

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

Warszawa, 29.03.2018

Stanowisko WEI: Kolebka odkupiona. Co zrobić z (kolejną) państwową stoczną

Stocznia Gdańsk została odkupiona od ukraińskiego właściciela przez publiczną ARP. Taką informację podały właśnie media. W naszej ocenie oznacza to, że problem... dopiero się zaczyna.

Stocznia Gdańsk od 2006 r. była kontrolowana przez kapitał ukraiński. Gdy stocznie w Gdyni i Szczecinie zamykano w związku z brakiem wizji rozwoju i nierozliczoną pomocą publiczną (zresztą kwestionowaną przez część ekspertów), stocznia w Gdańsku wydawała się być w znacznie lepszej sytuacji.

Jednak sukces prywatyzacji był chwilowy. Dziś stocznia w Gdańsku zajmuje skrawek terenów zajmowanych przez laty, jest zadłużona, prowadzi działalność inną niż stoczniowa (głównie związaną z energetyką odnawialną). W stocznia zabrakło wizji i kapitału. Dziś firma wegetuje, co wywołało oczekiwania załogi związane z odkupieniem firmy przez Agencję Rozwoju Przemysłu.

Negocjacje trwały wiele miesięcy, ale jak podały media – osiągnięto właśnie porozumienie.

Interwencja państwa w przemysł stoczniowy nie jest w Europie czymś niezwykłym. Dość wspomnieć o kontrolowanej przez państwo włoskiej stoczni Fincantieri, odnoszącej ogromne sukcesy na rynku budowy nowoczesnych wycieczkowców.

Jednak zaangażowanie państwa i publicznych środków w przypadku Gdańska jest ogromnym wyzwaniem, obciążonym ogromnym ryzykiem.

Pod kontrolą państwa jest w Polsce cały szereg podmiotów stoczniowych. Dość wspomnieć o kontrolowanych przez fundusz Mars czy Polską Grupę Zbrojeniową takich aktywach jak Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni, Stocznia Nauta w Gdyni, Stocznia Szczecińska. Państwo kontroluje – za pośrednictwem Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej – część terenów postoczniowych w Gdańsku. To w dużym skrócie w sferze własnościowej.

Niestety, nadal czekamy na czytelną strategią rozwoju branży. Jej brak jest bardzo niekorzystny dla polskich stoczni.

Przyszłość stoczni w Europie polega na wypracowaniu specjalizacji i konsekwentnym doskonaleniu się w jej realizacji. Najprostsze statki – masowce, drobnicowce – budowane są w Chinach i Korei, mających przewagę wynikającą z niższych kosztów m.in. pracy.

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

Dlatego przyszłość europejskich stoczni to jednostki zaawansowane technologicznie: okręty wojenne, wycieczkowce, jednostki specjalnego przeznaczenia, nowoczesne promy, statki operujące w Arktyce, nowoczesne promy (choć tu na rynku pojawiają się też stocznie azjatyckie).

W Polsce, w sferze publicznej, niestety takiej specjalizacji nie widać. Gromadzony majątek produkcyjny ma swoją wartość, ale prawdziwym wyzwaniem jest zapewnienie odpowiednich zamówień, które przyniosą rentowną produkcję.

Produkcja podzespołów / sekcji na rzecz wielkich europejskich stoczni może być metodą na krótkotrwałe przeżycie. Strategia rozwoju wymaga poważniejszych wyzwań.

Dlatego nie krytykując zaangażowania państwa w rynek stoczniowy, zwracamy uwagę na potrzebę stworzenia strategii rozwoju firm. Strategia ta musi oznaczać docelowo działalność specjalistyczną, bo taka gwarantuje dochód na rynku.

Równie ważnym zadaniem jest pozyskanie zleceń, aby rozwijać działalność stoczniową. Ogromna konkurencja powoduje, że stocznie publiczne są w trudnej sytuacji pod względem pozyskiwania zleceń. Konkurencja ma przy tym charakter wielowymiarowy – nie tylko międzynarodowy, ale także wewnętrzny. Polskie stocznie prywatne – Grupa Remontowa oraz Stocznia Crist są świetnie zorganizowanymi, nowoczesnymi firmami, o ugruntowanej pozycji na rynku.

Dlatego sytuacja na rynku jest trudna. Znaczne moce produkcyjne w sferze publicznej trzeba zagospodarować jak najszybciej zamówieniami wysokiej jakości. I to zadanie będzie najważniejszym wyzwaniem w sferze rozwoju polskich stoczni. Do tego zadaniem znacznie trudniejszym niż samo odkupienie majątku stoczniowego.