

Warszawa, 13 kwietnia 2018 r.

Stoczniowe mity

Jednym z „filarów” tak zwanego „Planu Morawieckiego” ma być reindustrializacja, czyli zwiększenie udziału przemysłu w PKB i zatrudnieniu. Według danych Eurostatu w 2016 roku udział przemysłu w wytwarzaniu wartości dodanej wynosił w Polsce 26,5% i był jednym z najwyższych w Unii Europejskiej. Średnia w Unii to 20%. Wysoki udział przemysłu w wytwarzaniu wartości dodanej i PKB nie jest zatem warunkiem koniecznym rozwoju kraju.

„Reindustrializacja” ma między innymi obejmować „odbudowę przemysłu stoczniowego”. Premier Morawiecki zapowiada, że budowane będą statki nowoczesne o wysokiej wartości dodanej. Ma na to konkretny pomysł: państwowe firmy - Polska Żegluga Morska i Polska Żegluga Bałtycka - będą zamawiać w państwowych stocznich nowoczesne promy pasażerskie. Państwo ma być zatem motorem „reindustrializacji” i odbudowy przemysłu stoczniowego, choć to właśnie ono doprowadziło polskie stocznie do upadku.

Mit pierwszy – państwo uratuje stocznie

W PRL przemysł stoczniowy był oczkiem w głowie ówczesnych władz. Po pierwsze dlatego, że część produkcji sprzedawana była za walutę wymienialną, po drugie – stoczniowcy byli dobrze zorganizowaną grupą pracowników. Trzy największe stocznie – szczecińska, gdyńska i gdańska słabo sobie radziły w pierwszych latach transformacji. Mimo oddłużania miały kłopoty, dopóki nie znalazły prywatnych właścicieli.

Stocznia szczecińska we wrześniu 1991 r. stała się spółką akcyjną skarbu państwa, a Polski Bank Rozwoju dał jej kredyt na budowę statku dla Niemców. W 1993 r. stocznia została sprywatyzowana. Pakiet kontrolny przejęła grupa menedżerów. W 1995 r. spółka sprzedała 21 statków za 440 mln dol., plasując się na piątym miejscu wśród największych stocznii świata.

Stocznia Gdynia na początku lat 90. została przejęta przez banki za długi. W 1996 r. Bank Handlowy i Pomorski Bank Kredytowy postanowiły sprzedać swe udziały, a kierujący grupą banków-wierzycieli Polski Bank Rozwoju zdecydował wycofać się z zarządzania akcjami. Wówczas dyrektor oddziału PBR Janusz Szlanta zaproponował prezesowi banku, że sam zostanie prezesem stoczni i uratował stocznię od bankructwa, czyniąc ją przedsiębiorstwem dochodowym. W 1998 r. Stocznia Gdynia przejęła upadłą Stocznnię Gdańsk.

Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

[f](https://www.facebook.com/FundacjaFOR)/FundacjaFOR • [t](https://twitter.com/FundacjaFOR)@FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

Przemysł stoczniowy jest jak mało który podatny na trendy globalne i wymaga menadżerów, którzy te trendy rozumieją. Ciekawy jest przykład amerykańskiego przemysłu stoczniowego, który – poza sektorem militarnym – jest karzełkiem w tej branży. W roku 1920 w Stanach Zjednoczonych została przyjęta ustawa Jones Act, która nakazuje, by cały transport kabotażowy, czyli między portami amerykańskimi, odbywał się wyłącznie na statkach amerykańskich zbudowanych w Stanach Zjednoczonych, a załoga składała się wyłącznie z obywateli amerykańskich. To chroniło amerykańskie stocznie przed zagraniczną konkurencją, a na dłuższą metę zabiło międzynarodową konkurencyjność tych stocznii.

Koniunkturę w przewozach frachtowych, a tym samym w przemyśle stoczniowym pokazuje Baltic Dry Index – wskaźnik cen przewozu towarów drogą morską. Gdy BDI spada, stocznie mają mniej zamówień, a armatorzy starają się zbić ceny statków lub szukają pretekstu, by nie odebrać już zamówionych. W 1998 roku zaczął się spadek indeksu BDI. Trend odwrócił się w 2003 roku. Dla sprywatyzowanych stocznii było jednak zbyt późno. Gdy jesienią 2001 r. SLD wygrało wybory, pojawiły się pierwsze sygnały, że współpraca stocznii z nowym rządem nie będzie łatwa. Ministrem skarbu był Wiesław Kaczmarek, a przemysł stoczniowy nadzorował minister gospodarki Jacek Piechota.

Najpierw stocznia szczecińska, będąca własnością spółki Porta Holding SA została w roku 2002 postawiona w stan upadłości. Z protestującymi stoczniovcami spotkał się minister Piechota, który zapowiedział, że zarząd stocznii zostanie rozliczony. I rzeczywiście - prezes Krzysztof Piotrowski trafił do aresztu, gdzie spędził cztery miesiące. W areszcie znaleźli się też inni członkowie zarządu stocznii, m.in. były prezydent Szczecina Marek Tałasiewicz. Sąd oczyścił ich z zarzutów dopiero w kwietniu 2008 r.

W listopadzie 2002 r. prywatni właściciele stracili większość w radzie nadzorczej Stoczni Gdynia. Postępowanie sądowe przeciwko Szlancie ciągnęło się przez blisko 10 lat, aż były prezes został oczyszczony z zarzutów. Prokuratura postawiła też zarzuty syndykowi Andrzejowi Wiercińskiemu, który utrzymywał upadłą Stocznnię Gdańską w ruchu, za co otrzymał biznesowe wyróżnienie, a następnie jej majątek sprzedał Stoczni Gdynia. Prokurator przedstawił akt oskarżenia, zupełnie nie rozumiejąc inżynierii finansowej, dzięki której transakcja została przeprowadzona.

Stocznie nie musiały upaść i być znacjonalizowane, gdyby rząd – wówczas był to rząd SLD – zgodził się na niewielką dla nich pomoc. Chodziło o gwarancje kredytowe, których rząd udzielał wielu firmom państwowym. Ale nie prywatnym stoczniom.

Produkcja statków morskich w Polsce

Rok	Liczba statków	Pojemność w tys. GT	Pracochłonność w tys. CGT
2000	34	615,9	497,9
2001	28	593,8	477,6
2002	30	589,6	497,6
2003	14	397,3	288,2
2004	25	619,0	448,7
2005	28	739,7	551,6
2006	24	693,1	494,6
2007	30	530,6	396,5
2008	20	493,8	330,3
2009	25	279,0	241,9
2010	24	38,6	90,0
2011	14	71,9	93,9
2012	15	84,8	133,7
2013	12	34,7	68,7
2014	8	25,6	47,1
2015	7	18,9	33,6
2016	12	38,9	68,0

Źródło: Główny Urząd Statystyczny

Nacjonalizacja stoczni pogorszyła ich sytuację i wymagała w konsekwencji znacznie większych dotacji państwowych. Między rokiem 2000 a 2015 produkcja polskiego przemysłu stoczniowego spadła przeszło 10-krotnie.

Straty rosły, mimo że właśnie indeks BDI ostro szedł w górę. Majątek Porty Holding przejęła za symboliczną złotówkę Agencja Rozwoju Przemysłu, która utworzyła państwową spółkę Stocznia Szczecińska Nowa. Ówczesny prezes ARP Arkadiusz Krężel obiecywał, że państwowa stocznia szybko wznowi produkcję i zapewni pracę. Do chwili upadku w roku 2009, SSN ani razu nie wypracowała zysku.

Stocznia Gdynia i należąca do niej Stocznia Gdańska kontrolowane były przez ARP i miały prezesów, mianowanych przez kolejne rządy. Także ona przynosiła każdego roku straty i nie płaciła długów.

Niezależnie od tego, czy rządził SLD, PiS, czy Platforma Obywatelska państwowe spółki nie radziły sobie z globalną konkurencją i nie potrafiły wykorzystać doskonałej światowej koniunktury, która trwała do 2008 roku. Światowy kryzys ją przerwał, ale stocznie były w fatalnej sytuacji zanim kryzys wybuchł.

Ponieważ państwo przejęło nad nimi kontrolę, starało się je uratować. W maju 2007 r. Ministerstwo Skarbu (ministrem był wówczas Wojciech Jasiński, a prezesem ARP Paweł Brzezicki) podjęło decyzję o dokapitalizowaniu Stoczni Gdynia kwotą 515 mln zł. To z jednej strony było zbyt mało, by stocznia mogła normalnie funkcjonować, z drugiej strony – było to naruszeniem reguł, obowiązujących w Unii Europejskiej. Pomoc publiczna w Unii musi być zatwierdzona przez Komisję Europejską. To jeden z fundamentów działania wspólnego rynku.

Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

 /FundacjaFOR •  @FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

Państwowym stoczniom stale brakowało pieniędzy, więc coraz częściej zdarzały się przestoje i opóźnienia, za które trzeba było płacić kary umowne armatorom. W stoczni, jak w każdym biznesie niektóre decyzje trzeba podejmować szybko. Tymczasem nad decyzjami zastanawiali się: minister SP, minister gospodarki, członkowie Komitetu Polityki Ubezpieczeń Eksportowych, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (który po wejściu Polski do Unii musi akceptować pomoc publiczną), Agencja Rozwoju Przemysłu (akcjonariusz wszystkich znacjonalizowanych stoczni) i Korporacja Stocznie Polskie. Ponieważ każda z tych instytucji ma swoje biurokratyczne procedury, decyzyjny ping pong trwał w nieskończoność.

Mit drugi – zawiniła Unia

Negocjacje z Unią Europejską na temat pomocy publicznej dla stoczni trwały przez kilka lat. Zaczęły się w okresie rządów koalicji PiS-LPR-Samoobrona, a zakończyły w 2009 roku, gdy Sejm uchwalił specjalną ustawę stoczniową, likwidującą Stocznnię Gdynia i Szczecińską Stocznnię Nową. Stocznia Gdańska została wyłączona z masy spadkowej i sprzedana w końcu roku 2007 Przemysłowemu Związkowi Donbasu (ISD) - jednej z największych korporacji ukraińskich. Prywatyzacja była mało transparentna, dokonana się bez przetargu. Operacji tej sprzyjał ówczesny prezes Stoczni Gdańskiej Andrzej Jaworski – z zawodu etnograf. W 2008 roku został doradcą ISD Polska ds. restrukturyzacji zakładu. Potem był posłem PiS, członkiem zarządu PZU, a obecnie Polskiego Cukru.

Kryzys, który wkrótce wybuchł sprawił, że zarządzana przez Ukraińców Stocznia Gdańska ponosiła straty. W dodatku stocznia nie ma własnej pochylni, co utrudnia produkcję statków. Mogła funkcjonować we współpracy ze Stocznnią Gdynia. Agencja Rozwoju Przemysłu, która cały czas miała i ma udziały w Stoczni Gdańskiej złożyła na początku 2018 roku ofertę przejęcia całości i wygląda na to, że skończy się krótka historia prywatnej Stoczni Gdańskiej. Czyli – nacjonalizacja stoczni trwa.

Fakt, że Komisja Europejska przez wiele lat negocjowała z polskim rządem sprawę pomocy publicznej jest dowodem na to, że starała się znaleźć kompromis. Tymczasem polskie rządy – począwszy od rządu Kazimierza Marcinkiewicza – wysyłały do Brukseli kolejne wersje mało realnych programów naprawczych. Nie przeprowadzono tego, co najważniejsze – prywatyzacji. Tymczasem Komisja Europejska nie chciała słyszeć o bezterminowym utrzymywaniu państwowych stoczni poprzez bezpośrednie lub ukryte dotacje.

W 2007 roku postawiła polskim stoczniom ultimatum - albo zwracacie pomoc otrzymaną od państwa bez zgody Brukseli, albo ograniczacie moce produkcyjne i szybko znajdujecie prywatnego inwestora. Ponieważ do prywatyzacji nie doszło, a państwowe stocznie nie były w stanie wykazać, że poradzą sobie bez dalszej pomocy państwa, jedynym sposobem stała się likwidacja.

Będące od 2007 roku w opozycji Prawo i Sprawiedliwość oskarżyło rząd PO-PSL o to, że nie dość skutecznie starał się przekonać Unię Europejską do utrzymania pomocy publicznej dla stoczni. Podobne zdanie wypowiadały niektóre media, słabo orientujące się w sytuacji przemysłu stoczniowego. Padały między innymi oskarżenia o to, że Niemcy wymusiły na KE zgodę na pomoc publiczną dla stoczni i dzięki temu przetrwały, a polskie firmy nie.

Ale polskie pomoc publiczna to nie darowizna z Unii Europejskiej, ale z kieszeni polskich podatników. KE zabraniając dalszego dotowania uratowała polskich obywateli przed dalszymi stratami.

Wina rządu PO-PSL, a także rządów z udziałem PiS polegała nie na zbyt słabej presji na Komisję Europejską, ale na zaniechaniu realnej naprawy stoczni.

Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

[f/FundacjaFOR](https://www.facebook.com/FundacjaFOR) • [t/FundacjaFOR](https://twitter.com/FundacjaFOR)

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

Chętnych do kupienia stoczni nie brakowało. Stocznją Gdynia, wraz z Gdańską chciał kupić jeszcze w roku 2003 izraelski armator Rami Ungar, właściciel spółki Ray Car Carriers Ltd. W 2005 roku ofertę złożył włoski multimilioner Gianluigi Aponte, współwłaściciel drugiej pod względem liczebności floty handlowej na świecie Mediterranean Shipping Company. Jego partnerem miał zostać Rami Ungar. I tym razem z oferty nic nie wyszło.

Szczecińską Stocznją Nową chciała kupić spółka Złomrex należąca do Przemysława Sztuczковского. Złomrex domagał się tylko, by państwo przejmie stare długi stoczni. Komisja Europejska wyrażała na to zgodę, ale z niewiadomych powodów na transakcję nie zgodził się Aleksander Grad, minister skarbu państwa w rządzie Donalda Tuska. Agencja Rozwoju Przemysłu (jej prezesem był wówczas Wojciech Dąbrowski) prowadziła za to rozmowy z mitycznym inwestorem z Kuwejtu, który miał kupić polskie stocznie, a w zamian sprzedawać po wysokiej cenie Polsce skroplony gaz. Inwestor okazał się mitem. W ostatniej chwili urzędnicy ARP starali się go znaleźć poprzez wyszukiwarkę internetową.

Komisji Europejskiej można raczej zarzucać, że jest zbyt łagodna, akceptując pomoc dla stoczni i zbyt długo toleruje jawne lub ukryte finansowanie ich przez państwo. Dotyczy to nie tylko Polski, ale kilku innych krajów – Hiszpanii, Niemiec, Portugalii, Chorwacji, Grecji.

W 2012 roku Komisja uznała, że pożyczka udzielona przez Agencję Rozwoju Przemysłu stoczni Crist SA w wysokości 150 mln zł nie stanowi pomocy publicznej, gdyż została przyznana na warunkach rynkowych. Prywatna spółka Crist kupiła aktywa upadłej Stoczni Gdynia we wrześniu 2010 roku. Właścicielami Crista są dwaj biznesmeni - Ireneusz Ćwirko i Krzysztof Kulczycki. Mają doświadczenie w prowadzeniu małych stoczni. Transakcja była dziwna, gdyż majątek sprzedawała ARP, która jednocześnie pożyczyła biznesmenom pieniądze na dalszą działalność, najwyraźniej nie chcąc, by majątek „Gdyni” dostał się w ręce Ukraińców, którzy także licytowali, ale Crist przebił ich cenę.

W roku 2013 r. Komisja zatwierdza finansowanie państwowej stoczni Nauta przez Agencję Rozwoju Przemysłu, która kupiła od Nauty obligacje wartości 120 mln zł. Komisja uznała, że nabycia obligacji dokonano na warunkach rynkowych i dlatego stocznia Nauta nie uzyskała nieuzasadnionej korzyści.

15 stycznia 2018 r. Komisja Europejska zatwierdziła plan pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw w sektorze stoczniovym działającym w województwach pomorskim i zachodniopomorskim. Jednocześnie wszczęła szczegółowe dochodzenie w sprawie polskiego systemu podatkowego dla stoczni, który został wprowadzony we wrześniu 2016 roku. Polska przyjęła wówczas ustawę dającą stoczniom działającym w Polsce możliwość zapłaty 1% podatku ryczałtowego od przychodów zamiast płacenia powszechnie obowiązującego podatku dochodowego. Według Komisji proponowany zryczałtowany podatek od sprzedaży może stanowić tak zwaną pomoc operacyjną, która nie jest dozwolona na mocy przepisów UE dotyczących pomocy państwa, ponieważ zakłóca konkurencję.

Mit trzeci – państwo naprawi to co zepsuło

W czerwcu 2017 roku w Szczecinie odbyła się uroczystość położenia stępki pod budowę promu dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Na uroczystości obecny był premier Mateusz Morawiecki, minister gospodarki morskiej Marek Gróbarczyk i pochodzący ze Szczecina działacz PiS Joachim Brudziński.

- To historyczny dzień dla polskiej gospodarki morskiej. Stocznie odzyskują szansę na rozwój – zapewniał Mateusz Morawiecki.

Impreza była czystą propagandą w stylu PRL. Stępka - oś konstrukcyjna szkieletu statku – jest atrapą. Nie ma bowiem projektu promu i nawet nie wiadomo, kto go stworzy. Pamiątkowa tabliczka powstała z okazji „położenia stępki” zginęła w tajemniczych okolicznościach, a Stocznia Gryfia, której powierzono budowę promu jest w fatalnej kondycji finansowej. Gdy trwała uroczystość kładzenia stępki, minister Gróbarczyk zapewniał, że prom będzie zwodowany w 2019 roku. To termin zupełnie nierealny. We wrześniu 2017 roku Gróbarczyk, odpowiadając na interpelację poselską stwierdził, że stocznia dostarczy prom w terminie 35 miesięcy od dnia zawarcia porozumienia dodatkowego do kontraktu, mającego określać szczegółowe warunki projektowania, budowy i dostawy przedmiotowego promu. Czyli prom zostanie zwodowany najwcześniej w roku 2021, a zdaniem wielu ekspertów nigdy nie powstanie lub też zbuduje go inna stocznia.

Pod koniec 2010 r. ARP powołała Fundusz Inwestycyjny Zamknięty „MARS”, do którego wniosła udziały w niektórych należących do niej spółkach, w tym w kilku stoczniach.

Fundusz ma udziały w stoczniach: Nauta (96 proc.), Gryfia (80 proc.), Crist (ok. 30 proc.). Jeszcze za rządu PO-PSL Fundusz MARS został przekazany Polskiej Grupie Zbrojeniowej. PGZ kupiła także za 300 mln zł majątek upadłej Stoczni Marynarki Wojennej, tworząc Stocznnię Wojenną. Mars Shipyards & Offshore miał odrodzić polski przemysł stoczniowy. Na razie ma poważne kłopoty.

W marcu odwołany został z funkcji członka zarządu MARS Konrad Konefał, który odpowiadał za zarządzanie firmami z sektora stoczniowego. W zarządzie zasiadał od września 2016 roku. Jak na razie pozostał prezesem Stoczni Wojennej. Według informacji, których MARS nie chce potwierdzić, w ubiegłym roku jego spółki stoczniowe poniosły stratę 105 mln zł. W styczniu br. z funkcji prezesa Nauty odwołano Sławomira Latosa, powołanego niespełna rok wcześniej.

Stocznia Nauta przeżyła kilka awarii. Pływający dok, do którego wprowadzony był statek „Hordafor V”, przechylił się i zatonął. Stocznia nie powiódł się także projekt dotyczący przebudowy platformy Lotos Petrobaltic. Przed kilku laty „Nauta” wygrała kontrakt na budowę zaawansowanego technologicznie statku „Oceanograf” dla Uniwersytetu Gdańskiego, ale budowa się opóźniła i kosztowała znacznie drożej niż przewidywał kontrakt. Sprawę bada prokurator.

Nauta, aby się ratować sprzedała posiadane grunty – 62 tys m2 Portowi Gdynia za 90 mln zł. Według niektórych ekspertów – np. Rafała Zahorskiego – absolwenta Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie i MBA w Zachodniopomorskiej Szkole Biznesu, konsultanta wielu inwestorów - Port Gdynia nie ma pomysłu, co zrobić z tymi gruntami. W gruncie rzeczy transakcja była dotacją jednego państwowego przedsiębiorstwa dla drugiego, wymuszoną przez ministra. Podobną strategię biznesową ma Gryfia, która w roku 2013 sprzedała 20 ha gruntów w Szczecinie, dzięki czemu mogła wykazać zysk.

Mit czwarty – ratunek w militaryzacji

Zarówno Gryfia, jak i Nauta oraz Stocznia Wojenna nie pokazują swych wyników finansowych. Minister Gróbarczyk nie chce ich ujawnić nawet posłom, którzy składają interpelacje. Stocznie należą bowiem bezpośrednio lub pośrednio do spółki podległej Ministerstwu Obrony Narodowej, a zatem można się powoływać na tajemnicę wojskową.

Rząd PiS nie jest pierwszym, który wpadł na pomysł wyjęcia stoczni spod rygorów rynkowych pod pretekstem militaryzacji. Zgodnie z artykułem 346 ust. 1 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej żadne państwo członkowskie nie jest zobowiązane do dostarczania informacji, których ujawnienie uznaje za sprzeczne z podstawowymi interesami jego bezpieczeństwa. Może też podjąć środki, jakie

Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

 /FundacjaFOR •  @FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

uzna za niezbędne dla ochrony podstawowych interesów jego bezpieczeństwa, które są związane z produkcją broni, amunicji i materiałów wojskowych lub handlem nimi. Wprawdzie zamówienia państwowe dla sektora zmilitaryzowanego nie powinny zakłócać konkurencji na rynku europejskim towarami nie związanymi z bezpieczeństwem i Komisja stara się to kontrolować, ale militaryzacja jest próbą ucieczki spod unijnych rygorów, a także próbą ukrycia strat przedsiębiorstw przed opinią publiczną.

Przykładem może być historia stoczni hiszpańskich. Hiszpania po wejściu do EWG w 1986 roku miała stocznie państwowe, które wymagały naprawy finansowej. Komisja Europejska w 1997 roku dała na to 1,9 mld euro pod warunkiem, że dalszej pomocy dla stoczni nie będzie, a spółki zostaną sprywatyzowane. Tymczasem państwowy holding Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) połączył podległe sobie spółki stoczniowe zarówno cywilne, jak wojenne w jedną spółkę IZAR, dając jej wsparcie w wysokości 1 477 mln euro. W 2003 roku Komisja Europejska wszczęła w tej sprawie dochodzenie. W 2005 roku IZAR został przekształcony w spółkę Navantia, która posiada zarówno stocznie wojskowe, jak i cywilne. Podlegają one osobnym pionom organizacyjnym, co ma zapewnić większą przejrzystość. Problemem jest to, że Navantia jest częścią państwowego holdingu SEPI. Według informacji, ujawnionych przed paru miesiącami w roku 2016 miała stratę 303,8 mln euro. Kilku stoczniom grozi zamknięcie.

Łączenie produkcji cywilnej z militarną w stoczniach jest ryzykowne. Działają one bowiem w innym rytmie. Stocznie cywilne są pod presją czasu – za przekroczenie umówionych terminów armator nalicza kary lub odmawia odebrania statku. Produkcja wojskowa wymaga z kolei spełnienia skomplikowanych warunków technicznych, ale termin jest mniej ważny.

Państwowa Stocznia Marynarki Wojennej przez kilkanaście lat próbowała zbudować korwetę typu „Gawron”. Koszt trzykrotnie przewyższył pierwotnie założony, wydano ponad 1 mld zł, a w końcu stocznia zbankrutowała. Prace nad Gawronem trwały od 1997 roku, a w lutym 2012 zostały przerwane. Zdecydowano, że prawie gotowy kadłub niedoszłego „Gawrona” będzie podstawą do budowy okrętu patrolowego „Ślązak”. Koszt wyceniono na 1,16 mld zł. W lipcu 2015 roku odbyła się uroczystość wodowania, a kilka miesięcy później „Ślązak” trafił do doku, aby dokonać opóźnionych prac. 22 stycznia 2018 prace nad budową okrętu zostały zawieszono.

19 marca 2018 okręt został przejęty z rąk syndyka upadłej stoczni przez Inspektorat Uzbrojenia w celu kontynuowania budowy. Stocznia może na koniec nawet wykaże zysk, jeżeli dostanie wystarczająco wysoką zapłatę z budżetu. Oczywiście, na koszt podatników.

Autor: Witold Gadomski

Cykl publicystycznych tekstów Witolda Gadomskiego "Wybiórczo" ukazuje się co dwa tygodnie na stronie Forum Obywatelskiego Rozwoju: www.for.org.pl i Gazety Wyborczej: www.wyborcza.pl.



Witold Gadomski: od 20 lat publicysta „Gazety Wyborczej”, specjalizujący się w problematyce ekonomicznej. Wcześniej był redaktorem naczelnym Tygodnika „Cash” i „Nowej Europy”. W latach 80. współpracował z pismami opozycyjnymi, był m.in. redaktorem miesięcznika „Niepodległość”. Na początku lat 90. był współzałożycielem Kongresu Liberalno-Demokratycznego. Jest autorem książki „Leszek Balcerowicz” i współautorem „Kapitalizm. Fakty i iluzje”.

Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

[f](https://www.facebook.com/FundacjaFOR)/FundacjaFOR • [t](https://twitter.com/FundacjaFOR)@FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658