



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1884)

213. posiedzenie
Komisji Gospodarki
i Finansów Publicznych
w dniu 19 lipca 2005 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja na temat sytuacji Stoczni Gdańskiej SA.

(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jerzy Markowski)

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych.

To dzisiejsze posiedzenie ma troszkę inny charakter, niż przywykliśmy do tego w trakcie pracy komisji gospodarki, bowiem znakomita większość, nie wszystkie, ale znakomita większość posiedzeń poświęcona była rozpatrywaniu poszczególnych projektów ustaw, które przedkładane były Senatowi, z obszaru gospodarki i finansów publicznych. To zaś posiedzenie poświęcone jest zagadnieniu sytuacji Stoczni Gdańskiej. Fakt, iż zbieramy się dzisiaj jest pewnego rodzaju konsekwencją korespondencji, jaka została skierowana na moje ręce przez wielu respondentów, nie będę przytaczał tutaj nazwisk, ale chciałbym podkreślić chociażby udział Stowarzyszenia Akcjonariuszy i Obrońców Stoczni Gdańskiej „Arka”, grupy osób kontynuujących działanie Hutyry, Moćki, Bugajskiego na rzecz ratowania Stoczni Gdańskiej, jest wiele dokumentów, o których ze względu na szacunek dla państwa czasu nie będę tutaj mówił, a uzbierało się tego bardzo dużo; jest też Stowarzyszenie Akcjonariatu Pracowniczego Stoczni Gdańskiej SA. To wszystko razem dało asumpt do poważnej rozmowy na temat sytuacji Stoczni Gdańskiej i konsekwencji jej prywatyzacji.

Odbywamy to posiedzenie komisji gospodarki z udziałem wicemarszałka Senatu, pana Ryszarda Jarzembowskiego, którego bardzo serdecznie witam, i pani senator Ewy Serockiej, która wprawdzie nie jest członkiem komisji gospodarki, ale jako parlamentarzystka z tego regionu jest w tych kwestiach najbardziej zorientowana, podobnie jak drugi parlamentarzysta tego regionu, marszałek Senatu, pan profesor Longin Pastusiak – tylko i wyłącznie obowiązki zagraniczne spowodowały, że nie jest uczestnikiem tego posiedzenia. Tyle tytułem wstępu.

Chciałbym serdecznie powitać państwa i podziękować za to, że państwo przyjęli zaproszenie do odbycia tego spotkania. Ja bardzo liczę na to, że w trakcie tego spotkania uzyskamy od państwa wiedzę merytoryczną będącą jak gdyby uzasadnieniem czynności, którą żeśmy już wykonali. Bowiem chcę poinformować zarówno pana marszałka, jak i państwa, iż dokonaliśmy takiej czynności na jednym z poprzednich posiedzeń, 12 lipca bieżącego roku, że już wstępnie zapoznaliśmy się z korespondencją, która wpłynęła do komisji, a z której wynikała potrzeba jakiegoś takiego wnikliwego zbadania sprawy. Postanowiliśmy więc na tamtym posiedzeniu, iż skierujemy do Najwyższej Izby Kontroli wnioski o zbadanie wszystkich aspektów sprzedaży Stoczni Gdańskiej. Jest to prawie rutynowa czynność, bowiem Senat co roku odpowiada na prośby prezesa Najwyższej Izby Kontroli o sugestie na temat kontroli. Marszałek Senatu

w ślad za naszym stanowiskiem wystąpił do ministra sprawiedliwości o objęcie nadzorem wszystkich procesów sądowych oraz postępowań prokuratorskich prowadzonych przeciwko syndykowi Stoczni Gdańskiej, notariuszowi, członkom byłego zarządu Stoczni Gdańskiej i byłemu zarządowi. To tytułem formalności, które się dokonały.

Chciałbym również powiedzieć, że dzisiejsze posiedzenie jest, tak jak wszystkie posiedzenia komisji gospodarki, nagrywane i znajdzie się w internecie, wobec czego taka serdeczna prośba, żeby przed przystąpieniem do wypowiedzi przedstawić swoje nazwisko i ewentualnie funkcję. Tyle mojego wstępu.

Panie Marszałku, oddaję panu głos, raz jeszcze witając pana na posiedzeniu komisji.

Wicemarszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Ryszard Jarzembowski:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Raz jeszcze witam państwa w Senacie w imieniu Prezydium Senatu. Cieszę się bardzo, że w tak znakomitym gronie ludzi kompetentnych spotykamy się, żeby pomówić o bardzo ważnej dla Polski, i w wymiarze symbolicznym, i w wymiarze konkretnym, sprawie.

Szanowni Państwo, od wielu miesięcy senatorowie klubu Sojusz Lewicy Demokratycznej – Unia Pracy „Lewica Razem” na wniosek pani senator Ewy Serockiej wnosili do marszałka Sejmu o powołanie komisji śledczej do zbadania przyczyn, okoliczności i skutków upadłości Stoczni Gdańskiej oraz odpowiedzialności polityków pełniących funkcje państwowe w sprawowaniu nadzoru właścicielskiego nad przemysłem stoczniowym w Polsce. Nie udało się powołać komisji śledczej. Jak wiadomo, kanały śledcze w Sejmie są zamulone przez dwie komisje, Orlenu i PZU, a na trzecią komisję marszałek nie chciał się zgodzić z tego względu, że uznał, iżby to zdestabilizowało całkowicie pracę Sejmu. W Senacie komisji śledczej nie powołaliśmy, bo Senat nie ma takich uprawnień.

W oparciu o dokumenty, które wskazywały na wyjątkowy brak gospodarności w procesie restrukturyzacji Stoczni Gdańskiej oraz brak właściwego nadzoru właścicielskiego przy jej sprzedaży, marszałek Senatu polecił Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych zbadać zebraną dokumentację i przygotować wnioski. Komisja, tak jak mówił już pan senator Jerzy Markowski, wybitny zresztą specjalista od spraw gospodarczych, zapoznała się dokładnie z dokumentami stoczni, przeanalizowała je i wypracowała wspólne stanowisko w tej sprawie, dzisiaj będziecie państwo mieli możliwość się z nim zapoznać.

Ja chcę tylko przypomnieć, bo myślę, że tło tu jest też bardzo ważne, że przemysł stoczniowy w Polsce do niedawna, obok górnictwa i energetyki, był najważniejszą dziedziną gospodarki, w której zatrudniona była bardzo duża liczba osób. Jeszcze w latach dziewięćdziesiątych przemysł stoczniowy wraz z zakładami kooperacji wewnętrznej zatrudniał w Polsce ponad sto tysięcy osób, państwo to doskonale wiecie. W tym okresie Polska plasowała się na szóstym miejscu wśród światowych potentatów w dziedzinie produkcji statków, budując statki pod względem konstrukcyjnym na bardzo wysokim, światowym poziomie. Stocznia Gdańska była największą z polskich stoczni z najmniejszym zadłużeniem, a mimo to została zlikwidowana. Zwolniono z pracy wiele tysięcy osób. Straciliśmy dobre imię u wielu armatorów z tytułu niezrealizowanych kontraktów. I wszystko to po przystąpieniu Polski do porozumienia

OECD mówiącego o respektowaniu normalnych warunków konkurencyjności w przemyśle budowy i remontów statków.

W tym miejscu trzeba chyba zapytać, i to nie może być wyłącznie pytanie retoryczne: czy wobec likwidacji największej polskiej stoczni jesteśmy w stanie sprostać wymogom systemu LeaderShip 2015, który zakłada dynamiczny rozwój przemysłu stoczniowego w krajach Unii Europejskiej? Mapa drogowa projektu przedłożona Komisji Europejskiej w październiku 2002 r. zawiera długofalową wizję przemysłu i silną strategię, mającą na celu sprostanie najważniejszym wyzwaniom i zapewnienie wiodącej roli w przemyśle stoczniowym do 2015 r. Na tle zamierzeń, które Unia Europejska uważa za ogromnie ważne i strategiczne, w świetle ekspansji azjatyckiego dotowania budownictwa okrętowego polski przemysł stoczniowy został doprowadzony do upadku, co zagraża zniknięciem z mapy Polski i Europy. Najbardziej znamienne dowodem tego upadku stała się budząca wiele wątpliwości procedura sprzedaży Stoczni Gdańskiej. Dlatego dzisiaj tutaj się spotykamy.

Życzę państwu owocnych obrad.

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Dziękuję bardzo, Panie Marszałku.

Chciałbym jeszcze bardzo serdecznie powitać na posiedzeniu Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych posłankę ziemi gdańskiej, sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki i Pracy, panią minister Małgorzatę Ostrowską. Bardzo będziemy liczyli na pani minister olbrzymią wiedzę i uzupełnienie naszych informacji w tejże sprawie.

(Wicemarszałek Ryszard Jarzembowski: Ja będę musiał pożegnać państwa, bo obok trwa...)

Rozumiem. Panie Marszałku, jeśli pan marszałek pozwoli, to po zakończeniu posiedzenia skierujemy do pana marszałka informację o tym, jaki był przebieg i jakie rezultaty tego posiedzenia.

(Wicemarszałek Ryszard Jarzembowski: Będę czekał z niecierpliwością. Dziękuję.)

Dziękuję, Panie Marszałku, za udział.

Proszę państwa, chciałbym teraz zaproponować, ażeby uczestnicząca w naszym posiedzeniu pani senator Ewa Serocka była uprzejma zabrać głos.

Senator Ewa Serocka:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja muszę troszeczkę dłużej powiedzieć, za co przepraszam, ale stocznia jest tak wielka, była tak wielka, że trzeba o niej powiedzieć więcej.

Przemysł stoczniowy ma znaczenie strategiczne w Polsce i na świecie z wielu względów: sprzyja rozwojowi zaawansowanych technologii, zapewnia podstawowe środki transportu dla międzynarodowego handlu oraz zaopatruje nowoczesną marynarkę handlową i wojenną w nowoczesne statki. Wiadomo, że do przemysłu stoczniowego należą stocznie oraz zakłady współpracujące, rozsiane po całej Polsce. Jak pan marszałek mówił, w 1990 r. było takich stocznii sześć i one zatrudniały około czterdziestu pięciu tysięcy osób. Zakładów kooperujących ze stoczniami rozsianych po całej Polsce, ściśle związanych z tymi stoczniami, było około ośmiuset, z zatrudnieniem ponad sto tysięcy osób, o czym mówił pan marszałek. Obecnie stocznii produkcyjnych jest cztery,

z zatrudnieniem dwanaście tysięcy osób, a w zakładach kooperujących pracuje około trzydziestu tysięcy osób. Łatwo można policzyć, jakie to są różnice.

Techniczne zdolności produkcyjne polskich stoczni zostały w latach siedemdziesiątych dostosowane do budowy osiemdziesięciu pełnomorskich statków rocznie. Mimo spadku produkcji w latach osiemdziesiątych produkcja okrętowa polskich stoczni, poczynając od 1991 r., systematycznie wzrastała. W okresie 1991–1994 r. sprzedano armatorom zagranicznym w tonażu 2 miliony 4 tysiące DWT za kwotę 2 miliardów dolarów amerykańskich, z czego 75% to produkcja Stoczni Gdańskiej i Stoczni Gdynia. W tym czasie produkcja polskich statków wykazała prawie dwukrotnie większą dynamikę wzrostu aniżeli produkcja statków na świecie. Pod względem pojemności statków zbudowanych w 1994 r. Polska uplasowała się na szóstym miejscu wśród światowych potentatów w tej dziedzinie. I wiemy, że jakość ich też była bardzo wysoko oceniana.

Było to niewątpliwie wynikiem realizacji programu ogromnej rozbudowy i modernizacji obiektów stoczniowych, przeprowadzonej w latach 1975–1982. W wyniku tego programu powstały w Polsce duże, nowoczesne zakłady przemysłu stoczniowego, produkujące kadłuby statków metodą montażu prefabrykowanych bloków okrętowych na pochylniach, co znacznie przyspieszyło czas budowy statków. Rozbudowa Stoczni Gdańskiej przeprowadzona w latach 1975–1982 kosztem 1 miliarda 850 milionów zł była największą inwestycją przeprowadzoną na Wybrzeżu Gdańskim, w wyniku której połączono w jedną całość pochylnie przedwojenne w Stoczni Gdańskiej na terenie A i Stoczni Schichau na terenie B, dla których wybudowano nowoczesną, pięciohektarową halę prefabrykacji bloków okrętowych na terenie C i osiemdziesiąt osiem innych nowoczesnych obiektów.

Jako ciekawostkę powiem, że myśmy Stocznnię Gdańską, o czym panowie ze stoczni wiedzą, otrzymali w traktacie wersalskim jako rekompensatę za straty wojenne, co jest bardzo charakterystyczne, ona jedyna chyba była wymieniona w traktacie, musiałabym dokładnie o tym poczytać.

Po tych modernizacjach, po tych inwestycjach powstała nowoczesna pochylnia pozwalająca na budowę statków typu Panamax o długości 310 m i szerokości 36 m. Przedłużono istniejące pochylnie, przebudowano system energetyczny oraz układ drogowy i kolejowy. W efekcie powstała w latach osiemdziesiątych najbardziej nowoczesna i najlepiej wyposażona stocznia na Bałtyku.

Podobnie wyposażono i zmodernizowano mniejsze stocznie, w Gdyni i w Szczecinie. Wiele zakładów kooperujących z przemysłem stoczniowym – huty, Zakłady Cegielskiego, elbląski Zamech, Trzcianka, Recz, najróżniejsze zakłady kooperacji, większe i mniejsze, których, jak mówiłam, było osiemset – musiało się dostosować do tej modernizacji i również przejść głęboką modernizację, wprowadzono tam wiele inwestycji.

W związku z tym unowocześnieniem równoległe ze stoczniami stworzono wiele miejsc pracy dla mieszkańców miast i gmin całej Polski. Polskie szkoły średnie i wyższe wykształciły wielu świetnych specjalistów dla przemysłu stoczniowego oraz dla tych zakładów w całej Polsce. Ci ludzie potrafili skonstruować i wykonać najlepsze statki na świecie, na które mieliśmy pełen portfel zamówień. Wiem, że w niektórych żeśmy się po prostu specjalizowali, to były nasze, konkretnie nasze projekty.

Cały ten potencjał i przemysł zorganizowany wysiłkiem wielu pokoleń Polaków w latach dziewięćdziesiątych na skutek wadliwego systemu organizacyjnego i podatkowego oraz nadmiernego obciążania stoczni podatkiem od środków trwałych został znisz-

czony i roztrwoniony. Wiemy dobrze, że duży zakład tego typu jak stocznia musi mieć ogromny majątek trwały. Szczególnie drastycznie postąpiono z majątkiem i pracownikami Stoczni Gdańskiej. Majątek narodowy, w którym Skarb Państwa miał 60% udziału, i nowoczesny potencjał produkcyjny zostały praktycznie zniszczone, a pozostałość sprzedana przez syndyka spekulacyjnej spółce za ułamek jej wartości. Mimo niewątpliwych sukcesów produkcyjnych polskich stoczni na początku lat dziewięćdziesiątych zostały praktycznie zahamowane procesy odtwarzania majątku trwałego. Stopień umarzania środków trwałych przekroczył już w 1993 r. w większości stoczni 50%.

W tym czasie we wszystkich stoczniach wystąpiły poważne kłopoty finansowe z przyczyn w znacznej części od nich niezależnych, wynikające z wprowadzonego systemu fiskalnego. Wprowadzone zasady i obciążenia fiskalne, dostosowane do małych i średnich firm nieposiadających dużego majątku trwałego, nie pasowały do takiej firmy jak stocznia, rozliczającej się w systemie dewizowym. I powoli, na naszych oczach chyliły się stocznie ku upadkowi. Było to wynikiem braku zasad i instrumentów wspierania przez kolejne rządy przemysłu stocznioowego, ukierunkowanych na zachowanie wielu miejsc pracy oraz przysparzanie państwu wysokich wpływów z eksportu. Zabrakło po prostu instrumentów prawnych i ekonomicznych adresowanych do przemysłu stocznioowego o wyjątkowej specyfice polegającej na konieczności wielomiesięcznego kredytowania procesu budowy statku, co przy braku możliwości właściwej obsługi bankowej ze strony banku krajowego – nie mówię o komercyjnych, bo one nie były zupełnie tym zainteresowane – wpłynęło na dalsze losy stoczni produkcyjnych. Należałoby stwierdzić, że brak tych instrumentów spowodował, że Skarb Państwa pozostawił wielki i nowoczesny majątek bez należytego nadzoru, nie wykorzystując bardzo korzystnej koniunktury na rynkach światowych dotyczącej budowy statków. Była ogromna ilość opracowań na temat tego, co się będzie działo właśnie do 2015 r. To wszystko się sprawdziło. Stąd powstał program Unii Europejskiej LeaderShip 2015, o czym mówił pan marszałek. Stąd widać było, jaka koniunktura będzie w budowie statków. I to się sprawdziło. Jest ogromna koniunktura, tylko my nie jesteśmy do tego oczywiście przygotowani. Zwolnione w ten sposób rynki światowe, dla których polski przemysł stocznioowy był tradycyjnym i wieloletnim dostawcą, przejęły inne stocznie europejskie i oczywiście stocznie azjatyckie.

Upadek tak potężnego, nowoczesnego i dobrze pracującego polskiego przemysłu stocznioowego oraz gwałtowne zwolnienie ponad sześćdziesięciu tysięcy dobrych, wyszkolonych stoczniowców i fachowców w przemyśle kooperującym spowodowało negatywne skutki społeczne w postaci bezrobocia, braku perspektyw dla młodych ludzi oraz wyraźnego zmniejszenia produkcji tworzącej dochód narodowy do podziału.

W 1997 r. na zlecenie Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę działalności organów państwowych oraz władz Stoczni Gdańskiej w okresie od 1988 r. do upadłości stoczni. We wnioskach NIK stwierdził, że rozpoczęciu w 1989 r. transformacji ekonomicznej nie towarzyszyła niezbędna ocena kondycji przemysłu stocznioowego. Miało to miejsce w sytuacji znaczącego udziału tej branży w bilansie handlu zagranicznego. Mam te wszystkie materiały w tej teczce, jest ich bardzo dużo. Nie zostały w ogóle wówczas i przez następne lata określone zasady i instrumenty wspierania przez państwo stoczni produkcyjnej. Nie zniwelowano negatywnych dla stoczni skutków stosowanego poprzednio systemu kontraktacji statków oraz nie zrekomensowano skutków zerwania zamówień przez byłe ZSRR. Nie wpro-

wadzono instrumentów i rozwiązań celnych korzystnych dla producentów statków przez wprowadzenie preferencyjnych stawek celnych na importowane wyposażenie statków przeznaczonych na eksport oraz udogodnień we wnoszeniu opłat celnych. Nie motywowano armatorów krajowych do zamawiania statków w polskich stoczniach przez na przykład ich kredytowanie lub zastosowanie zamówień rządowych, wręcz odwrotnie: przez zaniechanie zmian w przepisach o transporcie morskim oraz brak nowelizacji przepisów prawa pracy dotyczącego zatrudniania załóg na statkach morskich straciliśmy wszystkie statki pływające pod polską banderą w liczbie, jak wiemy, ponad sto osiemdziesiąt jednostek.

Nie będę przytaczać wyników kontroli NIK, bo one są zawarte w kilku sąznych protokołach oraz pismach poufnych skierowanych do najwyższych organów państwa. Całość dokumentacji, o której mówię, znajduje się w posiadaniu senackiej Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych.

Jak wynika z kontroli NIK, powodem upadłości stoczni było wadliwe zarządzanie tą firmą w latach 1990–1993. Mimo najlepszej kondycji Stoczni Gdańskiej wśród wszystkich stoczni produkcyjnych i dużej ilości zamówień do działań zmierzających do jej restrukturyzacji finansowej i majątkowej przystąpiono dopiero w marcu 1994 r. Rząd podjął decyzję, że Skarb Państwa nie przejmie zobowiązań Stoczni Gdańskiej przekształconej w spółkę oraz że stocznia nie otrzyma zwolnień z obowiązku wypłaty dywidendy za lata uprzednie, a także ulg i zwolnień z podatku dochodowego i podatku od ponadnormatywnych wypłat wynagrodzeń.

Fakt przejścia przez powstającą spółkę zobowiązań przedsiębiorstwa państwowego w sytuacji braku systemowego wsparcia przez państwo budowy statków i jednocześnie braku dostępnych dla stoczni źródeł finansowania działalności produkcyjnej stawiał ten podmiot w bardzo trudnej sytuacji już w momencie startu. Tego typu błędów nie popełniono w stosunku do innych stoczni, popełniono tylko i wyłącznie w stosunku do Stoczni Gdańskiej. Ponadto Skarb Państwa nie zezwolił Stoczni Gdańskiej na zbicie zbędnych składników majątkowych oraz zbędnych nieruchomości niezwiązanych z budową statków. Dziwne, że potem się zgodził na to, kiedy trzeba było sprzedać je amerykańskiemu właścicielowi, ubezwłasnowolniając tym samym proces restrukturyzacji stoczni.

Najwyższa Izba Kontroli wskazuje po nazwisku i po imieniu osoby odpowiedzialne za dopuszczenie do niezawinionej upadłości Stoczni Gdańskiej SA. Te osoby do tej pory nie poniosły żadnych sankcji za swoje działania i zaniechanie dbałości o majątek skarbu państwa. Według Najwyższej Izby Kontroli odpowiedzialność za dopuszczenie do upadłości Stoczni Gdańskiej można przypisać w różnym stopniu wszystkim, którzy mieli wpływ na jej funkcjonowanie, a więc zarówno członkom rządu, którzy uczestniczyli w podjęciu decyzji o likwidacji stoczni bądź byli wobec niej bierni, przedstawicielom administracji państwowej sprawującej nadzór właścicielski nad spółką, jak również kolejnym organom statutowym przedsiębiorstwa, a następnie spółki.

We wnioskach pokontrolnych NIK oświadcza: za niedoprowadzanie do prywatyzacji stoczni, tolerowanie zaniechań działań efektywnościowych i restrukturyzacyjnych, w tym niewykorzystanie ekspertyz dotyczących stoczni wykonanych przez firmy doradcze, odpowiedzialność ponosi ówczesny minister przekształceń własnościowych, pan Janusz Lewandowski. Za zaniechanie nadzoru właścicielskiego i brak zainteresowania sprawami spółki do I kwartału 1996 r. odpowiedzialność ponosi ówczesny minister skarbu, pan Wiesław Kaczmarek. Za niepodjęcie działań wynikających z ustawy

o powszechnej prywatyzacji, niewykonanie obowiązków wynikających z umowy z ministrem przekształceń własnościowych, a także za przekraczanie pełnomocnictw tam otrzymanych odpowiedzialność ponosi ówczesny wojewoda gdański, pan Maciej Płażyński. Wyżej wymieniony tolerował także jako pełnomocnik skarbu państwa na walnych zgromadzeniach nieprawidłowe działania kolejnych zarządów. Za niewłaściwe zarządzanie spółką i zawieranie niekorzystnych kontraktów odpowiedzialność ponoszą kolejne zarządy stoczni, którymi kierowali pan Hans Bernard Szyk i pan Ryszard Goluch. Zdaniem NIK odpowiedzialność za upadek stoczni ponosi jej rada nadzorcza, w której zasiadały w różnych okresach znane osoby z różnych szczebli polityki administracji do tej pory funkcjonujące w polityce, a mianowicie: posłowie Roman Giertych i Hatka, obecny przewodniczący Rady Miasta Gdańska Bogdan Oleszek i inni.

W tej sytuacji należy stwierdzić, że cały proces prywatyzacji Stoczni Gdańskiej, a następnie jej sprzedaży wyrwał się spod kontroli Skarbu Państwa oraz wielu polityków. Twierdzenie to opieram o fakt, że w dniu 20 czerwca 1996 r. ówczesny zarząd Stoczni Gdańskiej SA we wniosku o zgłoszenie upadłości rażąco zaniżył wartość stoczni z 3 miliardów 328 milionów zł do 227 milionów 400 tysięcy zł, a zadłużenie zawyżył z 61 milionów zł do 377 milionów zł, na co przedstawiciel skarbu państwa wyraził zgodę w głosowaniu.

Minister skarbu państwa wydał zezwolenie w dniu 1 grudnia 1998 r. na sprzedaż majątku stoczni, to jest trzystu sześćdziesięciu siedmiu budynków, budowli i obiektów o łącznej powierzchni 389 tysięcy 950 m² oraz na przeniesienie prawa użytkowania gruntów w Gdańsku, osiemdziesiąt działek o łącznej powierzchni 173,17 ha, na rzecz Stoczni Gdynia SA, która była w tym czasie bardziej zadłużona i zastawiona niż Stocznia Gdańska. Ponadto, minister skarbu zezwolił na sprzedaż tych samych składników spółce Evip Progress z kapitałem zakładowym 200 tysięcy zł, firmie nieznaney na polskim rynku, bo założonej w 1997 r. Obie firmy oraz pan Janusz Bogumił Banach, który posiadał jedną akcję za 10 zł, założyli parę dni przed kupnem stoczni spółkę pod nazwą Trójmiejska Korporacja Stoczniowa, która występowała w umowie jako kupujący, mimo iż Sąd Rejonowy w Gdańsku postanowieniem z dnia 23 lipca 1998 zezwolił na sprzedaż Stoczni Gdańskiej Stoczni Gdynia i Evip Progress, czyli nie istniała w ogóle w postanowieniu nazwa „Trójmiejska Korporacja Stoczniowa”.

Według szacunkowej wyceny majątku i gruntów stoczni ich wartość wynosiła ponad 3 miliardy zł, o czym mówiłam przed chwilą, a sprzedano ją w konsekwencji za kwotę 115 milionów 700 tysięcy zł. Z tej kwoty 43 miliony zł znajdowało się na koncie Stoczni Gdańskiej, czyli stocznia zapłaciła tę kwotę z własnych środków. Stocznia Gdańską SA kupili za tak zaniżoną kwotę panowie: Janusz Szlanta, Andrzej Buczkowski i Hubert Kierkowski przy aprobacie pana Arkadiusza Krężła. Z prostego rachunku wynika, że kupujący przejęli Stocznia Gdańską jedynie za gwarancję bankową w wysokości 73 milionów zł. Prezes stoczni Janusz Szlanta w maju 2004 r. ujawnił na spotkaniu z załogą Stoczni Gdynia, że Stocznia Gdańska sama się spłaciła swoimi terenami. Dodatkowo kupujący otrzymał odszkodowanie należne Stoczni Gdańskiej za wygrany proces w Londynie. Parę lat temu pani Piasecka-Johnson proponowała za stocznia 100 milionów dolarów, co uważano za niską cenę.

Nadmienić należy, że ani sędzia komisarz, ani syndyk Stoczni Gdańskiej SA nie sprawdzili wiarygodności Stoczni Gdynia oraz spółki Evip Progress założonej w 1997 r. z kapitałem zakładowym, jak mówiłam, 200 tysięcy zł. 65% akcji tej spółki objęła spółka

Evip International, spółka z o.o., z kapitałem zakładowym w wysokości 1 milion 25 tysięcy zł, w tym: aport rzeczowy jednego wspólnika w wysokości pięć tysięcy udziałów z tytułu dziesięcioletniego czynszu dzierżawnego za działkę o wielkości 1 tysiąc 138 m², myśl techniczna know-how drugiego wspólnika wyceniona na pięć tysięcy udziałów i sto udziałów trzeciego wspólnika z Kanady. Traktuję to prawie jako dowcip, ale jest to fakt.

Za dokonanie sprzedaży z naruszeniem prawa toczy się od pięciu lat proces karny przeciwko syndykowi Stoczni Gdańskiej. Jeśli zakończy się wyrokiem skazującym syndyka, skutki są trudne do przewidzenia, zważywszy że majątek stoczni jest w posiadaniu różnych podmiotów i jest obecnie w stanie pogorszonym i zastawionym. Również wobec pana Szlanty, Kierkowskiego i Buczkowskiego toczą się procesy sądowe o wyprowadzenie wielomilionowych kwot z Grupy Stoczni Gdynia SA.

Przez ponad sześć lat od sprzedaży Stoczni Gdańskiej kupujący, zmieniając parę razy nazwę, nie wywiązał się z szeregu zobowiązań zawartych w umowie sprzedaży. Mianowicie, w terminie pięciu lat od dnia wykonania umowy, czyli do 3 grudnia 2003 r., Stocznia Gdynia i Evip Progress jako kupujący byli zobowiązani rozbudować i zwiększyć potencjał produkcyjny Stoczni Gdańskiej o 21 milionów dolarów amerykańskich, czego nie wykonali, poza malarnią. Trzydzieści dni po upływie pięciu lat od kupna kupujący miał powołać na swój koszt niezależną firmę biegłych rewidentów, którzy mieli dokonać oceny, czy kupujący wykonał zobowiązania wynikające z umowy sprzedaży, co nie zostało zrealizowane. Kupujący w maju 1999 r. pozbył się 73 ha gruntów Stoczni Gdańskiej o wartości rynkowej około 500 milionów zł, wnosząc je aportem do spółki Synergia 99, spółki utworzonej przez pana Szlantę w grudniu 1998 r. z kapitałem założycielskim 4 tysiące zł, mimo zapisu w umowie, że w ciągu pięciu lat kupujący nie będzie tego czynił. W krótkim czasie Synergia 99 sprzedała te tereny amerykańskiej firmie za 56 milionów dolarów za zgodą ministra skarbu, pani Aldony Kameli-Sowińskiej, bez zgody ministerstwa spraw wewnętrznych i MON, choć była to strefa naddgraniczna.

Nadmienić należy, że Synergia 99 spółka z o.o. została założona 2 grudnia 1998 r. w Radomiu przez pana Janusza Szlantę. Kapitał zakładowy: cztery tysiące czterdzieści udziałów po 100 zł. Udziałowcy to Stocznia Gdynia i Evip Progress z siedzibą w Radomiu, ulica Żeromskiego 94/205. Wspólnicy zmieniali się, ale na czele rady nadzorczej przez długi czas, możliwe że i do tej pory, stał pan Janusz Szlanta. Od paru lat spółka wykazuje straty, zaciągnęła kredyty z różnych banków oraz uzyskała pożyczkę w kwocie 4 miliony 500 tysięcy dolarów w Stoczni Gdynia SA. Jediną działalnością Synergii 99 miało być zagospodarowanie terenu Stoczni Gdańskiej i ich sprzedaż, co wykonała z nadwyżką.

Wszelkie nieprawidłowości związane z karygodnym zarządzaniem przemysłem okrętowym, w głównej mierze Stoczną Gdańską, zawarto w kolejnych protokołach z kontroli NIK oraz w pismach poufnych skierowanych do organów państwa, dokumenty są w posiadaniu Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych. Dokumenty dotyczące sprzedaży Stoczni Gdańskiej SA z naruszeniem prawa oraz przyczynieniem się do nienależnych korzyści spółki Synergia 99 znajdują się w prokuraturze okręgowej w Gdańsku, w sądzie rejonowym w Gdańsku oraz w Stowarzyszeniu Akcjonariatu Pracowniczego Stoczni Gdańskiej SA w Gdańsku.

Wiele organizacji społecznych, które zostały utworzone podczas procesu upadłości Stoczni Gdańskiej oraz po jej sprzedaży, próbowało przeciwstawić się na drodze sądowej, prokuratorskiej, rządowej oraz parlamentarnej dewastacji przemysłu okrętowego oraz sprzedaży stoczni z rażącym naruszeniem prawa, jednak bez skutku. Tam również

znajdują się dokumenty obrazujące te działania. Są to organizacje: Społeczny Komitet Ratowania Stoczni Gdańskiej i Przemysłu Okrętowego, Stowarzyszenie „Solidarni ze Stoczną Gdańską”, Stowarzyszenie Akcjonariuszy i Obrońców Stoczni Gdańskiej „Arka” oraz w związkach zawodowych, w których te dokumenty również są.

Mając na względzie utratę przez państwo wielkiego majątku narodowego, pogłębianie problemu bezrobocia w Polsce, niefrasobliwość urzędników państwowych w nadzorze nad spółkami skarbu państwa, senatorowie z Komisji Gospodarki zbadali przedłożoną dokumentację obrazującą powolny upadek przemysłu okrętowego w Polsce oraz likwidację Stoczni Gdańskiej i przygotowali wnioski, które przedstawi pan przewodniczący senackiej Komisji Gospodarki i Finansów Publicznych. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Dziękuję bardzo, Pani Senator.

Czy my możemy jeszcze poprosić panią minister o parę zdań?

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki i Pracy
Małgorzata Ostrowska:**

Dziękuję, Panie Senatorze.

Wystąpienie pani senator Serockiej to w zasadzie kompendium wiedzy, ale jednak historycznej, która dzisiaj oczywiście ma swoje skutki, a ja bym chciała oddzielić dwie materie. Sprawy, które się toczą przed upoważnionymi do tego organami, i ocena tego, kto na jakim etapie zawinił, gdzie nie wykonał swoich uprawnień – to jest jakby jedna historia. I ja do tego nie chciałabym się odnosić, nie mam ze sobą dokumentów, które by mogły pozwolić na weryfikowanie pewnych danych. Na pewno jednak szczególnie naszych gości interesuje to, co dalej – i to druga kwestia. Warto więc być może o tym porozmawiać w późniejszej fazie, a także o paru propozycjach, które, z tego co wiem, rodzą się w Stoczni Gdańskiej i w Grupie Stoczni Gdynia, a także w Agencji Rozwoju Przemysłu, będącej dzisiaj głównym udziałowcem korporacji stoczniowej, która rozpoczęła swoje prace. I w późniejszej fazie, Panie Senatorze, bardzo chciałabym się odnieść do terażniejszości i przyszłości. Dobrze?

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Dziękuję, Pani Minister.

Szanowni Panowie – mówię do naszych gości – sądzę, że jest czas na to, ażeby usłyszeć państwa pogląd w sprawie. Bardzo proszę, kto z panów jako pierwszy?

Bardzo proszę.

**Przewodniczący Komisji Międzyzakładowej
NSZZ „Solidarność” Stoczni Gdańskiej
Roman Gałęzewski:**

Roman Gałęzewski, przewodniczący komisji międzyzakładowej Stoczni Gdańskiej.

My jesteśmy wdzięczni senatorom, że zajęli się sprawą, z którą różne podmioty walczyły od wielu lat. Pani minister Ostrowska powiedziała, że jest to historia. Nie-

mniej, jeśli do historii przejdzie się bez żadnej odpowiedzialności, czyli osoby, które do tego doprowadziły, będą bezkarne, to państwo stanie się państwem bezprawia.

Dzisiejsza sytuacja Stoczni Gdańskiej, mogę powiedzieć, świadczy o tym, że obecnie zarządzający Stocznia Gdańską, szczególnie zarząd Stoczni Gdynia, czuje się tak bezkarny, że nawet w ostatnich dniach poczyną sobie tak jakby wszystko, co będzie robione w Stoczni Gdańskiej, miało być zawsze umarzone.

Mogę powiedzieć, że my zgłaszaliśmy, że nawet dzisiaj, w tak trudnej sytuacji, kiedy stocznie wyciągają ręce po publiczne pieniądze – ostatnio podobno Grupa Stoczni Gdynia dostała czterdzieści milionów – w takiej sytuacji te stocznie potrafią zmarnować sześć milionów i więcej wewnątrz, we własnych zakładach. Osoby, które za to są odpowiedzialne, są ochraniające przez zarząd Stoczni Gdynia, przez pana Lewandowskiego, pana Wróbla itd., i mamy na to nawet dowody. Ja uważam, że póki pierwsze procesy nie będą skazywały tych ludzi, to przekonanie o bezprawiu będzie funkcjonowało nie tylko w historii, ale i dzisiaj, i to tak długo, jak długo ci ludzie będą czerpali z tego korzyści.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dotyczy to jednego ze statków, który ostatnio został wybudowany. Mówi się właściwie, że sześć milionów to już po bardzo takim wygładzonym bilansie, a właściwie jest to osiem milionów. Chodzi o statek, podczas budowy którego nie można było popełnić błędów, dlatego że był powierzony materiał, powierzona dokumentacja i do stoczni należało tylko wykonawstwo. A mimo to był taki nadzór, była tak prowadzona ta budowa, że przyniosło to sześć milionów straty. Statek miał przynieść dwa miliony zysku, a przyniósł sześć milionów straty. I osoby, które zaczęto wiązać z przyczynami, zawsze były pod dużą ochroną zarządu Stoczni Gdynia. Być może państwo, a być może następcy za chwilę będą mówili o wielkiej aferze w Stoczni Gdańskiej. A ta afera polega na bezkarności ludzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Proszę.

Przewodniczący Centralnego Związku Metalowców Jerzy Czarnecki:

Jerzy Czarnecki, Stocznia Gdańska.

Ja chciałbym uzupełnić wypowiedź mojego kolegi i poruszyć takie trzy sprawy. Po pierwsze, chciałbym podziękować pani senator Serockiej, że w skondensowanej formie przedstawiła te wszystkie nieprawidłowości, które przez lata występowały. Prawdę mówiąc, nie spodziewałem się, że tutaj, na posiedzeniu komisji senackiej, usłyszymy o tych wszystkich przekrętach, które wystąpiły w naszym zakładzie. A chciałbym zauważyć, że to od lat trwa i dobrze, że się teraz spotykamy i o tym mówimy, tylko powinniśmy o tym mówić już dużo wcześniej, tym bardziej że strona stoczniowa wielokrotnie informowała o tym, co dzisiaj pani tu powiedziała. To narażało przez lata. Dawno osoby odpowiedzialne za to, co się dzieje w stoczni, powinny ingerować w to i zapobiec temu, do czego doprowadzono ten zakład. To pierwsze.

Druga sprawa. Jeżeli już mam głos, a nie wiem, czy będę miał taką okazję drugi raz, chciałbym wrócić do ważnej sprawy, o której mówił pan wicemarszałek Jarzembowski, chodzi o długofalową wizję przemysłu. Pan marszałek pytał: czy wobec likwi-

dacji Stoczni Gdańskiej jesteście w stanie sprostać programowi LeaderShip? Uważamy, że wizji przemysłu okrętowego w Polsce nie ma żadnej, to jest nasze zdanie, w ogóle nie ma wizji gospodarki morskiej jako takiej. Ta gospodarka została doprowadzona do ruiny i w tej chwili nie widzimy żadnych szans wyjścia z tej trudnej sytuacji, w której jesteście. Ja znam ten program LeaderShip 2015, my jako związkowcy pracujemy nad nim od dawna, ale bez zaangażowania strony rządowej nie jesteście w stanie nic zrobić. Wielokrotnie rozmawialiśmy z różnymi osobami, na przykład z panem Krężłem, z panem Piechotą, ale niestety, to wszystko stoi, tu się nic nie robi. Powstał sztuczny twór pod nazwą Korporacja Stocznie Polskie, który praktycznie niczego nie wnosi. Nie wiem, może panowie później powiedzą coś innego, ale ja uważam, że nie ma czegoś takiego jak program, w którym byłaby pokazana cała wizja przemysłu. Stoimy w miejscu, nie idziemy w ogóle do przodu i nasze stocznie umierają. Żyjemy z dnia na dzień, walczymy z pożarami, gasimy pożary, ale nie odbudowujemy stoczni, nie myślimy o jutrze, nie restrukturyzujemy tak, jak powinniśmy. To jest drugi punkt.

I trzecia bardzo ważna sprawa, o której już powiedziała pani minister Ostrowska, nasza przewodnicząca: jednym z głównych powodów, dla których jesteśmy tutaj się znaleźli, to jest to, że chcemy usłyszeć, co dalej, co z nami będzie, jaką państwo mają propozycję, jaką wizję. I może włączymy się do dyskusji i bardziej szczegółowo porozmawiamy, bo na razie myślę, że tylko rozpoczęliśmy tę naszą dyskusję. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Kto z państwa chciałby teraz zabrać głos? Pan senator?
Bardzo proszę.

Senator Władysław Mańkut:

Władysław Mańkut, senator ziemi elbląskiej – zawsze mówimy w ten sposób.

Postanowiłem zabrać głos w tej sprawie, ponieważ Gdańsk, Elbląg i nade wszystko Stocznia Gdańska oraz pomyślność zakładów elbląskich to nierozdzielalne części tego samego obszaru gospodarczego. Od lat mówiliśmy, że upadający przemysł stoczniowy to nieszczęścia dla elblążan, to nieszczęścia dla dawnego Zamechu, dla Elbląskiej Fabryki Urządzeń Okrętowych, dla Fabryki Mebli Okrętowych i dla wielu kooperantów, którzy na tym obszarze operowali. To między innymi problemy z naszym przemysłem okrętowym w ogóle miały wpływ na to, jak zmniejszała się liczba zatrudnienia, jak rosło bezrobocie w Elblągu. I to jest jedna część, która jest pokłosiem tej naiwnej wiary w samoregulację procesów gospodarczych przez niewidzialną rękę rynku, tego liberalnego rynku.

Kiedy zaczęły się problemy, to przecież byliśmy uczestnikami, często biernymi uczestnikami, pewnego rodzaju pseudoteatru gospodarczego związanego ze Stocznia Gdańską w latach dziewięćdziesiątych. W tym czasie miałem zaszczyt być wojewodą elbląskim i często zwracaliśmy uwagę również na pewne niekonsekwencje wśród zarządzających stocznia, bo to miało wpływ i do dzisiaj ma wpływ na to, co się dzieje na naszym obszarze gospodarczym, jednakże pozostawało to bez zrozumienia. Bo być może w wyobraźniach tych, którzy zarządzali stocznia, te decyzje miały przynieść nowe rozwiązania, bo nawet zapewne jeszcze pamiętamy ten zwrot mówiący o tym, że oto są różne drogi prywatyzacji i jedną z dróg to jest prowadzenie przez upadłość. No nic bardziej kar-

kołomnego nie można było sobie wymyślić, to już nawet nie śmiech, nie chichot, nie rozpacz, bo ja wiem... Przez dziesięć lat zarządzałem jednostką bankową, trochę za granicą również i nie za bardzo mogłem sobie to wyobrazić, jak można coś podobnego sformułować na potrzeby gospodarki restrukturyzowanej w trudnych warunkach. Dzisiaj, w świecie, który powszechnie globalizuje się w różnych obszarach gospodarczych, w tym również jeśli chodzi o przemysł okrętowy, istnieje potrzeba działań, które doprowadziłyby do rewitalizacji niektórych obszarów, mówimy o stoczniach szczecińskich.

Dzisiaj mamy mówić o czymś tak bardzo ważnym – postawiliście, Panowie, pytanie, do którego zapewne odniesie się również pan przewodniczący – co dalej? Trudno, żebyśmy dzisiaj tu, w komisji, udzielili odpowiedzi na pytanie tak sformułowane, pytanie dramatyczne w panów wykonaniu. My chcielibyśmy, wierzę w to, chcielibyśmy doprowadzić do tego, ażeby można było podjąć procesy naprawcze bądź też ratujące to, co jest możliwe do uratowania z polskiego przemysłu, a szczególnie w odniesieniu do Stoczni Gdańskiej. Tak widzę tę swoją obecność na dzisiejszym posiedzeniu komisji, obecność podyktowaną również troską o to, co się dzieje w Elblągu – bezrobocie ponad dwudziestoprocentowe to między innymi efekt tego, że polski przemysł okrętowy zaczął chylić się ku upadkowi.

LeaderShip 2015 – no tak, można powiedzieć o niedoskonałości tego programu, ale jest to program, wokół którego już można dyskutować, wokół którego można proponować zmiany, można go doskonalić. Nie ma nic gorszego niż sytuacja, w której nie wiemy w ogóle, co chcemy zrobić. Już starożytny poeta powiedział, że tylko ci żeglarze nie dopłyną do celu, którzy nawet nie wiedzą, do którego portu chcą dopłynąć. Mam nadzieję, że dzisiaj zaczynamy myśleć, do którego portu chcemy dopłynąć, co chcemy osiągnąć. Chcemy podnieść jakość funkcjonowania polskiego przemysłu stocznioowego. Mam nadzieję, że chociaż po części nasza komisja, chociaż późno, ale da jakiś impuls do takich właśnie działań. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Kto teraz...

Pani minister.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki i Pracy Małgorzata Ostrowska:

Pytanie, co dalej. Powiem, jak to wygląda dzisiaj i przypomnę kilka historii. To nie jest tak, że rząd polski nie patrzył na to, co się dzieje ze stoczniami i nie próbował tutaj pomóc. Ja przypomnę, że obie stocznie, i Stocznia Szczecińska, nowa, dzisiejsza, i Grupa Stoczni Gdynia, w skład której wchodzi Stocznia Gdańska – mówię o stanie teraźniejszym, już nie odnoszę się do historii – zostały objęte programem restrukturyzacyjnym, który nas wszystkich kosztował duże pieniądze, ale nikt nie kwestionował konieczności ich wydania, z racji przytoczonych i przez pana marszałka Jarzembowskiego, i przez panią senator Serocką. Więc tutaj nie było dyskusji na temat celowości wydatkowania środków i one, jak państwo doskonale wiedzą, trafiły, i to w sporej ilości, do przemysłu stocznioowego. Czy to jest wystarczająca ilość? Oczywiście, że nie.

Pozostaje jednak pytanie, w jaki sposób skutecznie, wykorzystując procesy restrukturyzacyjne i pomoc państwa, bacząc też na całą koniunkturę i dekoniunkturę i wszystkie fazy, doprowadzić do tego, żeby sytuacja w przemyśle stoczniowym była w miarę stabilna – to jest główna historia. A w jaki sposób uzyskiwać dobre kontrakty, w jaki sposób zapewnić możliwość budowania statku itd.? Przypomnę, że i tak zwana ustawa Kołodkowa, która dała podstawę wprowadzenia procesu restrukturyzacyjnego, to była swoista pomoc publiczna, za którą szły spore pieniądze, i państwo doskonale o tym wiedzą. Ponadto wprowadziliśmy w tej kadencji parlamentu ustawę o dopłatach do statków i to też już zaczęło funkcjonować – umowy zostały podpisane i pierwsze pieniądze, z tego co wiem, już są uruchamiane.

Nie jest więc tak, że nie było oprzyrządowania czy nie było instrumentów, które chcielibyśmy wykorzystać. One się pojawiły późno, ale cieszę się, że się pojawiły, bo wynikają właśnie z takiego spojrzenia na przemysł stoczniowy, o jaki nam tu wszystkim chodzi: trzeba po prostu dostrzec, że on jest niezbędny, że można na nim budować kawałek dobrej, polskiej gospodarki, że można go rozwijać.

Tylko cały czas pozostaje zasadne pytanie: na ile jesteśmy skuteczni w budowaniu instrumentów, na ile możemy sobie wzajemnie pomóc, żeby ten przemysł mógł w konkurencyjnym otoczeniu, bardzo konkurencyjnym, przetrwać? Bo kto jest dzisiaj największą konkurencją? Oczywiście Korea i Chiny. I państwo doskonale wiedzą, że nawet polscy armatorzy zamawiają statki akurat w Korei czy Chinach, już nie pamiętam, w którym z tych krajów, z jednego prostego powodu: cena statku jest tam o wiele niższa niż u nas. I jest pytanie: w jaki sposób mamy teraz działać, żeby w konkurencyjności szala przechyliła się na naszą stronę, żeby można było do nas przyciągać armatorów z długimi seriami statków? Bo chodzi przecież o długie serie statków, o możliwość negocjowania cen w sytuacji, kiedy mamy bardzo dużo zmiennych czynników, jak choćby kurs dolara, który bardzo dotknął cały przemysł stoczniowy jeszcze w ubiegłym roku, i państwo o tym doskonale wiedzą.

Dzisiaj warunki, powiedziałabym, poszukiwań różnych instrumentów są dosyć ograniczone, bo po zakończeniu programu restrukturyzacji Grupy Stoczni Gdynia – co prawda jeszcze nie jest podpisana ostateczna decyzja o zakończeniu tego programu, z różnych powodów, o których za chwilę powiem – zakończył się tak naprawdę moment udzielania legalnej, czyli uzgodnionej z Unią Europejską, pomocy publicznej na okres aż dziesięciu lat. Czyli wyczerpaliśmy wszystkie możliwości, które w tej chwili są wynegocjowane. Jedynym instrumentem, jaki nam pozostaje, to ustawa o dopłatach do niektórych typów statków, bo też nie wszystkich, tylko niektórych typów statków. I ta ustawa jest notyfikowana w Unii Europejskiej, czyli jest zgoda na jej funkcjonowanie.

I co teraz pozostaje? Najpierw może w skali makro i polityki... Oczywiście program LeaderShip to bardzo piękny zapis pobożnych życzeń, ale bez konkretów. Dzisiaj więc Polska, ale nie tylko Polska, wszystkie państwa, w których się rozwija i funkcjonuje przemysł stoczniowy, chociażby Niemcy, Hiszpania, bo to są jak gdyby główni nasi partnerzy, powinni się skupić na tym, żeby faktycznie Komisja Europejska pozwoliła na bardzo interwencyjne działanie poszczególnych państw, żeby ten przemysł – z różnych powodów, i społecznych, o których tu powiedzieliśmy, być może przede wszystkim, ale także z przyczyn rozwoju nowych technologii, pewnego zaplecza, jeżeli chodzi o myśl techniczną w danych państwach – mógł się rozwijać. I tutaj musi być spora determinacja, a jej nie ma. Różnica interesów między polskimi stoczniami a niemiec-

kimi stoczniami jest bardzo znaczna. To, że Hiszpanie, niestety, polegli w walce z Niemcami, też jest faktem i państwo, którzy siedzą w branży, doskonale o tym wiedzą.

Mamy więc sytuację niełatwą, bardzo niełatwą. Ale jest – i to chcę z całą mocą powiedzieć – ogromna wola rządu, aby jak najlepiej zabezpieczyć tenże przemysł stoczniowy, oczywiście, musimy się poruszać w ramach prawa i brać pod uwagę ograniczenia. Dlatego wyszydzana przez pana korporacja stoczniowa, która jest wirtualnym bytem, może się przydać. Ona dzisiaj faktycznie jest wirtualna, ona jeszcze niczego nie zrobiła, bo została wymyślona rok temu w jednym tylko celu: żeby kiedy skończy się możliwość tejże legalnej pomocy publicznej, mógł powstać taki podmiot, który będzie predysponowany do tworzenia całego zaplecza finansowego, do tworzenia systemu finansowania budowy statków w polskich stoczniach.

Czy polskich statków? O tym za chwilę, bo ruch armatorski jest bardzo słaby w Polsce. Przyczyn jego upadku można by się doszukiwać na przestrzeni wielu lat. Ja jestem zdania, że stać nas na to, żeby armatorski ruch się podniósł. Jestem po wielu rozmowach już z armatorami, mamy pewne pomysły, jeżeli chodzi o próbę odbudowania polskiej grupy armatorskiej, ale to oczywiście kosztuje i trzeba będzie poczekać pewnie jakiś czas na ewentualną realizację tego pomysłu, ale początek jest, myśl zasiana, odzew armatorów bardzo przyzwoity. Teraz rozmawiamy na temat instrumentów finansowych, bo one są kluczem do tego, żeby się po prostu to opłacało. No bo jednym się opłaca budować pod własną banderą, drugim się nie opłaca. Przecież wszyscy wiedzą, dlaczego statki są rejestrowane na Bahama czy na Cyprze, nie musimy się oszukiwać, cały system podatkowy temu sprzyja i przecież tylko dlatego ta ucieczka od własnej bandery następuje i to nie tylko w Polsce, ale też w wielu innych krajach. Mam cały wykaz, niestety nie ze sobą, krajów, które mają statki pod własną banderą, najwięcej oczywiście jest ich w dzisiejszej Rosji, bo tam jest zupełnie inny system. W ogóle porównanie samej prawnej podstawy funkcjonowania jest szalenie ciekawe i warto z tego wyciągnąć wnioski, żeby tychże swoich armatorów na nowo wykreować, na nowo zrobić z nich liczące się podmioty na danym rynku. Ale to przed nami.

Teraz wrócę do tego pomysłu Korporacji Polskie Stocznie. Jeszcze dwa miesiące temu, jak rozpoczynałam pracę w ministerstwie gospodarki, ta koncepcja była zupełnie inna. Państwo, którzy uczestniczyli w ostatnim spotkaniu zespołu stoczniowego, bo takowe są odbywane regularnie, przekonali się, że Agencja Rozwoju Przemysłu, która jest właścicielem tejże spółki Korporacja Polskie Stocznie, zakładała, że tak naprawdę jak gdyby na zasadzie matki w holdingu przejmie zarządzanie wszystkimi elementami stoczni. Ja się z tym nie bardzo chcę pogodzić. Mało tego, sytuacja jest dosyć dynamiczna, otóż pojawiły się oferty, mam je na biurku, takie listy intencyjne potencjalnych inwestorów, i to bardzo poważnych armatorów z branży, którzy są zainteresowani dalszym wejściem właścicielskim, ale na poziomie poszczególnych stoczni, a nie na poziomie korporacji, jak to sobie wyobrażali wcześniej twórcy tego pomysłu.

Jeżeli dojdzie na przykład do takiej transakcji, że zostanie podwyższony kapitał w Stoczni Gdynia, to przecież ten, który nabędzie więcej praw, nie pozwoli, żeby jakaś korporacja zarządzała wnętrzem firmy, którą kupił. Może najwyżej wynająć sobie czy wyleasingować sobie usługi, które będzie świadczyła takowa korporacja, ale nic więcej. Więc koncepcja cała w tej chwili jest weryfikowana. Ja nie wiem, jaka będzie dalsza droga. Mówię, leżą oferty na stole, ja mam takie dwie, ale one dotyczą Stoczni Gdynia, zaś przez wiele naszych różnych spotkań przewijał się wątek usamodzielnienia

się Stoczni Gdańskiej, odejścia od Grupy Stoczni Gdynia i próby samodzielnego bytu, żeby nie było jeszcze jednego poziomu niechęci, który się wyraża zdaniem przed chwilą powiedzianym, że Gdynia czuje się bezkarna, taka była państwa ocena. Z drugiej strony wiem o wielu zabiegach zarządu Stoczni Gdynia i rady nadzorczej, właściciela, żeby jednak razem oba przedsiębiorstwa mogły funkcjonować jak najdłużej. Oczywiście, każdy pozostaje przy swoich ocenach, bo tu są fakty, fankiki i różnie można je interpretować, każdy na swój użytek, ale nie chciałabym w tego typu polemikę dzisiaj wchodzić.

Głównie chodzi dzisiaj o to, żeby sobie określić, czy na przykład Stocznia Gdańska ma pełną informację na temat potencjalnego inwestora, czy takowy jest, czy jest przygotowany do tego, żeby złożyć list intencyjny w sprawie zakupu stoczni. Bo to, że jest potrzebny inwestor z pieniędzmi, to nie ulega, mam nadzieję, wątpliwości, bo tak jak mówiłam, możliwość pomocy publicznej ze strony państwa skończyła się. Dzisiaj jedynymi źródłami pozyskania środków jest więc albo dostęp do kredytów, a ekspozycja kredytowa dla przemysłu stoczniowego jest, niestety, niewielka, to państwo też o tym dobrze wie, albo pozyskanie inwestora, który ma zupełnie inną zdolność kredytową i jest zainteresowany funkcjonowaniem stoczni ze względu na kontrakty, które zawarł. Jeżeli więc będzie zadeklarowana takowa intencja inwestora zainteresowanego Stoczną Gdańską, ja mogę obiecać, że na 100% będzie ona rozpartzona. I jeżeli będzie dawała pełną gwarancję dla pracowników stoczni i stoczni jako przedsiębiorstwa, to jak najbardziej możemy siadać do stołu, rozmawiać w każdej chwili. Bo nikt nie jest przywiązany, i nie powinien być przywiązany, do tej struktury, która w tej chwili jest, czyli do grupy stoczni. I tak obie stocznie łączą wspólne interesy, ponieważ wzajemnie uzupełniają się w całym ciągu technologicznym, w całym ciągu produkcyjnym. Pytanie, w jaki sposób zabezpieczą swoje interesy w związku z poszczególnymi kontraktami, pozostaje, powiedziałabym, w takiej warstwie czysto technicznej, zarządczej i nie ma co tego tutaj rozstrzygać.

Jeżeli pada pytanie, co dalej, to ja, podsumowując ten fragment, chciałabym odpowiedzieć na nie tak: rząd polski, na pewno minister gospodarki, po wielu dyskusjach w ostatnich dniach z ministrem skarbu, jest przekonany o tym, że jesteśmy w stanie utrzymać przemysł stoczniowy – to jest najważniejsza sprawa. Trzeba ponadto wykorzystać ten czas koniunktury na statki, bo on w tej chwili faktycznie jest, pojawił się po latach posuchy, ale nie będzie trwał w nieskończoność, więc trzeba wykorzystać ten moment, który w tej chwili jest. Patrząc na bilans zamówień ogólnościatowych, można powiedzieć, że mamy przed sobą kilka lat, ale nie więcej, warto więc faktycznie pewne instrumenty wprowadzić.

Chcemy to utrzymać z różnych powodów, także więzi korporacyjnych, o których wspominał pan senator Mańkut. Bo to nie tylko kwestia na przykład elbląskiego i więzi korporacyjnych tamtych przedsiębiorstw, ale to też kwestia Cegielskiego, to kwestia Witkowic, to kwestia ponad dwustu czy dwóch tysięcy, już nie pamiętam teraz, wcale niemałej grupy przedsiębiorstw, które kooperują z całym przemysłem. To także kwestia przemysłu hutniczego, dzisiaj rozwiązywana w Polsce w sposób różny – mamy w tej chwili na rynku dwóch liczących się graczy. Ale to przecież też nowe zdarzenia, można powiedzieć.

Zatem co do przyszłości, ja powtarzam: tak. Tylko teraz drugie pytanie: jak ma być zorganizowana i z jakim właścicielem? Państwo polskie, jeszcze raz powiem, do-

konalo tak naprawde ogromnego wysilku, zeby po tych kwestiach związanych z kontrolowanymi czy z zamierzonymi, czy z przypadkowymi, juz nie chce tego okrešlac, upadlościami, jednak podac reke i przede wszystkim ze wzgledu na obrone miejsc pracy zaangażowało ogromne środki.

Powiem państwu tak: nowa Stocznia Szczecińska zaczynała wyczyszczona właśnie po procesie upadłości, który z punktu widzenia banku, wiem, Panie Senatorze, jest najgorszą z możliwych rzeczy, bo bank część może sobie odpisać, wpisać w straty, wyczyścić swoje rezerwy, ale części oczywiście nie, tak samo jak inni wierzyciele. Więc na pewno wszyscy ci, którzy utopili pieniądze w tamtej stoczni, zadowoleni być nie mogli. Ale z punktu widzenia nowego przedsiębiorstwa, ono zaczyna jako zdrowe, bez długów, choć i bez majątku, bo cały majątek był i do tej pory jeszcze jest w rękach syndyka. Dopiero ostatnim rzutem na taśmę, właśnie w wyniku kończącego się programu restrukturyzacji nowa Stocznia Szczecińska otrzymała kolejną transzę dokapitalizowania, ponad 67 milionów zł, na wykup majątku od syndyka, żeby odzyskać gwarancje kredytowe i zastawy pod własny majątek. Co prawda, w przypadku przemysłu stocznioowego jest to zastaw bardzo źle widziany przez banki, ale to już tak na marginesie. W każdym razie odzyskuje go. Mimo że miała czyste konto, podkreślam: czyste konto, jeżeli chodzi o zobowiązania, to potrafiła przez ten krótki okres jednak przynieść straty na poziomie prawie 80 milionów zł – warto też o tym pamiętać.

Sytuacja Grupy Stoczni Gdynia jest zupełnie inna. Abstrahując od kwestii... Proszę się nie obrażać, że je nazwałam historycznymi, one są szalenie ważne i oczywiście muszą być wyjaśnione, mówię to z pełnym szacunkiem dla wszystkich, którzy dociekają prawdy, ale dzisiaj nie mogą blokować spraw wiązanych się z decyzjami mówiącymi o terażniejszości i przyszłości, bo przecież trzeba zagwarantować byt przedsiębiorstw i całej branży. Grupa Stoczni Gdynia, ze Stoczną Gdańską włącznie, miała znacznie trudniejszą sytuację, dlatego że pozostały wszystkie zobowiązania. I część tych zobowiązań, i to wcale niemałą, udało się w ramach procesu restrukturyzacji pospłacać. Bieżące działania zarządu, aczkolwiek różnie przez państwa oceniane, idą, moim zdaniem, w bardzo dobrym kierunku, patrząc z punktu widzenia finansowego, podkreślam: finansowego. Mimo takich obciążeń cała grupa zupełnie dobrze sobie radzi. Oczywiście, możemy się do rana kłócić, czy kontrakty zostały zawarte dobrze, czy źle, czy należałoby je aktualizować, czy jest taka możliwość, jak to wygląda w cenie jednostkowej dzisiaj, a jak było dziesięć lat temu itd. To wszystko jest oczywiście szalenie ważne, ale dzisiaj, dla mnie przynajmniej, osoba, która ma podjąć decyzję o kolejnych instrumentach, które oprócz Unii będą w dalszym ciągu dopomagać polskiej branży stoczniowej, powinna wziąć pod uwagę te główne parametry, czyli niezbędny poziom kredytów – po to, żeby zabezpieczyć całe finansowanie – i gwarancje pod te kredyty, czyli cały system bezpiecznego finansowania, bo on jest niezbędny. I teraz, jeżeli jesteśmy sami to w stanie zrobić, na przykład na poziomie tejże korporacji, to dobrze, a jeżeli nie jesteśmy w stanie, to trzeba szukać innego rozwiązania.

Powiem tak, jeżeli chodzi o majątek korporacji, jeśli nam się uda spieniężyć do końca wszystko to, co było jeszcze przed wejściem Polski do Unii Europejskiej przeznaczone przez rząd polski dla przemysłu stocznioowego, czyli akcje Kogeneracji i akcje Jelfy, to majątek cashowy, płynny w korporacji powinien się gdzieś zamknąć na poziomie 120 milionów zł. To jest oczywiście kropla w morzu potrzeb, biorąc pod uwagę potrzeby kredytowe przemysłu stocznioowego, ale to jest dobry początek, żeby po prostu

montować finansowanie z udziałem własnym. Tutaj są też oferty, muszą państwu powiedzieć, bardzo poważnych banków, które, mając za partnera korporację, czysty twór, w sensie finansowym, z takimi aktywami plus z majątkiem stoczni wniesionym do tejże korporacji, są w stanie zwiększyć ekspozycję kredytową dla polskiego przemysłu stoczniowego. To jest bardzo dobry prognostyk, jest nadzieja, że będziemy mieli za co budować stocznie i nie będziemy musieli wyciągać rąk do armatorów, którzy podpisali umowy z przemysłem i podczas trwania tychże umów, żeby zapewnić ich realizację, muszą wyciągać pieniądze poza jak gdyby umowami. Mówię tutaj między innymi o panu Ungarze, który w ten sposób właśnie dwu- czy trzykrotnie wykladał dodatkowe pieniądze, żeby utrzymać płynność i kredytowanie. Niestety, taką pętlę zastaliśmy.

To są rzeczy, których się na świeżo uczymy. I po to, żeby teraz – już kończę – korporacja była przydatna i zabezpieczała to, co jest najważniejsze, czyli finansowanie, oczywiście musi być inna konstrukcja niż ta, którą zaproponowała Agencja Rozwoju Przemysłu, bo ta się skupia na zupełnie innej historii. Jeżeli się na przykład stawia tezę, że jest źle wykorzystywanie środków wewnątrz, że na przykład zmarnowano sześć milionów, jak pan mówił, że zamiast zysku jest strata itd., to pozostaje pytanie, w jaki sposób wewnątrz są pilnowane koszty na poszczególnych etapach, w jaki sposób są badane przepływy finansowe wewnątrz, między poszczególnymi ogniwami itd., inaczej: czy jest dobre zarządzanie pieniędzem wewnątrz całej grupy. Są takie badania i audyty, one się kończą w tej chwili, które pokazują, że są pewne momenty wzbudzające przynajmniej zainteresowanie, więc warto do tego usiąść, pogadać i będzie to przedmiotem następnych naszych spotkań w zespole stoczniowym. Ja państwu to dokładnie rozrysuję, pokażę, gdzie takie elementy znaleźliśmy. Jeżeli na przykład stawia się tezę, że koszty zaopatrzenia całej branży są za wysokie, to proszę bardzo, zestawiliśmy różne zakupy z całych lat, pokazujemy różnicę w cenach i znów powstaje pytanie, dlaczego czasami kupowano drożej, kiedy można było kupić taniej.

Ale pokażę, już nie na przykładzie Stoczni Gdańskiej, bo tylko plotkuję, że na przykład ostatnio – chodzi o Agencję Rozwoju Przemysłu i jej firmę CZH, która chciała przejąć zaopatrzenie jak gdyby centralnie nad zakupami w Stoczni Szczecińskiej – uzgodniono kilkanaście asortymentów, w które CZH mogłaby zaopatrywać stocznię w sposób o wiele tańszy. I najpierw była zgoda, a zanim wrócili negocjatorzy do Warszawy, już tej zgody nie było. Z prostego powodu, o którym panowie dokładnie wiedzą. 70% całych kosztów to są zakupy towarów i one są wsadem, że tak powiem, w statek – tak już ogólnie mówię, już nie chcę podawać proporcji, być może się mylę, ale w każdym razie bardzo duży wsad to jest materiał. Koszty zaopatrzenia związane z zakupem tychże materiałów – to kolejne procenty. I teraz odpowiedzcie sobie na pytanie: kto, gdzie i na jakim poziomie podejmuje decyzje zakupowe? Odpowiedź jest prosta: wiele osób bardzo niechętnie patrzy na to, że nie będzie mogło uczestniczyć w takim procesie decyzyjnym, tak powiem najogólniej, jak tylko mogę. I tego typu problemy są z dnia na dzień, a my próbujemy je rozwiązywać.

Korporacja, jeszcze raz to powiem, to powinien być, w moim przekonaniu, instrument finansowy, ale nie tylko. I chce przejść do drugiego wątku, który się narodził przy okazji korporacji, a którego nie było. Państwo słusznie zwrócili uwagę, że nie ma w Polsce armatorów. Dlaczego ich nie ma? No dlatego, że nie mają pieniędzy czy nie umieją zdobyć pieniędzy na to, żeby pod kontrakty zawrzeć umowy na budowę statków. Czyli nie mają kontraktów, nie mają pomysłów na te kontrakty, inaczej mówiąc:

wypadli z gry. Bo dzisiaj ci, którzy mają kontrakty na poszczególne typy statków, tak naprawdę grają całą branżą. Bo jeżeli ktoś ma dostęp do takiej Toyoty, która potrzebuje dziesięć samochodowców na jakiś czas, ktoś potrzebuje typy statków do przewozu ropy itd., to przecież dzisiaj tak naprawdę ten rynek rozgrywa. I jest pytanie: jak możemy wrócić do grupy tych, którzy grają przy pomocy kontraktów, czyli w jaki sposób możemy dotrzeć do zainteresowanych naszymi statkami?

Chcemy zrobić coś takiego, aby korporacja mogła z siebie jak gdyby wygenerować firmę funkcjonującą na takiej zasadzie, jak funkcjonuje na przykład ten Jeremy Ungar. Przecież to tak naprawdę jest bardzo prosta konstrukcja. Najpierw jest zawierany kontrakt, pod ten kontrakt jest zdobywane finansowanie i jak się ma kontrakt i finansowanie, idzie się do stoczni albo z tą stoczną się rozmawia równolegle. Kary za niedostarczenie statków są na tyle silne, że powodują, iż nawet tenże armator, widząc kłopoty stoczni, potrafi wyłożyć odpowiednie pieniądze, aby tylko dotrzymać terminu, żeby nie obciążały jego kary związane z tak zwaną umową leasingową, najkrócej mówiąc. Taka konstrukcja nie jest wcale trudna do opanowania, tylko trzeba mieć podmiot, który będzie zdolny finansowo do tego, żeby tego typu umowy zawierać. Stać nas na to? Moim zdaniem tak.

Korporacja więc, obok tego finansowania, powinna się zająć, i jest taki pomysł, próbą wygenerowania ruchu armatorskiego na nowo, żebyśmy mieli przynajmniej dwóch, trzech armatorów zdolnych do tego typu działań. Jest też koncepcja, którą przedstawimy na najbliższym posiedzeniu, powrotu do przedwojennej idei towarzystwa okrętowego, które w swoje działania miało wpisane wprost działanie armatorskie.

Też jest druga grupa... Bo tu mówimy tylko o wielkich statkach budowanych w wielkich stoczniach, ale też są oczywiście inne typy związane z gospodarką morską. Jest cały ruch promowy, są mniejsze jednostki pływające, które też na naszych wybrzeżach przecież funkcjonują, jest cały system związany ze stoczniami remontowymi, które, o dziwo, radzą sobie dobrze. Klucz do sukcesu tu jest jeden: bardzo krótkoterminowe rozliczenia. A w przypadku stoczni, o których mówimy – długoterminowe itd.

Nie jest więc tak, że rząd nie wie, nie chce. Wprost przeciwnie: rząd wie, chce jak najbardziej pomóc i szuka instrumentów, które w dzisiejszym stanie prawnym byłyby możliwe do zaakceptowania przez Unię Europejską.

Jedno zdanie już na koniec o korporacji. Korporacja, żeby mogła być użytecznym narzędziem, omijającym całą pomoc publiczną, powinna spełnić tak zwany test prywatnego inwestora, czyli powinna mieć w swoim akcjonariacie różne podmioty, aby Unia nigdy nie mogła zarzucić, że jest to niekontrolowana pomoc publiczna. Takie spółki funkcjonują także w innych krajach i świetnie sobie radzą. My nie chcemy wyważać otwartych drzwi. Podpatruję cały czas system niemiecki, kazałam tłumaczyć wszystkie materiały związane z przepisami podatkowymi, które pozwalają na to, że Niemcy akurat mogą osiągnąć w swoich stoczniach rentowność szybciej niż my. Spróbujemy zaproponować odpowiednie rozwiązania legislacyjne, które, mam nadzieję, zyskają też wsparcie w przyszłym parlamencie.

I tak jednym zdaniem, podsumowując tę opinię, którą pani senator była uprzejmie powiedzieć, powiem tak. Proszę popatrzeć, przewinęły się różne opcje polityczne, właściwie wszystkie postaci polskiej sceny politycznej. Dzisiaj chichotem historii jest, że na czele Stowarzyszenia „Solidarni ze Stoczną Gdańską” stoi pan Marian Krzaklewski, za którego rządu pani Kamela-Sowińska akurat podpisywała zgodę na wyzby-

cie się majątku trwałego Stoczni Gdańskiej. Mówię tylko jedno zdanie na ten temat, bo nie chcę wchodzić w polemiki, bo moglibyśmy tak sobie od ściany do ściany rzucać, kto więcej zawinił, a kto mniej się przyczynił. Gwarantuję państwu, Panie Senatorze, Pani Senator, że to, co można jeszcze uporządkować przez najbliższe kilka miesięcy w obszarze przemysłu stoczniowego, uporządkuję, będąc także odpowiedzialną z ramienia ministra gospodarki za ten sektor. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Dziękuję.

(Głos z sali: Czy można jeszcze dwa słowa?)

Chwileczkę, chwileczkę, przepraszam.

Wystąpienie było tak wielowątkowe, że straciliśmy prawdopodobnie jednak pewnego rodzaju porządek myślenia.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Niech pani pozwoli...

Ja bym jednak próbował troszkę usystematyzować poglądy w tej sprawie. Możemy oczywiście wyjść stąd z przeświadczeniem, że wszyscy podzielili się swoją wiedzą na ten temat, tyle tylko, że nie o to chodzi do końca. Chciałbym postawić pewną tezę. W wystąpieniu pani minister i zwłaszcza w wypowiedzi kolegi pojawiło się pytanie o to, co dalej. Chcę powiedzieć z całą odpowiedzialnością, że Senat nie jest miejscem, gdzie konstruuje się perspektywę gospodarczą kraju, a jedynie miejscem, gdzie tworzy się prawo gospodarcze. Instytucją do tego powołaną jest rząd, który, jak słyszeliśmy, koncepcję posiada i przedstawił. Chciałbym więc tutaj troszkę inaczej próbować uporządkować to nasze myślenie. I z własnego przeświadczenia, mówię o naszym wspólnym przeświadczeniu, jak i z oficjalnych dokumentów wynika ciągłość koniunktury w tym sektorze przemysłu. Problem polega na tym, jak sądzę, jak stać się beneficjentem tej koniunktury, oczywiście takim beneficjentem, który będzie w niej uczestniczył ze wszystkimi profitami z tego wynikającymi. I jeśli taką tezę sobie postawimy, i taki cel wyznaczymy, to będzie miejsce na odpowiedź na następujące pytanie: kto jest partnerem w realizacji tego celu i jaki stan albo jakie okoliczności są okolicznościami sprzyjającymi, a jakie są okoliczności i jaki stan są okolicznościami dyskwalifikującymi, tudzież utrudniającymi? Nie da się rozmawiać o obecności w przyszłości bez uporządkowania stanu rzeczy, czyli bez odpowiedzi na pytania, czym właściwie dysponujemy, na co mamy wpływ, a na co wpływu nie mamy.

Wracam do tej korespondencji, która w żadnym miejscu nie dotyczyła tego, jaki ma być polski przemysł stoczniowy za lat pięć, dziesięć czy piętnaście, tylko wszyscy zwracają uwagę, niestety, na zaszłości. Ale nie dlatego, żeby eksponować zaszłość, ale po to, żeby pokazać, że ta zaszłość paraliżuje przyszłość. Problem polega na tym, jak poradzić sobie z tą zaszłością, żeby ona tej przyszłości nie paraliżowała. Stawiam tę tezę, może troszkę naiwnie, ale wydaje mi się, że czas jest na to, żeby to sobie w jakiś sposób sprecyzować.

Tyle, jeżeli chodzi o taką moją próbę ukierunkowania tego sposobu myślenia. I tego wątku proponowałbym się trzymać, ponieważ każdy inny, choć wzbogaca naszą dyskusję, chyba zaślania nam cel podstawowy.

Pani Senator Serocka chciała zabrać głos, bardzo proszę.

Senator Ewa Serocka:

Dziękuję bardzo.

W kontekście wypowiedzi pani minister mam takie trzy refleksje. Pierwsza dotyczy sformułowania, którego pani minister użyła, mianowicie historycznego zdarzenia. To nie jest historyczne zdarzenie, Pani Minister, z całym szacunkiem, ponieważ toczą się procesy. I najprawdopodobniej w tym roku zostaną zakończone dwa procesy karne. Ja nie mówię o procesach karnych wobec Szlanty, który ma w Gdyni procesy dotyczące wyprowadzenia pieniędzy ze Stoczni Gdynia, ale o procesach dotyczących Stoczni Gdańskiej. Jest wytoczony z oskarżenia publicznego, prokuratorskiego proces przeciwko syndykowi i notariuszowi. Posiedzenia odbywają się co tydzień, chociaż nie odbywały się przez pięć lat i dopiero w wyniku interwencji, bo w sprawie terminu mogę zawsze interweniować u prezesa sądu apelacyjnego, nastąpiła taka dżentelmeńska ugoda, że stoczniowcy będą na procesach spokojni, ale co tydzień będzie się odbywało posiedzenie w składzie trzech sędziów – i tak się dzieje. Żeby nie to, że syndyk w tej chwili unika przychodzenia do sądu, stosując różne meandry prawne, to możliwe, że proces przeciwko syndykowi już by się zakończył w III kwartale, mam jednak nadzieję, że zakończy się w IV kwartale. To jest pierwsza sprawa.

Drugi proces toczy się wobec dwóch członków zarządu i on się zakończy najprawdopodobniej w ciągu miesiąca, wygląda na to, że wyrokiem skazującym. Chodzi o to, że zawarto do umowy aneks wyprowadzający ze stoczni pochylnię, tak że była to sprawa wyjątkowo niebezpieczna. Ale ta sprawa w tym roku już powinna zostać zakończona. Może tak się stać, że jeżeli sąd uzna, że umowa o sprzedaży stoczni została zawarta z rażącym naruszeniem prawa, to owszem, mogą się odbywać procedury w dalszych sądach, ale sprawa wraca do początku. Czyli wszystko, co było, jest nieważne. Nieważna jest sprzedaż i następna sprzedaż po trzech miesiącach 73 ha miasta Gdańska, najlepszych terenów nad morzem, powiedziałabym, bo to odbyło się z naruszeniem i naszego układu z NATO, i naszego układu z Unią Europejską – tereny nadgraniczne są szczególnie chronione i nie wolno ich sprzedawać, tak mówi prawo. I wtedy nie będzie to sprawa historyczna, możemy się znaleźć w punkcie wyjścia z okrojonymi terenami i z najróżniejszymi problemami.

Druga sprawa, o której chciałabym powiedzieć. Cieszę się bardzo, że pan senator Mańkut powiedział o Elblągu, ale istnieją w Polsce takie miasta jak Czarnków, Trzcianka, Recz, gdzie były zakłady kooperacji wewnętrznej, bardzo duże zakłady – Recz akurat wykonywał wyposażenie okrętowe, Trzcianka robiła drzwi, grodzie okrętowe, Czarnków robił również wyposażenie okrętowe itd., mogłabym wymieniać wiele innych tego typu dużych zakładów. Wokół tych zakładów toczyło się życie miasta i w pewnym momencie, kiedy one padły albo się przekształciły w drobne, małe jakieś warsztaciki, po prostu miasto znalazło się z czterdziestoprocentowym bezrobociem. I cieszę się, że pan senator Mańkut, były wojewoda elbląski, powiedział o tej tak trudnej sprawie Zamechu, który był wielkim zakładem zatrudniających dziewięć tysięcy ludzi. A ile w tej chwili zatrudnia?

I trzecia sprawa, o której chciałabym porozmawiać, bo stoczniowcy z Gdyni akurat na ten temat ze mną rozmawiali, to sprawa Rami Ungara, który jest dystrybutorem samochodów japońskich na Europę. On od dawna bardzo się kręci koło Stoczni Gdynia, jest armatorem zamawiającym samochodowce, jedyne, które nie są dotowane przez Unię Europejską. Ustawa, którą objęto przemysł okrętowy, dotycząca dotacji

z Unii Europejskiej czy finansowania z Unii Europejskiej przemysłu okrętowego, nie dotyczy bowiem samochodowców. W 95% dotyczy zaś statków produkowanych przez Stocznnię Szczecińską, która produkuje chemikaliowce, chłodniowce, o ile pamiętam. A my, którzy mamy świetną dokumentację i bardzo dobre kontenerowce, produkujemy ich bardzo mało, podobnie jest w przypadku masowców, które mogłyby być również finansowane z Unii Europejskiej. Produkujemy jednak same samochodowce, które nie są objęte tą ustawą, i to nas boli jako mieszkańców Wybrzeża, gdzie są dwie stocznie, które się obijają od ściany do ściany. Istnieje więc obawa właśnie o tego pana, tego pana Rami Ungara, dystrybutora samochodów japońskich, zainteresowanego stworzeniem ze Stoczni Gdynia stoczni kieszonkowej zajmującej się tylko i wyłącznie budowaniem samochodowców. Będzie tak jak ze Stocznją Nową, że z ośmiu tysięcy pracowników w Stoczni Gdynia zostanie góra dwa, a Stocznia Gdańska, w której pracuje w tej chwili dwa tysiące osób, a pracowało piętnaście, zniknie w ramach restrukturyzacji z powierzchni ziemi. I to jest wielki problem, o którym mówi się w różnych miejscach, ale nie mówi się o tym na spotkaniach zespołów stoczniowych. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Dziękuję.

(*Sekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki i Pracy Małgorzata Ostrowska:* Można?)

Proszę bardzo.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Gospodarki i Pracy
Małgorzata Ostrowska:**

Jeśli można, sekundę. Proszę się nie obrażać za słowo „historyczny”, jeszcze raz to mówię. Ja jako sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki nie mam żadnego wpływu na to, jakie procesy w jaki sposób przebiegają i jak będą zakończone. Nie mam absolutnie ani odpowiednich kompetencji, ani wiedzy na ten temat, żeby się do tych spraw odnieść, tym bardziej że nie mam żadnych dokumentów. I proszę nie czynić mi zarzutu w tej chwili z tego, że takiego słowa użyłam. Te procesy oczywiście się dzieją i sama jestem ciekawa, w jaki sposób efekty tych wszelkich postępowań będą wpływały na przykład na stosunki własnościowe, to jest w tym momencie ważna historia. Ale do czasu rozstrzygnięcia, niestety, muszę się poruszać w takiej materii prawnej, jaką mamy. Tyle tytułem wyjaśnienia.

Panie Senatorze, Panie Przewodniczący, przepraszam, że pan miał wrażenie chaosu, ale starałam się ustosunkować do wcześniejszych wypowiedzi, stąd być może taka nieuporządkowana historia. Cały czas nad moją wypowiedzią ciążyło jednak pytanie „co dalej?” i to, o czym pan mówił, jak wykorzystać okres koniunktury, jak zbudować, jak zrobić, żebyśmy też byli beneficjentami. Starałam się pokazać parę istniejących pomysłów. Ale cały czas, i to mówię naprawdę z wielkim bólem, na realizację najbardziej wspaniałych pomysłów potrzebne są pieniądze. Pieniądze i jeszcze raz pieniądze. Wpierw musimy się rozliczyć z tych zaszłości finansowych i potem pozwolić, żeby powstały podmioty, które mają zdolność kredytową i dobrą sytuację finansową. Wówczas możemy myśleć o staniu się znowu dużymi graczami na rynku budowy statków w świecie. I wtedy możemy to zrobić.

Panie Senatorze, niestety, mimo dużych pieniędzy włożonych w niejedną zresztą branżę... Pan akurat dokładnie wie, jak działają ustawy, które wspomagają branżę górniczą. A nie było takich wkładów w branżę stoczniową, były kierowane w nią dużo mniejsze środki, ale jednak spore z punktu widzenia państwa. Z powodów, o których mówiłam, także czysto społecznych, mam nadzieję, że załapiemy się na ten okres koniunktury – tak jak dzisiaj sektor węglowy, tak za chwilę przemysł stoczniowy – i sobie poradzimy w tej gospodarce europejskiej.

I trzeci wątek, który jest szalenie ważny. Proszę też naszych gości, żeby na każdym możliwym forum, szczególnie w kontaktach z Unią Europejską, potwierdzali, że trzeba rozmawiać o przemyśle stoczniowym i o daniu szansy temu przemysłowi stoczniowemu w ramach wszystkich praw tworzonych przez Komisję Europejską, przez Unię Europejską. One nie mogą nas blokować, a dzisiaj stawiają nas w gorszej sytuacji, biorąc pod uwagę rynek globalny, bo konkurencja spoza Unii Europejskiej spokojnie wykorzystuje czas koniunktury, całe zyski przynosząc sobie, a nas skazując na to, żebyśmy przy swoich kosztach europejskich, już tak najogólniej powiem, byli w gorszej sytuacji. Jedno jest pocieszające, dla ciekawości powiem, że pojawiają się już bardzo duzi inwestorzy, którzy widząc zagrożenie ze strony dyktatu koreańskiego, szukają innych rozwiązań i próbują zainwestować w europejski przemysł stoczniowy, żeby nie dać się Koreańczykom, bo ci zaczynają w pewnych segmentach podnosić bardzo mocno ceny. To tyle tytułem komentarza.

Przepraszam państwa bardzo, ale ja naprawdę muszę w tej chwili jechać do Katowic. Mam nadzieję, że te wszystkie kwestie, o których pani senator była uprzejma powiedzieć, będą wyjaśnione.

Szczególnie serdecznie dziękuję pani Serockiej, że się tą sprawą zajęła, bo faktycznie im szybciej zostaną te kwestie rozstrzygnięte i uporządkowane, tym lepiej dla decydentów, bo będzie wiadomo, jakiego rodzaju działania można podjąć.

Tak że do zobaczenia.

**Przewodniczący Zakładowego Związku Zawodowego
Pracowników Stoczni Gdańskiej
Waldemar Wilanowski:**

Pani Minister, bardzo mi przykro, że pani nas opuszcza, bo miałem przynajmniej jedno pytanie do pani. Spotkaliśmy się w komisji senackiej w sprawie Stoczni Gdańskiej, a my o Stoczni Gdańskiej mówiliśmy bardzo mało, przeważnie o przemyśle stoczniowym w Polsce i o Stoczni Gdynia, a nad tematem Stoczni Gdańskiej tylko pani się prześlizgnęła. Ja bardzo przepraszam, ale w Stoczni Gdańskiej jeszcze budujemy statki. Budujemy statki dla Stoczni Gdynia. Jak wychodzimy na tych statkach, wszyscy wiedzą: Stocznia Gdynia nie płaci nam regularnie za wykonaną robotę, zaniża ceny statków itd. Koledzy związkowcy ze Stoczni Gdynia mówią, że sytuacja jest bardzo zła, oni wręcz się obawiają upadłości Stoczni Gdynia. A wiadomo, że jeżeli Stocznia Gdynia upadnie, pociągnie nas za sobą, to jest nieuniknione, są ekspertyzy prawne potwierdzające to. My jako Stocznia Gdańska przeżyliśmy likwidację, upadłość, ale drugiej upadłości już prawdopodobnie nie przeżyjemy. A w Stoczni Gdańskiej nie pracuje dwa tysiące ludzi, tylko trzy tysiące ludzi. Trzy tysiące miejsc pracy na Wybrzeżu w Trójmieście.

Pani mówiła: szukajmy inwestora. Ja bardzo przepraszam, z punktu widzenia związkowego my możemy tylko dbać o miejsca pracy i o jakieś warunki pracy dla tych

ludzi. Przecież my inwestora nie znajdziemy. A zarząd Stoczni Gdynia, nasz właściciel, widzę, by chciał, ale by nie chciał, tak nie wiadomo, i mówi: jak znajdzie się inwestor, to my was oddamy, ale spiszymy umowę, żeby realizować nasz program itd. Oczywiście, my będziemy realizować program Stoczni Gdynia, bo powinniśmy współpracować jako, założymy, dwie samodzielne stocznie. Więc zastanówmy się, może Skarb Państwa nas zabierze, przejmie na okres przejściowy, ale tym samym zabezpieczy sobie majątek upadłego przedmiotu, jakim będzie Stocznia Gdynia.

Ja bardzo przepraszam, że mówię o tej upadłości Stoczni Gdynia, ja jej życzę jak najlepiej, naprawdę, ale powiedzcie państwo chociaż jakieś optymistyczne zdanie na temat Stoczni Gdańskiej, przecież zasługujemy na to. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Bardzo proszę.

Pan Euzebiusz Szepietowski:

Euzebiusz Szepietowski, jestem byłym prezesem Stoczni Gdańskiej.

Chciałbym pani senator podziękować za możliwość przyjazdu. Prezesem zostałem już po ogłoszeniu upadłości i zostałem po prostu zdjęty, wyrzucony przez syndyka z chwilą sprzedaży stoczni. Jestem tą osobą, która przez cały okres próbowała tę dziwną upadłość zlikwidować poprzez zawarcie układu w upadłości, co nie przyniosło efektu, albowiem osoby były bardziej zainteresowane jeszcze dziwniejszą sprzedażą.

Chciałbym powiedzieć, że póki nie wyjaśni się stan prawny, to rząd nic nie zrobi ze stoczną. I dlatego zdanie Senatu na temat wyjaśnienia sprawy uważam za bardzo ważne. Najpierw należy wyjaśnić stan prawny, a później patrzeć na dalsze sprawy. Dzisiejsze obietnice rządu nic nie znaczą, naprawdę nic nie znaczą. Rząd podejmuje takie decyzje, jakich ma doradców – do niedawna głównym doradcą rządu w sprawach przemysłu okrętowego był wielokrotnie tu wspomniany pan Szlanta. I to jest pokłosie tych właśnie doradzanych opinii.

Tutaj pani senator wspomniała także o...

(Rozmowy na sali)

(Przewodniczący Jerzy Markowski: Dziewczyny, Pani Senator...)

Oprócz tego, że pani senator wspomniała o stoczni, wspomniała o szkoleniu kadr, o przygotowaniu kadr dla przemysłu okrętowego. Tak się składa, że od dwudziestu siedmiu lat jestem nauczycielem w technikum budowy okrętów i równocześnie od ośmiu lat jestem wykładowcą Politechniki Gdańskiej. Widzę, co się dzieje, wszystko pada, nie ma chętnych. O ile w Szczecinie troszeczkę to szkolenie kadr jest lepsze, u nas tego nie ma. Konsekwencje niewyjaśnienia spraw do końca spowodują, że naprawdę to się wszystko skończy.

Tak że cieszę się, że coś może się w końcu wyjaśni. A swoją osobą i swoją wiedzą będę służył, kiedy NIK będzie te sprawy badał. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Dziękuję panu bardzo.

Kto z panów? Pan inżynier Waluszewski?

Proszę.

**Członek Stowarzyszenia Akcjonariuszy
i Obrońców Stoczni Gdańskiej „Arka”
Jerzy Waluszewski:**

Jestem inżynierem budowy okrętów i pracowałem w Stoczni Gdańskiej ostatnio jako specjalista do spraw rewizji gospodarczej, czyli w takiej komórce kontrolującej działalność Stoczni Gdańskiej. I stanowczo chcę zaprzeczyć pogłoskom, że Stocznia Gdańska była źle zorganizowana czy coś tam źle funkcjonowało. To wszystko jest nieprawda. Stocznia Gdańska funkcjonowała na najwyższym poziomie organizacyjnym, jaki w Polsce był stworzony, taka jest prawda i można to również w protokołach NIK przeczytać.

Zastanawiam się teraz nad tym, co pan przewodniczący powiedział, a mianowicie, w jakim kierunku my powinniśmy pójść. Po prostu trzeba się zastanowić, co było przyczyną upadłości Stoczni Gdańskiej. Stocznia funkcjonowała wcześniej w warunkach zmiennych w Europie, ale cały czas się rozwijaliśmy. Nie jest prawdą więc, że zmienne warunki w Europie spowodowały upadłość Stoczni Gdańskiej czy utrudniały jej funkcjonowanie, to jest nieprawda.

A co jest główną przyczyną upadłości? Chaos prawny i organizacyjny stoczni. Chaos, który został spowodowany błędną restrukturyzacją przemysłu okrętowego, którą pani Ostrowska proponuje kontynuować. No przecież to jest błędna polityka, która już doprowadziła do upadłości Stoczni Gdańskiej i całej gałęzi przemysłu okrętowego. Ten program restrukturyzacji zaproponowany przez Agencję Rozwoju Przemysłu jest zły i on prowadzi do dalszych kłopotów w przemyśle okrętowym. Nie można go kontynuować, trzeba go zmienić.

A od czego trzeba zacząć? Trzeba naprawić chaos prawno-organizacyjny, który jest w tej chwili w stoczni. A chaos ten spowodował sąd, ogłaszając upadłość Stoczni Gdańskiej bez przesłanek prawnych. Po trzech miesiącach funkcjonowania Stoczni Gdańskiej w upadłości już się wszystko wyjaśniło. Nie było podstaw do przedłużania upadłości Stoczni Gdańskiej. Pierwszy syndyk, Lachert, to zrozumiał, dlatego podał się do dymisji. Po trzech miesiącach zawarto drugie postanowienie, również wadliwe, o kontynuacji działalności Stoczni Gdańskiej w upadłości. To postanowienie też trzeba anulować i wrócić do takiej sytuacji, że przemysł okrętowy, tak jak to jest w Japonii, przodującym państwie w przemyśle okrętowym, na Tajwanie, w Chinach, będzie państwowy, państwowy. W Polsce też powinien być pod patronatem... W Stanach Zjednoczonych nawet jest państwowy. Dlaczego my mamy się przyglądać, jak to robią Niemcy? Jeśli my będziemy się przyglądali, jak Niemcy to robią, i podążali za Niemcami, to będziemy zawsze dziesięć lat za nimi. My musimy być w czołówce światowej, a nie za Niemcami podążać.

Tyle chciałem powiedzieć. Reszta jest w piśmie, które skierowałem do pana przewodniczącego komisji, do prezydenta Polski i do ministra sprawiedliwości. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Dziękuję.

Kto jeszcze z państwa chciałby zabrać głos?

Ja mam taką sugestię, proszę państwa, nie zamknę tego dzisiejszego posiedzenia, ponieważ mam wrażenie, że otworzyliśmy sobie pewien tok postępowania, a przede wszystkim, co najważniejsze, weszliśmy nareszcie na pewną wspólną częstotliwość i szacujemy perspektywę z uwzględnieniem warunków, w jakich się znajdujemy, pa-

miętając oczywiście o odpowiedzialności za te warunki, w których się znajdujemy. Wcale, jak sądzę, nie straciło na aktualności to, że skierowaliśmy te wystąpienia do Najwyższej Izby Kontroli. Nie straciło na aktualności to, że skierowaliśmy do ministra sprawiedliwości wystąpienie o objęcie nadzorem tych pięciu postępowań, o których powiedziałem, ponieważ one muszą się toczyć, żeby ustalić stopień odpowiedzialności personalnej za stan rzeczy. Tego się nie da uniknąć, to jest rzecz istotna, która pozwoli zbilansować stan prawny. Wszystko bowiem sprowadza się do tego, czym się dysponuje. Jak się wychodzi na boisko, to trzeba wiedzieć, ilu się ma zawodników i co kto potrafi. Jak się nie wie tego, to nie ma co rozpocząć meczu. I to jest podstawowa sprawa.

Druga sprawa. Ja rozumiem, iż uzyskałem przede wszystkim państwa deklaracje uczestniczenia w tych wszystkich czynnościach, które będą się toczyły z udziałem Najwyższej Izby Kontroli i prokuratora generalnego. Oczywiście proszę nie mieć złudzeń, że komisja gospodarki kiedykolwiek się przekształci w jakąkolwiek komisję śledczą, bo nie taka jest istota, nie taki jest cel, nie ma takich kompetencji, to nie o to chodzi, to nie tak. Nas interesuje po prostu tworzenie szans gospodarczych w przemyśle stoczniowym z uwzględnieniem uwarunkowań, które mamy dzisiaj. I to jest cel, tym tematem się zajmujemy. I to kolejna sprawa.

Deklaruję, że zorganizujemy jeszcze jedno spotkanie po tym, kiedy uzyskamy odpowiedzi od ministra sprawiedliwości i od prezesa Najwyższej Izby Kontroli, żeby skonstruować zespoły, które będą się merytorycznie zajmowały poszczególnymi sprawami. Mam nadzieję, że nastąpi to szybko. To następna kwestia.

No i jeśli państwo oczywiście pozwolą, to będziemy się starali wrócić do tej rozmowy. Kiedy, trochę trudno mi powiedzieć. Wtedy, kiedy ta konstrukcja, przedstawiona nam tutaj przez panią minister Ostrowską, stanie się bardziej precyzyjna, ponieważ ona była, powiem szczerze, dla byłego sekretarza stanu w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, o czym niektórzy panowie tu pamiętają, bośmy współpracowali, dalece nieprecyzyjna. Dlatego też poczekajmy na bardziej precyzyjny pogląd w tej sprawie i wtedy będziemy mieli się do czego odnosić. Bo dzisiaj możemy się odnieść do niezbyt zdefiniowanej wizji, a to jest za mało.

Poza tym, sądzę, że najwięcej racji jest w tym, o czym pan mówił, że dzisiejszy stan rzeczy pogarsza sytuację. I to jest najgorsze, dzień za dniem bowiem doprowadza to w jakiś bezwolny sposób do jeszcze większej tragedii. Upadłość upadłości...

**Przewodniczący Zakładowego Związku Zawodowego
Pracowników Stoczni Gdańskiej
Waldemar Wilanowski:**

Ja przepraszam, że wejdę panu w słowo. Znacie państwo sytuację Stoczni Gdańskiej. Przecież mieliśmy wiec, jesteśmy w sporze zbiorowym z zarządem stoczni...

(Głos z sali: Gdyńskiej?)

Gdyńskiej? Nie, ja mówię o Stoczni Gdańskiej, my jesteśmy przedstawicielami Stoczni Gdańskiej. Jeśli powiedziałem „gdyńskiej”, to bardzo przepraszam, przeżyłem się, chodzi o Stocznnię Gdańską. Jesteśmy w sporze zbiorowym, a spór zbiorowy ma swoje prawa, ma swoją ustawę. Tylko że my, związkowcy, wykazujemy dobrą wolę, a powinniśmy już w tej stoczni strajkować. Bo nieudolny zarząd nie chce podejmować żadnych decyzji, rada nadzorcza również nie podejmuje takich decyzji, przynajmniej dla dobra obu stoczni – ja już nie mówię tylko o Stoczni Gdańskiej – dla dobra obu stoczni.

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Sądzę, że ta konkluzja, którą przed chwilą wypowiedziałem, państwa satysfakcjonuje na tym etapie, bo o to chodzi, żeby zacząć coś sensownego czynić w sprawie. Tak że proszę mi pozwolić, Pani Senator, że ja na tym zakończę tę część tego posiedzenia, deklarując zwołanie kolejnego posiedzenia po uzyskaniu odpowiedzi, o których powiedziałem. Przyjmuję równocześnie taką milczącą deklarację państwa co do udziału w pracach zespołu NIK i organów, które będą do tego powołane.

(Rozmowy na sali)

Już, już chwileczkę.

To tyle, jeżeli chodzi o ten fragment.

I będę serdecznie prosił panią senator Serocką o to, żeby na stałe zaplanowała sobie udział w posiedzeniach komisji gospodarki, która będzie się zajmowała tym zagadnieniem. Bardzo proszę.

Jeszcze pan na koniec, proszę bardzo.

**Przewodniczący Zakładowego Związku Zawodowego
Pracowników Stoczni Gdańskiej
Waldemar Wilanowski:**

Już tak na koniec, w innej sprawie. My dostaliśmy materiały... Tu jest moje pismo... przepraszam, pismo mojego związku, przeze mnie podpisane, do pana Longina Pastusiaka, marszałka Senatu Rzeczypospolitej Polskiej. Zwracamy się do niego z prośbą o pomoc w sprawie tych naszych stoczniowych akcji, które dostaliśmy zamiast odprawy z racji likwidowanego zakładu pracy, ale już nie będę opowiadał historii. Odbyła się już rozprawa w Sądzie Najwyższym i Sąd Najwyższy przyznał pracownikowi akcje Stoczni Gdańskiej – Skarb Państwa powinien wypłacić odszkodowanie za te akcje. My w tym piśmie piszemy, że jeżeli przynajmniej jeden wyrok zostanie ogłoszony na korzyść pracownika – akurat tak się złożyło, my tu nie piszemy, że już został wydany – to powinno to obejmować wszystkich pracowników stoczni, którzy posiadają akcje. Szanowni Państwo, myślę, że możemy już najprościej i najszybciej rozwiązać tę sprawę, gdyż jest wyrok Sądu Najwyższego, który jest prawomocny, nieodwołalny, jak pisała prasa. Tak że może byście nam pomogli, żeby Skarb Państwa przynajmniej się zwrócił do nas i uzgodnił z nami, w jakiej formie te odszkodowania ludzie będą otrzymywać. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Jerzy Markowski:

Dziękuję panu bardzo.

Chciałbym jeszcze raz podziękować wszystkim uczestniczącym w posiedzeniu, jak również przedstawicielom mediów. Bardzo liczymy na to, że to, co dzisiaj się odbyło w Senacie Rzeczypospolitej, zostanie w jakiś sposób przekazane tym, których to najbardziej interesuje, czyli ludziom, którzy żyją z przemysłu stoczniowego.

Dziękuję państwu za udział w posiedzeniu. Dziękuję.

Zamykam posiedzenie.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 42)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Magdalena Radkowska

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851