

SPIS TREŚCI

WSTĘP	2
ROZDZIAŁ I	3
CHARAKTERYSTYKA STOCZNI SZCZECIŃSKIEJ	3
1.1. Podstawowe informacje o Stoczni Szczecińskiej	3
1.2. Historia przedsiębiorstwa.....	7
1.3. Zakres działalności przedsiębiorstwa.....	11
ROZDZIAŁ II	17
STRAJKI I PRZYCZYNY UPADKU STOCZNI SZCZECIŃSKIEJ	17
2.1. Strajki za rządów PRL	17
2.2. Działanie Zarządu Stoczni Szczecińskiej i innych czynników upadku zakładu	23
2.3. Polityka rządu i Unii Europejskiej wobec Stoczni Szczecińskiej.....	28
ROZDZIAŁ III	32
SKUTKI UPADKU STOCZNI SZCZECIŃSKIEJ	32
3.1. Wpływ upadku na Szczecin i losy pracowników	32
3.2. Stocznia Remontowa <i>Gryfia</i> S.A.	35
PODSUMOWANIE	39
BIBLIOGRAFIA	41
SPIS RYSUNKÓW	43

WSTĘP

Stocznia Szczecińska ma dla mieszkańców Szczecina szczególne znaczenie. Stocznia odgrywała istotną rolę w regionie, mieście i dla szczecinian.

Mimo, że Stocznia kilkakrotnie przekształcała swoją nazwę nadal dla każdego była tą samą stoczną.

Przynosiła wysokie dochody zajmując się przede wszystkim budową statków. Napędzała gospodarkę szczecińską, jak i polską. Miała wielu klientów - armatorów z zagranicy, którzy chętnie kupowali od niej wybudowane statki. Stoczniovcy byli fachowcami w ich budowaniu. Stocznia Szczecińska była znana na całym świecie i cieszyła się wielkim uznaniem.

Celem pracy jest przedstawienie wpływu Zarządu Stoczni Szczecińskiej, rządu i Unii Europejskiej na jej upadek.

Praca składa się z 3 rozdziałów oraz podsumowania. W 1 rozdziale opisane są podstawowe informacje dotyczące Stoczni Szczecińskiej. Rozdział zawiera dane na temat lokalizacji Stoczni, przedstawiona jest jej historia, zakres działalności, zmiany zachodzące w przedsiębiorstwie oraz wybudowane statki.

2 rozdział prezentuje strajki, które odbyły się w Stoczni Szczecińskiej oraz destrukcyjną politykę rządu, zarządu oraz Unii Europejskiej wobec firmy, doprowadziwszy ją w konsekwencji do upadku.

W 3 rozdziale przedstawiono skutki upadku przedsiębiorstwa. Opisano konsekwencje upadku dla pracowników fabryki, Szczecina oraz całego kraju. W rozdziale tym zawarte są również informacje o przyszłych planach dotyczących nowych inwestycji na terenach postoczniovcych. Rozdział zamykają wiadomości o Stoczni Szczecińskiej *Gryfia* S.A. Opisana jest tam jej działalność, klienci oraz współpraca z innymi spółkami. Przedstawione są także przyszłe zamiary inwestycyjne na jej terenie.

W pracy źródła czerpano z literatury oraz artykułów.

ROZDZIAŁ I

CHARAKTERYSTYKA STOCZNI SZCZECIŃSKIEJ

1.1. Podstawowe informacje o Stoczni Szczecińskiej

Stocznia Szczecińska reprezentowała przemysł okrętowy i stanowiła największy zakład przemysłowy na Pomorzu Zachodnim. Była największą stocznią w Polsce oraz czołowym producentem statków w Europie. Budowano w niej różnego rodzaju statki, które szerzej przedstawione są w podrozdziale 1.3. Jej produkcja globalna w roku 1974 wyniosła 32% całej produkcji przemysłowej miasta, natomiast wskaźnik zatrudnienia oscylował wokół 35%. Przemysł okrętowy należał do najbardziej dynamicznie rozwijających się z powodu rozwoju gospodarki morskiej oraz stale rosnącego eksportu. Przemysł ten odgrywał istotną rolę w gospodarce narodowej kraju i miał duże perspektywy na przyszłość.¹

Stocznia była także symbolem Szczecina obok Wałów Chrobrego czy portu. To właśnie przede wszystkim z nią kojarzony jest Szczecin. Rozwijała się wraz z rozwojem miasta i wiele dla miasta uczyniła. Dla rodowitych szczecinian ma ona szczególne, sentymentalne znaczenie. Ponadto cechowała ją stabilizacja, stanowiła miejsce pracy o dobrych warunkach socjalno-bytowych i wysokich zarobkach dla tysięcy pracowników. Stocznia Szczecińska reprezentowała przemysł prestiżowy, natomiast zawód stoczniowca cieszył się uznaniem oraz szacunkiem. Praca w Stoczni była żmudna, wykonywana pod gołym niebem, niezależnie od warunków atmosferycznych. W roku 1952 powstało święto pracowników Stoczni – Dzień Stoczniowca, które przypada na 27 czerwca. Posiadali poza tym swój dom kultury – Korab, przychodnię, przedszkola, domki wczasowe.²

Stocznia Szczecińska wraz z upływem czasu kilkakrotnie przekształcała swoją nazwę. Zakład powstał w czerwcu 1948 roku i na początku należał do Zjednoczonych Stocznii Polskich. W roku 1950 już jako przedsiębiorstwo państwowe przyjęło nazwę Stocznia Szczecińska. W roku 1958 z okazji dziesięciolecia istnienia otrzymała imię Adolfa Warskiego mając go za patrona aż do roku 1991. W 1991

¹ T. Białecki, *Szczecin. Rozwój miasta w Polsce Ludowej*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1977, s. 182.

² K. Pohl, *Historia statkami pisana. 60 lat Stoczni Szczecińskiej*, Wydawnictwo Grapus Sp. z o.o., Szczecin 2008, s. 23.

roku stocznia zbankrutowała i w efekcie stała się jednoosobową spółką skarbu państwa. Od 1993 do 1999 roku Stocznia funkcjonowała jako prywatyzowana spółka akcyjna. W roku 1999 zmieniła nazwę na Stocznia Szczecińska Porta Holding Spółka Akcyjna. W 2002 roku upadła.³ Jej zarząd przedstawiony jest na rysunku nr 1.



Rysunek 1. Zarząd Stoczni Szczecińskiej Porta Holding Spółka Akcyjna

Źródło: Stocznia Szczecińska Porta Holding Spółka Akcyjna, Szczecin, październik 2000 r., s. 3.

Tego samego roku na jej bazie utworzono Stocznnię Szczecińską Nową, która przetrwała do roku 2009 i upadła.⁴

Stocznia Szczecińska zlokalizowana była nad Odrą, obok Stoczni Remontowej *Gryfia*, przy ulicy Hutniczej 1 w Szczecinie. Niedaleko nich, również nad Odrą mieści się port szczeciński, do którego płynęły niektóre statki wyprodukowane w Stoczni, w celu ich wyposażenia, załadowania.

Powierzchnia terenu Stoczni Szczecińskiej wynosiła 700. 000 m². Na tym obszarze mieściły się hale obróbki i prefabrykacji kadłubów, place montażowe, pochylnie, hale oraz nabrzeża wyposażeniowe, obiekty energetyczne i magazynowe. Całkowita powierzchnia użytkowa w budynkach zbliżona była do 278. 000 m². Wielkość tej powierzchni obejmowała również warsztaty obróbki i prefabrykacji sekcji kadłubów 48.000 m², posiadające uzbrojenie technologiczne i udźwigowanie,

³ P. Biniak, M. Tałasiewicz, *Stocznia Szczecińska. Upadek*, Wydawnictwo „Kurier-Press”, Szczecin 2011, s. 8.

⁴ Tamże, s. 9.

dzięki któremu możliwa była prefabrykacja sekcji o masie do 240 ton. Nabrzeża wyposażeniowe rozciągają się na długość 1. 120 m. Tereny Stoczni połączone są bocznica kolejową z siecią krajową PKP.⁵ Mapa Stoczni Szczecińskiej z rozmieszczeniem wszystkich jej elementów, jak np.: budynki, pochylnie, otaczające ją ulice wraz z legendą jest zilustrowana na rysunku nr 2.



Rysunek 2. Mapa Stoczni Szczecińskiej

Źródło: Stocznia Szczecińska SA Raport Roczny 1997, s. 30.

Na początku dziewięćdziesiątych lat zarząd podjął się realizacji strategii, której celem było stworzenie struktury gospodarczej podobnej do innych funkcjonujących na świecie, gdzie przemysł okrętowy odgrywał dominującą rolę. Cechą charakterystyczną tych grup była możliwość kontroli blisko 50% kosztów materiałowych budowanych statków. Zdecydowano, iż to holding, w którym

⁵ Stocznia Szczecińska SA. Raport roczny 1997, s. 21.

największe znaczenie wśród zgromadzonych przedsiębiorstw ma spółka zarządzająca będzie stanowić strukturę spełniającą wymienione założenia. Poza utrzymaniem wiodącej roli w światowym przemyśle okrętowym, zadaniem spółki była restrukturyzacja finansowa oraz organizacyjna spółek zgromadzonych w holdingu. Fundamentalny cel stanowiło uzyskanie wzrostu efektywności grupy poprzez: obniżenie kosztów funkcjonowania, wykorzystanie efektu synergii, lepsze zagospodarowanie majątku, uzyskanie równowagi pomiędzy eksportem a importem, co w konsekwencji zminimalizowałoby skutki aprecjacji złotego.⁶ Spółki Porty Holding S.A. zobrazowane są na rysunku nr 3.

Lp.	Nazwa spółki
Branża okrętowa	
1	Stocznia Szczecińska S.A.
2	Stocznia Ustka S.A.
3	Porta Odra sp. z o.o.
4	Allround Ship Service Sp. z o.o.
5	Nord Sp. z o.o.
6	Porta Styl Sp. z o.o.
7	Porta Elektra Sp. z o.o.
8	Centromor S.A.
9	Rypińskie Zakłady Okrętowe Sp. z o.o.
10	Porta-Eko-Cynk Sp. z o.o.
11	SP ZREMB-Gorzów Wlkp. S.A.
12	Towimor S.A.
13	ZUO Bomet S.A.
Branża paliwowa	
14	Porta Petrol S.A.
15	Porta Baltic Service S.A.
16	Porta Trading Sp. z o.o.
17	Porta Żegluga Sp. z o.o.
18	Porta Nova Sp. z o.o.
19	Amarant Shipping Corporation Limited
Branża logistyczna	
20	Porta-Transport Sp. z o.o.
21	Erison Consulting Sp. zo.o.
22	Porta Complex S.A.
23	Porta Info Sp. zo.o.
24	Porta Service Sp. zo.o.
Inne	
25	Porta-Hotele Sp. z o.o.
26	Porta Mare Sp. z o.o.
27	Porta Agra Sp. z o.o.
28	Porta Relax Sp. z o.o.
29	Porta Enviro Sp. z o.o.
30	OFR Sp. z o.o.

Rysunek 3. Spółki zależne Porty Holding S.A.

Źródło: Skonsolidowany Raport Roczny Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. za 2000 rok, s. 8.

⁶ Skonsolidowany Raport Roczny Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. za 2000 rok, s. 7.

1.2. Historia przedsiębiorstwa

Przyjęto, iż Stocznia Szczecińska powstała 11 czerwca 1948 roku, jednakże w rzeczywistości jej historia zaczęła się 3 lata wcześniej.⁷

W roku 1945 w wyniku drugiej wojny światowej i związanym z nią bombardowaniem wszystkie szczecińskie stocznie, w tym Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego zostały zrujnowane w około 80 procentach. To, co zostało ocalone wywieźli Rosjanie do Związku Radzieckiego. Stocznia Szczecińska obejmująca stocznie *Vulkan* i *Oderwerke* była zniszczona w tak poważnym stopniu, iż konieczne było natychmiastowe odbudowanie jej.⁸

Początkowo Stocznia Szczecińska należała do przedsiębiorstwa państwowego o nazwie Zjednoczone Stocznie Polskie. W jego skład wchodziły stocznie: Gdańska, Północna, Gdyńska i Szczecińska.⁹

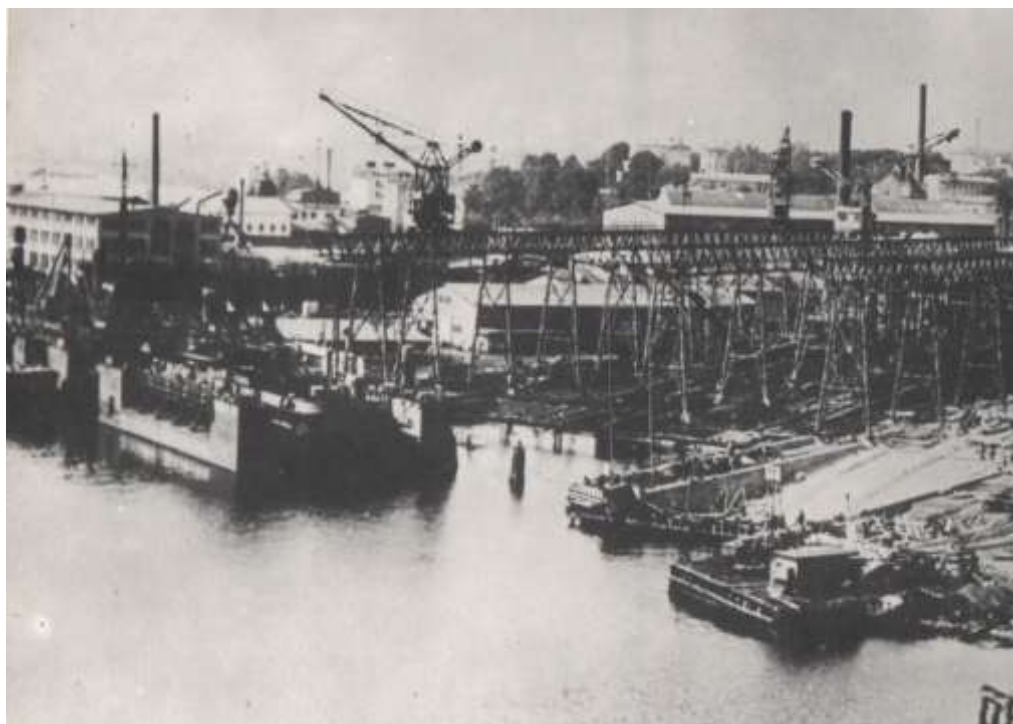
Została także utworzona Delegatura Zjednoczenia Stoczni Polskich, na której czele stał mgr inż. Henryk Sosnowski. Wraz z nim do Szczecina przyjechali: inż. J. Morze, mgr inż. J. Nentwig, mgr inż. Z. Załachowski oraz technik W. Prusakowski. Ekspersi z Trójmiasta przybyli do Szczecina w celu oceny poziomu zniszczenia stoczni i zbadania możliwości jej odbudowy. Inż. H. Sosnowski zobaczywszy w jakim stanie znajduje się stocznia Vulkan opisał ją jako „opustoszały i porośnięty zielskiem plac gruzów, na którym sterczą resztki dawnych urządzeń stoczniowych, poniszczone pochylnie i zdekompletowane żebra pordzewiałych dźwigów”.¹⁰ Rysunek nr 4 przedstawia zdewastowaną Stocznnię Szczecińską po drugiej wojnie światowej.

⁷ K. Romanowski, *Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Szczecin 1983, s. 1.

⁸ *Stocznia Szczecińska Porta Holding Spółka Akcyjna. Raport Roczny 1999*, Szczecin Czerwiec 2000, s. 2.

⁹ *Stocznia Szczecińska*, red. W. Chądzyński, Studio 69, Szczecin, 1998, s. 36.

¹⁰ K. Romanowski, *Stocznia Szczecińska...*, op. cit., s. 1.



Rysunek 4. Zniszczona Stocznia Szczecińska po drugiej wojnie światowej

Źródło: K. Romanowski, *Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Szczecin 1983, s. 10.

W początkowym okresie działalności pracownicy delegatury chronili tereny stoczni przed dalszą dewastacją. Delegatura składała się z 11 pracowników umysłowych oraz 33 fizycznych. Aż 13 osób z 33 fizycznych pełniło rolę strażników, ze względu na częste napady tudzież włamania.¹¹

W roku 1950 Stocznia przekształciła się w samodzielne przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Stocznia Szczecińska, w którego skład wchodziły stocznie *Odra* oraz *Gryf*. W stoczni *Gryf* remontowane były barki, holowniki, promy, motorówki czy rzeczne statki pasażerskie. Natomiast w stoczni *Odra* przygotowywano się do wodowania. Na jednej z pochylni stał zostawiony przez Niemców kadłub statku typu *Hansa* o długości 92 m i nośności około 3000 ton. Był uszkodzony przez bombę lotniczą i brakowało mu kilku blach. Uszkodzona była również pochylnia. Niemcy jego budowę rozpoczęli w roku 1943. Dzięki pomocy udzielonej przez stoczniowców z Gdańska i Gdyni dokończono budowę statku, po czym 24 kwietnia 1948 roku wypłynął z pochylni Stoczni Szczecińskiej

¹¹ Tamże

jako pierwszy statek po wojnie i został ochrzczony mianem ss. *Oliwa*.¹² Po przemianowaniu *Oliwy* na ss. *Marchlewski* w późniejszym okresie pływał on pod banderą Polskiej Żeglugi Morskiej. Na rysunku nr 5 przedstawione jest pierwsze w historii powojenne wodowanie pełnomorskiego statku *Oliwa*.



Rysunek 5. Pierwsze powojenne wodowanie ss. *Oliwy*

Źródło: H. Mąka, *Szczecin. Wczoraj dziś jutro*, Wydawnictwo Interpress, Warszawa 1978, s. 75.

Kolejny statek po *Oliwie* zaczęto budować w 1951 roku. Był to rudowęglowiec o nazwie ss. *Czułym*, zwodowany w grudniu 1952 roku, a przekazany armatorowi rok później. Ilustracja przedstawiająca *Czułyma* zamieszczona jest na rysunku nr 6.

¹² R. Gnapiński, O. Maciejewicz, *Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego w latach 1948 – 1988. Ludzie Wydarzenia Liczby*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Szczecin 1989, s. 17.



Rysunek 6. Pierwszy statek całkowicie zbudowany w Szczecinie, ss. *Czulym*

Źródło: H. Mąka, *Szczecin. Wczoraj dziś jutro*, Wydawnictwo Interpress, Warszawa 1978, s. 75.

Na pochylniach *Odry* produkowane były statki niewielkich rozmiarów. W celu spełnienia coraz większych oczekiwań armatorów, w 1957 roku zaczęto odbudowywać zniszczony ośrodek kadłubowy *Wulkan*, z którego dwóch pochylni pierwszy statek zwodowano w 1959 roku.

W roku 1989 sytuacja finansowo-produkcyjna Stoczni stopniowo pogarszała się. W roku 1991 dodatkowo pojawiły się negatywne czynniki, jak: załamanie wymiany handlowej z ZSRR, co skutkowało koniecznością wstrzymania budowy 9 statków oraz nieodebraniem 3 wybudowanych, likwidacja gwarantowanych przez rząd dopłat wyrównawczych do eksportu statków dla armatorów angielskich i hinduskich, dynamiczny wzrost oprocentowania w bankach. Stocznia Szczecińska utraciła zdolność kredytową i nie była w stanie utrzymać płynności finansowej. Dzięki układom z wierzycielami problem ten został pozytywnie rozwiązany.

W kwietniu 1991 roku Stocznia zarządzała nowa dyrekcja. Kilka miesięcy później Stocznia – bankrut została przekształcona w jednoosobową Spółkę Skarbu Państwa. Nowy zarząd na początku swojej działalności podjął restrukturyzację firmy dotyczącej: organizacji i zarządzania, restrukturyzacji finansowej, prywatyzacji przedsiębiorstwa, reorientacji kierunku eksportu rynku wschodniego na zachodni. Prawidłowa reorganizacja systemów zarządzania zaowocowała faktem, iż w 1992

roku nastąpiło wyraźne skrócenie cykli budowy statków oraz zdecydowany wzrost sprzedaży. Inną zmianą jakościową w działalności Stoczni Szczecińskiej stanowiło oddanie do eksploatacji pochylni *Odra Nowa* w 1994 roku. W pochylni tej możliwe było budowanie statków o maksymalnej szerokości 40 metrów. W roku 1998 Stocznia spłaciła swoje długi i została sprywatyzowana. Do 2000 roku, gdy stocznia istniała już 52 lata zbudowane zostało 612 statków o łącznej nośności powyżej 6,9 mln ton.¹³ Po upadku Porty Holding w roku 2002 na jej bazie powstała Stocznia Szczecińska Nowa. Budowę statków kontynuowano w stoczniowej spółce-córcie Allround Ship Service, która została zakupiona za 1 zł przez rządową Agencję Rozwoju Przemysłu od Stoczni Szczecińskiej Porta Holding, co miało miejsce kilkanaście dni przed upadłością Porty.¹⁴ W roku 2007 nastąpiło uruchomienie procedury sprzedaży udziałów SS Nowa. W roku 2008 Komisja Europejska odrzuciła programy restrukturyzacji polskich stoczni, uznawszy je za niewiarygodne, co w konsekwencji doprowadziło Stocznnię do upadku dnia 31.05.2009 roku.¹⁵

1.3. Zakres działalności przedsiębiorstwa

Stocznia Szczecińska przede wszystkim budowała statki. Były to statki różnego typu, m.in.: drobnicowce, masowce, pasażerskie, promy, zbiornikowce. Początkowo remontowano holowniki, statki, barki, kutry pilotowe i rybackie. W roku 1949 podjęta została decyzja o rozpoczęciu produkcji statków pełnomorskich, ze względu na przyszły eksport statków handlowych, szczególnie do Związku Radzieckiego, a w późniejszym okresie do innych krajów. I tak oto zbudowano pełnomorski statek – parowiec *Czułym* o nośności 3200 ton, przeznaczony do przewozu węgla, którego ilustracja przedstawiona jest w poprzednim podrozdziale.¹⁶

W latach 50. zmieniła się technika budowy okrętów – zaczęto spawać stalowe konstrukcje. W roku 1958 został zbudowany drobnicowiec ms. *Krynica* – pierwszy całkowicie zespawany statek o nośności 5350 ton.¹⁷ Na rysunku nr 7 przedstawiony jest statek ms. *Krynica*.

¹³ *Stocznia Szczecińska Porta Holding...*, op. cit., s. 2.

¹⁴ P. Biniek, M. Tałasiewicz, *Stocznia Szczecińska...*, op. cit., s. 9.

¹⁵ Tamże, s. 127.

¹⁶ K. Pohl, *Historia statkami pisana...*, op. cit., s. 12.

¹⁷ Tamże, s. 13.



Rysunek 7. Pierwszy całkowicie zespawany statek ms. *Krynica*

Źródło: K. Pohl, *Historia statkami pisana. 60 lat Stoczni Szczecińskiej*, Wydawnictwo Grapus Sp. z o.o., Szczecin 2008, s. 11.

Krynica była pierwszym statkiem o napędzie motorowym. Przywiozła do kraju słynne arrasy wawelskie, które były zdeponowane za oceanem podczas wojny.¹⁸

Rok później zbudowany został dziesięcioletni - drobnicowiec ms. *Janek Krasicki*, zobrazowany na rysunku nr 8.

¹⁸ Tamże, s. 11.



Rysunek 8. Drobnicowiec ms. *Janek Krasicki*

Źródło: [http://mec.fundacjamorska.org/index.php/Janek_Krasicki_\(1960\)](http://mec.fundacjamorska.org/index.php/Janek_Krasicki_(1960)) stan na dzień 02.05.2012 r.

Janek Krasicki był pierwszym statkiem o nośności 10 000 ton.¹⁹

Lata 60. były dla Stoczni Szczecińskiej przełomowe – odbudowywano zakład, wprowadzono nowe technologie oraz urządzenia. Stocznia była prekursorem nowych technologii, dzięki czemu znalazła się w czołówce polskiego przemysłu okrętowego.

W tym samym okresie powstały okręty pomocnicze dla marynarki wojennej ZSRR, wyposażone w kuźnie, warsztaty, obrabiarki.²⁰

W dekadzie 70. lat zaczęto budować promy, masowce, chemikaliowce, semikontenerowce, statki szpitalne, oceanograficzne, hydrograficzne. Weszły także nowe technologie i materiały.²¹

W roku 1970 na wodę spłynął masowiec uniwersalny o nośności 32 000 ton – ms. *Powstaniec Śląski*.²² Masowiec ten pokazany jest na rysunku nr 9.

¹⁹ [http://mec.fundacjamorska.org/index.php/Janek_Krasicki_\(1960\)](http://mec.fundacjamorska.org/index.php/Janek_Krasicki_(1960)) stan na dzień 03.05.2012 r.

²⁰ K. Pohl, *Historia statkami pisana...*, op. cit., s. 20.

²¹ Tamże, s. 24.

²² H. Mąka, *Szczecin, Wczoraj dziś jutro*, Wydawnictwo Interpress, Warszawa 1978, s. 1.



Rysunek 9. Masowiec ms. *Powstaniec Śląski*

Źródło: *Stocznia Szczecińska*, red. W. Chądzyński, Studio 69, Szczecin, 1998, s. 79.

O wiele większym statkiem był prom samochodowo-pasażerski ms. *Pomerania*, zbudowany w 1978 roku. Uwidoczniony jest on na rysunku nr 10.



Rysunek 10. Prom samochodowo-pasażersko ms. *Pomerania*

Źródło: *Stocznia Szczecińska*, red. W. Chądzyński, Studio 69, Szczecin, 1998, s. 100.

Pomerania była eleganckim, wygodnym oraz nowoczesnym statkiem. Początkowo weszła na linię Świnoujście-Ystad. Mieściła w sobie do 277 samochodów osobowych i 458 pasażerów w kabinach. Maksymalna ilość pasażerów

wynosiła 1000 osób. Po raz pierwszy zainstalowano na promie spalarkę odpadów i oczyszczalnię ścieków sanitarnych własnej konstrukcji.²³

W latach 80. powstały okręty szpitalne, które nazywano szpitalami na wodzie. Posiadały one stabilizatory przeciwkołysaniowe, dzięki którym nie było problemu z wykonywaniem operacji podczas sztormu.²⁴

Lata 90. charakteryzowały się budową kontenerowców, co zaowocowało faktem, iż Stocznia Szczecińska znalazła się w czołówce światowego okrętownictwa. Jednakże rozpad ZSRR, dotychczas największego odbiorcy statków oraz inne problemy przedstawione w poprzednim podrozdziale skomplikowały sytuację w Stoczni. Fabryka poniosła wielkie straty i stała na skraju bankructwa.²⁵

W roku 1997 Stocznia Szczecińska została uznana za najlepszego polskiego eksportera. Lokowała się również w czołówce największych produkcyjnych firm prywatnych w Polsce. Zajęła poza tym pierwsze miejsce jako stocznia Europy i piąte miejsce na świecie po względem zamówień statków.

Stocznia Szczecińska miała zamiar rozszerzyć swą ofertę, więc w tym celu zmodernizowano dwa ośrodki kadłubowe: *Odra* i *Wulkan*, a w Świnoujściu przebudowano bazę paliw płynnych Porta Petrol, która miała być najważniejszą spółką holdingu. Wątpiono jednak w sensowność tej inwestycji. Struktura utworzonego holdingu składała się z 36 spółek zależnych, o których mowa w podrozdziale 1.1.²⁶

W 2000 roku przebudowano ośrodek kadłubowy *Wulkan 2* i wyprodukowano 3 prototypowe statki, które były trudne w budowie, co skutkowało opóźnieniem i stratami. Powoli następował kryzys.²⁷

W Stoczni Szczecińskiej, przez 60 lat jej istnienia, zbudowano 676 statków. Ostatni został zdany 03.04.2008 roku.

Stocznia Szczecińska, oprócz tego, że budowała statki uczestniczyła w pracach na rzecz miasta i regionu. Przykładowym świadczeniem Stoczni była pomoc w odbudowie i uruchomieniu cukrowni w Kluczewie pod Stargardem Szczecińskim w roku 1948. W latach 1948-1963 Stocznia odbudowała budynki przy ulicach: Tomaszowskiej, Frycza Modrzewskiego, Montwiłła. Od podstaw zostały zbudowane

²³ *Stocznia Szczecińska*, red. W. Chądzyński, Studio 69, Szczecin, 1998, s. 98.

²⁴ K. Pohl, *Historia statkami pisana...*, op. cit., s. 33.

²⁵ *Stocznia Szczecińska*, red. W. Chądzyński..., op. cit., s. 142.

²⁶ K. Pohl, *Historia statkami pisana...*, op. cit., s. 51.

²⁷ Tamże, s. 63.

bloki przy ulicach: Jacka Malczewskiego, Jana Matejki czy Emilii Plater. W budynkach tych zamieszkali stoczniowcy, lecz po pewnym czasie zostały one oddane zarządowi miasta. Ponadto, w latach pięćdziesiątych, pracownicy Stoczni odbudowali most na Parnicy, zbudowali Trasę Zamkową, w późniejszym czasie wznieśli kładkę dla pieszych nad ulicą Kardynała S. Wyszyńskiego, przekazali szczecińskiej służbie zdrowia karetki marki Mercedes, wykonali drogę na Wyspę Pucką. Opracowali także dokumentację konstrukcyjną i technologiczną pomnika Czynu Polaków oraz wykonali jego montaż. Udzielała także pomocy miastu w naprawie oświetlenia ulic oraz brała udział w budowie Teatru Letniego.²⁸

²⁸ R. Gnapiński, O. Maciejewicz, *Stocznia Szczecińska...*, op. cit., s. 35.

ROZDZIAŁ II

STRAJKI I PRZYCZYNY UPADKU STOCZNI SZCZECIŃSKIEJ

2.1. Strajki za rządów PRL

W okresie rządów PRL występowały liczne strajki stoczniowców. Najbardziej znane i głośne miały miejsce w latach: 1970, 1971 i 1980 oraz ogłoszenie stanu wojennego w roku 1981.

Już w grudniu 1970 roku, czyli po ponad 20 latach istnienia przedsiębiorstwa odbył się strajk stoczniowców. Nie były to jedynie walki z Milicją. To także powołanie komitetu strajkowego i proklamowanie strajku. Strajk miał podłoże ekonomiczne. Za pośrednictwem radia i telewizji poinformowano o wprowadzeniu podwyżek cen.

13 grudnia, oficjalnie ogłoszono komunikat o zmianach cen artykułów spożywczych i przemysłowych. Informacja o podwyżkach została podana w tzw. niedzielę handlową, w którym to dniu ludzie wybierali się na przedświąteczne zakupy. Obywatele byli zaskoczeni i oburzeni na wieść o wyższych cenach i to na domiar złego w dzień poprzedzający święta Bożego Narodzenia. Planowana podwyżka obejmowała 45 grup towarów podstawowej, codziennej konsumpcji. Ponadto wzrosły ceny materiałów budowlanych, odzieży, także mebli. Równocześnie zastosowano obniżkę cen 40 grup towarowych, jak np. AGD, RTV, lekarstwa. Podwyżka cen obniżyła poziom życia, a szczególnie poziom życia tych najuboższych. Z racji tego, iż zmiany cen pojawiły się krótko przed świętami ludzie zareagowali natychmiast.

14 grudnia w Gdańsku pracownicy nie przystąpili do pracy, żądali cofnięcia podwyżek cen i zmian norm pracy. Domagali się przybycia przedstawiciela Komitetu Wojewódzkiego PZPR, który nie przyszedł, co z kolei wywołało wyjście około tysiąca robotników na ulicę. Rozbili szyby sklepów, podpalili kioski i pojazdy.

Mieszkańcy Szczecina dowiedzieli się o strajku w Gdańsku na drugi dzień po nim. Wiadomość ta zainspirowała do działania pracowników szczecińskich zakładów pracy. W wielu miejscach zorganizowano masówki. Do władz miejskich szybko

dotarła informacja o panujących nastrojach, po czym postawiono Milicję Obywatelską w pogotowiu.

17 grudnia odbył się pochód. Pracownicy udali się pod budynek dyrekcji w celu rozmowy z władzami na temat podwyżek cen. Bezskutecznie. W końcu przenieśli się na ulice miasta. Rysunek nr 11 ilustruje przemarsz strajkujących na terenie Wałów Chrobrego.



Rysunek 11. Przemarsz protestujących na Wałach Chrobrego

Źródło: K. Żurawski, *Zeszyty szczecińskie. Robotnicy, władza ludowa, czolgi.... Wydarzenia grudnia '70 w Szczecinie*, Publisheers 2007, s. 8.

Milicjanci, aby stłumić protest rzucali granatami, zranili, a nawet zastrzelili kilku strajkujących. Poniżej, na rysunku nr 12 zobrazowane są walki uliczne pomiędzy strajkującymi a Milicją Obywatelską.



Rysunek 12. Walki uliczne z Milicją Obywatelską

Źródło: K. Żurawski, *Zeszyty szczecińskie. Robotnicy, władza ludowa, czołgi.... Wydarzenia grudnia '70 w Szczecinie*, Publisheers 2007, s. 9.

Równoległe w Stoczni Remontowej *Gryfia* rozpoczął się wiec. W innych dużych zakładach natomiast przerwano pracę.²⁹ W gmach KW PZPR rzucono kamieniami, butelkami z benzyną, demolowano budynek, aż go w końcu spalili. Na rysunku nr 13 przedstawiony jest płonący budynek KW PZPR.



Rysunek 13. Płonący gmach KW PZPR

²⁹ K. Żurawski, *Zeszyty szczecińskie. Robotnicy, władza ludowa, czołgi.... Wydarzenia grudnia '70 w Szczecinie*, Publisheers 2007, s. 6-7.

Źródło: K. Żurawski, *Zeszyty szczecińskie. Robotnicy, władza ludowa, czołgi.... Wydarzenia grudnia '70 w Szczecinie*, Publisheers 2007, s. 17.

Po tym tłum skierował się w stronę Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej. Buntownicy, usłyszawszy pogłoski o aresztowaniu niektórych strajkujących, zaatakowali gmach KW MO, by ich pobić. Znow doszło do strzałów.³⁰

18 grudnia w nocy do miasta wjechały czołgi i ustawiono je w najważniejszych punktach Szczecina. Rozpoczął się wiec, doszło do pierwszych starć z żołnierzami. Próby podpalenia czołgów poskutkowały w odwecie otwarciem ognia. Została podjęta rozmowa w sprawie wycofania się czołgów, do czego w konsekwencji doszło. Zawiązały się komitety strajkowe, które stworzyły listę żądań.³¹ Doszło także do zorganizowania strajków okupacyjnych w zakładach pracy. Pojawiła się groźba desantu na teren Stoczni. Próbowano uspokoić protestujących i nareszcie doszło do dialogu między władzami regionu a komitetem strajkowym.³²

20 grudnia zapadła decyzja o tym, by zawiesić strajk na 3 dni, ze względu na nadchodzące święta. Stocznnię opuściło blisko tysiąca pracowników. Podpisano protokół ze spotkania w sprawie ustaleń między władzami a protestującymi.

Dzień później, Wiesław Skrobot, dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego, nie zgodził się na większość postulatów i nakłaniał robotników, aby wrócili do pracy. Stocznnię otoczyła Milicja Obywatelska.

22 grudnia komitet strajkowy rozwiązał się. Ogłoszono zakończenie strajku.

Grudzień w Szczecinie miał swój kres dopiero 13 lutego 1971 roku. Tego dnia rozwiązała się komisja robotnicza, którą stanowili członkowie komitetu strajkowego dla kontroli prawidłowego przeprowadzania wyborów w organizacjach partyjnych, związkowych i do Rady Robotniczej w Stoczni Szczecińskiej, wtedy jeszcze im. Adolfa Warskiego. Według danych, w grudniu 1970 roku w ramach strajku, zginęło 15 osób, rannych zostało ponad 200 osób, rozbito niecałe 100 sklepów, zniszczono 1 czołg, uszkodzono 1 transporter i 1 samochód wojskowy. Straty wyniosły 300 milionów złotych.³³

³⁰ Tamże, s. 10.

³¹ Tamże, s. 19.

³² Tamże, s. 21.

³³ Tamże, s. 31-33.

Ostatnim publicznym akcentem Grudnia '70 w Szczecinie był czarny pochód, który przeszedł w milczeniu przed trybuną 1 maja 1971 roku. Brali w nim udział również poszkodowani i bliscy zabitych.³⁴

Strajk '71 stanowił kontynuację Grudnia '70. Kolejny raz robotnicy domagali się spełnienia tych samych postulatów, co z Grudnia z 1970 roku. Ten strajk różnił się jednak od strajku z Grudnia '70, ponieważ stoczniowcy nie wychodzili na ulicę. Był to strajk okupacyjny polegający na ciągłym przebywaniu w miejscu pracy.³⁵

22 stycznia w Stoczni rozpoczął się strajk okupacyjny. Jego dowódcą był Edmund Bałuka. Protest został wywołany medialnymi informacjami o tym, że pracownicy wydziału Rurowni podjęli się czynów, a w tym pracy w niedzielę, dla poparcia nowego kierownictwa partii. Był to najślawniejszy bunt robotniczy, który zmusił najwyższe władze partyjne do ustalenia precedensu. Pracownicy byli wzburzeni artykułem zamieszczonym w *Głosie Szczecińskim*, ponieważ nie brali udziału w żadnej masówce i nie składali żadnych deklaracji.³⁶

Do Stoczni przybył nowy, po Władysławie Gomułce, I sekretarz KC PZPR, Edward Gierek w celu rozmowy ze strajkującymi robotnikami.

24 stycznia, podczas rozmowy z Gierkiem, protestujący nie otrzymali gwarancji realizacji kilku najistotniejszych dla nich postulatów, m.in. cofnięcia podwyżek cen, pociągnięcia do odpowiedzialności osób, które dokonały prowokacji medialnej, co było przyczyną strajku. Zapewnienia nie otrzymali także w kwestii „rzetelnych informacji o sytuacji politycznej i gospodarczej w Stoczni i kraju”.

Następnego dnia nastąpiło zakończenie strajku z efektem pokojowym między I sekretarzem Edwardem Gierkiem i przedstawicielami Komitetu Strajkowego w Stoczni Szczecińskiej.³⁷

Kolejny strajk miał miejsce 9 lat później, w roku 1980. Spowodowały go wprowadzone przez rząd Edwarda Gierka podwyżki cen mięsa i wędlin.

14 sierpnia protest rozpoczął się w Gdańsku. Informacja ta nie dotarła do Szczecina ze względu na zerwaną łączność z Gdańskiem. Wiadomości dotarły pocztą pantoflową.

2 dni później w Stoczni *Parnica* odbywały się wiece i przerwy od pracy.

³⁴ Tamże, s. 34.

³⁵ <http://sedina.pl/index.php/2008/04/11/wspomnienia-o-solidarnosci/> stan na dzień 08.06.2012 r.

³⁶ <http://www.gs24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110122/SZCZECIN/961393158> stan na dzień 09.06.2012 r.

³⁷ <http://ibap.salon24.pl/156915,po-wielkich-strajkach-1970-1971> stan na dzień 09.06.2012 r.

18 sierpnia przedstawiciele *Parnicy* przedostali się drogą wodną do Stoczni Szczecińskiej z 18 przygotowanymi przez nich postulatami, przekonując załogę Stoczni do solidarnościowego strajku.

Następnego dnia strajkowało już 21 zakładów, został utworzony Międzyzakładowy Komitet Strajkowy, który przekazał do KW PZPR 36 postulatów. W postulatach żądano m.in. utworzenia wolnych związków zawodowych, ograniczenia cenzury, podwyżki płac, rent, emerytur.

23 sierpnia czteroosobowa delegacja, w tym Stanisław Wądołowski (działacz związkowy) wyjechała do Gdańska.

Kolejnego dnia wróciło dwóch delegatów w celu złożenia relacji z tamtejszego strajku oraz przedstawienia gdańskiej wersji postulatów o wolne związki zawodowe.

30 sierpnia został uzgodniony oraz podpisany tekst porozumienia szczecińskiego między Komitetem Strajkowym a ówczesnym wicepremierem Kazimierzem Barcikowskim. Na podstawie porozumienia uczestnicy strajku zostali uznani jako członkowie-założyciele nowego związku zawodowego *Solidarność*. Strajk spowodował upadek Gierka, a jego następcą został Stanisław Kania.³⁸

Na początku grudnia 1981 roku Stocznia Szczecińska i inne zakłady rozpoczęły strajki. Wywołane były one pogorszeniem się warunków bytowych w Polsce, a mianowicie brakiem żywności i innych codziennych produktów oraz warunkami panującymi w pracy.

13 grudnia 1981 roku ogłoszono stan wojenny. Od nocy przed tym wydarzeniem obowiązywała godzina milicyjna, kontrola rozmów telefonicznych i korespondencji. Milicja i SB zatrzymały 62 osoby z 75-osobowej listy, którzy mieli być internowani. Trafili oni do więzienia. Rankiem ZOMO wtargnęło do redakcji solidarnościowego tygodnika *Jedność* przy ulicy Małopolskiej, będąca pierwszą w Polsce niezależną gazetą sprzedawaną w kioskach. Pierwsza nielegalna *Jedność* została wydrukowana w Stoczni Szczecińskiej.

W nocy z 14 na 15 grudnia milicja i wojsko brutalnie spacyfikowały strajkującą Stocznnię. Przywódcy strajku zostali aresztowani na kilka lat. Tysiąc stoczniowców wyrzucono z pracy. Wstrzymano wydawanie *Kuriera Szczecińskiego* i *Głosu Szczecińskiego*. Zastąpiono je reżimowymi *Wiadomościami Szczecińskimi*.

³⁸ http://www.wiadomosci24.pl/artukul/1980_strajk_w_stoczni_szczecinskiej_154368-1--1-d.html
stan na dzień 10.06.2012 r.

Pierwsze podziemne pismo wydawane w Szczecinie to *Biuletyn Okupacyjny*. Ostatni numer ukazał się w marcu 1982, kiedy to aresztowano całą redakcję.

Stan wojenny został zawieszony 31 grudnia 1982 roku, a zniesiony 22 lipca 1983 roku.³⁹

2.2. Działanie Zarządu Stoczni Szczecińskiej i innych czynników upadku zakładu

Stocznia Szczecińska upadła dwa razy. Pierwszy jej upadek miał miejsce 29 lipca 2002 roku. Wtedy to Sąd Rejonowy w Szczecinie ogłosił upadłość Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. Drugi upadek z kolei i ostateczny nastąpił 31 maja 2009 roku. Tego dnia przedsiębiorstwo Stocznia Szczecińska Nowa sp. z o.o. zakończyła swą działalność.⁴⁰

Przyczyn upadku Porty Holding S.A. jest wiele, jednakże żadna z tych przyczyn, osobno, nie miała decydującego znaczenia dla upadku. Wszystkie przyczyny, które wystąpiły razem, w tym samym momencie, doprowadziły do katastrofy.

Na upadek, z pewnością, miał wpływ kurs dolara i konkurencja azjatycka. Natomiast niektórzy członkowie byłego zarządu twierdzą, że to spisek „układu politycznego” z Leszkiem Millerem, Wiesławem Kaczmarkiem i Jackiem Piechotą spowodował załamanie się przemysłu stoczniowego w Szczecinie. Także wymienia się niekompetencję zarządu, uknućie przez nich własnego samobójstwa gospodarczego. Ponadto bierze się również pod uwagę wejście holdingu w branżę paliwową, rzekomo zarezerwowaną dla zwolenników Lewicy.

Z pewnością można stwierdzić, iż przyczyną kłopotów finansowych przedsiębiorstwa był zabójczy kurs złotego wobec dolara, dużo niższy od prognoz NBP, które były podstawą szacowania rentowności kontraktów. Nie było możliwe zatem uniknięcie katastrofy. Statki sprzedawane były jedynie za dolary, natomiast wynagrodzenie za pracę oraz za większość dostaw płacono w złotówkach. Wynik złotówkowy był niekorzystny, przy dobrym wyniku dolarowym. Upadło wielu eksporterów, którzy nie wytrzymali warunków.⁴¹

³⁹ http://szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,34939,8806820,13_grudnia_1981_r__w_Szczecinie.html stan na dzień 10.06.2012 r.

⁴⁰ P. Biniek, M. Tałasiewicz, *Stocznia Szczecińska...*, op. cit., s. 117.

⁴¹ Tamże, s. 9-10.

Już w 2001 roku trwały rozmowy zarządu ze związkami zawodowymi na temat konieczności zmian systemu płacy, pracy, zwolnieniach grupowych. Związki nie wyraziły na to zgody. Zarząd zarzucił załodze Stoczni nieefektywną pracę. W referendum związkowym gros pracowników podjęło decyzję o strajku. Pojawiły się pierwsze informacje o kłopotach finansowych zakładu.

Jako pierwszy, o trudnej sytuacji firmy, dowiedział się BRE Bank, który 11 lat temu pomógł Stoczni wyprowadzić ją z zapaści. Tym razem jednak zażądał, aby wykupiła ona swe obligacje na kwotę około 80 mln złotych. Inne banki, zaniepokojone twardą postawą BRE Banku, także zrezygnowali z udzielania kredytów przedsiębiorstwu. Jesienią Stocznia została pozbawiona kredytów oraz straciła płynność finansową. Pracownicy natomiast otrzymywali część wypłaty. Byli wstrząśnięci sytuacją panującą w zakładzie. Nie docierał do nich fakt, iż Stocznia, będąca jeszcze w ostatniej dekadzie, pasmem sukcesów niespodziewanie, w jednej chwili została bez środków finansowych, co sukcesywnie prowadziło ją do bliskiego upadku. Zarząd holdingu bezustannie starał się o uzyskanie od rządu gwarancji na kredyt pomostowy opiewający na kwotę 150 mln dolarów. Z racji tego, że Stocznia była prywatnym przedsiębiorstwem, gdzie skarb państwa miał niecałe 10% udziałów, rząd nie był skory do pomocy firmie.

W minionym dziesięcioleciu Stocznia była dobrym klientem banków – odnosiły one wysokie zyski z udzielanych kredytów. Zaciągnięte kredyty przez Stoczniewą były głównym, najistotniejszym źródłem, dzięki któremu budowano statki i prowadzono inwestycje.

Prezes Porty Holding S.A., Krzysztof Piotrowski, już wcześniej przeczuwał nadchodzący kryzys dla branży stoczniowej, lecz nie spodziewał się, że nastąpi on szybciej. Dodatkowo nałożyło się kilka niekorzystnych czynników, które wywołały złą kondycję finansową Stoczni.⁴² Wartość złotego wzrosła, nastąpił spadek cen statków, modernizacja pochylni trwała zbyt długo, nastąpiły problemy i opóźnienia budowy statków prototypowych, wydajność pracowników obniżyła się. Na domiar tego banki przestały kredytować budowę statków.

Kondycję finansową Stoczni osłabiło także opóźnione o 3 lata uruchomienie bazy paliw Porta Petrol. Spółka jeszcze nie posiadała żadnych przychodów, a już należało spłacać kredyt inwestycyjny i zobowiązania za wyposażenie.

⁴² K. Pohl, *Historia statkami pisana...*, op. cit., s. 67.

W roku 2001 wybudowanych zostało jedynie 8 statków, zamiast zamierzonych 14. W styczniu 2002 roku położenie Stoczni było wciąż niezmiennione. Stoczniowcy nadal nie otrzymywali pełnych wynagrodzeń, w zakładzie kończyły się już materiały. Atmosfera stawała się coraz bardziej napięta. Ostatecznie, 24 stycznia, doszło do zorganizowania wiecu, złożonego z kilku tysięcy pracowników. Rzucano w stronę zarządu jajka, gwoździe, krzyczano, nazwano zarząd złodziejami. Pracownicy, za powstałą sytuację, obwiniali zarząd holdingu. Kolejnego dnia prezes Stoczni złożył rezygnację i jego następcą został Ryszard Kwidziński.

Dnia 4 marca Stocznia stanęła, po raz pierwszy w historii. Przeszło 5 tysięcy stoczniowców z dnia na dzień zostało bez pracy. Stocznia bankrutowała. Zakład został zamknięty do odwołania. Bankrutowały także małe firmy kooperantów i dostawców stoczniowych.

W maju stoczniowcy wyszli na ulice miasta, wykrzykując swe żądania. Powstał Komitet Protestacyjny, a na jego czele Janusz Gajek i Roman Pniewski. Doradcą został Marian Jurczyk – bohater Sierpnia '80 oraz późniejszy prezydent Szczecina.

Ujawniono zobowiązania holdingu. Porta Holding była zadłużona u 700 wierzycieli na sumę 2 mld złotych, z tego 1,4 mld przypadało na banki.

W czerwcu kilka tysięcy stoczniowców przeszło miasto w milczeniu. Nieśli jedynie symboliczne stryczki.

Podczas kolejnego wiecu, Jacek Piechota, Minister Gospodarki obwieścił, iż zarząd holdingu zostanie rozliczony. Krzysztof Janik, Minister Spraw Wewnętrznych poinformował o zbliżających się aresztowaniach. W lipcu bezpodstawnie aresztowano prezesów Porty Holding. Zostali oskarżeni o szkodliwe działanie dla spółki i narażenie jej na stratę powyżej 60 mln złotych. Prezesi dopiero po kilku miesiącach wyszli z aresztu, po uprzednim wpłaceniu kaucji.

W kwietniu 2008 roku finał sprawy odbył się w sądzie I instancji. Uniewinniono szefów, gdyż sąd nie stwierdził jakichkolwiek nadużyć, przekroczenia uprawnień. Proces trwał 3,5 roku. Przesłuchano powyżej 100 świadków. Akta sprawy zajmowały 12 tysięcy stron.

Zdaniem Zenona Grabowskiego, byłego pracownika Stoczni i dyrektora naczelnego Stoczni Szczecińskiej winną upadkowi holdingu nie tylko była polityka zarządu Poty Holding, lecz także niefrasobliwość banków. Uznał, że Stocznia dobrze znała się na budowie statków, lecz nie powinna przeprowadzać tak szerokiej

dywersyfikacji działalności. Oznajmił również, że z pewnością nie było żadnych szans spółka paliwowa, Porta Petrol. Jego zdaniem także niepotrzebnie stosowano monokulturę budowy statków w dekadzie lat 90, gdzie koncentrowano się tylko na budowie kontenerowców, które budowano szybko i w dużej ilości. Oświadczył też, że zbyt późno zaczęto szukać innych statków do budowy. Oczywistym dla niego było, że średnimi kontenerowcami rynek się nasyci, armatorzy będą szukać coraz większych statków, a te zostaną zbudowane o wiele taniej na Dalekim Wschodzie. Mówił także, że podczas, gdy w Stoczni pojawiły się nowe statki, to w tym samym czasie zaczęto realizację kilku prototypów. Dwa z nich były bardzo kosztowne, co sprawiło Stoczni kłopot, a w konsekwencji doprowadziło do jej upadku.

Powracając do roku 2002 sąd ogłosił upadłość Stoczni i jej holdingu. Agencja Rozwoju Przemysłu kupiła stoczniową spółkę ASS (Allround Ship Service) za symboliczną złotówkę. Stocznie przekształciła swą nazwę na Stocznia Szczecińska Nowa sp. z o.o. i rozpoczęła swą działalność jako przedsiębiorstwo państwowe. Jej prezesem został Andrzej Stachura.⁴³

Stocznia wciąż miała stare kłopoty, ponieważ banki nadal nie były skore do pomocy firmie w postaci udzielania kredytów na produkcję statków. Co dzień na terenie zakładu odbywały się wiece. Pracownicy otrzymywali bony żywnościowe, zapomogi, a zaległe pensje wypłacił Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych.

W sierpniu w Stoczni Nowej miało zatrudnienie 1800 stoczniowców. Prezes Stachura zapowiedział, iż liczba pracowników zwiększy się i wyniesie 3,5 tys.

We wrześniu miało miejsce pierwsze wodowanie w Nowej. Z pochylni spłynął kontenerowiec, *Katharina*.

W listopadzie Stocznia podpisała kontrakt z norweskim armatorem Odfjell ASA na budowę chemikaliowców.

Pod koniec 2002 roku w Stoczni Szczecińskiej Nowej pracowało niespełna 4300 osób.

Dopiero w 2004 roku Nowa mogła kupić majątek upadłej Stoczni oraz część jej upadłego holdingu. Po opanowaniu technologii trudnych statków ponad pięciotysięczna załoga budowała statki szybciej, taniej, bez opóźnień i kar. Nowa, w porównaniu z poprzednią Stocznią miała niższe koszty, większą wydajność i inną

⁴³ Tamże, 72-74.

strukturę. Jej zarząd zdecydował, że nie będzie podejmować nowych, innych inwestycji, lecz skoncentruje się tylko na budowie statków. Stachura oznajmił, iż Stocznia nie miała żadnych opóźnień, gdyż w krótszym terminie wykonywała swoją pracę, przynosiła pozytywne rezultaty, nie płaciła kar.

Jednak mimo struktury Stoczni i niższych kosztów nie posiadała ona własnych środków na działalność produkcyjną. Jedynym zatem ratunkiem były banki. Zresztą stocznie na całym świecie funkcjonowały dzięki pomocy banków. Tak też było w Polsce, lecz po upadku Stoczni i stoczniowego holdingu banki poniosły wielkie straty. Gwarancje rządowe nie zmieniły nastawienia banków wobec Stoczni.

Największym problemem Stoczni był nieustanny brak płynności finansowej. W 2007 roku banki całkowicie zrezygnowały z kredytowania produkcji Stoczni. Nowym źródłem finansowym zostały więc zaliczki armatorów, które gwarantował KUKI (Korporacja Ubezpieczeń Eksportowych).

Innym problemem, pomijając brak płynności finansowej Stoczni były gwałtownie rosnące ceny stali i materiałów, kurs walut, gdzie wartość dolara spadała, a złotówki malała. Tak obrazujący się kurs walut spowodował trudności w renegocjacjach z armatorami, z którymi Stocznia wcześniej podpisała kontrakty.

Od 2004 roku dolar był wart 40% mniej niż poprzednio, za to stal podrożała o 300%. W końcu i Stocznia Szczecińska Nowa zaczęła odnosić straty. Za sprzedane statki otrzymywała mniej pieniędzy, a za zakupione materiały do produkcji musiała zapłacić więcej. Odczuwalna była również fluktuacja kadr, co przejawiało się odchodzeniem pracowników z pracy i wybraniem lepiej płatnej posady za granicą.⁴⁴

Stocznia zaczęła szukać oszczędności i w tym celu po raz pierwszy w jej historii zleciła wykonanie wybranych sekcji statków zagranicznej firmie.

W roku 2006 podpisała umowę z Chinami na dostawę określonych sekcji. Do wyboru wykonawców oprócz Polski i Europy zmusiły Nową wysokie ceny materiałów, rosnące koszty pracy oraz duża fluktuacja pracowników.⁴⁵

Wracając do polityki zarządu Stoczni należy wskazać również fakt, iż mający poparcie rządu zarząd Porty Holding, działając na szkodę spółki wnioskował o to, aby banki nie finansowały Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A., a wręcz był zdania, żeby finansować spółkę Allround Ship Service sp. z o.o., która nie była już

⁴⁴ Tamże, s. 76-77.

⁴⁵ Tamże, s. 80.

własnością holdingu. Ponadto Zarząd Stoczni udostępniał bez ograniczeń narzędzia i zapasy magazynowe spółce ASS.⁴⁶

2.3. Polityka rządu i Unii Europejskiej wobec Stoczni Szczecińskiej

Już od początku istnienia Stoczni Szczecińskiej Nowej, a więc od 2002 roku oczywisty był fakt, iż przedsiębiorstwo będzie ponosić straty i jest skazane na porażkę. Mimo twierdzenia prezesa Stachury, że Nowa buduje statki szybciej i taniej niż budowano w holdingu, struktura zarządzania zbyt nie zmieniła się, układ zbiorowy pracy pozostał taki sam, jakość i wydajność pracy także nie różniły się od poprzednich. W Stoczni wciąż panował kryzys. Dodatkowo nieustannie rosły ceny stali i jednocześnie spadała wartość dolara.

W takim stanie Stocznia tkwiła do roku 2004, w którym to roku Polska weszła do Unii Europejskiej. Wiązało się to naturalnie z zakończeniem pomocy publicznej dla Stoczni, co wszystkie kolejne rządy bagatelizowały.

Jedną z istotnych funkcji Unii Europejskiej jest ochrona wspólnego rynku europejskiego, co w efekcie oznacza, iż obowiązuje zakaz wszelkiej pomocy publicznej, jeśli zakłóca ona lub jedynie grozi zakłóceniem konkurencji wewnątrz państw Wspólnoty. Jak wiadomo pomoc publiczna jest powszechnym narzędziem stosowanym w krajach Unii, dlatego też, aby przynajmniej w pewnym stopniu można było kontrolować jej wpływ na rzeczywistość gospodarczą, przyjęto wytyczne wspólnotowe, które dotyczą ewentualnej pomocy państwa w celu pomocy, ratowania oraz restrukturyzacji zagrożonych firm. Legalność każdej pomocy publicznej jest sprawdzana przez unijnych komisarzy. Według zasady pomoc publiczna dla przedsiębiorstw pogrążonych w kryzysie może być udzielona jednorazowo, ale pod warunkiem, że przyczyna kryzysu zostanie usunięta, a firma odzyska długoterminową rentowność przedsiębiorstwa.

Wiadome było, że w przypadku Stoczni Szczecińskiej Nowej, po naszym przyłączeniu się do Wspólnoty Europejskiej pomoc publiczna dla Stoczni będzie uznana za nielegalną. Fakt ten nie skłonił rządu Leszka Millera do podjęcia jakichkolwiek działań w tej kwestii w celu wyjścia z opresji. Przez 2 lata Stocznia nie została zrestrukturyzowana, ani sprywatyzowana. Zastanawiające jest dlaczego

⁴⁶ http://www.obrona-stoczni.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=114&Itemid=90
stan na dzień 12.06.2012 r.

rząd nie podjął próby ratowania Stoczni, mimo, że sam się wcześniej do tego zobowiązał. Można śmiało stwierdzić, iż była to zaplanowana destrukcja.

1 czerwca 2005 roku Komisja Europejska wszczęła formalne postępowania wyjaśniające w sprawie pomocy publicznej dla stoczni w Polsce. Informacja ta również nie zaniepokoiła rządu. Minister Gospodarki nie martwił się o wyniki kontroli. Wszak dla Unii niezaprzeczalny był fakt, iż Polska łamie zasady oraz pozwala stoczniom gdyńskiej i szczecińskiej niszczyć konkurencję w innych państwach Unii, korzystając przy tym z pomocy publicznej. Reakcja Brukseli była oczywista.

Komisja nakazała Polsce przygotowanie planu restrukturyzacji przemysłu stoczniowego, który zapewni opłacalność firmy bez wykorzystywania środków publicznych. Jednakże wszystkie kolejne rządy: Marka Belki, Kazimierza Marcinkiewicza, Jarosława Kaczyńskiego i Donalda Tuska postanowiły kontynuować produkcję wciąż wykorzystując w tym celu pomoc publiczną. Istotną rolę odegrał tu czynnik społeczny. Po opadnięciu emocji stoczniowcy bezpośrednio zakomunikowali, że trzeciego upadku nie wytrzymają.

Stocznia na kilka lat zawisła w pewnej próżni decyzyjnej, ze względu na to, że aż do 2007 roku polski przemysł stoczniowy nie posiadał jednego ośrodka decyzyjnego w rządzie.

Proces renacjonalizacji prowadził Minister Gospodarki i Pracy, a po przekształceniu Stoczni w przedsiębiorstwo państwowe Minister Skarbu Państwa. Biorąc pod uwagę Stocznnię Szczecińską większość uprawnień właścicielskich Ministra Skarbu Państwa przekazano Prezesowi Agencji Rozwoju Przemysłu S.A., a w późniejszym okresie Korporacji Polskie Stocznie S.A.

Śledztwo unijnych komisarzy udowodniło opieszałość polskiego rządu, brak wewnętrznej komunikacji oraz brak spójności działań. Dochodziło nawet do manipulacji i podawania niezgodnych z prawdą danych. Przykładem podawania fałszywych informacji było przekonywanie Komisji Europejskiej przez rząd Jarosława Kaczyńskiego o tym, że Prezes ARP wydał decyzję o zakończeniu procesu restrukturyzacji w Stoczni Gdynia przed przyłączeniem się do Unii Europejskiej. Jednakże podczas kontroli w stoczni urzędnicy Komisji całkiem przypadkiem zauważyli tę decyzję. Decyzja ta miała datę 4 stycznia 2005 roku.

Dopiero rząd Donalda Tuska, pod koniec 2007 roku podjął jakiegokolwiek działania odnośnie prywatyzacji. Była to jednak akcja desperacka i nadal

nieskoordynowana. Prywatyzacja nie powiodła się w firmach: Mostostal Chojnice, Złomrex, Ulstein Verft (norweska stocznia), czy znany katarski Qinwest. Przedsiębiorstwa te okazały się klęskami rządu w zakresie prywatyzacji i symbolicznej walki z komisarzem unijnym.

31 lipca 2009 roku Najwyższa Izba Kontroli (NIK) opublikowała raport o polskich stoczniach i negatywnie oceniła działania organów administracji rządowej, ARP S.A., KPS S.A. oraz zarządów spółek stoczniowych, które były związane z procesami restrukturyzacji i prywatyzacji branży stoczniowej, gdyż:

1. w żadnym obszarze (społecznym, gospodarczym i makroekonomicznym) nie zostały zrealizowane planowane cele restrukturyzacji, a przede wszystkim odzyskanie zdolności do prowadzenia działalności na zasadach rynkowych,
2. zaniechano realizacji rządowego Programu działań konsolidacyjnych w sektorze stoczniowym,
3. dokument Strategia dla sektora stoczniowego w Polsce w latach 2006-2010 przygotowywane były z opóźnieniem i zaniechano realizacji części jego elementów,
4. część pomocy publicznej, wspierającej procesy restrukturyzacji udzielono bez decyzji Komisji Europejskiej o jej zgodności ze wspólnym rynkiem,
5. stwierdzono znaczące rozbieżności w danych na temat wielkości pomocy publicznej, udzielonej stoczniom, podyktowane m.in. brakiem jednolitej interpretacji kwalifikowania pozyskanych środków finansowych jako pomocy publicznej, a poza tym niepełnym jej monitorowaniem przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK).

NIK, wnioskując, stwierdził, iż istotnymi, lecz nie zasadniczymi czynnikami w działaniach organów administracji rządowej i zarządów spółek stoczniowych, związanych z procesami restrukturyzacji i prywatyzacji branży stoczniowej, były zachodzące w pastwie zmiany polityczne i względy społeczne.

Te polityczne, a nie biznesowe aspekty działań zauważono i jednoznacznie opisano również w opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: *Europejski przemysł stoczniowy w walce z obecnym kryzysem*. Podano tam, iż dramatyczna sytuacja w Polsce, która przejawia się zanikiem produkcji

w dwóch dużych stoczniach w Szczecinie i Gdyni jest spowodowane nałożeniem się kilku nieuchronnych okoliczności, które nie były przewidziane parę lat wstecz, jak np. zahamowanie procesów naprawy i restrukturyzacji sektora, zwłaszcza poprzez polityczne decyzje na przełomie 2002 i 2003 roku, oraz niewykorzystanie w latach 2003-2008 sprzyjającej koniunktury na rynku europejskim i światowym.⁴⁷

⁴⁷ P. Biniek, M. Tałasiewicz, *Stocznia Szczecińska...*, op. cit., s. 120-123.

ROZDZIAŁ III

SKUTKI UPADKU STOCZNI SZCZECIŃSKIEJ

3.1. Wpływ upadku na Szczecin i losy pracowników

Stocznia Szczecińska odgrywała nadzwyczajną rolę w życiu Szczecina i regionu, a nawet całego kraju. Jej upadek oznaczał także upadek Szczecina. Jak wiadomo, przemysł, zwłaszcza okrętowy to branża, przynosząca wysokie dochody.

To dzięki Stoczni stolica województwa zachodnio-pomorskiego rozwijała się. To właśnie ona napędzała rozwój miasta, postęp społeczny i potęgę gospodarczą kraju. Liczba zatrudnionych w Stoczni zawsze była ogromna.

Stocznia wpływała na życie swoich pracowników i ich rodzin pod wieloma względami. Stocznia stanowiła największy hotelarz w regionie, wydawała najwięcej posiłków, miała własną służbę zdrowia, na urlop wysyłała do swoich ośrodków wypoczynkowych, sponsorowała bilety do kina, teatru, miała własne szkoły.

W czasach PRL, gdzie, można rzec, panował deficyt wszystkiego, Stocznia była jedynym ratującym źródłem trudnodostępnych dóbr i usług. Bycie stoczniowcem oznaczało prestiż. Pracownicy Stoczni stanowili jedno z najważniejszych środowisk przemysłowych, które były rzeczywistą materialną siłą ruchu przemian politycznych zachodzących w Polsce.

Stocznia była inspiracją, dla wielu nawet sensem życia. Nadawała wyjątkowy sens osobistej pracy składającej się na zbiorowy sukces, wielki i szybko widoczny. Potwierdzeniem tego było każde wodowanie, szczególnie te otwarte dla publiczności, które napawało dumą i wzbudzało emocje. Nieczęste natomiast ceremonie nadawania imion nowym statkom na terenie Wałów Chrobrego były niemalże wielkim świętem Szczecina.⁴⁸

Po likwidacji Stoczni nie powstały żadne konkurencyjne zakłady przemysłowe na jej miejsce. W okresie dwóch ostatnich dekad w Szczecinie powstały markety, hipermarkety, banki, hurtownie, zatem przemysł został zastąpiony przez handel oraz bankowość. Jednak nie są one w stanie zapewnić tego, co zapewniała Stocznia, spełnić warunków, jakie spełniała Stocznia. Handel i bankowość nie są taką potęgą,

⁴⁸ Tamże, s. 201-202.

jak Stocznia. Nie wyżywią i nie utrzymają mieszkańców na takim poziomie, jakim czyniła to Stocznia.

Upadek Stoczni spowodował wysoki poziom bezrobocia. Stoczniowcy, po upadku zostali bez pracy i pieniędzy. Niektórym z nich udało się znaleźć pracę za granicą, także w branży stoczniowej i za większe pieniądze. Ten stan trwa do dziś po dzień. Wielu mieszkańców Szczecina od upadku Stoczni wyemigrowało za granicę w celu zarobkowym, ponieważ sytuacja gospodarcza w mieście, jak i kraju wyraźnie pogorszyła się. Poziom bezrobocia jest na tyle wysoki, że mieszkańcy są wręcz zmuszeni szukać pracy poza granicami miasta, jak i Polski.

Upadek Stoczni Szczecińskiej sprawił, iż Szczecin, z ponad 400tysięcznej metropolii stał się 300tysięczną prowincją.

Po likwidacji Stoczni Szczecińskiej Nowej, zgodnie z przyjętą w sejmie tzw. *Specustawą Stoczniową* rozpoczęto proces kompensacji Stoczni. Powstało wiele stowarzyszeń na rzecz wznowienia budowy statków w Stoczni. Jednakże żadne ze stowarzyszeń, poza wiecami, nie podjęło się próby wznowienia produkcji w Nowej.

Stoczniowcy na mocy *Specustawy Stoczniowej* otrzymali wypłatę odszkodowań od 20 tysięcy złotych do 60 tysięcy złotych, zależnie od stażu pracy. We wrześniu 2011 roku Sąd Rejonowy w Szczecinie przyznał odszkodowania członkom zarządu holdingu. Krzysztof Piotrowski, jego prezes, otrzymał 1.667 tysięcy złotych, Grzegorz Huszcz – 1.472 tysięcy złotych, Ryszard Kwidziński – 1.288 tysięcy złotych, a Marek Tałasiewicz – 1.260 tysięcy złotych.

Planowane jest, że na miejscu Stoczni powstaną biurowce, centrum wystawiennicze dla producentów jachtów, park technologiczny oraz marina (port jachtowy).

Pewne jest fakt, iż planuje się całkowitą przemianę terenów po Stoczni. Inwestycja została oszacowana na kwotę powyżej 67 milionów euro, a jej ukończenie ma nastąpić w 2021 roku.

Plan działalności na terenie postoczniowym przedstawia się następująco:

1. statki budowane będą tylko na pochylni *Wulkan*. Odpowiadać za to będzie firma *Kraftport*, która według informacji nie posiada doświadczenia w budowie statków,
2. obszary przylegające do pochylni *Wulkan* mają zostać przeznaczone na produkcję lekką, jak np. konstrukcje stalowe, przeładunkowe,

3. obiekty kojarzone z historią mają być udostępnione do zwiedzania dla szczecinian oraz turystów. Ma tam powstać muzeum i sala pamięci,
4. centrum wystawiennicze dla jachtów ma powstać na terenie pochylni *Odra*. Obok centrum powstanie luksusowa marina na 20 jednostek, a start tej inwestycji jest zaplanowany na 2016 rok,
5. planowana jest budowa loftów, w których będą mieścić się biura,
6. elementem rewitalizacji ma być utworzenie parku technologicznego oraz inkubatora przedsiębiorczości. Inwestycja ma wystartować w roku 2016,
7. powstanie zaplecze handlowe, które będzie znajdować się w rejonie głównej bramy do Stoczni Szczecińskiej,
8. w utworzonych obiektach planuje się zatrudnienie ponad 6500 osób.⁴⁹

Planowana rewitalizacja terenów postoczniowych przedstawiona jest na poniższej ilustracji nr 14.



Rysunek 14. Planowana rewitalizacja na obszarze postoczniowym

Źródło: <http://szczecinblog.pl/2011/co-dalej-ze-stoczni-silesia-ma-plany-i-to-konkretne/> stan na dzień 12.06.2012 r.

⁴⁹ <http://szczecinblog.pl/2011/co-dalej-ze-stoczni-silesia-ma-plany-i-to-konkretne/> stan na dzień 12.06.2012 r.

3.2. Stocznia Remontowa *Gryfia* S.A.

Do dziś, na obszarze Szczecina, blisko Stoczni Szczecińskiej funkcjonuje Szczecińska Stocznia Remontowa *Gryfia* S.A. Jej łączna powierzchnia wynosi około 41 ha. Komunikację z lądem zapewniają regularne połączenia promowe, zarówno pasażerskie jak i samochodowe. Jej centralne położenie w Europie, bliska odległość od głównych tras komunikacyjnych transportu lądowego i od istotnych linii żeglugowych i bogata infrastruktura czynią *Gryfię* dobrym partnerem do wykonywania remontów jednostek. Rysunek nr 15 ilustruje Stocznnię Remontową *Gryfia*.



Rysunek 15. Stocznia Remontowa *Gryfia*

Źródło: <http://www.gryfia.com.pl/ImagesFCK/File/Prezentacja%20polski%20bez%20inwestycji.pdf>
stan na dzień 14.06.2012 r.

Gryfia specjalizuje się w przeprowadzaniu remontów i napraw statków, przebudowach jednostek ze zmianą funkcji ich wykorzystania, co obejmuje np. przedłużanie i skracanie. Także wykonuje remonty awaryjne, remonty urządzeń

wyposażenia technicznego, przeglądy klasowe. Buduje także nowe jednostki pływające, naprawia kadłuby, czyści powierzchnie stalowe, maluje i spawa konstrukcje, odbudowuje i przebudowuje. Dodatkową działalnością *Gryfii* jest wykonywanie odlewów, szycie i regeneracja kadłubów maszyn i urządzeń i inne wielkogabarytowe usługi tokarskie oraz szlifierskie.

Potencjał *Gryfii* to doki pływające, których stocznia posiada 7, w tym dok nr 5 o udźwigu 17000 ton, 2500 metrów bogato wyposażonych nabrzeży remontowych i warsztaty obróbki mechanicznej. W *Gryfii* znajduje się też zaplecze techniczne i infrastrukturalne, kilkanaście dźwigów o udźwigu do 50 ton, dźwig pływający, holowniki.⁵⁰

Klienci *Gryfii* działają w obrębie Morza Bałtyckiego i we wschodniej części Morza Północnego, co przekłada się na typ jednostek remontowanych w *Gryfii*. Klientami są szczególnie właściciele masowców oraz drobnicowców. Każdy z nich ma inne, indywidualne oczekiwania. Klient w ramach swoich wymagań akceptuje cenę *Gryfii* o około 20-40% niższą niż oferowana przez konkurentów w krajach Unii Europejskiej i Skandynawii. Wynika to również z kosztów związanych z odległością stoczni polskich od portów Unii i Skandynawii.

Pozycja stoczni wobec klienta jest słaba, gdyż to armator decyduje o warunkach remontu, a stocznia sprawna i elastyczna w takim stopniu, aby spełnić te kryteria. Siła przetargowa *Gryfii* spada odwrotnie proporcjonalnie do długości statku. Innymi słowy, im mniejsza jednostka tym więcej konkurentów stoczni oferuje usługę jej remontu.

Kompilacja jakości i oferowanej ceny przez stocznię jest adekwatna dla obsługiwanego segmentu rynku. Klient ten jednak obserwuje stocznie pod względem potencjalnej kontynuacji obniżki kosztów remontu statku o kolejne 20-30% w porównaniu do cen polskich stoczni.

Najbardziej wartościowymi klientami powyższego segmentu są klienci z rynków, na których stocznia osiąga stosunkowo dużą wartość sprzedaży. Istnieje jeszcze pokaźny, niewykorzystany potencjał rynku polskiego, angielskiego

⁵⁰ <http://www.gryfia.com.pl/> stan na dzień 14.06.2012 r.

norweskiego oraz niemieckiego, na których to stocznia zdobyła sporą grupę klientów.⁵¹

Gryfia ściśle współpracuje ze stoczną *Crist S.A.* przy realizacji projektów offshore (na morzu). W Szczecinie podpisano przedwstępną umowę sprzedaży przez Szczecińską Stocznnię Remontową *Gryfia S.A.* 20,9 ha gruntu, który leży na wyspie Ostrów Brdowski. Inwestorem jest spółka KSO Sp. z o.o., powołana do realizacji wspólnego przedsięwzięcia przez 3 firmy: niemiecką Bilfinger Berger (62,5% udziałów), gdyńską stocznnię *Crist* (25% udziałów) i Fundusz Inwestycyjny Zamknięty *Mars* należący do Agencji Rozwoju Przemysłu (12,5% udziałów). Inwestor zamierza utworzyć fundamenty morskich siłowni wiatrowych na zakupionym terenie nowoczesnego zakładu produkującego.

Koszt inwestycji będzie opiewać na sumę 50 mln euro. Powstanie około 400 nowych miejsc pracy, a w tym część w dziale badań i rozwoju. W nowej fabryce planowana jest roczna produkcja blisko 80000 ton konstrukcji stalowych, będących elementami fundamentów morskich wież wiatrowych. Naczelnymi odbiorcami będą firmy niemieckie i brytyjskie.

Przewiduje się, że w ciągu najbliższych 10 lat rynek będzie potrzebować nawet 5500 tego rodzaju fundamentów. Stocznia, dzięki korzystnej lokalizacji, najnowszym technologiom i wykwalifikowanej kadry ma zamiar odegrać ważną rolę w konkurencji o obiecujący rynek wielkogabarytowych konstrukcji stalowych dla sektora energetyki morskiej.

Obszar, który jest przedmiotem transakcji nie był wykorzystywany przez *Gryfię* do celów produkcyjnych. Rozpoczęto realizację procesu kondensacji majątkowej, co zakłada zlokalizowanie prowadzonej działalności stoczniowej docelowo na terenie około 5,4 ha. Z tych względów *Gryfia* prowadzi działania akwizycyjne i rozmowy z ewentualnymi partnerami, którzy są zainteresowani ulokowaniem na pozostałej wolnej przestrzeni swojej działalności produkcyjnej lub powierzeniem do realizacji nowych kontraktów, których wykonanie wymagać będzie przeprowadzenia procesów inwestycyjnych.

Warunkowy charakter umowy sprzedaży gruntu wynika z konieczności uzyskania przez strony odpowiednich zgód administracyjnych, a w tym zgody

⁵¹ *Stocznia Szczecińska Nowa. Wczoraj, dziś i jutro polskiego przemysłu okrętowego.* Materiały konferencyjne. Referaty i prezentacje oraz Stanowisko uczestników Konferencji, Szczecin, 2006, s. 111.

Ministra Skarbu Państwa na rozporządzenie gruntem mieszczącym się na granicach portu morskiego.

Bilfinger Berger to międzynarodowy koncern, który oferuje usługi dla przemysłu i rynku nieruchomości oraz w terenie infrastruktury. Spółka istnieje od 1880 roku, a jej przychody w 2011 roku wyniosły 8,5 mld euro. Zatrudnia na całym świecie około 60000 pracowników. Koncern jest europejskim liderem w zakresie instalacji konstrukcji dla elektrowni wiatrowych.

Crist S.A. jest polską firmą stoczniową produkującą konstrukcje stalowe. To spółka prywatna, która powstała w 1990 roku. Zatrudnia 2000 pracowników, a w 2011 roku wartość jej sprzedaży wyniosła ponad 600 mln złotych. Spółka kupiła dok i część majątku likwidowanej Stoczni Gdynia. W ciągu całej swojej historii przedsiębiorstwo zbudowało blisko 300 jednostek pływających i zrealizowała dużą ilość projektów z zakresu energetyki wiatrowej.

Mars stanowi fundusz zarządzany przez MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych, które w 2010 roku otrzymało zgodę Komisji Nadzoru Finansowego na rozpoczęcie działalności oraz utworzenie Funduszu Inwestycyjnego Zamkniętego Aktywów Niepublicznych przeznaczonego w całości na potrzeby Agencji Rozwoju Przemysłu, jedyne go właściciela towarzystwa. Wśród aktywów wniesionych do funduszu przez ARP objęte są: Morska Stocznia Remontowa S.A. ze Świnoujścia, Szczecińska Stocznia Remontowa *Gryfia* S.A. oraz Stocznia Remontowa *Nauta* S.A. z Gdyni. Aktywa Funduszu wynoszą niecałe 730 mln złotych.⁵²

⁵² http://www.szczecinbiznes.pl/informacje/Produkcja-offshore-w-Szczecinie-jest-umowa-przedwstepna-_1732 stan na dzień 14.06.2012 r.

PODSUMOWANIE

Stocznia Szczecińska na przestrzeni 6 dekad swojego istnienia zbudowała blisko 700 statków różnego typu.

Miewała lepsze i gorsze okresy w swojej działalności. Była zdecydowanie kolosem na glinianych nogach. Funkcjonowała ona jedynie dzięki kredytom udzielanym jej przez banki. Bez tego rodzaju pomocy nie byłaby w stanie przetrwać, a nie posiadała takiej ilości swoich środków finansowych, aby prowadzić działalność produkcyjną i utrzymywać firmę.

Wiele czynników na raz nałożyło się na jej upadek. Upadek był nieunikniony. W jednym czasie wystąpiły pogrążające Stocznnię elementy, jak np. niekorzystny kurs złotego w stosunku do dolara, konkurencja azjatycka, która budowała statyki taniej, niż Polska, co przyciągnęło klientów bardziej, niż stocznia w Szczecinie.

Wycofanie się banków z kredytowania produkcji stoczniowej i ogromne zadłużenie Stoczni wobec nich zrujnowało ją i doprowadziła do bankructwa.

Winny upadkowi Stoczni był z pewnością jej zarząd, który prowadził destrukcyjną dla niej politykę.

Ponadto wejście Polski do Unii Europejskiej było niekorzystne dla Stoczni Szczecińskiej, ponieważ oznaczało to, że Polska będzie podporządkowana zasadom unijnym i będzie musiała działać według nich. Stocznia nie mogła zatem liczyć na pomoc publiczną, gdyż wówczas byłoby to uznane za nielegalne i niezgodne z zasadami konkurencji wewnątrz państw Unii.

Winny upadkowi Stoczni bez wątplenia był rząd, który nic nie robił w kierunku poprawy sytuacji zagrożonej Stoczni, bagatelizując ten fakt. Rząd nie wykonał nakazu nadanego przez Unię - sporządzenia planu restrukturyzacji przemysłu stoczniowego, z tego względu, że zdecydował się kontynuować produkcję statków w oparciu o pomoc publiczną.

Nie tylko upadła Stocznia Szczecińska, ale i też wiele innych stoczni w krajach europejskich. Nie były one na tyle silne, aby utrzymać się na rynku okrętowym i kontynuować swą działalność przemysłową. Winna temu była głównie konkurencja azjatycka. Stocznie w Azji budowały statki o wiele taniej, niż stocznie w Europie. Z oczywistych względów armatorzy woleli zakupić statek taniej niż drożej. Stocznie europejskie miały coraz mniej chętnych klientów na kupno statków, zatem nie odnosiły one oczekiwanych zysków. To doprowadziło je do upadku.

W Szczecinie wciąż działa i będzie działać kilka stoczni, jednak żadna z nich nie jest tak wielka i nie dokonała żadnych rewolucyjnych czynów politycznych w swej historii.

Nikłe są szanse na to, aby w Szczecinie powstała nowa stocznia o tradycyjnym profilu produkcyjnym. Stratą jest fakt, iż w walce o ratowanie tysięcy robotniczych miejsc pracy pominięto decydujący czynnik rozwojotwórczy Stoczni – otoczenie projektowo-technologiczne oraz zaplecze naukowo-badawcze. Jeśli okoliczności na to pozwolą, nową stocznnię da się zorganizować w krótkim okresie, lecz będącego liderem światowym biura projektowego nie. Pogląd w Polsce na temat okrętownictwa należy zmienić. Na terenie Stoczni nie musi być prowadzona pokrewna działalność. Warto jednak wykorzystać ten obszar i jego infrastrukturę.

Należy skupić się na wykorzystaniu majątku Stoczni, będącym własnością państwa, planach Polski w sprawie eksploatacji zasobów surowcowych z dna oceanicznego. Możliwe byłoby powstanie silnego organizmu badawczo-produkcyjnego, którego działalność obejmowałaby remonty statków według nowej technologii *Gryfii*, projektować budowy morskich jednostek pływających i ich, złomowanie statków.

Aby to zrealizować konieczny jest konsens polityczny i skoordynowane działania rządu, regionu i miasta.

BIBLIOGRAFIA

Literatura zwarta:

1. T. Białecki, *Szczecin. Rozwój miasta w Polsce Ludowej*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1977.
2. P. Biniek, M. Tałasiewicz, *Stocznia Szczecińska. Upadek*, Wydawnictwo „Kurier-Press”, Szczecin 2011.
3. *Stocznia Szczecińska*, red. W. Chądzyński, Studio 69, Szczecin, 1998.
4. R. Gnapiński, O. Maciejewicz, *Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego w latach 1948 – 1988. Ludzie Wydarzenia Liczby*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Szczecin 1989.
5. H. Mąka, *Szczecin, Wczoraj dziś jutro*, Wydawnictwo Interpress, Warszawa 1978.
6. K. Pohl, *Historia statkami pisana. 60 lat Stoczni Szczecińskiej*, Wydawnictwo Grapus Sp. z o.o., Szczecin 2008.
7. K. Romanowski, *Stocznia Szczecińska im. Adolfa Warskiego*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Szczecin 1983.
8. K. Żurawski, *Zeszyty szczecińskie. Robotnicy, władza ludowa, czołgi.... Wydarzenia grudnia '70 w Szczecinie*, Publisheers 2007.
9. *Stocznia Szczecińska SA. Raport roczny 1997*.
10. *Skonsolidowany Raport Roczny Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. za 2000 rok*.
11. *Stocznia Szczecińska Porta Holding Spółka Akcyjna. Raport Roczny 1999*, Szczecin Czerwiec 2000.
12. *Stocznia Szczecińska Nowa. Wczoraj, dziś i jutro polskiego przemysłu okrętowego. Materiały konferencyjne. Referaty i prezentacje oraz Stanowisko uczestników Konferencji*, Szczecin, 2006.

Źródła internetowe:

1. <http://sedina.pl/index.php/2008/04/11/wspomnienia-o-solidarnoci/> stan na dzień 08.06.2012 r.
2. <http://www.gs24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110122/SZCZECIN/96139315> 8 stan na dzień 09.06.2012 r.
3. <http://ibap.salon24.pl/156915,po-wielkich-strajkach-1970-1971> stan na dzień 09.06.2012 r.
4. http://www.wiadomosci24.pl/artukul/1980_strajk_w_stoczni_szczecinskiej_154368-1--1-d.html stan na dzień 10.06.2012 r.
5. http://szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,34939,8806820,13_grudnia_1981_r_w_Szczecinie.html stan na dzień 10.06.2012 r.
6. http://www.obrona-stoczni.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=114&Itemid=90 stan na dzień 12.06.2012 r.
7. <http://szczecinblog.pl/2011/co-dalej-ze-stoczni-silesia-ma-plany-i-to-konkretne/> stan na dzień 12.06.2012 r.
8. <http://www.gryfia.com.pl/> stan na dzień 14.06.2012 r.
9. http://www.szczecinbiznes.pl/informacje/Produkcja-offshore-w-Szczecinie-jest-umowa-przedwstepna-_1732 stan na dzień 14.06.2012 r.
10. [http://mec.fundacjamorska.org/index.php/Janek_Krasicki_\(1960\)](http://mec.fundacjamorska.org/index.php/Janek_Krasicki_(1960)) stan na dzień 03.05.2012 r.

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Zarząd Stoczni Szczecińskiej Porta Holding Spółka Akcyjna.....	4
Rysunek 2. Mapa Stoczni Szczecińskiej.....	5
Rysunek 3. Spółki zależne Porty Holding S.A.	6
Rysunek 4. Zniszczona Stocznia Szczecińska po drugiej wojnie światowej.....	8
Rysunek 5. Pierwsze powojenne wodowanie ss. Oliwy	9
Rysunek 6. Pierwszy statek całkowicie zbudowany w Szczecinie, ss. Czującym	10
Rysunek 7. Pierwszy całkowicie zespawany statek ms. Krynica	12
Rysunek 8. Drobnicowiec ms. Janek Krasicki.....	13
Rysunek 9. Masowiec ms. Powstaniec Śląski.....	14
Rysunek 10. Prom samochodowo-pasażersko ms. Pomerania	14
Rysunek 11. Przemarsz protestujących na Wałach Chrobrego.....	18
Rysunek 12. Walki uliczne z Milicją Obywatelską	19
Rysunek 13. Płonący gmach KW PZPR.....	19
Rysunek 14. Planowana rewitalizacja na obszarze postoczniovym.....	34
Rysunek 15. Stocznia Remontowa <i>Gryfia</i>	35