



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-11.054.4.2025
Warszawa, 02 grudnia 2025

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 12666 Poseł na Sejm RP Pani Wioletty Kulpy w sprawie terenów infrastruktury strategicznej po Płockiej Stoczni Rzecznej, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Z informacji ogólnodostępnych wynika, że Sąd Rejonowy w Płocku, V Wydział Gospodarczy, Sekcja ds. Upadłościowych i Restrukturyzacyjnych, w sprawie o sygnaturze akt V GU 473/21 zawiadomił, iż postanowieniem z dnia 15 listopada 2022 r. ogłoszono upadłość dłużnika CENTROMOST Stocznia Rieczna w Płocku Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Płocku, ul. Popłacińska 42, 09-401 Płock, numer KRS 0000073437. Jak wynika z *opisu i oszacowania wartości zorganizowanej części przedsiębiorstwa działającego pod nazwą „CENTROMOST” stocznia rzeczna w Płocku spółka z o.o. w upadłości*, sporządzonego przez biegłego sądowego 14 marca 2023 r. – **spółka nie posiadała nieruchomości.**

Działalność gospodarcza CENTROMOST Stocznia Rieczna w Płocku prowadzona była na zasadach rynkowych, w oparciu o przepisy prawne kształtujące swobodę prowadzenia działalności gospodarczej oraz o przepisy dot. funkcjonowania spółek prawa handlowego. Ministerstwo Infrastruktury (dalej „MI”) nie było i nie jest stroną tego postępowania, w związku z powyższym nie było zobligowane do prowadzenia monitoringu procesu likwidacji Płockiej Stoczni.

Natomiast zgodnie z informacjami przekazanymi przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, do Zarządu Zlewni we Włocławku wpłynął wniosek z dnia 8 sierpnia 2024 r. firmy WAN 44 Sp. z o.o. (reprezentowanej przez p. Macieja Humiczewskiego), na podstawie którego wydano pozwolenie wodnoprawne na lokalizowanie na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Wisły nowych obiektów budowlanych w rejonie ulicy Popłacińskiej w Płocku na działce o nr ew. 3114/2 z obrębem 0012 Radziwie, gm. M. Płock, województwo mazowieckie, związanych z realizacją projektu pn. „Zabudowa mieszkalno-usługowa w rejonie ulicy Popłacińskiej w Płocku”.

MI prowadzi stały monitoring utrzymania parametrów klasyfikacyjnych i eksploatacyjnych na rzece Wiśle, a także realizacji usług publicznych w zakresie obsługi śródlądowych dróg

wodnych przez administrację dróg wodnych, w tym w zakresie należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych, śluz i pochylni.

Droga wodna rzeki Wisły na odcinku od Płocka do stopnia wodnego we Włocławku posiada klasę żeglowności Va. Oznacza to, że jest przystosowana do prowadzenia transportu przez statki o długości do 95 m, szerokości do 11.4 m i zanurzeniu 2.8 m.

Niemniej jednak wykorzystanie przedmiotowego odcinka do przewozów ładunkowych uzależnione jest od zapewnienia warunków nawigacyjnych (głębokości tranzytowych pozwalających na żeglugę statków z zanurzeniem 1.6 m do 1.8 m) na całej długości drogi wodnej Dolnej Wisły, od Płocka do portu morskiego w Gdańsku.

Formalnie na odcinku rzeki poniżej stopnia wodnego we Włocławku do ujścia rzeki Tążyny ustanowiona jest I klasa żeglowności, która w teorii pozwala na prowadzenie operacji transportowych przez statki do 41 m długości, 4.7 m szerokości i maksymalnym zanurzeniu do 1.4 m. Natomiast odcinek od ujścia rzeki Tążyny do Tczewa charakteryzuje się II klasą żeglowności, co pozwala na żeglugę statków o długości kadłuba do 50 m, szerokości 9 m i maksymalnym zanurzeniu 1.6 m.

W praktyce zmienne uwarunkowania hydrologiczne mające wpływ na ograniczenia w głębokościach tranzytowych skutkują krótkimi okresami nawigacyjnymi w ciągu roku, umożliwiającymi efektywny i opłacalny transport wodny. Z tego względu droga wodna Dolnej Wisły od portu morskiego Gdańsk do Płocka obecnie jest wykorzystywana głównie do transportu ładunków ponadnormatywnych, które wymagają mniejszych głębokości tranzytowych (poniżej 1.6 m zanurzenia statku).

Pełne wykorzystanie drogi wodnej Dolnej Wisły, z uwzględnieniem Płocka jako miejsca docelowego, wymaga prowadzenia działalności inwestycyjnej na istniejącej infrastrukturze hydrotechnicznej o charakterze rewitalizacyjnym oraz działalności utrzymaniowej zapewniającej systematyczną poprawę parametrów eksploatacyjnych. Zwiększenie wartości parametrów eksploatacyjnych oraz poprawa ich dostępności pozwoliłaby na wykorzystanie potencjału tego obszaru i rozszerzenie oferty przewozowej na Wiśle o nowe grupy ładunkowe takie jak np. ładunki masowe suche, płynne lub gazowe.

MI nie było stroną postępowania upadłościowego ani nie miało wpływu na sposób prowadzenia działalności spółki CENTROMOST. Rolą MI, w tym zakresie, jest kształtowanie otoczenia strategiczno-regulacyjnego, które wspiera rozwój sektora żeglugi śródlądowej, w tym przedsiębiorstw w nim działających. Ostatecznie to jednak podmioty gospodarcze prowadzą działalność we własnym imieniu i na swój własnych rachunek.

Zgodnie z prowadzonym monitoringiem ruchu statków żeglugi śródlądowej, można stwierdzić, że likwidacja przedsiębiorstwa stoczniowego w Płocku nie wpłynęła na poziom ruchu śródlądowych jednostek pływających. Pomimo że teren, na którym prowadzona

była działalność stoczni rzecznej w Płocku, zlokalizowany jest w sąsiedztwie śródlądowej drogi wodnej, nie ma on bezpośredniego wpływu na operacje przewozowe na Wiśle.

Główną determinantą opłacalnych ekonomicznie operacji transportowych na śródlądowych drogach wodnych jest przede wszystkim zapewnienie stabilnych warunków nawigacyjnych, co z kolei zależne jest od aktualnej sytuacji hydrologicznej i realizowanych prac utrzymaniowych.

Obowiązującym dokumentem planistycznym dla sektora żeglugi śródlądowej jest Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 (dalej: KPŻ2030). Program określa zadania mające na celu rozwój żeglugi śródlądowej i połączenie jej z intermodalną siecią transportową w Polsce.

Część zadań zaplanowanych w KPŻ2030 ma na celu wsparcie i unowocześnienie funkcjonowania całego sektora żeglugi śródlądowej. Są to tak zwane zadania sektorowe, a ich realizacja przełoży się na wzrost konkurencyjności polskich przedsiębiorców na europejskich rynkach transportowych, gdzie realizowana jest większość polskich operacji przewozowych. Najważniejsze działania sektorowe ukierunkowane są m.in. na cyfryzację procesów związanych z obsługą sektora, rozbudowę systemu RIS umożliwiającego prowadzenie bezpiecznej i bardziej ekonomicznej żeglugi śródlądowej, modernizację floty śródlądowej do nisko i zeroemisyjnej oraz przystosowanej do zachodzącej zmiany klimatu, w tym pracy przy obniżonych stanach wód.

Z kolei działania inwestycyjne zaplanowane w KPŻ2030 dotyczą wykorzystywanych transportowo odcinków Odry i Wisły, będą polegały na remoncie istniejących już ostróg regulacyjnych oraz dalszym wdrażaniu Systemu Informacji Rzecznej (RIS).

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Arkadiusz Marchewka
Sekretarz Stanu