

Agnieszka Holland
- jej prawdziwa historia

Ruch Palikota
w ślepej uliczce

Zaginieni - koszmar
niepewności

Szyc - osaczony,
pogubiony

30 stycznia - 5 lutego 2012 Nr 5
Cena 5 zł (w tym 8% VAT)

wprost

facebunt

👍 lubię to!

Młodzi Polacy pokazują Tusкови, że już ma z kim przegrać



6 7702020174101
ISSN 0209-1747
050
<5>

POINT GROUP

Nr indeksu 38 190x
Canada - CAD 4.45
EUROW - EUR 2.50
United Kingdom - £ 2.40
USA - \$ 4.45

Spalony niezatopiony

W RODZINNEJ ALZACJI, GDZIE PRODUKOWAŁ INSTALACJE ELEKTRYCZNE, NIE WZNIÓSŁ SIĘ PONAD BIZNESOWĄ ŚREDNIĄ. Jednak budowanymi w Gdańsku superluksusowymi jachtami podbił świat. Teraz spłonęła mu stocznia. Ale ma większe zmartwienie – jak podbić Chiny?

SEBASTIAN STODOLAK

Nie wiadomo, co było przyczyną. Samozapłon? Zwarcie w instalacji elektrycznej? Nieumyślne zaproszenie ognia? W każdym razie największa hala stoczni trójmiejskiej firmy Sunreef Yachts w niezbyt mroźną noc z 19 na 20 stycznia 2012 r. poszła z dymem. Wraz z nią kilkanaście milionów złotych w materiałach i częściach przeznaczonych do budowy dużych, dwukadłubowych i superluksusowych jachtów (katamaranów) dla nieznośnie bogatych i kapryśnych klientów.

Francis Lapp, założyciel i prezes firmy, planował, jak zminimalizować biznesowe szkody, gdy zgłiszcza jeszcze dobrze nie ostygły. Kilka dni po pożarze mówi już spokojnie: – Szkody są, ale tragedii nie ma. Już wynajęliśmy inną halę, tam kontynuujemy produkcję.

Rozmawiamy w siedzibie jego firmy. Ta siedziba to ciasny gabinet prezesa i drugie pomieszczenie, w którym tłoczą się projektanci, inżynierowie, księgowi i marketingowcy (40 osób). Mieści się w postoczniowym budynku, ściana w ścianę ze spaloną halą. Dobrze, że się nie zajęło.

– Prezes wygląda co prawda na spokojnego, ale od soboty niemal nie śpi. Ten człowiek wkłada w firmę całe swoje serce, pożar był dla niego szokiem – mówi jeden z pracowników. W jego głosie naprawdę słychać współczucie.

Bliskie spotkanie z AK-47

Polski robotnik współczuje swojemu zagranicznemu pracodawcy? Cóż – po 20 latach Lapp jest już w Polsce „tutejszy”. Nawet mówi o sobie: „Ja – Polak”.

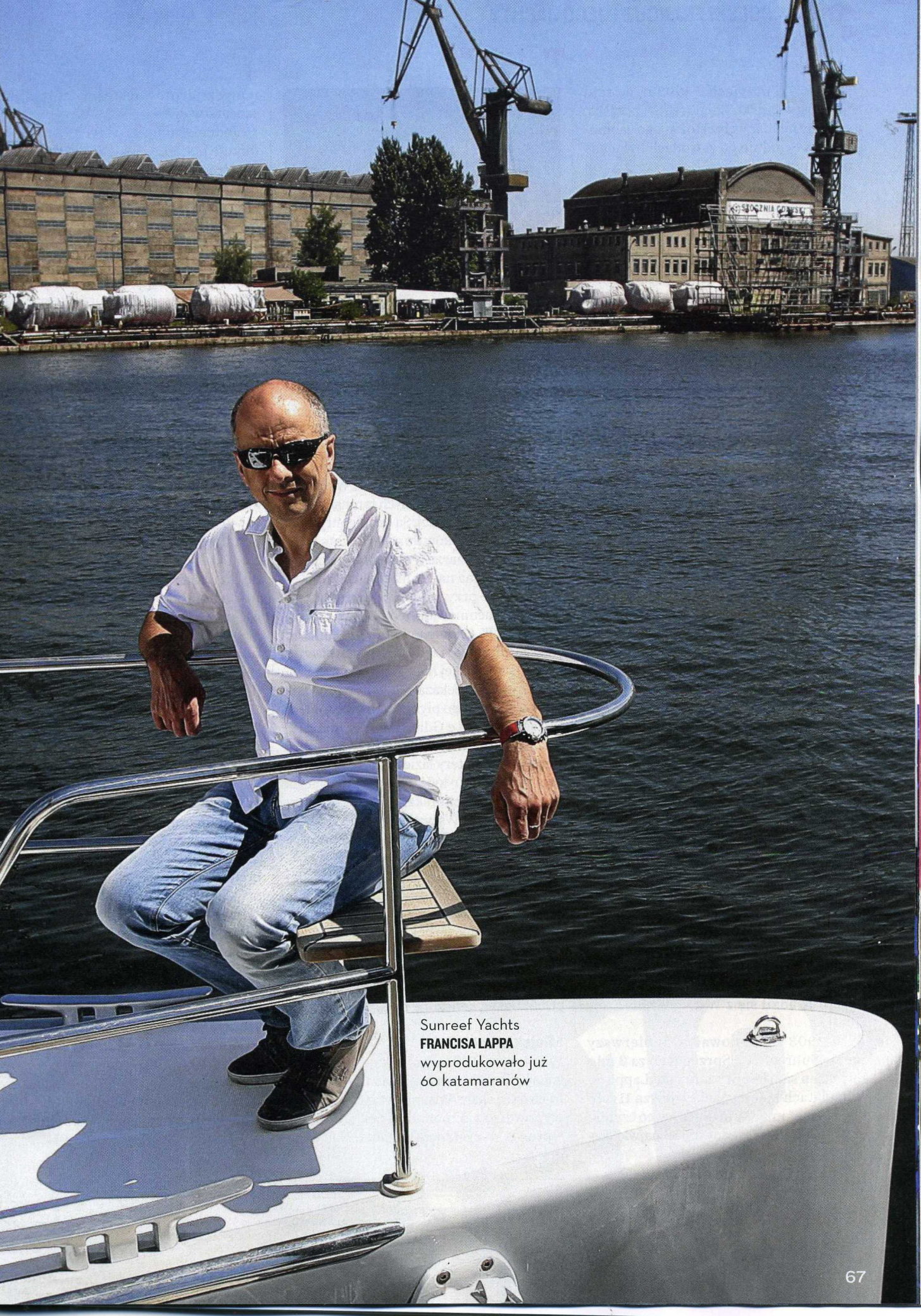
– Stuprocentowy! – podkreśla ze śmiechem, a potem tłumaczy, siłując się trochę z zasadzkami polszczyzny: – Nie chodzi tylko o to, że tu mieszkam i że mam żonę Polkę. Podoba mi się polska mentalność. Polacy są kreatywni i pracowici. Nie to, co Francuzi, którym nic się nie chce. W stwierdzeniu, że są rozpieszczeni przez socjał, nie ma ani krzty przesady. Poza tym w Polsce biurokracja jest lżejsza. Ja w ogóle do Francji nie lubię wracać.

Do Polski przybył z Alzacji, gdzie w 1958 r. urodził się w Mulhouse, miasteczku położonym na malowniczych wzgórzach. Od dzieciństwa marzył o podróżach („Byłem świetny z geografii!”). Rodzice zafundować ich jednak nie mogli – matka miała zakład krawiecki, ojciec był na rencie inwalidzkiej. Mały Francis na każdą przyjemność zapracować musiał sam. Interesował się elektroniką, więc za drobne wynagrodzenie pomagał sąsiadom naprawiać sprzęty. Gdy skończył technikum, był już znaną w okolicy złotą rączką. Zamiast na politechnikę poszedł do pracy – instalował w fabrykach szafy elektryczne. W poło-

wie lat 80. wysłano go do pracy w Arabii Saudyjskiej. Jego pracodawca przekonał go, żeby za zarobki kupić udziały w firmie. Szef okazał się oszustem. Firma upadła, a Francis został z pustym portfelem.

Wrócił do Francji. Pod koniec lat 80. organizował wycieczki motywacyjne dla pracowników korporacji. Przy okazji wraz ze znajomymi prowadził konwoje humanitarne z pomocą dla krajów Afryki. W 1988 r. w drodze z Nigerii do Algierii omal nie zginął. – Nocowaliśmy na środku pustyni. Obudziły nas strzały i odgłos kolb kałaszów walących w karoserię aut. Kilku uzbrojonych ludzi zabrało nam samochody i zostawiło na pastwę losu – wspomina Lapp. Na szczęście napastnicy okazali się mało rozgarnięci. – Po kilku kilometrach jazdy porzucili jeden z jeepów, wcześniej przebijając opony. Poradziliśmy sobie – opowiada Lapp.

Ta przygoda nie zabiła w nim miłości do pustyni. Co roku swoim motocyklem KTM pokonuje marokańskie pustkowia. Kiedyś jeździł też na pustyne rajdy samochodowe. – Tam jest wolność! – zachwyca się Lapp. A co z oceanem, po którym pływają jego katamarany? Lapp wzrusza ramionami. Nie ma zbytniego nabożeństwa do żeglowania, z którego żyje („Ostatni raz żeglowałem ze dwa lata temu”).



Sunreef Yachts
FRANCISA LAPPA
wyprodukowało już
60 katamaranów

Do Polski przyjechał 1992 r., na rajd Mistrzostw Polski. Zajął trzecie miejsce, a srebrny puchar wciąż stoi w jego gabinecie. Dwa tygodnie po zawodach był u nas z powrotem.

Tym razem przyjechał zakładać firmę.

Ogródek na mostku

Zaczął od tego, co wcześniej ćwiczył we Francji – produkował i instalował szafy elektryczne. Najpierw wszystko szło na eksport, m.in. do fabryk Coca-Coli, potem wśród klientów pojawiły się polskie fabryki (Siemens), a w końcu wygrał kilka kontraktów na montowanie instalacji w pierwszych polskich hipermarketach.

HTEP funkcjonuje do dzisiaj – oprócz instalacji elektrycznych wykonuje też sanitarne. W pierwszych trzech kwartałach zeszłego roku Lapp miał w sumie ok. 54 mln zł przychodów. Na HTEP przypada 15 proc. obrotów, na Sunreef Yachts – reszta.

Jednak jachty pojawiły się w życiu Lappa dopiero dekadę temu. Nie byłoby ich, gdyby nie przyjaźnię, jakie zawarł podczas wojaży po Afryce i okablowywania wielkich sklepów.

– W 2001 r. zaprzyjaźniłem się z ówczesnym dyrektorem technicznym Castoramy. Był fanem żeglarstwa. Namówił mnie na kupno katamaranu. Pierwszy, sześciometrowy, okazał się za mały jak na naszą wspólną wagę. Drugi był w sam raz do żeglugi po Zalewie Zegrzyńskim, a trzeci – ponad 11-metrowy – sprawił, że pomyśleliśmy o biznesie czarterowym. Wyszliśmy go do jednego z portów na Madagaskarze i wynajmowaliśmy. Wkrótce nasza flota powiększyła się o dwa nowe katamarany.

Firma Sunreef Yachts powstała w 2002 r., gdy wspólnicy zorientowali się, że na kupno kolejnego katamaranu, większego i lepszego, po prostu ich nie stać. Ale jeśli nie można kupić, to może można wyprodukować?

Postoczniove hale doradził Lappowi polski prawnik, którego poznał na Madagaskarze. Wynajem kosztował grosze, a chętnych do pracy nie brakowało. Więc Lapp przeprowadził się z Warszawy do Trójmiasta.

W 2003 r. zwodował swój pierwszy jacht „Sunreef 74”. Sprzedał go za 3 mln euro. Ten sam klient zamówił u Lappa po kilku latach kolejny jacht – już za 11 mln euro. „Che” miał 34 m długości, co czyniło z niego – w chwili wodowania – największy



POŻAR hali Sunreef Yachts na terenach dawnej Stoczni Gdańskiej, 19-20 stycznia

żaglowy katamaran na świecie. Jachty ze stoczni Sunreef kosztują od 1,3 mln do 30 mln euro.

Sunreef sprzedaje rocznie do dziesięciu jachtów (w Polsce został sprzedany dotąd tylko jeden), w sumie po morzach pływa już 60 jednostek tej firmy. Produkcja największych zajmuje nawet dwa lata. Wszystko odbywa się na opustoszałych terenach dawnej Stoczni Gdańskiej. Są tak gigantyczne, że 400 pracowników Sunreef Yachts (pracujących po pożarze w systemie trzymianowym) można nawet nie zauważyć.

W porcie przy jednej z hal produkcyjnych stoi zacumowana jednostka o nazwie „Pomaika’I”. Cudem uniknęła spalenia, bo jeszcze kilka dni przed zwodowaniem trzymano ją w feralnej hali. Każdy katamaran, nim zostanie przekazany klientowi (zwykle po prostu do niego płynię), odbywa kontrolny rejs w Zatoce Gdańskiej. „Pomaika’I” ma 21 m długości, 148 mkw. powierzchni mieszkalnej, cztery łazienki, cztery kabiny, dwa pokłady. – To łódź relatywnie niewielka – mówi Ewa Stachurska, rzecznik prasowy Sunreef Yachts. Wszystko wykończone elegancko, choć bez bizantyjskiego rozpasania.

– Klient jest Amerykaninem, oni są praktyczni. Europejczycy wolą rzeczy bardziej designerskie – mówi Stachurska. Obecnie w budowie jest jacht, którego zleceniodawca zażyzył sobie na pokładzie jacuzzi i dwa ogródki z orchideami. Jeden na kokpicie, a drugi w kabinie. Prośby o wykończenie wnętrza w mahoniu czy skórze to normalka. „Che” był wykończony bambusem.

Miejski meleks

W Polsce wiele firm produkuje jachty. Kilkanaście z nich – np. Delphia z Olecka – robi to na dużą skalę. W sumie w 2010 r. Polacy wyprodukowali ponad 15 tys. jednostek – prawie wszystko na eksport. Na rynku

małych jachtów jesteśmy europejskim mocarstwem!

Jednak żadna z naszych firm nie produkuje podobnych jachtów jak Lapp. Ba! – na świecie nie ma nikogo, kto by się w produkcji takich jachtów specjalizował. – Była jedna stocznia jachtowa, francuska, ale upadła w 2008 r., gdy uderzył kryzys. Nie mamy konkurencji w swojej klasie, a szkoda, bo konkurencja jest stymulująca – mruga wesoło Lapp.

W swojej klasie konkurentów rzeczywistość nie ma, ale tradycyjne jednokadłubowe jachty cieszą się ogromną popularnością. A nawet rozrzutni milionerzy rzadko kupują dwie łodzie. – Przekonanie kogoś, kto ma już wszystko, że brakuje mu akurat katamaranu, bywa trudne – przyznaje Lapp.

Teraz chce do tego przekonać Chińczyków. Na razie tylko dwóch kupiło jego jachty, ale Lapp liczy na to, że to się zmieni. Wydał nawet specjalnie na chiński rynek album o katamaranach.

– Tłumaczymy w nim wyższość łodzi dwukadłubowych nad jednokadłubowymi. Dla Chińczyków, nieskorych raczej do transatlantyckich rejsów, katamarany są jak znalazł, bo dają możliwość rekreacyjnej żeglugi blisko brzegu. Mają też duży pokład główny, na którym Chińczycy mogą robić to, co lubią najbardziej, czyli organizować spotkania rodzinne i biznesowe – przekonuje Lapp.

Na targach, które są organizowane zazwyczaj w luksusowych portach, np. w Cannes, Lapp pojawia się prawie zawsze. A jak nie on, to jego wysłannicy. A nuż spotkają jakąś gwiazdę filmową, która się zastanawia, co zrobić z gażą za swój ostatni film?

Katamaran to wśród jachtów podobne dziwo jak wśród aut pojazd elektryczny. Mimo to właśnie mały miejski zasilany prądem samochód to kolejny pomysł Lappa. Kupił już licencję na produkcję takiej zabawki od pewnej francuskiej firmy. Zakupiony model, który estetyką jeszcze za bardzo przypomina meleksa, zamierza zmodernizować i wprowadzić do sprzedaży. Auto ma kosztować ok. 20 tys. euro, ale koszt przejazdu 100 km nie powinien przekroczyć 3 zł. To może być dla firm zachęta. A potem?

Lapp liczy na klientów indywidualnych i na to, że marketing załatwiła już dawno za niego Unia Europejska, przyjmując pakiet klimatyczny, zgodnie z którym europejskie miasta mają ograniczać emisję CO₂. □

wprost w Twoim telefonie



Pełne, bieżące wydanie „Wprost” pobierz na swój iPhone, iPad (App Store) oraz na urządzenia z systemem Android (Android Market)

Zobacz również:

