



**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Warszawa, dnia 21 grudnia 2020 r.

Znak sprawy: BM-1.054.60.2020

Pani  
**Elżbieta Witek**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

w odpowiedzi na interpelację nr 13845 Posła na Sejm RP Pana Jarosława Rzepy z dnia 10 listopada 2020 r. w sprawie *sytuacji Morskiej Stoczni Remontowej "Gryfia"*, przedstawiam niniejszym stosowne informacje.

Na wstępie pragnę podkreślić, że obecny Rząd podjął zdecydowane działania ukierunkowane na odbudowę degradowanej przez lata polskiej branży stoczniowej, poprzez stworzenie przyjaznego otoczenia prawnego dla przedsiębiorstw stoczniowych, polegającego m.in. na istotnym zmniejszeniu obciążeń podatkowych oraz priorytetyzacji realizacji zamówień sektora publicznego u polskich podmiotów gospodarczych.

Jest rzeczą naturalną, że potencjalne zamówienia stoczniowe powinny w pierwszej kolejności być realizowane poprzez kooperacje w obrębie spółek Skarbu Państwa, przy zachowaniu zasady konkurencyjności i rachunku ekonomicznego. Takie działania stanowią skuteczny mechanizm odbudowy gospodarki narodowej przy znacznym wykorzystaniu potencjału jakim jest popyt krajowy.

Co istotne, podejmowane działania mają charakter rynkowy, tj. oparte są na rachunku ekonomicznym, przy zachowaniu zasad wolnej konkurencji i braku stosowania pomocy publicznej. Powyższe działania przyniosły już pozytywne efekty, w postaci zwiększenia portfela zamówień przedsiębiorstw stoczniowych, wzrost nakładów inwestycyjnych oraz zahamowanie odpływu wysoko wykwalifikowanej siły roboczej, co przełożyło się na odbudowę krajowej siatki producentów i kooperantów około-stoczniowych. Warto podkreślić, że od 2015 w polskiej branży przemysłu okrętowego zatrudnienie wzrosło o prawie osiem tysięcy miejsc. To realne efekty odbudowywania przemysłu stoczniowego po wielu latach jego zapaści.

Dotychczasowe działania były konieczne po błędnych decyzjach podejmowanych przez ówczesną większość parlamentarną PO-PSL, skutkujących likwidacją dużej części polskiego potencjału produkcyjnego. Tytułem przykładu warto wskazać na przyjętą przez koalicję PO-PSL tzw. *ustawę kompensacyjną* (ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego - Dz. U. Nr 233, poz. 1569), która doprowadziła do utraty rynku oraz osłabieniu marki polskiego przemysłu stoczniowego wobec armatorów, co do chwili obecnej utrudnia odbudowanie jego międzynarodowej pozycji. Podkreślenia wymaga fakt, że sama decyzja o wygaszeniu produkcji w Polsce została podjęta w czasie, gdy koniunktura na rynku produkcji stoczniowej, oraz sytuacja armatorów była dobra. Sprzedaż majątku stoczni przypieczętował trwałość ustalonej ówczesznie linii politycznej akceptowanej i współtworzonej przez koalicję PO-PSL. Likwidacja polskich stoczni produkcyjnych spowodowała kłopoty i w wielu przypadkach upadek licznych przedsiębiorstw kooperujących. Powyższa decyzja skutkowałą m.in. utratą zatrudnienia około 9 tys. osób, dotychczas bezpośrednio zaangażowanych w produkcję statków. Przedstawiciele branży szacują, że jedno zlikwidowane miejsce pracy w stoczni oznacza likwidację 7 miejsc pracy w przemysłach powiązanych. W sumie skutek tej decyzji utracono ok. 63 tys. miejsc pracy.

Ponadto, ówczesny rząd koalicji PO-PSL podjął skandaliczną w swych skutkach decyzję o połączeniu w roku 2013 Szczecińskiej Stoczni Remontowej Gryfia z Morską Stoczną Remontową w Świnoujściu, bez zapewnienia konsolidowanym podmiotom środków oraz działań osłonowych. Ekspertzy rynku stoczniowego jednoznacznie wskazywali, że przeprowadzana w ten sposób fuzja przedsiębiorstw

doprowadzi do fatalnych w skutkach następstw dla obydwu łączonych podmiotów. Co więcej, decyzja ta została wdrożona pomimo licznych protestów związków zawodowych, ówczesnej opozycji oraz jednostek samorządu terytorialnego.

Należy zaznaczyć, że działalność zakładu w Świnoujściu, oprócz remontów statków w znacznym stopniu opierała się na świadczeniu usług z zakresu *offshore*. Zgodnie z informacjami uzyskanymi przez tut. resort, po skorygowaniu wyniku finansowego stoczni o wyniki związane z działalnością *offshorową*, w ostatnich 10 latach przed połączeniem, na swojej podstawowej działalności stocznia tylko 2 krotnie wykazuje wynik dodatni.

W skutek powyższego oraz w związku z załamaniem się rynku *offshore*, zakład w Świnoujściu zaczął generować poważne straty, pomimo praktyki wyprzedzaży w roku 2014 nieruchomości gruntowych przeznaczonych pierwotnie pod rozwój stoczni.

Tragedia tysięcy pracowników stoczni, kooperantów i ich rodzin, wynika z bezwzględnej realizacji niezwiązanych z rzeczywistością rynkową decyzji politycznych firmowanych przez rząd PO-PSL. Należy pamiętać, że część wykwalifikowanych pracowników ze zlikwidowanych stoczni, którym udało się znaleźć pracę oraz pozbawionych krajowych zleceń biur projektowych, budowała swoim doświadczeniem i solidnością pomyślność zagranicznych koncernów stoczniowych.

Realizacja zamierzeń ówczesnego rządu w odniesieniu do branży stoczniowej skutkowałą powstaniem nisko-opłacalnego i pracochłonnego produktu eksportowego jakim są nie wyposażone lub częściowo wyposażone kadłuby. Powyższe działania były istotnym elementem zwiększania konkurencyjności zagranicznych koncernów stoczniowych na rynku globalnym, na którym obecność polskich stoczni produkcyjnych stała się przeszłością.

Przedstawione fakty znajdują potwierdzenie w danych ekonomicznych odzwierciedlających potencjał produkcji polskiego przemysłu stoczniowego, szacowanego w roku 2014 na sumę zaledwie 25 tys. ton stali rocznie. Ponadto o skali problemu świadczą dane statystyczne GUS, zgodnie z którymi w 2007 r. w polskich stoczniach zbudowano 30 statków o łącznym tonażu 531 tys. ton, zaś w 2014 r. wyprodukowano jedynie 8 statków o łącznym tonażu 26 tys. ton. Zgodnie z szacunkami związków pracodawców, zniknęło ok. 60 proc. dotychczasowych kooperantów zakładów stoczniowych, zaś wysoko wykwalifikowani pracownicy, dysponujący międzynarodowymi certyfikatami, zostali zmuszeni do emigracji zarobkowej do konkurencyjnych stoczni europejskich, zaś polscy armatorzy, wycofując zlecenia na budowę statków z upadłych polskich stoczni, zmuszeni zostali do składania zamówień w stoczniach zachodnich i azjatyckich. Tym samym przemysł stoczniowy na skutek tych decyzji stracił zamówienia o wartości ok. 6 mld zł.

Obecna sytuacja ekonomiczno-finansowa MSR Gryfia S.A. jest trudna, co było artykułowane niejednokrotnie m.in. na posiedzeniach Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przez przedstawicieli organizacji związkowych działających w Spółce, jak również posłów opozycji. Wszyscy są zgodni, iż zaniechanie działań restrukturyzacyjnych, w szczególności w kontekście pogarszających się na rynku trendów związanych m.in. z pandemią wirusa SARS-CoV-2 i załamaniem dotychczasowych łańcuchów dostaw niewątpliwie doprowadzi do dalszego pogłębiania się trudnej sytuacji ekonomicznej Stoczni, a w konsekwencji dalszego pogorszenia jej wyników ekonomicznych.

Zarząd Stoczni wielokrotnie informował publicznie, iż podstawową kwestią, która pozwoli Spółce wyjść z trudnej sytuacji jest pozyskanie możliwości obsługi większych jednostek (co dzisiaj jest nie możliwe ze względu na posiadaną infrastrukturę remontową), a w konsekwencji generowanie przychodów zapewniającym optymalny poziom rentowności.

W wyniku przeprowadzonych analiz w zakresie możliwych do wdrożenia inicjatyw restrukturyzacyjnych oraz posiadanych zdolności finansowych, podjęto decyzję o rozbudowie infrastruktury Stoczni o nowy dok pływający. Zakres projektu obejmuje budowę nowego, największego w regionie zachodniopomorskim doku pływającego, przy jednoczesnej modernizacji infrastruktury hydrotechnicznej, umożliwiającej posadowienie takiego doku i rozpoczęcie normalnej eksploatacji.

Z przeprowadzonych przez Zarząd Spółki analiz wynika, że lokalizacją spełniającą wymagania dla posadowienia nowego doku jest Nabrzeże Gdyńskie w Szczecinie. Dodatkowo analiza potencjału

wytwórczego obu oddziałów, ich wyników historycznych i możliwości rozwoju wskazuje lokalizację w Szczecinie na korzystniejszą z ekonomicznego punktu widzenia. W opinii Zarządu Spółki nowy dok (nr 8) będzie generował średniorocznie o 39,8 mln (wartościowo) lub ok. 150 % (procentowo) większe przychody niż wszystkie doki znajdujące się obecnie w stoczni w Świnoujściu. Co istotne, dok nr 8 będzie generował dużo większe przychody pomimo tego, iż średnioroczna ilość remontowanych na nim jednostek będzie mniejsza o 24 jednostki (lub procentowo o ok. 47 %). Dok nr 8 będzie generował o 10,4 mln (wartościowo) lub o ok. 169 % (procentowo) większą marżę niż doki nr 2, 6 i 7 razem wzięte.

Kluczową kwestią pozostaje możliwość sfinansowania samego doku oraz modernizacji infrastruktury hydrotechnicznej umożliwiającej jego posadowienie. Projekt i finansowanie budowy doku o nośności do 27.000 TLC dla MSR Gryfia S.A. będzie realizowane w ramach Grupy Kapitałowej FRS S.A. przy czym Stocznia musi sfinansować modernizację infrastruktury, niezbędnej do posadowienia nowego doku.

Pragnę podkreślić, że decyzja w zakresie zbycia nieruchomości oddziału w Świnoujściu była poprzedzona rzetelnymi analizami i jest podejmowana na podstawie wniosków z wieloletnich, osiągniętych przez oddział wyników ekonomicznych. Wskaźniki jednoznacznie wskazują, że oddział jest trwale nierentowny i przy zachowaniu *status quo* brak jest perspektyw jego dalszego rozwoju.

Analizy wyników oddziału (prezentowane także w trakcie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej), zostały przygotowane przez ekspertów finansowych, którzy dokonali podziału wyniku na sprzedaży całej Spółki na poszczególne oddziały. W okresie 2017-2019 oddział w Świnoujściu corocznie generował stratę ze sprzedaży.

WYSZCZEGÓLNIENIE		2017 r.	2018 r.	2019 r.
Przychody ze sprzedaży produktów i materiałów	SZCZECIN	92 110 258	91 214 199	118 343 264
	ŚWINOUJŚCIE	47 838 059	56 580 573	39 991 451
Zysk (strata) ze sprzedaży	SZCZECIN	5 412 784	7 965 397	3 469 480
	ŚWINOUJŚCIE	-820 941	-4 019 172	-5 443 228

Przychód ogółem na jednego pracownika jest o 1/3 wyższy w Szczecinie niż w Świnoujściu, zaś dla samych remontów statków osiągnięty przychód w przeliczeniu na 1 pracownika jest wyższy aż o 57%.

Średni przychód z jednego zlecenia remontu statku jest ponad 2-krotnie wyższy w Szczecinie niż w Świnoujściu. Potwierdza to tendencję rosnącego zapotrzebowania na remonty większych jednostek. Ponadto z analizy danych ekonomiczno-finansowych oddziału w Świnoujściu wynika, że trend wyniku sprzedaży jest spadkowy, a straty będą się dalej pogłębiać.

Warto podkreślić, iż zbycie nieruchomości oddziału Stoczni w Świnoujściu odbywa się w postępowaniu przetargowym i ma charakter otwarty i rynkowy. Wobec powyższego każdy podmiot spełniający określone warunki przetargowe może złożyć swoją ofertę cenową i biznesową, a zbycie ww. aktywów daje szansę na stworzenie nowych miejsc pracy, również po stronie potencjalnego ich nabywcy.

Planowane działania restrukturyzacyjne i inwestycyjne będą miały pozytywny wpływ na całe województwo zachodniopomorskie. Wraz z budową nowego doku oraz jego eksploatacją w Zakładzie MSR Gryfia S.A. w Szczecinie niewątpliwie nastąpi wzrost obrotów i wolumenu kooperacji handlowej, jak również zapotrzebowania na usługi podwykonawcze, które będą wykonywane przez podmioty działające w branży stoczniowo-remontowej nie tylko ze Szczecina, ale i z całego województwa zachodniopomorskiego. Zarząd Stoczni prognozuje, że wyraźna poprawa oferty remontowej MSR Gryfia S.A. oraz wprowadzenie organizacji zmianowej pracy w Zakładzie w Szczecinie, spowodują konieczność stworzenia nowych miejsc pracy dla specjalistów w branży stoczniowej w większej liczbie niż obecny poziom zatrudnienia w zakładzie w Świnoujściu. Tym samym, mając na uwadze planowane efekty budowy, a zwłaszcza perspektywę wieloletniej eksploatacji nowego doku, która zgodnie z prognozami ma w krótkim czasie przewyższyć przychody z działalności wszystkich działających obecnie doków MSR Gryfia zlokalizowanych

w Świnoujściu, należy skonkludować, iż nowy dok istotnie przyczyni się do rozwoju sektora stoczniowego na Pomorzu Zachodnim.

Niezależnie od powyższego pragnę zapewnić, że teren stoczni w Świnoujściu jest nieruchomością będącą jednym z najistotniejszych aktywów kompleksu portowego, branżą pod uwagę w kierunkach rozwojowych Portu.

Dodatkowo, w ślad za składanymi stronie społecznej przez Zarząd Spółki, zarówno publicznie jak i bezpośrednio deklaracjami, informuję, że wszyscy stoczniovcy, zatrudnieni zarówno w Zakładzie w Szczecinie jak i w Zakładzie w Świnoujściu będą mieli zapewnione miejsca pracy w MSR Gryfia S.A.

Odnosząc się do kwestii polityki państwa w zakresie polskiego przemysłu stoczniowego pragnę podkreślić, iż minister właściwy do spraw gospodarki morskiej prowadzi działania zmierzające do aktywizacji przemysłu okrętowego w kraju. Rozwój branży budownictwa okrętowego jest jednym z priorytetów należących do zadań resortu. Do chwili obecnej udało się stworzyć bardziej przyjazne środowisko umożliwiające działalność stoczni na zasadach komercyjnych, podejmowanie przez nie wyzwań oraz coraz lepsze wykorzystywanie ich potencjału. Także w obliczu epidemii wirusa SARS-CoV-2 Ministerstwo dba o możliwie jak najlepsze kształtowanie otoczenia branży stoczniowej w Polsce, w tym m.in. poprzez bieżące reagowanie, również w obszarze legislacyjnym, na artykułowane potrzeby podmiotów stoczniowych.

*Łączę wyrazy szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu