

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 67)
z dnia 8 maja 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 67)

8 maja 2025 r.

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

- **informację na temat strategii rozwoju polskiego przemysłu stoczniowego (z uwzględnieniem stoczni prywatnych i stanowiska rządu wobec powstającej strategii dla przemysłu stoczniowego opracowywanej przez Komisję Europejską).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Przemysław Koperski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Kubicza** dyrektor Departamentu Projektów Strategicznych Ministerstwa Aktywów Państwowych, **Włodzimierz Pomierny** kierownik projektu Morska Energetyka Wiatrowa w Agencji Rozwoju Przemysłu SA, **Paweł Porzycki** dyrektor Biura Nadzoru Inwestycyjnego Funduszu Rozwoju Spółek, **Marcin Ryngwelski** prezes zarządu PGZ Stoczni Wojennej sp. z o.o., **Tadeusz Hatałski** wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej, **Ireneusz Karaśkiewicz** dyrektor Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe, **Mirosław Piórek** przewodniczący Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięła pracownica Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, proszę o zajmowanie miejsc. Drodzy państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dzisiaj w porządku obrad jest jeden bardzo ważny temat, informacja na temat strategii rozwoju polskiego przemysłu stoczniowego, z uwzględnieniem stoczni prywatnych i stanowiska rządu wobec powstającej strategii dla przemysłu stoczniowego, opracowywanej przez Komisję Europejską.

Na wstępie muszę państwu powiedzieć, że nie jestem zadowolony z informacji, którą przekazał nam rząd. Jestem wręcz poważnie zaniepokojony, już państwu mówię, z jakich względów. Państwo tę informację też otrzymaliście. Informacja rządu w sprawie, która jest takiej wagi, chyba jest to zdecydowanie najbardziej kompleksowa, trudna, wymagająca sfera działalności naszej Komisji i nadzoru, jaki w ramach Komisji wykonujemy nad polskim rządem... Mimo że posiedzenie Komisji zostało zwołane dobre półtora miesiąca temu, w zasadzie termin został wyznaczony półtora miesiąca temu, mimo to, że 21 lutego 2025 r. na posiedzeniu Komisji mówiliśmy o tym, że takie posiedzenie będzie zwołane i padło wtedy wiele pytań inicjowanych głównie przez pana dyrektora Karaśkiewicza z Forum Okrętowego, pytań odnośnie do kwestii rozwoju branży, zmian legislacyjnych, kwestii tego, w jaki sposób na przykład państwo mogłoby udzielać gwarancji co do udzielanych przez banki kredytów, żeby banki, na przykład Bank Gospodarstwa Krajowego chętniej udzielał kredytów na działalność stoczniową w Polsce, pomimo że minął luty, marzec, kwiecień, maj, nie ma odpowiedzi na te pytania. Byłem przekonany, żyłem wiarą, że odpowiedzi padną w informacji rządu przygotowanej na dzisiejsze posiedzenie Komisji, która, drodzy państwo, swoją drogą, została nam przekazana w dniu wczorajszym. Naprawdę ministerstwo miało na to półtora miesiąca, a przekazuje nam trzystronicową informację dzień przed posiedzeniem Komisji.

W dodatku informacja polega na tym, że dwie pierwsze strony to streszczenie postulatów organizacji pozarządowych, branżowych. Jak najbardziej, dobrze, że postulaty tu są. Natomiast na ostatniej stronie, która odnosi się do jakichś zapatrywań ministerstwa w sprawie krajowego planu, krajowej strategii stoczniowej i europejskiej strategii morskiej, w tym stoczniowej, wydawałoby się, że naprawdę niebanalnych dokumentów, jest tylko odniesienie się do jednego z punktów proponowanych przez sektor pozarządowy, to znaczy wykorzystania opłat z EU ETS

bezpośrednio na dekarbonizację floty wykonywanej w stoczniach Unii Europejskiej, w tym w polskich stoczniach. Poza tym nie ma tu nawet odniesienia się do postulatów branżowych. Jest jedynie sucha informacja o tym, że rząd będzie pracował nad krajową strategią wtedy, kiedy pozna ustalenia strategii europejskiej.

Jestem zszokowany. Zastanawiam się w takim przypadku, nie obrażcie się państwo, rozumie, że być może jakaś góra blokuje państwa wiceministrów i dyrektorów. Przecież wiem, że jest u państwa wielu fachowców, wiem, że znacie te postulaty, ale z jakichś względów nie jesteście w stanie nawet określić, które z nich popieracie. Nawet nie chodzi o własną inicjatywę, ale państwo nie wskazujecie, które postulaty branży popieracie, co jest dla mnie dosyć szokujące. To trochę tak, że nie wiem, do czego służy nam polski rząd w takim wypadku.

Prosiłem państwa wyraźnie na posiedzeniach Komisji, żebyście państwo powiedzieli, jaki jest polski wkład – pamiętajmy, że mamy jeszcze polską prezydencję – w budowanie unijnej strategii morskiej, jakie są nasze postulaty, czego chcemy w strategii morskiej, co my chcemy tam wywalczyć. Tutaj nie ma o tym, drodzy państwo, nic poza tym, że czekamy na strategię morską Unii Europejskiej, a wtedy będziemy pracować na strategią krajową. Kończąc, drodzy państwo, wyrażam moje zaniepokojenie. Razem z panem ministrem Marchewką braliśmy udział w jubileuszowym spotkaniu Forum Okrętowego w Gdańsku jakieś dwa tygodnie temu. Pan minister Marchewka prezentował tam publicznie ogólną informację: „drodzy państwo, już wkrótce poznacie nasze stanowisko, nasze różne postulaty, nasze inicjatywy, które będziemy chcieli zrealizować w ramach poprawy sytuacji branży stoczniowej, w jaki sposób sprawić, że będzie bardziej konkurencyjna, bardziej waleczna i w Unii Europejskiej, w ogóle na świecie”. Drodzy państwo, minęły dwa tygodnie, temu jest poświęcone posiedzenie naszej Komisji i żadnej z tych inicjatyw tutaj nie widzę.

Panie ministrze, żałuję, że nie ma z nami pana ministra Marchewki. Wiem, że to nie jest pana resortowa działka. A więc znowu pan minister Koperski jest wyznaczony w niewdzięcznej roli, ale są dyrektorzy z ministerstwa, więc mam nadzieję, że jakoś wspólnymi siłami wyjaśnicie nam państwo, dlaczego stanowisko polskiego rządu można streścić w ten sposób, że jeżeli Unia Europejska za rok, dwa, trzy przedstawi jakąś strategię, to wtedy może za cztery, pięć, sześć lat przedstawimy swoją krajową. Drodzy państwo, tak naprawdę to co wy tam robicie w resorcie, za co jesteście odpowiedzialni, co robicie, jakie są plany? Czy jest blokada na poziomie ministra, całego resortu, premiera, o co chodzi? Myślę, że cała branża stoczniowa, która, jestem przekonany, śledzi nasze dzisiejsze posiedzenie Komisji, gdyż wiem, że mnóstwo ludzi ogląda nas zdalnie, wiem, że informacja o posiedzeniu dotarła w zasadzie do wszystkich stoczní, i prywatnych, i państwowych w Polsce... Myślę, że te pytania dzisiaj wymagają jasnej deklaracji i odpowiedzi. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Przemysław Koperski:

Dzień dobry, Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, jesteśmy do państwa dyspozycji. Razem ze mną są przedstawiciele Ministerstwa Aktywów Państwowych, Funduszu Rozwoju Spółek, jest również pan dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, tak żeby pytania, które zostaną zadane...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Najmocniej przepraszam, jeszcze jedno wtrąć. Był zaproszony i był proszony o informacje resort aktywów państwowych.

Podsekretarz stanu w MI Przemysław Koperski:

Jest.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, ale nie otrzymaliśmy nawet jednej strony informacji na temat strategii, mimo że też tak jak państwa, półtora miesiąca temu prosiliśmy o informację rządu w sprawie strategii. Nie dostaliśmy nic. To tak, żebyście też państwo wiedzieli. Przekazuję, panie ministrze, mikrofon.

Podsekretarz stanu w MI Przemysław Koperski:

Bardzo dziękuję. Myślę, że informacja będzie przekazana w formie ustnej na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Szanowni państwo, tak jak pan przewodniczący słusznie zauważył, obecnie trwają prace na poziomie Unii Europejskiej nad opracowaniem nowej, kompleksowej strategii przemysłu morskiego. Można zadać sobie oczywiście pytanie o technikę i podejście

do przygotowania jakichkolwiek materiałów strategicznych, czy zaczynamy od szczegółu, dochodząc do ogółu czy najpierw mamy jednak jakiś plan master, a później uszczegóławiamy go na poziomie krajowym. Naszym zdaniem Polska jest przecież pełnoprawnym członkiem Unii Europejskiej, ale również słusznie pan przewodniczący zwrócił uwagę, że mamy obecnie prezydencję, nadajemy ton temu, jak powinny wyglądać dokumenty strategiczne na poziomie makro. Podejście, które prezentują specjaliści z Ministerstwa Infrastruktury, wydaje się jak najbardziej uzasadnione, że od ogółu do szczegółu, a nie od szczegółu do ogółu. Wtedy materiał, strategia polska będzie spójna z tym, co chcemy osiągnąć również na poziomie makro, na poziomie europejskim.

Komisja Europejska, szanowni państwo, zapowiedziała stworzenie morskiej strategii przemysłowej w roku 2025. Więc jest to coś, co w tej chwili się dzieje. W Ministerstwie Infrastruktury uważamy, że opracowanie europejskiej strategii jest niezwykle pilne, jest ważne tak, żeby wzmocnić pozycję całej Unii Europejskiej w zakresie budowy okrętów, statków oraz utrzymać wiodącą pozycję technologiczną w tej dziedzinie. Opowiadamy się za tym, żeby strategia zapewniała dostęp do finansowania z funduszy Unii Europejskiej, zwłaszcza w zakresie ekologicznej, cyfrowej transformacji żeglugi i produkcji stoczniowej, która wynika z przepisów wprowadzanych przez Unię Europejską, a także zapewniała dostęp do gwarancji Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Tak jak pan przewodniczący zwrócił uwagę, co też ja powiedziałem we wstępie, a zaraz oddam głos panu dyrektorowi, który powie, jak w szczegółach wyglądają prace na poziomie ministerstwa, po ogłoszeniu przez Komisję Europejską wstępnego projektu dokumentu będzie możliwe rozpoczęcie prac nad strategią krajową tak, żeby uzyskać pełną synergię i spójność materiałów przygotowanych w Polsce z tym, co będzie we wstępnym projekcie. Strategia będzie konkretyzowała postanowienia strategii europejskiej, będzie odpowiadała zarówno założeniom europejskim, jak i specyfice krajowej, w tym potrzebom i potencjałom polskich stoczní, zarówno państwowych, jak i prywatnych. W zależności od ram ustalonych na poziomie europejskim Ministerstwo Infrastruktury przewiduje podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia instrumentów finansowych wspierających produkcję stoczniową w Polsce, takich jak zachęty podatkowe, gwarancje czy też wsparcie dofinansowania kredytowania produkcji stoczniowej. W sprawach bardziej szczegółowych, panie dyrektorze, oddaję panu głos.

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

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję bardzo. Być może z naszego materiału rzeczywiście nie wynika tak wyraźnie, natomiast my popieramy wszystkie propozycje, zarówno organizacji Sea Europe, jak i Forum Okrętowego. Postulaty dotyczące wzmocnienia europejskiego sektora stoczniowego zgłaszane były już od kilku lat przez organizację Sea Europe, czyli organizację zrzeszającą producentów statków i wyposażenia morskiego w Unii Europejskiej. Członkiem tej organizacji jest też Forum Okrętowe. Dlatego w zeszłym roku pan minister Marchewka odbył spotkanie z sekretarzem generalnym Sea Europe oraz z przedstawicielami Forum Okrętowego. Omówiliśmy tam propozycje Forum Okrętowego i Sea Europe.

Generalnie wiążą się one z tym, że Azja przejęła 95% światowej produkcji statków handlowych. Wynika to oczywiście z tego, że koszty budowy statków w Azji są niższe. W przypadku Chin jest to około 30%. A z czego to się bierze? Oczywiście bierze się to z tego, że tamte stocznie doświadczają czy też mają możliwość wsparcia państwowego na poziomie rządów centralnych czy na niższych poziomach. Jest to wsparcie wielorakiego rodzaju. Mogą to być bezpośrednie granty, dofinansowanie, ale przede wszystkim preferencyjne kredyty, co jest bardzo istotne. Istotne jest także to, że produkcja azjatycka korzysta z niższych cen energii. Główne postulaty Sea Europe są takie, żeby wprowadzić rozwiązania na poziomie europejskim, które pozwolą obniżyć koszty budowy statków w Unii Europejskiej czy też doprowadzić do wyrównania kosztów z kosztami w Azji. Kolejnym postulatem Sea Europe jest postulat wprowadzenia obowiązku budowania określonych kategorii statków w Unii Europejskiej, promów, kablowców czy też wprowadzenie takiego obowiązku w zamówieniach publicznych. Są to tak naprawdę dwa postulaty.

Jeżeli chodzi o postulaty Forum Okrętowego, tak samo podstawowym postulatem jest zapewnienie finansowania w zakresie preferencyjnych kredytów czy też bezpośrednich dopłat na wspomnienie inwestowania w niskoemisyjne statki, na modernizację statków, na zakup technologii nisko- i bezemisyjnych. Oczywiście popieramy te postulaty.

Jeżeli chodzi o bardziej szczegółowy postulat Forum Okrętowego – jest tu przedstawiciel Forum Okrętowego – jest to postulat zmiany znowu na poziomie Unii Europejskiej przepisów dotyczących ETS, czyli handlu emisjami, emissions trading system. Forum Okrętowe ma tutaj postulat, żeby umożliwić zakup czy też wprowadzić bonifikaty na zakup emisji gazów cieplarnianych dla armatorów w przypadku, gdy wydadzą oni określone kwoty na budowę statków bądź modernizację statków w Unii Europejskiej. Chodzi o modernizację oczywiście w zakresie technologii bezemisyjnych czy budowę statków niskoemisyjnych w Unii Europejskiej. Popieramy ten postulat.

Jeżeli chodzi o pozostałe nasze postulaty, głównym postulatem do strategii przemysłu morskiego Unii Europejskiej jest wprowadzenie rozwiązań unijnych dotyczących finansowania z funduszy unijnych. W tym roku spodziewane jest przedstawienie przez Komisję Europejską planów czy też propozycji do nowej perspektywy finansowej, która zaczyna się w 2028 r. Proponujemy, żeby w nowej perspektywie uwzględnić konieczność finansowania stoczni i statków. Jeżeli chodzi o bardziej konkretne propozycje, to pierwsza propozycja obejmuje wsparcie finansowania zielonej rewolucji, wsparcie finansowania pomagające, umożliwiające dostosowanie się przez armatorów do wymogów unijnych w zakresie zielonych technologii i obniżenia emisji ze statków. To jest nasza pierwsza propozycja.

Druga propozycja to wprowadzenie możliwości finansowania statków z funduszy przeznaczonych na obronność. Teraz takich funduszy będzie bardzo dużo. Chcielibyśmy umożliwić finansowanie nie tylko okrętów wojennych czy jednostek pomocniczych, ale także statków wykorzystywanych do transportu wojsk, do transportu podstawowych surowców, ale też statków do ochrony infrastruktury krytycznej, jak kable, pogłębiarki, dźwigi pływające, tego typu statki. Chcielibyśmy wprowadzić modyfikację w programach mobilności wojskowej. Na przykład jest program CEF, Connecting Europe Facility. W tej chwili programy mobilności wojskowej dopuszczają finansowanie jedynie infrastruktury, na przykład drogi, która będzie wykorzystywana zarówno na potrzeby cywilne, jak i na potrzeby wojskowe. Jest to tzw. dual-use. Proponujemy, żeby tutaj wprowadzić możliwość dofinansowania budowy statków, na przykład promów, które byłyby specjalnie wzmocnione i umożliwiały przerzut czołgów czy też innego sprzętu wojskowego. Jest to kwestia finansowania. Tak naprawdę jest główny postulat zarówno nasz, jak i Sea Europe czy Forum Okrętowego.

Drugi postulat, który w zasadzie wynika z pierwszego postulatu, to konieczność wprowadzenia zmian dotyczących pomocy publicznej. W przypadku armatorów mamy specjalne wytyczne z 2004 r., które wręcz zalecają stosowanie środków pomocy publicznej dla armatorów. Są to wytyczne Komisji Europejskiej. Zalecają one stosowanie podatku tonażowego, czyli zryczałtowanego podatku podobnego do tego, który został wprowadzony w ustawie o aktywizacji przemysłu okrętowego, ale w związku z tym, że właśnie nie ma takich wytycznych, nie ma takich reguł na poziomie Unii Europejskiej, ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego nie zyskała akceptacji Komisji Europejskiej i nie weszła w życie w tym zakresie. Natomiast podatek tonażowy jak najbardziej jest wręcz zalecany w wytycznych Komisji Europejskiej. Podatek ten funkcjonuje w wielu państwach. My też obecnie pracujemy nad tym, żeby umożliwić szersze stosowanie podatku tonażowego w Polsce i ożywić sektor żegludowy. Są to kwestie pomocy publicznej.

Do 2003 r. funkcjonowało specjalne rozporządzenie unijne dotyczące pomocy publicznej dla sektora stoczniowego, niezależnie od ocen tego rozporządzenia, dlatego że de facto nie spełniało ono swoich funkcji, ale jednak było. W 2003 r. zostało zupełnie uchylone. A więc postulujemy, żeby w strategii jednak wskazać na konieczność opracowania zasad pomocy publicznej dedykowanych dla sektora stoczniowego. Trzeci postulat dotyczy ETS, o czym mówiłem. Myślę, że tak można podsumować nasze trzy główne postulaty. Dopiero po modyfikacji zasad dotyczących pomocy publicznej możemy myśleć nad jakimiś rozwiązaniami na poziomie krajowym typu fundusz morski, preferencyjne kredyty czy tego typu rozwiązania.

Jest jeszcze istotna kwestia. Wspomniałem o propozycji Forum Okrętowego dotyczącej ETS. Natomiast pan przewodniczący słusznie pyta o konkrety. W tej chwili jesteśmy już po uzgodnieniach międzyresortowych, jeżeli chodzi o ustawę nowelizującą ustawę o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Ustawa ta ma na celu dostosowanie polskiego prawodawstwa do rozporządzenia FuelEU Maritime. Jest to rozporządzenie unijne. Przewiduje ono obowiązek obniżenia emisyjności statków na przestrzeni najbliższych lat. Przewiduje dosyć wysokie kary dla armatorów w przypadku nieosiągnięcia obniżonych poziomów emisyjności statków. Szacujemy wpływy z kar w najbliższych latach. Oczywiście armatorzy będą się starali nie płacić kar,

więc trudno mówić, jakie to będą wpływy, ale szacujemy, że może to być nawet kilkadziesiąt milionów złotych rocznie. Zgodnie z projektem, który obecnie po konsultacjach publicznych, po uzgodnieniach międzyresortowych został przekazany do Komitetu Europejskiego Rady Ministrów, gdzie w najbliższym czasie zostanie rozpatrzony, przewidujemy utworzenie dedykowanego programu w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, który byłby zasilany wpływami z kar. Dotychczas generalnie wszelkie kary, które na armatorów nakładają na przykład urzędy morskie, idą do budżetu, a w naszej propozycji przewidujemy zasilanie karami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i utworzenie dedykowanego programu, który będzie wspierał właśnie modernizację i budowę floty niskoemisyjnej przez polskich armatorów. Są to nasze podstawowe postulaty. Dziękuję, bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Pan dyrektor Marcin Kubicza z Ministerstwa Aktywów Państwowych. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Projektów Strategicznych Ministerstwa Aktywów Państwowych Marcin Kubicza:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie, minister aktywów państwowych, zgodnie ze swoją właściwością działową sprawuje nadzór właścicielski nad PGZ, a PGZ nad Stoczną Wojenną oraz nad ARP, a ARP nad grupą spółek. Jeżeli będą prace nad strategią, jak rozumiem, jeżeli formalnie będzie powołany zespół międzyresortowy, jak najbardziej będziemy wspierać prace nad strategią. Natomiast panie przewodniczący, szanowni państwo, już teraz trwają prace nad strategią dla przemysłu obronnego. Jest tam ujęta Stocznia Wojenna Gdynia. Komitet Stały Rady Ministrów aktualnie powołał zespół międzyresortowy. Będziemy tam współpracować. Cały obszar morski będzie tam ujęty w kontekście przemysłu obronnego. To już mogę informacyjnie podać.

W materiałach, które szanowna Komisja dostała z ministerstwa, jest działka dotycząca strategii ARP, a nie strategii morskiej, natomiast wpisuje się to gdzieś tam w działania, które będą prowadzone w kontekście całościowej strategii. Te materiały państwo dostali. Teraz jeżeli pan przewodniczący pozwoli, w temacie strategii Stoczni Wojennej, oddam głos panu prezesowi stoczni, a w zakresie ARP i działań ARP oddam głos panu kierownikowi.

Prezes zarządu PGZ Stoczni Wojennej sp. z o.o. Marcin Ryngwelski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne posłanki, szanowni posłowie, szanowny panie ministrze, szanowni panowie dyrektorzy, nazywam się Marcin Ryngwelski. Reprezentuję Stoczną Wojenną w grupie PGZ.

Stocznia Wojenna jest następcą Stoczni Marynarki Wojennej, którą Polska Grupa Zbrojeniowa kupiła w 2017 r. Od tego momentu nastąpiła transformacja tego zakładu. Dzisiaj Stocznia Wojenna ma w zamówieniach trzy bardzo duże projekty. Pierwszy, który realizujemy wspólnie z Remontową Shipbuilding i Centrum Techniki Morskiej, to budowa trzech niszczycieli min dla Marynarki Wojennej. Drugi program to do tej pory największy program w okrętownictwie polskim chyba praktycznie od początku, czyli od momentu, kiedy jest to zapisywane. Mówię o budowie fregat. Są to trzy fregaty wielozadaniowe dla Marynarki Wojennej – Wicher, Burza i Huragan. Rozpoczęcie budowy i podpisanie umowy nastąpiło w lipcu 2021 r. Pierwsza jednostka ma być gotowa w 2029 r., druga w 2030 r., trzecia w 2031 r. W tym tygodniu odbyło się palenie blach na przyszły ORP Burza. W przyszłym roku odbędzie się palenie blach na ostatni Huragan. Również w przyszłym roku odbędzie się wodowanie pierwszej jednostki, czyli Wichra. Plan wodowania przewidziany jest na wrzesień przyszłego roku.

Jeżeli chodzi o Stoczną Wojenną, naszymi zadaniami są nie tylko budowy, ale przede wszystkim utrzymanie potencjału Marynarki Wojennej. Aktualnie mamy dwa duże programy, jeżeli chodzi o modernizację okrętów. Pierwszy program to okręty rakietowe pod kryptonimem Orkan. Składają się na to trzy okręty, w których nie tylko zmieniamy napędy, przerabiamy całą siłownię, ale również nawigację. Wszystkie te rzeczy robi Stocznia Wojenna. Jeżeli chodzi o termin zakończenia tych prac, jest to koniec 2026 r. Drugi duży program to program modernizacji trałowców bazowych dla 8 Floty Obrony Wybrzeża ze Świnoujścia. Jesteśmy po trzech okrętach, mamy aktualnie jeszcze dwa.

Jeżeli chodzi o dwie nogi, na których stoi dzisiaj Stocznia Wojenna, są to głównie budowy i remonty oraz modernizacja. Stocznia Wojenna na Oksywiu stała się stoczną budowlano-remontową.

Takich stoczní w Polsce nie ma, jeżeli chodzi o to, żeby w jednym miejscu była i budowa, i remonty. Oczywiście mówimy o okrętach, dlatego że w Remontowej SA jest budowa nowych jednostek i remonty, ale jeżeli chodzi o Marynarkę Wojenną, to na Oksywiu jest to miejsce.

Powiem o strategii, jaki jest plan, dlatego że kontrakty, które dzisiaj posiada Stocznia Wojenna, są do 2032 r. W zeszłym roku 27 grudnia, w obecności pana premiera Władysława Kosiniaka-Kamysza została podpisana umowa na okręt ratowniczy pod kryptonimem Ratownik, który ma być przekazany do 2029 r. Jest on tożsamy. Jeżeli rząd polski podejmie decyzję o zakupie okrętów podwodnych, to jest to okręt do tego, żeby ratować załogi jednostek podwodnych, a także żeby wspierać działania dotyczące infrastruktury krytycznej na morzu. Jeżeli chodzi o wszystkie działania ratownicze, będzie to jeden z najnowocześniejszych okrętów tego typu w NATO.

Jeżeli chodzi o Stoczní Wojenną, jest działka nowych budów. W strategii przyjęliśmy, że jeżeli uda się w końcu, ponieważ do tej pory to się nie udało... Niestety, ani przy umowie na Kormorany, ani przy umowie na holowniki, ani przy umowie na fregaty nie udało się zawrzeć jednej umowy. Większość stoczní europejskich, które budują okręty, od razu w umowie ma zapisane, że stocznia, która buduje okręt, od razu go utrzymuje, w ramach MRO utrzymuje trzydziestoletni true life support. Przez 30 lat wszystkie remonty pośrednie, mid-life upgrade, wszystkie dotyczące okrętów są wykonywane w stoczní, w której były budowane. Tak robią nasi partnerzy za granicą. Jest to coś naturalnego. U nas w stoczní razem z Polską Grupą Zbrojeniową próbujemy wprowadzić takie zapisy do umowy. Do tej pory jeszcze nie udało się tego wprowadzić od początku, nawet jak rozpoczęły się Kormorany. Co to powoduje? Powoduje to, że jeżeli udałooby się zawrzeć umowę... W Ministerstwie Obrony Narodowej mamy taką oto sytuację. Za budowę nowych jednostek odpowiedzialna jest Agencja Uzbrojenia, ale w momencie podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego od razu okręt przechodzi w ręce Inspektoratu Wsparcia. Jest to zupełnie inne dowództwo, są to zupełnie inne środki budżetowe. Wtedy jest zupełnie inna podziałka. Największy problem, jaki jest, to to, że wiele osób ma problem ze zrozumieniem, że koszt budowy okrętu to jest zaledwie 25%, a później jego utrzymanie przez 30, 40 lat to kolejne 75% ogólnej kwoty przyjętej przez całe 30, 40 lat do budżetu.

Mamy najlepszy przykład z 2019 r. kiedy nastąpiło przekazanie ORP Ślázak, który miał być Gawronem. Okręt de facto pływał zaledwie półtora roku. Niestety, ze względu na to, że bardzo szybko wyczerpały się resursy, od półtora roku okręt – właśnie mija pięć lat od podniesienia bandery – czeka na środki finansowe, żeby go naprawić. Słowo „naprawić” może nie jest właściwe, gdyż ktoś może pomyśleć, że nowy okręt trzeba naprawić. Nie chodzi o naprawę, chodzi o normalne utrzymanie, dlatego że utrzymanie resursów, maintenance jest czymś normalnym na okrętach. A więc jest pomysł, żeby znaleźć środki, gdyż naprawę okrętu jest bardzo potrzebny Marynarce Wojennej. Jest plan, żeby wrócić do koncepcji uzbrojenia i żeby Ślázak stał się tym, czy miał być na początku, czyli uzbrojoną korwetą, inaczej Gawronem. Prace nad tym trwają. Jestem też po rozmowie z ministerstwem. Jest to bardzo mocno procedowane.

Jeżeli chodzi o Stoczní Wojenną, stocznia dzięki bardzo mądrej polityce stanęła na dwóch nogach, czyli na budowach i remontach. Jeżeli uda się to utrzymać, problemem, z którym trzeba będzie się zmierzyć, ale to nie jest tylko problem stoczní, ale całego przemysłu polskiego, jest edukacja młodych ludzi, którzy później mieliby te wszystkie produkty produkować i utrzymywać. Niestety, tak na naszej stoczní, jak i na drugiej stoczní, dlatego że w naszej grupie mamy też drugą stoczní, czyli Naute, trochę zemściła się pokoleniowa decyzja dotycząca likwidacji szkół zawodowych i techników. I bardzo dużo młodych osób nie jest dobrze przygotowanych do zawodów technicznych. Co więcej, jeżeli chodzi o budowanie okrętów, są to produkty koncesjonowane, więc muszą być produkowane przez polskich obywateli. A niestety, w przemyśle okrętowym po upadku stoczní gdyńskiej, gdańskiej, szczecińskiej w 2009 r. 16 lat temu powstała bardzo duża dziura pokoleniowa w kształceniu młodych inżynierów, techników do przemysłu okrętowego.

Dzisiaj mamy taką oto sytuację, że przez najbliższe dziesięć lat Stocznia Wojenna będzie miała bardzo dużo pracy do wykonania. Naszym zadaniem jako zarządu, jako Polskiej Grupy Zbrojeniowej jest jak najszybciej pozyskanie współpracy pomiędzy uczelniami, pomiędzy szkołami. Mogę powiedzieć, że wspólnie z Polską Grupą Zbrojeniową i Akademią Marynarki Wojennej od października otworzyliśmy kierunek inżynierski na Akademii Marynarki Wojennej, który nazywa się technologiczne wsparcie budowy okrętów. Dlaczego to zrobiono? Dlatego, że bardzo dużo osób zapomina, że praktycznie jedyny instytut budowy okrętów, który jest w Polsce, jest na Akademii Marynarki Wojennej. Tam się kształcą prawdziwych inżynierów od budowy okrętów. Ja nie mówię o statkach cywilnych, ja nie mówię o platformach,

ja nie mówię o kadłubach, ja mówię o uzbrojeniu. W instytucie na Akademii Marynarki Wojennej znowu odtwarzamy kadry, które będą nam potrzebne przez najbliższe lata, dlatego że bardzo mało projektantów w Polsce zna się na przykład na wyrzutniach raketowych, na armatach, na tego typu uzbrojeniu. Niestety, Polska jest zmuszona korzystać za bardzo duże pieniądze z pomocy partnerów zagranicznych. Chcemy jako Polska Grupa Zbrojeniowa wyjść naprzeciw tym oczekiwaniom i w ciągu najbliższych lat wykształcić polskich inżynierów tak, żeby po oddaniu okrętów to polscy inżynierowie utrzymywali je przy życiu.

Jeżeli chodzi o Stocznnię Wojenną, Stocznia Wojenna jest w bardzo dobrej kondycji finansowej, ma bardzo dobre wyniki, w tym także za zeszły rok. W tym roku mamy kilka kluczowych zdarzeń, które musimy wykonać. Między innymi będzie cięcie stali na Ratownika. Przez najbliższe lata Stocznia Wojenna znów stanie się jednym z kluczowych graczy, jeżeli chodzi o przemysł okrętowy w Europie. Dziękuję bardzo.

Dyrektor departamentu MAP Marcin Kubicza:

Dziękuję. Reasumując, szanowni państwo, przez najbliższe lata Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej pozostaną głównym klientem, co nie oznacza, że nie będziemy patrzeć strategicznie co dalej. Tak jak pan prezes powiedział, najbliższym dużym wyzwaniem rzeczywiście jest pozyskanie do stoczni całego MRO, czyli utrzymania. Dziękuję bardzo. Poproszę teraz ARP.

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

Dzień dobry państwu. Włodzimierz Pomierny, Agencja Rozwoju Przemysłu.

Proszę państwa, nasza strategia ogólna, perspektywa do roku 2030 dotyczy trzech głównych kierunków, transformacji energetycznej w kierunku rozwijania tzw. czystego przemysłu, tworzenia przemysłu strategicznego z punktu widzenia interesu narodowego, lokalnego przemysłu oraz potraktowanie ARP jako instytucji finansowej, jako akceleratora i transformatora polskiej gospodarki. Po prostu udzielamy także wsparcia finansowego. Są to ogólne kierunki, natomiast szczegółowo realizujemy tę politykę, jeżeli chodzi o gospodarkę morską, głównie przez nasze spółki, czyli Grupę Przemysłową Baltic, ale także inne, które w jakiś sposób uczestniczą w eksploatacji floty. Nasze główne działanie dotyczy, po pierwsze, wykorzystania tego, co zostało zbudowane w przeszłości, kompetencji, zasobów. Jest to przemysł stoczniowy. Jak wiadomo, są spółki zarówno w Gdańsku, jak i w Gdyni, które posiadają zasoby albo zasoby, które są rozbudowywane oraz plany na przyszłość, które głównie dotyczą morskiej energetyki wiatrowej, wykorzystanie jej w aspektach, które, po pierwsze, dotyczą budowy samych farm wiatrowych, pewnych elementów, pewnych produktów, które są tam instalowane, a także floty do budowy i do obsługi farm wiatrowych.

Jeżeli chodzi o szczegóły, jeżeli chodzi o wieże do turbin wiatrowych, zbudowane zostały w minionych latach kompetencje budowy wież – najpierw onshore, potem offshore. W związku z tym wykorzystując to doświadczenie, kontakty oraz pozyskane z zewnątrz zasoby została założona spółka joint venture ze spółką hiszpańską GRI, która buduje w tej chwili fabrykę wież do morskich farm wiatrowych, która będzie otwarta lada tydzień. Będzie to najnowocześniejsza fabryka w Europie, zapewniająca w znacznym procencie, w 60-80% dostawy dla wszystkich farm, które będą budowane w polskiej strefie ekonomicznej na Bałtyku, a także na eksport z kierunkiem na Morze Północne. Jest to w miarę rekordowa inwestycja, ponieważ w ciągu dwóch lat od podpisania umowy zostanie uruchomiona produkcja.

Drugim ważnym elementem są konstrukcje stalowe, konstrukcje wsporcze, czyli transition PCS oraz inne konstrukcje wsporcze. Przede wszystkim nastawiamy się jednak na to, co jest ważnym elementem, czyli trafostacje morskie, które były produkowane jako konstrukcje stalowe, były budowane zarówno w Gdyni, jak i ostatnio także w Gdańsku. Zamiarem naszych spółek jest to, żeby produkcja była przeprowadzona w formule IPCA, czyli żeby oprócz projektowania i samej konstrukcji było także przygotowanie procesu produkcyjnego, jak i wybudowanie konstrukcji razem z wyposażeniem, czyli ze wszystkimi elementami elektroenergetycznymi, żebyśmy wspięli się na poziom Tier 1, poziom bezpośredniego dostawcy do dewelopera, ponieważ pozwoli to na uzyskiwanie dodatkowych przychodów, najwyższych marż.

Chcę o tym powiedzieć, ponieważ temat naszego dzisiejszego spotkania dotyczy także stoczni prywatnych. W związku z tym podpisaliśmy porozumienie ze stocznia prywatną dotyczącą współpracy przy budowie trafostacji. Niestety, zasoby przemysłu stoczniowego w kraju są ograniczone, nie tylko jeżeli chodzi o miejsce do produkcji, o urządzenia, ale także przede

wszystkim, co wielokrotnie pada, jeżeli chodzi po prostu o specjalistów. W ten sposób wymieniając się, uzupełniając się, można optymalizować produkcję oraz lepiej lokować ją na polskim rynku. Zamierzamy do roku 2030 wykonać co najmniej sześć w pełni wyposażonych trafostacji, czyli więcej niż jedną w ciągu roku. Oczywiście tutaj pamiętajmy o tym, że i te elementy, te obszary, jak też inne są związane z tym, że my nie możemy budować na półkę. Spółka matka czy spółki córki, w tym wypadku GPB nie mogą budować na półkę, co oczywiście zdarza się w europejskim przemyśle stoczniowym, ponieważ budowanie na półkę powoduje to, że trudna sytuacja finansowa jeszcze będzie się pogarszała. Zresztą przedstawię na koniec mojego wystąpienia pewne postulaty, oczekiwania, które przedstawialiśmy ministerstwu, które mogą pomóc tę sytuację rozwiązać.

Trzecim elementem, który wykorzystuje nasze zasoby, jednak albo na szczęście jest przede wszystkim kontynuowanie produkcji, nazwijmy to, statkowej, stoczniowej, czyli produkowanie albo sekcji, albo gotowych jednostek. Można przytoczyć przykłady jednostek, kadłuba dla patrolowca dla fińskiej służby granicznej, który niedawno został wodowany. Cały czas myślimy o tym, myślimy o wykonywaniu tego w nowej technologii, jeżeli będzie taka potrzeba, natomiast chcemy to robić we współpracy partnerami, także prywatnymi.

W tej chwili mamy zamiar wybudowania jednostki specjalistycznej dla morskich fal wiatrowych, jednostki instalacyjnej oraz pomagającej w eksploatacji, naprawczej. Chciałbym dodać, że projekt tej jednostki, kablownca obejmuje kilka aspektów naszej działalności. Po pierwsze, ARP działa tutaj jako transformator czy akcelerator finansowy, ponieważ pozyskane ze Skarbu Państwa środki w odpowiedni, optymalny sposób inwestuje w projekt wspólnie z partnerem prywatnym. Następnie wykorzystuje możliwości produkcyjne we własnych spółkach oraz ma nadzieję skorzystać z kompetentnej, jednej z najlepszych w Europie, naszej stoczni, która najprawdopodobniej pobuduje tę jednostkę. Oczywiście obowiązują wszelkiego rodzaju procesy przetargowe, natomiast takie możliwości istnieją. Mamy także nadzieję, że polskie firmy, które eksploatują czy są armatorami jednostek, potem będą uczestniczyły w procesie eksploatacji takiej jednostki, po prostu będą pływały na tych jednostkach. Proces ten jest dosyć złożony, natomiast staramy się mieć na względzie te wszystkie aspekty, które będą budowały kompetencje albo może inaczej, reaktywowały kompetencje, które kiedyś, trudno mi powiedzieć jak dawno, niektóre całkiem niedawno, niektóre dawniej, charakteryzowały polski przemysł stoczniowy. Mamy tutaj próbę kontynuacji doświadczenia, które było, skierowania go w chyba największy projekt inwestycyjny, przynajmniej tak się mówi, chociaż trudno powiedzieć, które projekty są największe. Być może energetyka jądrowa będzie większa, natomiast w tej chwili bez wątpienia budowa morskich fal wiatrowych w pierwszej, drugiej i ewentualnie trzeciej fazie będzie największym projektem. Staramy się patrzeć na to w Agencji Rozwoju Przemysłu jako na proces, który ma wzmocnić polską gospodarkę.

Wiemy o wszystkich aspektach dotyczących energetyki, w tym wypadku także energetyki odnawialnej, które ostatnio czasami są coraz bardziej traktowane jako kontrowersyjne, natomiast bez wątpienia musimy podkreślić to, że energia z morza, po pierwsze, jest rzeczywiście czysta, po drugie, jest stabilna, gdyż jak wiemy, na Bałtyku czy na otwartym morzu wieje w zasadzie z jednakową siłą wiatru przez cały rok. W związku z tym nie ma tu takiej fluktuacji, jaka jest charakterystyczna dla innych źródeł energii, przede wszystkim lądowych. Rzeczywiście jest to polska energia, polski wiatr w naszej strefie, natomiast niesie to ze sobą wiele różnego rodzaju aspektów, między innymi także obronnych. W związku z tym jednostka czy jednostki, które planujemy wybudować, są budowane także z myślą o wzmacnianiu obronności kraju czy wzmacnianiu infrastruktury, która jest budowana, może być budowana albo jest atakowana i przerywana.

Jak wiadomo, elementy, o których tutaj mówię, to jest stan na teraz. Obserwując te procesy, które są niezwykle złożone, w szczególności gdy konkurencją dla nas jest przede wszystkim świat poza Unią Europejską, ale także konkurencją są kraje w Unii Europejskiej, z którymi oczywiście chcemy współpracować i współpracujemy... Jak wiadomo, farmy wiatrowe przez naszych czempionów Orlen i PGE, ale także przez firmy prywatne, są budowane w kooperacji z partnerami zagranicznymi, europejskimi. Jest wiele przykładów, niestety, złych rozwiązań, złych posunięć związanych z procesem zamówień, gdzie czasami zapomina się o polskim local content, który chcielibyśmy oczywiście jak najbardziej wspierać, zapomina się o europejskim local content. Typowym przykładem jest kupowanie trafostacji wietnamskich czy kabli chińskich przez jedną z polskich firm energetycznych. Jest to zdecydowanie poza Europą.

Jest to wypychanie rodzimej produkcji w procesie, w łańcuchu dostaw. W związku z tym przedstawiliśmy ministerstwu wiele postulatów. Nie będę ich wszystkich przytaczał, ponieważ jest to pięćdziesiąt kilka postulatów. Może przytoczę tylko niektóre.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Może chociaż jeden zrealizowany.

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

Nie chciałbym w ten sposób prowadzić rozmowy, ponieważ wiele tematów jest zrealizowanych, wiele jest realizowanych. Jak wiadomo, istota tkwi w szczegółach. Natomiast żeby lepiej zabrzmiało, jeżeli chodzi o prowadzenie dyskusji, może powiem, że nie przedstawiliśmy, tylko przedstawiamy postulaty. W związku z tym o realizacji będziemy mogli mówić za chwilę. Chciałbym powiedzieć, że jak wiadomo, sytuacja zmienia się naprawdę dynamicznie. To co było cztery lata temu, trzy lata temu, nawet kilkanaście miesięcy temu, w tej chwili nie jest aktualne. Znana sprawa to, że zielony ład albo ład przemysłowy zamienia się w tej chwili na ład przemysłowy, który ma doprowadzić do pewnej rewizji. Postulaty zostały zmienione. Odpowiedzią na amerykańską ustawę IRA (Inflation Reduction Act) był europejski Net-Zero Industry Act. Teraz regulacja europejska zamienia się w kolejny akt. To wszystko zmienia się i na pewno będzie się zmieniało. Nawet w bieżącej polityce oczywiście jest o tym mowa, a przecież nie chciałbym mówić o polityce w żaden sposób. Chodzi o to, że aktualność jest w pewien sposób ulotna. Może powiem o tym, co proponujemy.

Chciałbym powiedzieć jeszcze jedną rzecz. Mamy szansę, żeby te postulaty, ta polityka uzyskały szeroką akceptację społeczną, ponieważ chciałbym przypomnieć, że jakby nie było, projekty morskiej energetyki wiatrowej, które formalnie się rozpoczęły, chociaż oczywiście trwały, ponieważ projekty te były przygotowane znacznie wcześniej, nawet kilkanaście lat wcześniej, rozpoczęły się od uchwalenia ustawy o wspieraniu morskich farm wiatrowych. Ustawa ta była kilka lat temu przegłosowana w Sejmie większością czterystu kilkudziesięciu głosów, a w Senacie, o ile pamiętam, było to 100%. W związku z tym jest jakiś konsens, jeżeli chodzi o te sprawy. Wydaje mi się, że w przypadku gospodarki morskiej czy stoczniowej konsens można uzyskać. Tak jak już kiedyś mówiłem, te procesy nie trwają kilka lat, nawet nie pięćdziesiąt, tylko raczej dekady.

Powiem o kilku postulatach. Po pierwsze, jest to uproszczenie procedur administracyjnych. Po drugie, jest to wsparcie finansowe, inwestycyjne. Jest to wsparcie, które związane jest z pożyczkami, dotacjami, gwarancjami. Nie będę tego czytał. Jest to dostępne w ministerstwie, ministerstwo będzie mogło to wprowadzić. Następnie chodzi o stabilne ramy prawne. Ramy prawne oczywiście zmieniają się, natomiast chodzi o to, nie żeby wywracać ich do góry nogami, tylko te, które są, aktualizować, wprowadzać jakieś poprawki. Lokalne partnerstwa i rozwój łańcucha dostaw to klucz programu. Musimy w taki sposób przeprowadzić te procesy, żeby zmusić do tego niekoniecznie w sposób nakazowy, tylko poprzez wzbudzenie odpowiedzialności za rozwój lokalnych łańcuchów dostaw. Chodzi o to, żeby zwrócić uwagę prezesom spółek, także spółek Skarbu Państwa na to, że lokalny partner jest najważniejszy. Przytaczałem przykłady chińskich czy wietnamskich dostawców, producentów. Tutaj oczywiście zawiodła pewna relacja, pewna komunikacja pomiędzy polskim partnerem a partnerem zagranicznym, w tym wypadku duńskim. Trzeba na to zwrócić uwagę. Oczywiście hasło o repolonizacji, które padło dwa tygodnie temu, przekazane przez premiera, bardzo dobrze zrobiło nam w tej sprawie. Mamy już pozytywne głosy. Zwracają się firmy, które chcą wzmocnić lokalny łańcuch. Rzecz, która jest bardzo ważna, to maksymalizacja korzyści związanych z pozyskiwaniem i z wejściem na rynek partnerów zagranicznych. Trzeba powiedzieć, że w żaden sposób nie chcemy się zamykać na to, żeby partnerzy zagraniczni przychodzili do nas. Przykładem jest właśnie hiszpańska firma GRI. Natomiast jeżeli jest to robione na równoprawnych zasadach, na zasadach uzyskiwania wspólnego zysku i efektu, wtedy innowacje muszą przychodzić do naszego kraju. Mówiłem tutaj także o wdrożeniu postanowień Net-Zero Industry Act. Jest to bardzo ważne, trzeba się w to wczytać i realizować, tylko że administracja powinna nam w tym pomóc. Następnie są elementy związane z planowaniem, projektowaniem, monitorowaniem farm wiatrowych. Trzeba zbudować kompetencje we współpracy także z ministerstwami, z ministerstwami edukacji, ponieważ trzeba rozwijać kadry.

Są tutaj poszczególne rzeczy dotyczące pewnych elementów. Są to, elementy wsparcia, projekt morskiej stacji transformatorowej, o którym mówiłem, w formule IPCA, rozbudowa kabli, itd, itd.

To, czego do tego potrzebujemy – może jest to ostatni większy postulat, chociaż jest ich tu znacznie więcej – to stworzenie takiego systemu zamówień publicznych, który w sprytny sposób, użyję tego słowa w cudzysłowie, będzie starał się zminimalizować negatywny wpływ prawa europejskiego na możliwości zwiększenia udziału polskich producentów w łańcuchu dostaw. Proponujemy przyjrzeć się, jak robią to Francuzi, Niemcy, Duńczycy czy Brytyjczycy. Brytyjczycy są poza nią Europejską, natomiast są silnie związani. Przykład sukcesu morskiej energetyki wiatrowej jest tam olbrzymi. Po prostu powinna to być sytuacja, w której administracja raczej powinna iść w kierunku pomocy polskim przedsiębiorcom, oczywiście nie rozróżniamy tutaj, czy są to spółki Skarbu Państwa czy spółki prywatne, w tym, żeby zamówienia mogły być lokowane w polskim przemyśle. Chodzi o to, żeby nie było takich sytuacji jak w przeszłości, że kiedy na przykład będziemy przydzielali koncesje, będziemy się bali, jak na to zareaguje prawodawca europejski, że będą skargi na to, że koncesje są przyznane w sposób nieprawidłowy. Należy po prostu znaleźć złoty środek, który spowoduje, że faktycznie lokalny łańcuch dostaw będzie się zwiększał. Nie chcę podkreślać tego, co jest wszystkim znane, że skrócenie łańcucha dostaw powoduje zwiększenie bezpieczeństwa, nie tylko bezpieczeństwa energetycznego, ale także militarnego. Są to rzeczy oczywiste. Gdyby były jakieś pytania, to bardzo proszę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie kierowniku, panie prezesie, panie dyrektorze. Zgadzam się z panem kierownikiem, że w takich branżach jak branża stoczniowa potrzebna jest kontynuacja. Cieszę się, że rzeczywiście z tego, co słyszymy jest kontynuacja w zakresie działalności i spółek należących do ARP, i Stoczni Wojennej. Strategia tak naprawdę wyznaczona przez poprzedni rząd jest kontynuowana, co szczególnie widać po zamówieniach, które są realizowane dalej. To cieszy, chociaż nie wyobrażam sobie, żeby mogło być inaczej. Tak jak farmy wiatrowe, offshore, są to decyzje poprzedniego rządu, które trzeba kontynuować, nie ma innego wyjścia. Dzięki Bogu, nikt nie wpada tu na szalone pomysły, żeby wywrócić to do góry nogami.

Droży państwo, otwieram dyskusję. Najpierw państwo posłowie, jeżeli się zgłaszają. Za chwilę państwo. Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Zaczę od tego, że oczywiście szeroko rozumiana niebieska gospodarka, w tym gospodarka morską, jest motorem gospodarki narodowej, tak jak tutaj jeden z przedmówców powiedział, wręcz akceleratorem gospodarki narodowej. Dostę powiedzieć, że przemysł stoczniowy zatrudnia 37 tys. osób, z czego każdy stoczniovec generuje od pięciu do siedmiu nowych stanowisk pracy. A więc jest to bardzo istotna kwestia. Dlatego było to mówione, ale niezbyt artykułowane w kwestiach historycznych, że kapitał ludzki, jeżeli chodzi o przemysł stoczniowy, jest perłą, jeżeli chodzi o zatrudnienie. Pamięamy, co się stało, jak zlikwidowano stocznie w Szczecinie i w Gdyni, co proponowano stoczniovcem, wykwalifikowanym robotnikom, inżynierom, mechanikom, wielkim profesjonalistom. Musieli szukać pracy gdzie indziej, nawet za granicą. Teraz trudno odbudować potencjał ludzki, ale podkreślaliście państwo, że jest to bardzo istotna i ważna kwestia. Dzisiaj mówimy o przemyśle stoczniowym w rękach państwowych i w rękach prywatnych, sektora prywatnego. Jednocześnie i bardzo znamienne trzeba zaznaczyć, że tylko 6% przychodu przemysłu stoczniowego jest z sektora państwowego, a 94% przychodu przemysłu stoczniowego to sektor prywatny. Dysproporcje są wyraźne.

Z drugiej strony bardzo zaniepokoiła mnie – zresztą pan przewodniczący powiedział to na początku – ubogość informacji. Jednocześnie są to informacje, które zasadniczo nie mówią nic konkretnego. Cały czas mówimy o tym, że będziemy planować, że będziemy opracowywać, dogadywać, negocjować, itd, natomiast zwrócę uwagę tylko na jedną frazę, jeżeli chodzi o informacje ministra infrastruktury, która jest swoistym kuriozum, jeżeli chodzi o pisma do naszej Komisji. Zacytuje: „Wskazane byłoby, żeby przedmiotowa strategia zapewniła dostęp do finansowania z funduszy Unii Europejskiej”. Jest to napisane w taki sposób, że jest to serwilizm do potęgi, służalczość, poddaństwo. Jednocześnie jakby napisać coś w tym rodzaju: „Uprzejmie mamy zapytanie do waszej wysokości, pani Brukselo czy panie Berlinie, czy możemy aplikować po jakieś środki, fundusze unijne”. Przecież jest to kuriozum. Przecież mamy prezydencję w Unii Europejskiej, jesteśmy wielkim, ambitnym, silnym państwem. Szczerze mówiąc, w tym piśmie wręcz będziemy wykazywać potulność, czołobitność, tylko dlatego że mamy takie myślenie. Jest dla mnie niepojęte i bardzo niebezpieczne. Dziwuję się.

Druga sprawa. Pamiętajmy o tym, że Morze Bałtyckie, po wejściu do NATO krajów skandynawskiej, Szwecji i Finlandii, praktycznie stało się morzem NATO-wskim. Dobrze, że Stocznia Wojenna jest w dobrej kondycji. To cieszy. Zresztą za naszych czasów coraz bardziej się rozwijała. Mówiliśmy bodajże wczoraj o niszczycielu min. W planie jest nawet budowanie niszczyciela rakietowego, a więc są to dobre objawy. Natomiast cały czas brakuje mi konkretów. Wiem, że 18 miesięcy rządów to być może mało, być może w przemyśle stoczniovym nic nie można zrobić, ale chociaż podalibyście jedną rzecz. Wymieniał pan 52 postulaty, nie wymieniał pan, ale są 52 postulaty. Chciałbym poprosić, żebyście przedstawili jeden zrealizowany, konkretny postulat, jakiś konkret, co zrobiliście, co udało wam się zrobić. Wiadomo, że to dobrze, co pan przewodniczący podkreślił, że kontynuujecie prace naszego rządu. Jest to dobre, tym bardziej, że tutaj nie można inaczej postąpić.

Wspomniał pan również o ustawie z 2020 r. o promowaniu i wytwarzania energii elektrycznej z farm wiatrowych, a więc o bezpieczeństwie morskim, o ustawie o tonażu. Były pewne kwestie, które wzmacniały potęgę przemysłu stoczniovego, tym bardziej że musimy pamiętać historycznie, że kiedyś byliśmy naprawdę potęgą, jeżeli chodzi o przemysł stoczniov. Nawet kiedyś chyba było sformułowanie, że żaden polski statek, statek zbudowany w polskiej stoczni nie zatonał, był wręcz bezawaryjny. Kiedyś byliśmy potęgą. Teraz jesteśmy rzeczywiście cały czas na garnuszku stoczni francuskich, niemieckich. Pamiętamy, co się stało, jak niszczone były stocznie w Gdyni czy w Szczecinie, jak nie była dozwolona pomoc publiczna, a w tym czasie pomoc publiczna była dozwolona we Francji i w Niemczech. Tam stocznie bardzo szybko rozwijały się i wzmacniały.

Konkretnie pytanie w aspekcie Kołobrzegu. Polska Żegluga Bałtycka miała w maju w otworzyć, uruchomić trzy rejsy na Majorkę Północy, czyli na duńską wyspę Bornholm. Potem dowiedzieliśmy się z informacji duńskich, że nie jest to brane pod uwagę, ale cały czas mówiono o tym, chwalono się. Mówię o tym w tym kontekście, że być może cały czas mówimy, planujemy, chcemy realizować, a w końcu wyjdzie to, co z promem na Majorkę Północy, czyli nic. Bardziej apelowałbym o to, żebyśmy mówili o konkretnach i żebyśmy też trochę poważniej traktowali Komisję Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, dlatego że bardzo uboga, powiedziałbym, żadna informacja na temat przedmiotu dzisiejszego posiedzenia wręcz uwłacza naszej Komisji, a jednocześnie daje nam asumpt do myślenia, że praktycznie traktujecie Komisję i być może całą niebieską gospodarkę po macoszemu, a tylko pięknie mówicie i piękne plany snujecie, natomiast konkretów na razie nie widać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Pani Poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Przede wszystkim chciałabym powiedzieć, że tutaj są osoby, które wszystkie na pewno wspierałyby wszelkie dobre inicjatywy, które wiążą się ze wzrostem produkcji, rozwojem przemysłu stoczniovego, ale nie tylko. Chodzi generalnie o gospodarkę morską. To po pierwsze. Po drugie, chciałabym podziękować tym wszystkim, którzy przez ostatnie osiem lat Prawa i Sprawiedliwości przeprowadzili inwestycje, dzięki którym państwo dzisiaj możecie tu siedzieć, sprawozdawać, a sprawni nowi prezesi, z których wielu znamy z tego, że sprawdzili się w realizacji naszych projektów, są dzisiaj czynnymi prezesami, mogą kontynuować prace. Ale chyba z państwa strony żadnych propozycji rozwojowych nie ma oprócz tego, co będzie kontynuacją naszych projektów. Co mam na myśli? Między innymi cała infrastruktura, która jest w Stoczni Wojennej, hale, nowe obiekty, które pozwoliły dzisiaj na realizację projektu Miecznik, na wypalanie blach, budowanie fregat w oparciu o tę technologię – jeżeli chodzi o Stocznnię Wojenną, stała się najlepszą w Polsce, to fakt – to nie państwa zasługa. Państwo dzisiaj nie macie żadnych propozycji oprócz tego, co pan prezes będzie realizował z uwagi na to, że dawniej były podjęte plany i decyzje, i chwała Bogu.

Mówię też o promach dla PZM, ponieważ pierwsze wodowanie, dalsze budowy też były zapoczątkowane za ministra Gróbarczyka. Dzięki temu państwo macie o czym dzisiaj rozmawiać. Szkoda, że nie ma pana ministra, ponieważ zawsze ma tendencję, że coś udoskonala, coś po nas poprawia, ale dzisiaj państwo o poprawach jakoś nie możecie za bardzo powiedzieć, bowiem sami nie macie nic do zaproponowania.

Mówię też o różnych inwestycjach offshore, o budowaniu wież wiatrowych dzięki Agencji Rozwoju Przemysłu i współpracy z hiszpańską firmą Renewable Industries. Za chwilę możecie

państwo przecinać wstęgi, jeżeli chodzi o realizację tej inwestycji. Jest to zasługa dawnego zarządu, prezesa Lesisza, siedzącego tutaj pana dyrektora i osób, które były w to zaangażowane. Jest to wiele innych inwestycji, które odbudowały nasz polski przemysł, które również służą temu, żeby kompatybilnie z przemysłem stoczniovym przewozić towary. Padają fabryki wagonów, a myśmy je odkupowali, ponieważ wymagał tego przemysł stoczniovym, offshore. Nasza gdyńska Stocznia Wojenna też tego wymagała. Dzisiaj państwo możecie na tym bazować, ale przykro jest słuchać, że niestety, nie macie nic do zaproponowania.

Chciałabym przytoczyć akapit z pisma, które dostaliśmy od państwa jako informację. Powiem w tak. Sposób traktowania nas, parlamentarzystów z Komisji, jeżeli chodzi o poziom informacji, które od państwa dostajemy, mimo że macie czas na ich przygotowanie albo informowanie nas, tak jak ostatnio, że pan minister mając informacje o tym, że ma dostarczyć materiał dla Komisji, przerzuca to dzień przed świętami, na przykład na ministerstwo rolnictwa i udaje, że porty morskie podlegają pod ministra rolnictwa, ponieważ są tam rybacy, są to metody, które naprawdę są dla nas przykre i nie do zaakceptowania, są żenujące, dlatego że my nie mamy tu złej woli, tylko chcemy współpracować, rozwiązać problem i państwa wesprzeć. Po prostu jest to ponadpolityczny interes Rzeczypospolitej, żeby przemysł i gospodarka morska funkcjonowały. Czy tak trudno to zrozumieć? Potem państwo zarzucacie nam, że my mówimy politycznie. No tak, to jest polityka.

Sięgnę teraz do cytatu, który pan minister zawarł w dokumencie, który dostaliśmy: „Z perspektywy Ministerstwa Infrastruktury opracowanie krajowej strategii dla polskiego przemysłu stoczniovego powinno następować w sposób spójny z założeniami EU Industrial Maritime Strategy. W związku z tym po ogłoszeniu przez Komisję Europejską choćby wstępnego projektu dokumentu EU Industrial Maritime Strategy możliwe będzie rozpoczęcie prac nad wyżej wymienioną strategią krajową, która będzie konkretyzowała postanowienia strategii europejskiej i odpowiadała zarówno założeniom europejskim, jak i specyfice krajowej, w tym potrzebom i potencjałowi polskich stocznii, zarówno państwowych, jak i prywatnych”. Drodzy państwo, wszystko na odwrót. Najpierw mówicie o europejskiej, potem o polskiej. Najpierw Europa ma sobie ustalić takie warunki, żeby dla nich było najlepiej, gdyż wiadomo, jak Niemcy dofinansowali upadłe stocznie, zakłady samochodowe, stoczniowe, etc, mówiąc o solidarności europejskiej. Potem mówi pan o tym, że mamy przewodnictwo. Mam pytanie, jakie postulaty państwo złożyliście, jakie propozycje złożyliście w myśl prezydencji, którą mamy. Gdzie zaprosiliście Komisję Europejską czy też osoby, które tworzą strategię, żeby powiedzieć, czego my jako Polska potrzebujemy i żeby nam nie wiązano rąk w związku z tym, że Donald Tusk zamknął nam stocznie, a dzisiaj chcemy pracować normalnie? Czy mam rozumieć, że państwo chcecie podporządkować przemysł stoczniovym, tak jak przemysł obronny, żebyśmy budowali statki w stoczniach francuskich i niemieckich i byli kredytowani w tych państwach, a nasze stocznie będą ciągle pod pręgierzem pomocy publicznej? Jeżeli nie, to ja bardzo państwa proszę, żebyście zaproponowali albo zaprezentowali mi państwa propozycje do strategii europejskiej, która zagwarantuje nam funkcjonowanie w takim zakresie, jaki my byśmy chcieli realizować. Czy to jest grzech, że ja jako parlamentarzysta o to pytam?

Jeżeli chcecie rozliczać nas z czegośkolwiek, to pokażcie państwo, że po 18 miesiącach macie konkrety – przecież premiera Tuska nikt w Europie nie oszuka – że możecie położyć je na stole i powiedzieć: „Drodzy państwo, wszystkie nasze postulaty będą zrealizowane, jesteśmy pewni, że nikt nam nie przeszkodzi, będziemy mogli rozwijać przemysł stoczniovym”. Ja przyklasnę, naprawdę państwa wesprę, ale na litość boską, ten dokument, który tu jest, świadczy o tym, że państwo czekacie, żeby ktoś za nas to zrobił albo nam związał ręce już na amen i żebyśmy po prostu zamknęli przemysł stoczniovym, a offshore będą robić wszystkie firmy zagraniczne, tylko nie my. Polacy są wykształconym narodem. Jeżeli chodzi o LNG, o offshore, o jakieśkolwiek inne statki, o produkcję stoczniovą, mamy naprawdę wielu fachowców, którzy chcieliby wrócić do Polski, ale nie mają do czego. Po pierwsze, niektórzy nie chcą ich tutaj. Sprywatyzowano albo przekształcono niektóre spółki, poszły w ręce prywatne i teraz już nie możemy wykonywać tego jako podmiot portowy, tylko musimy się prosić niektórych, żeby pozwolili nam coś robić. A osoby z wykształceniem, z uprawnieniami nie mogą, dlatego że na przykład nie są znajomymi królika. To przykład pierwszy z brzegu. Nie będę rozwijać tego tematu.

Wracając ad rem, jeżeli pan minister czy państwo nie jesteście w stanie odpowiedzieć mi na pytanie, jakie złożyliście postulaty, jakie jest państwa zaangażowanie w ten dokument, co zapewniliście nam, żeby znalazło się w tym dokumencie, to niestety, będzie tak,

że my dostaniemy dokument i powiemy: „No nic nie możemy, związali nam ręce, myśmy się starali”. Na tym etapie bardzo bym prosiła, żeby państwo, przepraszam, w cudzysłowie, z imienia i nazwiska odpowiedzieli na piśmie Komisji, jakie postulaty złożyliście i o jaki kształt przemysłu stocznioowego zadbaliście państwo, żeby znalazł się w tym dokumencie. Ja tutaj nie mogę tego wyczytać. Owszem, można mówić o złożonych inwestycjach, ponieważ zgadza się, że jest to złożony proces, można mówić o rozłożeniu na przestrzeni jakichś lat, ale państwo nam dzisiaj tego w ogóle nie zaprezentowaliście. Mieliście szansę, jak pan przewodniczący powiedział, mieliście półtora miesiąca. Nic takiego nam państwo nie zaprezentowaliście. Nie zaprezentowaliście też, jak zadbaliście o nasze interesy, o funkcjonowanie przemysłu stocznioowego w dokumencie europejskim, w Unii Europejskiej. Naprawdę jest to nasz wspólny interes.

Ja bym bardzo prosiła, żebyście państwo dali chociaż jeden przykład na przestrzeni 18 miesięcy zrealizowanego projektu albo podpisanej umowy, jak ta, kiedy ARP w roku 2023 mówiła o zbudowaniu fabryki. W roku 2025 możecie otwierać, robić albo przeprowadzać inne inwestycje. Cokolwiek. Nie chcę słyszeć, ponieważ jest to naprawdę przykre, że pan minister dzisiaj poprawia decyzje, które były wydawane przez urząd morski. Dzisiaj pani wicedyrektor, która była do spraw inwestycji, a teraz jest dyrektorem krytykuje decyzje, które były podjęte w czasie, gdy dyrektorem urzędu morskiego był ktoś inny. Państwo targacie dzisiaj dyrektora składając wnioski do prokuratury w sprawie inwestycji, gdzie obie osoby były zaangażowane w ich pozytywne zaopiniowanie, w prace nad nimi, w przekonywanie Komisji, że tak ma to wyglądać. Drodzy państwo, co robicie?

Podsumowując bardzo proszę o odpowiedź, chociaż po jednym przykładzie jakiegokolwiek inwestycji, którą państwo podjęliście, ale tego rządu, nie poprzedniego rządu, tylko tego rządu, która ma szansę w najbliższym czasie... Jakie nowe fundusze przekazujecie i jaki budżet będzie na te inwestycje, jeżeli jakiegokolwiek mają być, jeżeli chodzi o stocznie? Krytykować jest łatwo, ale ja bym chciała, żebyście państwo czymś się pochwaliли. Jakie państwo stworzyliście realne propozycje w myśl tego dokumentu, który państwo nam przysłaliście, propozycje, które zapewnią, że nie będziemy... Znowu jest tam mowa o tym, że będzie nacisk na europejski przemysł stocznioowy. Rozumiem, że znowu zrezygnujemy z jakichś kontraktów zagranicznych, znowu będziemy wyspą, będziemy inwestować we Francji, w Niemczech, zostaniemy z ręką w nocniku. A więc bardzo proszę, żebyście państwo przedstawili mi te propozycje i zapewnili jak nie teraz, to za miesiąc, że one wszystkie zapewnią spokojne funkcjonowanie, także w myśl postulatów środowiska, które reprezentuje przemysł, że będą realizowane.

Jeszcze jedno pytanie. Francja już dzisiaj może pochwalić się funduszem leasingowym. Dostaje nagrody europejskie za to, że przychodzą armatorzy, różni inni inwestorzy i chcą budować statki koniecznie w ich stoczniach. Potem nimi zarządzają, są właścicielami, itd. Jakie państwo macie propozycje dla naszych armatorów, dla naszych reprezentantów przemysłu stocznioowego, żeby rzeczywiście stworzyć patriotyzm gospodarczy związany z przemysłem stocznioowym? Zwracam uwagę, że jest też długa lista krajów Unii Europejskiej, które dotują gospodarkę morską i przemysł stocznioowy. Są to kraje europejskie. Dzieje się to dzisiaj. Dlaczego z tego nie korzystamy? Na koniec jakie są inwestycje stocznioowe, jeżeli chodzi o offshore i energetykę, gdzie państwo dzisiaj, obecny rząd ma kontakt z dużymi koncernami, w których interesie, podobnie jak w interesie Polski, powinno być to, żebyśmy obsługiwali to własną flotą? Czy macie państwo plan na to? Czy współpracujecie resortowo w tej kwestii, żeby posiadać własną flotę? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Przyłączam się do pytań pani poseł. Pani poseł poruszyła też bardzo ważną sprawę, którą jeszcze bardziej chcę uwypuklić, ponieważ jest to zagrożenie, z którym spotykamy się teraz, realnie. Kiedy pani poseł pyta, czy będzie tak, że to europejski przemysł będzie korzystał na strategii, a nie my, to jest to pytanie naprawdę niebezpieczne. W tej chwili toczy się dyskusja, która tak naprawdę jest obecna w brukselskich salonach już od ponad roku. Jest to dyskusja odnośnie do sposobów finansowania europejskich projektów militarnych. Wokół tego kilka miesięcy temu, z miesiąc temu, była dosyć duża burza, jak to posłowie do parlamentu z PiS-u głosowali przeciwko białej księdze właśnie z tego względu. Potem na przykład eurodeputowany Halicki z Platformy Obywatelskiej jak już zobaczył, że mleko się zaczyna rozlewać, jak zobaczył, że żadne poprawki także polskich parlamentarzystów z Platformy Obywatelskiej, którzy tutaj głosowali razem z politykami Prawa i Sprawiedliwości, nie przeszły, żeby zagwarantować, że to nie będzie branża zamknięta również na polski rynek zbrojeniowy,

jak zobaczył, że wszystko wylatuje w powietrze, jak zobaczył, że niestety, ale ten projekt będzie przede wszystkim służył dwóm państwom, dwóm najpotężniejszym przemysłom zbrojeniowym, czyli Francji i Niemcom, zaczął to wyrażać publicznie i głośno. Akurat trzeba go za to pochwalić. Tutaj, drodzy państwo, obawiam się, że może być dokładnie to samo. Czy państwo nie widziecie tego, że brak jakiegokolwiek waszej nie tyle asertywności, co inicjatywy w załączku, kiedy jest to projektowane, kiedy my mamy prezydencję, może oznaczać dokładnie to samo?

Proszę o jedno. Chciałbym trochę zmodyfikować pytanie pani poseł w takim sensie, że nie chcę, żebyście państwo powiedzieli o jakimś jednym postulacie, który państwo macie, który przekazaliście do europejskiej strategii. Już wiemy, że krajowej strategii po prostu nie ma, niestety, wiemy, że nie ma żadnej krajowej strategii poza tym, że kontynuujecie projekty, umowy podpisane wcześniej. Chciałbym dowiedzieć się o wszystkich państwa inicjatywach skierowanych do Komisji Europejskiej, która prowadzi projekt w postaci europejskiej strategii morskiej w zakresie przemysłu stoczniowego. Kiedy, gdzie państwo to przedstawiliście? Potem będę prosił państwa o to, żebyście te wszystkie inicjatywy przekazali nam w formie pisemnej, w tym listy, stanowiska, które przekazaliście, kiedy, na jakim forum, żebyśmy mogli zweryfikować, czy naprawdę państwo to zrobiliście. Panie ministrze, o tym miało być dzisiejsze posiedzenie Komisji. Mieliśmy właśnie tego tutaj się dowiedzieć, ale się nie dowiedzieliśmy. A więc teraz w sposób werbalny, panie ministrze, konkretnie, dokładnie jakie postulaty przekazaliście, co polski rząd przekazał do Komisji Europejskiej, w jakich okolicznościach, kiedy, czy prezydencja polska została do tego w ogóle w jakikolwiek sposób wykorzystowana, brzydko mówiąc, w zakresie morskiej strategii. Czy po prostu jesteśmy milczącym członkiem, którego nic nie obchodzi i czeka na efekty prac? Jak już powstanie projekt, to wtedy może będziemy go komentować, a w momencie, w którym tak naprawdę krystalizują się stanowiska, w którym powstaje trzon, który potem może troszeczkę się zmieni, ale kiedy powstaje trzon, polskiego głosu nie ma. Mam nadzieję, że tak nie jest. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Przemysław Koperski:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, szanowni państwo, za pytania. Chętnie się do nich odniosę. Nie są zaskakujące, to przecież zupełnie naturalne, że państwa celem jest krytykowanie i szukanie dziury w całym, zarazem, co wybrzmiało ze słów pani poseł, pozwalając sobie na totalną krytykę i odbierając możliwość krytyki ze strony rządzących w stosunku do tego, co państwo robiliście w latach 2015-2023. Ale ja niczego innego się nie spodziewałem. Chcę również powiedzieć, że bez zaskoczenia usłyszałem krytykę w sprawie inicjatywy sięgnięcia po środki z Unii Europejskiej przy realizacji strategii. Szanowny panie pośle, dlatego zostało to wpisane, że państwo nie skorzystało z pieniędzy Unii Europejskiej. Po to, żebyście mieli informacje czarno na białym, pokazaliśmy, że tym razem sięgniemy po środki finansowe z Unii Europejskiej. Państwo po prostu po nie sięgaliście.

Chcę również odnieść się do sukcesów. Najlepiej sukcesy rządów Prawa i Sprawiedliwości można przeliczyć na 62 tony złomu, które państwo pozostawiliście po sobie po słynnym projekcie „Batory”. Ja przypominę, że w 2017 r....

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, bardzo przepraszam.

Podsekretarz stanu w MI Przemysław Koperski:

... pan premier zapowiedział realizację tego przedsięwzięcia.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie, bardzo proszę. Panie ministrze, na chwilkę chcę panu przerwać.

Podsekretarz stanu w MI Przemysław Koperski:

Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Już mówię dlaczego. Chcąc uniknąć sytuacji, kiedy teraźniejszość i przyszłość miesza się z przeszłością, wczoraj mieliśmy posiedzenie Komisji, na którym był pan minister Marchewka, na którym byli przedstawiciele NIK i na którym wszystkie ewentualne błędy, gdyż rzeczywiście zdarzały się błędy poprzedniego rządu, były weryfikowane. Był prezentowany raport NIK z lat 2019-2021. A więc prosiłbym pana ministra, żeby dzisiaj skupić się na teraźniejszości i przyszłości. Krytyka poprzedniego rządu była wczoraj.

Podsekretarz stanu w MI Przemysław Koperski:

Świetnie, że odbywała się wczoraj, ale nie wolno pozostawiać wrażenia, panie przewodniczący, że wszystko było cudownie, że Polska w latach 2015-2023 była krajem mlekiem i miodem płynącym, a teraz nagle pozostała jakaś pustka, jakaś katastrofa i nic się nie dzieje. To jest absolutnie nieprawda. Państwo parlamentarzyści, którzy zadają pytania, chyba nie wsłuchali się w głosy będących tutaj ze mną przedstawicieli strony rządowej i przemysłu, gdzie jasno zostało powiedziane, jakie zadania były realizowane, jasno została również zasygnalizowana bardzo dobra sytuacja finansowa Stoczni Wojennej, która w tej chwili ma bardzo dobre wyniki finansowe i kolejne plany inwestycyjne. W związku z tym jeżeli jest taka potrzeba, to pan dyrektor z Funduszu Rozwoju Spółek jeszcze raz przypomni najważniejsze elementy.

Na końcu, gdyż proszę wybaczyć o godz.12:30 zaczyna się moja kolejna aktywność, w której jestem zobowiązany brać udział, chciałbym również powiedzieć, że Polska jest częścią Unii Europejskiej. Panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, w związku z tym europejski przemysł stoczniowy to również polski przemysł stoczniowy, o czym państwo zapominacie, że jesteśmy częścią Unii Europejskiej. W związku z tym pytania te trochę pokazują niezrozumienie tego, jaka dzisiaj jest rola i miejsce Polski. Zresztą jeżeli pan Marchewka wczoraj był na posiedzeniu Komisji, to pewnie przedstawiał państwu te informacje. Polska jest ważną, bardzo ważną częścią Unii Europejskiej i dzisiaj nadaje ton wspólnocie. Na pewno europejska strategia, jeżeli chodzi o rozwój przemysłu stoczniowego, będzie zawierała wszystkie ważne elementy dotyczące również naszego kraju jako członka Unii Europejskiej. Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, bardzo przepraszam, ale jest niezwykle ważne posiedzenie Komisji, które było sygnalizowane w lutym. Jego termin był podany już półtora miesiąca temu. Pan minister Marchewka powiedział mi, że ma jakieś inne obowiązki służbowe, jakieś negocjacje, nie pamiętam już, co to było. Ok., powiedział, że pan będzie. Wie pan, że nasze posiedzenia zawsze są dłuższe niż inne posiedzenia, dlatego że my tutaj naprawdę chcemy wgryźć się w problem i do końca rozłupać orzech. Pan minister mówi, że po półtorej godzinie tak naprawdę ma już inne obowiązki. Bardzo mi przykro. Mam nadzieję, że pan minister jednak zdecyduje się tutaj być, tym bardziej, że nie jest pan ministrem, który w pierwszej kolejności powinien tutaj być. Chociaż jakiś minister chyba powinien z nami zostać i wyjaśnić te sprawy.

Panie ministrze, przechodząc do sedna, nie wiem, o co panu chodziło w tej wypowiedzi. Padło konkretne pytanie. Pani poseł zadała kilka pytań, ale jedno szczególnie ważne w kontekście dzisiejszego tematu posiedzenia. Pytaliśmy pana ministra, jakie konkretnie postulaty do opracowywanej europejskiej strategii morskiej w zakresie przemysłu stoczniowego złożyliście państwo jako polski rząd. Konkretnie jakie postulaty przekazaliście na piśmie, w jakiej formie i kiedy? Dokładnie chcemy wiedzieć, chyba mamy do tego prawo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Przemysław Koperski:

W części dotyczącej inwestycji odpowie pan dyrektor z Funduszu Rozwoju Spółek, a w części dotyczącej postulatów pan dyrektor Krężel. Jak mówię, o godz. 12:30 jestem zobowiązany, żeby wziąć udział w krótkim spotkaniu. Z przyjemnością, chętnie do państwa wrócę. O godz. 13:15. Będę z powrotem do państwa dyspozycji. Bardzo serdecznie dziękuję.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Czy mogę? Pan minister oddał mi głos. Szanowni państwo, propozycje, o których mówiłem, przekazywaliśmy na spotkaniach z Komisją Europejską. Na razie są to spotkania robocze. Oficjalne konsultacje w tej sprawie Komisja Europejska planuje w czerwcu. Wtedy prześlemy oficjalne stanowisko, natomiast my jako prezydencja...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie, przepraszam. Czy to są jakieś tajne spotkania?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie, to nie są tajne spotkania. Jest to na spotkaniach...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To przepraszam, to jak to jest? Jest tak, że idzie się i daje jakiś świstek papieru?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

I jest to jakaś tajemnica, co tam jest?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie, są to spotkania w formacie dyrektorów administracji morskich, gdzie są dyrektorzy ze wszystkich państw unijnych oraz przedstawiciel Komisji Europejskiej, czyli pani dyrektor. Na tych spotkaniach jest to po prostu omawiane. Wspominałem o tym na tych spotkaniach. Natomiast, jeżeli chodzi o....

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Są protokoły z tych spotkań?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Ja nie robię protokołów. Nie wiem.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale ktoś robi protokoły ze spotkań międzynarodowego gremium, które opracowuje dla przemysłu stoczniowego strategię ogólnoeuropejską. Rozumiem, że są jakieś protokoły. Nawet w kontekście antykorupcyjnym chyba trzeba wiedzieć, kto, co proponuje.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Ja nie robię protokołów. Uczestniczę w tym sam jako przedstawiciel Polski, więc trudno, żebym robił też protokół uczestnicząc w spotkaniu. Nie wiem, czy Komisja Europejska robi protokół.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Panie dyrektorze, przepraszam, że będę tak wchodził w słowo, ale potem to umknie, a są to niezwykle ważne sprawy. Chcę też zrozumieć, jak pracuje administracja publiczna w Polsce i rząd na wysokim szczeblu. Pan dyrektor jest jednak na wysokim szczeblu rządowym. Od wielu lat jest pan specjalistą, i za naszych rządów, i za tych rządów, w związku z czym będę pana dociskał. Przepraszam. Jest spotkanie poświęcone tak ważnej sprawie. Przychodzą ludzie, rozumiem, że pana odpowiednicy, czyli tak naprawdę...

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

To nie są spotkania. Spotkania poświęconego stricte strategii jeszcze nie było. Takie spotkania będą dopiero w czerwcu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale teraz opracowujecie założenia do niej. Można powiedzieć, że opracowujecie projekt założeń, porównując to do polskiego systemu legislacyjnego. Nikt ze strony polskiej nie tworzy protokołu tego, co inne państwa, co ich przedstawiciele proponują?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Oczywiście mamy notatki, ale tak naprawdę wszystkie państwa proponują to samo, natomiast chciałbym kontynuować moją wypowiedź. Na razie są to spotkania robocze. Oficjalne konsultacje będą w czerwcu. Wtedy będziemy przedstawiać oficjalne stanowisko. Już o tym wspominałem, że jako prezydencja 15 maja w Szczecinie organizujemy konferencję, która będzie się składała z dwóch elementów. Pierwszy element to będzie debata plenarna. W debacie będą uczestniczyć przedstawiciele Sea Europe, czyli związku pracodawców sektora stoczniowego, ECSA, czyli przedstawiciele armatorów, ETF, czyli przedstawiciele związków zawodowych oraz Komisja Europejska. Będzie to forum do wymiany informacji, do wymiany poglądów, do wymiany postulatów. Musimy pamiętać, że naszą rolą jako prezydencji jest wsłuchiwanie się w te stanowiska i poszukiwanie jakiegoś kompromisu. To właśnie chcemy zrobić 15 maja. Najpierw jest panel, który będzie forum wymiany opinii na poziomie biznesu, gdyż będą tam Sea Europe, ECSA, związki zawodowe. Następnie drugim elementem będzie konferencja przedstawicieli państw członkowskich z udziałem Komisji Europejskiej. Chcemy tam przedstawiać stanowiska państw członkowskich. My przygotowaliśmy projekt deklaracji, którą chcielibyśmy, żeby państwa przyjęły. W tym projekcie przewidzieliśmy propozycje, o których mówię. W tej chwili cały czas trwają konsultacje, rozmowy z przedstawicielami państw członkowskich co do ostatecznego kształtu deklaracji. To wszystko trwa, to nie jest tak, że nic się nie dzieje.

Natomiast jeżeli chodzi o państwa członkowskie, to rzeczywiście są przeciwstawne interesy. Część państw członkowskich chce wspierać stocznie, część państw członkowskich bardziej chce wspierać żeglugę. Deklaracja w tej chwili jest bardzo ogólna. Wiem, że państwo cały czas oczekują już bardziej konkretnych propozycji, ale też chciałbym podkreślić, że nawet Sea Europe mówiąc w zeszłym roku o potrzebie opracowania strategii, wskazała, że najpierw to musi być strategia ogólna określająca jakiś impuls polityczny, ramy. Dopiero później kolejnym etapem będzie opracowanie tzw. Maritime Industry. Cytuję teraz ze stanowiska Sea Europe. To nie jest coś, co ja wymyślam. A więc najpierw impuls polityczny, a następnie opracowanie już konkretnych propozycji.

W projekcie deklaracji uwzględniliśmy między innymi propozycje dotyczące ETS. Jest to na piśmie, jest to coś, co poszło. Jest to wysyłane drogą mailową do państw członkowskich, to poszło, nie jest tak, że tego nie ma. Widać już, że dla części państw propozycje dotyczące ETS są kontrowersyjne. Tak naprawdę projekt deklaracji, który przygotowaliśmy, nie dosyć że w tej chwili jest bardzo ogólny, dla części państw i tak jest bardzo szczegółowy i wiele państw przekazało stanowiska, że jednak chciałoby, żeby na obecnym etapie było to bardziej ogólne, żeby była to deklaracja nadająca impuls, wzywająca Komisję Europejską do opracowania strategii, ale żeby na obecnym etapie deklaracji politycznej było to bez szczegółów. Dziękuję bardzo.

A jeżeli chodzi o kwestie inwestycji, tak jak pan minister powiedział, pan dyrektor, jeżeli można.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, panie dyrektorze, poprosimy, tylko tym razem poprosimy, żeby to było skutecznie. Tak jak mówię, na odpowiedź na część pytań czekamy od 21 lutego. Nie wiedzieć, czemu pani sekretarz chyba potwierdzi moje słowa, od lutego nie dostaliśmy odpowiedzi na część pytań, a dzisiaj w informacji też na nie uzyskujemy odpowiedzi. W związku z tym prosiłbym o prawdziwą odpowiedź, a nie że będziemy musieli dzwonić codziennie do państwa, wysłać maile, nie wiadomo z jakim skutkiem. Proszę o odpowiedź w postaci przekazania nam dokumentów, wszystkich protokołów, notatek, które państwo sporządziliście w trybie ogólnych rozmów jeszcze przed powstaniem oficjalnego projektu morskiej strategii unijnej, do wglądu członków Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Chcemy po prostu mieć pewność, że państwo bierzecie tam aktywny udział.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Panie przewodniczący, ja nie mam czegoś takiego, nie mam takich notatek. Są to spotkania robocze, gdzie po prostu mówi się na roboczo, jakie stanowisko, jakie elementy powinna zawierać deklaracja. Natomiast oficjalne spotkania będą w czerwcu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Powiem tak. To w takim razie moim zdaniem administracja publiczna musi w jakiś radykalny sposób zmienić swoją praktykę. Jeżeli chcemy pozyskać jakichś sojuszników, jeżeli chcemy przekonać kogoś z innych państw unijnych, żeby wsparł nas też w pracach wstępnych, jak mówię, które przecież będą tworzyć trzon, to musimy chyba wiedzieć, z kim trzymamy, a kogo ewentualnie możemy pozyskać, albo mówiąc brzydko, kogo możemy nie w sensie korupcyjnym, ale jako państwo przekupić, jeżeli nam zależy na branży stoczniowej, żeby była kołem zamachowym w Polsce. Wydaje mi się, że branża stoczniowa w Polsce w dalszym ciągu jest jednak ważną branżą. Do tego musimy mieć, nawet polska dyplomacja chyba powinna mieć w tym zakresie jakieś informacje. Nie rozumiem, przyznam szczerze, że nie ma żadnych notatek, protokołów, nic a nic. Nawet nie nagrywacie tych spotkań?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Oczywiście, że nie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Oczywiście, że nie. Myśli pan, że Niemcy nie nagrywają albo nie robią protokołów?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Powiem tak...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie mówię tu, że jestem antyniemiecki. Po prostu wiem, jak działa niemiecka administracja publiczna, ponieważ współpracuję z niemieckimi parlamentarzystami w różnych gremiach międzynarodowych. Ja wiem, ile tamtych urzędników biega z parlamentarzystami, jak cytują wszystko, co się dzieje, czasami wydawałoby się, w śmiesznych gremiach międzynarodowych. Naprawdę tak jest.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Jeżeli chodzi o formalne działania, jakie podjęliśmy, to przygotowaliśmy projekt deklaracji. Projekt jest na piśmie. Dostaliśmy na piśmie stanowiska państw członkowskich. To nie jest tak, że tego nie ma, tylko są to stanowiska, które dostajemy drogą mailową. To nie jest tak, że tego nie ma.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeżeli państwo dostaliście drogą mailową stanowiska innych państw, to chcemy te stanowiska pozyskać i chcemy też wiedzieć, jakiego maila ze swoim stanowiskiem państwo wysłaliście.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Rozumiem.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeżeli dostajecie maile od innych państw ze stanowiskami, to rozumiem, że my też mieliśmy jakieś stanowisko w tej sprawie. Tak?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak, oczywiście mamy te stanowiska. Nie wiem, czy możemy to wysłać, muszę to skonsultować. Natomiast jeżeli możemy, to jak najbardziej prześlemy, to nie jest nic...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeżeli nie ma tam żadnej klauzuli tajności, to my jako komisja sejmowa, mamy wgląd do ściśle tajnych dokumentów w zakresie naszej Komisji. Chcielibyśmy pozyskać te dokumenty.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Rozumiem, ok. Teraz pan dyrektor.

Dyrektor Biura Nadzoru Inwestycyjnego Funduszu Rozwoju Spółek Paweł Porzycki:

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo. Muszę zejść poziom niżej, to znaczy, nie będę mówił o strategii rządowej, tylko odpowiem na pytania, które padły tutaj ze strony parlamentarzystów odnośnie do konkretnych zrealizowanych postulatów, które już zostały sfinalizowane. Pierwszy zasadniczy postulat, który został zrealizowany, to dokapitalizowanie Funduszu Rozwoju Spółek kwotą 240 mln zł. Jak państwo wiecie, fundusz jest właścicielem stoczni Wulkan i stoczni Gryfia. Środki te zostaną przekazane na dwie zasadnicze grupy inwestycyjne. Pierwsza to oczywiście kwestie rozwojowe. Natomiast drugi temat pochłaniający lwią część budżetu to, niestety, odbicie tego wszystkiego, o czym pan przewodniczący wspomniał, czyli informacji wynikających z raportu NIK i nieprawidłowości przy realizacji budowy doku.

Fundusz dokonał rewizji tego projektu. Zostały znowelizowane wszystkie kontrakty, które wiążą się z budową infrastruktury okołodokowej w stoczni Gryfia, wiążą się z dokończeniem budowy doku. Dokapitalizowanie funduszu służy właśnie temu, żeby projekt ten został finalnie dokończony. I to jest konkret, o który państwo pytali. Projekt jest niezwykle złożony, bowiem wymagał przejścia pełnej procedury związanej z obroną struktury finansowania, przejściem testów prywatnego inwestora i wszystkich wynikających z tego konsekwencji. Nie chcę wracać do zaszłości, o co pan prosił. Oczywiście należy sobie zdawać sprawę z jednej zasadniczej kwestii. Podejmując dzisiaj decyzje dotyczące przyszłości, jesteśmy jednak mocno uwikłani w pułapkę zaangażowania wynikającą z podjętych wcześniej decyzji. To jest temat numer jeden.

Nie ma, niestety, pana posła Hoca. Chętnie bym mu odpowiedział na tematy związane z żeglugą promową. Nie jest to dzisiaj przedmiot naszego spotkania. W związku z tym jestem do dyspozycji, mam za sobą 25 lat doświadczenia w zarządzaniu firmami żeglugowymi. Podejmę wątek promowy w każdej chwili. Myślę, że tu nie będzie powodów do radości i do hurraoptymizmu, które padły ze strony pana posła.

Kolejny temat, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, przy okazji warty zasygnalizowania to temat, który nam ucieka, związany z gospodarką morską, a mianowicie posiadanie własnego

terminala LNG, opcja czy gestia transportowa związana z importem gazu, a jednocześnie wyczarterowanie statków od norweskiego armatora w sytuacji, w której mamy państwowe przedsiębiorstwo PŻM, które wykazało ponad 1 mld zł straty, ponieważ w pewnym sensie jest monokulturą. Gdyby pozyskało kontrakt na gazowce i na dostawy LNG, miałoby wspaniale zdywersyfikowaną swoją działalność z możliwością realizacji strategicznych kontraktów obejmujących bezpieczeństwo energetyczne naszego kraju. To tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zgadzam się z panem dyrektorem, że dzierżawa czy czarter to była błędna, niezrozumiała dla mnie decyzja. Kiedy rozmawiamy o strategii, wiedząc jakie błędy zostały popełnione, wiedząc, że za kilka lat kończy się kontrakt na czarter gazowców, w swojej wypowiedzi w sprawie tak dużej, gdyż jeżeli się nie mylę, chodzi nawet o osiem statków, wielkich statków, państwo nic nie mówicie, co zamierzacie z tym zrobić. Czy zamierzacie realizować czarter w sposób polegający na jego wykupieniu, a jeżeli nie, to czy w tej chwili przygotowujecie państwo polskie stocznie do wybudowania następców wyczarterowanych statków? Mówię to, dlatego że państwa strategia przygotowana przez Ministerstwo Infrastruktury jest pisana na kolanie. Państwo nawet tak dużych rzeczy nie uwzględnia. Słuszne jest oburzenie posłów, kiedy mówią o tym, że państwo nie potraktowaliście poważnie dzisiejszego posiedzenia Komisji, mimo że mieliście tak dużo czasu na przygotowanie się. Naprawdę mógłbym skakać i skakać, nie pomijając kwestii kontrowersyjnych również dla mnie, pokazując, że państwa strategia nie istnieje, po prostu nie istnieje, co mnie niezwykle, bardzo martwi.

Droży państwo, jeszcze w sprawie strategii krajowej. Niech pan, panie dyrektorze, sprostuje mi, jeżeli się mylę, ale komisja trójstronna do spraw przemysłu stocznioowego, zgodnie ze swoim regulaminem, powinna się zbierać co trzy miesiące. Ostatnie posiedzenie komisji trójstronnej – są to informacje publiczne – było w październiku zeszłego roku. Dlaczego tak jest? Dlaczego minister Marchewka nie zwołuje posiedzenia komisji trójstronnej do spraw przemysłu stocznioowego? Czy to świadczy o tym, że polski rząd obecnie podchodzi na poważnie do branży stocznioowej w Polsce? Wydaje mi się, że należy się tym niepokoić. Na tym samym posiedzeniu w październiku minister Marchewka miał zapowiedzieć powstanie w ramach komisji trójstronnej zespołu roboczego do spraw opracowania krajowej strategii stocznioowej. Czy dlatego posiedzenia komisji nie są zwoływane, bo pan minister Marchewka do dnia dzisiejszego nie powołał zespołu roboczego? Bardzo proszę o odpowiedź.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Szanowni państwo, może nie wypada mi tego powiedzieć, ale w poprzedniej kadencji posiedzenia zespołu też nie były specjalnie często zwoływane.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale poprzedni rząd już nie rządzi.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak, oczywiście. Natomiast o ile kojarzę, nie dostaliśmy wniosków stron o zwołanie posiedzenia z jakimiś tematami do mówienia. Mogę się mylić, ale wydaje mi się, że nie dostaliśmy takiego wniosku. W tej chwili planujemy spotkanie zespołu do spraw żeglugi i rybołówstwa. Od strony związkowej wpłynął wniosek o zwołanie takiego posiedzenia. Więc w czerwcu mamy posiedzenie zespołu do spraw żeglugi rybołówstwa. Jeżeli chodzi o kwestię zespołu, to rozmawialiśmy również z przedstawicielami Forum Okrętowego i generalnie z przedstawicielami stron biorących udział w pracach zespołu. Stwierdziliśmy, że na obecnym etapie głównym priorytetem jest pilotowanie czy też nadanie impulsu opracowaniu strategii na poziomie europejskim. Stale współpracujemy z Forum Okrętowym, z przedstawicielami Forum Okrętowego jestem naprawdę w stałym kontakcie, zarówno z panem Karaśkiewiczem, jak i z innymi przedstawicielami, z przedstawicielami Sea Europe, czyli organizacji na poziomie europejskim. Wydaje mi się, że wynika z tego to, że na razie jednak bez ram europejskich trudno mówić o rozwiązaniach na poziomie krajowym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Miał być zespół, nie ma zespołu. Rozumiem. Przepraszam, już dawno zgłaszał się pan dyrektor Karaśkiewicz. Pani poseł, pani pozwolę potem.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam pytanie. Właśnie chciałam wywołać pana dyrektora.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł, to proszę wywołać w takim razie pana dyrektora.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Chciałam wywołać właśnie pana dyrektora i przedstawicieli przemysłu stoczniowego oraz między innymi Forum Okrętowego, żebyście byli państwo łaskawi powiedzieć, jakie postulaty zgłaszacie, dlatego że na pewno śledzicie strategię europejską i krajową, jakie postulaty, do kogo i gdzie zgłosiliście, kto te postulaty i gdzie dalej przekazał. Czy państwo śledzicie, czy trafiły one na stół jakichś polityków europejskich, gdzie będą również brane pod uwagę w ogólnym dokumencie, żeby potem nikt nas nie zaskoczył? Czy znacie państwo postulaty innych państw, które są kontrowersyjne, jak to pan wiceminister, który wyszedł, powiedział, a na które państwo reagujecie i zwracacie rządowi uwagę, żeby albo wałnął pięścią w stół, albo po prostu upomniał się o pewne rozwiązania, które powinny być zwarte, żeby potem nam nie komplikowały życia. To, jeżeli chodzi o państwa propozycje. To po pierwsze.

Po drugie, panie dyrektorze, jeżeli to jest ogólny charakter, to tym bardziej powinniście mieć jakieś notatki, ponieważ politycy z innych państw, gdy chcą osiągnąć jakiś konsensus, to składają propozycje. Są lepiej zorientowani niż strona polska, kto z polskich polityków, kiedy co powiedział, prowadząc dyskusję. Często tak było, można to zauważyć. Na przykład w propozycjach z Niemiec czy z Francji nawet padają godziny i dni wypowiedzi danych polityków, które są proponowane jako rozwiązanie w ramach pracy nad danym dokumentem. Więc jeżeli inne państwa – a my uczestniczymy w różnych gremiach, delegacjach parlamentarnych – posługują się i notują skrzętnie wszystkie wypowiedzi, żeby potem skonstruować dobry projekt dla siebie, to tym bardziej wymagamy tego od państwa jako uczestników grup roboczych. Więc jeżeli pan nie ma żadnych notatek, to lepiej niech pan tego nie mówi, tylko po prostu zastanowi się, co ma, ponieważ my bardzo byśmy chcieli mieć wgląd w to, jak te rozmowy wyglądają, jakie kontrowersyjne propozycje padają. Często mówiliśmy właśnie o ETS, różnych rozwiązaniach, które dobijają gospodarkę. Obecny rząd bardzo nas przekonywał, wielu polityków jest zaangażowanych w to, żeby nawet zredukować do 90% CO₂, albo być tutaj prymusem, więc to też w nas bije. Jeżeli są kontrowersyjne propozycje, to chciałabym wiedzieć, jak państwo na to reagujecie, kto je składa, żeby potem nie być zaskoczonym i żebyśmy rzeczywiście nie polegli. To po drugie. Chodzi o to, żeby nie było po prostu zbyt późno.

Ja muszę panu dyrektorowi powiedzieć, że pan mnie nie zaskoczył, ale też niczego nowego pan nie powiedział. Państwo nie macie nowych inwestycji i nowych propozycji. Jeżeli chodzi o dok, kontynuujcie, zróbcie tak, żeby został zbudowany i dokończony. Myśmy to zaczęli. Może były błędy. Przyznajemy się do tego. Róbcie, ale to nie jest wasza inwestycja. Pan po prostu przedstawił coś, co trzeba będzie zrealizować. Rozumiem, że trzeba to zrobić.

Jeżeli chodzi o łatwe rozwiązania, LNG i PŻM, nie tylko PŻM składał, ale PŻM rzeczywiście tego nie chciał. Wszyscy muszą chcieć, żeby polscy armatorzy mogli to robić. Dlatego zadałam pytania, czy jesteście państwo w kontakcie z naszymi koncernami, które nie są od budowania statków, tylko od tworzenia międzyresortowej strategii, żeby można było stworzyć taki konstrukt finansowy, żeby polscy armatorzy mogli wybudować statki. Osobiście się o to zwracałam. Takiego konstruktu dzisiaj nie ma, więc pozostał leasing i czarter. Jak pan ma takie doświadczenie, to trzeba było przez 18 miesięcy, jak obecny rząd przejmował władzę, czymś się już wykazać, żeby myśląc o tym, że kończy się kontrakt, powiedzieć, czy chcecie przedłużyć czarter z wykupieniem statków, czy chcecie budować nowe statki na takich zasadach, żeby się nam to opłacało, żeby nasz koncern je posiadał. Nie ma takiej propozycji od pana. Wie pan, dla kogoś, kto się na tym nie zna, to może pan rzucić takie zdanie, ale jak zaczniemy sobie na kawie dyskutować w detalach, to my może się zrozumiemy, ale niektórzy co tutaj siedzą, nie za bardzo wiedzą, jak kształtują się rozwiązania w branży. Pan wybaczy, ale jeżeli państwo tylko chcecie zakończyć na tym, że powie pan dwa słowa krytyki, przyjmuję to, ale dalej uważam, że nie ma pan nic do zaproponowania...

Dyrektor Biura Nadzoru Inwestycyjnego Funduszu Rozwoju Spółek Paweł Porzycki:

Mogę ad vocem?

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

... ponieważ nie odpowiedział pan ani przewodniczącemu, ani nam, czy ma pan jakieś nowe rozwiązania. Kończąc chciałam oddać głos. Kończąc chciałam powiedzieć, że teraz w PŻM wszystkie statki przeniesie pan pod polską banderę. Wtedy będzie pan miał niższe koszty i będzie pan miał lepiej funkcjonującą firmę niż poprzedni prezes, który się dwoił i troił, rzeczywiście wykazywał maksimum energii, żeby to przedsiębiorstwo funkcjonowało. Uważam, że jest to nieuczciwe, że czasami rzuca pan takie uwagi. Jest pan doświadczonym menadżerem, ale pan dobrze wie, z czego biorą się koszty.

Dyrektor Biura Nadzoru Inwestycyjnego Funduszu Rozwoju Spółek Paweł Porzycki:

Mogę odpowiedzieć?

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Naprawdę wolałabym usłyszeć jakąś propozycję, którą macie państwo dla tego przedsiębiorstwa niż, żeby tak zbywać ten temat, dając komuś do zastanowienia się myśl, że coś jest na rzeczy. Wracając do pana dyrektora, bardzo bym prosiła o odpowiedź na moje pytania, ponieważ są one dla nas kluczowe, żeby wiedzieć, w jakim kierunku pytać i państwa wspierać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, ale dla porządku, pani poseł, padła konkretna krytyka wobec pana dyrektora, więc dajmy się odnieść do tego.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Dziękuję bardzo. Chciałbym tylko doprecyzować odnośnie do spotkań. Na razie nie było spotkań poświęconych strategii. Pierwsze spotkanie będzie 15 maja w Szczecinie. Tam oczywiście przedstawimy sprawozdanie. Wszystko będzie oficjalnie zaprotokołowane. To, o czym wcześniej mówiłem, to były spotkania kularowe, gdzie wymienialiśmy się jakimiś opiniami. Natomiast spotkania oficjalne Komisja Europejska będzie organizować w czerwcu. Tam rzeczywiście będziemy przedstawiać stanowiska. Chciałbym przypomnieć, że my jako prezydencja mamy specyficzną rolę. Na przykład jest grupa robocza rady do spraw żeglugi, gdzie jako prezydencja przewodniczymy pracom. I właśnie wręcz jako prezydencja nie zabieramy tam głosu, ponieważ my jesteśmy po to, żeby wśluchiwać się w głosy innych państw, a nie narzucać innym państwom nasze stanowisko. Musimy też pamiętać o tym, jaka jest rola prezydencji. Tak jest, pani przewodnicząca, naprawdę tak jest. Jak mówię, 15 maja będziemy o tym mówić. Chcemy wypracować jakieś stanowisko, które będzie kompromisem wszystkich państw europejskich oraz różnych interesów, jakie oczywiście te państwa mają. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Za chwilę pan dyrektor. Panie dyrektorze, zaprzeczył pan sobie sprzed pół godziny. Wyraźnie pan powiedział, możemy zerknąć do protokołu, że były spotkania robocze z różnymi reprezentantami różnych krajów. Teraz pan mówi, że to były spotkania kularowe, czyli tak naprawdę pokonferencyjne spotkania przy kawce. To są kularowe spotkania. Przed chwilą powiedział pan coś innego. Co więcej, powiedział pan wyraźnie, że zostały mailowo przesłane stanowiska różnych państw, w związku z czym w dalszym ciągu podtrzymuję wnioski o te wszystkie dokumenty.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Panie przewodniczący, zupełnie temu nie zaprzeczam. To, o co mi chodziło, to, że są spotkania w formatach dyrektorów morskich, natomiast tam jeszcze nie rozmawialiśmy o strategii. O to mi chodziło. Natomiast jak najbardziej przygotowaliśmy projekt deklaracji, została ona rozesłana, jest projekt. Dostaliśmy stanowiska państw członkowskich wobec deklaracji, zresztą ten proces cały czas się dzieje. Pewnie do ostatniego dnia przed kongresem morskim będziemy próbować dopinać deklarację tak, żeby uwzględnić stanowiska wszystkich państw europejskich. To się dzieje. Nie zaprzeczam temu w żaden sposób. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze pan dyrektor.

Dyrektor Biura Nadzoru Inwestycyjnego Funduszu Rozwoju Spółek Paweł Porzycki:

Dzisiejsze spotkanie nie jest poświęcone żegludze. Nie będę tego rozwijał, chcę tylko powiedzieć, że bardzo poważnie myli się pani w tych stwierdzeniach. Bardzo chętnie podejmę polemikę na forum następnego posiedzenia Komisji. Kolegę z Forum Okrętowego możemy zapytać,

jakie są realne możliwości polskiego przemysłu stoczniowego do budowy ośmiu czy dziesięciu statków LNG, czy w ogóle tego typu projekt w naszych realiach dzisiaj jest do wykonania.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie już nie daję, ponieważ pan dyrektor Karaśkiewicz za pół godziny wychodzi.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę nie odwracać kota ogonem, ponieważ ja nie mówiłam o produkcji w polskich stocznich, tylko w ogóle o strategii, żeby polscy armatorzy to posiadali. Ja wiem, że takich statków w polskich stocznich się nie wybuduje. Powiedziałam to wczoraj na posiedzeniu Komisji, więc proszę mi niekompetencji w brzuch nie wciskać. Ja czegoś takiego nie powiedziałam. Powiedziałam, że czekam na strategię, którą pan przedstawi, co do wybudowania albo zaopatrzenia się w statki naszych kompanii, naszych firm, które mogłyby wozić LNG. Nie mówiłam o budowaniu. Kończy się kontrakt, więc zapytałam, czy państwo planują przedłużyć czarter czy wykupić statki. Zadaję panu pytanie, co państwo zamierzacie z tym zrobić. Dziękuję. A pan nie odpowiada na to pytanie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, ale dyrektor Karaśkiewicz już od dawna czeka, a słyszę, że za pół godziny wychodzi. Proszę bardzo.

Dyrektor Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe Ireneusz Karaśkiewicz:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, przede wszystkim dziękuję bardzo za zaproszenie na posiedzenie Komisji w temacie dotyczącym przemysłu stoczniowego. Dla naszej branży jest to bardzo ważne, że w parlamencie dyskutuje się o przyszłości. Zanim odniosę się do pytania pani posłanki, powiem króciutko na temat strategii przemysłowej Unii Europejskiej. Wreszcie Unia Europejska, wreszcie nasz zachodni krąg dojrzał do tego, że trzeba odbudować przemysł stoczniowy. My jako Forum Okrętowe reprezentujemy część przemysłu okrętowego przed polskim rządem, ale też jesteśmy członkiem Sea Europe. Jest to organizacja, która zrzesza takie organizacje członkowskie jak nasza z innych krajów Unii Europejskiej. Dlaczego musimy tam być? Dlatego że duża część kompetencji w gospodarce morskiej została skierowana do Unii Europejskiej. Taka umbrella, organizacja jak Sea Europe reprezentuje nasze interesy przed organami Unii Europejskiej w Brukseli. Jak wiemy, inicjatywę ustawodawczą w Unii Europejskiej ma Komisja Europejska. Wychodzi tam wiele inicjatyw w tych obszarach, w których oddaliśmy swoje kompetencje. A więc działamy dwutorowo. Zgłaszamy postulaty do polskiego rządu, ale również do Komisji Europejskiej przez Sea Europe, w którego pracach aktywnie uczestniczymy.

I teraz przechodząc do pytania pani posłanki, na walnym zgromadzeniu Forum Okrętowego w dniu 9 kwietnia przedstawiliśmy założenia do strategii dla przemysłu okrętowego w Polsce. Na marginesie zaprosiliśmy na to spotkanie wszystkich państwa posłów. Przesłaliśmy to również do pana przewodniczącego. I nasze propozycje...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ja nie dostałam.

Dyrektor Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe Ireneusz Karaśkiewicz:

Przepraszam, dostała pani, mogę pokazać kopię maila, który wysłałem na sejmowy adres mailowy. Wracając do tematu, nasze założenia to dokładnie te postulaty, które zgłaszamy jako Forum Okrętowe w Sea Europe. To, co przedstawiliśmy, to, co wysłaliśmy do rządu, to dokładna kalka naszych postulatów, które zgłaszamy w dyskusjach, w spotkaniach Sea Europe, po to, żeby być kompatybilnym, po to, żeby rząd polski, jeżeli przyjmie nasze postulaty, na co mamy nadzieję, kiedy siądzie w Brukseli do stołu i będzie dyskutował z Komisją Europejską, miał wsparcie Sea Europe na szczeblu naszej organizacji. Mam nadzieję, że przyjmie przynajmniej część postulatów.

Natomiast jeżeli chodzi o – może uporządkuję – harmonogram prac Komisji Europejskiej, w liście jest bardzo dobrze wytłumaczone, jak dochodziliśmy do tego, że Komisja Europejska podjęła prace nad morską strategią przemysłową Unii Europejskiej. Według informacji, które mam z organizacji Sea Europe, dosłownie na dniach rozpoczną się wstępne konsultacje, ale tylko z kilkoma stakeholdersami, właśnie jak Sea Europe, czyli de facto z nami i być może z kilkoma prezesami największych stoczn europejskich, ale są to tylko konsultacje robocze, dlatego że Komisja Europejska pracuje nad strategią przemysłową Unii Europejskiej.

Według informacji na razie nieoficjalnych, strategia ma być gotowa do położenia na stole jesienią tego roku, w okolicach października. Wówczas będzie można się do niej ustosunkować. Ale my tutaj, w Polsce musimy wykonać swoją pracę domową. My jako Forum Okrętowe przedstawiliśmy założenia do strategii. Są to pomysły, ale moim zdaniem – jest to moja sugestia – powinny być ogłoszone konsultacje, powinny być zaproszeni również inni przedstawiciele pracujący dla przemysłu okrętowego, między innymi strona społeczna, dlatego że sprawy społeczne to też część morskiej strategii przemysłowej, również ośrodki naukowo-badawcze, uczelnie. Powinny być przeprowadzone konsultacje tak, żeby rząd siadając w październiku już nad konkretnym dokumentem przedłożonym przez Komisję Europejską, wiedział, co chce. Postulaty, część naszych, które przyjmie, część innych... Jest tutaj przedstawiciel przemysłu wojennego. To też jest bardzo ważna, rozwijająca się branża. My jako firmy komercyjne potraktowaliśmy to dosyć ogólnie w naszym dokumencie, ale tu też powinny być szczegółowe rzeczy, które chcemy, żeby były zawarte w strategii. Mamy czas do jesieni, żeby jako Polska dobrze się przygotować. Panie przewodniczący, to tyle wyjaśnień w kilku słowach. Jeżeli są jakieś pytania, chętnie odpowiem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pytania to mieliśmy do rządu, ale bez odpowiedzi. Proszę, panowie.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność” Mirosław Piórek:
Mirosław Piórek, przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego.

Dziękuję oczywiście za zaproszenie. Wywołany temat strategii dla polskiego przemysłu stocznioвого jest bardzo interesujący, tym bardziej w kontekście toczącej się w Europie dyskusji na temat powrotu przemysłu stocznioвого do Europy. O historii nie będę mówił. Każdy wie. Bardzo nas to interesuje. Muszę z przykrością stwierdzić, że nie przedstawiono tu żadnej strategii. Tylko tyle. Przykro mi to komentować, ale nie usłyszałem żadnej strategii dla polskiego przemysłu stocznioвого. Dziękuję. To wszystko.

Jeszcze jedno. Odniosę się do zespołu trójstronnego, o którym mówił tu pan przewodniczący. Oczywiście wiedząc, że trudno dyskutować się w dużych gremiach, zaproponowaliśmy jako strona społeczna grupę roboczą, która przygotowywałaby ze związkami zawodowymi, pracodawcami, z ministerstwem strategię nad tym, co się toczy. My mówimy o przemyśle stoczniowym, ale chyba jeden z panów mówił również, że jest teraz program dla przemysłu zbrojeniowego. Trwa dyskusja, za chwilę będzie to głosowane. My jako strona związkowa, społeczna, uczestniczymy w tym. Pierwsze spotkanie na ten temat w ramach struktur mamy piętnastego z naszymi kolegami, koleżankami z Europy. Chcemy, żeby Polska tam bardzo mocno uczestniczyła. Są zagrożenia dotyczące tego, ile komponentów ma być w Europie, itd. Nie chcę tu rozwijać. Możemy dostarczyć dokument, nie ma żadnego kłopotu. Natomiast dyskusja trwa. Zgadza się z panią poseł, że my musimy mieć swoje zdanie, my musimy wysuwać swoje postulaty. Później będzie za późno. My wiemy, że nasze koleżanki i koledzy z Francji, z Niemiec, z Hiszpanii, z Portugalii, z Holandii uczestniczą w tym, tworzą ten dokument. My nie możemy być anonimowi, musimy w tym być, uczestniczyć. My uczestniczymy jako strona społeczna, natomiast uważam, że jako strona polska powinniśmy mieć jeden wspólny dokument, który pozwoli być silniejszym poprzez strukturę pracodawców, związków zawodowych, żeby rząd również miał poparcie w strategii, ale ja tej strategii, niestety, dzisiaj nie usłyszałem. Przepraszam, że muszę to stwierdzić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, ostatnie małe pytanie w kontekście nowych budów statków i wykorzystania środków europejskich, tego, co mówił pan dyrektor, że jest tutaj nowa strategia obronna czy jakaś analiza obronna. Nie wiem, czy można to nazwać strategią, ponieważ jej nie znam.

Dyrektor departamentu MAP Marcin Kubicza:

Jest powołany zespół, panie przewodniczący. MRiT jest wiodące. MAP współpracuje jako nadzorujący Pegaza.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy będziecie tam wskazywać statki dual-use do produkowania, do budowania?

Dyrektor departamentu MAP Marcin Kubicza:

Trudno mi powiedzieć, czy wszystkie technologie dual-use będą tam uwzględnione. To nie jest stricte przemysł obronny. Wydaje mi się, że będzie to bardziej dziedzinowo, po klasycznych

dziedzinach plus nowoczesny przemysł dronowy, ale trudno mi odpowiedzieć na tym etapie. Oczywiście mogą wrócić z tą informacją.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie wiem, czy pan dyrektor Krężel jest w kontakcie z PLO. Nie, to raczej Ministerstwo Aktywów Państwowych. Tak? Pod ARP. Ok. Polskie Linie Oceaniczne zwróciły się z wnioskiem do państwa, czy to do rządu, czy to do któregoś z ministerstw o udzielenie środków z KPO na zakup używanego statku. Czy to jest państwa strategia, żeby teraz środki unijne wykorzystywać na zakup używanych statków, raczej też nieprodukowanych wcześniej w polskich stoczniach? Właśnie jakieś dual-use. Dlatego środki miały być z tego funduszu w ramach KPO na bezpieczeństwo, na które z wszystkich innych kategorii można przerzucić środki. Miał to być jakiś statek. Nie jestem już...Przepraszam, wczoraj gdzieś mi to mignęło, miałem jakiś papier.

Dyrektor departamentu MAP Marcin Kubicza:

Panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W każdym razie było to coś z transportem, do przewożenia.

Dyrektor departamentu MAP Marcin Kubicza:

Sprawdzę w ministerstwie, czy jest taki wniosek. Rozumiem, że chodzi o KPO na bezpieczeństwo i obronność. Tak?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, miało być z tego.

Dyrektor departamentu MAP Marcin Kubicza:

Sprawdzę, czy jest coś takiego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wzbudziło to moją obawę. Niektóre pomysły nie muszą być najmądrzejsze, nawet jeżeli chodzi o wykorzystanie środków europejskich. Jednak są to środki, które wykorzystamy albo mądrze, albo w sposób mało mądry. Wiemy, że są dopłaty do używanych aut elektrycznych. Nie chciałbym, żeby były też dopłaty do używanych statków cywilnych. Wydaje mi się, że mija się to z celem z punktu widzenia naszego przemysłu stocznioowego, więc prosiłbym tutaj o informację, skoro państwo jej teraz nie macie.

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

Jeżeli mogę, sprawdzimy to. PLO jest spółką, która ma prawo działać samodzielnie, więc pewnie wykorzystwała swoje możliwości.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale ma radę nadzorczą i ma właściciela.

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

Oczywiście. Sprawdzimy to.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Droży państwo, czy są jeszcze jakieś głosy w dyskusji? Nie ma. Droży państwo, na pewno będziemy wracać do tematu. Mam nadzieję, że państwo dyrektorzy, państwo urzędnicy, prezesi nie obrażacie się na nas, tylko potraktujecie... Rozumiem, że nie wszystko od państwa zależy, są to także pewne decyzje polityczne, ale słyszeliście głos organizacji branżowych, społecznych, które też nie są zadowolone z tego, w jaki sposób formalnie rząd polski podchodzi do tego tematu. Jak słyszę, w maju będą jakieś oficjalne konsultacje. Na pewno w drugim półroczu tego roku spotkamy się ponownie z uwagi na wagę tej sprawy. Mam nadzieję, że wtedy będziecie państwo dużo lepiej przygotowani do rozmowy. Pan prezes.

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojennej sp. z o.o. Marcin Ryngwelski:

Jeszcze raz, jeżeli można. Jest jedna rzecz mocno warta podkreślenia à propos współpracy przemysłu państwowego z prywatnym. Tutaj pani poseł Arciszewska, którą bardzo szanuję, pytała, co tu się udało zrobić albo co chcemy zrobić nowego. Między innymi pomiędzy Polską

Grupą Zbrojeniową, Stocznia Wojenna, Centrum Techniki Morskiej i Remontową Shipbuilding udało się podpisać wspólne porozumienie, jeżeli chodzi o próbę sprzedania naszego niszczyciela min, czyli Kormorana II. Jest to nasz produkt flagowy, jest to polska myśl techniczna pod polską banderą. Używa go polska marynarka. Klasyfikował to Polski Rejestr Statków. Chcemy teraz wspólnie wejść na rynek światowy, żeby spróbować to sprzedać.

Jaka jest strategia Polskiej Grupy Zbrojeniowej w tym temacie? Bardzo ważne jest, żeby to tu wybrzmiało. Oby jak najszybciej skończyła się wojna na Ukrainie i cały konflikt w basenie Morza Czarnego. Wtedy na pewno tego typu okręty będą bardzo potrzebne do rozminowania tych obszarów. Bardzo cieszę, dlatego że ja wywodzę się z biznesu prywatnego. Odpowiadając trochę pani poseł, naturalnym jest, że ktoś po kimś przejmuje stanowisko i coś kontynuuje nawet w biznesie prywatnym. Jak ktoś przychodzi po poprzednim prezesa, to po prostu kontynuuje zawarte przez niego kontrakty, a przemysł okrętowy jest jednostkowo długim procesem, czasami trwa to lata. Wiadomo, że zmieniają się nie tylko rządy, ale też zmieniają się kadencje. Tutaj naprawdę warto się pochylić, jeżeli chodzi o próbę sprzedania tego typu okrętów na rynek światowy ze względu na jedną podstawową rzecz. Nie pamiętam nazwiska posła, który wyszedł, ale siedział obok pań posłanek. Jeżeli chodzi o Kormorana II, czyli naszego niszczyciela min, który jest budowany wspólnie właśnie w połączeniu biznesu prywatnego i państwowego, dlatego że liderem jest Remontowa Shipbuilding, a konsorcjantami są Stocznia Wojenna i Centrum Techniki Morskiej, od początku, od 12 lat, od pierwszego, a dzisiaj jest budowany czwarty, piąty i szósty, pokazuje to, że biznes prywatny i państwowy w tej właśnie kwestii jest w stanie porozumieć się bardzo mocno ponad podziałami. Przypominam, że kontrakt został zawarty w 2013 r., jeszcze za czasów, kiedy premierem był pan Donald Tusk, a ministrem obrony narodowej był pan Siemoniak. Później było to kontynuowane przez ministra Macierewicza, a później ministra Błaszczaka, teraz jest to kontynuowane przez pana ministra Kosiniaka-Kamysza. Nas jako przemysł okrętowy bardzo cieszy, że ponad podziałami udało się kontynuować tak fantastyczny projekt. Teraz warto byłoby próbować sprzedać ten produkt, ponieważ mogłaby to być perła w koronie eksportowej Polski jako jeden z najlepszych elementów uzbrojenia morskiego na rynki światowe. Uważam, że jest to jeden z najnowocześniejszych okrętów tego typu w NATO. A więc duży ukłon nie tylko wobec Polskiej Grupy Zbrojeniowej, ale też wobec Grupy Remontowa, że potrafilіśmy się porozumieć i próbujemy wspólnie połączyć siły, żeby ten produkt sprzedać na rynki międzynarodowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Popieram pana prezesa. Szanowni państwo, bardzo dziękuję za spotkanie.

Zamykam posiedzenie Komisji.