

RADA PROGRAMOWA: **PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI** (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), **DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI** VEL **ŻURAWSKI** (UNIwersytet Łódzki), **DR. HAB. JAN KŁOS** (KATOLICKI UNIwersytet Lubelski), **PROF. DOMINIKA MAISON** (UNIwersytet Warszawski), **PROF. WITOLD KWAŚNICKI** (UNIwersytet Wrocławski), **MARCIN PIASECKI** (GREMI MEDIA), **PROF. ZBIGNIEW RAU** (UNIwersytet Łódzki), **PROF. BOGDAN SZLACHTA** (UNIwersytet Jagielloński),

RADA FUNDACJI: **ROBERT GWIAZDOWSKI**, PREZES, CZŁONKOWIE: **TOMASZ PRUSZCZYŃSKI**, **MARIUSZ PAWLAK**

ZARZĄD: **TOMASZ WRÓBLEWSKI**, PREZES, **CZĘZARY KAŻMIERCZAK**, CZŁONEK ZARZĄDU

Warszawa, 06.07.2018

Stanowisko WEI: Problem ze stoczniami, czyli pochwała prywatnego

Przez media przetoczyła się fala drwin z okazji rocznicy położenia stępki pod promem w Stoczni Gryfia w Szczecinie. Od tego czasu na pochyli nic się nie dzieje. I chociaż przed szyderstwami można się bronić, to nie zmienia to faktu, że w stoczniach w Polsce mamy problem.

Zacznijmy od rocznicowych szyderstw. Nieco ponad rok temu w Stoczni Gryfia w Szczecinie położoną stępkę pod prom dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Obecni byli politycy mający uwiarygodnić odbudowę polskiego przemysłu okrętowego. Od tego czasu trwa wyłącznie przerabianie projektu statku. Na pochylni Wulkan w Szczecinie nie wydarzyło się zupełnie nic.

Polskiemu armatorowi umyka, pewnie ostatnia już okazja „zawalczenia o Bałtyk”. Od kilku lat, niezależnie od koniunktury żeglugowej na świecie, przewozy na Bałtyku rosną. Jednym ze źródeł wzrostów są właśnie przewozy promowe. Kwitną połączenia na linii Świnoujście – Ystad, gdzie po obu stronach Bałtyku trwają inwestycje warte setki milionów euro w infrastrukturę, a kolejni armatorzy zapowiadają uruchomienie połączeń.

W Gdyni powstaje właśnie terminal promowy – inwestycja warta niemal 200 mln zł ma obsłużyć właśnie rosnący szybko ruch promowy. Na tej linii Stena Line (szwedzki armator) jeszcze niedawno operowała dwoma promami. Dziś mowa jest o uruchomieniu 4 połączenia. Z Gdańska do Sztokholmu pływał jeden prom. Dziś na tę trasę wprowadzana jest druga jednostka. To pokazuje skalę wzrostów przewozowych. Eksperci oceniają roczny wzrost przeładunków na 7-8% i tendencja taka trwa od lat.

W tym czasie, w polskiej stoczni czekamy na budowę polskiego promu, dla polskiego armatora. Rynek ucieka nam na naszych oczach. Szybka i sprawna budowa pierwszego promu i kolejnych jednostek mogłaby być traktowana jako przełamanie marazmu stocznioowego w Szczecinie. Tymczasem – powodów do optymizmu nie ma.

Na tym tle widać także poważne różnice w funkcjonowaniu stoczni publicznych i prywatnych. Prywatne, najważniejsze z nich to Grupa „Remontowa” z Gdańska i Crist z Gdyni, nie narzekają na brak zamówień. Powstają tam jednostki wysokospecjalistyczne, statki techniczne (Crist), nowoczesne promy elektryczne i z napędami LNG. „Remontowa” ma być liderem budowy następców Kormorana II. Polskiego niszczyciela min, który eksperci oceniają jako najnowocześniejszą w swojej klasie jednostkę na świecie. Statki tej serii mogą być eksportowane do wielu państw na świecie. Już obecnie Kormoran II jest przedmiotem zainteresowania wielu sił morskich z całego świata.

RADA PROGRAMOWA: **PROF. WOJCIECH BIEŃKOWSKI** (UCZELNIA ŁAZARSKIEGO), **DR. PRZEMYSŁAW GRAJEWSKI** **VEL ŻURAWSKI** (UNIwersYTET ŁÓDZKI), **DR. HAB. JAN KŁOS** (KATOLICKI UNIwersYTET LUBELSKI), **PROF. DOMINIKA MAISON** (UNIwersYTET WARSZAWSKI), **PROF. WITOLD KWAŚNICKI** (UNIwersYTET WROCLAWSKI), **MARCIN PIASECKI** (GREMI MEDIA), **PROF. ZBIGNIEW RAU** (UNIwersYTET ŁÓDZKI), **PROF. BOGDAN SZLACHTA** (UNIwersYTET JAGIELLOŃSKI),

RADA FUNDACJI: **ROBERT GWIAZDOWSKI**, PREZES, CZŁONKOWIE: **TOMASZ PRUSZCZYŃSKI**, **MARIUSZ PAWLAK**

ZARZĄD: **TOMASZ WRÓBLEWSKI**, PREZES, **CZĘZARY KAŻMIERCZAK**, CZŁONEK ZARZĄDU

W stoczniach publicznych brak znaczących zamówień. Powstają niewielkie bloki do większych jednostek, kadłuby, niewielkie jednostki pływające. To zamówienia bardzo często solidne, ale nie wiążące się z wysokimi marżami, ani skokiem technologicznym branży.

W stoczniach na zachodnim Pomorzu od lat nie powstał w pełni wyposażony statek choćby średniej wielkości. Tamtejsze zakłady osiągnęły natomiast pewną biegłość w produkcji sekcji lub kadłubów, także na wymagające rynki.

Innym przykładem polskiego podwykonawstwa może być budowa statku nasłuchu elektronicznego dla szwedzkich sił morskich. Sama jednostka powstaje w stoczni Nauta, ale ostateczne wyposażenie w sprzęt elektroniczny nastąpi w Szwecji.

W ostatnich dniach potwierdziły się informacje o przejęciu przez ARP – Stoczni Gdańsk. Przypomnijmy – sam fakt gromadzenia majątku produkcyjnego w rękach państwa nie jest jeszcze tragedią. Kto wie, może to jedyny sposób na reanimację produkcji stoczniowej w tym miejscu. Jednak do tej pory nie wiadomo o stoczni ani w jaki segment celuje, ani nawet z kim ma zamiar konkurować i o jaką część rynku.

A w sprawie promu wniosek jest prosty. Aby go szybko i sprawnie zbudować w Szczecinie (co jest rynkowo absolutnie opłacalne), trzeba zorganizować konsorcjum z mocnym udziałem stoczni prywatnych z Trójmiasta. To daje gwarancję w miarę szybkiej realizacji projektu. Inaczej będziemy odmierzać czas i oglądać jak rynkowa okazja dla polskiego promu bezpowrotnie odpływa.