

INSTYTUT GOSPODARKI ŚWIATOWEJ

**Niemiecki przemysł stoczniowy
Rola państwa i polityki przemysłowej UE**

Karina Faza

Nr 315

Warszawa 2012

Recenzent

Józef Olszyński

ISSN 2083-9057

*Prace i materiały Instytutu Gospodarki Światowej mają na celu pobudzenie do
dyskusji, wymiany informacji i uwag krytycznych*

SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA
KOLEGIUM GOSPODARKI ŚWIATOWEJ
INSTYTUT GOSPODARKI ŚWIATOWEJ
02- 521 Warszawa, ul. Rakowiecka 24
Tel (48 22) 564 93 70
Fax (48 22) 564 86 74
e-mail weri@sgh.waw.pl

Spis treści

1. Niemiecki przemysł stoczniowy na tle produkcji światowej i europejskiej.....	4
1.1 Potencjał.....	4
1.2 Produkcja.....	5
2. Rola państwa niemieckiego w przemyśle stoczniowym.....	12
2.1 Źródła aktywnej roli państwa: społeczna gospodarka rynkowa.....	12
2.2 „LeaderSHIP Deutschland“.....	14
2.3 Inne inicjatywy rządu.....	18
3. Nowe podejście UE do europejskiego przemysłu stoczniowego.....	20
3.1 Główne założenia programu „LeaderSHIP 2015”.....	20
3.2 Założenia programu „LeaderSHIP 2015” o wymiarze globalnym.....	22
3.3 Projekty programu „LeaderSHIP 2015” o wymiarze europejskim.....	24
3.4 Projekty programu „LeaderSHIP 2015” o wymiarze wewnętrznym.....	26
4. Perspektywy rozwojowe dla niemieckiego przemysłu stoczniowego.....	30
Spis literatury.....	32

1. Niemiecki przemysł stoczniowy na tle produkcji światowej i europejskiej

1.1 Potencjał

Światowy przemysł stoczniowy znajduje się od około 30 lat pod dużym naciskiem konkurencji. W połowie lat 70-tych rozpoczęła się budowa i ekspansja koreańskiego przemysłu stoczniowego, który stał się potęgą światową przed Japonią i Europą. Rozwój ten odbywał się na rynku znajdującym się w stagnacji, a nawet przez pewien okres czasu kurczącym się. Światowa produkcja stoczniowa roku 2000 powróciła do poziomu z roku 1975, po uprzednim spadku o połowę. Do sukcesu koreańskich stocznii nie przyczyniły się w pierwszej kolejności siły rynku, lecz efekty długookresowej strategii współdziałania pomiędzy dużymi przedsiębiorstwami kapitalistycznymi a subwencjami państwowymi, które umożliwiły oferowanie statków po cenach pokrywających nie tylko koszty produkcji. W związku z rosnącym popytem na budowę statków w roku 2002 kraje azjatyckie traktowały przemysł stoczniowy jako strategiczny przemysł w rozwoju gospodarki. W szczególności Chiny rozpoczęły masową rozbudowę krajowych możliwości stoczniowych.¹

Europejski przemysł stoczniowy to dynamiczny i konkurencyjny sektor gospodarki, zarówno w Unii Europejskiej jak i na świecie, o dużym znaczeniu z gospodarczego i społecznego punktu widzenia, obejmujący następujące obszary: transport, bezpieczeństwo, badania i rozwój. Unia Europejska wspiera rozwój przemysłu stoczniowego oraz rozpatruje problemy jakie dotyczą tą gałąź przemysłu z punktu widzenia konkurencyjności.² Przemysł stoczniowy należy do najważniejszych gałęzi o znaczeniu strategicznym w Unii Europejskiej. Stocznie odgrywają istotną rolę m.in. dla infrastruktury regionalnej, jak również w bezpieczeństwie narodowym poprzez produkcję okrętów wojennych statków. Europejski przemysł stoczniowy znajduje się w czołówce światowej w budowie statków wycieczkowych, promów, dużych jachtów oraz pogłębiarek. Również w budowie łodzi podwodnych i statków marynarki wojennej, europejski przemysł stoczniowy zajmuje dobrą pozycję. Jednocześnie w produkcji wyposażenia dla statków przemysł europejski znajduje się na pierwszym miejscu na świecie dla szerokiej palety produktów, zaczynając od systemów napędowych, dużych silników diesel, poprzez systemy bezpieczeństwa i ochrony środowiska, aż po fracht i elektronikę.³

¹ Leadership Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, czerwiec 2008, str. 4

² Komisja Europejska (2010a)

Niemiecki przemysł stoczniowy utrzymał dobrą pozycję na rynku dzięki przodownictwie technologicznym, zdolnościom systemowym i elastyczności w wielu obszarach, w szczególności w budowie wysoko rozwiniętych technicznie statków handlowych i specjalnych, statków dla marynarki wojennej, jak również w obszarze dostaw materiałów niezbędnych do budowy statków.⁴ Dzięki wysoko wyspecjalizowanym systemom i 75% kwocie eksportu, niemiecki przemysł stoczniowy, zatrudniający w stoczniach ok. 22.000 pracowników, jest już od wielu lat czołowym eksporterem i zajmuje czołowe miejsce w Europie oraz czwarte na świecie za Koreą, Japonią i Chinami.⁵

Ze względów ekonomicznych stocznie niemieckie odgrywają ważną rolę dla innowacyjności technicznej w obszarze budowy maszyn, elektrotechniki, elektroniki i komunikacji, jak również są ważnym pracodawcą głównie w regionach słabych strukturalnie. W 2005 roku nastąpiła ważna zmiana paradygmatu w polityce stoczniowej. Zakończono przyznawane od dziesiątek lat subwencje na zlecenia, które w postaci ogromnych środków z budżetów krajów związkowych i krajów nadmorskich, kierowane były do stoczni. Ze środków tych korzystali głównie zleceniodawcy. Dlatego w stoczniach środki te nie przyczyniały się w żadnym stopniu do poprawy stanu techniki i technologii statków. Obecnie stocznie niemieckie otrzymują wsparcie jedynie na wybrane inwestycje na badania i rozwój, jak również na innowacyjne budowy statków i poprawę procedur i metod postępowania poprawiających konkurencyjność.⁶

1.2 Produkcja

Skutki kryzysu gospodarczego i finansowego odczuł również światowy przemysł stoczniowy od połowy roku 2008. Stocznie i przedsiębiorstwa żeglugowe ucierpiały z powodu problemów z finansowaniem produkcji statków oraz drastycznego załamania handlu światowego, co doprowadziło do tego, iż istniejące już zamówienia zostały częściowo odwołane lub przesunięte w czasie, a nowe zamówienia nie były składane.⁷

Poniższa tabela obrazuje rozwój przemysłu stoczniowego w Niemczech w latach 2002-2010. Pozytywny trend popytu na budowę statków handlowych w roku 2007 trwał do połowy roku 2008. W związku z tym zakładano stabilną sytuację na rok 2008. W wyniku

³ Komisja Europejska (2010a)

⁴ „Leadership Deutschland”, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, czerwiec 2008, str. 4

⁵ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010a)

⁶ Leadership Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, czerwiec 2008, str. 4

światowego kryzysu finansowego i gospodarczego nastąpiła zmiana kierunku rozwoju, co wpłynęło negatywnie również w perspektywie długookresowej na przemysł stoczniowy. Dzięki zamówieniom z lat poprzednich możliwe było osiągnięcie w roku 2008 rekordowego obrotu w wysokości 7,2 mld. euro, jak również wzrostu zatrudnienia o ok. 1000 nowych miejsc pracy, osiągając stan 23.640 zatrudnionych na koniec roku 2008. W związku ze skutkami kryzysu sytuacja uległa zmianie i zatrudnienie w niemieckim przemyśle stoczniowym zaczęło spadać. W następstwie kryzysu gospodarczego i związanych z tym problemami z finansowaniem, oraz w wyniku ogólnego spadku zamówień, nastąpił spadek stanu zamówień w przemyśle stoczniowym, który na koniec roku 2008 wyniósł 172 statki (3,1 mln CGT: tzw. skompensowane tony brutto) o łącznej wartości 13,3 mld euro.⁸ Sytuacja w roku 2009 i 2010 uległa znacznemu pogorszeniu. W roku 2009 dostarczono 54 statki o wartości 2,6 mld. euro, natomiast w 2010 roku dostarczono 55 statki (3,2 mld. euro). Porównując stan zamówień z roku 2009 i z pierwszych trzech kwartałów roku 2010 do roku 2008 widać znaczny spadek, a mianowicie z końcem roku 2009 roku stan zamówień wyniósł 9,6 mld. euro, natomiast na koniec pierwszych trzech kwartałów roku 2010 tylko 6,6 mld. euro. Według danych VSM (Verband für Schiffbau und Meerestechnik) w ostatnich trzech miesiącach 2010 roku zamówienia stoczni niemieckich wyniosły 9 statków o wartości 2 mld. euro. Taka sytuacja w sferze zamówień doprowadziła do redukcji miejsc pracy w stoczniach do poziomu 21.975 pracowników na koniec roku 2009 oraz znacznego spadku w pierwszych trzech kwartałach 2010 roku do poziomu 18.700 zatrudnionych, co stanowiło w porównaniu z końcem roku 2008 spadek o 1.662 miejsc pracy w roku 2009 oraz 4.937 miejsc pracy w pierwszych trzech kwartałach roku 2010.⁹

⁷ German Trade & Invest, Online News, Nr. 17, 18.09.2009

⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010b)

⁹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010b)

Tabela 1: Rozwój niemieckiego przemysłu stoczniowego w latach 2002-2010 (w mld euro)

	2002	2003	2004	2005	2006*	2007*	2008*	2009 *	1-3 kw. 2010*
Obrót	5,2	4,3	4,5	6,1	6,1	5,5	7,2	5,3	4,8
Produkcja	3,4	2,8	2,3	2,6	2,9	3,1	4,4	2,6	3,2
Export	2,7	2,3	1,5	1,4	1,7	1,8	3,1	1,9	
Stosunek eksportu do PKB	77,8	83	67,2	53,9	59,8	57,5	71,4	71,4	
Stan zamówień	5,5	5,9	7	11	13,4	15,4	13,3	9,6	6,6
Liczba zatrudnionych	25.660	24.521	23.255	22.889	23.209 (21.008)	21.877	23.637	21.975	18.700

* Zawężenie zakresu raportu do przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 50 pracowników (do roku 2006 powyżej 20 pracowników)

Źródło: Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM)

Rozwój światowego przemysłu stoczniowego, w tym również europejskiego ucierpiał również w skutek światowego kryzysu gospodarczego i finansowego. Zapoczątkowane jesienią 2008 roku załamanie wśród nowych zamówień na budowę statków pogłębiło się w roku 2009 i osiągnęło w drugim kwartale najniższy wynik na poziomie poniżej 60 zamówień o łącznej wartości 0,8 mln. skompensowanych ton brutto (CGT). Mimo poprawy w drugiej połowie roku 2009 trend z początku roku nie uległ zmianie. Łączna ilość nowych zamówień w roku 2009 wyniosła 1.600 o wartości 16,6 mln. CGT, co stanowiło około 60% spadek w porównaniu do lat poprzednich.¹⁰ Pomimo złych wyników w przemyśle stoczniowym w roku 2009, w roku 2010 widoczna jest znaczna poprawa, głównie dzięki pakietom stabilizacyjnym i koniunkturalnym rządów.¹¹ Ponad 2.500 więcej zamówień w porównaniu z rokiem 2009 stanowiło w roku 2010 133% wzrost o wartości 38,6 mln. CGT.¹²

Poniższy wykres obrazuje rozwój światowego przemysłu stoczniowego w latach 1990-2010 w oparciu o zamówienia i dostawy wyrażone w skompensowanych tonach brutto (CGT). Skutki kryzysu gospodarczego widoczne są wyraźnie na wykresie w przebiegu

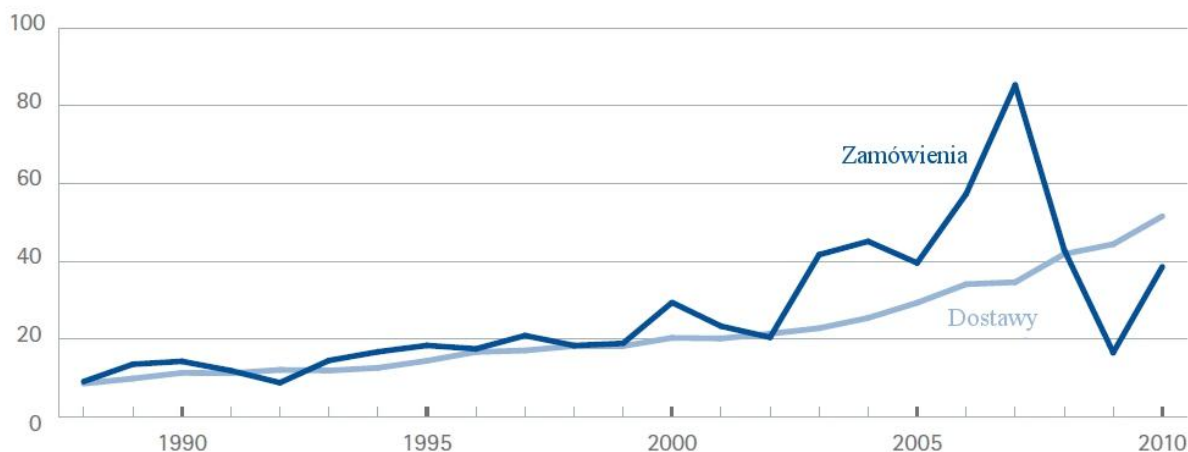
¹⁰ Raport roczny 2009, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V., str. 42

¹¹ Raport roczny 2010, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V., str. 49

¹² Raport roczny 2010, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V., str. 53

krzywej obrazującej zamówienia. Największy wzrost w sferze zamówień odnotowano pomiędzy rokiem 2005 i 2007. W roku 2007 zamówienia w przemyśle stoczniowym osiągnęły najwyższą wartość w analizowanym okresie na poziomie bliskim 90 mln. CGT, po czym nastąpił drastyczny spadek wywołany kryzysem do poziomu poniżej 20 mln. CGT w roku 2009. W roku 2010 zauważyć można wzrost zamówień do poziomu 38,6 mln. CGT i tym samym poprawę sytuacji w światowym przemyśle stoczniowym. Analizując przebieg krzywej dostaw zauważyć można ciągły wzrost w realizowanych zamówieniach z niewielką stagnacją w latach 2006 – 2008. Wysoki stan zamówień przed kryzysem pozwolił na utrzymanie wzrostu w dostawach w latach 2008 – 2010.

Wykres 1: Zamówienia i dostawy w światowym przemyśle stoczniowym w latach 1990 – 2010 w mln. CGT



Źródło: Raport roczny VSM 2010, str. 54

Analizując kraje zajmujące czołowe pozycje w światowym przemyśle stoczniowym widać zmiany w osiągniętych wynikach wywołane skutkami kryzysu gospodarczego i finansowego. Chińskie stocznie osiągnęły w roku 2009 ponad 600 zamówień o łącznej wartości 7,1 mln. CGT, co stanowiło 43 % światowych zamówień. Tym samym prześcignęły znacznie konkurencję. Na drugim miejscu znalazły się stocznie japońskie z 23% udziałem w rynku światowym, natomiast na miejscu trzecim stocznie koerańskie z 20% udziałem w rynku światowym. Faktem jest, iż główny wzrost produkcji w roku 2009 nastąpił w Chinach. Chińskie stocznie wyprodukowały 1000 statków o wartości 12,5 mln. CGT i tym samym zwiększyły swój udział w rynku światowym z 22% w roku 2008 na 28% w roku 2009. Jednakże najwięcej statków dostarczyły stocznie koreańskie i ich udział

stanowił 33 % dostaw światowych. W czwartym kwartale 2009 Chiny osiągnęły lepsze wyniki niż Korea i dostarczyły łącznie 3,3 mln. CGT (Korea 3,1 mln. CGT).¹³

Japonia nie osiągnęła wyniku z roku 2008 i udział stoczni japońskich w dostawach stanowił 22% w rynku światowym. Stocznie niemieckie mimo spadku w dostawach statków zajęły po raz kolejny czwarte miejsce na światowym rynku pod względem ilości dostraczonych statków, osiągając prawie 2% udział w rynku. Udział Unii Europejskiej wyniósł 10%. Do istotnych osiągnięć w roku 2009 zaliczyć można poprawę wyników Malezji, która zbliżyła się po raz pierwszy do Turcji, Włoch, Rumunii, zajmując miejsce ósme w światowych dostawach przemysłu stoczniowego.¹⁴

Istotnym problemem związanym z kryzysem gospodarczym było anulowanie zamówień. Najbardziej dotknęło to stocznie koreańskie, które straciły ok. 150 zamówień o wartości 2,9 mln. CGT. W stoczniach chińskich anulowano łącznie 127 zamówień o wartości 2,1 mln. CGT, natomiast w Turcji 36 zamówień o wartości 0,6 mln. CGT. W większości anulowane zamówienia dotyczyły masowców i łączna ilość anulowanych zamówień tego typu statków wyniosła 200, co stanowiło 3,5 mln. CGT. W związku z tym stan zamówień na koniec grudnia 2009 roku wyniósł 9.226 o wartości 152 mln. CGT, a tym 20% spadek w porównaniu z końcem roku 2008.¹⁵

W roku 2010 podział rynku w światowym przemyśle stoczniowym wyglądał następująco: Chiny dzięki znacznej pomocy państwowej zajęły pierwsze miejsce i ich udziały w całkowitych dostawach światowych stanowiły 42 %, na drugim miejscu znalazła się Korea z 31% udziałem w rynku, Japonia poniosła znaczne straty i tym samym osiągnęła jedynie 14% udział w rynku, natomiast Niemcy zajęły miejsce szóste za Filipinami i Włochami. Całkowita produkcja światowego przemysłu stoczniowego wyniosła w 2010 roku 51,2 mln. CGT, co stanowiło 3.706 statków i tym samym przewyższyło stan z 2009 roku o 16%.¹⁶ Poniższy wykres obrazuje omówiony powyżej udział w rynku dostaw światowego przemysłu stoczniowego poszczególnych krajów i Unii Europejskiej w latach 2000 - 2010.

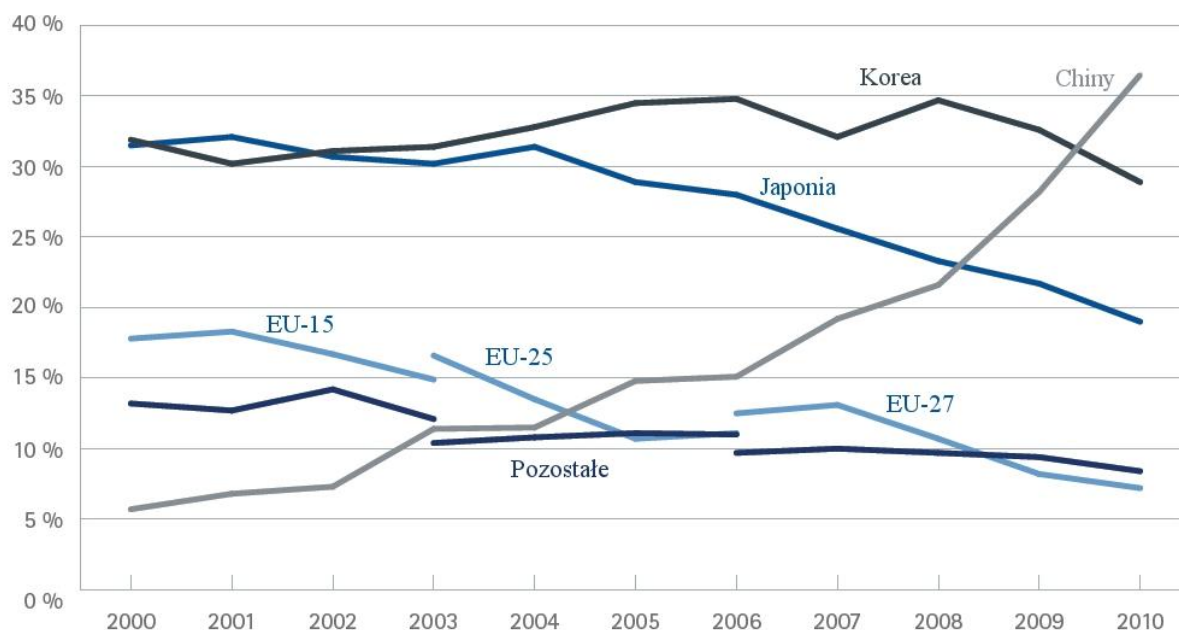
¹³ Raport roczny 2009, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V., str. 43

¹⁴ Raport roczny 2009, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V., str. 44

¹⁵ Raport roczny 2009, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V., str. 45

¹⁶ Raport roczny 2010, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V., str. 53-55

Wykres 2: Rozwój udziału w rynku dostaw światowego przemysłu stoczniowego (CGT) w % w latach 2000 – 2010



Źródło: Raport roczny VSM 2010, str. 56

Poniższa tabela prezentuje ranking 15 krajów o najwyższym stanie zamówień na świecie w latach 2007 – 2009 wyrażony w skompensowanych tonach brutto (CGT). W latach 2007 i 2008 nie odnotowano zmian na czterech pierwszych pozycjach, niewielkie zmiany w rankingu nastąpiły na dalszych miejscach, m.in. znaczny spadek odnotowały Włochy w roku 2008 w porównaniu z rokiem 2007. Ranking w roku 2009 prezentuje się inaczej. Na pierwszym miejscu znalazły się Chiny natomiast Niemcy spadły aż na pozycję ósmą. Różnice widać również na dalszych miejscach. Między innymi pojawienie się Malezji i Holandii wśród pierwszej 15 – stki, co tym samym oznaczało, że dwa kraje z lat poprzednich nie znalazły się w tej grupie w roku 2009, a mianowicie Polska i Chorwacja. Analizując łączną wartość zamówień na świecie widać znaczny spadek w roku 2009 w porównaniu z rokiem 2008 o ok. 40 mln. CGT. W roku 2010 pierwsze sześć pozycji było niezmiennie w porównaniu z rokiem 2009, mimo iż wysokość zamówień była w poszczególnych krajach niższa niż w roku 2009. Na kolejnych pozycjach widać niewielkie zmiany. W rankingu pojawiła się Indonezja na miejscu trzynastym, a tym samym Holandia nie znalazła się w pierwszej piętnastce. Ogólny wynik światowy był niższy od roku 2009.

Tabela 2. Stan zamówień na świecie w latach 2007 - 2010 w 1.000 CGT

Lp.	Ranking 2010	2010	Ranking 2009	2009	Ranking 2008	2008	Ranking 2007	2007
1.	Chiny	48.923	Chiny	54.359	Korea	64.357	Korea	63.389
2.	Korea	39.145	Korea	47.576	Chiny	62.011	Chiny	50.221
3.	Japonia	19.836	Japonia	24.460	Japonia	30.649	Japonia	30.714
4.	Filipiny	2.685	Filipiny	2.781	Niemcy	3.283	Niemcy	3.775
5.	Indie	1.927	Indie	2.328	Vietnam	3.002	Włochy	2.945
6.	Vietnam	1.877	Vietnam	2.294	Filipiny	2.662	Filipiny	2.489
7.	Niemcy	1.449	Włochy	2.214	Indie	2.450	Turcja	2.341
8.	Włochy	1.386	Niemcy	1.888	Turcja	2.345	Vietnam	2.143
9.	Brazylia	1.278	Turcja	1.347	Rumunia	2.116	Rumunia	2.121
10.	Tajwan	1.050	Rumunia	1.295	Włochy	2.065	Indie	2.030
11.	Turcja	963	Tajwan	1.256	Tajwan	1.574	Tajwan	1.683
12.	Rumunia	832	Brazylia	1.214	Polska	1.313	Polska	1.673
13.	Indonezja	563	Hiszpania	891	Brazylia	1.251	Hiszpania	1.114
14.	Malezja	543	Holandia	594	Chorwacja	1.079	Chorwacja	1.021
15.	Hiszpania	541	Malezja	570	Hiszpania	1.041	Brazylia	972
16.	Świat	128.013	Świat	151.952	Świat	190.266	Świat	177.740

Źródło: Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V.

Skutki kryzysu gospodarczego i finansowego widać również w przemyśle stoczniowym Unii Europejskiej. Całkowity stan zamówień spadł w Unii Europejskiej z poziomu 12,9 mln. CGT w 2008 roku do 8,9 mln. CGT w roku 2009. W roku 2010 stan zamówień wyniósł 5,9 mln. CGT. W rankingu nie widać znacznych zmian, przesunięcia dotyczyły głównie jednej lub dwóch pozycji w górę lub w dół. Jednakże znacznie spadł poziom zamówień w poszczególnych krajach. Poniższa tabela prezentuje stan zamówień w Unii Europejskiej w latach 2008 - 2010 wyrażonych w skompensowanych tonach brutto.

Tabela 3. Stan zamówień w Unii Europejskiej w latach 2008 - 2010 w 1.000 CGT

Lp.	Ranking 2010	2010	Ranking 2009	2009	Ranking 2008	2008
1.	Niemcy	1.449	Włochy	2.214	Niemcy	3.283
2.	Włochy	1.386	Niemcy	1.888	Rumunia	2.116
3.	Rumunia	832	Rumunia	1.295	Włochy	2.065
4.	Hiszpania	541	Hiszpania	891	Polska	1.313
5.	Holandia	461	Holandia	594	Hiszpania	1.041
6.	Polska	431	Polska	508	Francja	757
7.	Francja	292	Francja	477	Holandia	687
8.	Bułgaria	139	Finlandia	292	Dania	506
9.	Finlandia	127	Dania	253	Finlandia	499
10.	Dania	84	Bułgaria	244	Bułgaria	269
11.	Słowacja	44	Słowacja	87	Słowacja	112
12.	Czechy	33	Litwa	44	Portugalia	86
13.	Litwa	31	Czechy	40	Szwecja	47
14.	Łotwa	24	Szwecja	31	Litwa	39
15.	Portugalia	14	Portugalia	21	Łotwa	23
16.	Grecja	10	Łotwa	19	Czechy	21
17.	Wielka Brytania	5	Grecja	9	Grecja	15
18.	Słowenia	0	Wielka Brytania	6	Wielka Brytania	8
19.	Estonia	0	Słowenia	0	Belgia	6
20.	Szwecja	0	Belgia	0	Słowenia	0

Źródło: Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V.

Głównym problemem przemysłu stocznioowego w obliczu kryzysu gospodarczego okazała się nadmierna podaż na budowę nowych statków, którą pogorszył spadek popytu przede wszystkim w Chinach i Korei, ale również w Wietnamie, na Filipinach i w Indiach. Jeżeli w najbliższym czasie nadwyżki te nie zostaną zredukowane doprowadzi to w następnych latach do konkurencji poprzez niskie ceny.¹⁷

2. Rola państwa niemieckiego w przemyśle stocznioowym

2.1 Źródła aktywnej roli państwa: społeczna gospodarka rynkowa

Porządek gospodarczy Republiki Federalnej Niemiec to socjalna gospodarka rynkowa, będąca w głównej mierze dziełem ekonomisty i sekretarza stanu w Ministersiwe Gospodarki Alfreda Müllera – Armacka oraz pierwszego federalnego ministra gospodarki

¹⁷ Raport roczny 2009, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V., str. 47

Ludwiga Erharda. Socjalna gospodarka rynkowa bazuje na gospodarce wolnorynkowej i została ukształtowana w oparciu o założenia neoliberalizmu i ordoliberalizmu, głoszonych przede wszystkim przez Waltera Euckena i szkołę freiburską.¹⁸

Jednym z najważniejszych zadań państwa w socjalnej gospodarce rynkowej jest stworzenie prawnych ram dla funkcjonowania gospodarki. W tym celu konieczne jest zapewnienie wolności osobistej, a tym samym prawa do swobody działalności gospodarczej, możliwości założenia własnej firmy, własności środków produkcji oraz prawa do zrzeszania się w celu ochrony interesów gospodarczych i społecznych. Zapewnienie konkurencji na rynku oraz jej utrzymanie poprzez stworzenie funkcjonalnego porządku konkurencji oraz zapobieganie działaniom ograniczającym konkurencję na rynku mają równie ważne znaczenie. Do pozostałych założeń socjalnej gospodarki rynkowej należą m.in. swoboda w kształtowaniu cen dóbr i usług na rynku, traktowanie zysku jako bodźca wydajności, niezależny od państwowych transferów bank centralny, prawo pracodawców i pracobiorców do regulowania warunków pracy i zarobków bez ingerencji państwa w ramach odpowiednich stowarzyszeń, aktywna polityka gospodarcza, koniunkturalna i podatkowa państwa, jak również sieć świadczeń socjalnych, które chronią osoby starsze, chore, o niskich dochodach czy bezrobotne przed trudnościami ekonomicznymi.¹⁹

Zadaniem socjalnej gospodarki rynkowej jest realizacja korzyści wynikających z wolnej gospodarki takich jak wydajność ekonomiczna czy wysoka podaż towarów, przy jednoczesnym zapobieganiu niekorzyściom takim jak niszcząca konkurencja, koncentracja władzy ekonomicznej oraz anty-społeczne skutki gospodarki rynkowej, np. bezrobocie. Celem socjalnej gospodarki rynkowej jest w związku z tym zapewnienie możliwie najwyższego stopnia dobrobytu przy jednocześnie najlepszym zabezpieczeniu socjalnym. Z tego powodu państwo nie jest pasywne, lecz aktywnie ingeruje w życie gospodarcze m.in. za pomocą środków polityki koniunkturalnej, socjalnej i konkurencji. Ingerencja państwa w gospodarkę następuje w interesie publicznym i w tych obszarach, gdzie popyt i podaż muszą być chronione poprzez dostosowane do rynku i uzasadnione środki, np. w celu ochrony konsumentów czy praw konkurencji.²⁰

¹⁸ Das Lexikon der Wirtschaft. Grundlegendes Wissen von A bis Z. 2. Aufl. Mannheim: Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus 2004. Lizenzausgabe Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung 2004, str. 45

¹⁹ Das Lexikon der Wirtschaft - Grundlegendes Wissen von A bis Z, Bundeszentrale für politische Bildung, Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus, Bonn 2004, str. 45-46

²⁰ Das Lexikon der Wirtschaft - Grundlegendes Wissen von A bis Z, Bundeszentrale für politische Bildung, Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus, Bonn 2004, str. 46

Socjalna gospodarka rynkowa sprawdziła się od momentu jej wprowadzenia do Republiki Niemiec w roku 1948 i doprowadziła do osiągnięcia do tej pory nieznanego wzrostu dobrobytu w populacji oraz do wysokiego stopnia zabezpieczenia społecznego. Jednakże rodzaj i zakres ingerencji państwa były zawsze politycznie kontrowersyjne m.in. w odniesieniu do roli państwa opiekuńczego.²¹

2.2 „LeaderSHIP Deutschland“

Pod koniec listopada 2006 roku, kilka dni po zakończeniu 5. Narodowej Konferencji Morskiej w Hamburgu, powołano do życia grupę „LeaderSHIP Deutschland“ składającą się z przedstawicieli niemieckiego przemysłu stoczniowego, polityki krajów związkowych i nadmorskich oraz partnera socjalnego IG Metall w celu zidentyfikowania zasadniczych elementów przyszłościowej strategii niemieckiego przemysłu stoczniowego.²² W oparciu o założenia i podstawy porozumienia „LeaderSHIP 2015“ sformułowano główne cele „LeaderSHIP Deutschland“, do których zaliczyć można:²³

- wzmocnienie innowacyjności,
- poprawę norm podatkowych,
- utrzymanie kompetencji,
- wykorzystanie szans rosnącego popytu zorientowanego na potrzeby ochrony środowiska i klimatu,
- kształtowanie struktury branży w oparciu o wymagania przyszłości.

W celu podniesienia zdolności konkurencyjności tej ważnej gałęzi gospodarki przedstawiciele niemieckiego przemysłu stoczniowego, partnera socjalnego IG Metall oraz krajów związkowych i nadmorskich rozpoczęli współpracę w kierunku wzmocnienia niemieckiego przemysłu stoczniowego, nie tylko aby utrzymać jego dotychczasową pozycję na rynku światowym, ale przede wszystkim żeby ją poprawić. W tym celu stocznie

²¹ Das Lexikon der Wirtschaft - Grundlegendes Wissen von A bis Z, Bundeszentrale für politische Bildung, Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus, Bonn 2004, str. 46

²² Leadership Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, czerwiec 2008, str. 3

²³ Leadership Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, czerwiec 2008, str. 7-8

niemieckie i krajowi dostawcy przemysłu stoczniowego skupiają swoje działania na rozbudowie swoich mocnych stron, do których zaliczyć można: ²⁴

- sukcesy w segmencie wysoko rozwiniętych statków (w szczególności dużych jachtów, statków pasażerskich, statków ro-ro) oraz przewagę kompetencji w tych segmentach,
- posiadanie i dalsze rozwijanie kompetencji w segmencie kompleksowych statków standardowych (takich jak kontenerowce, tankowce, specjalne tankowce do transportu oleju, produktów olejowych i chemikaliów), jak również przebudowy i naprawy,
- nie oddzielanie produkcji cywilnej od wojskowej, tak jak np. w Wielkiej Brytanii czy Francji, zapewnia uzupełnianie się tych dwóch obszarów. Wysokotechniczne postępy w materiałach, komponentach i procesach produkcyjnych osiągnięte przy budowie statków marynarki wojennej przyczyniają się do wydajności technicznej przy budowie statków handlowych. Jak również odwrotnie stałe dążenie do racjonalizacji w budowie statków handlowych poprzez efekt synergii prowadzi do stałego wzrostu produktywności w budowie statków marynarki wojennej,
- technologiczna ekscelencja i elastyczność umożliwiają zaangażowanie w rosnących na świecie dążeniach w zakresie ochrony środowiska i zwalczaniu zmian klimatycznych. Dzięki technicznym innowacjom w projektowaniu statków, poprzez komponenty i zaawansowane koncepcje obsługi statków, możliwe jest obniżanie emisji szkodliwych substancji w ruchu morskim do poziomu międzynarodowych standardów oraz dopasowanie przemysłu stoczniowego do przyszłych kierunków rozwoju rynku.

Zadania przemysłu stoczniowego

Do głównych zadań przemysłu stoczniowego w ramach porozumienia „LeaderSHIP Deutschland“ zaliczyć można: ²⁵

²⁴ Leadership Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, czerwiec 2008, str. 5

²⁵ Leadership Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, czerwiec 2008, str. 9

1. Inwestycje w majątek trwały przemysłu stocznioowego w wysokości miliarda euro w latach 2006 – 2009.
2. Nakłady na badania i rozwój przemysłu stocznioowego w wysokości 120 mln euro w latach 2006 – 2009 (łącznie ze środkami pomocowymi)
3. Środki w wysokości 380 mln euro na realizację zamiarów stoczni w zakresie innowacji.
4. Podwyższenie ilości inżynierów w stoczniach.
5. Podwyższenie liczby miejsc kształcenia o 10 %.
6. Rozbudowa miejsc kształcenia w ramach dualnego modelu studiów.

Zadania polityki i partnerów socjalnych

Do głównych zadań polityki i partnerów socjalnych w ramach porozumienia „LeaderSHIP Deutschland” należą:²⁶

1. Kontynuacja i poprawa systemu gwarancji przy finansowania statków.
2. System wyrównania oprocentowania CIRR (Commercial Interest Reference Rate, tzw. stopy referencyjne oprocentowania rynkowego) zapewniający gwarancję istniejących w konkurencji międzynarodowej warunków przy refinansowaniu kredytów na budowę statków i zamówień stoczni niemieckich.
3. Poprawa norm podatkowych poprzez:
 - a) uwzględnienie odrębności niemieckich stoczni przy wdrażaniu reformy podatków dla przedsiębiorstw,
 - b) badanie możliwości tworzenia rezerw na gwarancje,
 - c) wprowadzenie dostosowanego do branży podatku od ubezpieczenia na naprawy i nowe budowy.
4. Utrzymanie i używanie norm prawnych Unii Europejskiej na badania i rozwój oraz wspieranie innowacji.
5. Studium gospodarczego położenia w obliczu nowych wyzwań i rozwoju przyszłościowych struktur niemieckiego przemysłu stocznioowego.

²⁶ Leadership Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, czerwiec 2008, str. 10-12

6. Środki na poprawę ochrony praw własności intelektualnej m.in. w międzynarodowych kooperacjach w zakresie badań i rozwoju.
7. Środki na walkę z brakiem inżynierów poprzez:
 - a) utrzymanie dotychczasowych rozmiarów wyższych szkół okrętowych i morskich poprzez rozwijanie i wspieranie modeli kooperacji,
 - b) utrzymanie poziomu kwalifikacji inżynierów poprzez wprowadzanie dostosowanego do realiów przemysłu systemu szkół wyższych opartego na systemie licencjatu i uzupełniających studiach magisterskich.
8. Systematyczne kampanie w celu efektywnej poprawy wizerunku przemysłu stocznioowego.
9. Wdrażanie koncepcji odciążających koszty i utrzymujących potencjał kwalifikacji i zatrudnienia poprzez ulepszone korzystanie z politycznych instrumentów rynku pracy.

Ważną podstawą dla kontynuacji dialogu "LeaderSHIP Deutschland" jest zapoczątkowane w połowie 2008 roku z inicjatywy BMWi studium badające położenie ekonomiczne stoczni niemieckich w obliczu nowych wyzwań konkurencyjnych i w obliczu rozwoju struktur dopasowanych do wymagań przyszłości. Studium przeprowadzane przez firmy PriceWaterhouseCoopers i Germanischer Lloyd skupia się na trzech głównych punktach:²⁷

- rozwoju majątku, finansów i zysków stoczni niemieckich w latach 2005 – 2007, w roku 2008 w oparciu o prognozę oraz przy uwzględnieniu wpływu finansów globalnych i kryzysu gospodarczego,
- analizie rosnącego zapotrzebowania rozwoju rynków morskich w związku ze wzrostem znaczenia ochrony klimatu i środowiska, niosących ze sobą szanse i wyzwania dla stoczni niemieckich,
- gromadzeniu informacji o strukturach przedsiębiorstw w branży stoczniowej na świecie i analizie odznaczających się w nich procesach koncentracji i kooperacji.

²⁷ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010c)

Celem studium jest sformułowanie rad i zaleceń dla niemieckich stoczni, partnerów socjalnych oraz polityki.

2.3 Inne inicjatywy rządu

I. „Innowacyjny przemysł stoczniowy zapewnia konkurencyjne miejsca pracy”²⁸

Program „Innowacyjny przemysł stoczniowy zapewnia konkurencyjne miejsca pracy” wspiera przemysłowe zastosowanie wyników z obszaru badań i rozwoju oraz nowych pomysłów, koncepcji, produktów i procesów. Od roku 2005 zaakceptowano 29 projektów innowacyjnych o wartości 50 mln euro, co przyczyniło się do inwestycji w wysokości 250 mln euro. Na lata 2009 – 2012 planowany jest budżet w wysokości 45 mln euro

Pomoc w ramach tego programu ma na celu zmniejszenie wysokiego technicznego i ekonomicznego ryzyka związanego z budową prototypów, które w przypadku przemysłu stoczniowego muszą być jednocześnie możliwe do zastosowania komercyjnego. Przy pomocy tego programu wspierane są:

- rozwój, projektowanie i konstrukcja innowacyjnych statków,
- nowe komponenty i systemy do statków,
- rozwój i wdrażanie innowacyjnych procesów i metod w przemyśle stoczniowym w obszarze planowania, projektowania, konstrukcji, produkcji i logistyki.

Założenia niezbędne do korzystania z pomocy w ramach tego programu to:

- siedziba i produkcja stoczni wnioskującej o pomoc musi znajdować się w Niemczech,
- zamówienia, w których wykorzystane będą środki tego programu wspierają innowacyjne przedsięwzięcie przeprowadzone w Niemczech.

Pomoc udzielana jest zarówno na powstające w stoczni koszty rozwoju i produkcji, jak i na koszty dostaw od osób trzecich, jeżeli mają one wpływ na rozwijanie innowacyjnych części.

²⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010d)

Pomoc udzielana jest w postaci uwarunkowanych zwrotnych dodatków w wysokości maksymalnie 20% wartości wspieranego projektu. Dotacja musi zostać spłacona w momencie ponownego wykorzystania innowacji, jeżeli jej wysokość przekroczyła 200.000 euro i przekracza 1% wartości zamówienia (w przypadku wspierania innowacyjnej metody, czy procesu próg ten wynosi 3%).

II. „Przemysł stoczniowy i technika morska 21. wieku”²⁹

Wspieranie zamierzeń przedsiębiorstw przemysłu stoczniowego, techniki morskiej, szkół wyższych i jednostek badawczych w zakresie badań i rozwoju poprzez niezwrótne dotacje w ramach programu badawczego „Przemysł stoczniowy i technika morska 21. wieku” skierowana jest głównie na:

- wspieranie badań i rozwoju nowych technologii produkcji innowacyjnych statków i komponentów,
- optymalizację procesów w celu obniżenia kosztów i wzrostu produktywności,
- intensyfikację transportu morskiego poprzez dopasowanie i rozwój konstrukcji statków w żegludze przybrzeżnej i wewnętrznej,
- zastosowanie bogactw naturalnych z morza poprzez rozwój innowacyjnych rozwiązań technicznych umożliwiających podwodne wydobywanie ropy naftowej, gazu ziemnego, jak również rozbudowa technik dla pojazdów podwodnych i podwodnej robotyki.

W ramach tego programu w 2008 roku zarejestrowano 44 projekty o wartości 21,9 mln euro, co przyczyniło się do wzrostu wartości z roku poprzedniego, zarówno co do ilości jak i wartości projektów, o 50%. Na lata 2009-2012 zaplanowano środki w wysokości 103 mln euro, przede wszystkim na przemysłowe projekty współpracy przedsiębiorstw ze szkołami wyższymi i jednostkami badawczymi.

Wnioski składać mogą przedsiębiorstwa gospodarki produkcyjnej takie jak: stocznie, dostawcy, biura inżynieryjne, przedsiębiorstwa usługowe, jak również szkoły wyższe,

²⁹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010e)

politechniki i pozauniwersyteckie jednostki badawcze. Pomoc udzielana jest w postaci niezwrótnych dotacji. Udział własny przedsiębiorstwa musi wynosić conajmniej 50%.

III. „Wzrost konkurencyjności w gospodarce morskiej”³⁰

Wspieranie przemysłu stoczniowego w ramach istniejącego od 2008 roku programu „Wzrost konkurencyjności w gospodarce morskiej” następuje m.in. poprzez utrzymanie i dalsze rozwijanie kompetencji systemowych niemieckiego przemysłu stoczniowego, zapewnienie inżynierów i młodej kadry fachowców oraz utrzymanie zatrudnienia na stałym poziomie, jak również intensyfikację i poprawę dostępu do rynku dla przedsiębiorstw niemieckiego przemysłu stoczniowego.

IV. Narodowe Konferencje Morskie impulsem dla gospodarki morskiej³¹

Narodowe Konferencje Morskie są obecnie najważniejszym forum polityki i gospodarki morskiej. 27-28. maja 2011 odbyła się siódma konferencja w Wilhelmshaven, w której udział wzięło ponad tysiąc przedstawicieli z obszaru gospodarki, nauki i badań, związków zawodowych, polityki i administracji rządowej oraz krajów związkowych w celu omówienia wyzwań i możliwości zabezpieczenia przyszłości przemysłu stoczniowego w Niemczech. W ramach konferencji zostały opracowane zalecenia i wskazówki dla sześciu obszarów: budowa i wyposażenie statków, zarządzanie portami i logistyka, żegluga morska, technika morska, morska energia wiatrowa oraz ochrona klimatu i środowiska morskiego.

3. Nowe podejście UE do europejskiego przemysłu stoczniowego

3.1 Główne założenia programu „LeaderSHIP 2015”

W przeszłości przemysł stoczniowy UE cierpiał z powodu braku globalnych reguł i tendencji do nadmiernych inwestycji, uwarunkowanych faktem, iż stocznie oferują szerokie spektrum technologii, zatrudniają wysoką liczbę pracowników oraz generują przychody dewizowe. Wiele problemów spowodowanych tymi czynnikami jest przyczyną zakłóceń w tym sektorze do dziś. Komisja Europejska stara się za pomocą różnorodnych środków

³⁰ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010e)

³¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010f)

politycznych, w szczególności za pomocą programu „LeaderSHIP 2015“, zwalczać problemy europejskiego przemysłu stoczniewego.³²

W styczniu 2003 roku z inicjatywy Komisji Europejskiej powołano do życia Grupę Doradczą „Leader-SHIP 2015”, której zadaniem jest opracowanie rekomendacji w kierunku poprawy konkurencyjności przemysłu stoczniewego.³³ „Leader-SHIP 2015” jest odpowiedzią na długookresową strategię Unii Europejskiej w sferze odnowy gospodarczej, społecznej i środowiskowej, która uwzględnia zaawansowanie technologiczne tej gałęzi przemysłu oraz znaczenie inwestycji dla stoczni w dziedzinie badań, rozwoju i innowacji.³⁴

Głównym celem europejskiej strategii „Leader-SHIP 2015” określonym przez Komisję Europejską, Europejski Przemysł Stoczniewy i Europejskie Zrzeszenie Pracowników Przemysłu Metalowego (EMB) jest zapewnienie równych i uczciwych warunków konkurencji w przemyśle stoczniewym na całym świecie. Do pozostałych celów określonych w porozumieniu „LeaderSHIP 2015”, należą:³⁵

- ustanowienie równych szans w światowym przemyśle stoczniewym,
- wzmocnienie inwestycji na badania, rozwój i innowacje,
- rozwój ulepszonych koncepcji finansowania i gwarancji,
- wspieranie budowy bezpieczniejszych i przyjazniejszych dla środowiska statków,
- europejskie podejście do potrzeb związanych z budową okrętów,
- poprawa ochrony praw własności intelektualnej europejskiego przemysłu stoczniewego,
- zapewnienie dostępu do wykwalifikowanego personelu,
- stworzenie dostosowanej do wymagań przyszłości struktury branży.

Inicjatywa „LeaderSHIP 2015” jest dobrym przykładem na to, co można osiągnąć poprzez współdziałanie wszystkich istotnych dla danej branży stron w celu realizacji tego samego zamiaru, jakim jest w tym przypadku poprawa konkurencyjności przemysłu stoczniewego. W ramach tej inicjatywy współdziałają ze sobą liczni przedstawiciele przemysłu, związków zawodowych oraz członkowie Parlamentu Europejskiego, jak również

³² Komisja Europejska (2010a)

³³ Unia Europejska (2010)

³⁴ Komisja Europejska (2010b)

siedmiu członków Komisji, których zakres odpowiedzialności jest związany z przemysłem stoczniovym.³⁶

W momencie wprowadzenia inicjatywy „LeaderSHIP 2015“ europejski przemysł stoczniovym nie wykazywał zbyt obiecujących perspektyw na przyszłość. Liczba nowych zamówień znacznie zmalała, ceny nowobudowanych statków były niskie i wykazywały tendencję spadkową w porównaniu z rosnącymi zdolnościami w Azji. „LeaderSHIP 2015“ w obliczu tych faktów był wizją bazującą na wierze w zdolność i innowacyjność potencjału europejskiego przemysłu stoczniovego.³⁷

3.2. Założenia programu „LeaderSHIP 2015” o wymiarze globalnym

Ustanowienie równych szans w światowym przemyśle stoczniovym

Fakt, iż przemysł stoczniovym operuje na rynku światowym sprawia, iż podlega on przepisom i regulacjom Światowej Organizacji Handlu, które nie zawsze są dopasowane do specyfiki tej gałęzi przemysłu ze względu na jej odmienność w porównaniu z innymi branżami przemysłu wytwórczego. Niskie i wciąż malejące ceny w połączeniu z niską stopą procentową oraz istniejącym korzystnym systemem podatków, stanowią bodziec dla przemysłu stoczniovego do nowych zamówień. Jednakże niskie ceny nowobudowanych statków mają negatywny wpływ na wartość księgową istniejących już zamówień złożonych po wyższej cenie. Podczas gdy odnowa flot jest jak najbardziej pozytywnym akcentem dla bezpieczeństwa morskiego, bardzo zmienny rynek nowobudowanych statków prowadzi do spekulacji i przerwania kontaktu z ekonomicznymi podstawami przemysłu stoczniovego, a tym samym do rozwoju stawek frachtowych. W konsekwencji nadwyżki na rynku zamówień prowadzą do trudności w ocenie rynku.³⁸

W celu poprawy tej sytuacji w przemyśle stoczniovym Grupa Doradcza inicjatywy „LeaderSHIP 2015“ w ramach tego projektu zaleca:³⁹

³⁵ „Leadership Deutschland”, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, czerwiec 2008, str. 6

³⁶ Rozporządzenie IP/03/1464, Bruksela 28.10.2003

³⁷ Leadership 2015 Progress Report, Commission of the European Communities, Brussels, 25.04.2007, str.2

³⁸ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 6

- kontynuację aktualnej polityki Unii Europejskiej w zakresie handlu,
- pełne egzekwowanie dających się zastosować w odniesieniu do przemysłu stoczniowego regulacji Światowej Organizacji Handlu,
- rozwój obszarów podlegających OECD określonych w porozumieniu z 2005 roku i jednoznaczne interpretacje istniejących reguł.

Wspieranie budowy bezpieczniejszych i przyjaźniejszych dla środowiska statków

W ciągu ostatniej dekady Unia Europejska zwiększyła swój profil w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego poprzez wprowadzenie znacznej liczby norm prawnych. Przemysł stoczniowy Unii Europejskiej wspierał adaptację nowych przepisów prawnych, w szczególności w odniesieniu do powołania Europejskiej Morskiej Agencji Bezpieczeństwa (EMSA) oraz wzmocnienia reżimu kontroli portów.⁴⁰

W zakresie tego projektu Grupa Doradcza inicjatywy „LeaderSHIP 2015” zaleca następujące przedsięwzięcia:⁴¹

- istniejące i przyszłe normy prawne Unii Europejskiej powinny zostać przeniesione na poziom międzynarodowy,
- promocja bardziej przejrzystego, jednolitego, wydajnego i niezależnego systemu przeglądu technicznego statków,
- rozwój programu oceny stoczni na światowym poziomie, obejmujący budowę nowych oraz naprawę strasznych statków,
- utrzymanie i wzmocnienie zdolności naprawy statków w Europie w celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa transportu i ochrony środowiska,
- powołanie komitetu ekspertów w celu zapewnienia wsparcia dla Komisji Europejskiej i EMSA,

³⁹ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 7

⁴⁰ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 11

⁴¹ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 12

- wykorzystanie potencjału żeglugi statków poprzez odpowiednie polityczne i ekonomiczne warunki ramowe.

3.3 Projekty programu „LeaderSHIP 2015” o wymiarze europejskim

Europejskie podejście do potrzeb związanych z budową okrętów

Budowa statków marynarki wojennej jest oddzielną częścią europejskiego przemysłu stocznioowego pod wieloma względami. Technologia wykorzystywana w budowie statków marynarki wojennej jest bardziej zaawansowana w porównaniu z budową statków komercyjnych, zaopatrzenie odgrywa istotną rolę, a rynek składa się z dwóch różnych środowisk, a mianowicie rynku eksportowego i krajowego. Ponadto budowa statków marynarki wojennej do tej pory nie była wystawiona na działanie konkurencji międzynarodowej, jak ma to miejsce w przypadku statków komercyjnych, pomimo iż w sektorze zamówień eksportowych generalnie panuje ostra konkurencja pomiędzy europejskimi producentami. W wyniku tego zysk marginalny jest wyższy i prowadzi do tego, iż wiele komercyjnych producentów statków musi uzupełniać swoją działalność kontraktami na budowę statków marynarki wojennej.⁴²

Zalecenia Grupy Doadczej inicjatywy „LeaderSHIP 2015” są następujące:⁴³

- ustanowienie wspólnych wymagań w celu ukształtowania głównych projektów, umożliwiających kooperację pomiędzy stoczniami i prowadzących do interoperacyjności systemów, statków i flot,
- koncentracja państw członkowskich Unii Europejskiej na rozwiązaniu problemu harmonizacji reguł eksportowych,
- ukształtowanie wspólnych zasad w celu stworzenia europejskiego rynku w obszarze wyposażenia obronnego, opartego na wniosku rady do stworzenia zintegrowanej agencji w dziedzinie rozwoju zdolności obronnych, badań, akwizycji i uzbrojenia.

⁴² Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 13

Stworzenie dostosowanej do wymagań przyszłości struktury branży

Rentowna struktura przemysłu stanowi centralny punkt w poprawie konkurencyjności przemysłu stocznioowego Unii Europejskiej. W obszarze budowy nowych statków, konkurencja z Dalekiego Wschodu jest bardziej skoncentrowana, z kilkoma liderami w Korei i Japonii. Również w Europie stocznie zostały zreorganizowane, w wyniku czego powstały większe grupy obejmujące liczne zakłady produkcyjne, jednakże liczba istniejących na rynku niezależnych zakładów to ponad 30 głównych stocznii oraz wiele małych stocznii zajmujących się produkcją kutrów. W sektorze napraw sytuacja ta jest bardziej wyraźna. W odniesieniu do przemysłu stocznioowego większa koncentracja wydają się być niezbędna w celu osiągnięcia synergii i ograniczenia problemów w zakresie wydatków na badania i rozwój, pozycji na rynku oraz dostępu do środków finansowych.⁴⁴

Grupa Doradcza inicjatywy „LeaderSHIP 2015” zaleca następujące przedsięwzięcia w celu walki z tym problemem:⁴⁵

- brak działania nie jest wyjściem, jak również nie jest nim protekcjonizm. Państwa członkowskie Unii Europejskiej muszą dalej rozwijać podejście polityki do tego sektora na jednej linii z zasadami polityki przemysłowej,
- proces konsolidacji wśród producentów europejskich powinien być ułatwiony i zachęcać do usuwania mniej efektywnych zdolności produkcyjnych i tym samym zwalniania zasobów na nowe inwestycje,
- obecne reguły Unii Europejskiej dotyczące pomocy restrukturyzacyjnej powinny zostać skontrolowane z myślą o stworzeniu bardziej aktywnego podejścia bazującego na koncepcji „pomocy w konsolidacji”.

⁴³ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 14

⁴⁴ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 18

⁴⁵ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 19

Poprawa ochrony praw własności intelektualnej europejskiego przemysłu stocznioowego

Konkurencyjność europejskiego przemysłu stocznioowego i wyposażenia przemysłu morskiego może być utrzymana i ulepszana jedynie poprzez innowacyjne koncepcje statków, zoptymalizowane podsystemy i wyrafinowane konstrukcje, metody produkcji i planowania. Ta własność intelektualna w szerszym sensie musi być chroniona przed konkurentami oferującymi podobne bądź takie same pirackie produkty bez konieczności ponoszenia kosztów na badania i rozwój. Niestety faktem jest, iż piractwo w tym sektorze produkcji się rozszerza. Dlatego niezbędne jest nowe podejście w celu rozwiązania tego problemu.⁴⁶

Grupa Doadcza inicjatywy „LeaderSHIP 2015” zaleca w tym obszarze:⁴⁷

- pełne wykorzystanie i stosowanie dotychczas istniejących instrumentów ochrony IRP, takich jak: prawa autorskie, zarejestrowanie wzoru, znaki towarowe, patenty, porozumienia o poufności i współpracy,
- stworzenie bazy danych dla stoczni zawierającej informacje na temat stanu techniki, istniejących patentów, sytuacji konkurencyjnej na rynku niektórych produktów i rozwiązań oraz dotyczących kluczowych posiadaczy wiedzy,
- weryfikacja i wzmocnienie międzynarodowych reguł patentowych dających się zastosować dla przemysłu stocznioowego.

3.4 Projekty programu „LeaderSHIP 2015” o wymiarze wewnętrznym

Wzmocnienie inwestycji na badania, rozwój i innowacje

Inwestycje na badania, rozwój i innowacje (RDI) stanowią istotny czynnik w poprawie zdolności do konkurencji. Dla przemysłu stocznioowego ma to znacznie większe

⁴⁶ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 15

znaczenie ze względu na specyfikę produktów i fakt, iż inwestycje RDI dotyczą zarówno rozwoju produktu, jak i metod produkcji. Mimo iż europejski przemysł stoczniowy inwestował również przed powołaniem inicjatywy „LeaderSHIP 2015“ część osiąganego obrotu na badania, rozwój i innowacje, nie było to wystarczające by sprostać wymaganiom Wspólnoty Europejskiej w obszarze badań i innowacji. W związku z tym Wspólnota Europejska wspiera w ramach różnorodnych programów ten obszar w przemyśle stoczniowym, głównie poprzez rozwój długoterminowych rozwiązań w dziedzinie szkoleń oraz perspektyw środowiskowych i regulacyjnych. Największym projektem w tym obszarze jest program „InterSHIP”, który może służyć jako przykład realizacji tego celu. Istotnym faktem jest, iż przy braku regulacji w tej dziedzinie przemysł stoczniowy ma mniejsze możliwości zaoferowania wysoko rozwiniętych technologicznie rozwiązań po atrakcyjnych cenach, co powoduje, iż przy braku instytucji skłonnych do inwestycji w zaawansowane technologicznie projekty, przemysł ten nie będzie w stanie zaspokoić wysokich wymagań swoich klientów. To z kolei prowadzi do zacofania rozwoju technologii i niemożności sprostania oczekiwaniom i standardom rynków światowych.⁴⁸

W celu poprawy sytuacji w obszarze inwestycji w badania, rozwój i innowacje Grupa Doradcza inicjatywy „LeaderSHIP 2015“ zaleca:⁴⁹

- integrację i koncentrację wysiłków w celu stworzenia Platformy Technologii. Podstawą do realizacji tego założenia jest Forum Przemysłu Morskiego,
- zastosowanie takich samych warunków dla RDI jakie stosowane są w innych gałęziach przemysłu zaangażowanych w podobne przedsięwzięcia RDI,
- uwzględnienie faktu, iż intensywność pomocy musi odzwierciedlać ryzyko technologiczne istniejące we wszystkich fazach projektowania, rozwoju i produkcji,
- nowe zdefiniowanie w szczególności pomocy na rzecz innowacji,

⁴⁷ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 16

⁴⁸ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 8

- dążenie do zwiększenia technologicznego przewodnictwa europejskiego oraz wynagrodzenia podjętych ryzyk poprzez wsparcie inwestycji na rzecz RDI.

Rozwój ulepszonych koncepcji finansowania i gwarancji

Zabezpieczenie finansowania, zarówno w fazie konstrukcji (przed dostawą), jak i w fazie operacyjnej (po dostawie) są krytyczne dla projektów przemysłu stocznioowego. Finansowanie w tej branży wymaga prawie zawsze gwarancji ze strony prywatnych banków bądź państwowych instytucji.⁵⁰

W zależności do sposobu zarządzania ryzykiem walutowym sytuacja w Unii Europejskiej jest bardzo zróżnicowana. W celu zapewnienia uczciwych i równych warunków, ubezpieczenie pokrywające ryzyka w licytacji i zamówieniach zagranicznych jest istotne. Ponieważ banki nie są w stanie zapewnić odpowiedniego rozwiązania po rozsądnych kosztach jedynym wyjściem są firmy oferujące ubezpieczenia kredytów eksportowych, obejmujące odpowiednią reasekurację. Biorąc pod uwagę fakt, iż kurs wymiany walut jest w znacznym stopniu zdominowany przez politykę stopy procentowej głównych dysponentów walut, kluczowa rola w reasekuracji ryzyk walutowych mogłaby należeć do instytucji europejskiej.⁵¹

Rekomendacje Grupy Doradczej inicjatywy „LeaderSHIP 2015” to:⁵²

- zbadanie możliwości wprowadzenia funduszu gwarancji Unii Europejskiej na finansowanie faz przed i po dostawie,
- oferowanie przez firmy ubezpieczeń eksportowych, obejmujących odpowiednią reasekurację, hedgingowych instrumentów zabezpieczających ryzyko walutowe.

⁴⁹ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 9

⁵⁰ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 9

⁵¹ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 10

Zapewnienie dostępu do wykwalifikowanego personelu

W strategii lizbońskiej Komisja Europejska podkreśla znaczenie umiejętności i kształcenia przez całe życie. Dla żadnego innego sektora zatrudnianie wykwalifikowanej siły roboczej i zachęcenie młodych ludzi nie ma tak dużego znaczenia jak dla przemysłu stocznioowego. Przemysł stocznioowy, jak również inne sektory przemysłu morskiego cierpią szczególnie z powodu negatywnego wizerunku, który jest poważnym problemem w odniesieniu do tego zagadnienia.⁵³

Zalecenia Grupy Doradczej inicjatywy „LeaderSHIP 2015” mające na celu pomoc w rozwiązaniu problemu z dostępem do wykwalifikowanej siły roboczej obejmują:⁵⁴

- rozwój programów szkoleń w zakresie zarządzania dostosowanych do przemysłu stocznioowego,
- analizę i skierowanie nowych wymagań umiejętności poprzez sektorowy dialog społeczny,
- wymianę personelu i know-how zorganizowaną na wszystkich poziomach, poczynając od pracowników hali do personelu akademickiego,
- przeprowadzenie kampanii reklamowej prezentującej witalność i zrównoważony rozwój przemysłu stocznioowego,
- regionalne centra doskonałości będące kluczowym ogniwem w realizacji powyższych rekomendacji.

⁵² Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 11

⁵³ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 16

4. Perspektywy rozwojowe dla niemieckiego przemysłu stoczniewego

W skutek rosnącego wpływu skutków kryzysu gospodarczego i finansowego na przemysł stoczniewy, rządy poszczególnych krajów zmuszone były do ingerencji w celu uchronienia przemysłu stoczniewego. Tym samym doprowadziło to do znacznych zakłóceń w funkcjonowaniu konkurencji. Poza Unią Europejską polityczne interwencje nie miały ograniczeń, czego skutki widać w rozwoju przemysłu stoczniewego głównie w Chinach i Korei. Przez wiele lat rządy tych krajów wspierały i napędzały rozwój zdolności produkcyjnych stocznii i tym samym doprowadziły w znacznej mierze do obecnych problemów, które bez wsparcia finansowego rządu są niemożliwe do przezwyciężenia. Interwencja ta następuje między innymi poprzez przejmowanie anulowanych zamówień i oferowanie w zamian krajowym stoczniom środków finansowych gwarantujących utrzymanie zatrudnienia na tym samym poziomie. Ponadto rządy w ramach pomocy zapewniły stoczniom dostęp do korzystnych kredytów na finansowanie krajowych i zagranicznych zamówień. Podobne praktyki prowadzące do zakłóceń w funkcjonowaniu konkurencji stosowały również rządy krajów europejskich, takich jak Włochy, Hiszpania, czy Francja. Polityczne interwencje tego typu nie przyczyniły się w żadnym stopniu do rozwiązania problemu nadwyżek w przemyśle stoczniewym, lecz przeciwnie pogłębiły go i doprowadziły do przesunięcia konkurencji. W celu uniknięcia tego zjawiska w niemieckim przemyśle stoczniewym konieczne są środki ochronne ze strony Unii Europejskiej i państwa niemieckiego.⁵⁵

Ponadto w coraz większym stopniu skutki kryzysu gospodarczego dotyczą nie tylko stocznii, ale i ich dostawców. W przypadku Chin i Korei, rządy wciągnęły również dostawców w strategię rozbudowy stocznii, co tym samym będzie miało wpływ na dostawców zagranicznych. W celu normalizacji tej sytuacji konieczne są międzynarodowe przepisy regulujące redukcję powstałych nadwyżek, chroniące stocznie i zasady konkurencji.⁵⁶

W obliczu znacznego wsparcia ze strony rządów głównie w państwach azjatyckich VSM (Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik) razem z CESA (Community for European Shipyards Associations) skrytykowały wspieranie projektów europejskiego przemysłu stoczniewego, jak również w Korei i Chinach oferowanie korzystnych kredytów.

⁵⁴ Leadership 2015: Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Commission of European Communities, Brussels, 21.11.2003, str. 17-18

⁵⁵ Raport roczny 2009, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V., str. 47-48

Ponadto oba stowarzyszenia zobowiązały Europejski Bank Inwestycyjny (EIB) do odmowy udzielania kredytów na projekty nie zawierające odpowiednich regulacji cenowych, aby uniknąć prób dumpingu cenowego prowadzącego do uzyskania przewagi w obszarach do tej pory zdominowanych przez producentów europejskich. Jednocześnie VSM zaproponowało zablokowanie dostępu do środków finansowych EIB tym stoczniom, które naruszają prawa własności intelektualnej.⁵⁷

Innym kluczowym elementem jest dynamiczny rozwój odnawialnych energii z morza. Fakt, iż przemysł stoczniowy jest w stanie podolać nowym wyzwaniom i zaawansowanym technologiom sprawia, że jest jedną z kluczowych branż gospodarki, której stabilność może być zapewniona tylko przy pomocy wsparcia ze strony państwa.⁵⁸

Przedstawiona powyżej sytuacja na światowym i europejskim rynku przemysłu stoczniowego ma wpływ na niemiecki przemysł stoczniowy. Branża ta ma duże znaczenie dla całej gospodarki niemieckiej i jest gałęzią gospodarki zorientowaną na nowoczesność z dużym know-how i potencjałem w dziedzinie innowacji. Do roku 2008 przemysł stoczniowy znajdował się w fazie boomu, jednakże skutki kryzysu ekonomicznego zauważyć można również w tej gałęzi gospodarki. Mimo cyklicznej recesji w gospodarce przemysł stoczniowy nie znalazł się w kryzysie strukturalnym. Branża ta jest i pozostanie przyszłościowym sektorem zarówno dla Niemiec, jak i Europy, z wysokim potencjałem wzrostu i zatrudnienia. Taki stan przemysłu stoczniowego w Niemczech możliwy jest dzięki dużemu zaangażowaniu państwa. Pomoc w postaci środków finansowych i programów wspierających projekty mające na celu poprawę konkurencyjności i innowacyjności stoczni i jej produktów, umożliwiają stoczniom niemieckim i europejskim osiągnięcie dobrych wyników finansowych i zajmowanie czołowych pozycji na rynkach międzynarodowych. W kolejnych latach niemiecki przemysł stoczniowy, aby utrzymać dobrą pozycję na rynku światowym, będzie musiał skoncentrować swoje działania na rozbudowie produkcji statków specjalnych i wysokowartościowych. Jednocześnie w obliczu znacznego pogorszenia warunków międzynarodowych przyszłość europejskiego przemysłu stoczniowego, w tym również niemieckiego, uzależniona jest od realizacji założeń inicjatywy „LeaderSHIP 2015”, która jest gwarantem utrzymania i poprawy konkurencyjności stoczni europejskich na rynku światowym.⁵⁹

⁵⁶ Raport roczny 2009, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V., str. 48

⁵⁷ Raport roczny 2009, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V., str. 49

⁵⁸ Raport roczny VSM (Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V.), 2009, str. 55

⁵⁹ Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010a)

Spis literatury

1. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010a), <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/branchenfokus,did=196298.html>, 25.02.2010
2. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010b), <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/branchenfokus,did=196312.html>, 26.01.2010 / 25.02.2010
3. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010c), <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/branchenfokus,did=196298.html?view=renderPrint>, 26.01.2010
4. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010d), <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/branchenfokus,did=169620.html>, 26.01.2010
5. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010e), <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/branchenfokus,did=169618.html>, 26.01.2010
6. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010f), <http://luca.init-ag.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/branchenfokus,did=284366.html>, 26.01.2010
7. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Leadership Deutschland, czerwiec 2008
8. Bundeszentrale für politische Bildung, Das Lexikon der Wirtschaft - Grundlegendes Wissen von A bis Z. 2. Aufl. Mannheim, Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus, Bonn 2004
9. Commission of European Communities Leadership 2015, Defining the Future of the European Shipbuilding and Repair Industry – Competitiveness through Excellence, Brussels, 21.11.2003
10. Commission of the European Communities, Leadership 2015 Progress Report, Brussels, 25.04.2007
11. German Trade and Invest, Online News, Nr. 17, 18.09.2009 <http://www.gtai.de/DE/Content/Online-news/2009/17/Ausgabe-17,layoutVariant=Standard,templateId=render.html>
12. Komisja Europejska (2010a), http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/shipbuilding/index_de.htm, 07.11.2010
13. Komisja Europejska (2010b), http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/shipbuilding/leadership2015/index_en.htm, 07.11.2010
14. Raport roczny 2009, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V.
15. Raport roczny 2010, Verband fuer Schiffbau und Meerestechnik e.V.
16. Unia Europejska (2010), http://europa.eu/legislation_summaries/enterprise/industry/110130_de.htm, 25.02.2010