Oświadczenie złożone
przez senator Magdalenę Biejat
na 45. posiedzeniu Senatu
w dniu 7 listopada 2025 r.

Oświadczenie skierowane do wiceprezesa Rady Ministrów, ministra obrony narodowej Władysława Kosiniaka-Kamysza

Szanowny Panie Ministrze!

5 września 2025 r. opinia publiczna w Płocku została poinformowana o rozpoczęciu budowy osiedla apartamentowców na terenie stoczni rzecznej w Płocku. Docelowe rozmiary przedsięwzięcia deweloperskiego obejmują 25 budynków mieszkalnych z garażami i mariną na 400 jednostek pływających. Realizacja tego osiedla wiąże się z całkowitą likwidacją największej polskiej stoczni rzecznej.

Kilkanaście lat temu teren stoczni nabył deweloper. Wynajmował tereny i specjalistyczną infrastrukturę rozmaitym podmiotom gospodarczym, głównie stoczniowym. Firmy upadały, a na ich miejsce wchodziły nowe. Ostatnie wykonane jednostki nadal pozostają w stoczni. Mimo że stoczniowe podmioty gospodarcze upadały, teren stoczni, chroniony zapisami w studium zagospodarowania przestrzennego miasta, nadal trwał jako obszar o wysokich walorach przemysłowych i strategicznych. Strategia wieloletniego zagospodarowania przestrzennego doskonale rozróżniała, że czym innym jest stocznia, a czym innym podmioty gospodarcze funkcjonujące na jej terenie. Władze miejskie bronią swojej obecnej decyzji o wydaniu pozytywnych warunków na budowę osiedla, argumentując to jedynie kwestiami prawnymi. Twierdzą, że w świetle obecnego prawa nie mają możliwości sprzeciwu wobec wniosku dewelopera.

Istniejące do lat dziewięćdziesiątych plany zagospodarowania przestrzennego z powodów strategicznych zabraniały lokowania na tym terenie podmiotów o funkcjach innych niż przemysłowo-stoczniowe. Stoczniowe zakłady szkutnicze funkcjonowały na tym terenie od początków istnienia Płocka. W czasie wojny Niemcy rozbudowali zakłady szkutnicze, tworząc podwaliny pod nowoczesną stocznię. W okresie okupacji w Płocku budowane były sekcje okrętów podwodnych dla III Rzeszy, które spławiano do Gdańska, gdzie następnie je montowano. Po wojnie stocznia została rozbudowana i unowocześniona. Wyposażono ją w nowe slipy do wodowania, nowoczesne dźwigi 25-tonowe oraz hale i suche doki do łączenia poszczególnych sekcji długich jednostek już na wodzie. W latach siedemdziesiątych dobudowano nową część stoczni, tzw. wojskową, specjalizującą się w produkcji jednostek pływających i konstrukcji dla wojska. Urbaniści, architekci oraz wcześniejsze władze lokalne przez dekady chronili ten teren jako strategiczny dla interesu miasta i jego mieszkańców. W szczególności zwracano uwagę na przedstawione poniżej aspekty.

1. Stocznia oraz port z elewatorem i młynem stanowiły zaplecze obrony cywilnej dla prawobrzeżnego Płocka (90% populacji miasta mieszka po prawej stronie) oraz miejsce schronienia w przypadku sytuacji kryzysowej. Wojna polsko-bolszewicka z 1920 r. ukazała plany strategiczne Rosji polegające na wyprowadzeniu ataku na Płock. Płock uważany był za strategiczny punkt na linii Wisły, którego zdobycie umożliwiało odcięcie Warszawy od zaopatrzenia z portu w Gdańsku.

2. Od czasu zbudowania tamy we Włocławku i spiętrzenia wód (zbiornik włocławski rozciąga się od Włocławka do Płocka) podniósł się poziom zagrożenia powodziowego. Funkcjonowanie floty lodołamaczy i pogłębiarek wymaga zaplecza portowo-stoczniowego dla jednostek zapewniających bezpieczeństwo przeciwpowodziowe.

3. Kolejna sprawa to obecność w Płocku największego w Europie Środkowo-Wschodniej koncernu multienergetycznego, którego funkcjonowanie zależy od zasobów wody rzecznej (chłodzącej) oraz od Wisły jako drogi wodnej wykorzystywanej do transportu największych elementów infrastruktury przemysłowej.

Oddzielnym aspektem bezpieczeństwa, tym razem w skali kraju, była produkcja stoczniowa w Płocku na potrzeby wojskowe. Hale i wyposażenie specjalistyczne do niedawna z powodzeniem wykorzystywano, produkując w dużej liczbie: mosty pływające pontonowe; barki segmentowe pływające ciężkie (po zmontowaniu tworzące most dwujezdniowy z linią kolejową pośrodku); wypornościowe, ciężkie platformy pływające pod dźwigi i koparki; mosty pozorne (lekkie i tanie pływakowe przeprawy rzeczne, pozorujące przy pomocy siatek maskujących duży most z lotu ptaka w celu zmylenia przeciwnika, umożliwiające komunikację pieszą), a także mosty składane (gotowe, składane przęsła konstrukcyjno-drogowe do wielokrotnego montażu mostów o dowolnej długości).

Mając na uwadze skokową zmianę doktryny obronnej ostatnich lat, polegającą na wprowadzeniu do

systemów obronnych dronów bojowych i transportowych (także tych pływających), podkreślam, że płocka stocznia rzeczna dysponuje doskonałą infrastrukturą do podjęcia takiej produkcji. Orlen oraz inne firmy sektora multienergetycznego rozpoczęły w ostatnim roku eksploatację małych jednostek badawczych monitorujących bezpieczeństwo podwodnej infrastruktury przesyłowej. To rynek, który dopiero rozpoczyna swoją ekspansję. Jednostki te, produkowane we Francji, zapoczątkowują nową erę w produkcji stoczniowej, a płocka stocznia rzeczna dysponuje odpowiednim zapleczem do ich wytwarzania.

Z punktu widzenia lokalnej obrony terytorialnej (zaplecze do ochrony 2 ważnych mostów na Wiśle i bezpieczeństwa 120-tysięcznego miasta) teren ten stanowi również doskonałe miejsce do lokalizacji jednostki obrony terytorialnej.

Z uwagi na powyższe zwracam się z następującymi pytaniami.

1. Czy stocznia w Płocku jest uwzględniana w ramach działań ochronnych jako strategiczna spółka z punktu widzenia obronności kraju?

2. Czy jej status – jeśli nie jest uwzględniona w miejscach strategicznych dla obronności kraju – zostanie ponownie przeanalizowany?

Magdalena Biejat