

Założenia do Strategii Rozwoju Przemysłu Okrętowego w Polsce

„Nowoczesne i innowacyjne statki z polskich stoczní”

Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE przygotował dokument zatytułowany „**Założenia do Strategii Rozwoju Przemysłu Okrętowego w Polsce**”. Przedstawia on propozycje do dalszej, pogłębionej dyskusji środowiska okrętowego z administracją rządową, poruszając kluczowe dla przemysłu okrętowego zagadnienia i przedstawiając pomysły służące jego rozwojowi.

Dyskusja i zgłoszone w jej trakcie uwagi powinny służyć wypracowaniu dokumentu rządowego, który powinien zyskać rangę oficjalnej strategii państwa polskiego dla przemysłu okrętowego: „**Strategia Rozwoju Przemysłu Okrętowego w Polsce**”.

Strategia ta powinna podlegać regularnemu, okresowemu przeglądowi i ewentualnej rewizji odpowiadającej na zmieniające się wyzwania, oraz stanowić podstawę polityki państwa w stosunku do przemysłu okrętowego.

Cel Strategii

Celem niniejszych założeń do Strategii jest stworzenie w Polsce warunków i systemu zachęt do budowy i przebudowy w pełni wyposażonych, zaawansowanych technicznie jednostek pływających, zaprojektowanych przez zlokalizowane w Polsce biura projektowe.

Tylko ten rodzaj produkcji z wysoką wartością dodaną opartą na zaawansowanym „know-how”, może stymulować rozwój branży i generować wysokie zyski, z których można będzie sfinansować tak potrzebne dla stałego unowocześniania branży duże inwestycje rozwojowe i włączyć się do światowego wyścigu technologicznego.

Dlaczego właśnie teraz Strategia ta powinna zostać stworzona?

Ogłoszona 4 marca 2026 Morska Strategia Przemysłowa Unii Europejskiej zmienia części obowiązujących dotąd na wspólnym europejskim rynku reguł, szczególnie w obszarze zachęt finansowych dla produkcji stoczniowej i większego udziału państwa w tym procesie. Część inicjatyw zaproponowanych przez FORUM OKRĘTOWE również zmierza w kierunku zmian dotąd obowiązujących reguł w Unii Europejskiej. Dlatego strategię - unijną i polską - dla przemysłu okrętowego powinny powstawać równolegle i ucierać się w dyskusji, która będzie się toczyć w najbliższych miesiącach w Brukseli. Teraz jest ten właściwy moment na stworzenie takiej Strategii dla Polski.

Kluczowa rola państwa polskiego

W przemyśle okrętowym, w dobie rywalizacji z krajami Dalekiego Wschodu udzielającymi wszechstronnego rządowego wsparcia dla tamtejszych stoczní, szczególnie w obszarze inwestycji w nowoczesne technologie, trzeba to jasno i dobitnie powiedzieć - zasady uczciwej konkurencji cenowej przestały obowiązywać. W tym kontekście rola państwa polskiego, aktywniej wspierającego polskie firmy stoczniowe na różnych poziomach w celu zwiększenia ich wydajność i konkurencyjności, jest kluczowa i konieczna.

1. Nadzór nad przemysłem okrętowym

Gospodarka morską, którego częścią jest przemysł okrętowy, mająca kluczowe znaczenie dla rozwoju i bezpieczeństwa Polski, powinna mieć nadzór w formie osobnego ministerstwa bezpośrednio podległego Prezesowi Rady Ministrów RP. Ze względu na znaczenie sektora morskiego, bezpośrednie podporządkowanie Premierowi gwarantuje najefektywniejszy sposób identyfikowania wyzwań i podejmowania decyzji. Dlatego konieczne jest reaktywowanie Ministerstwa Gospodarki Morskiej. Właściwą dla niego lokalizacją jest jedno z miast położonych na Wybrzeżu.

2. Polskie statki z polskich stoczní

Statki przeznaczone dla polskich armatorów co do zasady powinny być budowane w polskich stoczníach, poza przypadkami gdy budowa ta – ze względów technicznych – nie jest możliwa.

Dotyczy to w szczególności jednostek pływających zamawianych przez podmioty nad którymi kontrolę ma państwo polskie: Agencja Uzbrojenia, Urzędy Morskie, Porty, Morska Służba Poszukiwana i Ratownictwa, Morski Oddział Straży Granicznej, Instytucje badawcze i uczelnie, a także podmioty gospodarcze, w tym ORLEN, PŻM, PLO i PŻB.

Budowane w polskich stoczníach jednostki pływające powinny nosić polską banderę.

3. Gwarancje kredytowe

Kredytowanie długiego – czasami trwającego kilka lat – procesu budowy w pełni wyposażonej jednostki pływającej dla wielu polskich stoczní nie posiadających możliwości jego zabezpieczenia, stanowi barierę nie do przejścia, pomimo posiadanych kompetencji. Konieczna jest współpraca z rządem – podobnie jak to czynią nasi konkurenci z Dalekiego Wschodu.

Dlatego chcąc rozwinąć tego typu produkcję, pożyczki/linie kredytowe udzielane przez banki komercyjne polskim stoczníom i ale również polskim armatorom na budowę/przebudowę jednostek pływających powinny mieć zapewnione gwarancje rządowe pod warunkiem jednak, że:

- Nowo budowana jednostka jest jednostką całkowicie zbudowaną i w pełni wyposażoną w Polsce, a po wykonaniu wszelkich rozruchów i testów, w tym przeprowadzeniu pełnego zakresu prób dokowych i morskich, przekazana gotowa do użytkowania zamawiającemu. Miejscem przekazania jest stocznia na terenie Polski.
- Nowo budowana/przebudowywana jednostka jest zaprojektowana w całości przez biuro projektowe zlokalizowane w Polsce, tj. od etapu projektu koncepcyjnego, poprzez dokumentację kontraktową, techniczną, roboczą i zdawczą.
- Badania modelowe wykonane są w ośrodku badawczym zlokalizowanym w Polsce.
- Stocznia aplikująca o takie zabezpieczenie potrafi udokumentować realizację z powodzeniem podobnych projektów w przeszłości – samodzielnie lub we współpracy z inną stoczníą. Dotyczy to również stoczní budującej w przeszłości częściowo wyposażone kadłuby.
- Nowobudowana/przebudowywana jednostka jest jednostką wykorzystującą technologie ograniczające emisję gazów cieplarnianych.

4. Ochrona przed wahaniami koniunktury

Jednym z największych zagrożeń dla działalności stoczni - które są zakładami produkcyjnymi o dużych kosztach stałych - są wahania koniunktury. Dlatego stocznia, która przeżywa chwilowy brak lub niepełną w stosunku do potencjału produkcyjnego ilość zamówień, powinna mieć możliwość ubiegania się o dotacje rządowe pokrywające wyłącznie udokumentowane niewykorzystane koszty stałe jej funkcjonowania w tym okresie. Dotacja taka byłaby zwrotna/częściowo zwrotna, a jej spłata/częściowa spłata rozłożona w dłuższym okresie czasu wg warunków ustalonych za każdym razem indywidualnie. O taką dopłatę mogłyby się zwracać wyłącznie stocznie potrafiące wykazać wieloletnią, zyskowną działalność w przeszłości.

5. Dofinansowanie produkcji stoczniowej przez rząd

Stocznie mogłyby się ubiegać o dofinansowanie kosztów ubezpieczenia zwrotu zaliczki dla armatora, realizowany przez KUKĘ lub inne instytucje finansowe, ale jedynie w przypadku zakończonej powodzeniem realizacji kontraktu. Nowobudowana jednostka powinna spełniać warunki wymienionych w punkcie 3.

6. Zachęty podatkowe do rozwoju „know-how” w Polsce

Stocznie budujące w Polsce kompletnie wyposażone jednostki lub przebudowujące, zaprojektowane w przez biura projektowe zlokalizowane w Polsce lub wykorzystujące efekty prac badawczo rozwojowych wykonanych przez ośrodki naukowo-badawcze (w tym uczelnie) w Polsce, powinny mieć możliwość odpisów podatkowych po stronie kosztów w wysokości:

- Całkowite koszty projektowania wykonanego przez biura projektowe zlokalizowane w Polsce x 3
- Całkowity koszt prac badawczo-rozwojowych wykonanych przez ośrodki badawczo-rozwojowe zlokalizowane w Polsce x 3

Instrument ten ma zachęcić do rozwoju „know-how” tworzonego w biurach projektowych, uczelniach i ośrodkach naukowo-badawczych zlokalizowanych w Polsce.

7. Fundusz Modernizacji

Polskie stocznie potrzebują silnego impulsu zwiększającego ich wydajność poprzez automatyzację i robotyzację procesów produkcyjnych. Do tego potrzebne są środki finansowe, których wiele z nich nie jest w stanie wygenerować z bieżącej produkcji.

Np. stocznie produkujące częściowo wyposażone kadłuby, bloki i konstrukcje morskie – ze względu na to, że jest to rodzaj prac nisko-rentownych, nie generujących wysokich zysków, nie są w stanie sfinansować tak potrzebnego dla ich unowocześniania inwestycji rozwojowych, szczególnie w zakup nowoczesnego parku maszynowego. Dlatego należy stworzyć Fundusz Modernizacji, który zapewni niskooprocentowane, długoterminowe kredyty na rozwój i zakup nowoczesnych technologii, zwiększający ich wydajność i kompetencje, w tym:

- Automatyzację i robotyzację procesów produkcyjnych,
- Rozwój cyfryzacji,
- Szkolenia pracowników w obsłudze nowoczesnych technologii,

- Rozwój kompetencji marketingowych i sprzedażowych zaawansowanych technicznie produktów.

8. Zmiany w systemie opłat emisyjnych EU ETS

W celu przekierowania kwot należnych z tytułu opłat EU ETS w transporcie morskim w bezpośrednie inwestycje mające na celu dekarbonizację floty, należy stworzyć armatorom możliwość odpisywania kosztów związanych z inwestycjami w ograniczenie emisji CO₂ należących do nich lub budowanych dla nich statków, od kwot należnych z tytułu EU ETS, pod warunkiem że:

- inwestycje te przeprowadzone będą w stoczniach krajów członkowskich UE, w tym polskich,
- wyposażenie okrętowe i związane z nim systemy okrętowe wykorzystane do redukcji emisji CO₂ wyprodukowane będą w krajach członkowskich UE, w tym w Polsce.

Odpisy dotyczyłyby kosztów zakupu i montażu wyposażenia i systemów redukujących emisję CO₂, oraz innych rozwiązań technicznych zmierzających w tym kierunku.

Tym sposobem środki finansowe z tytułu opłat EU ETS, zaangażowane zostaną bezpośrednio w dekarbonizację floty wykonaną w stoczniach UE, w tym polskich, wykorzystując do tego wyposażenie i systemy okrętowe wyprodukowane w UE, w tym w Polsce.

Dzięki tej propozycji produkcja stoczniowa wróciłaby do Europy, w tym do Polski, a kraje Dalekiego Wschodu przestają być jedynymi poważnymi beneficjentami polityki klimatycznej UE.

Wprowadzenie tych zmian wymaga podjęcia inicjatywy na szczeblu Unii Europejskiej w celu wprowadzenia zmian do pakietu klimatycznego Fit for 55.

9. Edukacja

Fundamentalnym warunkiem rozwoju przemysłu okrętowego w Polsce jest zapewnienie dla niego stałego dopływu wykwalifikowanych kadr.

W ciągu ostatnich 35 lat szkolnictwo zawodowe kształcące fachowców na potrzeby przemysłu okrętowego zostało drastycznie ograniczone, co stało się obecnie faktyczną barierą rozwojową naszej branży, ratującej się pracownikami z zagranicy, co jednak nie rozwiązuje problemu.

Jedną z przyczyn faktycznego upadku kształcenia dla przemysłu okrętowego był i jest brak jakiegokolwiek branżowego nadzoru nad nim. Edukacja zawodowa podporządkowana jest władzom powiatowym, a te z natury rzeczy nie mają szerszej wizji rozwoju gospodarczego kraju i realizowanych priorytetów gospodarczych. Z kolei urzędnicy odpowiedzialni za edukację na szczeblu wojewódzkim, którzy mają szerszy ogląd co do potrzeb edukacyjnych regionu, nie przejawiali i nie przejawiają koniecznej dla branży okrętowej inicjatywy.

Dlatego chcąc odbudować szkolnictwo dla przemysłu okrętowego należy je zreformować i zreorganizować.

a) Nadzór nad edukacją

Szkolnictwo dla przemysłu okrętowego powinno być nadzorowane sektorowo przez przyszłe Ministerstwo Gospodarki Morskiej – Departament Edukacji Morskiej. Departament ten już istnieje w obecnych strukturach Ministerstwa Infrastruktury, więc należy tylko rozszerzyć jego kompetencje o edukację dla przemysłu okrętowego.

- Nadzór ten powinien obejmować identyfikację potrzeb przemysłu okrętowego na jakie kompetencje i na jakie ilości kadr jest zapotrzebowanie przemysłu, oraz podejmowanie inicjatyw w celu ich zabezpieczenia,
- Stałe monitorowanie, promocja i zastosowanie systemu zachęt do studiowania na kierunkach związanych z przemysłem okrętowym oraz nauki w szkołach zawodowych kształcących kadry produkcyjne.

b) Szkolnictwo wyższe

Kluczowe znaczenie dla przemysłu okrętowego ma edukacja na poziomie wyższym realizowanym obecnie głównie przez Politechnikę Gdańską, ale również przez Akademię Marynarki Wojennej w Gdyni, Uniwersytet Morski w Gdyni, Politechnikę Morską w Szczecinie i Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie. Kształcenie w tych ośrodkach jest szczególnie istotne dla zapewnienia kadr dla dynamicznie rozwijających się biur projektowych i spodziewanego napływu zamówień do stoczni.

c) Wprowadzenie dyscypliny naukowej związanej z okrętownictwem

Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. „Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce” wprowadziła duże zmiany w kształceniu akademickim. Jej konsekwencją było Rozporządzenie Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 20 września 2018 o podziale nauk i dyscyplin naukowych. W tym rozporządzeniu brak jakichkolwiek odniesień do dyscyplin naukowych związanych z inżynierią morską i okrętową.

Powszechnie stosowana w krajach Unii Europejskiej klasyfikacja OECD, wykorzystywana m.in. przy podziale środków na finansowanie nauki, dzieli ją na poszczególne Dziedziny Nauki. I właśnie w tym podziale, w Dziedzinie Nr 2 – Nauki Inżynieryjne i Techniczne, w podpunkcie 2.7 – Inżyniera Środowiska wymienione są: „inżynieria morska, statki morskie, inżynieria oceaniczna”.

Dlatego należy naprawić ten błąd i wprowadzić dyscyplinę naukową związaną z okrętownictwem zgodnie z powszechnie stosowaną w Unii Europejskiej klasyfikacją OECD.

d) Kształcenie kadr produkcyjnych – szkolnictwo zawodowe

Krytycznie ważny dla rozwoju przemysłu okrętowego jest zapewnienie stałego dopływu kadr produkcyjnych dla stoczni i ich poddostawców/kooperantów. System edukacyjny zapewniający te kadry powinien zostać gruntownie zreformowany. Dotychczasowy system kształcenia w 5-letnich technikach i 3-letnich szkołach zawodowych nie zapewnia dopływu wystarczającej ilości kadr do zmieniających się potrzeb branży, a jego czas reakcji (3-5 lat) jest zbyt długi.

Nowy system kształcenia zawodowego powinien odzwierciedlać realia rynkowe: być elastyczny i stale modyfikować swoją ofertę edukacyjną, uwzględniając postępującą cyfryzację i automatyzację procesów produkcyjnych. Kursy powinny być znacznie krótsze i ograniczone wyłącznie do przedmiotów specjalistycznych.

- Rozwiązaniem dla naszej branży może być rozbudowany dla jej potrzeb, istniejący już system tzw. **kształcenia ustawicznego**. Składałby się on z kursów o bardzo skondensowanym programie, ograniczonym tylko do przedmiotów ściśle specjalistycznych. Bazą dydaktyczną dla tych kursów były by Centra Kształcenia Ustawicznego i Zawodowego oraz istniejące jeszcze technika i szkoły zawodowe.
- Czas trwania tych kursów mógłby być różnorodny: od kilkumiesięcznych, półrocznych, do rocznych lub nieco dłuższych. Część z tych kursów – ta wymagająca zajęć praktycznych - mogłaby się odbywać stacjonarnie z wykorzystaniem warsztatów lub laboratoriów, praktyki w stoczniach i u ich poddostawców i kooperantów, część - w systemie zaocznym lub zdalnym. System musiałby być maksymalnie elastyczny: z zajęciami dziennymi, ale również z ofertą zajęć wieczorowych lub weekendowych.

e) Nauka języka polskiego dla emigrantów.

Jedną z barier pełniejszego wykorzystania kwalifikacji pracowników sprowadzanych z zagranicy są problemy komunikacyjne związane z brakiem podstawowej znajomości przez nich języka polskiego. Dlatego należy wprowadzić system kilkumiesięcznych kursów języka polskiego, w trakcie których nabędą oni podstawowe umiejętności w tym zakresie, które później będą rozwijane w miejscu pracy i w życiu codziennym. Bez dania im takich podstaw, proces stopniowej nauki języka polskiego i dalszej asymilacji w naszej społeczności nie może się rozpocząć.

10. Badania i rozwój

Warunkiem włączenia się polskiego przemysłu okrętowego do wyścigu technologicznego związanego z dekarbonizacją i cyfryzacją żeglugi jest rozwinięcie na szeroką skalę badań rozwojowych, prowadzonych wspólnie przez ośrodki naukowo-badawcze, uczelnie i przemysł. Na badanie i rozwój przeznaczone są duże środki finansowe przewidziane w programie unijnym Horyzont Europa, jednak Polska – jak dotąd - lokuje się na dalekim miejscu w ich wykorzystaniu.

Liderami są kraje tzw. „starej unii”, które swoją pozycję zawdzięczają dzięki niezwykle sprawnym biuram grantowym i świetnej współpracy nauki z biznesem, czego efektem są liczne zawiązywane konsorcja. Warunkiem koniecznym rozwoju innowacyjności w polskim przemyśle okrętowym jest pozyskiwanie dostępnych środków na badania i rozwój, a do tego konieczna jest współpraca nauki z przemysłem i zawiązywanie w tym celu międzynarodowych konsorcjów. Musimy uczyć się od najlepszych jak to skutecznie robić. Innowacyjność to kwestia przetrwania dla naszej branży – czas przewaga konkurencyjnych wynikających z niższych kosztów energii i pracy nieodwracalnie dobiega końca.

Przełom technologiczny związany z dekarbonizacją i cyfryzacją jaki jest przed nami, stwarza szerokie pole do współpracy. Trzeba tylko ją zainicjować i stworzyć skuteczne system pozyskiwania środków na badania, rozwój i wdrożenie. Niestety, doświadczenia z przeszłości, wskazują na braku podmiotów i samoistnie zawiązujących się inicjatyw w tym celu.

Dlatego istnieje pilna potrzeba stworzenia dla branży okrętowej lidera lub grupy liderów, którzy przejęliby inicjatywę. Ich zakres działalności obejmowałby:

- Inicjowaniu prac badawczo-rozwojowych poprzez identyfikację potrzeb i tworzenie zespołów z podmiotów branży okrętowej do ich realizacji i wdrożenia,
- pozyskiwaniu środków z programu Horyzont Europa, dostępnych w Narodowym Centrum Badań i Rozwoju i innych.

W Polsce ośrodkami takimi – posiadającymi kompetentną kadre naukową - mogłyby być: Centrum Techniki Okrętowej, Centrum Techniki Morskiej, Polski Rejestr Statków, Politechnika Gdańska, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Uniwersytet Morski w Gdyni, Politechnika Morska w Szczecinie i Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie. Wszystkie wyżej wymienione podmioty kontrolowane są przez państwo – potrzebne są teraz decyzje na szczeblu rządowym.

11. Centrum Informacji o programach unijnych

Jedną z zasadniczych przyczyn niskiego wykorzystania środków finansowych dostępnych w programach unijnych – w tym również tych przewidzianych w Morskiej Strategii Przemysłowej UE – jest brak dostępu do informacji o takich możliwościach. W tym celu należy powołać Centrum do spraw pozyskiwania tychże informacji i przekazywania ich do podmiotów z polskiej branży okrętowej. Rolę takiego Centrum może pełnić firma mająca akredytację rządową do prowadzenie takiej działalności, posiadająca dobre rozeznanie w przedsięwzięciach Unii Europejskiej.

12. Prywatyzacja stoczni

Doświadczenia ostatnich ponad 30 lat pokazują, że stocznie kontrolowane przez Skarb Państwa zarządzane są – z nielicznymi wyjątkami - bardzo nieefektywnie. Przy niewielkim, kilkuprocentowym udziale w skali całej produkcji stoczniowej w Polsce, generują one wielomilionowe straty, o czym alarmował NIK w swoim raporcie z kwietnia 2023 roku.

Chybione i kosztowne inwestycje, wchodzenie w sektory produkcji znacznie przerastające kompetencje tych stoczni, opóźnienia w realizacji projektów i zrywane przez zamawiających kontrakty, duże straty finansowe wynikające z błędnych decyzji zarządczych, za które tak naprawdę nikt nie ponosił odpowiedzialności. Za wyżej wymienione błędy ostateczny rachunek ciągle płaci polski podatnik.

Jednym z powodów takiego stanu rzeczy jest niekończąca się karuzela zmian kadrowych związanych ze zmianą władzy i traktowaniem spółek Skarbu Państwa - w tym stoczni – jako łup polityczny i źródło dochodu dla osób związanych z dochodzącymi do władzy kolejnymi obozami politycznymi. W efekcie osoby z wysokimi kwalifikacjami unikają pracy w spółkach kontrolowanych przez Skarb Państwa, bojąc się jej utraty po kolejnych przetarasowaniach w polskiej polityce. Zapowiadany przez niemal wszystkie ekipy rządzące dobór kadr na jasnych, przejrzystych, zasadach tak naprawdę – mimo podejmowanych prób – nigdy się na stałe nie utwalił.

Dlatego wszystkie polskie stocznie działające w obszarze komercyjnym powinny zostać sprywatyzowane, zachowując niezbędny udział państwa wyłącznie w firmach kluczowych dla bezpieczeństwa Polski. Prywatyzację powinna poprzedzić restrukturyzacja tych stoczni.

- Prywatyzację tę należy przeprowadzić wśród polskich inwestorów,

- Odpowiednia ilość akcji powinna zostać zagwarantowana dla pracowników zatrudnionych w prywatyzowanych stoczniach,
- Do czasu prywatyzacji, kadra zarządzająca stoczniami kontrolowanymi przez Skarb Państwa powinna spełniać wysokie wymagania dotyczące kompetencji i udokumentowanego doświadczenia w przemyśle stoczniowym. Sposób jej selekcji powinien mieć jasno określone zasady.

13. Nadzór nad wdrożeniem Strategii Rozwoju Przemysłu Okrętowego w Polsce

Przedsięwzięcia zawarte w przyszłej „Strategii Rozwoju Przemysłu Okrętowego w Polsce” powinny zostać skutecznie wdrożone. Nadzór nad tym wdrożeniem powinna sprawować powołana w tym celu **Rada ds. Wdrożenia Strategii** złożona z głównych interesariuszy polskiego przemysłu okrętowego, w tym: stoczni, uczelni, ośrodków naukowo-badawczych, organizacji pracodawców i związków zawodowych. Przewodniczyć jej powinien przedstawiciel rządu odpowiedzialny za gospodarkę morską. Do zadań Rady należałoby również regularny, okresowy przegląd i ewentualna rewizja Strategii, odpowiadając w ten sposób na zmieniające się wyzwania.

=====

Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE

Kontakt: Ireneusz Karaśkiewicz, Dyrektor
E-mail: i.karaskiewicz@forumokretowe.org.pl
Telefon: +48 502 160 427

ul. Uphagena 23
80-237 Gdańsk
www.forumokretowe.org.pl