

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 53)
z dnia 21 lutego 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 53)

21 lutego 2025 r.

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

- poprawki zgłoszone w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (druki nr 933 i 957),
- odpowiedź Ministra Infrastruktury na dezyderat nr 1 w sprawie działań Ministerstwa Infrastruktury na rzecz rozwoju przemysłu stoczniowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Porzycki** prokurent, dyrektor Biura Administracji i Nadzoru Inwestycyjnego Funduszu Rozwoju Spółek SA, **Łukasz Cymiński** specjalista do spraw legislacji, komisji oraz innych struktur w Biurze Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska**, **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk**, **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, szanowni państwo, zaczynamy. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W międzyczasie nastąpiła zmiana porządku obrad, o czym państwo wiecie, z uwagi na to, że wpłynęły poprawki do projektu nowelizacji ustawy o obszarach morskich. Dzisiaj będziemy rozpatrywać owe poprawki. Potem przejdziemy do odpowiedzi ministra infrastruktury na dezyderat nr 1 w sprawie przemysłu stoczniowego. Nie słyszę, nie widzę zastrzeżeń do harmonogramu.

Szanowni państwo, a więc przechodzimy do realizacji w porządku dziennego. W czasie drugiego czytania zostały zgłoszone dwie poprawki. Wniósł je wczoraj pan poseł Jarosław Wałęsa. Rozumiem, że pan poseł je uzasadni. Tak? Bardzo proszę.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Nie będę na nowo przytaczał słów uzasadnienia jako takiego, chyba że... Skupmy się na tym, co mamy przed sobą.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, bardzo proszę uzasadnić.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

Ok.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jest tutaj Biuro Legislacyjne, są ludzie, którzy nie brali udziału w posiedzeniu plenarnym.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

Ok, oczywiście rozumiem. Mamy dwie poprawki. Pierwsza wiąże się z drugą. Pierwsza zmienia brzmienie tytułu, które wynika z poprawki drugiej, która to poprawka urealnia proces finansowania projektów dla portów zewnętrznych. Mianowicie chodzi o sprawę emisji obligacji i terminu wykupu owych obligacji, który to termin następuje na dwa lata przed końcem całego projektu. Wydaje mi się, że nie ma sensu robić sobie tutaj powtórkę. Jeżeli korzysta się z takiej formy finansowania projektu, należy doprowadzić go do końca, zanim

terminy zostaną przekroczone. Dlatego po art. 1 proponuję dodać art. 1a, który właśnie zamienia wyrazy „2027 r.”, zastępuje je wyrazami „2031 r.”. Pod tym względem wydaje mi się, że usprawni to cały proces, urealni proces inwestycyjny, jak też skup obligacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Jakie jest stanowisko pana ministra, rządu w tej sprawie?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, stanowisko rządu jest pozytywne wobec poprawek. Wczoraj na sali plenarnej przedstawiłem szczegóły, dlaczego pozytywnie odnosimy się do poprawek. Chciałbym tylko przytoczyć państwu dwa argumenty. Obligacje zostały przyznane dla dwóch portów, dla zarządu portu Szczecin-Świnoujście i portu w Gdyni. Jeżeli chodzi o port w Gdyni, środki finansowe na falochron, zostały przekazane w kwocie około 670 mln zł. Umowa na wykonanie falochronu została już zawarta. Zostają dodatkowe pieniądze w kwocie około 130 mln zł. Dodatkowe pieniądze, które zostają w ramach postępowania, chcielibyśmy wykorzystać na kolejne inwestycje. Stąd odnosimy się pozytywnie do propozycji wydłużenia terminu wykorzystania środków.

Natomiast jeżeli chodzi o Szczecin, to w tym wypadku też dotyczyło to budowy falochronu w Świnoujściu. Jest to część związana z budową terminalu kontenerowego. Najpierw zostały przekazane obligacje z terminem wykorzystania do 2027 r. Później został przyjęty harmonogram realizacji całego przedsięwzięcia z terminem, że ma to zostać zrealizowane do 2029 r. A więc chcemy dostosować termin do harmonogramu przyjętego przy realizacji terminala kontenerowego. Rok różnicy wynika ze spraw związanych z rozliczeniami pieniędzy. W żaden sposób nie wpływa to na zmianę terminu realizacji najważniejszych inwestycji, wręcz odwrotnie. Po prostu jest to dopasowanie wykorzystania środków do realizacji przedsięwzięć, które są w toku.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A zatem inwestycje, na które zostały wydane obligacje, de facto zostały już zrealizowane i została jakaś górka pieniędzy. Tak? Chodzi o to, żeby móc je dalej wykorzystać przy projektach w zakresie gospodarki morskiej, które nie byłyby terminowe, gdybyśmy nie podjęli tej decyzji. Tak? Ale pierwotnie obligacje nie miały być wykorzystane na rzeczy, o których teraz pan minister mówi.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pan przewodniczący ma rację w pierwszej części, która dotyczy Gdyni. Miał tam zostać wybudowany falochron. Kilka tygodni temu została podpisana umowa na realizację falochronu. Pieniądze, które zostały przekazane na falochron, nie zostaną w 100% wykorzystane, dlatego że cena realizacji przedsięwzięcia była niższa niż wartość obligacji, które mamy. Zostanie około 130 mln zł, które planujemy przeznaczyć na inne inwestycje. Stąd potrzeba wydłużenia terminu, żeby nie zakończyć inwestycji w 2027 r., dlatego że trudno jest zrealizować podobną inwestycję infrastrukturalną, szczególnie w kontekście uzyskania wszelkiego rodzaju pozwoleń.

Natomiast w przypadku Szczecina jest trochę odwrotnie, gdyż inwestycje związane z falochronami są stricte związane z realizacją terminala kontenerowego. Ale najpierw przekazano obligacje z terminem realizacji do 2027 r., a następnie w 2023 r. Rada Ministrów przyjęła program wieloletni, który kończy inwestycje w 2029 r. A więc można powiedzieć, że terminy są różne. Musielibyśmy wykorzystać całość środków z obligacji szybciej niż moglibyśmy zrealizować inwestycje. Chodzi o to, żeby dostosować harmonogramy, żeby pieniądze w przypadku Szczecina, Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście zostały przekazane na realizację inwestycji, falochronu w Świnoujściu, żeby czas został dopasowany dokładnie do tego samego czasu, który dotyczy realizacji terminala kontenerowego. Chodzi przede wszystkim o kolejność podejmowanych działań. Obligacje zostały przekazane w 2020 r. już z terminem 2027 r. Dopiero trzy lata później przyjęto program, którego harmonogram kończył się w 2029 r. A więc chcemy to dopasować tak, żeby mieć jeszcze rok zapasu na rozliczenie całego projektu. Jest to związane tylko z tym. Nie jest przekazywane na żadne inne cele.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Obligacje były wydane trzy lata przed harmonogramem. Ok. Przepraszam, zanim otworzę dyskusję, zapytam, co Biuro Legislacyjne uważa na ten temat. Przepraszam za mój głos. Jestem lekko przeziębiony.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Na początek zastrzeżenie, nie będziemy odnosić się merytorycznie do poprawki. Tutaj nie mamy żadnych uwag. Natomiast z legislacyjnego obowiązku musimy zwrócić uwagę na pewną wątpliwość, która rodzi się na tle poprawki. A mianowicie jest to wątpliwość dotycząca zakresu przedmiotowego poprawki i związku poprawki z przedłożeniem projektu bazowego. Zgodnie z § 92 Zasad techniki prawodawczej odstępianie od zasady, że nowelizuje się jedną ustawę jest możliwe wyłącznie wtedy, kiedy między nowelizowanymi ustawami występują niewątpliwe związki tematyczne. Pytanie, czy w przypadku poprawki, która dokonuje de facto dołożenia kolejnych ustaw do nowelizacji, rzeczywiście można mówić o niewątpliwym związku tematycznym z pierwotnym przedłożeniem. Nie muszę chyba w tym gremium mówić, że oprócz potencjalnego naruszenia Zasad techniki prawodawczej, gdyby okazało się, że rzeczywiście na tym etapie poprawka wykracza poza zakres, mogłaby również zająć potencjalna niezgodność z przepisami konstytucji, między innymi z zasadami przyzwoitej legislacji czy zasadami trzech czytań. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Trochę nas pan mecenas wystraszył.

Poseł Artur Łacki (KO):

Czym?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Że możemy tutaj łamać konstytucję.

Poseł Artur Łacki (KO):

Jest ewidentny związek między tymi ustawami. Jaki miałby być problem?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł podnosi, jaki jest problem, to teoretyczny problem widzę taki, że jednak przy planowaniu przejścia ustawy przez cały proces legislacyjny są pewne założenia, są pewne wyjaśnienia wcześniej przygotowywane, są pewne konsultacje. Tutaj tego wszystkiego nie ma, panie pośle, więc jest jakiś tam problem.

Otwieram dyskusję. Proszę, pan przewodniczący Szymański.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pierwszy argument jest taki, że tak jak tutaj wskazało Biuro Legislacyjne, faktycznie rozszerzenie tego o inwestycje w zakresie portów zewnętrznych wydaje się doczepieniem czegoś w sposób nieuzasadniony, na siłę. Do części merytorycznej odniosę się w taki sposób, że poprawka odwołuje się do ustawy o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych. W art. 39d ust. 5, który odwołuje się do pkt 3, mamy napisane tak, że środki uzyskane z tytułu skarbowych papierów wartościowych przeznacza się na finansowanie przez spółki inwestycji w ramach infrastruktury zapewniającej dostęp do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w szczególności polegających na budowie falochronów osłonowych. W szczególności nie oznacza tylko i wyłącznie, natomiast uważam, że jest o wiele więcej zadań z zakresu infrastruktury dostępowej, które wymagają pilnej realizacji. A więc z jednej strony rozumiem argumenty pana posła Wałęsy o tym, że urealniamy harmonogram dla konkretnego projektu, natomiast nie uważam, żeby ten jeden jedyny projekt był tym, co powinno zostać zrealizowane. Po to, żeby nie być tutaj gołosłownym i wskazać konkretną rzecz, to pan minister ostatnio ogłosił modernizację Nadodrżanki. Sytuacja w porcie w Gdyni oprócz budowy falochronów jest tragiczna pod kątem infrastruktury dostępowej ze względu na fatalny stan techniczny estakady Kwiatkowskiego, niestety, jedynej drogi dostępowej do portu, od wielu lat zapowiadanej, ale fizycznie jeszcze nierealizowanej Drogi Czerwonej. Akurat estakadą Kwiatkowskiego codziennie przejeżdżam do pracy. Częstość występowania remontów na tej trasie jest ogromna. Samorządowcy coraz częściej podnoszą kwestię tego, że brak interwencji ze strony centrali, czyli ministerstwa będzie skutkował tym, że oni nie będą w stanie

poradzić sobie z remontem dróg, ponieważ nie jest to droga krajowa, tylko droga wojewódzka. Możemy znaleźć się w sytuacji, kiedy port w Gdyni zostanie wykluczony z wymiany towarów tylko i wyłącznie ze względu na to, że nie zapewniono drogi dostępowej, co wynika wprost z ustawy o portach. W związku z tym uważam, że poprawka nie powinna zostać przyjęta, a środki finansowe, o które się martwimy, powinny natychmiast zostać wykorzystane na cele zapewnienia odpowiedniej infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, czy jest taka możliwość, żeby wykorzystać środki na cele, o których mówił pan przewodniczący?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Szanowny panie przewodniczący, chcę zwrócić uwagę na to, że sprawa związana z koniecznością przyspieszenia prac związanych z budową Drogi Czerwonej jest na etapie bardzo dalekich uzgodnień w Ministerstwie Infrastruktury. W ciągu najbliższych tygodni przedstawimy związany z tym plan, oczywiście we współpracy z ministrem Bukowcem, który odpowiada za sprawy dróg. Natomiast jeżeli chodzi o finansowanie tych inwestycji, o których teraz mówimy, to według ustawy środki finansowe trafiły do dwóch spółek Skarbu Państwa w związku z realizacją inwestycji takich jak falochrony i infrastruktura dostępowa, ale tutaj mamy na myśli przede wszystkim drogi wodne, czyli na przykład pogłębienie toru wodnego bądź jego utrzymanie, jeżeli chodzi o port. Środki finansowe, chociażby w Gdyni, będą mogły zostać wykorzystane do realizacji działań w zakresie wsparcia infrastruktury dostępowej od strony wody, dlatego że przede wszystkim tego dotyczy ustawa o portach zewnętrznych. W Świnoujściu oprócz budowy falochronu będzie realizowany także tor wodny do tego miejsca, na pewno w części basenu portowego, tylko teraz nie pamiętam, jakiej to będzie długości. Nie będzie to tylko i wyłącznie budowa falochronów.

Jeżeli chodzi o sprawy związane z możliwością przekazania środków finansowych na inne inwestycje, z punktu widzenia formalnego nie jest to możliwe, dlatego że obligacje są papierami dłużnymi, które trafiły do spółek, które nimi dysponują. Według obecnych przepisów muszą zostać wykorzystane na część, która dotyczy infrastruktury dostępowej od strony morza, a nie od strony lądu, mówiąc wprost o Drodze Czerwonej. Natomiast chciałbym pana przewodniczącego zapewnić, że w ciągu najbliższych kilku tygodni przedstawimy szczegóły, jeżeli chodzi o procedurę związaną z modernizacją Drogi Czerwonej, a właściwie z jej budową.

Posel Krzysztof Szymański (Konfederacja):

A estakada?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Estakada nie jest drogą, za którą bezpośrednio odpowiada ministerstwo, ale znamy sytuację, wiemy, że ze względu na wzmożony ruch i duże obciążenie dylatacje, które są na estakadzie, wymagają dodatkowych remontów. Jesteśmy w stałym kontakcie z portem, współpracuje z miastem w tej sprawie. Myślę, że trzeba na to patrzeć całościowo. Natomiast jeżeli chodzi o wykorzystanie środków finansowych na realizację innych działań niż infrastruktura dostępowa od strony wody, jest po prostu niemożliwe.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Głowski.

Posel Piotr Głowski (KO):

Bazując na komunikacie, który ukazał się wczoraj późnym popołudniem, Droga Czerwona, Trasa Kwiatkowskiego jest do natychmiastowej realizacji. Jest to decyzja Ministerstwa Obrony Narodowej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Daj Boże, dlatego że walczyliśmy o to od zeszłego roku.

Posel Piotr Głowski (KO):

Nie mieszajmy tutaj Pana Boga. Myślę, że MON jest wystarczająco silny, żeby dać sobie radę z infrastrukturą przy realizacji tego projektu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, nie mieszajmy Pana Boga, chociaż jako katolik mam jeszcze w Polsce do tego prawo, gdyż dobrze życzę naszym inwestycjom. Dobrze, mam nadzieję, że to się zrealizuje, gdyż do tej pory mieliśmy trochę miszmasz informacyjny ze strony Ministerstwa Infrastruktury w tym zakresie. Były różne opinie wśród wiceministrów. Nie wiem, czy pamiętacie państwo i interpelacje posła Wałęsy, i odpowiedzi Ministerstwa Infrastruktury. Mam nadzieję, że rzeczywiście uda się to zrobić priorytetowo.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos w dyskusji? Pan przewodniczący? Czy pan minister przekonał pana?

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Nie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, drodzy państwo. Wydaje mi się, że jakkolwiek rozumiem swojego rodzaju zarzuty Biura Legislacyjnego, uważam, panie ministrze, że taki sposób legislacji to nie jest dobra droga, nie widzę powodu, dla którego nie mogłaby to być odrębna ustawa tak, żeby zadość uczynić poprawnej legislacji, jednak z uwagi na to, że wszystkim nam bardzo zależy na tym, żeby gospodarka morska rozwijała się jak najlepiej, ja nie staram się rzucać kłód pod nogi rozwoju naszym portom, wręcz przeciwnie, obojętnie, kto nimi zarządza, jaki rząd rządzi...

Poseł Artur Łacki (KO):

Pomalu będziemy zmieniali standardy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W tej wyjątkowej sytuacji, z uwagi na obawy, że jeżeli tego nie przeprowadzimy, to potem a nuż ktoś wpadnie na pomysł, żeby jakoś inaczej wykorzystać środki, gdyż zawsze jest pewne ryzyko polityczne, że zmieniają się jakieś koncepcje ze szkodą dla polskiej gospodarki morskiej, drodzy państwo, proponuję głosować. Wydaje mi się, że nie jest to sprawa aż tak kontrowersyjna w świetle tego, co państwu teraz powiedziałem. Oczywiście jest to moja opinia.

Drodzy państwo, głosujemy. Tak też możemy. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawek, które tak czy siak musimy rozpatrywać łącznie?

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Jest sprzeciw.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jest sprzeciw pana przewodniczącego Szymańskiego, w związku z czym głosujemy.

Poseł Artur Łacki (KO):

Czyli MON też pana nie przekonał.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Słyszałem wiele zapowiedzi w swoim życiu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Możemy głosować łącznie. Kto jest za przyjęciem poprawek nr 1 i 2, proszę podnieść rękę. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Ewa Soroka:

11 głosów za, nikt nie był przeciw, 1 głos wstrzymujący się.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poprawki zostały przyjęte.

Posłem sprawozdawcą do tej pory był pan poseł Piotr Głowski. Czy pan poseł Piotr Głowski chce dalej być sprawozdawcą?

Poseł Piotr Głowski (KO):

Tak. Będzie to dla mnie przyjemność i zaszczyt.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie ma innych kandydatur. Nie słyszę. Nie słyszę również sprzeciwu. A więc sprawozdawcą pozostaje pan poseł Głowski.

Droży państwo, posiedzenie jeszcze trwa, państwo o tym wiecie. Widzę jakiś nagły ruch i zamieszanie. Dobrze, kto dalej nie chce brać udziału w posiedzeniu, to bardzo bym prosił o opuszczenie sali.

Przechodzimy do punktu drugiego. Szanowni państwo, panie ministrze, odpowiedź na dezyderat. Bardzo proszę o państwa prezentację tej sprawy.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, treść odpowiedzi została przesłana do państwa w formie pisemnej kilkanaście dni temu. Na swoje usprawiedliwienie, że mnie wówczas nie było, chcę tylko powiedzieć, że rozmawialiśmy wówczas na posiedzeniu zespołu parlamentarnego w sprawie związanej z portem w Elblągu, o której zresztą będziemy rozmawiać o godz. 11:30.

Chcę państwu powiedzieć, że z naszego punktu widzenia jako resortu nadzorującego w sumie trzy spółki związane z przemysłem stoczniowym, gdyż mamy Fundusz Rozwoju Spółek, który jest właścicielem Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia i Stoczni Szczecińskiej Wulkan, realizujemy działania, które wynikają z nadzoru właścicielskiego nad tymi spółkami. Chcę państwu powiedzieć, że sprawy związane z rozwojem przemysłu stoczniowego w części, za którą odpowiadamy, są jednym z naszych priorytetów. Na początku stycznia, przepraszam, w sumie ostatniego dnia ubiegłego roku zostały wyemitowane środki finansowe dedykowane właśnie spółkom stoczniowym, które znajdują się w naszym portfelu, w kwocie 240 mln zł. Pieniądze te planujemy przeznaczyć na inwestycje rozwojowe, między innymi na budowę nowego parku maszynowego i hal przemysłowych w Stoczni Szczecińskiej Wulkan, ale także na wybudowanie doku dla Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, o którym mówiono od wielu lat, natomiast proces realizacji tego przedsięwzięcia pozostawiał wiele do życzenia. Niemniej chcę państwu powiedzieć o planach, które są najistotniejsze z naszego punktu widzenia.

Przemysł stoczniowy w związku z inwestycjami, które są realizowane przez spółki będące w nadzorze Ministerstwa Infrastruktury, jest jednym z naszych priorytetów. Działania, które podejmujemy, szczególnie związane z dokapitalizowaniem spółek w celu realizacji prorozwojowych inwestycji wzmacniających rozwój przemysłu stoczniowego, są najlepszym tego przykładem. Realizacja największego na Bałtyku doku dla stoczni remontowej pozwoli na zwiększenie potencjału produkcyjnego i remontowego Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Planujemy zrealizowanie tego przedsięwzięcia do końca 2026 r. Będzie to przełom 2026/2027, dlatego że oczywiście będą jeszcze trwały odbiory, ale jesteśmy na etapie daleko zaawansowanych rozmów wykonawczych po to, żeby mówiąc wprost, naprawić proces i zrealizować ważne przedsięwzięcie.

W sprawach związanych bezpośrednio z owym zagadnieniem wielokrotnie było wskazywane Aramco. Nie chciałbym odnosić się do możliwości współpracy stricte z jednym koncernem. Nie wiem, z czego wynika, że mam skupiać tak dużą uwagę akurat stricte na Aramco. Nie wiem, może wynika to z działań związanych z przejęciem Lotosu i części rafinerii. Nie wiem, może w momencie, kiedy było to w jakiś sposób ustalane, warto było porozmawiać o jakimś offsecie, że na przykład podmioty, które będą realizowały budowę nowej floty albo remonty, będą korzystały właśnie z zasobów polskich firm stoczniowych, ale nie ja za to odpowiadałem, więc nie będę w żaden sposób mówił o szczegółach.

Jeżeli chodzi o spółki związane Ministerstwem Infrastruktury, oczekiwania czy możliwości, o których wielokrotnie tutaj mówiono w kontekście firmy Aramco, chcę powiedzieć, że budowa nowych tankowców wykracza poza możliwości spółek, które znajdują się w portfelu Ministerstwa Infrastruktury. Zarówno Stocznia Szczecińska Wulkan, jak i Morska Stocznia Remontowa Gryfia nie posiadają potencjału do tego, żeby budować tankowce. Inwestycjami, które planujemy, chcemy wzmocnić potencjał rozwojowy naszych stoczni, ale są to inwestycje, do których potrzeba zaangażowania dużo silniejszych i większych zasobów, których my jako Ministerstwo Infrastruktury nie posiadamy i nie nadzorujemy. Myślę, że warto byłoby w tej sprawie porozmawiać również z innymi podmiotami, które są nadzorowane przez Skarb Państwa. Ja mogę ze stuprocentową odpowiedzialnością mówić o działaniach, które są podejmowane przez stocznie, które nadzorujemy jako ministerstwo, które nadzoruję ja bezpośrednio jako minister odpowiedzialny za tę część.

Szczegółowe informacje na temat tego, jak to wygląda, znajdziecie państwo w odpowiedzi na dezyderat. Jeżeli chodzi o sprawy związane z realizowanymi inwestycjami i planowanymi przedsięwzięciami, o których wspomniałem, myślę, że dobrze by było, i będę to też rekomendował panu przewodniczącemu, żebyśmy w ciągu najbliższych kilku tygodni albo w drugim kwartale poświęcili temu tematowi posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, dlatego że chciałbym, żebyście również państwo parlamentarzyści mieli szeroką wiedzę na temat tego, jakie są kondycje stoczni, jak wygląda sytuacja w zakresie inwestycji, które planujemy i w jaki sposób zwiększy się potencjał remontowy i rozwojowy stoczni. Na tym etapie, to tyle.

Jeżeli będą potrzebne jakieś pytania, to jesteśmy do państwa dyspozycji wraz z panem dyrektorem Porzyckim z Funduszu Rozwoju Spółek, który nadzoruje Morską Stocznę Remontową Gryfia i Stocznę Szczecińską Wulkan, oraz z panem dyrektorem Krężelem, dyrektorem Departamentu Gospodarki Morskiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam dwa pytania, dwa zagadnienia. Po pierwsze, jedna rzecz, jeżeli chodzi o firmę saudyjską Aramco. Napisaliście tutaj państwo dosyć jednoznaczne kwestie, że jednym z potencjalnych partnerów dla polskiego przemysłu stocznioowego może być koncern Aramco. Potencjalnej współpracy z Aramco można upatrywać w następujących obszarach, i tutaj wymieniliście bardzo interesujące obszary, takie jak transport LNG, ekologizacja floty, remonty i modernizacje, specjalistyczne jednostki, transfer technologii. To bardzo dobrze. Są to przyszłościowe kwestie, natomiast jest pytanie albo może uwaga. Niedawno jak PKN Orlen sprzedał 30% saudyjskiej firmie Aramco, odżegnywaliście tę firmę od czci i wiary, krytykowaliście. Co się nagle zmieniło, że postrzegacie tę firmę jako potencjalnego współuczestnika naszej floty czy naszego przemysłu stocznioowego?

Drugie pytanie. Mamy prezydencję Unii Europejskiej. Napisaliście w sprawozdaniu, że podczas polskiej prezydencji z inicjatywy resortu będzie planowane podpisanie deklaracji ministrów Unii Europejskiej dotyczącej państw członkowskich w aspekcie finansowania. Jakie finansowanie w czasie polskiej prezydencji zamierzacie uzyskać, pozyskać, jakie wytyczne albo jaką strategię obrabaliście dla polskiej prezydencji w aspekcie wzmocnienia rozwoju przemysłu stocznioowego w Polsce? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie pośle, nikt nie zmienił żadnego podejścia i oceny konkretnej firmy. Jako podmiot nadzorujący spółki musimy dbać o to, żeby wszystkie podmioty na rynku były traktowane w sposób równy. Dla nas nie ma znaczenia, czy współpracujemy z koncernem Aramco, koncernem Shell czy koncernem Orlen. Nasze stocznie, jeżeli mają do tego potencjał i mogą na tym, mówiąc wprost, zarabiać pieniądze i realizować działania inwestycyjne, będą współpracowały z wszelkimi podmiotami. Jako Skarb Państwa jesteśmy właścicielami podmiotów, które mają w swoim portfelu spółki, które mają potencjał technologiczny, specjalistów, którzy się tym zajmują, wobec czego będziemy współpracować na zasadach rynkowych tam, gdzie będziemy widzieli w tym korzyści, dlatego że taki jest interes Skarbu Państwa.

To Komisja pytała wprost o koncern Aramco. Jakie były powody skupienia się akurat na tym jednym koncernie, nie jestem w stanie oczywiście odpowiedzieć. Natomiast jeżeli koncern widzi możliwość również współpracy i korzystania z usług, które świadczą nasze firmy stocznioowe, oczywiście jesteśmy otwarci na wszelkie przedsięwzięcia, które są dobre dla podmiotów Skarbu Państwa. Dlatego wskazaliśmy możliwości współpracy. Jeżeli będzie wola wykorzystywania naszych firm do realizacji tych usług, będziemy to robić.

Natomiast o odpowiedź na drugie pytanie bardzo proszę pana dyrektora Krężela, który jest również odpowiedzialny za proces związany z działaniami w związku z prezydencją Polski.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krężel:

Dzień dobry. Szanowni państwo, panie przewodniczący, o ile pamiętam, na poprzednim posiedzeniu mówiłem o podejmowanych przez nas działaniach. Postaram się jeszcze raz zrekapitulować to, o czym wspominałem. W dniach 15-16 maja w Szczecinie odbędzie się 11. Międzynarodowy Kongres Morski. Kongres rozpocznie się panelem, na którym będziemy omawiać... Rozpocznie się panelem z udziałem przedstawicieli organizacji SEA Europe i European Community Shipowners' Associations, czyli stowarzyszenia armatorów i stowarzyszenia stoczni. Podczas panelu będziemy omawiać te kwestie. Natomiast później po zakończeniu panelu organizujemy konferencję ministrów do spraw morskich. Mamy nadzieję, że konferencja z udziałem ministrów z całej Unii Europejskiej przyjmie deklarację szczecińską w sprawie industrial maritime strategy. Industrial maritime strategy to concept, który został narzucony przez panią Ursulę von der Leyen komisarzowi do spraw transportu w tak zwanym mission letter, czyli poleceniu, co komisarz do spraw transportu ma przygotować podczas obecnej kadencji. Chodzi właśnie o przygotowanie dokumentu industrial maritime strategy. W tej chwili jesteśmy w stałym kontakcie ze służbami Komisji Europejskiej, SEA Europe, Forum Okrętowym, czyli polskim stowarzyszeniem, które jest członkiem SEA Europe, ze Związkiem Armatorów Polskich czy związkiem, który jest członkiem ECSA European Community Shipowners' Associations, celem wypracowania deklaracji szczecińskiej. Póki nie osiągniemy konsensusu trudno mówić, co tam będzie. Nie chcemy mówić o szczegółach, dlatego że proces cały czas trwa. Deklaracja zostanie podpisana i ogłoszona w Szczecinie 15 maja.

Natomiast jeżeli chodzi o kwestie, które zostaną poruszone, to też o tym wspominałem na poprzednim posiedzeniu. Są to takie kwestie jak: polityka handlowa, pomoc publiczna, dostęp do finansowania dla stoczni. Są to kwestie, które są regulowane w przepisach unijnych, dlatego muszą być przedmiotem regulacji na poziomie unijnym, czyli zmian w dyrektywach i rozporządzeniach Unii Europejskiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę, panie pośle.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Tylko dopytam pana dyrektora. Rzeczywiście w maju, zaraz będzie koniec prezydentury Polski. Planujecie konwent morski w Szczecinie, żeby opracować strategię. Oczywiście nie w szczegółach, ale jakie konkretne oczekiwania macie w aspekcie właśnie rozwoju przemysłu stoczniewego i współpracy Unii Europejskiej, państw członkowskich? Musicie mieć co pokazać na stole albo o co walczyć. Chociaż konkrety. Jakie będą oczekiwania?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Szanowni państwo, nie wypada nam mówić o oczekiwaniach. Jesteśmy w trakcie negocjacji trochę trójstronnych, dlatego że jest i Komisja Europejska, są i przedstawiciele armatorów, są i przedstawiciele przemysłu okrętowego. Oczekiwania nie zawsze są spójne. Też musimy o tym pamiętać, gdyż przedstawiciele stoczni chcieliby sprzedawać statki jak najdrożej, a przedstawiciele armatorów chcieliby kupować statki jak najtaniej. Nie chciałbym w tej chwili o tym mówić, dlatego że trochę jest to kuchnia. Przedstawimy propozycje 15 maja. Myślę, że w tej chwili...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie wiem, mamy zwołać tajne posiedzenie, panie dyrektorze, czy co?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Dlaczego tajne posiedzenie?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A gdzie pan o tym ma mówić, jak nie na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, kiedy to my kontrolujemy strategię, które państwo macie przygotować? Mamy kontrolować to post factum, jak już państwo będziecie coś konkretnego negocjować czy wcześniej mamy sprawdzać, czy dobrze wykonujecie swoją pracę?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie wiemy, na co się zgodzą nasi partnerzy. O tym mówię.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

My też nie wiemy, ale chcemy wiedzieć, z czym państwo chcecie wyjść do partnerów. Chyba to nie jest tajna informacja, chyba że mamy zwołać posiedzenie Komisji w formie tajnej. Jak jako posłowie mamy kontrolować rząd i to, czy macie dobre koncepcje, jeżeli pan dyrektor mówi, że będziecie post factum informować nas o tym, co już wy negocjowaliście, a my nie wiemy, z czym idziecie do stołu negocyjacyjnego?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Myślę, że pan dyrektor został źle zrozumiany. Chodziło o to, że jesteśmy na początkowym etapie wszelkich ustaleń. W momencie, w którym zostaną wypracowane, między innymi z Forum Okrętowym i ze Związkiem Armatorów Polskich, szczegółowe informacje, to z chęcią przedstawimy parlamentarzystom i Komisji to, co zostanie przedstawione jako nasza rekomendacja i wkład do dyskusji. Chcę państwu jeszcze powiedzieć, że to, o czym mówi organizacja SEA Europe, o czym mówi Forum Okrętowe, jest to, w jaki sposób Unia Europejska powinna dostosować politykę przemysłową, w tym przemysł stoczniowy do wyzwań, które są związane z tym, co się dzieje obecnie na świecie. Proszę zwrócić uwagę na to, co robią Chiny. Chiny konkurują przede wszystkim ceną siły roboczej, statki można tam wybudować taniej. Oprócz tego, że realizują działania, które mają charakter przemysłowy, to jeszcze armatorom z całego świata oferują takie finansowanie za pomocą chińskich banków, że jest to dużo bardziej korzystne z punktu widzenia ceny statku. A więc koszty produkcji czy nawet koszt zakupu jednostki przez armatora jest dużo tańszy ze względu na niższą cenę związaną z procesem produkcji i jednocześnie ofertą finansową banków chińskich, które są nawet bankami państwowymi. Banki te po to, żeby armator, nie mówię, jaki armator, ale po to, żeby armator budował w Chinach, dostaje preferencyjne finansowanie na to, żeby wybudował statek w chińskiej stoczni. Jako Europa, patrząc na przemysł stoczniowy, musimy znaleźć na to odpowiedź. W ostatnich kilkudziesięciu latach – Forum Okrętowe ma dane, musiałbym do nich sięgnąć, dlatego że teraz ich nie mam – odnotowaliśmy jako cała Europa znaczący spadek produkcji stoczniowej w kontekście tonażu, który jest realizowany, ze względu na pogorszenie pozycji konkurencyjnej między innymi przez te aspekty, o których powiedziałem.

Chcemy być uczestnikiem tego przedsięwzięcia w taki sposób, żeby działania związane z rozwojem przemysłu stoczniowego w Polsce i w Europie mogły nabrać bardziej konkurencyjnych argumentów. Właśnie temu ma służyć rozmowa na poziomie ministrów odpowiedzialnych za gospodarkę morską. Z chęcią przedstawimy wkład, który we współpracy z podmiotami odpowiedzialnymi, we współpracy z armatorami, jak i przemysłem stoczniowym... Możemy nawet zrobić posiedzenie w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, muszę powiedzieć, że na razie nie jestem usatysfakcjonowany. Na ostatnim posiedzeniu, na którym pana ministra nie było, ale był pan dyrektor, omawialiśmy kwestie strategii, która ma być opracowana w ramach Komisji Europejskiej. Już wtedy było wiele pytań, na które nie usłyszeliśmy odpowiedzi. Teraz państwo mówicie, że cały czas opracowujecie propozycje, które będą prezentowane w czasie polskiej prezydencji. Także z uwagi szczególnie na propozycje pani von der Leyen, żeby opracować taką strategię, pewnie jest to jedna z najważniejszych rzeczy z punktu widzenia naszej Komisji w czasie naszej całej prezydencji. Rzeczywiście jest to coś, jest to dokument, który będzie miał prawdopodobnie kolosalne znaczenie dla przemysłu stoczniowego w Polsce. Na dzisiaj państwo, mimo że widzimy się mniej więcej miesiąc później od tamtego posiedzenia, dalej w tym zakresie nie jesteście przygotowani do tego, żeby przedstawić konkretne oczekiwania strony polskiej.

Zgadzam się z tym wszystkim, o czym teraz powiedział pan minister. Jeżeli chodzi o chińską konkurencyjność, kwestie gwarancji bankowych, kredytów, rzeczywiście są w tym bardzo dobrzy. Powiedział pan również o Forum Okrętowym. Przedstawiciele Forum Okrętowego, zdaje się, że chyba także przewodniczący Forum Okrętowego, miesiąc temu byli na posiedzeniu Komisji. Pewnie teraz też nas słuchają. Były tam poruszane bardzo ważne wątki dotyczące kredytowania polskich statków, to znaczy, budowy statków w polskich stoczniach. Była mowa o tym, że BGK nie chce za bardzo angażować się w te sprawy, że oprocentowanie kredytów jest dużo wyższe niż wymagałyby tego przepisy prawa czy to polskiego, czy to europejskiego. W tym zakresie pojawiło się wiele pytań, również ze strony

Forum Okrętowego, na które myślałem, że dostanę odpowiedź już w odpowiedzi na dezyderat, skoro pytania te i tak już pokazały się ze strony praktyków biznesu. Niestety, odpowiedzi w zakresie tych spraw w odpowiedzi na dezyderat nie widzę. Na tamtym posiedzeniu było jeszcze kilka pytań. W odpowiedzi na dezyderat w dalszym ciągu nie widzę na nie odpowiedzi. A więc nie wiem, czy wszystko zostało panu ministrowi przekazane. Być może nie został przekazany cały przebieg naszego ostatniego posiedzenia, być może państwo potrzebujecie więcej czasu na przygotowanie odpowiedzi, ale ja nie widzę tutaj pełnej informacji, o którą prosiliśmy w zakresie wątków, które zostały poruszane już miesiąc temu.

Z uwagi na to, że w maju będzie spotkanie, kongres morski, mam nadzieję – rozumiem, że jest to inicjatywa państwa polskiego – że posłowie z naszej Komisji zostaną zaproszeni, żeby mogli uczestniczyć i patrzeć, co się tam dzieje. Mam nadzieję, że z uwagi na plany spotkania, rozumiem, że na zasadzie Rady Unii Europejskiej, pewnie w składzie ministrów branżowych, którzy się tym zajmują, bądź głównych ministrów... Nie wiem, czy będzie pan minister Marchewka czy będzie pan minister.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:
Branżowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Z uwagi na wagę tej sprawy, szanowni państwo, proponuję, żebyśmy przyjęli. Dobrze, za chwilę oddam głos, tylko skończę, panie pośle. Proponuję, żebyśmy za chwilę przeszli do... Taka jest moja propozycja. Moim zdaniem z uwagi na te sprawy oraz horyzont czasowy niezbędnym jest spotkać się jeszcze raz. Mam nadzieję, że już wtedy otrzymamy wszystkie dodatkowe informacje, również to, czego będziemy oczekiwać od europejskiej strategii rozwoju przemysłu stocznioowego. W związku z tym, że odpowiedź na dezyderat w mojej ocenie nie jest odpowiedzią pełną, proponuję, żebyśmy za chwilę przeszli do rozważenia... Proponuję, żeby wskazać panu ministrowi, iż z uwagi na niepełność odpowiedzi przygotował uzupełnienie dezyderatu również w związku z wątkami, które pojawiły się na naszym ostatnim poświęconym temu posiedzeniu Komisji, szczególnie z uwzględnieniem europejskiej strategii stoczniowej. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Jedno zdanie wzmacniające wniosek pana przewodniczącego. Drażymy ten temat nie w formie krytyki, tylko w aspekcie troski, dodania państwu odwagi, żebyśmy w okresie polskiej prezydencji wyszczególnili pewne kwestie, upomnieli się o pewne kwestie, wzmocnili je. Na pewno Rotterdam, Holandia, Antwerpia, Belgia, Niemcy, Hamburg, inne, Wenecja, Włochy będą mieli na stole konkretne kwestie i będą się o to upominać. Natomiast my nie możemy pojechać na zasadzie, co tamci uzgodnią. Chiny i Korea Południowa dawno już odjechały z przemysłem stoczniowym, a więc musimy wzmacniać nasz przemysł stoczniowy, tym bardziej że w latach 70. byliśmy potęgą światową, jeżeli chodzi o przemysł stoczniowy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):
Pan przewodniczący Szymański.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dezyderat dotyczył sytuacji, posiedzenia, na którym rozpatrywaliśmy informacje na temat analizy dostępności nowych rynków zbytu dla przemysłu stocznioowego. Przyznam szczerze, że na podstawie dotychczasowych informacji ja również nie jestem usatysfakcjonowany tą odpowiedzią ze względu na to, że oczekuję jednak, zgodnie z tematem, analizy dostępności nowych rynków zbytu. Analiza dostępności w moim rozumieniu to opis sytuacji, która jest, która potencjalnie mogłaby być oraz wskazanie sposobu, jak do tego można doprowadzić. Według mnie to jest analiza, natomiast obecna zawartość odpowiedzi na dezyderat wskazuje jedynie przedmiot zbytu, a nie sposób zbytu, czyli omawia bardzo teoretyczne kierunki rozwoju przemysłu stocznioowego. Można by było nawet zrobić z tego zwykły artykuł o tym, w którą stronę przemysł stoczniowy na świecie może sobie podążać. Nie ma to zbyt wielkiego przełożenia czy zbyt wielkiego związku z konkretną sytuacją Polski oraz z konkretnym celem, który chcemy osiągnąć, a to, co powiedziałem wiąże się z dyplomacją gospodarczą, z pojęciem, które pan przewodniczący Płażyński przed chwilą również poruszył w kontekście przygotowania tego dokumentu. W dotychczasowej odpowiedzi na dezyderat

są drobne elementy w postaci reprezentowania przemysłu polskiego w wydarzeniach międzynarodowych, natomiast ja uważam, że państwo polskie powinno aktywnie zabiegać o nowe rynki zbytu. Działania reklamujące, marketingowe, PR-owe na targach międzynarodowych są dalece niewystarczające. Podsumowując, uważam że analiza dostępności rynków jest o wiele bardziej zaawansowanym i rozbudowanym pojęciem niż opisanie podstawowych kierunków ewolucji w ogóle rynku stocznioowego na świecie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, drodzy państwo.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Mogę odpowiedzieć?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, skrótko, jeżeli mogę prosić.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Najlepiej jak będę potrafił. Szanowni państwo, chciałbym zwrócić uwagę na zasadniczą kwestię. My jako Ministerstwo Infrastruktury nadzorujemy, mamy w nadzorze właścicielskim trzy podmioty stoczniove. Jedna firma to firma, która nazywa się Morska Stocznia Remontowa Gryfia. Jest to stocznia, która jest przeznaczona do tego, żeby remontować statki. Znajduje się w Szczecinie, mniej więcej 60 km od Morza Bałtyckiego w linii prostej. Naturalne dla nas jest to, żeby wykorzystywać potencjał armatorów, którzy znajdują się w pobliżu i na przykład potrzebują zrealizować remonty statków, żeby wykonywać to w sposób jak najlepszy, jak najszybszy, w sposób konkurencyjny. Nie wiem, co się kryje pod hasłem rynek zbytu, dlatego że dla stoczni remontowej rynkiem zbytu, czyli miejscem świadczenia usług jest miasto, w którym realizowana jest działalność. Zależy ona od tego, gdzie znajdują się statki, które akurat w tym momencie potrzebują wykonania konkretnych prac remontowych. Wtedy stocznia może zaproponować konkretną cenę na realizację takich usług. Jest to pierwsza rzecz. Inwestujemy we wzrost możliwości produkcyjnych tej stoczni, budując największy na Bałtyku dok. Jeżeli chodzi o realizowanie działań związanych z rynkiem zbytu, nie wiem, co pan przewodniczący ma na myśli, ale statki z Azji do Szczecina nie będą przyływały, dlatego że dla armatora jest to nieopłacalne, żeby wysłać statek przez pół świata po to, żeby trafić do jednej firmy. Musimy być konkurencyjni wobec tych, którzy prowadzą działalność w tym obszarze i wtedy dawać możliwość realizacji konkretnych prac.

Jeżeli chodzi o drugą stocznio, Wulkan, chcę jasno powiedzieć, że przejęliśmy tę stocznio ze stratą sięgającą ponad 100 mln zł. Chcę powiedzieć jasno. Mówicie państwo o rysowaniu wielkich, ambitnych planów światowych, kiedy najpierw musimy wyprowadzić stocznio ze stumilionowego długu. Robimy to konsekwentnie i systematycznie. Jestem przekonany, że w ciągu najbliższych tygodni przedstawimy takie informacje, które będą pozwalały powiedzieć, że stocznia jest w końcu w rękach fachowców. Na terenie stoczni funkcjonuje kilkadziesiąt firm, które mają realizację kontraktów związanych z offshorem, remontami statków, realizację konstrukcji stalowych. Tak działają te przedsiębiorstwa. Na miejscu świadczą usługi dla lokalnego rynku. Możliwości produkcyjne stoczni w przypadku stoczni szczecińskiej obecnie są wykorzystane praktycznie w 100%. Po to realizujemy inwestycje między innymi w budowę hal, w budowę infrastruktury do automatyzacji procesów produkcyjnych, cięcia blachy, żeby jeszcze zwiększać jej potencjał.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, panie ministrze. To wszystko wiemy.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Mówimy o realizacji działań związanych z przedmiotem stoczni, które są w naszym portfelu. Jeżeli panowie przewodniczący chcą rozmawiać o jakichś wielkich rzeczach, rekomenduję, zachęcam, żeby zaprosić także przedstawicieli PGZ Stoczni Wojennej, wszystkich podmiotów Grupy Przemysłowej Baltic, która robi sprawy związane z offshorem. My jako Ministerstwo Infrastruktury mamy w nadzorze dwie stocznie. Podkreślę jeszcze raz, że potencjał do realizacji, budowy tankowców dla Aramco, o które tak pytacie, nie jest w przedmiocie funkcjonowania tych dwóch podmiotów. Trzeba to jasno powiedzieć. A więc chcę powiedzieć jasno,

że jeżeli chodzi o to, co my nadzorujemy, czyli dwie wspomniane firmy, dbamy o to, żeby rozwijały się one w jak najlepszy sposób. Przyznajemy dodatkowe środki na inwestycje, czego efektem jest między innymi decyzja o przekazaniu 240 mln zł dla Funduszu Rozwoju Spółek, po to, żeby zainwestować w rozwój przemysłu stoczniowego w firmach, za które odpowiadamy. Kiedy pan przewodniczący mówi mi, że ja mam przygotować analizę rynku zbytu, to jestem przekonany, że firmy, które za to odpowiadają, są fachowcami, ich potencjał jest wykorzystany w 100%, tak jak powiedziałem. Dlatego będziemy zwiększać ich potencjał. A więc jeżeli macie panowie oczekiwania, żebyśmy odpowiadali za strategię i funkcjonowanie spółek, które nie są w naszym nadzorze, to nie czuję się odpowiedzialny za to, żeby o tym mówić, dlatego że po prostu tego nie nadzoruję. Jeżeli jest potrzeba wskazania konkretnych działań, tego, co będzie robić Stocznia Wojenna, tego, co będą robić spółki stoczniowe Polskiej Grupy Zbrojeniowej, to zachęcam do zaproszenia ich na posiedzenie do całościowej dyskusji, dlatego że ja nie czuję się zobowiązany do tego, żeby mówić o spółkach, których nie nadzoruję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zdaje się, że pan przewodniczący zgłaszał się wcześniej. Pan dyrektor.

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

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, chciałbym uzupełnić wypowiedź pana ministra, jeżeli chodzi o potencjał produkcyjny stoczni Wulkan. Jest to stocznia, która w Szczecinie była największym producentem statków. Proszę zwrócić uwagę na to, że dzisiaj pochylnie, które kiedyś służyły do produkcji statków, zostały praktycznie wyłączone z możliwości realizacji dużych jednostek, dlatego że dokładnie na wprost pochylni, która była wykorzystywana do spuszczenia na wodę wybudowanych statków, została wybudowana głębia dokowa i będzie posadowiony tam duży dok. Krótko mówiąc, decyzje dotyczące usytuowanie dużego doku, które zostały podjęte, wyłączyły możliwość eksploatacji pochylni pod kątem wykorzystania jej do budowy dużych statków. Określa to stan, w którym jesteśmy, określa to potencjalne kierunki rozwojowe stoczni. Stąd warto mieć na uwadze, że strategię rozwojową stoczni muszą uwzględniać sytuację, w której stocznia znalazła się wobec decyzji, które zostały wcześniej podjęte. Jest to pierwszy punkt.

Drugi punkt odnośnie do tego, o czym mówił pan dyrektor Krężel. Chciałbym tylko zwrócić uwagę odnośnie do strategii, którą będziemy prezentować czy ministerstwo będzie prezentować. Otóż temat konkurencyjności polskiego przemysłu stoczniowego wykracza bardzo daleko poza problematykę związaną z działalnością przedsiębiorstw stoczniowych. Mówimy tutaj o takich elementach jak dostęp do taniej energii, dlatego że przecież produkcja stoczniowa jest działalnością o wysokim zapotrzebowaniu na energię. Jest to kwestia polityki socjalnej i wszystkich regulacji związanych z możliwością transferu siły roboczej, która będzie wspierać przemysł stoczniowy. Jest to kwestia uzyskania preferencyjnych warunków przy finansowaniu projektów, ale w taki sposób, żeby uniknąć zarzutów o stosowaniu nieuzasadnionej pomocy publicznej. A zatem chcę tylko powiedzieć tyle, że program, który jest do opracowania, zdecydowanie wykracza poza problematykę samych przedsiębiorstw stoczniowych. Jest dużo bardziej złożony, jest programem globalnym. Po to, żeby Europa mogła być konkurencyjna, musi zdecydowanie zmienić strukturę kosztową wytwarzanej produkcji stoczniowej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan przewodniczący Szymański.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Krótko chciałbym odnieść się do tego, co powiedział pan minister, dlatego że faktycznie należy podkreślić, że nie wszystkie, a chyba nawet mniejszość przemysłu stoczniowego, mówiąc o spółkach, jest pod nadzorem pana ministra. Ministerstwo Aktywów Państwowych nadzoruje większość, większe spółki stoczniowe. Stąd zasadnym wydaje się faktycznie, panie przewodniczący, żeby być może w połączonych siłach przeprowadzić taką dyskusję, natomiast stawiam także pytanie otwarte. Pan minister jest odpowiedzialny za gospodarkę morską, a nie ma w nadzorze wszystkich spółek, które są spółkami stoczniowymi. Być może powrót do ministerstwa gospodarki morskiej jako ważnego elementu gospodarki jest jak najbardziej zasadny. Rzucam to jako element do dyskusji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Wałęsa.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

Składam wniosek o przyjęcie wyjaśnień rządu jako satysfakcjonujących i od razu przejście do głosowania.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos w dyskusji? Nie. Dobrze. Szanowni państwo, pojawiło się wiele wątków w naszej dyskusji. Odniosę się jeszcze do jednej sprawy, panie ministrze. Pan minister wskazuje na to, że...

Poseł Artur Łącki (KO):

To był wniosek formalny, panie przewodniczący. Prosimy, żeby procedować zgodnie z procedurą.

Poseł Jarosław Wałęsa (KO):

To jest wniosek formalny, panie przewodniczący. Proszę o głosowanie.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Przegłosuje, ale najpierw dajcie się wypowiedzieć.

Poseł Artur Łącki (KO):

Po głosowaniu, panie przewodniczący, będzie mógł pan się odnieść.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Chciałbym jeszcze coś powiedzieć do pana ministra. Mam do tego prawo. Dziękuję bardzo. Ja prowadzę.

Poseł Artur Łącki (KO):

Ale był wniosek formalny, panie przewodniczący. Nie może pan zmieniać prawa, dlatego że chce pan coś powiedzieć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ja mam wniosek przeciwny.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

To ja zgłoszę przeciwny wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ja mam wniosek przeciwny. I pragnę mój wniosek przeciwny uzasadnić, panie pośle. Uważam, że nie jest to jeszcze właściwy moment na zamknięcie dyskusji z uwagi na to, że nie padła odpowiedź wobec tego, co pan minister mówił w zakresie Aramco. Uważam, drodzy państwo, że pan minister dosyć pobieżnie potraktował temat współpracy z Aramco z tego względu, że nie zauważył, że jako minister polskiego rządu zajmujący się gospodarką morską może też wykazywać pewną inicjatywę względem rozmów z tak olbrzymią firmą, z którą mamy jednak nawiązane kontakty dyplomatyczne. Myślę, że należałoby, żeby w przyszłości pan minister czy też minister aktywów państwowych jednak powiedział naszej Komisji, czy rzeczywiście taka współpraca czy próba współpracy, kontakty gospodarcze na polu gospodarki morskiej są tworzone między naszymi państwami, między naszymi największymi spółkami. Proszę pana ministra o to, żeby na następne posiedzenie przygotował taką odpowiedź.

Dobrze. Drodzy państwo, przechodzimy do wniosku formalnego pana posła Wałęsy.

Kto jest za tym, żeby zamknąć dyskusję? (7). Kto jest przeciw? (6).

Dobrze. Zamykamy dyskusję.

Szanowni państwo, przechodzimy do wniosku – zdaje się, że mój wniosek był pierwszy, panie pośle – żeby uznać odpowiedź na dezyderat za niezadawalającą i ponowić dezyderat.

Kto jest za? (6). Kto jest przeciw? (7).

Kto jest za tym, żeby przyjąć wyjaśnienia w odpowiedzi na dezyderat? (7). Kto jest przeciw? (6).

Dobrze. Odpowiedź na dezyderat została przyjęta, panie ministrze.

Dobrze. Szanowni państwo, bardzo dziękuję państwu za spotkanie. Natomiast panie ministrze, to, że przyjęliśmy odpowiedź na dezyderat, nie zmienia faktu, że będziemy wracać do tej sprawy, szczególnie w kontekście majowego spotkania. Już teraz proszę pana ministra

o przygotowanie się w tym zakresie, o przedstawienie informacji. Ile pan minister potrzebuje czasu, kiedy państwo myślicie, że będziecie gotowi do przedstawienia tej informacji?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Proponuję, żebyśmy... Zróbmy tak. Myślę, że cały plan, propozycje przedstawimy maksymalnie do połowy marca tak, żeby wyznaczyć termin, w którym moglibyśmy rozmawiać o dalszych oczekiwaniach.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. To w kwietniu wyznaczymy posiedzenie Komisji, żeby porozmawiać konkretnie o strategii przemysłu stoczniowego i planach rządu w tym zakresie.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dobrze.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, zamykam posiedzenie Komisji.