

**Związkowcy z NSZZ „Solidarność” stają w obronie Stoczni Remontowej Nauta S.A. w Gdyni. 12 marca br. kilkudziesięciu związkowców z „Nauty”, przy wsparciu kolegów ze Stoczni Wojennej, Portu Północnego, Stoczni Gdańsk, Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”, przeprowadzili pikiety pod siedzibami MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych S.A., biurem Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A., właściciela stoczni oraz pod Kancelarią Prezesa Rady Ministrów.**











*Protest w obronie Stoczni Nauta, 12 marca 2020. Fot. Renata Tkaczyk.*

Ważą się losy Stoczni Remontowej Nauta wchodzącej w skład Polskiej Grupy Zbrojeniowej. **To najstarsza działająca polska stocznia.** Związkowcy nie bez powodu udali się przed KPRM. Przekazali tam petycję do premiera Mateusza Morawieckiego oraz do szefostwa Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Chodzi im o 440 miejsc pracy w samej „Naucie” i o co najmniej drugie tyle w łańcuchu dostaw i u kooperantów.

- Komisja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Stoczni Remontowej „NAUTA” mając świadomość istotnych zagrożeń dla funkcjonowania spółki, groźby utraty miejsc pracy oraz przedłużającymi się procesami decyzyjnymi od dłuższego czasu prowadziła rozmowy z właścicielami, które w naszej ocenie nie przyniosły oczekiwanego rezultatu. Dlatego NSZZ „Solidarność” postanowił podjąć działania statutowe w formie pikiet protestacyjnych – czytamy w komunikacie NSZZ „Solidarność” Stoczni Remontowej „Nauta” S.A.

W Warszawie było głośno: “Ratujcie Nautę, ratujcie stocznnię! Nic nie zrobicie, stocznnię zniszczycie!” – skandowali związkowcy z „S”.

- Sytuacja, w jakiej znajduje się spółka, jest bardzo trudna i ma swoje źródło w narzuconej wcześniej strategii większościowego akcjonariusza. Polegała ona na zwiększaniu przychodów poprzez sprzedaż usług w sektorze budowy kadłubów statków, co nie gwarantowało pożądanych zysków, a wręcz przeciwnie, spowodowało straty i zadłużenie,

czego zwielokrotniony efekt widać do dziś – mówi Edmund Ruszkowski, przewodniczący KM NSZZ „S” Stoczni „Nauta” S.A.

Stocznia boryka się z problemami od przełomu roku 2012/13. Zaczęły się od budowy dwukadłubowego, przypominającego katamaran, statku naukowo-badawczego “Oceanograf” dla Uniwersytetu Gdańskiego, która zakończyła się stratą. 16 maja 2018 roku statek wypłynął w swój dziewiczy rejs. „Naucie” to jednak nie pomogło. Zapisy kontraktu w myśl zasady „zaprojektuj i zbuduj” były dla niej niekorzystne.

Splendoru szefom przedsiębiorstwa nie przyniosło też przewrócenie się remontowanego w gdyńskiej stoczni norweskiego “Hordafor V” w kwietniu 2017 r. KonradKonefał, wówczas zarządzający MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych (do których zaliczał się MARS) powiedział, że „dok był wykonany ponad pięćdziesiąt lat temu w technologii, której się już nie używa, a był to „nieszczęśliwy wypadek”. Bogu dzięki nikt nie zginął, ale była to strata wizerunkowa. Ktoś jednak wydał polecenie umieszczenia jednostki na doku. Sprawę omawiano na posiedzeniu sejmowych Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej i Obrony Narodowej, bo Nauta należy do Polskiej Grupy Zbrojeniowej. W ślad za tym zdarzeniem ostatecznie zamknięto Zakład Nowych Budów, gdzie powstawały jednostki rybackie oraz upadł projekt budowy wież wiatrowych.

Teraz odpowiedzialność spoczywa na PGZ i ministerstwach.

- Obiecano nam, że w jak najkrótszym czasie będzie odpowiedź z PGZ. Czekamy niecierpliwie. Ludzie są zdesperowani. To nie pracownicy są winni stanu stoczni. Polityka była zbyt zaangażowana w sprawy zakładu. Nakazano nam otwarcie nowych budów, a nie mieliśmy linii do budowy nowych jednostek. Musieliśmy wspierać się innymi firmami. Kontrakty były nieprzemysłane. Chociażby ów katamaran dla UG. Był nam na siłę wrzucony do realizacji. Mieliśmy klienta bez własnego projektu – tłumaczy Ruszkowski.

Po korektach projektu okazało się, że stocznia wyszła na „minus”. Uniwersytet dopłacić nie mógł bo zamówienie było publiczne, a cena przetargowa okazała się niedoszacowana. Dla stoczni oznaczało to stratę.

- Gdyby nie nowe budowy to stocznia na remontach i przebudowach innych jednostek miałaby zysk 7 milionów złotych, co roku – ocenia lider stoczniowej „S”.

Jest problem kadr okrętowników, tak projektantów, jak i średniej kadry technicznej?

- Z kadrami technicznymi nie jest najgorzej. Mamy młode kadry techniczne i na dzień



dzisiejszy inżynierowie udźwigną temat remontów ale budowę jednostek już niekoniecznie. To wymaga wsparcia biur konstrukcyjnych. Ale co ważne i dla nas jest autem. To fakt, że mamy pracę przy remontach i w przebudowach, mamy zamówienia. Co z tego jak zaszłości na nas ciążą i nie pokrywamy zobowiązań. Zakład mający zamówienia boryka się z finansowymi problemami, może zniknąć wraz z miejscami pracy. Plan naprawczy musi być skoordynowany na poziomie ministerstw aktywów państwowych, gospodarki morskiej i KPRM – uważa przewodniczący stoczniowej „S” w Naucie.

Szansą byłoby włączenie stoczni w program modernizacji Marynarki Wojennej, która pilnie potrzebuje nowych okrętów. Nowe produkcje i remonty odbywałyby się na terenach po Stoczni Gdynia, należących do Nauty. Tereny należące do Stoczni Wojennej miałyby wykupić Zarząd Morskiego Portu Gdynia. Czas pokaże, czy to realne.

„Piłka” jest po stronie premiera, którego kancelaria powinna skoordynować resorty, a w ślad za tym skapitalizować i podnieść kapitał spółki.

Przewodniczący ZRG NSZZ „Solidarność” Krzysztof Dośła, nie od dziś mówi, że zła sytuacja „Nauty” wynika z błędnych decyzji w zarządzaniu firmą.

- Stocznia „Nauta” jest klasycznym przykładem niewłaściwego zainteresowania się polityków zakładem przemysłowym. Te zainteresowanie nakierowane na Nautę datuje się na lata 2012-2013. Teraz na politykach ciąży odpowiedzialność, co prawda już z innej opcji. W 2011 roku stocznia była w na tyle dobrej kondycji, że pracownicy i menadżment próbowali ją przekształcić w podmiot prywatny poprzez spółkę menadżersko-pracowniczą. Pokazano wtedy, że można na państwowej stoczni zarabiać pieniądze. I to były ostatnie miesiące ówczesnego zarządu, a pomysł upadł – przypomina Krzysztof Dośła.

W międzyczasie nastąpiła sprzedaż dużego suchego doku po Stoczni Gdynia prywatnemu podmiotowi i wymuszenie jego dzierżawy na „Naucie”.

- Brakowało szerszej perspektywy, zwyczajnie wiedzy i odrobiny wyobraźni, nawet jeśli dobra wola była. Te braki zaszkodziły stoczni. Na dodatek właściciel, czyli de facto państwo, nie reagował na brak umiejętności menadżerskich – dodaje Dośła.

Błędy w zarządzaniu, brak wyobraźni w gremiach decyzyjnych i splot wypadków spowodował rosnące zadłużenie przedsiębiorstwa.

- Wyobraźnia musi sięgać dalej niż jedna kadencja. Na gospodarce morskiej trzeba się po prostu znać. To wymaga specjalistycznej wiedzy w gronie doradców i decydentów – dodaje

Dośła.

Tej perspektywy, woli i wiedzy zabrakło w przypadku Stoczni Gdynia, Stoczni Gdańskiej i Szczecińskiej czy np. PLO. Jak będzie tym razem? Stoczniowcy w liście do premiera Mateusza Morawieckiego domagają się natychmiastowych działań w celu zabezpieczenia miejsc pracy.

- W naszej stoczni od wielu lat podejmowane i narzucane decyzje właścicielskie doprowadziły do tragicznej sytuacji firmę w której pracujemy. Działania te trwały od 2013 roku, kontynuowane były po roku 2016. Ostrzegaliśmy i informowaliśmy o tych nieprawidłowościach szczególnie w 2016 roku, ale nikt nie reagował. Długi wygenerowane w latach 2013-18 z powodu kontynuacji realizacji nowych budów jednostek pływających stanowią obciążenie, którego Stocznia sama na pewno nie podźwignie - czytamy w piśmie KM NSZZ „Solidarność” Stoczni Remontowej Nauta.

Tymczasem w Zakładzie Nowych Budów Stoczni Remontowej „Nauta” S.A. w Gdańsku w grudniu ub.r. odbyło się wodowanie statku rybackiego m/v „Tor-ön” na zlecenie duńskiej stoczni Karstensens Skibsvaerft AS, ostatniej jednostki pływającej, jaka zostanie zbudowana w działającym od 2014 r. zakładzie na terenach dzierżawione od spółki Synergia’99. Majątek po Zakładzie Nowych Budów dzierżawi teraz stocznia Crist.

Przyznano, że 2018 rok firma zamknęła stratą 56 mln zł netto. Jest cień nadziei. Tu jednak potrzebne jest konkretne działanie MARS TFI oraz Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA i przychylność w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

- Sami sobie nie poradzimy. Żądamy podjęcia pilnych działań przez naszych właścicieli, czyli przez Skarb Państwa - powiedział Edmund Ruszkowski.

W 2016 roku rząd przekonywał, że wnet przystąpi do zamawiania nowych jednostek, w tym dziewięciu okrętów dla Marynarki Wojennej, promów pasażerskich, kutrów. Na razie w tym temacie „flauta”. Zgodnie z rozpisany do 2026 roku programem modernizacji Marynarki Wojennej jakoby będziemy przeznaczać miliard złotych rocznie na okręty, systemy rozpoznawcze i dowodzenia i śmigłowce. Już powinniśmy znać portfel zamówień, który ma do zaoferowania MON. W segmencie rynku cywilnego szansę można upatrywać w remontach i przebudowach jednostek offshore.

Stocznia Remontowa Nauta ma za sobą sto lat tradycji. Jest najstarszą działającą stoczną w Polsce. Jej tradycja wywodzi się od założonego w 1922 warsztatu skutniczego kutrów i łodzi rybackich. Nauta od 2010 r. jest częścią grupy MARS Shipyards & Offshore.