

## **Opinia - Rozwój przemysłu stoczniowego jest ważny dla polskiej gospodarki**

Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE zrzesza ponad 60 firm, które łącznie realizują prawie połowę sprzedaży całej branży stoczniowej w Polsce, (w której funkcjonuje ok. 800 firm).

Statek jest najbardziej skomplikowanym wyrobem wytwarzanym na skalę przemysłową w Polsce, począwszy od projektu, poprzez cały łańcuch dostawców, technologii i organizacji pracy, skończywszy na gotowym wyrobie – w pełni wyposażonej jednostce zdolnej do wykonywania skomplikowanych operacji na morzu. W dobie globalizacji należy rozwijać praktycznie wszystkie dziedziny gospodarki narodowej aby skutecznie konkurować na globalnym rynku stoczniowym. Należy rozwijać całą gamę umiejętności i zawodów, i to na wszystkich poziomach, począwszy od wyspecjalizowanych stanowisk robotniczych, poprzez kadrę techniczną, inżynierską i zarządczą. Konkurencja wymaga korzystania z najwyższej klasy zaplecza prawnego, doskonałych ekonomistów, projektantów, automatyków, programistów, i wielu wielu innych. To przekłada się na standardy edukacji, funkcjonowania administracji państwowej i lokalnej. Konkurując z najlepszymi w tej branży wprowadzamy całość naszej gospodarki do rynkowej ekstraklasy. Dlatego właśnie przemysł stoczniowy wspiera rozwój gospodarczy kraju.

Jakiś czas temu, można było mówić, że lepszego okresu dla przemysłu stoczniowego jeszcze w historii Polski nie było. Dobra passa trwa nadal, ale dziś jest inaczej niż jeszcze rok temu. Obserwujemy ogromne spowolnienie na rynku offshore. O ile np. w produkcji jednostek typowo towarowych Polska nie uczestniczy, bo to domena Korei czy Chin, to w produkcji jednostek offshorowych i owszem, bo to jedna z naszych specjalizacji. Ten segment odnotowuje niestety wyraźne spowolnienie od momentu, gdy spadła cena ropy naftowej do poziomu około 30 dolarów za baryłkę. Gdy popatrzymy na globalny rynek na świecie zauważymy, że znacznie spadło zapotrzebowanie na transport morski, a to pociąga spadek zamówień w segmencie statków towarowych. Rynek nie zgłasza zapotrzebowania na nowe tego typu jednostki, chociaż zauważalny jest wyraźny wzrost w segmencie statków produkowanych w Europie.

1 stycznia 2017 roku wejdzie w życie tzw. ustawa stoczniowa. Nie należy jej traktować jako wsparcia, ale przede wszystkim jako wyrównania poziomów, zapewnienia jednakowych warunków konkurencji. Ustawa wprowadza przepisy, które przedsiębiorcy europejscy mają w swoich krajach, przynajmniej od 12 lat. W Polsce przepisy o podatku VAT były bardziej restrykcyjne niż w Europie. W żadnym innym kraju nie było sytuacji żeby stoczniom opłacało się kupować wyposażenie spoza granic swojego kraju, aby promować dostawców zagranicznych, a nie krajowych. A w Polsce tak jest. To znaczy, że nasi dostawcy są w znacznie gorszej pozycji, w stosunku do konkurencji w Europie. Owszem, jest to rodzaj dozwolonej pomocy publicznej, ale działamy na rynku globalnym, a na skutek „wyśrubowanych” przepisów krajowych tracimy konkurencyjność. To tak jakby wszyscy wysyłali na olimpiadę swoich sportowców w adidasach, a Polakom nasze władze kazały biegać w ciężkich butach wojskowych. To i tak cud, że do tej pory tak dobrze sobie radzimy.

Kraje Dalekiego Wschodu stały się liderami w produkcji dużych statków, polskim stoczniom udało się dostosowywać produkcję do globalnego rynku, produkują jednostki przyjazne środowisku, czy do obsługi morskich farm wiatrowych na morzu. Jesteśmy, informowani o różnych ciekawych projektach, ostatnio np. ze stoczni Crist o promach hybrydowych. Wiele

polskich stoczni jest konkurencyjnych, ponieważ jest umiejętnie zarządzanych. Dobry biznes może być prowadzony niezależnie od tego, kto jest właścicielem kapitału, ale praktyka gospodarza pokazuje, że jeżeli właścicielem kapitału są osoby prywatne, to one mocniej stymulują do pracy zarządzających biznesem. Menadżer musi zapewnić korzyści dla firmy i z tego jest rozliczany. W sytuacji gdy właścicielem kapitału jest skarb państwa, można zauważyć, że nie tylko czynniki biznesowe decydują jak zachowuje się prezes zarządu. Nie tylko ekonomia ma znaczenie, ale również czynniki pozamerytoryczne, m.in. to jak spółka realizuje interes społeczny. A ten może być rozumiany w różny sposób, w zależności od ekipy rządzącej. Ciekawym przykładem jest stocznia Crist, która powstała jako prywatny biznes dwóch inżynierów, którzy z niewielkiej firmy potrafili zrobić duże przedsiębiorstwo. Gdy podejmowali decyzję o zakupie dużego suchego doku od upadającej Stoczni Gdynia, weszli w koligację z kapitałem publicznym. Ale widać, że dobre zarządzanie przebija się i realizowane projekty są bardzo ciekawe. Warto wspomnieć też o jednostkach przyjaznych środowisku napędzanych paliwem LNG. Tutaj niekwestionowanym liderem w Europie i świecie są prywatne stocznie Holdingu Remontowa. Do końca 2015 roku prawie 15 proc. wszystkich pływających na świecie jednostek z napędem LNG dostarczyła Stocznia Remontowa Shipbuilding. Konkurencyjność polskich stoczni polega na umiejętnym znajdowaniu i wykorzystywaniu nisz rynkowych, na innowacyjności.

Stocznia Gdańsk zajęła się produkcją wież wiatrowych. I tutaj widać element związany z powiązaniem kapitału prywatnego i zarządzania. Stocznia musi szukać zleceń na rynku, decydować ilu w danej sytuacji rynkowej zatrudnić pracowników. Stąd pomysł na inny segment rynku - morską energetykę wiatrową. To kolejne potwierdzenie, że jasne reguły oceny pracy biznesmenów powodują, że szukają różnych rynków.

Odnosnie ustawy stoczniowej i zapisów odnoszących się do możliwości objęcie stoczniowych gruntów strefą ekonomiczną. Do tej pory w strefach ekonomicznych mogły lokować się jedynie spółki skarbu państwa. To wyraźna dyskryminacja prywatnego kapitału. I to się zmieni. Ustawa otwiera dostęp do stref ekonomicznych również dla firm prywatnych. Ten element wyrównywania szans i tworzenia warunków jednakowej konkurencji został dostrzeżony przez Forum Okrętowe, przyznaniem nagrody Innowacyjna Gospodarka Morska 2016 dla Marka Gróbarczyka, Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, w kategorii OSOBOWOŚĆ. Natomiast odnosnie CIT, trudno jest określić jak będą wyglądały skutki proponowanych przepisów. Ten punkt wymaga jeszcze notyfikacji w Komisji Europejskiej. Warto mieć na uwadze, że od dawna funkcjonuje tzw. podatek tonażowy w shippingu. Armatorzy eksploatujący morskie statki handlowe w żegludze międzynarodowej, wypracowali inną formułę podatków. Płacą podatek od posiadanego potencjału statku, tonażu a nie jak inni od różnicy przychodów i kosztów. To co zaproponowano w nowej ustawie nie jest więc zupełną nowością, ale przeniesieniem podatku tonażowego na grunt przemysłu stoczniowego.

Warto też powiedzieć kilka słów o warunkach zatrudnienia pracowników, mając świadomość, że niektórzy z nich wybierają pracę za granicą. Brak jest powszechnej świadomości, że branża stoczniowa płaci lepiej niż wiele innych branż. Pod względem mediany zarobków, plasujemy się zaraz po przemyśle petrochemicznym. Mediana zarobków w Polsce to około 2,4 tys. zł, w branży stoczniowej - około 5 tys. zł. Dane z 2014 roku mówią o 33 tys. Polaków pracujących w branży stoczniowej, dodatkowo, według szacunków za granicą pracuje nawet do 5 tys. osób. To, że pracownicy szukają pracy tam, gdzie zarobki są wyższe, to efekt globalnego rynku i umiejętności jakie posiadają pracownicy. Skutkuje to tym, że pracodawcy w Polsce coraz bardziej zwracają uwagę na potrzeby pracowników. Mądra konkurencja nie zaszkodzi, a skutkuje ciągłym podnoszeniem kwalifikacji, inwestowaniem w ludzi i polepszaniem warunków pracy aby przeciwdziałać poważnemu zagrożeniu, jakim są wyjazdy za granicę.

Pamiętajmy, że zatrudnianie pracowników ze Wschodu nie zastąpi utraty naszych rodzimych. A przecież warunki zatrudnienia i tak są już u nas znacznie lepsze niż w wielu innych krajach Europy. Jako Forum Okrętowe jesteśmy jednym z sygnatariuszy oświadczenia w sprawie standardów socjalnych podpisanego w obecności Komisji Europejskiej w Brukseli 14 października 2013 pomiędzy organizacjami zrzeszającymi pracodawców oraz związki zawodowe

Podsumowując.

W ciągu ostatnich 20 lat zrobiliśmy olbrzymi skok technologiczny, także w umiejętnościach pracowników. Staramy się zachęcać młodzież, by chciała się szkolić i pracować w naszej branży, dbamy o to, by nie zakłamywać wizerunku przemysłu stocznioowego. W tej branży najważniejszym elementem jest chęć do działania. To praca nieszablonowa, jeśli ktoś chce pracować 8 godzin i biec do domu to nie znajdzie tu satysfakcji. To filozofia życia, szukamy nowych rozwiązań również po pracy, my po prostu żyjemy przemysłem stoczniowym.

Opracował: Jerzy Czuczman

*/materiał powstał podczas wywiadu dla jednej z gazet/*