

## Proces prywatyzacji Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. w latach 2004–2009

**W** latach 2004–2009 Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. (SSN)<sup>1</sup> była jednym z największych przedsiębiorstw państwowych w sektorze stoczniowym. Stanowiła ona istotny obszar działalności polskiego rządu w zakresie polityki morskiej państwa. W latach poprzedzających omawiany okres produkcja statków nie przynosiła jednak zysku szczecińskiej stoczni. Wynikało to z braku rentowności przedsiębiorstwa, co było uwarunkowane czynnikami zewnętrznymi, niezależnymi od stoczni: deprecjacji dolara amerykańskiego, będącego główną walutą rozliczeniową w przemyśle stoczniowym, wzrostu cen stali, niskiego poziomu cen statków oferowanych przez stocznie w Chinach i Korei Południowej<sup>2</sup>. Dodatkowo budowa specjalistycznych jednostek nie przebiegała zgodnie z zaplanowanymi w kontraktach terminami. W latach 2003–2004 realizowano założenia *Planu restrukturyzacji do projektu uruchomienia produkcji w Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o.*<sup>3</sup>, nie zostały one jednak w pełni osiągnięte. Pomimo opracowanego planu naprawczego, nie udało się poprawić rentowności oraz płynności finansowej stoczni. Straty wynikające z budowy statków przez SSN w okresie 2002–2006 wyniosły około 1 360 mln zł<sup>4</sup>.

Rząd polski w celu osiągnięcia stabilności rynkowej stoczni szczecińskiej oraz Stoczni Gdynia SA, Stoczni Gdańsk Grupa Stoczni Gdynia SA (Stoczni Gdańsk GSG SA)<sup>5</sup> kontynuował działania zmierzające do ich restrukturyzacji, a następnie prywatyzacji.

Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej (UE) SSN w ramach działań restrukturyzacyjnych otrzymywała pomoc publiczną<sup>6</sup>, na którą zgodę musiała wyrazić Komisja Europejska (KE)<sup>7</sup>. Polska, będąc członkiem Wspólnoty Europejskiej (WE), miała obowiązek zgłosić KE

---

<sup>1</sup> Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. powstała w lipcu 2002 r. w wyniku upadłości Stoczni Szczecińskiej Porta Holding SA oraz jej spółki-córki Stoczni Szczecińskiej SA. Była ona kontrolowana przez ARP. Ministerstwo Skarbu Państwa, *Biała Księga prywatyzacji polskich stoczni*, Warszawa, wrzesień 2004, s. 53–54.

<sup>2</sup> Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Gdańsku, *Informacja o wynikach kontroli restrukturyzacji i prywatyzacji sektora przemysłu stoczniowego w latach 2005–2007*, Gdańsk, czerwiec 2009, s. 31.

<sup>3</sup> Ministerstwo Gospodarki, *Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006–2010 (materiał przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 31.08.2006 r.)*, Warszawa, sierpień 2006, s. 10; ustawa z dnia 30 października 2002 r. o pomocy publicznej dla przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu dla rynku pracy, Dz. U. 2002, Nr 213, poz. 1800.

<sup>4</sup> Ministerstwo Skarbu Państwa, *Biała Księga...*, s. 58.

<sup>5</sup> Restrukturyzacja SSN oraz stoczni w Gdańsku i Gdyni była etapem poprzedzającym jej prywatyzację. Proces ten rozpoczął się przed przystąpieniem Polski do UE. Obejmował on m.in. obszar finansów, zatrudnienia, wzrostu produkcji. Ministerstwo Gospodarki, *Strategia dla sektora stoczniowego...*, s. 3.

<sup>6</sup> Komunikat Komisji, *Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw*, Dz. Urz. UE C 244/02 z 1.10.2004.

<sup>7</sup> Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, *Pomoc publiczna dla stoczni*, Warszawa, wrzesień 2008, s. 2–3.

zamiar udzielenia pomocy publicznej. Stanowisko komisji było uzależnione od oceny planu restrukturyzacyjnego przedsiębiorstwa.

Celem niniejszego artykułu jest analiza dokumentów gabinetów Marka Belki, Kazimierza Marcinkiewicza, Jarosława Kaczyńskiego i Donalda Tuska w zakresie prywatyzacji SSN w latach 2004–2009. Na tej podstawie przedstawiono założenia i realizację programów prywatyzacji stoczni szczecińskiej oraz stanowisko KE. Jednocześnie starano się zdefiniować przyczyny i omówić okoliczności likwidacji przedsiębiorstwa. Materiały źródłowe wytworzone przez Radę Ministrów (RM), Sejm RP oraz Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) stanowią podstawę prezentowanego opracowania. Prasa o zasięgu ogólnopolskim oraz lokalnym była uzupełnieniem dla materiału źródłowego. W badaniach wykorzystano przede wszystkim metodę analizy instytucjonalno-prawnej oraz komparatywną, które ukazały, jak przebiegał proces prywatyzacji SSN podczas prac poszczególnych rządów oraz przyczyny upadłości.

Prywatyzacja oraz zarządzanie majątkiem Skarbu Państwa stanowiło jedno z głównych zadań programu gospodarczego rządu M. Belki (maj 2004–październik 2005)<sup>8</sup>. Celem przekształceń własnościowych była modernizacja gospodarki i aktywna polityka przemysłowa, a nie likwidacja deficytu budżetowego. Dobór inwestorów miał być uzależniony od programu inwestycyjnego zakładającego długofalowe funkcjonowanie danego przedsiębiorstwa.

Rząd M. Belki oceniał przemysł stoczniowy jako sektor strategiczny dla polskiej gospodarki ze względu na zapewnienie rynku zbytu różnym gałęziom produkcji<sup>9</sup>.

25 stycznia 2005 roku RM przyjęła *Informację o bieżącej sytuacji sektora stoczniowego wraz z propozycjami rozwiązań wspierających jego funkcjonowanie*<sup>10</sup>. W dokumencie tym określono kierunki działań mające na celu zapewnienie stabilności funkcjonowania stoczni produkcyjnych oraz zwiększenie ich konkurencyjności na rynku światowym. Polityka wspierania przemysłu stoczniowego przez państwo, oprócz dopłat do kontraktów na budowę chemikaliowców, kontenerowców, produktowców i gazowców, przewidywała również konsolidację przemysłu stoczniowego wokół utworzonej w maju 2004 roku Korporacji Polskie Stocznie SA (KPS), do której należała między innymi SSN. Głównym zadaniem tego podmiotu było przygotowanie programu redukcji kosztów i wzrostu wydajności produkcji stoczniowej.

W marcu 2005 roku Sejm RP przyjął rządowy projekt ustawy o dopłatach do umów na budowę niektórych typów statków morskich<sup>11</sup>. Projekt ten był zgodny z rozporządzeniem Rady WE dotyczącym mechanizmu ochronnego dla przemysłu stoczniowego<sup>12</sup>. Dopłaty pochodziły z budżetu państwa, a były wypłacane za pośrednictwem Banku Gospodarstwa Krajowego

<sup>8</sup> *Exposé premiera Marka Belki. Sejm RP, 14 maja 2004 r.*, „Przegląd Rządowy” 2004, nr 5, s. 19, 23–24; *Exposé prezesa Rady Ministrów Marka Belki. Sejm RP, 24 czerwca 2004 r.*, „Przegląd Rządowy” 2006, nr 6, s. 18.

<sup>9</sup> Pod koniec 2004 r. około 800 polskich przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych związana była umowami kooperacyjnymi ze stoczniami. Na rzecz polskiego przemysłu stoczniowego pracowało 100 tys. osób. [http://www.kprm.gov.pl/archiwum/1937\\_13224.htm](http://www.kprm.gov.pl/archiwum/1937_13224.htm), 2.12.2009.

<sup>10</sup> Dokument ten został opracowany przez Departament Centrum Stoczniowe ARP SA i zatwierdzony przez Zespół ds. Przemysłu Stoczniowego Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej. Ministerstwo Skarbu Państwa, *Biała Księga...*, s. 9.

<sup>11</sup> Ustawa z dnia 3 marca 2005 r. o dopłatach do umów na budowę niektórych typów statków morskich, Dz. U. 2005, Nr 48, poz. 448.

<sup>12</sup> Rozporządzenie Rady WE dotyczące mechanizmu ochronnego dla przemysłu stoczniowego miało na celu zwiększenie szans konkurowania stoczniom UE na światowym rynku w warunkach gwałtownego wzrostu cen stali oraz niekorzystnego kursu walut. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, kadencja IV, druk nr 3734 (SRP, k. IV, d. nr 3734): *Uzasadnienie do projektu ustawy o dopłatach do umów na budowę niektórych typów statków morskich*, Warszawa, 10 lutego 2005, s. 1.

(BGK)<sup>13</sup>. Organem udzielającym dopłat był minister gospodarki i pracy<sup>14</sup>. Ich maksymalna wysokość wynosiła 6% wartości umowy na budowę czterech typów statków: chemikaliowców, kontenerowców, produktowców i gazowców. Ustawa o dopłatach do kontraktów umożliwiła polskim stoczniom korzystanie z takiej samej formy pomocy, jaką miały inne stocznie UE (między innymi niemieckie, holenderskie, włoskie, duńskie). Zgodnie z tym dokumentem dążono do zwiększenia konkurencyjności krajowych stoczni w zakresie terminowej realizacji kontraktów na światowym rynku budownictwa stoczniowego. Przewidziana pomoc finansowa miała korzystnie wpłynąć na wyniki stoczni w zakresie produkcji<sup>15</sup>.

1 czerwca 2005 roku KE podjęła decyzję dotyczącą zasadności udzielania pomocy publicznej SSN. W przypadku braku zgodności udzielonej stoczni pomocy z prawem unijnym podlegała ona zwrotowi.

5 października 2005 roku rząd M. Belki, chcąc przyczynić się do rozwoju przemysłu stoczniowego, opracował kolejny dokument zakładający jego konsolidację. Był to *Program działań konsolidacyjnych sektora stoczniowego – aktualizacja*<sup>16</sup>, w którym przedstawiono założenia dotyczące finansowania produkcji stoczniowej. Miały one na celu zapewnienie podmiotom sektora stoczniowego płynności oraz obniżenie ponoszonych przez nie kosztów finansowych bez udziału poręczeń rządowych. Jednocześnie w programie określono priorytety procesu konsolidacji sektora stoczniowego. Obejmowały one między innymi zapewnienie finansowania budowy statków i ich zakupu przez armatorów krajowych.

*Program działań konsolidacyjnych sektora stoczniowego – aktualizacja* został przyjęty przez rząd M. Belki w ostatnich dniach jego działalności<sup>17</sup>. Po wyborach parlamentarnych w 2005 roku nie był on jednak realizowany, pomimo że formalnie obowiązywał do 31 sierpnia 2006 roku. Wraz ze zmianą gabinetu podjęto prace nad nową strategią dla sektora stoczniowego.

Zmiany własnościowe stoczni produkcyjnych stanowiły jedno z założeń programu rządu K. Marcinkiewicza (październik 2005–lipiec 2006). Premier w sejmowym *exposé*<sup>18</sup> stwierdził, że prywatyzacja *to nie tylko sprzedaż, lecz także różnego rodzaju dodatkowe zobowiązania nowych właścicieli*<sup>19</sup>. Przedstawione na forum Sejmu RP przez prezesa RM kierunki działań rządu zostały zawarte w dokumencie „*Solidarne państwo*”. *Program działania rządu premiera Kazimierza Marcinkiewicza*. Zadania wynikające z programu miały być realizowane przez poszczególnych ministrów<sup>20</sup>. Minister gospodarki Piotr Woźniak został zobo-

<sup>13</sup> Wybór BGK, za pośrednictwem którego udzielano dopłat do umów na budowę niektórych typów statków morskich, był związany m.in. z tym, iż bank ten wspierał rządowe programy gospodarcze realizowane z wykorzystaniem środków publicznych, uczestniczył w działaniach restrukturyzacyjnych podejmowanych przez rząd wobec sektora stoczniowego. Ibidem, s. 2.

<sup>14</sup> Minister gospodarki i pracy uruchamiał środki budżetu państwa przeznaczone na dopłatę do budowy statków. Środki te były przekazywane na rachunek bankowy BGK, a następnie na rachunek wnioskodawcy. Ustawa z dnia 3 marca 2005 r. o dopłatach do umów na budowę...

<sup>15</sup> W latach 2005–2007 SSN uzyskała dopłaty do budowy 19 jednostek w wysokości 1 889 mln zł. Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Gdańsku, *Informacja o wynikach...*, s. 39.

<sup>16</sup> *Decyzje Rady Ministrów*, „Przegląd Rządowy” 2005, nr 11, s. 86–88.

<sup>17</sup> Rada Ministrów, *Raport z działalności rządu Marka Belki w okresie maj 2004–październik 2005*, Warszawa, październik 2005, s. 21–22.

<sup>18</sup> SRP, V k.: *Sprawozdanie stenograficzne z 2 posiedzenia Sejmu RP w dniu 10 listopada 2005 roku*, Warszawa 2005, s. 5–13.

<sup>19</sup> Ibidem, s. 11.

<sup>20</sup> „*Solidarne państwo*”. *Program działania rządu Kazimierza Marcinkiewicza*, Warszawa, 9 listopada 2005, s. 3–31.

wiązany do przygotowania strategii przemysłu stoczniowego<sup>21</sup>. Szef resortu Skarbu Państwa Andrzej Mikosz był odpowiedzialny za prywatyzację<sup>22</sup>, do jego zadań należało także prowadzenie polityki informacyjnej, której celem było zapoznanie społeczeństwa z przebiegiem przekształceń własnościowych. Środki z prywatyzacji planowano przeznaczyć na modernizację i restrukturyzację gospodarki kraju<sup>23</sup>.

22 lutego 2006 roku odbyło się spotkanie podsekretarza stanu Ministerstwa Gospodarki (MG) Tomasza Wilczka z przedstawicielami KE<sup>24</sup>. Strona polska zobowiązała się do przygotowania do kwietnia 2006 roku rządowej strategii w zakresie sektora stoczniowego, a do końca czerwca zmodyfikowania indywidualnych programów restrukturyzacyjnych dla stoczni w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni, przy uwzględnieniu ich prywatyzacji. Programy gospodarcze miały zostać przekazane komisji, która po zapoznaniu się z nimi miała wydać decyzję o ich realizacji<sup>25</sup>. Pozytywne stanowisko KE było uzależnione od uwzględnienia w rządowych programach gospodarczych jej wymogów, dotyczących między innymi rentowności przedsiębiorstw. Zdaniem komisji w pracach nad zmodyfikowaniem programów restrukturyzacyjnych powinni uczestniczyć potencjalni inwestorzy, którym rząd polski powinien pozostawić swobodę co do sposobu przeprowadzenia restrukturyzacji. Jediną możliwością zwiększenia konkurencyjności polskich stoczni na rynku światowym była szybka prywatyzacja, tym bardziej że ich restrukturyzacja została zapoczątkowana w 2003 roku.

W czerwcu 2006 roku KE zakwestionowała brak przygotowania strategii dla sektora stoczniowego oraz zmodyfikowanych indywidualnych programów restrukturyzacji dla stoczni, zgodnie z przyjętym przez Polskę i UE harmonogramem prac. Komisarz N. Kroes skrytykowała pracę polskich stoczni w zakresie restrukturyzacji. Stwierdzono również, że udzielenie pomocy publicznej SSN było niezgodne z prawem wspólnotowym. Komisarz ostrzegła stronę polską, że decyzja komisji w sprawie pomocy państwa dla stoczni może być negatywna. Niepomyślnie dla polskiego rządu stanowisko KE oznaczało zwrot udzielonej pomocy. Od wstąpienia Polski do UE do końca lipca 2008 roku wynosiła ona 2 995,3 mln zł (kwota nominalna), (tabela 1).

Tabela 1

**Pomoc publiczna udzielona Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. w okresie 1.05.2004–31.07.2008**

Organ udzielający pomocy	Forma pomocy	Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. [mln PLN]	
		kwota nominalna	ekwiwalent dotacji
Agencja Rozwoju Przemysłu SA	dokapitalizowanie	258,7	258,7
Korporacja Polskie Stocznie SA	dokapitalizowanie	64,5	64,5
Agencja Rozwoju Przemysłu SA	pożyczki	122,2	4,3
Korporacja Polskie Stocznie SA	pożyczki	191,5	7,3
Korporacja Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych	gwarancje	2 358,4	150,1
<b>Razem</b>		<b>2 995,3</b>	<b>484,9</b>

**Źródło:** Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, *Pomoc publiczna dla stoczni*, Warszawa, wrzesień 2008, s. 7.

<sup>21</sup> Ibidem, s. 8.

<sup>22</sup> Ibidem, s. 12–13.

<sup>23</sup> Ibidem.

<sup>24</sup> Ministerstwo Skarbu Państwa, *Biała Księga...*, s. 39.

<sup>25</sup> Ibidem.

Objęcie przez J. Kaczyńskiego stanowiska prezesa RM (lipiec 2006–listopad 2007) nie wpłynęło na zmianę polityki rządu w zakresie morskich stoczni produkcyjnych. 19 lipca 2006 roku, podczas posiedzenia Sejmu RP<sup>26</sup>, premier rządu, przedstawiając program działań RM, zaznaczył, iż proces przekształceń własnościowych będzie przebiegał zgodnie z zasadami przyjętymi przez gabinet K. Marcinkiewicza.

31 sierpnia 2006 roku rząd J. Kaczyńskiego przyjął dokument *Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006–2010*<sup>27</sup>. Program został opracowany przez Ministerstwo Gospodarki (MG) przy współpracy z Ministerstwem Skarbu Państwa (MSP), Ministerstwem Finansów (MF), UOKiK, Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP), Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportujących Spółki Akcyjnej (KUKE SA) oraz stoczniami. Strategia określała zadania dla SSN, Stoczni Gdynia SA i Stoczni Gdańsk SA, które miały zostać uwzględnione w indywidualnych programach restrukturyzacyjnych przedsiębiorstw<sup>28</sup>.

Realizacja kierunków działań przyjętych w strategii miała pozwolić odzyskać polskim stoczniom pełną zdolność do konkurencji na rynku światowym, zahamować spadek liczby miejsc pracy oraz stworzyć warunki do stabilnego wzrostu efektywności sektora. Do głównych celów zaliczono:

- obniżenie, a następnie wyeliminowanie potrzeby wykorzystywania poręczeń i gwarancji udzielanych przez Skarb Państwa przy budowie nowych jednostek;
- wdrożenie nowoczesnych technologii produkcyjnych;
- przeprowadzenie efektywnego procesu prywatyzacji;
- przeciwdziałanie tendencjom do utraty miejsc pracy w sektorze stoczniowym przy zmianie struktury zatrudnienia;
- stworzenie warunków do zahamowania odpływu wysoko kwalifikowanych pracowników stoczni<sup>29</sup>.

Strategia została przesłana do KE. W tym samym czasie komisja otrzymała także zmodyfikowane programy restrukturyzacyjne polskich stoczni. Dokumenty te przekazano z pięciomiesięcznym opóźnieniem. Minister gospodarki P. Woźniak oraz minister skarbu państwa Wojciech Jasiński<sup>30</sup> zapewнили komisarz N. Kroes, że strategia spełnia wszelkie unijne warunki dotyczące pomocy publicznej. Oświadczenie ministrów w sprawie rządowego dokumentu nie było jednak zgodne ze stanem faktycznym<sup>31</sup>.

<sup>26</sup> SRP, V k.: *Sprawozdanie stenograficzne z 22 posiedzenia Sejmu RP w dniu 19 lipca 2006 roku*, Warszawa 2006, s. 167–176.

<sup>27</sup> Ministerstwo Gospodarki, *Strategia dla sektora...*, s. 1.

<sup>28</sup> Strategia przewidywała modyfikację planów restrukturyzacyjnych morskich stoczni. Zmiany w programach wynikały z konieczności dostosowania ich do zmiennych warunków makroekonomicznych wynikających z kilkuprocentowego wzrostu cen stali na rynkach światowych oraz osłabienia kursu dolara amerykańskiego. Jednocześnie dwuletnie programy restrukturyzacyjne w latach 2003–2004 były realizowane w zbyt krótkim czasie, co nie pozwalało przywrócić trwałych zdolności do działania stoczniom na rynku światowym. Programy restrukturyzacyjne poszczególnych stoczni miały określać wielkość niezbędnej pomocy publicznej w celu ich realizacji. Morskie stocznie produkcyjne modyfikację programów restrukturyzacyjnych rozpoczęły w roku 2004. Ibidem, s. 4.

<sup>29</sup> Ibidem, s. 7.

<sup>30</sup> Ministerstwo Skarbu Państwa, *Biała Księga...*, s. 42.

<sup>31</sup> Rządowa strategia dopuszczała możliwość tzw. zaparkowania akcji Stoczni Gdańsk GSG SA w podmiotach kontrolowanych przez Skarb Państwa, a następnie sprzedaży stoczni inwestorowi prywatnemu. Działania te miały umożliwić wydzielenie Stoczni Gdańsk GSG SA z Grupy Stoczni Gdynia i *ulatwić restrukturyzację i szybką prywatyzację Stoczni Gdynia*. Decyzja RM w sprawie „zaparkowania” stoczni była sprzeczna ze stanowiskiem KE. 26 sierpnia 2006 roku Stocznia Gdańsk SA została wydzielona z Grupy Stoczni Gdynia. Ministerstwo Gospodarki, *Strategia dla sektora...*, s. 24.

25 stycznia 2007 roku rząd J. Kaczyńskiego, realizując strategię dla sektora stoczniowego, podjął decyzję o prywatyzacji SSN, która miała nastąpić do 30 czerwca 2007 roku<sup>32</sup>. Termin ten nie został jednak dotrzymany przez rząd polski. W czerwcu 2007 roku MG przekazało KE harmonogram działań prywatyzacyjnych stoczni szczecińskiej, zgodnie z którym termin prywatyzacji SSN został przesunięty do końca grudnia 2007 roku. Premier J. Kaczyński, chcąc nadzorować przebieg prywatyzacji stoczni w Szczecinie oraz w Gdańsku i Gdyni, powołał międzyresortowy zespół do spraw realizacji strategii dla sektora stoczniowego. Był to organ pomocniczy prezesa RM, którego zadaniem było informowanie szefa rządu oraz monitorowanie programu restrukturyzacji zawierającego między innymi:

- strategię dla sektora stoczniowego oraz indywidualne programy restrukturyzacji;
- harmonogramy prywatyzacji SSN;
- proces zbywania akcji poszczególnych stoczni przez ARP SA, KPS SA i Skarb Państwa;
- działania związane z finansowaniem budowy statków, w tym w szczególności działania dotyczące pozyskiwania poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa oraz KUKK<sup>33</sup>.

Prywatyzacja SSN nie przebiegała zgodnie z rządową strategią. Nie została ona sprywatyzowana przez Bank Fortis Intertrust (Netherlands) B.V.<sup>34</sup>, pomimo że złożył on ofertę nabycia kontrolowanych udziałów przedsiębiorstwa. Brak porozumienia między stronami nie doprowadził do zmiany właściciela stoczni.

Zwycięstwo Platformy Obywatelskiej (PO) w wyborach parlamentarnych 2007 roku i powołanie gabinetu Donalda Tuska (listopad 2007) przesądziło o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych. Prezes RM w wygłoszonym w Sejmie RP *exposé* stwierdził, iż *należy radykalnie przyspieszyć prywatyzację, tak by podnieść efektywność przedsiębiorstw, wzmocnić trend na wzrost inwestycji i zmniejszyć obciążenie państwa kosztami obsługi długu publicznego [...]. Nie interesuje nas prywatyzacja dla samej prywatyzacji, ale przełamanie fatalnego impasu z ostatnich dwóch lat*<sup>35</sup>.

Jednym z pierwszych działań rządu D. Tuska w zakresie przemysłu stoczniowego było opracowanie przez MSP *Wstępnego raportu otwarcia dotyczącego morskich stoczni produkcyjnych*<sup>36</sup> (5 grudnia 2007). W raporcie scharakteryzowano działania prywatyzacyjne prowadzone przez rząd wobec stoczni oraz sytuację ekonomiczną tych przedsiębiorstw. Jednocześnie stwierdzono, że problemy finansowe SSN były związane z zawieraniem nierentownych umów na budowę statków oraz wygaśnięciem komercyjnego finansowania przedsiębiorstwa, między innymi przez Bank Pekao SA, Bank Handlowy w Warszawie SA. Pod koniec 2007 roku zobowiązania SSN z tytułu niekorzystnych kontraktów wyniosły około 1491,9 mln zł<sup>37</sup>.

Od stycznia 2008 roku przez sześć miesięcy przedstawiciele MSP oraz KE prowadzili rozmowy na temat prywatyzacji polskich stoczni. Komisarz N. Kroes kilka razy przesuwiała termin przekazania KE planów restrukturyzacyjnych stoczni przez inwestorów. W tym czasie rząd polski rozpoczął rokowania ze spółką Amber Sp. z o.o. dotyczące zakupu akcji SSN oraz

<sup>32</sup> „Gazeta Wyborcza”, 10.07.2008.

<sup>33</sup> Zarządzenie nr 114 Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 października 2007 r. w sprawie *Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006–2010*, przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 31 sierpnia 2006 r., [http://bip.kprm.gov.pl/rm/organy/dzialajace/przy/prm/24\\_2815.html](http://bip.kprm.gov.pl/rm/organy/dzialajace/przy/prm/24_2815.html), 17.05.2009.

<sup>34</sup> Ministerstwo Skarbu Państwa, *Biała Księga...*, s. 21; *Ukryta oferta ratowania stoczni*, „Polityka” 2008, nr 36, s. 6.

<sup>35</sup> SRP, VI k.: *Sprawozdanie stenograficzne z 2 posiedzenia Sejmu RP w dniu 23 listopada 2007 roku*, Warszawa 2007, s. 3–27.

<sup>36</sup> Ministerstwo Skarbu Państwa, *Biała Księga...*, s. 23.

<sup>37</sup> *Ibidem*.

Stoczni Gdynia SA<sup>38</sup>. 12 maja 2008 roku spółka zrezygnowała z uczestnictwa w procesie prywatyzacji stoczni<sup>39</sup>. Głównym powodem wycofania się z przejęcia stoczni była nierentowność. W tej sytuacji minister skarbu państwa zapowiedział pozyskanie nowych inwestorów dla stoczni w Szczecinie i Gdyni, w celu ich dalszej prywatyzacji. Ofertę nabycia akcji SSN złożyła Wytwórnia Konstrukcji Stalowych – Mostostal Chojnice SA. 26 czerwca resort skarbu państwa przekazał KE plan restrukturyzacyjny stoczni szczecińskiej opracowany przez przedsiębiorstwo z Chojnic<sup>40</sup>.

Plan nie został zaakceptowany przez KE. Zdaniem komisarz N. Kroes nie spełniał stawianych przez KE warunków, między innymi sfinansowania z własnych środków spółki restrukturyzacji przedsiębiorstwa, zapewnienia długoterminowej rentowności i ograniczenia mocy produkcyjnych w celu kompensowania przyznawanej pomocy państwa zakładom<sup>41</sup>. Komisja przesunęła termin – na 12 września 2008 roku – przedstawienia zmodyfikowanego planu restrukturyzacyjnego dla stoczni w Szczecinie<sup>42</sup>. Zgodnie z terminem MSP przesłało dokumenty do Brukseli.

6 listopada 2008 roku KE wydała decyzję w sprawie trwającego od 1 czerwca 2005 roku postępowania wyjaśniającego zgodność udzielenia SSN oraz Stoczni Gdynia pomocy publicznej z zasadami obowiązującymi w UE. Stwierdzono, że pomoc została udzielona niezgodnie z prawem wspólnego rynku i powinna zostać zwrócona. Realizacja decyzji KE miała polegać na sprzedaży aktywów stoczni po cenie rynkowej w drodze otwartej, przejrzystej, a następnie likwidacji przedsiębiorstw. Nabywcy aktywów nie byli zobowiązani do spłaty udzielonej pomocy publicznej. Przewidziano również sprzedaż składników majątku stoczni. Inwestorzy stoczni mogli wykorzystać jej majątek do prowadzenia działalności gospodarczej, niekoniecznie związanej z produkcją statków<sup>43</sup>.

W celu realizacji decyzji KE w sprawie polskich stoczni Sejm RP przyjął ustawę o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego<sup>44</sup> (potocznie zwaną specustawą stoczniową). Określała ona zasady podziału, sprzedaży majątku SSN oraz Stoczni Gdynia SA (w drodze otwartego, nieograniczonego przetargu), powołania administracji odpowiedzialnej za likwidację stoczni oraz sposoby rozdyponowania środków uzyskanych ze sprzedaży<sup>45</sup>. Ustawa obejmowała program ochrony stoczniowców zatrudnionych w stocznich w Szczecinie i Gdyni. Gwarantowała wypłatę odszkodowań (od 20 tys. zł do 60 tys. zł) w zależności od stażu pracy. Sprzedaż majątku miała być zakończona do 31 maja 2009 roku<sup>46</sup>. Do tego czasu z pracownikami stoczni w Szczecinie (około 4 tys. osób) miały zostać rozwiązane umowy o pracę.

Zgodnie z ustawą o postępowaniu kompensacyjnym minister skarbu państwa nadzorował sprzedaż majątku SSN za pośrednictwem prezesa ARP Wojciecha Dąbrowskiego<sup>47</sup>. Jego za-

<sup>38</sup> SRP VI k., d. nr 900: *Informacja nt. sytuacji w morskich stocznich produkcyjnych Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. i Stocznia Gdynia SA*, Warszawa, 2 września 2008, s. 13.

<sup>39</sup> [http://www.gospodarka.gazeta.pl/2029020,49621,5206373.html?sms\\_code](http://www.gospodarka.gazeta.pl/2029020,49621,5206373.html?sms_code), 20.05.2009.

<sup>40</sup> SRP VI k., d. nr 900: *Informacja nt. sytuacji...*, s. 20.

<sup>41</sup> [http://www.dziennik.pl/gospodarka/wsj/article206122/Prywatyzacja\\_stoczni\\_zagrozo...](http://www.dziennik.pl/gospodarka/wsj/article206122/Prywatyzacja_stoczni_zagrozo...), 20.05.2009.

<sup>42</sup> <http://www.gazetaprawna.pl/drukuj/35652>, 20.05.2009.

<sup>43</sup> Ministerstwo Skarbu Państwa, *Ocena przebiegu prywatyzacji majątku Skarbu Państwa*, Warszawa, 29 kwietnia 2009, s. 17–18.

<sup>44</sup> Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego, Dz. U. 2008, Nr 233, poz. 1569.

<sup>45</sup> K. Malec, *Stocznie za burtą*, „Obywatel” 2009, nr 2, s. 25.

<sup>46</sup> Ibidem.

<sup>47</sup> Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o postępowaniu kompensacyjnym...

daniem było wydawanie decyzji dotyczących między innymi wszczęcia, umorzenia i zakończenia postępowania kompensacyjnego oraz zatwierdzenia planu sprzedaży składników majątkowych stoczni<sup>48</sup>. Za realizację procesu kompensacyjnego odpowiadał niezależny zarządca kompensacji. Do jego obowiązków należało dokonywanie wyceny i sporządzanie planów sprzedaży oraz podział składników majątkowych stoczni. Był on wybierany przez wstępne zgromadzenie wierzycieli stoczni (mogła to być osoba fizyczna lub spółka handlowa).

21 stycznia 2009 roku na stanowisko zarządcy postępowania kompensacyjnego stoczni szczecińskiej powołano firmę „Bud Bank Leasing” Sp. z o.o.<sup>49</sup>, której prezesem był Roman Nojszewski<sup>50</sup>.

Zarządca kompensacji, chcąc sprzedać majątek stoczni w Szczecinie, podzielił go na 18 pakietów, które tworzyły pięć grup ze względu na przedmiot przetargu (tabela 2). Numer pakietu odpowiadał numerowi przetargu.

Tabela 2

**Podział majątku Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o.  
podlegającego sprzedaży podczas pierwszego przetargu zakończonego 16 maja 2009 roku**

Numer pakietu (przetargu)	Nazwa pakietu (przetargu)	Grupa pakietu (przetargu)
1	„Wulkan”	nieruchomości obejmujące wybrane działki gruntu (prawo użytkowania wieczystego) wraz z istniejącymi budynkami i urządzeniami trwale związanymi z gruntem
2	„Stocznia Północ”	
3	„Malarnia”	
4	„Prefabrykacja”	
5	„Odra”	
6	„Operator”	
7	„Stocznia Południe”	
8	„Kadry”	
9	„Projekt”	
10	„Udziały w spółce Porta Styl Sp. z o.o.”	aktywa finansowe w postaci udziałów w spółkach zależnych
11	„Udziały w spółce Nord Sp. z o.o.”	
12	„Projekty zbiornikowców”	projekty statków
13	„Projekty kontenerowców”	
14	„Projekty con-ro, ro-ro, ro-pax”	
15	„Rzeczy ruchome (sześć samochodów osobowych)”	inne środki trwałe
16	„Rzeczy ruchome (rusztowania modułowe i wspornikowe)”	
17	„Majątek obrotowy związany ze statkiem B178-I/23”	majątek obrotowy
18	„Pozostały majątek obrotowy”	

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: SRP k. VI, d. nr 2321: Informacja rządu na temat sytuacji w polskim przemyśle stoczniowym, Zał. 2, Warszawa, 9 września 2009, s. 5–6.

16 maja 2009 roku odbyła się sprzedaż majątku SSN. Siedem z dziewięciu przetargów dotyczących terenów stoczni wraz z budynkami wygrała spółka Stichting Particulier Fonds

<sup>48</sup> Ibidem.

<sup>49</sup> Firma „Bud Bank Leasing” Sp. z o.o. została również zarządcą kompensacji Stoczni Gdynia. „Gazeta Wyborcza”, 22.01.2009.

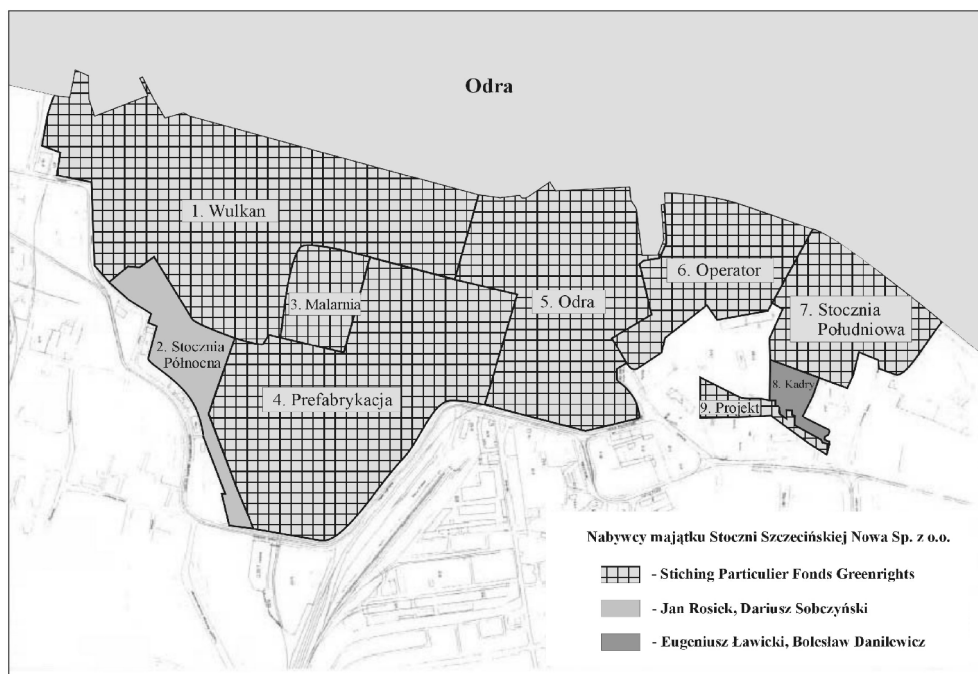
<sup>50</sup> [http://bbl.com.pl/files/SSN\\_zmieniony\\_plan\\_sprzedazy\\_zespołow\\_składników\\_majątkowych\\_Stoczni\\_Szczecińskiej\\_Nowa\\_Sp.\\_z\\_o.o.,\\_2.01.2010](http://bbl.com.pl/files/SSN_zmieniony_plan_sprzedazy_zespołow_składników_majątkowych_Stoczni_Szczecińskiej_Nowa_Sp._z_o.o.,_2.01.2010).



Greenrights (SPFG)<sup>51</sup> działająca w imieniu United International Trust N.V. (UIT N.V.), która nie była znana w Polsce. Za aktywa stoczni zaproponowano kwotę 161 mln zł<sup>52</sup>. Zarejestrowana na Antylach Holenderskich<sup>53</sup> spółka SPFG reprezentowała inwestora z Kataru, który przejął większą część majątku stoczni. Nabycie kluczowych składników niezbędnych do produkcji stoczniowej przez inwestora z Kataru dało nadzieję stoczniowcom, że będzie kontynuowana budowa statków. O takiej przyszłości stoczni mówił minister skarbu państwa Aleksander Grad. Podał on do publicznej wiadomości, iż inwestor z Kataru zamierza produkować statki.

W przetargach na grunty stoczni brali również udział inwestorzy z Polski. Przetarg nr 2 „Stocznia Północ” wygrał Jan Rosiek i Dariusz Sobczyński właściciele Zakładu Usług Inżynieryjno-Budowlanych<sup>54</sup>. W przetargu nr 8 „Kadry” właściciel szczecińskiej spółki Arbet Eugeniusz Ławicki oraz właściciel kopalni surowców mineralnych Bolesław Danilewicz zakupili dwa budynki położone koło biurowców stoczni<sup>55</sup>. Podział terenów produkcyjnych Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. w wyniku pierwszego przetargu (zakończonego 31 maja 2009 roku) został przedstawiony na planie 1.

**Plan 1. Podział terenów produkcyjnych Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. w wyniku pierwszego przetargu zakończonego 31 maja 2009 roku**



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: SRP k. VI, d. nr 2321: *Informacja rządu na temat sytuacji...*, s. 6; „Dziennik”, 14.10.2009.

<sup>51</sup> Spółka Stichting Particulier Fonds Greenrights (SPFG), „Gazeta Wyborcza”, 24.08.2009.

<sup>52</sup> „Gazeta Wyborcza. Szczecin”, 18.05.2009.

<sup>53</sup> J. Krzemiński, *Mieszanie w stoczniach*, „Wprost” 2009, nr 37, s. 44.

<sup>54</sup> „Gazeta Wyborcza. Szczecin”, 18.05.2009.

<sup>55</sup> Ibidem.

Oprócz pakietów<sup>56</sup> (1–9) obejmujących działki gruntów stoczni sprzedano pakiety 10, 15, 16, 17. Ogółem sprzedano 13 pakietów z 18 wystawionych na sprzedaż. Nabywcy sześciu przekazali środki na zakup mienia przedsiębiorstwa. Spółka SPFG, która wygrała siedem przetargów, nie wpłaciła jednak 161 mln na konto zarządcy kompensacji. Pierwotny termin uregulowania zobowiązania wyznaczony został na 21 lipca 2009 roku. Na prośbę inwestora termin przesunięto na 17 sierpnia. Oficjalnym powodem wstrzymania wpłaty pieniędzy za zakup aktywów stoczni był list wysłany do zarządu spółki SPFG przez Szczecińskie Stowarzyszenie Obrony Stoczni i Przemysłu Okrętowego<sup>57</sup>. Zdaniem jego autorów stocznia szczecińska powstała w sposób niezgodny z prawem, a w latach 2003–2009 była *pralnią brudnych pieniędzy, sprzedającą statki grubo poniżej wartości i korzystając z gigantycznej pomocy państwowej (ponad 1 mld euro)*<sup>58</sup>. Minister skarbu państwa A. Grad zarzucił szczecińskiemu stowarzyszeniu, iż jego działania wywołały obawy przedstawicieli spółki SPFG. W opinii ministra zastrzeżenia autorów listu co do powstania stoczni i jej działalności nie miały podstaw prawnych<sup>59</sup>, stanowiły jawny sabotaż, uniemożliwiający sfinalizowanie transakcji.

17 sierpnia 2009 roku katarski inwestor wycofał się ostatecznie z zakupu stoczni w Szczecinie i Gdyni. Majątek przedsiębiorstw miała przejąć rządowa agencja inwestycyjna z Kataru<sup>60</sup>. Termin dokończenia wszelkich formalności związanych z kupnem terenów stoczni wyznaczono na koniec sierpnia. Katarski rządowy fundusz Qatar Investment Authority nie kupił jednak majątku stoczni w Szczecinie i Gdyni<sup>61</sup>.

31 sierpnia skończył się czas obowiązywania ustawy o postępowaniu kompensacyjnym. Na prośbę polskiego rządu 8 września 2009 roku KE wyraziła zgodę na ponowną sprzedaż majątku stoczni w trybie ustawy specstoczniowej<sup>62</sup>. Termin sprzedaży SSN oraz zakończenia całej procedury został wyznaczony na koniec 2009 roku.

27 listopada 2009 roku odbył się drugi przetarg na aktywa SSN<sup>63</sup>. Majątek stoczni został podzielony na 13 pakietów (numer pakietu odpowiadał numerowi przetargu), (tabela 3). Do udziału w licytacji zgłosiły się trzy firmy<sup>64</sup>. Jedną z nich był Powszechny Zakład Ubezpieczeń SA (PZU), który po wpłaceniu wadium nie złożył swojej oferty. W przetargach sprzedano pakiet 6 „Stocznia Południe” oraz pakiet 7 „Projekt”. Oba składniki majątku SSN kupiło konsorcjum dwóch szczecińskich przedsiębiorców, którzy zastrzeżli sobie anonimowość<sup>65</sup>. Pozostałe pakiety nie były przedmiotem zainteresowań inwestorów. Podział terenów produkcyjnych Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. w wyniku drugiego przetargu, zakończonego 27 listopada 2009 roku, został przedstawiony na planie 2.

Pomimo dwóch przetargów na majątek stoczni, zarządcy kompensacji nie udało się sprzedać wszystkich stoczniowych nieruchomości produkcyjnych, udziałów w spółce Nord Sp. z o.o., projektów statków oraz majątku obrotowego. Z tego też powodu ARP ogłosiła aukcję na majątek stoczni<sup>66</sup>. Przetarg na mienie SSN został zaplanowany na 18 grudnia 2009 roku.

<sup>56</sup> SRP k. VI, d. nr 2321: *Informacja rządu na temat sytuacji w polskim przemyśle...*

<sup>57</sup> „Kurier Szczeciński”, 23.07.2009.

<sup>58</sup> „Gazeta Wyborcza. Szczecin”, 23.07.2009.

<sup>59</sup> „Głos Szczeciński”, 23.07.2009; T. Wójcik, *Stocznie trafione, zatopione*, „Gazeta Polska” 2009, nr 47, s. 10.

<sup>60</sup> „Gazeta Wyborcza. Szczecin”, 19.08.2009; „Dziennik”, 19.08.2009.

<sup>61</sup> „Gazeta Wyborcza. Szczecin”, 1.09.2009.

<sup>62</sup> „Dziennik. Gazeta Prawna”, 28.09.2009.

<sup>63</sup> „Wyborcza Gazeta. Szczecin”, 19.11.2009.

<sup>64</sup> „Kurier Szczeciński”, 19.11.2009.

<sup>65</sup> „Gazeta Wyborcza. Szczecin”, 28.11.2009.

<sup>66</sup> „Kurier Szczeciński”, 14.12.2009.

Niestety, trzecia próba sprzedaży stoczni szczecińskiej nie powiodła się, inwestorzy nie byli zainteresowani aukcją.

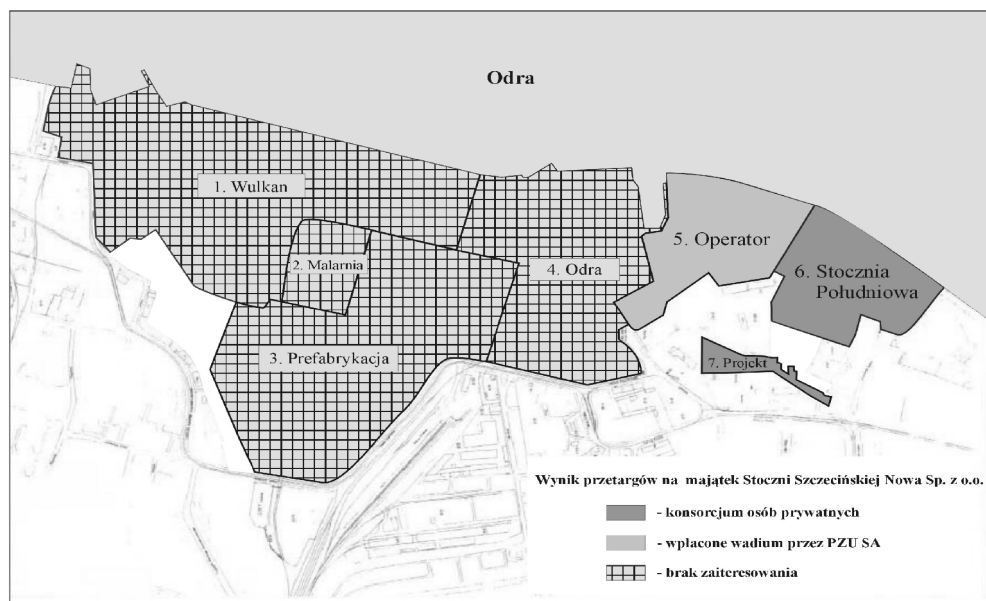
Tabela 3

**Podział majątku Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. podlegającego sprzedaży podczas drugiego przetargu zakończonego 27 listopada 2009 roku**

Numer pakietu (przetargu)	Nazwa pakietu (przetargu)	Grupa pakietu (przetargu)
1	„Wulkan”	nieruchomości obejmujące wybrane działki gruntu (prawo użytkowania wieczystego) wraz z istniejącymi budynkami i urządzeniami trwale związanymi z gruntem
2	„Malarnia”	
3	„Prefabrykacja”	
4	„Odra”	
5	„Operator”	
6	„Stocznia Południe”	
7	„Projekt”	
8	„Udziały w spółce Nord Sp. z o.o.”	aktywa finansowe w postaci udziałów w spółkach zależnych
9	„Projekty zbiornikowców”	projekty statków
10	„Projekty kontenerowców”	
11	„Projekty con-ro, ro-ro, ro-pax”	
12	„Zestaw sterowy do B178-I/23”	
13	„Pozostały majątek obrotowy”	majątek obrotowy

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: [http://www.arp.com.pl/o\\_agencja/Aktualności/Informacja\\_Prasowa\\_Zarządcy\\_Kompensaty](http://www.arp.com.pl/o_agencja/Aktualności/Informacja_Prasowa_Zarządcy_Kompensaty), 2.01.2009.

**Plan 2. Podział terenów produkcyjnych Stoczni Szczecińskiej Nowa Sp. z o.o. w wyniku drugiego przetargu zakończonego 27 listopada 2009 roku**



**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: „Wyborcza Gazeta. Szczecin”, 28–29.11.2009; [http://www.arp.com.pl/o\\_agencja/Aktualności/Informacja\\_Prasowa\\_Zarządcy\\_Kompensaty](http://www.arp.com.pl/o_agencja/Aktualności/Informacja_Prasowa_Zarządcy_Kompensaty), 2.01.2009.

Do końca 2009 roku prezes ARP nie umorzył nieudanego postępowania kompensacyjnego. Zgodnie z artykułem 138 specjalnej ustawy stoczniowej decyzja o zakończeniu postępowania kompensacyjnego nastąpi na skutek doręczenia do sądu gospodarczego wniosku dłużnika o ogłoszenie upadłości obejmującej likwidację majątku przedsiębiorstwa<sup>67</sup>. Po wyznaczeniu przez sąd syndyka, który zinwentaryzuje i wyceni mienie stoczni, nastąpi jej sprzedaż. Syndyk ogłosi kolejny przetarg na sprzedaż majątku SSN. W odróżnieniu od zarządcy kompensacji będzie on miał prawo sprzedać zakład w całości, a nie w częściach, w formie pakietów<sup>68</sup>. W wyniku braku nabywców na SSN syndyk będzie mógł przeprowadzić nieograniczoną liczbę przetargów, obniżając za każdym razem cenę wyjściową majątku przedsiębiorstwa.

W latach 2002–2009 SSN przekazała do eksploatacji 48 statków, w tym kontenerowce, chemikaliowce, kontenerowce-rorowce, drobnicowce, promy pasażersko-samochodowe (tabela 4). Sprzedaż statków przyniosła straty: w 2003 roku w wysokości 230 mln zł, 2004 roku – 880 mln zł, 2005 roku – 261 mln zł<sup>69</sup>.

W latach 2005–2007 przekazano do eksploatacji 23 jednostki. Dodatni wynik finansowy został odnotowany tylko w przypadku budowy dwóch chemikaliowców. Pozostałe transakcje były deficytowe.

Tabela 4

**Liczba statków oddanych do eksploatacji przez Stocznię Szczecińską Nowa Sp. z o.o.  
w latach 2002–2009**

Rok	Liczba statków	Typ statku				
		kontenerowiec	chemikaliowiec	kontenerowiec-rorowiec	drobnicowiec	promy pasażersko-samochodowe
2002	4	2	–	–	–	2
2003	7	6	1	–	–	–
2004	7	3	2	–	2	–
2005	9	5	2	–	2	–
2006	7	3	2	2	–	–
2007	7	4	1	2	–	–
2008	4	3	–	1	–	–
2009	3	2	–	1	–	–
<b>Razem</b>	<b>48</b>	<b>28</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: K. Pohl, *Historia statkami...*, s. 214–215; tejsze, *Szczecińskie kontenerowce...*, s. 276.

W latach 2004–2009 prywatyzacja SSN stanowiła ważny element programów gospodarczych rządów M. Belki, K. Marcinkiewicza, J. Kaczyńskiego i D. Tuska. Postulat ten nie został zrealizowany przez poszczególne RM. Trudności związane z prywatyzacją stoczni szczecińskiej wynikały ze zmiany strategii dla przemysłu stoczniowego, z opóźnień w przygotowaniu programów gospodarczych oraz nieumiejętnego pozyskiwania inwestorów. Przyjęta przez rząd M. Belki koncepcja konsolidacji przemysłu stoczniowego, mająca na celu sprzedaż majątku SSN w ramach KPS, została odrzucona przez gabinet K. Marcinkiewicza.

<sup>67</sup> Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o postępowaniu kompensacyjnym...

<sup>68</sup> „Gazeta Wyborcza. Szczecin”, 15 grudnia 2009.

<sup>69</sup> Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Gdańsku, *Informacja o wynikach kontroli wykorzystania środków publicznych w sektorze stoczniowym w latach 2001–2005*, Gdańska, marzec 2007, s. 34.

Prywatyzacja stoczni szczecińskiej miała przebiegać niezależnie od zmian własnościowych stoczni w Gdyni i Gdańsku, na podstawie indywidualnego programu restrukturyzacji. Zapowiedziane przez rząd K. Marcinkiewicza kierunki prywatyzacji przemysłu stoczniowego nie zostały opracowane w formie strategii dla sektora. Program ten został następnie przyjęty przez rząd J. Kaczyńskiego, który, pomimo obietnic, nie przeprowadził prywatyzacji SSN.

Gabinet D. Tuska nie był w stanie sprostać wyzwaniom związanym z kryzysem stoczniowym. Negocjacje polskiego rządu ze spółką Amber Sp. z o.o. dotyczące prywatyzacji SSN zakończyły się niepowodzeniem. Program restrukturyzacji stoczni przygotowany przez Mostostal Chojnice SA nie został z kolei zaakceptowany przez KE. Porażką rządu D. Tuska okazały się przetargi na majątek SSN – wycofanie się katarskiej spółki z zamiaru zakupu stoczni oraz brak innych inwestorów zainteresowanych nabyciem jej majątku. Premier D. Tusk obciążył odpowiedzialnością za te niepowodzenia ministra skarbu państwa A. Grada i zapowiedział jego zdymisjonowanie, do czego jednak nie doszło.

Podsumowując, można stwierdzić, iż istotną przyczyną upadku SSN był brak inwestora zainteresowanego zakupem stoczni, który wykorzystałby jej majątek do kontynuowania produkcji statków. Jednocześnie zbyt wielka ufność rządu polskiego do inwestora z Kataru świadczy o jego niewystarczającym profesjonalizmie. Sytuacja stoczni w Szczecinie oraz Gdyni nie była odosobniona w Europie. W roku 2009, w Niemczech ogłoszono bankructwo stoczni w Wismarze i Warnemünde. W Danii zamknięto stocznię w Lindo. Obecnie na świecie liczą się stocznie na Dalekim Wschodzie.

### Bibliografia

#### Źródła drukowane:

Dziennik Urzędowy UE (2004).

Dziennik Ustaw RP (2005–2008).

Ministerstwo Gospodarki, *Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006–2010 (materiał przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 31.08.2006 r.)*, Warszawa, sierpień 2006.

Ministerstwo Skarbu Państwa, *Biała Księga prywatyzacji polskich stoczni*, Warszawa, wrzesień 2004.

Ministerstwo Skarbu Państwa, *Ocena przebiegu prywatyzacji majątku Skarbu Państwa*, Warszawa, 29 kwietnia 2009.

Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Gdańsku, *Informacja o wynikach kontroli restrukturyzacji i prywatyzacji sektora przemysłu stoczniowego w latach 2005–2007*, Gdańsk, czerwiec 2009.

Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Gdańsku, *Informacja o wynikach kontroli wykorzystania środków publicznych w sektorze stoczniowym w latach 2001–2005*, Gdańsk, marzec 2007.

Rada Ministrów, *Raport z działalności rządu Marka Belki w okresie maj 2004–październik 2005*, Warszawa, październik 2005.

Sejm RP kadencja IV. Druki (2005).

Sejm RP kadencja VI. Druki (2008).

„Solidarne państwo”. Program działania rządu Kazimierza Marcinkiewicza, Warszawa, 9 listopada 2005.

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, *Pomoc publiczna dla stoczni*, Warszawa, wrzesień 2008.

Sprawozdania stenograficzne z posiedzeń V kadencji Sejmu RP (2005–2006).

Sprawozdania stenograficzne z posiedzeń VI kadencji Sejmu RP (2007).

#### Prasa:

„Dziennik” (2009).

„Dziennik. Gazeta Prawna” (2009).

„Gazeta Polska” (2009).

„Gazeta Wyborcza” (2008–2009).

„Gazeta Wyborcza. Szczecin” (2009).

„Głos Szczeciński” (2009).

„Polityka” (2008).

„Wprost” (2009).

#### **Artykuły:**

*Decyzje Rady Ministrów*, „Przegląd Rządowy” 2005, nr 11.

*Exposé premiera Marka Belki. Sejm RP, 14 maja 2004 r.*, „Przegląd Rządowy” 2004, nr 5.

*Exposé prezesa Rady Ministrów Marka Belki. Sejm RP, 24 czerwca 2004 r.*, „Przegląd Rządowy” 2006, nr 6.

Malec K., *Stocznie za burtą*, „Obywatel” 2009, nr 2.

#### **Literatura:**

Pohl K., *Historia statkami pisana. 60 lat Stoczni Szczecińskiej*, Szczecin 2008.

Pohl K., *Szczecińskie kontenerowce*, Szczecin 2009.

#### **Internet:**

<http://www.gospodarka.gazeta.pl>.

<http://www.kprm.gov.pl>.

<http://bbl.com.pl>.

<http://www.arp.com.pl>.

---

## **The Privatization of Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. between 2004 and 2009**

### **Summary**

Between 2004 and 2009, Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o. (SSN) was one of the largest state-owned Polish companies in the shipyard sector. The privatization of the shipyard was a pivotal element of the economic plans put forward by the Governments of Marek Belka, Kazimierz Marcinkiewicz, Jarosław Kaczyński and Donald Tusk. However, this postulate was not implemented by their respective Cabinets. The difficulties in privatizing the shipyard were due to a change in the policy towards the shipbuilding industry, delays in preparing economic plans which followed from the fact that the European Commission (EC) did not accept the restructuring plans made by the companies interested in taking over the property and the assets of the shipyard, and also because the authorities responsible for finding investors were incompetent in doing so.

Marek Belka's government plan to consolidate the shipbuilding industry, aimed at selling all the property and assets of SSN within the framework of the Corporation of Polish Shipyards, was rejected by the government of Marcinkiewicz. The guidelines for privatizing the shipbuilding industry promised by the Marcinkiewicz government were never formulated or defined for the sector. The program was later accepted by the Kaczyński Government, which despite earlier promises failed to privatize the shipyard. Donald Tusk's Cabinet was not able to live up to the challenges connected with the shipyard industry crisis. Negotiations between the Polish Government and Amber Sp. z o.o. over the privatization plan for the shipyard failed.

The shipyard's restructuring plan produced by Mostostal Chojnice SA was not accepted by the EC. The Tusk government failed to find an investor in the public tenders announced for the property and assets of the shipyard – a Qatar company withdrew its initial proposal to buy the shipyard and there were no other investors willing to take it over. This was the main reason for the ensuing bankruptcy of the Szczecin shipyard.