

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 66)
z dnia 7 maja 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 66)

7 maja 2025 r.

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

- informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Nadzór państwa nad spółkami stocznioвыми”,
- informację na temat oceny realizacji „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju” w zakresie przemysłu stocznioowego oraz analizy wyników kontroli Najwyższej Izby Kontroli „Nadzór właścicielski państwa nad spółkami stocznioвыми”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Kubicza** dyrektor Departamentu Projektów Strategicznych Ministerstwa Aktywów Państwowych wraz ze współpracownikami, **Anna Dejk-Chojnacka** i **Bogusław Wójcik** pełniący obowiązki wicedyrektorzy Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Szczecinie, **Włodzimierz Pomierny** kierownik projektu Morska Energetyka Wiatrowa w Agencji Rozwoju Przemysłu SA, **Krzysztof Chmielarczyk** kierownik projektu w Biurze Strategii Polskiej Grupie Zbrojeniowej SA, **Beata Koniarska** członek zarządu PGZ Stoczni Wojennej.

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

Przewodniczący poseł **Marek Hok (KO)**:

Szanowni państwo, bardzo proszę o zajęcie miejsc. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości.

W porządku dziennym posiedzenia mamy dzisiaj dwa punkty. Punkt pierwszy to rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Nadzór państwa nad spółkami stocznioвыми”. Punkt drugi to rozpatrzenie informacji na temat oceny realizacji „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju” w zakresie przemysłu stocznioowego oraz analizy wyników kontroli Najwyższej Izby Kontroli „Nadzór właścicielski państwa nad spółkami stocznioвыми”. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznaję, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Punkt pierwszy. O zreferowanie tematu proszę dyrektora Delegatury NIK w Szczecinie, panią Annę Dejk-Chojnacką. Bardzo proszę.

Pełniąca obowiązki wicedyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Szczecinie **Anna Dejk-Chojnacka**:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie Przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, mam przyjemność po raz drugi zaprezentować informację o wynikach kontroli dotyczącej nadzoru właścicielskiego państwa nad spółkami stocznioowymi. Dodam, że informacja została zatwierdzona w kwietniu 2023 r., więc jest taki, a nie inny okres objęty kontrolą. Jeżeli chodzi o kwestię tego, co kontrolowaliśmy, to sprawdzaliśmy, czy nadzór nad spółkami stocznioowymi sprawowany był prawidłowo i skutecznie, a w szczególności sprawdzaliśmy, kontrolowaliśmy nadzór prezesa Rady Ministrów, ministra aktywów państwowych oraz ministra infrastruktury nad spółkami nadzorującymi podmioty stocznioowe, wyznaczanie spółkom nadzorującym te podmioty celów do wykonania w zakresie przemysłu stocznioowego oraz ich monitorowanie, a ponadto nadzór spółek dominujących nad spółkami stocznioowymi. W tym zakresie w ramach pierwszego poziomu nadzoru byliśmy w trzech spółkach z udziałem Skarbu Państwa, w których

portfelach znajdowały się podmioty stoczniowe, czyli w Agencji Rozwoju Przemysłu, w Polskiej Grupie Zbrojeniowej i w Funduszu Rozwoju Spółek. W ramach drugiego poziomu nadzoru byliśmy w trzech jednostkach, na czele których stały podmioty uprawnione do wykonywania praw z akcji należących do Skarbu Państwa w trzech kontrolowanych przez nas spółkach, czyli w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów z racji nadzoru nad ARP, w Ministerstwie Aktywów Państwowych z racji nadzoru nad PGZ oraz w Ministerstwie Infrastruktury z racji nadzoru nad FRS.

Ustaliliśmy, iż mimo działań podejmowanych przez kontrolowane podmioty w zakresie polityki właścicielskiej sytuacja finansowa stoczni w latach 2019-2021 nie uległa znaczącej poprawie. Straty netto w całym badanym okresie odnotowały dwie stocznie Grupa Przemysłowa Baltic i Stocznia Wojenna. Stocznia Wulkan zrealizowała zysk netto jedynie w 2019 r., po czym odnotowywała straty. Utrata rentowności przez stocznie była głównie wynikiem utworzenia rezerw na prognozowaną stratę na kontrakcie budowy doku zleconym jej przez spółkę matkę, czyli FRS. Stocznia Gryfia odnotowywała straty w latach 2019-2020, po czym zrealizowała zysk netto w 2021 r., należy jednak podkreślić, iż odzyskanie rentowności w tej spółce nie było wynikiem generowania zysków z działalności produkcyjnej, tylko głównie uzyskania wpływów ze sprzedaży aktywów w postaci nieruchomości w Świnoujściu. Podobnie w przypadku Stoczni Wojennej, stocznia ta odnotowała stratę netto w 2021 r. w wysokości jedynie 20 mln zł, zrealizowała bowiem transakcję sprzedaży tzw. terenów wschodnich.

Nie bez znaczenia pozostawały skumulowane straty stoczni objętych skonsolidowanymi sprawozdaniami finansowymi grup kapitałowych, na czele których stały kontrolowane spółki Skarbu Państwa. W latach 2019-2021 poziom strat wzrastał z roku na rok o 200 mln zł. Na koniec 2021 r. łącznie z wynikiem za ten rok wyniósł 1,2 mld zł, z czego w samej grupie kapitałowej ARP przekroczył 1,1 mld zł. Wysokość skumulowanych strat w tej konkretnej grupie kapitałowej uwzględniała zarówno wyniki finansowe Grupy Przemysłowej Baltic, jak i jej spółek zależnych Energomontaż Północ Gdynia.

Ustaliliśmy, iż podmioty uprawnione do wykonywania praw z akcji należących do Skarbu Państwa nie formułowały wobec nadzorowanych spółek oczekiwań w obszarze przemysłu stoczniowego, mimo że jest on uznawany za kluczową gałąź gospodarki i wpływa na rozwój obszarów komplementarnych. W badanym okresie nie opracowano strategii dedykowanej dla przemysłu stoczniowego, mogącej spełniać rolę referencyjną dla działań na rzecz rozwoju tej branży, a w konsekwencji umożliwiać budowę trwałej rentowności stoczni. Zaprezentowane wcześniej wyniki finansowe spółek stoczniowych dowodzą, że dokument strategiczny rządu, w którym odniesiono się do przemysłu stoczniowego, czyli „Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju” nie spełniał takiej roli, a znajdująca się w rękach państwa część sektora stoczniowego nie stała się w badanym okresie motorem polskiej gospodarki. W tym kontekście należy przypomnieć wyniki kontroli NIK przeprowadzonej w 2019 r. w zakresie realizacji ujętego w strategii programu „Batory”. NIK stwierdziła ówczesnie, iż zlecony stoczni Gryfia kontrakt zaprojektowania, budowy i dostawy promu samochodowo-pasażerskiego nie został zrealizowany, ponieważ stocznia nie posiadała zdolności technicznych, finansowych i organizacyjnych do realizacji tego zadania.

Zadania nadzoru w kontrolowanych podmiotach realizowały wyodrębnione komórki organizacyjne, które analizowały, monitorowały wyniki działalności grup kapitałowych oraz ich spółek zależnych, w tym stoczni. Pracownicy tych komórek mieli wieloletnią praktykę zawodową. Nie wymagano od nich jednak doświadczenia w branży stoczniowej i z wyjątkiem jednej osoby w spółce takiego nie posiadali. Kwalifikacje kandydatów na członków rad nadzorczych stoczni odpowiadały wymogom określonym w ustawie o zasadach zarządzania mieniem. Legitymowali się oni wieloletnią praktyką zawodową, w tym niejednokrotnie w nadzorze korporacyjnym. Jednak aż 94,3% z nich nie posiadało doświadczenia w branży stoczniowej. Kontrolowane spółki dominujące wskazywały, iż doświadczenie takie nie ma kluczowego znaczenia z perspektywy działania spółki i realizacji jej strategii oraz że kandydaci byli weryfikowani w szczególności z zakresu finansów przedsiębiorstw, ekonomii, zarządzania, prawa, nadzoru właścicielskiego, bowiem te kwalifikacje są wymagane do pełnienia obowiązków członka organu nadzorczego.

Wysokość wynagrodzenia członków organów nadzorczych w spółkach dominujących i w stocznich oraz członków organów zarządzających w stocznich nie przekraczała limitów określonych w ustawie o wynagrodzeniach w spółkach. Wpłata zarządom części zmiennej wynagrodzenia była uzależniona od realizacji wyznaczonych im celów zarządczych. W dwóch stocznich cele

wyznaczone na lata objęte badaniem nie zostały zrealizowane i w konsekwencji nie przyznano tej części wynagrodzenia. Natomiast w stoczni Gryfia mimo niezrealizowania celów na wymaganym poziomie wypłacono takie wynagrodzenie za 2021 r. Świadczyło to o nie w pełni skutecznym nadzorze właścicielskim nad tą spółką w obszarze wynagrodzeń. Cele i wysokość wypłaconego wynagrodzenia stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

Stocznie realizowały istotne projekty, w które zaangażowano znaczne środki Skarbu Państwa. One także pozostają objęte tajemnicą przedsiębiorstwa. W ARP był to projekt „Baltic”. W 2018 r. Agencja odkupiła ponad 80% akcji Stoczni Gdańsk i połowę udziałów GSG Towers, stając się stuprocentowym właścicielem tych spółek. Koncepcja projektu „Baltic” ulegała zmianom i ostatecznie ewoluowała w kierunku Grupy Przemysłowej Baltic. Jest to holding, w którym działały trzy firmy: Baltic Operator, Stocznia Gdańska i Energomontaż Północ. Przedmiotem ich działalności jest produkcja konstrukcji stalowych w zakresie energetyki wiatrowej, projektów offshore i onshore oraz okrętownictwa. Przyjęty w projekcie model zakładał osiąganie zysków przez Grupę Przemysłową Baltic w 2023 r.

W PGZ był to projekt zwiększenia zdolności produkcyjnych i remontowych Polskiej Grupy Zbrojeniowej i spółek zależnych w celu utrzymania potencjału krajowego przemysłu obronnego w zakresie realizacji zadań modernizacji technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. W 2016 r. PGZ zawarła ze Skarbem Państwa umowę w sprawie udzielenia jej wsparcia niebędącego pomocą publiczną między innymi na nabycie Stoczni Marynarki Wojennej w upadłości likwidacyjnej i modernizację jej infrastruktury na potrzeby realizacji kontraktów dla Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej. W celu realizacji tego projektu PGZ utworzyła PGZ Stocznia Wojenna, która kontynuuje działalność stoczniową na bazie przedsiębiorstwa nabytego w 2017 r.

Z kolei w FRS był to kontrakt budowy doku nr 8 zawarty ze stocznia Gryfia jako korzystającym i stocznia Wulkan jako wykonawcą. Najwyższa Izba Kontroli ustaliła, że FRS zawarł porozumienie ówczesnie z wykonawcą doku, podpisał aneks do kontraktu, postanawiając, że budowa doku i modernizacja infrastruktury okołodokowej przez stocznia Gryfia mają zostać wykonane nie później niż do końca trzeciego kwartału 2024 r. za łączną kwotę netto o 150% wyższą od pierwotnych założeń. Według FRS przyczynami niewykonania kontraktu w pierwotnym terminie i wzrostu jego kosztów były okoliczności zewnętrzne niezależne od funduszu i spółek stoczniowych, pandemia covid, niemożliwe do przewidzenia zmiany na rynku surowcowym, wojna w bezpośrednim sąsiedztwie Polski czy nienależyte wykonanie dokumentacji przez projektanta doku. Inżynier kontraktu podnosił między innymi zasadność renegotjowania umowy, wskazywał na konieczność wyjaśnienia i określenia odpowiedzialności kontraktowej stoczni Wulkan jako wykonawcy doku. Wskazujemy natomiast, iż przywołany jako przyczyna konflikt zbrojny rozpoczął się 24 lutego 2022 r., czyli trzy miesiące przed pierwotnym terminem ukończenia budowy doku. W ocenie NIK w przypadku podmiotów, który nie byłyby powiązane ze sobą kapitałowo, istniało znaczne prawdopodobieństwo naliczenia wykonawcy przez zamawiającego kar umownych i ich egzekwowania wraz z pozostałymi konsekwencjami wynikającymi z postanowień umownych. FRS nie podjął żadnego z powyższych działań w stosunku do stoczni Wulkan jako wykonawcy doku. NIK oceniła jako nierzetelne sporządzenie przez FRS sprawozdania kwartalnego skierowanego do ministra infrastruktury z uwagi na niepowiadomienie w tym sprawozdaniu o wypowiedzeniu umowy projektantowi doku. NIK podkreśla, iż opóźniająca się realizacja kontraktu wpłynęła na kondycję finansową stoczni Wulkan, która z podmiotu generującego zyski stała się przedsiębiorstwem nierentownym. Strata na koniec 2021 r. wyniosła 19,4 mln zł, przy czym zapewne państwu jako Wysokiej Komisji znane są wyniki stoczni Wulkan w kolejnych latach. W planie modernizacji stoczni Gryfia na lata 2020-2030 założone przychody z remontów przeprowadzonych na nowym doku miały być osiągane już w 2022 r. i miały stanowić główną determinantę poprawy sytuacji finansowej tej spółki. Zauważamy, iż zła kondycja finansowa spółek stoczniowych stwarza ryzyko nieosiągnięcia celów projektów.

W związku z wynikami kontroli Najwyższa Izba Kontroli zwróciła się do prezesa Rady Ministrów, po pierwsze, o opracowanie rządowej strategii dedykowanej dla przemysłu stoczniowego, mogącej spełniać rolę referencyjną dla działań na rzecz rozwoju tej branży i w konsekwencji umożliwiać budowę trwałej rentowności stoczni, a po drugie, o objęcie szczególnym nadzorem opisanych wcześniej projektów realizowanych przez stocznie, głównie z uwagi na utrzymujące się niekorzystne wyniki finansowe spółek i znaczącą wysokość środków, które zostały zaangażowane w realizację tych przedsięwzięć. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Otwieram dyskusję. Kto chciałby zabrać głos w dyskusji? Może tylko wspomnę o tym, że żałuję, że raport skończył się na 2021 r., gdyż jeżeli chodzi na przykład o Stocznę Wojenną, to ona akurat po tym czasie przeżyła niezwykle mocny boom rozwojowy. Niezwykle żałuję, że w poniedziałek nie mogłem uczestniczyć w ceremonii cięcia blach na jeden z okrętów, jedną z fregat o kryptonimie Miecznik, która jest tam realizowana. Za to z przyjemnością słuchałem potem relacji medialnych premiera Kosiniaka-Kamysza, który mówił, jak ważny jest to projekt. Żałuję, że nie wspomniał, że jest to projekt, który rozpoczął, podpisał umowę i dostosował całą Stocznę Wojenną do tej produkcji właśnie poprzedni rząd, ale jak to w polityce. Natomiast wiele olbrzymich inwestycji zostało zrealizowanych czy wszczętych w Stoczni Wojennej właśnie po 2021 r. Ja jestem z Gdańska, więc żałuję, że nie możemy się tym tutaj pochwalić, ale to takie moje skromne didaskalia. Jeszcze pan poseł chciałby zabrać głos. Tak? Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, panie przewodniczący, pani dyrektor, dziękuję bardzo za przejrzyste, jasne sprawozdanie. Jest też dużo niepewności. Pan przewodniczący mówił o umowach, ale jak widać, wszystkie stocznie po kolei bankrutowały, nie było koncepcji, nie było pomysłu, widać, że nie było wczucia się w rynek międzynarodowy, w to, co się działo na rynku międzynarodowym. Uważam, że osiem lat było zmarnowane. Teraz będzie trudno dogonić to, co się dzieje na świecie, chociażby gazowce do montażu spraw offshore'owych. Tego nie da się już nadrobić. Dlatego wsłuchiwałem się w dane. Kiedyś przemysł stoczniowy był potęgą. Ja jeszcze po szkole średniej miałem praktykę w Stoczni im. Komuny Paryskiej, gdzie pracowało mnóstwo ludzi. Jest sentyment, ale raporty w tej chwili są przerażające, że przez tyle lat nic się nie działo. Ja też byłem w poniedziałek na otwarciu Miecznika, na cięciu blachy. Jest radość, że coś będzie się działo. Trzymam kciuki, żeby jak najlepiej to wszystko poszło, ale jeszcze raz powtarzam, że okres ośmiu lat był zmarnowany. Wynika to z liczb. Jak dalej by tak było, państwo polskie upadłoby. Zadłużenie podskoczyło prawie o 1 bln zł. Ponieważ nie było produkcji, to taki mamy efekt. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie mogę się zgodzić z panem posłem. Wejdę w polemikę. Szereg inwestycji, zamówień publicznych na olbrzymie projekty było wszczętych, część została zrealizowanych, jak właśnie Miecznik, o którym mówimy, największy projekt w historii polskiego przemysłu stoczniowego. Z całym szacunkiem, jest to w 100% projekt poprzedniego rządu. Naprawdę bardzo się cieszę, że nowy rząd go kontynuuje, że chyba nie było tu jakichś poważniejszych wątpliwości, że tak należy, chociaż z drugiej strony związanie umowami strategicznymi, już wykonawczymi z Brytyjczykami trochę uniemożliwiało, nawet jakby ktoś chciał, rozwiązanie umowy. Ale za poprzednich rządów, akurat też w tych latach były kolejne umowy na niszczyciele min w kooperacji z remontówką. Przecież dwa Delfiny to też jest dzieło poprzednich rządów. Jeżeli chodzi o drugi Delfin, cięcie blach czy położenie stępki było w styczniu zeszłego roku. Więc tutaj nie zgadzam się z panem posłem.

Oczywiście błędy się zdarzały. Państwo z NIK skutecznie prezentujecie owe błędy, ale tak jak zawsze mówię, na przykład kiedy jest mowa o programie „Batory” – państwo macie święte prawo do tego, żeby krytykować poprzednie rządy, państwo zawsze mówicie, jak to fatalnie, że jest tyle lat opóźnień, itd – prawda jest taka, pewnie jutro będziemy o tym rozmawiać, że za poprzednich rządów Prawa i Sprawiedliwości zdarzały się poważne błędy, były opóźnienia, czasami były błędy kadrowe, ale jednak zlecenia szły i prędzej czy później były realizowane. A ja pamiętam, że kiedy Stocznia Wojenna była w bardzo złej kondycji, dyskusja była taka, że druga strona sceny politycznej, mówiła o tym, że Stoczni Wojennej nie ma sensu ratować i że należy ją zlikwidować. Przecież my wykupywaliśmy długi Stoczni Wojennej po to, żeby potem mogła produkować statki takie jak teraz fregaty. Więc tutaj nie zgadzam się z panem posłem w zakresie oceny sytuacji.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Panie przewodniczący, wyniki mówią za siebie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, tak, wyniki mówią za siebie, ale znamy historię. Znowu możemy wracać do poprzednich rządów Platformy Obywatelskiej, możemy wracać jeszcze do poprzednich rządów SLD, które

tak naprawdę moim zdaniem rozpoczęły kawałkę niszczenia polskiego przemysłu stocznio-
wego, ale to już było dawno. Wtedy się to zaczęło, wtedy poszły w gruzy największe polskie
kontrakty, stocznie. Wtedy to się zaczęło. Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Do mojego przedmówcy, który ubolewa i podkreśla, że przez
osiem lat była katastrofa, rzeczywiście pamięć jest wybiórcza, trzeba to doceniać. Jeżeli chodzi
o wybiórcze, perfidne myślenie, proszę sobie przypomnieć, co się działo w 2002, 2003 r. Dopiero
był Armagedon w polskich stoczniach w Szczecinie i w Gdyni. Przecież było zniszczenie, całko-
wita likwidacja. I pan o tym nie pamięta? I pan mówi, że przez osiem lat była katastrofa, kiedy
mieliśmy sukcesy w takim sensie, że odbudowaliśmy zniszczone zgliszczą po stoczni szczeciń-
skiej, w Gdyni, gdzie praktycznie hulał wiatr, gdzie pamięta pan, co proponowano pracownikom
stoczni, gdzie jechano gdzieś do Kataru, gdzie miał być katarski inwestor, gdzie Nelly Kroess,
powiedziała, że pomoc publiczna jest niedozwolona, gdy tymczasem potem była podejrzwana
o to, że miała też inne kwestie w Parlamencie Europejskim, gdzie wówczas polski rząd nawet
nie pofatygował się, żeby odwołać się do struktur Komisji Europejskiej, gdy tymczasem Francja
i Niemcy budowały za pieniądze publiczne. I pan tego nie pamięta, że niszczone praktycznie
Polskę, polski skarb narodowy? Teraz pan tak mówi, gdy tymczasem rozczłonkowany był cały
majątek stoczni w Szczecinie, praktycznie nie było tutaj żadnej państwowości, nikt nie miał
patriotycznego gospodarczego myślenia? Trzeba było to wszystko kleić, trzeba było to wszystko
podnosić i budować z gruzów.

Jednocześnie proszę zwrócić uwagę na pogłębiony tor Szczecin-Świnoujście, program
„Batory”, budowanie statków. We Włoszech jest wybudowany nowy prom PŻB. Oczywi-
ście była pandemia. Pamięta pan, że potem była wojna na Ukrainie. Nie pamięta pan tego,
a pamięta pan osiem lat katastrofy? Proszę o głębszą refleksję, zastanowienie się nad tym,
co pan poseł mówi.

Jednocześnie mam pytanie do pani z NIK bądź do pana ministra. Według ustaleń kontroli
wysokość wynagrodzenia członków organów nadzorczych oraz zarządzających nie przekraczała
limitów ustawowych. A proszę mi powiedzieć, czy wiecie państwo, jakie teraz jest wynagrodze-
nie członków rad nadzorczych. Z nieoficjalnych źródeł wynika, że jest praktycznie kilkukrotne
podwyższenie stawek, jeżeli chodzi o wynagrodzenie członków rad nadzorczych. Jeżeli tak jest,
to dlaczego tak jest? Czy w jakiś sposób to monitorujecie, czy w jakiś sposób będziecie to moni-
torować? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę, pani dyrektor.

Pełniąca obowiązki wicedyrektor Delegatury NIK w Szczecinie Anna Dejk-Chojnacka:

Panie pośle, chętnie udzieliłabym odpowiedzi, gdyby było to przedmiotem kontroli. Proszę
zwrócić uwagę na okres objęty kontrolą. Są to lata 2019-2021. Mieliśmy przyjemność spotkać się
dwa lata temu na posiedzeniu Komisji, gdzie prezentowaliśmy po raz pierwszy informa-
cję o wynikach kontroli. Jak jest obecnie, nie wiemy. Nie było to przedmiotem tej konkret-
nej kontroli. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Droży państwo, gwoli wyjaśnienia, uważam, że temat ten tak naprawdę wyczerpaliśmy już
na wielu posiedzeniach Komisji, ale było to życzenie przewodniczącego Szymańskiego. Szanuję
to, przecież nie zdarzyło się, żeby jakiś zaproponowany temat nie był wprowadzony. A więc nie
widziałem w tym nic złego, żeby zaprosić państwa z NIK i żeby pochylić się nad raportem. Dzisiaj
trochę jest dzień historyczny, a jutro będzie dzień o przyszłości, o teraźniejszości, czyli o tym, jak
ma wyglądać strategia stoczniowa aktualnego rządu na następne lata. Nie ma wątpliwości, pani
dyrektor, myślę, że wszyscy się zgodzimy, za chwilę, za pół roku będzie półmetek nowego rządu.
Myślę, że właściwym będzie, żeby w przyszłym roku, kiedy będziemy analizować tematy dla
Najwyższej Izby Kontroli, tak jak niegdyś NIK badała dwa lata naszych rządów, żeby zbadała
dwa pierwsze lata nowych rządów, żebyśmy zobaczyli, czy dwa nowe lata posuwają nas dobrze,
mocno do przodu. Pan poseł jeszcze chciał zabrać głos.

Posel Stanisław Lamezyk (KO):

Tak. Chciałem odpowiedzieć panu posłowi. Rzeczywiście może nie pamiętam 2002 r., ale pamiętam ostatnie lata, jak była zardzewiała stępka w Szczecinie, jak to wszystko wyglądało i jak się nic nie organizowało. Dokładnie to pamiętam, a pan jak widać, tego nie pamiętam.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ja to pamiętam. Widać, że to był błąd, było to nietrafione, natomiast błąd został zauważony i inwestycja została przeniesiona do innych stoczni, lepiej przygotowanych do tego technologicznie. Dzięki temu dzisiaj projekt jest z powodzeniem realizowany. Polska żegluga będzie dysponować statkami. Zasadnicza różnica co do postrzegania tego, panie pośle, między nami jest taka, że tak jak mówię, być może poprzedni rząd popełniał błędy, nawet na pewno, ale były zlecenia na miliardy złotych na realną flotę, a na razie, przez półtora roku nie widzę żadnych zleceń. To jest ta różnica. Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos?

Przechodzimy do punktu drugiego. Pani dyrektor, zachęcam państwa z NIK do pozostania na posiedzeniu Komisji, także w wymiarze jutrzejszego dnia. Jutro będziemy rozmawiać o przyszłości.

Pełniąca obowiązki wicedyrektor Delegatury NIK w Szczecinie Anna Dejk-Chojnacka:

Jutro musimy być w Szczecinie. Dziękujemy, ale postaramy się śledzić online.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Punkt drugi, szanowni państwo, to rozpatrzenie informacji na temat oceny realizacji „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju” w zakresie przemysłu stocznioowego oraz analiza wyników kontroli Najwyższej Izby Kontroli „Nadzór właścicielski państwa nad spółkami stocznioowymi”. Tutaj będzie referował pan minister Marchewka. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, wnioski z realizacji kluczowych elementów „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju”, które zostały przygotowane przez Najwyższą Izbę Kontroli, też jakiś czas temu zostały przedstawione. Natomiast ja mogę państwu syntetycznie powiedzieć, jakie są efekty realizacji kluczowych zadań, które zostały zawarte właśnie w tym zakresie, o którym pan przewodniczący wspomniał. Generalnie z tego dokumentu wylania się kilka obszarów funkcjonowania szeroko rozumianej branży morskiej.

Pozwólcie państwo, że zacznę od kwestii związanej z budową promów. Jest to sprawa historyczna, która zaczyna się w 2017 r. Znamy doskonale tę sprawę, więc syntetycznie przedstawię informacje, które przygotowaliśmy dla państwa. W obszerny sposób są one opisane w materiale, który w ministerstwie przygotowaliśmy dla państwa parlamentarzystów. Przede wszystkim chciałbym powiedzieć, że 8 marca 2017 r. podjęto decyzję o tym, żeby realizować budowę promów w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie. Kontrakt został podpisany bez szczegółowych postanowień z Polską Żeglugą Bałtycką. W tym wypadku planowane rozpoczęcie realizacji projektu ustalono na 4 września 2018 r., a zakończenie na styczeń 2022 r. Co się działo dalej, państwo wszyscy wiecie. Myślę, że wiele razy zostało to już poruszone podczas posiedzeń Komisji, ale było także szczegółowo opisane w raporcie Najwyższej Izby Kontroli.

Niemniej podsumowując, mogę powiedzieć państwu, że w tym zakresie po trzech latach wykonany został jedynie projekt kontraktowy, podczas gdy według pierwotnych założeń kontraktu do lipca 2020 r. miała nastąpić pełna realizacja zamówienia w postaci dostawy wybudowanego promu. Odstąpiono od realizacji tego przedsięwzięcia. Polska Żegluga Morska w ramach współpracy ze spółką Polskie Promy podjęła decyzję o tym, żeby realizować budowę nowych promów w Morskiej Stoczni Remontowej SA w Gdańsku. I to już jest zupełnie inny projekt niż pierwotny „Batory”, który został przedstawiany w 2017 r. W 2021 r. spółka Polskie Promy została zasilona kwotą 650 tys. zł w ramach dokapitalizowania. Na realizację tej inwestycji przekazano również pożyczkę dla spółki w kwocie 350 mln zł, która miała harmonogram wieloletniej spłaty. Początkowo projekt zakładał budowę promów i oddanie ich armatorom w użytkowanie. Były to trzy promy towarowo-pasażerskie plus czwarty w opcji na zasadach czarteru tzw. bareboat.

Chcę państwu powiedzieć, żeby to jasno zabrzmiało, że projekt w momencie rozpoczęcia działań inwestycyjnych nie miał zabezpieczonego finansowania komercyjnego. Brak pierwotnego zabezpieczenia finansowania i istotne opóźnienia w uzyskaniu kredytu, który miała uzyskać spółka, ponadto wprowadzenie konieczności dodatkowych warunków zabezpieczenia transakcji, które zostały zrealizowane czy postawione przez banki oraz zmiany na rynku,

które miały miejsce, spowodowały bardzo duże zaległości wobec Morskiej Stoczni Remontowej w Gdańsku, co jasno pokazuje, że inwestycja ta była nieprzygotowana, nieprzemyślana i bardzo źle zaplanowana. Kiedy przyszedłem do ministerstwa pod koniec 2023 r., jedną z informacji, którą otrzymałem, była informacja, że sytuacja stoczni, która realizuje kontrakt dla spółki Skarbu Państwa, dla polskiego armatora jest krytyczna i uniemożliwia dalsze realizowanie inwestycji, dlatego że od ponad dziesięciu miesięcy stocznia nie dostawała pieniędzy za swoją pracę. Nic tam się po prostu nie spinało, dlatego że założenia biznesplanu były przygotowane w sposób, który nie odpowiadał rzeczywistości. Koszty realizacji tego przedsięwzięcia były również źle przygotowane. Pomimo tego, że założono wzrost rynku, sytuacja na rynku przewozów na Bałtyku nie była tak optymistyczna, a koszty realizacji przedsięwzięcia wzrosły, co sprawiło, że banki zapewniające istotną część, ponad połowę, prawie 60% finansowania przedsięwzięcia nie chciały uruchomić finansowania komercyjnego dla realizacji inwestycji.

Stanęliśmy przed ogromnym problemem i wyzwaniem przygotowania projektu od nowa. Gdyby został zrealizowany albo próbowano by go realizować w założonych w 2020 r. parametrach, myślę, że skończyłoby się to katastrofą, po pierwsze, dla stoczni, która realizowała kontrakt, po drugie, dla Skarbu Państwa, który nie byłby w stanie odzyskać dotychczas wydanych pieniędzy, po trzecie, dla armatorów, którzy już od 2015 r. potrzebowali nowych jednostek, a nie dostali ich ze względu na różne błędy w decyzjach, które były podejmowane, co sprawiło, że konkurencja dla Unity Line i dla Polferries w sposób bardzo ofensywny weszła na Bałtyk, przejmując część rynku. Jeżeli porównamy to do tortu, to nie dosyć, że tort był mniejszy, ponieważ rynek trochę spadł, to jeszcze udział polskich armatorów w torcie był mniejszy, dlatego że konkurencja z racji tego, że wybudowała nowe promy, mogła funkcjonować w sposób bardziej konkurencyjny wobec nas, a my traciliśmy pozycję konkurencyjną.

Dzisiaj średni wiek promów należących do polskich armatorów, uwzględniając nawet prom z włoskiej stoczni, który został wycarterowany, który nie jest własnością polskich armatorów, wynosi 25 lat. Jasno to pokazuje, że sytuacja jest bardzo krytyczna. W perspektywie dwóch lat prowadziłyby polskich armatorów, mówiąc wprost, na mieliznę. Dlatego podjęliśmy bardzo zdecydowane działania, które miały charakter naprawczy. Oczywiście o tym też mogę mówić, ale tutaj skupiam się na tym, co dotyczy tematu wspomnianej inwestycji.

Chcę państwu powiedzieć, że jesteśmy na ukończeniu prac nad podpisaniem nowej umowy inwestycyjnej dla projektu. Przygotowaliśmy na nowo projekt, który zakłada realizację trzech jednostek w Morskiej Stoczni Remontowej w Gdańsku. Pierwsza jednostka dzięki temu, że został zmieniony biznesplan i zwiększono finansowanie projektu, jest na ukończeniu. W czerwcu powinna przejść próby morskie. W ciągu najbliższych kilku tygodni będziemy finalizować umowę związaną z realizacją trzeciej jednostki.

Jeżeli mówimy o dofinansowaniu, które zostało przez poprzedni rząd zapewnione na poziomie 650 mln zł, chcę państwu zapowiedzieć – w tym momencie jest to oczywiście sfinalizowane – że dwukrotnie taką kwotę przeznaczymy na dofinansowanie projektu ze Skarbu Państwa po to, żeby sytuacja konkurencyjna polskich armatorów mogła być poprawiona w stosunku do tego, co miało miejsce w ostatnich latach, dlatego że jest to w interesie Polski, w interesie polskiej gospodarki morskiej, w interesie polskich armatorów. Proszę, zwróćcie państwo uwagę na to, że promy będą pływały na tzw. zachodniej flance pomiędzy Świnoujściem a Szwecją. Jesteśmy na ukończeniu realizacji drogi ekspresowej S3 przed Świnoujściem na wysokości Straszyna. Po konsultacjach międzyrządowych naszego rządu z czeskim rządem, Czesi ogłosili przetargi na realizację drogi S3 po swojej stronie. A więc można powiedzieć, że mamy i będziemy mieli szeroką, nowoczesną autostradę do Skandynawii. Naszym obowiązkiem i w naszym interesie jest zrealizowanie tego projektu na podstawie przesłanek, które mają charakter ekonomiczny, opierają się o racjonalne przesłanki. Jesteśmy zdeterminowani, żeby to zrobić. Podkreślę jeszcze raz, że jesteśmy na ukończeniu prac nad umową, która będzie na nowo określała ramy finansowania całego projektu po to, żeby go po prostu zrealizować. To jest tyle tytułem wprowadzenia, jeśli chodzi o sprawy związane z promami.

Druga kwestia dotyczy realizacji projektu dokowego, o którym też powiedziała pani dyrektor, w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Chcę państwu tylko przypomnieć, że my jako Ministerstwo Infrastruktury jesteśmy nadzorem właścicielskim dla Funduszu Rozwoju Spółek, który z kolei jest spółką, do której należy Morska Stocznia Remontowa Gryfia w Szczecinie i Stocznia Szczecińska Wulkan też w Szczecinie. Pozwólcie więc państwo, że będę się odnosił do spraw, za które bezpośrednio odpowiadam w ministerstwie.

We wrześniu 2020 r. został podpisany kontrakt trójstronny właśnie pomiędzy spółką, jaką jest Fundusz Rozwoju Spółek, Morską Stocznia Remontową Gryfia i Stocznia Szczecińska Wulkan. Była to spółka matka i dwie spółki córki. Polegało to na tym, że dla jednej ze spółek córek, dla Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia dok wybuduje Stocznia Szczecińska Wulkan, a sfinansuje to spółka matka, czyli Fundusz Rozwoju Spółek. Tak ta konstrukcja była przygotowana. Celem tego przedsięwzięcia, czyli inwestycji dokowej było zapewnienie Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia możliwości obsługi dużych jednostek. Miał to być największy dok na Bałtyku. Zgodnie z kontraktem, który został podpisany w 2020 r., realizacja przedsięwzięcia miała zakończyć się w połowie 2022 r.

Ocena Najwyższej Izby Kontroli została już przedstawiona przez panią dyrektor, więc pozwólcie państwo, że nie będę tego kontynuował. Mogę tylko państwu powiedzieć, że zaplanowane koszty przedsięwzięcia znacząco przerosły możliwości finansowe podmiotów. To po pierwsze. Po drugie, realizowano to przedsięwzięcie bez odpowiedniego nadzoru, wydając pieniądze, mówiąc wprost, na działania, które były zupełnie niezwiązane z realizacją inwestycji dokowej, co więcej, sprzedano stocznia w Świnoujściu, która była oddziałem Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie, z czego 50 mln zł miało zostać przeznaczone na inwestycję dokową. Niestety, pieniądze te tylko w niewielkiej części zostały przeznaczone na realizację tej kwestii. Resztę przeznaczono na zupełnie inne sprawy. W 2024 r. po bardzo dogłębnie przeprowadzonym audycie projektu wniosek był taki, że wydawano pieniądze w sposób nierzetelny, niecelowy. Przez zarząd Stoczni Szczecińskiej Wulkan zostały złożone w tej sprawie zawiadomienia do prokuratury, można powiedzieć wprost, w związku ze złym nadzorem nad inwestycją i podejmowaniem decyzji, które były decyzjami działającymi na szkodę spółki.

Mogę tylko państwu podać przykład, który do dzisiaj jest widoczny w Stoczni Szczecińskiej Wulkan, dlatego że budowę doku rozpoczęto bez projektu. Wyprodukowano elementy konstrukcyjne nazywane kesonami, które w trakcie budowy okazały się za cienkie i po prostu pozostawiano je na placu. Wartość i zafakturowanie tylko i wyłącznie tej części wynosiło 16 mln zł. Jest to coś, co po prostu nadaje się na złom. Jest to tylko jeden z przykładów.

Inwestycja w realizację przedsięwzięcia dokowego zakończyła się w 2023 r. bardzo złym wynikiem finansowym dla Stoczni Szczecińskiej Wulkan. W związku z koniecznością zawiązania rezerw finansowych wynik w 2023 r. wynosił aż minus 135 mln zł, co było najgorszym wynikiem w historii. Zostały podjęte decyzje o tym, żeby kontynuować działalność spółki pomimo bardzo trudnej sytuacji. W ostatnich miesiącach podjęliśmy decyzje, które są decyzjami i projektami ratunkowymi dla tych działań. Kontrakt, który został podpisany w 2020 r., przy jego pierwotnych założeniach już w 2024 r. zatopiłby trzy firmy. Mówię to wprost z pełną odpowiedzialnością, że doprowadziłby do bankructwa trzy firmy, ponieważ tak był skonstruowany. Został on napisany na nowo tak, żeby przedsięwzięcie dokowe było zrealizowane na nowych zasadach, według nowych wytycznych. Jesteśmy na etapie finalizacji dokapitalizowania ze Skarbu Państwa kwotą 240 mln zł Funduszu Rozwoju Spółek, który zrealizuje działania inwestycyjne, właśnie służące budowie doku dla Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia oraz inwestycji infrastrukturalnych w postaci budowy hal i nowego zautomatyzowanego parku maszynowego do cięcia blachy w Stoczni Szczecińskiej Wulkan. Jesteśmy również na etapie zakończenia spraw formalnych, które są z tym związane. Planujemy zrealizowanie tej inwestycji na nowych zasadach, praktycznie zupełnie nowego projektu w ciągu 18 miesięcy. Myślę, że dzisiaj możemy powiedzieć, że na koniec przyszłego roku będziemy w stanie zrealizować nowy dok, który będzie narzędziem do pracy dla Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Jest to inwestycja, która zostanie zrealizowana na zupełnie nowych zasadach, z dodatkowym wsparciem inwestycyjnym. Wszystko jest oparte o podstawy ekonomiczne. Projekt przeszedł test prywatnego inwestora, co jest najistotniejsze w przypadku dokapitalizowania spółek, ma rynkowe finansowanie. Jesteśmy na dobrej drodze, żeby to wyprostować. Gdybyśmy tego nie zrobili, z trzech podmiotów, dwóch szczecińskich, jednego warszawskiego, który nadzoruje je jako fundusz, nie będę tego ukrywał, nie mielibyśmy czego zbierać. Chcę to powiedzieć z pełną odpowiedzialnością, dlatego że mieliśmy bardzo duży problem z tymi kwestiami.

Trzecia sprawa dotyczy uwzględnionych w „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju” projektów legislacyjnych, które są związane z aktywizacją przemysłu stocznioowego. Tutaj mogę państwu powiedzieć, że był to projekt przewidziany w ustawie o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. Rozwiązanie to dotyczyło zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji, którego celem miało być wsparcie przedsiębiorstw w branży

stoczniowej. Jednak po przyjęciu ustawy nie zostało ono wprowadzone w życie ze względu na brak zgody Komisji Europejskiej na stosowanie takiego środka pomocowego i ze względu na niezgodność z prawem Unii Europejskiej. W konsekwencji w marcu 2021 r. notyfikacja została przez rząd wycofana, co zakończyło wszelkie prace wdrożeniowe, które są z tym związane. A Komisja Europejska decyzją z maja 2022 r. – tutaj jest odpowiedni numer – w sprawie pomocy państwa, zryczałtowanego podatku od wartości sprzedanej produkcji w przemyśle okrętowym, zamknęła postępowanie w tej kwestii. A więc pomimo zapowiedzi, próby stworzenia warunków rozwojowych dla aktywizacji przemysłu stoczniowego, nikt, żaden podmiot związany z branżą stoczniową zupełnie z tego nie skorzystał.

Również wdrożenie preferencyjnej stawki VAT w wysokości 0% na produkcję, import części i wyposażenie dla szeroko określonego katalogu statków morskich zgodnie z dyrektywą Rady w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej i aktami wykonawczymi w żaden sposób nie wywarło wpływu na ożywienie branży stoczniowej, dlatego że mówiąc jeszcze raz, nikt, żaden podmiot z tego nie skorzystał.

Ponadto również niepowodzeniem zakończyła się inicjatywa utworzenia Morskiego Funduszu Rozwoju. Miał to być instrument finansowy, który według poprzedniego rządu miał wspierać działalność stoczni i armatorów. Po przekazaniu projektu aktu legislacyjnego do uzgodnień międzyresortowych ówczesne kierownictwo resortu właściwego do spraw gospodarki morskiej zdecydowało o wstrzymaniu dalszych prac i ostatecznie inicjatywa ta została całkowicie zaniechana. Jak popatrzymy na wiele rozwiązań, które były przedstawione w „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju”, a ja nie powiedziałem o wszystkich, dlatego że w materiale, który również państwo dostaliście, jest jeden z filarów tego planu, czyli inteligentne technologie okrętowe INNOship, projekt związany offshorem czy projekt związany z budową tzw. Zielonej Stoczni, która miała zajmować się złomowaniem statków, wszystkie zostało szczególnie szczegółowo opisane w materiale, który państwo dostaliście, żaden z tych projektów nie wszedł w życie i nie funkcjonuje.

Chcę powiedzieć o działaniach, które my podejmujemy. Dzisiaj naszym celem jest postawienie na nogi spółek, które nadzorujemy, zrealizowanie niezbędnych inwestycji na nowych warunkach, na warunkach, które są oparte o rynkowe zasady i opierają się o przemysłane założenia ekonomiczne, co zresztą jest potwierdzone w testach prywatnego inwestora, które przeprowadziliśmy. Chcielibyśmy w ciągu najbliższych kilku tygodni zakończyć cały proces formalny po to, żeby dokończyć nowe finansowanie programów budowy promów dla polskich armatorów, które mają przyczynić się do odzyskania pozycji konkurencyjnej i budowy nowego doku dla Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia również na nowych zasadach w ramach nowego projektu sfinansowanego i dokapitalizowanego z pieniędzy Skarbu Państwa. I to tyle, co miałem do przedstawienia. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Pan dyrektor Marcin Kubicza z pełnomocnictwem od pana ministra Jaworskiego.

Dyrektor Departamentu Projektów Strategicznych Ministerstwa Aktywów Państwowych Marcin Kubicza:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, panowie posłowie, minister aktywów państwowych nadzoruje Polską Grupę Zbrojeniową, która jest właścicielem 100% udziałów w Stoczni Wojennej. Minister aktywów państwowych sprawuje również nadzór właścicielski nad Agencją Rozwoju Przemysłu, która w pozostałym zakresie nadzoruje poszczególne spółki. Najpierw wypowiem się w temacie Stoczni Wojennej. Za chwileczkę oddam głos pracownikowi Biura Strategii PGZ, który powie o strategii. Ja tylko pokrótce chciałem powiedzieć, że ponieważ Najwyższa Izba Kontroli uznała za zasadne, żeby wzmocnić nadzór nad projektami realizowanymi w stoczni i nie stwierdziła żadnych nieprawidłowości, w ramach tego jako ministerstwo otrzymujemy comiesięczne raporty na temat postępów i zaangażowania prac, tego, co się dzieje w Stoczni Wojennej oraz na temat sytuacji finansowej. Chciałem podkreślić, że sytuacja jest bardzo dobra, jeżeli chodzi o przychody ze sprzedaży. Mówię o sprzedaży, czyli o core business. Dane za 2024 r. są objęte tajemnicą przedsiębiorstwa, jeszcze nie są ostateczne, ale na pewno wynik będzie wyższy. Zarówno wynik netto, jak i przychody ze sprzedaży core`owej oraz ze sprzedaży w ogóle będą wyższe niż w roku 2023. A w zakresie strategii oddam głos panu Krzysztofowi Chmielarczykowi z Biura Strategii Polskiej Grupy Zbrojeniowej.

Kierownik projektu w Biurze Strategii Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA Krzysztof Chmielarczyk:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, Krzysztof Chmielarczyk, Biuro Strategii.

Wobec dynamiki rynku zewnętrznego, któremu stale się przyglądamy – ja akurat odpowiadam za części analityczne – co roku patrzymy, czy to, co robimy, wpisuje się w programy, które zostały przyjęte, programy rozwojowe, czy wpisuje się w rozwój polskiego bezpieczeństwa, dlatego że naszym zadaniem jest wspierać bezpieczeństwo Polski jako przemysł i być kluczowym partnerem dla budowania obronności i spełniania potrzeb sił zbrojnych. W wyniku prac analitycznych zawsze patrzymy na kwestie legislacyjne, na kierunki wytyczane przez posłów, przez państwa. Kiedy była analizowana strategia średnioterminowa co do rozwoju gospodarki Polski, zostało przyjętych kilka strategicznych kierunków, celów, które będziemy realizować, żeby budować bezpieczeństwo, budować bezpieczeństwo państwa i być silnym, coraz silniejszym elementem gospodarki. Powiem o czterech punktach. Jednym z celów jest rozwój nowoczesnego przemysłu. Drugi punkt to realizacja celów projektów strategicznych, a także rozwój infrastruktury, rozwijanie kompetencji oraz rozwijanie zasobów, dlatego że bez zasobów kadrowych przemysł będzie sobie radził coraz gorzej.

W zakresie rozwijania nowoczesnego przemysłu określiliśmy, że musimy rozwijać zdolności. W zakresie produkcji specjalnej zdolności dotyczą zdolności wytwórczych i serwisowych. Jest to kluczowe. Z perspektywy kilku lat, akurat przy tej strategii mnie nie było, ale trochę żyję w tym państwie, więc mogę powiedzieć, że obserwuję stały rozwój zdolności wytwórczych. Polski przemysł morski, stoczniowy odbudowuje się. Oczywiście nie jest tak, że odbuduje się w ciągu miesiąca czy roku, ale mogę powiedzieć, że obserwuję nowe jednostki, nowe statki, nowe okręty, nową infrastrukturę stoczniową. Z pozycji przemysłu chciałbym prosić o dalsze wspieranie rozwoju, ponieważ jest to proces długotrwały.

W ramach budowania zdolności wytwórczych i umacniania przemysłu w tej chwili w Stoczni Wojennej mamy największą halę kadłubową, w której rozpoczynamy już budowę niszczyciela rakietowego Wicher. Czym jest niszczyciel rakietowy, pewnie Marynarka Wojenna powie więcej, ale jest nam on dzisiaj potrzebny. Zasięg rakiet to 250 km. Udało się nam dotychczas zbudować niszczyciele min, czyli zabezpieczyć nasze akweny. Na tym się nauczyliśmy, idziemy dalej. Teraz są trudniejsze projekty, ponieważ niszczyciele rakietowe są trudniejsze, ale rozwijamy to. W ramach budowania zdolności rozwijamy infrastrukturę. Jest rozbudowane centrum logistyczno-magazynowe.

Może jeszcze kilka słów o projektach strategicznych. W jakim jest to stanie od lat 80., kiedy zostały zbudowane ostatnie okręty dla Marynarki Wojennej? Dzisiaj mamy bardzo stare jednostki, ale małymi krokami udało się zbudować holowniki, niszczyciele min, pierwszą serię, drugą serię. Teraz było palenie blach pod drugi niszczyciel rakietowy, później będzie trzeci. W kolejce jest budowa Ratownika. Przed nami prawdopodobnie nowe jednostki. Trzeba odbudować jednostki zaopatrzenia, tzw. supply. Projektów jest na następne kilkadziesiąt lat. Dlatego jako przedstawiciel przemysłu proszę o wspieranie. Mamy Miecznika, mamy Kormorany, mamy Ratownika. Ale chcę też powiedzieć, że zdolności wytwórcze to jedno, a serwisowe to drugie. Ostatnio trałowiec ORP Mamry przeszedł pełny serwis. Ze względu na bardzo dynamiczne zmiany technologiczne, obecnie kiedy stocznia robi modernizację jednostki, musi użyć nowych technologii adekwatnych do dzisiejszych potrzeb Marynarki Wojennej. Udało się wyremontować trałowiec. Jest na takim poziomie, jakiego nikt się w Europie nie powstydzi. Jest to proces, który trwa.

Jeżeli chodzi o rozwój, o infrastrukturze powiedziałem już kilka słów. Przedstawiciel stoczni pewnie powiedziałby więcej. Natomiast jeżeli chodzi o rozwój kompetencji przemysłu 4.0, w „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju” był punkt, żeby rozwijać przemysł 4.0. Czym jest przemysł 4.0? To tak naprawdę cyfryzacja, digitalizacja wszelkich obszarów biznesowych. To się dzieje nie tylko w stoczni, ale w wielu naszych spółkach. Proces ten jest czymś, co nie kończy się i koniec, tylko ze względu na rozwój technologii digitalizacja będzie dalej postępować. Stocznia Wojenna we współpracy z Pomorską Specjalną Strefą Ekonomiczną w ramach projektu „Strefa Akceleracji” zidentyfikowała i wdrożyła rozwiązanie zwiększające efektywność procesów produkcyjnych i technologicznych. Długofalowym celem współpracy w ramach tego projektu jest automatyzacja procesów, optymalizacja kosztów i poprawa bezpieczeństwa operacyjnego. To też się wydarzyło.

Jednym z punktów „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju” jest rozwój kadr. Jeżeli chodzi o rozwój kadr, Stocznia Wojenna aktywnie angażuje się w rozwój kadr dla przemysłu

stoczniowego. Skoro przemysł się rozwija, potrzeba nam więcej kadr. We współpracy z Akademią Marynarki Wojennej na kierunku studiów mechanika i budowa maszyn utworzono specjalizację technologiczne wsparcie produkcji okrętów, gdzie wiedzę praktyczną przekazują doświadczeni pracownicy stoczni. I to jest odpowiedź na rosnące zapotrzebowanie na wykwalifikowanych specjalistów w stoczni, w branży stoczniowej. Innym przykładem w zakresie rozwoju kadr i zasobów dla stoczni jest projekt wynikający ze współpracy z Brytyjczykami, z firmą Babcock. Stocznia Wojenna razem z Babcockiem uruchomiła program międzynarodowy, jeżeli chodzi o wymianę praktykantów i stażystów. To się dzieje. Zasoby są rozwijane.

Rozwijanie zasobów to także dbanie o pracowników. W Stoczni Wojennej są programy aktywnego wspierania udziału kobiet w branży. Skoro brakuje nas, mężczyzn, jest wiele kobiet, które chcą pracować w branży. Jest program, specjalistyczne szkolenia, programy rozwojowe, jasna ścieżka awansu. To się dzieje w stoczni. Jest też projekt poprawa bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez zmniejszanie zagrożenia wypadkami przy pracy. Taki program również dzieje się w stoczni. Budowanie i rozwijanie kadr i pracowników działa i jest kontynuowane. Dziękuję.

Dyrektor departamentu MAP Marcin Kubicza:

Dziękuję bardzo. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, teraz oddam głos panu dyrektorowi Michałowi Rospędkowi z Departamentu Nadzoru I w zakresie Agencji Rozwoju Przemysłu.

Zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru I Ministerstwa Aktywów Państwowych Michał Rospędek:

Dzień dobry. Michał Rospędek, Ministerstwo Aktywów Państwowych.

Krótko chciałbym odnieść się do punktu dzisiejszego posiedzenia, jakim jest analiza wyników kontroli Najwyższej Izby Kontroli. Wyniki kontroli wskazują, że nadzór właścicielskiej ARP nad Grupą Przemysłową Baltic był realizowany na podstawie wewnętrznych procedur, zgodnie z którymi prowadzono bieżący monitoring sytuacji w stoczni. Zadania nadzorcze wykonywali pracownicy posiadający odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie zawodowe. Kandydaci na członków rady nadzorczej GPB spełniali wymogi ustawowe. Poziom wynagrodzenia członków organu nadzorczego i zarządzającego nie przekraczał obowiązujących limitów. W obszarze przemysłu stoczniowego ARP inicjowała w Grupie Przemysłowej Baltic oraz w spółkach zależnych działania zdefiniowane w projekcie „Baltic”. Nie stwierdzono nieprawidłowości. Podsumowując nie stwierdzono nieprawidłowości wobec ARP oraz spółek nadzorowanych przez ARP. W związku z powyższym nie przedstawiono zaleceń pokontrolnych do wdrożenia. Jeszcze tylko chciałbym nadmienić, że w momencie, kiedy kontrola była przeprowadzana, ARP znajdowała się w nadzorze Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. W roku ubiegłym spółka ARP przeszła pod nadzór ministra aktywów państwowych.

Jednocześnie w wynikach kontroli NIK wskazuje, że wyniki finansowe poszczególnych spółek stoczniowych miały niekorzystny wpływ na wyniki finansowe grupy kapitałowej ARP. Chciałbym powiedzieć, że niestety, ale sytuacja finansowa poszczególnych spółek należących do Grupy Przemysłowej Baltic nadal pozostaje trudna. Zgodnie z realizowaną strategią zarządu grupy GPB w najbliższych latach zakłada stopniową poprawę wyników, zwiększenie rentowności operacyjnej, minimalizację strat poprzez zawieranie nowych kontraktów, formowanie nowych partnerstw na rynku, wdrażanie zmian organizacyjnych i technologicznych. Jak wiemy, spółka działa w branży, która tak naprawdę się rozwija. Spółka działa głównie w obszarze konstrukcji, które służą do budowy morskich farm wiatrowych. Jest to główny core. Oddam jeszcze głos przedstawicielowi Agencji Rozwoju Przemysłu, który przedstawi trochę więcej informacji na temat tego, czym teraz grupa się zajmuje, co jest przede wszystkim ich zajęciem.

Grupa kapitałowa GPB ma w większym stopniu zaangażować się w produkcję wysoko marżowych produktów, głównie w ramach segmentu morskiej energetyki wiatrowej, o czym już wspominałem. Jest tu odniesienie się do „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju”, w której dla przemysłu stoczniowego zostało wskazane, że w zasadzie powinny być budowane jednostki wysoko wyspecjalizowane, o wysokiej wartości dodanej. Uważam, że wpisuje się to w to, co teraz robi grupa. Chodzi o produkcję dla energetyki wiatrowej, ponieważ grupa ARP realizuje szerszy projekt, jakim jest transformacja energetyczna w kierunku odnawialnych źródeł energii. Wpisuje się w to rozwój morskiej energii energetyki wiatrowej. Oddam teraz głos przedstawicielowi AR,P panu Włodzimierzowi Pomiernemu, który przedstawi nieco bliżej to, czym zajmuje się grupa, jakie produkty oferuje. Proszę.

Kierownik projektu Morska Energetyka Wiatrowa w Agencji Rozwoju Przemysłu SA Włodzimierz Pomierny:

Dzień dobry państwu. Włodzimierz Pomierny. ARP.

Dziękuję bardzo za zaproszenie. Postaram się wyjaśnić pokrótce, jaki był i jaki w tej chwili jest realizowany i planowany zakres produkcji w Grupie Przemysłowej Baltic oraz co z tego wynika w grupie kapitałowej ARP. Proszę państwa, oczywiście GPB, nie będę wracał do struktury, składa się ze spółek, które w nazwie mają wyraz „stocznia”. Pamiętamy, że jest to stocznia historycznie. Pamiętajmy o tym, że oczywiście pierwszym podstawowym elementem są jednak produkty bądź elementy związane ze statkami, czyli po pierwsze, sekcje statków, które były produkowane na rzecz kontrahentów zagranicznych. Niedawno był budowany pełny kadłub patrolowca dla służby granicznej Finlandii. A zatem ten element produkcji stoczniowej jest oczywiście realizowany.

Natomiast strategia nawiązuje do tego, żeby przebrnąć produkcję na rzecz elementu gospodarki morskiej, który ma wykorzystać niebagatelny, jak wiemy, potencjał stoczniowy, w latach minionych jakoś tam zwijany czy roztrwaniany, który z powrotem staramy się odtworzyć, realizując największy program, niektórzy mówią, że największy program inwestycyjny III RP, czyli morską energetykę wiatrową, która rozwija się, ma się rozwijać w kilku fazach, pierwszej, drugiej i trzeciej. W tej chwili realizowana jest pierwsza faza dotycząca budowy około 6 GW farm wiatrowych przez polskie firmy w kooperacji czy w konsorcjach ze spółkami zagranicznymi. Tutaj chciałbym może wyjaśnić, dlatego że mówimy hasłowo, że realizujemy pewne cele transformacji energetycznej, natomiast Agencja jako taka nie podjęła wyzwania budowy czy realizacji programu budowy potencjału energetycznego, czyli nie uczestniczy jak inne firmy, polskie czempiony Orlen czy PGE w konsorcjach z deweloperami, inwestorami budowy farm wiatrowych, czyli wygenerowania energii elektrycznej. My staramy się ułożyć w łańcuchu dostaw przy realizacji postulatów, który staramy się, żeby nie był hasłowy, tylko rzeczywiście realizowany. Chodzi o krajowy łańcuch dostaw, co potocznie nazywamy z angielska local content. Dlatego też doświadczenia w Grupie Przemysłowej Baltic, w firmach, które składają się na tę grupę, w iluś minionych latach, można powiedzieć, już w całej dekadzie, były związane z budową, po pierwsze, wież wiatrowych onshore, czyli lądowych, a także elementów konstrukcyjnych dla trafostacji na morzu. Z tego została niejako wygenerowana kompetencja do budowy elementów wsporczych, na które składają się przede wszystkim wieże do turbin wiatrowych. Może nie jest to elementem dokładnie naszego raportu czy rozmowy, ale na podstawie tego powstała spółka Baltic Towers, która produkuje wieże wiatrowe. W tej chwili, w najbliższych tygodniach będzie uruchomiona produkcja. Baltic Towers wspólnie z hiszpańskim partnerem GRI to najnowocześniejszy zakład w Europie, jeżeli chodzi o wieże wiatrowe. Kompetencja ta została wygenerowana z Grupy Przemysłowej Baltic.

Mamy też pozostałe produkty, które są realizowane, które będą wytwarzane w spółkach grupy przemysłowej. Przede wszystkim oprócz produkcji stoczniowej będą to konstrukcje stalowe, inne konstrukcje wsporcze, tzw. TPC, czyli transition PCS, elementy pośrednie pomiędzy wieżami a fundamentami oraz to, co w okresie ostatnich kilkunastu miesięcy czy dwóch lat stało się podstawowym core`owym przedsięwzięciem, czyli budowa trafostacji, OSS-ów, które są budowane przy morskich farmach wiatrowych. Były wytwarzane konstrukcje stalowe, ale niestety, byliśmy tutaj poddostawcą. Są one wyposażane przez partnerów zagranicznych, w tym wypadku duńskich. Dwie trafostacje zostały oddane na rzecz Baltic Power, czyli pierwszej farmy wiatrowej, która w tej chwili jest realizowana przez Orlen. Staramy się, żeby było to podstawowym produktem. Planujemy, żeby co najmniej jedna w pełni wyposażona stacja, dwie stacje były wyposażone także w elementy elektrotechniczne, energetyczne, czyli w to, co jest wewnątrz stacji i żeby doprowadzić nasze kompetencje do formuły PCI, czyli żeby było to zarówno projektowanie, jak i wytworzenie, jak i budowanie konstrukcji, a potem instalacja i eksploatacja. Wtedy umieścimy się na tzw. poziomie Tier 1, czyli dostawcy pierwszego rzędu. Oczywiście wtedy marża, czyli potocznie mówiąc, główna śmietanka byłaby spijana przez nas. Takie kompetencje w tej chwili są budowane. Jest to podstawowy kierunek.

Natomiast jako grupa nie zapominamy, także przy wsparciu matki, czyli ARP, która stara się finansować budowę jednostek floty na rzecz offshore, żeby pewne elementy, jak np. sekty czy nadbudówki były wytwarzane w stoczni w Gdańsku, w Grupie Przemysłowej Baltic. Oczywiście jest to związane z zamówieniami, z ułożeniem dosyć wymagającego łańcucha dostaw produktów i usług na rzecz wielkiego wyzwania, jakim jest program budowy morskich farm wiatrowych.

Można w skrócie powiedzieć, że statki będą budowane wtedy, a jako spółka matka mamy zarezerwowany na to pewien kapitał, kiedy będą miały zamówienie na usługi. Prowadzimy kilka takich procesów. Wydaje mi się, że w ciągu najbliższych kilku miesięcy przedstawimy pierwsze dokumenty na temat tego zamierzenia, podpisane umowy, a statki będą budowane i wodowane tak, żeby zdążyć na drugą fazę, żeby element krajowego łańcucha dostaw w przypadku drugiej fazy był wyraźnie wyższy niż w tej chwili. Niestety, w pierwszej fazie budowy morskich farm wiatrowych usługi są świadczone przez partnerów zagranicznych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Pan poseł.

Poseł Stanisław Lamezyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, w działaniach Agencji Rozwoju Przemysłu widać, że jest określony cel, jest jakiś kierunek. Oczywiście trzeba jeszcze pilnować konsekwencji, dlatego że trzeba pójść według planu. Gdyby dalej tak to szło, jak wynikało z rozmowy panów, to spółki, które były zależne, wciągnęłyby na dno również Agencję Rozwoju Przemysłu. Widać, że Polska Grupa Zbrojeniowa rzeczywiście ma plan, realizuje „Strategię na rzecz odpowiedzialnego rozwoju”. Należy się cieszyć. Oczywiście jest problem z ludźmi. W tej chwili widać to również z rozmów. Natomiast pan minister przedstawił głębszą analizę wyników, które przedstawiła pani dyrektor z NIK. Potwierdza to, że było brak wiarygodności, reakcji na otoczenie, były błędy, wyprzedaż majątku, nienależyte gospodarowanie środkami. Wypowiedź pana ministra potwierdziła te wszystkie wyniki, które przedstawiła pani dyrektor z NIK. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Zgadzam się, że wyniki niektórych spółek przedstawione w raporcie NIK nie są dobre. Słucham, panie pośle? Może zdjąłem okulary i zacząłem cicho mówić. Chciałbym powiedzieć, że linia, którą dzisiaj prezentuje PGZ, przedmówca, jak też przedmówca z Grupy Przemysłowej Baltic, to linia realizowana już od wielu lat. I tutaj postawię kropkę. A jeżeli chodzi o to, że akurat raport NIK był za lata 2019-2021, to można powiedzieć, że mamy pecha, dlatego że potem było po prostu dużo lepiej. Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos? Nie. W takim razie dziękuję. Bardzo proszę, pan dyrektor. Dobrze tytułuję?

Kierownik projektu Morska Energetyka Wiatrowa w Agencji Rozwoju Przemysłu SA Włodzimierz Pomierny:

Jestem kierownikiem projektu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan kierownik.

Kierownik projektu Morska Energetyka Wiatrowa w Agencji Rozwoju Przemysłu SA Włodzimierz Pomierny:

Zajmuję się morską energetyką wiatrową od jakiegoś czasu. Chciałbym powiedzieć jako inżynier, nie polemizując tutaj z panem przewodniczącym, że tak się z natury rzeczy składa, że projekty energetyczne, stoczniowe czy związane z infrastrukturą muszą być planowane nie na lata, kadencje, tylko raczej na dziesięciolecia. Czas budowy projektu morskich fal wiatrowych to kilkanaście lat, a energetyki jądrowej, jak wiadomo, znacznie dłużej. W związku z tym powinno to być wprowadzane w sposób ciągły, systematyczny w jednym kierunku. Mam wrażenie, że tak to idzie. Oczywiście są jakieś zahamowania, są jakieś decyzje, które to zatrzymują, często są one zewnętrzne. Jak wiadomo, bardzo przykrym czynnikiem było to, co się wydarzyło. Nawet nie chodzi o pandemię, tylko przede wszystkim o wojnę w Ukrainie. Zostały zatrzymane dostawy stali z Mariupola. Musieliśmy liczyć się ze znacznie większymi, wyższymi cenami. Natomiast jest to kierunek, który jest realizowany od jakiegoś czasu. Mam nadzieję, że będzie realizowany. Jednostki specjalistyczne na rzecz offshore, jak uda się je wybudować, będą wodowane za trzy, cztery lata. Wcześniej nie mogą być. Zdażmy na drugą fazę, żeby powiedzieć, że jeżeli chodzi o local content, nie mamy kilkanaście procent, ale 45%. Wtedy będzie dobrze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł Arciszewska.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie, jeżeli chodzi o offshore i budowę statków CTV. Czy są to statki budowane dla polskich firm, polskich koncernów, polskich armatorów? Czy to są statki budowane dla kogoś, kto ma spółkę holenderską, nie wiem, szwedzką, jeszcze jakąś inną i będzie brał w agencję czy zlecał kontrakt? Czy nasze koncerny współpracują z państwem? Wiem, że nie budują statków, ale żeby mieć kontrakt, trzeba budować je pod kontrakt. Zwykle jest tak, że duże koncerny biorą już sprawdzonych operatorów, którzy operują na offshore dziesiątki lat. My się uczymy. Czy zagwarantowane jest, że nasi armatorzy mają w przyszłości możliwość kontraktów, eksploataowania statków i zarabiania pieniędzy, tak jak to robią obcy armatorzy? W jakich to będzie terminach? Na jakim etapie są porozumienia bądź kontrakty? Jak na tym zarobi, czy będzie w to zaangażowany Orlen, nasze spółki obsługujące offshore? Ile jest prywatnych podmiotów? Czy to są, nie wiem, pożyczki dla jakichś zewnętrznych podmiotów czy dla polskich armatorów? Jak to się kształtuje, jeżeli chodzi o konkretne przełożenie na zatrudnienie statków w naszym rodzimym dziale gospodarki morskiej? Dziękuję bardzo.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Michał Rospędek:

Michał Rospędek. Chciałbym rozpocząć. Przedstawiła pani bardzo szczegółowe pytania, chyba nieco już wybiegające poza tematykę dzisiejszego posiedzenia. Jak powiedzieliśmy, Grupa Przemysłowa Baltic przede wszystkim skupia się na budowie infrastruktury pod morskie farmy wiatrowe, na trafostacjach, konstrukcjach stalowych. Było też wspomniane o statkach obsługujących, serwisowych. Zaraz oddam głos, żeby pan Włodzimierz szczegółowo dopowiedział w tym temacie, ale tak, jak pani powiedziała, przede wszystkim muszą być zamówienia, musimy mieć zamówienia. Ten przemysł dopiero się rozwija. Jeżeli chodzi o podawanie tak szczegółowych informacji, niestety, nie możemy ujawniać tak szczegółowych informacji, ponieważ jednak jest to tajemnica spółki. Proszę.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem. Trochę się spóźniłam, ale bardzo bym prosiła, żeby brać pod uwagę, że przez ostatnie osiem lat był również proces wychodzenia z zapadłości, które jeszcze poprzedni rząd nam zostawił. Wiemy, że jest to proces długotrwały. Mieliśmy tego świadomość. Stąd te inwestycje i w Stoczni Marynarki Wojennej, i w ARP, i we wszystkich innych przedsiębiorstwach, które są do tego przygotowane. Ale ja pytam o przyszłość. Biorąc pod uwagę obiektywne przesłanki, chciałabym się dowiedzieć, uzyskać odpowiedzi na te pytania, ponieważ są one kluczowe. Jeżeli państwo mówicie o trzech, czterech latach, to znaczy że już dzisiaj wiadomo, kto będzie nimi zawiadywał, ponieważ są to kontrakty, jest to wykup statku, jest to czarter, jest to kredyt, jest to dofinansowanie spółek, które ewentualnie musiałyby dostać zastrzyk finansowy, jest to pewna procedura, która nie trwa pół roku. To są ogromne pieniądze, to są setki milionów, a my mamy firmy offshore owe, mamy kadry, które mogłyby to robić. Czy państwo widzą tutaj potrzebę i możliwość inwestowania właśnie w kadre, żeby robiły to polskie spółki, a nie inne podmioty, które local content traktują tylko jako na przykład kupienie starego statku i udawanie, że jest to local content, a generalnie są to spółki holenderskie czy jakieś inne zagraniczne? NIK chyba też to interesuje. A więc chciałabym wiedzieć. Jeżeli naprawiacie, usprawniacie państwo, wychodzicie na prostą, to proszę mi zdradzić, jak zmieniacie ten proces. Moim zdaniem to będzie kontynuacja, po prostu tak to wygląda. Nie ma co pisać sobie tutaj złośliwości, tylko po prostu patrzeć realnie i trzymać za to kciuki. Więc proszę powiedzieć, że to jest kontynuacja, ponieważ tak ten proces wygląda. Ja nie chcę, żeby pan mi zdradzał tajemnice alkowy, ponieważ nie przekaże mi pan tajemnic wszystkich kontraktów. Oczywiście jako poseł mogę sobie zajrzeć, przyjść z kontrolą poselską, ale chodzi mi o obiektywną, pozytywną przesłankę, żebyście państwo mogli się pochwalić, powiedzieć, że jest przyszłość dla naszych koncernów, dla naszych armatorów. To mnie interesuje, nie jakieś różne złośliwości, tylko przyszłość. Jeżeli jest coś takiego, proszę się tym po prostu z nami podzielić. Dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Michał Rospędek:

Teraz odpowiem bardzo krótko. Widzimy przyszłość dla naszych spółek, dlatego staramy się rozwijać Grupę Przemysłową Baltic. Jest ona też dokapitalizowana po to, żeby mogła wejść w obszar dostarczania elementów do budowy morskich fal wiatrowych. Natomiast jeżeli chodzi o szczegółowe pytania, czy możemy udzielić odpowiedzi na piśmie? Ponieważ są to bardzo

szczegółowe pytania, będzie nam dużo łatwiej przedstawić szczegółową, wyczerpującą odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. To poprosimy na piśmie.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Michał Rospędek:

Czy tak możemy się umówić?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak czy siak pewnie jutro będą te same pytania. Jutro będziemy pytać bardziej o działania rządu i o przyszłość.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Michał Rospędek:

Na pewno będziemy lepiej przygotowani.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan minister czy pan poseł? Przepraszam, najpierw pan poseł, za chwilę dam głos panu ministrowi.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Chciałem odpowiedzieć pani poseł, że pani nie była w Sejmie przez ostatnią kadencję. Ja też ubolewam, że jednostki instalacyjne, które były negocjowane przez cztery lata, nie były budowane w polskich stocznich. Negocjacje się kończyły. Nie mamy właśnie tych jednostek, a moglibyśmy nie wynajmować, tylko robić własnymi. Lata te były zaprzepaszczone.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem, że teraz państwo wybudujecie je w polskiej stoczni, nawet jeżeli będziecie robić przetarg i ceny będą wyższe niż w jakiejś innej stoczni. Dyrektor czy prezes podejmie decyzję, żeby wydać więcej pieniędzy, żeby narazić się na ocenę NIK, która powie, że ktoś działa na szkodę spółki. Panie pośle, przepraszam, ale obracamy się w jakichś realiach stoczniowych. Dlatego mówię nie o złośliwościach. Chodzi nam o realny świat, żeby jednak to robić. Słusznie pan powiedział, że my się uczymy, tak, jeszcze się uczymy, chociaż już mamy fachowców, ponieważ Polacy pływają i robią to na całym świecie. A więc już można by przejść pewien etap. Nie musiałam być w Sejmie, panie pośle, żeby wiedzieć, jak to funkcjonuje, dlatego że byłam prezesem Polskich Linii Oceanicznych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję państwu za tę wymianę. Pan minister chciałby jeszcze coś dopowiedzieć w tej dyskusji.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Chciałbym dodać w tym kontekście, o którym powiedziała pani posła Arciszewska. To prawda, to największe wyzwanie, żeby inwestycje, które są realizowane przez największe koncerny, przez polskie koncerny, dawały możliwości rozwoju i uczestnictwa w tych projektach lokalnym podmiotom. Jest to możliwe do osiągnięcia, dlatego że local content w pierwszej fazie realizacji offshore jest różnie szacowany. Niektórzy mówią o 10%, niektórzy mówią o 20%. To i tak jest to mało, a wiele spraw odbywa się w taki sposób, że firmy zagraniczne realizują jakieś kontrakty wygrywając, a potem i tak podzlecając to firmom polskim. Więc myślę, że generalnie z tego punktu widzenia należy tutaj też zapytać przedstawicieli największych koncernów, czyli Orlenu, PGE. Mamy przykład w ostatnich latach. Na przykład Orlen realizował pierwszą fazę Baltic Power. Specjalnie pod to był budowany port instalacyjny w Świnoujściu, wydano blisko 100 mln zł na realizację terminala, z którego inwestycja miała być realizowana, a w czerwcu 2023 r. podpisano ostateczną umowę, że inwestycje dotyczące pierwszej fazy dla Orlenu będą realizowane z duńskiego portu na Bornholmie. Komentarz możecie państwo sami sobie do tego dopowiedzieć, ale to pokazuje, że nie było postawienia na działania, które miały podkreślać, wskazywać i wspierać lokalny rynek.

Nie dotyczy to tylko offshore'u. Możecie państwo popatrzeć na inne kwestie, chociażby na budowę gazowców. Przecież tak jak pani posłanka powiedziała, mamy firmy armatorskie, które mają kompetencje, kadre, mamy uczelnie morskie, które szkolą marynarzy, oficerów pływających po morzach i ocenach całego świata, którzy są naszą wizytówką, a nasz koncern podpisuje kontrakt na dostawę gazu, zleca jakieś zagranicznej firmie budowę statku. Zagraniczna firma buduje statek i jeszcze nam go charteruje. My jesteśmy zadowoleni, że mamy swój

statek, który nazywa się... Różne nazwy są nadawane. Uważam, że mogłoby to zostać przekazane do realizacji państwowej firmie. Takie decyzje zapadały na różnych szczeblach. Dzisiaj uważam, w żaden sposób nie wyzłościwając się na kimkolwiek, że jest to wielkie wyzwanie, żeby stworzyć ramy prawne i trochę presję, żeby jak najwięcej podmiotów lokalnych uczestniczyło w całym łańcuchu dostaw dla różnego rodzaju przedsięwzięć gospodarki morskiej. To nie jest kwestia tylko offshore'u, ale budowy specjalistycznych statków czy gazowców. To jest temat numer dwa. A my według umowy będziemy sobie mogli odkupić gazowiec po dziesięciu latach. Chyba nie o to chodzi, żeby za nasze pieniądze ktoś budował i jeszcze nam dzierżawił. Może komuś się to opłaca, ale chodzi o to, żeby pieniądze zostawały w lokalnej gospodarce, wracały w podatkach, dawały możliwość zatrudniania nowych ludzi. Patrzę na to też w taki sposób jako na element wielkiego wyzwania. Oczywiście jest kwestia później konkretnego wyboru osób decyzyjnych w konkretnych spółkach, gdzie chcą to robić i co jest głównym kryterium, czy cena, czy doświadczenie. Jest to do szerszej analizy, ale widzę w tym wielkie wyzwanie i potrzebę zrealizowania tego. Dziękuję. To tyle tytułem podsumowania, gdyż mam podobne zdanie co pani poseł na ten temat.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak, tylko bierzemy pod uwagę, panie ministrze, że możemy mieć fajne marzenia, ale niektórych statków w Polsce się nie wybuduje. Możemy budować mniejsze, więc miejmy na względzie też to, co w Polsce można budować, a czego nie, żeby złośliwości nie przypinać do tych, którzy nie mogli tego zrobić, a zrobili tyle, żeby zabezpieczyć energetyczne dostawy gazu do Polski. Mimo wszystko będę się upierać przy moim pytaniu, żeby wiedzieć, czy tę szansę... Sama o to zabiegałam. Wiem też, że w ARP macie fachowców. Siedzą tutaj. Na pewno trzeba korzystać z ich doświadczenia, dlatego że to wszystko można zrealizować, ale jak powiedziałam, nie z dnia na dzień. Trzeba jednak mieć w tyle głowy, żeby umieć wpleść w to już teraz naszych fachowców i po prostu znaleźć dla siebie miejsce.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję, pani poseł. Szanowni państwo.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeszcze pan.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Państwo mówili, że odpowiedzą na piśmie.

Kierownik projektu Morska Energetyka Wiatrowa w Agencji Rozwoju Przemysłu SA Włodzimierz Pomierny:

Jeżeli mogę odpowiedzieć?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo krótko, panie kierowniku.

Kierownik projektu Morska Energetyka Wiatrowa w Agencji Rozwoju Przemysłu SA Włodzimierz Pomierny:

Dobrze. Rzeczywiście nie bardzo mogę mówić o wielu rzeczach, ponieważ naprawdę jest to tajemnica przedsiębiorstwa, natomiast wydaje mi się, że tak naprawdę wszyscy mamy bardzo podobny pogląd. Musimy budować kompetencje produkcyjne po to, żeby potem wykorzystywać – mówię o produkcji stoczniowej – jednostki przez polskie firmy, żeby jednostki te pływały i realizowały usługi w tym wypadku na polskich farmach wiatrowych. Jest to jednak dosyć skomplikowany proces. Przy zerwanych łańcuchach produkcyjnych, łańcuchach dostaw, związanych także z rynkiem pracy, co działa się przez kilkanaście czy pewnie nawet dwadzieścia kilka lat, jest to bardzo trudne, ale trzeba to odbudowywać, natomiast potraktujmy to bardzo pozytywnie. Offshore, potocznie mówiąc, jest szansą. Szansa ta jest wykorzystywana i będzie wykorzystywana. Ze strony swojej firmy mogę powiedzieć, że to, co było tak długo przygotowywane czy jest przygotowywane, w ciągu najbliższych miesięcy pewnie po kolei będzie ogłaszane. Będą to sukcesy. Pierwszym elementem, który pamiętajmy, wyrósł z produkcji stoczniowej, z tych kompetencji, jest otwierana lada tydzień, właściwie zaraz fabryka offshore w zasadzie na terenie GPB, to znaczy obok GPB. W sensie formalnym jest to teren naszej spółki ARP. Fabryka ta będzie produkowała naprawdę znaczny procent wież dla farm wiatrowych na polski Bałtyk, a także

sprzedawała je na Morze Północne. To także jest produkcja stoczniowa czy okołostoczniowa. Będą również inne elementy. Proszę tutaj o trochę cierpliwości.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący, na koniec chciałam podziękować poprzedniemu zarządowi Agencji Rozwoju Przemysłu, dlatego że tyle inwestycji, tyle pracy, tyle pozytywnych decyzji, które były podjęte w zakresie gospodarki morskiej, polskich armatorów i między innymi właśnie offshore, Polska nie pamięta. Dziękuję za to, dlatego że czasem były to odważne decyzje, ale gdyby ich nie było, to dzisiaj nie byłoby czego kontynuować. Dzisiaj można to po prostu rozwijać, żebyśmy z tego czerpali zyski, ale mimo wszystko czekamy na konkrety, panie ministrze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję państwu bardzo. Zamykam posiedzenie Komisji.