

Perspektywy rozwoju polskiego przemysłu stoczniewego w polityce rządu Prawa i Sprawiedliwości

Małgorzata Kamola-Cieślik

(Instytut Politologii i Europeistyki, Uniwersytet Szczeciński)

Development perspectives of Poland's ship-building industry in the policies of PiS (Law and Justice) government

ABSTRACT: To implement PiS (Law and Justice) policy statement, Beata Szydło's government has made an effort to rebuild Poland's ship-building industry. The government founded the Ministry of Water Management and Inland Navigation, the parliament accepted a bill on ship-building industry and a decision was made that passenger - cargo ferries are going to be made in Szczecin. The aim of the paper is to analyse the policies of Polish government on the activation of production ship-yards after the parliamentary election of 2015. An attempt was made to answer the following question: To what extent the policies of Beata Szydło's government will affect the development of Poland's ship-building industry?

Keywords: government, political decisions, ship-building industry, shipyards

1. Wprowadzenie

Stocznie zajmujące się budową statków stanowią jedną z części przemysłu stoczniewego. Pod koniec lat osiemdziesiątych XX wieku w wyniku transformacji ustrojowej w państwach Europy Środkowo-Wschodniej polskie stocznie produkcyjne znalazły się w trudnej sytuacji finansowej. Restrukturyzacja stoczni w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie nie przyniosła oczekiwanych efektów, biorąc pod uwagę dłuższą perspektywę czasu. Na początku 2000 roku ich działalność przynosiła straty. W 2007 roku ukraińska spółka ISD Polska z Donbasu przejęła 75% akcji gdańskiej stoczni. Dzięki prywatyzacji stocznia w Gdańsku przetrwała i nie podzieliła losu stoczni w Gdyni i Szczecinie. Dwa lata później Stocznia Gdańsk SA otrzymała pomoc publiczną w wysokości 150 mln zł, co było zgodne z decyzją Komisji Europejskiej (KE). Założenia planu restrukturyzacji stoczni nie zostały jednak realizowane. Stocznia Gdańsk SA nie osiągnęła planowanej rentowności oraz zdolności do konkurowania na rynku. Działania podjęte przez Agencję Rozwoju Przemysłu SA (ARP SA) zapobiegły zwrotowi pomocy publicznej oraz uratowały stocznnię przed upadłością¹⁷.

W listopadzie 2008 roku Komisja Europejska (KE) uznała, iż pomoc publiczna udzielona stoczniom w Gdyni i Szczecinie była niezgodna z prawem Unii Europejskiej (UE). Zgodnie z decyzją komisji, majątek gdyńskiej i szczecińskiej stoczni podzielono i sprzedano. Środki pozyskane ze sprzedaży przeznaczono na spłatę wierzycieli stoczni (Kamola-Cieślik, 2013: 267, Kamola-Cieślik, 2016).

Od roku 2010 na terenach byłej Stoczni Gdynia działalność prowadzą między innymi Stocznia Crist Sp. z o.o., Stocznia Remontowa Nauta SA (SR Nauta SA),

¹⁷ W 2015 r. w raporcie Najwyższej Izby Kontroli (NIK) przedstawiono przyczyny braku wywiązania się stoczni w Gdańsku z realizacji planu restrukturyzacji w latach 2009–2013 oraz działania ARP SA w celu uratowania stoczni przed upadłością (NIK, 2015; Kacprzak, Zawadzka, 2015).

Energomontaż Północ SA, Gafako Sp. z o.o. oraz Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o. W obszarze byłej Stoczni Szczecińskiej (obecnie w ramach Szczecińskiego Parku Przemysłowego Sp. z o.o. – SPP) powstało około 50 firm. W tych nowych podmiotach pracuje blisko 2 tys. osób, które są zatrudnione głównie w firmach z branży stoczniowej.

Obecnie w Szczecinie (nie tylko na terenie byłej stoczni szczecińskiej) i w Świnoujściu istnieje kilkadziesiąt prywatnych firm, które zajmują się budową kadłubków, nadbudówek oraz przebudową statków. Do najważniejszych szczecińskich stoczni można zaliczyć następujące przedsiębiorstwa: Partner Stocznia Sp. z o.o.¹⁸, PTS Sp. z o.o.¹⁹, Hullkon Marina Factory²⁰, Finomar Sp. z o.o.²¹, Poltramp Yard SA²², Master Sp. z o.o.²³ Jednostki budowane w szczecińskich firmach są wyposażane w stoczniach trójmiejskich (np. Stoczni Crist Sp. z o.o., Stoczni Remontowej Nauta SA, Remontowa Shipbuilding) lub zagranicznych. Jak dotąd w Szczecinie nie ma dużej stoczni, która odgrywałaby wiodącą rolę w produkcji statków, a istniejące firmy prywatne kooperowałyby z nią.

Oprócz prywatnych stoczni w Szczecinie działalność prowadzi Morska Stocznia Remontowa Gryfia SA (MSR Gryfia SA), której właścicielem jest Skarb Państwa. Oferuje ona usługi w zakresie remontu, przebudowy i budowy jednostek oraz wykonuje konstrukcje stalowe *offshore*. Od 2014 roku działalność MSR Gryfia SA zaczęła przynosić straty. We wrześniu 2016 roku sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Bartosz Kownacki poinformował, że zadłużenie stoczni na koniec II kwartału 2016 roku wyniosło 55 mln zł. W pierwszym półroczu 2016 roku działalność MSR Gryfia SA przyniosła ponad 12 mln zł straty²⁴.

W trudnej sytuacji finansowej była nie tylko MSR Gryfia SA, ale i gdyńska SR Nauta SA, będąca spółką Skarbu Państwa. Na początku 2016 roku zobowiązania finansowe stoczni wynosiły 100 mln zł. W lutym SR Nauta SA podpisała z ARP SA i bankami umowy kredytowe o wartości 160 mln zł w celu spłaty długów stoczni i stworzenia korzystnych warunków do jej rozwoju (Gospodarka Morska, 2017a). Problemy z brakiem płynności finansowej miała również prywatna Stocznia Crist

¹⁸ Partner Stocznia Sp. z o.o. powstała w 1999 r. jako parter dla Stoczni Szczecińskiej Porty Holding SA. Po upadku Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. prywatna stocznia skoncentrowała się na realizacji kontraktów dla armatorów z Niemiec i Holandii. Zatrudnia ponad 100 osób oraz kooperuje z podwykonawcami. Stocznia, oprócz budowy statków o długości 120 m i 6,5 DWT tonażu, produkuje również kadłuby, konstrukcje pontonów morskich oraz rusztowań do budowy (GW SZCZECIN 2015; Partner Stocznia, 2017).

¹⁹ PTS Sp. z o.o. działalność prowadzi od 2007 r. Wykonuje remonty i przebudowuje statki oraz buduje kadłuby (Jasina, 2014).

²⁰ Hullkon Marina Factory specjalizuje się w produkcji pontonów, rekreacyjnych platform pływających oraz infrastruktury portów jachtowych. Firma buduje jednostki we współpracy ze stoczniami z Niemiec, Holandii, Danii oraz Norwegii (Marina Factory, 2017).

²¹ Finomar Sp. z o.o. powstała w 1994 r. zatrudnia około 200 osób. Stocznia zajmuje się produkcją m.in. bloków okrętowych, kadłubów statków, fundamentów wież elektrowni wiatrowych i konstrukcji stalowych (Gospodarka Morska, 2017).

²² Poltramp Yard SA zlokalizowana przy torze wodnym łączącym Szczecin ze Świnoujściem. Stocznia zajmuje się remontem i budową statków, kadłubów i nadbudówek oraz produkcją konstrukcji stalowych i instalacji przemysłowych. W 2015 r. w firmie było zatrudnionych około 60 osób. (Poltramp, 2015).

²³ Master Sp. z o.o. powstała pod koniec 1990 r. Specjalizuje się w remontach siłowni okrętowych, przeglądach i naprawach dźwigów, urządzeń cumowniczo-kotwicznych firmy *Unity Line* (Masterltd, 2017).

²⁴ Zob. następujące dokumenty: Sprawozdania stenograficzne z VIII kadencji (k.) Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (SRP): Odpowiedź sekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Bartosza Kownackiego na zapytanie nr 849 posła Arkadiusza Marchewkę w sprawie wyników finansowych spółki Skarbu Państwa Morska Stocznia Gryfia SA za II kwartał 2016 r., Warszawa, 15.09.2016 r., s. 1-2.

sp. z o.o. Brak środków na rozliczenie kontraktów zmusił stocznię do sprzedaży 35% udziałów Funduszowi Inwestycyjnemu Zamkniętemu MARS (Stankiewicz, 2016: 82).

Liderem wśród polskich firm zajmujących się produkcją i remontem statków oraz platform wiertniczych są stocznie Remontowa Shipbuilding SA oraz Gdańska Stocznia Remontowa im. Józefa Piłsudskiego SA (GS Remontowa SA), które prowadzą działalność w ramach Remontowa Holding SA. Cały holding skupia ponad 20 prywatnych firm (Dzwonnik 2016: 12). W 2016 roku miesięcznik „Forbes” we współpracy z firmą Bisnode Polska opracował zestawienie najbardziej dynamicznie rozwijających się przedsiębiorstw w Polsce. Diamenty miesięcznika „Forbes” 2016 roku przyznano firmie Remontowa Shipbuilding SA za pierwsze miejsce wśród dużych spółek na Pomorzu oraz za trzecie miejsce na liście krajowej. Natomiast dziewiąte miejsce wśród dużych spółek na Pomorzu zajęła GS Remontowa SA (Portal Morski 2016).

Należy zwrócić uwagę, iż sytuacja polskiego przemysłu stoczniowego była i jest uwarunkowana sytuacją przemysłu stoczniowego na świecie. Od początku obecnego stulecia światowa produkcja statków w ponad 80% była realizowana przez stocznie azjatyckie²⁵, które oferowały najtańsze statki na świecie. Stocznie na Dalekim Wschodzie specjalizowały się w budowie masowców (Chiny, Japonia), samochodowców (Japonia), tankowców, zbiornikowców oraz kontenerowców (Korea Płd.). Według danych Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD, *United Nations Conference on Trade and Development*) w 2015 roku udział (WNP 2013) w globalnej produkcji stoczniowej stoczni z Chin wyniósł 36,1%, Korei Płd. 34,3%, a Japonii 20,9%. Udział chińskich, koreańskich i japońskich stoczni w światowym portfelu zamówień na budowę statków w 2015 roku w porównaniu z 2006 rokiem wzrósł o 9,9%. W tym samym czasie zmniejszył się popyt na statki produkowane w Europie, co wpłynęło na likwidację stoczni między innymi w Polsce, Niemczech i Szwecji.

W roku 2015 nastąpił spadek zamówień o 40% w stosunku do roku poprzedniego na statki produkowane w stoczniach azjatyckich. Zmniejszył się popyt na chińskie masowce i jednostki typu *offshore*. Stratę z działalności zanotowały stocznie koreańskie (m.in. Hyundai Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding, Samsung Heavy Industries) (Obserwator Morski 2016a). W pierwszej połowie 2016 roku stocznie te zwolniły 20 tys. pracowników. Powodem tej sytuacji były niskie stawki frachtowe, niepewna przyszłość rynku frachtowego oraz nadmierne zdolności produkcyjne stoczni, przewyższające popyt. Stocznie europejskie, w tym polskie, chcąc utrzymać się na rynku stoczniowym zdominowanym przez stocznie z Dalekiego Wschodu, wykorzystały niszę stoczniową, oferując budowę statków wycieczkowych, morskich statków pomocniczych obsługujących morski przemysł wydobywczy ropy i gazu, okrętów, promów samochodowych i pasażerskich, cruiserów. Europejski przemysł stoczniowy specjalizuje się również w produkcji konstrukcji dla energetyki wiatrowej.

Celem artykułu jest analiza działań rządu polskiego w zakresie aktywizacji stoczni produkcyjnych po wyborach parlamentarnych w 2015 roku. Starano się odpowiedzieć na pytanie: *w jakim zakresie obecna polityka rządu wpłynie na rozwój polskiego przemysłu stoczniowego?*

Materiałem badawczym wykorzystanym w artykule były między innymi: program partii, rządowe i parlamentarne dokumenty oraz artykuły i wywiady opublikowane w czasopiśmie („Nowy Przemysł” i „Obserwator Morski”), prasie

²⁵ W 2006 r. największym producentem statków na świecie była Korea Płd. (35,8%), wyprzedzając Chiny (25,9%), Japonię (19,7%), pozostałe kraje Azji (4,9%) oraz pozostałe regiony świata (1,3%). W tym czasie udział europejskich stoczni w światowym portfelu zamówień na statki wyniósł 12,4%. (Jędrzejewska, 2007: 11).

ogólnopolskiej („Nasz Dziennik”, „Puls Biznesu” „Rzeczpospolita”) i lokalnej („Kurier Szczeciński”, „Gazeta Wyborcza. Szczecin”). Dążąc do uzyskania odpowiedzi na postawione pytanie badawcze, wykorzystano metodę systemową, decyzyjną, instytucjonalno-prawą oraz analizę treści.

2. Gospodarka morska w założeniach programowych rządu

Od wielu lat (od 2005 r.) gospodarka morska stanowiła istotny element programu gospodarczego Prawa i Sprawiedliwości (PiS). W latach 2006–2007, w strukturze rządu Jarosława Kaczyńskiego wyodrębniono Ministerstwo Gospodarki Morskiej (MGM), na czele którego stanął Marek Gróbarczyk. Resort gospodarki morskiej kierował działalnością żeglugi morskiej, portami i rybołówstwem, natomiast przemysł stoczniowy podlegał Ministerstwu Skarbu Państwa, a żegluga śródlądowa – Ministerstwu Transportu.

Rząd J. Kaczyńskiego, w celu umocnienia gospodarki morskiej i zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego Polski, podjął decyzję o budowie portu gazu skroplonego w Świnoujściu. Ponadto rozpoczęto restrukturyzację rybołówstwa, co miało umożliwić utrzymanie miejsc pracy przez rybaków. Po powołaniu rządu przez Donalda Tuska zlikwidowano MGM. W latach 2007–2015 gospodarka morska (poszczególne jej działy) podlegała różnym ministerstwom (np. Ministerstwu Infrastruktury – MIR, Ministerstwu Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – MTBiGM, i MSP). W tym czasie doszło do upadku stoczni w Szczecinie i Gdyni oraz firm kooperujących z nimi, za co partia J. Kaczyńskiego krytykowała rząd D. Tuska. Zdaniem ministra Marka Gróbarczyka: „Platforma Obywatelska doprowadziła do upadku naszych dwóch zakładów stoczniowych, w Szczecinie oraz w Gdyni, które były symbolami rozwoju gospodarczego, dawały tysiące miejsc pracy, a przez to dostarczały środków utrzymania dla wielu polskich rodzin. Skutki tak prowadzonej polityki nie tylko dotknęły bezpośrednio samych stoczni, ale również jej ofiarą padły tysiące przedsiębiorstw, które kooperowały ze stoczniami produkcyjnymi. Według danych statystycznych rząd PO zlikwidował ok. 30 tys. miejsc pracy” (Program PiS, 2014).

Rok 2015 w Polsce był rokiem wyborczym. W maju odbyły się wybory prezydenckie, a w październiku do parlamentu. Kandydat PiS na prezydenta Polski (Andrzej Duda) oraz kandydatka na premiera (Beata Szydło) w trakcie kampanii zapowiedzieli odbudowanie przemysłu stoczniowego, który w ostatnich latach został zlikwidowany. Kandydat PiS na prezydenta, będąc na spotkaniu z wyborcami w Szczecinie, stwierdził: „patrząc w przyszłość jesteśmy w stanie stworzyć godne warunki pracy, odtworzyć to, co zostało stracone. Jesteśmy w stanie stworzyć nowoczesny przemysł, jesteśmy w stanie unowocześnić to, co jeszcze mamy. Stoczni nie ma, ale mam nadzieję, że tylko na razie” (Wpolityce.pl, 2015). Zdaniem A. Dudy odbudowa przemysłu stoczniowego miała stworzyć miejsca pracy i zachęcić młodych Polaków do pracy w kraju, a nie poszukiwania jej za granicą. Kandydatka PiS na premiera rządu – B. Szydło, odnosząc się do kierunków rozwoju polskiej gospodarki morskiej, stwierdziła: „warto mieć w Polsce stocznie i silne rybołówstwo. Trzeba doprowadzić do tego, żeby w polskich stoczniach były budowane statki, a polska bandera wróciła na morza” (Rzeczkowski, 2015).

Należy zauważyć, iż postulat wyborczy dotyczący przyszłość przemysłu stoczniowego prezentowany przez kandydatów na prezydenta i premiera był zbieżny z założeniami programowymi PiS.

25 października 2015 roku PiS wygrało wybory parlamentarne. Partia J. Kaczyńskiego uzyskała 235 mandatów w Sejmie RP i 61 mandatów w Senacie RP (PKW, 2017). Wynik wyborów oznaczał, że po raz pierwszy w historii III RP jedna partia będzie tworzyć rząd bez koalicjanta. 13 listopada 2015 roku prezydent A. Duda desygnował B. Szydło na prezesa Rady Ministrów RP (RM), a następnie powołał ją na stanowisko i dokonał zaprzysiężenia członków jej rządu. 18 listopada B. Szydło w sejmowym *exposé* przedstawiła program działań rządu, zwracając uwagę na gospodarkę morską, którą uznała za ważny dział polskiej gospodarki znajdujący się w głębokim kryzysie. Wskazała jednocześnie, że należy go odbudować (SRP, 2015: 56) i dlatego zapowiedziała przywrócenie resortu gospodarki morskiej, nieistniejącego od 2007 roku. Zadaniem ministerstwa miało być przede wszystkim odbudowanie przemysłu stocznioowego oraz żeglugi śródlądowej.

3. Powołanie i kompetencje Ministerstwa Gospodarki i Żeglugi Śródlądowej

16 listopada 2015 roku na wniosek premier Beaty Szydło Prezydent RP Andrzej Duda powołał Marka Gróbarczyka na stanowisko ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej (PRM, 2015). Nowo powołane ministerstwo utworzono w wyniku wydzielenia gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej z MliR (RM, 2015).

Na podstawie przeprowadzonej analizy należy stwierdzić, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGIŻŚ) wpływa na znacznie więcej obszarów gospodarki morskiej w porównaniu z zakresem kompetencji MGM z lat 2006–2007. Minister M. Gróbarczyk w rządzie B. Szydło jest odpowiedzialny za żeglugę morską i śródlądową, administrację morską (urzędy morskie), nadzór właścicielski nad stoczniami, portami, armatorami, rybołówstwem i szkolnictwem morskim (Akademią Morską w Szczecinie i Gdyni), ochronę środowiska w zakresie gospodarki wodnej oraz negocjacje związane z pozyskiwaniem środków unijnych na rozwój gospodarki morskiej, rybołówstwa i żeglugi śródlądowej (PRM, 2016; MGMIŻŚ, 2016c). Do ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej należy kierowanie pracami resortu, wydawanie zarządzeń, decyzji i poleceń oraz realizowanie zadań przy pomocy sekretarzy i podsekretarzy stanu, Gabinetu Politycznego Ministra, dyrektora generalnego oraz dyrektorów.

Od grudnia 2015 roku w MGMIŻŚ funkcję sekretarza stanu pełni Jerzy Materna. Na stanowisko podsekretarza stanu powołano Pawła Brzezickiego i Krzysztofa Kozłowskiego²⁶, który we wrześniu 2016 roku został zastąpiony przez Grzegorza Witkowskiego. Stanowisko dyrektora generalnego w MGMIŻŚ objęła Mariola Chojnacka.

Powołanie resortu gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej stworzyło instytucjonalne warunki do rozwoju gospodarki morskiej, za które odpowiada jedno ministerstwo. Zdaniem ministra M. Gróbarczyka, dzięki powstaniu MGMIŻŚ zaistniało duże prawdopodobieństwo, iż polska gospodarka morska będzie bardziej niż dotychczas widoczna w pracach rządu i pomocna dla firm z nią związanych. Minister w jednym z pierwszych wywiadów udzielonym po objęciu stanowiska w rządzie B. Szydło „Naszemu Dziennikowi” zapowiedział stworzenie warunków do rozwoju przemysłu stocznioowego na większą skalę niż dotychczas (Goździewska, 2015: 6). Przewidziane zmiany w przemyśle stocznioowym były również istotnym elementem planu

²⁶ We wrześniu 2016 r. K. Kozłowski objął funkcję wojewody zachodniopomorskiego.

gospodarczego wicepremiera i ministra rozwoju Mateusza Morawieckiego²⁷. Wicepremier widział przemysł stoczniowy jako jedno z kół zamachowych rozwoju polskiej gospodarki.

Od grudnia 2015 roku MGMIŻŚ przygotowywało projekt ustawy mający ułatwić produkcję statków, między innymi przez udzielenie ulg podatkowych stoczniom i firmom z nimi kooperującymi. Zdaniem ministra M. Gróbarczyka produkcja statków offshorowych oraz do poszukiwania ropy i gazu była opłacalna. Szef MGMIŻŚ jako przykład sprawnie funkcjonującego podmiotu w branży stoczniowej wskazywał GS Remontową SA. Jego zdaniem w Polsce istniało zapotrzebowanie na budowę oraz remont statków dla polskiej żeglugi śródlądowej i Marynarki Wojennej oraz zagranicznych armatorów (Stefaniak, Ziarno, 2016: 16).

W trakcie trwania rządowych prac nad projektem ustawy mającej zaktywizować przemysł stoczniowy minister M. Gróbarczyk i jego zastępcy uczestniczyli w spotkaniach z przedstawicielami lokalnych władz oraz pracownikami i pracodawcami firm związanych z branżą stoczniową. 21 stycznia 2016 roku w Szczecinie szef MGMIŻ, biorąc udział w debacie zorganizowanej przez Wojewódzką Radę Dialogu Społecznego, zapowiedział przygotowanie projektu ustawy stoczniowej w ciągu pierwszych stu dni działalności rządu, a następnie poddanie go ocenie w ramach konsultacji społecznych. Projekt ustawy stoczniowej miał wprowadzać przyjazne rozwiązania w obszarze podatków VAT i CIT oraz ułatwić powołanie konsorcjum stoczniowego. Zamierzeniem MGMIŻŚ było podjęcie działań w celu stworzenia filaru przemysłu stoczniowego na Pomorzu Zachodnim w postaci MSR Gryfia w Szczecinie. Ekspertsi branży stoczniowej oraz samorządowcy uczestniczący w debacie mniej optymistycznie patrzyli na przyszłość MSR Gryfia w Szczecinie niż M. Gróbarczyk, wyrazili swój niepokój wobec problemów finansowych stoczni (MGMIŻŚ, 2016b).

W lutym 2016 roku w Gdyni aktywizacja przemysłu stoczniowego była również przedmiotem wyjazdowego posiedzenia Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (SKGMIŻŚ), w której obradach uczestniczyli między innymi minister M. Gróbarczyk, wiceminister P. Brzezicki z MGMIŻM, prywatni przedsiębiorcy specjalizujący się w produkcji stoczniowej i obszarze *offshorowym*. Wiceminister P. Brzezicki, podobnie jak miesiąc wcześniej minister M. Gróbarczyk, przybliżył uczestnikom spotkania założenia przygotowywanego projektu ustawy stoczniowej, zaznaczając, iż jego szczegółowa prezentacja odbędzie się w najbliższym czasie (Obserwator Morski, 2016; MGMIŻŚ, 2016a). Zdaniem wiceministra, w Polsce, w branży stoczniowej w obszarze publicznym, istniał niewykorzystany potencjał produkcyjny.

4. Działania rządu w zakresie rozwoju przemysłu stoczniowego

14 marca 2016 roku MGMIŻŚ, zgodnie z zapowiedziami, zaprezentowało projekt ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych (potocznie zwany projektem ustawy stoczniowej). Dokument był skierowany do stoczni oraz do firm mogących współpracować z innymi podmiotami w ramach przemysłu okrętowego (Gogol, 2016; Rabenda, 2016; Kubowska, 2016; Losz, 2016; MGMIŻŚ, 2016).

²⁷ Od 28 września 2016 r. M. Morawiecki, pełniąc obowiązki wicepremiera i ministra rozwoju, został powołany na stanowisko ministra finansów.

Prezentacja projektu ustawy odbyła się w historycznej świetlicy na terenie zlikwidowanej szczecińskiej stoczni. W wydarzeniu uczestniczyli: minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej M. Gróbarczyk, jego zastępca P. Brzezicki oraz minister finansów Paweł Szałamacha. Udział ministra finansów w prezentacji założeń projektu ustawy stoczniowej sugerował, że zaproponowane rozwiązania w projekcie ustawy zyskały akceptację Ministerstwa Finansów (MF). Projekt zawierał rozwiązania dotyczące sfery podatkowej, specjalnych stref ekonomicznych oraz dostępu do środków UE zgodnie z prawem krajowym i uwarunkowaniami międzynarodowymi, w tym unijnymi. Propozycje podatkowe skierowano do firm zaangażowanych w budowę lub przebudowę statków. Podmioty te miały zostać zwolnione z konieczności płacenia podatku VAT od kupowanych materiałów i urządzeń, które byłyby wykorzystywane do budowy lub przebudowy²⁸ jednostek. Dotychczas zwolnieniem z płacenia podatku VAT były objęte statki gotowe do sprzedaży. Projekt ustawy stoczniowej przewidywał możliwość wyboru pomiędzy dotychczas płaconym podatkiem CIT a nowym podatkiem zryczałtowanym, w wysokości 1% wartości sprzedanej produkcji (tylko w przypadku realizacji umowy o wartości wyższej niż 5 mln euro). Propozycje zmian przepisów podatkowych były zgodne z prawem unijnym.

Projekt ustawy przewidywał, że firmy zajmujące się produkcją statków posiadałyby prawo do składania wniosku o włączenie terenu, na którym byłaby prowadzona ich działalność, do Specjalnych Stref Ekonomicznych (SSE). Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej miał podejmować decyzje o ich włączeniu.

W zakresie pomocy finansowej firmom stoczniowym przewidziano uruchomienie procedury kredytowej. Pomoc finansowa miała być udzielana przez banki będące pod kontrolą państwa. Inną formą pomocy dla firm miała być bezzwrotna pomoc finansowa w ramach tzw. krajowych inteligentnych specjalizacji. Resort gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej zakładał, iż wejście w życie ustawy stoczniowej pozwoli utworzyć w pierwszych latach jej obowiązywania około 3 tys. miejsc pracy.

W kwietniu 2016 roku premier B. Szydło, będąc w Szczecinie, zapowiedziała przyjęcie projektu ustawy stoczniowej, który był przedmiotem uzgodnień między MGMIŻ a MF i konsultacji społecznych z przedsiębiorcami, przez rząd. Stwierdziła, że właściciele firm związanych z przemysłem stoczniowym odnieśli się do niego pozytywnie, a jej zdaniem rozwiązania przyjęte w projekcie miały stworzyć warunki do rozwoju nie tylko działających, ale i powstania nowych firm na rynku stoczniowym (Kubowska, 2016: 1).

Działania rządu B. Szydło w zakresie aktywizacji produkcji stoczniowej wpłynęły na potrzebę utworzenia Szczecińskiego Konsorcjum Okrętowego (SKO). List intencyjny w sprawie powołania konsorcjum podpisało dwadzieścia szczecińskich firmy z branży okrętowej (m.in. Apiss Sp. z o.o., Autocomp Management Sp. z o.o., BTH Hold Sp. z o.o., Cermar Industry Sp. z o.o.) (Portal Morski, 2016a). Lista sygnatariuszy była otwarta, co spowodowało, iż w maju 2016 roku SKO liczyło 51 firm, a większość z nich prowadziła działalność na terenie SPP (Gibas, 2016: 4).

Idea powołania konsorcjum uzyskała akceptację MGMIŻ, tym bardziej, że zdaniem ministra M. Gróbarczyka przemysł stoczniowy w Szczecinie znajdował się w zapaści. W latach 2012–2015 w województwie zachodniopomorskim wyprodukowano 6 statków, a w województwie pomorskim – 34 (GUS, 2016). Ponadto stocznie w Szczecinie budowały niewielkie jednostki (np. rybackie, katamarany, lodołamacze),

²⁸ Przebudowa statku polega na zmianie jego przeznaczenia lub źródła napędu.

a w województwie pomorskim – specjalistyczne, nowoczesne statki do obsługi platform wiertniczych na morzu, promy oraz okręty. Niewielkie szczecińskie firmy powstałe na terenie SPP zajmowały się przede wszystkim produkcją kadłubów, przebudową i remontami statków oraz budową konstrukcji stalowych. Szczecińskie stocznie współpracowały z stoczniami w Gdańsku i Gdyni, będąc ich podwykonawcami.

W celu utworzenia SKO powołano grupę roboczą, na czele której stanął prezes SPP Andrzej Strzeboński. Szczecińskie konsorcjum planowało uruchomić produkcję promów dla polskich armatorów. W ciągu roku zamierzano wybudować od 3 do 4 promów. Zdaniem A. Strzebońskiego, zwodowanie pierwszego statku mogło mieć miejsce w 2019 roku, tym bardziej, że firmy tworzące konsorcjum specjalizowały się w realizacji projektów zaawansowanych technologicznie dla zagranicznych stocznii. Podmioty reprezentujące konsorcjum pokładały nadzieję w zaangażowaniu rządu w zakresie stworzenia narzędzi finansowych niezbędnych do uruchomienia produkcji jednostek. Uruchomienie produkcji promów w Szczecinie w ramach SKO stanowiło jedną z form odbudowy przemysłu stoczniowego na Pomorzu Zachodnim. Inną formą aktywizacji branży stoczniowej miało być wdrożenie w życie ustawy stoczniowej, która w czasie powołania SKO była przedmiotem prac parlamentu.

W trakcie prac parlamentarnych nad ustawą stoczniową w Szczecinie odbył się IV Międzynarodowy Kongres Morski, w którym uczestniczyła między innymi premier B. Szydło i minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej M. Gróbarczyk. Podczas obrad kongresu minister M. Gróbarczyk podpisał list intencyjny w sprawie budowy dwóch promów pasażersko-towarowych w polskich stoczniach. Sygnatariuszami listu była strona zamawiająca (Polska Żegluga Bałtycka – PŻB, Polski Fundusz Rozwoju – PFR i PKO BP) i realizująca kontrakt na budowę jednostek (GS Remontowa SA, SR Nauta, MSR Gryfia, SPP) (Gogol, 2016: 14). Realizacja umowy miała być sfinansowana przez PFR i BPO BP. Za budowę jednostek miało odpowiadać konsorcjum (GS Remontowa SA, SR Nauta, MSR Gryfia, SPP), które planowano powołać po wejściu w życie ustawy stoczniowej. Zdaniem ministra M. Gróbarczyka, istniało duże prawdopodobieństwo, że budowa promów będzie miała miejsce w Szczecinie na pochylni Wulkan (Rabenda, 2016). Planowano rozpocząć budowę promu w drugim kwartale 2017 roku. Rząd B. Szydło założył, że pierwsza jednostka zostanie oddana do eksploatacji w 2019 roku.

W odbudowie polskiego przemysłu w zamierzeniach rządu ma pomóc realizacja rządowych planów budowy statków na potrzeby krajowe. W latach 2017–2026 rząd zamierza budować okręty obronne, bunkierki LNG, statki LPG, promy pasażerskie i rybackie. Realizacja tych projektów ma kosztować około 25 mld zł. Wicepremier M. Morawiecki zapowiedział sfinansowanie zamówień stoczniowych przez specjalnie utworzony fundusz. Większość kontraktów na budowę statków ma być realizowana w Szczecinie na terenie byłej stoczni – obecnie SPP (Gajcy, 2016).

Pod koniec maja 2016 roku rządowy projekt ustawy stoczniowej trafił do Sejmu RP (SRP 2016a:1). Pierwsze jego czytanie odbyło się na wspólnym posiedzeniu Sejmowych Komisji Finansów Publicznych i Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, na którym wiceminister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej P. Brzezicki przedstawił założenia projektu ustawy stoczniowej. 5 lipca 2016 roku rządowy projekt był przedmiotem posiedzenia Sejmu RP. Zarówno posłowie PO (Tadeusz Aziewicz, Arkadiusz Marchewka, Włodzimierz Nykiel), jak i Nowoczesnej (Piotr Misiło) skrytykowali go – mieli między innymi zastrzeżenia do tytułu projektu ustawy, uważając, że powinien nosić nazwę: projekt ustawy o zryczałtowanym podatku od wartości sprzedanej produkcji. Posłowie powoływali się na ekspertyzę Biura Legislacyjnego Sejmu

RP, która kwestionowała tytuł projektu ustawy z uwagi na to, że w treści dokumentu nie było żadnych form aktywizacji przemysłu okrętowego poza ryczałtowym podatkiem. Przedmiotem projektu były więc zmiany podatkowe. Posłowie PO i Nowoczesnej zaproponowali, aby ulgami podatkowymi objąć nie tylko firmy zajmujące się budową statków, ale i ich remontem. Ponadto przedstawiono propozycję zniesienia limitu 5 mln euro w przypadku realizacji umowy na przebudowę statków w celu skorzystania z podatku ryczałtowanego w wysokości 1% wartości sprzedanej produkcji. Pozostawienie limitu 5 mln euro powodowało, że z zaproponowanego przez PiS podatku ryczałtowego w wysokości 1% od wartości sprzedanej oferty mogłyby korzystać tylko duże firmy, których kontrakty na usługi stoczniowe jednorazowo wynosiły 20 mln zł.

Poprawki do projektu ustawy wniesione przez posłów PO i Nowoczesnej zostały odrzucone przez Sejm RP (SRP, 2016: 80-84). Posłowie Kukiz'15 i Polskiego Stronnictwa Ludowego (PSL) poparli rządowy projekt ustawy stoczniowej, uważając, że może ona wpłynąć na rozwój przemysłu stoczniowego. Za przyjęciem ustawy stoczniowej opowiedziało się 290 posłów, 30 było przeciw, a 130 wstrzymało się od głosowania. Przyjęta przez Sejm RP ustawa trafiła do Senatu RP, który nie wniósł poprawek. 30 lipca 2016 roku ustawę stoczniową podpisał prezydent A. Duda. Weszła ona w życie 1 stycznia 2017 roku.

Minister M. Gróbarczyk, odnosząc się do uchwalonej ustawy, stwierdził, że rząd stworzył instrumenty wspierające rozwój przemysłu stoczniowego, natomiast powodzenie tego projektu zależy od firm zajmujących się produkcją statków oraz armatorów, którzy będą składać zamówienia.

5. Zakończenie

Odbudowa przemysłu stoczniowego była i jest jednym z głównych założeń programu gospodarczego rządu Prawa i Sprawiedliwości. Z tego też powodu gabinet Beaty Szydło, a w szczególności Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, podjęła działania mające na celu wspieranie aktywizacji sektora stoczniowego. Realizacja rządowego programu PiS w zakresie rozwoju gospodarki morskiej odbywa się w atmosferze krytyki wobec polityki rządu Donalda Tuska, kiedy to stocznie w Gdyni i Szczecinie zostały zlikwidowane, a wraz z nimi wiele firm kooperujących. Dlatego też przedstawiciele rządu PiS w trakcie realizacji programu zwracali szczególną uwagę, iż celem odbudowy przemysłu stoczniowego jest powrót do sytuacji, kiedy stocznia w Szczecinie produkowała ponad 20 statków rocznie.

Należy podkreślić, iż w latach 2008–2016 nastąpił wyraźny rozwój przemysłu stoczniowego w Polsce, pomimo trwającego kryzysu na rynku frachtowym. Rząd B. Szydło w trakcie realizacji programu odbudowy przemysłu okrętowego sporadycznie odnosił się do tych zmian.

W latach 2008–2016 zatrudnienie w polskich firmach związanych z przemysłem stoczniowym wzrosło o około 10 tys. pracowników. W tym samym czasie zwiększyła się produkcja i sprzedaż. W 2016 roku w przemyśle stoczniowym pracowało ponad 32 tys. osób. Obecnie tylko 10% produkcji w sektorze okrętowym pochodzi z zakładów państwowych. Istotne znaczenie dla rozwoju konkurencyjności prywatnych podmiotów ma szeroka oferta ich usług i wysoki poziom technologiczny produktów. Nie bez znaczenia jest również sprawne zarządzanie nimi. Warto zauważyć, iż sytuacja przemysłu stoczniowego w województwie zachodniopomorskim jest inna niż w pomorskim. Stocznie działające w Trójmieście zajmują się między innymi produkcją

nowoczesnych wyspecjalizowanych jednostek, co wpływa na ich wysoką pozycję na europejskim rynku stoczniowym, natomiast potencjał szczecińskich firm działających w ramach SPP pozwala na remonty i budowę niedużych jednostek.

Odpowiadając na pytanie postawione na początku artykułu, należy stwierdzić, iż zgodnie z założeniami programu rządu Beaty Szydło utworzono MGMIŻŚ. Nowo powołane ministerstwo odpowiada za pięć obszarów gospodarki morskiej: przemysł stoczniowy, żegluga morska i śródlądowa, rybołówstwo, porty oraz szkolnictwo morskie. Powołanie resortu przyczyniło się do stworzenia instytucjonalnych warunków do rozwoju gospodarki morskiej. W ramach rządowego programu odbudowy przemysłu stoczniowego MGMIŻŚ opracowało projekt ustawy stoczniowej, który został przyjęty przez parlament. Rozwiązania podatkowe, jakie zostały zaproponowane w ustawie, mogą się przyczynić do odrodzenia przemysłu stoczniowego w Szczecinie, który nie odbudował się po likwidacji szczecińskiej stoczni. Tym bardziej, że teren po byłej stoczni jest nadal nie w pełni zagospodarowany. Powstanie szczecińskiego konsorcjum oraz realizacja rządowych planów związanych z budową promów w Szczecinie mogą zapoczątkować odbudowę stoczniowego ośrodka. Wpływ na jego rozwój będzie miała specjalizacja działalności stoczni oraz wysoka jakość usług świadczonych po konkurencyjnych cenach. Dużym problem dla szczecińskiego konsorcjum może się okazać zapewnienie stałych zamówień na usługi.

Bibliografia

- Dzwonnik, M. (2016), „Boom stoczniowy”, *Gazeta Wyborcza*, 7.06.2016.
- Gajcy, A. (2016), „Ustawa stoczniowa trafiła do konsultacji”, *Rzeczpospolita. Rynki i Firmy*, 29.02.2016.
- Gibas, G. (2016), „Powstało stoczniowe konsorcjum”, *Obserwator Morski*, 5.
- Główny Urząd Statystyczny (2016), *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016*, Warszawa–Szczecin.
- Gogol, K. (2016), „Podsumowanie IV Międzynarodowego Kongresu Morskiego”, *Obserwator Morski*, 7-8.
- Gogol, K. (2016a), „Stocznie dostaną swoją szansę”, *Obserwator Morski*, 4.
- Gospodarka Morska (2017). *O firmie Finomar Sp. z o.o.*, <http://www.gospodarkamorska.pl/uslugi-dla-stoczni/finomar-spolka-z-oo.html> (dostęp: 29.01.2017).
- Gospodarka Morska (2017a). *Przemysł stoczniowy a pomoc publiczna*, <http://www.gospodarkamorska.pl/Administracja,Prawo/przemysl-stoczniowy-a-pomoc-publiczna.html> (dostęp: 29.01.2017).
- Goździewska, K. (2015), „Odbudujemy stocznie”, *Nasz Dziennik*, 4.12.2015.
- GW Szczecin (2015), „Najważniejsze stocznie działające w Szczecinie”, *Gazeta Wyborcza. Szczecin*, 30.01.2015.
- Jasina, P. (2014), *Ponad 40 firm działa na terenie byłej stoczni szczecińskiej*, <http://www.gp24.pl/strefa-biznesu/firma/a/ponad-40-firm-dziala-na-terenie-bylej-stoczniszczecinskiej,10192354/> (dostęp: 29.01.2017).
- Jędrzejewska, A. (2007), „Ogólne tendencje w światowym przemyśle okrętowym w I półroczu 2007 roku”, *Raport o Stanie Światowego Rynku Morskiego i Okrętowego*, 1.
- Kacprzak, I., Zawadzka, G. (2015), „Stocznia marnotrawna”, *Rzeczpospolita*, 10.04.2015.
- Kamola-Cieślak, M. (2013), *Polityka przekształceń własnościowych przedsiębiorstw państwowych gospodarki morskiej w okresie transformacji systemowej w Polsce*, Szczecin 2013.
- Kamola-Cieślak, M. (2016), „Polityka przekształceń własnościowych przedsiębiorstw państwowych w przemyśle stoczniowym w Polsce po 1989 roku”, *Przegląd Politologiczny*, 3: 171-186.
- Kubowska, E. (2016), „Przemysł stoczniowy filarem”, *Kurier Szczeciński*, 05.04.2016.
- Kubowska, E. (2016a), „Zachęci do budowy statków”, *Kurier Szczeciński*, 15.03.2016.
- Losz, K. (2016), „Rozruch w dokach”, *Nasz Dziennik*, 14.03.2016.
- Marina Factory (2017), *O firmie Hullkon Marina Factory*, <http://www.marinafactory.com.pl/o-firmie/> (dostęp: 29.01.2017).

- Masterltd (2017), *Historia Master Sp. z o.o.*, <http://www.masterltd.com.pl/firma/historia> (dostęp: 29.01.2017).
- MGMiŻ (2016), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, *Konferencja: Prezentacja projektu ustawy stoczniowej*, 14.03.2016, <https://www.mgm.gov.pl/158-konferencja-prezentacja-projektu-ustawy-stoczniowej> (dostęp:12.02.2017).
- MGMiŻ (2016a), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, *Resort i przedsiębiorcy: o aktywizacji przemysłu stoczniowego*, 23.02.2016, <https://www.mgm.gov.pl/116-resort-i-przedsiębiorcy-o-aktywizacji-przemysłu-stoczniowego> (dostęp:12.02.2017).
- MGMiŻ (2016b), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, *Szczecin – debata o sytuacji w przemyśle stoczniowym*, 21.01.2016, <https://www.mgm.gov.pl/58-debata-o-sytuacji-przemysłu-stoczniowego-na-wojewódzkiej-radzie-dialogu-społecznego-w-szczecinie> (dostęp:12.02.2017).
- MGMiŻ (2016c), Zarządzenie nr 3 Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 1 marca 2016 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Dz. Urz. MGMiŻ 2016, poz. 2.
- NIK (2015), *NIK o kontroli Stoczni Gdańsk SA*, <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/nik-o-kontroli-stoczni-gdansk-s-a.html> (dostęp: 28.01.2017).
- Obserwator Morski (2016), „Obradowała sejmowa komisja morska”, *Obserwator Morski* 2016, 3.
- Obserwator Morski (2016a), „Stocznie produkcyjne w głębokiej recesji”, *Obserwator Morski* 2016, 12.
- Partner Stocznia (2017), *Misja Partner Stocznia*, <http://partnerstocznia.pl/misja> (dostęp: 29.01.2017).
- PKW (2015), *Wyniki wyborów do Sejmu i Senatu Rzeczypospolitej Polskiej w 2015 r.*, http://parlament2015.pkw.gov.pl/351_Wyniki_Sejm_Senat (dostęp:12.02.2017).
- Poltramp (2015), *Kilka słów o nas*, <http://www.poltramp.pl/> (dostęp: 29.01.2017).
- Portal Morski (2016), *Firmy Remontowa Holding na czele rankingu Diamenty Forbesa 2016*, <http://www.portalmorski.pl/info/wydarzenia-kalendarium/43798-spolki-remontowa-holding-na-czele-rankingu-diamenty-forbesa-2016> (dostęp: 29.01.2017).
- Portal Morski (2016a), *Powstaje Szczecińskie Konsorcjum Okrętowe*, 12.04.2016, <http://www.portalmorski.pl/stocznie/stocznie-rynek-firmy/43215-powstaje-szczecińskie-konsorcjum-okrętowe> (dostęp: 15.02.2017).
- PRM (2015), Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Dz.U. 2015, poz. 1909.
- PRM (2016), Zarządzenie nr 10 Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 2016 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Dz. Urz. 2016, poz. 81.
- Program Prawa i Sprawiedliwości dotyczący gospodarki morskiej*, 19.02.2014, <https://pl-pl.facebook.com/notes/marek-gr%C3%B3barczyk/program-prawa-i-sprawiedliwo%C5%9Bcidotycz%C4%85cy-gospodarki-morskiej/463137133811743/> (dostęp: 04.02.2017).
- Rabenda, M. (2016), „Filary odrodzenia stoczni”, *Gazeta Wyborcza. Szczecin*, 15.03.2016.
- Rabenda, M. (2016), „Kadłub promu da PŻB zbudują na Wulkanie”, *Gazeta Wyborcza. Szczecin*, 11–12.06.2016.
- RM (2015), Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2015 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Dz.U. 2015, poz. 2078.
- Rzeczkowski, G. (2015), *Przypominamy obietnice PiS*, 03.11.2015, <http://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/kraj/1639099,1,przypominamy-obietnice-pis-wydrukuj-i-zachowaj.read> (dostęp: 01.02.2017).
- SRP (2015), Sprawozdania stenograficzne z VIII k. SRP: 1 posiedzenie SRP z 18.11.2015.
- SRP (2016), Sprawozdania stenograficzne z VIII k. SRP: 22 posiedzenie SRP z 5.07.2016.
- SRP (2016a), SRP z VIII k., d. nr 557: Projekt ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, Warszawa, 31.05.2016.
- SRP (2016b), Sprawozdania stenograficzne z VIII k. SRP: Odpowiedź sekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Bartosza Kownackiego na zapytanie nr 849 posła Arkadiusza Marchewkę w sprawie wyników finansowych spółki Skarbu Państwa Morska Stocznia Gryfia SA za II kwartał 2016 r., Warszawa, 15.09.2016.
- Stankiewicz, M. (2016), „Prywatny Crist broni się przed Marsem”, *Rzeczpospolita. Rynki i Firmy*, 08.03.2016.
- Stefaniak, P., Ziarno, J. (2016), „Na szerokie wody”, *Nowy Przemysł* 2016, 2.

- WNP (2013), *Przemysł stoczniowy pod absolutną dominacją Azji*, 14.12.2013, http://logika.wnp.pl/przemysl-stoczniowy-pod-absolutna-dominacja-azji,213872_1 (dostęp: 29.01.2017).
- Wpolityce.pl (2015), *Andrzej Duda w Szczecinie: „Należy wymagać od prezydenta, żeby miał wizję, żeby wskazać dokąd ma zmierzać państwo polskie*, 18 maja 2015, <http://wpolityce.pl/polityka/244861-andrzej-duda-w-szczecinie-nalezy-wymagac-od-prezydenta-zeby-mial-wizje-zeby-wskazal-dokad-ma-zmierzac-panstwo-polskie> (dostęp: 01.02.2017).