

## Założenia do Strategii Rozwoju Przemysłu Okrętowego w Polsce

***„Nowoczesne i innowacyjne statki z polskich  
stocznii”***

**Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE**

Gdańsk, dnia 5 marca 2026

*„Przyszła wojną będzie wojną niewidzialną. Dopiero gdy dany kraj zauważy, że jego plony uległy zniszczeniu, jego przemysł jest sparaliżowany, a jego siły zbrojne są niezdolne do działania, zrozumie nagle że brał udział w wojnie. I że tę wojnę przegrywa”.*

***Frédéric Joliot-Curie***

<b><u>Spis treści:</u></b>	<b>Strona</b>
<b>0. Wstęp</b>	<b>4</b>
<b>1. Dlaczego Polska potrzebuje Strategii dla Przemysłu Okrętowego?</b>	<b>6</b>
a) Globalne wyzwania	
b) Na świecie zachodzą zmiany	
c) Dlaczego właśnie teraz Strategia powinna powstać	
d) Dlaczego przemysł okrętowy jest strategicznie ważny dla naszego kraju	
e) Szanse rozwojowe dla polskiego przemysłu okrętowego	
<b>2. Cele Strategii</b>	<b>10</b>
<b>3. Założenia do Strategii Rozwoju Przemysłu Okrętowego w Polsce</b>	<b>11</b>
a) Nadzór nad przemysłem okrętowym	
b) Polskie statki z polskich stoczni	
c) Gwarancje kredytowe	
d) Ochrona przed wahaniami koniunktury	
e) Dofinansowanie produkcji stoczniowej przez rząd	
f) Zachęty podatkowe do rozwoju „know-how” w Polsce	
g) Fundusz Modernizacji	
h) Zmiany w systemie opłat emisyjnych EU ETS	
i) Edukacja	
j) Badania i rozwój	
k) Centrum Informacji o programach unijnych	
l) Prywatyzacja stoczni	
m) Nadzór nad wdrożeniem Strategii Rozwoju Przemysłu Okrętowego w Polsce	
n) Uwagi końcowe	

# STRATEGIA ROZWOJU PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO W POLSCE



## 0. Wstęp

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.

=====

### **Dokąd zmierza Europa?**

Europa idzie w kierunku umocnienia swojej wiodącej w świecie roli w projektowaniu i budowie zaawansowanych technicznie jednostek pływających. Jesteśmy w przełomowym momencie: dekarbonizacja, cyfryzacja – w tym rozwój Sztucznej Inteligencji – nabierają tempa i zmieniają oblicze sektora morskiego w nadchodzących latach. Przed nami również wyzwania związane z naszym bezpieczeństwem i koniecznym rozwojem produkcji wojennej. Przyszłość to czas innowatorów.

### **Dokąd podąży Polska?**

Polska jest liczącym się w Europie i na świecie graczem jeżeli chodzi o przemysł remontów i przebudów statków. Jesteśmy również dużym centrum projektowania jednostek pływających. W przeważającej mierze są to jednak biura projektowe założone w Polsce przez zagraniczne podmioty stoczniowe i wykonujące prace projektowe na ich potrzeby.

Jeżeli natomiast chodzi o budowę nowych jednostek, jest znacznie gorzej. Po upadku dużych stoczni w Gdyni, Gdańsku i w Szczecinie, polski przemysł stoczniowy – za wyjątkiem Holdingu REMONTOWA, który jako jedyny w Polsce posiada w swoich strukturach duże i innowacyjne biuro projektowe, i oferuje budowę i przebudowę jednostek wg własnych projektów – stał się głównie podwykonawcą stoczni zagranicznych.

Zakres dostaw obejmuje budowę morskich konstrukcji stalowych, bloków, kadłubów lub – w najlepszym wypadku - częściowo wyposażonych kadłubów w urządzenia dostarczone przez zamawiającego. Wiele z tych firm używa materiałów stalowych również dostarczonych przez zamawiającego.

Polska stała się w dużej mierze poddostawcą w obszarze prac stalowych dla wiodących europejskich stoczni, pracując na ich, a nie na swoją markę i związaną z nią pozycję na rynku. Taka struktura produkcji nie generuje również zbyt dużej ilości zaawansowanych prac projektowych dla zlokalizowanych w Polsce biur projektowych.

Jest to w istocie rodzaj prac nisko-rentownych – o czym świadczą publikowane corocznie wyniki finansowe tych firm – nie generujących wysokich zysków, z których można by było sfinansować tak potrzebne dla stałego unowocześniania naszej branży duże inwestycje rozwojowe. Poziom inwestycji czy re-inwestycji tych firm jest na niezwykle niskim poziomie.

## **Fundamentalne pytanie**

*Czy zadawala nas bycie w duzej mierze kadłubownią Europy i rola podwykonawcy stoczni zagranicznych, pracujacego na obcą, a nie na swoją markę? Na pewno nie. Czas to zmienić, a obecny przełom technologiczny stwarza ku temu szanse. Żeby przeprowadzić to w sposób zorganizowany i celowy, potrzebna jest nam do tego przemyślana strategia działania.*

## **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 włączenie się do światowego wyścigu technologicznego.

## **Dlaczego właśnie teraz Strategia ta powinna zostać stworzona?**

Powstająca morska strategia przemysłowa Unii Europejskiej zapewne zmieni część obowiązujących dotąd na wspólnym europejskim rynku reguł, szczególnie w obszarze zachęt finansowych dla produkcji stoczniowej. 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.

# 1. Dlaczego Polska potrzebuje Strategii dla Przemysłu Okrętowego?

## a) Globalne wyzwania

- **Wojna**

W tej chwili w Europie i na Bliskim Wschodzie toczą się pełnoskalowe wojny mające potencjał rozszerzenia się na inne rejony Europy i świata. Obserwujemy rosnące napięcia polityczne związane z agresywnymi poczynaniami Chin wobec Tajwanu. Świat niebezpiecznie zbliża się ku wojnie. Przyszłe ewentualne starcie zbrojne będzie miało charakter powietrzno-morski, a o jego wyniku zadecyduje potencjał wytwórczy i remontowy stoczni walczących stron. Dlatego odbudowa naszych własnych zdolności stoczniowych jest dla nas kwestią przetrwania.

Dla Marynarki Wojennej RP kluczowa staje rozbudowana baza przemysłowa zdolna produkować i sprawnie remontować jednostki pływające, dlatego że zdolność do odnawiania zasobów technicznych decyduje o powodzeniu działań wojennych. Zawieranie geopolityczne zmuszają nas do większego polegania na własnych zasobach projektowo-produkcyjnych.

- **Ekologia**

Regulacje zmierzające do dekarbonizacji żeglugi spowodują w nadchodzących latach rewolucję technologiczną w transporcie morskim. Dotknie ona statku jako takiego – a konkretnie jego serca, czyli układów napędowych, maszynowni, urządzeń i systemów okrętowych – oraz całego systemu produkcji i dystrybucji paliwa nisko- i zero-emisyjnego dla jednostek pływających. Błyskawicznej rewolucji polegającej na szybkim wprowadzeniu napędów bez emisyjnych w średnioterminowej perspektywie czasowej raczej nie należy się spodziewać, ale będzie stopniowa redukcja emisyjności statków, za pomocą dostępnych już technologii, tj. poprawie parametrów hydrodynamicznych, polepszeniu efektywności energetycznej, modyfikacji napędów, wychwytywaniu CO<sub>2</sub> i stopniowym upowszechnianiu paliw zeroemisyjnych. Duża część istniejącej floty światowa będzie musiała przejść mniejszą lub większą modernizację, mającą na celu ograniczenie emisyjności, natomiast pozostała część zostanie zastąpiona nowymi jednostkami. Nadchodzą duże inwestycje w modernizację i budowę nowej floty a to szansa dla stoczni – również polskich.

## b) Na świecie zachodzą zmiany

W ciągu ostatnich 40 lat udział Europy w światowej produkcji okrętowej wyrażony w tonażu brutto dramatycznie zmalał: z ok. 45% na początku lat 80-tych ubiegłego wieku, do ok 6% obecnie. Europa ciągle utrzymała wiodącą pozycję w produkcji statków zaawansowanych technicznie i w dostawach mechanizmów i wyposażenia okrętowego, ale również te obszary są zagrożone przez konkurencję Dalekowschodnią. Nasz kontynent utracił całe sektory produkcyjne, kluczowe dla naszego bezpieczeństwa – w tym produkcję statków towarowych - na rzecz krajów azjatyckich, głównie Chin. Dotyczy to również naszego kraju, który jeszcze w 2005 roku należał do pierwszej piątki producentów okrętowych na świecie. Co prawda byliśmy daleko za Chinami, Koreą Południową i Japonią, ale za to tuż za Niemcami, z którymi

rywalizowaliśmy o palmę pierwszeństwa w Europie jak równy z równym. Natomiast według raportu przygotowanego przez DNV w roku 2018 roku, Polski nie było już wśród 30 wiodących krajów morskich na świecie.

Europa i Polska utraciły swoją dominującą niegdyś pozycję na rzecz Chin, Korei Południowej i Japonii między innymi dlatego, że kraje te uznały przemysł okrętowy za sektor strategiczny dla realizacji swoich celów gospodarczych i politycznych, i wiele lat temu przyjęły programy wspierające jego rozwój. Dzięki temu osiągnęły swoją wiodącą dziś pozycję. Strategie tych krajów są stale modyfikowane i adoptowane do zmieniających się wyzwań: np. ostatnio do wyzwań związanych z dekarbonizacją i digitalizacją żeglugi.

W tym kontekście, kraje tzw. Zachodu, do którego kręgu należy również Polska, pozostają daleko w tyle za wiodącymi krajami azjatyckimi, przez lata prowadząc politykę horyzontalną, która doprowadziła do znacznej redukcji produkcji w sektorze stoczniowym. Dostrzeżono, że był to błąd i podejmowane są kroki by to zmienić.

Najszybciej zareagowała Wielka Brytania, która po wyjściu z Unii Europejskiej, przyjęła w marcu 2022 roku swoją strategię dla przemysłu okrętowego - *Refreshed National Shipbuilding Strategy* - i powołała biuro do nadzorowania jej wdrażania - *National Shipbuilding Office*.

W Stanach Zjednoczonych procedowany jest w Kongresie ponadpartyjny tzw. *SHIPS for America Act*, mający na celu odbudowę floty i przemysłu stoczniowego. Podejmowane są również radykalne kroki przeciwko subsydiowanej przez Chiny produkcji stoczniowej. W lutym 2026 roku Biały Dom opublikował *America's Maritime Action Plan* będący amerykańską wersją strategii odbudowy przemysłu stoczniowego w tym kraju.

Również rząd Australii w swoim *Naval Shipbuilding and Sustainment Plan* zamierza przeznaczyć 159 mld dolarów na rozbudowę floty wojennej, stoczni i szkolenie dla potrzebnych 8,5 tys. pracowników.

Swojej strategii dla przemysłu okrętowego potrzebuje również Polska i teraz właśnie jest właściwy czas na jej stworzenie.

### **c) Dlaczego właśnie teraz Strategia powinna powstać**

Polska, której gospodarka w dużym stopniu zależy od handlu morskiego – o czym w dalszej części opracowania - również powinna uznać przemysł okrętowy za strategiczny sektor gospodarki, kluczowy dla naszego bezpieczeństwa i opracować rządowy programy wspierający jego rozwój

Ogłoszona 4 marca 2026 Morska Strategia Przemysłowa Unii Europejskiej zmieni część 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

## **d) Dlaczego przemysł okrętowy jest strategicznie ważny dla naszego kraju**

Wg szacunków Światowej Organizacji Handlu, 80% handlu zagranicznego Unii Europejskiej i 40% handlu wewnętrznego odbywa się drogą wodną. Polska jest integralną jego częścią.

Ok. 99% światowych danych IT, w tym ruchu internetowego i telekomunikacyjnego odbywa się za pośrednictwem podmorskich kabli światłowodowych. Nasze funkcjonowanie w dużym stopniu zależy od infrastruktury podmorskiej oraz od handlu prowadzonego drogą morską i szerzej – od całej działalności związanej z morzem.

Chcąc zapewnić bezpieczeństwo naszego państwa, uniezależniliśmy się od dostaw surowców energetycznych z Rosji, takich jak ropa naftowa i gaz, bez których żaden kraj nie może funkcjonować. Powinniśmy jednak mieć świadomość tego, że równocześnie Polska uzależniła się od transportu morskiego, za pomocą którego niemal w całości te surowce energetyczne obecnie docierają do Polski. Do tego dochodzi żywność, oraz wiele półproduktów i produktów przemysłowych, a także surowce potrzebne do ich wytwarzania, które docierają i są eksportowane z Polski drogą morską.

Niestety, produkcja statków służących do transportu towarów, niemal w całości została ulokowana na coraz mniej stabilnym Dalekim Wschodzie, głównie w Chinach, czyniąc nas zależnym od sytuacji geopolitycznej w tamtym rejonie świata. Uzależnienie od Rosji w dostawach surowców energetycznych, zastąpiliśmy zależnością od poczynań Chin i rosnącego monopolu tego kraju w budowie statków. W wypadku globalnego konfliktu – a takiego scenariusza nie możemy wykluczyć – bez posiadania stoczni będących w stanie dostarczyć potrzebna nam statki, mogą nas dotknąć konsekwencje o apokaliptycznych rozmiarach, skutkujące całkowitym załamaniem handlu morskiego.

Również krytycznie ważna dla funkcjonowania naszej gospodarki jest infrastruktura morska - podwodna i nadwodna, w tym: okablowanie telekomunikacyjne, okablowanie energetyczne, podwodne rurociągi transportujące gaz, platforma wydobywcza ropy, a także mająca powstać duża infrastruktura związana z morską energetyką wiatrową i terminalem FSRU.

Kluczową rolę w zapewnieniu bezpiecznego handlu i całej działalności morskiej pełni flota wojenna. Polska jest członkiem paktu NATO, który pilnuje bezpieczeństwa morskich szlaków handlowych i infrastruktury morskiej, jednakże nasz kraj w ramach tego członkostwa ma swoje zobowiązania, w tym do posiadania określonej liczby jednostek wojennych

**Z wyżej wymienionych powodów posiadanie zdolności stoczniowych, czyli możliwości projektowania, budowy, przebudowy, remontu statków handlowych i obsługujących infrastrukturę morską, oraz okrętów wojennych - stałego ich unowocześniania i serwisowania, ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa Polski.**

## **e) Szanse rozwojowe dla polskiego przemysłu okrętowego**

Przemysł okrętowy w Polsce staje przed dużymi wyzwaniami i projektami - już realizowanymi w polskich stoczniach:

- Rewolucja technologiczna związana z dekarbonizacją żeglugi - duża część istniejącej światowej floty wymaga modernizacji pod kątem ograniczenia jej emisyjności. To szansa dla polskich stoczni remontowych, które są kluczową częścią polskiego przemysłu

okrętowego. To właśnie w Polsce znajduje się największa stocznia remontowa w Europie – światowy prekursor modyfikacji napędów promów na niskoemisyjny metanol i LNG - ale także kilka innych: mniejszych, ale stopniowo rozwijających swoje kompetencje.

- Polskie stocznie zdobyły już doświadczenie i niezbędne know-how w budowie jednostek niskoemisyjnych z napędem LNG, hybrydowym i elektrycznym.
- Inwestycje w obronność kraju: program „Miecznik”, czyli budowa 3 okrętów wojennych klasy fregata, budowa 6 niszczycieli min klasy Kormoran II dla Marynarki Wojennej RP, program „Delfin”, czyli budowa 2 jednostek rozpoznania radioelektronicznego (SIGNIT), „Ratownik” – tj. budowa okrętu ratowniczego zapewniającego bezpieczeństwo marynarzom na okrętach podwodnych i nawodnych, i spodziewane kolejne zamówienia powodują stopniową odbudowę kompetencji w produkcji zbrojeniowej, co w obecnej napiętej sytuacji geopolitycznej stwarza szanse dla rozwoju dla tej specjalności;
- Największy w historii polskiego przemysłu okrętowego program budowy w polskich stoczniach serii promów niskoemisyjnych z napędem LNG dla polskiego armatora rodzi szansę na stworzenie nowej polskiej specjalności w produkcji jednostek komercyjnych;
- W Polsce dynamicznie rozwijają się biura projektowe i firmy serwisowe mechanizmów i urządzeń okrętowych. Trójmiasto stało się swego rodzaju „doliną krzemową” – tutaj znajduje się ok. 40 biur projektowych zatrudniających ok. 3000 projektantów. Otwierane są i rozbudowywane oddziały globalnych potentatów, czyniąc z Trójmiasta jedno z głównych centrów projektowych w Europie;
- Przed nami duży proces inwestycyjny w morską energetykę wiatrową nie tylko w Polsce, ale również w Europie: budowa samych farm, ale również jednostek pływających potrzebnych do ich budowy i obsługi. W budowie takich jednostek polskie stocznie posiadają niezbędne kompetencje;
- Polska jest dużym producentem częściowo wyposażonych kadłubów i bloków okrętowych. Eksperti już obserwują silne ożywienie na rynku podróży wycieczkowcami, przy produkcji których polskie firmy były istotnym kooperantem. Wiele firm wycieczkowych zanotowało w 2024 roku rekordowe obłożenie, wreszcie zaczęły zarabiać po przerwie spowodowanej Covidem, a to znajdzie przełożenie na nowe inwestycje i projekty, które przez ostatnie dwa lata były wstrzymywane. Część stoczni produkujących częściowo wyposażone kadłuby ma potencjał by produkować w pełni wyposażone statki według własnych projektów;
- Ponownie rośnie popyt na ropę i gaz ze źródeł spoza Rosji, a to spowodowało że ich cena osiągnęła wartość skutkującą ożywieniem na rynku wydobywczym off-shore i wzrost popytu na jednostki do jego obsługi. Polskie stocznie mają mocną pozycję w produkcji, remontach i przebudowach takich jednostek i platform wydobywczych;

## 2. Cele Strategii

Cele Strategii Rozwoju Przemysłu Okrętowego w Polsce są następujące:

- a) Stworzenie w Polsce warunków i systemu zachęt do budowy i przebudowy w pełni wyposażonych, zaawansowanych technicznie, nowoczesnych i innowacyjnych jednostek pływających, zaprojektowanych przez zlokalizowane w Polsce biura projektowe. Tylko ten rodzaj produkcji z wysoką wartością dodaną know-how, stymuluje rozwój branży i generuje wysokie zyski, z których można sfinansować tak potrzebne dla stałego unowocześniania branży duże inwestycje rozwojowe.
- b) W tym celu należy wykorzystać i zintensyfikować produkcję stoczniową wykorzystując istniejącą i nie w pełni wykorzystaną do wyżej wymienionych celów infrastrukturę stoczniową w Polsce.



### 3. Założenia do Strategii Rozwoju Przemysłu Okrętowego w Polsce

#### a) 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, bezpośrednio podporządkowanie Premierowi gwarantuje najefektywniejszy sposób identyfikowania wyzwań i podejmowania decyzji. Ma to szczególne znaczenie obecnie, w świetle globalnych wyzwań i zmian, oraz w czasie kiedy realizowane są duże, bezprecedensowe w naszej historii inwestycje w infrastrukturę portową i morską energetykę wiatrową. **Dlatego konieczne jest reaktywowanie Ministerstwa Gospodarki Morskiej.**

Kluczowym znaczeniem dla zarządzania gospodarką morską jest lokalizacja kierującego nią resortu. Umieszczenie go w Warszawie, a więc w miejscu fizycznie bardzo oddalonym od morza, jest dalece nieefektywne, szczególnie w świetle wspomnianych wyżej dużych inwestycji realizowanych obecnie i przewidzianych na najbliższe lata. **Dlatego właściwą lokalizacją dla przyszłego Ministerstwa Gospodarki Morskiej jest jedno z miast położonych na Wybrzeżu.**

#### b) 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.

#### c) 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. Miejszem 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 stoczną. Dotyczy to również stoczni budującej w przeszłości częściowo wyposażone kadłuby.
- Nowobudowana/przebudowywana jednostka jest jednostką wykorzystującą technologie ograniczające emisję gazów cieplarnianych.

## **d) 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.

## **e) Dofinansowanie produkcji stoczniowej przez rząd**

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

## **f) 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.

## **g) 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 niskoprocentowane, 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.

## **h) Zmiany w systemie opłat emisyjnych EU ETS**

Regulacje zawarte w pakiecie klimatycznym FF55 rozszerzyły zakres systemu handlu uprawnieniami do emisji EU ETS o transport morski w odniesieniu do całości emisji z rejsów pomiędzy portami UE, połowy emisji z rejsów spoza UE, oraz emisji ze statków zacumowanych w portach UE. Obowiązek opłaty emisyjnej w sektorze transportu morskiego będzie stopniowo wprowadzany w latach 2024–2026, a począwszy od roku 2027 sektor ten będzie w pełni nim objęty.

Według szacunków ekspertów, opłaty z tytułu EU ETS będą kosztowały armatorów ponad 10 mld EUR rocznie. Pieniądze te tylko w nieznacznym stopniu przyczynią się do dekarbonizacji żeglugi. Będą one kierowane do budżetów państw członkowskich UE, oraz – w nieznaczącej części – do funduszy UE, w tym Funduszu Innowacji, z którego część środków przeznaczona jest na projekty dekarbonizacji sektora morskiego.

Unijny system handlu uprawnieniami do emisji EU ETS miał być według pomysłodawców kluczowym narzędziem ograniczania emisji CO<sub>2</sub>. Stanowi on dodatkowy koszt nałożony na

armatorów mający na celu skłonienie ich do redukcji emisji CO<sub>2</sub> posiadanych przez nich statków po to, by nie ponosić tychże kosztów.

Jednakże w chwili obecnej jeszcze nie ma i w najbliższych latach nie będzie ekonomicznych i powszechnie komercyjnie dostępnych napędów bez-emisyjnych lub radykalnie ograniczających emisję statków, który mógłby zostać od razu zastosowany na jednostkach pływających. Na ten moment dostępne są na rynku technologie, ograniczające emisję CO<sub>2</sub> w pewnym tylko zakresie, lub mające zastosowania do marginalnej ilości statków. Dlatego w najbliższym czasie będzie kontynuowana konieczność uiszczania opłat z tytułu emisji CO<sub>2</sub>, a środki finansowe generowane z tego źródła będą znikły w budżetach poszczególnych państw członkowskich UE.

*Niniejsza propozycja ma na celu zaangażowanie w całym zakresie kwot należnych z tytułu opłat EU ETS w transporcie morskim, w dekarbonizację floty przeprowadzoną w europejskich stocznich przy wykorzystaniu wyprodukowanego w Europie wyposażenia okrętowego.*

### **1. Propozycja zmian do systemu opłat z tytułu EU ETS w transporcie morskim**

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 CO<sub>2</sub> należących do nich lub budowanych dla nich statków, od kwot należnych z tytułu EU ETS, pod warunkiem że:

- inwestycje te przeprowadzone będą w stocznich krajów członkowskich UE,
- wyposażenie okrętowe i związane z nim systemy okrętowe wykorzystane do redukcji emisji CO<sub>2</sub> wyprodukowane będą w krajach członkowskich UE.

Odpisy dotyczyłyby kosztów zakupu i montażu wyposażenia i systemów redukujących emisję CO<sub>2</sub> oraz innych rozwiązań technicznych zmierzających w tym kierunku.

#### **Przykład 1**

Armator, który wybuduje jednostkę z rozwiązaniami technicznymi ograniczającymi emisję CO<sub>2</sub> i poniesie z tego tytułu określone koszty, będzie mógł zredukować kwoty należne z tytułu nabycia praw do emisji EU ETS, o koszty wyposażenia okrętowego i systemów wykorzystanych do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>, oraz ich instalacji. Warunek – statek ten zostanie wybudowany w stoczni kraju należącego do UE i wykorzysta do tego celu elementy wyposażenia i systemów wyprodukowanych w krajach członkowskich UE.

#### **Przykład 2**

Armator, który zainwestuje w modyfikację istniejącej jednostki w celu redukcji emisji CO<sub>2</sub> i poniesie z tego tytułu określone koszty, będzie mógł zredukować kwoty należne z tytułu nabycia praw do emisji EU ETS, o koszty tejże modyfikacji. Warunek – statek ten będzie zmodyfikowany w stoczni kraju należącego do UE i wykorzysta do tego celu wyposażenie i systemy wyprodukowane w krajach członkowskich UE.

Tym sposobem środki finansowe z tytułu opłat EU ETS, zamiast trafiać nie wiadomo gdzie, zaangażowane zostaną bezpośrednio w dekarbonizację floty wykonaną w stocznich UE, wykorzystując do tego wyposażenie i systemy okrętowe wyprodukowane w UE.

Tym samym produkcja wraca do Europy, w tym do Polski, a kraje Dalekiego Wschodu przestają być jedynymi poważnymi beneficjentami polityki dekarbonizacji.

## 2. Beneficjenci i ogólne korzyści zaproponowanych zmian.

- a) Armatorzy – ich pieniądze z tytułu opłat ETS miast trafiać nie wiadomo gdzie, kierowane będą bezpośrednio na dekarbonizację ich własnej floty
- b) Stocznie krajów należących do UE, włącznie z Polską – stworzona zostanie dla nich długoterminowa perspektywa zamówień sprzyjająca stabilnemu rozwojowi
- c) Producenci wyposażenia okrętowego krajów należących do UE, włącznie z Polską – zatrzymany zostanie proces przenoszenia produkcji na Daleki Wschód, wzrośnie europejski, w tym polski „local content” w łańcuchach dostaw dla przemysłu okrętowego
- d) Cele klimatyczne – bezpośrednie skierowanie pieniędzy z tytułu opłat emisyjnych UE ETS zintensyfikuje proces dekarbonizacji żeglugi
- e) Autonomia strategiczna Unii Europejskiej – powrót produkcji do Europy sprzyja jej wzmocnieniu
- f) Unijny system handlu uprawnieniami do emisji ETS, będący kluczowym narzędziem ograniczania emisji CO<sub>2</sub> będzie wykorzystany w bardziej efektywny i praktyczny sposób
- g) Wysokokwalifikowane miejsca pracy zostają zatrzymane w Europie i w Polsce
- h) Europejskie i Polskie ośrodki naukowo-badawcze zaangażowane w tworzenie technologii bez emisyjnych dostaną silny impuls rozwojowy
- i) Zachowany zostanie i wzmocniony europejski „know-how” będący fundamentem przewag konkurencyjnych

Polskich armatorów inwestujących obecnie w budowę promów z napędem LNG zwolniłoby to z opłat z tytułu ETS na pewien okres, a środki które by z tego tytułu zaoszczędzili, mogliby przeznaczyć na modyfikację swojej floty w kierunku ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> - wykonaną w polskich stocznich.

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

### **i) 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 konieczniej dla branży okrętowej inicjatywy.

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

### **1. 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.

### **2. 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.

### **3. 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, pomimo tego, że autorzy tych zmian na swojej stronie internetowej konstytucjadlanauki.gov.pl oświadczają, że: „punktem wyjścia do budowy klasyfikacji jest systematyka dziedzin i dyscyplin przyjęta przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD)”.

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”. Autorzy rozporządzenia wbrew temu co sami zapowiadali, nie wprowadzili dyscyplin naukowych obejmujących branżę okrętową. To wzbudziło zaniepokojenie środowiska okrętowego i akademickiego, obawiającego się marginalizacji naszej branży. Niestety, obawy te okazały się słuszne.

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

### **4. Kształcenie kadr produkcyjnych**

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.

## 5. 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.

## j) 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 skuteczny 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 kadrę 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.

## **k) 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 prowadzenia takiej działalności, posiadająca dobre rozeznanie w przedsięwzięciach Unii Europejskiej.

## **l) 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 utrwalił.

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 stocznii.

- Kapitał ma narodowość, dlatego 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.

## **m) 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

## **n) Uwagi końcowe**

### **1. Polska ze względów bezpieczeństwa potrzebuje dwóch nóg w przemyśle okrętowym**

Przez lata polski przemysł okrętowy opierał się na dwóch filarach: jeden zlokalizowany w województwie pomorskim i drugi - w województwie zachodnio-pomorskim. Ze względu na sytuację zagrożenia wojennego ze strony naszego wschodniego sąsiada, konieczne jest odbudowanie produkcji stoczniowej w województwie zachodniopomorskim. Część stocznii zlokalizowanych w tym rejonie, kontrolowanych przez Skarb Państwa, posiada duży, niewykorzystany potencjał produkcyjny, który wymaga dokapitalizowania i uruchomienia. Jednym ze sposobów może być znalezienie dla nich partnera strategicznego, który wniesie potrzebny do tego kapitał i know-how.

### **2. Potrzebny duży wiodący lider stoczniowy**

W chwili obecnej Polska nie posiada dużej stoczni projektującej i budującej zaawansowane technicznie, kompletnie wyposażone statki, porównywalnej do wiodących stoczni w krajach europejskich czy położonych na Dalekim Wschodzie. Natomiast ciągle jeszcze ma potencjał by taki ośrodek stworzyć - porównywalny z największymi i najnowocześniejszymi stoczniami w Europie.

### **3. Firmy produkujące kadłuby mają potencjał produkcji w pełni wyposażonych jednostek**

Polska jest dużym producentem częściowo wyposażonych kadłubów i bloków okrętowych. Cześć stoczni produkujących częściowo wyposażone kadłuby ma potencjał by produkować w pełni wyposażone statki według własnych projektów. Wymienione w tym opracowaniu instrumenty – szczególnie finansowe – będą dla nich w tym pomocne.

### **4. Biura projektowe**

W Polsce dynamicznie rozwijają się biura projektowe i firmy serwisowe mechanizmów i urządzeń okrętowych. Trójmiasto stało się swego rodzaju „doliną krzemową” – tutaj znajduje się ok. 40 biur projektowych zatrudniających ok. 3000 projektantów. Otwierane są i rozbudowywane oddziały globalnych potentatów, czyniąc z Trójmiasta jedno z głównych centrów projektowych w Europie.

Nasz kraj na swoje miejsce działalności w obszarze projektowania wybrały nie tylko globalne grupy stoczniowe, ale również instytucje klasyfikacyjne oraz firmy produkujące mechanizmy i wyposażenie okrętowe. Powstało również wiele firm projektowych z rodzimym kapitałem i wiele z nich może pochwalić się zaprojektowaniem jednostek pływających, które zdobyły uznanie w świecie. Fundamentem tego dynamicznego rozwoju była duża liczba inżynierów kształconych na Politechnice Gdańskiej.

Wiele z tych biur czerpie zlecenia spoza Polski, dlatego że budowa częściowo wyposażonych kadłubów i bloków, pozostawia niewiele miejsca na projektowanie. Przeszycie przemysłu okrętowego na budowę w pełni wyposażonych jednostek stworzy dla nich znacznie więcej możliwości do rozwoju.

### **5. Zatrzymać ekspansję deweloperów na tereny stoczniowe i około stoczniowe**

Po upadku dużych stoczni produkcyjnych, ich infrastruktura i tereny nie są w pełni wykorzystane, lub zostały przejęte i ciągle są przejmowane przez deweloperów, powodując nieodwracalne ich zaprzepaszczenie. Dlatego należy niezwłocznie zatrzymać ekspansję firm deweloperskich, których inwestycje na terenach byłych i w pobliżu obecnie działających stoczni znaczenie utrudniają ich działa.

=====

#### **Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE**

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

ul. Uphagena 23  
80-237 Gdańsk  
[www.forumokretowe.org.pl](http://www.forumokretowe.org.pl)