

IX Międzynarodowe Forum Gospodarcze, Gdynia 2009

***„Przyszłość przemysłu stoczniowego w Polsce
i w Europie w warunkach kryzysu ekonomicznego”***

Jerzy Czuczman
FORUM OKRĘTOWE

IX Międzynarodowe Forum Gospodarcze, Gdynia 2009

MOTTO:

Nie ma alternatywy dla transportu wodnego

*w dającej się przewidzieć przyszłości,
opartej na globalizacji i światowym podziale pracy*

*W handlu zagranicznym Europy od 80 do 90%
towarów transportowanych jest drogą morską.*

*W europejskim handlu wewnętrznym
ponad 40% towarów przemieszcza się
szlakami wodnymi*

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



Plan prezentacji:

Wstęp


Analiza SWOT

Reakcja na kryzys


Prognoza

Kontekst Polski


Komisja Dialogu Społecznego Sektora Stocznego



Studium badawcze w zakresie zasobów ludzkich:
"Zmiany Demograficzne i Kwalifikacje
Wymagane w Europejskim Sektorze
Budowy i Remontu Statków"



Autorzy: Pieter*Hart / Dick Schotte



CESA3
COMMUNITY OF EUROPEAN SHIPYARDS ASSOCIATIONS

LeaderSHIP 2015 High Level Meeting

Presentation on Market Situation

Bremerhaven, 11 September 2009

Study on Competitiveness of the European Shipbuilding Industry

Within the Framework Contract of Sectoral
Competitiveness Studies – ENTR/06/054

Draft final report

CESA3
COMMUNITY OF EUROPEAN SHIPYARDS ASSOCIATIONS

Ref. 4308

LEADERSHIP 2015 - "NEW CHALLENGES"
POLICY CONCEPT PAPER

2009

CESA3
COMMUNITY OF EUROPEAN SHIPYARDS ASSOCIATIONS

JULY BULLETIN



COMMUNITY OF
EUROPEAN
SHIPYARDS'
ASSOCIATIONS

ECORYS
Research and Consulting

Competitiveness of the EU Shipbuilding Industry

Workshop 7 July 2009
ECORYS Brussels

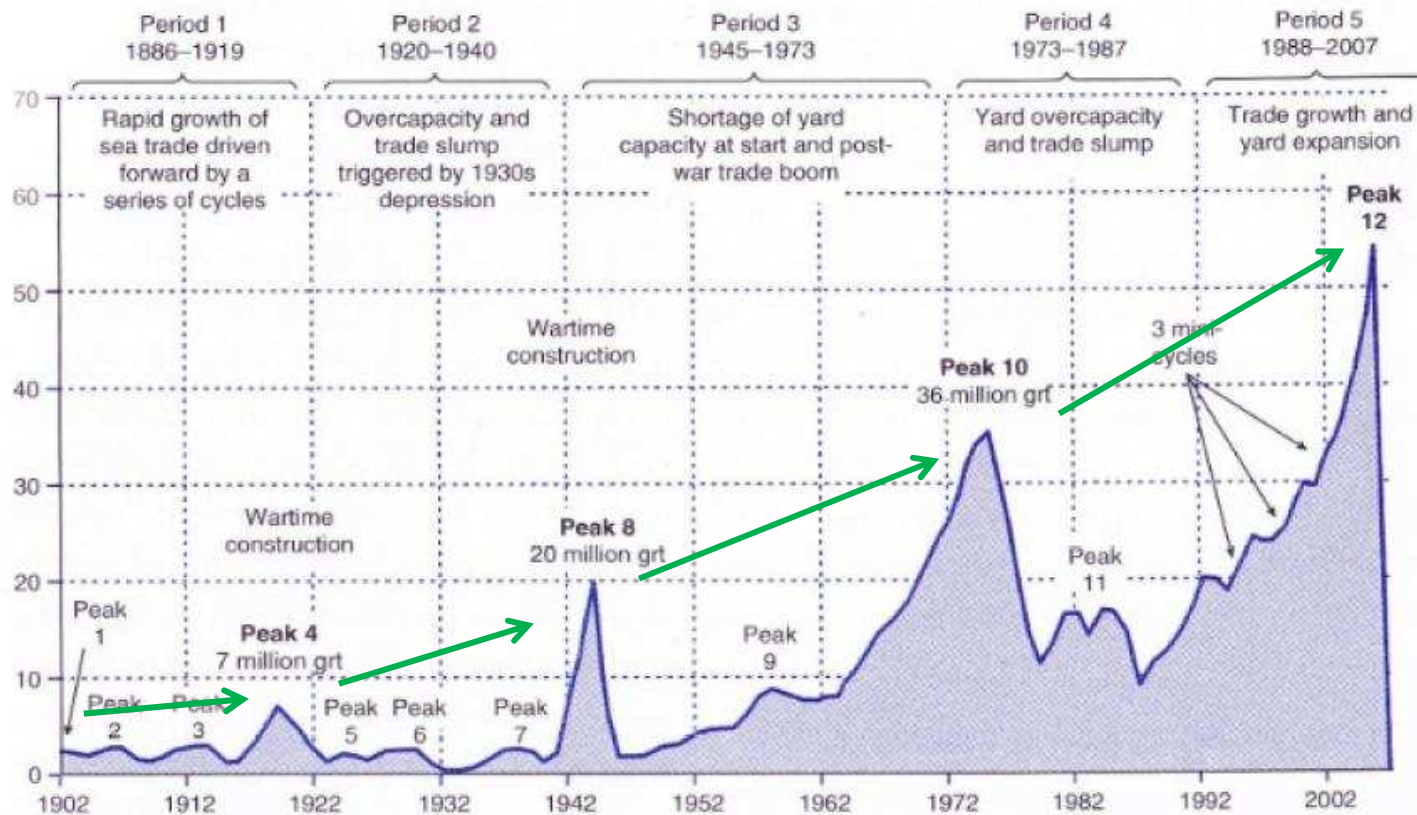
ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



Przemysł stoczniowy w latach 1970 - 2009



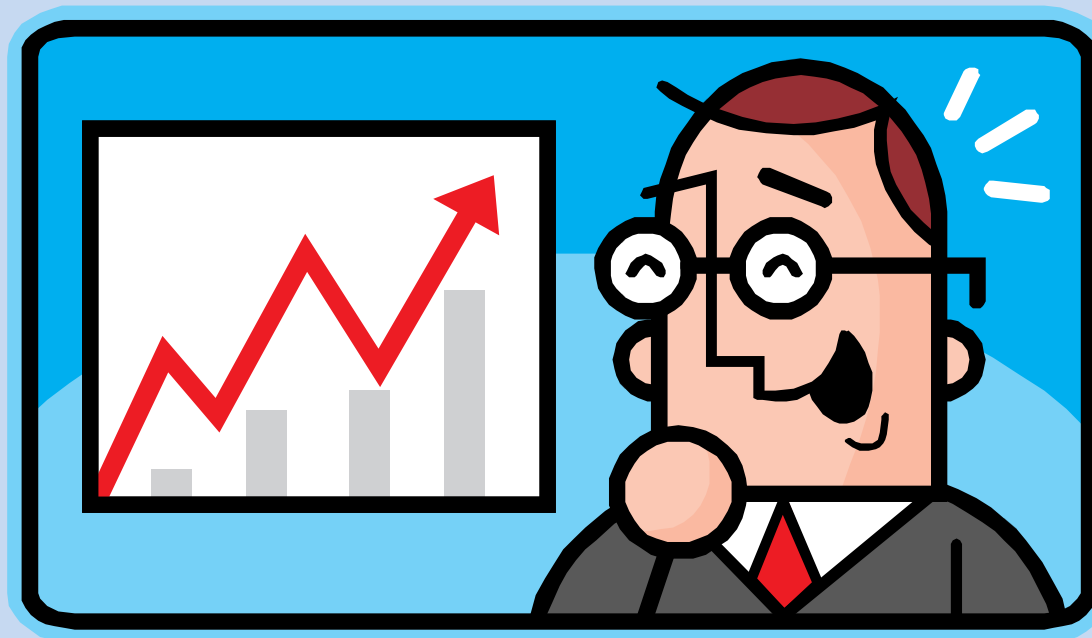
Figure 2.14 World shipbuilding cycles, 1902-2007



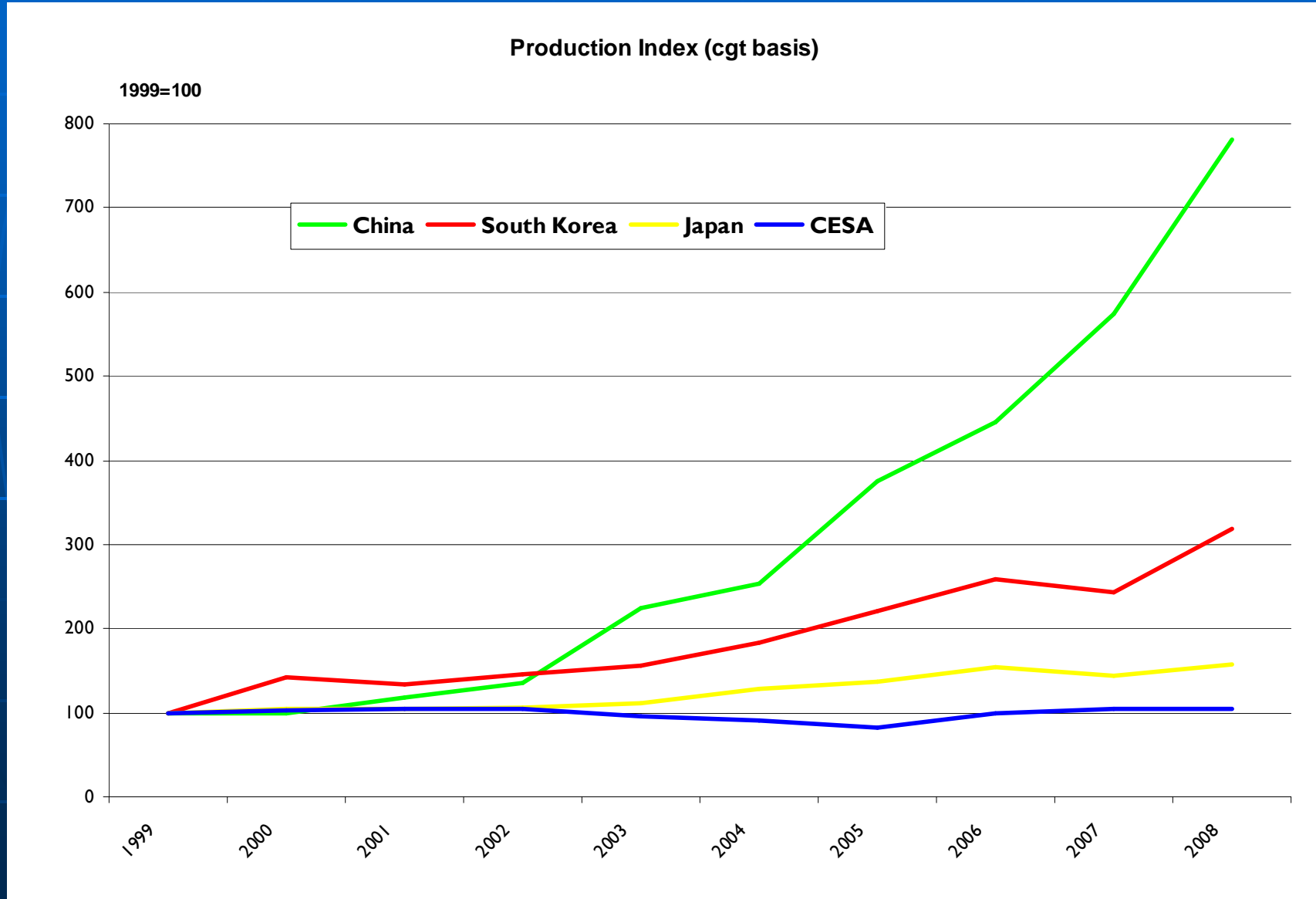
Source: Lloyd's Register of Shipping (In: Stopford 2009)

SPEKULACJA ?!

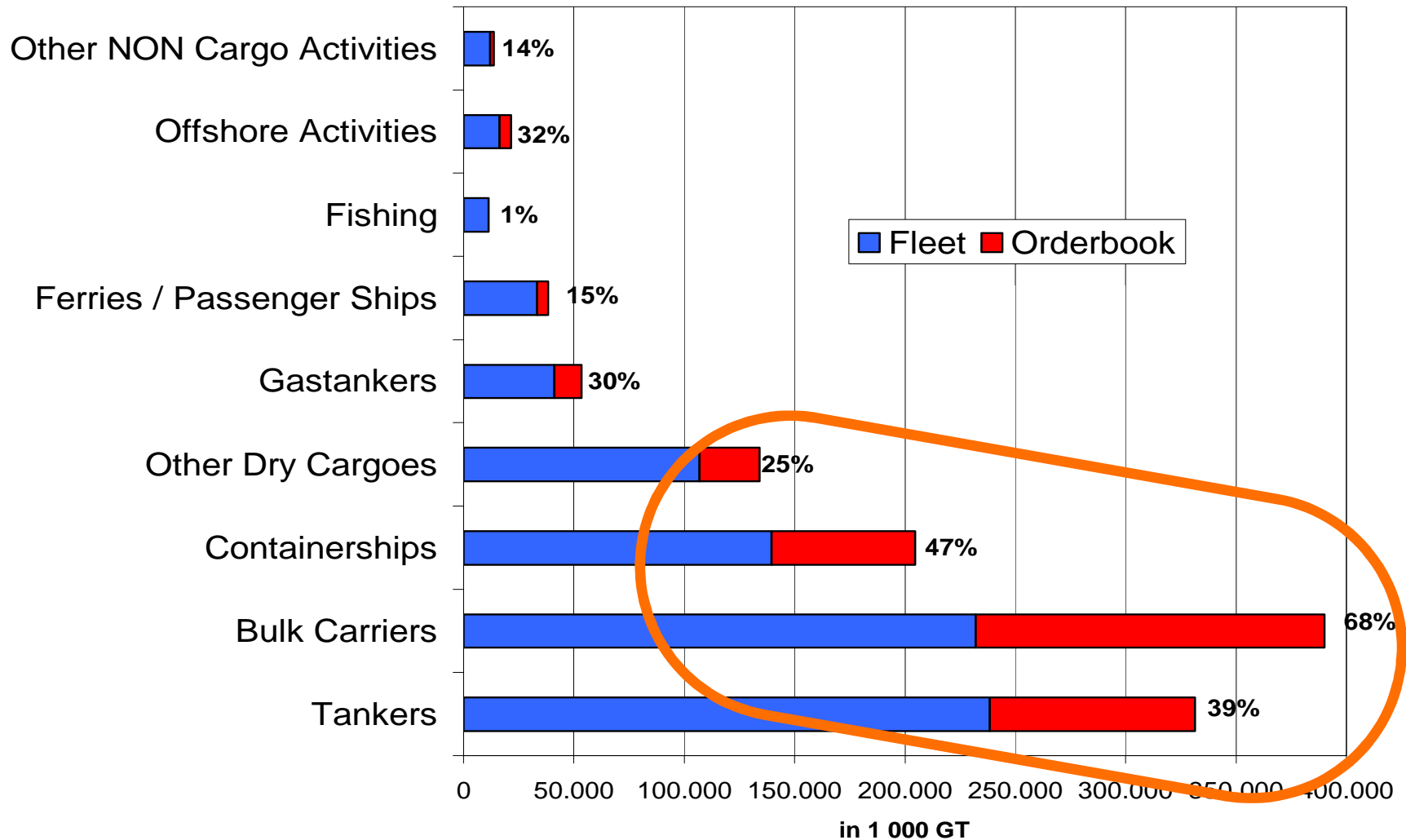
Jeszcze niedawno „the day before”



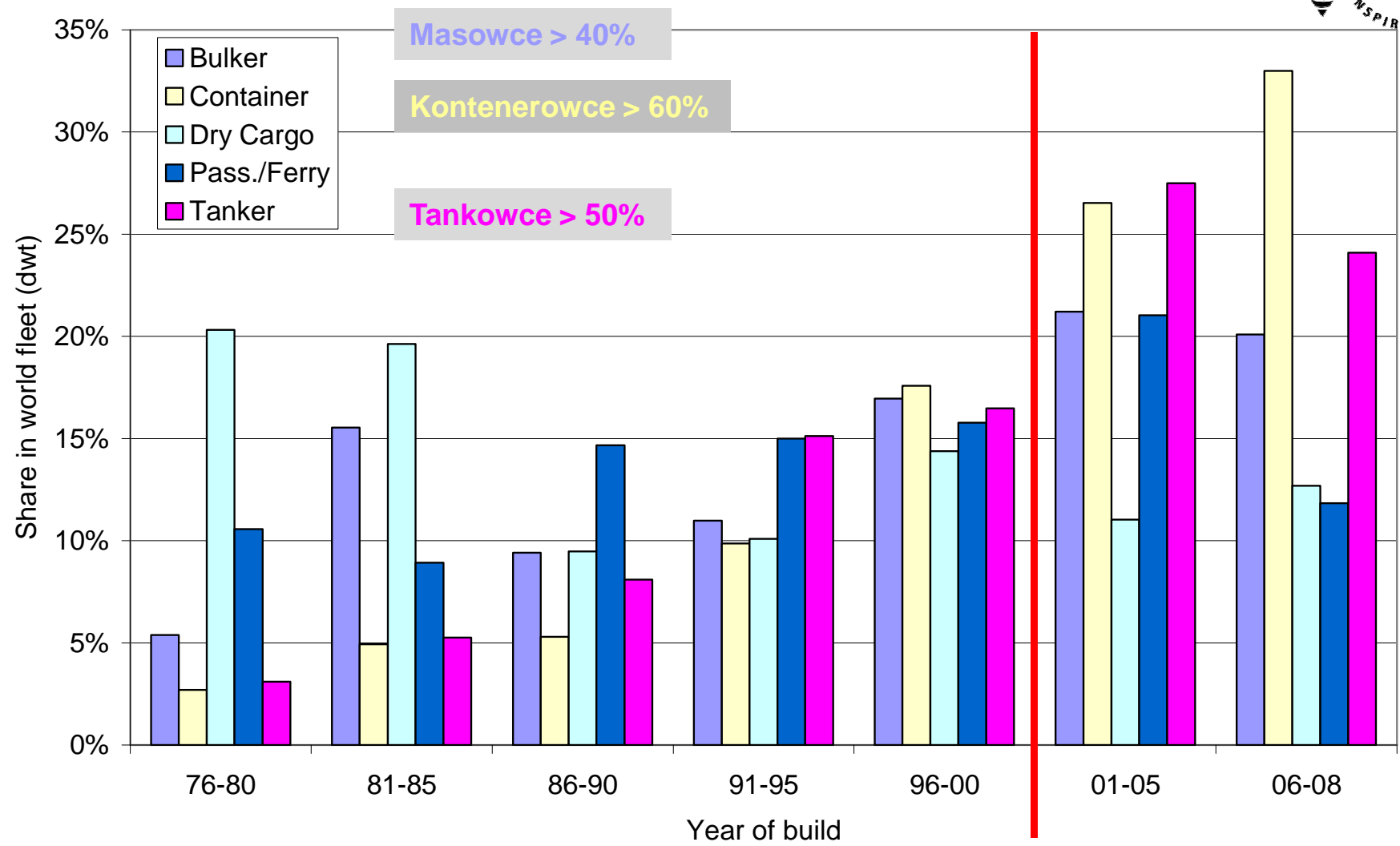
Zwiększanie mocy produkcyjnych



Wielkość floty i portfel zamówień wg typów statków



Podział floty ze względu na rok budowy



Stało się



załamanie światowych finansów

kryzys w gospodarce realnej!

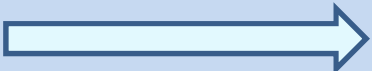
- Zmniejszona wymiana towarowa – spadek zapotrzebowania na transport
- Dramatyczny spadek stawek frachtowych
- **Nuta optymizmu:**
segmenty rynku zdominowane przez stocznie europejskie odniosły „mniejsze obrażenia”

Jak rynek odreagowuje nadwyżki tonażowe

- Zmniejszenie portfela zamówień:
 - Brak nowych zamówień (zawitały jaskółki poprawy)
 - Anulacje kontraktów
 - Przesunięcia terminów dostaw
 - Problemy z finansowaniem projektów
- Zmniejszenie dostępności tonażu:
 - Złomowanie (na razie niższe od oczekiwań)
 - Część floty „staje na sznurku” (odracza problem nadwyżki)
- Prawdopodobne niewielkie zmniejszenie zdolności produkcyjnych stoczni:
 - Bankructwa
 - wstrzymana część planów inwestycyjnych

CESA oczekuje jednak 10% wzrost produkcji w stosunku do 2008 ...!

- **Nuta optymizmu:**
stocznie europejskie odniosły „mniejsze obrażenia”

Z czego to wynika?  analiza SWOT

Silne strony:

- Innowacyjność
- Powiązania pomiędzy stoczniami i dostawcami wyposażenia
- Wydajność i efektywność
- Poziom specjalizacji

Słabości:

- poziom kosztów
- dostępność finansowania
- ochrona własności intelektualnych

Możliwości:

- nowe segmenty
- wymogi ochrony środowiska
- polityka transportowa (ukierunkowanie na ekologię i jakość)

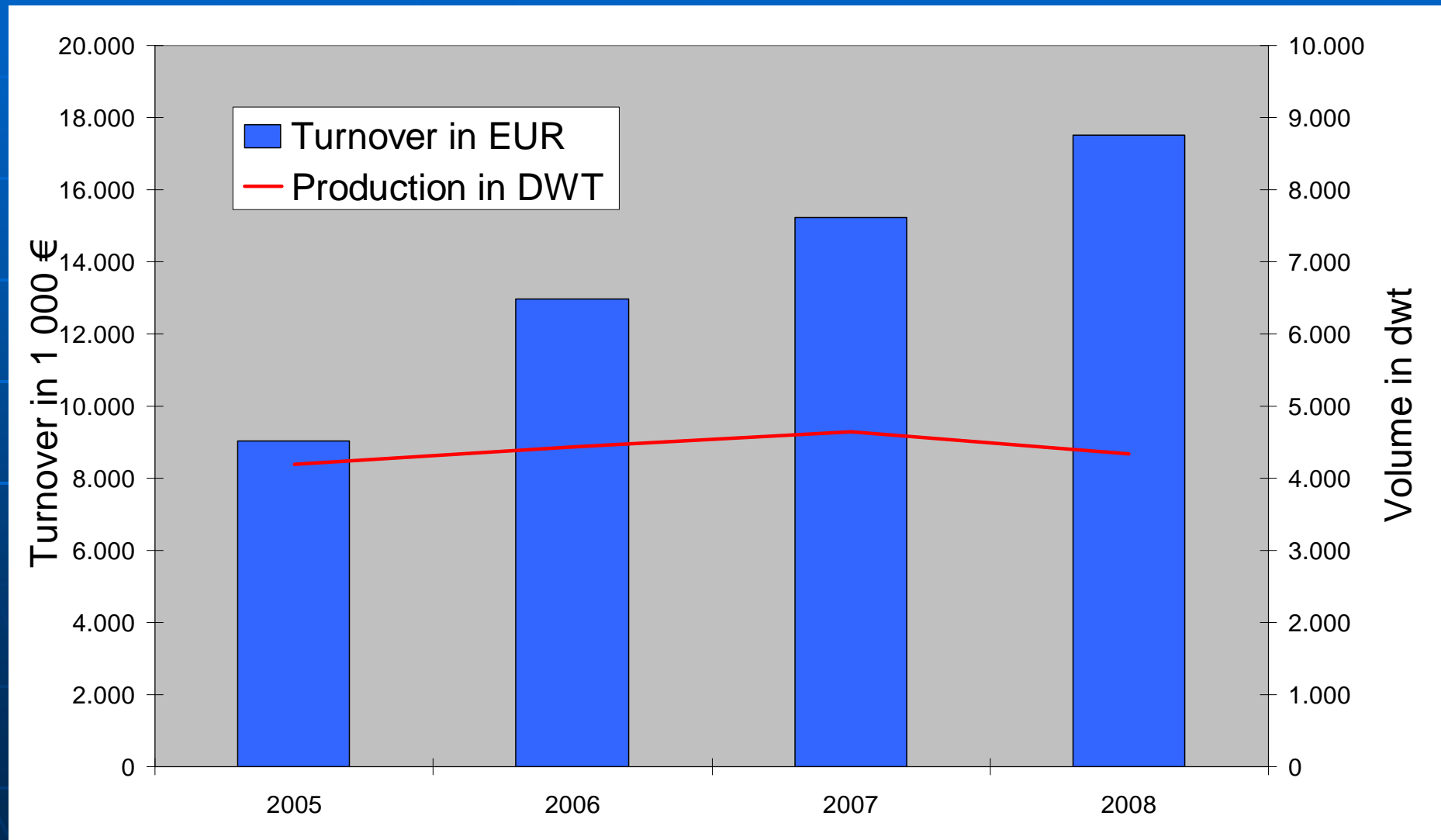
Zagrożenia:

- konkurencja sięga coraz wyżej
- „MISIE mogą nie przeżyć”
- starzejąca się „siła robocza” i zastępowalność pokoleniowa wysokokwalifikowanych fachowców

Strategie biznesowe

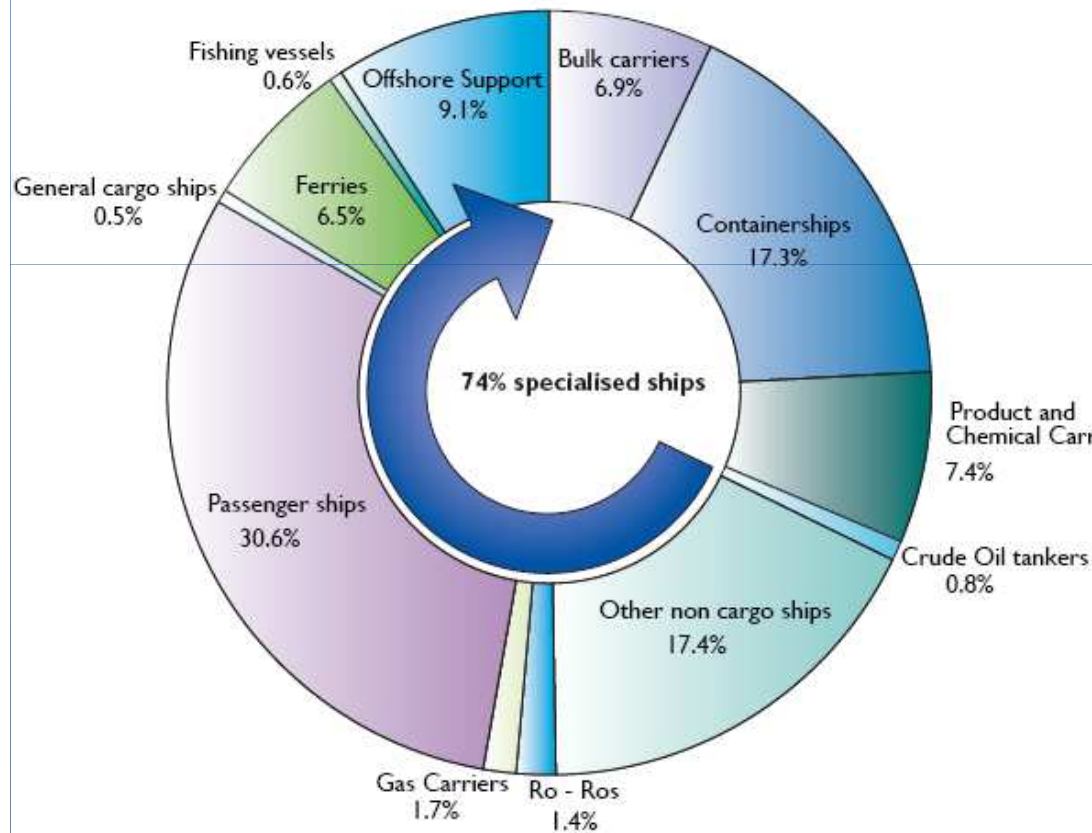
- Firmy w sposób ciągły reagują na trendy rynkowe
- Obserwowane są dwie główne strategie:
 - Specjalizacja:
 - Dążenie w kierunku wyższych segmentów rynku
 - Nieprzerwana innowacyjność
 - Obniżanie kosztów:
 - Zwiększanie efektywności/wydajności
 - Zmiana lokalizacji zakładów
- Większe firmy często łączą obie strategie

Wielkość produkcji a jej wartość

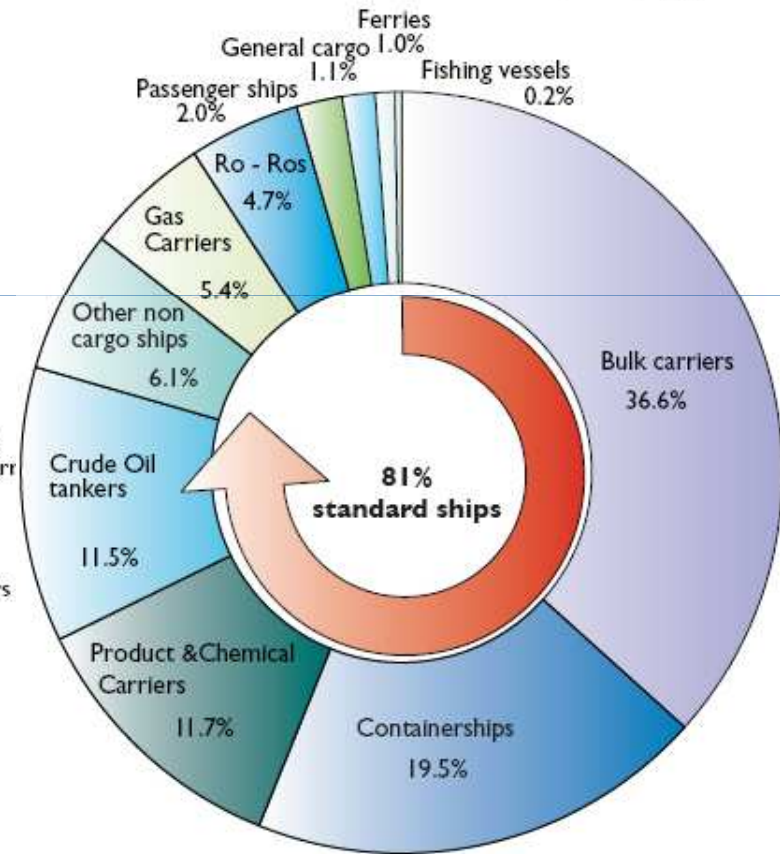


Koncentracja na jednostkach z „wyższej półki”

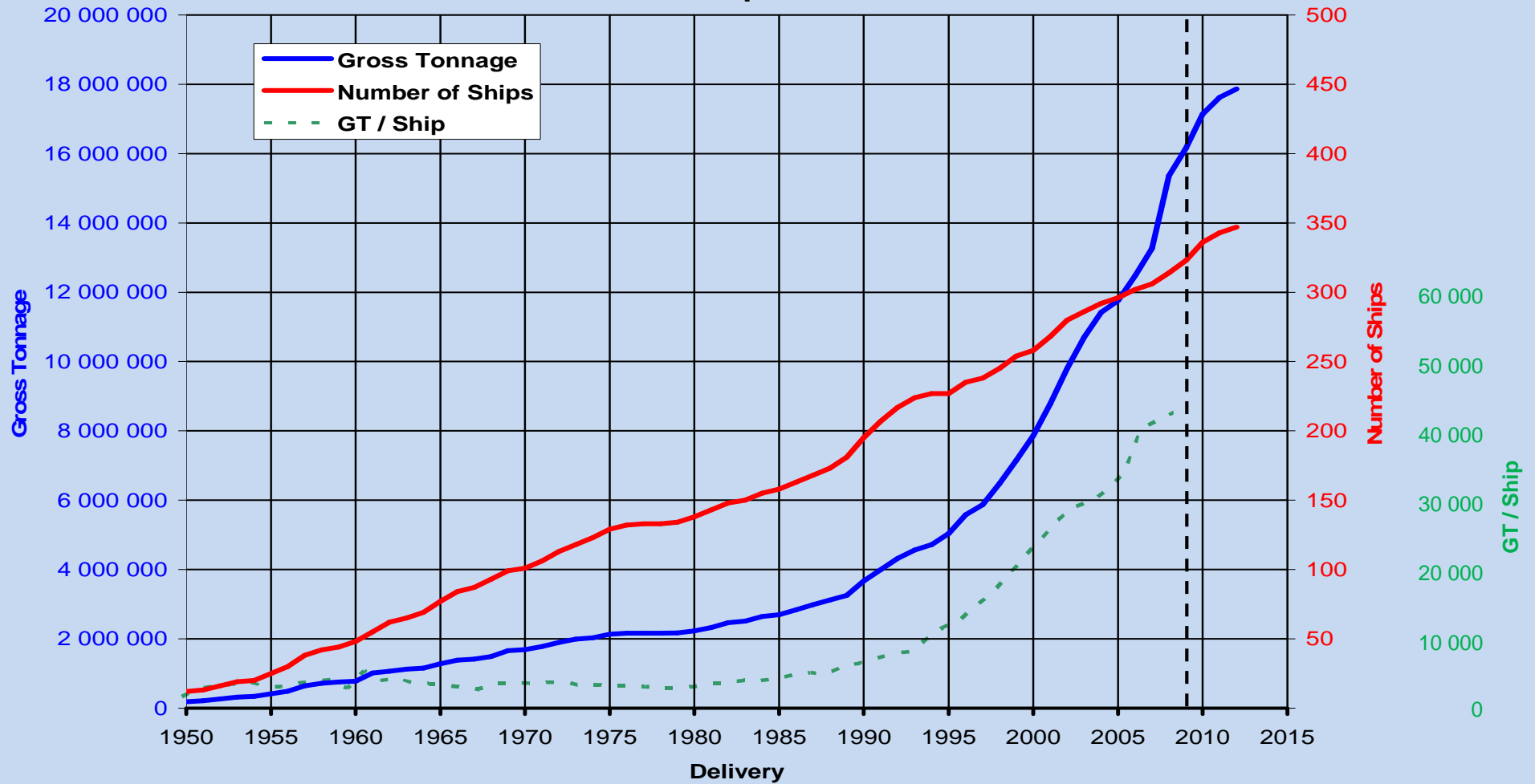
CESA 2008 Orderbook by Shiptype



World 2008 Orderbook by Shiptype



Cruise Ship Fleet



Źródło: STX Europe/CESA

Mocne strony

Pomimo ogólnej dominacji krajów dalekiego wschodu w przemyśle stoczniowym, Europa utrzymuje zdecydowaną przewagę w kilku wyspecjalizowanych segmentach rynku, do których można zaliczyć:

- Wycieczkowce
- Jednostki off-shore
- Luksusowe jachty

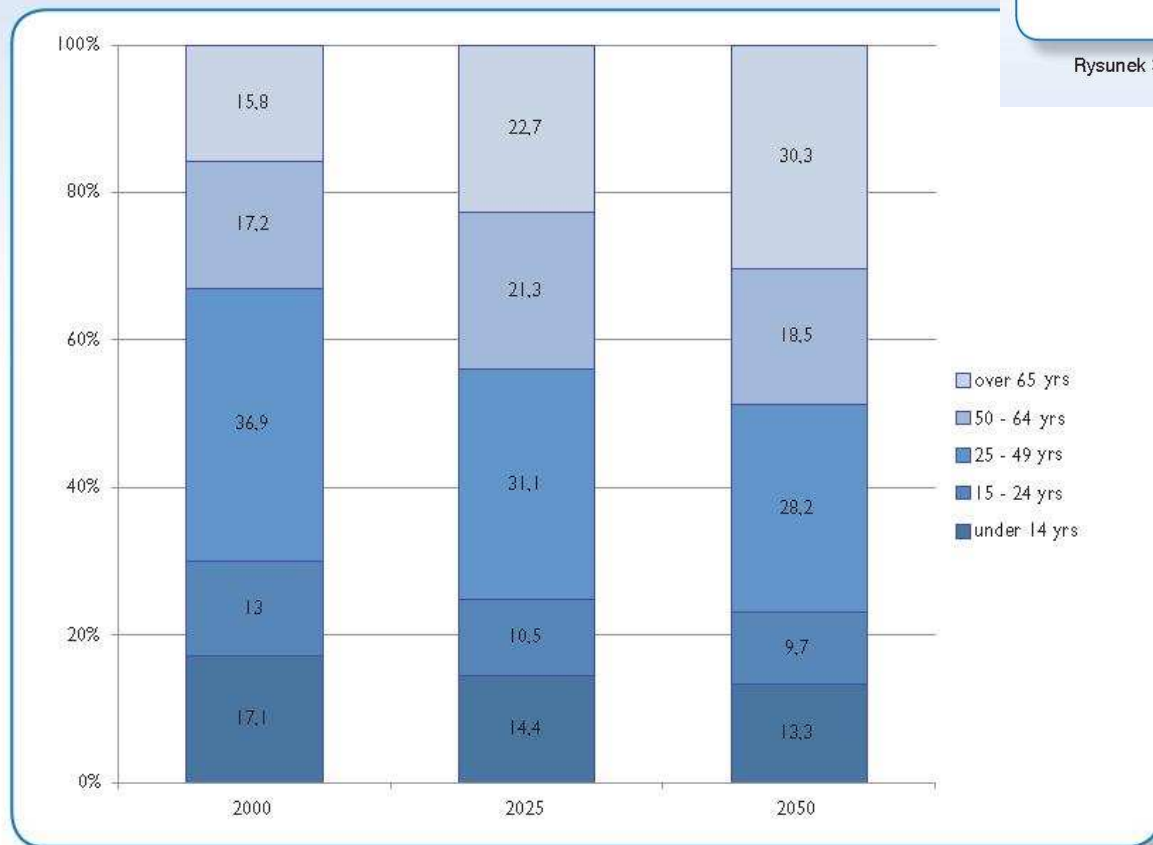
Również segment jednostek wojennej należy do silnych w Europie.

Segmenty, w których Europa utrzymuje silną pozycję charakteryzuje:

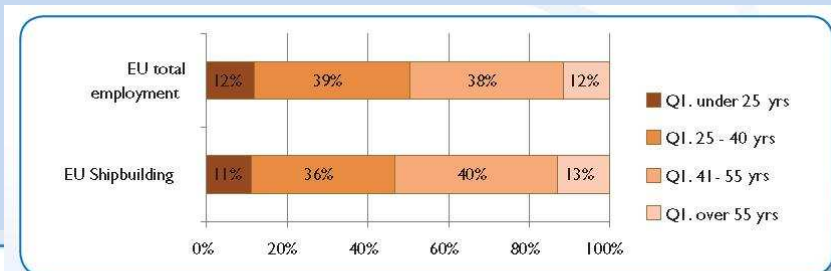
- Wysoki poziom specjalizacji
- Wysoki poziom techniki
- Wysoki poziom jakości
- Skomplikowane procesy produkcyjne

Europa jest graczem na wysoko wyspecjalizowanych rynkach niszowych.

Istotne zagrożenie



Rysunek 2: Dane demograficzne na lata 2000 / 2025 / 2050 dla 25 państw UE.



Rysunek 3: Łączna liczba zatrudnionych w 25 państwach UE w porównaniu z zatrudnionymi w przemyśle stoczniowym w 14 państwach UE.

Sytuacja rynkowa nie wykazuje potrzeby wzrostu poziomu zatrudnienia, jednak występuje stały niedobór wysoko wykwalifikowanych pracowników.

Niedobór potęgowany jest starzeniem się populacji i odejściem na emeryturę znacznej grupy obecnych fachowców, w najbliższych 2 dekadach

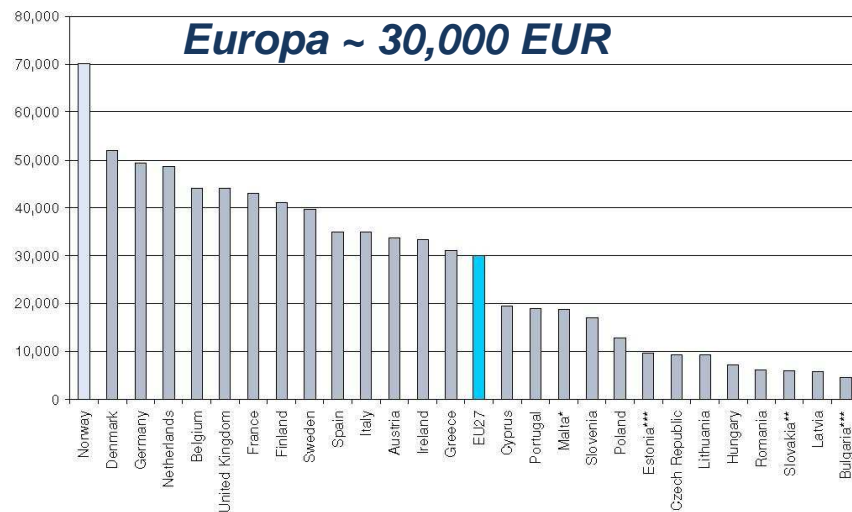
Koszty pracy

Wyraźnie wyższe w stosunku do Chin i innych rynków wschodzących .

Różnice w stosunku do Japonii i Korei nie są zasadnicze; niektórych krajach europejskich są nawet na niższym poziomie.

Specjalizacja w segmentach o wyższej wartości dodanej obniża znaczenie różnicy kosztów pracy.

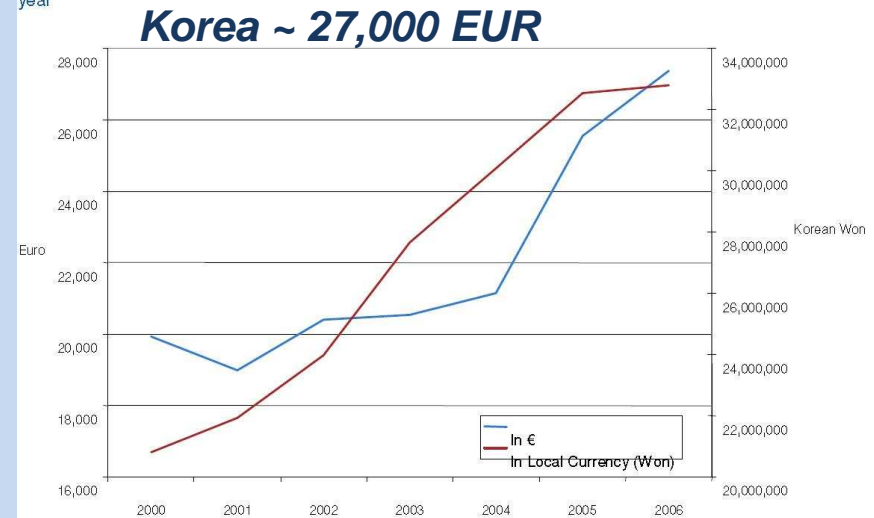
Labour costs per employee in EU-27 countries and Norway in 2006



* 2002 data ** 2004 data *** 2005 data

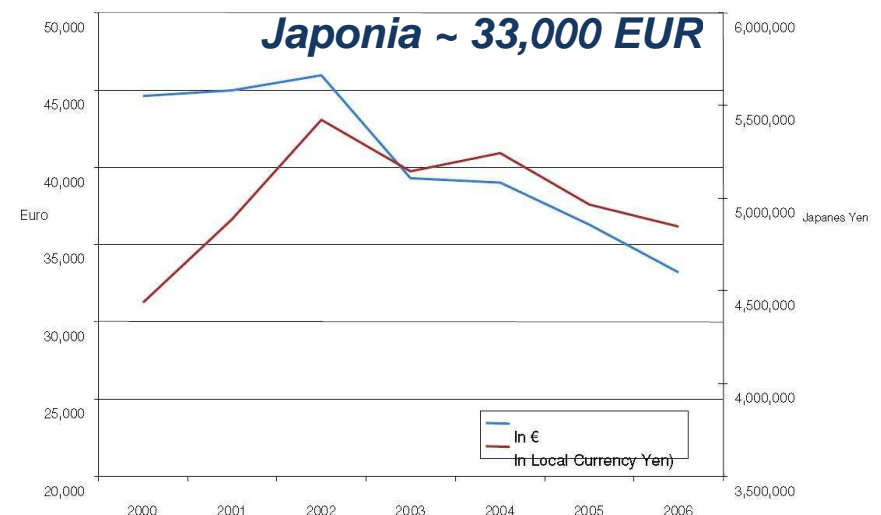
Source: Eurostat, 2009

Labour cost development 2000-2006 in South-Korea in Euro and South-Korean Won (labour cost per employee per year)



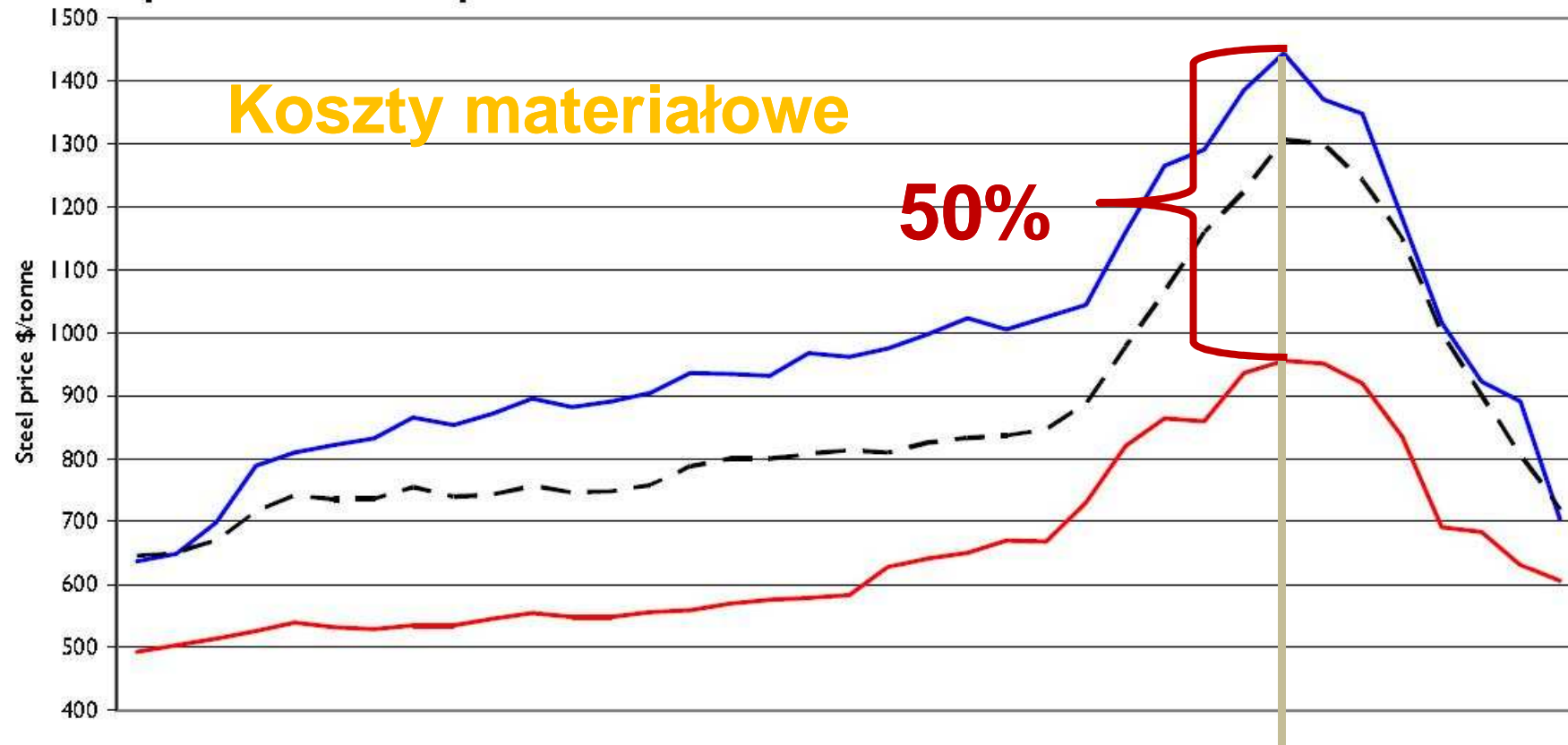
Source: calculations based on OECD, 2009

Labour cost development 2000-2006 in Japan in Euro and Japanese Yen (labour cost per employee per year)



Source: calculations based on OECD, 2009

Price comparison for hot rolled plate



	02-06	03-06	04-06	05-06	06-06	07-06	08-06	09-06	10-06	11-06	12-06	01-07	02-07	03-07	04-07	05-07	06-07	07-07	08-07	09-07	10-07	11-07	12-07	01-08	02-08	03-08	04-08	05-08	06-08	07-08	08-08	09-08	10-08	11-08	12-08	01-09	02-09
— Asia	493	503	513	526	540	532	529	535	535	545	554	548	548	556	559	570	575	578	583	628	641	650	670	668	730	820	864	860	936	955	952	919	836	691	684	632	605
— EU	636	649	699	789	810	822	833	865	854	871	895	881	891	905	936	935	931	969	962	975	998	1023	1005	1024	1044	1161	1265	1292	1385	1445	1371	1348	1183	1016	922	891	703
— World	646	651	670	717	741	736	737	755	740	743	757	747	748	758	788	800	800	808	814	810	826	833	837	847	887	978	1065	1160	1225	1307	1300	1243	1150	1000	901	806	719

Source: MEPS International, cited in CESA Market monitoring report June 2009

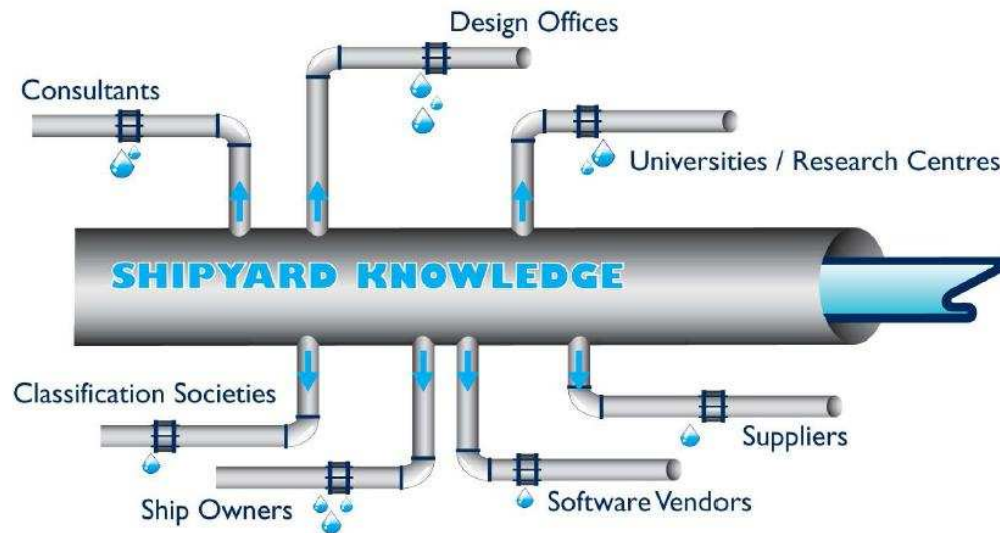
Słabość

Maritime Industries & IPR:
Careless by Tradition



CESAZ
COMMUNITY OF EUROPEAN SHIPYARDS' ASSOCIATIONS

Multiple Leakages



Próba przezwyciężenia

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
FORUM OKRĘTOWE
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

Jak Europa reaguje na kryzys?

CESA

definiuje Nowe Wyzwania w ramach programu „LeaderSHIP 2015”:

- 1. Stymulowanie popytu*
- 2. Finansowanie*
- 3. Jednakowe warunki konkurencji*
- 4. Program „cleanSHIP”*

oczywiście Edukacja – nieustające wyzwanie

Stymulowanie popytu

Dwuletni program odnowy starzejącej się floty:

- *Bariera wieku*
- *Grupa celowa*
- *super nowoczesne jednostki spełniające wymóg „state-of-art”*
- *Redukcja emisji CO₂ o około 30%, redukcja zanieczyszczeń powietrza o około 90% (cząstki stałe, SOx, NOx)*

Efekt:

- *Wygenerowanie portfela zamówień na poziomie około 10 mld EUR dla stoczni europejskich i ich dostawców*

Finansowanie

Instrumenty wsparcia na poziomie Europy:

- *Projektów realizujących przyjęte cele polityczne,*
- *W szczególności związanych z proekologicznością,*
- *W tym, program odnowy floty lub program „cleanSHIP”*

Efekt:

- *Uzupełnienie instrumentów istniejących w krajów członkowskich (np. gwarancje eksportowe)*
- *Zapewnienie możliwości długoterminowego finansowania projektów*

Jednakowe warunki konkurencji

CESA

stanowczo opowiada się za jednakowymi warunkami konkurencji

Brak antydumpingowych reguł handlu sektorze stoczniowym:

- *Nie funkcjonują postanowienia WTO*
- *Brak porozumienia na poziomie OECD*
- *Nie obowiązuje zapis o karach za szkodliwe warunki cenowe (EC 385/98) - nie ratyfikowano umowy OECD z 1994*

Skutek:

- *Subsydia w krajach azjatyckich będą stanowić silne zagrożenie dla niszowych rynków producentów europejskich, w warunkach załamania rynku statków towarowych*

cleanSHIP

CESA

Wieloletni program partnerstwa PPP:

- ***Szersze wykorzystanie obecnych technologii zapewniających zmniejszanie poziomu emisji o 20-30%***
- ***Wskazywanie na istniejące możliwości sięgające 60% i więcej (w kierunku „zero emissions”)***
- ***Przyspieszenie obecnych programów R&D***
- ***Super nowoczesne jednostki spełniające wymóg „state-of-art”***
- ***Redukcja emisji CO₂ o około 30%, redukcja zanieczyszczeń powietrza o około 90% (cząstki stałe, SOx, NOx)***

Efekt:

- ***Ważny element przeciwdziałania zmianom klimatycznym***

LeaderSHIP 2015 High Level Meeting

Bremerhaven, 11 September 2009

PRESS RELEASE

European Shipbuilding Industry Presents its Crisis Response
Package to High Level Meeting

Details on each of these items were presented and the industry is confident that latest by spring 2010 respective policy measures could be ripe for decision and swift implementation. Spain, taking over the Council Presidency beginning of next year, confirmed that LeaderSHIP 2015 will be subject of the Competitiveness Council.

Brussels, 11 September 2009

Jaka będzie przyszłość ... ?



World Economic Projections

Annual percent change of Gross Domestic Product in term of PPP with 2005 constant US prices

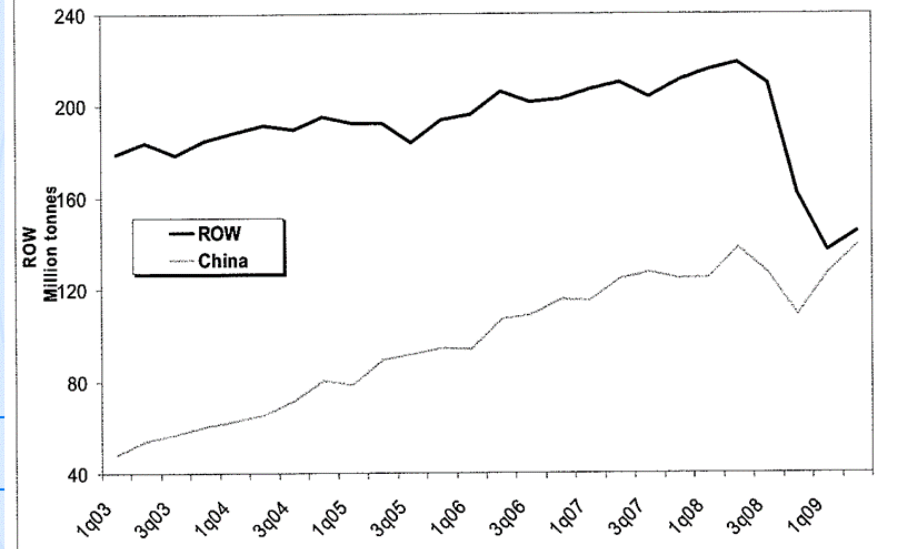


Industrial Production

Production of total industry sa, 2005=100

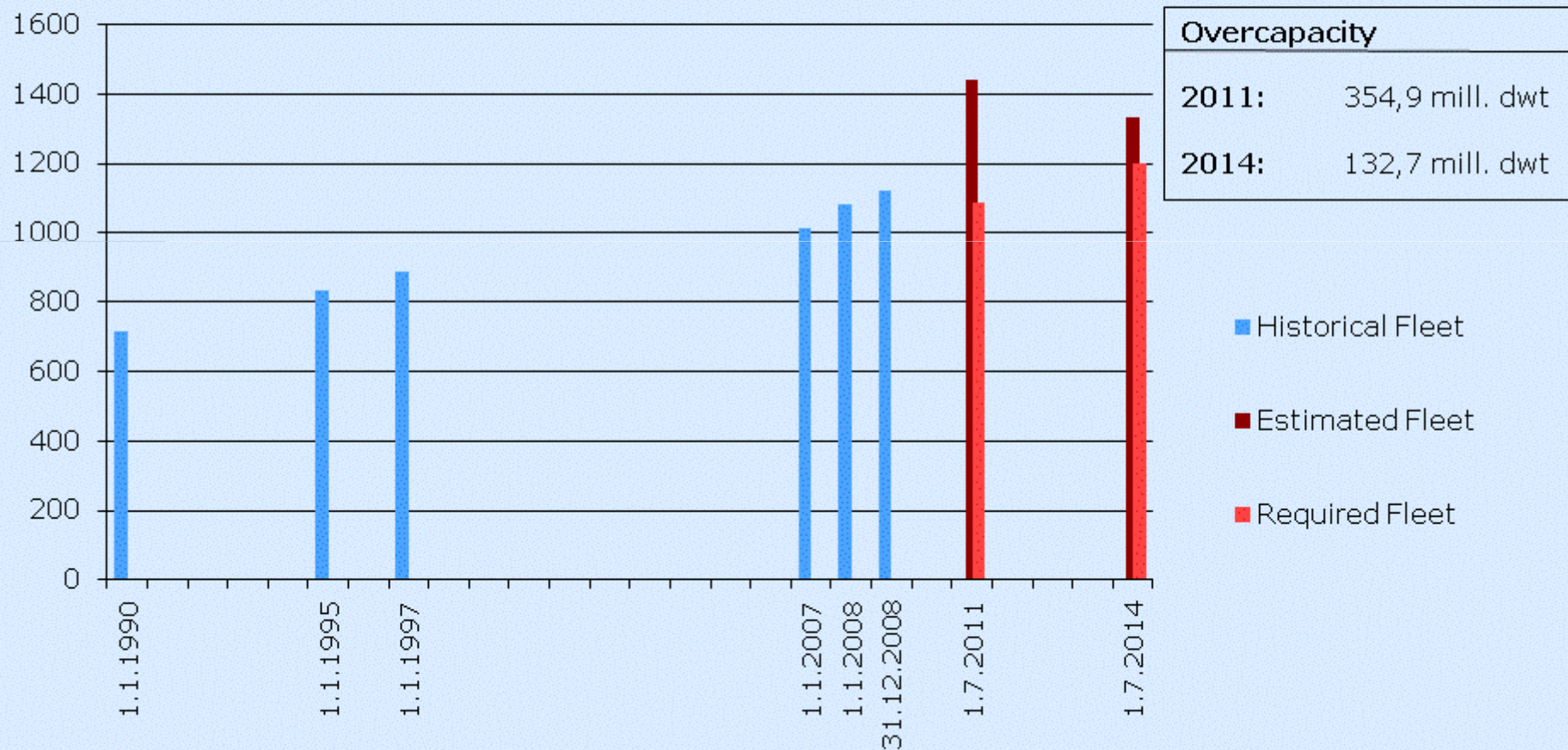


Chinese & Rest of World Steel Output Comparison

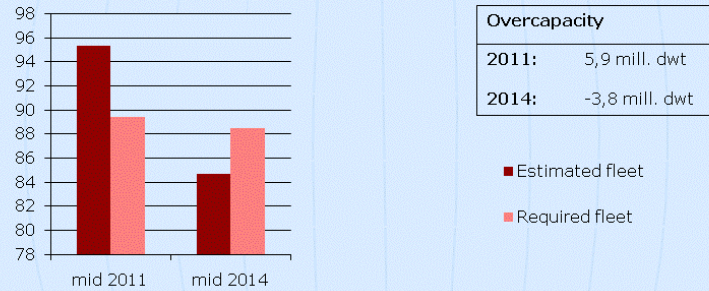


Source: SSS Monthly shipping Review

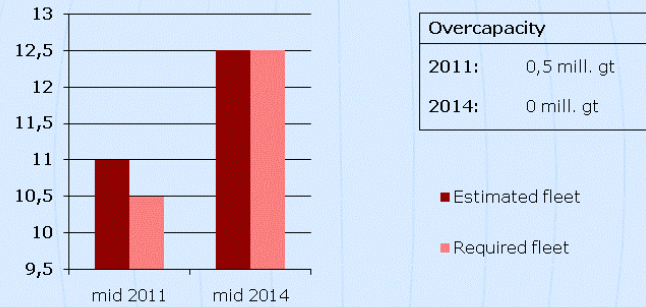
Fleet Requirement Total Cargo Carrying Fleet in mill. dwt 1990-2014



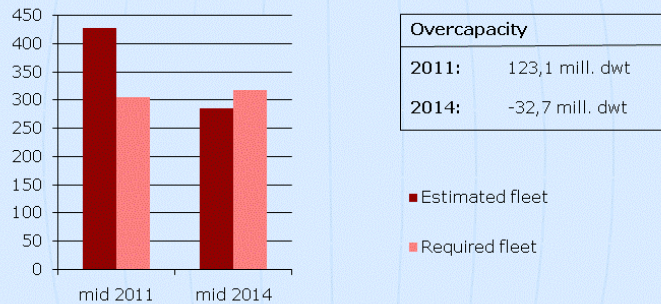
Fleet Requirement in mill. dwt 2011 & 2014 GENERAL CARGO



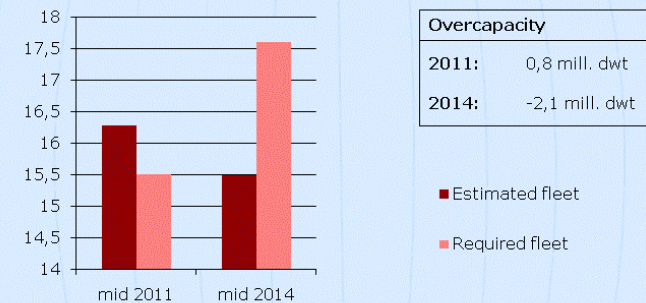
Fleet Requirement in mill. gt 2011 & 2014 ONCCV



Fleet Requirement in mill. dwt 2011 & 2014 OIL TANKERS



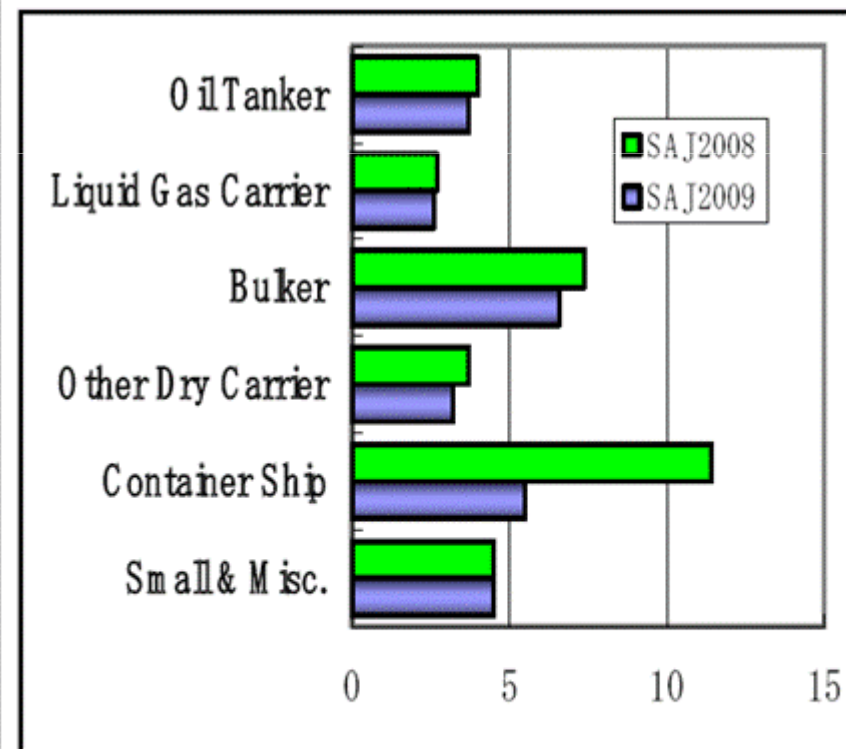
Fleet Requirement in mill. dwt 2011 & 2014 LPG



1- 2. Lehman Shock on Newbuilding Requirement

Annual Average Newbuilding Requirement between 2007 and 2020 (MGT/year)

	SAJ2008	SAJ2009	Diff%
Oil Tanker	4.0	3.7	93%
Liquid Gas Carrier	2.7	2.6	96%
Bunker	7.4	6.6	89%
Other Dry Carrier	3.7	3.2	86%
Container Ship	11.4	5.5	48%
Small & Misc.	4.5	4.5	100%
Total	33.7	26.1	77%



Source: SAJ

Wnioski:

EUROPA SOBIE PORADZI



- *Europa jest „przyciśnięta do muru” i musi szukać rozwiązań,*
- *Europa umie tworzyć nowe produkty i przekształcać je w „gwiazdy”*

MOŻLIWOŚCI

- *Nowe rynki, nowe pomysły, nowe typy obiektów pływających: sięganie do głębszych i zimniejszych rejonów mórz, górnictwo morskie, odnawialne źródła energii, elektrownie falowe, pływająca infrastruktura, hotelowce,*
- *Ukierunkowanie na ekologię, korzystanie z efektów R&D&I: cleanSHIP i zero emisji, wyższe sprawności, alternatywne napędy, alternatywne paliwa,*

a Polska?

TRENDS IN THE POLISH MARITIME CLUSTER AND SECTORS

Cluster

In the Pomeranian region, the maritime sector is the most important sector in the economy (Ecotec, 2006)
The majority of the maritime sectors are characterised by regression or stagnation (Wondermar, 2002)

Sectors

Marine equipment:

- 2006 was a prosperous year for the Polish shiprepair sector, all yards were busy and made profit (CESA, 2007)

Shipbuilding:

- Despite the Polish shipbuilding sector being one of the biggest in Europe, the sector's weakness is its low productivity and small share of high value-added ships production (CESA, 2007)
- Polish shipyards and marine equipment manufacturers suffer from a lack of skilled workforce (DG MARE)
- Competition from Far East countries since the Polish shipbuilding sector focuses on low value-added ships (Wondermar, 2002)

Seaports:

- A general downward trend in employment in the Polish seaports (Wondermar, 2002)

Recreational boating:

- Forecasts for future growth are favourable, mainly due to relatively low labour costs; annual growth in this sector in the EU over the recent years has been estimated at 5-6 % (Ecotec, 2006)

Sources: Wondermar (2002) – Workshop 1 Gdansk: Meaning of RTD for the Polish Maritime Industry, Ecotec (2006) – Employment trends in all sectors related to the sea or using sea resources, DG MARE – Facts & figures: Poland, CESA (2007) – Annual Report 2006 -2007

Polish sectors marine equipment and shipbuilding focus on competing with low-cost production countries

13 November 2008

Policy Research Corporation

8

- ***W krótkiej perspektywie może być trudno odbudować „wielką produkcję”, potrzebne są nowe pomysły, analiza produktowa, efektywna struktura organizacyjna,***
- ***Zarządzanie Kapitałem Ludzkim – HRM (Holandia) w tym oczywiście EDUKACJA***
- ***Potrzebny jest odważny skok do przodu, zgoda społeczna i wspólny wysiłek. Praca organizacyjna a nie „cudowne rozwiązania”. Oczekujemy, że za nas ktoś sprawy załatwi....***

STRATEGIA
oraz chęci

- *Istnieją dobre przykłady, że potrafimy mądrze i efektywnie funkcjonować,*



Seazen II

- *Ale przede wszystkim*



Galatea.





platforma Enco 100



statek ewakuacyjny IBEEV
(Złota Kotwica Baltexpo 2007)



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

**gazowiec Coral Methane
(Złota Kotwica Baltexpo 2009)**