłości sytuacji na rynku złomowania obiektów pływających dokonało analizy i oceny w zakresie tworzenia obiektów służących do czystego, nowoczesnego, w pełni legalnego i zgodnego ze standardami UE oraz dobrymi praktykami recyklingu statków. Pod pojęciem "**recyklingu statków**" należy rozumieć działalność polegającą na całkowitym lub częściowym demontażu statków przeprowadzaną w zakładzie recyklingu statków w celu odzyskania elementów i materiałów do ponownego ich przetworzenia lub do przygotowania do ponownego ich użycia, z jednoczesnym zapewnieniem zagospodarowania odpadów niebezpiecznych i innych materiałów oraz obejmującą związane z tym działania, takie jak składowanie oraz przetwarzanie elementów i materiałów.

Ważnym powodem podjęcia realizacji omawianego projektu w Polsce jest poszukiwanie sposobów optymalnego wykorzystania posiadanych przez Polskę zasobów przemysłowych, w tym możliwość wykorzystania części istniejącej infrastruktury stoczniowej na potrzeby realizacji projektu, a w ślad za tym utworzenie nowych miejsc pracy.

W kontekście budowy promów zasilanych paliwem LNG należy podkreślić, że zastosowanie tego typu silników pozwoli na wypełnienie norm w zakresie ochrony środowiska morskiego, w tym tych dotyczących emisji tlenków azotu, siarki i węgla.

LNG określane jako paliwo przyszłości, cieszy się coraz większą popularnością wśród armatorów jako paliwo żeglugowe. LNG redukuje emisję tlenków azotu (NOX) o około 90 procent, podczas gdy emisja tlenków siarki (SOX) i cząstek stałych jest na bardzo niskim poziomie. Silniki działające na LNG zmniejszają emisję CO₂ o 25-30 procent, w porównaniu do morskiego diesla i innych morskich „ciężkich” olejów napędowych.

W celu spalania paliwa LNG zostały zaprojektowane innowacyjne konstrukcje silników spalinowych - silniki dwupaliwowe – „dual fuel”, czyli takie, w którym głównym paliwem jest gaz. Paliwem pilotowym natomiast jest olej napędowy, który stanowi 1 % spalanego paliwa. I to właśnie pozwala na spełnienie norm środowiskowych dotyczących emisji spalin. Technologia DF jest wiodąca i w zasadzie wszystkie nowe budowy, szczególnie statków operujących w strefach ograniczenia emisji spalin z niej korzystają.

Ważnym czynnikiem przemawiającym za szerokim wykorzystaniem LNG jako paliwa żeglugowego jest również aspekt ekonomiczny. Z uwagi na wyższą kaloryczność LNG (49 200 kJ/kg) w porównaniu do paliw ciężkich (IFO 180 – 41 800 kJ/kg) czy destylowanych (MGO – 42 800 kJ/kg) wykorzystanie gazu wiąże się z mniejszą konsumpcją paliwa.

Należy wskazać, że Polscy armatorzy promowi, tj. przede wszystkim PŻM - Polsteam i PŻB S.A. – Polferries zakładają wymianę tonażu na nowy - np. w przypadku PŻB S.A., dwa z aktualnie eksploatowanych promów, tj. m/f "Wawel" i m/f "Baltivia", zostały wybudowane w latach - odpowiednio 1980 i 1981.

Budowa nowych promów przez armatorów w polskich morskich stoczniach produkcyjnych, jest dla tych stocznii szansą na stworzenie własnego produktu, spełniającego oczekiwania zarówno krajowych, jak i zagranicznych armatorów w zakresie parametrów technicznych i eksploatacyjnych, a także wymogów w zakresie ochrony środowiska. Zakończony sukcesem przez polską stocznnię projekt budowy promu z całą pewnością spowoduje zainteresowanie ze strony europejskich armatorów prowadzących działalność w zakresie przewozów promowych, co może przyczynić się do jej dalszego rozwoju.

Budowa pierwszych promów przyczyni się nie tylko do poprawy sytuacji polskich stocznii, ale wzmocni także sieć mniejszych i większych kooperantów i poddostawców materiałów i urządzeń niezbędnych do budowy statków, co przyczyni się *per saldo* do znaczącego wzrostu rozwoju kraju. Nowe promy w trakcie eksploatacji będą poddawane regularnym przeglądom klasyfikacyjnym, remontom i ew. naprawom. Daje to w dłuższej perspektywie realną szansę na rozwój polskich stocznii remontowych, oraz licznych przedsiębiorstw kooperujących.

Zamówiony przez PŻB S.A. prom samochodowo-pasażerski (typu Ro-Pax) jest projektowany z uwzględnieniem aktualnych trendów w międzynarodowym transporcie morskim oraz przepisów regulujących zasady takiego transportu dla statków tej klasy. Prom w momencie wejścia do eksploatacji będzie spełniał, obok formalnych przepisów technicznych (przepisy klasyfikatora i państwa flagi), również wymagania wszystkich aktualnie obowiązujących przepisów, a także tych przepisów, które wejdą w życie w najbliższej przyszłości, w zakresie ochrony środowiska, zdefiniowanych przez Międzynarodową Organizację Morską - tj. IMO, dla chronionych obszarów morskich pod jej nadzorem (IMO Emission Control Area lub w skrócie IMO ECA). Powyższe pozwoli armatorowi na operowanie przedmiotowym promem w jego nominalnym rejonie żeglugi, tj. na wodach Morza Bałtyckiego, które jest formalnie uznane przez IMO za obszar chroniony (ECA). W przyszłości, będzie możliwa jego żegluga na wodach wszystkich morskich obszarów chronionych pod nadzorem IMO, np. na Morzu Północnym.

Ponadto, projekt będzie uwzględniał wymogi przepisów środowiskowych w zakresie emisji hałasów ze statków, które obowiązują w portach szwedzkich oraz będzie przystosowany do zasilania w energię elektryczną z lądu w czasie pobytu w porcie, co pozwoli na odciążenie zespołów prądowców. Podstawowym paliwem dla nowego promu PŻB S.A. będzie paliwo gazowe - LNG, którego używanie gwarantuje spełnienie wszystkich wymogów wyżej wymienionych regulacji środowiskowych bez dodatkowego wyposażenia statku w urządzenia do redukcji emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Niemniej, prom będzie posiadał spalinowe główne silniki napędowe i silniki spalinowe zespołów prądowców typu dwu-paliwowego, tj. przystosowane do pracy zarówno na paliwie gazowym, jak i na typowych płynnych destylacyjnych lekkich paliwach żeglugowych. Powyższe umożliwi armatorowi elastyczne reagowanie na sytuację na rynku paliw okrętowych, tj. na ewentualne zmiany wzajemnej relacji cen wyżej wymienionych typów paliw. Ponadto takie rozwiązanie podnosi atrakcyjność i wartość promu

jako takiego, umożliwiając w przyszłości jego eksploatację, bez konieczności przebudowy, w rejonach, gdzie racjonalnym rozwiązaniem będzie praca na obu wyżej wymienionych paliwach - np. na Morzu Śródziemnym, na trasach pomiędzy Europą i Afryką Północną.

Realizacja perspektywicznych rynkowo projektów innowacyjnych z zakresu branży stoczniowej stanowi jeden elementów koniecznych dla realizacji planu odbudowy i aktywizacji branży stoczniowej w Polsce oraz znajduje oparcie w nowym systemie rozwoju kraju – Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Działania na rzecz stoczni ujęte w SOR są realizowane terminowo. Należy przy tym podkreślić, że w większości przypadków są to inicjatywy mające na celu kompleksowe stworzenie najlepszego otoczenia dla rozwoju branży.

Jednym z takich działań jest stworzenie mechanizmu komercyjnego finansowania szeroko pojętej gospodarki morskiej, w tym w szczególności stoczni, armatorów i portów, poprzez utworzenie Morskiego Funduszu Rozwoju. Projekt ustawy o Morskim Funduszu Rozwoju powinien zostać przyjęty przez Radę Ministrów do końca pierwszego kwartału 2019 r.

Działania Rządu mają na celu stworzenie jak najbardziej optymalnego środowiska dla rozwoju branży. Uwarunkowania te mają z jednej strony tworzyć narzędzia dla stoczni, z drugiej ułatwić stoczniom korzystanie z nich. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na bieżąco monitoruje trendy na rynkach światowych i w Polsce, tak aby tworzone rozwiązania były wprowadzane sprawnie i adekwatnie do bieżących wyzwań rynku.

Należy podkreślić, że polskie stocznie i ich zaplecze badawczo – rozwojowe posiadają potencjał do realizacji przedmiotowych kierunków innowacyjnych. W związku z powyższym liczymy, że polskie stocznie i grupy stoczniowe oraz ich zarządy chcąc budować pozycję na rynku globalnym będą korzystały z możliwości jakie daje polityka obecnego rządu w zakresie zatrzymania degradacji oraz rozpoczęcia odbudowy i aktywizacji branży.

Odpowiadając na ostatnie pytanie informuję, że wybór kierunków perspektywicznych skutkuje stworzeniem produktu lub usługi na które będzie istniał rynek. Co do konkretnych inicjatyw, wiele zależy od szczegółowych uwarunkowań konkretnych inwestycji oraz ich wykonania. Jednocześnie można stwierdzić, że zarządy spółek stoczniowych działając profesjonalnie będą skutecznie realizowały projekty innowacyjne korzystając z narzędzi i wpisując się w spójne strategie rozwojowe zawarte w SOR i oparte – w zakresie przemysłu stoczniowego - o kierunkowe działania Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.


MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
Marek Gróbarczyk