

UŻYWANE OKRĘTY ZAGROŻENIEM DLA PRZETRWANIA POLSKICH STOCZNI. RAPORT ISW

"Przemysł stoczniowy ma ogromne znaczenie dla polskiej gospodarki. Tymczasem polskie stocznie, w szczególności te państwowe, znajdują się w trudnej sytuacji" - piszą autorzy eksperckiego raportu "Polski sektor stoczniowy: stan obecny, perspektywy, zagrożenia", opublikowanego przez Instytut Studiów Wschodnich. Jak wskazują, ratunkiem jest produkcja "o wysokiej wartości dodanej i specjalizacja", a w tym realizacja zleceń na rzecz Marynarki Wojennej we współpracy ze światowymi dostawcami, powiązana z transferem know-how.

Jak wskazują autorzy raportu, jego celem jest, oprócz przedstawienia obrazu sektora stoczniowego w Polsce, wskazanie rekomendowanych kierunków działań w celu zapewnienia warunków dla przetrwania tej gałęzi gospodarki, a także jej rozwoju. Duża część publikacji poświęcona jest sytuacji w Marynarce Wojennej RP, której odpowiednio przeprowadzona modernizacja może odbyć się z dużą korzyścią dla polskich stocznii. Autorzy raportu przypominają, że "włączenie krajowego przemysłu stoczniowego do odbudowy floty wojennej stanowiło w przypadku wielu państw europejskich naturalną ścieżkę wspomżenia procesu transformacji, a nawet ratowania tego segmentu gospodarki".

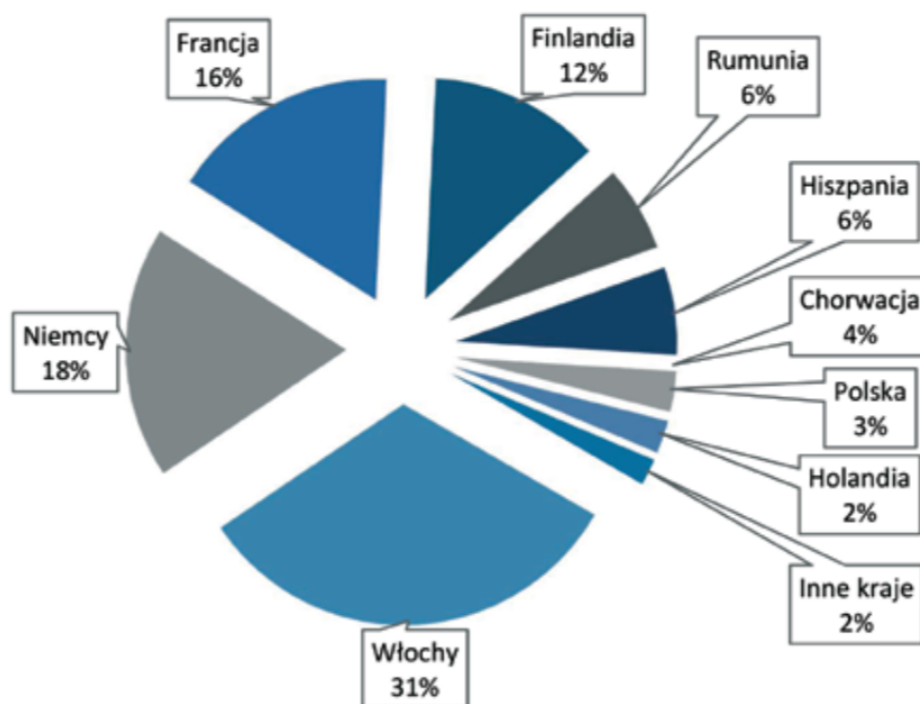
Ratunek dla polskiego przemysłu stoczniowego wymagać ma "konsolidacji kapitału, zarówno finansowego jak i ludzkiego; niezbędne jest więc wsparcie państwa, które pozwoli na dokonanie odpowiednich inwestycji" - podkreśla Instytut Studiów Wschodnich, zaznaczając że nie może się to odbywać w formie bezpośrednich zastrzyków finansowych. Jak dodają, polskie stocznie potrzebują zleceń, które "gwarantować będą transfer technologii zapewniający rozwój sektora na lata". Zdaniem autorów raportu, podstawowym problemem przemysłu stoczniowego w Polsce jest rozdrobnienie sektora, które przekłada się na jego konkurencyjność i małą efektywność.

Jak wskazywał podczas prezentacji dokumentu Maciej Styczyński, dyrektor wydziału przemysłu okrętowego w Ministerstwie Gospodarki Morskiej, "musimy postawić na realizację kontraktów na budowę okrętów w partnerstwie z wiodącymi podmiotami zagranicznymi - grupami stoczniowymi, które są w stanie zapewnić transfer technologii oraz szeroką współpracę przemysłową z polskimi stoczniami".

Podjęcie tych działań, w tym uczynienie z Marynarki Wojennej kluczowego klienta polskich stocznii w perspektywie kilkunastu lat pozwoli na rozbudowę krajowego łańcucha producentów i dostawców powiązanych z sektorem stoczniowym. W konsekwencji - zgodnie z obliczeniami Instytutu Studiów Wschodnich - przemysł stoczniowy wniesie do produktu krajowego brutto dodatkowe 95 mln zł [do 2030 roku - przyp.

Zgodnie z obliczeniami autorów raportu, sektor stoczniowy wraz z siecią podwykonawców może przynieść szacunkowo do 2030 roku nawet 20 mld złotych dodatkowych wpływów do budżetu państwa z tytułu podatków - w przypadku pracy "pełną parą". Stanowi to ok. 7 proc. PKB Polski z 2016 roku. Sam światowy rynek jednostek wojennych, ze względu na pogarszającą się sytuację bezpieczeństwa międzynarodowego, wygenerować ma w latach 2018-2022 nawet 219,2 mld USD skumulowanych przychodów (188,2 mld USD stanowić ma segment nowych budów, a modernizacja - 21 mld USD).

Wykres 14: Portfel zamówień stoczni Unii Europejskiej na koniec 2017 r. w tysiącach CGT.



Wykres: Raport "Polski sektor stoczniowy: stan obecny, perspektywy, zagrożenia"

Obecnie, jak podaje Instytut, Polska zajmuje 22. miejsce wśród producentów statków na świecie. Co więcej, podkreśla się, że polskie stocznie nie posiadają portfela długoletnich i znaczących kontraktów na budowę wyspecjalizowanych jednostek. Jak podsumowują autorzy raportu, "w 2017 r. polskie stocznie zbudowały łącznie 11 statków o łącznej pojemności 93,9 tys. CGT". "W 2016 roku sprzedaż rynku stoczniowego w Polsce osiągnęła wartość 10,5 mld zł.; około 70 proc. sprzedaży polskiego sektora stoczniowego stanowiło wyposażenie statków (produkowane na zamówienie stoczni zagranicznych), a pozostałe 30 proc. obejmowało budowę nowych statków oraz działalność remontową" - podsumowuje raport.

Pozyskanie kompetencji (w wyniku realizacji programu odbudowy potencjału Marynarki Wojennej, we współpracy z partnerami zagranicznymi) w średnioterminowym i długoterminowym horyzoncie

może pozwolić stoczniom krajowym na dalszy rozwój, zwłaszcza jeśli państwo zainwestuje w morską energetykę wiatrową oraz w odnowienie krajowej floty transportowej.

fragment raportu

Kluczowa modernizacja

"Zagrożeniem" dla realizacji opisanego wyżej scenariusza jest - między innymi - realizacja modernizacji Marynarki Wojennej w oparciu o wynajmowanie jednostek używanych lub zakup okrętów wycofywanych ze służby w innych krajach, czytamy w publikacji.

Takie rozwiązania tymczasowe zabijają polskie stocznie, bo w tych wypadkach nie będzie dla nich żadnych kontraktów. Co więcej, zabiją też Marynarkę Wojenną, bo ta pozostanie ze sprzętem o nikłej wartości bojowej.

Instytut Studiów Wschodnich, informacja prasowa

Za przykład służy w tym miejscu zakup przez resort obrony narodowej używanych okrętów podwodnych typu Kobben oraz używanych fregat typu Oliver Hazard Perry, który "zatrzymał budowę okrętów w Polsce", a miał być rozwiązaniem pomostowym do czasu pozyskania nowoczesnych następców m.in. w ramach programu Orka. Rola polskich stocznii ograniczyła się natomiast do realizowania prac remontowych.

Czytaj też: [Kiedy decyzja ws. Orki? \[ANALIZA\]](#)

W raporcie wskazuje się również, że "zakup starych, używanych jednostek to wydatek porównywalnej wielkości do kosztów budowy w polskich stoczniach takiej samej liczby nowoczesnych okrętów za wszystkimi z tym związanymi korzyściami". Co więcej, ewentualny leasing jednostek sfinansowany zostanie zapewne ze środków przewidzianych na budowę nowych okrętów podwodnych, gdyż koszty wynajmu nie są oddzielnie uwzględnione w budżecie resortu ON. Polskie stocznie nie będą także odpowiedzialne za ich remonty, gdyż standardowo w przypadku takich umów, odpowiada za nie strona wynajmująca. Nie ma co liczyć również na transfer know-how.

[...] jeśli wstępne informacje prasowe się potwierdzą, na rozważany obecnie przez Ministerstwo Obrony Narodowej zakup dwóch używanych fregat typu Adelaide przeznaczona ma zostać kwota odpowiadająca kosztom budowy w polskich stoczniach dwóch nowoczesnych korwet wielozadaniowych, które resort obrony zamierzał do niedawna zakupić w ramach programów Miecznik i Czapla.

Czarny scenariusz dla polskiego przemysłu stoczniowego to jego "niemal całkowita likwidacja". Łączną cenę upadku polskich stoczni oszacowano w publikacji Instytutu Wschodniego na co najmniej 13,7 mld zł rocznie "realnego wpływu realizacji negatywnego scenariusza dla sektora stoczniowego w Polsce na produkt krajowy brutto".

Czytaj też: [Śluzak na ostatniej prostej? Niepewne scenariusze \[OPINIA\]](#)