

Pięć miesięcy temu mogliśmy się łudzić co do tego, że ugodowe stanowisko naszego kraju w relacjach z Komisją Europejską w sprawie stoczni pozwoli na kontynuację działalności stoczniowej w mniejszych rozmiarach.

Zwolennicy rozwiązania narzuconego przez Komisję Ministerstwu Skarbu mogli argumentować, że ustawa kompensacyjna pozwoli na sprzedaż składników majątku stoczni w stanie wolnym od długów, a nowy inwestor kupi tylko te, które będą niezbędne potrzebne do jego działalności. Obecnie widać, że Komisja naciska na takie przeprowadzenie procedury kompensacji które zagwarantuje, że sektor ten zaniknie, zaś publiczny właściciel wykazuje bierność. Zgoda na dezindustrializację Wybrzeża jest karygodnym błędem.

Podstawowe przyczyny upadku krajowych stoczni to błędy zarządzania, przerosty zatrudnienia, niekorzystny kurs dolara w którym kontraktowano ceny statków, słaby nadzór właścicielski. Tytułem przykładu, Stocznia Szczecińska w 2000 r. podjęła się budowy statku ze zbiornikami ze stali nierdzewnej, czyli w technologii, której nie opanowała. Nie dotrzymała terminu dostawy, statek został dostarczony armatorowi dopiero po trzech latach. Zawiedli inżynierowie i menedżerowie tej firmy, utracono wiarygodność i poniesiono straty finansowe. Wszystkie te przyczyny, w mniejszym lub większym zakresie ustąpiły. Restrukturyzacja zatrudnienia następuje na koszt budżetu, osłabienie dolara polepszyło pozycję sektorów eksportowych. W Polsce można znaleźć uczciwych i kompetentnych menedżerów, w kryzysie pracownicy ograniczą oczekiwania płacowe. Pojawił się inny czynnik osłabiający prawdopodobieństwo pozytywnego rozwiązania – kryzys, niemniej należy podjąć wysiłek i nie tyle uratować stocznie po raz kolejny, co ich nie dobijać. A procedura kompensacji, narzucona Polsce przez Komisję i wdrażana przez ministra skarbu i podległe mu agendy zmierza dokładnie w tym kierunku.

[mc4wp_form id="84"]

Negatywna decyzja Komisji z początku listopada 2008 wskazuje pierwszą dekadę czerwca 2009 jako końcową datę zakończenia procesu sprzedaży składników majątkowych stoczni. W oczywisty sposób data ta jest sprzężona z kalendarzem politycznym, w czerwcu odbędą się wybory europejskie, po czym wybrana zostanie nowa Komisja. Obecna pani komisarz ds. konkurencji zamierza więc dopilnować tego, aby kwestia polskich stoczni została zakończona po jej myśli. Co więcej, o ile jesienią domagała się, aby ustawa kompensacyjna nie wymagała kontynuacji działalności stoczniowej od nabywców, to obecnie naciska, aby tak podzielić majątek stoczni aby de facto uniemożliwić tę działalność, w przeciwnym razie

grożąc nakazem zwrotu pomocy. To ostatnie jest szczególnie niebezpieczne, gdyż Komisja odstrasza potencjalnych nabywców. Trudno racjonalnie oszacować ryzyko wiedząc, że Komisja rezerwuje sobie prawo do wydania decyzji o zwrocie pomocy przez inwestorów.

Alternatywa

Scenariusz aktywny powinien składać się z przemyślanych i skoordynowanych działań premiera, ministra skarbu wraz z podległymi agendami, wymiaru sprawiedliwości. Przede wszystkim, premier Tusk powinien uzyskać od europejskich partnerów zapewnienie, że następnym komisarzem ds. konkurencji będzie Polak. Jedynym momentem dla uzyskania takiego zobowiązania będą negocjacje prowadzone w ramach Rady Unii, w celu wyłonienia przyszłego przewodniczącego. Stanowisko komisarza dla Polski jest konieczne nie po to, aby naginać prawo wspólnotowe, ale żeby nie nękać potencjalnych inwestorów wieczną wiszącą groźbą zwrotu pomocy. Ponadto, Komisja nadal nie wydała decyzji w sprawie pomocy publicznej udzielonej stoczni gdańskiej i zdroworozsądkowy komisarz jest konieczny po to, aby nie doprowadzono do zniszczenia sprywatyzowanej już stoczni.

Postępowanie kompensacyjne należy wstrzymać i rozpocząć procedurę upadłości wobec stoczni zgodnie z Prawem upadłościowym z 2003 r. z koniecznymi zmianami. Te zmiany to skrócenie terminów dla decyzji sądów, wskazanie syndyka przez ministra skarbu, uproszczenie procedury sprzedaży przedsiębiorstwa stoczni. Syndykiem powinna być osoba posiadająca zaufanie i poparcie właściciela, typowy menedżer zmiany. Prawo upadłościowe jednoznacznie preferuje sprzedaż przedsiębiorstwa w całości, twierdząc, że „przedsiębiorstwo upadłego powinno być sprzedane jako całość, chyba, że nie jest to możliwe”. Nabywca przedsiębiorstwa nie odpowiada za zobowiązania upadłej firmy.

Scenariusz nie gwarantuje, że znajdzie się nabywca na stocznie. Obecny rząd powinien wykorzystać swoje dobre relacje ze sferami gospodarczymi, aby zaaranżować powstanie konsorcjum, które wyłoży własną gotówkę. Na początku 2007 roku premier Tusk wzbudził aplauz podczas spotkania z kilkusetosobową publicznością przedsiębiorców, którym otwierał nowe perspektywy. Czas na powiedzenie sprawdzam, na to, aby elity gospodarcze, które jednoznacznie wsparły PO, odpowiedziały dobrą monetą, zademonstrowały, że ich roszczenie do sprawowania przywództwa w gospodarce opiera się na solidnych podstawach. Co najistotniejsze: powyższy scenariusz oznacza wejście w konflikt z obecną komisją oraz porzucenie obrazu miłego premiera z Polski, wizerunku dobrego Europejczyka.

Dotychczas groził on wetem w kilku sprawach, obecnie być może musiałby to zrobić. Wymaga także pewnej zdolności do zarządzania publicznego.

W Europie praktycznie nie ma stoczni, już w latach 90-tych upadły potężne pół wieku temu stocznie brytyjskie, w pozostałych krajach kontynentu istnieją specjalistyczne, niewielkie w porównaniu z Dalekim Wschodem firmy. Profil produkcji stoczni europejskich tylko częściowo pokrywa się z profilem polskich stoczni. Trudno więc zrozumieć, jaki interes wspólnotowy chroni Komisja, kogo chroni przed konkurencją. Jednocześnie Komisja natychmiast zaakceptowała pakiet pomocy finansowej dla francuskiego przemysłu samochodowego o wartości 6 mld Euro, pomimo, że na kontynencie istnieje wiele fabryk motoryzacyjnych. Efektem jej polityki będzie jedynie wzmocnienie stoczni Dalekiego Wschodu w międzynarodowym podziale pracy. Obecny kryzys powinien nakazać zmianę takiej polityki.