

Szczecin, dnia 23.03.2006 r.

dr inż. Krzysztof Piotrowski
Prezes Zarządu
Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A.
„w upadłości”

Adres do korespondencji:
Kancelaria Notarialna
al. Wojska Polskiego 10/4
70-471 Szczecin

Pan Marek JUREK
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej
Gabinet Marszałka Sejmu
w Kancelarii Sejmu
ul. Wiejska 4/6/8
00-902 Warszawa

Wasz znak: SPS-023-352/06

Sprawa: informacje prezentujące błędne stanowiska Ministerstwa Skarbu Państwa, Ministerstwa Finansów i Ministerstwa Sprawiedliwości odnośnie interpelacji posła Rafała Wiecheckiego w sprawie przyczyn i skutków upadłości Stoczni Szczecińskiej Porta Holding SA w Szczecinie – zawarte w odpowiedzi z dnia 13.01.2006 r. Ministra Gospodarki znak DPO-I-0700S-2-JS/06

I. WPROWADZENIE.

Pismem z dnia 22.12/2005 r. Poseł Rafał Wiechecki złożył na ręce Pana Marszałka interpelację w sprawie przyczyn i skutków upadłości Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. w Szczecinie.

W odpowiedzi na interpelację Pan Piotr Grzegorz Woźniak Minister Gospodarki w piśmie z dnia 2006 01 13 znak DPO-I-0700S-2-JS/06 przedstawił stanowisko Ministerstwa Skarbu Państwa, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Sprawiedliwości i Ministerstwa Gospodarki odnośnie kwestii poruszonych w interpelacji.

Za pośrednictwem Pana Posła Rafała Wiecheckiego treść stanowiska ministerstw przekazana została Zarządowi Porta Holding S.A. w Szczecinie w upadłości (SSPHSA).

W związku z treścią stanowiska wymienionych ministerstw, jako Prezes Zarządu SSPHSA (w upadłości) pragnę przedstawić Panu Marszałkowi rzeczywiste, oparte na prawdzie materialnej okoliczności doprowadzenia do upadłości SSPHSA w Szczecinie, które połowicznie i wręcz dezinformująco zostały naświetlone w powyższym stanowisku.

Na wstępie należy zauważyć, iż stanowisko (czterech resortów) zostało z całą pewnością opracowane przez ministerialnych urzędników, uczestniczących w okresie rządów SLD w wydarzeniach, których skutkiem była upadłość SSPHSA (jest to okres od IV kwartału 2001 r. do III kwartału 2002 r.).

Innego wytłumaczenia występujących **przekłamań, półprawd i braku rzetelności** w zajęтым stanowisku nie sposób jest przyjąć.

Przedstawiam poniżej w pkt. III niniejszego pisma przykłady przeinaczeń, na kanwie których spreparowany został nieprawdziwy obraz historii Stoczni w Szczecinie w okresie III Rzeczypospolitej, a także zespół okoliczności towarzyszących doprowadzeniu do absolutnie nieuzasadnionej upadłości szczecińskiego holdingu stoczniowego.

Poniżej przedstawiam w pierwszej kolejności **chronologię** najważniejszych wydarzeń w historii Stoczni Szczecińskiej S.A. z zaznaczeniem kontrowersyjnych działań Ministrów – kierowników poszczególnych resortów oraz banków.

II. CHRONOLOGIA ZDARZEŃ.

Styczeń 1991r. – Przedsiębiorstwo państwowe Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego traci zdolność kredytową, stoi na krawędzi bankructwa. Jest to efekt długoletnich zaniedbań inwestycyjnych, niedostosowania socjalistycznego molocha do nowych warunków gospodarczych, utratą rynku radzieckiego, likwidacją dopłat do eksportu.

Kwiecień 1991r. – Zmiana kierownictwa stoczni. Na jego czele staje K. Piotrowski.

Nowe kierownictwo opracowuje program restrukturyzacji, który zyskuje akceptację premiera J. K. Bieleckiego. Rząd wyznacza Polski Bank Rozwoju do nadzorowania realizacji restrukturyzacji spółki, zaproponowanej przez zespół menadżerski.

Wrzesień 1991r. – Przekształcenie przedsiębiorstwa państwowego w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. Bank Gdański wnioskuje do premiera J. Olszewskiego o upadłość Stoczni Szczecińskiej S.A. (SSSA).

Maj 1992r. – Rząd daje ostatecznie szansę nowemu Zarządowi uratowania Stoczni.

Kluczowym elementem restrukturyzacji jest układ z wierzycielami, zwiększenie sprzedaży, zmiana rynków zbytu na zachodnie, reorganizacja, zmiana systemu płac, odciążenie struktury spółki z „elementów socjalistycznych”.

Sierpień 1992r. – Stocznia zawiera układ z wierzycielami. Ze strat na poziomie 300 mln USD do układu wchodzi 180 mln USD. Sąd wydaje postanowienie o redukcji zadłużenia o 1/3 i rozłożeniu pozostałej kwoty na 20 rat kwartalnych. Stocznia wykupuje od PBR swoje bony sekurytyzacyjne (bank przejął dług SSSA od Banku Gdańskiego) na kwotę 10 mln USD.

Styczeń 1993r. – W wyniku porozumienia między Rządem RP, związkami zawodowymi, bankami i zarządem, z udziałem przedstawicieli Sejmu RP, zostaje przyjęty - opracowany przez Zarząd - menadżerski model prywatyzacji stoczni. Zostaje podpisany w tej sprawie „list intencyjny” przez podmioty wyżej wymienione.

Luty 1993r. – Zarząd wnioskuję do Ministerstwa Przekształceń Własnościowych o zgodę na stworzenie zdywersyfikowanego holdingu, obejmującego stocznie, ważnych kooperantów, przedsiębiorstwo armatorskie. U podłoża tej koncepcji leży cykliczność koniunktury w światowym przemyśle okrętowym Zarząd informuje i ostrzega przed kolejnym kryzysem w branży, który ma nadejść pod koniec dekady.

Sierpień 1993r. – Rada Ministrów podejmuje uchwałę nr 66/93 o eksperymentalnej formie prywatyzacji SSSA, zaś w październiku tegoż roku Rada Nadzorcza przyjmuje koncepcję utworzenia Grupy Przemysłowo - Finansowej.

Marzec 1994r. Grupa Przemysłowa (GP), zgodnie z Uchwałą 66/93, w ramach I etapu prywatyzacji kupuje od Skarbu Państwa reprezentowanego przez ministra W. Kaczmarska 5% akcji SSSA.

Kwiecień 1994r. - Realizując koncepcję budowy zdywersyfikowanego holdingu, SSSA kupuje poradziecką bazę paliwową w Świnoujściu i powołuje spółkę Porta Petrol.

W grudniu 1994r. zostaje wszczęte przez Prokuraturę Wojewódzką w Szczecinie dochodzenie przeciwko Zarządowi SSSA w sprawie zakupu bazy paliwowej i powołania spółki Porta Petrol. Cel dochodzenia był jednoznaczny, chodziło o odsunięcie członków Zarządu od kierowania Stoczną, zatrzymanie „złodzijskiej” prywatyzacji. Z materiałów wynika kompromitująca prokuratora niewiedza o procesach gospodarczych, kodeksie handlowym, strukturach holdingowych. Jeszcze tym razem, rewelacje prokuratury nie trafiły na podatny grunt polityczny w ministerstwach oraz NIK. Śledztwo zostało umorzone. W tym samym czasie Urząd Kontroli Skarbowej w Szczecinie nalicza SSSA nienależny podatek w kwocie ponad 150 mln zł skutkujący w razie jego egzekucji upadłością Stoczni. Po dwóch latach postępowania wyjaśniającego UKS odstępuje od egzekucji podatku. Stocznia unika „gilotyny” podatkowej. (II PC 192/93)

Październik 1995r. - Rada Ministrów przyjmuje (10.10.1995) dokument w sprawie polityki państwa dla wzrostu konkurencyjności polskiego przemysłu okrętowego w którym czytamy m.in. „Stocznie winny zmierzać do działania w ramach grup kapitałowych przedsiębiorstw o zdywersyfikowanym profilu działalności. Taki model funkcjonowania stoczni dominuje w świecie i pozwala uniknąć zagrożeń wynikających z koniunkturalnego cyklu istniejącego w światowym przemyśle okrętowym i żegludze. Pożądane jest szczególnie kapitałowe łączenie stoczni budujących statki z tymi rodzajami działalności, które istotnie różnią się od stoczni długością cyklu koniunkturalnego, odmiennymi okresami obrotu gotówką. Powstające grupy kapitałowe winny być zarządzane przez grupy menadżerskie trwale zainteresowane wynikami działalności stoczni przez posiadanie określonych pakietów akcji stoczni”.

W listopadzie 1995r., zgodnie z powyższym dokumentem, Zarząd opracowuje koncepcję konsolidacji przemysłu okrętowego w oparciu o wiodącą rolę SSSA. Rada Ministrów koncepcję tę przyjmuje (posiedzenia w dniach 25 marca i 20 maja 1997r.). W tym okresie Stocznia Szczecińska **już** klasyfikowana jest na 5 miejscu wśród największych stoczni świata, z portfelem zamówień na 60 statków na kwotę 1.5 mld USD.

Od początku 1996r. Stocznia rozpoczyna rozmowy z potencjalnymi inwestorami, m.in. z EBOR. Na żądanie tego banku WZA SSSA otwiera drogę do podwyższenia kapitału o 25% poprzez emisję 2,5 mln akcji serii B.

We wrześniu 1996r. następuje zakończenie II etapu prywatyzacji. Struktura właścicielska Stoczni jest następująca: pracownicy 34.17%, banki 30.00%, GP 15.00%, Skarb Państwa 11.83%, zarząd 4.50%, średni management 4.50%

W grudniu 1996r. wśród potencjalnych inwestorów pojawia się Daewoo. Zarząd ocenia tę sytuację jako próbę wrogiego przejęcia - tym bardziej, że negocjacje odbywają się między inwestorem a Ministrem Skarbu Państwa bez udziału i wiedzy Stoczni i wbrew stanowisku Rady Ministrów. Jest to pierwszy chronologicznie przejaw oficjalnego, a destrukcyjnego dla holdingu stoczniowego działania ówczesnego Ministra Skarbu Państwa Wiesława Kaczmarska, realizującego własną politykę destrukcji przemysłu okrętowego na Pomorzu Zachodnim.

Maj 1997r. Zarząd podpisuje porozumienie z wicepremierem M Pietrewiczem o zasadach współpracy przy tworzeniu holdingu okrętowego.

W czerwcu 1997r. Minister Gospodarki W. Kaczmarsk występuje przeciwko konsolidacji przemysłu okrętowego - wbrew programowi Rządu i podpisanym porozumieniom. Na ten okres przypada początek kryzysu gospodarczego w dalekowschodnich krajach Azji. Bank Światowy udziela pomocy Korei Południowej w wysokości 57 mld USD. Dewaluacja wona (w relacji do dolara o 100%) podnosi konkurencyjność koreańskiego przemysłu stoczniowego, przyczyniając się do drastycznego obniżenia cen na statki o 20-30%, co staje się zabójcze dla stoczni europejskich.

Wobec negatywnego stanowiska ministra W. Kaczmarska, EBOR wycofuje się z projektu konsolidacji polskiego przemysłu okrętowego.

Jedną z przyczyn jest także negatywny stosunek Ministra Skarbu E. Wąsacza do projektu. Postawa przedstawicieli Rządu niweczy szansę zainwestowania 75 mln USD w polski przemysł stoczniowy i oddala realizację budowy holdingu stoczniowego w Polsce, skazuje działającą pojedynczo Stocznię Szczecińską na konkurowanie na światowym rynku z dalekowschodnimi holdingami i koncernami stoczniowymi oraz subsydiowanymi przez państwo stoczniami europejskimi.

Wobec fiaska prób pozyskania pasywnego inwestora strategicznego, przy otwartej emisji akcji SSSA, następuje ze strony Zarządu Holdingu przystosowanie strategii rozwoju do nowych, trudniejszych warunków finansowania. Holding musi być budowany w oparciu o SSSA z instrumentalnym wykorzystaniem spółki Grupa Przemysłowa i własnych sił. Założono, że Stocznia nie będzie spółką giełdową, natomiast w celu pozyskania kapitałów postanowiono skierować na giełdę spółki córki: Porta Petrol S.A. oraz Porta-Eko-Cynk sp. z o.o.

W czerwcu 1998r Grupa Przemysłowa na wniosek PKO BP odkupuje od tego banku 0,5mln akcji Stoczni serii A, Porta Petrol obejmuje 2,5 mln akcji Stoczni serii B, Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy umarza z zysku ponad 620 tys. akcji serii A.

W sierpniu 1998r. na potrzeby fuzji BRE i PBR Erste Sekurites Bank Austria wycenia akcje SSSA na 168zł/szt. W tym samym okresie ma miejsce kryzys w Rosji. Banki działające w Polsce, w tym również będące akcjonariuszami Stoczni, ponoszą dotkliwe straty finansowe.

We wrześniu 1998r. następuje zakończenie spłacania układu (Stocznia wydatkowała na ten cel ponad 80 mln USD). GP wywiązuje się z umowy ze Skarbem Państwa i jako wynagrodzenie spółka menadżerska OFR przejmuje kontrolę nad GP.

Od momentu objęcia przez Porta Petrol akcji SSSA Skarb Państwa (jest to już okres kierowania resortem przez Ministra Emila Wąsacza) regularnie, wbrew zmodyfikowanej strategii rozwoju akceptowanej przez WZA, a także z osobna wbrew przyjętym w takich sytuacjach prawidłom zachowań biznesowych, głosuje na WZA przeciwko podejmowanym uchwałom, liczne z nich zaskarżając do sądu. Postawa Skarbu Państwa godzi w interesy Stoczni, pogarsza jej wizerunek w otoczeniu biznesowym, w zasadzie niczemu konkretnemu nie służy. Konflikt ze Skarbem Państwa, realizującym politykę godzącą de facto i de jure w interesy Skarbu Państwa (jako znaczącego akcjonariusza SSPHSA) zamyka ugoda sądowa w 2001r., w której akcjonariusze godzą się, w zamian za wycofanie zaskarżeń z sądu, na zmiany statutowe, umożliwiające ponowne wprowadzenie do Rady Nadzorczej dwóch przedstawicieli Skarbu Państwa.

W początku 1999r. pojawiła się inicjatywa banków, realizujących obsługę kredytową Holdingu, a jednocześnie będących akcjonariuszami Holdingu (które nabyły prawo do pakietów akcji z pozycji beneficjenta zdefiniowanego w uchwale RM nr 66/93 w zamian za objęcie obsługi kredytowej budowy statków) zmierzająca do sprzedaży akcji Stoczni (notabene wbrew statutowym powinnościom akcjonariusza).

Inicjatywa ta sprowadzała się do wrogiego Holdingowi zamysłu przymuszenia SSPHSA do wykupu całego bankowego pakietu akcji za cenę ca 70 zł za akcję, co znacząco pogorszyłoby wskaźnik płynności finansowej Holdingu. Notabene był to pierwszy chronologicznie zorganizowany przez stronę banków przejaw wrogiego zachowania, świadczący o wyalienowaniu tych podmiotów gospodarczych w stosunku do potrzeb obsługi kapitału przemysłowego (stoczniowego) odbudowywanego przez Zarząd Holdingu na Pomorzu Zachodnim. Zauważyć w tym miejscu należy, że ta grupa banków zarobiła w ramach dotychczasowej obsługi kredytowej Holdingu tytułem odsetek, ca 300 mln USD.

Wobec ograniczeń statutowych, Grupa Przemysłowa zmuszona była, dla ratowania Stoczni przed wrogim przejęciem, kupić od tychże banków akcje Stoczni. Przykładowo, BRE Bank S.A. składa GP „propozycję nie do odrzucenia” odkupienia pakietu kontrolnego 1 mln akcji posiadanych przez Bank za kwotę 25 mln zł oraz odkupienia udziałów BRE Banku w GP. Bank udziela kredytu na te cele. Oprócz tego bank wchodzi na jeden rok kapitałem 10 mln zł do Porta Petrol S.A.. Przyjęcie propozycji banku jest warunkiem kontynuowania finansowania działalności gospodarczej Stoczni i zażegnania niebezpieczeństwa wrogiego przejęcia SSSA przez Daewoo.

18 października 1999. Rejestracja Stoczni Szczecińskiej SA z kapitałem docelowym 400 mln zł. 100% akcjonariuszem był SSPHSA i od tego momentu rozpoczyna się formalne budowanie struktury gospodarczej Holdingu.

W grudniu 1999r. Grupa Przemysłowa posiada ponad 50% akcji Stoczni. W tym samym roku WZA podejmuje uchwałę o zmianie firmy (nazwy) spółki Stocznia Szczecińska S.A. na firmę (nazwę) Stocznia Szczecińska Porta Holding S.A. (SSPH S.A.). Należy wyjaśnić, że SSPH S.A. jest tym samym podmiotem prawnym, co wcześniej Stocznia Szczecińska S.A., zatem jest własnością tych samych akcjonariuszy, ma te same wszystkie zobowiązania i należności, kontynuuje realizację kontraktów itd..

Wielu polityków SLD: Leszek Miller, Wiesław Kaczmarek, Krzysztof Janiak, Jacek Piechota i Wiesław Kaczmarek, perfidnie głosiło, wprowadzając w błąd zarówno opinię publiczną jak i otoczenie biznesowe Stoczni, że powstanie Porty Holding S.A. było związane z wyprowadzeniem kapitału, działaniem na szkodę akcjonariuszy i wierzycieli. Opinie takie szkodziły dobremu wizerunkowi Spółki, oraz podważały wiarygodność Zarządu.

Ostra konkurencja na rynku budowy statków, w tym w szczególności polityka cenowa stoczni koreańskich i chińskich, wymusza na SSPH S.A. wprowadzenie do produkcji nowych typów statków.

W latach 1998-2001 wprowadzane są prototypowe projekty statków, sześć nowych serii, w tym ultranowoczesne chemikaliowce ze stali duplex. Stocznia ponosi duże koszty nowych produktów, w tym koszty projektów, oprzyrządowań technicznych oraz szkoleń pracowników oraz nieuniknionego w tej sytuacji spadku wydajności pracy. Jest to świadome działanie mające przynieść korzyści w pierwszej dekadzie XXI w. (opracowany przez Zarząd, przy współpracy z amerykańską spółką AT Kearney, plan na lata 2001-2010 uzasadniał celowość podjętych działań).

Konieczny wysiłek Stoczni, związany z walką o utrzymanie się na rynku (inwestycje w majątek techniczny, koszty prototypów) przy jednoczesnej nieoczekiwanej wysokiej aprecjacji złotego skutkuje w Holdingu pogorszeniem płynności finansowej i koniecznością wprowadzenia zdecydowanego programu zmniejszenia kosztów. Niestety, część związków zawodowych w okresie 2000-2001 rozpoczyna spór zbiorowy z pracodawcą (pomimo średnich zarobków najwyższych na Pomorzu Zachodnim), destabilizując sytuację społeczną pracowników stoczni. Rozpowszechniane są zarówno przez konkurencję, jak i polityków SLD, negatywne, nieprawdziwe informacje o sytuacji w Stoczni oraz krzywdzące i niczym nieuzasadnione opinie dotyczące członków Zarządu.

W tak nieodpowiedzialnie kształtowanym klimacie wokół Stoczni narastają poważne problemy finansowe spółki. Według opracowanej z udziałem AT Kearney strategii na lata 2001-2010 Holding potrzebuje podmiotowego kredytu pomostowego w wysokości 150 mln USD, który pozwoliłby przy zatrudnieniu około 10 tys. pracowników osiągnięcie równowagi finansowej w 2004r.

sierpień 2001 - wymienione podmioty gospodarcze jak: Stocznia Remontowa „Gryfia”, Żegluga Polska SA, Stocznia Szczecińska Porta Holding SA, Polimex Cekop SA utworzyły spółkę akcyjną zarejestrowaną pod nazwą Terminal LNG SA z siedzibą w Warszawie, zarejestrowaną pod nr KRS 000093976 z kapitałem zakładowym 3.030.000,00 zł (wiodącą rolę w organizacji tej spółki

odegrali: prezes Polimex Cekop Konrad Jaskóła i prezes Stocznia Szczecińska Porta Holding SA Krzysztof Piotrowski. Prezesem Spółki został Grzegorz Parzyński), Uwaga - istniała opcja poszerzenia struktury akcjonariatu do końca roku 2001 r. o następujące podmioty: „Koncept” Sp. z o.o. z grupy kapitałowej Zakładów Chemicznych Police SA, Port Morski Szczecin-Świnoujście, Zespół Elektrowni Dolna Odra.

*W październiku 2001r. banki, co jest w takiej sytuacji **anormalne**, bo nie wynika z przyjętego w 1995r. rządowego programu zwiększenia konkurencji polskich stoczni, pomimo zakończenia przez Holding szeregu inwestycji innowacyjnych kapitałochłonnych, takich jak: pochylnia Wulkan II, cynkowania, Porta Petrol w Świnoujściu (nowoczesna infrastruktura do magazynowania i przeładunku paliw przetworzonych), wprowadzenie sześciu serii prototypów chemikaliowców, w tym chemikaliowców ze stali duplex, i pomimo posiadania nowoczesnego potencjału produkcyjnego przez Stocznnię, skorelowanego z egzystującym portfelem zamówień na ok. 1,5 mld USD - zażądały gwarancji rządowych, poddając się tym samym wrogiej propagandzie emitowanej przez zainteresowanych upadkiem Stoczni polityków SLD.*

Agresywna wobec Stoczni postawa banków nie ograniczyła się do żądania li tylko gwarancji rządowych, lecz objawiła się przede wszystkim we wstrzymaniu finansowania produkcji Stoczni od października 2001 r.

Podkreślić należy, że oczekiwania i potrzeby kredytowe Stoczni w październiku i listopadzie 2001 r. co do wolumenu kredytu nadal były ściśle skorelowane z produkcją w toku (17 statków przy finansowaniu z kredytów zaledwie 11 budów statków, o bardziej wyrafinowanej technologii).

Grudzień 2001 – Porta Petrol SA uzyskuje zezwolenie na składowanie paliw lekkich.

*Styczeń 2002 - banki kredytujące dotąd Stocznję w celu jej rzekomego ratowania, podejmują próbę zorganizowania konsorcjum pod kierownictwem BRE Bank S.A. **Ta rekonstrukcja formuły zorganizowanych podmiotów bankowych, kredytujących dotąd Stocznję jest ewidentną manipulacją, zorganizowaną z inspiracji służb specjalnych, grupy polityków SLD i wrogiego wobec Stoczni, w istocie wyalienowanego (po tzw. procesach konsolidacji) w stosunku do potrzeb rozwoju regionalnego - otoczenia bankowego.***

Luty 2002 – Porta Petrol SA uzyskuje zezwolenie na składowanie olei lekkich.

*W marcu 2002r. Zarząd zmuszony jest podjąć dramatyczną decyzję o wstrzymaniu produkcji w jednej z trzydziestu spółek Holdingu Porta tj. Stoczni Szczecińskiej SA. **Wyłącznym powodem jest brak finansowania.** Prowadzona była budowa 17 jednostek, a finansowane było jedynie 11 statków.*

26 marzec 2002 - w rezultacie wizyty oficerów Komendy Wojewódzkiej Policji ze Szczecina w UOKiK w Warszawie, poszukujących tzw. haka na Zarząd SSPHSA, Prezes Urzędu Cezary Banasiński przewidując prowokację - przesłał do Komendy W.P. w Szczecinie pismo o znakach L.dz. DDI -1-061- 15/237/02/RK, które potwierdza zgodność z obowiązującym prawem wszystkich decyzji i operacji na linii Grupa Przemysłowa S.A. - SSPHSA wymagających zgody UOKiK. W piśmie tym czytamy między innymi:

„.....Jednocześnie pragnę zauważyć, iż dla celów realizacji prawa antymonopolowego, spółek funkcjonujących w strukturach tej samej grupy kapitałowej, nie traktuje się jako oddzielnych podmiotów. Nie ulega wątpliwości, że spółki takie są odrębnymi podmiotami prawnymi. Jednak zarówno z punktu widzenia ustawy antymonopolowej jak i z ekonomicznego punktu widzenia, stanowią jeden wspólny organizm. W związku z tym wszelkie operacje w ramach takiej grupy kapitałowej, związane z zakupem lub sprzedażą akcji albo udziałów, jak też tworzenie nowych spółek, a także obejmowania w nich kierowniczych stanowisk, traktować należy jako przejaw działalności dominanta. Tym samym należy stwierdzić, iż w przypadku takich operacji, nie ma obowiązku uzyskania zgody Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów”.

*04 i 09 kwiecień 2002 - wbrew jasnemu stanowisku Prezesa UOKiK C. Banasińskiego tzw. ekspert z „Wydziału do walki z przestępczością Gospodarczą” KWP w Szczecinie nadkom. Cezary Kaczmarek sporządza dwie notatki, które są prowokacją wszczynającą następnie śledztwo podjęte na polecenie Ministra W. Kaczmarka przez Prokuraturę Apelacyjną w Poznaniu. Funkcjonariusz Policji wbrew oczywistemu stanowisku Prezesa UOKiK stwierdza ewidentne naruszenie ustawy o zapobieganiu nieuczciwej konkurencji, nadto w sposób nie znajdujący potwierdzenia w praktyce gospodarczej i zasadach prowadzenia interesów stwierdza rzekome straty Stoczni na transakcjach zrealizowanych przez Grupę Przemysłową w tym na transakcjach, w których Stocznia nie bierze udziału! Na marginesie tylko należy dodać, że „rewelacje” Cezarego Kaczmarka wynikające z precyzyjnie wykazanych strat Stoczni (z dokładnością do jednego grosza) pojawiły się w identycznym zestawieniu w „Raporcie z przebiegu kontroli...” sporządzonym przez urzędnika innego nie powiązanego z Policją urzędu państwowego, a to Inspektora UKS Kalety – Owczarek, a także w „Ekspertyzie wstępnej” ponoć **niezależnego** biegłego, powołanego przez Prokuraturę Apelacyjną w Poznaniu Stefana Koronczewskiego! **Ta zbieżność liczb i wyników, przy identycznych błędach nie może być przypadkowa i niezbicie wskazuje na sterowanie całą „procedurą” przez jeden ośrodek decyzyjny.***

*W kwietniu 2002r. członkowie konsorcjum bankowego, działającego tym razem pod kierunkiem wiceprezesa BPH PBK Pana M. Grendowicza, podpisują umowę konsorcjalną. Polegała ona na tym, że osiem banków: PKO BP, PeKaO SA, BPH, BIG Bank Gdański, WDLB (Niemcy), BRE Bank (Niemcy), Bank Handlowy w Warszawie (Citibank) i ING (Holandia) – zobowiązało się do udzielenia kredytu pomostowego w wys. **jedynie** (w stosunku do potrzeb Stoczni) 40 mln USD, **ale aż** przy zastosowaniu zabezpieczenia w postaci gwarancji Skarbu Państwa (pomimo wskazanego powyżej zakończenia złożonych cykli inwestycyjno- innowacyjnych przez Stocznję i posiadanego rzeczowego wolumenu produkcji w toku, jak i poziomu przedpłat armatorskich na miesiąc listopad 2001 r. w wys. 150 mln USD, ulokowanych w bankach zagranicznych).*

Rząd nie wywiązuje się nawet z tych minimalnych ustaleń, poczynionych pomiędzy bankami, a uprzednio aprobowanych przez przedstawicieli Skarbu Państwa na protokołowych spotkaniach odbywanych w Warszawie w siedzibie poszczególnych, prowadzących banków (BRE, BPH i PKO BP). Są to miesiące listopad- grudzień 2001 i styczeń- kwiecień 2002 r.

Notabene tzw. gwarancje Skarbu Państwa nie implikowały wydatkowania środków budżetowych z rezerw tego resortu. Co więcej, ustawa budżetowa na rok 2002 przewidywała poziom gwarancji Skarbu Państwa sięgający 29 mld PLN. Jak się okazało w sprawozdaniu budżetowym za rok 2002, z tego wolumenu gwarancji rządowych wykorzystano raptem 6,70 mld PLN. Natomiast w roku 2001 poziom wykorzystania gwarancji Skarbu Państwa wyniósł ok. 11,4 mld PLN przy założonym pułapie ok. 28 mld PLN.

Już tylko to zestawienie dowodzi realizowania ówczesnie, w istocie dekompozycyjnej polityki Rządu premiera Leszka Millera wobec potrzeb przemysłu okrętowego na Pomorzu Zachodnim.

W maju 2002r. ministrowie J. Piechota i W. Kaczmarek przejmują samowolnie inicjatywę w konsorcjum bankowym i wyznaczają nowego lidera w osobie wiceprezesa PKO BP Pana Krzysztofa Mazura. Działaniom ministrów towarzyszą intensywne tzw. przecieki prasowe dotyczące „nadużyć” Zarządu i „zbawczej” wobec Stoczni i stoczniowców roli Rządu.

7 maja 2002r. NWZA Porty Holding podejmuje logiczną w sytuacji Holdingu uchwałę o tzw. splitcie akcji (share splitting) i o podwyższeniu kapitału zakładowego o około 400mln zł.

Premier L. Miller, Ministrowie W. Kaczmarek i J. Piechota przedkładają ultimatywne warunki udzielenia pomocy Stoczni, uzależnione od ustąpienia dotychczasowego Zarządu oraz oddania posiadanych akcji SSPHSA przez dzierżących je akcjonariuszy i podmioty gospodarcze. Zwołane zostaje NWZA Holdingu, na którym podjęto uchwałę o splitcie akcji i podwyższeniu kapitału.

Notabene podjęta 7 maja 2002 uchwała NWZA jest jedynie logicznym rozwiązaniem w ówczesnej sytuacji Holdingu (tj. uchwała o tzw. splitcie akcji i o podwyższeniu kapitału zakładowego o około 400mln zł). Uchwała ta była konsekwencją złożenia wniosku przez dotychczasowy Zarząd Holdingu o otwarcie układu z wierzycielami oraz poczynionych w międzyczasie uzgodnień o konwersji zobowiązań Stoczni - na akcje z opcją ich wykupu. Takie deklaracje złożone zostały przez znaczną część kooperantów zagranicznych oraz niektóre banki. Zarząd bezpośrednio przed rozpoczęciem Zgromadzenia zostaje ostrzeżony. Zdaniem informatora, konsekwencją podjęcia uchwał innych niż proponowane przez Skarb Państwa (siedmiokrotne obniżenie kapitału, wprowadzenie wskazanych przez SP - przedstawicieli banków do Rady Nadzorczej) będą informacje ogłoszone w głównym wydaniu Wiadomości TVP. Rzeczywiście, pierwszą informacją medialną było ogłoszenie przez Prokuraturę Apelacyjną w Poznaniu wszczęcia śledztwa w sprawie rzekomych nadużyć w Stoczni (w domyśle doprowadzenie do trudnej sytuacji Stoczni i stoczniowców przez Zarząd prowadzący przestępczą działalność).

15 maja 2002 - Premier L. Miller, a także min. W. Kaczmarek i J. Piechota na spotkaniu z Zarządem i Związkami Zawodowymi SSPHSA w Warszawie - **łamiąc Konstytucję RP art. 22, 31.2. i 46** żądają oddania akcji SSPHSA przez osoby prawne i fizyczne traktując to jako warunek udzielenia pomocy SSPHSA przez Rząd RP.

20 maja 2002 - Na wiecach załogi Stoczni Minister J. Piechota oraz Wojewoda Zachodniopomorski Wziątek kłamliwie informują stoczniowców, że odejście Zarządu, oddanie akcji przez członków Zarządu oraz akcjonariuszy instytucjonalnych jest warunkiem udzielenia skutecznej pomocy przez Rząd. Zarząd, działając dla dobra Stoczni, wyraża zgodę na „propozycję nie do odrzucenia” związaną z oddaniem posiadanych przez siebie akcji, podejmuje niezbędne prawne kroki, aby zrealizować przekazanie prywatnych akcji Skarbowi Państwa. Informacja o działaniach Zarządu w tej sprawie jest starannie przez ministrów ukrywana i systematycznie przekłamywana.

04 czerwca 2002 – Minister Skarbu Państwa składa pozew o stwierdzenie nieważności uchwał NWZA spółki Stoczni Szczecińska Porta Holding SA w Szczecinie z dnia 7 maja 2002r. (W zastępstwie min. W. Kaczmarka pozew podpisał dyr. Generalny Józef Mikosa).

11 czerwiec 2002 - Sąd Rejonowy w Szczecinie (w składzie: dla SSPHSA – Andrzej Stasiuk, dla SSSA – Piotr Zimmerman, Andrzej Stasiuk, Piotr Sałama) po stwierdzeniu faktu, że wnioskodawcy spełniają wymogi prawa układowego z 1934, a więc: wg art.1 przyczyny trudności spółki nie są efektem jej działalności, wg art.2 księgi prowadzone były według zasad prawidłowej rachunkowości, wg art. 20. 1 istnieje wiarygodny program naprawczy dający w ocenie Sądu duże prawdopodobieństwo wywiązania się spółki z układu –

otworzył postępowanie układowe z wierzycielami dla Porty Holding S.A. oraz spółki córki Stoczni Szczecińskiej S.A.

Podstawą decyzji Sądu była wykonana na zlecenie Sądu pozytywna dla Holdingu ekspertyza biegłych sądowych.

Minister J. Piechota chcąc stordedować postępowanie układowe, nie mając delegacji Zarządu, zwyczajem dawnych sekretarzy PZPR wchodzi bezprawnie w rolę reprezentanta kapitałowej spółki prawa handlowego i przedkłada bankom irracjonalną, nie do przyjęcia propozycję 80% redukcji zobowiązań SSPH S.A. Oczywiście banki kategorycznie odrzucają te „uaktualnione warunki układowe” i szansa zawarcia układu z wierzycielami zostaje definitywnie zniweczona.

Notabene Zarząd (dotychczasowy) proponował w założeniach układu redukcję zobowiązań tylko o 40%.

14 czerwiec 2002 - na wiecu w Stoczni, Minister Gospodarki Jacek Piechota, powołując się na prokuratora generalnego, Minister Barbarę Piwnik, zapewnił podburzonych stoczniowców, że „za kilka dni” śledztwo przeciw zarządowi Stoczni zostanie zakończone i nastąpi aresztowanie oraz surowe ukaranie „winnych za cały ten holding i za każdą spółkę”. Tego samego dnia Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji Krzysztof Janik w wystąpieniu telewizyjnym, przytoczonym przez wszystkie polskie internetowe portale informacyjne zapowiedział aresztowania („mniej więcej za dwa tygodnie”) członków byłego zarządu Porta Holding.

czerwiec 2002 - na 4 tygodnie przed planowaną przez Ministra Gospodarki Jacka Piechotę upadłością SSPH S.A., przy otwartym sądowym postępowaniu układowym, **łamiąc prawo (układowe z 1934 art.28.1; prawo upadłościowe z 1934 art.54.1, 55.1i2, 56 oraz statut SSPHSA)** zostaje sprzedana Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP) za 1 zł spółka ASS (późniejsza Stoczni Szczecińska Nova sp. z o.o.).

W listopadzie 2001 niemiecka spółka Muhlan proponowała kwotę 40 mln zł za 51% udziałów w tej spółce, będącej w 100% własnością SSPH S.A.

Zostaje też sprzedana Baza Paliwowa Porta Petrol S.A. w Świnoujściu spółce Prolim z Gdańska, której właścicielem był ówczesny „baron” SLD J. Jędykiewicz i BIG Bank Gdański. W tym ostatnim przypadku **złamano prawo: układowe z 1934 art. 28.1, prawo upadłościowe z 1934 art. 55.1i2 oraz statut SSPHSA.**

Ponadto nowy Zarząd SSPHSA powołany 20 maja 2002 z poręczenia min. J.Piechoty przekazał Stoczni Szczecińskiej Nowej – własność spółki akcyjnej ARP - pod tytułem darem, dokumentację techniczną i technologię wartą ponad 150 mln zł.

Ponownie złamano prawo upadłościowe z 1934 art. 54.§. 1., art. 55. §. 1i2; układowe z 1934 art. 28. §. 1 oraz statut SSPHSA.

Nowy Zarząd także wnioskował do banków o zaprzestanie działań zmierzających do udzielenia finansowania Stoczni, wskazując na potrzebę i sens wsparcia finansowego spółki ASS będącej własnością ARP! Niezależnie od powyższego, Zarząd ten udostępnił bez ograniczeń zapasy magazynowe Stoczni, jej narzędzia i itp. spółce ASS nie będącej już w tym czasie własnością Stoczni. W uzupełnieniu należy zwrócić uwagę, że Prezesami Stoczni są kolejno: urlopowany z pracy w Zarządzie ASS Prezes tej spółki Pan Andrzej Stachura, następnie na cztery dni Prezesem zostaje urlopowany z konkurencyjnej wobec Porta Holding S.A. spółki Ship Service Pan Zbigniew Stypa (w trakcie tych czterech dni zostaje sprzedana baza paliwowa w Świnoujściu) a następnie schorowany w wieku emerytalnym, były dyrektor Stoczni w latach siedemdziesiątych Pan Janusz Malewski.

Komentarz:

Po interwencji Zarządu SSPHSA w upadłości z kwietnia 2004 do Prokuratora Generalnego RP, syndyk SSPHSA T. Skotarczak został zmuszony do wystąpienia z powództwem w n/w sprawach. Aktualnie (marzec 2006) prowadzone są następujące procesy o odzyskanie w/w aktywów:

.. **Gdańsk Sąd Okręgowy IX GC 797/04** – syndyk SSPHSA przeciwko Prolim o uznanie umów nabycia majątku Porty Petrol za bezskuteczne.

Warszawa Sąd Okręgowy XVI GC. 1189/04 – syndyk SSPHSA przeciwko ARP o uznanie umów nabycia ASS za bezskuteczne.

Warszawa Sąd Okręgowy XX GC. 839/04, 840/04, 841/04. 842/04, 843/04 – syndyk SSPHSA przeciwko Bankowi o uznanie umów – przejęcia hipoteki zastawu na statku za bezskuteczne.

20 i 27 czerwca 2002 – Zarząd SSPHSA, działając na szkodę spółki zwrócił się do banków o niepodejmowanie doraźnych decyzji w sprawie finansowania działalności Spółki oraz zajęcia stanowiska, co do możliwości dalszego kredytowania budowy statków zakontraktowanych przez SSPHSA przy założeniu, że wykonanie tych statków zostanie powierzone Allround Ship Service Sp. z o.o. (później – Stocznia Szczecińska Nova).

24 czerwiec 2002 – Postanowienie o powołaniu biegłego S. Koronczewskiego, prokurator okręgowy delegowany do Prokuratury Apelacyjnej w Poznaniu Ryszard Gzowski, zakreśliła termin opracowania opinii na dzień 15 lipiec 2002r. Obszerność dokumentacji (ponad 54 000 kart), zakres zleconego badania (m.in. analiza przepływów gotówkowych i bezgotówkowych w holdingu na przestrzeni 1998 – 2001) i określony termin świadczyć mogą o tym, że albo PA nie wiedziała co zleca, albo ekspertyza była czystą formalnością niezbędną do realizacji aresztowania dotychczasowych członków Zarządu. Jest rzeczą wręcz kuriozalną, że biegły już 05 lipca 2002r. opracował ekspertyzę wstępną, której podstawowe tezy zawarł również w ekspertyzie „główniej” sporządzonej dopiero w listopadzie 2002r.

07 lipiec 2002 - zatrzymanie K. Piotrowskiego, R. Kwidzińskiego i A. Goja w Toruniu (w Białej Mieszawce ul. Bydgoska), sierżant sztabowy Marek Gargała – policja drogowa. W/w byli w drodze do Warszawy na zaproszenie prezesa BRE Bank S.A. w celu omówienia zagadnienia ratowania SSPHSA przed upadłością. Wg stwierdzenia A.Stachury prezesa Stoczni „Nowej” – trzeba było ich zamknąć bo chcieli przeszkadzać w upadłości Holdingu. Po kilku godzinach zwolniono A.Goja, a pozostałych w godzinach nocnych przewieziono do Poznania. W tym samym dniu dokonano zatrzymania członków Zarządu: Andrzeja Żarnocha w Szczecinie podczas spotkania z armatorem, Zbigniewa Gąsiora w Szczecinie na ulicy przed domem w którym mieszkał oraz Grzegorza Huszcza w Szczecinie w domu. U wszystkich dokonane zostały przeszukania domów i samochodów. Zatrzymano szereg dokumentów łącznie z tymi, które nie mają najmniejszego związku ze sprawą. Wszyscy zostali po zatrzymaniu przewiezieni do Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie, a następnie w nocy do policyjnej izby zatrzymań w Poznaniu.

08 lipiec 2002 – Postanowienie o utrzymaniu w mocy decyzji o zatrzymaniu: K.Piotrowskiego, R.Kwidzińskiego, G.Huszcza, Z.Gąsiora, A.Żarnocha wydał Sąd Rejonowy w Poznaniu V Wydział Karny – SSR Piotr Gerke.

10 lipiec 2002 – Postanowienie o tymczasowym aresztowaniu K.Piotrowskiego, R.Kwidzińskiego, G.Huszcza, Z.Gąsiora w postępowaniu przygotowawczym, Sąd Rejonowy w Poznaniu V Wydział Karny – SSR Piotr Gerke. Rozprawa w sądzie trwała kilka minut po czym Sąd ogłosił postanowienie z uzasadnieniem na kilka stron. Z powyższego jasno wynika, że nie miały żadnego znaczenia wyjaśnienia podejrzanych, postanowienia były już gotowe przed rozprawą. Nie jest aresztowany A.Żarnoch, który jest potrzebny min. J.Piechocie do tworzenia państwowej stoczni w oparciu o ukradzione z SSPHSA: spółkę ASS, dokumentację, materiały kontrakty. Policja zatrzymuje Marka Tałasiewicza.

12 lipiec 2002 – Prokurator S. Zajler przedstawił uzasadnienie postawienia zarzutów

K. Piotrowskiemu,.

16 lipca 2002r. Rada Ministrów kierowana przez L. Millera przyjmuje dokument Departamentu Polityki Przemysłowej Ministerstwa Gospodarki, pt. „Sytuacja w polskim przemyśle stoczniowym, proponowane kierunki działań i mechanizmy wspierania tego sektora” w którym czytamy na str. 16 m.in.

„Przejmowanie kontraktów od SSPH S.A. wiąże się z pewnym niebezpieczeństwem finansowym. Z uwagi na fakt, że na budowę niektórych statków pobrano gwarantowane przez KUKĘ S.A. zaliczki armatorskie, które wykorzystano do budowy zupełnie innych statków, kwota uzyskana za statek będzie pomniejszona o taką zaliczkę. Proste przejęcie kontraktów z SSPH S.A. jest równoznaczne z przejęciem ceny i wypłaconej przez armatora zaliczki (wykorzystanej przez SSPH S.A. na inny statek lub w innym celu). Taka sytuacja doprowadziłaby do strat w SSN sp. z o.o. już na starcie. Wiadomo także, iż zawarte przez SSPH S.A. kontrakty nie będą zrealizowane w wymaganym terminie, co grozi nałożeniu kar umownych. Wyjściem z tej sytuacji jest upadłość SSPH S.A. a tym samym zerwanie zawartych kontraktów i próba ich ponownego zawarcia przez SSN. Upadłość

SSPH S.A. przyczyni się do rozwiązania kwestii majątkowych w stoczni, dotyczących przede wszystkim infrastruktury produkcyjnej – mediów, pochylni, suwnic, środków produkcji. Niejasność co do potencjalnych możliwości produkcyjnych nowo utworzonego podmiotu – SSN sp. z o.o. mogłaby podważyć wiarygodność stoczni wobec armatorów”

Cytowany dokument jest dowodem, świadczącym o planowaniu przez Ministerstwo Gospodarki upadłości prywatnej spółki SSPH S.A. w celu stworzenia warunków do funkcjonowania spółki państwowej SSN sp. z o.o. i wyjaśnia, dlaczego Rząd nie wywiązał się z ustaleń zawartych z konsorcjum banków.

SSPHSA utrzymująca pozycję lidera w Europie, pomimo problemów jakie nękały cały europejski przemysł okrętowy, nie uzyskała pomocy, a to na zasadzie bałamutnej **niezgodnej z Konstytucją RP art.32. 2.** – upublicznionej argumentacji, że „**prywatnemu się nie pomaga**” (cyt. z wypowiedzi ówczesnego premiera Leszka Millera na spotkaniu z Zarządem i Związkami Zawodowymi Stoczni z dnia 15 maja 2002 r. w siedzibie Urzędu Rady Ministrów).

18 lipca 2002 - w trakcie obrad sejmowych Jacek Piechota mówił o stoczni: „Konia z rządem temu, kto potrafi wyliczyć nazwy wszystkich spółek tego molocha... Proszę mi wskazać związek stoczni z rolnictwem, polami golfowymi i handlem paliwami.” Był to cyniczny chwyt oratorski, bo Piechota od kilku lat doskonale wiedział o tym, że na okres dekonunktury stoczni stara się we własnym zakresie zapewnić subsydiowanie produkcji okrętowej i bardzo długo podobała mu się taka zaradność. Zresztą, szczegółowe dane o wszystkich spółkach zależnych były dostępne w publikacjach Porty Holding i w jej witrynie internetowej. Wiceminister z resortu Piechoty, Maciej Leśny bezpośrednio przed objęciem swej rządowej funkcji, przez trzy lata był członkiem RN Porty Holding, a od początku 2002 roku członkiem RN był szef gabinetu politycznego ministra Piechoty – Piotr Rutkowski. Wymienieni aprobowali formułę dywersyfikacji funkcjonalnej Holdingu, będącą remedium na wahania kursowe.

18 lipca 2002 – Sąd Okręgowy w Szczecinie Wydział VIII Gospodarczy – wyrok w sprawie sygn. akt VIII GC 398/02 trybie zaocznym wydaje sędzia SO Artur Kowalewski o stwierdzeniu nie ważności uchwał Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy SSPHSA z 07maja 2007.

29 lipiec 2002 – Sąd (w składzie: Tomasz Żelazowski, Piotr Sałamaj, Piotr Zimmerman) ogłasza upadłość Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. i w tym samym składzie upadłość Stoczni Szczecińskiej S.A. Sędziego A.Stasiuka, który nie chciał się zgodzić na upadłość, a który otworzył postępowanie układowe dla obu spółek, odsunięto od sprawy uzasadniając tę decyzję brakiem koleżeńskości u w/w sędziego.

Ogłoszenie upadłości SSSA jest przykładem łamania prawa art.14 par.3 k.s.h. Do upadłości doprowadzono spółkę posiadającą kapitał zakładowy 240 mln zł. Wirtualne zadłużenie wynosiło 180 mln zł z czego ponad 120 mln stanowiło zadłużenie do tzw. matki, czyli SSPHSA i sióstr. Zgodnie w/w art. tego typu zadłużenie zamieniane jest przez dominującego akcjonariusza na kapitał spółki córki, a więc do upadłości pchano spółkę z kapitałem własnym około 200 mln zł przy zadłużeniu 60 mln zł z czego połowa to zobowiązania w stosunku do pracowników.

30 lipiec 2002 - Wniosek Ministra Skarbu Państwa do Sądu Rejonowego w Szczecinie XVII Wydział Gospodarczy KRS o udział w rozprawie rejestrującej uchwały WZA z 07 maja 2002 i oddalenie wniosku SSPHSA o ich rejestrację. (W zastępstwie min. W. Kaczmarka wniosek podpisał dyr. Generalny Józef Mikosa).

29 sierpnia 2002 – Sąd Okręgowy w Szczecinie Wydział VIII Gospodarczy – wyrok w sprawie sygn. akt VIII GC 398/02 podjęty 18 lipca 2002 w trybie zaocznym o stwierdzeniu nie ważności uchwał Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy SSPHSA z 07maja 2007 zostaje uprawomocniony przez sędziego SO Artura Kowalewskiego. (Obecnie Sędzia SA w Szczecinie).

26 listopada 2002 - biegły powołany przez PA w Poznaniu Stefan Koronczewski, notabene nie mający uprawnień w zakresie przez niego opiniowanym, wydaje opinię „Ekspertyza ekonomiczna” która jest podstawą późniejszego aktu oskarżenia.

25 czerwca 2003 - prokurator zamyka śledztwo Prowadzący śledztwo prokurator PO Ryszard Gzowski, oddelegowany do PA w Poznaniu zostaje prokuratorem PA w Poznaniu.

30 czerwca 2003 - PA w Poznaniu przesyła akt oskarżenia do Sądu Rejonowego w Szczecinie.

02 kwiecień 2008 – SO w Szczecinie III Wydział Karny w składzie SSO Paweł Wojtysiak, Ławnicy: Teresa Adamczyk, Teresa Łazarczyk, obradujący w sprawie III K 288/03 przeciwko członkom Zarządu SSPHSA – orzeka uniewinnienie od popełnienia zarzuconych im przestępstw. Wyrok nie jest prawomocny.

06 maja 2009 – SA w Szczecinie II Wydział Karny w składzie: przewodniczący - SSA Janusz Jaromin, sędziowie: SA Stanisław Kucharczyk (spr.), SA

Stanisław Stankiewicz, obradujący w sprawie – sygnatura akt II AKa 142/08 przeciwko członkom Zarządu SSPHSA – rozpatrywanej z powodu wniesionej przez PA z Poznania apelacji od wyroku SO w Szczecinie z 02 kwietnia 2008 sygnatura akt III K 288/03 orzeka: 1. zaskarżony wyrok utrzymuje w mocy; 2. kosztami procesu za postępowanie odwoławcze obciąża Skarb Państwa. Wyrok jest prawomocny.

1. Nie jest prawdą, że od początku lat 90 były same problemy z przemysłem okrętowym w tym Stoczną Szczecińską SA.
2. Nie jest prawdą, że prywatyzacja (w przypadku SSSA, a później SSPHSA) to rozszarpywanie majątku zgromadzonego przez państwowego właściciela.
3. Nie jest prawdą, że istotą przemysłu okrętowego – zapewniającą jemu sukces, jest jedynie budowanie statków. **Ta teza była potrzebna SLD, aby przejąć tzw. „córki spółki” holdingu Porta (jak np. terminale paliwowe, cynkownie), a dotować stocznie.** Teza ta jest sprzeczna z dokumentem przyjętym przez Radę Ministrów (10.10.1995) pt. „Stanowisko Rządu RP w sprawie polityki państwa dla wzrostu konkurencyjności polskiego przemysłu okrętowego”.

III. POLEMIKA BEZPOŚREDNIA.

1. Informacja resortów z dnia 13.01.2006 r. zawiera zdania:

- 1) „Z posiadanych dokumentów, w tym sprawozdania Zarządu z działalności w pierwszym roku obrotowym obejmującym okres od rejestracji Spółki do końca grudnia 1992 r. wynikało, że strata za ostatni okres działalności przedsiębiorstwa państwowego oraz pierwszy rok obrotowy Spółki, która wyniosła po denominacji 109,8 mln zł, w całości zredukowała kapitał zapasowy powstały w wyniku przekształcenia, a do pokrycia w następnych latach obrotowych pozostała kwota 70 mln zł.” – str. 1.

Stwierdzenie powyższe tendencyjnie łączy w sposób niedopuszczalny, a dezinformujący, gigantyczne straty z okresu działalności przedsiębiorstwa państwowego, z wynikiem pierwszego roku obrotowego Spółki, generalnie pozytywnego. Rok 1992 został zakończony zyskiem brutto przez Spółkę, w wyniku trzykrotnego zwiększenia sprzedaży, a strata netto wynikała jedynie z konieczności wykupu od PBR – bonów sekurytyzacyjnych na kwotę 10 mln USD. Wykup tych bonów był częścią zatwierdzonego planu restrukturyzacji finansowej przedsiębiorstwa.

Kolejna tendencyjna nieścisłość zawarta w tym zdaniu wyraża się w zainputowaniu adresatowi odpowiedzi jakoby firma państwowa została przekształcona w spółkę JSSP z dodatnim kapitałem finansowym.

W rzeczywistości natomiast kapitał zapasowy był ujemny i to na kwotę 90 mln zł, a przewidywane straty w najbliższej przyszłości definiowane były na ca 300 mln USD,

- 2) „Po pokryciu straty netto za pierwszy rok obrotowy, kapitał własny Spółki wyniósł zaledwie 2,7 mln zł, podczas gdy kapitał akcyjny wykreowany przy przekształceniu przedsiębiorstwa państwowego kształtował się na poziomie 70 mln zł.” – str. 2.

Pierwszy rok obrotowy Spółki obejmował okres od września 1991 r. do grudnia 1992 r. Zdanie to imputuje, że uzyskanie kapitału własnego przez Spółkę na [poziomie 2,7 mln było miernym wynikiem. Taka ocena jest nieprofesjonalna, bowiem pierwszy rok obrotowy został zakończony sukcesem wyrażającym się w odbudowie kapitału władnego z poziomu 90 mln zł do ponad 2,7 mln zł, natomiast kwota 70 mln zł jest to nominalna kwota kapitału zakładowego, który de facto i de jure w ogóle nie istniał w dacie przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego w Spółkę.

Gwoli przedstawienia prawdziwych chronologii zdarzeń i uwarunkowań, pozwalam sobie zwrócić uwagę na następujące fakty i okoliczności:

Historię Stoczni interesującą dla oceny rzeczywistych powodów doprowadzenia do upadłości Holdingu Stocznia Szczecińska Porta Holding SA w lipcu 2002 r., należy rozpocząć od początku 1991 r.

W kwietniu 1991 nowa dyrekcja pod przewodnictwem dr Krzysztofa Piotrowskiego wybrana w wyniku konkursu rozpoczęła kierowanie Stoczną Szczecińską wtedy im. A. Warskiego. Stocznia przeżywała głęboki kryzys. Gigantyczne zadłużenie sięgające 300 mln USD, (przy produkcji w roku 1991 na poziomie 65 mln USD), brak zdolności kredytowych, zdewastowane urządzenia techniczne (państwo jako właściciel ostatnie inwestycje wykonał z początkiem lat 70-tych) pozwalające budować statki jedynie o nośności do 28 tys. dwt, uniemożliwiającej konkurowanie w nowych obszarach floty handlowej, portfel zamówień obejmujący zaledwie 6 kontraktów na łączną kwotę 150 mln USD. Stocznia generowała straty i nic nie wskazywało, aby można było znaleźć rozwiązanie tego problemu. Sytuacja była beznadziejna.

Nowa dyrekcja była jednak zdania, że korzystając z pomocy doradcy Polskiego Banku Rozwoju, znanej kancelarii prawniczej i wykorzystując po raz pierwszy w Polsce na taką skalę narzędzia finansowe, stosowane od dziesięcioleci w Europie Zachodniej i USA jak: postępowanie układowe z wierzycielami, wykup lewarowany (LBO), wykup menadżerski (MBO) i inżynierię finansową można uratować spółkę, a tym samym co najmniej 4 tys. miejsc pracy. W lipcu 1991 Stocznia wizytował Premier J.K. Bielecki, który zatwierdził opracowany program obejmujący:

- restrukturyzację zadłużenia przez zastosowanie ustawy o postępowaniu układowym z 1934 r,
- zmianę rynku zbytu z rosyjskiego na kierunek zachodni oraz dywersyfikację produkcji,
- restrukturyzację potencjału technicznego Stoczni umożliwiającą budowanie panamaksów,
- restrukturyzację procesów produkcyjnych dających szansę na znaczne zwiększenie produkcji i budowę statków w cyklach europejskich,
- przekształcenie przedsiębiorstwa państwowego w JSSP, a następnie jej prywatyzacja w trybie eksperymentalnym.

Do pomocy Premier wyznaczył Polski Bank Rozwoju z prezesem W. Kostrzewą na czele.

We wrześniu 1991 przekształcono przedsiębiorstwo w JSSP – Stocznia Szczecińska S.A. SSSA). SSSA przejęła pasywa jak i aktywa po przedsiębiorstwie państwowym, a więc ujemne kapitały własne na kwotę 90 mln zł oraz 300 mln USD strat (rozliczonych w przychodach i zyskach następnym okresie).

Pomimo tego, tzw. ministerialni specjaliści od przemysłu okrętowego jak i przedstawiciele Banku Gdańskiego w maju roku 1992 sugerowali Premierowi RP J. Olszewskiemu postawienie Stoczni Szczecińskiej w upadłość i jej likwidację. Większość ekspertów rządowych nie dawała żadnych szans na zrestrukturyzowanie długu. Premier nie poddał się sugestiom „doradców” - dał nam szansę.

W sierpniu 1992 Sąd zatwierdził układ. Było to pierwsze na taką skalę postępowanie układowe w Polsce i zostało sklasyfikowane jako jedno z pięciu największych wydarzeń gospodarczych w Polsce w roku 1992. Układem objęto należność główną i odsetki na łączną kwotę 180 mln zł (kwota po denominacji). Uważamy jednak, że należy tutaj kwoty prezentować w USD. W tamtym czasie 1 USD kosztował około 1.00 zł (po denominacji) tak więc 180 mln zł to 180 mln USD.

Układ z wierzycielami był finałem beznadziejnego działania państwa jako właściciela Stoczni Szczecińskiej im. A.Warskiego, a nie rezultatem działalności ostatnich 6 miesięcy i przekształcenia przedsiębiorstwa w JSSP jak sugerują autorzy pisma Ministra Gospodarki,

- 3) „Ponoszone przez Spółkę straty oraz problemy płatnicze spowodowały, że 30 06 1992r. postanowieniem Sądu Rejonowego w Szczecinie zostało otwarte postępowanie układowe Spółki z wierzycielami – układ został zatwierdzony 26 08 1992r.”

W roku 1992 sprzedaż wzrosła ponad 3-krotnie, a strata netto wynika jedynie z konieczności wykupu od PBR bonów sekurytyzacyjnych na kwotę 10 mln USD, co było częścią procesu restrukturyzacji zobowiązań.

Ministerstwu Przekształceń Własnościowych przedłożono odpowiednie projekty restrukturyzacji i dywersyfikacji produkcji Stoczni i całej branży okrętowej. W sierpniu 1993 RM podjęła Uchwałę 66/93 o prywatyzacji Stoczni Szczecińskiej S.A. Przyjęcie przez Rząd eksperymentalnej drogi prywatyzacji Stoczni dało stoczniovcóm: unikatową partycypację na poziomie prawie 35% w akcjach spółki.

Zastosowanie prawidłowej strategii działania (zakładającej spłatę układu do końca 1998 i wzrost rocznej sprzedaży co najmniej 4 krotny) przyniosło bardzo szybko pozytywne rezultaty.

Eksponowanie w tym kontekście pomocy udzielonej Stoczni ze strony Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, w trybie rozłożonej na trzy raty roczne zadłużenia przejętego z przedsiębiorstwa państwowego przez spółkę akcyjną w wys. 11 mln zł, w sytuacji kiedy Stocznia już jako spółka akcyjna spłaciła zadłużenie za Skarb Państwa w kwotach podstawowych + 1/3 odsetek (zwiększając zatrudnienie o 7 tys. stanowisk pracy) - jest niedorzeczne.

Podobnie eksponowanie elementu umorzenia odsetek od zobowiązań stoczni państwowej wobec budżetu przez Urząd Skarbowy, w sytuacji gdy spółka akcyjna przejęła od przedsiębiorstwa państwowego całość zobowiązań głównych i 30% odsetek do spłaty, jest deprecjonowaniem wysiłku własnego JSSP.

Z kolei odroczenie spłaty zobowiązań podatkowych wypada ocenić jako swoiste minimum minimum pomocy, bowiem Skarb Państwa nie tylko nie zapłacił swoich zobowiązań, ale jeszcze odzyskał znaczącą część należności.

- 4) „Analiza sprawozdania finansowego Spółki za 1996r. wskazuje, że oddłużenie Spółki nie przyniosło szybkich rezultatów, ...” - str. 2.

Już w roku 1995 Stocznia Szczecińska S.A. sklasyfikowana została na 5 pozycji wśród największych stoczni świata pod względem portfela zamówień (60 kontraktów na łączną kwotę 1.5 mld USD) i 9 pod względem wielkości rocznej produkcji (po prawie 10 krotnym jej zwiększeniu w relacji do roku 1991). Potencjał techniczny został przebudowany i zmodernizowany, przybyło 7000 nowych miejsc pracy (tylko w samym Szczecinie), kwotą 82 mln USD spłacono postępowanie układowe.

Historia restrukturyzacji Stoczni Szczecińskiej opisana została w książce autorstwa S.Johnson, G.Loveman pt. „Starting Over in Eastern Europe: Entrepreneurship and Economy” wydanej w roku 1995 przez Harvard Business Press i jak mi wiadomo nasz przypadek służy jako tzw. case study w edukacji studentów Harvard University.

O Stoczni istnieje również opinia NIK-u, która w dokumencie wydanym w maju 1996 pt. „Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania przedsiębiorstw przemysłu okrętowego w warunkach gospodarki rynkowej” wystawia Stoczni Szczecińskiej S.A. prawdziwą laurkę:

.....(str. 7) *W okresie objętym kontrolą to tylko Stocznia Szczecińska S.A. budowała statki w cyklach produkcyjnych porównywalnych z uzyskiwanymi w najbardziej nowoczesnych stoczniach światowych. Czas używany na ten cel w stoczniach Gdańska i Gdyni był kilkakrotnie dłuższy....,*

.....(str. 7) *Wszystkie stocznie, z wyjątkiem Stoczni Szczecińskiej S.A. poniosły w latach 1993-1995 straty na produkcji okrętowej, głównie wskutek wysokich kosztów produkcji i operacji finansowych związanych z budową statków*

oraz kar umownych płaconych armatorom z tytułu nieterminowego przekazywania zamówionych jednostek, a także zawierania deficytowych kontraktów, niekiedy z niewypłacalnymi kontrahentami....

.....(str. 8) Tylko Stocznia Szczecińska S.A. w pełni zdyskontowała rezultaty przeprowadzonego już w 1992r. oddłużenia. W pozostałych stoczniach, w których działania zmierzające do ich finansowej, organizacyjnej i majątkowej restrukturyzacji podjęto dopiero 2-3 lat później, dopuszczono do poważnego pogłębienia strat finansowych i wzrostu zadłużenia oraz przyspieszonej dekapitalizacji ich majątku produkcyjnego....

.....(str. 26) Bariera braku środków finansowych, niezbędnych do zapewnienia rytmicznego przebiegu procesów produkcyjnych związanych z budową statków, nie występowała tylko w Stoczni Szczecińskiej S.A.

.....(str. 4) Jednak środki finansowe, przeznaczone w ostatnich latach na inwestycje modernizacyjne były – poza Stoczną Szczecińską S.A. – niewspółmiernie niskie, w stosunku do potrzeb

.....(str. 36) Jedynie Stoczną Szczecińską S.A. m.in. w wyniku dokonanego już w II półroczu 1992r. oddłużenia oraz przeprowadzonej w latach 1993-1994 prywatyzacji, posiada płynność finansową i terminowo reguluje swoje zobowiązania....

.....(str. 38) Żadna ze skontrolowanych stoczni (poza Szczecińską S.A.) nie uzyskała dotychczas certyfikatu dokumentującego wdrożenie systemu zapewnienia jakości, odpowiadającego wymaganiom obowiązujących w przemyśle okrętowym norm ISO, serii 9000

.....(str. 39) Z kontroli wynika, że efektywne działania, zmierzające do pozbycia się zbędnych środków trwałych oraz nieprzydatnych dla stoczni obiektów, wdrożono jedynie w Stoczni Szczecińskiej S.A.

.....(str. 40) W Stoczni Szczecińskiej S.A. w wyniku przeprowadzonej restrukturyzacji majątku trwałego, ogólną powierzchnię eksploatowanych nieprodukcyjnych obiektów (głównie socjalnych i oświatowych) ograniczono z 190,1 tys. m² na początku 1992r. do 46,6 tys. m² w końcu 1994r., czyli o 75,5%. Dokonano m.in. sprzedaż budynku przedszkola Kredyt Bankowi S.A. oraz nieodpłatnie przekazano spółdzielniom mieszkaniowym 37 budynków mieszkalnych, Wojewodzie Szczecińskiemu 8 obiektów hoteli pracowniczych, Urzędowi Miasta Szczecina 2 przedszkola i Komendzie Wojewódzkiej Straży Pożarnej w Szczecinie 7 obiektów Zakładowej Straży Pożarnej

- 5) „Dodatni kapitał własny w wysokości 144 mln zł (przyp. własny: w 1996) osiągnął tę wysokość głównie dzięki utworzeniu kapitału rezerwowego z aktualizacji wyceny majątku posiadanego przez Spółkę – 89 mln zł” – str. 2, 3.

Jest to teza nieprawdziwa, chociażby z uwagi na fakt, że rok 1994 został zakończony zyskiem netto 27,2 mln zł, który WZA przeznaczyło na kapitał rezerwy spółki,

- 6) „Pomimo niewielkich zysków Spółka” – str. 3.

Jest to teza dezinformująca. Stocznia prowadziła bowiem w tym okresie, tj. lata 1993-2001 duże inwestycje innowacyjne, jak przebudowa Pochylni „Odra Nowa” (dającej szansę na budowę statków o nośności 50 tys. dwt), wymianę suwnic 100T na suwnice o udźwigu 400 T, budowę komór malarskich itd. w specyficznej dopuszczalnej technice (100% amortyzacji w momencie wprowadzenia tych budowli i urządzeń do eksploatacji). Technika ta pozwalała zaoszczędzić od zaraz środki finansowe, które byłyby pobrane jako podatek dochodowy w przypadku wykazania wysokiego zysku, ale z drugiej strony majątek, który powstał od samego początku nie był wykazywany w środkach materialnych netto.

Od roku 1993 zarząd Stoczni Szczecińskiej S.A. informował kolejne ekipy rządowe o konieczności stworzenia **struktury zdwersyfikowanej**, zdolnej przetrwać w walce z konkurencją międzynarodową, rozwiązać problem różnic kursowych i zdolnej przygotować się do kolejnego kryzysu w przemyśle okrętowym, który miał nastąpić pod koniec dekady. W październiku roku 1995 Rada Ministrów przyjmuje dokument w sprawie polityki państwa dla wzrostu konkurencyjności polskiego przemysłu okrętowego, który precyzuje:

„Stocznie winny zmierzać do działania w ramach grup kapitałowych przedsiębiorstw o zdwersyfikowanym profilu działalności. Taki model funkcjonowania stoczni dominuje w świecie i pozwala uniknąć zagrożeń wynikających z koniunkturalnego cyklu istniejącego w światowym przemyśle okrętowym i żegludze. Pożądane jest szczególnie kapitałowe łączenie stoczni budujących statki z tymi rodzajami działalności, które istotnie różnią się od stoczni długością cyklu koniunkturalnego, odmiennymi okresami obrotu gotówką. Powstające grupy kapitałowe winny być zarządzane przez grupy menadżerskie trwale zainteresowane wynikami działalności stoczni przez posiadanie określonych pakietów akcji stoczni”.

W tym czasie Stocznia Szczecińska S.A. musiała rozwiązać dwa strategiczne problemy:

- a) znaleźć inwestora (z jednoczesnym zabezpieczeniem się przed wrogim przejęciem przez konkurencję),
b) uporać się z różnicami kursowymi poprzez dywersyfikację produkcji.

W tym celu powołano spółkę Porta Petrol.

Na początku 1996r. Zarząd Stoczni rozpoczął rozmowy z potencjalnymi inwestorami z Norwegii i Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju (EBOiR) oraz prowadził dialog z Salomon Brothers. Na żądanie EBOR-u, Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy SSSA otworzyło drogę do podwyższenia kapitału o 25% poprzez emisję 2.5 mln akcji serii B. Wśród potencjalnych inwestorów oprócz EBOR-u i Norwegów pojawił się koreański koncern Daewoo. Zainteresowanie koreańskiego konkurenta zakupem akcji Zarząd ocenił jako próbę wrogiego przejęcia ze szczególnym zwróceniem uwagi na portfel zamówień wart 1.5 mld USD, tym bardziej, że negocjacje odbywały się między inwestorem, a Ministrem Gospodarki Wiesławem Kaczmakiem, bez udziału i wiedzy Stoczni i wbrew stanowisku Rady Ministrów.

W kwietniu 1997 podczas kongresu gubernatorów w Londynie w obecności wicepremiera M.Belki i prezesa NBP p. H.Gronkiewicz-Waltz podano informację o decyzji EBOR-u wejścia kwotą 75 mln USD w strukturę holdingową firmowaną przez SSSA. Pomimo potwierdzenia decyzji Rządu RP o konsolidacji przemysłu okrętowego przez podpisanie z min. skarbu wicepremierem M.Pietrewiczem porozumienia dotyczącego zasad współpracy przy konsolidacji, to w czerwcu

1997 ówczesny Minister Gospodarki Wiesław Kaczmarek **sprzeciwił się konsolidacji przemysłu okrętowego wbrew programowi Rządu i podpisanym porozumieniom.**

Na ten okres przypada początek kryzysu w Azji Dalekowschodniej, Bank Światowy udziela pomocy Korei Południowej w wysokości 57mld USD. Dewaluacja koreańskiego wona w relacji do dolara o 100% podnosi konkurencyjność koreańskiego przemysłu stoczniowego, przyczynia się do drastycznego bo aż 20 - 30% obniżenia cen na statki. Okazało się to zabójcze dla europejskiego przemysłu okrętowego.

Wobec negatywnego stanowiska min. W. Kaczmarka i obejmującego po nim stanowisko min. E. Wąsacza, EBOiR wycofuje się z projektu konsolidacji polskiego przemysłu okrętowego. Ta niedorzeczna od strony menadżerskiej i rynkowej postawa tych ministrów Rządu, niweczy szansę zainwestowania 75mld USD w polski przemysł stoczniowy, skazując jednocześnie słabą kapitałowo Stocznnię Szczecińską na konkurowanie na światowym rynku z potężnymi dalekowschodnimi holdingami i koncernami stoczniowymi, oraz stoczniami europejskimi subsydiowanymi przez państwa.

Po nieudanej operacji poszukiwania inwestora strategicznego musiano dokonać zmianę strategii Holdingu, który od tej pory miał być budowany w oparciu o własne siły i miał być oparty o SSSA i Grupę Przemysłową. SSSA nie będzie spółką giełdową natomiast na giełdę kierowane będą jej „córki” jak np.: Porta Petrol, Porta Eko Cynk. Porta Petrol obejmuje 2.5 mln akcji serii B SSSA i w ten sposób zamknięto procedurę podwyższania kapitału.

W roku 1998 ma miejsce kryzys w Rosji. Polskie banki tam działające, w tym również będące akcjonariuszami Stoczni, poniosły dotkliwe straty finansowe. Aby poprawić swoje wyniki banki (będące w większości kontrolowane przez międzynarodowe instytucje finansowe) sprzedały akcje portfelowe w tym akcji SSPH S.A. **Niespodziewanie Banki PKO BP i BRE Bank S.A. zażądały od Grupy Przemysłowej wykupu posiadanych przez nie akcji SSSA.** BRE udzielił kredytu na w/w cele, a ponadto bank wszedł z kapitałem 10 mln zł do Porta Petrol.

We wrześniu 1998r. kończy się spłata układu, Stocznia wydatkowała na ten cel ponad 80mld USD.

W ten sposób Grupa Przemysłowa (GP) wywiązała się z ostatniego zadania z umowy ze Skarbem Państwa o rewitalizację Stoczni Szczecińskiej i jako wynagrodzenie spółka menadżerska OFR przejęła kontrolę nad GP.

Przyjęcie propozycji banku było warunkiem kontynuacji finansowania działalności produkcyjnej Stoczni, która w tym czasie potrzebowała już ponad 1 mld zł kredytu obrotowego. W grudniu 1999r. Grupa Przemysłowa kontrolowała ponad 50% akcji Stoczni. W tym samym roku WZA podjęło uchwałę o zmianie firmy (nazwy) spółki Stocznia Szczecińska S.A. na firmę (nazwę) Stocznia Szczecińska Porta Holding S.A. (SSPH S.A.).

W roku 1999 było wiadomo, że nadchodzące najbliższe lata będą dramatyczne dla przemysłu okrętowego. Niskie ceny na nowo budowane statki, aprecjacja złotówki oraz konieczność znalezienia nowej niszy produkcyjnej jako ucieczki od dumpingu koreańskiego i chińskiego, wymuszały konieczność redukcji kosztów o 37% w ciągu 2.5 roku co dla przemysłu ciężkiego jest praktycznie niewykonalne w tak krótkim okresie czasu. Potrzebna była pomoc państwa. O sytuacji przemysłu jesienią roku 1999 informowaliśmy ponownie wszystkim w tym Sejm na posiedzeniu jego komisji morskiej. Z naszej strony zintensyfikowano prace nad budową strukturą holdingową.

Budowany Holding dzięki swej strukturze miał uodpornić organizację gospodarczą na cykle koniunkturalne występujące w światowym przemyśle okrętowym powtarzające się co około 10 lat w produkcji i eksporcie statków poprzez zaimplementowaną dla jego struktur formułę importu i dystrybucji paliw.

Zarząd dążył do zbudowania struktury produkcyjnej na wzór czołowych stoczni europejskich, przy zachowaniu kontroli nad obszarem usług stoczniowych i jednoczesnej ekspansji spółek grupy kapitałowej Porta na rynki trzecie. Było to ekonomicznie w pełni uzasadnione, przynosiło korzyści bezpośrednie Stoczni (obniżenie kosztów), jak i jej akcjonariuszom (wzrost wartości aktywów). Po kilku latach kiedy Polska jest już członkiem Unii Europejskiej mogąc stwierdzić z satysfakcją, że outsourcing święci sukcesy w Europie nie dotyczy to jednak Szczecina gdzie (w połowie roku 2002) – pod kierunkiem Ministra Jacka Piechoty powrócono do koncepcji z lat 60-tych funkcjonowania stoczni,

- 7) „Odnosnie kwestii udzielenia SSPH poręczenia Skarbu Państwa, uprzejmie informuję, iż Stocznia Szczecińska Porta Holding SA zwróciła się przy piśmie z dnia 29.03.2001 r. do Ministerstwa Finansów o udzielenie gwarancji Skarbu Państwa. Zgodnie ze złożonym wystąpieniem wnioskowana gwarancja Skarbu Państwa do kwoty 200 mln USD miała mieć charakter regwarancji zabezpieczającej spłatę potencjalnych zobowiązań wynikających z udzielonych przez banki zagraniczne gwarancji zwrotu zaliczek armatorskich. Jako uzasadnienie Stocznia wskazała na fakt, iż udzielenie ww. regwarancji pozwoliłoby na wykorzystanie zaliczek armatorskich, które były zablokowane na koncie banku jako zabezpieczenie udzielonych gwarancji, zatem umożliwiłoby zastąpienie kredytów przeznaczonych na finansowanie budowy statków, tańszym źródłem finansowania w postaci ww. zaliczek armatorskich. W odpowiedzi na ww. pismo Stoczni dotyczące udzielenia gwarancji Skarbu Państwa, Ministerstwo Finansów, pismem z dnia 13.04.2001 r., poinformowało Stocznnię Szczecińską Portę Holding SA, iż uwarunkowania prawne regulujące zasady udzielania poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa nie przewidują możliwości udzielenia regwarancji spłaty zaliczek armatorskich. Zgodnie z treścią ustawy z dnia 8 maja 1997 r. *o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne* (Dz. U. Nr 79, poz. 484 z późn. zm.), gwarancja Skarbu Państwa mogła być udzielona jedynie w sytuacji, gdy zobowiązania, które miałyby zostać objęte gwarancją powstało wskutek zaciągnięcia przez wnioskodawcę kredytu. W związku z powyższym brak było podstaw prawnych do udzielenia gwarancji Skarbu Państwa. Ponadto, Stocznia została poinformowana, iż zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy *o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne*, gwarancją Skarbu Państwa może zostać objęta spłata kredytu zaciągniętego na finansowanie zakupu materiałów lub wyrobów gotowych, przeznaczonych na realizację przedsięwzięć polegających na wykonaniu dóbr inwestycyjnych na eksport, o wartości kontraktowej powyżej 10 mln EUR.” – str. 3, 4.

W roku 1995 uchwałą Rady Ministrów z dnia 10 października nakreślone zostały perspektywy poprawy konkurencyjności polskiego przemysłu okrętowego, m.in. w trybie udzielania gwarancji rządowych w celu wykorzystania przedpłat armatorskich przez stocznie produkcyjne, po to, aby móc obniżyć sukcesywnie koszty finansowania bieżącej produkcji, w tym także poprzez obniżenie wielkości i liczby oraz wolumenu kredytów zaciąganych przez Stocznnię w bankach.

Wspomniana uchwała zakładała również wprowadzenie nowoczesnych narzędzi finansowych wspomagających Stocznnię typu gwarancje, poręczenia.

W związku z tymi zamierzeniami Zarząd Holdingu zaniepokojony brakiem rozwiązań systemowych w polskim prawie, zawnioskował w marcu 2001 r. o znowelizowanie właściwego sektora prawa budżetowego oraz bankowego, w szczególności postulowana przez Zarząd Holdingu nowela odnosiła się właśnie do ustawy z dnia 08.05.1997 r. *o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne.*

Pomimo otrzymania tych postulatów o zasadniczej wadze dla rekonstrukcji trybu finansowania bieżącej produkcji okrętowej, właściwi resortowo ministrowie, ani Rząd in corpore pod przewodnictwem Prezesa Rady Ministrów Leszka Milera, nie podjął tej

inicjatywy i utrzymał dotychczasową pasywność i alienację stanu prawa gospodarczego w stosunku do potrzeb krajowego kapitału przemysłowego.

Wystarczy tu przytoczyć wcześniejszą (z roku 1997) spektakularną wręcz niesubordynację z marca i maja 1997 roku Ministra Skarbu Państwa Wiesława Kaczmara, w stosunku do upublicznionej zapowiedzi ówczesnego Premiera Rządu Włodzimierza Cimoszewicza z marca i maja 1997 roku.

- 8) „Po przesłaniu powyższej odpowiedzi, Ministerstwo Finansów nie otrzymało ze strony Stoczni Szczecińskiej Porta Holding SA żadnej dalszej korespondencji dotyczącej ubiegania się o udzielenie poręczenia lub gwarancji Skarbu Państwa.” – str. 4.

To stwierdzenie jest absolutnie nieprawdziwe. Od października 2001 r. do maja 2002 r. Stocznia wielokrotnie składała wnioski o udzielenie gwarancji lub poręczenia przez Skarb Państwa, indywidualnie bądź w ramach konsorcjum bankowego – lecz bezskutecznie.

- 9) „Znaczna część Kredytów udzielonych przez banki na finansowanie konkretnych statków przeznaczona została na finansowanie innych projektów. Banki zaprzęstały kredytowania SSPH, co spowodowało poważne opóźnienia w budowie statków w stosunku do terminów kontraktowych” – str. 4.

Ministerstwa sugerują, że kredyty zostały zmalwersowane. Prawda jest zupełnie inna. SSPHSA budowała 17 statków przy otrzymanych 11 kredytach. Zgodnie z stosowaną od ponad 40 lat techniką finansowania (aprobowaną przez banki) materiały masowe jak: stal, farby, kable itp. kupowano hurtowo na wszystkie jednostki aktualnie budowane za środki finansowe z pierwszych otwartych kredytów.

- 10) „Pomimo udzielonego przez KUKE wsparcia w postaci gwarancji ubezpieczeniowych w łącznej wysokości 29 mln USD, od 4 marca 2002 produkcja w Stoczni Szczecińskiej S.A. została wstrzymana” – str. 5.

Jest to po prostu kpina. Stocznia Szczecińska S.A. po oddaniu pochylni Wulkan II do eksploatacji w roku 2000 była przygotowana do produkcji rocznej na poziomie 600 mln USD. Do roku 1995 stocznia budowała małe statki o cyklu produkcyjnym 6 miesięcznym w związku z tym potrzebowała w obrocie około 300 mln USD. W latach 2000 – 2002 SSPHSA produkowała już statki bardziej zaawansowane technologicznie o cyklu budowy 12 miesięcznym co wiązało się koniecznością posiadania kredytów obrotowych na poziomie 600 mln USD co przy wartości 4 PLN za 1 USD dawało kwotę 2.4 mld zł.

Wiceminister Gospodarki Maciej Leśny zaproponował, aby bankiem operacyjnym w operacji z KUKE był BRE BANK S.A. (którego był pracownikiem przed powołaniem na stanowisko ministra). BRE przejął około 15 mln USD. SSPHSA dostała kwotę około 14 mln USD. Twierdzenie więc, że kwota ta miała wystarczyć na pokrycie kosztów budowy 6 statków przy średniej ich wartości 35 mln USD jest po prostu kpina,

- 11) „W dniu 7 maja 2002 odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy Stoczni, na którym – wbrew zaleceniom banków – akcjonariusze podjęli uchwałę o podwyższeniu (a nie obniżeniu) kapitału zakładowego z 87.5 mln zł do maksymalnie 493.5 mln zł poprzez emisję akcji nowej serii C na kwotę do 406 mln zł. Na NWZA nie dokonano – postulowanych przez banki – zmian w składzie Rady Nadzorczej SSPH.

W tej sytuacji banki poinformowały, że warunkiem podjęcia dalszych prac nad wznowieniem finansowania SSPHSA będzie przejście przez Skarb Państwa kontroli nad Spółką poprzez przekazanie Skarbowi Państwa akcji Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A. będących w posiadaniu Grupy Przemysłowej S.A., Centromor S.A., i Porta Eko – Cynk Sp. z o.o.” – str. 6.

Te żądania są przejawem ewidentnego łamania obowiązującego prawa przez Banki, a także samego Premiera i Ministrów Rządu RP. Tymi żądaniami zostały naruszone dyspozycje art. 22, 31.2 i 46 Konstytucji RP.

Żądania:

- od właścicieli spółki oddania posiadanych przez nich akcji, taktowane jako warunek udzielenia kredytu,
- od zarządów spółek (córek Holdingu) aby dokonały malwersacji aktywów spółek w postaci ? akcji SSPH;
- żądanie obniżenia kapitału Holdingu, tj. do 12.5 mln zł, a więc spółki, która była właścicielem 30 spółek wycenianych na około 1.0 mld zł,
- zakazanie akcjonariuszom podjęcia procedur przewidzianych przez prawo, zmierzających do ratowania spółki, a to przez podwyższenie kapitałów spółki

są egzemplifikacją działań banków zagranicznych, które deklarowały zamiar ratowania Stoczni Szczecińskiej Porta Holding S.A.

Było to działanie niezgodne z Konstytucją RP i Kodeksem Spółek Handlowych. Było ono skierowane przeciwko Stoczni, która ówczasie była numerem 1 w Europie i która w odróżnieniu od innych firm o podobnym charakterze funkcjonowała z sukcesem przez 10 lat **bez pomocy państwa**.

W Unii Europejskiej nie znany jest fakt, aby banki niemieckie, włoskie, hiszpańskie czy inne zniszczyły stocznię, która przeżywała chwilowe trudności, miała pełen portfel zamówień, otwarte postępowanie układowe i zatrudniała ponad 10 tys. pracowników.

Banki te zniszczyły w istocie konkurenta ich rodzimych klientów, konkurenta, którego nie można było wykończyć w otwartej rynkowej walce. W Unii Europejskiej nie jest znany fakt, aby można było odebrać komuś własność na podstawie „widzi mi się” banku. Z informacji pani Henryki Pieronkiewicz, Prezesa PKO BP, wynika, że za w/w żądaniami stali ministrowie Jacek Piechota i Wiesław Kaczmarek, którzy dążyli do przejścia terminalu i portu przeładunku produktów ropopochodnych, tj. Porta Petrol S.A. w Świnoujściu, będącej spółką- córką stoczniowego Holdingu.

Absurdalne żądanie obniżenia kapitału Holdingu do 12.5 mln zł było li tylko przygotowaniem do przejścia spółki holdingowej przez ludzi z tzw. *towarzystwa SLD*.

Sprawa została opisana w piśmie Zarządu Holdingu „w upadłości” do Sejmowej Komisji Śledczej ds. PKN Orlen S.A., załącznik 1,

- 12) „Kredyt Pomostowy nie został uruchomiony z powodu nie wypełnienia przez władze statutowe SSPH warunków postawionych przez banki dla jego udzielenia, m.in. podwyższono, a nie obniżono kapitał akcyjny Spółki, nie dokonano

zmian w składzie Rady Nadzorczej. Ponadto Skarb Państwa nie przyjął kontroli nad SSPH z powodu nie przekazania akcji SSPH będących w posiadaniu Grupy Przemysłowej, Centromoru i Porta Eko – Cynk – nie udało się także uzgodnić między bankami i ARP S.A. zakresu i form zabezpieczeń kredytu.” – str. 7.

Jest to nieprawda. Pomimo żądania niezgodnego z prawem, Zarząd SSPHSA mając na uwadze dobro spółki (gwarancje złożone na piśmie przez Ministra Gospodarki) złożył swoje prywatne akcje Stoczni Szczecińskiej S.A. Minister Skarbu zmienił decyzje i nie przyjął akcji. Nie udzielono pomocy SSPHSA w myśl stwierdzenia premiera L. Millera „prywatnemu się nie pomaga” co jest niezgodne z art. 32.2. Konstytucji RP,

- 13) „Na podstawie danych uzyskanych od Syndyka na dzień 28.07.2002 roku zadłużenie ogółem Stoczni Szczecińskiej S.A. wynosiło 332.173.024,46 zł.” – str. 7.

Jest to przejaw pełnej dezinformacji. Informacja o zadłużeniu spółki znajduje się w bilansie spółki na dzień postawienia jej w stan upadłości. Sąd Rejonowy w Szczecinie Wydział XIII Gospodarczy w uzasadnieniu postanowienia z 29 lipca 2002 mówi o kwocie zadłużenia w wysokości około 185 mln zł.

29 lipiec 2002 – Sąd (w składzie: Tomasz Żelazowski, Piotr Sałamaj, Piotr Zimmerman) ogłasza upadłość Stoczni Szczecińskiej S.A. Sędziego A.Stasiuka, który nie chciał się zgodzić na upadłość, a który otworzył postępowanie układowe dla obu spółek, odsunięto od sprawy uzasadniając tę decyzję brakiem koleżeńskości u w/w sędziego. Ogłoszenie upadłości SSSA jest przykładem łamania prawa (art.14 par.3 k.s.h.). Do upadłości doprowadzono spółkę posiadającą kapitał zakładowy 240 mln zł. Wirtualne zadłużenie wynosiło 180 mln zł, z czego ponad 120 mln stanowiło zadłużenie do tzw. matki, czyli SSPHSA i sióstr.

Zgodnie w/w art. tego typu zadłużenie zamieniane jest przez dominującego akcjonariusza na kapitał spółki córki, a więc do upadłości pchano spółkę z kapitałem własnym około 200 mln zł przy zadłużeniu 60 mln zł, z czego połowa to zobowiązania w stosunku do pracowników.

W odpowiedzi Resortów ani słowem nie wspomina się, że 11 czerwca 2002 r. - Sąd Rejonowy w Szczecinie (w składzie: dla SSPHSA – Andrzej Stasiuk, a dla SSSA – Piotr Zimmerman, Andrzej Stasiuk, Piotr Sałamaj po stwierdzeniu faktu, że wnioskodawcy spełniają wymogi prawa układowego z 1934, a więc wg art.1 przyczyny trudności spółki nie są efektem jej działalności, zgodnie z art.2 księgi prowadzone były według zasad prawidłowej rachunkowości oraz stosownie do art. 20.1 istniejące wiarygodny program naprawczy, dający w ocenie Sądu duże prawdopodobieństwo wywiązania się spółki z układu otworzył postępowanie układowe z wierzycielami dla Porty Holding S.A. oraz spółki córki Stoczni Szczecińskiej S.A. Podstawą decyzji Sądu była wykonana na zlecenie Sądu ekspertyza biegłych sądowych.

Minister J. Piechota chcąc storpedować postępowanie układowe, nie mając po temu delegacji Zarządu zwyczajem dawnych sekretarzy PZPR *wszedł* bezprawnie w rolę reprezentanta kapitałowej spółki prawa handlowego i przedłożył bankom irracjonalną, bo nie do przyjęcia propozycję 80% redukcji zobowiązań SSPH S.A., podczas gdy Zarząd Holdingu proponował redukcję zobowiązań max do poziomu 40%.

Oczywiście banki kategorycznie odrzuciły te „uaktualnione warunki układowe” i szansa zawarcia układu z wierzycielami została na tym etapie zniweczona,

- 14) „W dniu 28.06.2002 PKO BP S.A. wypowiedział SSPHSA umowy kredytowe i zapowiedział przejęcie na własność finansowanych przez siebie statków obciążonych zastawem rejestrowym co nastąpiło w dniu 8.07.2002 roku. Również PKO S.A. w dniu 8.07. 2002 przejął na własność cztery statki w budowie obciążone zastawem rejestrowym.” – str. 8.

Operacje przejęcia statków, których dokonały „europejskie” banki za zgodą Zarządu SSPHSA (powołanego z poręki Ministra J.Piechoty) były niezgodne z prawem. W tych kwestiach toczy się przed Sądem Okręgowym XX Wydział Gospodarczy w Warszawie - pięć spraw o sygnaturach XX Gc. 839 – 844 / 04,

- 15) „W dniu 18 lipca 2002 r. Sąd Rejonowy w Szczecinie zarejestrował nową spółkę pod nazwą Stocznia Szczecińska Nowa Sp. z o.o.” – str. 9.

Należy tu zauważyć, że nowy Zarząd SSPHSA nadużywając kodeksowe i statutowe uprawnienia (przynależne WZA), **łamając prawo (układowe z 1934 art.28.1; prawo upadłościowe z 1934 art.54.1, 55.1 i 2, 56 oraz statut SSPHSA)** i działając na szkodę spółki, na 4 tygodnie przed planowaną przez Ministra Gospodarki Jacka Piechotę upadłością SSPH S.A., przy otwartym sądowym postępowaniu układowym, sprzedał:

- spółce akcyjnej Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP) **za 1 zł** spółkę ASS sp. z o.o. (późniejsza Stocznia Szczecińska Nova sp. z o.o.). Notabene w listopadzie 2001 r. niemiecka spółka Muhlan proponowała kwotę 40 mln zł za 51% udziałów tej spółki, będącej w 100% własnością SSPH S.A.,
- terminal paliwowy i port przeładunkowy Porta Petrol S.A. w Świnoujściu spółce Prolim z Gdańska, której właścicielami byli: **BIG Bank Gdański, a także ówczesny „baron” SLD J. Jędykiewicz.**

Ponadto nowy Zarząd SSPHSA powołany 20 maja 2002 z poręczenia min. J.Piechoty przekazał Stoczni Szczecińskiej Nowej (własność spółki akcyjnej ARP) - pod tytułem darmym, dokumentację techniczną i technologię wartą ponad 150 mln zł.

Ponownie tym samym złamano prawo upadłościowe z 1934 art. 54.§. 1., art. 55. §. 1 i 2; układowe z 1934 art. 28. §. 1 oraz statut SSPHSA.

Nowy Zarząd działając na szkodę spółki wnioskował także, do banków o zaprzestanie działań zmierzających do udzielenia finansowania Stoczni, wskazując na potrzebę i sens wsparcia finansowego spółki ASS będącej własnością ARP! Niezależnie od powyższego, Zarząd ten udostępnia bez ograniczeń zapasy magazynowe Stoczni, jej narzędzia i itp. spółce ASS nie będącej już w tym czasie własnością Stoczni. W uzupełnieniu należy zwrócić uwagę, że Prezesami Stoczni są kolejno: urlopowany z pracy w Zarządzie ASS Prezes tej spółki Pan Andrzej Stachura, następnie na cztery dni Prezesem zostaje urlopowany z konkurencyjnej wobec Porta Holding S.A. spółki Ship Service Pan Zbigniew Stypa (w trakcie tych czterech dni zostaje sprzedana baza paliwowa w Świnoujściu), a następnie schorowany w wieku emerytalnym, były dyrektor Stoczni w latach siedemdziesiątych Pan Janusz Malewski.

Po interwencji dotychczasowego Zarządu SSPHSA „w upadłości” z kwietnia 2004 r. skierowanej do Prokuratora Generalnego RP, syndyk SSPHSA T. Skotarczak został zmuszony do wystąpienia z powództwem w n/w sprawach. Aktualnie (marzec 2006) prowadzone są następujące procesy o odzyskanie w/w aktywów:

- a) w **Gdańsku** w Sądzie Okręgowym, sygn. akt **IX GC 797/04** – syndyk SSPHSA przeciwko Prolim o uznanie umów nabycia majątku Porty Petrol za bezskuteczne,
 - b) w **Warszawie** w Sądzie Okręgowym, sygn. akt **XVI GC. 1189/04** – syndyk SSPHSA przeciwko ARP o uznanie umów nabycia ASS za bezskuteczne,
 - c) w **Warszawie** w Sądzie Okręgowym, sygn. akt **XX GC. 839/04, 840/04, 841/04. 842/04, 843/04** – syndyk SSPHSA przeciwko Bankowi o uznanie umów – przejęcia hipoteki zastawu na statki za bezskuteczne,
- 16) „Przedstawione powyżej działania świadczą o determinacji i dobrej woli Rządu RP, który wykazał wiele inicjatyw i duże zaangażowanie w uratowanie Stoczni Szczecińskiej Porta Holding, natomiast po jej upadku bezzwłocznie podjął działania umożliwiające utrzymanie w Szczecinie produkcji statków.” – str. 11.

Powyższe podsumowanie działań Rządu jest po prostu kompromitujące w obliczu przedstawionych wyżej faktów. Dla uratowania zdywersyfikowanego Holdingu, zajmującego pierwsze miejsce w Europie pod względem tonażu budowanych statków, Rząd RP nie zdobył się nawet na udzielenie 60 mln USD, a nawet tylko 40 mln USD gwarancji rządowych, postulowanych przez Zarząd Holdingu już od początku IV kwartału 2001 r.

Gwarancje te z racji samej istoty tego instrumentu finansowego, nie wymagały bezpośredniego wydatkowania środków budżetu państwa w roku 2001. Przeciwnie, projekcja tego typu gwarancji była przewidziana w latach budżetowych 2001 i 2002.

Notabene, wolumen tych gwarancji nie został wykorzystany nawet w 25%. Te fakty dowodnie świadczą o złej woli Rządu i określonych jego decydentów, tj. Premiera Leszka Millera, Ministra Skarbu Państwa Wiesława Kaczmarska i Ministra Gospodarki Jacka Piechoty.

W miejsce standardowych działań wspierających ze strony Rządu, łamiąc przepisy prawa, a zwłaszcza prawa upadłościowego, konstytucji, jak również przepisy kodeksu spółek handlowych oraz przepisy KC – dokonano grabieży majątku Holdingu, kierując się perspektywą zagarnięcia znaczącego majątku tegoż Holdingu, a przede wszystkim terminalu paliwowego Porta Petrol SA w Świnoujściu przez baronów SLD, nie licząc się przy tym w ogóle ze społecznymi i gospodarczymi kosztami takiej dekompozycji Holdingu.

Należy założyć, że odpowiedź czterech resortów podpisaną przez Ministra Grzegorza Woźniaka przygotowały zapewne struktury urzędnicze, działające w dotychczasowym układzie poprzedniego rządu, sformułowanego przez SLD, zainteresowane w dalszym ciągu dezinformacją oraz ukrywaniem rzeczywistych sprawców grabieży majątku zgrupowanego w polskim przemyśle okrętowym.

IV. WNIOSKI:

1. Dekompozycja Holdingu Stoczni Porta Holding SA z siedzibą w Szczecinie, grabież jego majątku i doprowadzenie do gospodarczo absolutnie nieuzasadnionej upadłości (bezprawnej w świetle obowiązującego prawa), pozbawiły gospodarke narodową, a szczególnie gałąź przemysłu okrętowego egzystującą na Pomorzu Zachodnim (nie mającej realnej alternatywy branżowej) w perspektywie choćby najbliższych 10 lat (lata 2002 – 2012) następujących, realnie rysujących się korzyści:

- 1) partycypacji w hossie, wynikającej z dynamicznego rozwoju rynku zbytu dalekowschodniego, a w szczególności Chin, wymagających odnowienia lub rozbudowania floty obsługującej w szczególności Pacyfik,
- 2) dywersyfikacji struktury gospodarczej przemysłu okrętowego po wejściu Polski do Unii Europejskiej, pozwalającej na zdobycie nowych rynków związanych z usługami w zakresie przemysłu okrętowego i przemysłu ciężkiego, pozwalającej na zatrudnienie znacznej liczby wysokokwalifikowanych pracowników (łącznie z biurami projektowymi i logistyką),
- 3) w zakresie budowy alternatywnego bloku importu paliw na rynek krajowy – korzyści z dywersyfikacji dostaw paliw przetworzonych (spoza obszarów dostaw z Federacji Rosyjskiej) zdominowanych dotąd przez producentów Orlen i Lotos, a to poprzez wyeliminowanie możliwości importu ok. 20% z ogólnej wielkości paliw importowanych przez Polskę, w następstwie przejęcia i zniszczenia branży paliwowej Holdingu Porta usytuowanej w Świnoujściu, Nowogardzie oraz w Szczecinie,
- 4) z opcji wejścia na rynki skandynawskie z usługą dostaw paliw na statki, a tym samym przychodów z tego tytułu – w następstwie zniszczenia bloku paliwowego struktury Holdingu Porta,
- 5) z projektu transportu paliw rzeką Odrą w kierunku Wrocławia i Berlina,
- 6) z realizacji koncepcji ukształtowania profilu usług Portu Świnoujście- Szczecin w aspekcie potrzeb zaopatrzeniowych aglomeracji berlińskiej.

2. W wymiarze finansowym skutki destrukcji Holdingu Stoczni Porta Holding SA z siedzibą w Szczecinie w tym okresie, tj. w okresie lat 2002-2012, można szacować na ok. 1 mld USD rocznie.

Z powyższych względów bezprawne doprowadzenie do upadłości Holdingu Stoczni Porta Holding SA z siedzibą w Szczecinie, w następstwie przestępczego wstrzymania dopływu kredytowania produkcji bieżącej, zafiksowanej w portfelu zamówień o wartości 1,5 mld USD w IV kwartale 2001 r., jawi się jako zorganizowane, przestępcze działanie, ewidentnie wrogie wobec oczywistych priorytetów rozwoju gospodarki narodowej, a szczególnie na Pomorzu Zachodnim i w obrębie osi logistyczno-transportowej rzeki Odry.

3. Oczywiście destrukcyjne działania ministrów Jacka Piechoty, Wiesława Kaczmarska, Krzysztofa Janika w okresie lat 2003-2005 przy aprobacie Prezesa Rady Ministrów Leszka Millera, spowodowały wyeliminowanie polskiego przemysłu okrętowego z europejskiego i światowego rynku budowy statków.

Pomimo ogromnych nakładów finansowanych z budżetu państwa, sięgających kwoty 4 mld zł (okres lat 2003 do 2005), poziom produkcji trzech dużych polskich stoczni na przestrzeni ostatnich lat, jak pokazuje statystyka: 1995 – 36 jednostek, 1996 – 33, 1997 – 29, 1998 – 38, 1999 – 37, 2000 – 30, 2001 – 28, 2002 – 22, 2003 – 11, 2004 – 16, uległ radykalnemu obniżeniu. Jest to widoczne obecnie - kiedy ceny na nowobudowane statki w latach 2003-2005 wzrosły nawet o 70% - 100%.

I tak na przykład: w stosunku do standardowego produktu SSPHSA w Szczecinie jakim był kontenerowiec o pojemności 3100 TEU (3100 kontenery 20 stopowe) cena na ten produkt wzrosła z 32.8 do 58.0 (i więcej) mln USD.

Przy strategii obowiązującej w ubiegłej dekadzie trzy największe polskie stocznie zakontraktowałyby około 100 statków na łączną kwotę około 5.0 – 6.5 mld USD.

Niestety aktualnie cała branża jest rozbita, niezdolna do wchłonięcia dużej liczby nowych zamówień ze względu na doktrynalne, znaczące obniżenie mocy produkcyjnych, dezorganizację, ogromny portfel starych aktualnie nierentownych zamówień (przy obecnych notowaniach cen jak i kosztów) szacowany na około 2.6 mld USD oraz celowe zniszczenie zaufania banków do zarządów stoczni.

Na powyższe nakładają się również ograniczenia EU (limity produkcyjno tonażowe) -bezkrytycznie przyjęte przez Rząd L. Millera i jego ministrów J. Piechotę, W. Kaczmarka i J. Janika w *zamian* za zezwolenie na prawo do udzielenia pomocy państwa dla znacjonalizowanych stoczni, nie mogących dać sobie rady nawet w okresie hossy rynkowej dla światowego przemysłu okrętowego.

Stocznia Szczecińska Nowa sp. z o.o. (nota bene powołana z naruszeniem prawa), pomimo zainwestowania od połowy roku 2002 przez państwo kwoty około 2 mld zł, kolejny rok z rządu poniosła znaczące straty (pomimo dopłat 6% do kosztów budowanych statków w okresie 2003 – 2005 – to jest największej światowej prosperity). Stocznia Nowa zmniejszyła zatrudnienie o 5 tys. osób, jak również produkcję sprzedaną, zarazem doprowadzając do bankructwa nowoczesną strukturę holdingową w Szczecinie, w tym czasie dobrze już zdywersyfikowaną i dostosowaną do wymogów UE.

4. Wytworzona sytuacja wymaga profesjonalnej, pogłębionej oceny ze strony Rządu RP, jak i wyciągnięcia wszelkich adekwatnych do rozmiaru poczynionych zniszczeń w gospodarce narodowej - konsekwencji natury prawnej, ekonomicznej, logistycznej, a także politycznej.

Z wyrazami szacunku
dr inż. Krzysztof Piotrowski

Otrzymują do wiadomości i wykorzystania:

- 1) Pan Jarosław Kaczyński - Prezes Zarządu Głównego PiS w Warszawie
ul. Nowogrodzka 84/86, 02-018 Warszawa,
- 2) Pan Kazimierz Marcinkiewicz – Premier Rządu RP
Al. Ujazdowskie 1/3, 00-583 Warszawa,
- 3) Pan Zbigniew Ziobro – Minister Sprawiedliwości, Prokurator Generalny RP
Aleje Ujazdowskie 11, 00-950 Warszawa,
- 4) Pan Ludwik Dorn – Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
ul. Stefana Batorego 5, 02-591 Warszawa,
- 5) Zbigniew Wassermann – Minister Koordynator ds. Służb Specjalnych
Al. Ujazdowskie 1/3, 00-583 Warszawa,
- 6) Pani Zyta Gilowska – Minister Finansów
ul. Świętokrzyska 12, 00-916 Warszawa,
- 7) Pan Grzegorz Woźniak – Minister Gospodarki
Plac Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa,
- 8) Pan Wojciech Jasiński – Minister Skarbu Państwa
ul. Krucza 36/ Wspólna 6, 00-522 Warszawa,
- 9) Pan Rafał Wiechecki – Poseł na Sejm RP (poseł interpelujący)
Klub LPR, ul. Wiejska 4/6/8, 00-902 Warszawa.