

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Szczecinie

LSZ-41030-04

Nr ewid. 191/2004/P/04/171/LSZ

Informacja o wynikach kontroli przekształceń własnościowych w morskich stocznich remontowych

S z c z e c i n

g r u d z i e Ń

2 0 0 4 r .

Misją Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej

Wizją Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa

Informacja o wynikach kontroli przekształceń własnościowych w morskich stoczniach remontowych

Dyrektor
Delegatury NIK w Szczecinie

Andrzej Donigiewicz

Zatwierdzam:

Piotr Kownacki

Wiceprezes
Najwyższej Izby Kontroli

Warszawa, dnia grudnia 2004 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
00-950 Warszawa
tel./fax: 0-prefiks-22-825 44 81
www.nik.gov.pl

Spis treści

1.	<i>Wprowadzenie</i>	3
2.	<i>Podsumowanie wyników kontroli</i>	4
2.1.	Ogólna ocena kontrolowanej działalności	4
2.2.	Synteza wyników kontroli.....	5
2.3.	Wnioski.....	9
3.	<i>Ważniejsze wyniki kontroli</i>	10
3.1.	Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomiczno - organizacyjnych.....	10
3.1.1.	Stan prawny	10
3.1.2.	Uwarunkowania ekonomiczno - organizacyjne.....	12
3.2.	Istotne ustalenia kontroli	13
3.2.1.	Działalność Ministra Skarbu Państwa w zakresie przekształceń własnościowych stoczni remontowych i nadzoru właścicielskiego.....	13
3.2.1.1.	Przekształcenia własnościowe.....	13
3.2.1.2.	Nadzór właścicielski	14
3.2.2.	Dokapitalizowanie Stoczni Remontowej „Nauta” S.A. w Gdyni	15
3.2.3.	Zarządzanie stoczniami	17
3.2.3.1.	Wykorzystanie potencjału remontowego stoczni	17
3.2.3.2.	Organizacja i efektywność działalności remontowo-produkcyjnej.	19
3.2.3.3.	Gospodarowanie majątkiem stoczni.....	23
3.2.3.4.	Sytuacja ekonomiczno-finansowa morskich stoczni remontowych.	26
4.	<i>Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli</i>	31
4.1.	Przygotowanie kontroli.....	31
4.2.	Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli.....	31
5.	<i>Załączniki</i>	33
1.	Wykaz skontrolowanych jednostek.....	33
2.	Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność.....	33
3.	Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności	34
4.	Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli.....	36

1. Wprowadzenie

Numer i temat kontroli: P/04/171 „Przekształcenia własnościowe w morskich stocznich remontowych”.

Celem kontroli była ocena kierunków i stanu zaawansowania przemian strukturalnych, w tym własnościowych, w morskich stocznich remontowych, a także ocena rentowności usług remontowych i sytuacji ekonomicznej stoczni oraz zakresu i efektywności wdrażanych w stocznich przedsięwzięć naprawczych, w tym dotyczących restrukturyzacji majątkowej, finansowej i zatrudnienia.

Ocenie poddano w szczególności działalność:

- Ministra Skarbu Państwa w zakresie:
 - inicjowania i realizowania założeń polityki Państwa dotyczących kierunkowych przekształceń strukturalnych, w tym własnościowych, w sektorze remontów statków,
 - zabezpieczania interesów Skarbu Państwa w procesie prywatyzacji morskich stocznich remontowych,
 - wykonywania nadzoru właścicielskiego wobec stoczni remontowych.
- Zarządów spółek stoczniowych (jednoosobowych spółek Skarbu Państwa) w zakresie:
 - organizacji i efektywności ekonomicznej działalności podstawowej,
 - wykorzystania potencjału remontowo-produkcyjnego stoczni,
 - opracowywania i wdrażania przedsięwzięć naprawczych, w tym programów restrukturyzacji przedsiębiorstw stoczniowych.

Kontrola została podjęta przez NIK z własnej inicjatywy i obejmowała lata 2001 – 2003. Kontrolę przeprowadzono od 19 kwietnia do 29 lipca 2004 r. Kontrolą objęto Ministerstwo Skarbu Państwa, Stocznę Remontową „Nauta” S.A. w Gdyni, Szczecińską Stocznę Remontową „Gryfia” S.A., Morską Stocznę Remontową S.A. w Świnoujściu oraz Stocznę Remontową „Radunia” S.A. w Gdańsku (w upadłości).

Kontrolę podjęto w ramach realizacji priorytetowych kierunków działalności kontrolnej NIK na lata 2003 – 2005, obejmujących m.in. restrukturyzację gospodarki.

Na międzynarodowym rynku remontów statków morskich występuje od wielu lat nadwyżka potencjału remontowego w stosunku do zapotrzebowania na remonty. Warunkiem utrzymania się na rynku polskich morskich stocznich remontowych jest stałe podnoszenie ich konkurencyjności i efektywności funkcjonowania.

W kontroli, koordynowanej przez Delegaturę NIK w Szczecinie, uczestniczyła ponadto Delegatura NIK w Gdańsku.

2. Podsumowanie wyników kontroli

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia niewypracowanie przez właściwe organy administracji rządowej, zwłaszcza przez Ministra Skarbu Państwa, koncepcji przemian strukturalnych, w tym własnościowych, dla sektora remontów statków morskich.

Skutkowało to opóźnieniami w dostosowaniu morskich stoczní remontowych do efektywnego funkcjonowania w warunkach gospodarki rynkowej. Sprywatyzowana została jedna z pięciu stoczní remontowych (Gdańska Stocznia Remontowa S.A.). W pozostałych nie przeprowadzono w dostatecznym zakresie restrukturyzacji (jedna z nich znajduje się w stanie upadłości¹).

W ocenie NIK prywatyzację Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A. przeprowadzono z uwzględnieniem interesów Skarbu Państwa i pracowników. Jednak wobec braku określonych kierunków restrukturyzacji sektora remontów statków, zarówno prywatyzacja tej stoczni, jak i podejmowane przez zarządy innych stoczní remontowych przedsięwzięcia restrukturyzacyjne miały w dużej mierze charakter działań przypadkowych, nie wynikających z określonych założeń programowych rządu.

Stan w zakresie przemian strukturalnych w sektorze remontów statków nie uległ – poza sprywatyzowaniem jednej stoczni - zasadniczej zmianie od czasu poprzedniej kontroli NIK z 1997 r., pomimo że już wówczas wskazywano w różnych dokumentach rządowych, iż wobec zamierzonej integracji Polski z Unią Europejską w przemyśle budowy i remontów statków powinny nastąpić radykalne działania restrukturyzacyjne, pozwalające na wyrównanie konkurencyjności polskich stoczní do poziomu światowego².

Obowiązek opracowania przez Ministra Skarbu Państwa programu przekształceń strukturalnych (prywatyzacji) stoczní remontowych wynikał także z przyjętego przez Radę Ministrów, w maju 2002 r., dokumentu pn. „Strategia przekształceń strukturalnych przemysłowego potencjału obronnego w latach 2002 – 2005”³. Program nie został dotychczas opracowany.

Podkreślenia wymaga, że wieloletnie opóźnienia we wdrożeniu restrukturyzacji stoczní remontowych występowały w sytuacji utrzymującej się na międzynarodowym rynku nadwyżki potencjału remontowego (o ok. 40 %) w stosunku do zapotrzebowania na remonty.

W badanych trzech latach wyniki finansowe polskich stoczní remontowych kształtowały się od ujemnych do nieznacznie dodatnich. Ustalenia kontroli wskazują, że wpływ na to –

¹ Stocznia Remontowa „Radunia” S.A. w Gdańsku.

² Informacja o wynikach kontroli przekształceń własnościowych w morskich stoczních remontowych, lipiec 1998 r. – Nr 27/98/P/97/197/LSZ

³ Na podstawie ustawy z dnia 7 października 1999 r. o wspieraniu przemysłowego potencjału obronnego i modernizacji technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 83, poz. 932 ze zm.) do wymienionego potencjału zaliczono m.in. 3 z 5 morskich stoczní remontowych..

obok sytuacji na rynku remontów statków – miały wymienione przyczyny o charakterze strukturalnym jak i stwierdzone nieprawidłowości w zarządzaniu działalnością operacyjną stoczni, w tym działania nierzetelne i niegospodarne, a niejednokrotnie nielegalne.

2.2. Synteza wyników kontroli

1. W latach 2001–2003 wartość sprzedaży czterech morskich stoczni remontowych - jednoosobowych spółek Skarbu Państwa⁴ - wyniosła odpowiednio 232,4 mln zł, 259,4 mln zł i 252,6 mln zł, głównie dla odbiorców zagranicznych. W wymienionych latach wartość sprzedaży Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A. im. J. Piłsudskiego, sprywatyzowanej w marcu 2001r., wyniosła 426,0 mln zł, 547,6 mln zł i 492,8 mln zł. Stocznia ta dysponowała największym spośród stoczni krajowych technicznym potencjałem remontowym (*str. 17*).

We wszystkich objętych kontrolą latach rentowność netto⁵ uzyskiwała Morska Stocznia Remontowa S.A. w Świnoujściu (do 2,6 %) oraz sprywatyzowana Gdańska Stocznia Remontowa S.A. (do 1,3 %). Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. rentowność netto (0,5 %) osiągnęła tylko w 2002 r., a w pozostałych latach poniosła straty netto. Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. we wszystkich latach ponosiła straty, które łącznie wyniosły 22.307 tys. zł (*str. 19*).

2. Minister Skarbu Państwa nie określił założeń restrukturyzacji sektora remontów statków morskich.

W maju 2002 r. Rada Ministrów przyjęła dokument pn. „Strategia przekształceń strukturalnych przemysłowego potencjału obronnego w latach 2002 – 2005”, obejmujący m.in. trzy morskie stocznie remontowe⁶. W wymienionym dokumencie stocznie te zaliczono do grupy spółek przemysłowego potencjału obronnego przeznaczonych do prywatyzacji. Ustalono, że powinny one zostać objęte wspólnym, odrębnie przygotowanym programem prywatyzacji, a w przypadku dwóch spółek (Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. i Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.), że prywatyzację należy poprzedzić restrukturyzacją. Według stanu na listopad 2004 r. (przedostatni rok objęty „Strategią ..”) Ministerstwo Skarbu Państwa nie ustaliło jeszcze procedur wyboru wykonawcy programu prywatyzacji stoczni (*str. 14*).

⁴ - Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w Gdyni,
- Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.
- Morska Stocznia Remontowa S.A. w Świnoujściu
- Stocznia Remontowa „Radunia” S.A. w Gdańsku.

⁵ Zysk po opodatkowaniu w relacji do przychodów ze sprzedaży (w procentach)

⁶ - Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w Gdyni
- Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.
- Morska Stocznia Remontowa S.A. w Świnoujściu

3. Brak określonych kierunków restrukturyzacji sektora remontów statków powodował, że podejmowane w tej sferze działania były przypadkowe i nie wynikały z określonych założeń programowych.

3.1. Z ustaleń kontroli wynika, że podjęte w 2002 r. przez Zarząd Stoczni „Nauta” w Gdyni, a wcześniej przez Zarząd MSR S.A. w Świnoujściu, przedsięwzięcia w zakresie restrukturyzacji majątkowej, finansowej i zatrudnienia, były wymuszone złą sytuacją ekonomiczną – finansową tych stoczni, zagrażającą ich upadłością. Natomiast w Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” działania w tym zakresie ograniczyły się przede wszystkim do opracowywania kolejnych programów (*str. 13*).

3.2. Opóźnienia w restrukturyzacji sektora remontów statków były jedną z przyczyn utrudniających prywatyzację spółek stoczniowych. Dokonana w marcu 2001 r. sprzedaż 84,99 % akcji Gdańskiej Stoczni Remontowej była pierwszą udaną prywatyzacją stoczni remontowej, po wielu nieudanych próbach, podejmowanych od początku lat 90-tych⁷. W ocenie NIK prywatyzacja wymienionej Stoczni przeprowadzona została prawidłowo, z odpowiednim uwzględnieniem interesów Skarbu Państwa oraz pracowników Spółki (*str. 13*).

3.3. W okresie objętym kontrolą działania prywatyzacyjne prowadzone były ponadto wobec Morskiej Stoczni Remontowej S.A. w Świnoujściu. Pomimo trwającej 2 lata korespondencji Minister Skarbu oraz Agencja Prywatyzacji nie przedstawili Ministrowi Gospodarki analiz, od których Minister ten uzależniał wydanie opinii o zamierzonej prywatyzacji (*str. 14*).

4. Stwierdzono działania nierzetelne i nielegalne w zakresie udzielenia przez Ministra Skarbu Państwa w 2003 r. pomocy publicznej zagrożonej upadłością Stoczni Remontowej „Nauta” S.A. w Gdyni.

Wymieniona pomoc, w formie dokapitalizowania na kwotę 14 mln zł, została Stoczni udzielona, pomimo niespełnienia przez nią jednego z istotnych warunków uzyskania takiej pomocy, jakim – stosownie do przepisów § 6 pkt 2 rozporządzenia RM z dnia 15 października 2002 r. w sprawie dopuszczalności pomocy publicznej w sektorze budownictwa okrętowego⁸ - było nieodwracalne zmniejszenie zdolności produkcyjnych stoczni. Zmniejszenie zdolności produkcyjnej powinno być przewidziane w planie restrukturyzacyjnym⁹. Udzielenie Stoczni pomocy publicznej bez spełnienia tego warunku było także niezgodne z przepisami prawa wspólnotowego¹⁰ (*str. 15*).

Ponadto pomoc publiczna udzielona została wymienionej Stoczni w wysokości przekraczającej kwotę niezbędną do osiągnięcia celów restrukturyzacji, tj. z naruszeniem przepisów

⁷ Informacja o wynikach kontroli przekształceń własnościowych w morskich stocznich remontowych, lipiec 1998 r. – Nr 27/98/P/97/197/LSZ

⁸ Dz. U. Nr 186, poz. 1547

⁹ § 10 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 października 2002 r. w sprawie dopuszczalności pomocy doraźnej oraz pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstw (Dz. U. Nr 186, poz. 1545)

¹⁰ Art. 5 rozporządzenia Rady (WE) Nr 1540 z 28 czerwca 1998 r. ustanawiającego nowe zasady pomocy publicznej dla budownictwa okrętowego (OJ L 202, 18.7.1998, str. 1)

art. 10 pkt 2 i 4 ustawy z dnia 27 lipca 2002 r. o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorstw¹¹. Przyczyną tego było m.in. bezkrytyczne przyjmowanie przez Ministerstwo Skarbu Państwa nieprawidłowych analiz ekonomiczno-finansowych przedstawianych przez Stocznię (*str. 16*).

Przy tym krytycznie pod względem celowości ocenić należy udzielenie przez Ministra Skarbu Państwa pomocy publicznej stoczni remontowej wobec występującego nadmiaru potencjału remontowego oraz braku programu restrukturyzacji sektora remontów statków (*str. 17*).

5. Ustalenia kontroli wskazują, że Minister Skarbu Państwa nie zawsze zapewniał właściwą ochronę interesów Skarbu Państwa w spółkach stoczniowych.

Pomimo trwałej utraty, od I-go kw. 2003 r., podstaw dalszego funkcjonowania przez Stocznę Remontową „Radunia” S.A. – brak realnych perspektyw na uzyskanie zleceń produkcyjnych – Minister Skarbu Państwa nie podjął działań w celu ustalenia zasadności kontynuowania działalności tej Spółki. Konsekwencją były narastające straty, które do czasu ogłoszenia upadłości Spółki, tj. do lutego 2004 r., spowodowały zmniejszenie jej majątku o ponad 2,4 mln (*str. 14*).

W grudniu 2003 r. Minister Skarbu Państwa wyraził zgodę na sprzedaż przez SR „Nauta” nieruchomości gruntowej zabudowanej, pomimo że z dokumentów załączonych do wniosku o tą zgodę wynikało, iż nabywca nieruchomości ustalony został z naruszeniem obowiązujących przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 1997 r. w sprawie określenia szczegółowych zasad i trybu organizowania przetargu publicznego na sprzedaż majątku trwałego innym podmiotom przez spółkę powstałą w wyniku komercjalizacji oraz warunków, w których dopuszcza się odstępianie od przetargu¹² (*str. 15*).

6. W celu przeciwdziałania skutkom ograniczonego zapotrzebowania na remonty statków zarządy stoczni remontowych – co należy ocenić pozytywnie – podejmowały działania mające na celu rozwijanie działalności alternatywnej, zwłaszcza budowy małych statków, m.in. rybackich, oraz produkcji elementów i konstrukcji stalowych na potrzeby okrętownictwa, a także innych dziedzin gospodarki (*str. 18*).

Efekty przedsięwzięć w tym zakresie były jednak ograniczane stwierdzonymi nieprawidłowościami w zarządzaniu działalnością operacyjną stoczni. Dotyczyło to w różnym zakresie, wszystkich skontrolowanych stoczni remontowych. Wymienione nieprawidłowości polegały m.in. na:

- nieprzestrzeganiu procedur postępowania obowiązujących w stoczniach w ramach systemów zarządzania jakością, w tym dotyczących pisemnego ustalania z armatorem zakresu prac dodatkowych i wynagrodzenia za te prace przed ich wykonaniem. Było to

¹¹ Dz. U. Nr 141, poz. 1177 ze zm.

¹² Dz. U. Nr 108, poz. 696 ze zm.

- np. jedną z przyczyn odmowy zapłaty przez kontrahenta norweskiego kwoty 1.555 tys. zł za prace wykonane przez Morską Stoczní Remontow¹ S.A. w Świnoujściu (*str. 19 i 21*),
- kalkulowaniu cen jednostkowych niejednokrotnie poniżej kosztów technicznych stoczni, przy których kalkulowany wynik całego remontu zamykał się stratą. Przykładowo SSR „Gryfia” S.A. zawarła kontrakt z armatorem statku „Durrington” o wykonanie remontu za łączną cenę 2.808 tys. zł, nie pokrywającą – m.in. z uwagi na zastosowanie za część prac zbyt niskich cen jednostkowych - planowanych kosztów Stoczni, różnica wynosiła 611 tys. zł (*str. 21*),
 - nieujmowaniu w kalkulacjach zleceń remontowych wszystkich kosztów wynikających z planowanego zakresu prac – SR „Nauta” S.A. (*str. 23*),
 - udzielaniu armatorom upustów cenowych przez nieupoważnionych do tego pracowników stoczni – MSR S.A. w Świnoujściu (*str. 23*),
 - przekraczaniu, przy realizacji zleceń produkcyjnych, planowanej pracochłonności wynikającej z zakresu i technologii wykonywanych prac. Powodowało to zwiększanie kosztów ponoszonych przez stocznie, co przy niezmiennym przychodzie za te prace skutkowało pogorszeniem wyniku finansowego zleceń. W skrajnym przypadku pracochłonność została przekroczona o 52,5 % (*str. 22*),
 - niezawieraniu w umowach o remont statków, przewidujących ratalne płatności ceny za remont, odpowiednich zabezpieczeń spłaty należności. Konsekwencją tego był wzrost należności przeterminowanych, które np. w Morskiej Stoczni Remontowej S.A. w Świnoujściu wzrosły w latach 2002 – 2003 z 414, 2 tys. zł do 1.672,3 tys. zł, tj. czterokrotnie (*str. 29*),
 - nieprzykładaniu przez zarządy stoczni należytej wagi do analizowania przyczyn uzyskiwania na poszczególnych zleceniach produkcyjnych wyników gorszych od planowanych (*str. 20*).
7. Stwierdzono nieprawidłowości, w tym przypadki działań nielegalnych i niegospodarnych, w zakresie gospodarowania majątkiem stoczni remontowych.
- Zarząd SSR „Gryfia” S.A. sprzedał w 2002 r. ośrodki wypoczynkowe w Karpaczu i w Baniewicach za rażąco zaniżoną cenę i z naruszeniem przepisów wymienionego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 1997 r.¹³, a ośrodek w Baniewicach - również z naruszeniem art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa¹⁴ (*str. 23*).
- Zarząd Stoczni Remontowej „Nauta” S.A. w Gdyni sprzedał nieruchomość zabudowaną w trybie bezprzetargowym, tj. z naruszeniem przepisów ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 1997 r. (*str. 25*).
8. Z ustaleń kontroli MSR S.A. w Świnoujściu wynika, że od maja 2005 r. Stocznia ta może utracić dostęp do stacji prób statków na uwięzi, która jest niezbędna dla prowadzenia

¹³ Dz. U. Nr 108, poz. 696 ze zm.

¹⁴ Dz. U. Nr 106, poz. 493 ze zm.

działalności remontowej. Podejmowane przez Zarząd Stoczni działania w celu utrzymania stałego dostępu do wymienionej stacji prób nie przyniosły – do czasu zakończenia kontroli – pozytywnego rezultatu (*str. 28*).

2.3. Wnioski

Mając na uwadze wyniki kontroli, wskazujące w szczególności na:

- wieloletnie opóźnienia w restrukturyzacji sektora remontów statków, skutkujące niedostatecznym przystosowaniem tego sektora do efektywnego funkcjonowania w warunkach gospodarki rynkowej,
- nieprawidłowości w zarządzaniu morskimi stoczniami remontowymi funkcjonującymi w formie jednoosobowych spółek skarbu Państwa, stanowiące jedną z przyczyn złej sytuacji ekonomiczno – finansowej tych stoczní,

niezbędne jest – w ocenie Najwyższej Izby Kontroli – podjęcie przez Ministra Skarbu Państwa działań mających na celu:

1. Przyspieszenie opracowania programu prywatyzacji morskich stoczní remontowych.
2. Przygotowanie stoczni do prywatyzacji na możliwie najkorzystniejszych dla Skarbu Państwa warunkach, m.in. poprzez dokończenie działań restrukturyzacyjnych w zakresie: majątkowym, finansowym oraz zatrudnienia.
3. Podniesienie efektywności zarządzania działalnością operacyjną stoczni – jednoosobowych spółek Skarbu Państwa.

3. Ważniejsze wyniki kontroli

3.1. Charakterystyka stanu prawnego oraz uwarunkowań ekonomiczno - organizacyjnych

3.1.1. Stan prawny

W latach 1999 – 2003 następowały zmiany w podporządkowaniu poszczególnych stoczni remontowych, spowodowane zaliczeniem części z tych stoczni do przemysłowego potencjału obronnego.

Na początku 2001 r. wszystkie pięć stoczni remontowych miało status jednoosobowych spółek Skarbu Państwa. Były to stocznie:

- Gdańska Stocznia Remontowa im. Józefa Piłsudskiego S.A. w Gdańsku,
- Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. w Szczecinie,
- Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w Gdyni,
- Morska Stocznia Remontowa S.A. w Świnoujściu,
- Stocznia Remontowa „Radunia” S.A. w Gdańsku.

Na podstawie ustawy z dnia 7 października 1999 r. o wspieraniu przemysłowego potencjału obronnego i modernizacji technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej¹⁵ trzy morskie stocznie remontowe (SSR „Gryfia”, SR „Nauta” i MSR) zaliczone zostały z dniem 8 grudnia 1999 r. do przemysłowego potencjału obronnego.

Uprawnienia wynikające z praw z akcji należących do Skarbu Państwa w wymienionych pięciu stoczniach minister właściwy do spraw Skarbu Państwa wykonywał do dnia 7 grudnia 1999 r. W okresie od dnia 8 grudnia 1999 r. do dnia 14 stycznia 2003 r. uprawnienia te, w stoczniach zaliczonych do przemysłowego potencjału obronnego, wykonywał minister właściwy do spraw gospodarki¹⁶. Od dnia 15 stycznia 2003 r. wymienione uprawnienia ponownie należały do ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa¹⁷.

Konsekwencją zaliczenia tych stoczni do przemysłowego potencjału obronnego było to, że ich ewentualna prywatyzacja mogła być dokonana przez ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa po uprzednim zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw gospodarki.

¹⁵ Dz. U. Nr 83, poz. 932 ze zm.

¹⁶ Na podstawie art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 7 października 1999 r. o wspieraniu przemysłowego potencjału obronnego i modernizacji technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 83, poz. 932 ze zm.) w związku z § 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 listopada 1999 r. w sprawie wykazu spółek, przedsiębiorstw państwowych i jednostek badawczo-rozwojowych, prowadzących działalność gospodarczą na potrzeby bezpieczeństwa i obronności państwa (Dz. U. Nr 95, poz. 1102).

¹⁷ Ww. rozporządzenie RM z dnia 17.11.1999r. straciło moc, a nie wydano innego, które miało określić wykaz spółek zaliczonych do prowadzących działalność gospodarczą na potrzeby bezpieczeństwa i obronności państwa, w odniesieniu do których kompetencje ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa, określone w art. 2 pkt 5 oraz art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa, wykonuje minister właściwy do spraw gospodarki.

Do spółek powstałych w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstw państwowych miały zastosowanie przepisy ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji¹⁸ oraz przepisy ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych¹⁹.

Stosownie do przepisów art. 19 ust. 1 ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji spółka powstała w wyniku komercjalizacji, w której ponad połowa ogólnej liczby akcji należy do Skarbu Państwa, sprzedaje majątek trwały innym podmiotom, w drodze publicznego przetargu.

Na podstawie przepisu art. 19 ust. 2 omawianej ustawy Rada Ministrów wydała rozporządzenie z dnia 26 sierpnia 1997 r. w sprawie określenia szczegółowych zasad i trybu organizowania przetargu publicznego na sprzedaż majątku trwałego innym podmiotom przez spółkę powstałą w wyniku komercjalizacji oraz warunków, w których dopuszcza się odstępianie od przetargu²⁰.

Przepisy rozporządzenia stanowią, że sprzedaż majątku trwałego następuje w drodze przetargu. W myśl § 26 jeżeli nieruchomość wchodząca w skład majątku trwałego nie została sprzedana w drodze przetargu, spółka może ją sprzedać bez przeprowadzania ponownego przetargu za cenę nie niższą niż 2/3 ceny wywoławczej. Zgodnie z § 5 rozporządzenia, przed przystąpieniem do przetargu spółka ustala cenę wywoławczą majątku trwałego, która nie może być niższa niż aktualna wartość rynkowa ustalona przez rzeczoznawców. W § 7 określono elementy niezbędne do ujęcia w obwieszczeniu o przetargu. Przepis § 12 zobowiązuje spółkę – w przypadku, gdy przedmiotem sprzedaży jest nieruchomość – do ustalenia, po zakończeniu przetargu, terminu zawarcia umowy w formie aktu notarialnego i wezwania osoby, która wygrała przetarg, do stawienia się w celu zawarcia umowy. Nabywca jest obowiązany do zapłaty ceny najpóźniej w chwili zawarcia umowy w formie aktu notarialnego.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa²¹, według stanu obowiązującego do dnia 15 stycznia 2003 r., państwowe osoby prawne (o ile odrębne przepisy nie stanowiły inaczej) miały obowiązek powiadomienia Ministra Skarbu Państwa o zamiarze rozporządzenia rzeczowymi składnikami majątku trwałego w rozumieniu przepisów o rachunkowości, jeżeli przedmiot takiej czynności prawnej przekraczał równowartość 50.000 euro. Minister Skarbu Państwa, w terminie miesiąca od dnia otrzymania ww. powiadomienia, mógł nie wyrazić zgody (zgłosić sprzeciw) na dokonanie czynności prawnej, której dotyczyło powiadomienie. Czynność prawna dokonana przez państwową osobę prawną z naruszeniem art. 5 jest nieważna.

W okresie objętym kontrolą pomoc publiczna regulowana była przepisami dwóch ustaw o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców²².

¹⁸ Dz. U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1397 ze zm.

¹⁹ Dz. U. Nr 94, poz. 1037 ze zm.

²⁰ Dz. U. Nr 108, poz. 696 ze zm.

²¹ Dz. U. z 1996, Nr 106, poz. 493 ze zm.

²² do dnia 5 października 2002 r. ustawą z dnia 30 czerwca 2000 r. (Dz. U. Nr 60, poz. 704 ze zm.), a od 6 października 2002 r. ustawą z dnia 27 lipca 2002 r. (Dz. U. Nr 141, poz. 1177 ze zm.).

3.1.2. Uwarunkowania ekonomiczno - organizacyjne

W latach osiemdziesiątych podstawowymi kierunkami sprzedaży morskich stoczní remontowych był eksport usług remontowych do krajów strefy rublowej (zwłaszcza do b. ZSRR i b. NRD) oraz remonty floty krajowej.

Zmiany geopolityczne skutkujące niemal całkowitym zanikiem remontów floty b. ZSRR i b. NRD, przy jednoczesnym ograniczeniu zleceń ze strony armatorów krajowych, zmusiły stocznie remontowe do poszukiwania nowych zleceniodawców, zwłaszcza w krajach zachodnioeuropejskich, a także do rozwijania produkcji i usług alternatywnych wobec remontów statków.

W łącznej wartości sprzedaży tych stoczní za 2003 r., wynoszącej 745,4 mln zł, udział eksportu wyniósł 664,4 mln zł, tj. 89,1 %; głównymi odbiorcami usług remontowych i produkcji były Niemcy, Wielka Brytania oraz kraje skandynawskie.

Dominującą pozycję wśród krajowych stoczní remontowych zajmuje sprywatyzowana w 2001 r. Gdańska Stocznia Remontowa im. J. Piłsudskiego S.A. w Gdańsku, której wartość sprzedaży za 2003 r. stanowiła ponad 66 % łącznej sprzedaży stoczní remontowych.

Sektor budowy i remontów statków, ze względu na występującą nadwyżkę zdolności produkcyjnych, zaliczany jest do tzw. sektorów wrażliwych. Ogólna nadpodaż światowego potencjału remontowego wynosi obecnie ok. 40 %.

Silną konkurencję dla polskich stoczní remontowych stanowią zwłaszcza stocznie z krajów nadbałtyckich b. ZSRR, a także z krajów dalekiego wschodu (Chiny, Korea). W tych ostatnich potencjał stoczní remontowych wzrósł w latach 90-tych o 70 %.

Ponadto, ze względu na ograniczone zapotrzebowanie na remonty, zaostrza się również konkurencja pomiędzy polskimi stoczniami remontowymi.

Wyposażenie podnośne stoczní remontowych składa się z 15 doków i 4 dokopontonów²³ o nośności od 300 do 36.000 ton. Najlepiej pod tym względem wyposażona jest GSR, która dysponuje sześcioma dokami o nośności 2.500 - 36.000 ton, a następnie SSR „Gryfia”, która posiada 4 doki o nośności 520 – 17.000 ton. Potencjał dokowy pozostałych stoczní jest znacznie niższy: SR „Nauta” posiada trzy doki o nośności 1.200 – 4.500 ton, a MSR dwa doki o nośności 3.500 i 4.500 ton.

²³ Urządzenia służące do podnoszenia statków celem przeprowadzenia remontu lub konserwacji ich podwodnej części. Nośność posiadanych przez stoczníę doków limituje wielkość statków, jakie mogą być w stoczní remontowane w pełnym zakresie.

3.2. Istotne ustalenia kontroli

3.2.1. Działalność Ministra Skarbu Państwa w zakresie przekształceń własnościowych stoczni remontowych i nadzoru właścicielskiego

3.2.1.1. Przekształcenia własnościowe

W okresie objętym kontrolą Minister Skarbu Państwa sprywatyzował 1 stocznie remontową – GSR S.A w Gdańsku oraz prowadził działania w kierunku prywatyzacji SR „Nauta” S.A. w Gdyni oraz MSR S.A. w Świnoujściu.

W ocenie NIK prywatyzacja GSR S.A. w Gdańsku, poprzez sprzedaż 84,99 % akcji tej Spółki, w marcu 2001 r., na rzecz spółki menedżersko-pracowniczej Invest-Rem S.A., przeprowadzona została prawidłowo. Ocenę tą uzasadnia w szczególności ustalona cena akcji, jednorazowa płatność w dniu zawarcia umowy prywatyzacyjnej oraz trzyletni „pakiet socjalny”. W umowie zawarto ponadto szereg zobowiązań, na 5 lub 10 lat, dotyczących utrzymania tożsamości zarówno firmy kupującej jak również Stoczni. Ustalono również wysokie kary za niedotrzymanie zobowiązań umownych - do 100 % łącznej ceny sprzedaży akcji Stoczni. Na poczet kar ustanowiono zabezpieczenia, m.in. zastaw rejestrowy na wszystkich akcjach Stoczni będących własnością Invest-Rem S.A. Zobowiązania umowne (według stanu na koniec 2003 r.) i „pakiet socjalny” (do końcowego terminu jego obowiązywania, tj. do 15 marca 2004 r.) realizowane były zgodnie z umową. Zastrzeżeń nie budziło również udostępnianie akcji uprawnionym i spadkobiercom uprawnionych.

Nieskuteczne były natomiast działania Ministra Skarbu Państwa dotyczące zamierzonej prywatyzacji SR „Nauta” i MSR – tj. stoczni zaliczonych do przemysłowego potencjału obronnego. W latach 2000 - 2002 działania wymienionego Ministra w zakresie prywatyzacji morskich stoczni remontowych zaliczonych do przemysłowego potencjału obronnego prowadzone były w sytuacji, gdy nadzór właścicielski wynikający z posiadania akcji tych stoczni należał do ministra właściwego do spraw gospodarki.

Skutkowało to niewłaściwym rozpoznaniem przyczyn aktualnej sytuacji stoczni, a w konsekwencji nietrafnym określeniem działań niezbędnych do jej poprawy.

W sierpniu 2001 r. Minister Skarbu Państwa wystąpił do Ministra Gospodarki o wyrażenie opinii w sprawie rozpoczęcia prywatyzacji Stoczni Remontowej „Nauta” S.A. w Gdyni, stwierdzając m.in., że: „... sytuacja spółki w ostatnich dwóch latach nie uległa poprawie. Wymaga ona znaczących inwestycji i nakładów na prace badawczo-rozwojowe oraz pozyskania nowoczesnych technologii. Podjęte działania dla zahamowania niekorzystnych tendencji ekonomicznych, okazały się niewystarczające. Istotną barierą jest brak środków obrotowych i kapitału inwestycyjnego. Jednym z możliwych sposobów pozyskania środków finansowych jest dokapitalizowanie spółki przez prywatyzację pośrednią.” Tymczasem w sporządzonym w I półroczu 2002 r. opracowaniu niezależnych ekspertów z Akademii Ekonomicznej w Krakowie jako przyczyny kryzysowej sytuacji Spółki wskazano niedostateczną jakość zarządzania, nieprawidłową strukturę organizacyjną, słabo rozwinięty i źle funkcjonujący marketing oraz nieprawidłowości w zarządzaniu finansowym. Podobną ocenę do ww. ekspertów przedstawił również Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w opinii o zgodności planowanej pomocy dla SR „Nauta” z ustawą o po-

mocy publicznej²⁴. Zarówno wymienieni eksperci, jak i nowy Zarząd SR „Nauta” nie widzieli potrzeb inwestycyjnych, natomiast jako podstawowy problem wskazywali brak środków obrotowych i konieczność dokonania restrukturyzacji finansowo-kosztowej, rzeczowego majątku trwałego, organizacyjnej i zatrudnienia.

Agencja Prywatyzacji przez trzy lata, od kwietnia 1999 r. do marca 2002 r., tj. do czasu jej likwidacji, z upoważnienia Ministra Skarbu Państwa prowadziła działania prywatyzacyjne wobec MSR S.A. w Świnoujściu. Agencja korzystała przy tym odpłatnie z usług firmy doradczej. Przez dwa, z trzech wymienionych lat, Agencja Prywatyzacji i Minister Skarbu Państwa prowadziły korespondencję z Ministrem Gospodarki w sprawie udzielenia przez Ministra Gospodarki opinii o zamierzonej prywatyzacji MSR S.A. w Świnoujściu. Opinia taka była wymagana przepisami art. 9 ust. 3 ustawy o wspieraniu restrukturyzacji przemysłowego potencjału obronnego i modernizacji technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej²⁵. Minister Gospodarki uzależniał wydanie opinii od otrzymania dokumentów i informacji określających w szczególności strategię prywatyzacji Spółki i całego sektora stoczni remontowych. Wobec nieotrzymania takich dokumentów Minister Gospodarki ostatecznie nie wydał przedmiotowej opinii.

Ustalenia kontroli wskazują, że poważnie zagrożona jest realizacja w przewidzianym terminie, tj. do końca 2005 r., przyjętej przez Radę Ministrów w maju 2002 r. „Strategii przekształceń strukturalnych przemysłowego potencjału obronnego w latach 2002 – 2005” w zakresie, w jakim dotyczy ona morskich stoczni remontowych. Rada Ministrów zaliczyła trzy morskie stocznie remontowe należące do przemysłowego potencjału obronnego do grupy spółek przeznaczonych do prywatyzacji i ustaliła, że powinny być one objęte wspólnym, odrębnie przygotowanym programem prywatyzacji, a w przypadku dwóch spółek (SR „Nauta” i SSR „Gryfia”) prywatyzację należy poprzedzić restrukturyzacją. Według stanu na listopad 2004 r., pomimo upływu 3 lat (z 4 objętych „Strategią ...”) nie opracowano programu prywatyzacji morskich stoczni remontowych, a nawet nie ustalono jeszcze procedur do wyboru wykonawcy takiego opracowania. Brak programu prywatyzacji, który według założeń Ministerstwa powinien m.in. wskazać propozycje zmian restrukturyzacyjnych, skutkowało m.in. nieprzeprowadzeniem dotychczas restrukturyzacji SSR „Gryfia”, która uwzględniałaby m.in. dostosowanie Spółki do sezonowości zapotrzebowania na remonty.

3.2.1.2. Nadzór właścicielski

Stwierdzono nieprawidłowości wskazujące, że Minister Skarbu Państwa nie zawsze zapewniał właściwą ochronę interesów Skarbu Państwa w spółkach stoczniowych.

Pomimo pogarszającej się od 2002 r. sytuacji finansowej SR „Radunia” S.A. w Gdańsku i braku realnych perspektyw na odwrócenie niekorzystnych tendencji w tym zakresie,

²⁴ Ustawa z dnia 27 lipca 2002 r. o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców (Dz. U. Nr 141, poz. 1177 ze zm.)

²⁵ Ustawa z dnia 7 października 1999 r. o wspieraniu przemysłowego potencjału obronnego i modernizacji technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 83, poz. 932 ze zm.).

Minister Skarbu Państwa²⁶ nie podejmował działań mających na celu ustalenie zasadności kontynuowania działalności przez wymienioną Spółkę. W 2004 r. ogłoszona została upadłość tej Spółki, a narosłe do tego czasu straty w wysokości ponad 2,4 mln zł spowodowały zmniejszenie o tę kwotę majątku Spółki.

W grudniu 2003 r. Minister Skarbu Państwa wyraził zgodę na sprzedaż przez Stocznnię Remontową „Nauta” S.A. w Gdyni nieruchomości gruntowej zabudowanej, pomimo, iż z dokumentów załączonych do wniosku o tę zgodę wynikało, iż nabywca tej nieruchomości ustalony został z naruszeniem obowiązujących w tym zakresie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów²⁷. Z dokumentów tych wynikało także, że zapłata za nieruchomość nastąpi w ratach płatnych po zawarciu umowy sprzedaży. Było to również sprzeczne z przepisami ww. rozporządzenia Rady Ministrów. Sprzedaż ta szczegółowo opisana jest na str. 25 informacji.

3.2.2. Dokapitalizowanie Stoczni Remontowej „Nauta” S.A. w Gdyni

We wrześniu 2003 r. Minister Skarbu Państwa udzielił SR „Nauta” S.A w Gdyni, zagrożonej upadłością, pomocy publicznej w formie dokapitalizowania na kwotę 14.015 tys. zł.

Z ustaleń kontroli wynika, że dokapitalizowanie wymienionej Stoczni dokonane zostało przez Ministra Skarbu Państwa z naruszeniem obowiązujących wówczas przepisów. Jakkolwiek Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wyraził pozytywną opinię o zgodności planowanej pomocy dla tej Stoczni z ustawą z dnia 27 lipca 2002 r. o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców²⁸, to jednak – jak stwierdzono – nie zostały spełnione warunki określone w przepisach wykonawczych do przywołanej ustawy.

W myśl przepisów § 6 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 października 2002 r. w sprawie dopuszczalności pomocy publicznej w sektorze budownictwa okrętowego²⁹, warunkiem dopuszczalności pomocy na restrukturyzację morskich stoczní remontowych było nieodwracalne zmniejszenie zdolności produkcyjnych stoczní, polegające na niewykorzystywaniu tych zdolności do naprawy i konserwacji statków przez okres co najmniej 10 lat od dnia udzielenia pomocy. Przepis § 10 ust. 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 października 2002 r. w sprawie dopuszczalności pomocy doraźnej oraz pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstw³⁰ stanowił, że zmniejszenie zdolności produkcyjnych powinno być przewidziane w planie restrukturyzacyjnym uwzględniającym pomoc. W przypadku SR „Nauta” S.A. warunek ten nie został spełniony, ponieważ w „Planie restrukturyzacji”³¹ nie przewidziano ograni-

²⁶ w 2003 r. kiedy sprawował rzeczywisty nadzór

²⁷ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26.08.1997r. w sprawie określenia szczegółowych zasad i trybu organizowania przetargu publicznego na sprzedaż majątku trwałego innym podmiotom przez spółkę powstałą w wyniku komercjalizacji oraz warunków, w których dopuszcza się odstąpienie od przetargu (Dz. U. Nr 108, poz. 696 ze zm.)

²⁸ Dz. U. Nr 141, poz. 1177 ze zm.

²⁹ Dz. U. Nr 186, poz. 1547

³⁰ Dz. U. Nr 186, poz. 1545

³¹ „Plan restrukturyzacji Stoczni Remontowej Nauta S.A. w Gdyni” stanowiący załącznik do wniosku o dokapitalizowanie – sześć kolejnych wersji, pierwsza z lutego 2003 r., a ostatnia z 11 września 2003 r.

czenia zdolności produkcyjnych SR „Nauta” od dnia udzielenia pomocy. Plan ten przewidywał wprawdzie sprzedaż jednego z nabrzeży i holownika, ale dopiero w 2006 r.

Zaznaczyć przy tym należy, że udzielenie pomocy publicznej bez dopełnienia wymienionego warunku było niezgodne także z przepisami prawa wspólnotowego, zawartymi w art. 5 Rozporządzenia Rady (WE) Nr 1540/98³².

Stwierdzono ponadto, że w wyniku nierzetelnych działań Zarządu SR „Nauta” oraz służb Ministerstwa Skarbu Państwa, pomoc publiczna została udzielona tej Stoczni w wysokości przekraczającej kwotę niezbędną do osiągnięcia celów restrukturyzacji.

SR „Nauta” S.A. już w maju 2002 r. wnioskowała o dofinansowanie w kwocie 14.015 tys. zł na pokrycie strat z lat poprzednich. Późniejsze projekcje przepływów pieniężnych miały jedynie na celu uzasadnienie wnioskowanej w 2002 r. kwoty dofinansowania.

Merytoryczne służby Ministerstwa Skarbu Państwa bezkrytycznie przyjmowały przedstawiane przez Stocznnię projekcje finansowe i określaną na ich podstawie kwotę niezbędnego dokapitalizowania. W ocenie wniosku o dofinansowanie stwierdziły, że udzielenie pomocy publicznej w kwocie 14.015 tys. zł jest ograniczone do wielkości niezbędnej do osiągnięcia celów restrukturyzacji, co uzasadniają projekcje finansowe wykazujące niedobór w łącznej kwocie 13.061 tys. zł.

Udzielenie SR „Nauta” pomocy publicznej w wysokości przekraczającej kwotę niezbędną do osiągnięcia celów restrukturyzacji było działaniem nielegalnym, bowiem naruszało przepisy art. 10 pkt 2 i 4 przywołanej wyżej ustawy z dnia 27 lipca 2002 r.

„Plan restrukturyzacji” zakładał restrukturyzację Stoczni w dwóch etapach. Pierwszy etap obejmował bieżącą restrukturyzację finansową oraz odzyskanie płynności i przewidywał dokapitalizowanie wnioskowaną kwotą. W drugim etapie przewidziano poprawę efektywności działalności w dłuższym okresie m.in. poprzez zwiększenie stopnia kredytowania usługodawców przez wydłużenie kredytu kupieckiego.

W „Planie restrukturyzacji” przy konstruowaniu planu przepływów pieniężnych przed dokapitalizowaniem przyjęto założenie zwiększenia do 50 dni wskaźnika rotacji zapasów, co było sprzeczne z przyjętą w tym samym „Planie restrukturyzacji” zmianą struktury produkcji Stoczni z materiałów chłonnych i długotrwałych przebudów na pracochłonne i realizowane w krótkich cyklach remonty. Powinno to skutkować zmniejszeniem, a nie wzrostem cyklu zapasów. W konsekwencji założenia wzrostu wskaźnika rotacji zapasów w planie przepływów pieniężnych wzrosła wartość zapasów, co spowodowało zwiększenie niedoboru środków pieniężnych. Zwiększeniem niedoboru tych środków skutkowało również bezzasadne przyjęcie, przy konstruowaniu planu przepływów pieniężnych przed dokapitalizowaniem, założenia wzrostu wskaźnika obrotu należnościami do 100 dni. Zwiększenie

³² Rozporządzenie Rady (WE) Nr 1540/98 z 28 czerwca 1998 r. ustanawiające nowe zasady pomocy publicznej dla budownictwa okrętowego (D. Urz. UE L 202, 18.7.1998, str. 1).

stopnia kredytowania odbiorców przez wydłużenie kredytu kupieckiego było przewidziane w „Planie restrukturyzacji” jako działanie przyszłościowe, w drugim etapie restrukturyzacji, który miał być realizowany po dokapitalizowaniu. Ujęcie zwiększonego wskaźnika obrotu należnościami (o ok. 100 %) w prognozie przepływów pieniężnych przed dokapitalizowaniem znacznie zawyżało niedobór środków pieniężnych. Pomimo występowania wymienionych nieprawidłowości Minister Skarbu Państwa nie zakwestionował rzetelności „Planu restrukturyzacji” w zakresie ustalenia kwoty niezbędnego dofinansowania.

Ponadto, w wyniku zmian dokonywanych w „Planie restrukturyzacji”, na żądanie Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w prognozie przepływów pieniężnych zawartej w ostatniej wersji „Planu restrukturyzacji” – stanowiącej załącznik do umowy o dokapitalizowanie – kwota wzrostu kapitału obrotowego brutto z tytułu wzrostu należności nie odpowiadała przyjętemu w tym „Planie...” założeniu, że wskaźnik rotacji należności wynosił będzie 100 dni (przy wskaźniku 100 dni niedobór nie wyniósłby 14 mln zł).

O tym, że prognoza przepływów pieniężnych była sporządzona w oderwaniu od rzeczywistych planów, świadczy m.in., że w „Planie restrukturyzacji” część dokapitalizowania w kwocie 3,9 mln zł przeznaczono na cele nie ujęte w prognozie przepływów pieniężnych. Dotyczy to kwoty 1,7 mln zł przeznaczonej na lokatę bankową służącą do prawnego zabezpieczenia zaliczek armatorskich lub gwarancji dobrego wykonania umów oraz kwoty 2,2 mln zł na płynne zabezpieczenie kredytu w wysokości 2,2 mln zł przyznanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska.

Czternastomilionowe dokapitalizowanie jednej stoczni przez Ministra Skarbu Państwa było działaniem doraźnym, zapobiegającym upadłości stoczni. Jednak wobec występującej 40 % nadwyżki potencjału produkcyjnego morskich stoczní remontowych i braku programu prywatyzacji dla tej grupy polskich przedsiębiorstw – nie ma pewności, że zainwestowanie w ten sektor przez Skarb Państwa kolejnych 14 mln zł było działaniem celowym. Służby MSP nie przeprowadziły analizy opłacalności ogłoszenia upadłości SR „Nauta” S.A. Tymczasem Zarząd tej Stoczni wskazywał, że tylko jedno z nabrzeży (stanowiące zaledwie 7,8 % wszystkich nabrzeży Stoczni) wraz z placem do niego przyległym można sprzedać za 14 mln zł, w tym samo nabrzeże za 5 mln zł.

3.2.3. Zarządzanie stoczniami

3.2.3.1. Wykorzystanie potencjału remontowego stoczni

W latach 2001 – 2003 wartość sprzedaży czterech morskich stoczní remontowych - jednoosobowych spółek Skarbu Państwa wyniosła odpowiednio 232,4 mln zł, 259,4 mln zł i 252,6 mln zł, w tym udział sprzedaży dla odbiorców zagranicznych, głównie z krajów Europy Zachodniej stanowił 82,4 %, 74,1 % i 86,3%. W tych samych latach wartość sprzedaży GSR, sprywatyzowanej w marcu 2001 r. wyniosła 426,0 mln zł, 547,6 mln zł i 492,8 mln zł, w tym udział eksportu wyniósł 91,3 %, 90,6 % i 90,6 %.

Wobec ograniczonego zapotrzebowania na remonty statków stocznie oferowały również inne usługi, m.in. budowę małych jednostek pływających, w tym statków rybackich, a także realizowały przebudowy statków. Usługi te charakteryzowały się znacznie większą materiałochłonnością i dłuższym cyklem produkcyjnym, a także większym stopniem trudności i wymagały odpowiednio wyższych kwalifikacji oraz sprawności organizacyjnej. MSR w Świnoujściu wdrożyła produkcję konstrukcji stalowych „offshore”³³, co wymagało nakładów inwestycyjnych, a także opanowania nowej technologii i odpowiedniej jakości wykonania.

Wartość sprzedaży wyrobów gotowych czterech stoczni remontowych jednoosobowych spółek Skarbu Państwa, tj. głównie statków nowych i przebudowanych oraz konstrukcji „offshore”, wzrosła z 43,1 mln zł w 2001 r. do 58,0 mln zł w 2002 r. i zmalała w 2003 r. do 42,0 mln zł.

Z kolei wartość sprzedaży wyrobów gotowych GSR wyniosła 145,6 mln zł w 2001 r., 235,1 mln zł w 2002 r. i 201,0 mln zł w 2003 r.

Sytuacja na rynku remontów statków w szczególnie niekorzystnej sytuacji postawiła Stocznię Remontową „Radunia” S.A. w Gdańsku, bowiem brak własnych doków przesądzał o jej niekonkurencyjności wobec pozostałych stoczni, oferujących pełny zakres remontów. Działalność tej Stoczni ograniczała się do produkcji konstrukcji stalowych, ze sprzedaży której przychody w latach 2001 – 2003 stanowiły od 97 % do 98,2 % ogółu przychodów Stoczni.

Podejmowanie przez stocznie działalności alternatywnej wobec remontów statków zapobiegało niewątpliwie poważniejszym przestojom eksploatacyjnym, wynikającym z relatywnie niskiego, a dodatkowo podlegającego sezonowym wahaniom zapotrzebowania na remonty, a jednocześnie poprawiało wyniki finansowe i wskaźniki wykorzystania majątku produkcyjnego stoczni.

Średnie wykorzystanie podstawowych obiektów produkcyjnych stoczni remontowych, tj. doków, wynoszące w badanych latach dla poszczególnych trzech stoczni jednoosobowych spółek Skarbu Państwa dysponujących dokami od 70,6 % do 96,3 %, w istniejącej sytuacji rynkowej, należy ocenić pozytywnie. Dotyczy to technicznego wykorzystania doków, określonego stosunkiem czasu postoju statków w dokach do czasu nominalnego pozostawiania doków w dyspozycji. Relatywnie wysokie było wykorzystanie doków w MSR w Świnoujściu – w latach 2001-2003 nie spadało poniżej 93,7 %.

Szybkość obrotu aktywów ogółem w poszczególnych stocznich była zbliżona. Wskaźnik rotacji aktywów ogółem³⁴ w analizowanych latach wahał się od 1,0 do 1,3 w SSR „Gryfia”, od 1,1 do 1,3 w MSR w Świnoujściu, od 1,2 do 1,4 w SR „Nauta”. Ze względu na odmienną specyfikę funkcjonowania, znikomą wartość majątku trwałego, wskaźnika rotacji aktywów ogółem SR „Radunia” nie można porównywać ze wskaźnikami pozostałych stoczni remontowych.

³³ Stalowe konstrukcje instalowane na wodach morskich, np. platformy wiertnicze, mola, pomosty

³⁴ Przychody ze sprzedaży w relacji do aktywów ogółem

3.2.3.2. Organizacja i efektywność działalności remontowo-produkcyjnej

W latach 2001 – 2003 rentowność netto³⁵ uzyskiwała MSR w Świnoujściu (od 0,5 % do 2,6 %) oraz sprywatyzowana GSR w Gdańsku (od 0,5 % do 1,3 %). SSR „Gryfia” rentowność netto (0,5 %) osiągnęła tylko w 2002 r. (zysk 709 tys. zł), a w pozostałych latach poniosła straty netto: 4.887 tys. zł w 2001 r. i 877 tys. zł w 2003 r. SR „Nauta” we wszystkich latach ponosiła straty: 13.133 tys. w 2001 r., 4.244 tys. zł w 2002 r. i 4.930 tys. zł w 2003 r. W ciągu pierwszego półrocza 2004 r. SR „Nauta” osiągnęła 10 % rentowności netto, zysk wyniósł 5.296 tys. zł. SR „Radunia” w 2001 r. uzyskała 4,2 % rentowności netto, natomiast w kolejnych latach ponosiła straty: w 2002 r. w kwocie 332 tys. zł i w 2003 r. 2.444 tys. zł.

Jedną z przyczyn niskiej efektywności działalności stoczni remontowych (SSR „Gryfia” i SR „Nauta” – do IV kwartału 2003 r.) była ich stosunkowo sztywna struktura organizacyjna, ograniczająca możliwości elastycznego reagowania na sezonowe i koniunkturalne wahania zapotrzebowania na remonty. Powodowało to, że przeważającą część kosztów funkcjonowania stoczni stanowiły koszty stałe, niezależne od rozmiarów produkcji. Stanowiły one, np. w SSR „Gryfia” ok. 65 % kosztów ogółem, w tym ok. 70 % to koszty wynagrodzeń.

Wyniki kontroli wskazują, że na ten stan w znaczącym stopniu wpływały również przyczyny zawinione przez zarządy stoczni, m.in. niewłaściwe przygotowanie i organizacja działalności remontowo-produkcyjnej, nieuwzględnianie w odpowiednim stopniu interesów stoczni w zawieranych umowach handlowych z armatorami i kooperantami, a także przyjmowanie zleceń produkcyjnych na podstawie błędnie opracowanych kalkulacji ich opłacalności. Stwierdzono także postępowanie niezgodne z wymogami wynikającymi z certyfikatów jakości wydanych przez Towarzystwa Klasyfikacyjne³⁶, które stocznie uzyskiwały w celach marketingowych. Przykładowo SSR „Gryfia” w Szczecinie i MSR w Świnoujściu posiadały certyfikat AQAP-110 o zgodności stoczniowego systemu jakości z wymaganiami NATO oraz certyfikaty ISO 9001-2000 wydane przez Polski Rejestr Statków i Germanischer Lloyd Certification. Ponadto MSR w Świnoujściu, jako jedyna stocznia remontowa w Polsce, uzyskała certyfikat DIN EN 729-2/ISO – w zakresie spawalnictwa.

Wymienione nieprawidłowości, jakkolwiek w zróżnicowanej skali i skutkach, stwierdzono we wszystkich skontrolowanych stoczniach:

- w SSR „Gryfia” w Szczecinie badaniami w tym zakresie objęto osiem spośród 226 zleceń wykonanych w 2003 r.:
- pięć umów na remonty statków zawartych było w imieniu Stoczni przez osoby nieuprawnione do reprezentacji Stoczni w zakresie zawierania umów na prace remontowe,

³⁵ Zysk po opodatkowaniu w relacji do przychodów ze sprzedaży (w procentach)

³⁶ Certyfikaty te stwierdzają, że w Stoczni funkcjonuje system zarządzania jakością, obejmujący cały proces usług świadczonych przez Stocznę, poczynając od przyjęcia zapytania do rozpatrzenia reklamacji. System obejmuje procedury dotyczące poszczególnych etapów procesu produkcyjnego zaakceptowane przez ww. towarzystwa klasyfikacyjne

- w dwóch przypadkach, niezgodnie z obowiązującą procedurą, oferty cenowe na wykonanie remontu zostały złożone armatorom przez Menedżerów Kontraktów (MK) przed ich akceptacją przez Kierownika MK i zatwierdzeniem przez Dyrektora Marketingu,
- trzykrotnie MK bez wymaganych akceptacji Kierownika MK i zatwierdzenia przez Dyrektora Marketingu, dokonywali zmian w zawartych umowach, również na mniej korzystne dla Stoczni,
- przy remoncie statku Stella Viking, mimo przyjęcia do wykonania prac dodatkowych wpływających na czas trwania remontu – zakres prac rozszerzono o ok. 40 % – nie wypełniono obowiązku bieżącego dokonania stosownych zmian umowy i nie zmieniono umowy na remont tego statku w zakresie terminu zakończenia remontu, chociaż termin ten wiązał się z wysokością ewentualnej kary umownej za przeterminowanie, ustalonej w wysokości 2.000 euro/dzień. Nowy umowny termin zakończenia tego remontu negocjowano z armatorem dopiero po zakończeniu remontu,
- MK i Kierownicy Remontów Statków w dwóch przypadkach niedotrzymania warunków umowy przez Stocznię nie wywiązali się z obowiązku sporządzenia i przekazania do Dyrektorów Marketingu i Produkcji notatek o przyczynach niedotrzymania tych warunków i wskazujących osoby winne tego stanu,
- **w SR „Nauta” w Gdyni** badaniami w tym zakresie objęto sześć spośród 113 zleceń wykonanych w 2003 r. i 1 zakończonych w 2004 r. (jedyne w okresie I-V zakończone wynikiem ujemnym):
 - zamówienia usług kooperacyjnych o wartości przekraczającej 50.000 zł przy remoncie statku „Wilson Rye” dokonywane były przez osobę nie posiadającą stosownych pełnomocnictw do podejmowania takich zobowiązań i bez przeprowadzenia postępowania ustalonego obowiązującą w Stoczni procedurą,
 - przy dwóch remontach wykonywano prace dodatkowe – nie ujęte w ofercie, bez wcześniejszego pisemnego ustalenia ich zakresu i wynagrodzenia Stoczni. Koszt tych prac wyniósł 228.527 zł na statku „ODD Lundberg” i 144.304 zł na statku „Hordafor III”. Armatorzy nie zapłacili za ich wykonanie,
 - dział Controllingu, dokonując analizy przyczyn uzyskania niekorzystnych wyników na poszczególnych zleceniach, w żadnym przypadku nie podejmował działań w celu ustalenia osób odpowiedzialnych za straty powstałe wskutek nieprawidłowości w realizacji zleceń produkcyjnych,
- **w MSR w Świnoujściu** badaniami w tym zakresie objęto trzy zlecenia spośród 119 wykonanych 2002 r. i trzy zlecenia spośród 114 wykonanych w 2003 r.:
 - w żadnym przypadku budowniczowie nie opracowywali pisemnych harmonogramów prac remontowych, celem weryfikacji przez inne służby możliwości dotrzymania przyjętego w nich terminu wykonania remontu,
 - na wszystkich sześciu statkach roboty dodatkowe wykonywano bez wcześniejszego pisemnego uzgodnienia z armatorem ich zakresu i wynagrodzenia za ich wykonanie.

Przyjmowanie robót dodatkowych, mających wpływ na termin zakończenia remontu, bez jednoczesnej zmiany tego terminu, było dla stoczni niekorzystne, gdyż negocjując zmianę terminu dopiero po wykonaniu prac Stocznia była w znacznie gorszej pozycji negocjacyjnej, niż przed ich przyjęciem do wykonania. Podobnie niekorzystne było wykonywanie robót dodatkowych bez wcześniejszego pisemnego ustalenia z armatorem ich zakresu i wynagrodzenia stoczni. Prowadziło to do wykonywaniem tych prac bez zapłaty lub za zaniżoną cenę. Tolerowanie nieprzestrzegania obowiązku bieżącego dokonywania zmian istotnych elementów umowy oraz wcześniejszego pisemnego ustalenia zakresu robót i wynagrodzenia, stwarzało sytuację wysoce korupcjogenną; pracownik mógł celowo postępować niezgodnie z obowiązującymi zasadami dla osiągnięcia własnych korzyści.

W procedurach i instrukcjach jak również w Regulaminie organizacyjnym SSR „Gryfia” nie określono, w jakim przypadku należy przeanalizować przyczyny uzyskanego na zleceniu poziomu wyniku finansowego, osoby odpowiedzialnej za przeprowadzenie analizy, terminu i czasu trwania analizy, niezbędnych jej elementów oraz komu i w jakiej formie należałoby przekazać wyniki analizy.

Również Dział Controllingu MSR w Świnoujściu nie analizował przyczyn niekorzystnych wyników finansowych uzyskiwanych na poszczególnych zleceniach.

W sytuacji występowania licznych przypadków realizacji zleceń remontowych ze stratami (w 2003 r. wynikiem ujemnym zakończyło się 80 na 226, tj. 35,4 % zleceń wykonywanych przez SSR „Gryfia” oraz 37 ze 113, tj. 32,7 % zleceń wykonywanych przez SR „Nauta”) negatywnie należy ocenić stwierdzony brak szczegółowych analiz mających na celu rozpoznanie przyczyn tego stanu rzeczy. Brak właściwej diagnozy przyczyn ponoszenia strat na poszczególnych zleceniach pozbawiał zarządy stoczni możliwości skutecznego przeciwdziałania nieprawidłowościom w tym zakresie.

W 2003 r., w ramach realizacji przez MSR S.A. w Świnoujściu subkontraktu ABB 000003-007 – Troll A Projekt na wykonanie sekcji stalowych konstrukcji „offshore”, Stocznia wykonała prace dodatkowe bez wcześniejszego uzyskania od kontrahenta pisemnego uzgodnienia ceny za ich wykonanie, a także nie sporządziła pełnej dokumentacji odbiorów technicznych. W konsekwencji powyższych błędów kontrahent norweski nie zapłacił Stoczni za wykonane prace kwoty 2.873.867,00 NOK (wg kursu z dnia 16.09.2003r. – 1.555.049,43 zł). W stosunku do pracowników, których uznano za winnych powyższych nieprawidłowości w realizacji kontraktu, tj. Szefa Biura ds. Projektów Offshore i Szefa Jakości Produkcji, wyciągnięto konsekwencje służbowe rozwiązując z nimi umowy o pracę.

Na ujemne wyniki zleceń produkcyjnych wpływ miały również przypadki kalkulowania cen jednostkowych w ofertach na poziomie zbliżonym do kosztu wykonania ponoszonego przez stocznię lub poniżej tego kosztu, przy czym ceny te dotyczyły niejednokrotnie prac mających znaczący udział w wartości remontu. Na przykład:

- w ofercie SSR „Gryfia” na remont statku „Durrington”- wymianę tanktopu (36,4 % wartości remontu) skalkulowano na poziomie 1,8 USD/kg (ok. 6,89 zł/kg), niewiele przekraczającym techniczny koszt wykonania zadania przez Stocznnię (od 6,49 do 6,79 zł/kg); piaskowanie do klasy SA ładowni skalkulowano w ofercie w cenie 5,5 USD/m² (ok. 21,07 zł/m²), podczas gdy wg stawki kosztów ogółem wydziału W3, koszt Stoczni wynosił 25,72 zł/m²; ponadto koszt postoju w doku skalkulowano na 800 USD/dzień (ok. 3.064 zł/dzień), podczas gdy stawka do rozliczania zleceń wynosiła 3.300 zł/dzień; przy powyższym poziomie cen jednostkowych, udzielony w ofercie 10 % upust z góry gwarantował uzyskanie na tym remoncie ujemnego wyniku – na jego realizacji zaplanowano stratę w kwocie 611 tys. zł,
- w ofercie SSR „Gryfia” na remont statku „West Avant” wymianę konstrukcji stalowej wyceniono na 3,0 USD/kg (11,88 zł/kg) znacznie poniżej technicznego kosztu wykonania przez Stocznnię (16,45 zł/kg); piaskowanie do klasy SA2 zbiorników balastowych dna podwójnego skalkulowano w ofercie na 18,0 USD/m² (ok. 71,28 zł/m²), a koszt wykonania przez Stocznnię wyniósł 134,34 zł/m²,
- przy remoncie statku „Wilson Rye” przez SR „Nauta” wymianę stali zlecono kooperantom po cenach od 8,90 zł do 13,50 zł za kg, kiedy wobec wynegocjowanych cen jednostkowych z armatorem maksymalnie do przyjęcia stawki dla kooperantów mogły wynieść od 8,65 zł do 9,68 zł.

Stosowanie cen jednostkowych poniżej kosztów produkcji, mogło być uzasadnione, gdyby planowany wynik całego remontu był korzystny. Jednak występowały przypadki przyjmowania zleceń – nie tylko w okresie zimowym, kiedy stocznie dysponowały na ogół rezerwami zdolności produkcyjnych – w których przychody nie pokrywały planowanych kosztów. Przykładowo:

SSR „Gryfia” złożyła ofertę na wykonanie, w sierpniu 2003 r., remontu statku „Durrington”, za cenę 739 tys. USD (2.808 tys. zł), przy założeniu poniesienia straty na tym remoncie w kwocie 611 tys. zł. O ile w okresie zimowym podjęcie remontu na takich warunkach mogło być usprawiedliwione, to w okresie najkorzystniejszym dla prowadzenia prac remontowych przyjęcie omawianego zlecenia było działaniem na szkodę Stoczni. Na realizacji tego remontu Stocznia poniosła ostatecznie stratę w wysokości 1.112 tys. zł, przy czym techniczny koszt wytworzenia był wyższy od przychodu o 116 tys. zł.

Z ustaleń kontroli wynika, że na poziom uzyskiwanych wyników finansowych niekorzystnie wpływało także oferowanie wykonania prac dodatkowych po cenach jednostkowych z oferty, niezależnie od ich ewentualnej ilości, koncentracji oraz możliwości wykonawczych Stoczni. W konsekwencji zwiększenie w czasie remontu zakresu prac, których cena jednostkowa ustalona była w ofercie poniżej kosztów własnych Stoczni, wpływało na pogorszenie przewidywanego wcześniej wyniku na danym remoncie. Przykładowo:

w ofercie SSR „Gryfia” na remont statku „Lake Eire” ujęto bardzo niskie ceny jednostkowe wymiany konstrukcji stalowych. W trakcie remontu zakres tych prac zwiększył się ponad dwukrotnie. Na remoncie tego statku uzyskano wynik finansowy gorszy od planowanego o 785,7 tys. zł.

Podkreślić przy tym należy, że Zarządy stoczni nie określały „progów opłacalności remontów”³⁷, które byłyby obowiązujące dla osób odpowiedzialnych za zawarcie kontraktu. Ze względu na sezonowość produkcji „progi opłacalności” są dla stoczni różne w różnych okresach roku, przy czym mogą ulegać dynamicznym zmianom w zależności od pozyskanego portfela zamówień i zdolności produkcyjnych. Nieokreślanie „progów opłacalności” i pozostawianie decyzji w tym zakresie Dyrektorowi Marketingu, a jak wykazała kontrola, w praktyce często pracownikowi działu handlowego, który konstruował oferty samodzielnie, bez wytycznych i bez pełnego rozpoznania możliwości i potrzeb stoczni, stanowiło – zdaniem NIK – poważne zaniedbanie ze strony Zarządów i przyczyniło się do uzyskania ujemnych wyników przez stocznie.

Stwierdzono przypadki znacznego przekraczania rzeczywistej pracochłonności remontów w stosunku do pracochłonności planowanej i wycenionej w ofertach, a wynikającej z zakresu i technologii wykonywanych prac, co w efekcie również przyczyniało się do uzyskiwania przez stocznie ujemnych wyników na zleceniach produkcyjnych.

- Na siedmiu, z ośmiu analizowanych zleceń produkcyjnych realizowanych przez SSR „Gryfia”, przekroczono liczbę godzin zadanych; wskaźnik pracochłonności³⁸ kształtował się od 1,034 do 1,304; w przypadku niektórych wydziałów wskaźnik przekraczał 4 (np. remont statku „Feederbaltic” - wskaźnik dla Wydziału Konserwacji wyniósł 4,25; remont statku „Durrington” - wskaźnik dla Wydziału Dokowego wyniósł 6,86); przekroczenia godzin zadanych, wynikały nie tylko z ich zaniżania, które przenosiło się na oferowaną armatorowi cenę, ale również z winy pionu produkcyjnego, np. przy remontach statków „Uranus”, „West Avant” i „Brali” stwierdzono nieodpowiednią organizację pracy, niedostateczną obsadę i jakość prac remontowych, a także przyjęcie innej – niż wyceniona – technologii prac konserwacyjnych na kadłubie statku; m.in. konsekwencją powyższych nieprawidłowości było niedotrzymywanie ustalonych terminów remontów; w przypadku 4 spośród 8 analizowanych remontów Stocznia zapłaciła kary za ich przeterminowanie, które wyniosły od 12 tys. USD do 30 tys. euro; wydłużał się również czas postoju statków

³⁷ najniższego dopuszczalnego w konkretnym okresie, poziomu wyniku finansowego (rentowności), przy którym uzasadnione jest przyjęcie statku do remontu

³⁸ stosunek godzin efektywnych (przepracowanych) do godzin zadanych (wynikających z przyjętej technologii wykonania i norm)

na doku, za który armatorzy nie płacili, a Stocznia nie dość, że ponosiła koszty doku, to nie mogła wykorzystać go do sprzedaży swoich usług przy remoncie innych statków,

- Na wszystkich sześciu analizowanych zleceniach produkcyjnych realizowanych przez MSR w Świnoujściu przekroczono pracochłonność planowaną od 20,1 % do 52,5 %. Przyczyny tych przekroczeń nie były ustalane przez służby Stoczni.

Wyniki finansowe MSR w Świnoujściu były obniżane również na skutek udzielania armatorom upustów cenowych, przy czym upustów udzielali pracownicy, którzy nie posiadali niezbędnych do tego pełnomocnictw.

Po zakończeniu pięciu spośród sześciu analizowanych remontów, pracownicy Biura Handlowego MSR w Świnoujściu udzielili armatorom upustów cenowych, w czterech przypadkach bez udokumentowania przyczyn. Również w wyjaśnieniach dla NIK nie uzasadniono przyczyn udzielenia tych upustów. Suma wymienionych pięciu upustów wynosiła łącznie 65.189 euro, co obniżyło wynik finansowy tych remontów w 2002 r. o ok. 120 tys. zł, a w 2003 r. o ok. 140 tys. zł; maksymalny upust wyniósł 10 % ustalonej ceny za remont. Obowiązujące w stoczni procedury nie przewidywały możliwości udzielania przez pracowników Stoczni upustów po wykonanym remoncie.

W SR „Nauta” S.A. stwierdzono liczne przypadki uzyskiwania na remontach statków wyniku gorszego od planowanego. Z ustaleń kontroli wynika, że były one po części wynikiem braku płynności finansowej Stoczni, przekładającej się na opóźnienia w dostawach materiałów i płatnościach za usługi kooperacyjne. Powodowało to przerywanie procesów produkcyjnych i opóźnienia w realizacji zleceń, a w konsekwencji wyższe koszty Stoczni. Po części było to też wynikiem nierzetelnego opracowywania planów ekonomicznych zleceń. W planach tych nie ujmowano wszystkich kosztów wynikających z zakresu prac objętego ofertą, w tym m.in. kosztów postoju jednostki przy nabrzeżu w czasie remontu, kosztów związanych z budową, dzierżawą i demontażem rusztowań, kosztów gazów technicznych, sprężonego powietrza i transportu. Nie doszacowywano również kosztów materiałów.

Przykładowo w 2003 r. na zleceniu dotyczącym statku „Havsnurp” planowano stratę w kwocie 382,5 tys. zł, a faktyczna strata wyniosła 1.388,7 tys. zł. Na zleceniu dotyczącym statku „Hordafor III” planowano stratę w kwocie 563 tys. zł - rzeczywista wyniosła 1.366,6 tys. zł.

3.2.3.3. Gospodarowanie majątkiem stoczni

Stwierdzono nieprawidłowości w zakresie sprzedaży składników majątkowych stoczni remontowych przez zarządy SSR „Gryfia” S.A. oraz SR „Nauta” S.A.

Zarząd SSR „Gryfia” dokonał sprzedaży ośrodków wypoczynkowych w Karpaczu oraz w Baniewicach, z naruszeniem zasad gospodarności oraz obowiązujących w tym zakresie przepisów.

Działania w kierunku sprzedaży ośrodka w Karpaczu Zarząd SSR „Gryfia” podejmował już w 1999 r. Z ustaleń kontroli wynika, że Zarząd zainteresowany był sprzedażą tej nieruchomości na rzecz firmy „Wulkan” Sp. z o.o. w Szczecinie. Przetarg przeprowadzony w 1999 r. rozstrzygnięty został na korzyść Spółki „Wulkan”, która oferowała cenę 400 tys. zł, jednak nie mogła ona zostać nabywcą ośrodka, bowiem jego dotychczasowy dzierżawca zgłosił zamiar skorzystania z prawa pierwokupu. Wówczas Zarząd Stoczni unieważnił przetarg z powodu „zbyt niskiej ceny”, choć cena wywoławcza ustalona była na 300 tys. zł.

Od maja 2000 r. dzierżawcą ośrodka została Spółka „Wulkan”. W grudniu 2002 r. Zarząd SSR S.A. sprzedał ośrodek tej Spółce w drodze przetargu za cenę 340 tys. zł, przy cenie wywoławczej 320 tys. zł, stanowiącej 2/3 jego wartości ustalonej w operacie szacunkowym z sierpnia 2000 r. (482 tys. zł). Ustalenie ceny wywoławczej poniżej jej wartości stanowiło naruszenie przepisów § 5 rozporządzenia RM z dnia 26.08.1997r. w sprawie określenia szczegółowych zasad i trybu organizowania przetargu publicznego na sprzedaż majątku trwałego innym podmiotom przez spółkę powstałą w wyniku komercjalizacji oraz warunków, w których dopuszcza się odstępianie od przetargu³⁹, określających, że cena wywoławcza nie może być niższa niż aktualna wartość rynkowa ustalona przez rzeczoznawców.

Ponadto Zarząd Stoczni zdecydował, że dokona refundacji Spółce „Wulkan” nakładów na remont i modernizację ośrodka, które w latach 2001 – 2002 Spółka rzekomo poniosła w kwocie 203.520 zł. Spółka nie udokumentowała poniesienia nakładów na remont ośrodka⁴⁰. W konsekwencji nieruchomości, za którą w 1999 r. oferowano 400 tys. zł - w 2002 r. Stocznia sprzedała za 340 tys. zł, a po uwzględnieniu refundacji kosztów remontu – faktycznie za 136.480 zł.

O działaniu Zarządu na szkodę Stoczni świadczy również to, iż wartość budynków i budowli po remontach i modernizacjach określono w umowie sprzedaży na 110.000 zł, a refundowano nakłady na te remonty i modernizację w kwocie 203.520 zł.

Ujawniono także, że Zarząd Stoczni przekazał nabywcy ośrodka środki trwałe i wyposażenie, które nie było objęte wyceną i ofertą sprzedaży, w tym 4 domki campingowe, meble, pościel itp., których wartość w umowie sprzedaży określono na 30 tys. zł.

W sierpniu 2002 r. Zarząd SSR „Gryfia” sprzedał ponadto Ośrodek Wypoczynkowy w Baniewicach. Sprzedaż ośrodka dokonana została w drodze przetargu, w którym cena wywoławczą ustalono na 283 tys. zł, co stanowiło 58,2 % ceny wywoławczej z pierwszego ogłoszenia o przetargu (na który nie wpłynęła żadna oferta). Faktycznie przyjęta została oferta z ceną 160 tys. zł, stanowiącą 33 % ceny wywoławczej z pierwszego ogłoszenia o przetargu, czym naruszono przepisy § 5 ust. 1 i § 6 ww. rozporządzenia RM z 26.08.1997r., zgodnie z którymi cena wywoławcza w przetargu nie może być niższa niż aktualna wartość rynkowa⁴¹ ustalona przez rzeczoznawców, a sprzedaż nie może nastąpić za cenę niższą od ceny wywoławczej⁴².

³⁹ Dz. U. Nr 108, poz. 696 ze zm.

⁴⁰ W umowie dzierżawy ustalono, że Stocznia pokryje koszty prac remontowych i modernizacyjnych wykonywane przez Dzierżawcę za zgodą Stoczni. Stocznia wyraziła zgodę na wykonanie trzech zadań remontowych na łączną kwotę 22,4 tys. zł. Kwotę 203.520 zł ustalono na podstawie operatu szacunkowego. Operat ten nie określał jednak kosztów poniesionych przez Dzierżawcę w latach 2000-2002, który znaczną część prac wykonał własnymi siłami, lecz ustalał wartość wszystkich nakładów wg poziomu cen (z narzutami kosztów pośrednich i zysku) z września 2002 r. W operacie wyceniono różne prace, w tym remonty i konserwację bieżącą, zapewniające utrzymanie przedmiotu dzierżawy w należytym stanie technicznym i sanitarnym, co należało do obowiązków Dzierżawcy i zgodnie z postanowieniami umowy dzierżawy winno być finansowane przez Dzierżawcę.

⁴¹ Wartość rynkowa Ośrodka Wypoczynkowego w Baniewicach określona została w operacie szacunkowym na 485.390 zł, a cenę wywoławczą w pierwszym ogłoszeniu ustalono na 486.334 zł.

⁴² Chyba, że zachodzi przypadek przewidziany w § 26 ww. rozporządzenia, który z kolei określa, że jeżeli składniki majątku trwałego nie zostały sprzedane w drodze przetargu, spółka może je sprzedać bez przeprowadzania powtórznego przetargu za cenę nie niższą niż 2/3 ceny wywoławczej w przypadku nieruchomości.

W zawartej notarialnej umowie sprzedaży OW w Baniewicach ustalono, że płatność części ceny za nieruchomość, w kwocie 100 tys. zł, nastąpi po 17 miesiącach od jej zawarcia, co było sprzeczne z § 12 ust 2 cytowanego rozporządzenia RM z 26.08.1997r.

Stwierdzono także, że w ramach ceny 160.000 zł przekazano nabywcy protokołem zdawczo-odbiorczym środki trwałe i wyposażenie znajdujące się w budynkach oraz inne ruchomości w szczególności sprzęt pływający, narzędzia i urządzenia, pomieszczenia bosmanatu (kontener), hangar na sprzęt pływający, które nie były objęte wyceną oraz ofertą sprzedaży.

Ponadto Zarząd Stoczni nie przestrzegał przepisu art. 5 ust. 3 ww. ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa⁴³ – w brzmieniu obowiązującym do dnia 15.01.2003r. – gdyż przystępując do czynności związanych ze sprzedażą mienia, mimo, że jego wartość przekraczała równowartość kwoty 50.000 euro, nie wykonał obowiązku poinformowania Ministra Skarbu Państwa o zamiarze zbycia Ośrodka w Baniewicach. Na podstawie art. 5 ust. 8 tej ustawy skutkowało to nieważnością umowy sprzedaży Ośrodka.

Również SR „Nauta” dokonywała sprzedaży nieruchomości z naruszeniem przepisów rozporządzenia RM z 26.08.1997r. W wszystkich trzech badanych postępowaniach, ogłoszenia o przetargach nie zawierały wielu informacji wymaganych przepisami § 7 tego rozporządzenia. Nie określono w nich m.in. sposobu wniesienia wadium w papierach wartościowych, nie podano okresu, w którym oferta jest wiążąca, nie zamieszczono pouczenia o treści § 22 ust. 2. Wprowadzano do nich natomiast dodatkowe warunki, np. zastrzegające dla Stoczni prawo do swobodnego wyboru oferty, dodatkowych negocjacji i uzgodnień, zawarcia umowy w drodze negocjacji oraz żądano złożenia przez oferenta oświadczenia o przyjęciu warunków przetargu bez zastrzeżeń. Dodatkowe warunki były niezgodne z przepisami § 22 ust. 1 ww. rozporządzenia stanowiącymi, że prowadzący przetarg dokonuje otwarcia ofert oraz ustala, które z nich są ważne, a następnie wybiera oferenta, który zaoferował cenę najwyższą.

Na jedno z powyższych ogłoszeń o przetargu, dotyczące sprzedaży nieruchomości przy ul. Św. Piotra 11 w Gdyni wraz z posadowionym na niej budynkiem, nie wpłynęła żadna oferta. Mimo, iż przetarg się nie odbył, Zarząd SR „Nauta” w grudniu 2003 r. sprzedał tę nieruchomość w trybie bezprzetargowym za 66,9 % ceny wywoławczej określonej w ogłoszeniu o przetargu. Stanowiło to naruszenie przepisów §§ 1, 5 i 6 cyt. rozporządzenia RM z dnia 26.08.1997r. ustalających, że sprzedaż majątku trwałego następuje w drodze publicznego przetargu za cenę nie niższą od ceny wywoławczej, która z kolei nie może być niższa niż aktualna wartość rynkowa⁴⁴. Ponadto w trzech przypadkach SR „Nauta” sprzedawała nieruchomości z naruszeniem § 12 tegoż rozporządzenia, godząc się na zapłatę ceny w ratach płatnych po zawarciu umowy sprzedaży.

⁴³ Dz. U. Nr 106, poz. 493 ze zm.

⁴⁴ Chyba, że zachodzi przypadek przewidziany w § 26 ww. rozporządzenia, który z kolei określa, że jeżeli składniki majątku trwałego nie zostały sprzedane w drodze przetargu, spółka może je sprzedać bez przeprowadzania powtórnego przetargu za cenę nie niższą niż 2/3 ceny wywoławczej w przypadku nieruchomości. Żeby móc odstąpić od przeprowadzenia powtórnego (ponownego) przetargu, musiałby się wcześniej odbyć przetarg, który nie doprowadził do sprzedaży nieruchomości. Przepis § 11 stanowi, iż dla odbycia przetargu wystarcza złożenie jednej ważnej oferty, co oznacza, że jeżeli na ogłoszenie o przetargu nie wpłynęła żadna oferta, to nie został spełniony warunek do odbycia przetargu i należy uznać, że przetarg się nie odbył.

3.2.3.4. Sytuacja ekonomiczno-finansowa morskich stoczni remontowych

Przychody ogółem morskich stoczni remontowych za lata 2001, 2002 i 2003 wyniosły: 735.165 tys. zł, 841.225 tys. zł i 788.125 tys. zł, w tym sprywatyzowanej GSR S.A. 478.819 tys. zł (65,1 %), 572.792 tys. zł (68,1 %) i 510.566 tys. zł (64,8 %). Łączny wynik finansowy netto stoczni za wymienione lata kształtował się na poziomie: minus 14.364 tys. zł, 1.665 tys. zł i minus 1.149 tys. zł, w tym jednoosobowych spółek Skarbu Państwa: minus 16.513 tys. zł, minus 3.418 tys. zł i minus 7.603 tys. zł.

Na dzień 31.12.2003r. suma zobowiązań stoczni – czterech jednoosobowych spółek Skarbu Państwa wynosiła 93.335 tys. zł i przewyższała o 48.631 tys. zł ich należności. Zobowiązania sprywatyzowanej GSR S.A. wynosiły 205.015 tys. zł i były wyższe od należności o 159.693 tys. zł.

W 2003 r. tylko w jednej morskiej stoczni remontowej (SSR „Gryfia” S.A.) wskaźnik pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym był wyższy od jedności i wyniósł 1,01. W pozostałych stocznich wskaźnik ten kształtował się od 0,39 (SR „Nauta” S.A.) do 0,83 (MSR S.A.). W SR „Radunia” w 2003 r. strata była wyższa od kapitałów własnych Stoczni, wystąpił deficyt kapitału w kwocie 854 tys. zł.

Na sytuację ekonomiczno-finansową poszczególnych stoczni – obok przyczyn wspólnych, do których niewątpliwie należał nadmierny, łączny potencjał remontowy w stosunku do zapotrzebowania na remonty – wpływało szereg uwarunkowań, związanych m.in. z poziomem wyposażenia technicznego stoczni, ich lokalizacją, zaawansowaniem procesów restrukturyzacyjnych, sprawnością zarządzania.

W najkorzystniejszej sytuacji ekonomicznej znajdowała się w badanych latach **Gdańska Stocznia Remontowa im. Józefa Piłsudskiego S.A.** w Gdańsku (sprywatyzowana w marcu 2001 r.). Dysponowała ona jednocześnie najlepszym wyposażeniem technicznym determinującym możliwości remontowe stoczni – sześć doków o różnych parametrach: o nośności od 2,5 tys. ton do 36 tys. ton, w tym dwa największe w Polsce (25 i 36 tys. ton).

W porównaniu do 2000 r., który był ostatnim pełnym rokiem funkcjonowania tej stoczni jako Spółki Skarbu Państwa, w następnych latach wartość sprzedaży zrealizowanej przez Spółkę wzrosła. W 2000 r. wartość sprzedaży tej Spółki wyniosła 458 mln zł, w 2001 r. (rok prywatyzacji) – 426 mln zł, w 2002 r. – 548 mln zł i w 2003 r. – 493 mln zł.

Poczynając od 2001 r. nakłady inwestycyjne Stoczni przewyższały wysokości odpisów amortyzacyjnych. W 2000 r. nakłady inwestycyjne wyniosły 4.070 tys. zł, co stanowiło 42,5 % odpisów amortyzacyjnych. W latach 2001 – 2003 nakłady inwestycyjne stanowiły odpowiednio: 140 %, 180,2 % i 172,6 % odpisów amortyzacyjnych, a łącznie wyniosły 44.849 tys. zł.

Okres spływu należności uległ skróceniu z 35 dni w 2000 r. do 24 dni w 2003 r.

Podstawowe wskaźniki w zakresie efektywności gospodarowania Stoczni nieznacznie wzrosły w stosunku do poziomu sprzed prywatyzacji. Wynik finansowy netto w 2000 r. wynosił 5.032 tys. zł, a w 2003 r. 6.454 tys. zł. Wskaźnik rentowności netto w 2000 r. wynosił 1,1 %, a w 2003 r. 1,3 %.

Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. w Szczecinie dysponuje znacznym rzeczowym majątkiem trwałym, którego wartość na koniec 2003 r. wynosiła 76,1 mln zł i była zaledwie o 7,3 mln zł niższa od wartości rzeczowego majątku trwałego GSR S.A., której roczna wartość sprzedaży ponad 3,5-krotnie przewyższała sprzedaż SSR „Gryfia” S.A. Nadmierna infrastruktura SSR „Gryfia” w stosunku do realizowanej produkcji w istotnym stopniu zwiększała koszty tej Stoczni.

Wartość sprzedaży zrealizowanej przez Stocznnię wyniosła za lata 2001 – 2003 odpowiednio: 105,4 mln zł, 149,5 mln zł i 135,8 mln zł. Działalność Stoczni w latach 2001 – 2003 zamknęła się łączną stratą w kwocie 5.056,1 tys. zł. Stocznia tylko w 2002 r. osiągnęła zysk netto, który wyniósł 708,6 tys. zł.

Zobowiązania z tytułu dostaw i usług wzrosły z 9.966 tys. zł w 2001 r. do 17.714 tys. zł w 2003 r., a należności z tytułu dostaw i usług odpowiednio z 10.263 tys. zł do 18.017 tys. zł. Okres spływu należności wzrósł w tym czasie z 32 do 43 dni.

Przeprowadzona analiza dyskryminacyjna wykazała, że kondycja finansowa Spółki w badanych latach była słaba. W Spółce nie występowało jednak bezpośrednie zagrożenie dla kontynuacji działalności gospodarczej. Świadczyły o tym wskaźniki m.in. takie jak: struktura kapitałów mierzona udziałem kapitału własnego w ogólnej wartości pasywów, która kształtowała się na poziomie 67,7 % w 2001 r. i 65,3 % w 2003 r.; pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym, który ze 107,4 w 2001 r. zmalał do 98,3 w 2003 r.; ogólnego poziomu zadłużenia oscylujący w granicach 0,2–0,3, nie mniej jednak zagrożona jest płynność finansowa Spółki, gdyż wskaźnik bieżącej płynności kształtujący się na poziomie od 0,9 do 1,1 znajdował się znacznie poniżej wartości pożądanej wynoszącej od 1,6 do 2, jak również wskaźnik wysokiej płynności wynoszący 0,5 w 2001 r., 0,7 w 2002 r. i 0,6 w 2003 r. nie osiągnął pożądanej wartości wynoszącej 0,8 – 1,0.

Pomimo trudności w utrzymaniu płynności finansowej Stocznia wywiązywała się ze zobowiązań wobec budżetu, z tytułu podatków, rozrachunków z ZUS, Urzędem Celnym i PFRON.

Jednak z uwagi na trudną sytuację finansową, mimo występujących potrzeb w zakresie odnowienia środków trwałych⁴⁵, nakłady inwestycyjne malały i wynosiły: w 2001 r. 4,639 tys. zł, w 2002 r. 2.827 tys. zł i w 2003 r. 2.801 tys. zł. W żadnym roku nakłady inwestycyjne nie przekroczyły 60 % naliczonej amortyzacji.

⁴⁵ wskaźnik umorzenia rzeczowych składników majątku trwałego w latach 2001-2003 ulegał zwiększeniu i wynosił odpowiednio: 68,2 %, 70,3 % i 71,5 %, w tym urządzeń technicznych i maszyn: 88,3 %, 91,3 % i 93,1 %

Morska Stocznia Remontowa S.A. w Świnoujściu ma stosunkowo korzystną lokalizację, lecz jej możliwości ogranicza zbyt mała nośność posiadanych doków (do 4.500 ton). Dodatkowe utrudnienie dla Stoczni stanowi brak gwarancji możliwości korzystania ze stacji prób statków na uwięzi po kwietniu 2005 r. Zawarta w tym zakresie umowa dzierżawy z PPDiUR „Odra” w Świnoujściu na okres 20 lat wygasa z dniem 9 kwietnia 2005 r. Od 1997 r. dzierżawiony przez Stocznnię teren, przy którym częściowo zlokalizowana jest stacja prób na uwięzi, znajduje się w wieczystym użytkowaniu „Odra - Port” Spółka z o.o. w Świnoujściu, w której większościowy udział (74,5 %) posiada „Odra Holding” S.A. w Świnoujściu należąca w 100 % do norweskiej Spółki „Odra Industries” ASA z/s w Oslo. Spółka „Odra-Port” – mimo czynionych starań przez Zarząd Stoczni – nie wyraża zgody na przedłużenie tej umowy na dalszy okres 15 lat lub odsprzedaży części nabrzeża (75 mb) wraz z przyległym terenem o powierzchni ca 1000 m², przy którym częściowo zlokalizowana jest stacja prób statków na uwięzi.

Dostęp do stacji prób determinuje możliwość oferowania przez Stocznnię pełnego zakresu remontów statków. Brak dostępu do stacji prób statków na uwięzi spowoduje, że Stocznia, która jest uwzględniana w systemie osiągnięcia przez Siły Zbrojne RP wyższych stanów gotowości bojowej, nie będzie w stanie sprostać stawianym przed nią w tym względzie zadaniom.

Obowiązujące przepisy o wywłaszczaniu nieruchomości⁴⁶ pozwalają na wywłaszczenie nieruchomości z przeznaczeniem jej na cele publiczne, do których zalicza się m.in. budowa i utrzymywanie obiektów oraz urządzeń niezbędnych na potrzeby obronności państwa. Wymagają one jednak, by nieruchomość wywłaszczana położona była na obszarach przeznaczonych w planach miejscowych na cele publiczne. Ewentualne postępowanie wywłaszczeniowe należałoby w tym przypadku poprzedzić stosowną zmianą planu zagospodarowania przestrzennego. Dokonanie tej zmiany może nastąpić po wcześniejszym złożeniu wniosku w tej sprawie przez zainteresowaną jednostkę organizacyjną, w tym przypadku Ministerstwo Obrony Narodowej.

Wartość sprzedaży realizowanej przez Stocznnię wzrosła z 42,1 mln zł w 2001 r. do 52,5 mln zł w 2003 r. W latach 2001 – 2003 Stocznia osiągała zysk netto: 551 tys. zł w 2001 r., 223 tys. zł w 2002 r. i 1.371 tys. zł w 2003 r. Wskaźnik rentowności wyniósł odpowiednio: 1,3 %, 0,5 % i 2,6 %.

Zobowiązania Stoczni z tytułu dostaw i usług utrzymywały się na zbliżonym poziomie – na koniec 2003 r. wynosiły 1.305 tys. zł. Natomiast należności z tytułu dostaw i usług wzrosły z 3.703 tys. zł w 2001 r. do 5.617 tys. zł. Przy tym w tej grupie należności udział należności przeterminowanych wzrósł z 11,2 % w 2001 r., aż do 29,9 % w 2003 r. W badanym okresie niekorzystna była też struktura należności przeterminowanych. Na koniec 2003 r., aż 41,1 % (740,3 tys. zł) ogółu należności przeterminowanych stanowiły należności przeterminowane powyżej 6 miesięcy, w tym ok. 2/5 (286,7 tys. zł) powyżej

⁴⁶ Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2000 r. Nr 46, poz. 543 ze zm.)

jednego roku. Dla zabezpieczenia ryzyka nieściągalności, w badanym okresie Stocznia zmuszona była do utworzenia – w ciężar pozostałych kosztów operacyjnych – rezerw na należności: w 2001 r. w wysokości 128,9 tys. zł (31,1 % ogółu należności przeterminowanych), w 2002 r. – w wysokości 335,9 tys. zł (49,8 % ogółu należności przeterminowanych), w 2003 r. w wysokości 616,6 tys. zł (36,8 % ogółu należności przeterminowanych).

Na nierzetelne wywiązywanie się z płatności przez armatorów wpływ miało niewątpliwie zawieranie umów na remonty statków z ustaleniem ratalnych płatności po zakończeniu remontu – bez uzyskania od kontrahentów odpowiednich zabezpieczeń finansowych (np. w formie gwarancji bankowych), a także odstępowanie od ustaleń kontraktowych dotyczących płatności przed odejściem statku ze Stoczni, bez ustalania przy tym konieczności wniesienia zabezpieczeń niedokonanych jeszcze płatności.

Nieegzekwowanie od kontrahentów udzielenia zabezpieczeń zapłaty należności za wykonane remonty statków, stanowiło realną groźbę poniesienia strat. Przykładem mogą być nieodzyskane do czasu zakończenia kontroli NIK należności: za remont w 2003 r. statku „Viking Bordeaux” – w kwocie 223,0 tys. zł oraz za remont w 2001 r. statku „Marittima Schiffarts” – w kwocie 199,6 tys. zł. Na te należności między innymi Stocznia zmuszona była utworzyć – w ciężar pozostałych kosztów operacyjnych – rezerwy obciążające wynik finansowy.

Nieterminowemu regulowaniu należności za remonty sprzyjała również stosowana przez Stocznnię praktyka nieobciążania armatorów odsetkami za nieterminową zapłatę należności za wykonane remonty statków, mimo zawarcia zapisów w tym zakresie w podpisanych kontraktach.

We wszystkich analizowanych w ramach kontroli jedenastu przypadkach, armatorzy realizowali część płatności z przekroczeniem umownych terminów, w tym również armatorzy, dla których ustalono płatność 100 % końcowej ceny remontu przed odejściem statku ze Stoczni. Z łącznej wartości tych jedenastu remontów wynoszącej 1.391.233,16 euro, z opóźnieniem przekraczającym miesiąc (maksymalnie 3,5 miesiąca) armatorzy zapłacili kwotę 298.529,75 euro – dotyczyło to pięciu remontów. Ponadto do czasu kontroli NIK nie wpłynęła w ogóle kwota 45.674,73 euro od armatora statku „Marittima Schiffarts”, który zgodnie z kontraktem powinien zapłacić 100 % końcowej ceny remontu przed odejściem statku ze Stoczni, tj. w kwietniu 2001 r.

Pogarszająca się rzetelność w dokonywaniu płatności przez armatorów, przy braku zabezpieczeń tych płatności oraz mało efektywnej egzekucji, a także odstępowanie od naliczania odsetek za nieterminowe płatności, obniżały osiągany wynik finansowy Stoczni na prowadzonej działalności oraz pogarszały jej płynność finansową.

Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w Gdyni w latach 2001 – 2003 generowała straty. W 2001 r. strata netto wyniosła 13.133 tys. zł, w 2002 r. 4.244 tys. zł, a w 2003 r. 4.930 tys. zł. W 2001 r. strata była wynikiem występowania dysfunkcji we wszystkich obszarach funkcjonowania Stoczni, w tym głównie w zakresie wykorzystania majątku, pozyskiwania zleceń, prac projektowych oraz w zakresie realizacji usług. W kolejnych latach Stocznia funkcjonowała w sytuacji permanentnego braku środków finansowych.

Wdrożone w Stoczni działania naprawcze oraz uzyskana pomoc publiczna w formie dokapitalizowania spowodowały, że w pierwszym półroczu 2004 r. Stocznia uzyskała zysk netto w kwocie 5.296 tys. zł. Na taki wynik wpływ miały dokonana restrukturyzacja finansowa i zatrudnienia, zmiany w zarządzaniu projektami oraz odzyskanie płynności finansowej po dokapitalizowaniu. W wyniku restrukturyzacji zadłużenia zostało ono zredukowane o ponad 7 mln zł, a spłata pozostałej części rozłożona w czasie. Restrukturyzacja zatrudnienia znacznie zmniejszyła stałe koszty pracy, niezależne od poziomu produkcji. Zmiany w zarządzaniu projektami przyczyniły się do rzetelniejszej kalkulacji ofert, lepszego wykorzystania posiadanej przez Stocznnię infrastruktury oraz zużycia materiałów i czynników energetycznych. Odzyskanie płynności finansowej pozwoliło na wyeliminowanie przestojów wynikających z braku możliwości zakupu materiałów i opłacenia wykonawców oraz na zmniejszenie kosztów finansowych.

Za pierwszych pięć miesięcy 2004 r. Stocznia dokonała zaliczkowych wpłat zysku w kwocie 857.387 zł na rzecz budżetu państwa.

Stocznia Remontowa „Radunia” S.A. w Gdańsku nie dysponowała zarówno dokami jak i własnym terenem z nabrzeżem remontowym. Korzystała na zasadzie umowy użyczenia z terenów i obiektów Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A. im Józefa Piłsudskiego w Gdańsku.

W 2001 r. Stocznia uzyskała zysk netto w kwocie 971 tys. zł, a w latach 2002 i 2003 poniosła straty odpowiednio: 332 tys. zł i 2.444 tys. zł. Wyniki uzyskane w latach 2002 i 2003 były konsekwencją spadku liczby i wartości zamówień. Działalność produkcyjna Stoczni w latach 2001-2003 sprowadzała się głównie do produkcji konstrukcji stalowych. Przychody ze sprzedaży tych produktów stanowiły w tych latach ponad 97 % przychodów ze sprzedaży usług produkcyjnych. Podstawowymi zlecniodawcami Stoczni były Stocznia Gdynia S.A., Gdańska Stocznia Remontowa S.A. i Maritim Sp. z o.o. W wyniku ograniczenia zamówień w tych firmach przez ich kontrahentów, wstrzymały one zlecenie prac dla SR „Radunia”. Stocznia nie była przygotowana do skutecznej akwizycji usług poza ww. trzema firmami. Działalnością handlową, w tym również akwizycją, zajmował się w Stoczni dwuosobowy Dział Handlowy oraz dwuosobowy Zarząd Stoczni. Stocznia nie była w stanie uzyskać zleceń od innych firm w ilości, która pozwoliłaby jej na osiągnięcie progu rentowności. Wymagałoby to uzyskania sprzedaży na poziomie 15 mln zł rocznie (ok. 5.000 ton stali). Tymczasem w 2003 r. sprzedaż Stoczni wyniosła zaledwie 2,3 mln zł. W lutym 2004 r. została ogłoszona upadłość tej Stoczni.

Deficytowa na ogół, działalność morskich stoczni remontowych – jednoosobowych spółek Skarbu Państwa, będąca w istotnej mierze skutkiem wieloletnich opóźnień w niezbędnej restrukturyzacji tego sektora, powodowała zmniejszanie się majątku Skarbu Państwa w spółkach stoczniowych (np. w SR „Radunia”), względnie prowadziła do angażowania środków publicznych na podtrzymanie działalności stoczni (SR „Nauta”).

4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli

4.1. Przygotowanie kontroli

W programie kontroli przekształceń własnościowych morskich stoczni remontowych⁴⁷ za punkt wyjścia kontroli w stocznich przyjęto zbadanie sytuacji ekonomiczno-finansowej oraz regulacji wewnętrznych w zakresie marketingu, organizacji i realizacji zleceń produkcyjnych. W celu oceny efektywności funkcjonowania stoczni, próbę do badania realizacji umów na usługi stoczni określono przyjmując założenie, że nieprawidłowości w realizacji zleceń (projektów), jeżeli wystąpią, to przede wszystkim dotyczyć będą zleceń, które przyniosły największe straty lub przy których różnica pomiędzy wynikiem planowanym, a osiągniętym była najbardziej niekorzystna.

4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

Minister Skarbu Państwa zgłosił na piśmie zastrzeżenia, co do ustaleń zawartych w protokole, przedłożonym mu do podpisu w dniu 29 lipca 2004 roku. Wszystkie zastrzeżenia zostały przez kontrolera NIK uwzględnione. Protokół kontroli został podpisany w dniu 19 sierpnia 2004 roku. Pozostałe protokoły zostały podpisane przez kierowników kontrolowanych jednostek bez zastrzeżeń.

W związku z ustaleniami kontroli, NIK skierowała do kierowników skontrolowanych jednostek wystąpienia pokontrolne zawierające uwagi i wnioski zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Wystąpienie skierowane do Prezesa Stoczni Remontowej „Radunia” S.A. w Gdańsku (w upadłości), w związku z aktualnym stanem Spółki, nie zawierało wniosków pokontrolnych. Wnioski skierowane do Ministra Skarbu Państwa dotyczyły:

- terminowej realizacji założeń „Strategii przekształceń strukturalnych przemysłowego potencjału obronnego w latach 2002 – 2005” w zakresie dotyczącym morskich stoczni remontowych,
- udzielania pomocy publicznej wyłącznie na warunkach określonych w obowiązujących w tym zakresie przepisach,
- zapewnienia skuteczniejszej ochrony interesów Skarbu Państwa w morskich stocznich remontowych jednoosobowych spółkach Skarbu Państwa.

Wnioski skierowane do Prezesów Zarządów Stoczni dotyczyły:

- ukierunkowania przekształceń strukturalnych na dostosowanie potencjału remontowego do sezonowości zapotrzebowania na remonty,

⁴⁷ Program kontroli został zatwierdzony w dniu 19 kwietnia 2004 r. przez Wiceprezesa NIK Piotra Kownackiego.

- przeciwdziałania przyczynom uzyskiwania niekorzystnych wyników finansowych na poszczególnych kontraktach remontowych,
- zapewnienia przestrzegania zasad obowiązujących przy sprzedaży majątku Stoczni,
- podjęcia działań zmierzających do zahamowania wzrostu należności przeterminowanych,
- spowodowania wyegzekwowania zwrotu nienależnie wypłaconych zawyżonych trzech prowizji (na łączną kwotę 16.212 zł) i niezapłaconego wynagrodzenia Stoczni w kwocie 86.573 zł.

Minister Skarbu Państwa zgłosił pięć zastrzeżeń do ocen zawartych w wystąpieniu pokontrolnym. Kolegium NIK uwzględniło w części jedno zastrzeżenie. W pozostałym zakresie zastrzeżenia zostały oddalone. Prezesi Zarządów Stoczni nie skorzystali z prawa zgłoszenia umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w wystąpieniach pokontrolnych.

Z analizy nadesłanych odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne wynika, że spośród 24 wniosków pokontrolnych 9 zrealizowano, 12 było w trakcie realizacji. Minister Skarbu Państwa nie poinformował jeszcze NIK o sposobie realizacji trzech wniosków zawartych w wystąpieniu pokontrolnym⁴⁸.

W toku wykonywania czynności kontrolnych w jednostkach objętych badaniem ujawniono, że z naruszeniem prawa, tj. niezgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 lipca 2002 r. o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców, Minister Skarbu Państwa wydatkował kwotę 14.015 tys. zł. Ujawniono uszczuplenia w dochodach MSR S.A. w Świnoujściu na kwotę 13.614 zł (NIK podjęła działania w celu ich odzyskania) oraz uszczuplenia w dochodach SSR „Gryfia” S.A. w Szczecinie na łączną kwotę 434.481 zł, z tego kwota 89.171 zł w stosunku do której NIK podjęła działania w celu jej odzyskania, a 345.310 zł to kwota szkody w majątku SSR „Gryfia” S.A., w związku z którą NIK skierowała zawiadomienie do Prokuratury Rejonowej w Szczecinie o popełnieniu czynu z art. 296 § 1 kk. Wg stanu na dzień 20 grudnia 2004 r. SSR „Gryfia” S.A. odzyskała kwotę 2.598 zł.

⁴⁸ Minister Skarbu Państwa uchwałę Kolegium NIK w sprawie zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego otrzymał w dniu 1 grudnia 2004 r., a informacji o sposobie realizacji wniosków ma udzielić w terminie miesięcznym od dnia jej otrzymania.

5. Załączniki

1. Wykaz skontrolowanych jednostek

1. Ministerstwo Skarbu Państwa
2. Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. w Szczecinie
3. Morska Stocznia Remontowa S.A. w Świnoujściu
4. Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. w Gdyni
5. Stocznia Remontowa „Radunia” S.A. w Gdańsku w upadłości

Kontrole w jednostkach wymienionych w pozycjach od 1 do 3 przeprowadziła Delegatura NIK w Szczecinie, a w jednostkach wymienionych w pozycjach 4 i 5 Delegatura NIK w Gdańsku.

2. Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność

W okresie objętym kontrolą funkcję kierowników kontrolowanych jednostek pełnili:

a). Ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa:

- Andrzej Chronowski (od 16.08.2000r. do 28.02.2001r.);
- Aldona Kamela-Sowińska (od 28.02.2001r. do 19.10.2001 r.);
- Wiesław Kaczmarek (od 19.10.2001r. do 07.01.2003r.);
- Sławomir Cytrycki (od 07.01.2003r. do 02.04.2003r.);
- Piotr Czyżewski (od 02.04.2003r. do 21.01.2004r.);
- Jerzy Hausner (od 21.01.2004r. do 28.01.2004r.);
- Zbigniew Kaniewski (od 28.01.2004r. do 02.05.2004r.);
- Jacek Socha (od 02.05.2004r. – nadal);

b). Prezesa Zarządu Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. w Szczecinie:

- Zbigniew Karkota (od 11.04.2001r. do 22.03.2002r.);
- Kazimierz Wypychowski (od 22.03.2002r. do 10.05.2002r.);
- Bogusław Marzec (od 10.05.2002 do 31.05.2004r.);
- Edward Stachoń (od 31.05.2004 r. – nadal);

c). Prezesa Zarządu Morskiej Stoczni Remontowej S.A. w Świnoujściu:

- Lech Milewicz (od 01.08.2000r. do 28.02.2002r.);
- Marek Różalski (od 01.03.2002 r. – nadal);

d). Prezesa Zarządu Stoczni Remontowej „Nauta” S.A. w Gdyni:

- Stanisław Ciesiołka (od 18.10.1999r. do 04.06.2001r.);
- Marek Marzec (od 04.06.2001r. do 08.03.2002r.);
- Tadeusz Zielonka (od 18.03.2002 r. – nadal);

e). Prezesa Zarządu Stoczni Remontowej „Radunia” S.A. w Gdańsku w upadłości:

- Grzegorz Kucharski (od 10.02.2000r. – nadal).

3. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Ustawa z dnia 30 sierpnia 1966 r. o komercjalizacji i prywatyzacji (Dz. U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1397 ze zm.)
2. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 15, poz. 93 ze zm.)
3. Ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037 ze zm.)
4. Ustawa z dnia 08.08.1996r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 493 ze zm.)
5. Ustawa z dnia z dnia 27 lipca 2002 r. o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców (Dz. U. Nr 141, poz. 1177 ze zm.)
6. Ustawa z dnia 7 października 1999 r. o wspieraniu restrukturyzacji przemysłowego potencjału obronnego i modernizacji technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 83, poz. 932 ze zm.)
7. Ustawa z dnia 30 czerwca 2000 r. o warunkach dopuszczalności i nadzorowaniu pomocy publicznej dla przedsiębiorców (Dz. U. Nr 60, poz. 704 ze zm.)
8. Ustawa z dnia 28 lutego 2003 r. Prawo upadłościowe i naprawcze (Dz. U. Nr 60, poz. 535 ze zm.)
9. Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2002 r. Nr 76, poz. 694 ze zm.)
10. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2000 r. Nr 46, poz. 543 ze zm.)
11. Ustawa z dnia 1 grudnia 1995 r. o wpłatach z zysku przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa (Dz. U. Nr 154, poz. 792)
12. Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2001 r. Nr 85, poz. 937 ze zm.)
13. Ustawa z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Radzie Ministrów (Dz. U. z 2003 r. Nr 24, poz. 199 ze zm.)
14. Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2003 r. Nr 159, poz. 1548 ze zm.)

15. Rozporządzenie Rady Nr 1540/98 z 28 czerwca 1998 r. ustanawiające nowe zasady pomocy publicznej dla budownictwa okrętowego (OJ L 202, 18.7.1998, str. 1)
16. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 października 2002 r. w sprawie dopuszczalności pomocy publicznej w sektorze budownictwa okrętowego (Dz. U. Nr 186, poz. 1547)
17. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 października 2002 r. w sprawie dopuszczalności pomocy doraźnej oraz pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstw (Dz. U. Nr 186, poz. 1545)
18. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 listopada 1999 r. w sprawie wykazu spółek, przedsiębiorstw państwowych i jednostek badawczo-rozwojowych, prowadzących działalność gospodarczą na potrzeby bezpieczeństwa i obronności państwa (Dz. U. Nr 95, poz. 1102)
19. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 1997 r. w sprawie określenia szczegółowych zasad i trybu organizowania przetargu publicznego na sprzedaż majątku trwałego innym podmiotom przez spółkę powstałą w wyniku komercjalizacji oraz warunków, w których dopuszcza się odstępianie od przetargu (Dz. U. Nr 108, poz. 696 ze zm.)
20. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 lipca 1997 r. w sprawie szczegółowego trybu zbywania akcji Skarbu Państwa, zasad finansowania zbycia akcji oraz formy zapłaty za te akcje (Dz. U. Nr 95, poz. 578 ze zm.)
21. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 czerwca 1997 r. w sprawie zakresu analizy spółki oraz przedsiębiorstwa państwowego, sposobu jej zlecenia, opracowania, zasad odbioru i finansowania oraz warunków, w razie spełnienia których można odstąpić od opracowania analizy (Dz. U. Nr 64, poz. 408, ze zm.)
22. Rozporządzenie Ministra Skarbu Państwa z dnia 3 kwietnia 1997 r. w sprawie szczegółowych zasad podziału uprawnionych pracowników na grupy, ustalania liczby akcji przypadających na każdą z tych grup oraz trybu nabywania akcji przez uprawnionych pracowników (Dz. U. Nr 33, poz. 200)
23. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 21 lutego 1996 r. w sprawie określenia trybu i terminów dokonywania wpłat z zysku oraz składania deklaracji przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa, a także określenia wzorów tych deklaracji (Dz. U. Nr 21, poz. 100 ze zm.)

4. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Sejmowa Komisja Skarbu Państwa
5. Sejmowa Komisja do spraw Kontroli Państwowej
6. Sejmowa Komisja Finansów Publicznych
7. Prezes Rady Ministrów
8. Minister Skarbu Państwa