



## MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 22 kwietnia 2022 r.

Znak sprawy: GM-DNW-1.054.2.2022

Pan  
**Tomasz Grodzki**  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie numer 1461, Pana Senatora Stanisława Gawłowskiego, złożone podczas 36 posiedzenia Senatu RP w dniu 4 lutego 2022 r., w sprawie *realizacji projektu budowy promów pasażerskich w Polsce*, przedstawiam poniższe informacje.

Na wstępie chciałbym przypomnieć, że produkcja stoczniowa na terenie obecnej Stoczni Szczecińskiej "Wulkan" sp. z o.o. ma historię sięgającą XIX wieku. Tereny te od początku predestynowały do budowy dużych, największych i najnowocześniejszych w danym okresie statków pasażerskich. Przykładowo, na tych terenach w latach 1905 - 1906 powstał największy w tamtych czasach pasażerski statek parowy na świecie, obsługujący linię transatlantycką między Europą a USA. Z kolei inne, wybudowane tam wcześniej statki pasażerskie 12 razy zdobywały Błękitną Wstęgą Atlantyku – nagrodę dla statku, który w najkrótszym czasie przebył Ocean Atlantycki. Powstała w 1950 r. po odbudowie szczecińskiej infrastruktury stoczniowej ze zniszczeń wojennych i jej modernizacji już polska stocznia: Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego budowała początkowo drobnicowce o napędzie parowym, a od lat 60-tych XX wieku statki wyposażone w silniki wysokoprężne. Produkcja została rozszerzona o budowę statków specjalnych m.in. chemikaliowców i statków naukowo-badawczych unikalnych w skali światowej w tym okresie. W latach 70-ych ubiegłego wieku zbudowano pierwszy semikontenerowiec, rozwijano także techniki budowy promów pasażersko-samochodowych i wycieczkowców (dwa z nich MF Pomerania i MF Silesia zbudowano dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej). W tym okresie budowano także masowce, produktowce i statki do obsługi platform wiertniczych. Produkcja lat 80-tych XX skutkowałą budową kontenerowców, okrętów wojennych, licznych okrętów warsztatowych i kolejnych promów pasażersko-samochodowych.

W latach 90-tych ubiegłego wieku, po transformacji ustrojowej i przekształceniu przedsiębiorstwa w spółkę prawa handlowego dokonano przebudowy czterech pochylni i realizowano kolejne zamówienia - m.in. średnie kontenerowce dostawcze.

Dla zobrazowania dorobku ww. stoczni należy wskazać, iż do 1998 r. wybudowano w niej 597 statków (22 różnych typów) o łącznej nośności 6 928,8 DWT.

Produkcja stoczniowa była działalnością prowadzoną przez pokolenia w różnych, często trudnych okresach ustrojowych. Jednakże całą historię oraz spuściznę pokoleń rządu PO-PSL zniweczyły poprzez prowadzoną błędną politykę lat 2007-2015 związaną z dekapitalizacją aktywów stoczniowych, w tym linii produkcyjnych, utrudniającą odbudowę potencjału przemysłu stoczniowego w Polsce.

Pragnę zaznaczyć, że Rząd Prawa i Sprawiedliwości podejmował i podejmuje szereg działań na rzecz odbudowy przemysłu stoczniowego. W przeciwieństwie do rządów PO-PSL, którzy z całą mocą chcieli

*niepodległa* POLSKA  
BULENIE ODZYSKANIA  
NIEPODLEGŁOŚCI

zlikwidować przemysł stoczniowy. Utrata rynku oraz osłabianie marki polskiego przemysłu stoczniowego to działania rządów PO-PSL. Ustawa kompensacyjna, decyzja o wygaszaniu produkcji stoczniowej w Polsce, sprzedaż majątku stoczni spowodowała katastrofalną sytuację dla rozwoju przemysłu stoczniowego.

Odnosząc się do kwestii sprzedaży/złomowania pierwszej części promu B145-I/01, z informacji przedstawionych przez Zarząd Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. (dalej jako PŻB S.A.) wynika, że Zarząd nie autoryzował żadnej oferty z tym związanej, a oferty zostały przekazane przez pracownika bez zgody Zarządu. Spółka deklaruje, że opracowany projekt budowy promu B145-I/01, tj. promu samochodowo-pasażerskiego posiadającego optymalne parametry techniczne i eksploatacyjne dla potrzeb transportu drogą morską ładunków typu Ro-Ro i pasażerów w rejonie Morza Bałtyckiego został wykonany w standardzie światowym i ma charakter uniwersalny, pozwalający na wykorzystanie w przyszłości zarówno dla stoczni europejskich, chińskich lub wietnamskich. Także analizy wykonane w toku realizacji tego projektu, tj. zarówno ekonomiczno-finansowe jak i techniczne w zakresie możliwych i optymalnych konfiguracji parametrów technicznych i eksploatacyjnych promu mogą być w przyszłości wykorzystane.

Projekt odnowy floty polskich armatorów w polskich stoczniach jest kontynuowany i mam nadzieję zostanie sfinalizowany z powodzeniem, zgodnie z przyjętymi założeniami, zatem sugeruję wstrzymanie się z podsumowaniami i zbyt daleko idącymi wnioskami do czasu finalizacji trwającej inwestycji.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu