

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 68)
z dnia 20 maja 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 68)

20 maja 2025 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Szymańskiego (Konfederacja)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji polskiej branży promowej – ocena skutków opóźnień w realizacji programu „Batory” dla modernizacji floty oraz analiza konkurencyjności polskich przewoźników na tle operatorów z innych państw regionu Morza Bałtyckiego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Skorobogaty** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Paweł Porzycki** przewodniczący rady nadzorczej i **Paweł Pluto-Prądyński** prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o., **Dariusz Doskocz** dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków.

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

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat sytuacji polskiej branży promowej – ocena skutków opóźnień w realizacji programu „Batory” dla modernizacji floty oraz analiza konkurencyjności polskich przewoźników na tle operatorów z innych państw regionu Morza Bałtyckiego.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. O zreferowanie tematu poproszę pana ministra Arkadiusza Marchewkę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, wraz z moim zespołem przedstawię informację na temat sytuacji na rynku promowym w kontekście funkcjonowania naszych dwóch największych armatorów, czyli Unity Line i Polferries. Są to marki, które należą do Skarbu Państwa. Na samym początku, tytułem wprowadzenia, chcę państwu powiedzieć, że Morze Bałtyckie jest jednym z najbardziej ruchliwych obszarów żeglugi promowej na świecie. Z naszego punktu widzenia jako Ministerstwa Infrastruktury, które jest odpowiedzialne za gospodarkę morską, kwestie promowe są jednym z filarów i priorytetów naszej działalności.

Historia funkcjonowania polskiej żeglugi promowej sięga wielu lat wstecz. Prawda jest taka, że sytuacja zmienia się bardzo dynamicznie. Co to oznacza? Oznacza to, że mamy do czynienia z koniecznością ciągłych zmian i dostosowywania się do realiów panujących na rynku. Oznacza to, że stoimy przed wielkimi wyzwaniami związanymi z budową nowych jednostek, wzmocnieniem funkcjonowania naszych armatorów promowych po to, żeby posiadać jak najsilniejszą pozycję na Bałtyku. Chcę państwu powiedzieć, że szczególnie w kontekście obsługi połączenia pomiędzy Polską a Szwecją przez ostatnie lata mieliśmy do czynienia, niestety, ze spadkiem udziału polskich armatorów w przewozach promowych. Wynikało to przede wszystkim z tego, że zagraniczna konkurencja w sposób bardzo ofensywny weszła na Bałtyk, realizując przewozy promowe za pomocą nowych promów, które kilka lat temu zostały oddane do użytku i mówiąc wprost, zgarnęły część rynku, co pogorszyło pozycję konkurencyjną naszych armatorów. Chcę państwu powiedzieć, że na dzisiaj średni wiek jednostek, które są w rękach polskich armatorów, wynosi 25 lat.

Nie chcę mówić o tym, co było, gdyż państwo doskonale pamiętacie, jak wyglądała kwestia realizacji promu w Szczecinie, słynną stępkę, potem przeniesienie produkcji na zupełnie innych zasadach do stoczni w Trójmieście. Ta sytuacja również była kłopotliwa, ale co to oznaczało? Oznaczało to, że w 2017 r., kiedy mówiono o rozpoczęciu budowy promów, konkurencja dla polskich armatorów zaczęła budowę swoich jednostek. Robiła to w Azji. Od ponad dwóch lat funkcjonuje na Bałtyku, cały czas zwiększając swój udział w rynku. Jeżeli porównamy Bałtyk i cały rynek do tortu, to jest on trochę mniejszy niż był jeszcze kilka lat temu. Udział polskich armatorów w tym rynku jest niższy. Wynika to przede wszystkim z tego, że w ostatnich latach podejmowano złe decyzje lub w ogóle ich nie podejmowano, co sprawiło, że wejście konkurencji na Bałtyk było bardzo łatwe, proste, dlatego że nasi armatorzy nie byli do tego przygotowani. Oprócz tego, że nie mamy nowych jednostek, w 2022 r. podjęto decyzje, które praktycznie otwierały drzwi do portu w Świnoujściu naszej zagranicznej konkurencji, co sprawiło, że udział w rynku podmiotów zagranicznych jeszcze wzrósł, osłabiając pozycję konkurencyjną polskich armatorów.

Chcę państwu powiedzieć o kwestii związanej z realizacją. W tytule jest oczywiście program „Batory”. Program „Batory”, który był zapowiedziany przez poprzedni rząd, składał się z budowy promów w stoczni w Szczecinie, z realizacji projektów związanych z zieloną stoczną i wielu innych działań, z których wszystkie zakończyły się fiaskiem, co zresztą podkreśliła w swoim raporcie Najwyższa Izba Kontroli. Projekt „Batory” zakończył się jednym wielkim niepowodzeniem. Nic z tego nie wyszło.

Następnie Polska Żegluga Morska Przedsiębiorstwo Państwowe podjęła decyzję o tym, żeby na zupełnie nowych, innych zasadach zrealizować produkcję w prywatnej stoczni w Gdańsku. Na ten cel Skarb Państwa udzielił dokapitalizowania na poziomie 650 mln zł i 350 mln zł pożyczki. W momencie, w którym przejęliśmy odpowiedzialność za kwestie związane z gospodarką morską i nadzorem właścicielskim nad naszymi armatorami, jedną z pierwszych informacji, którą otrzymałem było to, że stocznia, która realizuje ten projekt, od ponad 10 miesięcy, nie dostaje pieniędzy za wykonaną pracę. Dlaczego? Dlatego, że projekt ten po prostu nie miał zatwierdzonego finansowania, był pusty. Nawet ta część, która dotyczyła finansowania komercyjnego za pomocą banków, nie mogła być zrealizowana ze względu na to, że projekt w żaden sposób się nie spinał. Stanęliśmy przed wielkim wyzwaniem ratowania polskich armatorów. Projekt w pierwotnej wersji mógł doprowadzić do tego, że po pierwsze, stocznia stanęłaby na krawędzi bankructwa, ponieważ nie miałaby pieniędzy za wykonaną pracę, Skarb Państwa nie mógłby odzyskać środków finansowych, które do tej pory zainwestował, a polscy armatorzy nie mieliby nowych jednostek, co w perspektywie, myślę, że kilkunastu miesięcy mogłoby doprowadzić do katastrofy.

W związku z tym podjęliśmy bardzo intensywne działania po to, żeby zrealizować program budowy promów na nowo, przygotować nowe finansowanie, wskazać nowe źródła dokapitalizowania. Mogę państwu powiedzieć, że w ubiegłym tygodniu została podpisana umowa pomiędzy ministrem aktywów państwowych, a spółką, która realizuje inwestycje promowe, czyli Polskimi Promami o dokapitalizowaniu nowymi środkami, kwotą 1,3 mld zł po to, żeby wybudować trzy jednostki dla polskich armatorów. Chcę państwu powiedzieć, że pożyczka, która została przez poprzedni rząd udzielona, została całkowicie spłacona. Pieniądze w formie dokapitalizowania w wysokości 1,3 mld zł zostały przekazane na realizację inwestycji. Zaległe środki finansowe, których stocznia oczekiwała od kilkunastu miesięcy – pierwszych transz oczekiwała od 2022 r. – zostały całkowicie spłacone ze względu na to, że zapewniliśmy finansowanie dla realizacji projektu.

Dzisiaj jesteśmy w sytuacji, która... Powiem inaczej, sytuacja, w której znaleźliśmy się dzisiaj, jest wypadkową złych decyzji sprzed siedmiu, ośmiu lat. To, że armatorzy nie posiadają jeszcze nowych jednostek, wpłynęło oczywiście na to, że konkurencja bardzo śmiało i ofensywnie weszła na Morze Bałtyckie, gdzie jeszcze w 2011 r. na zachodniej flance mieliśmy stuprocentowy udział w rynku jako polscy armatorzy. Dzisiaj poziom ten wynosi 62%. I tak jest odbiciem w ostatnim kwartale w stosunku do tego, co było jeszcze w poprzednim roku. Jest to wynik dobrej współpracy naszych armatorów.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z realizacją tego przedsięwzięcia, projekt budowy promów jest projektem, który ma zupełnie nowe finansowanie, jest określony na warunkach rynkowych, jest dobrze policzony. Wszystkie założenia zostały poprzedzone testem prywatnego inwestora, analizami, które przeprowadziło Ministerstwo Aktywów Państwowych. Dofinansowanie pochodzi

ze środków między innymi Funduszu Inwestycji Kapitałowych. Jesteśmy na etapie, że w czerwcu pierwsza jednostka, która w ostatnich miesiącach została już całkowicie zapłacona, zaległe raty zostały uiszczone, przejdzie próby morskie. Zakładamy, że na przełomie października i listopada będzie mogła wejść już do eksploatacji. Po roku będą kończyły się budowy kolejnych jednostek. Robimy to po to, żeby nadrobić stracony czas, żeby przywrócić pozycję polskich armatorów na Bałtyku, która była dominująca. Zamierzamy ją odbudować, a po to, żeby to zrobić, potrzebujemy odważnych decyzji i konkretnych działań. Właśnie zostały podjęte działania, w wyniku których spółka realizująca budowę promów dostaje dodatkowe środki finansowe, bez których realizacja nowych jednostek dla polskich armatorów byłaby niemożliwa. Sytuacja niestety, mogłaby ulegać dalszemu pogorszeniu. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz dotyczy współpracy armatorów, którzy należą do Skarbu Państwa. Chcę państwu powiedzieć, że w przygotowanych materiałach, które jako ministerstwo przekazaliśmy państwu, wskazujemy, jaka jest sytuacja na tym bardzo konkurencyjnym rynku, jak wygląda sytuacja armatorów polskich, jak wygląda sytuacja związana z konkretnym tonażem zagranicznych podmiotów, które również przypływają do polskich portów. Chcę powiedzieć jasno, że musimy skończyć z niemądrą konkurencją i rozpocząć konstruktywną współpracę. Mogę podać państwu przykład, ale myślę, że powiedzą o tym panowie, którzy reprezentują podmioty, które realizują działania. Mogą państwu zobrazować to na przykładzie. Jako Skarb Państwa mamy armatorów, którzy mają swoje promy. Jeden prom wypływa o konkretnej godzinie wypełniony w 40%. Godzinę później wypływa za nim drugi prom również wypełniony w 40%. Płyną praktycznie obok siebie. Mówiąc wprost, jest to bardzo nieefektywne, a konkurujemy na bardzo ofensywnym rynku. Chcę państwu powiedzieć, że również armatorzy podejmują decyzje o tym, żeby ze sobą współpracować. Nie ma tu absolutnie mowy o jakimkolwiek łączeniu majątków. Chodzi o to, że każdy ma swoje promy. Po to, żeby bardzo dobrze i mądrze ułożyć siatkę połączeń, trzeba tym wspólnie zarządzić. Właśnie temu służy podpisane w ubiegłym tygodniu porozumienie o współpracy pomiędzy trzema armatorami, którzy należą do polskich właścicieli, w tym do Skarbu Państwa. Chodzi o to, żeby maksymalizować przychody z działalności i minimalizować koszty, ponieważ naszym zdaniem we współpracy jest klucz do sukcesu, tym bardziej, że wkrótce będziemy wprowadzać nowe jednostki na rynek. A więc jesteśmy bardzo zdeterminowani, żeby odzyskać rynek i nadrobić stracone lata.

To tyle tytułem wprowadzenia z mojej strony. Chcę też powiedzieć, że są ze mną pan dyrektor Dariusz Dorskoch z Polskiej Żeglugi Morskiej, pan Paweł Pluto-Prądyński, prezes spółki Polskie Promy i pan Paweł Porzycki, doradca Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Jestem tutaj z zespołem, więc z chęcią udzielimy szczegółowych informacji. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, chciałbym oddać głos i poprosić pana prezesa Pluto-Prądyńskiego o przedstawienie bardziej szczegółowych informacji na temat sytuacji w kontekście budowy nowej floty, tego, w jakich sytuacji znaleźliśmy się kilka miesięcy temu i gdzie jesteśmy dzisiaj.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Bardzo proszę, panie prezesie. Uprzejmie proszę na początek o przedstawienie się do protokołu.

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

Dzień dobry. Witam, szanowni państwo, panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni goście. Paweł Pluto-Prądyński. Jestem prezesem zarządu spółki Polskie Promy, spółki celowej realizującej projekt budowy promów dla polskich armatorów.

Myślę, że pan minister powiedział bardzo dużo, jeżeli nie wszystko w tym temacie. Mogę tylko potwierdzić, że faktycznie na dzień dzisiejszy mamy chyba trzecie nowe rozdanie projektu budowy promów dla polskich armatorów. O pierwszym projekcie „Batory” nie chcę się wypowiadać, ponieważ nie uczestniczyłem w nim. Był to projekt budowy promu dla PŻB, który został przeniesiony. Później utworzono spółkę celową, rozpoczęto budowę poprzez spółkę celową Polskie Promy. W 2022 r. rozpoczęliśmy finalnie proces realizacji projektu poprzez podpisanie kontraktu ze stocznia. Stocznia faktycznie rozpoczęła etap budowy, czyli zamówienie stali, cięcie, położenie stępki, prefabrykację sekcji, budowę bloków, scalanie kadłuba, które skończyło się wodowaniem pierwszej jednostki w październiku 2023 r. Rozpoczął się etap wyposażania, który trwa do dnia dzisiejszego. W grudniu 2024 r. zwodowano drugą jednostkę. Trwa jej wyposażanie równoległe z pierwszą jednostką.

W październiku 2023 r. było wodowanie, a tak naprawdę mieliśmy zapewnione częściowe finansowanie ze Skarbu Państwa, od armatora, a nie mieliśmy tego najważniejszego ze środków komercyjnych, czyli kredytu inwestycyjnego. Poziom finansowania, struktura finansowania miała wyglądać tak, że 30% miało być ze Skarbu Państwa, 10% od armatora, a 60%, czyli największy udział miało mieć finansowanie inwestycyjne. Rynek, realia rynku tak naprawdę zweryfikowały te założenia. Okazało się, że banki przynajmniej na pierwszą prototypową jednostkę, ponieważ trzeba spojrzeć na to w ten sposób, że dla banków to też była nowa, trudna, bardzo droga, kapitałochłonna inwestycja, patrzyły ze wszystkich możliwych stron.

Może tylko dodam w celu przedstawienia, jak jest to skomplikowane, że przy pierwszej jednostce stron finansowania po stronie zamawiającego, kredytobiorcy jest osiem, łącznie ze stoczną, poręczycielami, gwarantami, a stron kredytujących jest pięć. A więc 11, a właściwie 13 podmiotów wraz ze stoczną musiało się ze sobą porozumieć po to, żeby finalnie udzielić kredytu. W przypadku drugiej jednostki wygląda to podobnie, ale udało się dużo rzeczy zmniejszyć, w tym liczbę zabezpieczeń. Oczywiście było to wiele kilkumiesięcznych działań, które spółka podejmowała, żeby sprostać warunkom rynkowym.

W grudniu 2023 r. tak naprawdę instytucje finansujące postawiły nas pod ścianą, zmieniając zasady w trakcie gry, wymagając od nas dodatkowego zaangażowania kapitałowego, którego ani w projekcie, ani w biznesplanie nie mieliśmy założonego. I to był pierwszy przypadek, kiedy projekt stanął i nie wiedzieliśmy, co robić dalej. Było wahanie, albo to upadnie, albo uda się załatwić. Razem wtedy już z nowym panem ministrem Arkadiuszem Marchewką podjęto działania, żeby spróbować ratować projekt na tamtym etapie, co wymagało dodatkowych zgód. Udało się je uzyskać dosyć szybko, w sumie bardzo szybko, w trzy miesiące i ruszyć projekt dalej, co też pozwoliło nam zakończyć finansowanie kredytowe. W maju 2024 r. mogliśmy powiedzieć, że mamy dopiętą strukturę finansowania pierwszej jednostki. I tak jak pan minister powiedział, na dzień dzisiejszy rzeczywiście pierwsza jednostka jest zabezpieczona, jeżeli chodzi o finansowanie. Czekamy na odbiory, czekamy na próby morskie, które mają się odbyć w czerwcu, lipcu. Na czwarty kwartał przewidziane jest odebranie jednostki.

Co do drugiej jednostki, sytuacja była nieco inna. Zaraz po zakończeniu finansowania pierwszej jednostki, ponieważ banki nie chciały rozmawiać w trakcie o kolejnych, gdyż nie wiedziały, czy uda się z sukcesem zakończyć finansowanie pierwszej jednostki, zaczęliśmy finansowanie drugiej jednostki. Pojawiły się podobne problemy co przy pierwszej. Jednym z głównych problemów było to – może nie powinienem mówić, że były to problemy, ale tak to wyglądało – że banki poddały pod wątpliwość istnienie w projekcie spółki PŻB, budowy promów dla PŻB. Nie chcę mówić, że jest to wina PŻB. Po prostu banki znają standing finansowy niektórych instytucji, naszych armatorów, więc wiedzą, jak duże potrzebne są zabezpieczenia kredytowe. Największa grupa kapitałowa PŻM była chyba jedyną razem z żegluga, która dla banków była na tyle atrakcyjna, że faktycznie mogła zostać uznana za poręczyciela, gwaranta kredytu. Musieliśmy zmienić projekt, napisać go trochę od nowa, co się udało. Proces trwał od czerwca 2024 r. Był to drugi moment, w którym nie wiedzieliśmy, czy uda się doprowadzić projekt do konstrukcji, która była zaplanowana.

Skończyło się tak, że z założonych czterech promów budujemy trzy. Wymagało to dosyć dużego dokapitalizowania ze strony Skarbu Państwa. 9 maja podpisaliśmy ze Skarbem Państwa aneks do umowy inwestycyjnej, który tak naprawdę pozwala nam myśleć już o finalizowaniu, faktycznie o dokończeniu projektu budowy trzech promów dla polskich armatorów. W skrócie tak to wygląda. Struktura finansowania, niestety, jest inna dla każdej jednostki, nie da się jej powtórzyć. Na początku był plan, że każda jednostka będzie finansowana w ten sam sposób. Niestety, banki nie chciały w ten sposób rozmawiać. Nie ma takiej możliwości. Nawet największy armator w Polsce, czyli grupa kapitałowa PŻM nie ma zdolności poręczeniowej, oczywiście według banków, na tyle jednostek. Suma summarum przy wsparciu ministerstwa udało się otworzyć projekt na nowo. Liczymy na to, że uda się doprowadzić go do końca i że polscy armatorzy mimo pewnych opóźnień dostaną trzy nowe jednostki do ofensywnego funkcjonowania na trudnym rynku. W międzyczasie oczywiście dostaliśmy silną konkurencję na rynku świnoujskim. Może z mojej strony to tyle. Jak będą jakieś pytania, to powiem więcej.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Panie ministrze, czy ktoś jeszcze czy to koniec informacji?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, myślę, że tyle tytułem wprowadzenia. Z chęcią odpowiemy na pytania państwa parlamentarzystów.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję serdecznie. Zatem otwieram dyskusję. Proszę panie i panów posłów o zgłaszanie się, będę prowadził listę. W międzyczasie pozwolę sobie zadać swoje pytania. Po pierwsze, czy spółka, o której jest tutaj mowa, o nazwie Polska, będzie miała jednolite centrum decyzyjne w zakresie inwestycji i strategii przewozowej, polityki cenowej czy będzie jedynie platformą koordynacyjną trzech rozproszonych podmiotów? Zależy mi na zweryfikowaniu, czy konsolidacja jest realna czy jest pozorna, czy jest oparta o współpracę podmiotów.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Dorskocz:

Dzień dobry państwu. Dariusz Dorskocz. Jestem dyrektorem Polskiej Żeglugi Morskiej.

Jeżeli chodzi o pytanie, które pan przewodniczący zadał, poziom współpracy jest wielopłaszczyznowy, to znaczy, jedna podstawowa zasada jest taka, że podmioty pozostają niezależne. Trzeba pamiętać, że są trzy podmioty, z czego dwa są zależne od państwa, Unity Line, który jest w grupie PŻM, oraz Polska Żegluga Bałtycka, która jest zależna bezpośrednio jako spółka Skarbu Państwa, ale jest też podmiot prywatny. W związku z tym każdy podmiot i każdy armator zachowuje swoją strukturę, swoją niezależność i przede wszystkim własność statków. Na to jeszcze nakładają się przepisy, które wymuszają pewną formę współdziałania, a wykluczają inne formy. Chodzi oczywiście o kwestie zabezpieczenia konkurencji. To też trzeba brać pod uwagę przy planowaniu działania i struktury organizacji, którą tworzymy. Reasumując dążymy do tego, taki jest plan i w ten sposób jest to skonstruowane, że spółka będzie zajmowała się wspólnym zarządzaniem komercyjnym całego przedsięwzięcia. Każdy armator zostaje przy swoim majątku, pozostawia przy sobie swoje służby techniczne, załogowe, firmy zostają tam, gdzie są, tyle tylko, że oddają majątek do dyspozycji centrum zarządzania komercyjnego, które po prostu jednoczy potencjał wszystkich trzech armatorów.

Jeżeli chodzi o korzyści komercyjne oraz korzyści związane z poprawą warunków dla klientów, ponieważ to też jest bardzo ważny element, którego nie można pominąć, jest ich bardzo dużo. Można je przedstawić również w formie jakiejś prezentacji, ale są to rzeczy dosyć oczywiste. Jeżeli dysponuje się 10 promami, to jest dużo lepiej, niż jak się ma trzy razy po trzy. Mówiąc wprost, umożliwia to dopasowanie siatki połączeń do potrzeb, do tego, żeby ograniczyć koszty, do tego, żeby móc również dać lepszy serwis klientom w najprostszym wykonaniu. Jeżeli chodzi o formę sprzedaży biletów, rezerwacje, i tak dalej, wszystko będzie robione przez jedną platformę. Będzie ona zarządzać tym wszystkim z punktu widzenia klienta. Zamiast trzech podmiotów będzie jeden, do którego będzie można, potocznie mówiąc, załogować się i kupić bilet. Jeżeli chodzi zaś o to, co jest największą częścią przychodów, czyli przewozy ciężarówek, przewozy cargo, to również pozycja jednego podmiotu, który negocjuje przewozy zwykle na rok do przodu lub nawet w jakimś większym zakresie, będzie zupełnie inna, ponieważ zamiast trzech różnych, ograniczonych do trzech czy czterech promów – zależy to oczywiście od miejsca i armatora jedenastek – będzie mógł przedstawić ofertę całościową, obejmującą większy zakres odejść, jak też geograficznie obejmującą więcej portów.

Taki jest zamysł tego przedsięwzięcia. Moim zdaniem jest ono spóźnione jakieś 30 lat albo nawet więcej. Wiadomo, że są to rzeczy, które niestety... W momencie, jak są pieniądze, łatwiej funkcjonuje się osobno. Teraz, kiedy rynek zaostrzył działania, nagle okazało się, że tak już się wręcz nie da. Jest to też trochę wymuszone okolicznościami, ale ja akurat bardzo się z tego cieszę.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Zgłosił się pan poseł Czesław Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Z uwagą wysłuchałem tych narracji, w mojej ocenie, bardzo kłamliwych narracji, pełnych manipulacji, pewnej mistyfikacji, oszukańczych narracji. Powiem od razu, a może przeczytam, co pan minister Marchewka powiedział 21 marca 2024 r. na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Zacytuję, co pan odpowiedział, panie ministrze, na zadane przeze mnie pytanie, czy będzie możliwość albo czy macie w planie połączenie Unity Line z PŻB: „Zależy nam na tym, żeby Polska Żegluga Bałtycka pod marką

Polferries stanowiła silną markę na Bałtyku, była filarem funkcjonowania żeglugi promowej Polski. To jest nasz największy cel. Chcemy tę firmę rozwijać”. Tak pan powiedział. Panie ministrze, pan się przejęczył, pan chciał tę firmę zwiąć i zwiąć pan tę firmę. Panie ministrze, jako kołobrzeżanin powiem panu i państwu, że w mojej ocenie jest pan, panie ministrze, grabarzem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i Polferries. Grabarzem jest również pan prezes Piotr Redmerski. A co dziwne, pomogły mu w tym związki zawodowe, związki zawodowe pracowników PŻB SA, Polferries w Kołobrzegu i jednocześnie związek zawodowy NSZZ „Solidarność” w Kołobrzegu. Jest to dziwne, bardzo przykre, bardzo zasmucające.

Powiem również, jaka była sytuacja finansowa w marcu 2024 r., a więc po kilku miesiącach państwa rządów, co powiedział wtedy na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pan prezes Piotr Redmerski. Zacytuje: „Jeśli chodzi o samą sytuację finansową Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, to oscyluje ona około zera. Myślę, że w tym roku uda się jakoś ustabilizować tę sytuację. Jeżeli będzie jeszcze nadzieja na nowe promy, daje to jakąś optymistyczną informację na przyszłość”. A więc jeszcze w marcu 2024 r. mieliście plany dotyczące przyszłości, rozwijania, i tak dalej, tymczasem nagle, po 40 latach, jak pan mówi, że tyle spóźnił się, łączycie to w jedną spółkę. Są trzy spółki, robicie czwartą, w której będą nowe zarządy, nie wiem, prawdopodobnie będą rady nadzorcze jak w PŻB, gdzie rada nadzorcza zwiększyła liczbę swoich członków, zwiększyła swoją pensję, wynagrodzenie. A więc prawdopodobnie będziecie jeszcze czwarta spółka. Jeszcze nazywacie to Polska, pol to Polska i sca to Skandynawia, broń Boże, żeby to były polskie promy bałtyckie, tylko muszą być polsko-skandynawskie żeglugowe promy bałtyckie. Jest to w wymiarze późniejszej likwidacji, czy późniejszej prywatyzacji, czy późniejszej sprzedaży, żebyście ukłonili się również armatorowi zagranicznemu.

Jeszcze jedna kwestia. Bardzo przykre, że odbieramy to jako kołobrzeżanie. Zawsze mieliśmy markę, dumę Kołobrzegu, prestiżową markę uznawaną praktycznie na cały świat. Co jeszcze mówi pan prezes Piotr Redmerski, łącznie z panami? Otóż 31 stycznia 2026 r., a więc za osiem miesięcy Polska Żegluga Bałtycka obchodzi złoty jubileusz, pięćdziesięciolecie powstania. Pan prezes Piotr Redmerski mówi, że jest to swoista nagroda, przywilej, że na pięćdziesięciolecie wreszcie łączymy, likwidujemy PŻB. Naprawdę jest to buta, arogancja i niezrozumienie faktów. Zatopiliście PŻB, spółkę Polferries z Kołobrzegu. I pan prezes jeszcze mówi, że jest to specjalna nagroda na pięćdziesięciolecie, na złoty jubileusz. Naprawdę trzeba mieć cywilną odwagę, trzeba mieć butę najwyższego stopnia albo niezrozumienie faktów. Dlatego z przykrością to mówię, panie ministrze, że pana słowa praktycznie są rzucane na wiatr, pana zapewnienia, że chciał pan rozwijać spółkę, kiedy myślał pan o tym, że chce pan zwiąć tę spółkę, są rzucane na wiatr. Myślę, że jest to zachowanie bardzo naganne i bardzo nieprzyzwoite. Wszyscy powinniście poddać się głębszej refleksji, że tak nie należy działać. Trzeba było od początku informować, od początku mówić, dyskutować, prowadzić dialog, przedstawiać wytłumaczenie, a nie praktycznie pozbawiacie Kołobrzeg nie tylko dochodów, ale również marki, również naszej pięćdziesięcioletniej dumy. Jednocześnie pozbawiacie też potencjału gospodarczego, społecznego, waloru turystycznego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pytanie uzupełniające. Pan przewodniczący Marek Hok.

Poseł Marek Hok (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, nie mogę zgodzić się z taką opinią. Pan poseł Hoc powiedział: „my kołobrzeżanie”. Ja również jestem z Kołobrzegu, panie pośle, jak pan dobrze pamięta. Wczoraj odbyło się spotkanie pana prezesa Redmerskiego z załogą i ze związkami zawodowymi. Informacja o tym, że firma zostaje, że zostaje bandera, że zostaje nazwa, że zostają pracownicy, nie ma się nijak do tego, co pan przed chwilą próbował tutaj Wysokiej Komisji przedstawić. Sytuacja jest zupełnie odwrotna. Dzięki konsolidacji firma będzie mogła właśnie się rozwijać, a promy, które są, a jest ich cztery, naprawdę w dobrym układzie komunikacyjnym będą mogły funkcjonować na Morzu Bałtyckim. A więc proszę tutaj nie sieć niepokoju, ponieważ zupełnie nie ma to miejsca ani racji. I mieszkańcy, i pracownicy PŻB są zupełnie innego zdania i nie zgadzają się z panem. Poprzednia ośmioletnia działalność PŻB, która była podtopiona między innymi także przez pana działania, stała się naprawdę trudnym elementem do gospodarowania. Dzisiaj jest szansa. Proszę dać szansę pracownikom, związkom zawodowym. Kto jak kto, ale pan chyba powinien być ostatnim, który krytykuje związki zawodowe działające na terenie PŻB i w mieście Kołobrzeg. Tylko tyle uzupełnienia. Bardzo proszę, żeby nie było to postrzegane jako

opinia mieszkańców Kołobrzegu, ponieważ mamy zupełnie inne, odmienne zdanie co do tego projektu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję, panie przewodniczący. O odpowiedź poproszę pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Odpowiem. Szanowny panie pośle, marka, którą to nazwano, jest marką międzynarodową, dlatego że korzystają z niej operatorzy, spedytorzy, którzy funkcjonują na globalnym rynku. Jest to związane z angielskim. Jak pan mówi, to mówi pan [skandynawia] czy [scandynawia]? No niech pan się zastanowi. Gdyby pan znał angielski, to by pan wiedział, że linia nie nazywa się [unity line] albo [polferries] – może pan tak myśli – tylko używa się nazw, które obowiązują generalnie w relacjach międzynarodowych. A więc mówi się [polska]. A dlaczego? Ponieważ jest to z Polski do Skandynawii. Jest to właśnie marka, która ma jasno wzmocnić przekaz mówiący o tym: „czym płyniesz? Płynę polską”.

Zacznę może od tego, że po pierwsze, zarzuty, o których pan mówi, są zupełnie bezpodstawne i świadczą tylko i wyłącznie o totalnym braku pana wiedzy w zakresie żeglugi promowej. Jakbym był złośliwy, to bym przypomniał, że ludzie związani z pana ugrupowaniem na samym odejściu z PZB pozalaćwali sobie 15 dodatkowych pensji w ramach zwolnienia. W tej sprawie są już prowadzone postępowania. Na szczęście złe umowy zostały anulowane. A więc proszę mi nie mówić, że pan myśli cokolwiek o dobru spółki, dlatego że to specjalnie dla ludzi związanych z PiS-em, pan wie dokładnie z kim, były tworzone dyrektorskie pozycje w Polskiej Żegludzie Bałtyckiej. I na tym koniec, kropka. To tyle co mam do powiedzenia w tej sprawie na temat tego, w jaki sposób pan traktował PZB.

Chcę powiedzieć jasno i podtrzymać moje słowa. Jeżeli chcemy odzyskać pozycję konkurencyjną na Bałtyku, to musimy współpracować. Doskonale o tym wiecie. Doskonale wiecie i nie udawajcie, że jest inaczej. Jeżeli nie będziemy silni współpracą, to konkurencja zagraniczna przez brak decyzji w ostatnich latach albo złe decyzje, które podejmowaliście, będzie jeszcze bardziej ofensywna. Kończymy budowę drogi S3, realizujemy Nadodrzanekę. Czesi po wizycie naszego rządu w Pradze rozpoczęli przetarg na budowę S3 po swojej stronie granicy. Mamy zupełnie nowy korytarz transportowy. Gdybyśmy doprowadzili do tego, co wy zrobiliście i nie robili żadnych ruchów, to niemiecka konkurencja przejęłaby Bałtyk. Chcę to powiedzieć z pełną odpowiedzialnością. W związku z tym podejmujemy wiele działań, które, po pierwsze, organizują środki finansowe w zupełnie nowym finansowaniu na polskie promy, których w żaden sposób nie zorganizowaliście. To jest wasza druga klęska po stępcie. I po drugie, dążymy do tego, żeby poprawić pozycję konkurencyjną.

Wszystkie firmy, trzy firmy, które zawiązują sojusz, dalej będą firmami niezależnymi. Po pierwsze, chodzi o to, żeby maksymalizować przychody i minimalizować koszty działalności operacyjnej. Jeżeli nie wie pan o co chodzi, to ja zaproszę pana, przyjdzie pan tutaj do fachowców i posłucha pan, na czym to polega. I powtórzę jeszcze raz, kiedy przejmowaliście władzę, udział naszych armatorów na Bałtyku wynosił ponad 80%, kiedy ją oddawaliście, spadł poniżej 60%. Jest to najlepsza ocena tego, do czego doprowadziły złe decyzje albo ich brak. Zawsze będę powtarzał, że najlepszą formą walki z kłamstwem jest prawda. A więc współpraca armatorów ma przede wszystkim doprowadzić do tego, żebyśmy odzyskali naszą pozycję konkurencyjną na Bałtyku. W materiałach, które państwo macie, przygotowaliśmy specjalnie zestawienie jednostek, które mamy. Dam tylko przykład. Konkurenci dla naszych armatorów, niemiecki TT-Line ma dziewięć jednostek, Stena Line czternaście¹⁴, Finnlines czternaście, DFDS pięć. Panie pośle, z pełnym szacunkiem do pana, ale jeżeli pan myśli, że jeżeli teraz Polska Żegluga Bałtycka z czterema promami będzie w stanie zawojować Bałtyk przy tak dużej konkurencji, to zapewniam pana, że potrzebna jest współpraca. Właśnie po to to robimy, przy zachowaniu pełnej niezależności podmiotów, przy ustaleniu jednego sojuszu strategicznego, który ma na celu przejęcie i odzyskanie tego, co działo się na Bałtyku.

Doskonale pan to wie, ale mogę prosto panu wytłumaczyć sytuację. Jeżeli na przykład konkurencja niemiecka ma prom, którego budowę rozpoczęto w 2017 r., kiedy pana premier pukał młotkiem w stępkę, jeżeli ma do dyspozycji promy, które mogą na swój pokład zabrać 4 km ciężarówek, jakby ustawił je pan jedna za drugą, a my z racji tego, że mamy tak stare promy, możemy zabrać tylko 1,5 km, to o czym to świadczy? Świadczy to o tym, że jeżeli ktoś ma nowszy sprzęt napędzany gazem LNG, to może zaoferować niższą cenę przewozu ciężarówki. Koszty

jednostkowe są po prostu niższe. Po to, żebyśmy byli w stanie konkurować, musimy odnowić naszą flotę. I robimy to. Po drugie, musimy zwiększyć potencjał do mądrego zarządzania całym majątkiem.

Cały czas będę podtrzymywał i mówił to z pełną odpowiedzialnością, że działania te są niezbędne po to, żeby nadrobić stracone lata. Pan wie doskonale, o czym mówię. Jedyne do czego doprowadziliście, o czym tak głośno mówicie w przypadku PŻB, to prom Varsovia. Mówię wszystkim państwu, żebyście wiedzieli, że prom, o którym mówią politycy PiS-u, nie jest własnością spółki PŻB. Nie jest własnością, jest wyleasingowany od stoczni, która już go budowała. Wtedy podjęliście decyzję, żeby to zrobić. Powiem wam inną rzecz. W 2024 r., kiedy przejęliśmy odpowiedzialność za PŻB – nowy zarząd pojawił się chyba w marcu albo w kwietniu, nie pamiętam – stanęliśmy przed wyzwaniem wprowadzenia promu na linię. I wiecie co się okazało? Że prom, którym tak się chwalili politycy PiS-u, nie ma nawet fotela dla kapitana. O czym to świadczy? Panie pośle, w 2024 r. trzeba było dodatkowo włożyć 22 mln zł, żeby prom, którym pan się szczyci, nienależący nawet do PŻB, mógł wejść na linię i tam funkcjonować. Wie pan, ile spółka miała na to pieniędzy po waszych rządach? Praktycznie nic. Wszystko trzeba było robić z kredytu po to, żeby uratować pieniądze, które już zostały przez PŻB w to włożone.

Naprawdę stanęliśmy przed ogromnymi wyzwaniami. Jeżeli pan myśli, że to, w jakim stanie zostawiliście żeglugę promową, jest czymś świetnym, to jest pan w wielkim błędzie. Dzisiejsza nasza misja jest misją ratunkową, ale oprócz tego, że jest ratunek, jest naprawdę ambitny plan inwestycyjny. Dlatego nasz rząd inwestuje 1,3 mld zł w budowę nowych promów. Będzie wspierał naszych armatorów, żeby jak najlepiej radzili sobie z zagraniczną konkurencją.

Podam panu przykład. Na przełomie 2023 i 2024 r. Finnlines wszedł do portu w Świnoujściu. Jeszcze niedawno na posiedzeniu Komisji pan Gróbarczyk mówił: „to waszą rolą jest zatrzymanie, żeby Finnlines nie wpływał do Świnoujścia”. Wyciągnąłem papiery. Wie pan, kto jest podpisany pod zezwoleniem na to, żeby obok zbudować terminal konkurencyjny dla naszego polskiego terminala, należącego do zarządu portu w Świnoujściu? Podpisany jest pan Gróbarczyk. A więc proszę raz na zawsze przestańcie mówić o tym, że mieliście wielki plan na rozwój żeglugi promowej, ponieważ doprowadziliście do totalnej zapaści. Zobowiązałem się razem z zespołem fachowców do tego, żeby naprawić tę sytuację. Wszystkie działania, które realizujemy, są działaniami, które mają tę sytuację naprawić i doprowadzić do odzyskania pozycji konkurencyjnej na Bałtyku. Tyle mam w tej sprawie do powiedzenia. Jestem przekonany, że dzięki temu, że nasze spółki, nasi armatorzy są w rękach fachowców, krok po kroku będziemy poprawiać naszą sytuację. A wszystkim, którzy słuchają pana posła mówiącego, stawiającego kłamliwe tezy na temat tego, jak wygląda sytuacja PŻB, chcę powiedzieć jasno, że spółki zachowują swoją niezależność, zachowują swoją podmiotowość, będą współpracowały po to, żeby stawić czoła zagranicznej konkurencji, po to, żeby odzyskać rynek. Przypomnę, że jak przejmowaliście władzę, miały 90% udziału w rynku, jak oddawaliście władzę, miały 58%. To są fakty. Świadczy to o tym, jak złe decyzje albo ich brak mogły zrujnować naszą żeglugę promową. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Zapisuję pana na listę. W niedługej przyszłości, panie pośle. Teraz ja pozwolę sobie zadać pytanie. Panie ministrze, wspomniał pan słusznie o tym, że tacy operatorzy jak TT-Line czy Finnlines posiadają nowoczesne jednostki i dzięki temu mogą oferować tańsze usługi. W związku z tym mam pytanie, jakie środki przewidziano, żeby zbudować przewagę konkurencyjną spółki Polsea? Czy jest to strategia jakościowa, czy to jest strategia kosztowa, czy jakaś inna?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Myślę, że panowie odpowiedzą.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Dosek:

Jeżeli chodzi o spółkę, to właściwie nie ona będzie zajmowała się pozyskiwaniem środków, ponieważ będzie funkcjonowała na bazie środków, które są u armatorów. Jest to spółka, która będzie zajmowała się tylko czarterowaniem statków od armatorów. Nie jest ona punktem, który będzie zbierał jakiś kapitał, zwłaszcza skierowany od strony Skarbu Państwa. Zakładam, że jeżeli będzie to szło, to będzie szło bezpośrednio w stronę armatorów, PŻB i udziałowców spółki. A więc jeżeli chodzi o przewagę konkurencyjną, podstawową rzeczą są tematy, o których wspomniałem

wcześniej, czyli efekt połączenia trzech małych podmiotów w jeden duży oraz wszystkie rzeczy, które zwykle zachodzą w następstwie, czyli synergia, poprawa jakości, poprawa zarządzania. Nie bez znaczenia jest również to, że spółka tworzy się na poziomie zarządzania od nowa, ale korzystając z zasobów i doświadczeń funkcjonujących podmiotów, czyli spółek, które zakładają Polskę. Korzysta z ludzi, którzy w tym są, ale ma za zadanie stworzyć nowy połączony zespół, gdzie będą ludzie, pracownicy obecnie funkcjonujący u armatorów, o których wiemy, których znamy. To jest główny element. Może Paweł jeszcze coś doda.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Zanim oddam panu głos, pan wybaczy, ale sprawne zarządzanie nie jest przewagą konkurencyjną, ponieważ nie dotyczy bezpośrednio klienta końcowego. A zatem tylko doprecyzuję moje pytanie.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Dorskoc:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Otóż czym zamierzamy konkurować, niezależnie czy bierzemy pod uwagę perspektywę spółki Polska czy trzech niezależnych podmiotów?

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Dorskoc:

Już wchodzę w temat. Pierwszą rzeczą są nowe ramy, które wchodzą, będą wyniesione ze strony Unity Line, o których przed chwilą mówił pan prezes, czyli trzy nowoczesne promy o napędzie gazowym, ekologiczne, o bardzo dużym rozmiarze i długości linii 4100 m. Będą wchodzić sukcesywnie co rok. To jest pierwsza duża przewaga, pierwszy atut. To, o czym wspomniałem wcześniej, czyli sama kwestia połączenia i funkcjonowanie podmiotu dysponującego dużo większą skalą, to jest następny element, ale trzeba też powiedzieć, że nie wszystko jesteśmy w stanie w tej chwili wprost głośno zadeklarować. Jeżeli chodzi o powiększenie rynku oraz ekspansję poza najbardziej oblegane przez nas, podstawowe miejsca, czyli Świnoujście, Szwecja, spółka ma oczywiście plany, żeby działać bardzo szeroko na innych kierunkach, tyle tylko, że mówienie tego otwartym tekstem w tej chwili, jest mówieniem konkurencji wprost, jaki mamy projekt. Nie chciałbym mówić bezpośrednio o konkretnych liniach, ale oczywiście panu przewodniczącemu mogę wszystko rozrysować, jeżeli o to chodzi. Jeżeli można, to pan Paweł jest bardzo dobrze zorientowany w tych tematach.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Można? Panie przewodniczący, może się przedstawię. Zaczynałem karierę w Polskich Liniach Oceanicznych w 1987 r. w dziale żeglugi promowej. Całe swoje życie byłem związany z żeglugą promową. W 1995 r. byłem w szczecińskim oddziale Polskich Linii Oceanicznych. Decyzje były podejmowane przedtem, zanim dołączyłem. Pani poseł, proszę kierować pretensje do osób, które wówczas kierowały przedsiębiorstwami. W 1995 r. zostałem pierwszym prezesem Unity Line. Wprowadzałem markę do eksploatacji na rynek i budowałem statek w Norwegii razem z całym zespołem. Potem zarządzałem spółką Euroafrica. W związku z tym mogę powiedzieć, cytując posłankę z państwa klubu, że umiem coś tam, coś tam, w tej sprawie.

Wracając teraz do pytania, które zadał pan przewodniczący, powiem tak. Powstaje nowy podmiot, za którym stoi kapitał trzech dużych graczy z naszego rynku promowego. Dzisiaj każdy z nich jest rozproszony i nie może się równać z konkurencją zagraniczną. Proszę tylko pamiętać, że zanim państwo przejęliście władzę, na stole został zostawiony projekt powołania już wtedy przedsięwzięcia, które nazywało się Polskie Promy. To był projekt, który zakładał kapitałowe wejście Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i PŻM w budowę dwóch statków typu ro-pax przez stocznnię Crist przy wsparciu grupy Mars. Z tego projektu, z tego przedsięwzięcia zostały wióry, a w tym czasie zagraniczna konkurencja uplasowała zlecenia na budowę nowych statków o podobnych parametrach w Chinach. To, o czym wspominał pan minister, wprowadzenie Finnlines na terminal w Świnoujściu spowodowało, że w ciągu kilku miesięcy jeden gracz zagraniczny był w stanie przejąć około 10% rynku w przewozach. Innymi słowy, jeżeli rozproszony polski kapitał będzie działał tak jak do tej pory, nie będzie miał szans w zderzeniu z największymi graczami.

Jeżeli chodzi o przewagi konkurencyjne, panie przewodniczący, powstaje podmiot, który na zasadach rynkowych w pierwszym ruchu będzie charterował 10 promów i będzie zasilany

nowymi statkami wchodzącymi kolejno do eksploatacji. W związku z tym, po pierwsze, zaofertuje na rynku największą siatkę połączeń, nieporównywalną z ofertą żadnego z zagranicznych armatorów. Będzie także dysponował największą zdolnością przewozową na połączeniach z Polski, nieporównywalną z żadnym z zagranicznych armatorów. Podmiot ten będzie obecny we wszystkich polskich terminalach promowych oferujących połączenia do Szwecji. Poza tym w odniesieniu do tego, o czym bardzo dyskretnie wspomniał pan dyrektor, powiem tak. Obrady naszej Komisji są obserwowane z dużym zainteresowaniem nie tylko przez miłośników naszej branży, ale również przez ekspertów prowadzących biały wywiad. Nie wydaje mi się, żebyśmy musieli i chcieli tutaj wchodzić w detale odnośnie do naszej strategii na najbliższy czas, szczególnie, że mówimy o bardzo konkurencyjnym rynku i bardzo agresywnej zagranicznej konkurencji.

Chcę powiedzieć taką rzecz. Operowanie 10 promami przez operatora, który będzie miał po swojej stronie nie tylko politykę handlową, politykę frachtową, ale również będzie w stanie konsolidować całą politykę zakupową, daje ogromne przewagi konkurencyjne. Pierwszy przykład to chociażby oszczędności po stronie kosztowej. Dzisiaj na każdym z terminali mamy podwójone służby terminalowe. Na działalność akwizycyjną i marketingową wydajemy gigantyczne pieniądze, gdzie częściowo są one wymierzone przeciwko sobie. Dzisiaj środki te należy wydać na działania akwizycyjne, związane z pozyskiwaniem ładunku i towaru dla naszych polskich promów, a nie przeciwko sobie, nie na zabieranie sobie towaru między jedną a drugą spółką kontrolowaną przez Skarb Państwa. Dopiero uzyskanie efektów synergii pozwoli również wykorzystać wiedzę w zakresie wykorzystania najnowszych technologii dotyczących elektronicznego dostępu do bazy danych, rozwiązań online w zakresie rezerwacji, sprzedaży, kontroli zdolności przewozowej, dopasowywania częstotliwości odejść do aktualnego popytu, niewypuszczania statków w morze, kiedy nie ma ładunku. W związku z tym wszystkie te elementy zdecydowanie będą wskazywały na przewagi tego podmiotu nad konkurentami działającymi na naszym rynku.

Jak pan minister słusznie tutaj wspominał, przykład stanowi pilotażowy projekt, który został zrealizowany przed uruchomieniem dużo dalej idącej koncepcji w zakresie konsolidacji zakupów paliwa przez grupę promową. Przyniósł on gigantyczne oszczędności każdemu z armatorów. I to jest chyba jeden z najbardziej mierzalnych, najlepszych przykładów potwierdzających, że jest to właściwa droga i właściwy kierunek do realizowania w najbliższej przyszłości.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. W ramach zrozumienia perspektywy powiem tyle. Z przedstawionej informacji wynika, że została powołana spółka, natomiast niezadowolające dla mnie jest wytłumaczenie, że dzięki temu, że zostanie powołana, zrobimy to dobrze. Stąd są pytania o strategię. Nie wymagam, żeby rozpisował mi pan publicznie, które koszty będą obniżane, w jaki sposób dokładnie finansowo, biznesowo zostanie to uzasadnione, tylko proszę o jakiegokolwiek uprawdopodobnienie, że spółka faktycznie coś zmieni. Taka była moja intencja. Oddaję głos panu posłowi Arturowi Łackiemu.

Poseł Artur Łacki (KO):

Wygląda na to, że na większość moich pytań odpowiedzi uzyskałem w wypowiedzi pana ministra. Jedno pytanie bardziej konkretne, dotyczące innej ustawy, którą będziemy niedługo procedowali, zadam na końcu. Najpierw chciałbym złożyć protest przeciwko sposobowi prowadzenia obrad Komisji przez pana przewodniczącego, pana wiceprzewodniczącego. Wydawało mi się, że kiedy pan będzie prowadził posiedzenie Komisji, to nie będzie pan miał maniery pana przewodniczącego Płażyńskiego, ale widzę, że pan ją niestety przejął, że pana pytania, wasze pytania są ważniejsze niż pytania innych członków Komisji, że pana komentarze są ważniejsze niż komentarze innych członków Komisji. Chciałem panu wiceprzewodniczącemu przypomnieć, że my jako posłowie mamy dokładnie takie same prawa jak pan, panie wiceprzewodniczący. Jeżeli chce pan prowadzić dialog z zaproszonymi gośćmi, to proszę założyć sobie zespół parlamentarny i zaprosić panów na spotkanie zespołu parlamentarnego. Tam będzie pan prowadził dialog.

Muszę też stanąć w obronie pana posła Hoca, który nie dostał od pana pozwolenia na ad vocem, a powinien. Jeżeli chce się kompromitować dalej, to powinien mu pan pozwolić, żeby się kompromitował dalej swoją niewiedzą dotyczącą PŻB. To jest mój komentarz.

Mam jedno pytanie ze względu na to, że niedługo będziemy procedowali inną ustawę dotyczącą kupna i sprzedaży gazu w Polsce. Chciałem się dowiedzieć, a nie było mnie przez pierwsze 15 minut, może to już było powiedziane, jakie silniki będą miały promy. Czy są to silniki

hybrydowe czy tylko na LNG? Bardzo mnie to interesuje, podobnie jak termin oddania do użytku pierwszej i ostatniej jednostki.

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

Już odpowiadam. Nowo budowane jednostki mają napęd typu dual fuel, ale głównym napędem jest napęd LNG. Inicjacja jest poprzez diesla. Mogą również pływać na dieslu w sytuacjach awaryjnych. Mają także zasilanie bateryjne. Przewidujemy, że około 30 minut mogą pracować tylko na bateriach. Napęd jest Azipod, czyli można powiedzieć, że jest to napęd elektryczny, nie ma jako takiej linii wału i silnika spalinowego.

Posel Artur Łacki (KO):

Przepraszam, dopytam, jakie szacujecie roczne zużycie LNG po wprowadzeniu wszystkich jednostek.

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

Musiałbym spojrzeć, nie pamiętam dokładnie tych danych. Mamy to policzone mniej więcej. Oczywiście są to dane szacunkowe.

Posel Artur Łacki (KO):

Dopytam po posiedzeniu Komisji. Jeszcze daty.

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

Tak, jeszcze daty. Odbiór pierwszej jednostki, tak jak już powiedziałem wcześniej, planowany jest w czwartym kwartale tego roku. Odbiór kolejnej, drugiej planowany jest po roku. Co do trzeciej jednostki, na dzień dzisiejszy ciężko mi powiedzieć, ponieważ przy różnych działaniach, które przez dziewięć miesięcy podejmowaliśmy wspólnie z ministerstwem, żeby uratować projekt, tak naprawdę dopiero w najbliższym czasie będziemy ustalać wznowienie budowy trzeciej jednostki. Była ona wstrzymana ze względu na brak finansowania. Będziemy ustalać harmonogram budowy trzeciej jednostki. Podejrzewam, że będzie to mniej więcej za dwa i pół roku, czyli w czerwcu 2027 r. Tak możemy zakładać.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Panie przewodniczący, jeżeli pani pozwoli, jeszcze uzupełniające informacje odnośnie do wykorzystywania napędów LNG na promach. Otóż wprowadzony już do eksploatacji prom Varsovia, który w ramach projektu miał być promem na LNG, nie jest promem napędzanym LNG. I warto o tym mówić. Zapomnieliśmy o tym, że na prom, który został wycarterowany z włoskiej stoczni jako prom LNG, zarząd PŻB musiał wydać na chwilę obecną około 4 mln euro na dostosowanie do tego, żeby był LNG-ready. Kolejne 5 mln euro są rozłożone na cztery lata. Wówczas uzyska status LNG-ready. A po to, żeby być zdolnym do tego, żeby palić paliwo LNG i napędzać siłownię tym paliwem, statek musi zostać skierowany do stoczni. Szacowane nakłady inwestycyjne wynoszą 13 mln euro plus oczywiście przerwa w eksploatacji, wyłączenie statku na kilkanaście miesięcy po to, żeby można było dostosować siłownię do nowych rozwiązań.

Posel Artur Łacki (KO):

Chyba nie trzeba tego komentować.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Panie pośle, oczywiście ma pan prawo do swojej opinii na temat prowadzenia przeze mnie obrad. Dziękuję za podzielenie się nią. Natomiast chciałbym zauważyć, że na przykład pan poseł Czesław Hoc nie miał możliwości zadania drugiego pytania właśnie ze względu na to, że pan poseł Artur Łacki został wpisany wcześniej na moją listę. Stąd raczej prowadzę obrady zgodnie z listą zgłoszeń. Ja również sam sobie zgłaszam się, również wpisuję się na listę. Wydaje mi się, że jest to transparentne, natomiast deklaruje, że po posiedzeniu Komisji bardzo chętnie z panem porozmawiam o konkretnych usprawnieniach, które możemy wprowadzić tak, żeby więcej nie było już takich zastrzeżeń.

Posel Artur Łacki (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący, ale jak już mówiłem, jeżeli pan poseł Hoc chce się dalej kompromitować, to proszę mu pozwolić.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Tego nie powiedziałem, natomiast faktycznie z mojej listy wynika, że teraz pan poseł Czesław Hoc.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Najpierw też serdecznie pozdrawiam pana Artura Łackiego. Ad vocem nie będzie. Panie pośle Arturze Łacki, nie ta liga i nie ten poziom.

Odnosnie do wypowiedzi pana ministra i państwa, z całym szacunkiem, proszę państwa, czy wy słyszycie, co dokładnie mówicie? Mówicie, że z trzech samodzielnych spółek z własnym majątkiem, które będą gospodarować swoim majątkiem, tworzycie czwartą spółkę, prawdopodobnie z zarządem, z radą nadzorczą, z obsługą, z pomieszczeniami, z samochodami. W takim razie pytam się, jaki będzie koszt czwartej spółki, która niejako będzie to koordynować. Mówicie o konkurencji, zawsze mówi się o konkurencji. Pamiętacie, jak łączyliśmy Orlen z Lotosem? Jakie były grzmoty, jakie protesty, że zabiera się konkurencję. Natomiast tutaj miała być zdrowa konkurencja między trzema podmiotami. Nagle zabieracie. Powiedzcie całej Polsce, niech łączą się polskie firmy odzieżowe. Po co ma być jakiś Kubenz, jakieś 4F, i tak dalej, i tak dalej? Niech wszystkie firmy łączą się. Niech wszystkie polskie firmy spożywcze łączą się. Zrobicie jedną spółkę na całą Polskę. Będą mniejsze koszty. Po co konkurencja? Przecież miała być zdrowa konkurencja.

Jeżeli chodzi o środki, w 2022 r. daliśmy 1 mld zł dofinansowania, 650 mln zł dofinansowania i 350 mln zł w instrumentach dłużnych. Potem daliśmy, Skarb Państwa dał, 140 mln zł dla PŻB. Były to konkretne pieniądze. Oczywiście teraz też obiecujecie jakieś pieniądze, chwała za to, ale nie wiemy, w jakim rozdziale, czy jako dokapitalizowanie czy jako instrumenty dłużne. Jest to jedna kwestia.

Następna kwestia dotyczy spadku. Proszę państwa, była pandemia. Słyszeliście o pandemii? Słyszeliście potem o wojnie na Ukrainie? Są to pewne kwestie, które są niezależne, które troszeczkę zachwiały całą żeglugą promową na Bałtyku. Po drugie, mówicie o kwestiach zniszczenia, że inni, Finnlines, Stena Line – Unity Line to nasza marka – TT-Line, i tak dalej, rozwijali się. Pamiętacie, jak bodajże w 2008 r. likwidowaliście stocznie w Szczecinie i Gdyni? Zlikwidowaliście, a w tym czasie nie można było pobrać pomocy publicznej. A Francja i Niemcy wtedy rozwijały, budowały, modernizowały stocznie właśnie z pomocy publicznej. Pan premier Donald Tusk powiedział, że to się nie opłaca, nie wolno podawać tego do sądu, a tamci podali i wygrali i była pomoc publiczna. Jest to fundament niszczenia w ogóle całego przemysłu stoczniowego i żeglugi promowej. Trzeba być sprawiedliwym.

Po drugie, jeżeli chodzi o złoty spadochron, panie ministrze Marchewka, proszę powiedzieć, jaka osoba, proszę wymienić jedną osobę, która dostała piętnastokrotną odprawę z PŻB. I proszę nie mówić, że pan temu zapobiegł, dlatego że jak zrobiliście konferencję, powiedział pan to w czasie przeszłym dokonanym, powiedział pan, że dostali złoty spadochron. Pisaliście, że dostali piętnastokrotną pensję. Nie powiedział pan, że dostaną, tylko że dostali. A więc pan skłamał, oszukał pan w tym czasie. Teraz mówi pan, że zapobiegł temu. No tak, śmieje się pan, ale z siebie się pan prawdopodobnie śmieje. Tak, tak, właśnie to jest wasze. A proszę powiedzieć, jak odchodził poprzedni pan prezes, jaką dostał odprawę. Proszę się spytać pana Piotra Redmerskiego, jaką dostał odprawę. Dwa razy dostał odprawę. Jaką dostał odprawę? Wtedy pan nie grzmiał? I teraz pan nie grzmi?

Proszę państwa, to jest właśnie to, co chciałem powiedzieć, natomiast jeszcze mała refleksja czy też sugestia. Cały czas realizujecie to, co my zaczęliśmy, praktycznie nic nie pokazaliście, żadnego novum, żadnego konkretnego, żadnej strategii. Przecież mieliście prezydencję, mamy prezydencję Polski w Radzie Unii Europejskiej. I co? Gdzie macie strategię przemysłu okrętowego, gdzie macie strategię żeglugi promowej, jaką strategię oceniliście albo jaką strategię zrealizowaliście? Tylko mówicie i praktycznie bazujecie na tym, co my rozpoczęliśmy. Taka jest wasza zasługa. Oczywiście na koniec powiem, że cały czas trzymamy kciuki, żeby dobrze poszło. Przecież nie chcemy, żeby był krach polskiej żeglugi promowej, w której wręcz byliśmy potentatem europejskim. Trzymamy kciuki za powodzenie. Natomiast musicie też wiedzieć, że mamy prawo patrzeć wam na ręce, krytykować i upominać się o pewne kwestie miejscowe, lokalne. Patriotyzm lokalny to znaczy myśl globalnie, działaj lokalnie. My tak robimy, przynajmniej ja tak myślę. A więc mówię o Kołobrzegu, mówię o tym, że nasza duma, nasza marka została zatopiona. I tyle. Proszę się z tego nie śmiać, panie ministrze, dlatego że kiedyś będzie pan w podobnej sytuacji. Ja wtedy nie będę się śmiał, tylko pochylę się z zaangażowaniem i refleksją, że pewne kwestie trzeba dokonywać albo chociaż nie owijać ich bawełną.

Natomiast proszę mi wytłumaczyć jeszcze to, że są trzy samodzielne spółki, mają samodzielne majątki, a wy tworzycie czwartą, nawet prawdopodobnie bez kosztów, gdyż zarząd będzie

pracował za darmo, rada nadzorcza za darmo, pomieszczenia, samochody, wszystko prawdopodobnie będzie za darmo, nie będzie żadnych kosztów. Nie spina się to w całość. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję. Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jeszcze raz, żeby wytłumaczyć, żeby może pan poseł miał prostsze argumenty, żeby zrozumiał. Proszę sobie wyobrazić, że ma pan autokar i koleżanka siedząca obok też ma autokar. Macie tego samego właściciela. Jeździcie na tej samej linii. Jeżeli zabiera pan tyle pasażerów, że pozwala to panu wypełnić pół autokaru, koleżanka posłanka też wypełnia pół autokaru i na przykład wyjeżdżacie prawie o tej samej godzinie, to jeżeli macie tego samego właściciela, to mądrzejszym rozwiązaniem jest, żeby zapełnić jeden autokar, czyli zmaksymalizować przychody i zminimalizować koszty wtedy, kiedy trzeba to zrobić. W momencie, w którym jest tylu pasażerów, że możecie wypełnić dwa autokary, wypuszczacie dwa autokary. Na tym polega filozofia. Jeżeli panowie mówią wprost, że będą niższe koszty działalności operacyjnej, wynikające chociażby z tego, że obsługa terminalowa będzie jedna, a nie dwie, może pan sobie wyobrazić, że na terminalu w Świnoujściu jest zespół ludzi, który organizuje całą obsługę, jest to zespół składający się z jakiejś liczby osób, zakładam, że na przykład dziesięciu, to lepsze, tańsze będzie dla wszystkich operatorów, żeby był jeden zespół dziesięcioosobowy niż dwa w sumie dwudziestoosobowe. Na tym polega obniżenie kosztów działalności operacyjnej.

Trzeci przykład to wspólne zamawianie chociażby paliw, co zostało już przeprowadzone i co pozwoliło na bardzo duże oszczędności w tym zakresie. Poza tym kreowanie wspólnej polityki sprzedażowej jest wyjściem naprzeciw silnej konkurencji. Jeżeli nasi armatorzy mają 10 promów, za chwilę będą mieli trzy nowe, to będą mieli linię ładunkową większą niż konkurencja, a więc kształtowanie całej polityki przewozowej będzie dawało argumenty, żeby odzyskiwać rynek na zasadach, które wypracowujemy. I powtórzę jeszcze raz. Konkurencja, która przez lata była realizowana, wzajemne kanibalizowanie się doprowadziłoby do sytuacji, że rynek dalej byłby tracony. Trzeba po prostu zewrzeć szyki i powiedzieć, że współpracujemy ze sobą po to, żeby wzmacniać naszą pozycję na Bałtyku. To jest kluczowe. Jeszcze raz podkreślę, że jeżeli chodzi o kwestie zarządzania spółką, to chodzi tylko i wyłącznie o mądre poukładanie promów na Bałtyku. Przede wszystkim chodzi o to, że będzie się to opierało o potencjał kadrowy znajdujący się dzisiaj w spółkach. Nie będzie żadnych dodatkowych kosztów z tym związanych, tak jak pan mówi.

Powtórzę jeszcze raz, że to nie jest tak, że nagle wszystkie promy PŻB zostaną przemalowane. Nikt tego nie będzie robił, ponieważ są to dodatkowe koszty. Nowe promy, jeżeli to wszystko zostanie sfinalizowane, będą sukcesywnie krok po kroku realizować całą strategię. I z pełnym szacunkiem dla wszystkich pracowników spółek w Kołobrzegu, spółek w Szczecinie, gdyż tam one mają swoje siedziby, spółki dalej zachowają swoją podmiotowość. A z racji tego, że umawiają się na współpracę, będą mogły osiągać lepsze korzyści. Ja nie wiem tylko, o jakich walorach turystycznych dla Kołobrzegu mówi pan poseł, dlatego że przecież z Kołobrzegu promy nie pływają. Wie pan o tym. Przecież powinien pan to wiedzieć jako mieszkaniec Kołobrzegu, więc nie wiem, o jakich walorach turystycznych pan mówi.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

W maju miał być prom PŻB na Bornholm.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Chciałbym raz na zawsze przeciąć argumenty: „wszystko, co my zaczęliśmy”. Przepraszam, powiem to z pełną odpowiedzialnością, dlatego że jestem już bardzo zirytowany, kiedy to słyszę. Jakbym zapytał, co po sobie zostawiliście, to by wyszło nic, zero.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Promy.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jakie promy? Proszę pana, gdyby nie nasze ambitne działanie i dokapitalizowanie kwotą 1,3 mld zł...

Posel Czesław Hoc (PiS):

Opcja 3 + 1.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

... z promów dla polskich armatorów nic by nie było. W perspektywie dwóch lat nie mielibyśmy czego zbierać. Najpierw była stępka, potem było przeniesienie produkcji do Gdańska. Ja naprawdę myślałem – pan wie, że ja byłem bardzo krytyczny wobec tego, co się działo ze stępką – ja naprawdę byłem przekonany, że już nic gorszego po stępce nie może być. Okazało się, że jednak może. Gdybyśmy nie znaleźli dodatkowych środków finansowych, nie przygotowali nowego modelu finansowego, nic by z tego nie wyszło. Więc prawda jest taka. Chcę to jasno powiedzieć, gdyż może warto już skończyć dyskusję, kto, co, kiedy. Gdybym miał powiedzieć wprost o sprawach, które wy zaczynaliście, to muszę przyznać, że były piękne slajdy, tylko że sprawy związane chociażby z promami, to była naprawdę tykająca bomba, która mogła zatopić nie tylko stocznię, ale i polskich armatorów.

Odnosząc się jeszcze do kwestii stoczni w Szczecinie, panie pośle, w ubiegłym tygodniu została podpisana umowa na dokapitalizowanie kwotą 240 mln zł stoczni w Szczecinie. Za te pieniądze wybudujemy dok dla Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” na zupełnie nowym modelu finansowania, w ramach projektu, który jest oparty o rachunek ekonomiczny. Dok będzie mógł obsługiwać największe statki wpływające do szczecińskiego portu. Jest to zupełnie nowy model finansowania. Jest to oparte o rachunek ekonomiczny, przeszło testy prywatnego inwestora, zostało zatwierdzone przez UOKiK i Prokuraturę. Jest to pierwszy cel. Drugim celem jest zwiększenie zdolności produkcyjnej Stoczni Szczecińskiej „Wulkan”.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Płyniecie właśnie tym torem, który pogłęбилиśmy.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dzięki temu Stocznia Szczecińska „Wulkan” miała dwie nowe hale...

Posel Czesław Hoc (PiS):

Niby nic nie zrobiliśmy.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

... nowy park maszynowy. Dzięki temu będzie mogła rozwijać się, realizować nowe kontrakty. Budowa statku dla Urzędu Morskiego w Szczecinie jest najlepszym tego przykładem. Przypomnę wszystkim państwu, że kiedy przejmowaliśmy odpowiedzialność za funkcjonowanie stoczni, po przeprowadzeniu bardzo wnikliwego audytu, między innymi związanego z dokiem, który jak obiecywaliście, miał być gotowy w 2022 r., okazało się, że stocznia szczecińska ma w 2023 r. stratę w wysokości 136 mln zł. Powiedziałem wtedy wprost, że czas partyjnych fachowców skończył się, czas na profesjonalistów. Jak widać, przyniosło to efekty, dlatego że 2024 r. to dla stoczni wynik dodatni na poziomie 17 mln zł plus inwestycje rzędu 240 mln zł, które będą realizować, podkreślam to jeszcze raz, fachowcy. A tym, że za pieniądze, które miały być przekazane na budowę doku w kwocie około 100 mln zł, zrealizowano sprawy, które były zupełnie z dokiem niezwiązane, zajmują się już organy ścigania.

Naprawdę nie chcę się przerzucać tym, kto co zrobił, kto jak zostawił. Może najwyższy czas już o tym nie mówić, ale będę stanowczo reagował na wszystkie kłamstwa i nieprawdy, które są z tym związane. Chcę powiedzieć jasno, że wszystkie projekty, które realizujemy, są projektami realizowanymi od nowa, w nowej formule finansowej, według zupełnie nowego przesłania, które ma, po pierwsze, wzmocnić funkcjonowanie naszych stoczni, naszych armatorów. Po to są te inwestycje. Inwestycje, które w ubiegłym tygodniu zostały zapowiedziane, jeżeli chodzi o promy, budowę nowych jednostek dla uczelni morskich i nasze stocznie, które podlegają pod Ministerstwo Infrastruktury, to kwota rzędu 2,5 mld zł. Jeżeli mamy mówić o krytyce, to bardzo bym prosił, żeby była to krytyka konstruktywna. Na taką jestem oczywiście gotowy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Na liście zgłoszonych osób pozostały dwa nazwiska, pani poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk oraz ja. Proszę, pani poseł Arciszewska-Mielewczyk. Już panu mówię. Po wyczerpaniu wszystkich głosów ze strony posłów, pamiętam, udzielię panu głosu.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wkomponuję się, jeszcze raz powtarzając, że jako członkom Komisji zawsze zależy nam na rozwoju gospodarki morskiej. Jeżeli ktoś mówi, że chce skończyć z tym, co było kiedyś, to panie ministrze, trzymam pana za słowo, dlatego że pan jedno mówi, a drugie robi. W słowotwórstwie i topieniu wszystkiego w morzu słów jest pan specjalistą, ale cieszę się, że w oparciu o to, co zrobiło Prawo i Sprawiedliwości i rząd Prawa i Sprawiedliwości, który pogłębiał tory, przeprowadzał inwestycje, przekazywał pieniądze, jak mówił pan poseł Hoc, na projekty, które dzisiaj państwo musicie dokończyć, mimo że bardzo staracie się, żeby je krytykować... Możecie oczywiście tworzyć nowe, trzymamy za to kciuki, ale bardzo się cieszę, że kontynuujecie naszą pracę, ponieważ nie mielibyście co robić. Zawsze można skrytykować.

Ja powiem tak. Po pierwsze, nie wiem, dlaczego macie państwo manierę, żeby przysyłać materiały do Komisji za pięć dwunasta i działać przez zaskoczenie. Mam świadomość, że laikom to nic nie mówi, ale są osoby, które, tak jak pan minister powiedział, słuchają nas, dobrze wiedzą, jak było, jak jest i co może być. A więc nie będę tutaj rozwijać tego tematu, ale zachęcam, żeby jednak posłowie zaznajomili się z treścią i pytali fachowców, jaka jest rzeczywistość. To, co państwo tutaj opisujecie, to my wiemy, wiemy, jak rynek wygląda, i to od dziesiątków lat. Osoby, które reprezentowały kolegów pana Marchewki, wcześniejszy rząd, też wiedziały, dlatego że jest to kwestia kilkudziesięciu, 30, 40 lat. Ameryki państwo nie odkrywacie. Trzeba było dostosować się do rzeczywistości, a nie zamykać stocznie, żeby potem nie było co odbudowywać, żebyśmy potem martwili się, że nasze koszty odbudowania stoczni, a potem budowania w niej nie pozwalają prezesom podejmować decyzji o budowaniu statków, dlatego że potem mogliby być, tak jak dzisiaj to koalicja rządząca lubi oddawać kogoś do sądu, kto naraża spółkę na jakieś koszty, których nie powinien podejmować, ponieważ gdzieś indziej taniej można wybudować. Ciekawe, jak państwo sobie z tym poradzicie. Dzisiaj jest to naprawianie błędów przez kolegów pana ministra Marchewki, który stocznie, które budowały statki, a PLO rozpoczynało przewozy kontenerowe... Przynajmniej się tu nie oszukujemy i nie licytujemy, gdyż dobrze wiemy, jak było. Rozczłonkowanie PLO na spółki i sprzedaż nowych statków były najgorszą rzeczą, więc pan nie ma czym się chwalić. Wszyscy raczej ubolewamy, że największy ambasador polski był w ten sposób zniszczony. Pan się śmieje? My nie, gdyż nam serce krwawi, że przedstawiciele... Chwali się pan, że wtedy, w tych czasach zdobywał pan doświadczenie, ale dzisiaj pan nie widzi, że niestety, było to dla Polskich Linii Oceanicznych dramatycznym scenariuszem. Dzisiaj widzimy, jak to wszystko wygląda. Ale nie wracamy do tej historii, gdyż mówimy o materiale, które państwo nam tutaj przygotowali.

Krytykowaliście Prawo i Sprawiedliwość, że buduje duży koncern, jeżeli chodzi o Lotos, Orlen, etc. Wtedy mówiliście o zabijaniu konkurencji i wszystkich innych argumentach, które były w nas. Dzisiaj łączenie spółek dla was jest ok., znikanie marki jest ok. Z jednej strony mówicie, że robicie nadbudówkę, czyli jakiś zarząd, a potem mówicie, że spółki są niezależne i dalej będą sobie podmiotami takimi, jakimi były. No to jakąś fikcję państwo tworzycie. Albo stworzy się jedną spółkę, żeby rzeczywiście miało to ręce i nogi, albo dalej będą funkcjonowały trzy ze swoim majątkiem, który jest, a tworzy się tylko górę postaci prezesów. Rozumiem, że pan Redmerski będzie teraz szefem i PZB, i tej spółki. Jakie są koszty zarządu, rady nadzorczej? Jaki jest sens powoływania jeszcze jakiegoś gremium, skoro państwo mówicie, że będą dalej niezależnymi podmiotami? Na czym będzie polegała konsolidacja? Na tym, że wypijecie kawę w swoim gronie raz na miesiąc, nie wiem, raz na rok? Nie trzyma się to kupy. Dla mnie to są dodatkowe koszty. Zwolnijcie państwo ludzi, którzy będą, tak jak pan minister mówi, oszczędnością na kei w obsłudze promów. A jak to się będzie miało do przepisów bezpieczeństwa, jak chcecie zwiększyć konkurencję i robić większość kursów? Wtedy co? Będziecie znowu zatrudniać zwolnionych? Przepisy bezpieczeństwa będą wymuszać na was określoną liczbę pracowników, która będzie musiała obsługiwać promy. To jest po pierwsze.

Po drugie, chciałabym państwa zapytać, jak chcecie finansowo zabezpieczyć transakcję w postaci wybudowania tylu promów, ile ma konkurencja, gdyż zmierzacie do tego, żeby konkurencja nas, że tak powiem, nie przytłaczała. Jaka to ma być pomoc publiczna, dlatego że musimy trzymać się w pewnych ramach, żeby nam nikt czegoś nie zarzucił? Jakie to ma być dokapitalizowanie? Jak wy chcecie to zrobić? Wybudujecie prom w Polsce w rok, w pół roku? Wrzucicie na rynek nowe promy, oprócz tych, na które rząd Prawa i Sprawiedliwości dał pieniądze? Jak państwo chcecie wygrać konkurencję? Zerwiecie czartery i nagle będziecie przerzucać statki? Nie wiem, wykolicie Finnlines? Jak państwo chcecie nam przedstawić strategię, dlatego że dzisiaj tak

naprawdę tego nie widzę? Państwo mówicie enigmatycznie o jakimś udoskonalaniu, stanięciu na wysokości zadania, jeżeli chodzi o konkurencję, ale ja bym chciała z praktycznego punktu widzenia usłyszeć od państwa, jak chcecie to zrobić. Jeżeli państwo nie chcecie zdradzać jakichś tajemnic, to proszę zrobić, panie przewodniczący, zamknięte posiedzenie Komisji, żeby nie wyszły jakieś tajne, poufne informacje. Proszę nam wtedy to przedstawić, dlatego że szczerze mówiąc, nie usłyszałam tutaj od państwa żadnego planu, oprócz tego, że przedstawicie państwo fakty i analizę rynku, którą my znamy.

Rynek nie zmienia się od lat. Pewne linie są zagospodarowane. Jakie nowe chcecie państwo otworzyć? Gdzie chcecie pływać? O jakich portach mówicie? Między jakim a jakim? W jakim wymiarze? Czy promy, które już są, zmieniają swoją trasę? Czy nowe będą na linii? Jako osoby, które się tym interesują, wiemy, jakie dzisiaj są ciężenia ładunku, jakie są możliwości poszczególnych armatorów. Wiemy, co zrobiła pandemia, co zrobiła wojna. My to doskonale wiemy. Być może nie wszyscy posłowie to śledzą i interesują się tym, ale właśnie ci, co nas słuchają, dokładnie to wiedzą. Nie zdobędziecie nagle nie wiadomo ilu ładunków, dlatego że rzeczywiście są od nas więksi, silniejsi. Próbowaliśmy na miarę naszych możliwości wejść na rynek, żeby w jakiś sposób móc odnowić tonaż. Nie zawsze to się udaje wybudowanymi, nowymi, ale w różny sposób uzupełnia się tonaż, tak jak inni armatorzy. Trzeba mieć pomysł, więc jest pytanie, jak chcecie państwo to zrobić. Pytanie, czy chcecie, nie wiem, zmieniać czartery, umowy, przerzucać promy. Jak państwo chcecie osiągnąć wartość dodaną? Usłyszałam tylko od państwa, że będzie wspólny zarząd, jedna spółka, organizacyjna wyższa jakość i nic więcej. Może jakbym usłyszała trochę więcej szczegółów, to może by nam to trochę wyjaśniło.

Chciałabym jednak, żeby pan minister mniej się wyzłośliwiał, dlatego że czasami jest to też bardzo niegrzeczne. Nie pozostaniemy sobie dłużni. Prowokuje pan, żeby rozmowa szła w tym kierunku. Jest to niepotrzebne. A pan poseł też niech nam, Komisji nie narzuca tutaj nowych zasad, ponieważ pan przewodniczący ma swoje prawa. Nie będzie się tłumaczył, czy teraz zadaje pytanie. Taka jest rola prezydium. Wprowadzanie bardzo niekomfortowej atmosfery dla parlamentarzystów jest niepotrzebne. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Zacznę od kwestii, które są ze sobą zupełnie nieporównywalne. Mówicie państwo o fuzji Orlenu z Lotosem. Są to dwie zupełnie różne kwestie. Przypomnę państwu, że połączenie Orlenu z Lotosem polegało na zakupie aktywów, sprzedaży części między innymi rafinerii i stacji benzynowych zagranicznym podmiotom, takim jak węgierskim MOL, Saudi Aramco. W tym wypadku kapitał czy majątek armatorów zostaje w rękach armatorów. Nie ma tutaj żadnych zmian. Różnica w tej kwestii jest zasadnicza.

Poza tym, jak sama pani posłanka zauważyła, jeżeli mamy konkurować z największymi i najsilniejszymi, to musimy też zbudować swoją siłę, a siła może być zbudowana jedynie poprzez współpracę, a nie kanibalizowanie się. Przykład promów, które wypływają godzinę po sobie wypełnione w 40% jest najlepszym przykładem na to, że do tej pory było to nieefektywnie robione. Nie jest tak, że żyjemy w próżni i na morzu są tylko nasze promy. Nie jest tak. Dlatego planujemy zrealizować plan, który wzmocni potencjał przewozowy, dzięki czemu będziemy mogli operować większą liczbą jednostek, zmniejszać koszty operacyjne wynikające ze wspólnego zarządzania.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z dokapitalizowaniem, ponieważ pani poseł zapytała także o dokapitalizowanie, pierwotne dokapitalizowanie spółki Polskie Promy, wyposażenie jej w kapitał, 650 mln zł przekazane w 2022 r., które zostały przekazane na prom, to mniej więcej jedna szóstą wartości tego, co robimy. Nie jest to nawet pół promu. W związku z tym pożyczka, która została udzielana przez Skarb Państwa w kwocie 350 mln zł została anulowana, spłacona, mówiąc obrazowo. Środki finansowe, na które tydzień temu została podpisana umowa, którymi zostanie dokapitalizowana spółka Polskie Promy, to 1,3 mld zł. Są to instrumenty, które mają charakter dokapitalizowania, czyli żywej gotówki, nie są to instrumenty zwrotne. To nie są żadne pożyczki. Dzięki temu będziemy w stanie zrealizować inwestycje w postaci trzech promów, oczywiście uruchamiając jednocześnie dla tego finansowanie komercyjne, gdyż na tym to się opiera, ale to pozwoli nam, mówiąc językiem fachowym, obniżyć ratę do takiego poziomu, że promy będą zarabiały przede wszystkim na to, żeby spłacić to, co jest niezbędne, czyli tę nutę i jeszcze zarobić na funkcjonowanie. A więc kwestie związane z nowymi instrumentami, które pozwolą finansować projekt, wskazują jasno, że wszystkie środki finansowe,

które przekazujemy na realizację tych przedsięwzięć, są to środki w formie dokapitalizowania, a nie żadnych pożyczek czy innych instrumentów dłużnych. Może pani poseł nazywać sobie to jak chce. Jest zupełnie nowy model finansowania, jest opracowany nowy biznesplan, są przeznaczone nowe środki finansowe na realizację przedsięwzięcia. Wiemy, że armatorzy po prostu potrzebują nowych jednostek. Jeżeli chcemy, żeby konkurowali z powrotem na rynku, to musimy to zrobić. Oczywiście mogą tylko żałować, że przez te lata działa się to tak powoli, mieliśmy tyle problemów, ale najważniejsze jest, żeby postawić...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Cieszę się, że przyspieszycie realizację naszego projektu.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani poseł, naprawdę. Prosiła mnie pani o to, żebym się...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Kibicuję nowej formule finansowej. Naprawdę trzymam kciuki. Ja nie o to pytam. Interesują mnie, panie ministrze, koszty nowej spółki.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Prosiła mnie pani o to, żebym się nie wyzłościł, ale naprawdę jeszcze raz powtórzę, że program „Batory”, który stworzyliście, zakończył się jedną wielką klęską i nic z niego nie wyszło. Następnie Polska Żegluga Morska jako armator rozpoczęła budowę promów w Trójmieście. Jak się okazało, cały ten projekt runął, nic z tego nie wyszło. Chcę powiedzieć jasno, ponieważ dzisiaj mogę to powiedzieć, że przez ostatni rok i trzy miesiące bardzo...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie ma promu? Nic nie zostało wybudowane? Panie ministrze, nie było wodowania? O czym pan mówi?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani poseł, proszę zrozumieć. Jak można mówić, że coś się buduje, jak nie ma to finansowania?

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę nie manipulować, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Chcę powiedzieć jasno.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Realizujecie nasz projekt.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

My realizujemy...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę nie kłamać.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Może pani mówić, co pani chce. Projekt przygotowany przez poprzedni rząd runął i nie miał możliwości skończenia.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jest realizowany.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Gdyby został w tej formie, w której...

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pani poseł, bardzo proszę o umożliwienie panu ministrowi udzielenia odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jeżeli mówić obrazowo, to chcę powiedzieć jasno, że projekt ten skończyłby się tak, jak skończyła się Ostrołęka. Gdyby nie środki finansowe, które przekazał nas rząd, stocznia stanęłaby na skraju bankructwa, a polskich armatorów, którzy są w rękach Skarbu Państwa, myślę, że w ciągu kilkunastu miesięcy mogłoby nie być z racji tego, że bylibyśmy w bardzo złej sytuacji.

Może pani sobie i swojemu rządowi przypisywać różne decyzje. Ja uważam, że najlepsze są zawsze efekty pracy. Jeżeli patrzymy na efekty, to równie dobrze mógłbym mówić, że przecież środki finansowe na tor wodny, na który pani się powoła, gdyż wielokrotnie mówiliśmy o torze o głębokości 12,5 m do Szczecina, zostały w 2014 r. zatwierdzone w projekcie europejskim, programie operacyjnym „Infrastruktura i środowisko”. Przecież są to decyzje z 2014 r. Cieszę się...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak jak pakiet klimatyczny pan Trzaskowski zatwierdził.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Cieszę się, że osiem lat zajęło wam realizowanie tego przedsięwzięcia, ale nie będę mówił, że zrobił to nasz rząd, ponieważ po prostu mi nie wypada. I wam tak samo nie wypada mówić, że jest realizowane coś...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Wypada, ponieważ taka jest prawda.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

... co było totalną katastrofą.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie. Jest realizowane.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

To chcę powiedzieć.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Statek nie zniknął.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dok miał być gotowy w 2022 r. Nie ma.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zmieniliście tylko finansowanie, sposób finansowania.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Promy miały być gotowe w 2022 r. Nie ma. To, co zastaliśmy, to brak finansowania, puste obietnice i slajdy.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nieprawda.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Gdyby nie prężne działania fachowców, jeszcze raz to podkreślę, fachowców, to dzisiaj bylibyśmy w dużo trudniejszej sytuacji. W ubiegłym tygodniu podpisano umowy na blisko 1,5 mld zł. Prace trwają. Prace są realizowane. Dzięki temu, że w 2024 r. zostały zapewnione środki finansowe, pierwszy prom został już zapłacony. Takie jest moje zdanie na ten temat. Pani poseł może oceniać to, jak chce. Każdy oczywiście ma do tego prawo.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mówię, że cieszę się, że realizujecie nasz projekt.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ludzie, którzy znają się na tej branży, którzy wiedzą o co chodzi, też są w stanie bardzo dobrze ocenić to, co mówimy...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Wiedzą, że kontynuujecie nasz projekt.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

... jakie są efekty pracy...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To bardzo dobrze. Gratuluje.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

... i porównać funkcjonowanie rządu opartego na fachowcach i tego, co nam po prostu zostawiłście. Tyle tytułem odpowiedzi w tej kwestii. Poproszę jeszcze o przedstawienie szczegółowych informacji pana Pawła Porzyckiego.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Dziękuję bardzo. Ja powiem tak. Ekonomia nie ma legitymacji partyjnej, pani poseł. Problem nie jest w tym, że ktoś wpada na pomysł i chce coś zrobić, ponieważ jest to normalna konsekwencja sytuacji rynkowej. Problem jest w tym, w jaki sposób to realizuje. Pomysłów można mieć milion. Pytanie, co z tego wynika.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Stąd się cieszymy.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

To cieszymy się razem. Dzisiejsze posiedzenie Komisji poświęcone jest tematowi związanemu z żegluga, ale program „Batory” to też stocznie. Gdybyśmy chcieli kontynuować projekt, o którym pani mówi, to przyjrzymy się realizacji projektu dokowego. Państwo wymyślili sobie, że wybudujecie dok za 125 mln zł. Po kilku miesiącach okazało się, że to będzie nie 125 mln zł, tylko 250 mln zł. Zarząd stoczni rozpoczął produkcję doku, zakładając, że będzie robiony. Ale ja pani nie przeszkadzałem. Bardzo proszę mi...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To jest ekonomia.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Ja nie wiem, o jakiej ekonomii pani mówi. Na pewno my mówimy o ekonomii...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rzeczywistość wojny i pandemii przynosi rozwiązania, którym trzeba stawić czoła.

Posel Artur Łącki (KO):

Panie przewodniczący, to nie jest ten temat.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan dobrze o tym wie.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Panie przewodniczący, bardzo proszę, żeby pozwolić...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Kibicuję, żeby wam nie wyszły wyższe koszty.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

... mi dokończyć, myśl. Otóż rozpoczęta budowa skończyła w krzakach jako sterta złomu. Łączne koszty związane z produkcją pierwszego doku, który okazał się totalnym fiaskiem, to blisko 18 mln zł. Do tego stępka, nie wiem, około 1 mln zł. W ostatniej chwili została schowana pod projektem, tak zwanego pontonu, została obudowana stalą i wrzucona w krzaki, żeby nie.... Nie, nie. Do tego zmierzam. Mówi pani teraz o kontynuowaniu projektów. W trakcie swojej poprzedniej wypowiedzi powiedziałem, że przed przejęciem przez państwa władzy był gotowy projekt powołania grupy promowej z gotowym projektem inwestycyjnym budowy ro-paxów, czego państwo nie kontynuowaliście, tylko rozpoczęliście swoją przygodę z programem „Batory”.

Mówiła pani o różnych możliwościach uzupełnienia tonażu. Przecież ja sam pamiętam, że jeszcze niedawno w radzie nadzorczej Polskiej Żeglugi Bałtyckiej był pan Jerzy Orzechowski, mój kolega, członek państwa formacji politycznej, z ogromnym doświadczeniem, z ogromną wiedzą. Przygotował strategię dotyczącą sekwencyjnej wymiany tonażu, wprowadzenia używanych statków po to, żeby w sposób właściwy zagospodarować rynek. Jaki jest efekt? No właśnie. Kończąc chcę powiedzieć taką rzecz. Pani poseł, rozpoczęcie projektu, utopienie milionów i postawienie komuś...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Niech pan nie używa takich słów.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Utopienie milionów złotych w nierentowny projekt, który zakończył się totalnym fiaskiem, ma swoje konsekwencje. Po to, żeby rozpocząć i dokończyć projekt, który z zasady być może jest uzasadniony, trzeba zinwentaryzować stan obecny, zastanowić się, w jaki sposób to kontynuować, znaleźć finansowanie i po prostu dowieźć go. Jest takie pojęcie jak pułapka zaangażowania. Z niektórych projektów z racji stanu zaawansowania nie da się po prostu wyjść, nie oglądając się za siebie i nie rzucając tego wszystkiego w taki sposób, żeby można było zminimalizować straty, które są efektem błędnych decyzji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Panie pośle, jest pan wpisany na listę. Teraz ja, moja kolej. Pozwolę sobie zadać pytanie.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie dostałam odpowiedzi, ile będzie kosztować nowy zarząd spółki, rada nadzorcza. Jakie będą koszty nowo powołanej spółki?

Posel Artur Łacki (KO):

Niech pani zapyta na piśmie.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie dostałam od państwa odpowiedzi, czy pan Redmerski... Kto będzie szefem? Jaki będzie zarząd, rada nadzorcza? Jak to ma wyglądać?

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pani poseł, a zatem doradzam zadanie pytań na piśmie, natomiast jeżeli pani pozwoli, to przejdę do swojego pytania. Według harmonogramu, który jest zawarty w informacji, promy będą przekazywane w odstępach rocznych. Stąd pytanie o elastyczność operacyjną, o jakieś zarządzanie okresem przejściowym z tego względu, że tendencja, trend jest zdecydowanie negatywny, ukie-runkowany na tracenie udziału w rynku. W związku z tym rodzi to ryzyko dalszej utraty klientów do czasu pełnego uruchomienia nowej floty. Jest pytanie, czy są planowane jakieś działania pomostowe? Czy rząd rozważa na przykład scenariusz leasingowania promów z zagranicy dla natychmiastowego zwiększenia potencjału przewozowego czy strategia opiera się tylko o budowę nowych jednostek i wprowadzenie ich do eksploatacji? Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Może zacznę, panie przewodniczący. Obserwujemy, że sytuacja na rynku w pierwszym kwartale tego roku jest lepsza niż była w poprzednim, dlatego że dosyć dynamiczny spadek w ostatnich latach zaczyna się odbijać. Chcę powiedzieć jasno, że to nie jest tylko i wyłącznie kwestia związana z wojną na Ukrainie czy z covidem, dlatego że samo wejście chociażby armatora, jakim jest Finnlines spowodowało, że wolumen przejęty przez nowego operatora został praktycznie w całości przejęty od polskich armatorów. Tak wynika z danych, które mamy. Chciałbym jeszcze bardzo jasno powiedzieć, że to nie jest kwestia tylko i wyłącznie czynników, które były trudne do przewidzenia czy czynników makroekonomicznych. Wychodzi z tego wprost, że została wydana zgoda na budowę terminala konkurencyjnego do terminala należącego do Skarbu Państwa właśnie w Świnoujściu, skąd pływa ów armator. W tej sprawie takie są konkretne powody.

Jeżeli chodzi o liczbę promów, którymi obecnie dysponują polscy armatorzy, jest to 10 jednostek. Jest to liczba, która dzisiaj w zupełności wystarcza na realizację przedsięwzięć transportowych, o których mówimy. Panowie zaraz uzupełnią. Natomiast nie ukrywam, że wejście do eksploatacji nowych jednostek wiąże się z planami ekspansji ze strony naszych armatorów, ale z racji tego, że oczywiście jest to element konkurencyjnej gry i nie żyjemy w próżni, konkurencja bardzo uważnie się temu przygląda. Pozwoli pan przewodniczący, że nie będziemy o tym mówić, ale plan realizacji nowych jednostek i zwiększenia potencjału do trzynastu wiąże się z bardzo ambitnym planem poprzestawiania jednostek i ekspansji. Z racji tego, że sytuacja jest dosyć dynamiczna, a nie żyjemy w próżni, jak powiedziałem, chciałbym, żeby kwestie związane z planami przedsiębiorstwa na tym etapie nie były podawane do publicznej wiadomości. Myślę, że panowie mogą uzupełnić.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Panie przewodniczący, bardzo ważne spostrzeżenie, bardzo ważna uwaga. Przywoływane tu były argumenty dotyczące utraty wolumenów przewozowych z racji covidu, wojny na Ukrainie, i tak dalej. Oczywiście jest to sytuacja, w której obawy, recesja gospodarcza, powodują, że spada zapotrzebowanie na usługi transportowe i wolumeny maleją. Jest to jedna z normalnych rzeczy, które zdarzają się na różnych rynkach, raz rynek rośnie, raz rynek maleje. Problemem jest udział w rynku. Gdyby nasi armatorzy utrzymywali udziały w rynku, raz rosnącym, raz malejącym, należałoby uznać sytuację za normalną. Natomiast my mamy sytuację, w której rynek maleje z racji mniejszego popytu, a dodatkowo tracimy udziały w rynku. I dlatego sytuacja jest tak dramatyczna. Dlatego tak niezbędne jest podejmowanie szybkich decyzji. Nie dosyć, że jest mniej towaru, to jeszcze towar jest dzielony pomiędzy coraz większą liczbę agresywnych graczy, którzy mają nowoczesne narzędzia i są w stanie pracować na zupełnie innej strukturze kosztowej, ponieważ mają większe statki, mają jednostki nowoczesne, o mniejszym zużyciu paliwa, i tak dalej, i tak dalej. W związku z tym to jest element, który należy brać pod uwagę. To jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa. Jak wspomniał pan minister, aktualna zdolność przewozowa statków po ich zoptymalizowaniu w rozkładach jest oczywiście wystarczająca. Wprowadzanie nowych jednostek jest elementem, w którym będzie następował naturalny proces dostosowania zdolności przewozowej do aktualnego popytu na usługi przewozowe. W związku z tym wejście dużej jednostki o zdolności przewozowej 4000 m linii ładunkowej będzie oznaczało możliwość przesunięcia starszych, zamortyzowanych promów jako tanich narzędzi na nowe połączenia, które wymagają dużo mniejszych kosztów kapitałowych, po to, żeby spróbować zainstalować się na innych relacjach. Sytuacja dotycząca optymalizacji to również wycofywanie najstarszych i najbardziej zamortyzowanych jednostek. Przykładem tego są decyzje podjęte już przez grupę PŻM, dotyczące sprzedaży na przykład Wolina, statku blisko czterdziestoletniego, który był kupiony tylko po to, żeby zbudować wolumeny, zbudować ciągi ładunkowe. W jego miejsce miały wejść właśnie statki, o których wspomniałem, Piast i Patria, które nigdy potem nie powstały. Stąd statek, który wszedł na chwilę, który miały być eksploatowane przez chwilę, niestety, z racji zmian decyzji inwestycyjnych był eksploatowany tak długo, że w końcu został wycofany z serwisu. Krótko mówiąc, optymalizacja, o którą pan pyta, będzie wyglądać w taki sposób, że będą wprowadzane nowe, nowoczesne statki o dużej zdolności przewozowej przez tego operatora, który będzie tym zarządzał, będzie dokonywał aktualnej optymalizacji, dopasowania zdolności przewozowej do popytu na rynku, będzie miał narzędzia, żeby wejść w agresywną walkę konkurencyjną, gdyby armatorzy zagraniczni byli skłonni, że tak powiem, zdecydować się na walkę konkurencyjną.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Dorskocz:

Chciałbym odpowiedzieć na kilka konkretnych pytań, które państwo zadali. Wchodzi to w sferę, w której łatwiej mi się poruszać. Jedną rzecz przekazał już pan Paweł. Częścią polityki oczywiście jest również wykorzystywanie nieopłacalnego majątku, który był utrzymywany po to, żeby utrzymać się na linii. W przypadku najstarszych promów jest to naturalny kierunek. Jeżeli coś ma 40 lat, może już nie spełniać wymogów, jakie życzą sobie klienci. Jest to jeden element, ale mówię o tym tylko przy okazji.

Jeżeli chodzi o koszty zarządu, powiem to w pewnym uproszczeniu z punktu widzenia grupy, którą reprezentuję, ponieważ każda spółka podchodzi do tego na swój rachunek. Oczywiście Euroafrica zapewne ma swoją kalkulację, PŻB ma swoją, ja wiem, jak to wygląda u nas. Po prostu osoby, które zajmowały się czymś u nas na poziomie zarządczym w ramach Unity Line, przechodzą do tej spółki. A więc z punktu widzenia kosztu, mówiąc oczywiście umownie, koszt jest ten sam. Nie będę się teraz kłócił, czy gdzieś będzie 50 zł mniej czy więcej, ale dany etat znika u mnie, w Unity Line. Etat przychodzi do tej spółki. Mówię o zarządzie, żeby była jasność. Nie chcę, żeby było wrażenie, że tworzy się czapa zarządu. Doświadczenie, jakie mamy w prowadzeniu działalności wykluczyłoby wręcz... W grupie nie mamy żadnej spółki, która by była stworzona po to, żeby komuś dać zarobić pieniądze w zarządzie. Spółka ta absolutnie do tego nie służy. W ogóle nie ma takiej logiki. Są to czyste realia. Pani poseł, jeżeli mamy jednego członka zarządu, którego chcemy wstawić, że tak powiem, jeżeli na to miejsce idzie jedna osoba i o tyle zmniejsza się zarząd spółki, to gdzie to jest dodatkowy koszt? Jeżeli z kolei chodzi o miejsca...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Państwo muszą tworzyć nową spółkę, żeby te same osoby ze sobą współpracowały?

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Duskoc:

Nie.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przecież to, co pan mówi, jest absurdalne. Reprezentują spółki. Tych, którzy są na etacie w starej spółce, chce pan wyjąć do nowej spółki, żeby współpracowali.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

A zmowa cenowa?

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Po to, żeby współpracowali, to musicie założyć nową spółkę?

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Duskoc:

Przepraszam, jest to mylenie środków.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Państwo w materiale mówicie o nowej spółce, o nowej nazwie. A pan teraz mówi, że tych samych ludzi, co mają etat w starych spółkach, bierze pan do jakiegoś tam nowego zarządu, do nowej spółki.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Duskoc:

Oczywiście.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Będą pracować w starej spółce.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Duskoc:

Nie będą. Nie, nie, przepraszam.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Droży państwo, mówicie, że nie ma kosztów. To przepraszam, kto mu będzie płacił, z kim będzie miał umowę? Będą koszty. Jeżeli będą to ludzie ze starych spółek, to przepraszam, to musicie tworzyć nową spółkę, żeby ze sobą współpracowali? Panowie, przecież to jest...

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Duskoc:

Jeżeli mogę?

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Przepraszam bardzo.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

O czym państwo mówicie?

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Proszę państwa, momencik.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę mi to wytłumaczyć, ponieważ nie rozumiem tego.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Muszę to przerwać, niestety, ponieważ jest już pięć osób w dyskusji. Raczej staram się nie ingerować w czasami nawet emocjonalne dyskusje, ale to już nie miało szansy powodzenia. Jeżeli pan mógłby dokończyć odpowiedź bezpośrednio na moje pytanie...

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Duskoc:

Dobrze.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

... które zadałem, to będę wdzięczny. Chodziło o ewentualne rozwiązania pomostowe. Jeżeli nie chce się pan ustosunkować do tego tematu, to pozwolimy na przejście do wypowiedzi pana posła Hoca.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Dorskocz:

Oczywiście. Przepraszam. Już się do tego odnoszę. Przyznaję, że większą część przekazał już pan Paweł, ale zależy, co rozumiemy przez rozwiązanie pomostowe. Jak rozumiem, chodzi o czas, w którym będą wprowadzane nowe statki, czyli o rok, dwa, trzy do wprowadzenia nowej floty. To nie jest specjalny problem, ponieważ generalnie rzecz biorąc, jest wręcz forma nadpodaży na niektórych rynkach. Właściwie zostało to mniej więcej przedstawiane. Nie ma problemu, że klient odejdzie nam przez czas, kiedy nie wprowadzimy nowego promu. Liczba promów w pewnym sensie na dzisiaj jest wystarczająca, tyle tylko, że są one już stare i nieopłacalne z punktu widzenia armatora, ponieważ palą dużo i są małe. Jeżeli chodzi o utrzymanie klienta, patrząc z komercyjnego punktu widzenia, nie jest to jakieś straszne ryzyko do pokrycia, szczerze mówiąc. Chodzi nam o to, żeby utrzymać serwis co najmniej na tym poziomie plus jakaś zewnętrzna ekspansja, ale statkiem, który będzie tańszy w eksploatacji. A więc jest to problem raczej po naszej stronie, a nie klienta i utraty rynku w rozumieniu atrakcyjności i dostępności.

Bardzo istotne jest jeszcze to, co jest warunkiem koniecznym. Ewidentna przewaga konkurencyjna grupy jest taka, że my w ramach swojego serwisu na podstawowym rynku, czyli ze Świnoujścia, zapewniamy, że mniej więcej co dwie godziny, mówiąc umownie, gdyż wiadomo, że są różne piki i środek nocy, utrzymujemy sytuację, że faktycznie jak kierowca przyjedzie, to w nocy będzie czekał na prom najwyżej dwie, trzy godziny, co jest bardzo dużą przewagą w stosunku do każdego innego przewoźnika, który ma jakieś tam godziny, ma mniejsze obłożenie konkretnej linii. Jesteśmy w stanie to utrzymać. Przyznam, że ten problem akurat nie jest problemem, jeżeli chodzi o część komercyjną. Jest dużo innych problemów...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To jest coś nowego.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Dorskocz:

Nie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dobrze. Dziękuję serdecznie za odpowiedź. Pytanie zadaje pan poseł Czesław Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Tym razem krótkie pytania. Rzeczywiście mógłbym zacząć tak: litości, nie ośmieszajcie się. Macie pana ministra Arkadiusza Marchewkę, który może koordynować i zarządzać. Zresztą ma za to płacone i zarządza. Teraz robicie wyrocznię, czapę zarządczą. I pan chce mi powiedzieć tak. Pan prezes Piotr Redmerski, który będzie ponoć prezesem zarządu tej spółki, będzie jednocześnie prezesem PŻB, czyli Polferries. Pan Dariusz Dorskocz, prezes PŻM, będzie jednocześnie prezesem PŻM i będzie w zarządzie tej spółki. Chcecie powiedzieć, że to będzie współpraca, i tak dalej. Przecież każdy będzie głosił swoje. To jest po pierwsze. Po drugie, jak bez żadnych kosztów? A pomieszczenia, wszystkie rady nadzorcze, samochody, koszty reprezentacyjne, i tak dalej, i tak dalej? To jest jedno pytanie, ale już nie oczekujemy odpowiedzi, gdyż wiadomo, że błądzicie i będziecie tworzyć fikcję oraz instytucję sprzedawania dymu. Wiecie, co to jest instytucja sprzedawania dymu, jest to po prostu kuglowanie, czyli omamianie społeczeństwa.

Druga sprawa. Siedziba ma być Świnoujściu. Jest oficjalnie podane w mass mediach, że siedziba zarządu ma być Świnoujście, a więc rzeczywiście nie ma ani Szczecina, ani Kołobrzegu, jest Świnoujście. Znosicie logo. Na burtach nie będzie już Polferries czy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, dopóki nie będzie dokowania. Wiadomo, że chcecie bezkosztowo. Na razie mówicie, że nie znosicie logo, dlatego że nie będziecie w specjalny sposób dokować promów, ale jak będzie przegląd techniczny, to jednocześnie zniknie logo. Będzie już logo Polska Baltic Polferries. Jest to zasadnicza kwestia. To wszystko nie trzyma się łącznie. Dokładnie to wiecie. Rozumiemy to. Mówimy tutaj z panią poseł, że też chcemy, żeby było dobrze, chcemy dalej być na rynku żeglugi promowej, tym bardziej, że zawsze byliśmy naprawdę bardzo wysoko postawieni, a jednocześnie

od czasu do czasu mieliśmy wiatr w żagle. Chcemy, żeby trwała cała naprzód jak koalicja miała w haśle, ale słuchajcie, przecież naprawdę musicie to racjonalnie udowodnić, uargumentować. Udowadnianie, że jest to kwestia bardzo nieformalna, nieracjonalna, niepragmatyczna, sprzedawanie dymu. Pan minister powiedział, że go to irytuje. Nas też w końcu irytuje, że dorabiacie filozofię do tezy, która jest wręcz absurda.

Aha, jeszcze jedno pytanie na końcu. Zapomniałem, najważniejsze pytanie. Proszę na nie odpowiedzieć w odpowiedzialny sposób. Czy zamierzacie prywatyzować którąś z firm? Czy zamierzacie prywatyzować bądź likwidować którąś z firm? Kiedyś pytałem pana ministra, czy zamierza połączyć Unity Line z PŻB. Powiedział, że nie, absolutnie nie ma takich planów, zaprzeczył. Teraz proszę zaprzeczyć, że nie macie w planie prywatyzacji, ewentualnie likwidacji którejś z firm. Dziękuję. Będzie to brzemiennie, gdyż potem za rok, za dwa przypomnimy, chociaż za dwa lata raczej już nie będziecie mieli na to wpływu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Teza postawiona w pytaniu jest fałszywa. Działania, które podjął w ostatnich tygodniach nasz rząd, polegające na przeznaczeniu 1,3 mld zł na realizację nowych promów dla polskich armatorów, są dowodem na to, że zamierzamy i dalej będziemy rozwijać nasze firmy należące do Skarbu Państwa. Wiemy, że najważniejsze, co jest przed nami, to odzyskanie pozycji konkurencyjnej, nadrobienie straconych lat. Będziemy wykorzystywać do tego narzędzia, które będą w rękach fachowców. Będą to firmy, które będą się rozwijały. Po prostu będziemy w nie inwestować. Taka jest moja odpowiedź na to pytanie. Teza postawiona w tym pytaniu jest po prostu fałszywa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję. Pani poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mimo wszystko chciałabym prosić państwa o przedstawienie mi na piśmie kształtu funkcjonowania nowej spółki. Kto, co, za ile, kogo reprezentuje? Przeczytam z państwa materiału, który dostaliśmy: „W celu wzmocnienia konkurencyjności na trudnym obecnie rynku przewozów promowych” – to wiemy, że jest trudny – „podjęte zostały prace zmierzające do współpracy armatorów, PŻM PP, Euroafrica i PŻB SA, aby mogły skutecznie konkurować z zagranicznymi operatorami i najbardziej optymalnie wykorzystać zasoby posiadane obecnie przez tych armatorów”. Pan minister mówił, że jest po 40% obłożenia, i tak dalej. Chcecie dołożyć jeszcze trzy promy. W dniu 16 maja 2025 r. wyżej wymienieni armatorzy podpisali list intencyjny w sprawie współpracy przy powołaniu nowego operatora polskich promów na Bałtyku. Spółka o nazwie Polska na starcie dysponowała będzie 10 promami i oferowała najgęstszą siatkę połączeń promowych do Skandynawii, i tak dalej, i tak dalej. Ale ja mam pytanie, ponieważ pan w międzyczasie powiedział, że pan chce zastąpić stare promy nowymi. A więc nie dążycie do tego, żeby ich było więcej niż 10, żeby funkcjonowały, tylko chce pan wycofać. Tak rozumiem. Nie, ja pytam, dlatego że pan w tej chwili powiedział nową rzecz, że chce pan zastąpić. A więc rozumiem, że państwo chcecie wycofać bądź sprzedać niektóre promy. Zaraz pan odpowie. Chciałabym rozwiązać wątpliwości, dlatego że czasami jak się mówi, to wypowiada się więcej rzeczy. Chciałabym zapytać, co pan miał na myśli. Wycofa pan, sprzeda stare promy na żyletki? Nie wiem, co pan miał na myśli, jeżeli chodzi o zastąpienie promów.

Poza tym ja się z panem zgadzam, że wszystkie elementy finansowe trzeba dostosować do warunków. Tak, państwo powinni to robić, jest to normalne. My też się dostosowaliśmy. Zaskakiwała nas, jak pan w końcu powiedział, pandemia, wojna, etc. To też wpływało na sposób naszego funkcjonowania. Oczywiście możecie państwo zawsze wyartykułować negatywy, ale nie można zaprzeczyć, że rozpoczęty projekt jest kontynuowany, niezależnie od tego, jak państwo go udoskonalicie. Zawsze mówimy, że trzymamy kciuki, żeby się to udało. Natomiast wracając do pana, chciałabym, żeby wyjaśnił pan zdanie, które pan wypowiedział. Dziękuję bardzo.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Panie przewodniczący, jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję. Pan minister.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Panie przewodniczący, jedno pytanie, ile przewidujecie zwolnień pracowników z administracji, i tak dalej. Ile przewidujecie zwolnień pracowników?

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Panie ministrze, czy pan odpowiada? Proszę.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Pani poseł, forma zadawania pytań zawsze jest tak rozbudowana, że ja się gubię. Notuję, ale nie chciałbym się zgubić. Myślę, że jednak sobie poradzę i będzie pani usatysfakcjonowana odpowiedzią. Po pierwsze, jeżeli chodzi o to, co się przewija odnośnie do powołania nowego podmiotu, trudno nie odnieść wrażenia, że jest brak zrozumienia dla całej koncepcji. Zadaje pani słuszne pytanie, dlaczego nie można się dogadać. Otóż nie można się dogadać, dlatego że dwóch konkurujących ze sobą armatorów nie może się dogadać i ustalić, na jakich zasadach, będąc w konkurencji, będzie przewoziło towar i pasażerów, ponieważ jest to zmowa cenowa, co jest zabronione. W związku z tym powołany jest nowy podmiot, który, uwaga, na rynkowych zasadach, zgodnych z wytycznymi dotyczącymi polityki antytrustowej będzie czarterował statki.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nowi prezesi będą...

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Proszę zostawić personalia, gdyż państwo...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie, nie, pan powiedział...

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Ale chwileczkę.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pani poseł, bardzo proszę.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Niech pan będzie konsekwentny.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Chwileczkę.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tam się dogadają, a tu nie mogą się dogadać. Świetnie. Dlatego pytam.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Wie pani, jest to...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Powiedzieli państwo, że są to te same osoby.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Przy projekcie tej skali to, o czym pani mówi, jest po prostu trywializowaniem tematu. Jeszcze raz pani odpowiadam, że powstaje podmiot, który na handlowych warunkach będzie czarterował promy, płacąc armatorom, właścicielom statków działających pod własnymi markami nuty dzierżawne, zgodne z rynkową wyceną statków. Przykładem jest Polska Żegluga Bałtycka, która dzisiaj czarteruje jeden ze swoich promów na Morze Śródziemne i otrzymuje z tego tytułu regularne przychody. Tutaj będziemy mieli do czynienia z podobną sytuacją. Podmiot, który będzie czarterował statki, będzie działał na zasadach konkurencyjnych w stosunku do zagranicznych podmiotów. Będzie wykorzystywał flotę, którą czarteruje w celu zoptymalizowania jej wykorzystania na wszystkich połączeniach. Jesteśmy w trakcie postępowania.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie o to było moje pytanie.

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Ale jakie jest to pytanie?

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zadałam pytanie, kto będzie w zarządzie spółki?

Przewodniczący rady nadzorczej Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Porzycki:

Będą przedstawiciele nominowani przez akcjonariuszy spółki.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale powiedział pan, że będą to prezesi obecnych spółek. Więc jeżeli chce pan stworzyć nowy podmiot, które będzie czarterował, a będzie pan miał w zarządzie nowej spółki prezesów spółek, które wchodzi w skład tej spółki, to jest to absurd. Tak będzie. Państwo powiedzieliście, że nie mogą się dogadać osobno, a bierzecie prezesów do zarządu nowej spółki, która ma czarterować i tam się dogadają. Tak? Drodzy panowie, przecież to jest absurd. Po prostu jest to absurd.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Panie ministrze...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Państwo to powiedzieli.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Proszę państwa...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Państwo powiedzieliście, że prezesi będą w zarządzie nowej spółki.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pani poseł...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dlatego ja zadałam pytanie, kto tam będzie.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Przedsiębiorstwa Państwowego Dariusz Dąbrowski:

Próbowałem odpowiedzieć.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale pan powiedział, że odpowie za pana.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Przepraszam bardzo, ale po raz kolejny muszę przerwać. Pani poseł doprecyzowała swoje pytanie, a pana ministra bardzo proszę o sprecyzowanie, kto z państwa delegacji ma zamiar dokończyć swoją wypowiedź.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panu zadałam pytanie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

W takim razie proszę o dokończenie wypowiedzi i na tym kończymy.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę mi odpowiedzieć.

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

Pani poseł, może odpowiem jeszcze na wcześniejsze pytanie. Pamiętam, że zadała pani pytanie odnośnie do wycofywania i zamiany floty. To też jest istotne. Odpowiem, gdyż zrozumiałem, co powiedział pan dyrektor.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale pan dyrektor nie rozumie.

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

Ja zrozumiałem, co chciał powiedzieć pan dyrektor, pani poseł.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy pan dyrektor może mi odpowiedzieć na pytanie?

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

Odpowie.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale przepraszam, panowie, bądźmy poważni.

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

Ja powiem odnośnie do...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy pan dyrektor nie chce powiedzieć pewnych rzeczy, gdyż boi się powiedzieć pewne rzeczy?

Czy pan dyrektor może mi odpowiedzieć? Chyba pan dyrektor wie, co mówi.

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

Odpowie.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Aha, pan odpowie za pana dyrektora?

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

Nie mówię za pana dyrektora.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze, ok., poddaję się.

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

Pani poseł, nie odpowiadam za pana dyrektora, ponieważ nie odpowiadam na pytanie dotyczące zarządu, odpowiadam na pytanie dotyczące wymiany floty.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zadawałam pytanie panu dyrektorowi.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Proszę kontynuować swoją wypowiedź.

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

Jeżeli pan minister wskazał mnie, to nie mogę odpowiedzieć, skoro znam odpowiedź na to pytanie, tylko pani chce, żeby odpowiedział pan dyrektor?

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Powiem tak. Może pan odpowiadać na wszystko, ale ja zadałam pytanie panu dyrektorowi, właśnie dlatego że wypowiedział te słowa. O to chodzi. Rozumie pan?

Prezes zarządu Promy Polskie sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądyński:

To może faktycznie, żeby nie robić dyskusji, gdyż pani poseł chce...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pozwólcie, że się w to wtrączę. Pani poseł, po pierwsze, jesteśmy tutaj jako reprezentacja Ministerstwa Infrastruktury i spółek podległych. Jestem szefem tej delegacji.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ja jako poseł zadałam pytanie osobie, która wypowiedziała te słowa.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Pani poseł, proszę o umożliwienie odpowiedzi przez pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani poseł, powiem pani wprost. Tyle razy zostało to tutaj powiedziane w tak konkretny sposób, że naprawdę jestem pod wielkim wrażeniem, jak można było tego nie zrozumieć. Wszyscy, którzy...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze, ja to przyjmuję. Panie dyrektorze, proszę odpowiedzieć na pytanie.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani poseł, bardzo panią proszę, żeby pani trochę uspokoiła emocje, ponieważ są one zupełnie niepotrzebne.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę mnie nie uspokajać, dlatego że pan nas zwodzi.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jeżeli mówimy o projekcie, jeżeli mówią fachowcy...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie nie chcecie odpowiedzieć na pytanie.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

... na ten temat, to bardzo bym panią prosił...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie chcecie odpowiedzieć na pytanie.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

... żeby pani za każdym razem nie włączała mikrofonu i nie przerywała...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale ja pana nie prosiłam o odpowiedź, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

... dlatego że staramy się odpowiedzieć w sposób bardzo prosty, klarowny...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie chcę, żeby pan lał wodę. Naprawdę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

... nawet na poziomie jak dla osoby, która nie ma zielonego pojęcia o tym, co się robi.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie chcę lania wody. Zadałam pytanie konkretnej osobie...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

W taki sposób chcę pani odpowiedzieć...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

... która wypowiedziała dane słowa.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

... dlatego że do pani nie dochodzą argumenty, które są argumentami przedstawianymi przez fachowców.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę mnie nie obrażać. Zapytałam pana, który...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jeżeli będzie trzeba...

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

... wypowiedział te słowa.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

... to będziemy mówić na poziomie bardzo...

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Przepraszam bardzo, ale muszę to zrobić. Odbieram państwu głos. Przepraszam najmocniej. Na tym wyczerpaliśmy listę osób uprawnionych, zgłoszonych do zabrania głosu w imieniu posłów. Uprzejmie proszę, pan, który zgłaszał się do głosu. Uprzejmie proszę o zadanie pytania.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Jacek Dubiński. Starszy mechanik. Zawodowo Polska Żegluga Morska. Społecznie przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. 35 lat spędziłem na morzu, 20 lat jako starszy mechanik.

Na początku mam uwagę, za którą państwo, mam nadzieję, nie obrazicie się. Przez 10 lat uczestniczenia w sesjach Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie, gdzie na sali było 300, 150, 100 osób, nie było sytuacji, żeby ktoś komuś przerywał i żeby nie odpowiedział. Jest to uwaga. Przepraszam państwa za to, ale tak jest. Są tam pracodawcy, pracobiorcy i rządy. Wszyscy mają swoje interesy, jednak są one przedstawiane spokojnie.

Wracając do sprawy, państwo dyskutują tu na razie o finansach, o budowie, o sprawach technicznych. Jest jeszcze jedna kwestia, moim zdaniem podstawowa, dlatego że na statkach ktoś musi pracować, ktoś musi pływać. Muszą być zabezpieczone odpowiednie warunki pracy i płacy. Do tego wracam. Po pierwsze, mamy wadliwą ustawę o pracy na statkach morskich, o którą walczymy już 10 lat. Na razie nie ma korekty. Musimy wypełnić zobowiązania wobec Międzynarodowej Organizacji Pracy, dotyczące między innymi zabezpieczenia społecznego, czyli w skrócie wszystkich ZUS-ów itp. To też są koszty dla armatorów, dla rządu czy dla pracowników. Sprawa się ruszyła, być może coś będzie. 4 czerwca będzie posiedzenie zespołu trójstronnego.

Natomiast wracając do pracowników, statki, które tu pływają, pływają w Europie. Jeden z panów prezesem mówił o odesłaniu starszych statków. Tak się zresztą w shippingu robi, że odsyła się statki w rejony, gdzie są mniejsze wymagania. Tutaj jest wymaganie, że statki muszą spełniać wszystkie wymogi konwencyjne, czyli na statkach muszą być układy zbiorowe. Układy zbiorowe są na wszystkich statkach, w tym na statkach PŻB. Ostatnie negocjacje w PŻB skończą się jutro. Tutaj uwaga do tego, co powiedział pan poseł Hoc. Chciałbym powiedzieć, że załoga nie spiskowała, tylko zrobiła wszystko, żeby uratować firmę. Załoga Polskiej Żeglugi Bałtyckiej zgodziła się na najniższe pensje, jakie są w sektorze Morza Bałtyckiego. To jest jedna sprawa. Inaczej firma...

Druga sprawa. Zrobiliśmy wyłom w naszej związkowej polityce, ponieważ prom Cracovia, o którym było tu wspomnianie, poszedł w czarter, ale jest tam zatrudniona tylko częściowo polska załoga. Załoga hotelowa jest... Jedna trzecia, dlatego że załoga hotelowa... Mówię o nacji Arabów, ponieważ na promie pływają Tunezyjczycy i Algierczycy. Inaczej nikt by go nie wyczarterował. Koszty załogowe są poważne, także dla naszych spółek. Jeżeli nie uregulujemy na przykład zabezpieczenia socjalnego, będą z tym pewne problemy. Wchodzi to w koszty.

Jeżeli chodzi o naszych marynarzy, jeżeli chodzi o Unity Line, Euroafricę, mówiąc o polskich przedsiębiorstwach, częściowo sprawy te są uregulowane w postaci pieniędzy, które armator dodatkowo daje w postaci bonusów. Zresztą wszyscy są zatrudnieni na kontraktach opartych o prawo międzynarodowe, opartych o międzynarodową federację transportowców. Tak jest też w Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Takie same kontrakty, mówiąc w sensie brzmienia, nie w sensie kosztów, mają nasi konkurenci, o których państwa tu mówili, TT-Line, Stena Line, i tak dalej. I tu jest problem, o którym ciężko jest mówić związkowcowi. Mianowicie oni płacą więcej, my mamy niższe pensje. PŻB ma najniższe. Tam z kolei jest mniejsze zatrudnienie. Nasi armatorzy tworzą miejsca pracy, na których pracują Polacy, ale jest to kosztem mniejszych pensji, gdyż inaczej nie wytrzymają konkurencji. Jest to proste, to jest kapitalizm, tak to wygląda. Trzeba się zastanowić nad tymi sprawami, jak to wszystko rozwiązać. Przede wszystkim trzeba uporządkować nasze prawo.

Wracając do dyskusji, dla rozładowania atmosfery historycznej powiem, że jeżeli chodzi o PŻB, to kiedy PŻB zostało utworzone, przypominę państwu – może to była jedna z niewielu słusznych decyzji Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej – że część statków zostało tam przeprowadzonych między innymi z PŻM. Dzięki temu port się rozwinął, gdyż stateczki, tak zwane bajkowce, które mogły tam wpływać, powodowały, że promy... Nie chcę wracać do historii. Państwo spierają się tu o różne rzeczy, kto, co i kogo, a liczy się efekt. Ja powiem, że na moim stanowisku jest tak, że jak ja przychodzę do pracy, to na drugi dzień armator się nie pyta. Nie mogę powiedzieć, że to zrobił kolega. Tak to wygląda.

Wracając do żeglugi promowej, powiem, że w roku 2018 dyrektor naczelny, potem zarządca komisaryczny zwrócił się do pana ministra Gróbarczyka o zgodę na budowę dwóch promów w Chinach. Promy te miały być częściowo finansowane przez chińskie banki. Niestety, nie otrzymaliśmy zgody. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. A zatem zamykam dyskusję.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Mam jeszcze tylko jedno pytanie, dwa pytania.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Panie pośle...

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Naprawdę krótkie bez żadnej kąśliwości.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Proszę.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Chciałbym tylko zadać pytanie, może od razu z prośbą o odpowiedź na piśmie. Ilu pracowników zamierzacie zwolnić? Wiadomo, że jest administracja, część kei, i tak dalej. Jest to jedna sprawa. Czy macie oficjalną zgodę UOKiK-u na połączenie? Trzecie wyjaśnienie. Mówicie, że nic nie było zrobione. Przecież na promie NB101 jest już realizacja wewnątrz, NB102 jest już wodowany. Miała być opcja 3+1. Następny prom miał być budowany w stoczni „Remontowa” w Gdańsku dla PZB. Było tak? Jest tak? Jest tak. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Tak jak powiedział pan poseł, prosimy o odpowiedź na piśmie.

Na tym zamykam dyskusję. Zamykam posiedzenie Komisji.