



„Rozwój gospodarki morskiej ze szczególnym
uwzględnieniem przemysłu okrętowego”

Dariusz Bernacki

Szczecin, 2010



**INNOWACYJNA
GOSPODARKA**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Dr Dariusz Bernacki,
Akademia Morska w Szczecinie.

Rozwój gospodarki morskiej ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu okrętowego.

Polska gospodarka morska jest na etapie głębokich i szerokich w zakresie przekształceń, przy czym są to przede wszystkim przeobrażenia o charakterze strukturalnym, a te z kolei spowodowane koniecznym dla jej rozwoju podwyższeniem efektywności produkcji. Zmiany strukturalne mają swoje źródła w przeobrażeniach w sposobach gospodarowania w postaci wzrostu intensywności wykorzystania czynników produkcji, we wzroście efektywności produkcji, rozszerzaniu zakresu produkcji i podwyższaniu użyteczności (jakości) produktów i usług. Rozwijają się zatem rodzaje przemysłów morskich, które dokonują restrukturyzacji procesów gospodarowania, zmieniając sposoby produkcji, z ekstensywnego na intensywny.

Porty morskie.

Wysokim efektem rozwojowym charakteryzuje się produkcja portowa.

Liczba producentów usług portowych wzrosła do 675 jednostek (2008) i dotyczyło to przede wszystkim małych i średnich prywatnych przeładowców oraz firm związanych ze świadczeniem portowych usług spedycyjnych, maklerskich i agencyjnych. Towarzystwo temu rozszerzanie zakresu działalności o usługi uzupełniające do przeładunków i manipulacyjne względem ładunków oraz rozwój usług związanych z organizacją i planowaniem procesów transportowych, a także obsługą handlową i dystrybucją towarów w portach.

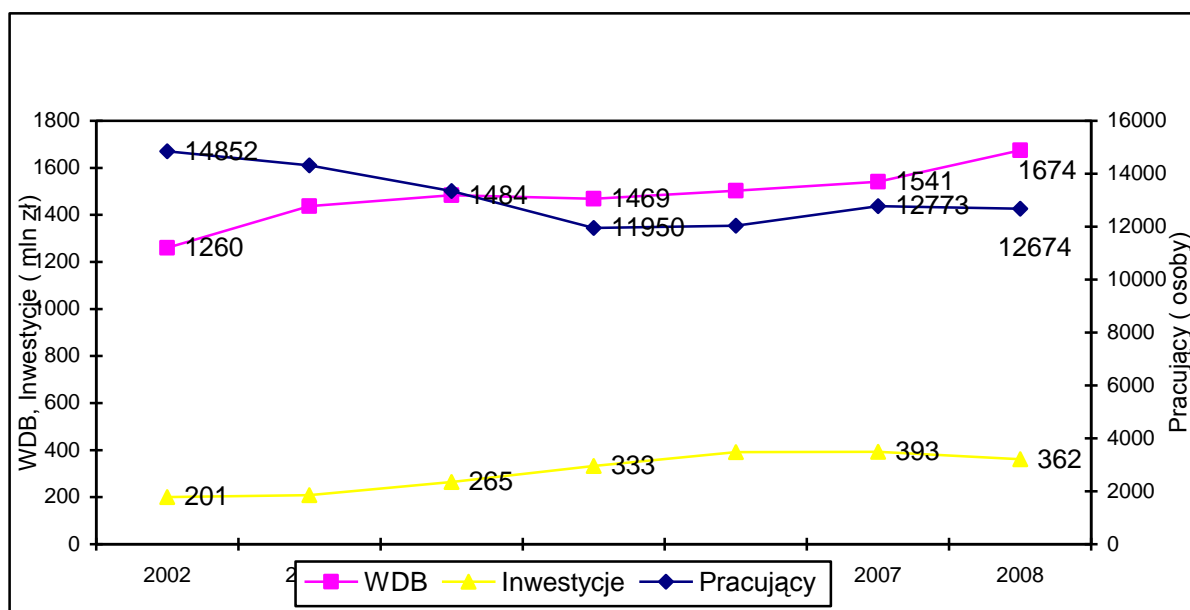
Zatrudnienie w portach, po znacznej redukcji liczby pracujących przy przeładunkach, ustabilizowało się i w 2008 r. wyniosło 12 674 osób. Najwięcej osób pracowało w usługach spedycyjno-agencyjnych i w przeładunkach (odpowiednio 4 864 i 4 831 osób, łącznie 76,5% pracujących w portach morskich).¹

Nakłady inwestycyjne w portach morskich zwiększyły się w ostatnich latach do ponad 350 mln zł rocznie przy istotnym wzroście kapitału prywatnego w finansowaniu inwestycji (w 2008 r. sektor publiczny zainwestował w portach 195 mln zł, sektor prywatny 167 mln zł). Zarządy portów skoncentrowały się na modernizacji i rozwoju infrastruktury portowej

¹ D. Bernacki, Przemiany w polskiej gospodarce morskiej [w:] H. Salmonowicz (red.) Polska gospodarka morska. Restrukturyzacja. Konkurencyjność. Funkcjonowanie. Rozwój, Wydawnictwo Kreos, Szczecin 2010, 45

(zwiększenie dostępności transportowej do portów od strony lądu i morza, modernizacja i rozbudowa nabrzeży i pozostałych obiektów infrastruktury), a źródła finansowania nakładów powiększyły się o dostępne dla inwestycji o charakterze publicznym fundusze wspólnotowe.² Z kolei inwestycje kapitału prywatnego w głównej mierze dotyczyły operacji przeładunkowych i powiązane były z budową terminali kontenerowych, a także koncentrowały się na modernizacji i rozwoju ilościowym i jakościowym istniejącego potencjału przeładunkowego.

W portach morskich powiększyła się pod względem ilościowym, jak i jakościowym ich zdolność do obsługi ładunków i środków transportu, wzrasta produkcja portowa (mierzona wartością dodaną brutto) i inwestycje przeznaczone na modernizację i rozwój potencjału produkcyjnego (rys.1). Niezmiernie istotnym jest, że procesy rozwojowe następują w wyniku wdrażania intensywnych sposobów gospodarowania, poprzez podwyższanie efektywności produkcji i produktywności wykorzystania czynników produkcji, w tym wydajności pracy.



Rysunek 1 . Wartość dodana brutto, nakłady inwestycyjne (mln zł, ceny bieżące) i liczba pracujących w portach morskich w okresie 2002-2008.

źródło : opracowanie własne na podstawie : Roczniki Gospodarki Morskiej 1995-2008, GUS Warszawa-Szczecin 1995-2008.

² Nakłady inwestycyjne ogółem w polskich portach morskich planowane przez zarządy portów do współfinansowania w okresie 2007-2013/15 ze środków programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko szacuje się na kwotę 1 500 mln zł, przy udziale własnym inwestorów (sfinansowanym ze środków własnych i kredytów bankowych) w granicach 15%-30% zakładanej wartości nakładów inwestycyjnych.

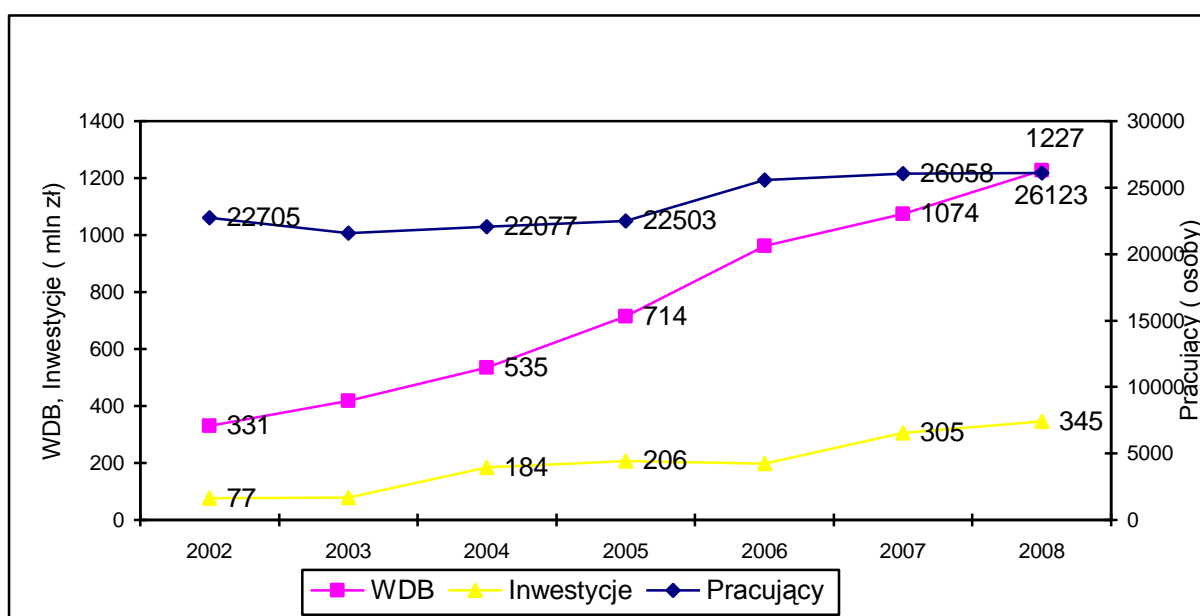
W portach wzrasta znaczenie usług związanych z organizacją i planowaniem obsługi transportowej tak ładunków, jak i środków transportu (głównie statków). Sektor portowych usług planistyczno-organizacyjnych, związany z usługami maklerstwa morskiego, usługami agencyjnymi, usługami spedycji morskiej, a także z doradztwem morskim, kontrolą ilościową ładunków i rzeczoznawstwem, pozostałymi usługami manipulacyjnymi, rozwijał się najszybciej. Jest to tendencja, z jaką mamy do czynienia w portach, których rozwój w coraz większym stopniu jest związany z ich aktywnym uczestnictwem w morsko-ładowych łańcuchach transportowych i z podejmowanymi próbami powiększania generowanej w portach wartości dodanej w następstwie rozwoju usług typu logistics value added (vas). Rozwój zdolności przeładunkowych (terminale kontenerowe w Gdańsku, Gdyni i w Szczecinie, rozbudowywany potencjał przeładunkowy w porcie Szczecin i w Porcie Północnym, budowa terminalu do przeładunku gazu skroplonego w Świnoujściu), zakupy maszyn, urządzeń i sprzętu przeładunkowego, wzrost liczby producentów usług portowych i rozszerzanie przez nich zakresu działalności, przyczyniają się do rozwoju polskich portów morskich. Jednym z głównych czynników, który uruchomił te procesy i powoduje że nadal się rozwijają, były przekształcenia własnościowe, które umożliwiły w portach szersze względem rodzajów działalności i większe co do sposobów inwestowania zaangażowanie kapitału prywatnego, w tym w formie bezpośrednich inwestycji zagranicznych.

Rybołówstwo.

Wysokim tempem rozwoju, przy jednocześnie rozległych zmianach strukturalnych dokonujących się wewnątrz branży, odznacza się rybołówstwo. Była to najdynamiczniej, a jednocześnie w największym stopniu, rozwijająca się działalność na tle pozostałych rodzajów przemysłów morskich (rys.2). Na ogólną liczbę 4 027 przedsiębiorstw działających w rybołówstwie, najwięcej jednostek prowadziło sprzedaż hurtową i detaliczną ryb i produktów. Połowami ryb zajmowało się 1 175 małych firm rybactwa bałtyckiego, łódzkiego i kutrowego, w przetwórstwie ryb działało 626 przedsiębiorstw.³ W sektorze nastąpił wzrost zatrudnienia do 26 123 osób, a nakłady inwestycyjne były jedne z najwyższych w gospodarce morskiej i przekraczały w ostatnich latach 300 mln zł rocznie. Drastycznemu ograniczeniu rozmiarów działalności w połowach ryb morskich, towarzyszył rozwój przetwórstwa ryb, a także obrotu handlowego hurtowego i detalicznego surowcem (zagranicznym i krajowym) i produktami z ryb. Sektor prawie w całości jest rozwijany w oparciu o kapitał prywatny, który po okresie modernizacji istniejących zdolności

³ D. Bernacki, Przemiany w polskiej gospodarce morskiej, op.cit., s.44

produkcyjnych, inwestuje obecnie w rozwój nowoczesnego potencjału przetwórczego. Przetwórstwo ryb wymaga dużego zaangażowania czynnika pracy, a jednocześnie rozwijane, tworzy wiele miejsc pracy. Wykazuje trwały i dynamiczny rozwój produkcji oparty na dużej i osiąganym intensywnie wartości dodanej. Z kolei rozwój działalności związanej z połowami ryb, która była i pozostaje nierentowna, będzie się dokonywał w takim stopniu, w jakim dostosowane zostaną zdolności produkcyjne do ograniczonych zasobów połowowych ryb na Bałtyku (dalsze ograniczanie zdolności połowowych w oparciu o program wypłat rekompensat za złowienie statków rybackich, rozwój alternatywnych względem połowów działalności związanych z turystyką morską i wędkarstwem morskim). Rozwój działalności gospodarczej polegać będzie w tym przypadku nie tyle na wzroście rozmiarów produkcji, co na dostosowaniu potencjału produkcyjnego do wyznaczonej wielkości połowów ryb.⁴



Rysunek 2. Wartość dodana brutto, nakłady inwestycyjne (mln zł, ceny bieżące) i liczba pracujących w rybołówstwie w okresie 2002-2008.

źródło: opracowanie własne na podstawie: Roczniki Gospodarki Morskiej 1995-2008, GUS Warszawa-Szczecin 1995-2008.

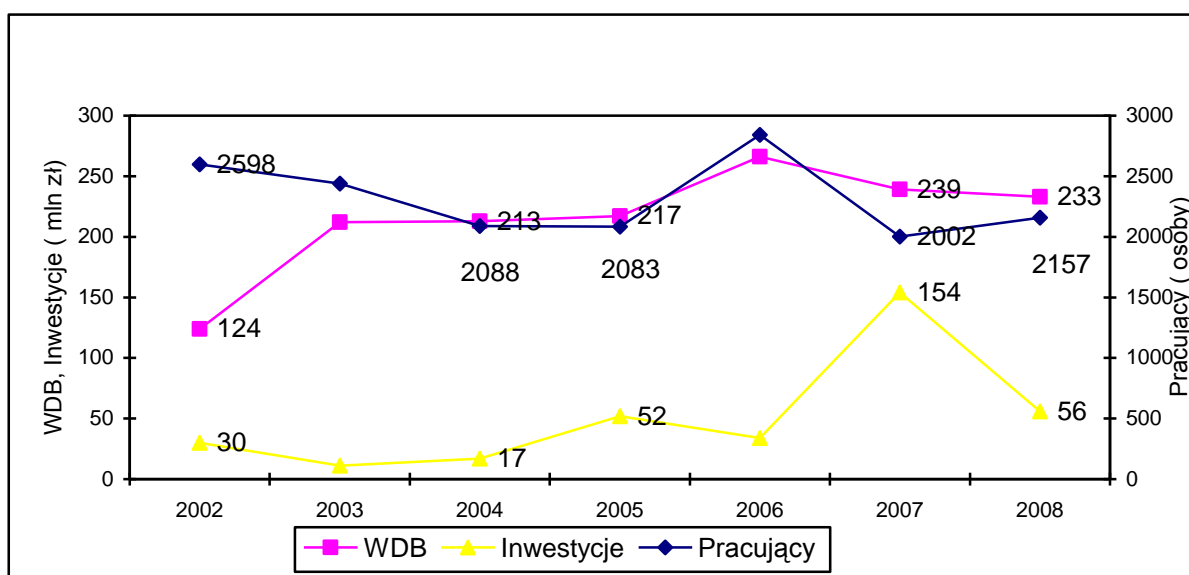
Żegluga morska.

W transporcie morskim nastąpił wzrost liczby podmiotów do 158 (2008). Dotyczyło to głównie małych, prywatnych armatorów wykonujących żeglugę przybrzeżną, wycieczkową i

⁴ D. Bernacki, Polska gospodarka morska po przemianach [w:] H. Salmonowicz (red.) Polska gospodarka morska. Restrukturyzacja. Konkurencyjność. Funkcjonowanie. Rozwój, Wydawnictwo Kreos, Szczecin 2010, s. 68

pasażerską. W ostatniej dekadzie powstały trzy większe prywatne przedsiębiorstwa armatorskie wykonujące przewozy towarowe w basenie Morza Bałtyckiego i Północnego , a mianowicie Baltramp (głównie przewozy ładunków sypkich), Unibaltic (przewozy chemikaliów płynnych) i Gdańskie Linie Morskie (statki oddane w dzierżawę niemieckiemu czarterującemu) . W żegludze morskiej wzrost inwestycji przypadał na lata , kiedy nabywano statki używane (zakupy promów przez PŻM , ESL , PŻB) i nowe jednostki . W tym ostatnim przypadku dotyczyło to prawie w całości jednego armatora , Polskiej Żeglugi Morskiej i związane jest z realizacją długoterminowego kontraktu ze stoczniami chińskimi na budowę serii nowych statków trampowych .

W polskiej żegludze morskiej przeważa kapitał państwowy. We własności państwowej bezpośrednio lub pośrednio pozostawały Polska Żegluga Morska , Polska Żegluga Bałtycka (obecnie prywatyzowana) , Pol-Euro , Pol-Levant oraz , kontrolowany kapitałowo przez PŻM , operator promów morskich Unity Line. Kształtowanie się wyników produkcyjnych względem wielkości zaangażowanych zasobów pracy i inwestycji (w tym przypadku o tyle specyficznych , że są to zakupy gotowych środków trwałych- statków morskich) dowodzi wysokiej efektywności produkcji transportowej (wydajności pracy) i tego ,że jest ona bezpośrednio uzależniona od zmian w koniunkturze gospodarczej w otoczeniu międzynarodowym(rys.3.) .



Rysunek 3. Wartość dodana brutto , nakłady inwestycyjne (mln zł , ceny bieżące) i liczba pracujących w żegludze morskiej w okresie 2002-2008.

źródło: opracowanie własne na podstawie : Roczniki Gospodarki Morskiej 1995-2008 , GUS Warszawa-Szczecin 1995-2008.

Rozwój tonażu , rozszerzanie zakresu i różnicowanie form uprawiania żeglugi na rynkach międzynarodowych przez Polską Żeglugę Morską wskazuje na to ,że działalność gospodarcza wykonywana w dużej skali i przy zaangażowaniu kapitału państwowego może być równie efektywna , co kapitału prywatnego.

Przemysł okrętowy.

Przemysł okrętowy w Polsce podlegał w ostatnim okresie szerokim w zakresie i głębokim przeobrażeniom , co znalazło odzwierciedlenie we fluktuacji efektów gospodarczych produkcji , w rozmiarach nakładów inwestycyjnych , w zmianach w wielkości zatrudnienia (tab.1 , rys.4.) .

Tab.1. Charakterystyka ekonomiczna produkcji przemysłu okrętowego w Polsce.

Wyszczególnienie	1995	1997	1999	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Liczba producentów	992	2555	3531	3945	3789	3900	4090	4618	5426	5368
Pracujący	48072	44231	42466	35591	33657	33946	33178	33877	35104	33496
Nakłady inwestycyjne (mln zł)	98	140	139	248	71	214	144	122	181	172
Przychody (mln zł)	3774	5300	7363	5365	4513	6359	6472	7061	7017	7189
Rentowność brutto (%)	0,0	1,0	2,1	-4,0	-4,6	0,2	-0,3	-4,0	-4,3	-6,8
Wartość dodana brutto (mln zł)	868	1318	1557	1307	1191	1654	1320	1441	1431	1467

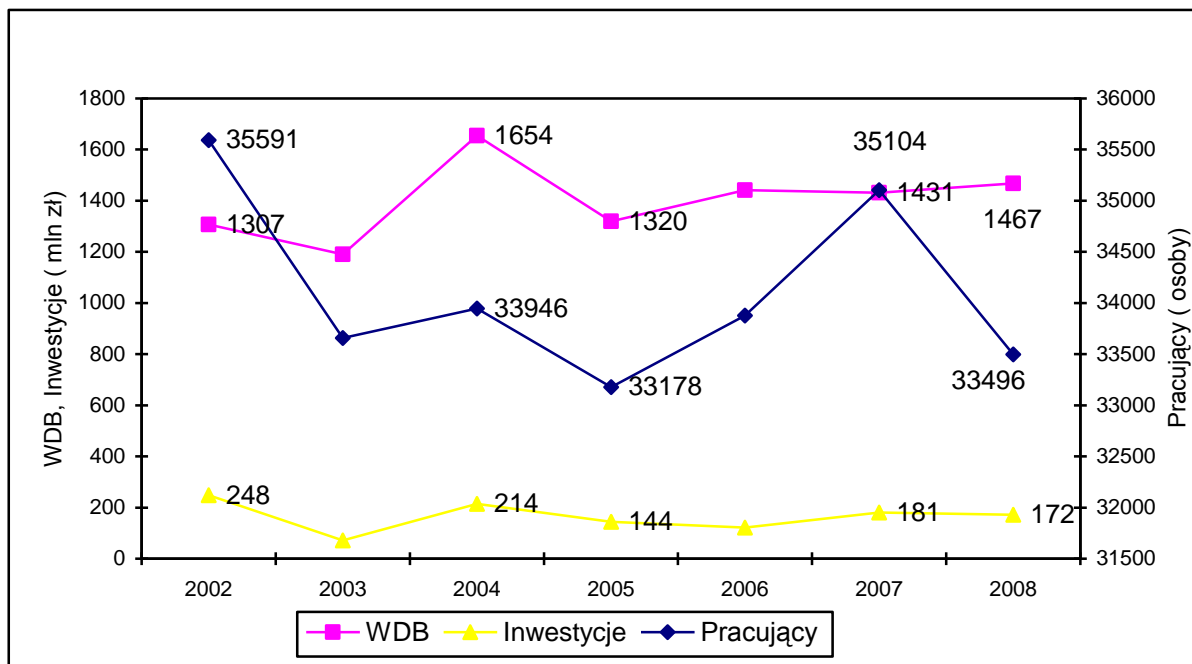
źródło: opracowanie własne na podstawie : Roczniki Gospodarki Morskiej 1995-2008 , GUS Warszawa-Szczecin 1995-2008.

Zmiany w działalności gospodarczej przemysłu okrętowego , rozpatrywane na poziomie sektora , przedstawiają się następująco :

- nastąpił istotny wzrost liczby przedsiębiorstw działających w przemyśle okrętowym , przy czym w całości dotyczyło to prywatnych stoczni produkcyjnych i remontowych , producentów jachtów , łodzi , firm remontowych i produkujących konstrukcje stalowe , przedsiębiorstw wyspecjalizowanych w produkcji wyposażenia statków ,urządzeń i sprzętu okrętowego ,

- liczba pracujących w przemyśle stoczniowym spadła o 30% do 33 496 osób w 2008 r. (40 ,1% zatrudnionych w gospodarce morskiej), przy czym najwięcej zatrudniały państwowe stocznie produkcyjne (42% pracujących w przemyśle stoczniowym) ,
- inwestycje w przemyśle stoczniowym podlegały dużym zmianom , tak co do wielkości nakładów , jak i kierunków inwestowania ; do 2002 roku składały się na nie głównie inwestycje w dużych stoczniach produkcyjnych, a następnie prawie wyłącznie inwestowano w sektorze prywatnym w remonty statków, w produkcję jachtów i łodzi , rozwój małych stocznii produkcyjno-remontowych,
- przychody stoczni produkcyjnych zmniejszyły się (2007 r.) do 2,46 mld zł (35,0% wartości sprzedaży ogółem przemysłu stoczniowego) , sprzedaż usług remontowych wzrosła do 2,16 mld zł (30,8%) , sprzedaż wyrobów i usług pozostałej produkcji stoczniowej (stocznie prywatne , producenci jachtów i łodzi , konstrukcji stalowych , urządzeń i sprzętu okrętowego) wzrosła do 2,40 mld zł (34,2 % całokształtu przychodów branży stoczniowej),
- budowa statków morskich w stoczniach państwowych wyróżniała się , na tle pozostałej działalności w branży, wysoką i pogłębiającą się deficytowością produkcji.

Wielkość produkcji przemysłu stoczniowego , mierzona wartością dodaną brutto , wyniosła w 2008 r. 1 467 mln zł .W okresie 1995-2008 udział przemysłu stoczniowego w tworzeniu PKB zmalał z 0,26% do 0,12% . Zadecydowały o tym malejące efekty gospodarcze w produkcji statków morskich .



Rysunek 4. Wartość dodana brutto (WDB), nakłady inwestycyjne (mln zł , ceny bieżące) i liczba pracujących w przemyśle okrętowym w okresie 2002-2008.

źródło: opracowanie własne na podstawie : Roczniki Gospodarki Morskiej 1995-2008 , GUS Warszawa-Szczecin 1995-2008.

Przemysł okrętowy w Polsce wykazuje w poszczególnych rodzajach działalności odmienne możliwości rozwoju . W zależności od rodzaju i struktury organizacyjno-własnościowej produkcji ,wydzielono następujące rodzaje działalności okrętowej:

- budowa statków morskich , skoncentrowana w dużych państwowych stoczniach produkcyjnych ,
- budowa i remonty statków , produkcja okrętowych konstrukcji stalowych , wykonywana przez małe prywatne stocznie produkcyjno-remontowe,
- remonty i przebudowy statków wykonywane przez sektor prywatny , a także przez duże państwowe stocznie remontowe,
- produkcja wyposażenia , urządzeń i sprzętu okrętowego,
- produkcja jachtów , łodzi i pozostałego sprzętu wodnego ,
- usługi remontowe urządzeń i sprzętu okrętowego wykonywane w ramach tzw. zarządu technicznego nad statkami.

Budowa statków morskich w stoczniach państwowych.

Morskie statki handlowe powstawały w stoczniach państwowych , do niedawna największych krajowych przedsiębiorstwach gospodarki morskiej . Były to Stocznia Gdynia SA , Stocznia Gdańsk SA , Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. , Stocznia Północna SA, Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni. Jedyną z wymienionej grupy , którą udało się skutecznie sprywatyzować , była gdańska Stocznia Północna SA ⁵. Budowa statków morskich w stoczniach państwowych natrafiała na istotne bariery w rozwoju , spowodowane niską efektywnością produkcji. Przy produkcji statków zatrudnionych było w stoczniach państwowych (Stocznie w Gdyni , Gdańsku , Szczecinie i stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni) blisko 14 000 osób . Inwestycje w państwowych stoczniach produkcyjnych po 2002 r. spadły do śladowych wielkości rzędu 1-2 mln zł rocznie . Spowodowało to ,że konieczny dla stoczni budujących statki proces unowocześniania produkcji , postępu technicznego i technologicznego nie nastąpił, co uniemożliwiło wprowadzanie w nich działań pro-

⁵ Stocznia Północna SA jest obecnie spółką zależną (wchodzi w skład grupy kapitałowej Gdańska Stocznia Remontowa) ,w której prywatny podmiot Gdańska Stocznia Remontowa SA posiada 90 proc. akcji Stoczni Północnej.

efektywnościowych⁶. Produkcja statków morskich charakteryzowała się niską wydajnością⁷, zaś zdekapitalizowany majątek produkcyjny i brak inwestycji modernizacyjnych pogłębiał i tak dużą pracochłonność produkcji. W 2009 r. zaprzestano budowy statków morskich w dużych państwowych stoczniach produkcyjnych w Gdyni i w Szczecinie. Czynniki ekonomiczne, które o tym zdecydowały, to⁸:

- związane z zewnętrznymi warunkami gospodarowania, wśród których najważniejsze to koncentracja zamówień na nowe statki w powiększających przewagę konkurencyjną (kosztową ale i w efektywności) stoczniach wschodnioazjatyckich (koreańskich, chińskich, wietnamskich i japońskich) oraz utrwalająca się tendencja aprecjacji waluty krajowej względem powszechnie stosowanego w kontraktach stoczniowych dolara amerykańskiego,

- związane z wewnętrznymi warunkami gospodarowania, wśród których najważniejsze to trwała i pogłębiająca się deficytowość produkcji stoczniowej, w przeważającej części wynikająca z niskiej efektywności, a ta z kolei spowodowana postępującą degradacją technologiczną procesów wytwarzania.

Budowa statków morskich jest kontynuowana w stoczni gdańskiej ale niewiele przemawia za tym, aby tego rodzaju produkcja okrętowa miała szansę na rozwój w przyszłości.

Prywatne stocznie produkcyjno-remontowe.

⁶ Dla okresu 2006-2010 wielkość nakładów inwestycyjnych niezbędnych dla utrzymania wielkości produkcji nowych statków w polskim przemyśle stoczniowym szacowano na 700 mln zł, zob. Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006-2010, materiał przyjęty przez Radę Ministrów, Warszawa, sierpień 2006.

⁷ W 2003 r. i w 2004 r. wydajność pracy w polskich stoczniach produkcyjnych, mierzona skompensowaną toną brutto (CGT) na jednego pracującego, wynosiła 21,5 i 29,2 CGT/osobę. W tym czasie we Francji wartość ta wynosiła 117,5 CGT/osobę, w stoczniach hiszpańskich 86,25 CGT/osobę, a w stoczniach Korei Południowej i Japonii odpowiednio 132,5 CGT/osobę i 89,4 CGT/osobę. Podobnie niska była wydajność pracy mierzona wartością produkcji przypadającą na zatrudnionego. W stoczniach polskich wskaźnik efektywności pracy wyniósł 39 tys. euro/osobę, podczas gdy w Hiszpanii 224 tys. euro, we Włoszech 285 tys. euro, we Francji 106 tys. euro, w stoczniach niemieckich 100 tys. euro, zob. G. Landowski, Actual situation of Polish Shipyards, The European Shipbuilding Industry: Bright present, anticipating uncertain future, Turku-Finland, 16 November 2006.

⁸ D. Bernacki, Polska gospodarka morska po przemianach [w:] H. Salmonowicz (red.) Polska gospodarka morska. Restrukturyzacja. Konkurencyjność. Funkcjonowanie. Rozwój, Wydawnictwo Kreos, Szczecin 2010, s. 69

Po kryzysowym 2009 r. odnotowuje się powolny ale stabilny wzrost produkcji w krajowych prywatnych stoczniach produkcyjnych i remontowych. Produkcja wzrasta w wyniku rozwoju związków kooperacyjnych, organizacyjnych i kapitałowych ze stoczniami zachodnioeuropejskimi (głównie niemieckimi, holenderskimi, norweskimi) i dzięki kontraktom zawiązywanym bezpośrednio z armatorami zagranicznymi. Działalność tego rodzaju jest prowadzona przykładowo przez stocznie: Centromost, Crist, Damen Shipyards Gdynia, Marine Projects, Maritim Shipyard, Navikon SRY, Finomar, Partner, Alu International, Stocznia Wisła. Szacuje się, że w prywatnych stoczniach produkcyjnych i remontowych, w przedsiębiorstwach produkujących urządzenia i sprzęt okrętowego, w firmach usługowych związanych z przemysłem stoczniowym pracuje 9 800 osób (29,3 % ogółu zatrudnionych w przemyśle okrętowym w 2008 r.). Zakres produkcji stoczniowej jest szeroki i obejmuje budowę o różnym stopniu zaawansowania i wyposażenia jednostek offshore, statków rzecznych, rybackich, holowników portowych i eskortowych, megajachtów, statków towarowych, sekcji i bloków kadłubów, nadbudówek.⁹

Wzrastająca konkurencyjność efektywnościowa i kosztowa produkcji i rozwój powiązań kapitałowych i handlowych prywatnych stocznii produkcyjno-remontowych ze stoczniami i armatorami zachodnioeuropejskimi, tworzą solidne podstawy dla rozwoju w kraju tego rodzaju działalności okrętowej.

Remonty i przebudowy statków (sektor prywatny i państwowy)

W sektorze remontów statków największym, posiadającym większościowy udział w polskim rynku remontów statków morskich (82 % wartości sprzedaży usług w tym sektorze przemysłu okrętowego w 2008 r.), jest prywatna Gdańska Stocznia Remontowa SA Grupa

⁹ Przykładowo w 2009 r. wyprodukowano w stoczniach: Centromost - 5 chemikaliowców o długości po 110 m (dla stoczni holenderskiej), Crist - 4 częściowo wyposażone holowniki wielozadaniowe offshore (dla stoczni norweskich), 2 statki rybackie (dla stoczni duńskiej i norweskiej), 1 barkę produktową (dla stoczni holenderskiej), 3 częściowo wyposażone holowniki (dla stoczni holenderskich), Damen Shipyards Gdynia - 4 holowniki w pełni wyposażone, 6 częściowo wyposażonych kadłubów megajachtów po 54 m długości (dla stoczni holenderskich), Marine Project - 5 w pełni wyposażonych drobnicowców wielozadaniowych o nośności po 1980 ton, Partner - 3 drobnicowce wielozadaniowe o pojemności brutto 2000, Navikon SRY - dok pływający 123 m długości, Finomar - dok pływający o ok. 50 m długości.

Zob. Piotr B. Stareńczak, Równia pochyła, Nasze Morze, maj 2010.

Kapitałowa. Grupę kapitałową tworzą prywatna Gdańska Stocznia Remontowa SA¹⁰, a także 28 powiązanych z nią spółek z branży stoczniowej, w tym Stocznia Północna, fabryki urządzeń i mebli okrętowych, zakłady konstrukcji stalowych, przedsiębiorstwa usługowe związane z wyposażeniem statków. Grupa stoczniowa oferuje kompleksowe i zdywersyfikowane usługi w zakresie remontów i przebudów statków morskich, a po przejęciu stoczni produkcyjnej, zajmuje się również budową nowych statków. W 2005 r. na przychody Gdańskiej Stoczni Remontowej GK złożyły się: w 37% remonty, w 31% przebudowy statków, w 32% nowe budowy jednostek.¹¹ Remontami zajmują się ponadto jednoosobowe spółki Skarbu Państwa – Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia SA, Morska Stocznia Remontowa Świnoujście SA, Stocznia Remontowa Nauta SA (pod koniec 2009 r. akcje trzech wymienionych spółek przekazane zostały przez Skarb Państwa do Agencji Rozwoju Przemysłu, w celu restrukturyzacji przedsiębiorstw i ich prywatyzacji), Stocznia Remontowa Radunia SA. W sektorze remontów statków gospodaruje ponadto duża liczba prywatnych, małych firm usługowych wyspecjalizowanych w prowadzeniu określonych prac remontowych (często występują jako podwykonawcy prac w państwowych stoczniach remontowych).

Zatrudnienie w dużych stoczniach remontowych (GSR, SSR Gryfia, MSR w Świnoujściu, SR Nauta, SR Radunia) wzrosło w 2008 r. do 4 600 osób i prawie w całości przyrost dotyczył prywatnej Gdańskiej Stoczni Remontowej, gdzie pracowało 2 221 osób. Rozwój grupy kapitałowej spowodował, że liczba pracujących w Gdańskiej Stoczni Remontowej Grupa Kapitałowa zwiększyła się w 2008 r. do 5 043 osób. Po 2002 r. wzrosły inwestycje w stoczniach remontowych, głównie w prywatnej Gdańskiej Stoczni Remontowej¹² oraz inwestycje podejmowane przez sektor prywatny w pozostałych rodzajach działalności stoczniowej (produkcja jachtów i łodzi, małe stocznie produkcyjno-remontowe).

Przychody dużych stocznii remontowych (GSR, SSM Gryfia, MSR Świnoujście, SR Nauta) wzrosły z 700 mln zł w 2000 r., do 2 093 mln zł w roku 2008.

Wartość sprzedaży Gdańskiej Stoczni Remontowej SA wzrosła w wyniku rozwoju produkcji remontowej, a także budowy grupy kapitałowej, ze 1 181 mln zł w 2005 r., do 1 715 mln zł

¹⁰ W 1998 r. Gdańska Stocznia Remontowa została przekształcona w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. W 2001 r. Ministerstwo Skarbu Państwa sprzedało akcje stoczni firmie Invest-Rem SA, której akcjonariuszami byli grupa menedżerska i pracownicy stoczni.

¹¹ Raport o stanie gospodarki morskiej, Nasze Morze nr 8/2007.

¹² Nakłady inwestycyjne w Gdańskiej Stoczni Remontowej w latach 2005-2007 kształtowały się na poziomie 48-56 mln zł rocznie.

w 2008 r.¹³ Gdańska Stocznia Remontowa GK jest największym krajowym przedsiębiorstwem w przemyśle stoczniowym i w gospodarce morskiej .

Produkcja remontów statków morskich rozwija się w ośrodkach , w których zaangażowany jest kapitał prywatny. Dokonuje się to w wyniku wzrostu efektywności produkcji i poprzez rozszerzanie jej zakresu i profilu . Z kolei przyszłość państwowych stoczni remontowych jest uzależniona od ich skutecznego i szybkiego sprywatyzowania .

Produkcja wyposażenia , urządzeń i sprzętu okrętowego.

Na polskim rynku występuje duża liczba prywatnych producentów wyposażenia statków , urządzeń i sprzętu okrętowego ,a także jednostki oferujące rozwiązania techniczne w zakresie budowy /przebudów/remontów statków. Większość z nich pracowała na rzecz krajowego przemysłu budowy statków i z tego powodu producenci rzadko występowali jako samodzielni dostawcy produktów i usług dla zagranicznego przemysłu stoczniowego. Niezmiernie istotnym zagadnieniem jest , czy w warunkach drastycznego ograniczenia krajowej produkcji statków morskich , możliwe jest kontynuowanie i rozwój produkcji wyposażenia statków , urządzeń i sprzętu¹⁴ i zwiększenie dostaw dla azjatyckich i europejskich ośrodków stoczniowych. Wysoka jakość i efektywność polskiej produkcji wyposażenia , urządzeń , sprzętu okrętowego wskazuje ,że może się ona rozwijać bez funkcjonujących w bezpośrednim otoczeniu krajowym dużych stoczni produkcyjnych. Większość producentów wyposażenia okrętowego nawiązała już kontakty handlowe ze stoczniami zagranicznymi i rozpoczęła dla nich bezpośrednie dostawy swoich produktów i usług .¹⁵

Produkcja jachtów i łodzi .

Ocenia się ,że w Polsce prowadzi działalność około 200 producentów jachtów (w tym najwięksi z nich to : Delhi Yacht , Sunreef Yachts , Ostróda Yacht , Galeon) . W okresie sprzed kryzysu z 2008 r. , w Polsce produkowano rocznie około 22 tysiące jachtów

¹³ W pozostałych stocznjach remontowych przychody w okresie 2005-2008 kształtowały się następująco : Szczecińska Stocznia Remontowa Gryfia SA od 148 mln zł - 200 mln zł (2009) , Morska Stocznia Remontowa w Świnoujściu od 75- 71 mln zł , Stocznia Remontowa Nauta SA w Gdyni od 96-138 mln zł .

¹⁴ Na wartość nowo wybudowanego statku morskiego, w 60%-70% składa się wartość jego wyposażenia , urządzeń i sprzętu okrętowego.

¹⁵ Zob. Z marzeniami trzeba się rozstać , rozmowa z Z. Karpińskim , dyrektorem Centrum Techniki Okrętowej SA , Informator Gospodarki Morskiej 2010/2011 , s. 69-70

żaglowych i motorowych , łodzi i motorówek , prawie wyłącznie z przeznaczeniem na eksport.¹⁶ Szacunkowe dane wskazują ,że przy produkcji jachtów i łodzi pracuje obecnie od 2000-2200 osób .

Działalność cechuje się wysoką efektywnością , wzrasta liczba pracujących w sektorze , a także inwestycje nakierowane na nowoczesne , wydajne technologie rozszerzające zakres i profil produkcji (przykładowo rozwój katamaranów) . Produkcja charakteryzuje się wysokim efektem eksportowym . Polska jest obecnie największym w Europie producentem jachtów o długości do 9,5 m , a pod względem wartości , jachty i łodzie zajmowały wysoką pozycję w polskim eksporcie.

Zarząd techniczny nad statkami morskimi.

Stosunkowo nowym rodzajem działalności okrętowej są naprawy awaryjne i remonty bieżące urządzeń i sprzętu okrętowego na statkach pozostających w eksploatacji. Armatorzy zagraniczni (dotychczas są to głównie armatorzy niemieccy) , dążąc do racjonalizacji kosztów napraw i remontów , przekazują swoją flotę w tzw. zarząd techniczny tworzonym w Polsce przedstawicielstwom lub spółkom celowym. Zespoły monterów , spawaczy , mechaników na podstawie kontraktowanych od armatora/armatorów zleceń , dokonują napraw na statkach w czasie rejsów lub w trakcie postoju jednostek w portach

Korzyści wynikające z outsourcingu usług naprawczych i remontowych są dla współpracujących stron duże , co przyczynia się do dynamicznego rozwoju tego rodzaju działalności na rynku krajowym.

¹⁶ Polskie łodzie przetrwały sztorm , wypowiedź przedstawiciela Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych , Puls Biznesu z dnia 02-04-2010 .

Bibliografia .

1. Bernacki D. , Polska gospodarka morska po przemianach[w :] H. Salmonowicz (red.) Polska gospodarka morska .Restrukturyzacja. Konkurencyjność. Funkcjonowanie. Rozwój ,Wydawnictwo Kreos , Szczecin 2010 .
2. Bernacki D. , Przemiany w polskiej gospodarce morskiej [w :] H. Salmonowicz (red.) Polska gospodarka morska .Restrukturyzacja. Konkurencyjność. Funkcjonowanie. Rozwój ,Wydawnictwo Kreos , Szczecin 2010 .
3. Landowski G. , Actual situation of Polish Shipyards , The European Shipbuilding Industry : Bright present ,anticipating uncertain future, Turku-Finland , 16 November 2006.
4. Polskie łodzie przetrwały sztorm , wypowiedź przedstawiciela Polskiej Izby Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych , Puls Biznesu z dnia 02-04-2010 .
5. Raport o stanie gospodarki morskiej , Nasze Morze nr 8 /2007 .
6. Roczniki Gospodarki Morskiej 1995-2008 , GUS Warszawa-Szczecin 1995-2008 .
7. Stareńczak , Piotr , B. , Równia pochyła , Nasze Morze , maj 2010 .
8. Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006-2010 , materiał przyjęty przez Radę Ministrów , Warszawa , sierpień 2006.
9. Z marzeniami trzeba się rozstać , rozmowa z Z. Karpińskim , dyrektorem Centrum Techniki Okrętowej SA , Informator Gospodarki Morskiej 2010/2011 .

