

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 45)
z dnia 5 grudnia 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 45)

5 grudnia 2024 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat analizy dostępności nowych rynków zbytu dla przemysłu stocznioowego (z uwzględnieniem analizy nawiązania współpracy z koncernem ARAMCO).

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Krężel** dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury, **Paweł Porzycki** prokurent, dyrektor Biura Administracji i Nadzoru Inwestycyjnego Funduszu Rozwoju Spółek SA, **Michał Habina** prezes zarządu Gdańskiej Stoczni „Remontowa” im. Józefa Piłsudskiego SA, **Dariusz Jaguszewski** prezes zarządu Remontowej Shipbuilding SA, **Monika Kozakiewicz** prezes zarządu Stoczni Remontowej Nauta SA, **Magdalena Czuba-Wąsowska** wiceprezes zarządu Grupy Przemysłowej Baltic wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Karaśkiewicz** dyrektor Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe wraz ze współpracownikami, **kpt. ż. w. Tadeusz Hatałski** wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej, **Mirosław Piórek** przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska, Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Droży państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dzisiaj temat ważny dla naszej branży. Jest to dostępność nowych rynków zbytu dla przemysłu stocznioowego z uwzględnieniem analizy nawiązania współpracy z koncernem ARAMCO.

Droży państwo, na wstępie muszę państwa przeprosić. Jest mi też z tego powodu bardzo przykro. Szczerze mówiąc, jest to dla mnie sytuacja dosyć niezrozumiała. Zasadą wynikającą z regulaminu Sejmu jest, że informacje rządu prezentuje minister. Natomiast dzisiaj jest z nami dyrektor Krężel, który niewątpliwie jest w resorcie od wielu, wielu lat i przedstawi informacje możliwie fachowo. Minister Marchewka z tego, co słyszę, nie jest z nami z uwagi na to, że ma zaplanowane posiedzenie Warmińsko-Mazurskiego Zespołu Parlamentarnego. Przyznam, że sytuacja, w której zespół parlamentarny, który jest instrumentem, instytucją dosyć mocno nieformalną, którą tworzą po prostu posłowie, którzy chcą powołać w jakiejś sprawie zespół, jest ważniejszy od posiedzenia stałej komisji, w mojej parlamentarnej karierze jeszcze się nie zdarzyła, no ale pierwsze koty za płoty. Warmińsko-Mazurski Zespół Parlamentarny jest ważniejszy od tego, gdzie i w jaki sposób branża stocznioowa może zdobywać nowe rynki. To samo się skomentuje. Na pewno będę rozmawiał o tym z ministrem Marchewką, dlatego że nie jest to sytuacja, delikatnie mówiąc, w porządku. Tak nie może być. Panie dyrektorze, bardzo proszę o przedstawienie informacji.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krężel:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, tak jak pan przewodniczący wskazał, pan minister bierze udział w posiedzeniu zespołu. Jak zrozumiałem, posiedzenie to zostało ustalone już dużo wcześniej. Pan minister po prostu zobowiązał się, że przekaże tam informacje o rozwoju portu w Elblągu i torze podejściowym do tego portu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, posiedzenie Komisji nie pojawiło się nagle. Obowiązkiem ministrów jest brać udział w posiedzeniach komisji, a nie zespołów parlamentarnych.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Rozumiem. Przechodząc do informacji, stosowną informację otrzymali państwo na piśmie. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to tytułem wprowadzenia powiem kilka słów, a następnie oddam głos przedstawicielowi Funduszu Rozwoju Spółek, który w imieniu ministra infrastruktury pełni nadzór właścicielski nad aktywami stoczniowymi, które są w gestii Ministerstwa Infrastruktury.

Jeżeli chodzi o nowe rynki zbytu dla przemysłu stoczniowego, musimy mieć świadomość, że obecnie jesteśmy świadkami prawdziwej rewolucji, jeżeli chodzi o żeglugę morską, rewolucji być może podobnej do przejścia z napędu wiatrowego na napęd parowy. Z jednej strony mamy do czynienia z postępującą digitalizacją i automatyzacją żeglugi morskiej. W dalszej perspektywie będzie to pewnie żegluga autonomiczna. Z drugiej strony mamy do czynienia z wprowadzaniem paliw alternatywnych, ograniczaniem emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń w żegludze morskiej. Jesteśmy w przededniu wejścia w życie rozporządzenia unijnego, które przewiduje ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Rozporządzenie wchodzi w życie 1 stycznia 2025 r. Oczekuje się, że podobne przepisy w kwietniu przyszłego roku przyjmie Międzynarodowa Organizacja Morska na poziomie światowym. A więc armatorzy staną przed bardzo trudnym wyzwaniem, jak też pytaniem, czy wymieniać napędy w statkach, które obecnie są eksploatowane, czy też inwestować w nową flotę. Na chwilę obecną problemem, głównym pytaniem jest to, jakie będzie paliwo przyszłości. To też jest problem. Część armatorów idzie w amoniak, część armatorów idzie w metanol, część armatorów stawia na paliwo LNG, które jest uważane za paliwo przejściowe, ponieważ jest paliwem kopalnym, natomiast trwają także prace nad pozyskiwaniem LNG z biomasy czy też syntetycznym LNG. To wszystko powoduje, że tak jak powiedziałem, jest wiele wyzwań przed armatorami, natomiast jest to też ogromna szansa dla stoczni.

Według danych w najbliższych kilku latach 12 tys. dużych statków handlowych będzie wymagało konwersji. Jest to konwersja nie tylko jeżeli chodzi o silniki, ale też całe orurowanie, osprzęt, zbiorniki, dlatego że niestety, paliwa alternatywne mają niższą gęstość niż obecnie wykorzystywane. A więc jest to bardzo, bardzo dużo wyzwań. Oprócz paliw, o których mówiłem, trwają prace nad alternatywnymi metodami wspomagania napędu statków, jak wspomaganie napędem wiatrowym czy też napędem jądrowym. Chodzi o SMR-y modułowe, reaktory jądrowe. Nowe technologie zdecydowanie stanowią ogromną szansę zarówno dla stoczni remontowych, jeżeli chodzi o retrofity, jeżeli chodzi o konwersję, jak i dla stoczni budujących nowe statki. Jeżeli chodzi o szczegóły z punktu widzenia naszych stoczni, poproszę pana prokurenta z Funduszu Rozwoju Spółek, pana Pawła Porzyckiego. Dziękuję.

Prokurent, dyrektor Biura Administracji i Nadzoru Inwestycyjnego Funduszu Rozwoju Spółek SA Paweł Porzycki:

Dziękuję bardzo. W zasadzie przy definicji potencjalnych możliwości penetracji nowych rynków wstęp poczyniony przez pana dyrektora dosyć precyzyjnie nakreśla kierunki, na których stocznie powinny się koncentrować. Zaczę od tego, że Fundusz Rozwoju Spółek pełni dzisiaj funkcje właścicielskie w stosunku do dwóch podmiotów zlokalizowanych w Szczecinie. Jest to Morska Stocznia Remontowa Gryfia i Stocznia Szczecińska „Wulkan”. Morska Stocznia Remontowa Gryfia, jak sama nazwa wskazuje, 100% działalności ma zorientowanej na remonty i konwersje statków. Stocznia „Wulkan” jest w procesie swojej restrukturyzacji. Do tej pory była to stocznia, która koncentrowała się na budowie statków. W tej chwili w ramach zmian dotyczących struktury rynku, profilu zapotrzebowania, presji otoczenia, ale również możliwości związanych z projektami z segmentu gaz, oil & offshore przeprofilowuje swoją produkcję.

Koncentrując się na chwilę na segmencie usług remontowych, te wszystkie parametry, o których wspominał pan dyrektor, oczywiście stwarzają z jednej strony ogromne szanse dla stoczni, z drugiej strony są też pewnego rodzaju zagrożeniem, albowiem

wprowadzenie najnowszych technologii powoduje konieczność nadążania za wprowadzaniem najnowszych technologii na statkach. W związku z tym tonaż, który jest podstawiony na remont, musi spotkać się z odpowiedzią stoczni, która dysponuje odpowiednimi aktywami, środkami i kompetencjami do wykonywania coraz bardziej złożonych usług remontowych. Oczywiście jest, że nasze stocznie położone w tej części Morza Bałtyckiego nie mogą konkurować, akwirować czy zabiegać o pozyskanie zleceń z floty, która operuje na Dalekim Wschodzie czy na oceanach, dlatego że po prostu koszty przepozycjonowania statków z tych obszarów w rejon Bałtyku są zbyt duże, żeby uzasadniały wykonywanie prac remontowych tutaj, w naszym zasięgu. Krótko mówiąc, nasz rynek stanowią statki operujące w obszarze Morza Północnego, Morza Bałtyckiego. Jednym z kluczowych elementów są dwie rzeczy. Pierwsza to jest jakość wykonywanych usług i konkurencyjne ceny. To po pierwsze. Po drugie, może nawet ważniejsze, to infrastruktura, która pozwala na wydokowanie statków w celu przeprowadzenia obowiązujących przeglądów klasowych oraz oczywiście remontów statków.

Jak państwo zapewne wiecie, kilka lat temu w stoczni „Wulkan” rozpoczęto budowę doku, który miał trafić już chyba dwa lata temu na wyposażenie stoczni remontowej. Niestety, proces ten jest mocno złożony i przeciąga się w czasie, niemniej jednak intencją ministerstwa, a przede wszystkim nas jako właściciela, funduszu jest dokończenie tej budowy i wyposażenie stoczni Gryfia w nowe narzędzie, żeby można było skutecznie zabiegać o pozyskiwanie do sprzedaży usług remontowych na największych jednostkach, które mogą operować w tym obszarze. W tej sytuacji zapotrzebowaniu na tego typu dok sprzyjają oczywiście elementy związane z pogłębieniem toru wodnego, z adaptacją portu w Szczecinie do przyjmowania coraz większych statków. A więc można powiedzieć, że usługi remontowe w pewnym sensie muszą być kompatybilne z parametrami statków, które obsługują porty. Stocznia Gryfia w tej chwili kończy inwestycję związaną z przygotowaniem infrastruktury okołodokowej. Projekt ten jest zaawansowany w blisko 90%. Należy oczekiwać, że w zasadzie jedynym elementem, którego brakuje do pozyskania nowego narzędzia jest dokończenie budowy doku.

Jeżeli chodzi o nowe rynki, pan dyrektor był uprzejmy wspomnieć o całej gamie rozwiązań w zakresie przebudowy czy konwersji, związanych z różnego rodzaju rozwiązaniami technicznymi dotyczącymi napędu statków. W mojej ocenie trudno doszukiwać się ekonomicznego uzasadnienia wymiany siłowni na statkach. Będziemy mieli do czynienia raczej z procesem, mówię o starej, używanej flocie, dostosowania aktualnie istniejących napędów do zastosowania paliw alternatywnych. Natomiast przejście przez armatorów na zupełnie nowe systemy napędowe będzie nieuchronnie wiązało się z wymianą tonażu. Stare statki po prostu będą wycofywane z obszaru objętego bardzo restrykcyjnymi przepisami w zakresie ochrony środowiska i sprzedawane na Daleki Wschód, tam, gdzie przepisy są dużo bardziej liberalne.

Przyszłość stoczni remontowych nieuchronnie związana jest również z geopolityczną sytuacją i z ewentualnym zakończeniem konfliktu zbrojnego na Ukrainie. Badania wskazują, że zakończenie wojny na Ukrainie, konieczność odbudowy infrastruktury w tamtym rejonie będzie skutkowałą znaczącym wzrostem popytu na usługi przewozowe, szczególnie drogą morską. A więc dla Polski i dla naszych portów jest to ogromna szansa na przechwycenie ciągów ładunkowych, a to oczywiście będzie wiązało się z potencjalnym wzrostem zapotrzebowania na usługi remontowe w stocznich remontowych.

Jeżeli chodzi o stocznnię „Wulkan”, w tej chwili jest ona mocno zorientowana na wejście w segment produkcji stoczniowej z obszaru offshore. Tutaj upatrujemy największej szansy rozwojowej dla tego przedsiębiorstwa. Jednym z kluczowych elementów, który mocno ogranicza potencjał rozwojowy stoczni, jest konieczność dokończenia budowy doku. Projekt jest mocno złożony, angażuje spory potencjał stoczni. Nie ukrywam, że rozwiązanie tego problemu jest zadaniem priorytetowym na najbliższą przyszłość. W ramach planów stoczni jest oczywiście przygotowany program inwestycyjny, który z racji, jak wcześniej wspomniałem, ograniczeń wynikających z budowy doku w tej chwili jest wstrzymany. Nie oznacza to, że stocznia będzie rezygnowała ze swojej aktywności w zakresie budowy statków.

Przyszłość przemysłu stocznioowego w Polsce, zresztą są koledzy z Forum Okrętowego, którzy na pewno to potwierdzą, należy upatrywać nie w budowie relatywnie prostych konstrukcji okrętowych, typu masowce. Przyszłość naszego przemysłu stocznioowego są to jednostki złożone, takie projekty jak chociażby projekt realizowany przez Crist. Mówię tutaj o statkach typu jack-up do obsługi farm wiatrowych, specjalistycznych statkach supplierach do obsługi tak farm wiatrowych, jak i platform wydobywczych oraz w mniejszym stopniu jednostkach specjalistycznych, które wspierają, że tak powiem, tę pracę. To tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Droży państwo, spotkaliśmy się w sprawie przemysłu stocznioowego pod koniec zeszłego roku. Co roku rozmawiamy o przemyśle stocznioowym. W zeszłym roku, już po objęciu władzy przez nowy rząd, cierpliwie znosiłem niektóre usprawiedliwione, niektóre, uważam, bardzo nie fair zarzuty wobec koncepcji rozwoju przemysłu stocznioowego za poprzedniego rządu. Pan minister Marchewka mówił wtedy, że rozpoczynają się audyty, że audyty się skończą, że będzie wiadomo, na czym stoimy, ale jednocześnie przygotowywane są strategie dla przemysłu stocznioowego w Polsce, że mają plan, jak sprawić, żeby przemysł stocznioowy hulał, w jaki sposób zdobywać rynki, że będzie dużo, dużo lepiej niż było, że będą zamówienia, będzie wszystko. Dzisiaj spotykamy się, żeby rozmawiać o nowych rynkach zbytu, a panowie, bardzo przepraszam, ale przedstawiliście tak elementarną, oczywistą wiedzę, że rynki zbytu są to nowe energie odnawialne, które będą wypierać poniekąd stare siłownie. To w zasadzie wszystko, jeżeli chodzi o nowe rynki zbytu. Przepraszam, panie prokurencie, powiedział pan, że jak skończy się wojna na Ukrainie, to będzie budowana nowa flota handlowa, którą w naszych stoczniach remontowych będziemy mogli kiedyś remontować. Przyznam szczerze, że tak mocny argument trochę mnie zaskoczył. Widzę, że patrzymy bardzo mocno w niepewną przyszłość, i to taką przyszłość, która obejmuje dopiero remonty statków. O nowych inwestycjach, o nowych kontraktach zawartych w ostatnim roku nie usłyszeliśmy nic. I tak naprawdę nawet jeżeli chodzi o dwukartkową informację, to o nowych rynkach zbytu jest dosłownie dziesięć linijek. Jest to opisane w ogólny sposób, że nie możemy konkurować z Koreą i z Chinami, więc musimy budować specjalistyczne jednostki, napędy OZE. Poza tym nic nie ma.

W informacji tej nie ma nawet zdania o tym, co było w temacie dzisiejszego posiedzenia, w części zapisanej w nawiasie, czyli nie ma nic na temat analizy rynków zbytu z uwzględnieniem analizy nawiązania współpracy z koncernem ARAMCO. Ani w informacji, ani w państwa wystąpieniu nie ma o tym nawet najmniejszego słówka. Ja po prostu nie rozumiem. To naprawdę jest krótki, bardzo konkretny temat posiedzenia Komisji. Nie wiem, czy państwo nie doczytaliście. Nie wiem, jak mam to rozumieć. Rozumiem, dlaczego dzisiaj nie ma z nami pana ministra Marchewki. Łatwo jest rzucać gromy na poprzedników, natomiast jak przychodzi co do czego po roku rządów i nie ma się nic konkretnego, ciekawego do powiedzenia, to lepiej pójść na posiedzenie zespołu parlamentarnego do spraw warmińsko-mazurskich. Zupełnie to rozumiem, to znaczy nie rozumiem, nie pochwalam, ale rozumiem, że lepsza jest taka ucieczka.

Droży państwo, to też jest bardzo ciekawe. Mam na myśli ostatni akapit. Mam nadzieję, że to nie będzie nasze modus operandi w kontekście polskiego przemysłu stocznioowego. Pozwolę sobie przeczytać ostatni akapit, państwo o tym nie wspominaliście: „Podkreślić należy, że kwestia konkurencyjności cenowej jest problemem wszystkich stocznii europejskich i wymaga rozwiązań na poziomie Unii Europejskiej. Z tego względu Ministerstwo Infrastruktury z zadowoleniem przyjęło list Urszuli von der Leyen, Przewodniczącej Komisji Europejskiej, skierowany do pana Apostolosasa Tzitzikostasasa, kandydata na komisarza Unii Europejskiej do spraw transportu, w którym wskazano na planowane inicjatywy między innymi w zakresie konkurencyjności, w tym wezwano do opracowania strategii przemysłu morskiego w Unii Europejskiej.”. Wezwano do opracowania strategii przemysłu morskiego w Unii Europejskiej przez organy Unii Europejskiej. Bardzo dobrze, cieszę się, wiemy o tym od co najmniej pół roku, gdyż czytamy pewnie te same portale, te same gazety, śledzimy, co się dzieje, ale to jest wezwanie do opracowania strategii. Od wezwania do opracowania strategii do jej opracowania, znając realia Unii Europejskiej, miną pewnie

lata, a tymczasem mówimy o polskim przemyśle stoczniowym. Chciałbym dowiedzieć się, jaka jest strategia polskiego rządu wobec polskiego przemysłu stoczniowego. Oczywiście możemy czekać na strategię unijną, która na pewno w sposób szczególny będzie bić się o kontrakty dla polskich stoczni i będzie robić wszystko, żeby to polskie stocznie były brane pod uwagę w koszyku zamówień. Tak, znamy to już z przeszłości, szczególnie w kontekście rywalizacji, konkurencji z niemieckimi stoczniami. Na pewno Unia Europejska bardzo nam w tym pomoże. Nie wiem, drodzy państwo czy się śmiać czy płakać. Otwieram dyskusję.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Jeżeli mogę?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę, pan dyrektor. Chciałem podwyższyć pana rangę, panie dyrektorze, do ministra. Pan dyrektor Krężel.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Krótko, a później pan prokurent. W dwóch kwestiach. Po pierwsze, jeżeli chodzi o zakres naszej odpowiedzi, to myślę, że mogło to wynikać z jakiegoś niezrozumienia zakresu z naszej strony.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Z uwzględnieniem analizy nawiązania współpracy z koncernem ARAMCO.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak, tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Abstrahuję od tego, że dostępność nowych rynków to nie jest dla mnie informacja. Nie wiem, czy państwo, pozostali goście macie informację rządu czy nie macie. Małą macie. To wiemy, o czym mówimy.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Odnoszę wrażenie, że pan przewodniczący oczekiwał informacji o planach rozwoju polskich stoczni, coś w tym stylu, a jednak pytanie było...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie o planach rozwoju polskich stoczni, tylko o nowych rynkach zbytu. O planach stoczni na pewno będziemy rozmawiać. Każdego roku mamy posiedzenie poświęcone, i tak jest od lat, inwestycjom w polskich stoczniach, kondycji polskich stoczni. A dzisiaj mamy bardzo konkretny temat, którego nigdy do tej pory nie było. Są to nowe rynki zbytu.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak, dlatego też nie przedstawialiśmy informacji dotyczących planów rozwoju czy też sytuacji w polskich stoczniach. Pan przewodniczący zarzucił, że tego nie ma w naszej informacji. Takie odniosłem wrażenie. Nie ma tego, ponieważ skupiliśmy się po prostu na ogólnej informacji odnośnie do rynków zbytu i potencjalnych szans dla polskich stoczni. Szanse są takie same dla polskich, jak i dla niemieckich stoczni. Takie są realia. Jeżeli chodzi o ARAMCO, w naszej informacji odnieśliśmy się ogólnie do sektora oil & gaz, nie tylko do jednej firmy ARAMCO, ale generalnie do możliwości w całym sektorze. Z tego to wynikało. Natomiast jeżeli chodzi o informację na końcu...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

O jakie kontrakty, panie dyrektorze, ubiegamy się w tej chwili na budowę nowych jednostek? Rzeczywiście przed nami chociażby wymieniony tu offshore. Rzeczywiście inwestycja będzie trwała do 2040 r. O jakie kontrakty teraz się ubiegamy? Jakie kontrakty chcemy zawrzeć w tym roku? Na co liczymy?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Jeżeli chodzi o...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Gdzie możemy wspierać politycznie działania rządu?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

O kontraktach zaraz może powie pan prokurent. Natomiast jeżeli chodzi jeszcze o ostatnią wzmiankę dotyczącą prac na poziomie Unii Europejskiej, trzeba pamiętać, że takie kwestie jak polityka handlowa, kwestie cel są to kwestie jednak rozwiązywane na poziomie Unii Europejskiej. Problemy, które mają polskie stocznie, są bardzo podobne do tych, które mają stocznie niemieckie, stocznie holenderskie. Dlatego my, zresztą w ścisłej współpracy z Forum Okrętowym, rozmawiamy na te tematy w ramach zespołu trójstronnego do spraw przemysłu okrętowego. Jesteśmy w stałym kontakcie z Komisją Europejską. Komisja Europejska rzeczywiście pracuje nad strategią rozwoju przemysłów morskich. Nie wiem, czy mam kontynuować. Komisja Europejska pracuje nad taką strategią. W tej chwili trwają prace nad wspólnym oświadczeniem ECSA, czyli europejskiego stowarzyszenia armatorów i stowarzyszenia SEA Europe, czyli stowarzyszenia przemysłów morskich, stowarzyszenia zrzeszającego stocznie i wytwórców wyposażenia statków. We wspólnym oświadczeniu mają być zawarte konkluzje i postulaty do Komisji Europejskiej, które mają zostać zawarte w strategii. O tym też chcemy rozmawiać w ramach kongresu morskiego w Szczecinie 15 maja, gdzie wstępnie zaplanowano udział komisarza do spraw transportu, który właśnie tym tematem się zajmuje. Wydaje mi się jednak, że informacja dotycząca prac na poziomie Unii Europejskiej nie jest tak zupełnie nie na miejscu. Tak jak mówię, są to problemy, z którymi borykają się wszystkie stocznie w całej Europie. Problem konkurencji ze stoczniami z Chin, z Japonii, z Korei Południowej musimy rozwiązać wspólnie. Nie wiem, czy pan Karasiewicz z Forum Okrętowego chciałby tutaj coś dodać. Forum Okrętowe jest członkiem SEA Europe. Ale jeżeli nie, to może oddam głos, poproszę...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poczekajcie panowie. Najpierw strona rządowa. Bardzo proszę.

Prokurent, dyrektor biura Funduszu Rozwoju Spółek SA Paweł Porzycki:

Jeżeli pan pozwoli, małe sprostowanie. Ja nie mówiłem o tym, że konflikt na Ukrainie będzie oznaczał budowę nowych statków. Ja mówiłem o tym, że wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe spowoduje konieczność przepozycjonowania światowej floty handlowych w rejon Bałtyku, a natężenie ruchu w tym obszarze spowoduje wzrost zapotrzebowania na usługi stoczniowe. To jest konkluzja i to jest produkt, który pojawi się w segmencie usług remontowych. To po pierwsze.

Po drugie, chciałbym zwrócić uwagę, że Fundusz Rozwoju Spółek, a tym samym Ministerstwo Infrastruktury, jeżeli dobrze rozumiem, kontroluje wycinek działalności stoczniowej w Polsce, dlatego że gros najbardziej liczących się aktywów są to stocznie prywatne. Mam tutaj na myśli stocznie zlokalizowane w Trójmieście, całą grupę „Remontowa”, stocznię Crist. W związku z tym aktywność rządu w tym zakresie to nie jest stymulowanie działalności tych podmiotów gospodarczych. Mają one swoich udziałowców i swoje zarządy. Tutaj działalność rządu powinna iść, i chyba idzie, w tym kierunku, żeby stworzyć warunki wykraczające stricte poza procesy związane z marketingiem, z akwizycją. Chodzi o to, żeby stworzyć mechanizmy w sferze podatkowej, fiskalnej, prawa pracy, które pozwolą przedsiębiorstwom prowadzącym działalność w segmencie produkcji stalowej na poprawę swojej konkurencyjności w stosunku do innych podmiotów z naszego obszaru geograficznego. Rynki według jakiegoś tam kryterium w dużym uproszczeniu można podzielić na dwa, powiedzmy, na rynek w ujęciu geograficznym i rynek w ujęciu produktowym. Jak wspomniałem w pierwszej części wypowiedzi, trudno jest naszym polskim podmiotom, niezależnie od struktury kapitałowej, konkurować o pozyskanie produktów, które są pozycjonowane w określonych destynacjach. Elementy związane z kosztami przepozycjonowania gotowego produktu lub sił wytwórczych na ten obszar powodują, że nie jesteśmy i nigdy nie będziemy na tych rynkach konkurencyjni. Jeżeli chodzi o sferę oferty produktowej, to tutaj zakres, który był przez nas pokazany, czyli segment wydobywczy ropy z dna, segment wydobywania ropy z dna, segment budowy elektrowni wiatrowych i całość usług związanych z ich obsługą jest ewidentnie programem, który dotyczy polskich stoczní.

W odpowiedzi na pytanie o ARAMCO, ja powiem tylko tyle, że ARAMCO jest jednym z wielu klientów, którzy funkcjonują na tych rynkach. Ja nie słyszałem o tym, żeby

ARAMCO, wchodząc do Polski jako strategiczny inwestor w Grupie Orlen, podpisało jakieś zobowiązania offsetowe, które by wrzucały czy umożliwiały wykorzystanie naszego...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, panie dyrektorze.

Prokurent, dyrektor biura Funduszu Rozwoju Spółek SA Paweł Porzycki:

Ale jeszcze nie skończyłem.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie mówmy o tym, o czym słyszeliśmy albo nie słyszeliśmy, tylko mówmy o tym, co wiemy.

Prokurent, dyrektor biura Funduszu Rozwoju Spółek SA Paweł Porzycki:

Ale zostało postawione pytanie, jakie są możliwości współpracy z...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jak rozumiem, państwo nie jesteście przygotowani na odpowiedź na to pytanie, tylko mówi pan, co mu się wydaje.

Prokurent, dyrektor biura Funduszu Rozwoju Spółek SA Paweł Porzycki:

Jestem przygotowany na to pytanie. Odpowiadam w ten sposób, że pełen pakiet usług prezentowany przez wszystkie polskie stocznie jest w stanie sprostać oczekiwaniom ARAMCO. O ile mi wiadomo, ARAMCO nigdy do nikogo nie zwróciło się z żadnym zapytaniem ofertowym, czy można byłoby odpowiedzieć na ich potrzeby. Mają swoje interesy związane z wydobywaniem poza naszymi obszarami. Jesteśmy w stanie oferować usługi remontowe dla ich floty, jesteśmy w stanie uzupełnić ich portfele inwestycyjne. Natomiast o ile mi wiadomo, ARAMCO takich potrzeb nie zgłosiło.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak. Po to, żeby rozmawiać o kwestiach na takim poziomie jak rozmowy z ARAMCO, tak naprawdę musielibyśmy mieć tego ministra, żeby móc go spytać, zgodnie z tematem posiedzenia, czy są jakieś rozmowy, czy są jakieś plany. Państwo z Forum Okrętowego. Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe Ireneusz Karaśkiewicz:

Dzień dobry. Ireneusz Karaśkiewicz. Dyrektor Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe.

Dwa tematy. Pierwsza rzecz to kontekst europejski, o którym mówił tutaj pan dyrektor Krężel, a który jest dla nas bardzo ważny. Druga sprawa to ARAMCO. Pan Andrzej Buczkowski, który zna bardzo dobrze tego armatora, przedstawił swoją koncepcję, jaką współpracę możemy nawiązać. Na razie jest ona czysto hipotetyczna. Muszą to być rozmowy pomiędzy stoczniami a ARAMCO, ale zna dobrze tego armatora i przedstawi, jakie są tutaj możliwości współpracy.

Ja może tylko króciutko poruszę wątek europejski, dlatego że on jest w tej chwili dla nas krytycznie, kluczowo ważny. Dlaczego? Otóż Polska na mocy traktatu akcesyjnego do Unii Europejskiej przekazała Unii Europejskiej dużą część kompetencji w gospodarce, również w zakresie gospodarki morskiej. I tak naprawdę, żeby mówiąc kolokwialnie, coś zrobić dla polskiego przemysłu okrętowego, muszą zapaść pewne rozwiązania i regulacje na szczeblu unijnym. Forum Okrętowe jest członkiem SEA Europe. Przez wiele lat dobijaliśmy się do Komisji Europejskiej, do ciał decyzyjnych, żeby uznano przemysł stoczniowy za przemysł strategiczny dla Unii Europejskiej. Jeszcze na początku lat 80. 40% światowej produkcji okrętowej było w Europie, obecnie jest to około 6-7%. Utraciliśmy bardzo dużą część rynków na rzecz Dalekiego Wschodu. Między innymi cała produkcja stoczniowa ze stoczni w Gdyni czy ze stoczni szczecińskiej przeszła na Daleki Wschód. Kraje wiodące w produkcji okrętowej, takie jak Chiny, Korea Południowa czy Japonia, mają swoje strategie, przemysł stoczniowy uznają za strategiczny dla swoich celów geopolitycznych, dla swojej polityki gospodarczej. Europa miała do tego podejście horyzontalne. Dlatego przemysł okrętowy bardzo mocno został w Europie zredukowany. Jako SEA Europe dobijaliśmy się o to, żeby został uznany jako strategiczny. 24 maja Rada Unii Europejskiej po raz pierwszy jednogłośnie wezwała Komisję Europejską do stworzenia strategii dla przemysłu okrętowego, uznania przemysłu okrętowego za strategiczny. Pani Ursula von der Leyen,

o której pan dyrektor Krężel wspominał, 17 września w swoim mission statement wezwała komisarza do spraw transportu do opracowania takiej strategii. Jesteśmy na początku drogi opracowania strategii.

Bardzo ważną, kluczową rolę do odegrania ma tutaj polski rząd, dlatego że obejmuje prezydencję w Radzie Unii Europejskiej. To, że temat w ogóle wrócił na tapetę, to jest wielka zasługa prezydencji belgijskiej. Było to w pierwszej części ubiegłego roku. Dzięki temu wróciło. Prowadzone są tutaj rozmowy z Ministerstwem Infrastruktury. Doszło do kilku spotkań liderów przemysłu okrętowego, SEA Europe z ministerstwem. Opracowaliśmy wspólne działania, które będą realizowane w trakcie prezydencji. Mogę powiedzieć, że dobrze się to rozwija. W tej chwili powstaje wielkie porozumienie armatorów europejskich i stoczni europejskich. Przedstawimy wspólne stanowisko. Zresztą notabene tekst wezwania Rady Unii Europejskiej do opracowania strategii był wspólnie przygotowywany przez armatorów europejskich i przez reprezentantów stoczni europejskich. Może należy zwrócić uwagę na ten kontekst. Mówimy o bardzo ogólnym poziomie. Pewne rozwiązania musimy wprowadzić na poziomie unijnym, żebyśmy u nas, w kraju mogli wprowadzać pewne regulacje. To tytułem uzupełnienia tego, co mówił pan dyrektor. Natomiast jeżeli chodzi o ARAMCO, o potencjał współpracy, może oddam głos panu Andrzejowi Buczkowskiemu, który zna tego klienta. Może powie, jakie są potencjalne obszary współpracy.

Ekspert Związku Pracodawców Forum Okrętowe Andrzej Buczkowski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, nazywam się Andrzej Buczkowski. Przyjechałem tu jako ekspert Forum Okrętowego. Całe moje życie zawodowe przepracowałem w przemyśle stoczniowym i okołostoczniowym, pracując również w Chinach, Wietnamie, Szwajcarii, Finlandii. Ostatnie 14 lat na tym świecie pracowałem dla firmy Wärtsilä.

Wracając do naszego tematu, chcę powiedzieć, że obecnie przemysł stoczniowy jako taki, i remontowy, i nowych budów w zasadzie ma tylko jednego ważnego gracza, którym jest Gdańska Stocznia „Remontowa”. Pozostałe firmy, nie chcę tu nikogo urazić, ale są na zasadzie planktonu. Są to małe organizacje. Dowodem na to jest raport DNV sprzed dwóch lat, który stwierdził, że polska gospodarka morska wypadła z pierwszej trzydziestki krajów światowych. W latach 90. ubiegłego stulecia do roku 2005 byliśmy piątym krajem, jeżeli chodzi o budowę statków na świecie. Byliśmy piątym krajem, mieliśmy w swoim portfolio 3% zamówień światowych. To wszystko zniknęło.

Na dzień dzisiejszy największą bolączką stoczni, które się utrzymały, począwszy od nowych budów, stoczni prywatnych, są bardzo ograniczone możliwości zdobycia gwarancji zwrotu zaliczek. Otóż jeżeli stocznia jest przydzielany kontrakt, stocznia otrzymuje zaliczkę od armatora i musi dostarczyć gwarancję zwrotu zaliczki na wypadek, gdyby nie dostarczyła statku. Musi to być gwarancja bankowa lub gwarancja KUKA. Wyobraźcie sobie państwo, że gwarancje bankowe dla stoczni są na poziomie 3% wartości. Tyle biorą banki, a KUKA wręcz, powiedziałbym, uprawia rozbój, gdyż bierze 5%. 5% od kosztów finansowych jest zabójcze dla stoczni. Oprócz tego i banki, i KUKA żądają zabezpieczeń na majątku stoczni, nie na statku w budowie, ale na majątku stoczni, czego stocznie się bardzo boją. Po prostu nie mogą tego dać, dlatego że na przykład budują statek, którego wartość znacznie przekracza majątek stoczni. W tym momencie okazuje się, że polskie stocznie mogą być tylko dostawcami kadłubów, ponieważ na ogół stal jest dostarczana przez zamawiającego. W związku z tym ekspozycja finansowa stoczni jest o wiele niższa. Dlatego my dostarczamy ze 40 kadłubów rocznie, a całych statków może pięć. Kiedyś dostarczaliśmy kilkaset. Taka jest różnica. Można coś z tym zrobić zaraz, dlatego że ja będąc prezesem stoczni Gdynia swego czasu, miałem gwarancję zwrotu zaliczek na poziomie 0,25%, miałem po takim koszcie. Teraz jest 5% od KUKA. To naprawdę można by było zmienić bardzo szybko. Nie chcę się dłużej rozwodzić na ten temat, dlatego że jest to temat rzeka.

Posel Piotr Głowski (KO):

Słuchamy z ciekawością.

Ekspert Związku Pracodawców Forum Okrętowe Andrzej Buczkowski:

Można? Wiecie państwo, teraz opowiadanie, że Polska musi budować statki specjalistyczne, owszem jest dobrym opowiadaniem, tylko że my nie możemy zbudować specjalistycznych statków właśnie z powodu braku dojścia do finansowania. Nie ma. Miałem teraz armatora, który chciał zamówić trzy statki do przewozu soli, ponieważ już miał czarter i nie dyskutował o cenie. Jednak stocznia tego nie przyjmie, dlatego że nie ma dojścia do gwarancji zwrotu zaliczek. Koniec. W związku z tym ucieka tyle różnych zamówień.

Mimo wszystko w Europie buduje się małe statki, i to dosyć dużo. Natomiast jeżeli chodzi o to, w czym Europa jest monopolistą, są to statki pasażerskie. Tu naprawdę Europa może dyktować ceny, jakie chce, ale są to kontrakty miliardowe. W zeszłym roku, nie, w tym roku, niedawno czytaliśmy, że stocznia Meyer ma kłopoty finansowe. Nawet rząd niemiecki rozważa czasowe wejście w kapitał i pomoc finansową, a to dlatego że stocznia Meyer dostała ogromny kontrakt od Disneya na 12 statków pasażerskich. Są to już dziesiątki miliardów euro. Nie ma możliwości, żeby zabezpieczyć finansowanie, ponieważ akurat kontrakty są podpisane tak, że 20% w czasie budowy, a 80% ceny za zdanie statku. W związku z tym praktycznie trzeba statek wybudować w kredycie. Stocznia nie ma możliwości, żeby pozyskać takie pieniądze. W związku z tym wkracza rząd. Tak samo miałbym nadzieję i oczekiwanie, że rząd polski wkroczy i pomoże polskim stoczniom, niezależnie od tego, czy są one prywatne, czy są one państwowe, i ułatwi sprawę finansowania.

W tej chwili Komisja Europejska dochodzi do wniosku, że trzeba wrócić do możliwości finansowania. Chcę tylko powiedzieć i przypomnieć fakt, że kiedyś stocznie koreańskie bardzo dumpingowały ceny. Nawet Daewoo przez to kiedyś na chwilę upadło. Europa się zastanawiała, czy nie iść ze skargą do Światowej Organizacji Handlu, do WTO, że Korea uprawia praktyki nie fair. Wtedy Koreańczycy powiedzieli: „jak wy pójdziecie ze skargą na nas w przemyśle stoczniowym, to my zaskarżymy was przemysł lotniczy”, dlatego że Airbus dostawał ogromne subsydia.

Chcę państwu powiedzieć też, że w latach 90. przemysł stoczniowy, tylko segment budowy statków otrzymał od Komisji Europejskiej 1,5 mld euro pomocy bezzwrotnej. Polska niestety, weszła za późno do Unii Europejskiej, żeby się cieszyć, chociaż jeszcze do roku 2006, a my weszliśmy w roku 2004, były dopłaty rzędu 6% do floty kontenerowej. A więc były takie praktyki. Teraz prawdopodobnie trzeba będzie do tego wrócić.

Teraz wracając, proszę państwa, do ARAMCO, muszę powiedzieć, że bardzo byłem zainteresowany tym tematem, albowiem informacje, które do mnie doszły, są następujące. ARAMCO jest olbrzymią firmą naftową i ma swoją ogromną flotę. Okazało się, że tankowce budowane w Chinach po dziesięciu latach zaczynają się psuć, i to bardzo mocno. A więc ubezpieczyciele typu Hamilton znacznie podnieśli stawki ubezpieczeniowe. ARAMCO doszło do wniosku, że w ciągu trzech lat muszą wymienić 300 tankowców i nie chcą statków budowanych w Chinach. W związku z tym jeden bardzo duży gracz, powiedziałbym, że największy na rynku tankowców, zaczyna się ustawiać plecami do Chin. Niemożliwe jest, żeby w ciągu trzech lat zbudować 300 statków, dlatego że chcę państwu powiedzieć tytułem dygresji, że Komisja Europejska powiedziała, że do roku 2035 chce zbudować i oddać 10 tys. statków w Europie. Średnio wychodzi 1 tys. statków rocznie. Chcę państwu powiedzieć, że w zeszłym roku liczba pełnych statków wyposażonych i dostarczonych przez stocznie europejskie wyniosła 72. Zostały dostarczone 72 jednostki, a mówimy o 1 tys. A więc tutaj też widać, że trzeba mierzyć siły na zamiary, a nie opowiadać jakieś tam niestworzone rzeczy.

Teraz wracając do ARAMCO, poszukuje ono 300 tankowców, ale jak się to mówi w nomenklaturze okrętowej, LR2, czyli Long Range-2. Są to statki od Aframaxa o 110 tys. ton nośności do Suezmaxa o 150 tys. ton nośności. Najmniejszych z tych statków, czyli Aframax jest to statek rzędu 240 metrów długości. Proszę państwa, otóż jest tylko jedno jedyne miejsce w Polsce, i jest to duży suchy dok dawnej stoczni Gdynia, w którym można taki statek zbudować, nie mówiąc o Suezmaxach, które są większe. Dok w Gdyni ma 380 metrów długości, w związku z czym tego typu jednostki spokojnie się tam zmieszczą, tylko że po upadku stoczni Gdynia w bardzo chaotyczny sposób rozsprzedano, mimo że Komisja Europejska nie żądała, żeby podzielić substancję stoczni i sprzedawać komu popadnie. Należało zachować tę stocznnię, dlatego że był to duży organizm, który potrafił budować

takie statki. Chcę powiedzieć, że stocznia ta miała zdolności przerobu 180 tys. ton stali rocznie. W tej chwili nie ma takich możliwości, może przerabia 20 tys. ton. Trzeba by się było zastanowić, czy rządowi polskiemu zależy na uznaniu, że przemysł stocznioowy jest przemysłem strategicznym, *vide* obronność kraju, *vide* transport czy to gazu, czy to ropy. Trzeba by to móc zbudować w ramach własnych możliwości. My takich możliwości na dzień dzisiejszy nie mamy, aczkolwiek nie twierdę, że one nie istnieją, one są, tylko trzeba się zabrać za rewitalizację.

Macie państwo najlepszy dowód, że nawet w informacji dla pana przewodniczącego znalazło się, że gazowce mamy niby na własność, że jest to flota Orlenu, ale to nie jest prawda. Są one w czarterze, myśmy je wydzierżawili, właścicielem jest Norweg, firma Knutsen. Zresztą na burcie jest napisane „Knutsen”. Mimo że statek nazywa się „Lech Kaczyński” czy „Grażyna Gęsicka”, to nie oznacza, że są to nasze statki. Armator przez grzeczność nazwał to nazwami...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale to wszystko wiemy. Jest to w informacji. Minister Marchewka również zawsze podaje ten argument, panie dyrektorze.

Ekspert Związku Pracodawców Forum Okrętowe Andrzej Buczkowski:

Ale chcę powiedzieć tak. Jak byliśmy piątą potęgą w budowie statków na świecie, to 99% produkcji szło na eksport, 99%. A teraz kiedy okazało się, że mamy możliwości zamawiania przez naszych lokalnych armatorów, mówię tu o gazowcach, mówię tu o promach, które na szczęście buduje się w Polsce, ale budowa ta idzie czy szła ze strasznymi bólami... Wynikło to może z niezrozumienia że stocznie remontowe nie budują statków i nie powinny budować statków. Ewenementem jest, że „Remontowa” buduje, ale „Remontowa” w holdingu ma również stocznie nowych budów. Wracając, Stocznie Marynarki Wojennej czy właściwie Stocznie Wojenną wyposażaliśmy teraz w halę, ale hale nie budują statków czy okrętów. Miecznik ma się budować dziesięć lat. Chcę powiedzieć dla porównania, że Japończycy, którzy budują podobną serię fregat typu Mogami, na jedną fregatę potrzebują dziewięć miesięcy, a my dziesięć lat. Taka różnica, taka przepaść powstała w ciągu ostatnich kilkunastu lat, jeżeli chodzi o przemysł stocznioowy, nasz i światowy, ale ciągle jeszcze mamy zasoby i mamy możliwości, żeby to wszystko pozbierać. Musi to być bardzo kompatybilne i złożone. Może to na tyle. Dziękuję bardzo.

Dyrektor Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe Ireneusz Karaśkiewicz:

Jeszcze panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, dwa słowa uzupełnienia. Może nawiąże do problemów finansowych, które właściwie są zasadniczymi problemami przemysłu okrętowego. Rozwiązanie ich jest na szczeblu unijnym. Może krótki rys historyczny. Po upadku w roku 2008 Lehman Brothers, związanym z handlem toksycznymi długami, kiedy przez świat przewaliła się fala bankructw banków, instytucji finansowych, w ramach konwencji bazylejskiej, która objęła swoim reżimem wszystkie banki europejskie, wprowadzono bardzo surowe kryteria, jeżeli chodzi o zabezpieczenie kredytów. Branża finansowa uznała przemysł okrętowy, który też wtedy był związany z falą bankructw, za przemysł ryzyka. Wobec tego wyszła z finansowania budowy statków. A jeżeli jest finansowanie, żąda bardzo wysokiego zabezpieczenia, które jest istotną barierą. W tę próżnię weszły instytucje chińskie, które zaoferowały atrakcyjne finansowanie, pod warunkiem że statki będą budowane w Chinach. Był to początek dużego odpływu zamówień z Europy. W regulacjach, o których mówimy na poziomie unijnym, chodzi o stworzenie takich warunków finansowych, żeby finansowanie europejskie było atrakcyjne w stosunku do finansowania, które zapewniają chińskie instytucje finansowe. To tylko krótkie nawiązanie. Jeżeli tam nie będzie rozwiązań, to polskie banki też nie będą mogły działać. Są to rozwiązania uniwersalne dla wspólnego rynku.

Natomiast chciałbym podkreślić jedną ważną rzecz, Andrzej tylko troszeczkę o to zahaczył. Jesteśmy słusznie dumni z tego, że uniezależniliśmy się od dostaw surowców energetycznych, ropy naftowej, gazu z Rosji. Do niedawna niemalże w 100% był to dla nas kierunek zasilania się w surowce. W tej chwili uniezależniliśmy się, ale w pełni uniezależniliśmy się, niemalże w 100% od transportu morskiego. Surowce energetyczne, ropa naftowa, gaz, za wyjątkiem Baltic Pipe, docierają do Polski drogą morską za pomocą

statków, które budowane są na Dalekim Wschodzie, coraz mniej stabilnym politycznie. Między innymi jest to jedna z przyczyn, dlaczego nagle, w tej chwili w Unii Europejskiej, ale również w Stanach Zjednoczonych zmieniło się radykalnie podejście do przemysłu okrętowego. Wielka Brytania tuż po wyjściu z Unii Europejskiej stworzyła strategię dla swojego przemysłu okrętowego, powołała biuro przemysłu okrętowego, które podlega bezpośrednio rządowi brytyjskiemu, dlatego że uznano, że przemysł okrętowy, przemysł stoczniowy to nie może być branża, która podlega wahaniom rynku i jest pozostawiona sama w sobie. Uznano, że jest kluczowa, krytycznie ważna dla bezpieczeństwa Wielkiej Brytanii. Podobnie w ślad za Wielką Brytanią idą Stany Zjednoczone, idzie Europa. Tylko mała informacja. Po zwycięstwie pana prezydenta Trumpa w ostatnich wyborach odbył on dwunastominutową rozmowę z prezydentem Korei, gdzie duża część tej rozmowy, jak podała prasa, była poświęcona pomocy Korei dla odbudowy przemysłu okrętowego w Stanach Zjednoczonych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Piotr Głowski.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja nie będę próbował usprawiedliwiać pana ministra Marchewki, ale być może jego nieobecność też wiąże się z tym, w jaki sposób sformułowaliśmy temat i pytanie. Być może trzeba je zmienić i ponowić posiedzenie. Wystąpiliśmy o dokumenty analityczne związane z dostępnością nowych rynków. Tak naprawdę jest to zadanie nie dla ministra, tylko dla analityków pokroju panów, szczególnie jeżeli dotyczy to rynku, który w Polsce jest niezwykle rozdrobniony i w dużej mierze jest rynkiem prywatnym, a nie państwowym. Z tego punktu widzenia nie mamy na to większego wpływu. Myślę, że wszyscy chętnie posłuchalibyśmy o strategii rządu polskiego w zakresie, po pierwsze, wspierania finansowego, tak jak panowie mówią, zmiany stanowiska całej Unii, dlatego że przecież na poziomie unijnym tworzone jest zarówno prawo, jak i ograniczenia związane z tym bardzo wrażliwym i strategicznym przemysłem. Jest to między innymi kwestia wynagrodzeń, obłożenia różnymi stawkami, naszymi krajowymi ZUS-sami, ale też różnymi możliwościami lub brakiem możliwości obniżania ceny w konkurencji światowej. Przecież nie konkurujemy z Niemcami, z Francuzami, tylko dzisiaj konkurujemy tak naprawdę z całym światem. To tam trzeba poszukiwać potencjalnych konkurentów, a nie tutaj, tuż za granicą. Na razie mamy mnóstwo ograniczeń, które w lepszy lub gorszy sposób były przez ostatnie dziesiątki lat wprowadzane w Unii Europejskiej.

Mam nadzieję, że zmiana polityki w tym zakresie będzie dla nas niezwykle ważna. Nie bagatelizowałbym jej, mówiąc, że kiedyś może coś przygotują, coś zrobią. Po pierwsze, niektóre projekty wtedy, kiedy urzędnicy i politycy unijni zauważali taką potrzebę, bardzo szybko się zmieniały. Mamy wiele dobrych doświadczeń w tym zakresie, szczególnie ostatnio. Dotyczą chociażby rolnictwa. Pracuję w Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi. W przypadku zielonego ładu było widać, jak szybko zmieniło się stanowisko, kiedy pojawiły się protesty w zakresie funkcjonowania wielu złych rozwiązań. Może tutaj należy doprowadzić do sytuacji, szczególnie, że od stycznia mamy prezydencję, w której temat ten stanie się jednym z ważniejszych. Właściwie na kanwie dzisiejszej rozmowy z panami można by wysnuć wniosek, że jesteśmy w stanie zrobić to szybko i w dosyć prosty sposób. Nie mówimy o budowie nie wiadomo jakiej infrastruktury, a tak naprawdę w głównej mierze prawie wszystko na razie opierało się na braku gwarancji finansowych, odpowiedniego zabezpieczenia projektów, a technicznie i realizacyjnie jesteśmy gotowi to podjąć. Po prostu nie jesteśmy w stanie sami zabezpieczyć, to znaczy, podmioty nie są w stanie same sobie z tym poradzić. Zresztą takich przykładów w gospodarce Europy jest bardzo wiele. Wezwania do zmiany polityk w tym zakresie pojawiają się w różnych miejscach.

A więc konkludując być może sformułowamy inaczej temat naszego posiedzenia. Wtedy pewnie i minister się pojawi, gdyż dzisiaj jest to spotkanie informacyjne na temat analizy. Pewnie takie samo informacyjne spotkanie jest z posłami, którzy spotykają się w zespole. Rozumiem i absolutnie się zgadzam. Tak, jest to jednak organ Sejmu, a tam tylko spotkanie posłów, ale z drugiej strony... Padł tutaj taki zarzut. Pana posła Wałęsy nie

było na początku, kiedy padł zarzut, że jest jednak gigantyczna różnica pomiędzy tymi dwoma spotkaniami. Ale z drugiej strony musimy wyraźnie sformułować nasze oczekiwania w stosunku do raportu, który miałby się pojawić. Powinien on być stanowiskiem ministerstwa czy rządu w zakresie polityki na przyszłość w stosunku do całego przemysłu stocznioowego, a nie do stoczni czy do tego, gdzie mamy poszukiwać rynków. Od tego tak naprawdę w wielu wypadkach są specjaliści, w zależności od rodzaju produkcji, która w danej stoczni się odbywa, jedni szukają na rynku łodzi turystycznych, a inni chcą budować tankowce. Każdy będzie szukał czegoś innego, ale pewnie wszyscy mają ten sam kłopot właśnie związany z zabezpieczeniem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zupełnie się nie zgadzam. Analiza dostępności nowych rynków zbytu to nie jest temat dla ministra? Bardzo ciekawe. Już nie wiem, jak to komentować, więc pozostawię to bez komentarza. Przepraszam, ja też jeszcze będę miał pytania. Przepraszam, państwu spoza parlamentu za chwilę przekażę głos. Panie dyrektorze, jak to jest z finansowaniem? Czy BGK nie mógłby wejść w jakąś formę współpracy ze stoczniami w ramach finansowania, o którym mówił pan dyrektor z Forum Okrętowego? Mówią, że jest 5%, że jest to niekonkurencyjne, kiedyś było 0,25%. Czy BGK czy inny polski bank, chociaż BGK wydaje się najbardziej naturalnym, nie mógłby zaoferować jakiejś bardziej preferencyjnej stawki?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Panie przewodniczący, trudno mi powiedzieć, co mógłby zrobić BGK, a czego nie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę bliżej do mikrofonu.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie jest to spółka w nadzorze ministra infrastruktury. Natomiast rzeczywiście w rozmowach z Komisją Europejską, z ECSA, czyli European Community Shipowners' Associations, z SEA Europe jednym z głównych zarzutów jest problem braku finansowania na poziomie europejskim. To też wynika z regulacji europejskich. W przypadku Azji, w szczególności Chin, finansowanie od razu jest dostępne. Armator przychodzi do stoczni i od razu ma pełen pakiet finansowania do wyboru. Jest to zupełnie inna sytuacja niż w Europie. Jeżeli chodzi o strategię przemysłu okrętowego, Maritime Industry Strategy na poziomie unijnym, rzeczywiście jednym z głównych problemów, jakie stoją przed nami do rozwiązania, przed nami, czyli państwami członkowskimi i Komisją Europejską, jest właśnie zapewnienie dostępu do finansowania. Jednak trzeba podkreślić, że te kwestie... Rozumiem, że pan przewodniczący oczekuje tutaj także jakichś rozwiązań na poziomie krajowym, ale są to kwestie naprawdę wynikające z regulacji unijnych, są to kwestie polityki handlowej, kwestie cel, również kwestie pomocy publicznej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie, ja mówię konkretnie o finansowaniu, o umożliwianiu finansowania na lepszych, preferencyjnych warunkach niż to dostępne z KUKE. Chodzi o stawki, procent, który zostaje w banku i instytucji finansowej przy udzielaniu gwarancji bankowych. Pan, panie ministrze, najpierw powiedział, że pan nie wie.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Dyrektorze.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, teraz mówi pan, że są to regulacje unijne. Jest pan pewien...

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie, chodzi mi o to, że...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

...że BGK nie mógłby tego robić?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie jestem pewien, nie analizowałem tej kwestii, ale jeżeli pan przewodniczący mówi o stawkach preferencyjnych dla przemysłu okrętowego, to pojawia się kwestia pomocy publicznej. Ta kwestia musi być rozwiązana na poziomie Unii Europejskiej. Jeżeli chodzi o armatorów, rzeczywiście my mamy takie rozwiązania, mamy wytyczne zalecające wręcz pomoc publiczną dla armatorów w zakresie ubezpieczeń społecznych, w zakresie podatku tonażowego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie, ale ja nie o tym mówię. Wiem, panie dyrektorze, że można rozmyślić temat w tysiącu innych wątków, o które nie pytam. Natomiast ja nie zgadzam się, że jest to pomoc publiczna, dlatego że jeżeli jest oferowana wszystkim stoczniom działającym w Polsce, to i publicznym, i prywatnym. A więc takie postawienie sprawy nie wydaje mi się... Natomiast sami państwo piszecie o strategii Unii Europejskiej. Mówi pan, że jest to jeden z tematów, które powinny być objęte strategią. Jednocześnie nie ma pan jednak stanowiska co do tego, czy polskie banki, czy Bank Gospodarstwa Krajowego mógłby coś takiego robić. Jak rozumiem pan dyrektor nie wie. Właśnie o tym mówię. Dzisiejsze posiedzenie Komisji wygląda tak, że państwo nie jesteście przygotowani, żeby o tym rozmawiać. W takim razie spytam inaczej. Panie dyrektorze, skoro wszystko czy bardzo dużo zależy od Unii Europejskiej, od strategii, a w innych wątkach pan dyrektor po prostu nie wie, to proszę o informację, jaki jest nasz wkład do przygotowywanej strategii Unii Europejskiej, jakie stanowisko rządu polskiego zostało przekazane do tej pory w zakresie budowania strategii. Chyba już pół roku temu zostało ogłoszone, że strategia będzie przygotowywana.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Panie przewodniczący, to nie jest tak, że pomoc publiczna jest niedozwolona tylko dla państwowych podmiotów. Pomoc publiczna jest niedozwolona dla określonego sektora.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Ja po prostu nie uważam...

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Pan przewodniczący mówi, że...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

... żeby to była pomoc publiczna. Jest to po prostu walka o rynek instytucji finansowych, chyba że jest jakiś przepis prawa, który mówi, że musi być 5% albo że KUKI ma monopol na to, żeby udzielać w Europie gwarancji na budowę statków.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie, ale odgórne nakazanie przez rząd konkurencyjnych stawek w stosunku do określonego sektora jest pomocą publiczną.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale dlaczego przez rząd?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Musi to być zatwierdzone przez Komisję Europejską. Na przykład podatek tonażowy, czyli ryczałtowy podatek dla armatorów, który jest niższym podatkiem niż podatek CIT, jest pomocą publiczną i wymaga zatwierdzenia przez Komisję Europejską. Jeżeli pan przewodniczący ma już takie zarzuty, to chciałbym przypomnieć ustawę o aktywizacji przemysłu okrętowego, która została przyjęta w 2016 r. Właśnie przewidywała ona rozwiązania wzorowane na podatku tonażowym, czyli ryczałtowy podatek dla stoczni, ale ze względu na brak zgody Komisji Europejskiej jej przepisy nie weszły w życie. Jednak trzymam się tego, że kwestie te musimy rozwiązać najpierw na poziomie Komisji Europejskiej, na poziomie Unii Europejskiej, dlatego że są to kwestie objęte kompetencjami unijnymi. Najpierw tam musimy to załatwić.

Jeżeli chodzi o nasze stanowisko, stanowisko rządu, jesteśmy w stałym kontakcie z Forum Okrętowym, które jest reprezentatywną organizacją, przedstawicielem stoczni w zespole trójstronnym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ja to wszystko rozumiem, ale Forum Okrętowe jest instytucją niepaństwową. Dobrze, świetnie, że państwo jesteście, natomiast ja pytam o stanowisko rządu i to, co rząd do tej pory przekazał w zakresie budowy strategii dla europejskiego przemysłu stoczniowego. Co rząd przekazał konkretnie? Czy jakiegokolwiek stanowisko w tej sprawie zostało przygotowane i przekazane? Kiedy i jakiej treści zostało przekazane?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Szanowny panie przewodniczący, rozmawialiśmy, pan minister Marchewka rozmawiał z przedstawicielami SEA Europe, jak też rozmawiamy z przedstawicielami Komisji Europejskiej. Konsensus w tej chwili...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie pytam o rozmowy. Mówię o konkretnych stanowiskach, które można jakoś zweryfikować, a nie, że pan dyrektor powie mi, że państwo rozmawiacie.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Rozumiem, ale chciałbym, żeby pan przewodniczący dał mi też dokończyć. Ustalenie jest takie, że w tej chwili dwie główne organizacje europejskie, czyli organizacja armatorów ECSA, European Community Shipowners' Associations oraz SEA Europe, czyli organizacja zrzeszająca stocznie i przemysł okrętowy, rozmawiają na ten temat. Mają przygotowany wspólny statement, gdzie właśnie będą postulaty. To nie jest też rola rządu, żeby wymyślać jakieś postulaty, tylko rola biznesu, żeby powiedział, czego potrzebuje. A też musimy pamiętać, że tutaj interesy armatorów są niejako w pewnym zakresie sprzeczne z interesami stoczni. Armatorzy chcieliby kupować statki jak najtaniej, a stocznie chciałyby sprzedawać je jak najdrożej. A więc w tej chwili trwa dialog. Dialog trwa też u nas na poziomie krajowym. Chodzi o Związek Armatorów Polskich i przedstawicieli stoczni. Musi być wypracowany konsensus biznesu. Wtedy my to poprzemy lub nie. Myślę, że jest to najlepsze rozwiązanie, nie jakieś odgórne wymyślanie rozwiązań, tylko wsłuchiwanie się właśnie w potrzeby armatorów, wsłuchiwanie się w potrzeby stoczni i realizowanie tych postulatów, które sformułuje biznes. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, panie dyrektorze, powiedział pan, że biznes prywatny czy nie prywatny, szerzej branża powinna decydować o tym, jak mają się zmienić przepisy i że nie jest rolą polskiego rządu mówienie, jak mają się zmieniać przepisy. Jest to jakiś... Naprawdę brak mi dzisiaj słów. Panie dyrektorze, państwo naprawdę nie wiecie, co mówicie. Rozumiem, że jest pan zakłopotany, gdyż minister zostawił pana samego. Niemniej jeżeli chodzi o mówienie najpierw o tym, że wielka strategia Unii Europejskiej jest kluczowa dla naszej państwowej mini strategii i że od tego zależy, jak to wszystko się potoczy, a potem mówienie, że stanowisko rządu nie jest tu najważniejsze, tylko stanowisko przedsiębiorców, biznesu jest najważniejsze w kreowaniu tych polityk, nie wiem, nigdy nie spotkałem z takim stanowiskiem. No to po co nam rząd, po co Ministerstwo Infrastruktury? Naprawdę dzisiaj jestem po prostu zszokowany tą informacją. Pan przewodniczący Szymański chciałby zabrać głos. Proszę.

Posel Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, na podstawie art. 158 i 159 regulaminu Sejmu składałem wniosek formalny o uchwalenie dezyderatu. Projekt został złożony do Sekretariatu Komisji. Teraz go odczytam: „Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej po rozpatrzeniu informacji na temat analizy dostępności nowych rynków zbytu dla przemysłu stoczniowego, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości nawiązania współpracy z koncernem ARAMCO, wyraża zaniepokojenie postawą Ministra Infrastruktury w odniesieniu do jego obowiązków wobec polskiego przemysłu stoczniowego.

1. Nieobecność Ministra Infrastruktury na posiedzeniu Komisji, wynikająca z udziału w posiedzeniu Warmińsko-Mazurskiego Zespołu Parlamentarnego, rodzi poważne wątpliwości co do priorytetowego traktowania kluczowych wyzwań stojących przed polskim przemysłem stoczniowym. W sytuacji, gdy branża stoczniowa wymaga zdecydowanych działań i wsparcia, brak obecności Ministra na Komisji znacząco utrudnia prowadzenie merytorycznej dyskusji oraz formułowanie skutecznych rekomendacji.

2. Przedłożona przez Ministerstwo Infrastruktury informacja pisemna została oceniona jako powierzchowna i pozbawiona szczegółowych danych. Komisja podkreśla, że tego rodzaju dokumenty nie spełniają oczekiwań dotyczących standardów współpracy między Ministerstwem a Sejmem, a także nie odpowiadają na kluczowe potrzeby informacyjne w sprawie sytuacji przemysłu stoczniowego.

3. Komisja przypomina, że przemysł stoczniowy jest jednym z fundamentów gospodarki morskiej, będąc źródłem zatrudnienia, innowacji technologicznych oraz potencjału eksportowego. W obliczu globalnej konkurencji oraz zmieniającej się sytuacji na rynkach międzynarodowych współpraca z koncernami światowego formatu, takimi jak ARAMCO, stwarza wyjątkową okazję do wzmocnienia pozycji polskich stoczní na arenie międzynarodowej. Aby jednak te szanse mogły być w pełni wykorzystane, niezbędne są konkretne i ambitne działania rządu.

W związku z powyższym Komisja:

1. Wyraża zaniepokojenie faktem, że Minister Infrastruktury zamiast uczestniczyć w posiedzeniu Komisji podjął decyzję o uczestnictwie w pracach Warmińsko-Mazurskiego Zespołu Parlamentarnego, co w opinii Komisji nie odzwierciedla właściwego priorytetu wobec wyzwań sektora stoczniowego.

2. Wzywa Ministra Infrastruktury do przedstawienia szczegółowej analizy sytuacji w polskim przemyśle stoczniowym, obejmującej: – potencjalne nowe rynki zbytu dla polskich stoczní, – możliwości nawiązania strategicznej współpracy z globalnymi koncernami, w tym z ARAMCO, – konkretne plany działań Ministerstwa na rzecz wzrostu konkurencyjności i innowacyjności polskiego sektora stoczniowego.

3. Domaga się intensyfikacji działań Ministerstwa, w tym: – opracowania spójnej strategii rozwoju przemysłu stoczniowego, – zwiększenia nakładów na badania i rozwój w tej branży, – aktywnej promocji polskiego przemysłu stoczniowego na rynkach międzynarodowych.

Komisja wyraża nadzieję, że Ministerstwo Infrastruktury podejmie niezwłocznie działania, które pozwolą w pełni wykorzystać potencjał polskich stoczní oraz zapewnić im silną pozycję na globalnym rynku. Komisja podkreśla, że przemysł stoczniowy powinien być jednym z priorytetów działań rządu jako sektor o strategicznym znaczeniu dla gospodarki narodowej.”.

Koniec projektu. Uprzejmie proszę o niezwłoczne przegłosowanie uchwalenia dezyderatu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy ktoś chciałby zabrać głos w sprawie treści dezyderatu? Nie słyszę. Poddam go pod głosowanie. Będziemy głosować ręcznie.

Kto jest za przyjęciem takiej treści dezyderatu? Kto jest przeciw? Czy ktoś się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Ewa Soroka:

5 głosów za, 2 głosy przeciwnie i 0 wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przyjęła dezyderat w sprawie działań Ministerstwa Infrastruktury na rzecz rozwoju przemysłu stoczniowego.

Wracamy do dyskusji. Pan kapitan Hatałski chciał zabrać głos. Nie. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Ekspert Związku Pracodawców Forum Okrętowe Andrzej Buczkowski:

Chciałem dodać tytułem uzupełnienia, że mówiąc o gwarancjach zwrotu zaliczek, absolutnie nie mówię o finansowaniu armatorów. Armatorzy mają swoje pieniądze i chcą zapłacić, chcą wpłacać zgodnie z ratami przewidzianymi w kontrakcie, ale nie mogą

otrzymać gwarancji. W związku z tym kontrakt się nie materializuje. Natomiast w tym samym momencie stocznie zarówno holenderskie, jak i hiszpańskie czy inne mają takie gwarancje rządowe. Według mnie jest to kwestia uregulowań krajowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Szanowni państwo, z uwagi na nieprzygotowanie, w mojej ocenie, strony rządowej proponuję wrócić do tematu wtedy, kiedy dostaniemy rzeczywistą, wyczerpującą informację rządu i kiedy będziemy mieć pewność, że będzie przedstawiciel rządu, który będzie władny na przykład mówić o rozmowach z największą firmą, jedną z większych firm, takich jak ARAMCO. Bez dialogu politycznego możemy sobie tutaj opowiadać o naszych planach, zamierzeniach, ale w sposób tak ogólny, że trudno, żeby doprowadziło nas to do jakiegoś konkretnego celu albo żebyśmy wiedzieli, jak jako państwo mamy wspierać te dążenia.

W związku z tym, szanowni państwo, jeżeli nie ma więcej głosów w dyskusji, bardzo dziękuję za dzisiejsze posiedzenie, za to, że państwo zdecydowaliście się poświęcić swój czas, przyjechać z Pomorza. Żałuję, że tak mało konkretnie, ale mam nadzieję, że następnym razem będzie jednak warto.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję.