

**Skutki upadłości polskiego przemysłu stoczniewego
na przykładzie Stoczni Gdynia S.A.**



INSTYTUT GLOBALIZACJI
www.globalizacja.org

Analizy Instytutu Globalizacji

Kwiecień 2007

Spis treści:

1. Kluczowe wnioski raportu
2. Wstęp
3. Stocznia Gdynia na tle polskiego przemysłu stoczniowego
4. Polityka Unii Europejskiej i konkurencja globalna.
5. Program restrukturyzacji Stoczni Gdynia
6. Ocena skutków upadłości Stoczni Gdynia
7. Skutki ekonomiczne
8. Skutki społeczne

Kluczowe wnioski raportu

- Jeszcze pod koniec 2001 r. polski przemysł stoczniowy nie był subwencjonowany przez państwo, co było ewenementem w skali światowej. Obecnie jest szansa, aby powrócić do tej rynkowej praktyki oraz zapewnić stoczniowcom perspektywę rozwoju, w ramach dobrej koniunktury na rynku zapowiadanej na kolejne lata.
- Najlepszym rozwiązaniem zapewnienia długotrwałego rozwoju Stoczni Gdynia jest jak najszybsza prywatyzacja zakładu, czego domagają się zgodnie pracownicy spółki, związki zawodowe i zarząd.
- Prywatyzacja wzmocni konkurencyjność firmy, urealni realizację programu restrukturyzacyjnego i odciąży budżet państwa od konieczności dotowania przedsiębiorstwa, praktyki krytykowanej przez Komisję Europejską.
- Każdy dzień zwlekania z prywatyzacją firmy w obecnej sytuacji grozi bankructwem spółki, co pociągałoby za sobą negatywne skutki gospodarcze i społeczne.
- Co najmniej 10 mld złotych do 2012 r. może stracić rynek na upadłości Grupy Stoczni Gdynia S.A. – najnowocześniejszej stoczni w kraju i drugiego producenta statków w Europie.
- Upadłość Stoczni Gdynia, potęguje ryzyko upadłości całego przemysłu stoczniowego w Polsce oraz setek firm współpracujących z przemysłem stoczniowym, reprezentujących hutnictwo, handel czy przemysł elektromaszynowy.
- Upadłość spółki będzie miała bardzo negatywne skutki społeczne. W wyniku upadłości zakładu bezrobociem zagrożonych jest ponad 7 tys. pracowników spółki oraz 80 tys. pracowników żyjących z przemysłu stoczniowego.

1. Wstęp

Przemysł stoczniowy stał się ofiarą transformacji gospodarczej lat 90 ubiegłego wieku. Sytuacja stoczni pogarszała się w trakcie ostatnich rządów postkomunistycznej lewicy, co stoczniowcy odczuwali jako zemstę po latach; za opór wobec komunistycznej władzy w latach 80-tych. Efektami kryzysów przedsiębiorstw stoczniowych była pogarszająca się sytuacja ekonomiczna. Stocznie stały się uzależnione od publicznych pieniędzy. Polityka dotowania nierentowności stoczni, zamiast restrukturyzacji zarządzania zakładem, niekorzystnie odbiła się na ich systematycznie pogarszającej się kondycji.

Niniejsza analiza będzie poświęcona sytuacji przedsiębiorstwa Stoczni Gdynia S.A., jako filaru przemysłu stoczniowego, którego kondycja może rzutować na sytuację całego sektora w Polsce.

Wraz z dojściem do władzy w 2005 r. Prawa i Sprawiedliwości, pojawiła się szansa rozwiązania ekonomicznych, społecznych i politycznych problemów przemysłu stoczniowego. Warunkiem przeprowadzenia udanych zmian jest jak najszybsza prywatyzacja Stoczni Gdynia. Zmiana struktury własnościowej na rzecz inwestorów prywatnych spowoduje urynkowanie zarządzania przedsiębiorstwem i wzmocni jego konkurencyjność na rynku globalnym. Prywatyzacja odciąży skarb państwa od potrzeby dotowania przedsiębiorstwa, praktyki, która naraża państwo Polskie na spór z Komisją Europejską, zdecydowanie przeciwstawiającą się tego typu pomocy publicznej.

Prywatyzacja zwiększy także szanse na wdrożenie programu restrukturyzacyjnego. Wszelkie formy własności mieszanej, publiczno-prywatnej, z zachowaniem kontroli państwowej nad zakładem, mogą niekorzystnie odbić się na kondycji firmy.

Warto podkreślić, że zwlekanie z prywatyzacją Stoczni Gdynia pogarsza z każdym dniem sytuację zakładu. Odwlekanie w czasie przekształceń własnościowych wzmaga ryzyko upadłości firmy i jest negatywnie odbierane przez zarząd, związki zawodowe i pracowników. Celem niniejszej analizy jest opis konsekwencji ewentualnej upadłości stoczni. Wówczas otrzymamy odpowiedź na pytanie, czy kontynuacja działalności przedsiębiorstwa posiada ekonomiczny sens.

2. Stocznia Gdynia na tle polskiego przemysłu stoczniowego

Jeszcze pod koniec 2001 r. polski przemysł stoczniowy nie był subwencjonowany przez państwo, co było ewenementem w skali światowej¹. Obecnie jest szansa, aby powrócić do tej rynkowej praktyki oraz zapewnić stoczniowcom perspektywę rozwoju, w ramach dobrej koniunktury na rynku zapowiadanej na kolejne lata.

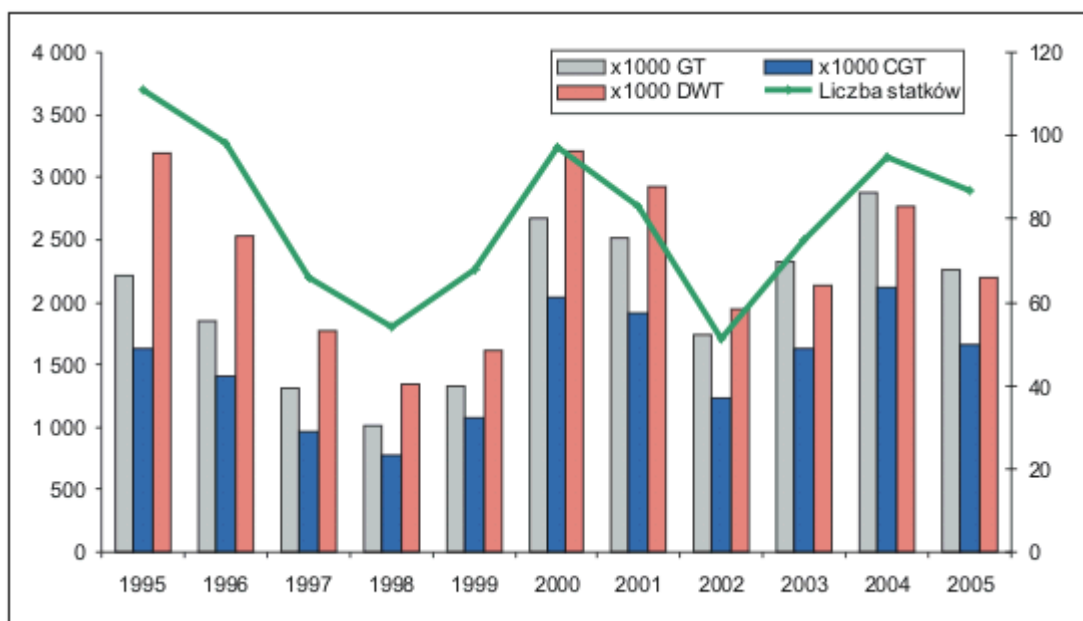
Powrót do dobrych czasów dla przemysłu stoczniowego mógłby dokonać się za przykładem Stoczni Gdynia. W latach 90. zakupem zakładu interesował się koncern Kvaerner. Jednakże ówczesne władze

zrezygnowały ze sprzedaży zakładu i przystąpiły do restrukturyzacji. Ułożono się z wierzycielami, do udziału dopuszczono innych akcjonariuszy – banki. Stocznia odzyskała rentowność po 7 latach. W 1998 r. role się odwróciły – Stocznia Gdynia była gotowa do przejęcia stoczni należącej do Kvaerner – fińskiego konkurenta (do transakcji nie doszło).

Od wielu lat polskie stocznie starają się umocnić pozycję wiodących producentów statków w Europie. Wśród ich problemów szefowie zakładów wymieniają wciąż niedostateczne wyposażenie techniczne, wysokie koszty pracy oraz negatywny wpływ na sytuację ekonomiczną przedsiębiorstw czynników makroekonomicznych takich jak: aprecjacja złotego względem dolara amerykańskiego, czy wzrost cen stali, które to czynniki mają bardzo istotny wpływ na kształtowanie się poziomu kosztów stoczni, rentowność statków i w rezultacie na wyniki stoczni.

Niemniej Polska jest ważnym graczem na światowym rynku stoczniowym. Portfel zamówień oraz poziom produkcji polskich stoczni utrzymuje się na stałym, wysokim poziomie.

Rys. 1 Portfel zamówień w polskich stoczniach w latach 1995-2005

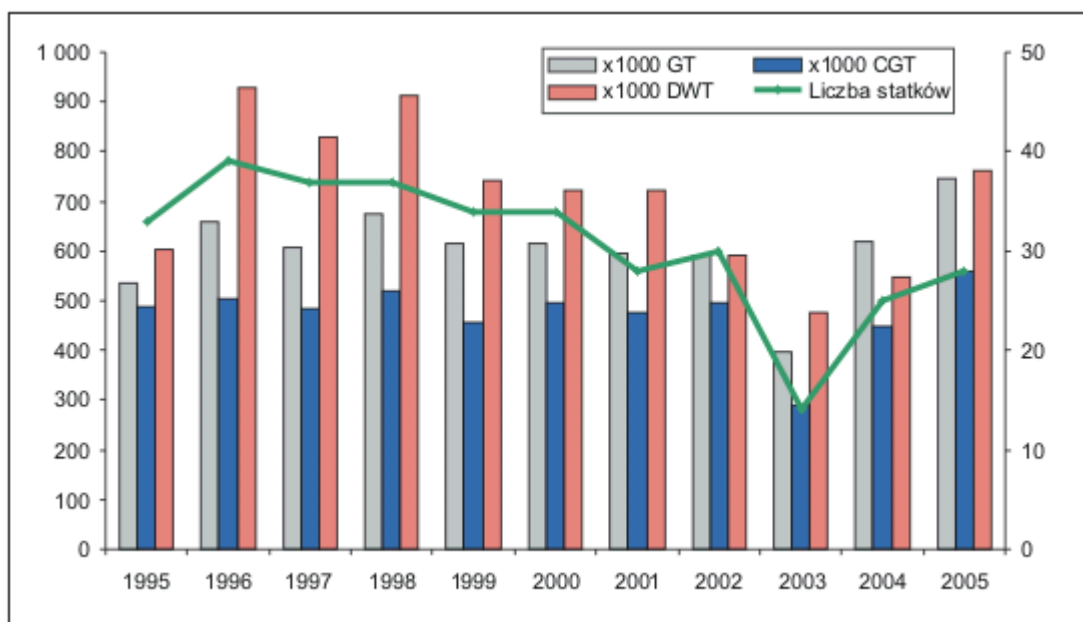


Wyszczególnienie	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Liczba statków	111	98	66	54	68	97	83	51	75	95	87
Tys. GT	2217	1847	1307	1012	1325	2678	2506	1744	2326	2871	2256
Tys. CGT	1625	1402	967	771	1081	2037	1914	1232	1631	2113	1161
Tys. DWT	3201	2534	1772	1336	1614	3214	2922	1937	2135	2759	2194

Źródło: OSSINT CTO, Gdańsk; GUS US CSM Szczecin.

Portfel zamówień wszystkich polskich stoczni w ostatnim okresie utrzymuje się na poziomie ok. 80 kontraktów na budowę różnego typu statków.(patrz rys. 1). Rocznie stocznie przekazują armatorom średnio 30 statków. (patrz rys. 2). Przemysł stoczniowy wyraźnie wychodzi z kryzysu, którego kulminacja przypadła na lata 2002-2003. W roku 2002 r. portfel zamówień zmniejszył się do 51 sztuk, a rok później wyprodukowano zaledwie 14 statków.

Rys. 2 Produkcja polskich stoczni w latach 1995-2005



Wyszczególnienie	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Liczba statków	33	39	37	37	34	34	28	30	14	25	28
tys. GT	534	659	606	674	615	616	594	590	397	619	746
tys. CGT	490	504	485	518	457	498	478	498	288	449	559
tys. DWT	603	930	828	914	742	722	721	591	478	546	763

Źródło: OSSINT CTO, Gdańsk; GUS US CSM Szczecin.

Obecnie Stocznia Gdynia S.A. jest jednym z niewielu zakładów produkcyjnych z udziałem Skarbu Państwa, gdzie zarówno załoga, zarząd, jak i związki zawodowe opowiadają się za niezwłoczną prywatyzacją zakładu.

Obecnie prywatyzacją zakładu są zainteresowani inwestorzy zagraniczni. Ofertę zakupu większościowego pakietu akcji złożyła firma ZPD Steel, należąca do ukraińskiego Związku Przemysłowego Donbas. Wśród innych inwestorów wymieniany jest także izraelski Ray Car Carriers Ltd., posiadający dotychczas 16,6 proc. akcji spółki.

Stocznia Gdynia jest najnowocześniejszym tego typu zakładem w kraju. Specjalizuje się w budowie zaawansowanych technologicznie jednostek: samochodowców, kontenerowców, a także gazowców LPG, co nie pozostaje bez znaczenia w związku z dywersyfikacją dostaw surowców energetycznych

dla naszego kraju, w tym gazu, transportowanego drogą morską. Pod względem budowy statków Stocznia Gdynia S.A. zajmuje drugie miejsce na rynku europejskim.

Zobowiązania wymagalne zakładu szacowane są na ok. 600 mln złotych. Polski nie stać na dotowanie przemysłu stoczniowego. Dotowaniu tego sektora przez państwo sprzeciwia się także Komisja Europejska. Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej w zakresie pomocy publicznej zaczęły nas obowiązywać wprost przepisy prawa wspólnot europejskich. Polska skorzystała jednak z tzw. procedury przejściowej i uzyskała akceptację pomocy publicznej udzielonej przed dniem akcesji na łączną kwotę ok. 800 mln złotych, natomiast stocznie w dalszym ciągu oczekują na akceptację udzielonej pomocy w wysokości ok. 2 mld złotych. Komisarz Neelie Kroes, dała Warszawie pół roku na prywatyzację przemysłu stoczniowego. Stocznia Gdynia powinna być sprywatyzowana do połowy 2007 r. Tymczasem rząd zwleka z realizacją szczegółowego harmonogramu prywatyzacji.

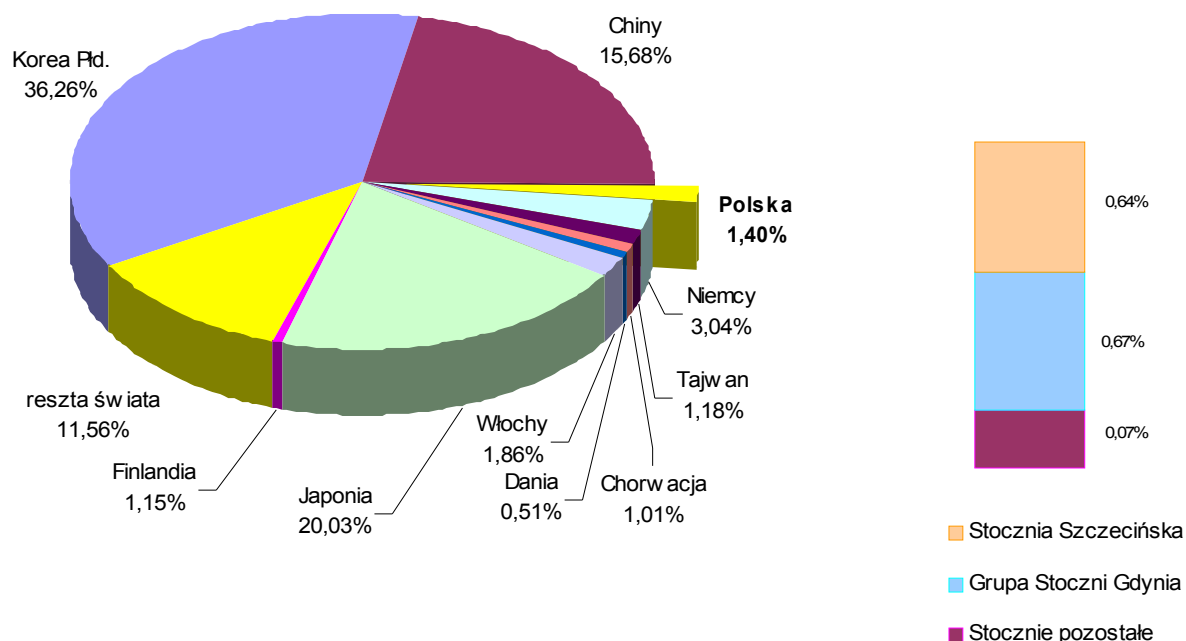
Zwlekanie z prywatyzacją zakładu jest niekorzystne z wielu względów. Przede wszystkim uniemożliwia restrukturyzację zakładu. Konsekwentnie brak restrukturyzacji negatywnie wpływa na kondycję finansową przedsiębiorstwa, pogarszając wyniki ekonomiczne, zwiększając zadłużenie i stawiając firmę na skraju bankructwa.

Odwlekanie działań prywatyzacyjnych pogarsza także relacje z potencjalnymi inwestorami, którzy zniechęceni mogą szukać nowych możliwości inwestycyjnych lub obniżyć cenę zakupu większościowego pakietu akcji. Wreszcie przedłużenie prywatyzacji poza ramy czasowe sugerowane przez Komisję Europejską naraża Polskę na spór z Brukselą. Natomiast dalsza pomoc publiczna dla sektora stoczniowego nie będzie z pewnością zaakceptowana przez unijnych urzędników, mogąc ściągnąć na Warszawę liczne sankcje.

3. Polityka Unii Europejskiej i konkurencja globalna

Portfel zamówień polskich stoczni na koniec 2006 r. wynosił 1,40% światowego portfela zamówień i był prawie o 0,2 punktu procentowego niższy niż przed półroczem (patrz rys. 3). 0,67 proc. wymienionej wielkości przypadło na zamówienia Grupy Stoczni Gdynia².

Rys. 3 Portfel zamówień polskiego przemysłu okrętowego na tle światowego portfela zamówień na statki wg CGT. Stan na koniec grudnia 2006r.



Źródło: CTO S.A. "World Shipyard Monitor", January 2007.

W porównaniu zamówień według wielkości produkcji wyrażonej w CGT (Compensated Gross Tonnage) na 31 grudnia 2006 r., Stocznia Gdynia S.A. była 23. na świecie i druga w Europie, ustępując wyłącznie analogicznym zakładom południowokoreańskim, japońskim, chińskim, tajwańskim oraz duńskiej stoczni Odense Lindo³. W 2003 r. Stocznia Gdynia była pierwsza w Europie oraz piętnasta w świecie w kategorii wielkości produkcji.

Przemysł stoczniowy odgrywa bardzo ważną rolę w Europie, gdzie ponad 40 proc. wewnętrznej wymiany handlowej i 90 proc. europejskiego handlu zagranicznego odbywa się drogą morską⁴. W gospodarce portowej i usługach spowinowaconych z sektorem pracuje łącznie 350 tys. osób, których praca przynosi 20 mld euro dochodu. Coraz silniej zauważalna jest konkurencja z rynku azjatyckiego. W ostatniej dekadzie europejski przemysł stoczniowy utracił 36 proc. miejsc pracy, zyskując jednak 43 proc. wydajność. Europejskie stocznie uznawane są za przewyższające pod względem technicznym

konkurentów, a utrzymanie prymatu jest związane z koniecznością ochrony europejskiej własności intelektualnej i przemysłowej.

Strategia wobec przemysłu stocznioowego zawiera się w unijnym projekcie LeaderShip 2015. Przedsięwzięcie zakłada utrzymanie konkurencyjności sektora poprzez innowacje, wiedzę oraz przedsiębiorczość. Zwraca się także uwagę na obniżanie kosztów eksploatacji, większą wydajność, optymalizację procesów produkcyjnych czy normy ekologiczne. Analitycy przyszłość europejskiego przemysłu stocznioowego wiążą z rywalizacją z konkurencją południowokoreańską i chińską (toczoną na forum OECD i WTO, gdzie wymienione kraje były oskarżane przez UE i Japonię o nieuczciwą konkurencję, przede wszystkim w kwestii subsydiowania przemysłu). Ekspertzy zwracają także uwagę, że polskie stocznie są obecnie mało konkurencyjne, mimo taniej siły roboczej, co będzie tylko wzmagać naciski na rychłą restrukturyzację zakładów.

Branża jest pewna swojej przyszłości. Należy jednak być wysoce ostrożnym w szacowaniu jej perspektyw, nie ulegając bezpodstawnemu optymizmowi, jak miało to miejsce np. wobec ambitnego programu Strategii Lizbońskiej. Projekt LeaderShip 2015 zakłada zapewnienie wiodącej roli Europy w światowym przemyśle stocznioowym w segmencie wysoko specjalistycznych statków do roku 2015. Stocznie europejskie ukierunkowane na budowę statków zaawansowanych, skomplikowanych, o wysokiej jakości i przyjaznych środowisku (np. promy pasażerskie, samochodowce) generują wysoki przychód, dzięki czemu pod względem obrotów zajmują wysokie miejsca w rankingach światowych. Nie mniej jednak utrzymanie tej wysokiej pozycji względem przedsiębiorstw z Azji wymusza na stoczniach europejskich, w tym także na Stoczni Gdynia, m.in. większą orientację na klienta, optymalizację produkcji i wzrost rentowności.

4. Program restrukturyzacji Stoczni Gdynia

Obecny plan restrukturyzacji jest zmodyfikowaną formą analogicznego dokumentu z 2004 r.⁵ Począwszy od poprzedniego okresu na gorszą sytuację ekonomiczną zakładu wpłynęły m.in. umocnienie się waluty narodowej względem dolara o ok. 1 zł, drastyczny wzrost cen stali z 300 USD w 2004 r. do 700 USD w 2006 r. oraz stały wzrost kosztów pracy. Ten ostatni czynnik jest powodowany brakiem reform finansów publicznych i stałym wzrostem podatków na pracę. Warto przypomnieć, że składka na obowiązkowe ubezpieczenie, odprowadzana od przeciętnego wynagrodzenia wzrosła niemal dwukrotnie w okresie 1999-2007. Powyższe warunki są o tyle istotne, że obecnie realizowane kontrakty były zawierane przed 2003 r. i uwzględniały tylko częściowo wymienione warunki funkcjonowania zakładu.

Fundamentem obecnego programu restrukturyzacji jest prywatyzacja zakładu, zakładająca pozyskanie prywatnego inwestora większościowego, w wyniku podwyższenia kapitału zakładowego o kwotę 1,015 mld złotych. Część środków uzyskanych z tego tytułu ma być przeznaczona na spłatę zobowiązań publicznoprawnych i cywilnoprawnych, natomiast kwota w wysokości 300 mln złotych

zostanie przeznaczona na inwestycje. Równolegle Komisja Europejska zadeklarowała, że nie będzie wnosić o zwrot pomocy publicznej przyznanej firmie w ostatnich latach.

Zarząd planuje zwiększenie wydajności przedsiębiorstwa o 22 proc. w wyniku intensywnych działań inwestycyjnych. W najbliższej przyszłości planowane jest zautomatyzowanie procesów spawania, modernizacja przerobu stali czy rozwój systemów informatycznych. Planowane inwestycje łącznie na lata 2007-2009 wyniosą 80,6 mln euro.

Istotna z punktu widzenia dalszego działania przedsiębiorstwa jest reforma zatrudnienia. Docelowo zmniejszy się liczebność pracowników pomocowych oraz dyrektorów średniego szczebla, ich zastępców i specjalistów. Do końca bieżącego roku zwiększy się jednak procentowo liczba pracowników bezpośredniej produkcji. Roczne oszczędności kosztów pracy szacowane są na ponad 5 mln złotych.

Ponadto restrukturyzacja obejmie sprzedaż Stoczni Gdańskiej oraz szeregu innych firm takich jak Polskie Linie Oceaniczne. Cięcia kosztów spowodują też, że wiele firm świadczących usługi dla przedsiębiorstwa, zyska odrębny status i będzie kontynuowanie usług na zasadzie outsourcingu.

W wyniku reformy przedsiębiorstwa Stocznia Gdynia będzie w stanie produkować w ciągu najbliższych pięciu lat 10-12 statków rocznie. Zysk netto ma pojawić się już w 2008 r. a średni wskaźnik rentowności na poziomie 2,95 proc. utrzyma się w latach 2008-2012.

5. Ocena skutków upadłości Stoczni Gdynia

Aby ocenić pozytywnie bądź negatywnie skutki upadłości przedsiębiorstwa, należy przeanalizować bilans korzyści lub strat powstałych wskutek doprowadzenie zakładu do bankructwa.

Z oceną pozytywną zdarzenia muszą się wiązać oszczędności w wyniku zamknięcia zakładu. Innymi słowy, jeśli przedsiębiorstwo zostałoby skazane na dalsze funkcjonowanie wyłącznie pod kontrolą państwa i za pomocą dotacji budżetowych, jego ekonomiczny byt pozbawiony jest sensu.

Jednakże powyżej przedstawiony plan restrukturyzacji zakłada odmienny scenariusz. Jeśli prywatyzacja zostanie przeprowadzona jeszcze w I połowie 2007 r., zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej, znacznie ograniczy się straty przedsiębiorstwa. Prywatyzacja poprzez podniesienie kapitału pozwoli na uzyskanie rentowności od 2008 r.

W związku z powyższym ewentualna upadłość zakładu musi zostać oceniona jednoznacznie negatywnie. Likwidacja przedsiębiorstwa o wysokiej pozycji rynkowej, nie funkcjonującego co prawda bez przejściowych trudności, ale działającego w branży bardzo perspektywicznej, nie znajduje ekonomicznego uzasadnienia.

Nieuzasadnione jest także odwlekanie procesu prywatyzacyjnego, bądź próby utrzymania urzędowej kontroli nad spółką. Dalsze pozostawianie spółki w rękach państwa naraża budżet na dodatkowe koszty oraz wysokie ryzyko związane z upadłością firmy. W przypadku rychłej prywatyzacji ryzyko zostaje przeniesione na inwestora prywatnego.

Negatywne skutki upadłości Stoczni Gdynia mają charakter wielowymiarowy: ekonomiczny i społeczny. W przypadku kosztów ekonomicznych są to straty wynikające z utraty bieżącego funkcjonowania przedsiębiorstwa oraz strat przyszłych – zaniechania produkcji w długim okresie. Na potrzeby niniejszej analizy zostaną one oszacowane w perspektywie pięcioletniej.

Ponadto potencjalne straty nie dotyczą wyłącznie Stoczni Gdynia, lecz całej grupy kapitałowej, całego przemysłu stoczniowego w Polsce (nie należy wykluczyć ryzyka, że upadłość największego z zakładów pociągnie bankructwo kolejnych) oraz rzeszy kooperantów przemysłu z różnych dziedzin od sektora stalowego po informatyczny.

Nie należy także ignorować społecznych skutków upadłości tej spółki z długoletnimi tradycjami. Negatywne skutki społeczne będą związane z bezpośrednim bezrobociem wśród pracowników tego jednego z największych pracodawców w regionie, pogorszeniem się sytuacji rodzin byłych pracowników stoczni, zwiększeniem bezrobocia w przypadku upadłości firm silnie związanych ze Stoczną Gdynia oraz kosztów opieki socjalnej bezrobotnych ponoszonych przez państwo. Bankructwo spółki niesłoby za sobą nieodwracalne i długoterminowe szkody społeczne.

6. Skutki ekonomiczne

Stocznia Gdynia S.A. stoi przed alternatywą: ogłoszenia upadłości spółki lub rychłej prywatyzacji. Instytut Globalizacji odrzuca pierwszą ewentualność z wielu powodów. Czynniki ekonomiczne i społeczne są przedstawione w dalszej części analizy. Rozważana upadłość i ewentualna kontynuacja działalności w upadłości oraz w ramach przedsiębiorstwa powstałego na bazie upadłości firmy jest oceniana jako zbyt ryzykowna. Grupa Stoczni Gdynia jest ogromnym przedsiębiorstwem. Upadłość zachwieje jego strukturą. Odtworzenie upadłego przedsiębiorstwa może okazać się niemożliwe do zrealizowania. Upadłość zachwieje reputacją firmy, zniszczy jej wysoką rynkową pozycję oraz zakłóci równowagę kooperacji z partnerami. Ponadto nieściągalne okażą się należności wobec budżetu oraz współpracujących firm. Kredyty gwarantowane obciążą skarb państwa. Ewentualna rewitalizacja zakładu niewykluczone, że byłaby związana z dalszą pomocą budżetową państwa. Bankructwo spowoduje także drastyczną przecenę spółki, co w przypadku scenariusza „najpierw upadłość, potem prywatyzacja” jest wyjątkowo niekorzystne.

Według uzasadnienia projektu ustawy o restrukturyzacji finansowej i promocji zatrudnienia przemysłu okrętowego, bezpośrednie skutki finansowe upadłości zostały oszacowane na ok. 3,35 mld PLN, na

co składają się przede wszystkim wymagalność z tytułu kredytów, wycofanie się banków z finansowania działalności Grupy, pogorszenie się sytuacji bądź upadłość dostawców przemysłu okrętowego. Przedstawiają się one następująco⁶:

- skutki bezpośrednie w postaci wypłat na łączną kwotę ok. 2,22 mld zł:

- 1) wypłaty na rzecz banków z tytułu poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa spłaty kredytów - ok. 245 mln USD,
- 2) wypłaty na rzecz armatorów z tytułu gwarancji Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych S.A zwrotu zaliczek - ok. 405 mln USD,
- 3) wypłaty z tytułu poręczeń udzielonych przez Agencję Rozwoju Przemysłu - ok. 48 mln zł,
- 4) wypłaty z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych - ok. 190 mln zł,
- 5) wypłaty zasiłków dla bezrobotnych - ok. 30 mln zł.

- skutki pozostałe na łączną kwotę 1,13 mld zł:

- 6) brak spłaty przeterminowanych zobowiązań publicznoprawnych - ok. 380 mln zł,
- 7) brak spłaty pożyczek udzielonych przez Agencję Rozwoju Przemysłu i Korporację Polskie Stocznie S.A. - ok. 190 mln zł,
- 8) zmarnowane środki publiczne wypłacone w postaci dokapitalizowania - ok. 462 mln zł,
- 9) wypłacone dopłaty do umów na budowę niektórych typów statków morskich - ok. 100 mln zł,

Na potrzeby niniejszego opracowania skutki upadłości muszą być analizowane znacznie szerzej tj. jako zaprzestanie działalności ze skutkami dla przedsiębiorstwa, otoczenia biznesowego oraz rynku. Straty w tym przypadku oznaczają utratę przyszłych korzyści.

Przychody ogółem Stoczni Gdynia wyniosły w 2004 roku 1.539.003 tys. PLN, w 2005 roku 1.794.164 tys. PLN i w 2006 roku 1.322.446 tys. PLN. Wynik finansowy w roku 2006 był stratą i wyniósł -275.146 tys. PLN. Na sprzedaży produktów i towarów ogółem osiągnięto stratę -159.962 tys. PLN a pozostała działalność operacyjna i finansowa wykazała stratę w wysokości -115.186 tys. PLN. Kurs średni USD sprzedaży statków wyniósł w 2006 roku 3,0680 PLN/USD (kurs średnioroczny NBP wyniósł 3,1025 PLN/USD). Razem w latach 2004-2006 zrealizowano sprzedaż statków za łączną kwotę 4.365.614 tys. PLN tj. 1.335.721 tys. USD. Sprzedaż statków w tych latach wzrosła łącznie o 29,5% licząc w PLN i aż o 53% licząc w USD (stosunek 2006r do 2004r.). Różnica ta to skutek aprecjacji złotówki w stosunku do dolara amerykańskiego w l. 2004-2006. Licząc wg pierwotnych założeń Planu Restrukturyzacji sprzedaż po kursie 3,80 PLN/USD i odnosząc te wielkości do wartości sprzedaży w poszczególnych latach (liczonych po kursach rzeczywistej sprzedaży) utrata przychodów na samej tylko sprzedaży statków w latach 2004-2006 wyniosła 710.127 tys. PLN i tak:

- w roku 2004 60 986 tys. PLN
- w roku 2005 247 607 tys. PLN
- w roku 2006 401 534 tys. PLN

Zgodnie z założeniami Planu Restrukturyzacji z dn. 3 września 2006r. w latach 2006-2007 Stocznia wykazuje stratę na sprzedaży, co jest następstwem realizacji nierentownych kontraktów, aprecjacji złotych. Od roku 2008 wynik na sprzedaży osiąga wartość dodatnią.

Plan Restrukturyzacji zakłada stratę netto w 2007 roku oraz zysk netto w kolejnych latach. Średni wskaźnik rentowności netto w latach 2008 – 2012 kształtuje się na poziomie 2,95%.

Tabela. 1. Prognoza przychodów na lata 2007-2012

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Przychód	1 979 142	1 605 073	1 718 424	1 721 590	1 869 466	1 869 466
Wynik	-38 140	61 857	68 512	71 408	78 698	63 763

Wszystkie kwoty podano w tys. PLN. Źródło: Stocznia Gdynia S.A.

W wyniku przeprowadzenia restrukturyzacji finansowej planowane jest podwyższenie kapitału zakładowego w 2007 w wysokości 1,015 mld PLN. Ponadto zakłada się całkowite zbycie akcji Stoczni Gdańskiej za kwotę 67,5 mln PLN, zbycie gruntów za kwotę 8 mln PLN, pozyskanie około 42 mln PLN ze sprzedaży pozostałych finansowych aktywów trwałych oraz umorzenie zobowiązań z tytułu podatku od nieruchomości oraz odsetek od zobowiązań publicznoprawnych w wysokości 48 mln PLN.

W wyniku upadłości spółki bezpośrednia strata ekonomiczna w latach 2007-2012 będzie wynosiła 10 763 161 PLN utraconych przychodów. Innymi słowy w wyniku zaprzestania działalności firma straciłaby blisko 11 mld złotych do 2012 r.

Ponadto straty należy wiązać także z utratą przychodów przez dostawców i przedsiębiorstwa kooperujące z grupą Stocznia Gdynia S.A.

Tabela 2. Główni krajowi dostawcy spółki

Nazwa dostawcy	Przedmiot zakupu
H.CEGLIJSKI-POZNAŃ S.A.	silnik główny, zespoły prądotwórcze
HUTA STALI CZĘSTOCHOWA SP	Blachy
TOWIMOR TORUŃSKIE ZAKŁADY	Wciągniki
HUTA BANKOWA SPÓŁKA Z O.O	Kształtowniki
ESAB SPÓŁKA Z O.O.	materiały spawalnicze
ALSTOM POWER SP. Z O.O.	śruba napędowa
FABRYKA MEBLI OKRĘTOWYCH	Meble
ABB ZAMECH MARINE SP. Z O	linia wałów
STALBUD P-TWO OBROTU WYRO	rury, kątowniki
ELEKTROMONTAŻ GDAŃSK S.A.	Rozdzielnica, pulpit
TELE-FONIKA KABLE S.A.	Kable
FAMOR SA Z-DY URZĄDZEŃ OK	Rozdzielnice
EURO-CYNK GDYNIA SP. Z O.	pletwy i zawieszania steru

Źródło: Stocznia Gdynia S.A.

Stocznia Gdynia współpracuje z ok. 800 firmami. Straty dostawców i kooperantów oraz ich pracowników mogą odpowiadać kosztom wykazywanym przez spółkę. Straty poniosłby nie tylko przemysł stoczniowy, lecz także hutnictwo, handel, przemysł elektromaszynowy, elektroenergetyczny czy meblarski.

Jakkolwiek jest to trudne do oszacowania jednakże można zakładać, że zważywszy na prognozę obrotów spółki, łącznie byłaby to kwota z przedziału 15-20 mld złotych do 2012 r. Jest to kwota gigantyczna, odpowiadająca dwudziestokrotności budżetu miasta Gdynia na bieżący rok, czy ok. 1/10 budżetu Rzeczypospolitej Polskiej za rok ubiegły⁷.

7. Skutki społeczne

Analizując skutki społeczne w sytuacji doprowadzenia przez rząd do bankructwa Stoczni Gdynia S.A., należałoby wyjść od polityki społecznej wobec przemysłu stoczniowego ze strony Komisji Europejskiej.

Przemysł stoczniowy jest w trakcie znaczących przemian socjalnych⁸. Polityka europejska względem przemysłu stoczniowego opiera się na dialogu społecznym, zwiększenia konkurencyjności zasobów ludzkich oraz stabilizacji. Duży nacisk kładzie się nie tylko na poprawiające wydajność działania restrukturyzacyjne, ale także nad podnoszeniem kwalifikacji obecnych kadr, czy przyciąganiem do branży ludzi młodych.

Nie można oprzeć się wrażeniu, że ewentualna decyzja o upadłości stoczni, podejmowana byłaby wbrew praktykom europejskiej polityki społecznej, w szczególności bez należytego dialogu społecznego, bez uwzględnienia przesłanek stabilizacyjnych czy wreszcie bez względu na dążenie do zwiększania konkurencyjności omawianej gałęzi przemysłu, a nie jej likwidacji.

Skutki społeczne upadłości Stoczni Gdynia należy więc przedstawić w następującej formie.

a) Bezpośrednie skutki społeczne

- Związane byłyby z utratą miejsc pracy przez pracowników Stoczni Gdynia S.A., których liczba wynosi ponad 6 747 tys.⁹ W 2007 r. zakład planuje zatrudnienie na poziomie 7 276 pracowników. Mając na względzie, że bezrobocie w mieście Gdynia, wynosiło w styczniu 2007 r. 7 105 osób, tj. 6,8 proc. populacji miasta¹⁰, bezrobocie w Gdyni zwiększyłoby się dwukrotnie. Gdynia będąca dotąd dynamicznie rozwijającym się miastem o minimalnej stopie bezrobocia, znalazłaby się wśród miast, gdzie bezrobocie stałoby się dużym problemem.
- Sama pomoc socjalna z tytułu zasiłku dla bezrobotnych mogłaby wynieść ponad 232 mln złotych¹¹, nie wliczając zasiłków rodzinnych i pielęgnacyjnych.

b) Pośrednie skutki społeczne

- Według pracodawców zrzeszonych w 36 organizacjach, zrzeszających wszystkie duże stocznie, ale zaledwie niektórych producentów i dostawców urządzeń, liczba zatrudnionych w zrzeszonych firmach wynosiła w 2005 r. 24 700 osób¹². Ewentualna upadłość zrzeszonych zakładów zwiększyłaby populację bezrobotnych w Polsce o 1 proc., przy czym drastycznie w województwach i tak o największych wskaźnikach bezrobocia w kraju: kujawsko-pomorskie – 19,3 proc., czy zachodniopomorskie 21,7 proc.¹³
- Pośrednie skutki społeczne związane byłyby z zagrożeniem dla całej branży oraz dla firm blisko współpracujących z przemysłem stoczniowym. Szacowana liczba osób związanych z branżą wynosi ok. 80 tys. Wówczas bezrobocie mogłoby wzrosnąć nawet o 3 proc. w skali całego kraju.

Instytut Globalizacji jest prywatnym wolnorynkowym instytutem spraw publicznych założonym w 2005 r. Organizacja prowadzi badania z zakresu konkurencyjności, ochrony środowiska, ochrony zdrowia i globalizacji. Do rady instytutu należą m.in. Dr Marian Tupy z waszyngtońskiego CATO

Institute, Dr Ana Eiras z Heritage Foundation, prof. Marek Chodkiewicz z Institute of World Politics, Władimir Bukowski.

O autorze opracowania: dr Tomasz Teluk jest ekspertem ekonomicznym i komentatorem. Jest absolwentem Uniwersytetu Warszawskiego, Uniwersytetu Jagiellońskiego oraz Wyższej Szkoły Zarządzania/The Polish Open University. Pełni funkcje dyrektora Instytutu Globalizacji oraz eksperta Centre for the New Europe w Brukseli. Współpracuje z czołowymi instytutami spraw publicznych m.in. Stockholm Network w Londynie, Centrum im. Adama Smitha. Jest autorem i współautorem wielu książek o tematyce ekonomicznej. Publikuje na łamach prasy. Jego komentarze ukazują się także w radio i TV.

Dane kontaktowe:

Fundacja Instytut Globalizacji,
Ul. Opawska 1/4
44-100 Gliwice
www.globalizacja.org
instytut@globalizacja.org
tel. + 48 600 023 118
+ 48 32 232 65 54

Przypisy:

- ¹ „Samodzielne polskie stocznie” J. Dudała, Nowy Przemysł, 07-08/2001
- ² Dane za OSSINT CTO S.A., World Shipyard Monitor
- ³ Dane za Clarkson Research Studies
- ⁴ Schiffbau in Europa. Hansa.-2006, nr 9
- ⁵ Dane Stoczni Gdynia SA
- ⁶ Obliczenia Stoczni Gdynia SA
- ⁷ Przyjmuje się uproszczoną wielkość budżetu RP 20 mld PLN i budżetu Miasta Gdynia na poziomie 1 mld PLN.
- ⁸ Sprawozdanie pt. „Europejski Przemysł Stoczniovy”, Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Spolęcznego
- ⁹ Stan na 31.12.2006, źródło: Stocznia Gdynia SA
- ¹⁰ Dane za Samodzielnym Referatem Analiz Statystycznych UM w Gdyni
- ¹¹ Liczone przez okres 6 miesięcy dla 7 276 pracowników dla zasiłku wynoszącego 532,6 zł.
- ¹² Źródło: Związek Pracodawców Forum Okrętowe
- ¹³ Źródło: Główny Urząd Statystyczny