

Jarosław Rzepa

minister infrastruktury

## Interpelacja nr 16999

### Interpelacja w sprawie budowy doku dla Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA

Szczecin 18.12.2020 r.

Interpelacja poselska w przedmiocie finansowania i realizacji projektu budowy doku w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”.

Działając na podstawie art. 115 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997r. nr 78, poz. 483 ze zm.) oraz art. 14 ust. 1 pkt. 7 ustawy z dnia [9 maja](#) 1996r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz.U. 1996 r. nr 73, poz. 350), a także art. 192 ust. 1 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia [30 lipca](#) 1992r. Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. 1992 nr 26, poz. 185 ze zm.), składam interpelację w przedmiocie finansowania i realizacji projektu budowy doku w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”.

W piątek 11 grudnia 2020 r. wiceminister Infrastruktury Michał Gróbarczyk poinformował, że w szczecińskim oddziale Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” (zwana dalej: *MSR „Gryfia”*) ma powstać duży dok. Jego budowa ma pozwolić stoczni szczecińskiej przekwalifikować się na obsługę innych, niż dotychczas obsługiwane jednostek pływających. Budowa doku ma rozpocząć się wkrótce, bowiem jak informuje wiceprezes Funduszu Rozwoju Spółek, Joanna

Walichnowska: „Jesteśmy w przededniu uruchomienia jego [projektu budowy doku – przyp. aut.] faktycznej realizacji” ( <https://forsal.pl/biznes/przemysl/artykuly/8040809,duzy-dok-dla-morskiej-stoczni-remontowej-gryfia-ma-byc-szansa-na-rozwoj-przemyslu.html> – dostęp: 18.12.20 r.).

Jednocześnie, aby sfinansować budowę doku MSR „Gryfia” likwiduje swój świnoujski oddział, w wyniku czego pracę stracić ma blisko 200 osób. Nie wiadomo bowiem, czy stoczniovcóm (dotychczas zatrudnionym w świnoujskim oddziale MSR „Gryfia”) zostaną zaproponowane jakieś alternatywne miejsca pracy. Na razie - pomimo zapewnień ze strony władz spółki, że takie oferty zostały już złożone - stoczniovcy twierdzą, że ich nie otrzymali ( <https://gs24.pl/stoczni-gryfia-w-swinoujsciu-ministerstwo-propozycje-dla-zwalnianych-pracownikow-zwiazkowcy-to-klamstwo/ar/c3-15344881> - dostęp: 18.12.20 r.). Z całą pewnością taką alternatywną propozycją zatrudnienia nie może być praca w Szczecinie, już chociażby ze względu na konieczność kosztownych dojazdów na trasie Świnoujście-Szczecin. Majątek Stoczni ze Świnoujścia ma zostać przeniesiony do Szczecina, aby stanowić „portfolio” dla nowych doków ( <http://polska-morska.pl/pl/morska-stoczni-remontowa-gryfia-bedzie-miala-nowy-duzy-dok> - dostęp: 18.12.20 r.).

Z powyższego wynika, że dla sfinansowania inwestycji polegającej na budowie nowego doku w szczecińskim oddziale MSR „Gryfia” likwiduje się oddział w Świnoujściu i – w samym środku pandemii wirusa SARS CoV-2 – zwalnia blisko 200 osób.

Tymczasem wokół realizacji inwestycji pojawiają się kolejne wątpliwości, związane nie tylko z jej finansowaniem, ale także z podmiotem, który miałby ją zrealizować. Wiele wskazuje na to, że wykonawcą będzie Szczeciński Park Przemysłowy sp. z o.o., który nie posiada kadr, ani sprzętu niezbędnego do pomyślnego ukończenia inwestycji (pokazał to przykład realizacji przez tę spółkę Programu „Batory”). Nie ma także pewności, co do rentowności realizacji omawianego projektu. Najistotniejszą niewiadomą pozostaje bowiem to, na jakiej podstawie Ministerstwo Infrastruktury twierdzi, że nowo wybudowany dok pozwoli MSR „Gryfia” stać się spółką konkurencyjną wobec innych podmiotów, zajmujących się przemysłem stoczniowym.

Wątpliwości te nie stanowią oczywiście wystarczającego uzasadnienia dla porzucenia całego projektu, ale bez ich wyjaśnienia ciężko jest jednoznacznie ocenić potrzebę i przewidywaną skuteczność jego realizacji, co w oczywisty sposób wpływa na jego wiarygodność. Wszyscy mamy przecież w pamięci przykład Programu „Batory”, który również miał być przełomowy i pozwolić polskim stoczniom oraz budowanym w nim promom konkurować z zagranicznymi stoczniami i przewoźnikami. Tymczasem od chwili zainicjowania Programu „Batory” żaden polski prom nie opuścił jeszcze stoczni.

Dlatego też postulować należy jak najszybsze rozwianie wyżej wskazywanych wątpliwości, dotyczących budowy nowego doku w szczecińskim oddziale MSR „Gryfia”. Pozwoli to bowiem nie tylko na lepszą ocenę rentowności całego projektu, ale w znaczący sposób może wpłynąć na jego wiarygodność.

Mając powyższe na uwadze, zwracam się z następującymi pytaniami:

1. Jaki jest dokładnie koszt budowy nowego doku dla MSR „Gryfia”?
2. Proszę o podanie źródeł finansowania budowy nowego doku dla MSR „Gryfia”?
3. Jakie są szczegółowe harmonogram budowy i montażu doku i otaczającej go infrastruktury, w szczególności tzw. „głębi”?
4. Kto będzie wykonawcą budowy doku w szczecińskim oddziale MSR „Gryfia”? Czy będzie to Szczeciński Park Przemysłowy sp. z.o.o.?
5. Na czym opierają się przewidywania, że budowa nowego doku w szczecińskim oddziale MSR „Gryfia” pozwoli stoczni szczecińskiej stać się podmiotem konkurencyjnym wobec innych podmiotów, działających w branży stoczniowej? Czy są jakieś analizy lub badania, które potwierdzają tę tezę? Jeśli tak, to jakie?
- 6.

Jarosław Rzepa

Posel na Sejm RP

IX kadencji