

## BRANŻA STOCZNIOWA ROZWIJA AUTONOMICZNE JEDNOSTKI DO BUDOWY FARM WIATROWYCH NA MORZU

---

Rynek w Polsce jest ograniczony, dlatego krajowe stocznie bazują na kontraktach z zagranicy i muszą dostosowywać się do globalnych trendów. Wśród nich są prace nad autonomicznymi napędami oraz rozwiązania proekologiczne, takie jak napędy wodorowe czy hybrydowe. Ogromną szansę dla sektora stoczniowego stwarza też morska energetyka wiatrowa. Na rozwoju offshore korzystają m.in. porty i cały przemysł stoczniowy, w tym gdyńska stocznia CRIST, która jako jedyna w Polsce i jedna z nielicznych w Europie ma doświadczenie w budowie statków do montażu i serwisowania farm wiatrowych.

*- Rynek stoczniowy zawsze był trudny, wymagający i pracujący na małych marżach. To rynek o umiarkowanie dużym ryzyku prowadzenia biznesu. Dlatego zostało niewiele stocznii, które potrafią na nim funkcjonować i nieźle sobie radzą. Bierze się to z faktu, że mamy ogromną konkurencję światową, w tym m.in. z Dalekiego Wschodu, z którą nie jesteśmy w stanie konkurować kosztami produkcyjnymi - mówi agencji Newseria Biznes Maciej Lisowski, dyrektor ds. sprzedaży w Stoczni CRIST.*

Jak podkreśla, kontakty krajowe należą do rzadkości, stąd 99 proc. produkcji jest kierowane na rynki zewnętrzne, głównie europejskie. Ich domeną są w tej chwili przede wszystkim zamówienia na statki luksusowe, tzw. cruisery, statki wycieczkowe oraz promy hybrydowe i jednostki niszowe, specjalistyczne.

*- Staramy się odnaleźć na tym rynku, śledzić trendy światowe i być konkurencyjni tam, gdzie możemy. Dlatego znajdujemy swoje miejsce właśnie w produkcji tego typu jednostek. Nie próbujemy być konkurencyjni w statkach typu kontenerowce czy tankowce, bo wiemy, że nie ma szans na odrodzenie tego rynku w Europie w najbliższych latach - mówi Maciej Lisowski. - Dużym rynkiem są dla nas Norwegia i Niemcy, także Finlandia, Holandia czy Belgia.*

Jak wynika z raportu Instytutu Wschodniego dla Forum Ekonomicznego („Polski sektor stoczniowy. Stan obecny, perspektywy, zagrożenia”), w 2017 roku ok. 70 proc. sprzedaży polskiego sektora stoczniowego, wartej 10,5 mld zł, stanowiło wyposażenie statków produkowane na zamówienie stocznii zagranicznych. Pozostałe 30 proc. to budowa nowych statków i działalność remontowa. Remonty są specjalnością polskiego przemysłu stoczniowego - w 2017 roku polskie stocznie przebudowały i wyremontowały ponad 540 jednostek.

Cały sektor stoczniowy w Polsce zatrudnia ponad 90 tys. osób i tworzy go ponad 5 tys. podmiotów działających bezpośrednio w przemyśle oraz około 12 tys. firm z nim powiązanych. W ostatnich latach do sektora wkracza coraz więcej nowych technologii i innowacji, czego przykładem jest właśnie gdyńska stocznia CRIST. Zastąpiła ona m.in. dzięki budowie największego na świecie promu

hybrydowego, w którym baterie są ładowane za pomocą kabla zasilającego z obiektów nabrzeżnych. Prom pasażersko-samochodowy Color Hybrid dla armatora Color Line to największa jednostka typu plug-in hybrid.

*- Branża jest bardzo wymagająca, bo wytwórstwo ton stali trzeba połączyć z nową technologią. Rozwój przemysłu stoczniowego polega więc na tym, że przy produkcji ciężkich materiałów używa się coraz więcej i coraz bardziej zaawansowanych technologii. Za tym idą też najnowocześniejsze układy, pojawia się coraz więcej statków hybrydowych - mówi Maciej Lisowski.*

Jedną z innowacji, które pojawiają się w transporcie morskim, są autonomiczne statki. To trend analogiczny do autonomicznych pojazdów w przemyśle samochodowym. W połowie ubiegłego roku norweski operator logistyczny Wilhelmsen oraz Kongsberg (dostawca rozwiązań dla sektora stoczniowego opartych na technologiach informatycznych i kosmicznych) jako pierwsi na świecie powołali spółkę Massterly, która ma być operatorem statków autonomicznych i rozwijać projekty z tego obszaru. Szacuje się, że pierwsze autonomiczne statki handlowe pojawią się na rynku już za kilka lat, ale międzynarodowe towarzystwo akredytacyjne DNV GL już w końcu ubiegłego roku opublikowało wytyczne dotyczące klas statków autonomicznych i zdalnie sterowanych.

*- Coraz więcej mówi się o automatyzacji całych przelotów statków. Byliśmy włączeni w jedną z dyskusji, ale ze względu na duże obciążenie zrezygnowaliśmy z kontynuacji tych rozmów, aczkolwiek być może wrócimy do tego tematu, bo statki autonomiczne to na pewno przyszłość, od której nie uciekniemy - mówi Maciej Lisowski. - Coraz większe jest też zapotrzebowanie na statki do bunkrowania paliwa LNG, których emisja będzie zdecydowanie niższa. Te statki trzeba zatankować, obsłużyć. Takich jednostek zdecydowanie brakuje, ale jest już uruchomionych kilka projektów.*

Ogromną szansę dla sektora stoczniowego stwarza energetyka wiatrowa. To w tej chwili jeden z najszybciej rozwijających się sektorów OZE w Europie. Polskie farmy wiatrowe na Bałtyku są jeszcze w fazie projektów, zaczną produkować energię około 2025 roku. Z rozwoju sektora offshore skorzystają m.in. porty i cały przemysł stoczniowy, a - jak pokazują analizy Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej - w tej chwili jest w Polsce ok. 140 przedsiębiorstw, które mogą się włączyć w procesy przygotowania, budowy i eksploatacji farm wiatrowych na Bałtyku.

*- Budowa farm wiatrowych na Bałtyku daje duże pole do popisu dla polskich stoczní, naszych podwykonawców i naszych stoczní partnerskich. Czymś te farmy trzeba postawić i dostarczyć na nie elementy. W tym obszarze jesteśmy fachowcami w skali europejskiej. Zbudowaliśmy już cztery statki tego typu - samopodnośne jednostki typu jack-up, a trzy z nich służą do instalacji farm wiatrowych. W tej chwili rynek potrzebuje zupełnie nowej generacji tego typu statków. Na świecie są budowane w zasadzie tylko dwie tego typu jednostki, które będą w stanie zainstalować turbiny nowych generacji. Dużo się o tym mówi i pojawia się coraz więcej konkretów. Uważnie śledzimy ten rynek - podkreśla Maciej Lisowski.*

Stocznia CRIST jest jedyną w Polsce i jedną z nielicznych w Europie, która ma doświadczenie w budowie podobnych jednostek. Jako jedyna w Europie zbudowała dotąd trzy statki do budowy i serwisowania morskich farm wiatrowych. We wrześniu br. przekazała taką częściowo wyposażoną jednostkę o numerze NB 315 typu Offshore Service Vessel, która powstała na zamówienie stoczni Ulstein Verft AS i będzie wykorzystywana do budowy morskiej farmy wiatrowej, montażu oraz prac konserwacyjnych.

Jak podkreśla Lisowski, sektor stoczniowy stoi przed wyzwaniem, jakim jest ochrona środowiska i ograniczanie emisyjności transportu morskiego. Tym bardziej że w połowie grudnia Rada Unii Europejskiej postanowiła, że w kolejnych latach system handlu uprawnieniami emisjami CO<sub>2</sub> ma zostać rozszerzony także na transport morski i linie lotnicze.

- Nie jest tajemnicą, że przemysł morski jest jednym z największych trucieli. Obserwujemy globalne zmiany kierunku, żeby te szkodliwe emisje radykalnie ograniczyć. Stąd właśnie coraz więcej promów hybrydowych, coraz więcej rozwiązań z LNG czy wodorem. W tym kierunku idzie przemysł okrętowy - mówi Maciej Lisowski. (Newseria)