

Zielona transformacja szansą dla pomorskich stoczni?



IRENEUSZ KARAŚKIEWICZ

Dyrektor Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe

Sektor morski nie ucieknie przed najnowszymi unijnymi regulacjami, wynikającymi z pakietu *Fit for 55*. Ich założeniem jest nakładanie danin finansowych na europejskich armatorów posiadających w swej flocie wysoko emisyjne statki. Chcąc uniknąć dotkliwych opłat, będą oni musieli zmodernizować swoje jednostki, bądź też nabyć nowe: nisko- lub zeroemisyjne. Tymczasem specjalizacją polskich stoczni są ekologiczne napędy, m.in. LNG oraz hybrydowe. Czy może zatem czekać nas okres *prosperity*? Tak, o ile nie ziści się czarny scenariusz, w którym wraz z wprowadzeniem nowych, klimatycznych restrykcji, europejski przemysł stoczniowy upadnie pod presją Chin. Jak do niego nie dopuścić?

Rozmowę prowadzi Marcin Wandałowski – redaktor prowadzący „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”.

Wraz ze wzrostem świadomości ekologicznej zachodnich społeczeństw, przekładającej się na rosnącą troskę o klimat, coraz więcej sfer życia i gospodarki ulega „zazielenieniu”. Trend ten nie ominie także branży morskiej.

To prawda – unijne regulacje, na czele z opracowywanym obecnie pakietem *Fit for 55*, zmierzają generalnie do tego, by zachęcić armatorów do modernizacji swoich flot w kierunku ograniczenia ich emisyjności. Główny mechanizm polega na nakładaniu na nich dodatkowych danin finansowych po to, by skłonić ich do podjęcia takich wysiłków.

Omawiany trend nie jest całkowitą nowością – wszystko zaczęło się od Paryskiej Konferencji Klimatycznej z 2015 r., podczas której określono konkretne cele emisyjne, mające zahamować globalny wzrost temperatury Ziemi. Jej następstwem jest na Starym Kontynencie strategia tzw. Europejskiego Zielonego Ładu. Wspomniany pakiet *Fit for 55* to natomiast szeroki zbiór regulacji, które w różnych obszarach gospodarki mają skłaniać firmy do obniżania emisji CO₂.

Novum jest natomiast nakładanie danin emisyjnych w sektorze transportu morskiego – wcześniej, w przeciwieństwie do niektórych innych obszarów gospodarki, nie był on nimi objęty. I to pomimo faktu, że branża ta odpowiada za – według różnych szacunków – 2,5-3 proc. emisji gazów cieplarnianych.

Nowe, restrykcyjne dla armatorów regulacje, obejmą wszystkie statki?

Na początek – od 2023 do 2026 r. – opłaty emisyjne będą nakładane na jednostki o pojemności powyżej 5 tys. ton. Jak mówiłem – ma to być dla armatorów bodziec do modernizacji statków, bądź też ich zastępowania przez jednostki mniej emisyjne, a w przyszłości – także zeroemisyjne.

Warto mieć na uwadze, że najwyższe opłaty emisyjne będą dotyczyły rejsów pomiędzy europejskimi portami – np. z Gdańska do Hamburga. Gdy jednak statek będzie kursował po wodach między Unią a innymi portami, będzie płacił połowę wysokości opłat.

Skoro konieczność wypełniania norm emisyjnych będzie dotyczyła tylko i wyłącznie europejskich portów, to czy wobec tego nie ma ryzyka, że wpłynie to negatywnie na naszą konkurencyjność?

Absolutnie istnieje takie ryzyko i tak się stanie. Z punktu widzenia UE nałożenie dodatkowych kosztów na armatorów, którzy z kolei przełożą je na klienta końcowego, będzie oznaczało zmniejszenie konkurencyjności unijnej gospodarki. A rywalizujemy przecież globalnie – z podmiotami z Chin, Indii, Stanów Zjednoczonych itd. Tamte kraje także wprowadzają ograniczenia emisyjne – bądź też mają to w niedalekich planach – ale nie tak szybko i nie tak intensywnie jak UE.

Obawia się Pan, że zbyt dynamiczne oraz zbyt głębokie wdrażanie regulacji proklimatycznych, jak np. *Fit for 55*, może oznaczać dla europejskiego sektora morskiego „wylanie dziecka z kąpielą”?

Celem pakietu *Fit for 55* jest przechodzenie na technologie niskoemisyjne i bezemisyjne we wszelkich obszarach europejskiej gospodarki. To założenie jest jak najbardziej słuszne, a wręcz szczytne, natomiast jego realizacja nie powinna odbiegać od realnych możliwości technicznych. W praktyce bowiem wiele technologii ograniczających emisję dopiero raczkuje, rozwija się. W niektórych obszarach takowych (komercyjnie dostępnych dla klientów) nawet jeszcze nie ma. A nawet jeśli już są – bardzo podnoszą koszty operacyjne dla przedsiębiorstw.

“ **Celem *Fit for 55* jest przechodzenie na technologie niskoemisyjne i bezemisyjne we wszelkich obszarach europejskiej gospodarki. To założenie jest jak najbardziej słuszne, a wręcz szczytne, natomiast jego realizacja nie powinna odbiegać od realnych możliwości technicznych.**

Dlatego też wychodząc zbyt bardzo „do przodu”, Unia może finalnie pogorszyć konkurencyjność wielu segmentów swojej gospodarki. Spowoduje to ucieczkę produkcji do państw, w których tak dużych obciążeń emisyjnych obecnie nie ma.

Zgoda – jednak ostatnie lata pokazują, że istotne decyzje, także gospodarcze, przestają być dokonywane przy uwzględnieniu tylko i wyłącznie klucza ekonomicznego.

Pandemia, a ostatnio także wojna w Ukrainie, otworzyły wielu oczy na to, że w ogólnym rozrachunku liczyć się powinien nie tylko koszt, lecz także bezpieczeństwo. Stąd też jesteśmy dziś świadkami powrotu części produkcji firm przemysłowych z Dalekiego Wschodu do Europy, słyszymy o trendach związanych z *friendshoringiem* czy *nearshoringiem* itd. Czy nie ma szans na to, że zjawiska te będą oddziaływać także na sektor morski i w Europie powstanie np. zielona europejska enklawa przemysłu morskiego?

Jestem niestety bardzo sceptyczny, gdyż w tym obszarze gospodarki zawsze decydowały czynniki *stricte* cenowe i – jak sądzę – nadal tak pozostanie. Nie jest zresztą tajemnicą, że Chiny przynajmniej od kilkunastu lat dążą do tego, by zdominować globalny biznes morski. Działają bardzo konsekwentnie i cierpliwie, hojnie dotując wiele specjalistycznych odnóg sektora produkcji okrętowej po to, by „zabić” konkurencję w innych częściach globu. Spójrzmy zresztą na efekty – co się stało w Europie przez ostatnich 20 lat? Przemysł okrętowy w wielu sektorach niemal całkowicie zanikł, a 99 proc. zamówień europejskich armatorów ulokowanych jest na Dalekim Wschodzie, głównie w Państwie Środka – dlatego, że jest tam taniej. Po co bowiem armator ma kupować europejski produkt, który będzie o 20-30 proc. droższy? To czysta ekonomia.

Jako ciekawostkę dopowiem, że niedawno koledzy z niemieckiego stowarzyszenia okrętowego przeprowadzili badania, z których wynika, że w ciągu minionych 15 lat – i to pomimo wzrostu ceny siły roboczej w Chinach o blisko 400 proc. oraz inflacji – tamtejsze stocznie oferują dziś statki o 30 proc. tańsze niż półtorej dekady temu. Takie „cuda” dzieją się, gdy zakłady produkcyjne mogą być – i są – dofinansowywane przez państwo. Tymczasem w UE jest to zabronione – jeśli stocznia przynosi straty, jest zamykana. W ten sposób europejski przemysł stoczniowy został dosłownie wykończony przez chińską konkurencję.

Prawda jest brutalna: Chiny od lat prowadzą cichą, hybrydową wojnę z całym światem, mającą na celu zniszczenie zagranicznych przemysłów okrętowych i skazanie wszystkich graczy na monopol zamawiania statków właśnie u nich. Już im się to w bardzo dużym stopniu udało.

“ Chiny od lat prowadzą cichą, hybrydową wojnę z całym światem, mającą na celu zniszczenie zagranicznych przemysłów okrętowych i skazanie wszystkich graczy na monopol zamawiania statków właśnie u nich. Już im się to w bardzo dużym stopniu udało.

Sytuacja dla europejskich stoczni nie jest łatwa, niemniej jednak wydaje się, że mamy jeszcze w tym sektorze pewne przyczółki, pozwalające nam na skuteczne konkurowanie – nawet z Chinami. Ba, nawet wdrażanie regulacji klimatycznych – o ile będzie ono następowało „z głową” – może otworzyć pewne szanse przed polskimi zakładami. Jakiego typu?

Światowa flota cywilna liczy około 100 tys. jednostek pływających. Ogromna część z nich łapie się w widełki emisyjne zapisane w pakiecie *Fit for 55*. Biorąc pod uwagę długość życia statku, wahającą się między 25 a 35 lat, wniosek jest prosty – duża część floty będzie musiała być zmodyfikowana, trzeba będzie dokonać różnego typu modernizacji w celu redukcji emisji CO₂.

Tymczasem silną polską specjalizacją są właśnie technologie redukujące emisję, takie jak np. napędy LNG. Europejskim potentatem w tym zakresie jest Gdańska Stocznia Remontowa. Dane z końca ubiegłego roku pokazują, że spośród 44 promów dwustronnych z napędem LNG wyprodukowanych na świecie, aż 17 zostało zaprojektowanych i zbudowanych w Gdańsku, w tejże grupie kapitałowej. Kolejną rzeczą, w której polskie stocznie są mocne, to napędy hybrydowe i elektryczne. Dość powiedzieć, że gdyńska stocznia Crist jako pierwsza w skali UE wyprodukowała właśnie prom z napędem elektrycznym. Mamy więc w Polsce, a przede wszystkim tu, na Pomorzu, cenne kompetencje, które mogą pozwolić nam na skorzystanie z zielonej rewolucji technologicznej.

“ **Mamy w Polsce, a przede wszystkim na Pomorzu, cenne kompetencje, które mogą pozwolić nam na skorzystanie z zielonej rewolucji technologicznej, wynikające chociażby z naszych specjalizacji technologicznych w obszarze napędów LNG, hybrydowych oraz elektrycznych.**

Wydaje się też, że naszą przewagą jest to, że spora część pomorskich stoczni ma charakter remontowy.

Owszem – mamy w Trójmieście największą stocznnię remontową w Europie, mamy też kilka mniejszych, lecz bardzo kompetentnych zakładów, jak np. Nauta. Obecne realia mogą dla nich stworzyć duży rynek na przebudowy. Z kolei nasze stocznie produkcyjne są w ogromnej większości podmiotami silnie wyspecjalizowanymi w wytwarzaniu mniejszych, nieraz niszowych jednostek. Taka struktura jest dla nas bardzo korzystna, gdyż oznacza dużą elastyczność.

“ Mamy w Trójmieście największą stocznię remontową w Europie, mamy też kilka mniejszych, lecz bardzo kompetentnych zakładów. Z kolei nasze stocznie produkcyjne są w ogromnej większości podmiotami silnie wyspecjalizowanymi w wytwarzaniu mniejszych, nieraz niszowych jednostek. Taka struktura jest dla nas bardzo korzystna, gdyż oznacza dużą elastyczność.

Na przeciwnym krańcu jest natomiast wiele stoczni z Europy Zachodniej – zakłady francuskie, niemieckie czy włoskie w zdecydowanym stopniu koncentrowały się w poprzednich latach na produkcji wycieczkowców. Rynek ten upadł przez pandemię, kiedy statki stały w portach i na siebie nie zarabiały. Tymczasem park technologiczny stoczni produkującej wycieczkowców jest ogromnie skomplikowany, trudny do przestawienia na jakąkolwiek inną produkcję i generujący ogromne koszty stałe. Tego typu zakłady mają dziś bardzo duży problem.

Jak – w pigułce – widzi Pan najbliższą przyszłość polskiego sektora okrętowego?

Przemysł okrętowy w Polsce czeka duże wyzwania i projekty – m.in. inwestycje w obronność kraju, takie jak program „Miecznik”, czyli budowa trzech okrętów wojennych klasy fregata, budowa trzech kolejnych niszczycieli min klasy Kormoran II dla Marynarki Wojennej RP, a także spodziewane kolejne zamówienia w bliskiej przyszłości. Oprócz tego warto też wspomnieć o największym w historii polskiego przemysłu okrętowego programie budowy serii promów niskoemisyjnych z napędem LNG dla krajowego armatora.

Nie można też zapominać o dynamicznie rozwijających się biurach projektowych oraz firm serwisowych mechanizmów i urządzeń okrętowych. Trójmiasto stało się swego rodzaju „doliną krzemową” – tutaj znajduje się około 40 biur projektowych zatrudniających około 3000 projektantów. Otwierane są i rozbudowywane oddziały globalnych potentatów, czyniąc z Trójmiasta jedno z głównych centrów projektowych w Europie.

I wreszcie – przed nami duży proces inwestycyjny w morską energetykę wiatrową nie tylko w Polsce, ale również w Europie: budowa samych farm i jednostek pływających do ich budowy i obsługi. Floty do budowy farm wiatrowych i ich obsługi zwyczajnie nie ma, więc trzeba ją wybudować. Wielu inwestorów to „przespało”, dlatego też zacznie się tutaj niebawem duży ruch.

O rozmówcy



IRENEUSZ KARAŚKIEWICZ

Dyrektor Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe

Ireneusz Karaśkiewicz – od 2018 r. Dyrektor Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe. Wywodzi się z branży okrętowej, w której pracuje od 33 lat. W przeszłości był m.in. projektantem w australijskich stocznjach Ken Brown Marine Pty. Ltd. w Sydney i Austal Ships Pty. Ltd. w Perth, sprawował nadzór nad budową okrętów wojennych w Australijskim Departamencie Obrony w Canberze, pełnił funkcję prezesa zarządu w kilku spółkach grupy kapitałowej Remontowa Holding oraz dyrektora ds. technicznych Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni. Absolwent Instytutu Okrętowego Politechniki Gdańskiej.

Partnerzy „PPG”



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



GDAŃSK



Więcej niż spawanie

