



Pomorskie Obserwatorium Rynku Pracy

RAPORT SEKTOROWY PRZEMYSŁ STOCZNIOWY

2007

Projekt „Pomorskie Obserwatorium Rynku Pracy” jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej i budżetu państwa w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego



ZPORR
Zintegrowany Program
Operacyjny
Rozwoju Regionalnego





Pomorskie Obserwatorium Rynku Pracy

RAPORT SEKTOROWY PRZEMYSŁ STOCZNIOWY

Redakcja:

Marcin Nowicki

Zespół autorski:

Paweł Antonowicz

Krzysztof Łapiński

Jacek Fundowicz

Marcin Peterlik

Bohdan Wyżnikiewicz

Projekt „Pomorskie Obserwatorium Rynku Pracy” jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej i budżetu państwa w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego



GDAŃSK 2007

© Copyright by
Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową
80-227 Gdańsk, ul. Do Studzienki 63
tel. (058) 524-49-00
faks (058) 524-49-08
www.ibngr.edu.pl
e-mail: ibngr@ibngr.edu.pl

ISBN 978-83-89443-89-2

CIP – Biblioteka Narodowa
Pomorskie Obserwatorium Rynku Pracy : raport
sektorowy – przemysł stoczniowy / red. Marcin
Nowicki ; zespół aut. Paweł Antonowicz [et al.] – Gdańsk :
Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, 2007

Przemysł stoczniowy w województwie pomorskim

Jacek Fundowicz, Krzysztof Łapiński, Marcin Peterlik, Bohdan Wyżnikiewicz

Streszczenie

Rynek nowych statków morskich, remontów i przebudów jest silnie zglobalizowany. Sytuację przemysłu stoczniowego w województwie pomorskim rozpatrywać należy więc w kontekście nie tylko krajowym, ale również międzynarodowym. Pomimo utrzymywania się korzystnej światowej koniunktury na rynku okrętowym, polskie, w tym również pomorskie, stocznie nie potrafią z niej należycie skorzystać. Utrzymuje się wprawdzie wysoka lokata Polski jako piątego na świecie producenta statków, jednak z każdym rokiem udział polskich stoczní w rynku światowym obniża się. Nienajlepszą kondycję przemysłu stoczniowego potwierdzają również wskaźniki finansowe sektora.

W województwie pomorskim zlokalizowana jest znacząca część polskiego sektora stoczniowego. Około 70 procent wodowanych w Polsce statków produkowanych jest w sześciu największych stoczniach województwa. Jedynym dużym przedsiębiorstwem sektora zlokalizowanym poza regionem pomorskim jest Stocznia Szczecińska Nowa. Do najważniejszych problemów, z którymi boryka się pomorski sektor stoczniowy, zaliczyć należy: konieczność renegotjowania starych nierentownych kontraktów, prywatyzację i modernizację tych stoczní, które wciąż pozostają w rękach państwa oraz konieczność wypracowania kompromisu z Komisją Europejską odnośnie wymaganej przez nią redukcji mocy produkcyjnych.

Podstawowym problemem stoczniowego rynku pracy w województwie pomorskim są masowe odejścia z pracy w sektorze wykwalifikowanej siły roboczej. W perspektywie najbliższych lat problem braku zastępowalności odchodzących kadr może stanowić istotną barierę efektywnego funkcjonowania sektora. Odtworzenie potencjału ludzkiego okazać się może, bowiem, zadaniem długotrwałym i trudniejszym od modernizacji technicznej i reorganizacji własnościowej.

Wielość czynników niepewności, będących w dużej mierze czynnikami egzogenicznymi względem sektora, uniemożliwia przedstawienie wiarygodnych prognoz długookresowych dla przemysłu stoczniowego w Polsce. Z jednej strony istnieje szereg czynników pozwalających z optymizmem postrzegać przyszłość sektora na Pomorzu, z drugiej jednocześnie rysuje się wiele zagrożeń. Wydaje się przy tym, że kluczowe znaczenie dla przyszłości sektora w najbliższych dekadach mogą mieć podejmowane w latach 2007-2009 decyzje o charakterze administracyjnym, wydawane zarówno w kraju, jak i na poziomie unijnym.

Przemysł stoczniowy w Polsce

Przemysł stoczniowy (grupa 351 według Polskiej Klasyfikacji Działalności) dzieli się na dwie podstawowe branże:

- produkcja, naprawa i konserwacja statków, platform i konstrukcji pływających (klasa 3511 PKD) oraz
- produkcja i naprawa łodzi wycieczkowych i sportowych (klasa 3512 PKD).

Działalność w zakresie pierwszej branży (3511) obejmuje swoim zasięgiem: produkcję, odbudowę, naprawę, konserwację i złomowanie statków komercyjnych (pasażerskich, handlowych, tankowców itp.), okrętów wojennych, łodzi rybackich, poduszkowców, platform wiertniczych, konstrukcji pływających (doków i przystani pływających, pontonów, boi, latarni, barek itp.), pogłębiarek, lodołamaczy i innego specjalistycznego sprzętu pływającego.

Produkcja przemysłu stoczniowego nie obejmuje wytwarzania przyrządów nawigacyjnych, amfibii oraz silników i śrub napędowych do statków.

Ze względu na odmienną charakteru działalności produkcyjnej w obydwu branżach, zawarta w raporcie analiza ograniczona została do klasy 3511 PKD. Pominięta została zatem produkcja, naprawa i konserwacja łodzi żaglowych i motorowych, kajaków, czółen, skifów oraz nadmuchiwanych jednostek pływających, której znaczenie gospodarcze w porównaniu z klasą 3511 jest niewielkie.

Asortyment produkcyjny krajowych podmiotów specjalizujących się w produkcji dużych statków morskich ulegał w ostatnich dziesięcioleciach istotnym przeobrażeniom. W latach osiemdziesiątych jednym z kluczowych produktów były duże statki rybackie o wyporności powyżej 100 DWT; obecnie produkcja ta niemal zanikła. W latach dziewięćdziesiątych w portfelach zamówień dominowały statki do przewozu ładunków suchych, w tym głównie kontenerowce i masowce; obecnie ten segment rynku zdominowany został przez stocznie azjatyckie i zachodnioeuropejskie.

Ostatnią specjalnością polskich stoczni stały się jednostki skomplikowane technicznie i zaawansowane technologicznie. Zaliczają się do nich m. in. tzw. chemikaliowce, samochodowce, ropakсы oraz promy samochodowo-osobowe. Nowymi segmentami są również drobnicowce uniwersalne (spełniające jednocześnie kilka funkcji: tradycyjnych drobnicowców, ro-lo, kontenerowców i masowców) oraz statki przystosowane jednocześnie do przeładunków burtowych i z rampy rufowej. Oddzielny dział produkcji to budowa samych kadłubów bez wyposażenia, co realizują także polskie stocznie remontowe.

Sytuację przemysłu stoczniowego rozpatrywać należy w kontekście międzynarodowym. Rynek nowych statków morskich jest silnie zglobalizowany – dla większości światowych armatorów (głównych odbiorców produktów przemysłu okrętowego) miejsce złożenia nowego zamówienia na statek nie ma większego znaczenia. Podstawowymi przesłankami dla składania zamówień są ceny, jakość oraz terminowość dostaw. Większość produkcji polskich stoczni morskich kierowana jest zatem na eksport.

Od wielu lat na światowym rynku okrętowym utrzymuje się korzystna koniunktura. Rośnie liczba wodowanych statków, zwiększają się również portfele zamówień stoczni. Z dobrej sytuacji rynkowej korzystają jednak głównie producenci azjatyccy, w tym przede wszystkim chińscy oraz, w nieco mniejszym stopniu, południowokoreańscy. Przewagą konkurencyjną stoczni zlokalizowanych w Chinach i Korei Południowej jest głównie oferowana niska cena realizacji zamówień. Szansą rozwoju dla stoczni europejskich, w tym również polskich jest zatem oferowanie produktów nowoczesnych i zaawansowanych technologicznie.

W roku 2006 zaledwie 11 procent wszystkich złożonych nowych zamówień na nowe statki ulokowanych zostało w Europie, a udział Europy w ogólnym światowym portfelu zamówień spadł do 15 procent. Dziesięć lat wcześniej stocznie z krajów Europy posiadały niemal jedną trzecią światowego portfela zamówień na statki. Podobnie obniżył się udział w światowym rynku stoczni zlokalizowanych w Polsce – z około 3 procent w roku 1995 do około 1,4 na koniec roku 2006. Produkcja polskich stoczni oraz ich portfel zamówień przedstawione zostały w tabeli poniżej.

Tabela 1.
Produkcja i portfel zamówień polskich stoczni w wybranych latach

	2000	2004	2005	2006
Produkcja (w sztukach)	34	25	28	24
Nośność (DWT) w tys. ton	722,0	545,4	763,1	627,2
Portfel zamówień (w sztukach)	97	95	87	82
Nośność (DWT) w tys. ton	3 216,7	2 760,9	2 196,1	1 943,5

DWT (Deadweight) – obrazuje nośność, czyli zdolność przewozową statku.
Źródło: Centrum Techniki Okrętowej S.A.

Dobra koniunktura na światowym rynku okrętowym, pomimo wysokiej specjalizacji eksportowej, nie znalazła wyraźnego odzwierciedlenia w wynikach osiąganych przez polskie stocznie. W roku 2006 liczba wyprodukowanych statków była nieco niższa niż w dwóch poprzednich latach oraz znacząco mniejsza niż na

początku dekady. Na 24 wyprodukowane w roku 2006 statki złożyło się jedenaście statków zwodowanych w Stoczni Gdynia SA (7 kontenerowców i 4 samochodowce), siedem statków wyprodukowanych przez Stocznnię Szczecińską Nowa sp. z o.o. (3 kontenerowce, 2 chemikaliowce i 2 statki typu con-ro), a także pięć statków Gdańskiej Stoczni Remontowej SA i jeden Stoczni Północnej (działającej w grupie kapitałowej Gdańskiej Stoczni Remontowej). Wartość wymienionych 24 statków wyniosła niemal 962,5 mln USD.

Pod względem wielkości portfela zamówień, stocznie polskie zajmują trzecie miejsce w Europie (po niemieckich i włoskich), posiadając około 10 procent europejskiego portfela zamówień na statki towarowe i pasażerskie. W skali światowej stawia to Polskę na szóstym miejscu. Dwie największe polskie stocznie – Stocznia Gdynia SA i Stocznia Szczecińska Nowa sp. z o.o. – na koniec roku 2006 zajmowały odpowiednio 38 i 41 pozycję na świecie, pod względem wielkości posiadanych portfeli zamówień.

W strukturze polskiego portfela zamówień (pod względem liczby statków) dominują kontenerowce (ponad 40 proc. udział), statki nietowarowe (niemal 20 proc.), samochodowce (ponad 17 proc.) oraz pojazdownce i promy (ponad 12 proc.).

W ostatnich latach znacząco obniżyło się zatrudnienie w polskich stocznich. W końcu roku 2006 stocznie zatrudniały ponad 19 tysięcy pracowników, z czego niemal 79 procent przy budowie statków i ponad 20 procent przy remontach statków. W porównaniu z rokiem 2000 liczba pracowników zatrudnionych w polskich stocznich zmniejszyła się o niemal jedną czwartą. Porównując liczbę zatrudnionych z rokiem 1996 zatrudnienie spadło o prawie jedną trzecią. W latach 2000-2006 redukcja zatrudnienia przy budowie statków przebiegała w podobnej skali jak przy remontach i przebudowach statków. Porównując okres dłuższy (od roku 1996) redukcja zatrudnienia była znacznie większa przy remontach i przebudowach statków (ponad 42 proc.) niż przy budowie (ponad 27 proc.). Wielkość zatrudnienia w polskich stocznich dla wybranych lat przedstawiona została w tabeli 2.

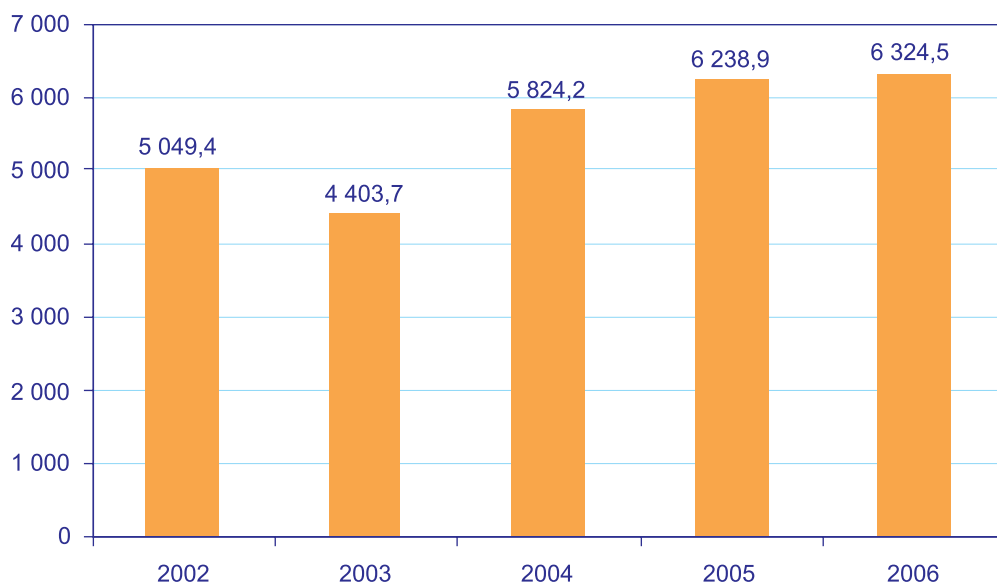
Tabela 2.
Wielkość zatrudnienia w polskich stocznich (w osobach, stan na koniec roku)

	1996	2000	2004	2005	2006
Zatrudnienie ogółem	27 700	25 400	19 598	18 652	19 120
Zatrudnienie przy budowie statków	20 700	20 150	15 645	14 615	15 103
Zatrudnienie przy remontach i przebudowach statków	7 000	5 250	3 953	4 037	4 017

Źródło: Centrum Techniki Okrętowej S.A.

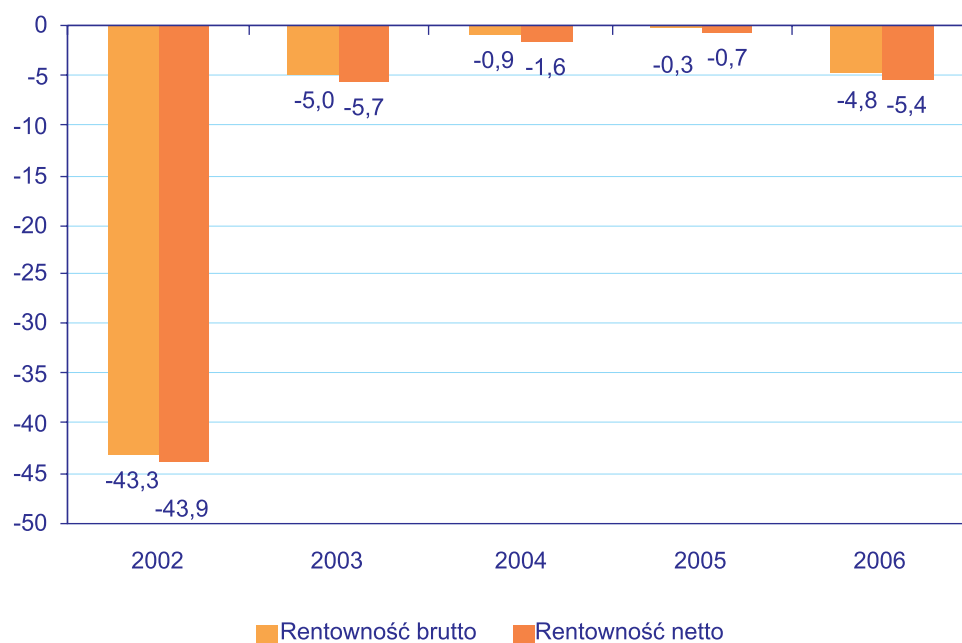
Analiza wskaźników finansowych

Przychody ze sprzedaży sektora stoczniowego w latach 2002-2006 wzrosły w kategoriach nominalnych o ponad 25 procent. W analizowanym okresie największą dynamikę odnotowano w roku 2004, kiedy to wyniosła ona prawie 23,3 procenta. W latach 2005 i 2006 była ona nieco niższa i wyniosła odpowiednio 7,1 oraz 1,4 procenta. W poprzednich latach (2002 i 2003) tempo wzrostu przychodów ze sprzedaży przemysłu stoczniowego było ujemne.



Wykres 1.
Przychody ze sprzedaży przemysłu stoczniowego (w milionach złotych)

Źródło: GUS F-01.

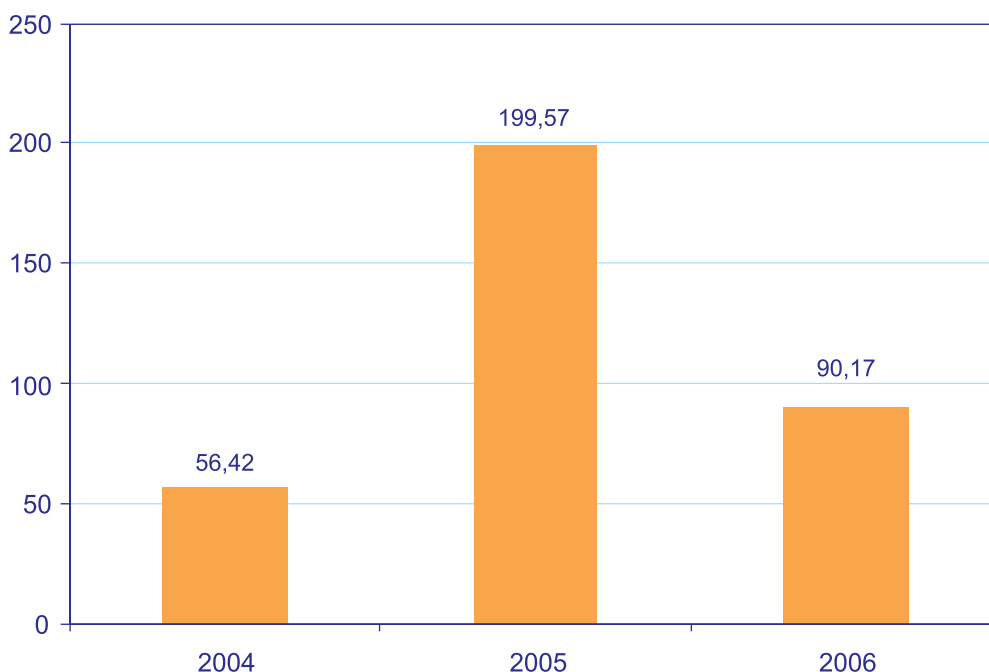


Wykres 2.
Rentowność brutto i netto (proc.)

Źródło: GUS F-01.

W całym analizowanym okresie polski sektor stoczniowy odnotowywał ujemne wskaźniki rentowności obrotu, zarówno brutto, jak i netto. Najgorszą sytuację obserwowano w roku 2002, kiedy to wskaźnik rentowności brutto wyniósł –43,3 procenta, a wskaźnik rentowności netto –43,9 procenta. W następnych latach sytuacja nieco się poprawiła. W latach 2003-2005 nastąpił znaczący przyrost zysków brutto i netto wraz z jednoczesnym wyraźnym ograniczeniem strat. Zaowocowało to widoczną poprawą wskaźników rentowności. W roku 2006, pomimo dalszego przyrostu zysków w znacznie większym stopniu zwiększyły się straty, w wyniku czego doszło do kolejnego pogorszenia się rentowności obrotu.

Wartość inwestycji w sektorze stoczniowym w roku 2006 wyniosła nieco powyżej 90 milionów złotych. Stanowiło to zaledwie nieco powyżej 1,4 procenta przychodów ze sprzedaży sektora. Znacznie wyższy stosunek inwestycji do przychodów odnotowano w roku 2005, kiedy to wyniósł on 3,2 procenta. Rok wcześniej analogiczny współczynnik wyniósł niespełna 1 procent. Stosunkowo niska relacja wartości inwestycji do przychodów ze sprzedaży w głównej mierze wynika ze specyfiki przemysłu stoczniowego. Duża wartość przychodów ze sprzedaży łączy się z wysokimi kosztami ponoszonymi w procesie produkcji statków. Wysoka nominalna wartość przychodów ze sprzedaży nie odzwierciedla zatem faktycznej wartości dodanej generowanej przez przedsiębiorstwa przemysłu stoczniowego i zniekształca porównywalność pomiędzy analizowanymi wielkościami.



Wykres 3.
Inwestycje w przemyśle stoczniowym (w milionach złotych)

Źródło: GUS F-01.

Przemysł stoczniowy w województwie pomorskim

Ze względu na specyficzny charakter przemysłu okrętowego, znacząca część polskiego sektora stoczniowego zlokalizowana jest w województwie pomorskim. W roku 2006 na 24 duże zwodowane statki, 17 zbudowanych zostało w stoczniach Trójmiasta. Pod względem nośności sprzedanych statków udział województwa pomorskiego w produkcji krajowej wyniósł ponad 60 procent. Warto zauważyć, że w porównaniu z rokiem 2005, pomimo zmniejszenia się liczby ukończonych statków oraz łącznego ich tonażu, udział stoczni pomorskich w produkcji

krajowej wzrósł. Oznacza to, że obniżenie wielkości produkcji w polskich stocznich w mniejszym stopniu dotyczyło przedsiębiorstw zlokalizowanych w Pomorskiem, niż w pozostałych regionach¹. Biorąc jednak pod uwagę dłuższą perspektywę czasową, wniosek jest nieco inny. W porównaniu z rokiem 2000 zmniejszył się udział stoczni pomorskich zarówno pod względem liczby zwodowanych statków, jak i pod względem ich łącznej nośności. Zmiany te przedstawione zostały w tabeli 3.

Tabela 3.
Produkcja statków morskich (powyżej 100 DWT) w pomorskich stocznich w wybranych latach

	2000	2004	2005	2006
Produkcja (w sztukach)	25	16	18	17
Udział w produkcji krajowej (Polska = 100)	73,5	64,0	64,3	70,8
Nośność (DWT) w tys. ton	482,3	253,6	419,7	386,6
Udział w produkcji krajowej (Polska = 100)	66,8	46,5	55,0	61,6

Źródło: Centrum Techniki Okrętowej S.A.

Portfel zamówień pomorskich stoczni na koniec roku 2006 obejmował niemal 55 procent krajowego portfela zamówień na statki pełnomorskie. Na 82 zamówione w polskich stocznich statki, 45 mają zostać wyprodukowane w stocznich województwa pomorskiego. Przeciętnie są to statki mniejsze niż zapotrzebowane w pozostałych stocznich, poza Pomorskiem. Udział województwa w ogólnokrajowym portfelu zamówień pod względem nośności wynosił bowiem jedynie nieco ponad 47 procent.

Porównując wielkości portfela zamówień pomorskich stoczni w kilku ostatnich latach, dostrzec można dwie zasadnicze tendencje. Po pierwsze, w porównaniu z rokiem 2000 zmniejszyła się zarówno liczba zamówionych statków, jak i udział portfela zamówień stoczni pomorskich w ogólnopolskim portfelu zamówień. Po drugie, zmniejszyła się średnia wielkość statków zamawianych w stocznich województwa pomorskiego. W roku 2000 przeciętna wielkość zamówionych statków wynosiła ponad 34 tys. ton DWT. W roku 2006 przeciętna wielkość zamówionego statku wynosiła już tylko ponad 20 tys. ton DWT. Udział stoczni województwa pomorskiego w krajowym portfelu zamówień zmniejszył się ponadto w większym stopniu biorąc pod uwagę łączną nośność zamówionych statków, niż ich liczbę.

Tabela 4.
Zamówienia statków morskich (powyżej 100 DWT) w pomorskich stocznich w wybranych latach

	2000	2004	2005	2006
Zamówienia (w sztukach)	62	54	45	45
Udział w produkcji krajowej (Polska = 100)	63,9	56,8	51,7	54,9
Nośność (DWT) w tys. ton	2 123	1 455	1 019	919
Udział w produkcji krajowej (Polska = 100)	66,0	52,7	46,4	47,3

Źródło: Centrum Techniki Okrętowej S.A.

¹ W praktyce chodzi tu przede wszystkim o województwo zachodniopomorskie, w którym zlokalizowana jest Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o.

Jednym z istotniejszych problemów wiążących się z posiadanymi przez stocznie portfelami zamówień jest konieczność renegotjacji niektórych z nich z podmiotami zamawiającymi. Specyfika produkcji okrętowej sprawia bowiem, że zamówienia na nowe statki dokonywane są ze stosunkowo dużym wyprzedzeniem w stosunku do czasu odbioru nowych jednostek. Słaba kondycja finansowa państwowych stoczní oraz problemy z finansowaniem bieżącej produkcji przez banki sprawiają, że stocznie nie wykupują zazwyczaj instrumentów finansowych, zabezpieczających je przed ryzykiem zmiany kursów walutowych.

Ceny nowych statków w kontraktach denominowane są zazwyczaj w dolarach amerykańskich. W związku z osłabieniem w ostatnich latach kursu dolara, wynegocjowane wcześniej ceny statków nie są często w stanie pokryć faktycznych kosztów produkcji, nie wspominając o zysku wytwarzających je stoczni. Wśród istotniejszych zmian warunków prowadzenia działalności w sektorze, wpływających na rentowność posiadanych portfeli zamówień, wymienić należy również, wynikający z korzystnej światowej koniunktury makroekonomicznej, znaczący kilkukrotny wzrost cen stali. Powyżej oczekiwań wzrosły również ceny pozostałych materiałów wykorzystywanych w produkcji oraz zamawianych u poddostawców elementów wyposażenia.

Utrzymująca się dobra światowa koniunktura na rynku nowych statków sprawia, że renegotjacje części starych kontraktów dochodzą do skutku. Wpływają na to dwa czynniki. Po pierwsze, większość światowych stoczní ma wypełnione portfele zamówień na kilka lat do przodu. Walka konkurencyjna dotyczy więc przede wszystkim zawierania nowych kontraktów. Brak renegotjacji warunków realizacji starszych zamówień wiązać by się musiał z koniecznością opóźnienia odbioru jednostek zamówionych u konkurencyjnych stoczní. Uzyskane w nich nowe warunki, przy stale rosnących kosztach, mogłyby być przy tym jeszcze mniej korzystne dla armatorów. Po drugie, znaczna część polskich stoczní specjalizuje się w segmentach rynku, których dotychczas nie przejęły stocznie azjatyckie. Nasilenie konkurencji w tych segmentach jest zatem na razie niższe.

W tabeli 5 przedstawione zostały najważniejsze wielkości charakteryzujące pięć dużych stoczní województwa pomorskiego. Ze względu na brak danych, pominięte zostały w niej wskaźniki dla Stoczni Marynarki Wojennej SA.

Największym pod względem wartości przychodów ze sprzedaży przedsiębiorstwem przemysłu stocznioowego, zarówno w skali ogólnopolskiej, jak i wojewódzkiej jest grupa kapitałowa Gdańskiej Stoczni Remontowej. W roku 2006 przychody tej grupy wzrosły o ponad 23 procent w porównaniu z rokiem poprzednim. Grupa kapitałowa Gdańskiej Stoczni Remontowej odnotowała również największy spośród krajowych przedsiębiorstw sektora zysk netto.

Tabela 5.
Największe przedsiębiorstwa przemysłu stocznioowego w województwie pomorskim w latach 2005-2006 (dane w tysiącach złotych)

Lp.		Przychody ze sprzedaży		Zysk/strata netto		Inwestycje	
		2005	2006	2005	2006	2005	2006
1	Gdańska Stocznia Remontowa SA GK, Gdańsk	1 180 866	1 454 671	23 903	43 579	48 673	48 216
2	Stocznia Gdynia SA, Gdynia	1 598 391	1 262 213	bd	-275 160	bd	2 010
3	Stocznia Gdańska SA, Gdańsk	189 356	221 500	233	-71 532	1 996	1 521
4	Stocznia Północna SA, Gdańsk	122 052	165 194	-10 520	813	bd	bd
5	Stocznia Remontowa Nauta SA GK, Gdynia	95 524	152 749	6 727	22 183	bd	bd

GK – Grupa Kapitałowa

bd – brak danych

Źródło: Lista 2000, Rzeczpospolita, październik 2007.

Najszybciej rozwijającym się w roku 2006 przedsiębiorstwem sektora stocznioowego w województwie pomorskim była Stocznia Remontowa Nauta z Gdyni. Przychody ze sprzedaży tej stoczni wzrosły niemal o 60 procent w porównaniu z rokiem poprzednim. Nieco wolniej rozwijała się Stocznia Północna z Gdańska (należąca do grupy kapitałowej Gdańskiej Stoczni Remontowej). W roku 2006 odnotowano w niej wzrost przychodów ze sprzedaży o ponad 35 procent.

Spośród pięciu największych pomorskich przedsiębiorstw sektora, w roku 2006 trzy odnotowały zyski netto, a dwa straty. Biorąc pod uwagę sumę zysków i strat największych przedsiębiorstw, strata netto w roku 2006 wyniosła ponad 280 milionów złotych.

Gdańska Stocznia Remontowa SA GK

Grupa Kapitałowa Gdańskiej Stoczni Remontowej jest największym polskim przedsiębiorstwem przemysłu stocznioowego. Największymi spośród wchodzących w jej skład spółek są Gdańska Stocznia Remontowa SA oraz Stocznia Północna SA. Ponadto grupę tworzy 26 mniejszych firm wyspecjalizowanych m. in. w budowie kadłubów, produkcji rusztowań i oprzyrządowania statków, urządzeń okrętowych itd. Grupa Stoczni Remontowej jest przedsiębiorstwem sprywatyzowanym.

Grupa oferuje usługi w zakresie remontów, przebudów i budowy nowych, kompletnie wyposażonych statków. Każdego roku grupa Stoczni Remontowej remontuje około 200 statków, remontuje kilka jednostek, a buduje – kilkanaście. Portfel zamówień na lata 2007-2009 liczył 30 statków. Grupa Stoczni Remontowej na przełomie lat 2005-2006 posiadała około dwóch trzecich polskiego rynku remontów statków, zajmując tym samym pierwsze miejsce w Europie.

Budowa nowych statków w grupie Stoczni Remontowej odbywa się w Stoczni Północnej, której 90 procent akcji należy do Gdańskiej Stoczni Remontowej. Trzon produkcji stanowią długie serie statków, budowanych w oparciu o projekty własnego biura projektowego. Stocznia Północna specjalizuje się w budowie statków skomplikowanych technicznie, w pełni wyposażonych, bezpośrednio dla armatorów (bez pośredników). Produkcja koncentruje się na produktach, o rynek których nie konkurują stocznie azjatyckie. Są to przede wszystkim statki dla przemysłu wydobywczego (ropy i gazu) i inne specjalistyczne jednostki. Drugim segmentem produkcji są krótkie serie statków pasażerskich i pasażersko-samochodowych. Trzeci segment produkcji to statki towarowe, przede wszystkim gazowce, kontenerowce i wielozadaniowce.

Stocznia Gdynia S.A.

Stocznia Gdynia jest największą działającą samodzielnie stoczną w Europie, zarówno pod względem łącznego tonażu statków przekazanych armatorom, jak również posiadanego portfela zamówień na kolejne lata. Pod względem posiadanej infrastruktury produkcyjnej, uznawać należy ją również za najnowocześniejszą stocznię w Polsce. Wśród statków budowanych przez Stocznnię Gdynia wymienić należy kontenerowce, produktowce, chemikaliowce, tankowce, masowce, statki wielozadaniowe, gazowce LPG, ro-ro samochodowce i ropakсы.

Obecnie Stocznia Gdynia S.A. przechodzi proces restrukturyzacji tak, aby zwiększyć swoją przewagę konkurencyjną na otwartym międzynarodowym rynku. W ramach uzgodnień z Komisją Europejską zatwierdzony został ponadto plan tymczasowej redukcji mocy produkcyjnych zakładu, będący konsekwencją udzielanej w poprzednich latach pomocy publicznej. Z procesu produkcyjnego wyłączony zostanie jeden suchy dok na okres 10 lat. Po redukcji stocznia będzie mogła budować 10-11 statków rocznie w drugim posiadanym doku, co powinno zapewnić jej rentowność. Drugim warunkiem zatwierdzenia udzielonej pomocy publicznej, stawianym przez Dyрекcję Generalną ds. Konkurencji Komisji Europejskiej, jest szybkie przeprowadzenie prywatyzacji przedsiębiorstwa. Niewywiązanie się z konieczności prywatyzacji może oznaczać nakazanie przez KE zwrotu pomocy publicznej, co oznaczałoby dla Stoczni bankructwo.

Stocznia Gdańska SA

W okresie od grudnia 1998 roku do lipca 2006 roku Stocznia Gdańska wchodziła w skład Grupy Stoczni Gdynia SA. Stocznia Gdańska specjalizuje się przede wszystkim w budowie kontenerowców, masowców, ro-ro,

chłodniowców, gazowców oraz częściowo wyposażonych kadłubów statków sejsmicznych i innych jednostek specjalistycznych.

Spośród problemów stojących w ostatnim czasie przed Stoczną Gdańską, najważniejsze dwa dotyczą prywatyzacji zakładu oraz sporu z Dyrekcją Generalną ds. Konkurencji Komisji Europejskiej, dotyczącego redukcji mocy produkcyjnych. Według wyliczeń KE, w związku z udzieloną pomocą publiczną, przedsiębiorstwo powinno zredukować swoje moce produkcyjne o 40 procent. Dotacje publiczne dla przedsiębiorstw są bowiem w UE zakazane. W wyjątkowych wypadkach KE wyraża zgodę na subsydia dla przedsiębiorstw, jeśli nie narusza to konkurencji i rynkowej i gwarantuje rentowność firmy bez konieczności finansowania jej w przyszłości.

Ponieważ warunki te nie zostały spełnione, Komisja domaga się zamknięcia dwóch z trzech pochylni Stoczni Gdańskiej. Według wyliczeń strony polskiej, tak duża redukcja uniemożliwiłaby jednak odzyskanie przez przedsiębiorstwo rentowności. Zaproponowano w związku z tym zamknięcie tylko jednej pochylni. Propozycja ta rozpatrywana jest przez unijną Dyrekcję ds. Konkurencji. Brak porozumienia w sprawie wielkości redukcji oznaczać mógłby konieczność zwrotu przez stocznnię udzielonej pomocy, co skutkowałoby upadkiem firmy. Brak jest również konsensusu odnośnie wielkości udzielonego w przeszłości wsparcia. Według kierownictwa stoczni chodzi o niecałe 40 milionów złotych. Zdaniem Komisji Stoczni Gdańskiej pomoc była kilkakrotnie wyższa i zbliżyła się do 200 milionów złotych. KE dolicza bowiem do przekazanych stoczni kwot także poręczenia i gwarancje, które nie zostały wykorzystane.

Dodatkowym warunkiem dla zaniechania zwrotu pomocy publicznej przez stocznnię jest wynikający z unijnego prawa postulat szybkiego przeprowadzenia prywatyzacji. Proces ten jest finalizowany w ostatnich miesiącach 2007 roku. Akcje Stoczni Gdańskiej przejęte mają zostać przez firmę ISD Polska, spółkę-córkę ukraińskiego Związku Przemysłowego Donbasu. Władze ISD chcą w najbliższych latach uczynić z gdańskiego zakładu przodującą stocznnię w Europie. Ukraiński inwestor obejmie nowy pakiet akcji Stoczni Gdańsk o wartości 400 mln zł, co oznacza przejęcie 75 proc. akcji stoczni. Zapowiedział również, że po przejęciu gdańskiej stoczni będzie w razie konieczności w stanie spłacić pomoc publiczną i uchronić zakład przed likwidacją. Zgodę na to musi wyrazić jednak Komisja Europejska.

Stocznia Marynarki Wojennej SA

Stocznia Marynarki Wojennej z Gdyni, jest zakładem specjalnego przeznaczenia, czyli realizującym zlecenia o charakterze obronnym dla Ministerstwa Obrony Narodowej. Z uwagi na charakter realizowanej produkcji, nie obowiązują go dyrektywy Unii Europejskiej dotyczące pomocy publicznej i ewentualnej konieczności ograniczania zdolności produkcyjnych. Głównym odbiorcą realizowanej produkcji jest Marynarka Wojenna RP. Zamówienia specjalne dla wojska stanowią jednak tylko około 40 procent portfela zamówień przedsiębiorstwa. Pozostałe 60 procent mocy produkcyjnych wykorzystywane jest dla zaspokajania zamówień cywilnych. W tym zakresie Stocznia Marynarki Wojennej specjalizuje się głównie w przebudowach starych statków w nowoczesne, wysoko wyspecjalizowane jednostki oraz w budowie kompletnie wyposażonych statków do połowów ryb. Realizowane są również drobne okresowe remonty i przeglądy dokowo-konserwacyjne. Spośród zagranicznych kontrahentów Stoczni, największą grupę stanowią klienci z państw skandynawskich.

Stocznia Remontowa Nauta SA GK

Najmniejszym podmiotem w grupie wielkich przedsiębiorstw pomorskiego sektora stocznioowego jest grupa kapitałowa Stoczni Remontowej Nauta z Gdyni. Specjalizuje się ona głównie w budowie jednostek rybackich i technicznych, takich jak: holowniki, statki pożarowe, ratownicze, barki, łodołamacze, pogłębiarki itd. W Stoczni Remontowej Nauta przeprowadzane są również przebudowy i przedłużenia statków, a także remonty. Oprócz produkcji cywilnej, realizowane są również kontrakty dla polskiej i zagranicznych marynarek wojennych.

Stocznia Remontowa Nauta stanowi doskonały przykład udanej restrukturyzacji i modernizacji. W roku 2002 sytuacja finansowa przedsiębiorstwa groziła jego upadkiem. Wdrożono wówczas proces reorganizacji i restrukturyzacji finansowej. Wprowadzone zostały nowoczesne procedury w zakresie organizacji produkcji i wdrażania nowych procesów produkcyjnych. W znaczącej mierze zredukowane zostały koszty działalności. Rezultatem podjętych działań było odzyskanie zdolności operacyjnych i uzyskanie przewagi konkurencyjnej na rynku krajowym i międzynarodowym. Swoistym ewenementem wśród krajowych stoczni jest zdolność Nauty

do finansowania swojej produkcji i usług ze środków własnych, bez konieczności zaciągania kredytów bankowych.

Rynek pracy w przemyśle stoczniowym

W stocznich województwa pomorskiego w końcu roku 2006 zatrudnionych było ponad 12,1 tysiąca osób. Stanowiło to niemal 8,3 procenta ogółu zatrudnionych w przemyśle przetwórczym w Pomorskiem. Sektor stoczniowy pozostaje więc jednym z największych pracodawców regionu. Oznacza to, że koniunktura w przemyśle okrętowym w istotny sposób oddziałuje na pomorski rynek pracy.

Pracownicy zatrudnieni w stocznich województwa pomorskiego stanowili w roku 2006 ponad 63 procent ogółu zatrudnionych w polskim przemyśle stoczniowym. Udział ten zbliżony był do udziału stoczni pomorskich w krajowej produkcji stoczniowej pod względem łącznej nośności zwodowanych statków. Mówić można zatem o zbliżonej do ogólnopolskiej wydajności zatrudnienia w stocznich województwa, pamiętając jednak, że o ogólnopolskiej liczbie zatrudnionych i wielkości produkcji poza stoczniami województwa pomorskiego decydują przede wszystkim wskaźniki Stoczni Szczecińskiej Nowa.

Tabela 6.
Liczba zatrudnionych w stocznich województwa pomorskiego (stan na koniec roku)

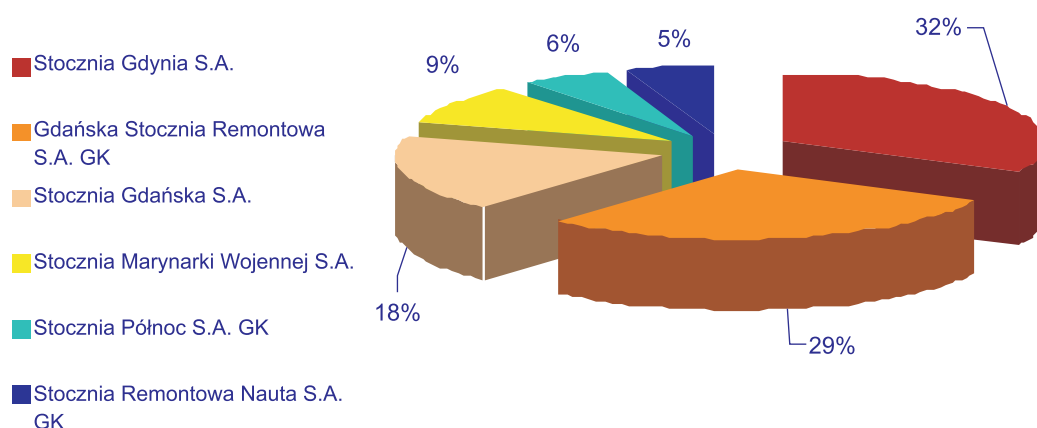
	2000	2004	2005	2006
Zatrudnienie ogółem	17 247	12 673	11 651	12 114
Udział w zatrudnieniu w stocznich krajowych (Polska = 100)	67,9	64,7	62,5	63,4
Zatrudnienie przy budowie statków	12 209	7 549	6 518	6 690
Zatrudnienie przy remontach statków	1 528	1 588	1 844	1 775
Zatrudnienie przy przebudowach statków	1 084	660	639	710
Pozostałe	2 426	2 876	2 650	2 939

Źródło: Centrum Techniki Okrętowej S.A.

Spośród pracowników zatrudnionych w stocznich województwa pomorskiego, największa ich liczba (ponad 55 procent) pracuje przy budowie statków. Wskaźnik ten jest znacznie niższy niż na początku dekady – w roku 2000 niemal 71 procent pracowników zatrudnionych było przy budowie statków. W ostatnich latach znacznie zwiększył się odsetek zatrudnionych przy remontach statków (z niecałych 9 procent w roku 2000 do niemal 15 procent w roku 2006) oraz przy pozostałych pracach poza budową, remontami i przebudowami statków (z ponad 14 procent w roku 2000 do ponad 24 procent w roku 2006).

Spośród sześciu największych stoczní zlokalizowanych w województwie pomorskim, największym pracodawcą jest Stocznia Gdynia SA, w której zatrudniona jest prawie jedna trzecia pracowników sektora w regionie. Na drugim miejscu pod względem liczby zatrudnionych znajduje się grupa kapitałowa Gdańskiej Stoczni Remontowej SA, będącej zarazem największym polskim przedsiębiorstwem sektora pod względem wielkości przychodów ze sprzedaży. Trzecie miejsce pod względem wielkości zatrudnienia wśród pomorskich stoczní zajmuje Stocznia Gdańska SA. Pracuje w niej niemal jedna piąta zatrudnionych w przemyśle stoczniowym regionu. Czwartą, piątą i szóstą pozycję zajmują odpowiednio Stocznia Marynarki Wojennej SA z Gdyni, grupa kapitałowa Stoczni Północnej SA z Gdańska oraz grupa kapitałowa Stoczni Remontowej Nauta SA z Gdyni.

W wyliczeniach udziałów w zatrudnieniu, przedstawionych na wykresie 4, pominięte zostały mniejsze przedsiębiorstwa o znikomym udziale w rynku pracy.



Wykres 4.
Najwięksi pracodawcy pomorskiego przemysłu stoczniowego w roku 2006

Źródło: Lista 2000, Rzeczpospolita, październik 2007.

Największy problem rynku pracy w sektorze stoczniowym stanowi zauważalny i odczuwalny coraz mocniej odpływ wykwalifikowanych kadr roboczych wszystkich niemal szczebli i dziedzin. Sytuacja w sektorze stoczniowym przypomina nieco analogiczną sytuację w sektorze budowlanym. Do niedawna w obu tych sektorach występowała nadpodaż pracy. Obecnie, w związku z odpływem siły roboczej za granicę, występuje wyraźna nadwyżka popytu na pracowników nad podażą.

Pracownicy bezpośrednio zatrudnieni w procesach produkcyjnych (typowe zawody okrętowe, jak np. spawacze, monterzy kadłubów i rurociągów, malarze) masowo wyjeżdżają do pracy w stoczniach Europy Zachodniej oraz do Azji. Z pracy w polskich stoczniach odchodzą również menedżerowie i inżynierowie średniego szczebla. Najbardziej doświadczeni inżynierowie odchodzą na emerytury lub, podobnie jak wykwalifikowani robotnicy, wyjeżdżają za granicę. Odczuwalny jest brak następców odchodzących kadr – najlepsi projektanci i konstruktorzy otwierają własne, niezależne biura konsultingowo-projektowe. Moce produkcyjne tych biur bardzo często związane są bardziej rentownymi zamówieniami z zagranicy.

Poza różnicą w wysokości wynagrodzeń między stoczniami polskimi i zagranicznymi, ważnym czynnikiem decydującym o odpływie kadr jest uwikłanie w zależności polityczne dużych państwowych przedsiębiorstw sektora. Dotyczy to zwłaszcza najwyższej kadry kierowniczej, zmieniającej się w zależności od aktualnie rządzącej ekipy. Trzecim czynnikiem zachęcającym pracowników do odejść z polskiego sektora stoczniowego jest brak stabilności – zmieniające się koncepcje zarządzania, restrukturyzacji, prywatyzacji itd.

O skali emigracji pracowników stoczniowych świadczyć może przykład Stoczni Gdynia. Na niemal 6000 pracowników zatrudnionych w niej w końcu roku 2005, z pracy odeszło w roku 2006 około 800 osób. Udało się ich zastąpić grupą około 600 nowych pracowników. Problemem było jednak nie tylko zmniejszenie się liczby pracowników, ale wynikające z wysokiej rotacji obniżenie przeciętnego poziomu kwalifikacji. W przyszłości problem niedoboru kadr może zostać częściowo złagodzony napływem zagranicznych pracowników ze wschodu.

W perspektywie najbliższych lat problem braku zastępowalności odchodzących kadr może stanowić istotną barierę efektywnego funkcjonowania polskiego sektora stoczniowego. Odtworzenie potencjału ludzkiego okazać się może bowiem trudniejsze od modernizacji stoczniowej technologii, prywatyzacji podmiotów należących do państwa, czy restrukturyzacji procesów produkcyjnych. Kształcenie nowych wysoko wykwalifikowanych pracowników jest bowiem procesem długotrwałym, w którym dodatkowo brak jest gwarancji, że nowi specjaliści trwale zwiążą się z polskim przemysłem okrętowym.

Perspektywy rozwoju sektora stocznioowego do roku 2020

Prognozowanie perspektyw rozwoju polskiego sektora stocznioowego, w tym również tej jego części, która zlokalizowana jest w województwie pomorskim, obarczona jest wysokim ryzykiem. Mnogość czynników niepewności sprawia, że przedstawianie wiarygodnych prognoz liczbowych praktycznie jest niewykonalne. Spośród najważniejszych obszarów niepewności, charakter tylko części z nich jest ekonomiczny. Pozostałe czynniki rozwoju w przeważającym stopniu uzależnione są od decyzji administracyjnych. Stopień niepewności jest tym większy, że decyzje te podejmowane są poza samym sektorem okrętowym na dwóch szczeblach – krajowym i unijnym.

Wśród ekonomicznych czynników kształtujących sytuację sektora stocznioowego w Polsce i w województwie pomorskim, na pierwszym miejscu wymienić należy światową koniunkturę w sektorze. Od kilku lat utrzymuje się korzystna koniunktura na rynku okrętowym. Wynika ona przede wszystkim z rosnącego stale przewozu surowców i towarów drogą morską. Większość branżowych ośrodków prognostycznych na świecie przewiduje utrzymanie się wysokiego pułapu zamówień na nowe statki co najmniej do roku 2009 lub nawet 2011. Oznacza to utrzymanie wysokiej dynamiki produkcji przynajmniej do czasu ukończenia realizacji tych zamówień.

Naturalną konsekwencją dobrej światowej koniunktury powinno być skorzystanie z niej również polskich producentów. Niestety, w przeszłości nie wszystkie polskie stocznie potrafiły wykorzystać szanse rozwojowe stwarzane przez korzystną koniunkturę i przegrywały walkę o nowe zamówienia z konkurentami azjatyckimi i zachodnioeuropejskimi. Konsekwencją tego był spadek udziału polskich stocznii w rynku światowym z około 3 procent w roku 1995 do około 1,4 na koniec roku 2006.

Warunkiem koniecznym dla rozwoju polskiego sektora stocznioowego w przyszłości będzie umiejętność sprostania nasilonej konkurencji. Szczególnie istotne może się to okazać w okresie ewentualnego spadku światowej koniunktury. Niezbędnym dla osiągnięcia tego celu będzie podniesienie poziomu inwestycji. Konieczna jest nie tylko modernizacja wyposażenia stoczni, parku maszynowego i wsparcie działalności badawczo-rozwojowej, ale również inwestycja w posiadane zaplecze kadrowe. Bez tej ostatniej pogłębiać się będzie niedostatek wykwalifikowanych pracowników, stanowiących dotychczas jeden z filarów funkcjonowania większości stocznii w segmencie produkcji statków zaawansowanych technologicznie.

Kolejnym warunkiem utrzymania w nadchodzących latach wysokiej światowej pozycji polskich stocznii będzie wdrożenie we wszystkich z nich nowoczesnych systemów zarządzania i planowania finansowego. Opisywana we wcześniejszej części raportu renegocjacja starych portfeli zamówień możliwa jest tylko w warunkach dobrej koniunktury na rynku. Pogorszenie jej podniesie w przyszłości poziom konkurencji i obniży okres pomiędzy złożeniem zamówienia na statek w stoczni, a rozpoczęciem jego budowy. W takiej sytuacji armatorzy w mniejszym stopniu będą skłonni do partycypacji w kosztach ewentualnej zmiany warunków rynkowych. Ryzyko niezabezpieczenia podpisywanych kontraktów kosztownymi instrumentami finansowymi grozić będzie w przypadku dużych realizacji dużych kontraktów upadkiem stoczni.

Najważniejszymi czynnikami pozaekonomicznymi, które będą decydować o wielkości produkcji w polskich stoczniach w najbliższych dekadach będą decyzje podejmowane przez polski rząd odnośnie prywatyzacji oraz Komisji Europejskiej odnośnie wymaganej redukcji mocy produkcyjnych. Część rozstrzygnięć zapaść powinna już w latach 2007-2008. Kwestie związane z prywatyzacją i pomocą publiczną dla stocznii przedstawione zostały skrótowo w rozdziale 2 raportu. W kontekście prywatyzacji należy jednak dodać, że poza samą decyzją o wyborze inwestorów strategicznych, przyszłość, kształt i rozmiary sektora stocznioowego w Polsce zależeć będą od planów, strategii i możliwości inwestorów.

Podsumowując powyższe rozważania, powiedzieć można, że z dużym prawdopodobieństwem, w najbliższych latach (co najmniej do roku 2011) moce produkcyjne pomorskich stocznii wykorzystane będą w podobnym stopniu co obecnie. Wielkość rocznej produkcji w tych latach szacować można zatem w przybliżeniu na około 18-25 sztuk statków morskich (powyżej 100 DWT). W kolejnych latach, zakładając utrzymanie się dobrej światowej koniunktury na rynku, wielkość produkcji uzależniona będzie od dokonujących się stopniowo zmian potencjału produkcyjnego. Te z kolei w dużej mierze zależeć będą m. in. od planów inwestycyjnych inwestorów, którzy w najbliższym czasie staną się właścicielami dotychczas niesprywatyzowanych zakładów, oraz decyzji Komisji Europejskiej dotyczących skali wymaganej redukcji zdolności produkcyjnych.

Uwarunkowania rozwoju przemysłu stocznioowego w Polsce i na świecie

Paweł Antonowicz

Sytuacja przemysłu stocznioowego w Polsce zdeterminowana jest kształtowaniem się koniunktury w sektorze okrętowym nie tylko w samej Europie, ale również na świecie. Europa w latach 50-tych ubiegłego wieku dostarczała 90% światowej produkcji okrętowej. Zapoczątkowany w latach 60-tych dynamiczny rozwój przemysłu stocznioowego w Japonii umożliwił jej przejęcie w 1980 roku niemal 60% światowej produkcji okrętowej. W latach 80-tych i 90-tych korzyści z rozwoju sektora okrętowego dostrzegły obok Japonii również inne państwa azjatyckie, w tym w szczególności Korea Płd., która rozpoczęła intensywne prace nad zwiększeniem zdolności produkcyjnych swoich stoczní. W chwili obecnej sektor okrętowy wykazuje niezwykle wysoki stopień koncentracji – jeszcze wyższy niż w latach 80-tych. Światowa produkcja statków już w 80% realizowana jest przez producentów azjatyckich, takich jak Korea Płd., Japonia i Chiny.

Światowy popyt na statki determinowany jest z jednej strony istniejącym stanem floty (oraz koniecznością złomowania i wymiany dotychczasowej floty), z drugiej zaś strony związany jest z aktywnością ekonomiczną świata (procesami umiędzynaradawiania rynków, będących wynikiem postępującej globalizacji). Ekspansywność przedsiębiorstw prowadzi, bowiem, do kształtowania się handlu międzynarodowego oraz wzrostu istotności transportu towarów drogą morską. Alokacja przeładunków oraz produktywność floty wpływają zatem na zapotrzebowanie na statki oraz określają przyszłą wielkość floty



Wykres 5.

Algorytm kształtowania popytu na światową produkcję statków według OECD

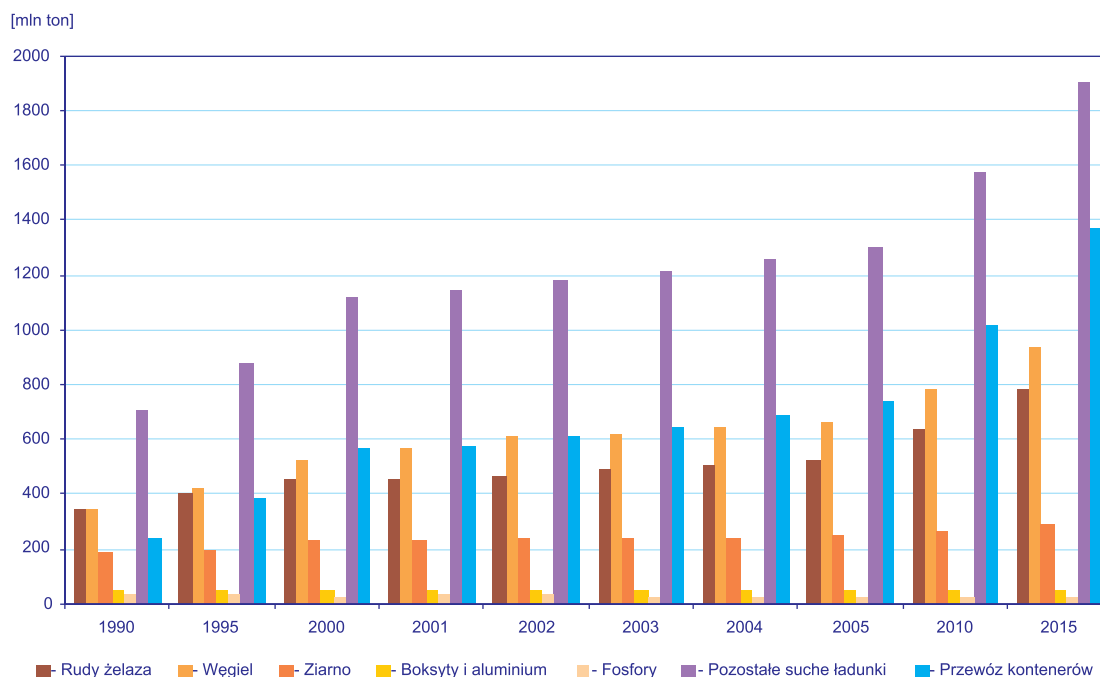
Źródło: Document prepared by the OECD Secretariat, submitted at: The meeting of the Sub-Group on Supply and Demand, Chateau de la Muette, 1 December 2003, s. 6.

Analizując determinanty zapotrzebowania na produkcję stocznioową w skali globalnej należy wskazać w pierwszej kolejności aktywność ekonomiczną poszczególnych gospodarek, która wpływa na alokację towarów i transport drogą morską. Prognoza zmian wielkości przewozów drogą morską podstawowych produktów wymiany międzynarodowej do roku 2015 została przedstawiona poniżej.

Tabela 7.
Prognozy zmian wielkości przewozów drogą morską suchej masy na świecie

Rodzaj transportu [mln ton]	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2010	2015
- Rudy żelaza	347	402	454	452	468	486	504	524	636	785
- Węgiel	342	423	523	565	608	623	643	664	785	938
- Ziaro	192	196	230	234	237	240	244	247	268	290
- Boksyty i aluminium	52	48	53	51	51	51	51	51	51	50
- Fosfory	35	30	28	29	29	28	28	27	25	24
- Pozostałe suche ładunki	702	875	1123	1146	1178	1212	1257	1304	1572	1903
- Przewóz kontenerów	243	388	565	576	608	644	691	740	1018	1368
Średnia dla wszystkich rodzajów	273,29	337,43	425,14	436,14	454,14	469,14	488,29	508,14	622,14	765,43

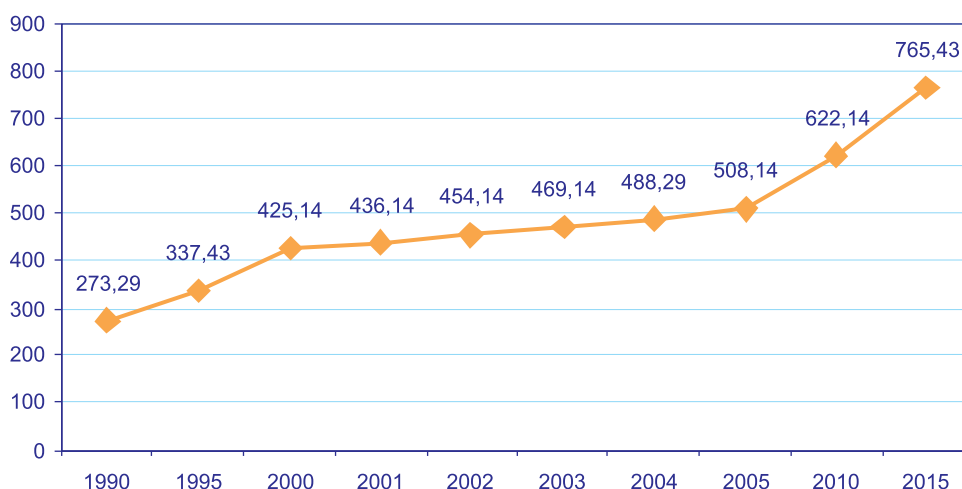
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: IISI, Steel Statistical Yearbook; IEA, Coal Information, Fearnley, Review and World Bulk Trades, Clarkson Dry Bulk Trade Outlook, Drewry Container market Review.



Wykres 6.
Prognozowana wielkość przewozów drogą morską

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: IISI, Steel Statistical Yearbook; IEA, Coal Information, Fearnley, Review and World Bulk Trades, Clarkson Dry Bulk Trade Outlook, Drewry Container market Review.

[mln ton]



Wykres 7.
Średnia wielkość prognozowanych przewozów drogą morską

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: IISI, Steel Statistical Yearbook; IEA, Coal Information, Fearnley, Review and World Bulk Trades, Clarkson Dry Bulk Trade Outlook, Drewry Container market Review.

Warto podkreślić, iż przedstawione wielkości prognozowane są przez różne ośrodki naukowo-badawcze i w różnym stopniu pokrywają się ze sobą. Japońskie Stowarzyszenie Stoczni Produkcyjnych w raporcie na temat światowego przemysłu okrętowego oceniło, iż „przewozy towarów drogą morską będą wzrastały do roku 2010 w skali rocznej o 1,7%”². W 2010 roku mają one osiągnąć 5,6 mld ton. Nadrzędnym celem stoczni europejskich jest, jak zauważa E. Grunert³, utrzymanie światowego przewodnictwa w budowie statków skomplikowanych. Niemniej jednak zwiększanie się roli krajów azjatyckich w światowym przemyśle okrętowym odbywa się kosztem państw UE, których udział w produkcji i globalnym portfelu zamówień wykazuje tendencję spadkową. Kraje takie jak Wielka Brytania i Dania częściowo, a Szwecja całkowicie, wycofują się z budowy statków. Sukces Japonii powtórzyła Korea Południowa posiłkując się niezwykle taną siłą roboczą, a w jej ślady konsekwentnie podążają Chiny. Zmusiło to stocznie europejskie do stopniowego wycofywania się z poszczególnych segmentów rynku okrętowego.

Analizując produkcję stoczniową w wybranych krajach Europy należy zauważyć, iż pierwszym, co do wielkości, przemysłem okrętowym Europy i czwartym na świecie są Niemcy. Podstawowym problemem, z którym borykają się stocznie niemieckie jest wysoki koszt produkcji statków, związany w głównej mierze z wysokimi kosztami pracy. Stocznie niemieckie prezentują wysoki poziom technologiczny oraz wysoko wykwalifikowaną siłę roboczą. Skupiają się one na produkcji dużych skomplikowanych technologicznie kontenerowców, w stosunku do których zapotrzebowania na rynku nie są w stanie zaspokoić stocznie azjatyckie. W asortymencie produkcji niemieckich stoczni znajdują się ponadto specjalistyczne ekskluzywne wycieczkowce o dużym tonażu oraz luksusowe rzeczne jednostki wycieczkowe.

Włoski przemysł stoczniowy dobre efekty osiąga natomiast w trzech niszach rynkowych: w budowie promów pasażersko-samochodowych, statków wycieczkowych oraz jednostek ro-ro. Niemniej jednak boryka się on z niewystarczającym portfelem zamówień. Włoskie statki wykazują obok produkcji fińskiej najwyższą wartość jednostkową.

² H. Spigarski: Część okrętowa Masterplanu badań i rozwoju przemysłów morskich Unii Europejskiej, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska”, nr 1(486)/2000, s. 16.

³ E. Grunert: Projekt LeaderSHIP – szansa czy ostateczna porażka?, „Namiary na Morze i Handel”, nr 14-15/612 Lipiec 2003.

Stocznie holenderskie z kolei charakteryzujące się wysokim poziomem technologii stoczniowych i precyzyjnym wykonawstwem, słyną z produkcji małych wyrafinowanych technicznie statków specjalistycznych o najniższej wartości jednostkowej w Europie. Średnia jednostkowa pojemność statku wyprodukowanego w Holandii w 2004 roku wynosiła 3.944,8cgt, co stanowiło zaledwie 1/9 przeciętnej pojemności jednostki wybudowanej w analizowanym okresie przez stocznie włoskie. Wysokie koszty produkcji utrudniają Holandii konkutowanie na światowym rynku okrętowym. Problem ten próbuje się rozwiązać poprzez kooperację z tańszymi stoczniami z Ukrainy, Rumunii, Chorwacji, czy Chin.

W krajach tych budowane są nie tylko jednostki w pełni wyposażone, ale również kadłuby statków, które następnie przekształcane są w kompletne jednostki na pochylniach i dokach holenderskich.

Długa linia brzegowa Chorwacji, gdzie zlokalizowane są duże porty i znaczące stocznie, a także bliskość portów włoskich uznawane są za czynniki rozwoju chorwackiego przemysłu stoczniowego. Głównymi odbiorcami produkcji stoczni chorwackich są armatorzy niemieccy, szwedzcy, hiszpańscy, rosyjscy i włoscy. W portfolio zamówień znajdują się natomiast w głównej mierze produktowce, chemikaliowce i zbiornikowce.

Warto również wskazać, iż tureckie stocznie cieszą się dobrą opinią jako producenci specjalistycznych statków, takich jak małe jednostki do przewozu ropy naftowej oraz niewielkie chemikaliowce, nie wymagające wysokiego zaangażowania przemysłu stoczniowego w wysokie technologie. Głównymi odbiorcami okrętowej produkcji tureckiej są armatorzy krajowi, niemieccy, włoscy i skandynawscy.⁴

Stocznie polskie w niewielkim stopniu konkurują ze stoczniami francuskimi, fińskimi czy włoskimi, gdyż działają one w odmiennych segmentach rynku. Konkurentami o zbliżonym profilu produkcji są dla Polski Niemcy i Hiszpania. Jednakże do najpoważniejszych naszych rywali należą konkurenci wszystkich producentów europejskich, czyli stocznie Korei Płd., Chin i Japonii.⁵ Wraz z naszym przystąpieniem do Unii Europejskiej polski przemysł okrętowy został podporządkowany unijnym zasadom pomocy publicznej. Skutkiem tego było polityczne przyzwolenie na zastosowanie dopłat dla statków objętych mechanizmem TDM⁶ na lata 2005-2007. Z drugiej jednak strony zaostrzono warunki przyznawania gwarancji na kredyty na budowę statków oraz gwarancji uzyskiwanych przedpłat armatorskich. Nasiliła się ponadto emigracja polskich specjalistów okrętowych, robotników i inżynierów do Europy Zachodniej. Dane z I półrocza 2007 roku pokazują, że najbardziej poszukiwanymi w Polsce fachowcami są spawacze ręczni łukiem elektrycznym, monterzy kadłubów okrętowych, monterzy rurociągów okrętowych oraz spawacze ręczni gazowi.⁷

⁴ G. Milewska: Europejska liga mistrzów, „Budownictwo Okrętowe” nr 7-8/2004, s. 15.

⁵ J. Lewandowski: Polski przemysł okrętowy w Unii Europejskiej. Szanse i zagrożenia, „Budownictwo Okrętowe” – wydanie specjalne „Baltexpo 2004”, wrzesień 2004, s. 21.

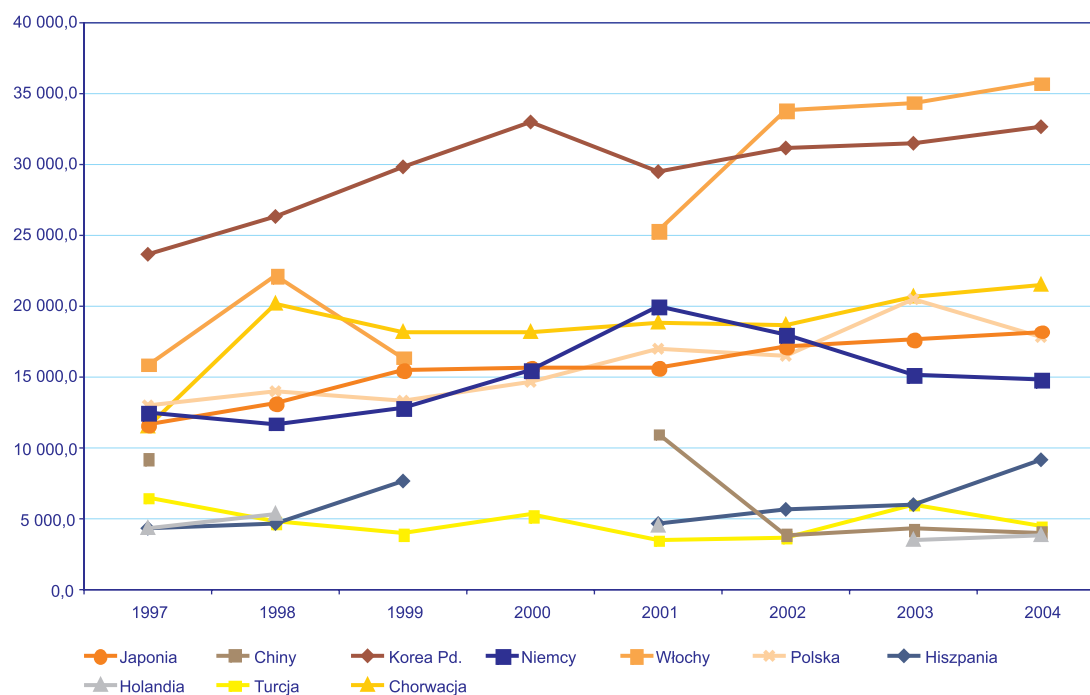
⁶ Tymczasowy Mechanizm Ochronny dla przemysłu stoczniowego (TDM) powołany Rozporządzeniem Rady UE Nr 1177/2002 z dnia 27 czerwca 2002 r., przewidujący możliwość dopłaty w wysokości maksymalnie do 6 proc. wartości kontraktu – do budowy czterech typów statków: chemikaliowców, kontenerowców, produktowców i statków typu LNG, http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2003/december/tradoc_115410.pdf (27.12.2007)

⁷ Według danych Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku w okresie od stycznia do czerwca 2007 roku w powiatowych urzędach pracy znalazło się 1.825 ofert pracy dla spawacza ręcznego. W tym samym czasie tylko 75 osób posiadających uprawnienia w tym zawodzie zgłosiło się do urzędów.

Tabela 8.
Miejsce Polski na tle innych państw świata w produkcji stoczniowej

L.P.	1992	1995	1998	2001	2004
1	Japonia	Japonia	Japonia	Japonia	Korea Południowa
2	Korea Południowa	Korea Południowa	Korea Południowa	Korea Południowa	Japonia
3	Niemcy	Niemcy	Chiny	Chiny	Chiny
4	Tajwan	Dania	Niemcy	Niemcy	Niemcy
5	Dania	Chiny	Polska	Włochy	Holandia
6	Hiszpania	Polska	Włochy	Holandia	Polska
7	Chorwacja	Włochy	Tajwan	Polska	Chorwacja
8	Włochy	Tajwan	Dania	Finlandia	Hiszpania
9	Chiny	Finlandia	Holandia	Francja	Tajwan
10	Polska	Hiszpania	Hiszpania	Hiszpania	Włochy

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: lata 1992-1998: J. Bieliński: Uwarunkowania i kierunki rozwoju polskiego przemysłu okrętowego, „Budownictwo Okrętowe”, nr 7-11/2003, s. 15; lata 2001-2004: New Orders, State of the Orderbook and Ships Completed – six-monthly data: January to December 2001, OECD, C/WP6/SG(2002)3; New Orders, State of the Orderbook and Ships Completed – January to December 2004, OECD, C/WP6/SG(2005)3.



Wykres 8.
Produkcja stoczniowa wybranych państw świata [CGT/szt]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów OECD.

Czołowe miejsca w światowej produkcji stoczniowej dzielą między sobą państwa azjatyckie: Japonia, Korea Południowa oraz Chiny. Przedstawione państwa zostały poddane hierarchizacji pod względem wielkości

oddawanej do użytku łącznej pojemności wybudowanych statków. Pozycja Polski uzależniona jest od kryteriów stanowiących o ocenie danego kraju. Lepszym miernikiem oceny wydaje się być relatywna proporcja produkowanej pojemności (wyrażonej globalną CGT) do liczby jednostek wybudowanych w danym kraju.

Na podstawie wskaźnika [CGT / liczba oddanych jednostek] Polska w 2004 roku zajmuje 5 miejsce spośród omawianych państw świata, za Włochami (35.797,8cgt/szt.), Koreą Południową (32.742cgt/szt.), Chorwacją (21.537cgt/szt.) i Japonią (18.288,9cgt/szt.).

Reasumując, Polskę zaliczyć należy do pierwszej piątki światowych liderów w przemyśle okrętowym obok Korei Południowej, Japonii, Chin oraz Niemiec. W 2005 roku zgodnie z komunikatem Rady Ministrów⁸ około 800 polskich przedsiębiorstw produkcyjnych oraz usługowych związanych było umowami kooperacyjnymi ze stoczniami, zaś blisko 100.000 osób pracowało na rzecz tego sektora. Budowa i remont statków daje zatrudnienie w regionach nadmorskich, bezpośrednio w stoczniach produkcyjnych oraz remontowych około 25 tysiącom osób. Jednak skala powiązań sektora stocznioowego z innymi przedsiębiorstwami jest o wiele większa i nie jest to liczba odzwierciedlająca faktyczną rozpiętość i wpływ tego sektora na gospodarkę naszego kraju.⁹ Należy bowiem zwrócić uwagę, że przedsiębiorstwa produkujące wyposażenie okrętowe współpracują w zakresie dostaw wyrobów okrętowych nie tylko ze stoczniami budującymi statki, ale często znaczną część swojej produkcji przeznaczają na potrzeby stocznii remontowych. Ponadto firmy te stosują zdywersyfikowaną politykę zarządzania ryzykiem wynikającym z fluktuacji popytu występującego w jednej branży. Dlatego też część ich produkcji przeznaczana jest na potrzeby innych gałęzi przemysłu.

Tymczasem niepokojący jest odpływ polskich specjalistów stocznioowych do Niemiec, Holandii, Francji, czy krajów skandynawskich. Zmniejszenie odpływu wykwalifikowanej siły roboczej w krótkim okresie możliwe jest do osiągnięcia przy zastosowaniu odpowiednich bodźców motywujących. Sytuacja w polskich stoczniach na przestrzeni ostatnich lat uległa bowiem znacznej ewolucji. K. Rosochowicz¹⁰ zauważa, iż zabezpieczenie się przed odpływem siły roboczej z polskich stocznii powinno być realizowane w szczególności poprzez stałą analizę przyczyn i źródeł migracji, propagowanie wielozawodowości w systemie kształcenia ustawicznego, a także rozwinięcie działań instytucjonalnych w zakresie dochodowego oraz zorganizowanego eksportu i importu kadry pracowniczej pomiędzy krajami. Działania te miałyby na celu minimalizowanie strat budżetowych wynikających z samoistnego odpływu wykształconej kadry za granicę.

⁸ Komunikat po posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 25.01.2005, <http://www.kprm.gov.pl> (z dnia 06.12.2006).

⁹ Wiele podmiotów, w szczególności firm MSP, prowadząc zdywersyfikowaną produkcję, wyroby swoje kieruje na więcej niż jeden rynek. W takiej sytuacji podstawowym kodem działalności gospodarczej (PKD) nie będzie wyłącznie kod: (35.11.) produkcja i naprawa statków.

¹⁰ K. Rosochowicz: Jak wykształcić i zatrzymać specjalistów z branży okrętowej w warunkach otwartego rynku zatrudnienia, „Budownictwo Okrętowe – Wydanie specjalne Baltexpo 2004”, wrzesień 2004, s. 41.

