

Ekomodernizacja przemysłu stoczniowego II

Program minimalizacji zanieczyszczeń jest stałym elementem zarządzania przemysłową ochroną środowiska. W polskim ustawodawstwie wymagana jest dbałość o ochronę środowiska podczas działalności przemysłowej, jednak brakuje jednoznacznej dyrektywy. Jeśli ustawodawca rzeczywiście spodziewa się wdrożenia zasad państwowej polityki ekologicznej do praktyki przemysłowej, powinien wydać odpowiedni spis zaleceń dla każdej branży. W innym razie spółki realizujące kosztowne procesy ekomodernizacji technologii mogą obawiać się, że ich konkurenci nie zastosują się do niedookreślonych wymagań i skorzystają na tym ekonomicznie.

Bez jasnych dyrektyw i wyznaczenia terminów dochodzenia do nowych warunków prowadzenia procesów technicznych przedsiębiorca podejmujący przedwcześnie inwestycje proekologiczne może stracić w konkurencji z mniej gorliwym konkurentem. W gospodarce rynkowej ekologiczna polityka państwa musi przekładać się na jednoznaczne wskazówki praktyczne. Najlepiej jeśli państwowe instytucje doradcze zechcą wydać branżowe instrukcje robocze, a co najmniej wykazy pożądaných działań i terminarzy realizacji wymagań prawnych. Amerykański przemysł stoczniowy od 1998 roku dysponuje takim wykładem, który przyczynił się do równoczesnego uruchomienia programów minimalizacji zanieczyszczeń w całej branży. Ma on ograniczyć publiczne debaty do wyboru tych rozwiązań, które już oceniono jako najbardziej sprzyjające rozwojowi branży przy zachowaniu standardów ochrony środowiska.

Porozumienie ponad podziałami

Publiczna debata nad relacjami przemysłu z otoczeniem społecznym i ekologicznym towarzyszy od dziesięcioleci kolejnym etapom modernizacji technologii. Sąsiedzi zakładów przemysłowych najpilniej śledzą informacje o potencjalnym zagrożeniu ich zdrowia w wyniku uwalniania niebezpiecznych substancji do środowiska. Program Toxics Release Inventory okazał się skutecznym narzędziem proekologicznej motywacji dla przemysłu stoczniowego w USA. Każdy zakład starał się uniknąć włączenia do grupy dużych wytwórców emisji i odpadów niebezpiecznych. Nie tylko uciążliwy nadzór administracji ekologicznej był powodem starań o ekomodernizację technologii. Znacznie silniej podziałała konieczność publicznego komunikowania o sposobach postępowania z toksycznymi materiałami. Informacje te są dostępne lokalnym organizacjom społecznym i wszelkim mediom.

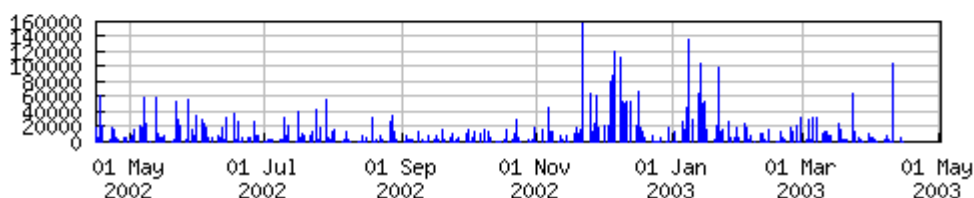
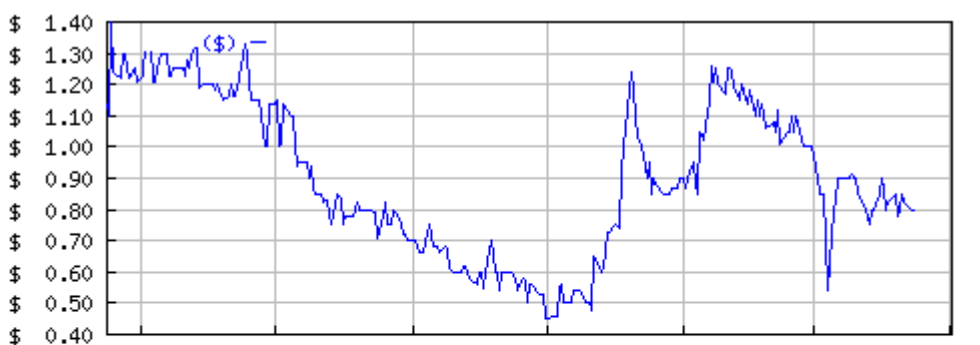
W celu pozyskania innowacyjnych technologii poszczególne zakłady z branży i spółki stoczniowe zaczęły wywierać presję na środowiska akademickie, jak też na współpracujące spółki wytwarzające sprzęt i materiały zaopatrzeniowe. W gospodarce amerykańskiej presja taka mogła korzystać wyłącznie z narzędzi ekonomicznych. Dlatego środowisko twórców technologii zostało skonfrontowane z wielkim zasobem środków finansowych i natarczywym domaganiem się skutecznego ich skonsumowania. Skuteczność jednak nie mogła polegać na formalnym rozliczeniu kolejnych donacji. Była oceniana na podstawie ekonometrycznej kalkulacji efektywności ekologicznej, kończącej wieloetapową procedurę wdrożenia wynalazków. Okazało się niebawem, że takie analizy zysków i nakładów mogą wiele skorzystać na upublicznieniu schematów rozwiązywania poszczególnych problemów technicznych.

Najbardziej użyteczne strategie ekomodernizacji zostały wskazane przez ekspertów, którzy pochodzili z wielu środowisk zainteresowanych w sprawie. W lokalnych ekologicznych organizacjach uaktywnili się specjaliści z wielu branż przemysłowych. Stocznioowcy mogli przekonać się, że sąsiadują z wybitnymi znawcami techniki i ekonomii, zdolnymi do opiniowania bardzo złożonych programów ekomodernizacji przemysłu. Wiele przedsiębiorstw napotkało jednak rozliczne trudności związane z publicznym charakterem procesu dochodzenia do rozwiązań praktycznych.

Kosztowna jawność

Przedsiębiorcy na ogół źle znoszą ingerencję osób niezwiązanych z interesami spółki w procesy planistyczne. Nawet jeśli osoby te desygnowane są przez poważne i godne zaufania instytucje wspierane przez administrację państwową. Zawsze istnieje zagrożenie, że poufne dokumenty planistów spółki zostaną udostępnione konkurencji mniej lub bardziej świadomie. Modernizacja technologii dla potrzeb ekologicznych programów naprawczych jest zwykle bardzo kosztowna i długotrwała. Realizacja takiego projektu ma więc istotne znaczenie dla ekonomiki spółki stoczniowej. Podjęcie decyzji o uruchomieniu innowacyjnego programu inwestycyjnego może źle wpłynąć na relacje spółki publicznej z udziałowcami, a nadto zwiększyć apetyty potencjalnych dostawców nowego sprzętu i materiałów. Kiedy fakt uruchomienia inwestycji zostanie ujawniony zanim sporządzone zostaną wiążące umowy na dostawę sprzętu lub udzielenie dostępu do technologii, można spodziewać się najróżniejszych reakcji rynku i związanych z nimi zaburzeń ekonomiki projektu.

Na poniższych wykresach zobrazowano giełdowe notowania akcji dostawcy najnowocześniejszej i bardzo kosztownej technologii ochrony środowiska. Ujawnienie na początku listopada 2002, a potem w styczniu 2003 faktu dokonania wyboru tego dostawcy dla dwu dużych projektów ekomodernizacji (planowanej przez instytucję rządową) spowodowało zwrot tendencji notowań, który z wielokrotniła kapitał akcyjny spółki. Na szczęście dla zamawiających zawczasu uzgodniono najdrobniejsze szczegóły kontraktu. W innym razie wzrost optymizmu akcjonariuszy mógłby zostać przetransponowany na usztywnienie pozycji spółki w negocjacjach cenowych, a to z kolei podważyłoby kalkulacje będące podstawą wyboru jej oferty.



Sukces udziałowców spółki technologicznej ma również przełożenie długoterminowe na powodzenie jej klientów. Jeśli stocznia potrafi rozsądnie kształtować swoje zaplecze technologiczne, może liczyć że znaczna część wysiłku inwestycyjnego zostanie przejęta przez uczestników rynku usług ekologicznych. Widoczny na powyższym wykresie zniżkowy trend długoterminowy świadczy niestety o niewysokim optymizmie udziałowców spółki technologicznej. Spodziewają się oni mało interesujących wyników krótkookresowych, gdyż wiedzą o dalekich perspektywach zysków i o konieczności ponoszenia wieloletnich kosztów rozwoju technologii. Niepewność inwestowania martwi również instytucje finansowe, które zapewniają obsługę rachunków bieżących spółki technologicznej. Rosną ich wymagania wobec jakości gwarancji kredytów, a często zdarza się narzucenie wysokich kosztów obsługi kredytów. Ma to istotny wpływ na finalny kształt oferty dostawcy nowej ekotechnologii. Ucieczka kapitału akcyjnego i wysokie koszty obsługi kredytów komercyjnych zmusza stocznię (jako finalnego odbiorcę towarów i usług) do poniesienia wszystkich ciężarów finansowania ekomodernizacji.

Publiczny proces planowania inwestycji zawsze rodzi ryzyko pojawienia się samospełniających prognoz. Zwłaszcza wyrażane publicznie krytyczne poglądy o braku ekonomicznego uzasadnienia ekomodernizacji mogą skutecznie podnieść poprzeczkę przed inwestorem. Rozłożenia kosztów na wszystkich uczestników projektu, poprzez udział kapitału akcyjnego w finansowaniu, staje się niedostępnym narzędziem kreacji ekonomicznej. W efekcie dostawcy ekotechnologii oczekują od stoczni pokrycia wszystkich swoich kosztów, gdyż przewlekające się negocjacje i debaty z nadzorem ekologicznym tworzą negatywne skojarzenia w środowisku inwestorów. Im silniej nagłościone tym bardziej stocznia jest sama ze swoimi problemami. Jest znanych wiele przykładów dramatycznych historii spółek technologicznych włączonych do budowy ekologicznych programów inwestycyjnych, z których ten ilustrowany wykresami ocenić trzeba jako typowy. Kapitał akcyjny zgromadzony po utworzeniu spółki technologicznej topnieje w miarę podnoszenia wymagań przez nadzór ekologiczny. Powrót inwestorów można obserwować dopiero po uruchomieniu nowej technologii i uzyskaniu dobrych wyników jej wdrożenia.

Kłopoty z utrzymaniem kapitału akcyjnego dotyczą również stoczni poddanych presji prawnej. Naturalny odruch inwestorów to ucieczka przed problemami z pozaekonomicznymi zaburzeniami rynku. Już w latach 80'tych, na początku procesu ekomodernizacji przemysłu stocznioowego w USA, każdy inwestor musiał tam podjąć decyzję, czy zamierza swoje kapitały wystawiać na ryzyko związane z niestabilnością warunków funkcjonowania przemysłu poddawanego pozaekonomicznym ingerencjom państwa. Wielu wybrało przeniesienie inwestycji w regiony świata, w których jeszcze nie ma ekologów i związków zawodowych. Gdzie siła robocza zadowala się niewielkim ułamkiem wynagrodzeń amerykańskich, a zapał do pracy może zrównoważyć niedostatek umiejętności. Stocznie azjatyckie i południowoamerykańskie przejęły zamówienia wcześniej lokowane w spółkach amerykańskich.

Początkowy sukces inwestorów, eksploatujących ten model radzenia sobie z ekomodernizacją, już w latach 90'tych napotkał nieoczekiwane trudności. Okazało się, że "inżynieria finansowa" władz lokalnych potrafi wyeliminować wpływy założycieli najpotężniejszych koncernów, a lokalne kadry przejawiają nadzwyczajną zdolność do kreacji technicznej.

Inwestowanie we "wschodzące rynki" okazało się pułapką bez dobrego wyjścia. Stoczniowy przemysł amerykański obecnie już w 80%-tach utrzymywany jest zamówieniami rządowymi, a coraz większa jest presja na przeniesienie nawet tych zleceń w ramach ograniczania deficytu budżetowego państwa.

Ekodumping

Ekodumping to pojęcie ukształtowane pod naporem problemu prawnie wywołanej nierówności warunków konkurencji na rynku. Nierównowaga polega na realnym ograniczaniu jednych i braku egzekucji ekologicznych ograniczeń od innych przedsiębiorców. Nieekologiczni są oskarżani o świadome zaniedbanie wykonania zobowiązań prawnych, które przynosi im nienależne korzyści kosztem ochrony środowiska. Władze lokalne mają naturalną skłonność do tolerowania odstępstw od zasad państwowej polityki ekologicznej. Wsparcie dla lokalnych przedsiębiorców pojmują w taki sposób, że neutralizują presję administracji państwowej. Przepisy formalnie obowiązujące na całym terytorium państwa przestają faktycznie obowiązywać na terenie pod administracją urzędników szczególnie wrażliwych na argumenty o braku ekonomicznego sensu konkretnych działań dla ochrony środowiska. Spółki funkcjonujące w takim otoczeniu mogą zaoszczędzić znaczne środki, a ponadto utrzymać stabilność swojej oferty rynkowej. W przypadku przemysłu stoczniowego ma to silne przełożenie na wizerunek firmy w środowisku armatorów.

Agresywna konkurencja na rynku przewozów morskich zmusza armatorów do poszukiwania oszczędności na każdym etapie inwestowania. Szczególnie ważny jest etap zamawiania remontu okresowego lub budowy nowego statku. Tradycyjna technologia wykonania tych zleceń daje gwarancję długoletniej bezproblemowej eksploatacji statku. Stocznie posługujące się technologią wymalowań antykorozyjnych o wieloletniej tradycji są szczególnie uprzywilejowanymi partnerami armatorów. Natomiast spółki zaangażowane w innowacyjne technologie proekologiczne są zwykle poddawane długotrwałej obserwacji. Trwałość nowych wymalowań musi być zweryfikowana praktycznie, zanim zostanie zaakceptowana na równi z tymi dobrze sprawdzonymi.

Ocena czy stocznia uprawia ekodumping wynika więc z analiz na kilku płaszczyznach. Utrzymanie tradycyjnych sposobów postępowania z emisjami, ściekami i odpadami daje określone korzyści ekonomiczne. Podobny wpływ na ekonomikę stoczni mają oszczędności na szkoleniu pracowników, którzy nie muszą zmieniać swoich przyzwyczajeń. Niemniej pozycja rynkowa stoczni najbardziej zależy od zdolności do utrzymania tradycyjnych standardów zabezpieczeń antykorozyjnych przy możliwie najniższych kosztach wytwarzania. Z tego powodu ekomodernizacja technologii w branży jest procesem długoterminowym i szczególnie wrażliwym na wszelkiego rodzaju ryzyko inwestycyjne.

Władze państwowe muszą przyjąć do wiadomości, że ingerencje prawne w funkcjonowanie tak skomplikowanego przemysłu mogą poczynić znacznie większe szkody niż spodziewane korzyści z ekomodernizacji. Przedsiębiorcy i władze widzą obecnie szanse rozwoju branży w utworzeniu sektorowego programu ekorozwoju. Zamiast prowadzić polityczne wojny z ekodumpingiem uprawianym przez zagraniczne spółki stoczniowe, trzeba ustanowić stabilną politykę wobec własnego przemysłu, by mógł on odtworzyć swoją dawno utraconą pozycję na rynku. Stwierdzenie to dotyczy obecnie przemysłu w krajach od dawna

prowadzących proekologiczną przebudowę państwowych standardów technologicznych. Niebawem jednak może dotyczyć również przemysłu w Polsce.

Polityka sektorowa

Zarówno Stany Zjednoczone jak i Unia Europejska przeznaczają znaczne środki na rozwój projektów zmierzających do ustabilizowania polityki ekologicznej względem sektora stoczniowego. Zamiast setek oddzielnych postępowań naprawczych, w które włączają się niezliczone ugrupowania ekologów, planuje się sporządzenie wszechstronnie uzgodnionej jednoznacznej dyrektywy dla ekorozwoju tej branży przemysłu. W postaci przeglądu proekologicznych modernizacji poszczególnych procesów technologicznych posłuży wskazaniu kierunku najbardziej pożądanego postępowania naprawczego. W świetle ekonometrycznej analizy efektywności ekologicznej branża mogłaby uzyskać precyzyjnie określone preferencje.

Analiza cyklu życia składników systemów transportowych jest jednym z narzędzi oceny, które mają znaczenie tylko w perspektywie globalnej. Z takiego punktu widzenia stocznie są jedynie fragmentem systemu transportowego, a ich oddziaływanie na środowisko powinno być oceniane w konfrontacji do analogicznych składników alternatywnych systemów transportowych. Kiedy porównać oddziaływanie na środowisko całości systemu, okaże się zapewne, że transport wodny jest znacznie efektywniejszy ekologicznie niż drogowy, kolejowy i lotniczy. Z tego też powodu dyrektywa dla ekomodernizacji branży stoczniowej powinna posłużyć się mniej rygorystycznymi parametrami oceny efektywności ekologicznej. Ponadto preferencje dla wodnego systemu transportowego mogłyby zostać skoncentrowane w postaci preferencji dla branży stoczniowej, której rozwój technologiczny warunkuje poprawę bezpieczeństwa funkcjonowania całego systemu.

Rozłożenie w czasie kolejnych etapów dostosowania tej branży do standardów ochrony środowiska przyniesie stabilizację warunków jej rozwoju. Z kolei poszerzenie spektrum akceptowalnych technik wytwórczych da szansę uwzględnienia lokalnych preferencji i zindywidualizuje oceny jakości standardów ekologicznych. Stocznie budowlane i remontowe planujące rozwój technik wytwórczych zgodny z taką dyrektywą mogłyby liczyć na odsunięcie potencjalnych oskarżeń o ekodumping, jak też na ustabilizowanie swoich relacji z nadzorem ekologicznym.

Ewa Lewandowska

tekst opublikowany w:
Lakiernictwie Przemysłowym nr 5/2003