

Ekomodernizacja przemysłu stoczniowego III

Narasta w społeczności decydentów świadomość zobowiązań ekologicznych przemysłu. W miarę upływu lat coraz mniej optymistycznie widzą perspektywę polskiej gospodarki w Unii Europejskiej. Wejście nobilituje i daje szansę na zwiększenie zainteresowania inwestorów. Jednak warunkiem koniecznym jest dostosowanie przemysłu do ekologicznych standardów Unii. Niedostosowanie natomiast wyklucza nie tylko korzyści z ustabilizowania stosunków z inwestorami ale może zakończyć historię największych przedsiębiorstw. W branży stoczniowej również.

Miłe złego początku, ...

Na progu rozważań polskich strategów gospodarczych akcesja do Unii jawiła się w formie szeregu koniecznych ustaw i rozporządzeń, które miały formalnie wyrównać warunki konkurencji w Polsce wobec układu gospodarczego w Unii. W 1999 roku polski VIP oświadczył: "Polska deklaruje wdrożenie *acquis communautaire* w zakresie ograniczania zanieczyszczeń przemysłowych i oceny ryzyka do 31 grudnia 2002 r. Jedynie wdrożenie dyrektywy w sprawie zintegrowanego zapobiegania i kontroli zanieczyszczeń w odniesieniu do istniejących instalacji nie będzie możliwe w tym terminie. Ocenia się, że dyrektywa ta dotyczyć będzie około 4000 istniejących zakładów. Trudności związane z wdrażaniem wymagań omawianej dyrektywy w Polsce wynikać będą przede wszystkim z obowiązku ustalenia nowych standardów emisji w oparciu o najlepsze dostępne techniki (BAT) dla zakładów istniejących. Ze względu na zaawansowany wiek wielu z nich (przestarzałe technologie) będą musiały ulec modernizacji lub ograniczyć lub zakończyć produkcję. Wstępne szacunki wykonane jedynie dla sektora energetycznego wskazują że koszt wdrożenia postanowień omawianej dyrektywy, w tym sektorze, wyniesie około 6,3 miliarda euro." Popularny był w tym czasie pogląd, że Unia szczerze wynagrodzi trud polskich polityków i nawrzuca nam funduszy pomocowych. Największym polskim zmartwieniem miało być sprawne konsumowanie tych donacji i błyskawiczne inwestowanie w nasz wymęczony Transformacją przemysł.

...a koniec żałosny.

Już w 2000 roku pojawiły się jednak wypowiedzi o nieco odmiennej tonacji. Np. : "Łącznie udział pomocy zagranicznej (w tym funduszy przedakcesyjnych, a następnie strukturalnych i kohezyjnego, pomocy wynikającej z umów bilateralnych, itp.) w strukturze środków inwestycyjnych przeznaczanych w Polsce na wdrożenie prawa wspólnotowego w ochronie środowiska nie przekroczy 10%." W ten sposób VIP wyraził obawę, że mit o unijnej wszechogarniającej interwencji stwórczej może być nie do końca prawdziwy.

W 2001 roku niektórzy decydenci doczytali niektóre z dyrektyw interesujących przemysł. Tym łatwiej, że nasza ustawa Prawo Ochrony Środowiska już wskazywała odnośne przepisy wykonawcze. Wnioski okazały się rewelacjami na miarę ponownego odkrycia Ameryki. Okazało się, że dostosowanie formułek prawnych nie kończy sprawy. Że trzeba coś zrobić, żeby te regulacje znalazły odzwierciedlenie w praktyce przemysłowej. Unikalne wówczas przekonanie o tym aspekcie akcesji znalazło odbicie w kolejnej znaczącej wypowiedzi: "Rzecz w tym, że uzyskanie pozwolenia zgodnego z zasadami IPPC to nie tylko konieczność poddania się nowej administracyjnej procedurze, skądinąd

uciażliwej, ale często także konieczność dostosowania instalacji do nowych wymagań. Wynikają one z postanowienia, że przedsiębiorstwa objęte regulacjami dyrektywy - została ona implementowana do polskiego prawa poprzez odpowiednie przepisy ustawy Prawo o ochronie środowiska z 27 kwietnia 2001 r. - są zobowiązane do wykorzystywania jedynie najlepszej dostępnej techniki, czyli BAT (Best Available Technique). Przybliżone pojęcie o skali problemu dają szacunki, według których dostosowanie polskiego przemysłu do norm IPPC kosztować będzie ok. 100 mld złotych."

W 2003 roku nasi stratedzy nawiązali wreszcie kontakt z realiami europejskimi i po powrocie z kolejnego spotkania mieli bardziej sensowne pojęcie o uwarunkowaniach przemysłu w Unii. Okazało się oto, że w odróżnieniu od władz polskich Komisja Europejska zamierza wyegzekwować swoje Dyrektywy naprawdę. "Do jesieni 2007 r. wszystkie przedsiębiorstwa na obszarze UE muszą dostosować się do wymagań IPPC i uzyskać pozwolenia zintegrowane - albo zaprzestać działalności. Jedynie dla 66 zakładów przemysłowych uzyskało w trakcie negocjacji o przystąpieniu Polski do UE okres przejściowy do końca 2010 r. Jednak i ten czas upłynie szybciej, niż się dziś wydaje. Jeśli sytuacja się nie zmieni, dyrektywa IPPC może okazać się miną na drodze polskiego przemysłu do Unii. Unia nie będzie w tych sprawach żartować"

BAT na Polaków

Zaiste, spiskowa teoria dziejów może zyskać nowych zwolenników. Zamiast podbijać zbrojnie Unii postanowili zamęczyć nas swoimi paragrafami. Tak rzecz widzą ci znawcy tematu, którzy postanowili nie wysłać do TWG w Sewilli (Hiszpania) naszych ekspertów w dziedzinie przemysłowej ochrony środowiska. Nawet nie zechcieli zapoznać treści raportu, sporządzonego przez wolontariuszy udzielających się tam na koszt i odpowiedzialność własną. Teraz konsekwentnie nie zamierzają brać udziału w transkrypcji na nasze warunki zaleceń grupy roboczej DG Enterprise, European Commission, Institute for Prospective Technological Studies (IPTs).

Przy biernej postawie Polaków COWI przyjęło odpowiedzialność, jako duński koordynator, za implementację projektu "Program wdrażania w Polsce Dyrektywy IPPC". Warty 10 mln Euro program pomocy duńskiej we wdrażaniu Dyrektywy 96/61/WE ma objąć aspekty instytucjonalne, prawne i administracyjne wydawania pozwoleń zintegrowanych na szczeblu województw i powiatów, techniczne aspekty wdrażania pozwoleń w zakładach przemysłowych, przygotowanie materiałów informacyjnych dla przemysłu o wymaganiach dyrektywy oraz o BAT, wytycznych dla pracowników administracji, a także szkolenia.

Program rozwija się nadspodziewanie, a nawet udało się pozyskać do udziału przedsiębiorstwa nie podlegające regulacjom IPPC. Niestety branża stoczniowa nie przystąpiła, a jej kondycja ekonomiczna uprawnia do przypuszczeń, że w przyszłości też nie zechce wziąć udziału w programie. Dodatkowa trudność polega na doktrynalnie pojmowanej izolacji od nowinek w przemysłowej ochronie środowiska. W miejsce efektywnego włączenia nowych regulacji do korporacyjnego katalogu zobowiązań, stocznie próbują eksploatować strusią politykę i trwożliwie oczekują na wiadomy jej koniec.

Właściwy koniec BATa

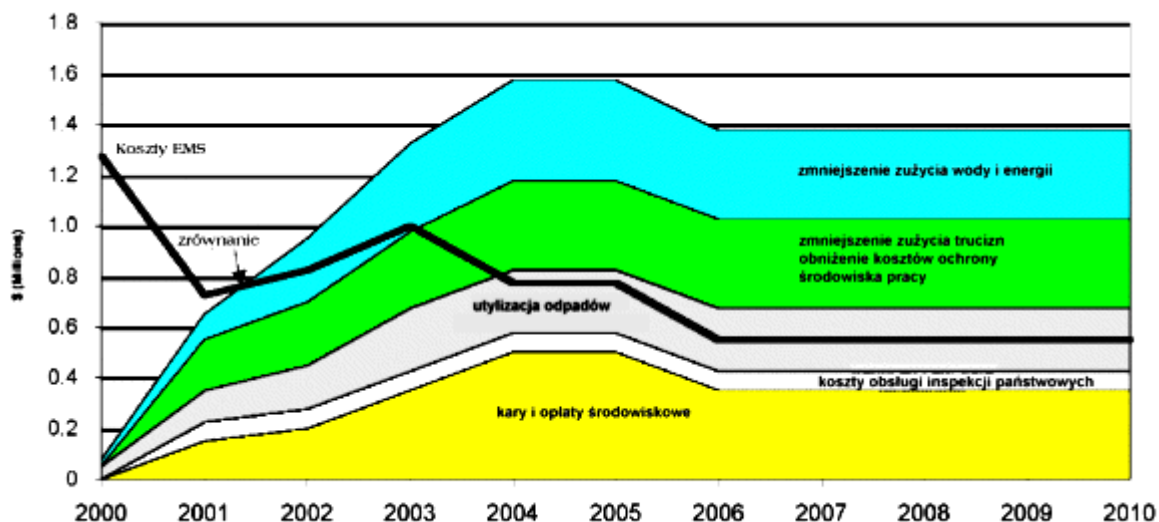
Od młodości wielu dzisiejszych decydentów dobrze rozumie różnicę między grubszym i cieńszym końcem bata. Nie widzą tylko zastosowania tej wiedzy do polityki przemysłowej. Tymczasem europejscy konkurenci najpilniej dbają by grubszy koniec był w ich władaniu, a cieńszy na grzbietach antagonistów.

Nie tylko w Polsce dyrektywy Komisji Europejskiej działają na wyobraźnię strategów przemysłowych. Niemcy najchętniej udzielają się w pracach grupy roboczej ds. IPPC. Są też jedynym zespołem, który nalega na rygorystyczne wdrożenie BAT do praktyki przemysłowej. Pozostałe delegacje nie wyrażają jasno swoich zamierzeń, więc ich pozycja zapewne jest odmienna od niemieckiej. Delegacje z Norwegii, Belgii, Szwecji i Hiszpanii optują za sektorowymi wyłączeniami niektórych zobowiązań. Finowie i Brytyjczycy natomiast deklarują "elastyczne" wdrażanie całej struktury prawnej idącej za dyrektywą IPPC. W tym otoczeniu należy więc poszukiwać miejsca na sektorową politykę ekologiczną dla branży stoczniowej.

Warto zauważyć, że "miękką" politykę forsują państwa, których przemysł stoczniowy należał do najsilniejszych, a już trochę czasu upłynęło od jego upadłości. Są więc naturalnym sprzymierzeńcem Polski, która swój przemysł potrafiła utrzymać na wysokich obrotach do czasów dzisiejszych. Brakuje tylko stanowczej deklaracji polskich decydentów, czy nadal w stoczniach chcą budować statki czy wolą nasiać tam trawy i grać w golfa? Czy polskich stoczniovców można będzie zaprzęgnąć jako tanią siłę roboczą o najwyższych kwalifikacjach do odbudowy europejskiego przemysłu stoczniowego?

Cena sukcesu

Rozważania o ekonomicznym sensie ekomodernizacji przemysłu nie ustaną po uświadomieniu sobie nieuchronnej konieczności wdrożenia regulacji prawnych. Podobne rozterki towarzyszą europejskim i amerykańskim liderom gospodarki. Niedawno ukazał się raport DG Environment, gdzie wykazano jednoznacznie pozytywny wpływ ekomodernizacji na kilka branż przemysłowych. Stocznie są zwykle najbardziej powściągliwe w publikowaniu swoich raportów ekologicznych. Dlatego wyjątkowa okazja przytrafiła się, gdy jedna z korporacji stoczniowych wygrała przetarg na duże roboty dla NASA. Wielopiętrowa struktura logistyczna takiego kontraktu daje wgląd w najdrobniejsze szczegóły, a wśród nich znalazł się raport EMS (Environmental Management System). Program ekomodernizacji procesów produkcyjnych należy bowiem do ważniejszych elementów wyboru kontrahenta dla amerykańskiej agencji państwowej. Poniższy wykres jest podsumowaniem debaty o ekonomicznym sensie ekomodernizacji. Debata od wielu lat toczącej się wśród ekspertów pracujących dla korporacji. Okazało się, że wprawdzie początkowa korzyść z programu jest duża i ujemna ale szybko bilansują się koszty EMS i oszczędności na wszystkich kontach rachunku ochrony środowiska. W przyszłości natomiast oszczędności mają przewyższyć koszty znacznie i stan ten będzie utrzymany (o ile władza nie zechce podkręcić standardów po raz kolejny).



Oczywiście przeniesienie europejskich i amerykańskich kalkulacji na grunt Polski jest co najmniej trudne. Nasze warunki bardzo przypominają wczesne lata 70-te w tamtych krajach. Nie można zaoszczędzić na utylizacji odpadów, jeśli obecnie są one wywożone na wysypiska niemal bezpłatnie. Podobnie trudno określić oszczędności na opłatach i karach ekologicznych, kiedy obecnie nie są one regulowane. Dlatego wdrożenie Zarządzania Środowiskowego spowoduje drastyczne podniesienie kosztów działalności. Jednak ta cena pewnie zbilansuje się niebawem z korzyściami z ocieplenia stosunków z instytucjami finansowymi, najbardziej wrażliwymi na ryzyko inwestycyjne. Tu również trudno ocenić pozyskane wartości, choć wobec poziomu dzisiejszych relacji można oczekiwać wyłącznie pozytywnych skutków obniżenia ryzyka inwestycyjnego.

Ewa Lewandowska

tekst opublikowany w:
Lakiernictwie Przemysłowym nr 1/2004