

# Małgorzata Kamola-Cieślik

---

## Polityka rządu Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie prywatyzacji Stoczni Gdynia SA

---

Acta Politica nr 29, 17-30

---

2014

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Małgorzata Kamola-Cieślik\*

## POLITYKA RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W ZAKRESIE PRYWATYZACJI STOCZNI GDYNIA SA

Przekształcenia własnościowe gospodarki były jednym z podstawowych założeń transformacji systemowej w Polsce, która rozpoczęła się pod koniec lat osiemdziesiątych XX wieku. Istotą zmiany struktury własności przedsiębiorstw państwowych była ich prywatyzacja. W latach 1989–2005 poszczególne rządy nie wypracowały jednolitej koncepcji prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych w przemyśle stoczniowym. Dopiero po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej (UE) rząd polski – na polecenie Komisji Europejskiej (KE) – opracował strategię dla sektora stoczniowego na lata 2006–2010, w którym przedstawiono działania dotyczące prywatyzacji stoczni produkcyjnych. Od tego momentu można mówić, że działania polskiego rządu w zakresie prywatyzacji Stoczni Gdynia SA nabrały dynamiki.

W czerwcu 2006 roku przyjęta przez rząd Jarosława Kaczyńskiego *Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006–2010*<sup>1</sup> zakładała prywatyzację Stoczni Gdynia Spółki Akcyjnej (SA) poprzez sprzedaż stoczni inwestorowi. Plany rządu dotyczące prywatyzacji stoczni zostały poparte przez zarząd, pracowników i związki zawodowe stoczni. W ocenie przedstawicieli stoczni gdyńskiej prywatyzacja przedsiębiorstwa

---

\* dr hab. Małgorzata Kamola-Cieślik, Instytut Politologii i Europeistyki Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: m.k.kamola@wp.pl.

<sup>1</sup> Z pięciomiesięcznym opóźnieniem rząd J. Kaczyńskiego przesłał do komisji dokument *Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006–2010*, który zakładał m.in.: a) obniżenie, a następnie wyeliminowanie potrzeby wykorzystywania poręczeń i gwarancji udzielanych przez Skarb Państwa przy budowie nowych jednostek; b) wdrożenie nowoczesnych technologii produkcyjnych; c) przeprowadzenie efektywnego procesu prywatyzacji; d) przeciwdziałanie tendencjom zapobiegającym utratę miejsc pracy w sektorze stoczniowym przy zmianie struktury zatrudnienia; e) stworzenie warunków do zahamowania odpływu wysoko kwalifikowanych pracowników stoczni. *Strategia dla sektora stoczniowego (morskie stocznie produkcyjne) w Polsce w latach 2006–2010 (materiał przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 31.08.2006 r.)*, Ministerstwo Gospodarki, Warszawa, sierpień 2006, s. 2–4.

stwarzała możliwość zapewnienia jej długotrwałego rozwoju oraz wzmocnienia konkurencyjności na rynku światowym. Pod koniec czerwca 2006 roku Walne Zgromadzenie Stoczni Gdynia SA<sup>2</sup> podjęło uchwałę w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego z kwoty 40 mln do 500 mln zł<sup>3</sup>. W wyniku tej decyzji rozpoczęto proces prywatyzacji stoczni. Zmiana właściciela przedsiębiorstwa była konieczna, ponieważ założenia planów restrukturyzacji Stoczni Gdynia SA w zakresie finansów, technologii, inwestycji, majątku i zasobów ludzkich w latach 2003–2007 nie zostały osiągnięte. Na realizację planu restrukturyzacji w latach 2003–2004 stocznia otrzymała pomoc ze środków publicznych w wysokości 1174,7 mln zł<sup>4</sup>. W latach 2005–2007 pomoc publiczna dla stoczni wyniosła około 2974,7 mln zł<sup>5</sup>. W tym samym czasie Stocznia Gdynia SA poniosła straty wynikające ze sprzedaży statków (tab. 1). Było to spowodowane błędami w zarządzaniu stoczną, między innymi podpisaniem nierentownych kontraktów na budowę statków, nieterminowym zaopatrzeniem w materiały do ich budowy, niską wydajnością pracy. Wpływ na kryzys sektora stoczniowego w Polsce, a tym samym Stoczni Gdynia SA, miały również czynniki zewnętrzne, takie jak postępująca deprecjacja dolara amerykańskiego, będącego główną walutą rozliczeniową w przemyśle stoczniowym, wzrost cen stali, trudności w renegotjacji kontraktów, ograniczona zdolność krajowych banków do finansowania projektów stoczniowych oraz niski poziom cen statków oferowanych przez stocznie w Chinach i Korei Południowej<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> 12.10.1991 r. w wyniku przekształcenia Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa powstała Stocznia Gdynia SA. W 1998 r. Stocznia Gdynia SA zakupiła Stocznnię Gdańską SA od syndyka masy upadłościowej Stoczni Gdańskiej SA. Wraz z przejęciem przedsiębiorstwa nastąpiła zmiana nazwy na Stocznia Gdańska – Grupa Stoczni Gdynia Spółka Akcyjna (SG GSG SA). W lipcu 2006 r. wydzielono Stocznnię Gdańską z Grupy Stoczni Gdynia SA, co miało umożliwić przygotowanie Stoczni Gdynia SA do prywatyzacji. *Informacja o wynikach kontroli sprawowania przez Skarb Państwa nadzoru nad działalnością Stoczni Gdynia SA*, Najwyższa Izba Kontroli Departamentu Skarbu Państwa i Prywatyzacji, Warszawa 19.01.2000, s. 13; M. Kamola-Cieślak, *Polityka przekształceń własnościowych przedsiębiorstw państwowych gospodarki morskiej w okresie transformacji systemowej w Polsce*, Szczecin 2013, s. 239.

<sup>3</sup> Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, kadencja IV, druk nr 2321 (dalej: SRP, k. IV, d. nr 2321), *Informacja rządu na temat sytuacji w polskim przemyśle stoczniowym*, Warszawa 9.09.2009, s. 5.

<sup>4</sup> *Informacja o wynikach kontroli wykorzystania środków publicznych w sektorze stoczniowym w latach 2001–2005*, Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Gdańsku, Gdańsk, marzec 2007, s. 45.

<sup>5</sup> *Informacja o wynikach kontroli restrukturyzacji i prywatyzacji sektora przemysłu stoczniowego w latach 2005–2007*, Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Gdańsku, Gdańsk, czerwiec 2009, s. 58; „Dziennik Bałtycki” z 6 września 2005.

<sup>6</sup> *Informacja o wynikach kontroli restrukturyzacji...*, s. 31.

Tabela 1. Założenia i realizacja zadań w zakresie produkcji statków oraz straty poniesione w wyniku ich sprzedaży przez Stocznnię Gdynia SA w latach 2003–2007

Lata	Liczba statków		Tonaż (tys. CGT*)		Wartość (tys. zł)		Straty netto ze sprzedaży statków (tys. zł)
	plan	wykonanie	plan	wykonanie	plan	wykonanie	
2003	11	4	314	114	1764,112	611,395	151,936
2004	12	9	335	246	1796,972	1299,647	173,378
2005	13	10	370	276	2031,849	1382,926	158,154
2006	13	11	352	310	1919,695	1681,145	160,586
2007	13	7	350	178	1895,356	932,849	117,641
Razem	62	41	1721	1124	9407,984	5907,962	761,695

\* CGT – *Compensated Gross Tonnage* (skompensowana pojemność brutto) – powszechnie stosowany na świecie miernik wielkości produkcji okrętowej.

Źródło: *Informacja o wynikach kontroli restrukturyzacji i prywatyzacji sektora przemysłu stoczniowego w latach 2005–2007*, Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Gdańsku, Gdańsk, czerwiec 2009, s. 32–33; *Informacja o wynikach kontroli wykorzystania środków publicznych w sektorze stoczniowym w latach 2001–2005*, Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura w Gdańsku, Gdańsk, marzec 2007, s. 37–38.

Celem niniejszego artykułu jest zaprezentowanie działań rządu Donalda Tuska, Sejmu RP oraz stanowiska KE w zakresie prywatyzacji Stoczni Gdynia SA. Na podstawie analizy dokumentów źródłowych Rady Ministrów (RM), Sejmu RP i Najwyższej Izby Kontroli (NIK) starano się zdefiniować przyczyny i omówić okoliczności jej likwidacji. Materiały prasowe stanowiły uzupełnienie do materiału źródłowego. W badaniach wykorzystano przede wszystkim metodę analizy instytucjonalno-prawnej, decyzyjną oraz komparatywną, które ukazały, jak przebiegał proces prywatyzacji Stoczni Gdynia SA oraz jakie decyzje w tej kwestii podjął rząd.

Prywatyzacja przedsiębiorstw państwowych w przemyśle stoczniowym zarówno dla rządu J. Kaczyńskiego, jak i dla gabinetu D. Tuska stanowiła jedno z założeń programu gospodarczego<sup>7</sup>.

Niezrealizowany postulat rządu J. Kaczyńskiego dotyczący prywatyzacji Stoczni Gdynia SA oraz narastające problemy finansowe polskich stoczni spowodowały, że jednym z pierwszych działań rządu D. Tuska dotyczącym przemysłu stoczniowego było przeprowadzenie oceny dotychczasowej działalności stoczni. 5 grudnia 2007 roku minister Skarbu Państwa Aleksander Grad przedstawił

<sup>7</sup> SRP, k. VI: *Sprawozdanie stenograficzne z 2 posiedzenia Sejmu RP w dniu 23 listopada 2007 roku*, Warszawa 2007, s. 8.

RM *Wstępny raport otwarcia dotyczący morskich stoczni produkcyjnych*<sup>8</sup>. W dokumencie opisano dotychczasowe działania prywatyzacyjne prowadzone przez rząd wobec Stoczni Gdynia SA oraz jej sytuację ekonomiczną. Stwierdzono, że problemy finansowe gdyńskiej stoczni były związane z niedotrzymywaniem terminów realizacji kontraktów na budowę statków oraz z brakiem możliwości ich renegocjacji, co powodowało straty w wysokości kilkudziesięciu milionów złotych rocznie. Pod koniec 2007 roku zobowiązania Stoczni Gdynia SA z tytułu niekorzystnych kontraktów wyniosły około 1794 mln zł<sup>9</sup>.

Brak okresu przejściowego dla dostosowania polskiego przemysłu stoczniowego do wymagań prawa europejskiego<sup>10</sup> spowodował, że od czerwca 2005 roku proces zmian własnościowych polskich stoczni stanowił przedmiot oceny KE. Wynikało to z prowadzonego przez komisję postępowania dotyczącego zbadania zgodności udzielonej pomocy publicznej dla polskich stoczni z przepisami wspólnotowymi.

W styczniu 2008 roku komisarz Neelie Kroes, po rozmowach z przedstawicielami rządu, zobowiązała stronę polską do przekazania KE planów restrukturyzacyjnych Stoczni Gdynia SA opracowanych przez inwestorów<sup>11</sup>. Restrukturyzacja, a następnie prywatyzacja stoczni była niezbędna, aby uchronić przedsiębiorstwo przed koniecznością zwrotu ponad 4 mld zł udzielonych jej w ramach pomocy publicznej po wejściu Polski do UE. W tym samym czasie minister A. Grad powołał Zespół do spraw Koordynacji Prywatyzacji Morskich Stoczni Produkcyjnych. Jego przewodniczącym został podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa (MSP) Zdzisław Gawlik. W ramach zespołu były omawiane problemy finansowe stoczni oraz sytuacja jej pracowników przy uwzględnieniu ewentualnej możliwości upadku przedsiębiorstwa<sup>12</sup>.

16 stycznia 2008 roku minister Skarbu Państwa podjął decyzję o dopuszczeniu do rokowań Amber Sp. z o.o. oraz Ray Car Carriers Ltd<sup>13</sup>. Zadaniem inwesto-

---

<sup>8</sup> Ibidem, d. nr 900: *Informacja na temat sytuacji w morskich stoczniach produkcyjnych Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o. o. i Stocznia Gdynia SA*, Warszawa 2.09.2008, s. 11.

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Rząd Leszka Millera nie włączył do pakietu negocjacyjnego związanego z traktatem akcesyjnym Polski do UE ustanowienia tzw. okresu przejściowego do dostosowania polskiego przemysłu stoczniowego do reguł wspólnego rynku. I. Dryll, *Podzwonne dla stoczni?*, „Nowe Życie Gospodarcze” 2008, nr 31, s. 19.

<sup>11</sup> I. Dryll, *Stocznie w trójkacie...bermudzki?*, „Nowe Życie Gospodarcze” 2008, nr 13, s. 20.

<sup>12</sup> SRP, k. VI, d. nr 900: *Informacja na temat sytuacji w morskich stoczniach produkcyjnych...*, s. 13.

<sup>13</sup> <http://www.msp.gov.pl/portal.php?serwis=pl&dzial=29&id=7343> (23.02.2010).

rów było przygotowanie planu restrukturyzacji Stoczni Gdynia SA. Dokument został przygotowany jedynie przez firmę Amber Sp. z o.o., stąd MSP wyłącznie jej przyznało prawo do rokowań. Opracowany plan został przesłany do KE. 12 maja 2008 roku Amber Sp. z o.o. zrezygnowała z uczestnictwa w procesie prywatyzacji stoczni<sup>14</sup>. Głównym powodem wycofania się z przejęcia stoczni była jej nierentowność. W tej sytuacji minister Skarbu Państwa zapowiedział pozyskanie nowych inwestorów dla stoczni w Gdyni, jednocześnie podjął decyzję o zamknięciu procesu prywatyzacji Stoczni Gdynia SA prowadzonego w trybie publicznego zaproszenia do rokowań<sup>15</sup>. Do potencjalnych inwestorów wysłano zapytanie, czy są zainteresowani nabyciem udziałów gdyńskiej stoczni. Efektem tego było złożenie w czerwcu 2008 roku przez spółkę ISD Polska Sp. z o.o.<sup>16</sup> dokumentu *Zainteresowanie negocjacjami w sprawie nabycia akcji Stoczni Gdynia SA*. Większościowe udziały w spółce ISD Polska Sp. z o.o. miał ukraiński Związek Przemysłowy Donbasu<sup>17</sup>. 13 czerwca 2008 roku minister Skarbu Państwa A. Grad zawarł porozumienie z ukraińskim właścicielem stoczni w Gdańsku dotyczące zbycia akcji Stoczni Gdynia SA. W dokumencie określono ramowe warunki transakcji sprzedaży akcji stoczni oraz założenia wspólnego planu restrukturyzacyjnego dla Stoczni Gdynia SA i Stoczni Gdańsk SA. Plan miał zostać przedstawiony KE do 26 czerwca 2008 roku. Oferta nabycia akcji stoczni w Gdyni została złożona również przez Polish Shipbuilding Company Sp. z o.o. (PSC)<sup>18</sup>, która w terminie przesłała plany restrukturyzacji przedsiębiorstwa do KE. Kilka dni później obaj zainteresowani inwestorzy złożyli oferty nabycia akcji Stoczni Gdynia SA. Komisja Europejska zakwestionowała jednak plany restrukturyzacji stoczni. Zdaniem komisarz N. Kroes, nie spełniały „one stawianych przez KE warunków restrukturyzacji, jakimi są: sfinansowanie przede wszystkim z własnych środków spółki, zapewnienie długoterminowej rentowności i ograniczenia mocy produkcyjnych, by skompensować przyznaną pomoc państwa”<sup>19</sup>. Plany stoczni miały zostać uzupełnione i przesłane ponownie do rozpatrzenia przez komisję.

<sup>14</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>15</sup> *Biała księga prywatyzacji polskich stoczni*, Ministerstwo Skarbu Państwa, Warszawa, wrzesień 2004, s. 27.

<sup>16</sup> SRP, k. VI, d. nr 900: *Informacja na temat sytuacji w morskich stocznich produkcyjnych...*, s. 18.

<sup>17</sup> Od października 2007 r. spółka ISD Polska Sp. z o.o. miała większość udziałów Stoczni Gdańsk SA. Ukraiński inwestor objął pakiet akcji Stoczni Gdańsk SA o wartości 400 mln zł, co oznaczało przejęcie 75% akcji przedsiębiorstwa. „Gazeta Wyborcza” z 29 listopada 2007.

<sup>18</sup> SRP, k. VI, d. nr 900: *Informacja na temat sytuacji w morskich stocznich produkcyjnych...*, s. 18.

<sup>19</sup> <http://gospodarka.gazeta.pl/gospodarka/1,33203,5311568,KE> (23.02.2010).

Zarzuty KE zakwestionował prezes ISD Polska Sp. z o.o. Konstanty Litwinow, w którego opinii zapewnienie długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa byłoby możliwe tylko w sytuacji, gdyby zobowiązania stoczni wobec wierzycieli zostały uregulowane przez państwo. Plan połączenia stoczni w Gdańsku i Gdyni stanowił optymalne rozwiązanie ekonomiczno-finansowe<sup>20</sup>.

Spółka PSC uzupełniła plan restrukturyzacji Stoczni Gdynia SA, jednakże nie przedstawiła dokumentów potwierdzających swoją wiarygodność finansową, co spowodowało, że MSP zaprzestało prowadzenia z nią dalszych negocjacji.

12 września 2008 roku rząd polski podpisał ze spółką ISD Polska Sp. z o.o. *Umowę dotyczącą kluczowych warunków przyszłej umowy prywatyzacyjnej spółki Stocznia Gdynia SA*. Zmodyfikowany plan restrukturyzacji stoczni opracowany przez spółkę został przesłany do Brukseli<sup>21</sup>. Brak porozumienia między komisją a ukraińskim inwestorem zainteresowanym nabyciem aktywów stoczni spowodował jego wycofanie się z planów prywatyzacji przedsiębiorstwa.

6 listopada 2008 roku KE podjęła decyzję w sprawie trwającego od 1 czerwca 2005 roku postępowania wyjaśniającego zgodność udzielenia Stoczni Gdynia SA pomocy publicznej z zasadami obowiązującymi w Unii Europejskiej. Stwierdzono, że pomoc w formie dotacji została udzielona niezgodnie z prawem wspólnego rynku i powinna zostać zwrócona. W ocenie komisji od 2004 roku Stocznia Gdynia SA nie osiągnęła zysku z wyprodukowanych statków, a swoją działalność zawdzięczała dotacjom. Komisja Europejska podjęła decyzję o niestandardowym rozwiązaniu w stosunku do Stoczni Gdynia SA, dzięki któremu powinny być ograniczone negatywne skutki społeczne i regionalne. Polska została zobowiązana do zwrotu pomocy publicznej dzięki sprzedaży aktywów Stoczni Gdynia SA po cenie rynkowej w drodze przetargu otwartego, a następnie likwidacji przedsiębiorstwa. Nabywcy aktywów nie byli zobowiązani do spłaty udzielonej pomocy publicznej. Inwestorzy mogli wykorzystać majątek stoczni w Gdyni SA do prowadzenia działalności gospodarczej niekoniecznie związanej z produkcją statków<sup>22</sup>. Ze środków uzyskanych ze zbycia majątku Stoczni Gdynia SA miały zostać zabezpieczone interesy wierzycieli stoczni.

Na mocy decyzji KE polski rząd został zobowiązany do uruchomienia procedury zbycia majątku stoczni w Gdyni. Gabinet D. Tuska przygotował projekt ustawy o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znacze-

<sup>20</sup> Ibidem.

<sup>21</sup> „Dziennik Bałtycki” z 12 września 2009.

<sup>22</sup> *Ocena przebiegu prywatyzacji majątku Skarbu Państwa*, Ministerstwo Skarbu Państwa, Warszawa, 29 kwietnia 2009, s. 17.



niu dla polskiego przemysłu stoczniowego<sup>23</sup> (potocznie zwaną specustawą stoczniową). Zanim projekt ustawy trafił do Sejmu RP, był przedmiotem konsultacji między stroną rządową a organizacjami związkowymi działającymi przy stoczniach. Strony ustaliły między innymi program ochrony pracowników, dobrowolnych odejść oraz zwolnień monitorowanych. Jednym z głównych rezultatów rozmów było określenie zależnych od stażu pracy wysokości kwot odszkodowań dla pracowników przedsiębiorstw.

Przyjęta przez Sejm RP ustawa o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego<sup>24</sup> określała zasady podziału, sprzedaży majątku Stoczni Gdynia SA (w drodze otwartego, nieograniczonego przetargu), powołania administracji odpowiedzialnej za likwidację stoczni oraz sposoby rozdysponowania środków uzyskanych ze sprzedaży<sup>25</sup>. Dokument ten obejmował program ochrony stoczniowców zatrudnionych w stoczni w Gdyni i gwarantował wypłatę odszkodowań (od 20 tys. zł do 60 tys. zł). Sprzedaż majątku miała być zakończona do maja 2009 roku<sup>26</sup>. Do tego czasu z pracownikami stoczni w Gdyni (ponad 5 tys. osób) miały zostać rozwiązane umowy o pracę.

Zgodnie z ustawą o postępowaniu kompensacyjnym minister Skarbu Państwa nadzorował sprzedaż majątku Stoczni Gdynia SA za pośrednictwem prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP) Wojciecha Dąbrowskiego<sup>27</sup>, do którego obowiązków należało wydawanie decyzji dotyczących wszczęcia, umorzenia i zakończenia postępowania kompensacyjnego oraz zatwierdzenia planu sprzedaży składników majątkowych stoczni<sup>28</sup>. Za realizację procesu kompensacyjnego odpowiadał niezależny zarządca kompensacji. Do jego kompetencji należało dokonywanie wyceny i sporządzanie planów sprzedaży oraz podział składników majątkowych stoczni. Zarządca był wybierany przez wstępne zgromadzenie wierzycieli stoczni (mogła to być osoba fizyczna lub spółka handlowa).

---

<sup>23</sup> SRP, k. VI, d. nr 1410: *Rządowy projekt ustawy o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego*, s. 1.

<sup>24</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>25</sup> K. Malec, *Stocznie za burtą*, „Obywatel” 2009, nr 2, s. 25.

<sup>26</sup> Ibidem.

<sup>27</sup> Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o postępowaniu kompensacyjnym...

<sup>28</sup> Ibidem.



21 stycznia 2009 roku zarządcą postępowania kompensacyjnego stoczni w Gdyni została firma Bud Bank Leasing Sp. z o.o., której prezesem był Roman Nojszewski<sup>29</sup>.

Procedura sprzedaży majątku Stoczni Gdynia SA miała przebiegać w następujących etapach:

- wydanie przez prezesa ARP postanowienia o zatwierdzeniu planu sprzedaży,
- ogłoszenie w prasie oraz na stronie internetowej stoczni informacji o zbywanym majątku,
- prowadzenie przetargu przez zarządcę kompensacji,
- wybór najkorzystniejszej oferty przez zarządcę kompensacji,
- wydanie przez prezesa ARP postanowienia o zakończeniu procedury przetargowej,
- zawarcie umowy sprzedaży przez zarządcę kompensacji z inwestorem<sup>30</sup>.

W marcu i kwietniu 2009 roku w prasie ogólnopolskiej i regionalnej ukazały się ogłoszenia o przetargach. Majątek stoczni został podzielony na 36 pakietów, które tworzyły trzy grupy ze względu na przedmiot przetargu.

15 maja 2009 roku zakończono przetargi na sprzedaż majątku Stoczni Gdynia SA, a 26 maja przeprowadzono aukcje obejmujące składniki stoczni, które nie zostały zbyte w drodze przetargów<sup>31</sup>. Spółka SPFG wylicytowała najwyższą cenę w ośmiu przetargach i trzech aukcjach. Za aktywa Stoczni Gdynia SA zaproponowano kwotę 220 mln zł<sup>32</sup>. Zarejestrowana na Antylach Holenderskich<sup>33</sup> spółka SPFG reprezentowała inwestora z Kataru. Nabycie kluczowych składników niezbędnych do produkcji stoczniowej przez inwestora z Kataru dało nadzieję stoczniowcom, że budowa statków będzie kontynuowana. O takiej przyszłości stoczni mówił minister Skarbu Państwa Aleksander Grad, który podał do publicznej wiadomości, że inwestor z Kataru zamierza produkować statki.

<sup>29</sup> „Gazeta Wyborcza” z 22 stycznia 2009.

<sup>30</sup> *Polskie stocznie zapraszają inwestorów*, „Gospodarka i Przemysł” 2009, nr 9, s. 7.

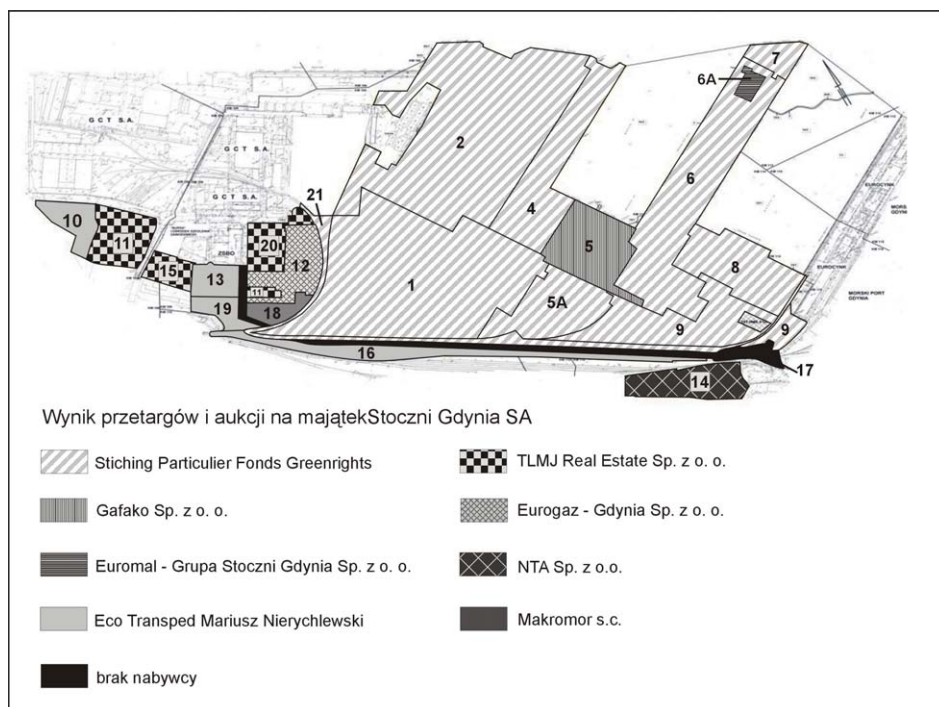
<sup>31</sup> W wyniku przeprowadzenia przetargów i aukcji wyłoniono jedenastu inwestorów: Sticking Particulier Fonds Greenrights (SPFG), Gafako Sp. z o.o., Eco Transped Mariusz Niezychlewski, TLMJ Real Estate Sp. z o.o., Eurogaz – Gdynia Sp. z o.o., NTA Sp. z o.o., Makromor s.c., Euromal – Grupa Stoczni Gdynia Sp. z o.o., Jan Woźniak, Grupa Inwestycja JMB Development Ltd Sp. z o.o., Elbląski Uniwersytet Robotniczy, Euro Rusztowania – Grupa Stoczni Gdynia Sp. z o.o., zainteresowanych nabyciem 29 spośród 36 składników majątkowych Stoczni Gdynia SA. SRP, k. VI, d. nr 2321, zał. 2: *Przebieg procesów przetargowych*, s. 1.

<sup>32</sup> „Dziennik Bałtycki” z 28 maja 2009.

<sup>33</sup> J. Krzemiński, *Mieszanie w stoczniach*, „Wprost” 2009, nr 37, s. 44.

Podczas przetargów i aukcji brakowało zainteresowanych kupnem siedmiu składników majątkowych przedsiębiorstwa. Wszyscy nabywcy, z wyjątkiem spółki SPFG, przekazali środki zarządcy kompensacji na zakup mienia przedsiębiorstwa. W ich posiadaniu znalazły się między innymi tereny produkcyjne stoczni.

Plan 1. Podział terenów produkcyjnych Stoczni Gdynia SA w wyniku przetargów i aukcji zakończonych 15 i 26 maja 2009 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie: SRP, k. VI, d. nr 2321, zał. 2: *Przebieg procesów przetargowych*, s. 1–4; <http://www.stocznia.gdynia.pl/przetargi.php> (28.02.2010).

Pierwotny termin uregulowania zobowiązania wyznaczono na 21 lipca 2009 roku. Mimo że termin przesunięto na 17 sierpnia, katarski inwestor wycofał się z zakupu stoczni w Gdyni. Majątek przedsiębiorstw miała przejąć rządowa agencja inwestycyjna z Kataru<sup>34</sup>. Termin dokończenia wszelkich formalności związanych z kupnem terenów stoczni wyznaczono na koniec sierpnia – do transakcji

<sup>34</sup> „Gazeta Wyborcza. Szczecin” z 19 sierpnia 2009; „Dziennik” z 19 sierpnia 2009.

jednak nie doszło<sup>35</sup>. Podział terenów produkcyjnych Stoczni Gdynia SA w wyniku przetargów (zakończonych 15.05.2009 r.) i aukcji (zakończonych 26.05.2009 r.) przedstawiono na planie 1.

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 specustawy stoczniowej<sup>36</sup>. Termin sprzedaży Stoczni Gdynia SA oraz zakończenia całej procedury został wyznaczony na koniec 2009 roku.

26 listopada 2009 roku odbył się drugi przetarg na aktywa Stoczni Gdynia SA<sup>37</sup>. Majątek stoczni podzielono na 18 pakietów, do udziału w licytacji zgłosiło się pięć firm<sup>38</sup>. Stocznia Crist Sp. z o.o. oraz Europlazma Gdynia – Grupa Stoczni Gdynia Sp. z o.o. wpłaciły wadium, nie przystąpiły jednak do licytacji<sup>39</sup>. Z kolei firma KB Pomorze Sp. z o.o. nie wylicytowała żadnego majątku. W przetargach sprzedano pakiet spółce Energomontaż-Północ SA<sup>40</sup>. Nowy właściciel stwierdził, że będzie producentem konstrukcji stalowych. Trzy przetargi wygrała Stocznia Remontowa „Nauta” SA<sup>41</sup>. Pozostałymi składnikami majątku stoczni inwestorzy nie byli zainteresowani. Podział terenów produkcyjnych Stoczni Gdynia SA w wyniku przetargu zakończonych 26 listopada 2009 roku został przedstawiony na planie 2.

Od maja 2009 roku zarządcy kompensacji nie udało się sprzedać wszystkich aktywów Stoczni Gdynia SA. Z tego też powodu ARP podjęła decyzję o przeprowadzeniu czternastu aukcji na majątek stoczni<sup>42</sup>, które zaplanowano przepro-

---

<sup>35</sup> „Gazeta Wyborcza. Szczecin” z 1 września 2009; „Dziennik Bałtycki” z 31 sierpnia 2009.

<sup>36</sup> „Dziennik. Gazeta Prawna” z 28 września 2009.

<sup>37</sup> „Gazeta Polska” z 25 listopada 2009.

<sup>38</sup> [http://www.bankier.pl/wiadomosci/print.html?\\_id=2063128](http://www.bankier.pl/wiadomosci/print.html?_id=2063128) (2.03.2010).

<sup>39</sup> <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Po-licytacji-majatku-To-koniec-Stoczni-Gdynia> (2.03.2010).

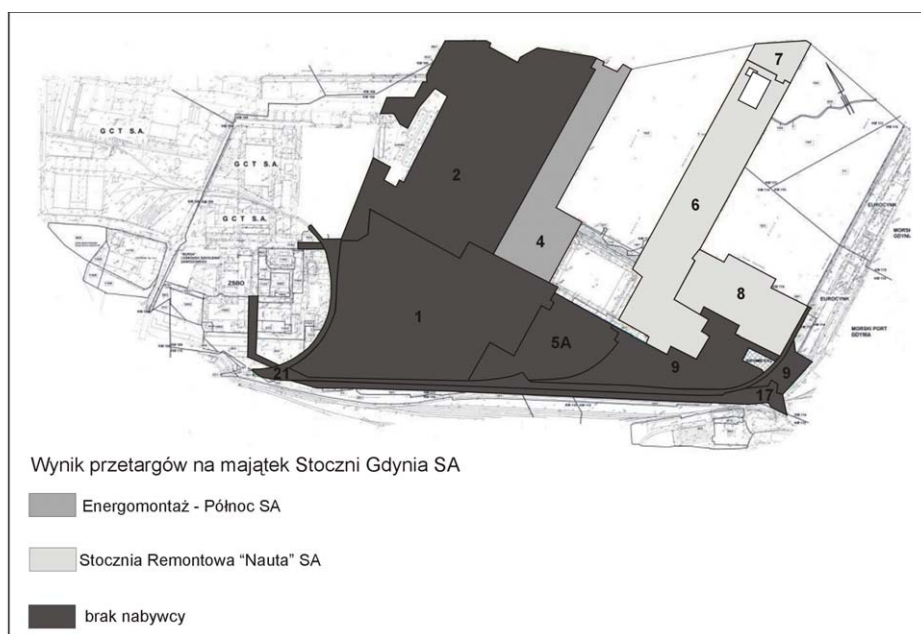
<sup>40</sup> Firma Energomontaż-Północ SA powstała w 1991 r. w wyniku przekształcenia Przedsiębiorstwa Montażu Elektrowni „Energomontaż-Północ” w spółkę akcyjną. Oferta spółki Energomontaż-Północ SA obejmowała prace budowlano-montażowe, uruchamianie obiektów, produkcję warsztatową i prefabrykację elementów stalowych, <http://www.energomontaz.com.pl/pl/o-firmie> (2.03.2010).

<sup>41</sup> Historia działalności Stoczni Remontowej „Nauta” SA rozpoczęła się w latach 20. XX w. W okresie działalności stoczni przeprowadzono kilkanaście tysięcy remontów różnego typu statków, zbudowano ponad 400 małych i średnich jednostek floty rybackiej i technicznej, <http://www.nauta.pl/historia.html> (2.03.2010).

<sup>42</sup> „Kurier Szczeciński” z 14 grudnia 2009.

wadzić 16 grudnia 2009 roku<sup>43</sup>. Stocznia Crist Sp. z o.o.<sup>44</sup> wylicytowała rejon prefabrykacji kadłubów za 38,5 mln zł<sup>45</sup>, z kolei firma Rubo Sp. z o.o.<sup>46</sup> za 8,5 mln zł kupiła udziały w Euro Rusztowaniach – Grupie Stoczni Gdynia Sp. z o.o. Na aukcji sprzedano dwa składniki majątkowe Stoczni Gdynia SA. Pozostała część majątku przedsiębiorstwa nie była przedmiotem zainteresowania inwestorów. Przeprowadzona aukcja była ostatnią formą sprzedaży składników stoczni na mocy ustawy stoczniowej.

Plan 2. Podział terenów produkcyjnych Stoczni Gdynia SA w wyniku przetargów zakończonych 26 listopada 2009 roku



Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://bbl.com.pl/?informacje-prasowe,77> (28.02.2010).

<sup>43</sup> „Dziennik Bałtycki” z 16 grudnia 2009.

<sup>44</sup> Stocznia Crist Sp. z o.o. prowadzi działalność od 1990 r., <http://www.crist.com.pl> (2.03.2010).

<sup>45</sup> <http://biznes.interia.pl/wiadomosci/kraj/news/sprzedano-czesc-majatku-stoczni-gdyni> (2.03.2010).

<sup>46</sup> Spółka Rubo Sp. z o.o. powstała w 1991 r. Zajmuje się projektowaniem, sprzedażą i dzierżawą m.in. systemów rusztowań, barierek zabezpieczających i hal namiotowych, [http://www.rubo.pl/go.php/pl/o\\_firmie/informacje\\_ogolne.html](http://www.rubo.pl/go.php/pl/o_firmie/informacje_ogolne.html) (2.03.2010).

W sierpniu 2012 roku zakończono proces kompensacji Stoczni Gdynia SA. Było to możliwe po zaspokojeniu wierzytelności i realizacji programu ochrony praw pracowników środkami pochodzącymi ze sprzedaży majątku stoczni. W wyniku prowadzonych przetargów na sprzedaż składników majątkowych przedsiębiorstwa, Stocznia Gdynia SA uzyskała 421,5 mln zł. Po ogłoszeniu upadłości spółki nastąpiło przekazanie niesprzedanego majątku Stoczni Gdynia SA syndykowi, który po zinventaryzowaniu i wycenie mienia stoczni, rozpoczął jego sprzedaż. Syndyk, w odróżnieniu od zarządcy kompensacji, miał prawo sprzedać zakład w całości, a nie w częściach, w formie pakietów<sup>47</sup> oraz przeprowadzić nieograniczoną liczbę przetargów, obniżając za każdym razem cenę wyjściową majątku przedsiębiorstwa.

### **Zakończenie**

Prywatyzację Stoczni Gdynia SA uzależniono od decyzji podejmowanych przez Radę Ministrów. Do czasu rządu Jarosława Kaczyńskiego nie powstał rządowy program określający kierunki prywatyzacji tego przedsiębiorstwa oraz działania, jakie należało podjąć w celu jego realizacji. Wyjątkiem był program rządu Jana Krzysztofa Bieleckiego, z tym, że miał on charakter ogólnych tez, brakowało w nim szczegółowego planu prywatyzacji. Od 2001 roku działalność Stoczni Gdynia SA, będącej własnością Skarbu Państwa, przynosiła straty, a następnie utraciła płynność finansową. Bez interwencji państwa, w formie pomocy publicznej, stocznia nie byłaby w stanie kontynuować działalności. Udzielona pomoc publiczna nie wpłynęła na poprawę sytuacji stoczni, co było spowodowane brakiem restrukturyzacji organizacyjnej, finansowej, majątkowej i zatrudnienia, a następnie pozyskaniem inwestora w celu prywatyzacji tego podmiotu. Rząd polski podejmował doraźne działania, które stwarzały możliwość dalszej działalności stoczni w Gdyni, a nie zapobiegały skutkom zaistniałej sytuacji. Celem rządu było utrzymanie stoczni, która warunkowała dalszy rozwój regionu, a także powstrzymanie protestów społecznych i wzrostu bezrobocia. Oprócz polityki rządu związanej z odwlekaniem prywatyzacji stoczni, na jej sytuację wpływały również błędy popełniane przez kierownictwo stoczni w zarządzaniu przedsiębiorstwem. Należy także pamiętać o pojawieniu się konkurencyjnych stoczni, które wpłynęły na portfel zamówień Stoczni Gdynia SA.

---

<sup>47</sup> „Gazeta Wyborcza. Szczecin” z 15 grudnia 2009.

Przystąpienie Polski do UE wymusiło na rządzie polskim podjęcie działań zmierzających do prywatyzacji Stoczni Gdynia SA. Zapowiadane sprzedaże stoczni przez rząd PO-PSL, jak również poprzedni, nie zostały zrealizowane. Trudności wynikały z nieumiejętnego pozyskiwania inwestorów oraz braku akceptacji KE dla planów restrukturyzacyjnych opracowanych przez firmy zainteresowane przejęciem majątku stoczni. Brak inwestora strategicznego, udzielana pomoc publiczna (na przykład w formie gwarancji Skarbu Państwa na budowę statków, dokapitalizowania, pożyczek) oraz narastające zadłużenie stoczni skłoniło KE do podjęcia decyzji o sprzedaży majątku przedsiębiorstwa, a następnie jego likwidacji.

Przeprowadzona analiza polityki rządu w zakresie prywatyzacji Stoczni Gdynia SA ukazała, że sprzedaż tego przedsiębiorstwa była jedyną szansą dla prowadzenia dalszej jego działalności. Niestety do czasu przystąpienia Polski do UE poszczególne rządy nie podjęły takich działań. W następnych latach starania rządu w celu prywatyzacji Stoczni Gdynia SA nie przyniosły efektów.

### **Streszczenie**

Mimo że przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw państwowych były elementem transformacji systemowej w Polsce pod koniec lat osiemdziesiątych XX wieku, poszczególne rządy do czasu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej nie podjęły działań w celu prywatyzacji Stoczni Gdynia SA. Było to związane z brakiem wypracowanej przez poszczególne rządy jednolitej koncepcji prywatyzacji tego przedsiębiorstwa. Dopiero w 2005 roku na polecenie Komisji Europejskiej rząd polski opracował strategię dla sektora stoczniowego na lata 2006–2010. Od tego momentu działania polskiego rządu na rzecz prywatyzacji Stoczni Gdynia SA nabrały dynamiki. Celem niniejszego artykułu jest zaprezentowanie działań rządu Donalda Tuska, Sejmu RP oraz stanowiska Komisji Europejskiej w zakresie prywatyzacji Stoczni Gdynia SA. Starano się zdefiniować przyczyny i omówić okoliczności jej likwidacji.

**Słowa kluczowe:** polityka przekształceń własnościowych przedsiębiorstw państwowych, przemysł stoczniowy, Stocznia Gdynia SA, rząd polski, Komisja Europejska, inwestor strategiczny

**THE POLICY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND  
IN RELATION TO THE PRIVATIZATION OF STOCZNIA GDYNIA SA****Summary**

Despite the fact that the ownership transformations of the state-owned enterprises constituted an element of the system transformation in Poland at the end of 1980s, until Poland's accession to the European Union individual governments did not undertake actions aiming at the privatization of Stocznia Gdynia SA. This resulted from the lack of the governments' uniform privatization concept in relation to the enterprise. Only in 2005, at the European Union's order, Polish government elaborated the strategy for shipyard sector covering years 2006–2010. Thereby, it may be stated that the actions of the Polish government aimed at the privatization of Stocznia Gdynia SA gained speed. The goal of this article is to present actions of the government of Donald Tusk, the Sejm of the Republic of Poland and the position of the European Commission in scope of the privatization of Stocznia Gdynia SA. It includes an attempt to define causes and elaborate circumstances of its liquidation.

**Key words:** state-owned enterprises privatization policy, shipyard industry, Stocznia Gdynia SA, Polish government, European Commission, strategic investor