

STOCZNIA REMONTOWA SHIPBUILDING

– TRZEBA ZNALEŹĆ SWOJĄ NISZĘ NA RYNKU

Remontowa Shipbuilding w Gdańsku nie obawia się konkurencji ze strony producentów azjatyckich ani stoczni europejskich. Jest mocnym graczem na rynku w swoim segmencie budowy statków i – jak mówi prezes zarządu Andrzej Wojtkiewicz – wszystko to dzięki odpowiedniemu zarządzaniu, świetnej kadrze fachowców oraz właściwej ofercie produktowej.



Marcin Pszczołkowski

Przez ostatnie miesiące nasza rodzima prasa – lokalna i branżowa – podawała informacje o kolejnych wodowaniach statków zbudowanych w stoczni Remontowa Shipbuilding. Co więcej, wyciekły informacje, że dawna Stocznia Północna ma zakontraktowane realizacje do końca roku 2013 i teraz koncentruje się nad zamówieniami na rok 2014. Kiedy inne polskie stocznie łapią zadyszkę, upadają, a ich majątek jest dzielony, firma zarządzana przez prezesa Andrzeja Wojtkiewicza na brak kontraktów nie narzeka, Remontowa Shipbuilding zaś bez obaw konkuruje z największymi europejskimi producentami statków.

Co się dzieje z polskimi stoczniami?

W czym więc tkwi sukces polskiego producenta w czasach, gdy o polskim przemyśle stoczniowym coraz częściej zaczyna się mówić w czasie przeszłym?

„Stocznia Remontowa Shipbuilding cały czas jest poważnym graczem na rynku budowy statków” – mówi z uśmiechem Andrzej Wojtkiewicz, prezes zarządu stoczni Remontowa Shipbuilding SA.

Mówi to, gdy pytamy, co się dzieje z polskim przemysłem okrętowym. Nie dostrzega sytuacji na rynku? Ależ dostrzega i stawia swoją diagnozę.

„Pozycja Polski w tym segmencie gospodarki w ciągu ostatnich 10 lat znacznie zmalała. Stało się to z powodu faktycznej likwidacji dużych stoczni w naszym kraju. Znikły z rynku stocznie w Gdyni i Szczecinie. Produkcja Stoczni Gdańskiej zaś znacznie się zmniejszyła – mówi Andrzej Wojtkiewicz. – To spowodowało, że we wszystkich statystykach branżowych pozycja naszego kraju zmalała. Pamiętać przy tym należy, że generalnie na całym świecie ilość zamówień na nowo budowane jednostki spadła gwałtownie. Jednak nasz kraj nadal liczy się w tej gałęzi gospo-

darki. Wciąż na świecie docenia się fachowość naszej kadry i potencjał tych stoczni, które ciągle funkcjonują. Dobrym tego przykładem jest na pewno Grupa Remontowa, do której należy nasza stocznia”. Jak mówi prezes Wojtkiewicz, podział polskich stoczni był nieunikniony. Szkoda, że stało się to tak późno. Wielkie polskie stocznie powinny przejść transformację gospodarczą wtedy, gdy był na to właściwy czas. To powinno się stać już na początku lat 90., kiedy kraj zaczął funkcjonować w realiach gospodarki rynkowej.

Tymczasem Grupa Remontowa na brak zleceń nie narzeka. Stocznia Remontowa Shipbuilding, która jest częścią grupy, kontraktuje już zlecenia na rok 2014. Ostro konkuruje ze stoczniami w Europie. Gdzie szukać powodów sukcesu tej stoczni?

„To efekt konsekwentnie realizowanej strategii działań marketingowych, a także kilkunastu lat intensywnej pracy na tym rynku, prezen-



Andrzej Wojtkiewicz
prezes stoczni Remontowa Shipbuilding SA

towania naszych możliwości, utrzymywania kontaktów z naszymi klientami, jak również odpowiednie budowanie tych relacji – wyjaśnia prezes Andrzej Wojtkiewicz. – Tak naprawdę udowodniliśmy nasze możliwości każdym kolejnym zbudowanym statkiem. Nasza pozycja to przede wszystkim efekt wielu lat naprawdę ciężkiej pracy i kreatywności osób, które w Grupie Remontowa i w naszej stoczni za to odpowiadają. Począwszy od kadry zarządzającej i technicznej, aż po pracowników produkcji bezpośredniej”.

Sekret tkwi w niszy

Polskie stocznie cały czas jednak odczuwają na plecach mocny oddech stoczni azjatyckich. Co powoduje, że stocznia Remontowa Shipbuilding nadal funkcjonuje mimo tak silnej konkurencji?

„Ofiarą tych stoczni padły nasze duże stocznie w Gdyni i Szczecinie. Oferowały one produkt, którego obecnie w warunkach europejskich nie da się rentownie wytwarzać. W tej chwili nie jest już prawdą, że europejscy armatorzy są zainteresowani realizacją zleceń tylko u azjatyckich producentów. Jest cały szereg uwarunkowań, które powodują, że armatorzy wolą wybierać stocznie europejskie. Pod warunkiem, że są to produkty o wysokim standardzie technologicznym” – wyjaśnia prezes Andrzej Wojtkiewicz.

Stocznia Remontowa Shipbuilding w takich produktach się specjalizuje. Wymienić można choćby: statki typu offshore, promy pa-



sażersko-samochodowe, holowniki portowe i pełnomorskie, statki towarowe (do transportu gazu LNG/LPG/LEG, kontenerowce), statki specjalistyczne i wojskowe (wielofunkcyjne stawiace boje, łodzie patrolowe, statki hydrograficzne oraz naukowo-badawcze).

Statki i okręty zbudowane w stoczni pływają pod banderami: Danii, Finlandii, Gibraltaru, Niemiec, Norwegii, Vanuatu, Wielkiej Brytanii, Włoch oraz Polski.

Za sukcesem stoczni Remontowa Shipbuilding stoi jednak ciężka, mozolna i długoletnia praca zatrudnionych w niej ludzi.

„To przede wszystkim zasługa naszych wieloletnich kontaktów handlowych, efekt naszej obecności na rynku. Jesteśmy firmą znaną w Europie. Nasi przedstawiciele są w stałym kontakcie z wieloma armatorami i cały czas rozmawiamy o kolejnych zleceniach” – mówi prezes Wojtkiewicz.

Dobra marka Remontowa

Stoczni kierowanej przez prezesa Andrzeja Wojtkiewicza niewątpliwie pomogło także wejście do samej Grupy Remontowa – znanej i cenionej na świecie marki w produkcji statków.

„W Grupie Remontowa znaleźliśmy się już dość dawno. Z dniem 1 kwietnia 1993 r. Stocznia Północna została przekształcona w spółkę akcyjną i od tej pory jej oficjalna nazwa brzmiała Stocznia Północna

na SA – mówi Andrzej Wojtkiewicz. – Pod koniec lat 90. stocznia poszerzyła swoją ofertę o promy pasażersko-samochodowe, statki rybackie, holowniki oraz statki do obsługi przemysłu offshore. Od czerwca 2003 r. głównym udziałowcem stoczni jest Gdańska Stocznia Remontowa im. Józefa Piłsudskiego SA. W związku z konsolidacją Grupy Remontowa oraz unifikacją nazw firm do niej należących w 2011 r. Stocznia Północna SA przyjęła nazwę Remontowa Shipbuilding”.

Andrzej Wojtkiewicz mówi, że zmiana nazwy stoczni miała istotne znaczenie dla jej działalności, głównie marketingowe. Przemianowanie pozwoliło jej korzystać ze znanej i sprawdzonej na świecie marki, jaką jest Remontowa.


Zmiany objęły także strukturę organizacyjną stoczni, podobnie jak i całej Grupy Remontowa. Od ponad roku stocznia samodzielnie pozyskuje nowe kontrakty. Wcześniej umowy z nowymi klientami zawierała Gdańska Stocznia Remontowa SA. W rezultacie zmiany realizacji kontraktów zawartych z armatorami przez Grupę Remontowa stała się efektywniejsza. Wynika to m.in. z tego, że przy dużej liczbie zamawianych statków konieczna jest większa specjalizacja w organizacji ich budowania. Natomiast zupełnie inna jest specyfika remontów i przebudów statków, oferowanych przez Remontową SA.

Remontowa Shipbuilding jest obecnie jedną z czołowych firm należących do Grupy Remontowa, co daje możliwość zaoferowania produktów bardzo zaawansowanych technicznie – od projektu do w pełni wyposażonego statku. Jednocześnie ma ten komfort, że w swojej bieżącej działalności nie musi korzystać ze wsparcia środków unijnych czy pomocy polskiego rządu.


„Na szczęście nie potrzebujemy takiej pomocy, ponieważ osiągnięty dochód pozwala finansować inwestycje z własnych środków” – dodaje prezes.

Produkcja pełną parą

W ubiegłym roku Remontowa Shipbuilding SA przekazała armatorom dziewięć statków. Były to przede wszystkim komunikacyjne promy pasażersko-samochodowe. Norweskiej firmie Fjord1 MRF AS zdano siostrzane dwustronne promy Storfjord i Hjordundfjord, a szkockiemu armatorowi Caledonian Maritime Assets Ltd – nowoczesny prom Finlaggan, pływający już między Glasgow i innymi miastami zachodniego wybrzeża Szkocji a archipelagiem Hybrydów. Torghattan Nord AS, jedna z największych firm żeglugowych




PBUCH S.A.
81-963 Gdynia, Hutnicza 4
Tel. (58)669 57 32
E-mail: pbuch@pbuch.com.pl
www.pbuch.com.pl



Oferta produkcyjna PBUCH S.A.:

- Urządzenia chłodnicze
- Wymienniki ciepła
- Zbiorniki ciśnieniowe do:
 - dwutlenku węgla,
 - ropy,
 - gazów,
 - czynników chłodniczych,
 - amoniaku
- Komory hiperbaryczne
- Aparatura procesowa
- Zespoły hydroforowe
- Systemy do przesyłu materiałów sypkich



w Norwegii, zamówiła w Remontowej Shipbuilding SA osiem dwustronnych promów fiordowych. W październiku zdano jej pierwsze z nich – Rebbenesoy i Uloytind. Pływają one w rejonie Tromsø. Pod koniec zeszłego roku stocznia opuściła siostrzane promy Vengsoy i Kvaloy.

W ostatnich latach specjalnością produkcyjną stoczni stało się budowanie obiektów i statków offshore, przeznaczonych do obsługi platform wydobywczych. W minionym roku dostarczyła ona duńskiemu konsorcjum A 2 SEA, zajmującemu się instalowaniem morskich elektrowni wiatrowych, w pełni wyposażony segment mieszkalny. Ta wielka konstrukcja stanowi element platformy sea jack służącej do posadowienia wież turbin wiatrowych.

Remontowa Shipbuilding SA jest pierwszą i jedyną stocznia w Polsce budującą kompletnie wyposażone statki do obsługi przemysłu offshore (jednostki obsługują platformy wydobywające ropę i gaz z podmorskich złóż).

„Stocznia jest chyba największym w Europie producentem skomplikowanych statków typu offshore i promów pasażersko-samochodowych z różnymi nowoczesnymi napędami – dodaje Andrzej Wojtkiewicz. – Na rynku amerykańskim Remontowa Shipbuilding konkuruje głównie ze stoczniami chińskimi, a w Europie z norweskim”.

Inwestycje w infrastrukturę

Remontowa Shipbuilding inwestuje w infrastrukturę. W marcu br. uruchomiła nową halę produkcyjną, w planach ma budowę kolejnego placu montażowego, a w dalszej perspektywie rozważa... zamknięcie procesów budowy statków pod dachem i chce wybudować suchy dok.

W związku z przybywaniem kontraktów na budowę w pełni wyposażonych statków, stocznia stanęła przed koniecznością zwiększenia zaplecza produkcyjno-technicznego. Na początek postawiono halę o łącznej powierzchni blisko 9 tys. m² i wysokości 12 m, która służyć będzie do wykonywania prac kompletno-wyposażeniowych na poszczególnych etapach produkcji.

„Oparliśmy budowę na istniejącej już konstrukcji. Kiedyś jeszcze Stocznia Północna rozpoczęła budowę hali dla wydziałów produkcyjnych. Ta duża inwestycja bardzo szybko została wstrzymana, a niedokończona konstrukcja stalowa i część fundamentów czekały na nową, sprzyjającą sytuację – wyjaśnia Andrzej Wojtkiewicz. – Taki moment nadszedł. Ponieważ stocznia specjalizuje się w coraz bardziej skomplikowanych projektach, budujemy statki wyposażone w bardzo złożone systemy i urządzenia, stanęliśmy przed koniecznością stworzenia takiego miejsca, w którym mogłyby odbywać się kompletacja

tych urządzeń i systemów przed ich zamontowaniem na statkach. Tam będą pracować nasze stoczniowe ekipy, nasi kooperanci, ale, co ważne, tam będą pracować także serwisy firm wytwarzających te systemy. Chodzi o zapewnienie jakości pracy i bezpieczeństwa, bo, proszę pamiętać, są to często urządzenia o dużej wartości”.

Hala to niejedyna inwestycja. W najbliższych planach jest budowa kolejnego stanowiska montażowego, czyli drugiej płyty, na której montowane są statki.

„Jedno takie stanowisko już funkcjonuje, bardzo poważnie myślimy o drugim. Projekt jest gotowy – mówi Andrzej Wojtkiewicz. – To jest plac z odpowiednią infrastrukturą, od przyłączy elektrycznych, po infrastrukturę do dostarczania gazów technicznych. Jest to konstrukcja żelbetowa osadzona na palach. Nośność tej płyty musi być na tyle duża, aby utrzymała cały w pełni wyposażony statek, który potem, po wybudowaniu, zostaje przesunięty na dok pływający, za którego pomocą jest potem wodowany. Dzięki temu zwodowany statek może być w pełni wyposażony. Przy tradycyjnej metodzie, w naszym przypadku jest to wodowanie boczne, wodowane są praktycznie kadłuby. Montaż urządzeń odbywa się później”.

To jednak nie koniec. Remontowa Shipbuilding ma znacznie ambitniejsze plany.

„Nowoczesna stocznia charakteryzuje się tym, że maksymalizuje się ilość etapów, które są realizowane pod dachem. Będziemy myśleli o tym, aby jak największą część tego, co się u nas dzieje od strony produkcyjnej, organizować tak, aby można to było robić w jak najlepszych warunkach, aby nie ograniczać się choćby warunkami atmosferycznymi – mówi prezes Wojtkiewicz i dodaje: – Cały statek można zbudować pod dachem. Oczywiście, to są ogromne nakłady i ogromne konstrukcje, ale tak się dzieje na świecie i my też zmierzamy w tym kierunku. A ponieważ mamy coraz więcej zamówień, realizujemy coraz dłuższe serie statków, wydaje się, że przestrzeń tak zorganizowana będzie nam niezbędna. Nasze stanowiska montażowe są tak pomyślane, że dają możliwość zamknięcia procesu budowy statku pod dachem. Być może w dalszych planach będziemy myśleli i o tym”.

Obecnie Remontowa Shipbuilding zatrudnia w sumie około 1,5 tys. osób. Z tej liczby blisko 700 osób to jej pracownicy, a pozostałych angażują firmy będące podwykonawcami stoczni, w tym spółki z Grupy Remontowa. Wciąż poszukiwani są nowi pracownicy będący dobrymi fachowcami w branży okrętowej. Brakuje ich z powodu załamania się systemu szkolnictwa zawodowego, który przygotowywałby młodzież do wykonywania profesji stoczniowych. Na dodatek wielu doświadczonych stoczniowców wyjechało za granicę. Remontowa Shipbuilding stara się samodzielnie kształcić pracowników, organizując kursy dla spawaczy, w tym te podnoszące ich kwalifikacje, umożliwiające zdobywanie uprawnień zgodnych z wymaganiami towarzystw klasyfikacyjnych. ■



PAINT-INVESTREM Spółka z o.o.
80-958 Gdańsk, ul. Swojska 8
tel. +48 58 309 66 64, fax +48 58 309 79 20,
e-mail: office@paint-investrem.pl

W przemyśle morskim i lądowym świadczymy usługi:

ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNYCH

- przygotowanie powierzchni różnymi metodami w tym czyszczenie strumieniowo-ścierne oraz czyszczenie wodą pod wysokim ciśnieniem,
- aplikacja wszelkiego rodzaju powłok malarskich.

WYPOSAŻENIOWE

- montaż izolacji różnorodnego typu,
- szalowanie ścian i sufitów,
- montaż mebli oraz galanterii,
- zgrzewanie szpilek.

32 | Polski Przemysł – październik 2012

Polski Przemysł – październik 2012 | 33