



## MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 01 lutego 2021 r.

Znak sprawy: GM-DNW-1.054.3.2021

Pani  
**Elżbieta Witek**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

### **Szanowna Pani Marszałek,**

w odpowiedzi na interpelację nr 16999 Posła na Sejm RP Pana Jarosława Rzepy z dnia 3 stycznia 2021 r. w sprawie budowy doku dla Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A., przedstawiam poniższe 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.

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 wyprzedazy 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 pomysły 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. Ponadto o skali problemu świadczą dane statystyczne GUS,

zgodnie z którymi w 2007 r. w polskich stoczniach zbudowano 30 statków o łącznej pojemności brutto 530,6 tys. GT, zaś w 2014 r. wyprodukowano jedynie 8 statków o łącznej pojemności brutto 25,6 tys. GT. 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 stocznii europejskich, zaś polscy armatorzy, wycofując zlecenia na budowę statków z upadłych polskich stocznii, zmuszeni zostali do składania zamówień w stoczniach zachodnich i azjatyckich.

Tym samym przemysł stoczniowy na skutek tych decyzji stracił zamówienia o wartości potencjalnie nawet kilku miliardów 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.

Poniżej przedstawiam informacje odnośnie struktury właścicielskiej *Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A.* (dalej MSR Gryfia, Stocznia, Spółka) oraz Szczecińskiego Parku Przemysłowego Sp. z o.o. (SPP Sp. z o.o.), w których Skarb Państwa, który reprezentuję, nie wykonuje praw z akcji / udziałów bezpośrednio. Stocznia oraz SPP Sp. z o.o. są spółkami Grupy Kapitałowej Funduszu Rozwoju Spółek S.A. – jednoosobowej spółki Skarbu Państwa (dalej FRS S.A.), który działa jako ich główny akcjonariusz / udziałowiec, posiadając większościowy pakiet akcji / udziałów. Wobec powyższego przekazywane informacje zostały opracowane na podstawie materiałów przygotowanych przez ww. podmioty.

Projekt i finansowanie budowy doku nr 8 o nośności do 27.000 TLC dla MSR Gryfia będą realizowane w ramach Grupy Kapitałowej FRS S.A. W dniu 14 września 2020 r. zawarto umowę pomiędzy FRS S.A., MSR Gryfia oraz SPP Sp. z o.o. na sporządzenie projektu i wybudowanie ww. doku. Planowany termin jego zbudowania i dostarczenia przez SPP Sp. z o.o. to 17 miesięcy od dnia wejścia w życie wspomnianej umowy. Analiza opłacalności dotycząca Projektu Rozwojowego przyniosła pozytywny wynik. Ze względu na fakt, że projekt ma charakter kompleksowy, tj. obejmuje również działania modernizacyjne po stronie stoczni, wymaga istotnego zaangażowania MSR Gryfia, w tym finansowego, jak również wykazania zdolności do pokrycia przyszłych zobowiązań wynikających z użytkowania nowego doku. Koszt budowy doku wynosi ok. 160 mln zł<sup>1</sup> zgodnie z informacją podaną w dniu 18 listopada 2020 r. na posiedzeniu Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 28) przez Dyrektora Naczelnego MSR Gryfia Pana Artura Trzeciakowskiego.

Celem pozyskania Doku nr 8 wraz z modernizacją infrastruktury nabrzeża jest podniesienie zdolności produkcyjnej MSR Gryfia związanej z remontami oraz przebudową jednostek pływających. Efektem tych działań ma być m.in. wzrost obrotów Spółki, zwiększenie rentowności produkcji, obniżenie kosztów stałych i poprawa stanu infrastruktury stoczniowej w warunkach koncentracji działalności stoczni w jednej lokalizacji. Przełoży się to na wzmocnienie pozycji rynkowej MSR Gryfia oraz na osiągnięcie przez nią rentowności do poziomu umożliwiającego trwałe generowanie wysokich nadwyżek finansowych, a także na odbudowę kapitałów własnych i uzyskanie pożądanego optymalnego struktury finansowania. Na zasadność przyjętych

---

<sup>1</sup> <http://orka.sejm.gov.pl/zapisy9.nsf/0/88EB9302E0E520A7C125862C0049AB37/%24File/0075209.pdf>

przez Spółkę założeń wskazują światowe tendencje dotyczące wymiany flot. Armatorzy rezygnują z małych jednostek na rzecz dużych statków mogących przewieźć większą masę ładunkową. Armatorzy przesuwają również większe statki, operujące dotychczas na trasach średniego zasięgu na trasy krótkiego zasięgu, obejmujące przewóz ładunków z głównych europejskich portów przeładunkowych tj. portów ARA czy Hamburga do pozostałych europejskich portów docelowych.

Takie tendencje powodują, iż na Bałtyku pojawia się większa liczba statków operujących w ramach żeglugi średniego zasięgu, o dł. do 230 m i nośności do 80 tys. DWT, dla których w celach remontowych potrzebny będzie dok o nośności powyżej 20 tys. ton.

Wraz z tendencją zwiększania tonażu i wymiarów statków również porty handlowe zwiększają swoje możliwości przeładunkowe, inwestując w dłuższe i głębsze nabrzeża, nowe place składowe i urządzenia przeładunkowe. Przykładem może być tutaj terminal DCT w Gdańsku oraz rozbudowa Terminala promowego w Świnoujściu wraz budową nowych nabrzeży do obsługi promów o długości do 230 m. Większa ilość dużych statków zawijających do polskich portów z pewnością przełoży się na zapotrzebowanie na moce remontowe z dokami o nośności 20 000 – 25 000 ton, szczególnie w sytuacji, gdzie dostępność takich doków na Bałtyku jest bardzo mała.

W basenie Morza Bałtyckiego główną konkurencją stoczni MSR Gryfia są stocznie polskie (GSR w Gdańsku, SR Nauta w Gdyni) oraz stocznie z krajów bałtyckich (Western Shipyard, Tallin Shipyard, Riga Shipyard). Spośród 10 głównych stoczni konkurencyjnych tylko 3 z nich posiadają doki pływające o nośności powyżej 20 tys. ton. Pozostałe stocznie posiadają doki o podobnych parametrach jak MSR Gryfia. Duża ilość stoczni dysponujących podobnym potencjałem dokowym powoduje, że konkurencja w tym obszarze jest bardzo silna. Zakup przez stocznnię Gryfia nowego doku o nośności ok. 27 tys. ton spowoduje przesunięcie stoczni do grupy kilku stoczni dysponujących dokami pozwalającymi remontować największe statki operujące na Bałtyku w ramach żeglugi średniego i dalekiego zasięgu. Należy również w tym miejscu zaznaczyć, że stocznia Western Shipyard w Kłajpedzie zrezygnowała z „małych” doków o nośności do 8,5 tys. ton, a zainwestowała w duże doki o nośności do 33 tys. ton. W 2019 roku Western Shipyard odkupiła od stoczni Riga dok 30 tys. ton wymagający remontu, obecnie remontuje ten dok i wkrótce planuje wprowadzić go do eksploatacji. W obszarze morza Północnego spośród 10 konkurencyjnych stoczni niemieckich i skandynawskich tylko 3 stocznie dysponują pływającymi dokami o nośności pow. 20 tys. ton (Blohm + Voss, Lloyd Werft, Gotaverken). Pozostałe stocznie posiadają podobny potencjał dokowy jak MSR Gryfia. Podobnie jak dla rejonu Morza Bałtyckiego, inwestycja w dok o nośności powyżej 20 tys. spowoduje przesunięcie Stoczni Gryfia do grupy stoczni zdolnych obsługiwać największe jednostki operujące w rejonie Morza Północnego.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu