

POLSKI PRZEMYSŁ OKRĘTOWY

I MIEJSCE POLSKIEGO PRZEMYSŁU OKRĘTOWEGO W ŚWIECIE

Przed drugą wojną światową przemysł okrętowy w Polsce praktycznie nie istniał. Rozpoczęta w 1938 r. budowa pierwszego statku handlowego s/s „Olza”, o nośności 1250 TDW, przerwana została przez najazd hitlerowski.

Założenia rozwoju przemysłu okrętowego w Polsce Ludowej opracowane zostały jeszcze przed wyzwoleniem Wybrzeża, w lutym 1945 r. Komisja Rzeczoznawców, powołana dla oceny możliwości niezwłocznego uruchomienia stoczni morskich, stwierdziła m. in.:

„Zadania, które mają wykonać polskie stocznie, są skomplikowane i trudne. Mają one ze stanem zniszczeń i dewastacji przejść prawie bezpośrednio do produkcji podlegającej klasyfikacji międzynarodowej bez odpowiednich urządzeń i doświadczeń, bez wyposażenia w dostateczne kapitały zakładowe i obrotowe, bez możliwości zaznajomienia się z olbrzymim postępem technicznym, dokonanym w tej dziedzinie w czasie ubiegłej wojny, bez pełnego zespołu sił fachowych i bez możliwości zastosowania zdobyczy nowoczesnej organizacji produkcji i pracy, przynajmniej w okresie początkowym“¹.

W r. 1958 Polska zajmowała w świecie 11 miejsce pod względem tonażu statków (BRT), których budowę rozpoczęto, i tonażu statków zwodowanych, 12 miejsce pod względem tonażu statków oddanych do eksploatacji oraz 9 miejsce pod względem tonażu statków zwodowanych z przeznaczeniem na eksport. Procentowy udział Polski w tonażu rozpoczętym stanowił 2,01% produkcji światowej, w tonażu ukończonym — 1,61%, a w tonażu zwodowanym, przeznaczonym na eksport — 2,75% eksportowej produkcji światowej. W r. 1958 polski przemysł okrętowy otrzymał nowe zamówienia od armatorów zagranicznych na budowę statków o łącznym tonażu ponad 650 tys. BRT, co stawia nas pod tym względem w czołwie światowej. Na początku 1959 r. portfel zamówień w stoczniach polskich osiągnął 1850 tys. BRT (5 miejsce w świecie) i zapewnia pokrycie produkcji do r. 1965. Pod względem zabezpieczenia produkcji Polska znalazła się na pierwszym miejscu w świecie (Japonia — 14 miejsce, W. Brytania — 8, NRF — 10, Włochy — 13).

¹ Cytuję wg rękopisu pracy C. Jerysia pt. Dzieje Floty 500 okrętów.

Średnie cykle budowy statków w stoczniach polskich (od rozpoczęcia obróbki do zdania statku), jakkolwiek dłuższe jeszcze o ok. 3 miesiące od przeciętnej światowej, trwają jednak znacznie krócej od czasu budowy w stoczniach włoskich, jugosłowiańskich, brytyjskich i norweskich².

Mimo trwającej od kilku lat dekoniunktury w okrętownictwie światowym, polski przemysł okrętowy ma dobre perspektywy rozwoju.

II PRODUKCJA POWOJENNA

Stocznie, odbudowywane od podstaw ze zniszczeń wojennych, podjęły niezwłocznie remonty polskiej floty handlowej i rybackiej. Przystąpiono równocześnie do uruchomienia nowej produkcji. Powołano Centralne Biuro Konstrukcyjne, które rozpoczęło opracowywanie dokumentacji konstrukcyjnej statków i urządzeń. Podjęto organizację zaplecza dla produkcji maszyn głównych, mechanizmów pomocniczych, wyposażenia statków i materiałów hutniczych. W r. 1949 oddane zostały do eksploatacji przez Stocznnię Gdańską dwa pierwsze statki handlowe, wybudowane przez polski przemysł okrętowy. Były to proste w konstrukcji rudowęglowce o nośności 2540 TDW, o kadłubie całkowicie nitowanym i napędzie parowym. Główna maszyna parowa oraz większość mechanizmów pomocniczych były polskiej konstrukcji i produkcji. Od tej chwili rozpoczęła się szybki rozwój polskiego przemysłu okrętowego. W latach 1952—1957 produkcja okrętowa w całym świecie kapitalistycznym zwiększyła się o 90%; w tym samym czasie wzrost produkcji stoczni polskich wyniósł 230%. Szczególne znaczenie dla rozwoju naszego przemysłu okrętowego miała współpraca ze Związkiem Radzieckim, który od r. 1950 stał się głównym odbiorcą eksportowanych statków. Długie serie dostarczanych do ZSRR jednostek pozwoliły na stosunkowo szybkie opanowanie umiejętności i sprawności produkcyjnej przez kadrę techniczną i robotniczą. Pomoc materiałowa i techniczna z ZSRR w pierwszych latach powojennych umożliwiła w ogóle szybki rozwój produkcji naszych stoczni. Produkcję polskiego przemysłu okrętowego w tym okresie obrazuje tabela 1³.

W latach 1952—1956 nadmierny eksport wpłynął wyraźnie niekorzystnie na rozwój floty krajowej. Dostawy w latach 1957—1958 w pełni zaspokajają potrzeby armatorów krajowych (w zakresie typów statków

² Dane wg artykułu I. Bojanowskiej pt. Polski Przemysł Okrętowy na tle światowego budownictwa okrętowego. „Budownictwo Okrętowe”, nr 6/1959.

³ Dane za lata 1949—1957 wg Z. Nowakowski, Obecny stan i perspektywy rozwoju polskiego przemysłu okrętowego — „Budownictwo Okrętowe” nr specjalny 1958. Dane za rok 1958 wg statystyki z nr. 2/1959 „Budownictwa Okrętowego”.

Tabela 1

Rok	Ilość zbudowanych statków powyżej 100 TDW	Oddany tonaż w TDW	Z tego	
			dla floty własnej	na eksport
1949	2	5080	100,0%	—
1950	3	7620	66,6%	33,4%
1951	4	4790	53,7%	46,3%
1952	36	42610	15,5%	84,5%
1953	52	65960	15,5%	84,5%
1954	44	77810	22,5%	77,5%
1955	65	103660	8,2%	91,8%
1956	59	119770	15,1%	84,9%
1957	59	147000	37,5%	62,5%
1958	60	174880	38,2%	61,8%

produkowanych w stoczniach polskich), wynikające z zamierzonego rozwoju naszej floty morskiej — handlowej i rybackiej.

W r. 1958 w projektach i w budowie seryjnej lub prototypowej znajdowały się 32 typy statków, w tym:

- a) zbiornikowców — 5 typów, od 1500 TDW do 35 000 TDW
- b) liniowców — 6 typów, od 1550 TDW do 11 300 TDW
- c) trampów — 4 typy, od 3200 TDW do 12 500 TDW
- d) kabotażowców — 4 typy, od 460 TDW do 950 TDW
- f) statków pomocniczych — 4 typy (holowniki, łodołamacze, kutry ratownicze).

Poza głównym odbiorcą, jakim jest ZSRR, eksportujemy statki do szeregu państw Europy, Ameryki i Azji: do Chin, Albanii, Czechosłowacji, Anglii, Brazylii, Zjednoczonej Republiki Arabskiej, Francji, Indonezji i Egiptu. Ekspansję eksportu budowanych w Polsce statków zapewniła w pierwszym rzędzie jakość produkcji i dobra opinia o polskim budownictwie okrętowym oraz elastyczność w dostosowywaniu produkcji do wymagań odbiorców. Poważną rolę w rozwoju eksportu okrętowego odegrało również nawiązanie współpracy z zagranicznymi towarzystwami klasyfikacyjnymi. Obok Polskiego Rejestru Statków działają w Polsce: Rejestr ZSRR, Lloyd's Register of Shipping, Det Norske Veritas i Bureau Veritas, co stwarza dogodne warunki eksportowe statków do wszystkich krajów.

Głównymi producentami statków morskich są 4 stocznie (tzw. produkcyjne) a mianowicie: Stocznia Gdańska, Stocznia im. Warszawskiego w Szczecinie, Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni i Stocznia Północna w Gdańsku. Ponadto jako produkcję buforową prowadzą budowę

kutrów rybackich i mniejszych statków pomocniczych stocznie remontowe, tj. Gdańska Stocznia Remontowa, Szczecińska Stocznia Remontowa, Gdyńska Stocznia Remontowa oraz Stocznia Rzeczna w Koźlu. W r. 1958 główne stocznie produkcyjne oddały do eksploatacji (statki ponad 100 BRT)⁴:

Tabela 2

Stocznie	Ilość ty-pów	Ilość stat-ków	Łączny tonaż w TDW	Z tego statków	
				dla armatorów krajowych	na eksport
Stocznia Gdańska	6	36	128480	6	30
Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni	3	15	12000	11	4
Stocznia im. Warszawskiego w Szczecinie	2	9	34400	6	3

Rozwój nowego budownictwa okrętowego i specjalizacja poszczególnych stoczni wymagały rozwiązania problemu dostatecznej bazy remontowej dla rosnącej floty krajowej oraz w celu uatrakcyjnienia naszych portów z punktu widzenia obsługi remontowej zawijających coraz liczniej statków obcej bandery. W tym celu w r. 1953 wyodrębniono morskie stocznie remontowe w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Rozwój usług świadczonych przez te stocznie obrazuje następujące zestawienie⁵:

Tabela 3

Rok	Ilość wyremontowanych jednostek	Łączny tonaż remontowanych jednostek w tys. BRT
1953	85	39,9
1954	85	88,5
1955	164	176,2
1956	209	239,3
1957	241	287,2
1958	332	436,5

Wzrost produkcji stoczni remontowych pozwolił na wyeliminowanie znacznych wydatków dewizowych za remont statków polskich w stoczniach obcych i uniezależnił polską flotę od zagranicznego przemysłu stoczniowego. Stworzono w kraju własną bazę, decydującą o stanie tech-

⁴ Wg statystyki „Budownictwa Okrętowego” nr 2/1959.

⁵ Dane wg: T. Duszyński, Polskie Stocznie Remontowe „Budownictwo Okrętowe” nr 5/1959.

nicznym naszej floty, i znacznie przez to skrócono postoje remontowanych jednostek. Wpłynęło to na lepsze wykorzystanie czasu eksploatacyjnego floty i lepsze efekty ekonomiczne przedsiębiorstw armatorskich.

III ZAŁOŻENIA NA LATA 1959—1965

Zatwierdzone na III Zjeździe PZPR założenia zapewniają dalszy szybki rozwój przemysłu okrętowego. Założenia te przewidują w 1965 r. 2,7-krotny wzrost produkcji (w TDW) w stosunku do r. 1958. W siedmioletniu 1959—1965 zostaną zbudowane statki o nośności (w TDW) ponad 3-krotnie większej niż wynosi cała produkcja osiągnięta w 10-leciu 1949—1958. W pięcioleciu 1961—1965 łączna produkcja będzie półtora raza wyższa niż w całym poprzednim okresie powojennym. Zakłada się średnie roczne tempo przyrostu produkcji okrętowej o 14%.

Liczby produkcji w poszczególnych latach kształtować się mają następująco ⁶:

Tabela 4

Wielkość produkcji w TDW	1959	1960	1965	Razem w latach 1961—1965	Razem w latach 1959—1965
		184.000	265.000	450.000	1.840.000

W okresie tym nastąpić ma bardziej równomierny podział produkcji pomiędzy poszczególne stocznie i większa ich specjalizacja. Zachowana zostanie dotychczasowa przewaga Stoczni Gdańskiej, która produkować będzie również statki największe: do 35 000 TDW. Statki średniej wielkości (5—18 000 TDW) produkowane będą w Stoczni im. Warskiego w Szczecinie i w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Produkcję statków małych prowadzić będzie Stocznia Północna w Gdańsku i częściowo Stocznia im. Komuny Paryskiej. Udział poszczególnych stoczni w wartości statków wybudowanych w latach 1959—1965, wyniesie: Stocznia Gdańska — 58,6%, Stocznia im. Warskiego w Szczecinie — 20,7%, Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni — 12,7% i Stocznia Północna w Gdańsku — 8,0%.

Przewidywaną produkcję największych stoczni przedstawia tabela 5 ⁷.

Do produkcji wejdą statki obecnie projektowane i w budowie znajduje się łącznie 25 typów jednostek pełnomorskich powyżej 100 BRT. Produkować będziemy 11 typów drobnicowców o nośności w granicach

⁶ Dane z artykułu Narada aktywu gospodarczego przemysłu okrętowego — „Budownictwo Okrętowe” nr 2/1959.

⁷ Dane Komisji do opracowania programu perspektywicznego rozwoju i zagospodarowania regionu nadmorskiego.

950—12 700 TDW, 3 typy trampów o nośności 5 000—12 000 TDW, 3 typy zbiornikowców (1500 TDW, 18 000 TDW, 35 000 TDW), 6 typów statków rybackich z bazą rybacką 10 000 TDW łącznie. Stopniowo zastępować

Tabela 5

Stocznia	Łączna produkcja w latach 1961—1965 w TDW	Łączna produkcja w latach 1959—1965 w DTW
Stocznia Gdańska	1 140 000	1 462 000
Stocznia im. Warszawskiego w Szczecinie	450 000	543 000
Stocznia im. Komuny Pa- ryskiej w Gdyni	200 000	227 000

się będzie napęd parowy statków przez napęd motorowy, którego udział na budowanych statkach, wynoszący w r. 1958 — 39,5%, w r. 1960 osiągnie — 66%, a w r. 1962 — 100%.

Wielokrotnie zwiększy się zastosowanie na statkach chłodnictwa, klimatyzacji ładowni i pomieszczeń bytowych. Przy wyposażaniu statków w coraz szerszym zakresie używane będą tworzywa sztuczne. Statki najszybsze pod względem wartości eksploatacyjno-technicznej nie będą ustępować odpowiednim jednostkom budowanym w stoczniach zagranicznych. Podniesienie jakości i estetyki wykonania statków przebiegać będzie równoległe ze skracaniem cykli budowy przez lepszą organizację produkcji i wzrost wydajności pracy. Zaoszczędzenie pracy przewiduje się m. in. przez wprowadzenie trasowania optycznego oraz coraz szersze stosowanie spawania automatycznego i półautomatycznego. W celu unowocześnienia procesu produkcji przewiduje się upowszechnienie metody śrutowania, montowanie maszyn na pochylni, stosowanie blokowej metody konstrukcji kadłuba, wprowadzenie malowania zbiorników zamiast cementowania, skrócenie czasu i zmniejszenie zakresu prób statków w morzu, kompletną unifikację i standaryzację elementów wyposażenia statków, prefabrykowanie pomieszczeń okrętowych i szereg innych usprawnień techniczno-organizacyjnych.

Dla zapewnienia szybkiego postępu technicznego powołany zostanie Centralny Ośrodek Badawczy Budownictwa Okrętowego.

Zakładany wzrost produkcji przemysłu okrętowego winien być osiągnięty w 80% poprzez wzrost wydajności pracy. Oznacza to, że w r. 1965 wydajność pracy robotników grupy przemysłowej winna wzrosnąć w stosunku do r. 1958 o 105%. Wzrost zatrudnienia w całym przemyśle w następnej pięcioletce nie powinien w związku z tym przekroczyć 4000 pra-

owników. Zadania wzrostu wydajności pracy opierają się na założeniu zbliżenia tej wydajności do poziomu średniej światowej. Analiza pracochłonności poszczególnych etapów budowy statku na stocznich zagranicznych wykazuje, że pracochłonność budowy kadłuba jest zbliżona do pracochłonności jego wyposażenia. W naszych stocznich natomiast wyposażenie statku stanowi 60—65% całej pracochłonności budowy statku, co nasuwa wniosek, że sprawność naszego przemysłu okrętowego jest znacznie wyższa w odniesieniu do budowy kadłubów niż w odniesieniu do prac wyposażeniowych. Wprawdzie na przytoczone proporcje może mieć wpływ zarówno większy zakres robót przypisanych na innych stocznich do konstrukcji kadłuba niż u nas, oraz większy zakres stosowanej za granicą kooperacji zewnętrznej przy wyposażeniu kadłuba, niż to ma miejsce u nas, jak też lepsza organizacja produkcji. Wysokość różnicy wskazuje jednak również na niedostateczną wydajność pracy w naszych stocznich.

Wniosek ten potwierdzają bezpośrednio obserwacje na polskich stocznich wykorzystania dnia roboczego, organizacji stanowisk pracy itp. Zwiększenie wydajności pracy wydaje się tym bardziej możliwe, że pod względem wyposażenia technicznego stocznice nasze nie ustępują stocznicom zagranicznym.

Planowany wzrost produkcji okrętowej nie będzie jednak możliwy do osiągnięcia jedynie drogą usprawnień techniczno-organizacyjnych i podniesienia wydajności pracy. Niezbędne będą również pewne inwestycje, głównie o charakterze uzupełniającym, usuwające istniejące obecnie dysproporcje wewnątrz stoczni. Najpoważniejszą inwestycją tego rodzaju będzie rozpoczęta już budowa suchego doku i ośrodka kadłubowego w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni.

W ostatnich latach rośnie średni tonaż budowanych na świecie statków i zapotrzebowanie na duże jednostki. Posiadany już przez nasz przemysł okrętowy portfel zamówień na większe statki nie może być zrealizowany na istniejących pochylniach, a budowa statków o nośności ponad 35 000 TDW w ogóle nie może być podjęta. Z drugiej strony Stocznia im. Komuny Paryskiej dysponuje dużym, nie wykorzystanym w pełni potencjałem wyposażeniowym przy minimalnych możliwościach pochylniowych. Dlatego podjęta została uzasadniona decyzja budowy w tej Stoczni ośrodka kadłubowego i suchego doku o możliwościach wodowania statków o wielkości do 65 000 TDW.

Ośrodek zostanie oddany do użytku prawdopodobnie w r. 1963 i w pierwszym okresie będą w nim budowane statki mniejsze, rzędu 8 000—15 000 TDW.

Podobny cel — stworzenie możliwości budowy dużych jednostek — mają zamierzone inwestycje w Stoczni Gdańskiej. Zostaną tam przebudowane i lepiej uzbrojone w dźwigi pochylnie, wybudowany będzie pirs wyposażeniowy i nastąpi wzmocnienie bazy energetycznej.

W Stoczni im. Warszawskiego w Szczecinie zakończona zostanie budowa ośrodka obróbczo-prefabrykacyjnego oraz dokończona odbudowa pochylni na „Wulkanie” i ich wyposażenie.

Znaczne środki inwestycyjne muszą być przeznaczone na rozbudowę bazy maszynowej dla przemysłu stoczniowego. Zakłady kooperujące ze stoczniami już w chwili obecnej nie mogą w pełni zaspokoić potrzeb i dalszy szybki wzrost produkcji statków nie jest do pomyślenia bez zasadniczego wzmocnienia ich potencjału.

Poważny wzrost tonażu naszej floty handlowej i rybackiej wymagać będzie odpowiedniego zwiększenia usług stoczni remontowych, zarówno dla armatorów krajowych jak też zagranicznych. W związku z tym zakłada się przestawienie stoczni wyłącznie na remonty a zwłaszcza dokończenie adaptacji, pozwalających na remonty jednostek większych.

Przewiduje się dokonanie poważniejszych inwestycji modernizacyjnych w Gdańskiej Stoczni Remontowej i dalszą rozbudowę Szczecińskiej Stoczni Remontowej. Nie zamierza się rozbudowy Stoczni Remontowej w Gdyni ze względu na brak wolnych terenów.

Wzrost potencjału stoczni remontowych charakteryzują poniższe liczby⁸:

Tabela 6

Stocznia	Wartość prod. towarowej w cenach zbytu w mln zł	
	1957	1965
Gdańska Stocznia Remontowa	103,6	150,0
Gdyńska Stocznia Remontowa	100,0	120,0
Szczecińska Stocznia Remontowa	86,5	128,0
Razem	290,1	398,0

Najważniejszym jednak czynnikiem, określającym zdolność wykonywania remontów, są urządzenia dokowe. Wyposażenie stoczni remon-

⁸ Dane Komisji do opracowania programu perspektywicznego rozwoju i zagospodarowania regionu nadmorskiego.

towych w te urządzenia jest w chwili obecnej wysoce niewystarczające, co powoduje, że statki oczekują na dokowanie i ponoszą straty poważnej części czasu eksploatacyjnego.

Przy uwzględnieniu wszystkich potrzeb w zakresie urządzeń podnośnych oraz założeniu przeciętnych cykli dokowania na poziomie dobrych stoczni europejskich, oblicza się niezbędny, na 1965 r. — stan doków następująco⁹:

Tabela 7

Wielkość doku w tonach udźwigu	Stan obecny		1965	
	Szt.	łączna nośność ton	Szt.	łączna nośność ton
15 000	—	—	1	15 000
8 200	2	16 400	3	24 600
4 500	—	—	1	4 500
3 000	1	3 000	1	3 000
1 700	4	6 800	6	10 200
1 500	1	1 500	1	1 500
1 200	1	1 200	1	1 200
700	1	700	1	700
400	1	400	1	400
Ogółem	11	30 000	16	61 100

W ostatnim czasie obserwuje się wzrastające zainteresowanie usługami polskich stoczni remontowych ze strony armatorów zagranicznych. Daje to możliwości znacznego rozszerzenia remontów statków obcych bander i dalszego rozwoju stoczni remontowych. Stocznie uruchomiły już zagraniczne placówki akwizycyjne w Norwegii, Szwecji i Londynie, uzyskując coraz więcej zleceń od armatorów zagranicznych. W r. 1958 stocznie dokonały remontów na 370 statkach obcych bander i osiągnęły z tego tytułu wpływy sięgające 20 mln zł dewizowych.

IV EKSPORT STATKÓW

Przewidywana do r. 1965 produkcja statków znajduje już prawie zupełne pokrycie w zawartych umowach krajowych oraz kontraktach lub porozumieniach międzynarodowych. Z zamierzonej w latach 1961—1965 produkcji 1840 tys. TDW — 635 tys. tj. 36% zasili krajową flotę handlową i rybacką. Liczba ta ustalona jest na podstawie zgłoszeń armatorów i w pełni zgodna z założonym programem szybkiego wzrostu naszej floty.

⁹ T. Duszyński — Polskie Stocznie Remontowe — „Budownictwo Okrętowe” nr 5/1959.

Pozostała część produkcji stoczni w przyszłej 5-latec, tj. 1205 tys. TDW, (1175 tys. TDW — pokryte kontraktami), przeznaczona jest na eksport, który wzrasta w stosunku do okresu 1956—1960 o 90%¹⁰. Największym odbiorcą statków pozostaje nadal ZSRR, chociaż krąg kontrahentów zagranicznych stale wzrasta. Wartość eksportu, która w r. 1958 wyniosła 211 mln rubli, ma osiągnąć w r. 1965 — 372 mln rubli, a w latach 1959—1965 łącznie 2388 mln rubli.

W r. 1958 statki morskie miały największy, bo wynoszący 30,9% udział w eksporcie wyrobów przemysłu maszynowego. W latach 1961—1965 udział procentowy spadnie wprawdzie do 27% całego eksportu maszyn, ale przewaga przemysłu okrętowego nad innymi gałęziami produkcji maszynowej w tym zakresie utrzyma się nadal¹¹.

Przy naturalnym (wzrost spożycia w kraju) i koniunkturalnym spadku znaczenia eksportu węgla, wzrastająca rola eksportu statków jako źródła dewiz dla gospodarki narodowej jest wyraźnie widoczna.

Opłacalność eksportu jest zależna od kosztu własnego produkcji i od uzyskanej ceny w walucie kraju kupującego.

Opłacalność eksportu zależy zatem zarówno od sprawności i wydajności stoczni, jak też od aktualnej koniunktury na rynkach światowych. Mimo że w ostatnich latach obserwuje się recesję w światowym przemyśle okrętowym i mimo że wydajność naszych stoczni ustępuje jeszcze znacznie światowemu poziomowi — eksport naszych statków daje bardzo korzystne wskaźniki efektywności ekonomicznej. Koszt zdobycia 1 dolara brutto kształtuje się na poziomie 22 zł, a koszt zdobycia 1 dolara netto, tj. po odliczeniu wydatków dewizowych na zakup materiałów i urządzeń do budowy statków, wynosi 30 zł¹².

Jeśli chodzi o ogólny kierunek eksportu, to największymi odbiorcami naszych statków są i przez długi jeszcze zapewne okres będą kraje socjalistyczne.

Flota krajów socjalistycznych wynosi łącznie 4 659 tys. BRT, co stanowi 4% floty światowej. Flota tych krajów jest w większości przestarzała, tonaż bowiem statków w wieku powyżej 25 lat wynosi prawie 60%¹³. Własne budownictwo okrętowe rozwijają z tej grupy państw:

¹⁰ J. Bojanowska i K. Leski, Komu będziemy sprzedawali okręty „Życie Gospodarcze” nr 26/1959.

¹¹ Dane Komisji do opracowania programu perspektywicznego rozwoju i zagospodarowania regionu nadmorskiego.

¹² Opłacalność dewizowa obliczona jest inną metodą, niż to zaleca ostatnio wydana Ramowa Instrukcja MHZ z dn. 21. 3. 1959.

¹³ J. Bojanowska i K. Leski, Komu będziemy sprzedawali okręty „Życie Gospodarcze” nr 26/1959.

Związek Radziecki, NRD, Bułgaria, Rumunia i Węgry. Uwzględniając jednakże nieustanny i szybki rozwój gospodarczy krajów socjalistycznych, należy się spodziewać, że polski przemysł okrętowy długo jeszcze znajdować będzie chłonny rynek zbytu w tej grupie państw, szczególnie w ZSRR, ChRL, Korei i Wietnamie, których łączne potrzeby tonażu sięgają co najmniej kilku milionów BRT. Pewność w tym względzie daje również współpraca w ramach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, zapewniająca racjonalny i uzasadniony podział produkcji pomiędzy kraje socjalistyczne.

Drugim kierunkiem naszego eksportu statków są kraje kapitalistyczne, gospodarczo niedorozwinięte. Obserwowana w świecie kapitalistycznym recesja gospodarcza kraje te dotyka najbardziej w związku ze spadkiem cen i trudnościami zbytu surowców, będących głównie przedmiotem ich eksportu.

Występujące coraz ostrzej tendencje do uniezależnienia się politycznego i gospodarczego wśród tych krajów pozbawionych w większości własnego przemysłu okrętowego i odczuwających duże potrzeby tonażu handlowego, zmuszą je przynajmniej w najbliższych latach do zakupów statków za granicą.

Polska może być pożądanym dostawcą statków dla krajów gospodarczo zacofanych, szczególnie dla Indii, Indonezji, Brazylii, Egiptu i szeregu innych państw azjatyckich i amerykańskich. Nasz przemysł potrzebuje surowców produkowanych przez te kraje, a postęp w polskim budownictwie okrętowym gwarantuje dostawę statków nie ustępujących poziomowi światowemu. Już w chwili obecnej Polska jest największym eksporterem statków do Brazylii i Indonezji. Chodzi więc o to, abyśmy korzystną koniunkturę na stałym rynku zupełnie wyzyskali i na stałe zdobyli sobie sami pozycję pożądanego dostawcy dobrych statków.

Trzeci kierunek naszego eksportu to pozostałe kraje kapitalistyczne. Na rynku tym w największym stopniu działa konkurencja stoczni kapitalistycznych, wzmożona na skutek dekoniunktury gospodarczej. Nasze transakcje z tytułu dostaw statków z tymi krajami mają jak dotychczas charakter przypadkowy.

Lokowanie naszej produkcji okrętowej w państwach tej grupy uzależnione jest w największym stopniu od jakości budowanych przez nas statków, konkurencyjnych terminów dostaw i warunków zapłaty oraz umiejętnego stosowania różnorodnych środków polityki handlowej.

Wydaje się uzasadnione ogólne stwierdzenie, że nasz szybko rozwijający się przemysł okrętowy przez szereg jeszcze lat nie napotka na większe przeszkody w korzystnym eksporcie nadwyżki statków ponad po-

trzeby floty krajowej, pod warunkiem oczywiście, że jakość i asortyment produkcji nie będą ustępować dobremu poziomowi światowemu.

V ZAGADNIENIA SPECJALIZACJI I KOOPERACJI

Produkcja stoczni ma charakter produkcji montażowej. W naszych obecnych warunkach około 40% wartości statku stanowią dostawy kooperacyjne, przy czym stanu specjalizacji stoczni jako zakładów montażowych nie można uznać za wystarczający, a udziału dostaw kooperacyjnych za dostatecznie wysoki. Zagadnienie kooperacji zewnętrznej związane jest ściśle z zakresem specjalizacji przedsiębiorstwa. Im specjalizacja jest większa, tym kooperacja szersza i na odwrót. Z punktu widzenia społecznego specjalizacja przynosi szereg oczywistych korzyści, jak większa fachowość personelu, lepsza jakość pracy, mniejsze koszty produkcji, ułatwienia organizacyjne itp. Z punktu widzenia konkretnego przedsiębiorstwa specjalizacja ma na celu ograniczenie wykonywania w przedsiębiorstwie wszystkich tych prac, które nie są ściśle związane z podstawowym procesem produkcyjnym i mogą być bez szkody dla tego procesu prowadzone przez inne przedsiębiorstwa.

Zwiększenie specjalizacji umożliwia z reguły zwiększenie produkcji podstawowej przy tym samym potencjale maszynowym i ludzkim. Zwiększenie specjalizacji umożliwia ograniczenie wielkości przedsiębiorstwa do rozsądnego *optimum* bez zmniejszenia jego podstawowych zadań.

Kooperacja zewnętrzna, będąca wynikiem specjalizacji przedsiębiorstwa, jest trudniejsza od kooperacji wewnętrznej, opiera się bowiem w zasadzie na bodźcach ekonomicznych przy ograniczonym działaniu bodźców administracyjnych, mających szerokie zastosowanie w kooperacji wewnętrznej (międzywydziałowej).

W warunkach trudności surowcowych i materiałowych, dysproporcji w mocach produkcyjnych oraz stosunkowo słabego działania bodźców ekonomicznych, następuje naturalna ucieczka od kooperacji zewnętrznej i usiłowanie zapewnienia we własnym zakresie wszelkich (najdrobniejszych nawet i najbardziej odbiegających od działalności podstawowej) czynności obsługi procesów produkcyjnych.

Taki stan obserwujemy właśnie obecnie w naszych stoczniach. Usprawiedliwiony on jest dotychczasowym znacznie szybszym i bardziej sprężystym rozwojem stoczni niż rozbudowa krajowej bazy maszynowej i wyposażeniowej dla przemysłu okrętowego.

Podstawową produkcją stoczni jest budowa okrętów. Przez pełny proces produkcyjny budowy okrętów, na podstawie wypracowanych zwyczajów światowego przemysłu okrętowego, należy rozumieć:

- a) zaprojektowanie statku i opracowanie wszelkiej dokumentacji niezbędnej dla prawidłowego przebiegu procesu technologicznego,
- b) budowa i wyposażenie kadłuba przy wykorzystaniu półfabrykatów produkowanych na zewnątrz (blachy, kształtowniki, rury, drewno itp.),
- c) wyposażenie okrętu w kompletne urządzenia napędowe, nawigacyjne, hotelowe, specjalne (chłodnie, urządzenia rybackie itp.), części zamienne — dostarczane w całości z zewnątrz,
- d) prace konserwatorskie i zakończeniowe, jak malowanie, wystrój wnętrz itp.,
- e) zaopatrzenie okrętu w wymaganą dokumentację zdawczą i eksploatacyjną.

Dla obsługi tak pojętego procesu produkcyjnego niezbędne są stałe procesy pomocnicze jak:

- a) obsługa, nadzór i bieżąca konserwacja urządzeń mechanicznych stoczni,
- b) oprzyrządowanie produkcji oraz zaopatrzenie w narzędzia, materiały i urządzenia,
- c) prowadzenie prób okrętów w morzu.

Uzasadniony ekonomicznie zakres produkcji pomocniczej w stoczni związany jest z koniecznością bieżącej, codziennej obsługi produkcji podstawowej oraz wykonywania oprzyrządowania i narzędzi specjalnych, niedostępnych na rynku. Tak więc np. remonty kapitalne urządzeń w zasadzie prowadzone być winne przez przedsiębiorstwa obce.

Przy określaniu uzasadnionego i ekonomicznie celowego zakresu specjalizacji wydziałów stoczni oraz kooperacji zewnętrznej należy ponadto brać pod uwagę następujące okoliczności:

- a) przesunięcie na zewnątrz stoczni (bez szkody dla procesu technologicznego) produkcji niektórych elementów lub usług zwalnia potencjał stoczni dla produkcji podstawowej, która nie może być prowadzona przez inne przedsiębiorstwa;
- b) kontynuowanie produkcji nie związanej bezpośrednio i ściśle z budową okrętów powoduje konieczność utrzymywania specjalistycznego personelu umysłowego, nietypowych urządzeń itp.;
- c) prowadzenie na stoczni procesów prostych, nie wymagających tak dużych kwalifikacji personelu, jak produkcja ściśle okrętowa, powoduje naturalną tendencję do zawyżania płacy personelu pomocniczego (tendencja do zrównania płac wewnątrz stoczni), co nie miałyby miejsca przy wykonywaniu tych procesów poza stoczną;
- d) prowadzenie we własnym zakresie prac o dużej arytmice i gwałtownych skokach nasilenia wywołuje tendencje do utrzymania personelu na zapotrzebowanie szczytowe, bądź (przy zatrudnianiu tylko

jakiejś średniej ilości) okresowe niedobory personelu, pracę w godzinach nadliczbowych itp.;

- e) stosunkowo drogie urządzenia stoczni powodują obciążenia poważnymi kosztami wszelkiej produkcji, również tej, której wykonanie nie angażuje bezpośrednio tych urządzeń.

Stąd wynika naturalna i uzasadniona tendencja, obserwowana na stocznich zagranicznych ograniczania profilu produkcyjnego wyłącznie do prac montażowych. W stosunku do naszych stoczni zarówno stocznie radzieckie, jak stocznie kapitalistyczne wykonują znacznie mniej prac, nawet o charakterze montażowym, jeśli prace te mogą być wykonane przez przedsiębiorstwa wyspecjalizowane. Stocznie radzieckie np. z reguły nie prowadzą prac elektrycznych na budowanych statkach, a cała instalacja wykonywana jest przez kooperantów. Stocznie kapitalistyczne bardzo często przekazują przedsiębiorstwom współpracującym takie prace, jak wyposażenie statku w meble, prace rurarskie, elektryczne, izolacyjno-malarskie. Silniki główne prawie zawsze są montowane, uruchamiane i próbowane na statkach przez przedsiębiorstwa wytwarzające te silniki.

Tymczasem u nas, na skutek wspomnianego niedorozwoju zaplecza, na stocznich wykonywane są nieraz nawet najbardziej proste prace tapicerskie, ślusarskie, dekoracyjne itp., dla których wykonania utrzymywany być musi oczywiście odpowiedni personel, powierzchnia produkcyjna itp.

Całość dostaw kooperacyjnych dla stoczni podzielić można na dwie podstawowe grupy:

- a) elementy produkowane dla innych odbiorców a na statkach montowane bądź w wykonaniu standardowym (np. obrabiarki, część armatury przemysłowej), bądź z minimalnymi zmianami w stosunku do standardów;
- b) elementy specyficznie okrętowe.

Elementy pierwszej grupy produkowane są przez zakłady wyspecjalizowane różnych branż, a lokalizacja tych zakładów zależna jest od potrzeb rozwojowych tych branż. Ze względu na stosunkowo mały udział dostaw dla stoczni w całkowitej produkcji, przedsiębiorstwa tego typu mieszczą się na ogół poza Wybrzeżem, w ośrodkach dużej konsumpcji przemysłowej (Śląsk, Warszawa).

Z drugiej grupy wyłączyć należy urządzenia specyficznie okrętowe (jak np. silniki okrętowe, odkuwki linii wałów), które jednakże z natury rzeczy wykonywane muszą być przez przedsiębiorstwa posiadające poważne doświadczenie produkcyjne i urządzenia przemysłowe o dużej

mocy i wydajności. Produkcja tych elementów z wymienionych wyżej względów ulokowana już została we właściwych zakładach (Huta Batory i Stalowa Wola, H. Cegielski, ZUT „Zgoda”) lub winna być w takich zakładach ulokowana.

Podstawową trudnością, na jaką napotyka współpraca stoczni z tymi zakładami, jest małe zainteresowanie produkcją okrętową z wyjątkiem tych przedsiębiorstw, gdzie produkcja dla stoczni ma charakter dominujący. Wyroby dla stoczni są na ogół trudne konstrukcyjnie, dostawy małoseryjne, wymagania jakościowe duże, odbiory skomplikowane i trudne. Dlatego też zakłady chętniej wykonują swoje zadania planowe przy pomocy produkcji wyrobów opanowanych, typowych, masowych — unikając zamówień od stoczni.

Pozostałe elementy specyficznie okrętowe produkowane są w zasadzie przez 14 zakładów podległych Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego. Zakłady te realizują potrzeby stoczni w wysokości 70—100% (zależnie od rodzaju wyrobów) a trudności, występujące często we współpracy między stoczniami i tymi zakładami, mają swoje źródła na ogół w następujących przyczynach:

- a) niedostateczne wyprzedzenie rozbudowy i rozwoju zakładów pomocniczych w stosunku do wzrostu produkcji stoczni (ze względu na brak środków inwestycyjnych lub trudności organizacyjne);
- b) przedwczesna rezygnacja z importu urządzeń, których produkcja w kraju została wprawdzie uruchomiona, ale nie nastąpiło jej opanowanie w przewidywanym terminie i wyroby nie odpowiadają wymogom klasyfikacyjnym;
- c) nieterminowe składanie zamówień przez stocznie np. z powodu braku dokumentacji, co uniemożliwia zakładom wykonanie produkcji w żądanym terminie (sztywne zasady planowania i zamawiania produkcji);
- d) spiętrzenie zamówień stoczni w zakładach na jeden termin, co zakłóca rytmikę produkcji, a niekiedy wręcz uniemożliwia realizację zleceń przez dostawcę;
- e) brak dostatecznej ilości kwalifikowanych pracowników, szczególnie w zakładach położonych w małych i w nieatrakcyjnych miejscowościach.

W przypadkach zakłóceń we współpracy z zakładami pomocniczymi stocznie interwencyjnie nawiązują stosunki z przemysłem terenowym, spółdzielniami pracy i rzemiosłem.

Wyspecjalizowane zakłady pomocnicze z natury rzeczy mają pozycję monopolistyczną, a w związku z dużym na ogół obciążeniem i trudnościami opanowywania nowych wyrobów nie przejawiają dostatecznej

inicjatywy w kierunku unowocześnienia i polepszenia jakości produkcji, co odbija się niekorzystnie na wartości statków. Wydaje się jednak, że podobne zjawisko występuje również we wszystkich innych branżach naszego przemysłu.

Polskie stocznie kooperują łącznie z około 200 zakładami krajowymi (nie licząc dostawców materiałów typowych). Około 25% zakładów posiada lokalizację na Wybrzeżu, około 20% w środkowej części kraju, a pozostałe — w południowej części, przede wszystkim w okręgu śląskim.

Podstawowe założenie lokalizacji zakładów kooperujących z przemysłem stoczniowym powinno uwzględniać prawidłowy przebieg materiałów, od surowca do fabrykatu. Ponieważ zasadniczą bazą surowcową dla przemysłu metalowego jest Śląsk, zakłady współpracujące mogą być w zasadzie zlokalizowane dowolnie na drogach komunikacyjnych, między okręgiem śląskim i portami morskimi. Względy urbanistyczne i demograficzne (deglomeracja) wyłączają z rozważań duże centra przemysłowe (zarówno na Śląsku jak też na Wybrzeżu) i wskazują na konieczność lokalizacji przyszłych zakładów produkujących urządzenia i elementy okrętowe w mniejszych ośrodkach ludnościowych. Takie założenie jest zgodne z aktualnymi wymaganiami równomiernego rozwoju kraju i uprzemysłowienia rejonów dotychczas zaniedbanych, chociaż ze względu na wysokie wymagania konstrukcyjne i jakościowe odnośnie do elementów okrętowych, może wywołać pewne trudności w dostatecznie szybkim rozwoju zaplecza stoczni.

Cykle produkcji statków w naszych stoczniach są jeszcze dłuższe niż w przodujących stoczniach zagranicznych. Jedną z podstawowych trudności w dalszym skracaniu czasu budowy, szczególnie statków prototypowych stanowią długie terminy dostaw materiałów i urządzeń.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, terminy składania przez stocznie zamówień muszą wyprzedzać wymagane terminy dostaw jak następuje:

- a) materiały hutnicze, stal walcowana, kolory (po uzyskaniu kontyngentów na podstawie składanego w lipcu na rok następny planu zaopatrzenia) muszą być zamawiane minimum 90 dni przed kwartałem, w którym ma nastąpić dostawa (wyprzedzenie zamówień 6 miesięcy);
- b) armatura przemysłowa — zamówienia winny być złożone w I kwartał roku kalendarzowego na rok następny — wyprzedzenie zamówień od 10—21 miesięcy;
- c) maszyny i mechanizmy krajowe winny być zamówione w m-cu marcu na cały następny rok i I kwartał roku wyprzedzającego, tj. 12—24

miesiący przed terminem dostawy, maszyny ciężkie (główne, agregaty) — terminy dostaw do 3 lat;

- d) elementy wyposażenia — zamawiać należy w przeciągu II kwartału na rok następny — wyprzedzenie zamówień 7—18 miesięcy;
- e) pozostałe materiały zaopatrzeniowe — wyprzedzenie zamówień 4—9 miesięcy od terminu dostawy.

Jak długie są terminy dostaw, widać to jaskrawo w konfrontacji z cyklem budowy statku, który na naszych stocznich niewiele przekracza 1 rok (od rozpoczęcia obróbki do zdania statku).

Określenie potrzeb materiałowych poprzedzone musi być uprzednim sporządzeniem dokumentacji konstrukcyjnej i technologicznej statku, z której potrzeby te wynikają.

W celu skrócenia cyklu budowy statku przez przyspieszenie dostaw materiałowych mimo długich terminów dostaw — określenie potrzeb materiałowych odbywa się często w kilku fazach, w miarę postępu opracowywania dokumentacji, a mianowicie:

- 1) wstępny wykaz mechanizmów i urządzeń ustalony jest w fazie projektu ofertowego statku; 25—30 miesięcy przed zdaniem statku;
- 2) część 1 wykazu części zapasowych i inwentarza 18—29 miesięcy przed zdaniem statku;
- 3) wstępny wykaz materiałowy kadłuba: 18—20 miesięcy przed zdaniem statku;
- 4) dodatkowy wykaz materiałowy kadłuba: 12—14 miesięcy przed zdaniem statku;
- 5) wstępne wykazy materiałowe wyposażenia: 12—14 miesięcy przed zdaniem statku;
- 6) zbiorczy wykaz materiałowy kadłuba: 10—11 miesięcy przed zdaniem statku;
- 7) dodatkowe wykazy materiałowe wyposażenia: 6—7 miesięcy przed zdaniem statku;
- 8) zbiorcze wykazy materiałowe wyposażenia: 3—4 miesiące przed zdaniem statku.

W zależności od typu i kontraktowych terminów dostawy statku dla armatora terminy te ulegają przesunięciom w określonych wyżej przedziałach czasowych.

Stosowanie kilkufazowej dokumentacji materiałowej prowadzi jednak z reguły do istnienia doraźnych braków materiałowych (dokumentacje wstępne ulegają następnie korekcje) lub też do powstawania pewnej ilości materiałów zbędnych.

Poślizgi w terminach opracowania poszczególnych faz dokumentacji



materiałowej powodują nieuniknione poślizgi w dostawach materiałowych z wyjątkiem niektórych przypadków, w których udało się zachować pewne rezerwy czasowe.

Przy produkcji serii statków zamówienia składane są ze względów praktycznych na kilka jednostek. Wtedy oczywiście najbardziej napięte terminy zaopatrzenia odczuwane są na jednostce prototypowej. Dla kolejnych następnych jednostek dostawy materiałowe przychodzą z pewnym wyprzedzeniem.

Jak widać, stocznie ponoszą poważne ryzyko nadmiernych zapasów, które następnie często ulegają złomowaniu, aby tylko skrócić cykl produkcji statku. Skuteczność tych wysiłków zależy jednakże od terminowej realizacji zamówień przez dostawców, co w praktyce niestety zbyt często napotyka na trudności nie do pokonania. Nawet w zakładach podległych Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego, na które możliwe jest największe oddziaływanie i stosowanie nacisków administracyjnych, niedotrzymywanie uzgodnionych terminów dostaw ma miejsce b. często. Co gorsza, często nie ma możliwości uzgodnienia z dostawcą jakiegokolwiek realnego terminu dostawy. Nierzadkie są wypadki kilkunastokrotnej zmiany terminów dostaw, a rola stoczni w tej sytuacji jest praktycznie bierna.

VI ZAMIERZONY ROZWÓJ BAZY MATERIAŁOWEJ I MASZYNOWEJ

Rozwój bazy materiałowej i maszynowej w latach 1959—1965 postulowany jest w pierwszym rządzie przez wzrost produkcji okrętowej, rozszerzenie ilości produkowanych typów statków i polepszenie ich jakości. Rozwój zaplecza musi również zapewnić możliwości znacznego zmniejszenia importu maszyn i urządzeń. Import maszyn i urządzeń stanowi obecnie przy produkcji parowców — 3%, przy produkcji motorowców — 30%, a średnio — 14% wartości statków. Założenia planu 7-letniego przewidują, że w r. 1965 udział importu w wartości budowanych statków spadnie do 8%. Globalna wartość importu zmniejszy się ma z 97 mln rubli w r. 1959 do 38 mln rubli w r. 1965. Importowane dotychczas urządzenia pochodzą obecnie w przeważającej części z krajów kapitalistycznych; do r. 1965 relacja ma być odwrócona i z krajów socjalistycznych sprowadzać będziemy 70% niezbędnych dostaw zagranicznych¹⁴.

Wreszcie rozwój bazy materiałowej i maszynowej musi doprowadzić do likwidacji obecnego zacofania tej bazy w stosunku do możliwości produkcyjnych stoczni, a nawet osiągnięte być winno pewne wyprzedzenie

¹⁴ Dane Komisji do opracowania programu perspektywicznego rozwoju i zagospodarowania regionu nadmorskiego.

we wzroście potencjału zakładów kooperacyjnych w stosunku do wzrostu potencjału stoczni.

Zużycie blach w ciągu 7 lat wzrosło z 130 tys. ton w r. 1958 do 240 tys. ton w r. 1965. Dostawy blach w 80% winien zapewnić przemysł krajowy, pozostałe potrzeby zagwarantowane są umowami z ZSRR. Również poważnie wzrosło zużycie kabli okrętowych (1200 km w r. 1958 i 3500 km w r. 1965), które mają być produkowane w całości przez zakłady krajowe. Wielki wzrost potrzeb w zakresie silników okrętowych, spowodowany zarówno wzrostem ilości statków jak i założonym całkowitym wyeliminowaniem napędu parowego, pokryty ma być w zasadzie przez produkcję krajową. Zakłady H. Cegielskiego w Poznaniu opanowały już produkcję silników okrętowych dużej mocy na licencji Sulzera. Również Zakłady „Zgoda” w Świętochłowicach rozpoczęły produkcję silników o średniej mocy. Pozostaje do pokrycia niedobór silników o łącznej mocy ok. 100 tys. KM w r. 1965, którego uzupełnienia podjęła się Stocznia Gdańska, zamierzając już w 1960 r. podjąć produkcję silników o mocy rzędu 5000 KM. Śruby napędowe, dziobnice, tylnice i wały w dostatecznej ilości zapewnić ma produkcja „Zamechu” w Elblągu. Wybudowana ma być nowa fabryka pomp okrętowych w Warszawie. W r. 1965 uruchomiona zostanie produkcja krajowa dotąd importowanych agregatów prądotwórczych, sprzężarek, urządzeń sterowych i pokładowych, pomp, agregatów i silników prądu stałego i zmiennego, urządzeń wentylacyjnych i klimatyzacyjnych, urządzeń radiowych — zaspokajająca potrzeby w 95%, urządzeń chłodniczych, łańcuchów kotwicznych, wirówek — w 80%, urządzeń nawigacyjnych — w 60%¹⁵. Szereg zatem ważnych urządzeń produkowany będzie praktycznie całkowicie w kraju, produkcja bowiem niektórych typoszeregów o małym zużyciu z przyczyn technicznych i ekonomicznych nie będzie w ogóle podejmowana. Niektóre urządzenia, np. urządzenia przetwórstwa rybnego nie będą w kraju produkowane ze względu na umowny podział pracy z ZSRB, który po r. 1962 będzie zaopatrywał w te urządzenia nasze stocznie. Na tych samych zasadach Czechosłowacja będzie dostawcą łańcuchów okrętowych niektórych wymiarów.

Dotychczasowy udział zakładów podległych Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego w dostawach kooperacyjnych dla stoczni równoważył się z udziałem pozostałych dostawców krajowych. Na skutek podjęcia produkcji szeregu nowych urządzeń, głównie silników, przez zakłady podległe innym zjednoczeniom, udział ten ulegnie pewnej zmianie na ko-

¹⁵ Dane Komisji do opracowania programu perspektywicznego rozwoju i zagospodarowania regionu nadmorskiego.

rzyść dostawców spoza przemysłu okrętowego. Tym niemniej zakładom podległym Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego przypisano rolę podstawową w zaspakajaniu potrzeb rosnącej produkcji stoczni.

Średni wzrost produkcji maszyn i urządzeń w zakładach pomocniczych przemysłu okrętowego ma wynieść w 1965 r. 250% w stosunku do r. 1961. Zakłady te mają przejąć część produkcji rozproszonej w różnych przemysłach, zaspokoić rosnące potrzeby ilościowe stoczni, uruchomić znaczną ilość prototypów urządzeń dotychczas importowanych i dać pewne wyprzedzenie produkcji pomocniczej w stosunku do produkcji statków. Ilość zakładów wzrosnąć ma nieznacznie przez przejęcie 2—3 zakładów produkujących urządzenia dźwigowe na statki i urządzenia pomocnicze dla siłowni. Cały niemal wzrost produkcji nastąpić ma przez rozbudowę istniejących już zakładów pomocniczych. Wzrost produkcji większości z nich w 5-latce 1961—1965 zamknie się w granicach 200%. Niektóre jednakże zakłady rozwijać się muszą znacznie szybciej: Gdańskie Zakłady Maszyn Okrętowych (N-14) mają w r. 1965 dać czterokrotnie większą produkcję niż w r. 1961; Gdańskie Zakłady Maszyn Elektrycznych (N-11), Zakłady Sprzętu Okrętowego w Bydgoszczy (N-16), Fabryka Wyrobów Metalowych w Rumii (N-12), Gdańskie Zakłady Sprzętu Okrętowego (N-1) oraz Fabryka Mebli Okrętowych w Starogardzie (N-18) — trzykrotnie większą produkcję¹⁶. Od zakładów tych żąda się — jak już wspomniano — opanowania produkcji szeregu nowych urządzeń oraz poważnego polepszenia jakości wyrobów. Zadania te wymagać będą ustalenia częstokroć nowego profilu produkcji i przesunięć asortymentowych między poszczególnymi przedsiębiorstwami.

Przy okazji profilowania zakładów własnych stworzone mają być podstawy do współpracy z przemysłem terenowym. Przemysł terenowy przejąć ma produkcję elementów technicznie prostych, które dotychczas produkowane są:

- a) przez spółdzielczość pracy, rzemiosło i zakłady prywatne;
- b) przez zakłady pomocnicze przemysłu okrętowego, które nie leżą w przyśrodkowym profilu tych zakładów;
- c) przez same stocznie wobec braku dostawców.

Przemysłowi terenowemu i spółdzielczości pracy nie przeznaczają się — jak widać — większej roli w kooperacji ze stoczniami. Przyczyna tego leży głównie w słabym wyposażeniu tych zakładów, które nie gwarantują ani jakościowo dobrych, ani terminowych dostaw.

¹⁶ Dane Komisji do opracowania programu perspektywnego rozwoju i zagospodarowania regionu nadmorskiego.

Złożenie na barki zakładów przemysłu kluczowego, i to przy niewielkim wzroście liczby tych zakładów, olbrzymich zadań zaspokojenia rosnących potrzeb produkcyjnych stoczni powoduje jednakże wiele różnych trudności. Już praktyka roku bieżącego wykazuje, że szereg zakładów (N-11, N-14, N-18) nie jest w stanie zwiększać produkcji z roku na rok rzędu 60—80%, z przyczyn technicznych, kadrowych i organizacyjnych. W każdym razie rok obecny uważa się pod względem dostaw kooperacyjnych za znacznie trudniejszy od lat ubiegłych.

Realizacja zadań wynikających z planowanego wzrostu produkcji statków wymaga natomiast wyraźnych usprawnień organizacyjnych zarówno wewnątrz stoczni, jak również w stosunkach z dostawcami materiałów, urządzeń i elementów wyposażenia. Chodzi tu o zwiększenie asortymentu produkcji i poprawę jakości, skrócenie cyklu dostaw, uruchomienie produkcji typowych wyrobów na skład, szybsze opanowywanie produkcji prototypów itp.

Zadania przemysłu stoczniowego mogą być wykonane, biorąc pod uwagę ograniczone możliwości wzrostu zatrudnienia, tylko przy projektowanym wzroście wydajności pracy w latach 1959—1965 o 105% w stosunku do stanu z r. 1958.

Wydajność taka może być osiągnięta jedynie wtedy, jeśli dotkliwe dotychczas trudności i braki kooperacji zostaną całkowicie usunięte.