

Brak strategii dla przemysłu stoczniowego, która mogłaby umożliwić trwałą rentowność stoczni, brak stałego finansowania oraz zła sytuacja finansowa stoczni świadczą o złym nadzorze Skarbu Państwa nad spółkami stoczniowymi. Dwie spółki były nierentowne w całym kontrolowanym okresie (2019-2021), a kolejna odnotowywała straty netto począwszy od 2020 r. Wprawdzie jedna stocznia zrealizowała zysk netto w 2021 r., jednak nie wynikało to z jej zaradności w sferze produkcyjnej, tylko było efektem uzyskania wpływów ze sprzedaży majątku. Skumulowane straty stoczni objętych skonsolidowanymi sprawozdaniami finansowymi grup kapitałowych kontrolowanych spółek Skarbu Państwa, zwiększały się z roku na rok i na koniec 2021 r. wyniosły (-)1,2 mld złotych (łącznie z wynikiem za ten rok).

Produkcja i remonty statków to branża, która od kilku lat zapewnia bezpośrednie zatrudnienie na poziomie około 37 tys. osób, a ponieważ każdy stoczniowiec generuje od pięciu do siedmiu innych miejsc pracy, to utrzymanie w dobrej kondycji przemysłu okrętowego ma istotne znaczenie nie tylko dla lokalnego rynku pracy.

W latach 2015-2020 podmioty zależne od Skarbu Państwa wygenerowały średnio około 8% całości przychodów przemysłu stoczniowego w Polsce. Począwszy od 2018 r. udział ten systematycznie maleje na rzecz firm prywatnych lub zdominowanych przez kapitał prywatny.

### **Co kontrolowała NIK**

Celem kontroli było udzielenie odpowiedzi na pytanie: czy nadzór nad spółkami stoczniowymi sprawowany był prawidłowo i skutecznie?

NIK przeprowadziła kontrolę w trzech spółkach z udziałem Skarbu Państwa, w których portfelu znajdowały się podmioty stoczniowe (tj. w: Agencji Rozwoju Przemysłu SA – nadzór nad Grupą Przemysłową Baltic Sp. z o.o.; Polskiej Grupie Zbrojeniowej SA - nad PGZ Stocznia Wojenną Sp. z o.o.; Funduszu Rozwoju Spółek SA - nad Stocznia Szczecińska Wulkan Sp. z o.o. oraz Morską Stocznia Remontową Stocznia Gryfia SA) oraz w trzech podmiotach uprawnionych do wykonywania praw z akcji należących do Skarbu Państwa w tych spółkach (tj. w: Kancelarii Prezesa Rady Ministrów – nadzór nad Agencją Rozwoju Przemysłu SA; Ministerstwie Aktywów Państwowych - nad Polską Grupą Zbrojeniową SA; Ministerstwie Infrastruktury - nad Funduszem Rozwoju Spółek SA).

### **Nadzór co do zasady prawidłowy, ale bez doświadczenia w branży**

Kwalifikacje kandydatów na członków rad nadzorczych stoczni odpowiadały wymogom określonym w ustawie o zasadach zarządzania mieniem. Legitymowali się oni wieloletnią praktyką zawodową, w tym niejednokrotnie w nadzorze korporacyjnym, jednak aż 94,3% z nich nie posiadało doświadczenia w branży stoczniowej. Kontrolowane spółki dominujące wskazywały, iż doświadczenie takie nie ma kluczowego znaczenia z perspektywy działania spółki i realizacji jej strategii oraz że kandydaci byli weryfikowani w szczególności z zakresu finansów przedsiębiorstw, ekonomii i zarządzania, prawa i nadzoru właścicielskiego, bowiem kwalifikacje te są wymagane do pełnienia obowiązków członka organu nadzorczego.

Wysokość wynagrodzenia członków organów nadzorczych w spółkach dominujących i stoczniach oraz członków organów zarządzających w stoczniach nie przekraczała limitów określonych w ustawie o wynagrodzeniach w spółkach. Wyplata zarządom stoczni części zmiennej wynagrodzenia była uzależniona od realizacji wyznaczonych im celów zarządczych. W dwóch stoczniach cele wyznaczone na

lata 2019-2021 nie zostały zrealizowane i w konsekwencji nie przyznano tej części wynagrodzenia. Natomiast w Stoczni Gryfia, mimo niezrealizowania celów na wymaganym poziomie, wypłacono ww. wynagrodzenie za 2021 r. Świadczyło to o niewłaściwym nadzorze właścicielskim nad wynagrodzeniami ww. wymionej spółce. Wszyscy członkowie rad nadzorczych uzyskali absolutoria.

Polityka właścicielska w kontrolowanych podmiotach była realizowana zgodnie z dokumentem Zasady nadzoru właścicielskiego nad spółkami z udziałem Skarbu Państwa oraz wymogami ustawy Kodeks spółek handlowych. W ich strukturach wyodrębniono komórki organizacyjne odpowiedzialne za nadzór właścicielski, a zadania w tym zakresie były realizowane prawidłowo.

### **Ratunkiem sprzedaż majątku**

Wyniki finansowe osiągane przez cztery spółki stoczniowe miały wpływ na sytuację finansowo-ekonomiczną (pogłębiając straty, bądź pomniejszając zyski) grup kapitałowych kontrolowanych spółek Skarbu Państwa. Straty netto odnotowały trzy stocznie (Grupa Przemysłowa Baltic Sp. z o.o. i PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. w całym okresie objętym kontrolą, Stocznia Szczecińska Wulkan Sp. z o.o. od 2020 r.), a zysk (od 2021 r.) jedna spółka – Morska Stocznia Remontowa Gryfia SA.

Należy jednak zauważyć, iż odzyskanie rentowności w Stoczni Gryfia oraz odnotowanie straty netto w Stoczni Wojennej na poziomie (-)20,4 mln zł nie było wynikiem generowania zysków z działalności produkcyjnej, tylko głównie uzyskania wpływów ze sprzedaży majątku.

W dwóch spółkach (Stoczni Wojennej i Stoczni Gryfia) z uwagi na trudności z utrzymaniem płynności finansowej uzasadnione było opracowanie i wdrożenie programów naprawczych. Jak wykazała kontrola NIK D/21/503 w MSR Gryfia SA realizacja kolejnych planów naprawczych nie przyczyniła się do poprawy jej sytuacji finansowej.

Nie bez znaczenia pozostaje poziom skumulowanych strat stoczni objętych skonsolidowanymi sprawozdaniami finansowymi grup kapitałowych, na czele których stały kontrolowane spółki Skarbu Państwa, który na koniec 2021 r. (łącznie z wynikiem za ten rok) wyniósł w jednej grupie kapitałowej niemal (-)0,1 mld zł, a w innej przekroczył poziom (-)1,1 mld zł.

### **Projekty stoczniowe receptą na sukces?**

Podmioty uprawnione do wykonywania praw z akcji należących do Skarbu Państwa nie formułowały konkretnych zadań wobec nadzorowanych spółek przemysłu stoczniowego, pomimo że jest on uznawany za kluczową gałąź gospodarki i wpływa na rozwój innych gałęzi gospodarki. W badanym okresie nie opracowano strategii dla przemysłu stoczniowego, mogącej a w konsekwencji umożliwiać budowę trwałej rentowności stoczni. Wyniki finansowe spółek stoczniowych dowodzą, że dokument strategiczny rządu, w którym odniesiono się do tej dziedziny gospodarki, czyli Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), nie spełniał takiej roli.

Stocznie realizowały natomiast istotne projekty, w które zaangażowano pośrednio znaczne środki Skarbu Państwa.

**W Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP) jest to projekt „Baltic”.** W 2018 r. Agencja odkupiła 81,05% akcji Stoczni Gdańsk raz 50% udziałów GSG Towers, stając się stuprocentowym właścicielem tych

spółek. Koncepcja projektu ewoluowała docelowo w kierunku Grupy Przemysłowej Baltic (GPB). Jest to holding, w którym działają trzy firmy, tj. Baltic Operator, Stocznia Gdańska i Energomontaż-Północ. Przedmiotem ich działalności jest produkcja konstrukcji stalowych dla energetyki wiatrowej, projektów offshore i onshore oraz przemysłu okrętowego. Przyjęty w projekcie „Baltic” model finansowy zakłada, iż GPB będzie generowała zyski od 2023 r.

**W PGZ jest to projekt „Zwiększenie zdolności produkcyjnych i remontowych Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA oraz spółek zależnych w celu utrzymania potencjału krajowego przemysłu obronnego w zakresie realizacji zadań Modernizacji Technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”.** W 2016 r. PGZ zawarła ze Skarbem Państwa umowę w sprawie udzielenia jej wsparcia niebędącego pomocą publiczną m.in. na nabycie przedsiębiorstwa Stoczni Marynarki Wojennej w upadłości likwidacyjnej oraz modernizację jego infrastruktury na potrzeby realizacji kontraktów na rzecz Marynarki Wojennej RP. W celu realizacji projektu PGZ utworzyła spółkę celową - PGZ Stocznia Wojenną Sp. z o. o., która kontynuuje działalność stoczniową na bazie przedsiębiorstwa nabytego w 2017 r.

**W Funduszu Rozwoju Spółek (FRS) jest to kontrakt budowy doku nr 8** zawarty ze Stoczną Gryfia (jako Korzystającym) oraz Stoczną Wulkan (jako Wykonawcą). FRS zawarł porozumienie z wykonawcą doku i podpisał aneks do kontraktu, postanawiając m.in. że budowa doku oraz modernizacja infrastruktury związanej z dokiem (przez Stocznia Gryfia) mają zostać wykonane nie później niż do końca III kwartału 2024 r. za łączną kwotę netto o 150% wyższą od pierwotnych założeń. Według FRS przyczynami niewykonania Kontraktu w pierwotnym terminie (17 miesięcy liczone od dnia 28 grudnia 2020 r.) i wzrostu jego kosztów były okoliczności zewnętrzne, niezależne od niego i spółek stoczniowych, tj.: pandemia COVID-19, niemożliwie do przewidzenia zmiany na rynku surowcowym, towarów i usług niezbędnych do wykonania kontraktu, wojna w bezpośrednim sąsiedztwie Polski, a także nienależyte wykonanie dokumentacji projektowo-konstrukcyjnej przez projektanta doku. Inżynier Kontraktu podnosił m.in. zasadność renegotjowania umowy oraz wskazywał na konieczność wyjaśnienia i określenia odpowiedzialności Stoczni Wulkan jako wykonawcy doku. Przykładowo wskazany konflikt zbrojny w Ukrainie rozpoczął się 24 lutego 2022 r., tj. trzy miesiące przed pierwotnym terminem ukończenia budowy. W ocenie NIK w przypadku podmiotów, które nie byłyby powiązane ze sobą kapitałowo istniało znaczne prawdopodobieństwo naliczenia wykonawcy przez zamawiającego kar umownych i ich egzekwowania wraz z pozostałymi konsekwencjami wynikającymi z postanowień umownych. FRS nie podjął żadnego z powyższych działań w stosunku do Stoczni Wulkan jako wykonawcy doku. NIK oceniła ponadto jako nierzetelne sporządzenie przez FRS sprawozdania kwartalnego skierowanego do Ministra Infrastruktury z uwagi na niepowiadomienie w nim m.in. o wypowiedzeniu umowy przez Stocznia Wulkan wykonawcy dokumentacji projektowej doku. W informacjach przedkładanych Radzie Nadzorczej FRS, Zarząd Spółki nie powiadomił o części istotnych uwag i rekomendacji sformułowanych przez ustanowionego przez Spółkę Inżyniera Kontraktu.

NIK podkreśla, iż opóźniająca się realizacja kontraktu wpłynęła na kondycję finansową Stoczni Wulkan, która z podmiotu generującego zyski netto (na koniec 2019 r. było to 2,6 mln zł) stała się przedsiębiorstwem nierentownym (strata na koniec 2021 r. wyniosła (-)19,4 mln zł). NIK zauważa, że w wyniku finansowym spółki za 2021 rok została uwzględniona rezerwa na prognozowaną stratę na Kontrakcie w kwocie 11,9 mln zł. Dodatkowo w Sprawozdaniu Zarządu z działalności za 2021 r. zawarto informację, że w 2022 r. spółka planowała wykazać stratę netto na poziomie 15,5 mln zł, spowodowaną zwiększeniem rezerwy na prognozowaną stratę na projekcie budowy doku o 15,3 mln zł.

Ponadto w Planie Modernizacji Stoczni Gryfia na lata 2020-2030 założono, iż przychody z remontów przeprowadzanych na nowym doku miały być osiągnane już w 2022 r. i miały stanowić główny czynnik poprawy sytuacji finansowej spółki.

NIK zauważa, że zła kondycja finansowa spółek stoczniowych stwarza ryzyko nieosiągnięcia celów ww. projektów. Należy zauważyć, że większość danych, w tym finansowych, dotyczących realizacji ww. zadań objęto tajemnicą przedsiębiorstw.

## **WNIOSKI**

W związku z wynikami kontroli NIK zwróciła się do Prezesa Rady Ministrów o:

- opracowanie rządowej strategii dedykowanej dla przemysłu stoczniowego, mogącej spełniać rolę referencyjną dla działań na rzecz rozwoju tej branży, a w konsekwencji umożliwić budowę trwałej rentowności stoczni,
- objęcie szczególnym nadzorem projektów realizowanych przez stocznie, głównie z uwagi na utrzymujące się niekorzystne wyniki finansowe tych spółek i znaczącą wysokość środków finansowych zaangażowanych w realizację tych przedsięwzięć.

*Źródło: NIK*