

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 70)
z dnia 4 czerwca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 70)

4 czerwca 2025 r.

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

– informację na temat koncepcji budowy polskiego statku instalacyjnego Morskich Farm Wiatrowych oraz budowy narodowej gałęzi przemysłu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Bojanowski** zastępca dyrektora Departamentu Spółek Paliwowo-Energetycznych Ministerstwa Aktywów Państwowych, **Anna Woźniakiewicz** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Janusz Bil** prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o., **Magdalena Jabłonowska** dyrektor Biura Bezpieczeństwa QHSE w Orlen Petrobaltic SA, **Rafał Wardziński** dyrektor wykonawczy do spraw operacyjnych Orlen Upstream sp. z o.o., **Grzegorz Figacz** dyrektor Departamentu Morskich Farm Wiatrowych i **Alicja Wąsowicz** dyrektor Departamentu Zakupów i Administracji PGE Baltica sp. z o.o., **Piotr Jermakow** prezes zarządu Jermak Offshore Marine Services sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Wojciech Kąkol** prezes zarządu Windoffshore Installation Keystone Experts SA, **Mariusz Witoński** wiceprezes Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej, **Janusz Gajowiecki** prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej, **Dominika Taranko** wiceprezes i dyrektor zarządzająca Fundacji Wind Industry Hub, **Tadeusz Hatałski** wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej.

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

Przewodniczący poseł **Kacper Płażyński (PiS)**:

Droży państwo, proszę już o zajmowanie miejsc, gdyż za chwilę zaczniemy. Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Na wstępie wyjaśnię, skąd nasze dzisiejsze spotkanie. Posiedzenie zostało zwołane poza planem pracy z uwagi na to, że skontaktował się ze mną pan prezes Jermakow, człowiek rozpoznawalny w branży, jeżeli pan prezes się nie obrazi, tak pana określe, z doświadczeniem na różnych polach funkcjonowania farm wiatrowych. Pan prezes przedstawił mi dosyć ogólną koncepcję sugerującą, że w ramach polskiego przemysłu, polskiego potencjału gospodarczego, technologicznego jesteśmy w stanie w Polsce budować, a w zasadzie modernizować stare platformy wiertnicze na jack-upy. Koncepcja wydaje mi się dosyć innowacyjna, nowatorska. Zdaje się, że nigdzie do tej pory w świecie nie była realizowana, ale to, że coś na świecie nie jest realizowane, moim zdaniem nie znaczy, że nie jest możliwe. Jeżeli w ramach polskiego potencjału, własnych sił jesteśmy w stanie budować tego typu statki, to nie muszę państwu tłumaczyć, że jest to ogromna szansa i dla przemysłu stoczniowego, i dla naszych spółek, które zajmują się deweloperką w zakresie offshore`u. Statków typu jack-up jest niewiele na świecie, są rezerwowane na długie terminy, korzystanie z nich, ich najem, dzierżawa, czarter, czy jak to się tam w praktyce odbywa, kosztuje mnóstwo, mnóstwo pieniędzy. W związku z tym zaprosiłem państwa na posiedzenie z udziałem spółek Skarbu Państwa, które się tym zajmują. Jest z nami też dyrektor Bojanowski, który, jak rozumiem, ma pełnomocnictwo do reprezentowania MAP w tej sprawie.

Zastępca dyrektora Departamentu Spółek Paliwowo-Energetycznych Ministerstwa Aktywów Państwowych **Rafał Bojanowski**:

Potwierdzam, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł **Kacper Płażyński (PiS)**:

Chciałbym od państwa pozyskać wiedzę, czy rzeczywiście państwo analizowaliście to, czy jest to możliwe, jak biznesowo na to patrzycie. Offshore będzie i będzie trwało bardzo, bardzo długo. Jest realizacja inwestycji na następne 20, może 30 lat. Pewnie jack-upy będą na świecie, nawet

jeżeli nie na Bałtyku, chociaż dalej jest tam olbrzymi potencjał. Przecież nie tylko Polska inwestuje na Bałtyku, ale też inne państwa planują takie inwestycje. Takie statki będą dalej wykorzystywane, nawet jak my skończymy swoje inwestycje. Myślę, że jest to dosyć interesująca koncepcja.

Na wstępie poproszę pana dyrektora Bojanowskiego o zabranie głosu w tej sprawie. Potem poproszę państwa ze spółek Skarbu Państwa. Potem poproszę pana Mariusza Witońskiego, żeby powiedział, jak na to patrzy prywatny biznes. Pan Witoński jest wiceprezesem Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej. Na koniec przed dyskusją poproszę pana prezesa Jermakowa, żeby przedstawił ze swojej strony możliwie dokładny obraz tego, dlaczego uważa, że jest to wykonalne i opłacalne. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Rafał Bojanowski:

Szanowny panie przewodniczący, Rafał Bojanowski. Ministerstwo Aktywów Państwowych.

Czy moglibyśmy zaproponować, żeby zobaczyć tę koncepcję? Mówiąc szczerze, to, co wpłynęło do Wysokiej Komisji i to co, z czym mogliśmy się zapoznać, nie zawierało jakichś szczegółów czy konkretnych propozycji rozwiązań. My, jako ministerstwo czy jako przedstawiciele spółki... Jest pan prezes Bil, który jest prezesem zarządu spółki Orlen Neptun. Oczywiście spółka analizowała tę koncepcję w szerszym bądź mniejszym zakresie, natomiast nie ukrywam, że chcielibyśmy...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Będzie łatwiej się odnieść. Dobrze.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Rafał Bojanowski:

...zapoznać się, żeby łatwiej było się do tego odnieść, jeżeli można.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Może słusznie. Jeżeli państwu tak bardziej pasuje, to bardzo proszę. Pan prezes jest gotowy. Tak? To bardzo proszę, panie prezesie. Potem zaczniemy od pana dyrektora.

Prezes zarządu Jermak Offshore Marine Services sp. z o.o. Piotr Jermakow:

Dzień dobry państwu. Bardzo dziękuję za możliwość przedstawienia projektu, który powstał kilka lat temu na jednej z konferencji, na której nasi inwestorzy mówili o problemach ze statkami instalacyjnymi. Projekt powstał jakiś czas temu. Powiem szybko, kim jestem. Jestem facetem z prawie trzydziestoletnim doświadczeniem w operacjach morskich offshore na całym świecie. Nawet raz pracowałem w polskiej firmie Petrobaltic przy jakimś małym, krótkim projekcie. Robiłem bardzo różne rzeczy. Z racji tego, że jestem Polakiem, a to było raczej bardzo rzadkie zjawisko w tej branży, wszyscy się dziwili. Manewrowałem sobie w prawo i w lewo z jednej firmy do drugiej, zajmowałem przeróżne stanowiska, robiłem różne projekty, między innymi nadzorowałem częściowo przebudowę norweskich tankowców na statki heavy lift vessels w stoczni „Remontowa” w Gdańsku. Mówię o tym, dlatego że był to bardzo udany proces konwersji. Stare, dwudziestoletnie statki, które już nie były zdolne pracować jako tankowce, zostały przebudowane na ciężarowce, po polsku tak się to nazywa. Rok temu nawet spotkałem jeden z tych statków gdzieś w Dardanelach podczas jakiejś operacji. Było to zrobione 20 lat temu. Do dzisiaj te statki pływają, a już wtedy były dwudziestoletnie.

Koncepcja przebudowania jack-upa wiertniczego wzięła się stąd... Chodzi o jack-up wiertniczy. Od razu pomyślałem o tym, że Orlen ma jednostkę, którą kupił z firmy Maersk. Tak się złożyło, że tuż przed zakupem audytowałem tę jednostkę dla innego klienta tak, że doskonale wiedziałem, co tam jest. Do dzisiaj mam dokumenty z audytu. Jednostka ta w zasadzie idealnie nadaje się do przebudowy. Nie jest droga w tym sensie, że gdybyśmy pozyskali ją w tej chwili, gdyby Orlen zechciał oddać tę jednostkę do spółki czy jako barter, byłaby bardzo szybko zdolna do przebudowy. Na prezentacji trochę słabo widać samą przebudowę. Pan dyrektor pytał o technalia. Chcę pokazać, jak bardzo prosto technicznie można przeprowadzić taką operację. Polega to na tym, że zdejmujemy wyposażenie jednostki, które służy do wiercen i montujemy dodatkowy kawałek pokładu, żeby zwiększyć nośność, dodatkowe miejsce na posadowienie dźwigu. Generalnie tak może to wyglądać.

Mówiliśmy o tym, że koszt pozyskania jack-upa z rynku wtórnego oraz jego przebudowa kosztowałoby około 250 mln euro. Taki jest nasz szacunek. Gdyby udało się użyć gianta, byłoby to bardzo wygodne, dlatego że od razu 100 mln euro mniej mamy do wydania.

Nawet niedawno wróciłem z Norwegii, gdzie robiłem projekt dla Norwegów, dla firmy Odfjell. Powiedzieli, że chcą giana z powrotem do Norwegii, żeby prowadził operacje, które nazywają się plug and abandonment. Chodzi o to, że jednostka ma iść na kolejne odwierty, które są już nieaktywne po to, żeby pompować cement, cementować i przechodzić na następne miejsca. Z finansowego punktu widzenia dostaną około 100 tys. euro bądź dolarów za dzień operacji. Nie znam szczegółów, nikt mi tego nie powiedział, ale tak się szacuje, że w Norwegii tyle mniej więcej może to kosztować. Gdybyśmy przebudowali statek na statek instalacyjny, możemy mówić o kwotach rzędu 300-500 tys. euro za czarter w ciągu jednej doby.

Mamy do zbudowania bardzo dużą ilość gigawatów i oszacowaliśmy, że cały koszt wyczarowania statku czy statków instalacyjnych to byłaby kwota rzędu 4 mld euro. Uważamy, że kwota ta mogłoby być wydana w polskiej firmie powołanej do tego celu. Wtedy i podatki, i środki na rozwój tej firmy, na dalsze inwestycje zostaną w Polsce. Plan zakłada budowę dwóch takich jednostek po to, żeby być całkowicie niezależnym od naszych partnerów zagranicznych, którzy są naprawdę drodzy. O dalszym rozwoju firmy, ewentualnie o szczegółach mogę mówić później, jeżeli będziemy chcieli pogadać. Pod względem operacyjnym taka jednostka kosztuje dziennie około 100 tys. euro. Szacujemy kwotę 100 tys. euro. Przy wpływie rzędu 300-500 tys. euro pojawia się zysk. Rentowność operacji jest bardzo wysoka. W tym wypadku jednostka zwraca się w ciągu trzech lat i pozwala budować kolejne, generalnie rozbudowywać polski przemysł w branży operacji morskich offshore. Wiąże się to z ogromnym prestiżem na świecie. To jest jedna rzecz. Daje kilkaset bardzo wykwalifikowanych miejsc pracy. Generalnie daje ogromne oszczędności.

Na różnych konferencjach, na których pokazywaliśmy projekt, padało pytanie o kadry. Kadry są w Polsce, mamy tutaj ludzi. Nie wiemy o tym albo nie jest to wiedza powszechna. Mamy ludzi, którzy spędzili ostatnie kilkanaście, kilkadziesiąt lat, podobnie jak ja, gdzieś na świecie, zdobywając doświadczenie i wiedzę niezbędną do tego, żeby to zrobić. W związku z tym my ze strony firmy Jermak Offshore nie widzimy żadnych problemów kadrowych, żeby coś takiego stworzyć, obsadzić polską kadrą menedżerską i marynarzami, którzy będą na tej jednostce pracowali. Tak jak powiedziałem, możemy przeprowadzić szkolenia, zaprojektować cały proces. W Polsce jest to całkowicie możliwe. Są chętni do tego ludzie. Jest cały zespół ludzi, którzy są chętni, żeby to robić. Jeżeli zapadnie taka decyzja, jeżeli zdecydujecie, drodzy państwo, żeby powołać taką spółkę, przedstawimy bardziej szczegółowe dokumenty czy wyliczenia, które będą pokazywały dokładnie to, co chcemy uzyskać. Mogę mówić dalej jeszcze przez następne pół godziny, ale nie wiem, czy jest to potrzebne. Jeżeli są pytania, to bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, panie prezesie. Przedstawił pan, co chciał pan przedstawić. Teraz pan dyrektor, a potem dyskusja i ewentualnie pytania.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Rafał Bojanowski:

Szanowny panie przewodniczący, co do zasady Ministerstwo Aktywów Państwowych jak najbardziej popiera rozwój sektora przemysłu stocznioowego. Jak państwo wszyscy wiecie, nasze firmy nadzorowane przez Ministerstwo Aktywów Państwowych inwestują właśnie w offshore i starają się, żeby zapewnić co najmniej... Zresztą chyba w zeszłym miesiącu czy dwa miesiące temu na posiedzeniu Komisji rozmawialiśmy o tym, jak wygląda zapewnienie local content, jeżeli chodzi o budowę offshore`u. Takie spółki jak Orlen, jak PGE wypełniają minima i dążą do tego, żeby maksymalizować local content. Co do zasady jesteśmy absolutnie za tym, żeby takie rzeczy, takie platformy powstawały, natomiast z tego, co się orientuję, spółki nadzorowane przez MAP, głównie spółki energetyczne, nie posiadają kompetencji do budowy tego typu statków, platform. Oczywiście mamy świadomość tego, że jest Orlen Petrobaltic, który posiada chociażby platformy czy część statków, statki serwisowe. Myślę, że koncepcja ta wymaga dużego przeanalizowania przez spółki. Do chwili obecnej nasze spółki raczej były i są spółkami, które zamawiają takie usługi. Oczywiście, tak jak powiedziałem, skupiamy się na tym, spółki skupiają się na tym, żeby maksymalizować poziom local content, angażować polskie jednostki. Natomiast dzisiaj ciężko odnieść się do tej konkretnej koncepcji. Są tutaj przedstawiciele Orlenu, szczególnie pan prezes Bil, który kontraktuje tego typu usługi. Myślę, że mógłby odnieść się do tego.

Na pewno budowa statku wymaga szczegółowej analizy, jeżeli chodzi o capex i opex. Pamiętajmy o jednej rzeczy. Oczywiście instalacja tak, natomiast mamy świadomość tego, że jest pierwsza faza offshore`u, mamy świadomość, że jest druga faza offshore`u. Statki faktycznie będą potrzebne do instalacji, natomiast to nie jest 25 lat. Tego typu statki są potrzebne

właściwie do postawienia farm. Natomiast w perspektywie 25 lat, a tak naprawdę wszyscy, jak tu siedzimy, mamy świadomość, że na pewno będzie to więcej, bardziej mówimy o tym, żeby była baza serwisowa. Zresztą spółki inwestują głównie w bazę serwisową. Mamy Ustkę, mamy Łebę, mamy Gdańsk. Spółki na tym się skupiają. Dzisiaj ciężko mi się odnieść do tej koncepcji. Jeżeli się spina, to myślę, że już konkretne podmioty musiałyby się odnieść. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Poproszę pana prezesa Bila, prezesa zarządu Orlen Neptun.

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Dzień dobry, witam serdecznie. Może przedstawię reprezentację Orlenu, która jest ze mną. Jest pan Rafał Wardziński, dyrektor wykonawczy Orlen Upstream oraz pani Magdalena Jabłonowska z Orlen Petrobaltic. Jesteśmy tutaj w kompetentnym składzie, żeby podjąć dyskusję, odpowiedzieć na ewentualne pytania, ale wydaje mi się...

Poseł Piotr Głowski (KO):

Prośba o mówienie bardzo blisko do mikrofonu, ponieważ nic nie słyszymy.

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Dobrze, to może zacznę jeszcze raz od początku. Przedstawię nasz zespół, który dzisiaj jest obecny razem ze mną. Jest pan Rafał Wardziński, dyrektor wykonawczy Orlen Upstream oraz pani Magdalena Jabłonowska z Orlen Petrobaltic. Jesteśmy w składzie, który jest w stanie kompetentnie podjąć z państwem dyskusję, odpowiedzieć na ewentualne pytania. Ale zacznijmy od odczarowania pewnych rzeczy, dlatego że chyba trzeba trochę wyrównać poziom wiedzy i powiedzieć, jak wygląda w ogóle sposób kontraktacji tego rodzaju statków, jakie są obecne trendy na rynku i jakie my jako Orlen Neptun mamy dzisiaj podejście do tego tematu.

Jak państwo pewnie wiecie, Orlen Neptun jest spółką Grupy Orlen, powołaną do tzw. drugiej fazy offshore'u. W ramach drugiej fazy posiadamy pięć tzw. pozwoleń na wznoszenie sztucznych wysp, pięć koncesji lokalizacyjnych o łącznej mocy szacowanej około 5 GW, ale Orlen już buduje swoją pierwszą farmę wiatrową Baltic Power wspólnie z kanadyjskim partnerem, firmą Northland Power. Jest to projekt, który w tej chwili właśnie jest w fazie budowy, trwają instalacje pierwszych fundamentów. Z tego projektu mamy już spore doświadczenia, jeżeli chodzi również o kontraktację statków, o to, jak wyglądają usługi instalacyjne, jak się kontraktuje, ile to kosztuje. Mamy dosyć dobry przegląd rynku, czerpiemy z tych doświadczeń.

To, co my oferujemy jako deweloper, po pierwsze, jeżeli chodzi o krajową spółkę instalacyjną, absolutnie wspieramy wszelkie inicjatywy, które będą dążyć do tego, żeby zwiększać udział polskich przedsiębiorstw w łańcuchu dostaw. Statki instalacyjne mogą być jedną z takich usług. Już widzimy interesującą i silną odpowiedź ze strony łańcucha dostaw w innych obszarach, jak fundamenty czy turbiny, konkretnie wieże turbin wiatrowych, kable morskie, stacje transformatorowe. Polskie firmy odpowiadają na to zapotrzebowanie. Natomiast trzeba też jasno powiedzieć, że z punktu widzenia inwestora, dewelopera inwestor w trakcie budowy farmy ma do wykonania w zasadzie cztery instalacje. Jest to instalacja fundamentów, instalacja turbin, instalacja kabli oraz instalacja morskiej stacji transformatorowej.

Jak rozumiem, przedstawiona koncepcja odnosi się do dostatku instalacyjnego, do turbin. Taki pakiet instalacyjny to mniej więcej 2 do 3% całości nakładów inwestycyjnych ponoszonych na budowę morskiej farmy wiatrowej. A więc z punktu widzenia dewelopera my kupujemy usługę świadczoną oczywiście statkiem instalacyjnym, natomiast żebyśmy też nie przesadzali i nie przeceniali, jaki local content jest tutaj możliwy do osiągnięcia. Walczymy tak naprawdę o 2 do 3% nakładów inwestycyjnych. Taki jest udział tego pakietu. Oczywiście liczby w dalszym ciągu są potężne, gdyż w wartościach bezwzględnych są to miliony złotych, dlatego że farma wiatrowa to jakieś 4 mld euro za megawat. Farma, którą w tej chwili mamy w najbardziej zaawansowanym stadium, jeżeli chodzi o przygotowanie, czyli Baltic EAST, która sąsiaduje z Baltic Power, ma mieć moc około 900 MW. Będzie kosztować, jeżeli chodzi o nakłady inwestycyjne, ponad 20 mld zł. 1, 2 czy 3% od takiej kwoty to wciąż duże pieniądze. Oczywiście trzeba walczyć o każdy procent w łańcuchu wartości, natomiast tutaj trzeba jasno powiedzieć, że z punktu widzenia budowy krajowego łańcucha dostaw nie jest to najważniejsza część, taka, na której należy się najbardziej koncentrować.

Jeżeli chodzi o nasz harmonogram, jeżeli w tym roku odbędzie się aukcja i wygramy ją, planujemy, że farma wejdzie w etap budowy około 2030 r. Teraz jak ma się do tego kontraktacja

statków? Myślę, że jeszcze w tym roku, po wakacjach wypuścimy tzw. zapytanie do rynku, czyli RFI, request for information na usługę transportu i instalacji dla wszystkich pakietów, w tym pakietu turbinowego. Trzeba oczywiście mieć świadomość, że kontraktacja pakietu instalacyjnego, czyli statku instalacyjnego, musi się odbywać równolegle z kontraktacją turbin. To się będzie działo. Etap kontraktacji zakładamy gdzieś od połowy przyszłego roku do połowy roku 2028. Pod koniec 2027 r. planujemy podjąć decyzję o rezerwacji statku. Dalej będą się już toczyć negocjacje warunków kontraktowych oraz finansowych usługi. Jeżeli są firmy, które są zainteresowane usługą, prosimy śledzić nasze zapytania do rynku i nasze postępowanie. W tej chwili przekazałem harmonogram. Z perspektywy inwestora nie budujemy statków i nie będziemy się angażować w budowę statków. My możemy zawrzeć kontrakt rezerwacyjny na usługę instalacji w harmonogramie, o którym tutaj powiedziałem.

Oczywiście obserwujemy rynek usług instalacyjnych. Jest przynajmniej kilka firm obecnych na rynku, takich jak Deme, Jan De Nul, Cadeler, Boskalis. Firmy te mają sprawdzony model biznesowy. Pewnie warto byłoby odwołać się do takich modeli biznesowych projektując polską, krajową spółkę instalacyjną, jeżeli chodzi o statki. Być może warto z takimi partnerami porozmawiać, zaprosić ich do współpracy.

Patrząc na tę koncepcję czy prezentację, na dzień dzisiejszy jest to kilka slajdów bez szczegółowego planu biznesowego, więc nie będziemy tego komentować, tym bardziej, że nie czujemy się zupełnie w roli komentatora czy recenzenta tego rodzaju koncepcji, z racji tego, że pomysł biznesowy musi ocenić sam pomysłodawca biznesu, ewentualnie doradcy, ewentualnie instytucja finansująca czy inne instytucje, które się w to angażują. My chętnie wesprzemy każdy pomysł, jeżeli chodzi o budowę local content, także w obszarze statków instalacyjnych, natomiast my będziemy potrzebować usługi instalacji statku na czas, czyli zgodnie z harmonogramem, w odpowiedniej jakości i w odpowiedniej technologii. Wybór statku instalacyjnego dzisiaj determinuje kilka czynników. Są to oczywiście warunki na morzu, batymetria, a przede wszystkim rodzaj i typ instalowanych turbin.

Wstępując patrząc na ten pomysł, przeróbka platformy wiertniczej Petro Giant, która jest własnością Orlen Petrobaltic, nie spełni wymagań nowoczesnych turbin, dlatego że dzisiejsze statki instalacyjne przede wszystkim transportują na miejsce całe zestawy składające się z gondoli, śmigieł, łopat oraz wież z portu instalacyjnego. Jednostka ta nie ma takiego pokładu, żeby mogła transportować taki zestaw. Zestawy musiałyby być dostarczane w jakiś inny sposób, barkami czy inaczej. Rzeczywiście były przykłady takich działań. Firma Maersk też przerobiła swoją platformę na taki statek, ale tak jak powiedziałem, to nie jest rozwiązanie, które może służyć instalacji najnowocześniejszych, największych turbin, które my planujemy zakontraktować.

To oczywiście rodzi szereg ryzyk. Tego rodzaju sposób instalacji rodzi szereg ryzyk logistycznych, harmonogramowych. Na końcu trzeba pamiętać, że wszystkie firmy usługowe, które my będziemy kontraktować, będą weryfikowane przez banki, dlatego że projekty morskich farm wiatrowych finansowane są przez instytucje zewnętrzne. Zwykle 70 do 80% dają banki. Instytucje mają swoich doradców technicznych, finansowych. Będą one weryfikować ryzyka oraz rozwiązania technologiczne, jakie deweloper przyjął do instalacji, do budowy swojej farmy. Muszą to być po prostu sprawdzone rozwiązania, dostarczane przez sprawdzonych partnerów, gdyż inaczej projekt nie uzyska finansowania. Na końcu naszą niezależność energetyczną będziemy mieli wtedy, kiedy zbudujemy farmy. Węgiel zostanie w pewnym momencie wycofany. Jest konieczność zastąpienia mocy węglowych inną energetyką, w tym energetyką wiatrową na morzu. Z perspektywy bezpieczeństwa energetycznego, budowy mocy, widzimy to jako istotne ryzyko, jeżeli mielibyśmy stosować rozwiązania, które nie są sprawdzone bądź które zagrażają realizacji naszych strategii.

W skrócie to chyba tyle. Jesteśmy gotowi do dyskusji. Odpowiemy na pytania, ale jeszcze raz mówię, że Orlen Neptun nie będzie budował statków instalacyjnych, ponieważ to nie jest nasza rola. My będziemy kontraktować usługę instalacji świadczonej statkiem instalacyjnym, natomiast zaangażujemy się w taki sposób, w jaki deweloper czy inwestor może to zrobić, w każdy pomysł, który będzie zmierzał do tego, żeby zwiększać udział krajowych firm w łańcuchu dostaw. I robimy to, organizujemy dni dostawcy, spotykamy się z firmami. Niedawno byliśmy w stoczni Crist. Jest pan Wojciech Kąkol, który jest prezesem spółki WIKI, która ma z kolei inny pomysł na krajową spółkę instalacyjną. Wydaje mi się, że może warto, żeby zderzyć ze sobą pomysły, dlatego że pewnie nie ma miejsca na dwie spółki instalacyjne, żeby porozmawiać.

Oprócz przedstawiania tego rodzaju prezentacji dla szanownych państwa parlamentarzystów i innych, zachęcam, żeby porozmawiać głównie z dostawcami turbin, którzy byliby najbardziej kompetentnym podmiotem do weryfikacji tych koncepcji. Na końcu to oni będą partnerem, którego technologie będą instalowane tymi narzędziami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Chyba pan dyrektor chciałby coś dodać.

Dyrektor wykonawczy do spraw operacyjnych Orlen Upstream sp. z o.o. Rafał Wardziński:

Tak, jeżeli można. Dzień dobry państwu. Rafał Wardziński. Jestem dyrektorem wykonawczym do spraw operacyjnych w Orlen Upstream.

Chciałbym się odnieść do jednego komponentu, który jest elementem koncepcji związanym stricte z Petrobaltic, ze wspomnianą platformą Petro Giant. Chciałbym, żebyśmy jasno sobie powiedzieli, że jeżeli koncepcja będzie dalej żyła, proszę w jasny sposób wykluczyć udział platformy. Platforma jest jednym z najbardziej istotnych aktywów Petrobaltic. Jest to platforma wiertnicza, która jest niezbędna w portfelu aktywów Petrobaltic dzisiaj i w przyszłości. Jak państwo wiedzą, Petrobaltic odpowiada za wydobycie ropy naftowej na Bałtyku. Platforma jest tam używana, również będzie miała swoje zadania w naszych innych lokalizacjach, gdzie prowadzimy operacje morskie, wydobywcze. Co więcej, ma ona również swoją istotną rolę w linii biznesowej, która dopiero będzie rozwijana w Petrobaltic w przyszłości, która troszeczkę jest wymuszona otoczeniem regulacyjnym. Chodzi o CCS. Zamierzamy używać platformy również do zatłaczania do złóż podwodnych, gdyż widzimy obowiązki, które są nakładane na Grupę Orlen. Jednym z conceptów jest używanie szcerpanych złóż morskich do tego typu operacji.

Stąd zachęcam do nieprezentowania tego aktywa jako realnego elementu koncepcji, ponieważ po pierwsze, nie widzimy żadnego uzasadnienia, dla którego takie aktywo miałyby być wycenione inaczej niż tego typu aktywa, które można pozyskać z rynku. Platforma jest dokładnie tyle samo warta, jak każda inna taka platforma dostępna w przestrzeni biznesowej na zewnątrz. Jasno sobie powiedzmy, że Petrobaltic nie jest zainteresowany wyzbyciem się tego aktywa z prostego powodu, że musiałby na następny dzień takie aktywo kupić. Z naszego punktu widzenia nie ma to biznesowego sensu.

Jeszcze tylko słowo komentarza. W ogóle wypowiadam się na ten temat ze względu na to, że Petrobaltic jest w linii biznesowej Upstream. Spółka jest dosyć specyficzna, ponieważ rzeczywiście ma rozwinięty komponent logistyki morskiej do obsługi platform. W strategii Orlenu, jak i w dokumentach planistycznych Petrobaltic widzimy dla tej spółki raczej funkcję wspierającą rozwój farm morskich. Tak naprawdę chcielibyśmy się pozycjonować, w tej części biznesu, która trwa najdłużej, czyli w serwisie. Tutaj mówimy o kilkudziesięcioletniej perspektywie pracy. Z naszego punktu widzenia to jest zapewnianie głównej części local content. W tym kierunku podąża Petrobaltic. To tylko tyle słowem komentarza. Prosimy mieć na względzie, że Petro Giant jest istotnym elementem Petrobaltic. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, poproszę teraz pana dyrektora. Szukam pana na liście, przepraszam. Jest pan. Pan Grzegorz Figacz z PGE Baltica.

Dyrektor Departamentu Morskich Farm Wiatrowych PGE Baltica sp. z o.o. Grzegorz Figacz:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, może tak jak kolega z Orlenu najpierw przedstawię osoby, które reprezentują PGE. Jest pani Alicja Wąsowicz, dyrektor Departamentu Zakupów i Administracji PGE Baltica. Ja jestem dyrektorem Departamentu Morskich Farm Wiatrowych. Jest to departament techniczny, który można powiedzieć, że obsługuje wszystkie projekty realizowane czy przygotowywane przez PGE Baltica.

My nie mamy takich aktywów jak Lotos Petrobaltic, ale postaram się ogólnie ustosunkować do koncepcji budowy polskiego operatora czy polskiego statku instalacyjnego. Zasadniczo zgadzam się z tym, co Orlen już powiedział, więc w mojej wypowiedzi mogą być pewne powtórzenia, za co przepraszam, ale postaram się mniej więcej nakreślić, jak to działa. Po to, żeby odpowiednio ustosunkować się do koncepcji powstania polskiego operatora, musimy zrozumieć, w jakich uwarunkowaniach funkcjonujemy z perspektywy grupy, z perspektywy offshore'u w Polsce, jak wygląda branża na świecie. Postaram się podejść do tego sekcjami.

Pierwszy element. Jak państwo wiedzą, PGE Baltica posiada osiem lokalizacji, z czego pięć, sześć są to projekty drugiej fazy. Obecnie Baltica 2 już wchodzi w etap budowy,

Baltica 3 jest przygotowywana. Pozostałe projekty czekają na nadchodzące aukcje. Po to, żeby w ogóle myśleć o koncepcji powstania polskiego statku instalacyjnego, musimy zapewnić stabilny rozwój, przewidywalny system na najbliższe lata, żeby rzeczywiście co parę lat wchodziły kolejne projekty. W innym wypadku wydaje mi się, że taki concept się nie obroni. Na razie czekamy na rozstrzygnięcia, jeżeli chodzi o nadchodzącą aukcję. Jako PGE Baltica kontraktację rozpoczynamy dopiero w momencie, kiedy mamy zapewniony kontrakt różnicowy. Do końca tego roku, przed aukcją na pewno nie będziemy rozpoczynać procesów zakupowych na tego typu usługi dla projektów drugiej fazy.

Warto zrozumieć, jak skomplikowane są to projekty i co jest core`ową działalnością PGE. Core`ową działalnością PGE jest produkcja energii. PGE Baltica obecnie rozwija projekty, które docelowo będą produkować prawie 8 GW, z tym że musimy mieć na uwadze to, jak skomplikowane są to projekty, z ilu postępowań zakupowych się składają, o jakiej części całych nakładów inwestycyjnych mówimy, jeżeli chodzi o statek instalacyjny. W przypadku każdego z projektów mówimy o około dziesięciu dużych postępowaniach Tier 1. Musimy się skupić na tym, żeby to dowieźć odpowiednio w czasie, odpowiednio w budżecie tak, żeby cena energii elektrycznej była jak najniższa. Jako spółka skupiamy się na tym, żeby w postępowaniach konkurencyjnych wybierać podmioty, które oferują odpowiednią jakość i odpowiednią cenę. Dla nas jest to jeden z kluczowych elementów.

Oczywiście wspieramy local content. Widać to już przy projektach Baltica 2, Baltica 9. Ostatnio można było zobaczyć bardzo dużo ogłoszeń w przestrzeni publicznej, gdzie były wyłaniane polskie podmioty, chociażby grupa Baltic czy Smulders w Żarach. Przy Baltice 9 realizujemy prace wstępne. Ogólnie wspieramy koncepcję powstania polskiego statku, ale musimy mieć w tyle głowy zapewnienie przewidywalnego systemu ciągłości i stabilnego rozwoju. Jest to polska perspektywa rynkowa i perspektywa PGE. Myślę, że powinniśmy też popatrzeć na to, co jest pozytywne i na to, co mamy, czyli na Pomorze. Na Pomorzu mamy bardzo wysoko wykwalifikowane firmy, firmy stoczniowe, grupę Crist, „Remontową”, która już była wcześniej wspomniana. Mamy firmy projektowe, takie jak StoGda. Mamy firmy z branży konstrukcji offshore, które już teraz realizują kontrakty dla branży. Na Pomorzu mamy wysoko wykwalifikowane zasoby osobowe. Obecnie budowane są także porty. Możemy tutaj wspomnieć choćby port T5. Jak patrzymy globalnie na to, co dzieje się na Pomorzu, to wszystko się zgadza.

Powinniśmy rzeczywiście zastanowić się nad koncepcją, w jaki sposób mógłby powstać statek instalacyjny, ale my jako PGE, zważając na to, że na każdy z projektów musimy zapewnić około dziesięciu kontraktów, nie analizowaliśmy i nie rozważaliśmy zaangażowania kapitałowego. Musimy to od razu zaznaczyć. Musimy działać w ramach obowiązujących regulaminów, procedur zakupowych, w ramach prawa. Raczej będziemy się skupiać na tym, żeby wyłaniać takie podmioty w ramach postępowań przetargowych. Na Pomorzu widać także projekty badawczo-rozwojowe, które wiosną w kierunku zaprojektowania zeroemisyjnego statku instalacyjnego. To już się dzieje. Widać, że firmy spoglądają na to z nadzieją na najbliższe lata, ale tak jak powiedziałem, wszystko zależy od tego, jaki będzie system aukcyjny, kiedy to się wydarzy, na ile to będzie stabilne.

Teraz jeszcze perspektywa z globalnego rynku offshore. Tutaj może odwołam się do raportów Cadelera, do raportów Clarksona. Cadeler to w tym momencie największa firma, która ma największą flotę jedenastu statków instalacyjnych, a cztery statki są obecnie budowane w Chinach. Cadeler będzie obsługiwał także nas na Baltice 2. W raportach widać, że rzeczywiście patrząc na rozwój branży, na to, jak dużo projektów w najbliższych latach będzie realizowanych, po 2028 r. możemy spodziewać się pewnego bottlenecku. Rzeczywiście statków instalacyjnych na świecie może być za mało, co wspiera koncepcję rozważania budowy statku instalacyjnego. Widzimy to praktycznie w każdych rozmowach ze światowym supply chain, że bardzo dużo projektów będzie realizowanych. Ten rok też będzie rekordowy, jeżeli chodzi prawdopodobnie o liczbę FID-ów, finalnych decyzji inwestycyjnych na świecie, tak jak miało to miejsce na Baltice 2.

Myślę, że patrząc z perspektywy globalnej jest potencjał. Jeżeli rzeczywiście z analiz wyszłoby, że ktoś podjąłby się działania, budowania statku instalacyjnego, myślę, że nie warto patrzeć tylko na polski Bałtyk. Założenia przedstawione przez firmę Jermak pokazują, że jeden statek instalacyjny realizowałby projekty. Miejmy na uwadze to, że wszystkie projekty będą realizowane w miarę równoległe, więc instalacje też będą przebiegać równoległe. Mówimy o siedmiu latach od przyznania wsparcia, więc projekty będą ze sobą konkurować o statek. Tak naprawdę liczba projektów, która potencjalnie może zostać zrealizowana przez statek instalacyjny, jest

odrobinę mniejsza, ale wciąż są to duże pieniądze. Tak jak tutaj wspomniał Orlen, jest to około 2-3% capexu nakładów inwestycyjnych na pojedynczy projekt. Myślę, że to mniej więcej pokrywa obecny krajobraz, jeżeli chodzi o branżę offshore i o to, czy warto rzeczywiście realizować projekt statku instalacyjnego. Uważam, że generalnie jest potencjał, ale jakiegokolwiek decyzje inwestycyjne, decyzje o budowie statku instalacyjnego muszą zostać podjęte na podstawie bardzo szczegółowej analizy techniczno-ekonomicznych, popytu, podaży w przyszłych latach, tego, jaki statek najlepiej by się odnalazł na polskich projektach, najlepiej mógłby je obsługiwać. Tutaj jeszcze nie mamy szczegółów. Jak najbardziej oczywiście trzymamy kciuki, wspieramy tę koncepcję, jesteśmy otwarci, żeby merytorycznie to wspomóc. Jednak uważam, że wszystkie założenia business case, analiza samej koncepcji musi być pierwszym krokiem przed podjęciem decyzji o budowie statku instalacyjnego. W przyszłości, jak już rozpoczniemy postępowania przetargowe, zapraszamy do udziału w postępowaniach. Oczywiście wybieramy na warunkach konkurencyjnych, tak jak powiedziałem, a więc statki muszą oferować odpowiednią jakość i poziom cen.

To tyle z mojej strony. Nie wypowiem się dokładnie co do tego konceptu, ale jeżeli patrzymy na 250 mln euro, na to, że nowe statki są budowane za kwoty pomiędzy 250 a 400 mln euro, to rzeczywiście warto wykonać analizy, jaki kierunek jest najsensowniejszy, czy adaptacja czy nowy statek, jak to będzie finansowane, czy nie wymaga to jakiegoś wsparcia w postaci pomocy publicznej. To wszystko musi zostać przeanalizowane. My jako PGE Baltica jednak nie będziemy angażować się kapitałowo w taki projekt. Na tę chwilę nie analizowaliśmy takiego setupu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wydaje mi się, panie dyrektorze, że jeżeli jakiś podmiot miałby wykonać analizę, to oczywiście najbardziej zainteresowany, czyli potencjalny wytwórca czegoś takiego, ten, kto ma know-how, itd. Rozumiem, że byłaby to być firma Jermakow albo patrząc szerzej, oczywiście państwo tutaj inicjujecie pewną rozmowę ciekawą, ważną, nie mnie oceniać czy wykonalną, ale po się tu spotkaliśmy, żeby zastanowić się generalnie, czy wykonalną, czy otworzyć taką nową gałąź przemysłu, która przecież nie byłaby zarezerwowana tylko dla firmy Jermakow, tylko generalnie dla polskich podmiotów, które byłyby zdolne coś takiego wykonać. Rozumiem, że ewentualnie MAP, które ma pod sobą spółki Skarbu Państwa, również stoczniowe, mogłoby wykonać taką analizę, już wiedząc o co chodzi, panie dyrektorze. I o taką analizę proszę, panie dyrektorze. Proszę, żeby ją przygotować. Nie wiem, na ile ona może być szczegółowa, ale po prostu oceńcie, czy jest to temat, który warto rozważyć w kontekście tego, co mówią panowie ze strony deweloperów, czyli w kontekście tego, że branża będzie się rozwijać raczej przez następne dekady.

Wcześniej o głos prosił pan prezes Witoński. Bardzo proszę, panie prezesie, jeżeli może pan spojrzeć okiem podmiotu, który reprezentuje, jak rozumiem, instytucje, które są też w jakiś sposób zainteresowane również tym projektem.

Wiceprezes Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej Mariusz Witoński:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję za możliwość zabrania głosu. Dziękuję za zajęcie się tym tematem przez Komisję. Myślę, że temat jest jednym z najistotniejszych, prawdę mówiąc, jeżeli chodzi o strategiczne spojrzenie na to, w jaki sposób budujemy polski offshore. Mówię tutaj o zakresie dotyczącym usług instalacyjnych. Jest to temat, który ogniskuje zainteresowanie branży od bardzo wielu lat. Ja mam przyjemność reprezentować Polską Izbę Morskiej Energetyki Wiatrowej, organizację, która kontynuuje misję realizowaną wcześniej przez stowarzyszenie. Już od 15 lat walczymy słowem i czynem o local content w polskim offshore. Od czasu, kiedy Crist wypuścił pierwszą samopodnośną barcę w 2009 r., wiedzieliśmy, że offshore buduje się również poprzez budowę własnego potencjału przemysłowego. Zresztą jest to lekcja odrobiona przez wszystkie państwa europejskie. Mieliśmy przyjemność i ogromną satysfakcję przenieść do polskiego dyskursu publicznego hasło local content. Mamy olbrzymią satysfakcję, że w tej chwili nie ma zdania o sektorze offshore wind bez local content co najmniej po przecinku u wszystkich uczestników tego dyskursu, za co wszystkim dziękuję. Myślę, że potwierdza to, że wszyscy idziemy we właściwym kierunku. Pytanie o tempo i o jakość kroków, jakie wykonujemy. Stąd dyskusja tutaj na pewno wesprze to, żebyśmy bardziej efektywnie realizowali działania na rzecz efektywnego budowania polskiego przemysłu morskiej energetyki wiatrowej.

Pozwolę sobie na kilka króciutkich faktów w kontekście tematu spotkania i przejdę do wstępnej opinii, dlatego że oczywiście tak jak pozostali uczestnicy, nie znam szczegółów propozycji

pana Jermakowa, więc trudno się do niej odnieść. Natomiast kilka faktów na początek, żeby spozycjonować to przynajmniej z naszego punktu widzenia, z punktu widzenia organizacji, która reprezentuje ponad 170 polskich podmiotów działających na polskim rynku, w polskim łańcuchu dostaw dla morskiej energetyki wiatrowej. Proszę państwa, faktem niezaprzeczalnym, mówili to już poprzednicy, jest to, że jeżeli chodzi o usługi instalacyjne, cały pakiet T&I w tym zakresie, i w bieżącej perspektywie, ale też w kilku czy nawet kilkunastoletnim horyzoncie czasowym na rynku światowym wystąpią znaczące braki lub ograniczenia w dostępności floty instalacyjnej, zwłaszcza jeżeli chodzi o jednostki typu heavy lifty, jednostki przeznaczone do instalacji turbin wiatrowych. Właściwie jednak we wszystkich klasach jednostek niezbędnych do budowy całej infrastruktury towarzyszącej istnieje zapotrzebowanie na pojawienie się nowych jednostek, nowych operatorów, nowych dostawców usług w tym zakresie. I to jest niezaprzeczalny fakt. Wszystkie raporty tego dowodzą. Bieżące i antycypowane problemy deweloperów, nie tylko polskich, również dowiodą tego, że będziemy mieli do czynienia z wąskim gardłem, o którym mówił pan dyrektor.

Druga kwestia. Faktem jest, że rzeczywiście w perspektywie dotychczasowych doświadczeń na rynku europejskim budowa morskich farm wiatrowych przebiegała często z wykorzystaniem całego i dostępnego inwentarza floty instalacyjnej, łącznie z wieloma różnymi jednostkami po przeróbkach, hybrydowymi, po konwersjach, adaptowanych z sektora olejowo-gazowego. Jest wiele przykładów zastosowania tego typu rozwiązań z sukcesem dla konkretnych projektów w określonym czasie. Nie ma co do tego wątpliwości, natomiast faktem również jest, że nie jest to standard. Z całą pewnością są to rozwiązania, które były stosowane tam, gdzie okoliczności rynkowe tego wymagały lub na to pozwalały. Niemniej jednak nie można powiedzieć, że takich doświadczeń nie było. Zresztą jeżeli chodzi o konwersję, jeżeli chodzi o przebudowy statków instalacyjnych, to właściwie cały czas jest to proces zachodzący w trybie ciągłym. Svanen wykorzystywany przy projekcie Baltic Power do stawiania fundamentów to nie jest Svanen, który pływał kilka lat temu i instalował, co tylko mógł nie tylko w branży wiatrowej. Jest to jednostka po głębokiej przebudowie. Co tu dużo mówić, można by się zastanawiać, czy na dzień dzisiejszy odpowiada ona potrzebom przyszłego rynku morskiej energetyki wiatrowej, niemniej jednak udowadnia, że pewne przebudowy mają sens.

Proszę państwa, to tyle, jeżeli chodzi o odniesienie się do faktów. Teraz trochę opinii, chociaż cofnę się historycznie, żeby zarysować kontekst. Nie ukrywam, że moje środowisko nieodmiennie wzruszają tezy, że teraz to się musimy zmobilizować, bo przecież jest jeszcze druga faza i na pewno musimy rozpocząć dyskusję o tym, czy budować jednostki instalacyjne w Polsce, bo może się nam to opłaci. Ja jestem jeszcze w stanie zrozumieć taki punkt widzenia reprezentowany przez deweloperów, gdyż z ich punktu widzenia jest on racjonalny. Tam po prostu trzeba dowieźć KPI w postaci farmy, którą trzeba postawić do określonej daty w określonym wolumenie, trzeba zrobić to najbardziej optymalnie. Nie ma co do tego wątpliwości, że z punktu widzenia zarządzającego projektem inwestycyjnym działanie w zakresie optymalizacji kosztów i minimalizacji ryzyk na każdym etapie jest absolutnie racjonalne. Tutaj absolutnie popieram stanowisko, które reprezentują deweloperzy. Trudno oczekiwać od nich, żeby to oni teraz organizowali dla siebie usługi instalacyjne, dlatego że tego typu usługi kupują na rynku.

Natomiast proszę państwa, na pewno od kilkunastu lat, a że od dziesięciu, to mogą położyć głowę, toczy się w Polsce dyskusja na temat przygotowania naszego zaplecza wykonawczego pod kątem utworzenia i wprowadzenia na rynek armatora floty instalacyjnej i floty serwisowej. Na pewno nie jest to zadanie dla inwestorów morskich farm wiatrowych. To jest zadanie, proszę państwa, dla państwa polskiego. Jest to zadanie dla państwa polskiego, żeby zastanowić się, czy realizując największy w nowożytnej Polsce projekt inwestycyjny, morską energetykę wiatrową, wszystko kupimy sobie za granicą na ostatnią chwilę czy też może przewidzimy pewien proces odpowiednio efektywnie tak, żeby zmaksymalizować korzyści dla krajowej gospodarki. To jest odpowiedzialność państwa polskiego, to jest odpowiedzialność w zakresie polityki przemysłowej, polityki morskiej, w zakresie zarządzania zasobem Skarbu Państwa, czyli trywializując, mądrego gospodarowania krajowym majątkiem i dobrego planowania biznesu.

Proszę państwa, kwoty, które nasi czempioni inwestujący w farmy wiatrowe zostawiają u instalatorów, u których zakupimy usługi instalacyjne w perspektywie realizacji całego założenia inwestycyjnego, spokojnie starczą na zakupienie kilku statków. Pan prezes Bil był uprzejmy przywołać przykład firmy Cadeler. Proszę państwa, firma Cadeler kilka lat temu w ogóle nie liczyła się na rynku instalacyjnym. Zbudowała w ostatnich kilku latach i buduje nadal flotę

stanowiącą zapotrzebowanie, o którym wszyscy wiedzieliśmy. Nie wiem, czy państwo macie tego świadomość, ale budując morskie farmy wiatrowe na polskich wodach, my inwestujemy w firmę Cadeler, w jej kolejne statki.

Najwyższy czas od tych konstatacji, od tej świadomości, gdyż wszyscy mniej więcej jesteśmy tego świadomi, przejść do czynów. Kto powinien? Właśnie jest to jedno z zadań. Kto powinien być adresatem w tym zakresie, kto powinien być zadaniowany, kto powinien podnieść rękawicę? Po to, żeby nie było tak łatwo, proszę państwa, reprezentuję organizację, która jest neutralna politycznie. Nas interesuje budowa przemysłu, niezależnie od tego, kto rządzi teraz, kto rządził w przeszłości, kto będzie rządził w przyszłości. Dobrze sześć lat temu zgnił w szufladach Petrobaltic koncept uruchomienia usług instalacyjnych siłami tej spółki. Może nie sześć lat temu zgnił, od sześciu lat najprawdopodobniej gnieje, przepraszam za to kolokwialne wyrażenie. Generalnie rzecz biorąc, to nie jest tak, że dzisiaj wpadliśmy na pomysł, że musimy robić flotę instalacyjną, że będzie nam ona potrzebna na drugą fazę. Nie, proszę państwa. Były gotowe koncepty. Stocznie polskie przedstawiały w tamtych latach harmonogramy, w ramach których, gdybyśmy je realizowali zgodnie z założeniami, to od roku mielibyśmy polskiego heavy lifta pływającego i przygotowującego się do pierwszych instalacji.

Mówię to po to, żeby podnieść u wszystkich uczestników tego procesu poziom apetytu na to, żeby w końcu coś zrobić. Oczywiście to, że sześć lat temu nic nie zostało zrobione, to nie jest stan na sześć lat temu, jest to również stan na dzień dzisiejszy. W tym zakresie również w tej chwili, jeżeli chodzi o flotę instalacyjną, nie dzieje się nic. Gorący apel do ministerstwa, żeby rzeczywiście z punktu widzenia gospodarza aktywów narodowych zastanowić się, czy my faktycznie chcemy pomóc kupić Cadelerowi statki, którymi następnie wybuduje nasze farmy wiatrowe czy może jednak jakaś część tego tortu powinna zostać w kraju, tym bardziej że mamy stocznie, które są w stanie to zrobić, mamy kadry, które są w kraju albo które jesteśmy w stanie ściągnąć z zagranicy, żeby usługi instalacyjne były tutaj realizowane. Głęboko apeluję, żeby pochylić się nad tym tematem.

Nie wiem, czy szyld, który wymieniałem kilkakrotnie, Petrobaltic jest w tej chwili adekwatny do zadania, które przed nami stoi. Wiemy, że są nowe inicjatywy w tym zakresie. Być może trzeba postawić na nowe koncepcje, nowe rozwiązania. Jedno jest pewne. Proszę państwa trzeba to zrobić teraz. To nie jest obowiązek dewelopera, żeby się tym zajął. Natomiast nie ukrywam, że oczywiście bez udziału dewelopera w całym procesie przygotowania konceptu biznesowego i przygotowania działalności tego rodzaju spółki instalacyjnej też nie da się wiele zrobić. Niemniej jednak już chciałem powiedzieć, że jeszcze mamy czas. To znaczy, jest już ostatni moment na to, żebyśmy wyszli z twarzą i żebyśmy udowodnili, że budując w Polsce morską energetykę wiatrową, nie jesteśmy jednorazowym klientem, który kupi z rynku wszystko, co tylko jest dostępne po to, żeby dowieźć wynik, który oczywiście jest ważny, dowieźć gigawaty w określonej dacie. Chciałbym, żebyśmy na końcu tego procesu mogli zaksięgować po stronie aktywów i po stronie przychodów to, że mamy farmy wiatrowe, mamy polskich armatorów świadczących usługi instalacyjne, serwisowe, mamy polskich producentów komponentów dla morskiej energetyki wiatrowej, jesteśmy w procesie ekspansji eksportowej i jak równy z równym gramy ze wszystkimi, z przytaczanym tutaj Cadelerem włącznie. Głęboko o to apeluję.

Jeżeli chodzi o koncepcję pana Jermakowa, trudno mi się do niej odnosić. Wydaje mi się, że z wielu względów stricte technicznych, rejestrowych, ubezpieczeniowych, finansowych może być to koncepcja trudna w wykonaniu, najdelikatniej rzecz ujmując. Wydaje się, że cały czas jest jeszcze dobry moment na to, żeby postawić na budowę nowych jednostek, takich jednostek, które będą mogły pływać i zarabiać na rynku morskiej energetyki wiatrowej w Polsce przez najbliższe dziesięć lat, na świecie przez najbliższe 15 do 20 lat, przechodząc oczywiście różne konwersje, dlatego że rynek będzie się zmieniał cały czas. Proszę państwa, teraz jest na to moment. A jak będzie trzeba posłużyć się jakąś ad hoc przebudową czy konwersją, żebyśmy sobie gdzieś pomogli po to, żeby nie wydać kolejnych pieniędzy za granicą, to ja jestem za. Natomiast podstawowe rozwiązanie, chyba na miarę naszych możliwości, to budowa jednostki instalacyjnej, budowa jednostek serwisowych, powołanie lub wsparcie utworzenia armatora floty instalacyjnej. Niezależnie od tego, czy to będzie spółka Skarbu Państwa czy to będzie spółka prywatna, musi mieć wsparcie polskiego rządu, jak też oczywiście musi albo powiedziałbym, że dobrze by było, żeby miała kontrakty u polskich deweloperów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Otwieram dyskusję. Kto z państwa chciałby zabrać głos w dyskusji? Panie prezesie, oczywiście będzie miał pan możliwość odniesienia się, ale najpierw oddam głos posłom. Przepraszam jeszcze raz, kto się zgłasza. Pan poseł Gróbarczyk.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, z dużym zaskoczeniem słuchamy tego, co dzisiaj jest wypowiadane przede wszystkim przez ministerstwo oraz przez deweloperów Orlen i PGE, ponieważ cały proces koncesyjny, który był przygotowany, miał główny priorytet w postaci repolonizacji kwestii koncesji offshore`owych. Dzięki temu wszystkie koncesje w 100% trafiły do PGE lub do Orlenu, co było oprotestowywane przez wiele organizacji, ale żadna nie dowiodła tego, że proces był źle przygotowany. Również były protesty Komisji Europejskiej, która żądała wprowadzenia innych operatorów, ale nasi operatorzy przedstawili najlepsze oferty, które pozwalały na przekazanie koncesji. Łącznie będziemy mieli do dyspozycji bodajże 23 GW na Morzu Bałtyckim. A więc to ciekawe, co mówi tutaj pan dyrektor z PGE, że czekamy na jeszcze jakiś nowy proces koncesyjny i dopiero wtedy będziecie się państwo zastanawiać, co tutaj robić, jakie inwestycje czynić. Nie wiem, czy poradzicie sobie z wielkim procesem inwestycyjnym, który obecnie trwa, ponieważ jako PGE uzyskaliście najwięcej koncesji na Morzu Bałtyckim. Proces ten jest oczywiście wsparty przez środki unijne. Blisko 200 mld euro będzie redystrybuowane do deweloperów w celu budowy sieci w całości instalacji offshore`owych. Jest to ewidentny udział Skarbu Państwa w procesie realizacji tych inwestycji. Z przerażeniem słucham tutaj pana prezesa z Orlenu, który mówi – ile pan powiedział? – że 2% to jest local content. To o co w tym wszystkim chodzi?

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Może uzupełnię. Panie pośle, zupełnie nie zrozumiał pan mojej wypowiedzi.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Za momencik będzie pan odpowiadał. Powiedział pan, że na dzień dzisiejszy 2 do 3% trafi do polskich operatorów. No dobrze, za chwilę ustosunkuje się pan do tego. Naprawdę trochę nas to zmroziło, dlatego że zupełnie przeczyłoby to całej zasadzie inwestycji. Jak się okazuje, głównymi beneficjentami będą tutaj Vestas czy Siemens. Przygotowują, budują turbiny, ok., ale cały proces przede wszystkim montażu, budowy, stawiania sztucznych wysp miał być przy udziale polskich operatorów. I to jest pytanie do pana, w jakim procencie w przypadku pierwszych farm, na których, jak pan mówi, stawiacie już fundamenty, czyli sztuczne wyspy na Bałtyku – czyha Northland jest tam głównym wykonawcą – uczestniczą polskie firmy. Czy w ogóle uczestniczą w tym procesie? W jakim stopniu jest wykorzystywany port offshore`owy w Świnoujściu? Czy w ogóle jest wykorzystywany w procesie budowy inwestycji? Przecież to było główne założenie, że z polskiego portu będą czy to montowane, czy to wysyłane, czy będą tam składowane tego typu elementy.

Teraz jest polityczny apel. Jeżeli to prawda, co państwo mówicie, to całkowicie przeczycie temu, co mówi wasz premier Donald Tusk, mówiąc o repolonizacji, dlatego że wy prowadzicie derepolonizację. Słyszemy tutaj: „Dobrze, będziemy zlecać na rynek, ale jak będziecie tani, będziecie ciekawi, jak będziecie najlepsi, to wygracie, a jak nie, to nie wygracie.” Wygra firma, która dopiero co została stworzona, która się świetnie rozwija, która jeszcze przed chwilą nie istniała. Jak ona się nazywała? Cadeler. Zaczyna świetnie prosperować. Natomiast jeżeli chodzi o każdy inny pomysł, który jest prezentowany przez polskich operatorów, jak powiedział pan dyrektor z MAP, w ogóle nas to nie interesuje, w ogóle się tym nie zajmujemy, nie jest to naszym tematem.

Słyszemy tutaj, że musi powstać polski armator. Przecież powstał PŻB Offshore, który jest gotowy na realizację takich inwestycji, ale widzę, że w ogóle nie jest brany pod uwagę. Nic nie jest brane pod uwagę. Państwo odpuściliście temat. 200 mld trafi tak, jak było założone. Polscy operatorzy zostaną całkowicie odsunięci. I tak będzie wyglądała repolonizacja pana premiera Donalda Tuska. Czy tak, panowie?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan dyrektor. Poproszę o odniesienie się. Pan prezes Bil też został wywołany. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Rafał Bojanowski:

Szanowny panie ministrze, ośmielam się powiedzieć, że przeinaczył pan moje słowa, ponieważ nie powiedziałem, że nas to nie interesuje. Wręcz przeciwnie, absolutnie staramy się tego pilnować. Mamy świadomość, że 20 czy 21% local content, jak chociażby w przypadku Orlen Neptun, to jest mało. Wymóg dwudziestoprocentowego local content to jest minimum, które jest spełnione. Mamy świadomość, że to mało i naprawdę nad tym pracujemy. Dosyć powiedzieć, że spółki chociażby skupiają się na tym, żeby inwestować w infrastrukturę serwisową, tak jak wspominałem wcześniej, w porty, w statki serwisowe, to są stacje transformatorowe. Grupa Przemysłowa Baltic dostarcza je. Są to wieże wiatrowe. W tej chwili, w maju właśnie ruszył... Pani przewodnicząca, absolutnie tak, cały czas to robimy. Rozpoczęło się to, robimy to. W maju ruszyła, została uruchomiona fabryka. W tej chwili przechodzi procesy kalibracyjne, itd, po to, żebyśmy dla dostawców technologii, dla dostawców turbin w Polsce budowali nasze wieże do offshoru, ale także dla onshoru, żeby była jasność. Panie ministrze, zaraz. Szanowny panie ministrze, buduje to firma Baltic Towers, która jest w nadzorze Agencji Rozwoju Przemysłu. To się dzieje, a więc to nie jest tak, że jako Ministerstwa Aktywów Państwowych absolutnie nas to nie interesuje.

Nie jestem politykiem, jestem urzędnikiem, więc ciężko mi opowiadać na tego typu... Natomiast tak jak mówię, staramy się dbać o to, żeby rzeczywiście kontynuować ów proces i zwiększać zaangażowanie local content. Jeżeli chodzi o 2%, myślę, że pan prezes to wyjaśni. Jestem przekonany, wiem, że został źle zrozumiany, gdyż chodziło o 2%, jeżeli chodzi o część capexu, która jest wykorzystywana na instalację. Myślę, że pan prezes uzupełni, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Czy mogę teraz odnieść się, panie przewodniczący? Po pierwsze, oczywiście moje słowa zostały źle zrozumiane albo przeinaczone. Jeżeli chodzi o budowę farmy wiatrowej, funkcjonowanie farmy wiatrowej, składa się ona z czterech faz. Pierwsza to faza przygotowania inwestycji, później faza budowy, później faza eksploatacji, a na końcu faza decommissioningu, czyli likwidacji. Jest to cały cykl życia farmy. Powiedziałem, że w jednej z tych faz, w fazie budowy usługa instalacji statków wynosi 2-3% całej wartości nakładów inwestycyjnych, co nie ma żadnego odniesienia do udziału polskich firm, o których rozmawiamy. Policzyliśmy, jeżeli chodzi o nasz projekt Baltic Power, pierwszy projekt Orlenu realizowany z Kanadyjczykami, że udział polskich firm w całym cyklu, we wszystkich czterech fazach wyniesie około 21%. Pewnie mogłoby być więcej, ale żeby deweloper mógł coś zlecić polskim firmom, musi istnieć łańcuch dostaw, muszą istnieć po prostu podmioty. Trzeba przygotować polską gospodarkę i polski kraj na to, żeby był kompetentny, doświadczony łańcuch dostaw, którego nie było. I tyle. Po prostu my dziś walczymy o to, żeby wzrósł local content. Rzeczywiście dopiero powstają polskie firmy, które lokują się w łańcuchu dostaw. Będziemy robić wszystko, żeby podwoić udział polskich firm, w łańcuchu, w całym cyklu funkcjonowania farm.

Jeżeli chodzi o port instalacyjny w Świnoujściu, port zaczął być budowany zbyt późno, żeby mógł zdążyć na instalację pierwszej farmy Baltic Power. Decyzja była podjęta za późno. Poprzedni rząd, poprzednie władze Orlen Neptun zwlekały z tym, żeby powstał polski port instalacyjny. Trwał chocholi taniec wokół tego, gdzie ma być port instalacyjny. Podjęto decyzję za późno. Port został zbudowany na czas i w terminie. W tej chwili już funkcjonuje. Są tam pierwsi klienci, składowane są tam już elementy. Zapraszamy, możemy pokazać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł chciał dopytać.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Tak, dlatego że pan mówi, że będziemy robić wszystko, żeby polskie firmy uczestniczyły w tym. No to co pan będzie robił? To po pierwsze. Dlaczego pan mówi że za późno, skoro na czas? Dlaczego stamtąd nie odbywa się proces budowy i składowania do pierwszej instalacji, o której pan mówi?

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Dlatego że państwo, poprzednicy nie zsynchronizowali projektu budowy farmy Baltic Power z harmonogramem budowy portu. Port po prostu nie był gotowy na czas, mimo że został

wybudowany zgodnie z harmonogramem. Instalacja farmy Baltic Power trwa od pół roku. Od pół roku trwała instalacja Baltic Power, a port instalacyjny jest gotowy dzisiaj, w tej chwili.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję. Pan poseł Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, słucham pana posła Gróbarczyka. Przecież to wszystko – pan teraz ma pretensje – przygotował właśnie wasz rząd, a my jesteśmy tylko wykonawcą. Tak samo przegraliśmy niski local content. Przegraliśmy właśnie przez waszą nieudolność, przez to, co zrobiliście. Teraz dyskutujemy na temat jednostki instalacyjnej. Ma pan rację, że od sześciu lat rozmawialiście w Petrobaltic, podobnie rozmawialiście w stoczni Crist. Nic nie zrobiono, nie podjęto żadnych decyzji. Teraz trzeba sprawdzić, jakie są ceny energii, dlatego że gospodarka potrzebuje energii, ale jak wiadomo, najtańszej, biorąc pod uwagę to, co się dzieje z offshore`m chociażby na Morzu Północnym, gdzie nie opłaca się produkować energii, gdyż jest za droga. Właśnie skończyły się umowy różnicowe. Pierwszy etap mamy zakończony. Gdyby u nas wszystko szło normalnie, gdybyśmy mieli energetykę wiatrową na lądzie, to byśmy dokładnie widzieli, jaki ma być miks energetyczny, po ile byłaby energia, ale niestety, zmarnowaliśmy, można powiedzieć, dziesięć lat w energetyce wiatrowej, a energia wiatrowa na lądzie jest najtańsza. Góruje nie tylko u nas, ale w całej Europie. Energia offshore`owa z kontraktu różnicowego w pierwszym etapie to 506 zł za megawatogodzinę. Jak będzie z drugim etapem? Ci, którzy zajmują się tym, mówią, że cena jest za niska, że nie wyrobiją się z ceną. Dlatego nie wiadomo, jak będzie z drugim etapem. Jak mówię, lata te zostały zmarnowane. Teraz macie pretensje. A co zrobiliście? Wydaje mi się, że dyskusja jest naprawdę o sześć lat za późno. Wtedy można było podjąć decyzję. W tej chwili nie wiadomo, jak będzie z drugim etapem budowy farmy offshore`owej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem, że to bardziej komentarz niż pytanie. Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dzień dobry, drodzy państwo, reprezentujący nasze spółki. Dziękuję za udzielenie głosu, panie przewodniczący. Po pierwsze, moja uwaga. Mamy coraz ciekawsze określenia, polski kraj. Nie wiem, czy pan po prostu się denerwuje. Nie wyobrażam sobie, polski kraj, ten kraj. Jesteśmy w Polsce, w Rzeczypospolitej. Ja nie słyszałam, żeby ktoś mówił „polski kraj”. Jesteśmy w Polsce, w Polsce budujemy, w Polsce funkcjonujemy. To trochę zgrzyt, nie za bardzo podoba mi się to określenie. Prośba ode mnie, żeby więcej pan tak nie mówił, tylko mówił albo „Polska”, albo „Rzeczpospolita”, a nie „polski kraj”. Nie jest to adekwatne określenie dla urzędnika państwowego albo reprezentującego poważną spółkę. To po pierwsze.

Po drugie, dzisiaj spotkaliśmy się nie tylko po to, żeby rozmawiać o projekcie, ewentualnie o jego wsparciu. Mówimy o koncepcji budowy polskiego statku, ale też budowy narodowej gałęzi przemysłu. I powiem szczerze, że nie usłyszałam od państwa żadnego opisu, oprócz tego, że panu dyrektorowi bardzo współczuję. Generalnie chciał pan najpierw obejrzeć prezentację, dlatego że nie wiedział pan, co ma pan powiedzieć. Potem właściwie nic pan nie powiedział, ponieważ nie ma pan nic do zaproponowania, a materiały, które dostaliśmy, świadczą tylko o tym, że albo nie kontynuujecie tego, co myśmy przedsięwzięli, albo dokończacie, cieszyć się z faktu, że inwestycje zostały na czas podjęte przez Prawo i Sprawiedliwość, przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, że jest jakaś baza, na której możecie coś budować.

Zgadzam się z panem prezesem, który powiedział, że od sześciu lat były projekty. Owszem. Nic się nie zmieniło, panie prezesie. Chciałabym zaznaczyć, że jeżeli chodzi w ogóle o politykę i gałąź przemysłu, o której mówimy, statek holowniczy Anchor Handle Tug Supply był zakupiony w 2023 r. przez prezesa Petrobaltic Grzegorza Strzelczyka, statek techniczny z zainstalowanym systemem wiertniczym też był zakupiony przez nas, przez pana Grzegorza Strzelczyka z Petrobaltic, jednostka CTV, którą odebraliście teraz, w 2024 r., była zakupiona i zamówiona przez Grzegorza Strzelczyka, prezesa Petrobaltic, zdalnie sterowany pojazd podwodny Work-Class Remotely Operated Vehicle odebraliście państwo w 2024 r., ale był również zamówiony przez Grzegorza Strzelczyka, który był szefem Petrobaltic. I tu należy mu się podziękowanie za to, że to zrobił, a państwo możecie dzisiaj wymieniać to w ramach tego, co posiadacie.

Jeszcze raz chciałabym również zaznaczyć, że giant, o którym tutaj mówimy, nie nadaje się do instalacji. Koncepcję tę odrzucono już w 2020 r. Była analizowana, jeżeli chodzi o przebudowę. Było podpisane porozumienie z Deme o współpracy, w tym o budowie statków instalacyjnych. Robił to jeszcze pan Grzegorz Strzelczyk. Pani Magda Jabłonowska, która tutaj jest, nie uczestniczyła w pracach zespołu offshore`owego, jeżeli chodzi o budowę wszelakich statków. Natomiast zespół, który był powołany przez Grzegorza Strzelczyka w Petrobaltic, państwo rozwiązaliście. Niestety, nie pracowaliście potem nad koncepcjami, które wpisywałyby się również w słowa gościa po mojej lewej stronie, który mówił o koncepcjach sprzed sześciu lat. Można by było je kontynuować, rozwijać i budować gałąź przemysłu, o której mówimy. Mało tego, rząd Prawa i Sprawiedliwości, jeżeli mówimy o przemyśle... Mamy punkt dotyczący budowy narodowej gałęzi przemysłu. Jeżeli chodzi o nową inwestycję za około 200 mln euro, byłam na otwarciu. Byłam wtedy prezesem Polskich Linii Oceanicznych. Jeżeli chodzi o spółkę Baltic Towers, we współpracy z hiszpańską firmą rozpoczęliśmy budowę zakładu do produkcji wież wiatrowych. Państwo dzisiaj mogą mówić, że jest otwarta, produkuje, dlatego że inwestycja ta została zapoczątkowana. Możecie na tym bazować i możecie się chwalić, że przecinacie wstęgi albo rozpoczynacie budowę. A więc to nie jest tak, że coś zgniło, nie zostało zrobione. Bardzo wiele rzeczy zostało zrobionych oprócz tego, co mówił mój kolega, minister Gróbarczyk.

Natomiast nawiązując do dzisiejszych materiałów, które dostaliśmy, jak też do państwa wypowiedzi, właściwie możemy zakończyć posiedzenie Komisji. Ja wnioskuję, że państwo nie będziecie budować żadnego statku, nie będziecie się przyglądać tej koncepcji, mało tego, nie macie koncepcji budowy jack-upa, dlatego że państwa wypowiedzi przeczą sobie. Nawet państwo sami, wypowiadając się, przeczycie sobie. Jak czytamy i jak wynika z wypowiedzi fachowców, którzy w energetyce współpracują z deweloperami, są w to zaangażowani, wszyscy nas ciągle wyprzedzają. A państwo mówicie teraz, po dwóch latach rządów, że znowu będziecie coś analizować i przyglądać się rynkowi. Piszecie, że na potwierdzenie tezy, że nie opłaca się budować jack-upa, niech poświadczy fakt, że w ciągu 15 lat istnienia na rynku jednostek typu jack-up na Morzu Północnym użyto zaledwie 500 razy. Jest to raport Crown Estate. Potem piszecie państwo, że dysponowanie jednym statkiem typu jack-up w trakcie realizacji zadań instalacyjnych turbin wiatrowych MEW znacząco zwiększa ryzyko w zakresie terminowej realizacji. I tu piszecie, jakie to w ogóle są... Ale wy w ogóle nie chcecie tego budować. W takim razie mam pytanie, z kim zawarliście już umowy, kto będzie operował jack-upem, jakie to są kontrakty? Rozumiem, że jak jeden wam nie wystarczy, to już z sześcioma macie podpisane kontrakty na realizację farm wiatrowych, o których dzisiaj mówimy.

Mało tego, chciałbym państwa zapytać, czy rzeczywiście definitywnie ani ministerstwo, ani Orlen, ani PGE nie jesteście zainteresowani, żeby współpracować i budować naszą flotę. Rzeczywiście powinno to należeć do państwa. Powiem szczerze, że razem z Grzegorzem Strzelczykiem konkurowaliśmy o pewne statki, które można było wykorzystać w energetyce wiatrowej i w obsłudze. Są chętni do robienia tego. To nie jest tak, że państwo nie znaleźlibyście chętnych, ponieważ Polacy pracują na całym świecie, chcieliby wrócić do Polski, pracować na statkach. Są bardzo dobrze wyszkoleni, ale nie mają wyjścia, muszą pracować u Holendra, u Duńczyka, u Amerykanina, u wszystkich. Dzisiaj wiadomo – nie oszukujmy się – kto będzie kładł kable, kto będzie stawiał, kto będzie sprowadzał turbiny. To nie jest żadna tajemnica. Państwo wszystko oddaliście i oddacie w obce ręce. Pozwalacie, jak sami piszecie, wybudować się jak najszybciej flocie, jeżeli chodzi o armatora Cadeler, a my dalej jesteśmy w fazie jakichś rozmów i dywagacji. Właściwie, jak mówię, można zakończyć posiedzenie Komisji, gdyż z tego wynika, że państwo nie będziecie tego budować. Tak wywnioskowałam.

Jeżeli chcecie, a ja się mylę, to bardzo proszę mi powiedzieć, jaki to ma być podmiot, z którym będziecie współpracować. Czy to ma być BGK? Czy w związku z intratnością kontraktów mają to być zagraniczne banki? Jak wygląda finansowanie floty i statków w Polsce w bankach, to my wiemy. Jesteśmy tak pod kreską, że w ogóle nikt nie jest zainteresowany, jeżeli chodzi o budowanie floty. Generalnie zagraniczni amatorzy mają tutaj nad nami przewagę. Mało tego, gospodarka morska i flota w innych krajach europejskich jest dofinansowywana. A więc chciałabym państwa zapytać, wszystkich państwa reprezentujących i ministerstwo, i spółki, co macie zamiar budować. A jeżeli definitywnie nie macie zamiaru, to powiedzcie. Jeżeli wiecie z kim, to powiedzcie, z jakimi podmiotami, czy ewentualnie z polskimi, jeżeli chodzi o banki.

Mówiliście państwo również o ciągłości projektu. Mam pytanie do państwa, jak chcecie zapewnić ciągłość, żeby to było opłacalne. Jakie macie do tego analizy, projekty, harmonogramy, podpisane kontrakty? Czy już je macie? Jeżeli mamy na to czekać, to same nie przyjdą. A więc chciałabym się zapoznać z analizą. Można też zrobić zamknięte posiedzenie Komisji, jeżeli państwo nie chcecie tego mówić na forum i zdradzać pewnych tajemnic.

Mam też pytanie, jeżeli chodzi o statki i w ogóle o jakąkolwiek flotę. Pod jaką są banderą? Jakich armatorów są to statki? Czy to jest Polish content w takim sensie, że Holendrzy kupują stary statek, dla świętego spokoju rejestrują go w Polsce i obsługują, wchodzą na obsługę farm wiatrowych? Czy rzeczywiście są to polskie statki, czy będą to polskie statki? Czy w perspektywie to polskie statki pod polską banderą będą obsługiwały farmy wiatrowe?

Mam jeszcze pytanie à propos Petrobaltic. Czy funkcjonuje jakiś zespół, jeżeli chodzi o offshore? Jakie są plany Petrobaltic? Jak jest, że tak powiem, zapotrzebowanie i współpraca między państwami jako reprezentantami właśnie tych spółek, które mają rozwijać offshore i jednocześnie rozwijać, tak jak mówimy, narodową gałąź przemysłu, jaką jest MEW? Bardzo proszę o powrót do mojego pytania. Pana przewodniczącego proszę o przesłanie harmonogramów, o które pytałam. Jakie państwo macie plany, harmonogramy i jednoznaczne zadeklarowanie chęci współpracy przy projektach budowy statków? Czy w ogóle to zarzucacie, mimo że wiemy, że nasze stocznie budują dla obcych armatorów? Wiemy, ile to kosztuje. Wiemy, że mamy się skupiać nie tylko na Bałtyku, ale ewentualnie na innych morzach i oceanach. Czy macie państwo takie plany? Bardzo proszę o przekazanie harmonogramów i konkretów do pana przewodniczącego, jeżeli państwo dzisiaj nie są w stanie odpowiedzieć na to pytanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan dyrektor, potem państwo, prezesi. Tak, tak, wiem, panie pośle, ale przecież zawsze jest tak, że są pytania posłów i od razu proszę o odpowiedź adresatów pytań. Potem są kolejni posłowie. Tak jest zawsze, od początku, kiedy jestem przewodniczącym. Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Bezpieczeństwa QHSE Orlen Petrobaltic SA Magdalena Jabłonowska:

Dziękuję bardzo. Magdalena Jabłonowska. Orlen Petrobaltic.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Może najpierw pan dyrektor ze strony ministerstwa, a potem państwo ze spółek.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Rafał Bojanowski:

Dziękuję. Szanowna pani poseł, to prawda, że spółki kontynuują to, co zostało rozpoczęte kilka lat temu. Po prostu ciężko... Proszę? Nie wiem, czy będą rewelacje. Projekty zostały rozpoczęte, są zakontraktowane, jest to, że tak powiem, dowożone, czyli tak jak powiedziałem, chociażby wieże do farm wiatrowych rozpoczynają swoją produkcję. Ciężko dołożyć kolejny moduł czy kolejny etap, jeżeli są cztery etapy produkcji farm. W tej chwili jedna farma jest w budowie. W tej chwili PGE przygotowuje się do budowy kolejnej farmy, jest w trakcie kontraktacji. Przedstawiciele spółki mówili o tym. Myślę, że mogą powiedzieć więcej, szczegółowo, na jakim etapie jest budowa. Są kolejne farmy. Baltica 3 jest w przygotowaniu. Robimy to, rzeczywiście spółki robią to z partnerami zagranicznymi. Do tej pory nie miały po prostu doświadczenia. Nabywają umiejętności właśnie we współpracy z partnerami technologicznymi. To samo jest chociażby przy budowie wież. Rzeczywiście mamy partnera hiszpańskiego, firmę GRI, która z jednej strony jest dostawcą technologii, a z drugiej strony też dostawcą kontraktów, gdyż jest dostawcą wież dla największych dostawców technologii turbin wiatrowych. Na tym to polega. W ten sposób budujemy, spółki w ten sposób budują, kontynuują współpracę.

Jeżeli chodzi o Petrobaltic, myślę, że pani dyrektor będzie w stanie więcej powiedzieć.

Dyrektor Biura Bezpieczeństwa QHSE Orlen Petrobaltic SA Magdalena Jabłonowska:

Dziękuję. Odpowiadając na pytania pani przewodniczącej, chciałabym doprecyzować i może wyjaśnić pewne kwestie. Rzeczywiście statki, które były zakupione w 2023 i 2024 r., zostały zakupione, natomiast były przede wszystkim zakupione jako odtworzeniowe projekty na potrzeby własne. Wycofywaliśmy stare jednostki i w to miejsce na potrzeby oil and gas... Tak, ale nie były to projekty inwestycyjne na potrzeby offshore. Po prostu nie było klimatu, że tak powiem, żeby rozwijać naszą flotę. Sylur, Bazalt II, CTV rzeczywiście były zakupione w 2023 i 2024 r. Nie jest prawdą, że autonomiczny pojazd bezzałogowy był wcześniej kontraktowany.

Był zakontraktowany dopiero w tym roku. Umowa była podpisana w 2025 r. Będzie dostarczony do nas na jesieni. Jest przewidywany między innymi w zakresie monitoringu, jak i prac zarówno na potrzeby własne, jak i na potrzeby ewentualnego offshore. Natomiast dopiero teraz rozwijamy projekty, z którymi możemy wyjść na rynek offshore.

Nie jest też tak, że zespół został rozwiązany. Zespół cały czas istnieje, cały czas analizuje rynek. I rzeczywiście zarówno w roku 2020, w poprzednich latach, jak i na bieżąco analizowane są potrzeby rynku, nasze możliwości, możliwości inwestycyjne. Trzeba pamiętać, że naszą główną działalnością core`ową jest wydobywanie, więc jesteśmy bardzo uzależnieni od cen światowych ropy i dolara, wobec czego nie zawsze były możliwości do tego, żeby inwestować. Natomiast w planach na najbliższe lata mamy zakup kolejnych pięciu CTV, czyli crew transfer vessel, zakup PSV, czyli platform supply vessel i zakup jednego guard ship. Natomiast mamy też dokument strategiczny, wpisujący się w strategię dużej Grupy Orlen, który pokazuje perspektywę na najbliższe pięć lat i później na kolejne lata po roku 2030. Więc to się dzieje cały czas. Na miarę możliwości będziemy się rozwijali, wchodzili w system wsparcia dla offshore i zapewnienia local content. Takie rzeczy dzieją się cały czas.

Chciałabym jeszcze dodać, że o ile była analiza zakupu czy wejścia w rozmowy z innymi partnerami zagranicznymi co do wspólnego inwestowania w statek instalacyjny, z różnych przyczyn zostało to odłożone. Natomiast cały czas nastawiamy się właśnie na wsparcie, bycie jak local content dla usług serwisowych. Dlatego inwestujemy w tego typu statki.

To chyba główne rzeczy. Aha, jeszcze kwestia bandery. Wiem, że to się dzieje. Wczoraj też państwo mieliście posiedzenie Komisji. Odbyło się pierwsze czytanie ustawy o ubezpieczeniach społecznych marynarzy. Jak już będą warunki do rzeczywistego powrotu... Nie mówię o konkretnych, tylko mówię o tym, że w chwili obecnej nie ma warunków, żeby rzeczywiście polska bandera była konkurencyjna wobec innych bander europejskich. Dlatego jesteśmy jak najbardziej za tym. Wszystkie platformy są pod polską banderą i pod polskim klasyfikatorem, natomiast ze statkami czekamy na uregulowania prawne, żeby rzeczywiście operowanie pod polską banderą było ekonomicznie uzasadnione, ale jesteśmy jak najbardziej za tym. Dziękuję.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, chodzi mi o coś innego. Kto będzie obsługiwał? Nie chodziło mi o to, czy Petrobaltic zmieni banderę, tylko kto – to pytanie do spółek – będzie obsługiwał na dzień dzisiejszy nasze farmy wiatrowe w sensie serwisowym i budowy.

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Można, panie przewodniczący? Padło wiele pytań w nieskoordynowany sposób, więc rzeczywiście może najlepiej będzie, jeżeli pani poseł przekaże pytania do pana przewodniczącego. Wtedy odpowiemy, gdyż nie wszystkie pytania jestem w stanie zrozumieć. To taka prośba.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pytanie, które teraz pani poseł powtórzyła, jest dosyć jasne.

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Jeżeli chodzi o serwis farmy wiatrowej, składa się on oczywiście z wielu elementów. Podstawowym elementem farmy jest turbina. Zwykle przy kontraktacji turbin zawiera się wieloletnią tzw. umowę gwarancyjną, serwisową z producentem turbin. Dzisiaj wspólnie z Orlen Petrobaltic i wewnątrz Grupy Orlen identyfikujemy nasze kompetencje w tym zakresie. Chcemy świadczyć owe usługi wewnętrznie. Patrzymy, jakie mamy w tym zakresie możliwości. Chcemy jak najwięcej usług serwisowania i eksploatacji farm wiatrowych świadczyć własnymi siłami jako Orlen. Mamy pod to zespół projektowy, który przygotowuje taką koncepcję, taką strategię, dlatego że później jest to 25-30 lat funkcjonowania takich obiektów. Tam rzeczywiście można zbudować polski content, tam można zaangażować polskie porty serwisowe, statki serwisowe czy wspomagające. W kwietniowej odpowiedzi na pismo pana przewodniczącego sformułowaliśmy, jaką rolę widzimy dla Orlen Petrobaltic, jaką rolę widzimy dla Orlen Neptun. Wydaje mi się, że wyjaśniliśmy tam dosyć precyzyjnie, szczegółowo, obszernie, jakie identyfikujemy dla nas obszary działalności. Odpowiadając chcemy i w tej chwili pracujemy nad tym, żeby jak najwięcej usług serwisowych było świadczonych przez Orlen w ramach wewnętrznych kompetencji grupy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan Grzegorz Fidacz. Tylko wcześniej, panie prezesie, jakby pan mógł bardziej konkretnie – nawet jeżeli coś jest w dokumencie, to słucha nas branża, a nie wszyscy mają dokumenty – sprecyzować obszary, w których wkrótce... Proszę powiedzieć, kiedy zaczniecie realizować local content w ramach grupy.

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Panie przewodniczący, jeżeli mówimy o drugiej fazie morskiej energetyki wiatrowej, jest ona dopiero w fazie rozwoju. Projekty jeszcze nie wygrały aukcji, która, jak spodziewamy się, odbędzie się w grudniu. Projekty zaczną funkcjonować w latach 2030 plus, czyli w przyszłej dekadzie. A więc jeżeli mówimy o eksploatacji farm, to jest to ten okres. Nie wiem, w jakim zakresie mogą być jeszcze bardziej precyzyjne. Mamy kwestię obsługi kabli, mamy kwestię obsługi struktur podwodnych, nawodnych, inspekcji i tego wszystkiego. Wiąże się to z zaangażowaniem statków, załóg, portów serwisowych. Chodzi również o nadzór, kwestie monitorowania.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To wszystko ma być robione w ramach grupy?

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Jak najwięcej. Nie wszystko, dlatego że nie we wszystkim mamy kompetencje. Musimy też mierzyć sił na zamiary. Chcemy zidentyfikować, jakie dzisiaj na bazie spółki Orlen Petrobaltic i innych spółek w grupie mamy kompetencje, dlatego że mamy. Przecież Orlen Petrobaltic jest od dawna obecny w fazie logistyki morskiej. Obsługa platform wydobywczych czy wiertniczych jest w dużej mierze podobna do obsługi morskich farm wiatrowych, ale nie identyczna. Identyfikujemy to. Kiedy skończymy projekt, wtedy będziemy dokładnie wiedzieć, jakie zakresy chcemy świadczyć w tym obszarze. Co i kiedy to będzie, dopiero będzie efektem projektu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wie pan, panie prezesie, ja jako polityk często słyszę takie formuły. Są one dla mnie dosyć ogólne. Potem zmienia się prezes i nic nie zostaje, nie sugerując, że pana kariera się skończy. Po prostu mówię o tym, że generalnie pana sformułowania są dosyć ogólne. Każdy może powiedzieć coś takiego, że będziemy szukać, analizować. Kiedy powstanie strategia, analiza? Kiedy pan ją nam prześle?

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Nie wiem, czy będziemy mogli przedstawić strategię, ponieważ jest to także kwestia analiz wewnętrznych i tajemnicy handlowej spółki. Dzisiaj nie udzielę na to odpowiedzi. Natomiast oczywiście mam świadomość tymczasowości swojej roli, tak jak każdy prezes tego rodzaju spółki.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Panie prezesie, inaczej sformułuję pytanie. Kiedy państwo będziecie mieć strategię? Nie mówię o udostępnianiu, chociaż wydaje mi się, że posłowie jak najbardziej mają możliwość dostępu do takich dokumentów, ale w takim razie kiedy będzie to gotowe.

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Myślę, że będzie gotowe w ciągu siedmiu miesięcy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To poprosimy o informacje, jak już państwo będziecie mieć to gotowe. Nie musicie nam przysyłać. Jak będziemy chcieli, to sami poprosimy o udostępnienie, ale poprosimy o informacje do Komisji, jak będzie gotowe, że już jest gotowe.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie uzyskałam odpowiedzi na pytanie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Na jakie, pani poseł?

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mówi pan, że jest chaotycznie. Chyba jasno się wyraziłam. Czy państwo rozmawiacie o budowie jack-upa czy w myśl tych dokumentów temat jest zakończony? To po pierwsze. Po drugie, jeżeli państwo piszecie, że dysponowanie jednym statkiem jest niewystarczające, co tu też jest napisane, to chciałabym zapytać, ile państwo przewidujecie, czy macie podpisane już kontrakty,

czy rozmawiacie, a jeżeli chcielibyście budować, a ja się mylę, to kto będzie w to inwestował, czy BGK i inne zagraniczne banki wobec korzystnych warunków i zarobienia na MEW w Polsce. Czy odchodzicie państwo od tego? To były moje zasadnicze pytania. Chyba są bardzo proste. Miałam też pytanie, gdyż pan mówił o ciągłości, o analizie, jak państwo przewidują ciągłość i chcą ją zapewnić. Jaka jest analiza? Jeżeli państwo przesłuchają, bardzo proszę odpowiedź na piśmie, żebyśmy wszyscy jako członkowie Komisji mieli jasność, że nie chcecie budować statków albo chcecie i jak chcecie to zrobić? Pytania chyba są proste. Wynika to z dokumentów, które od państwa dostaliśmy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Panie przewodniczący, jesteśmy inwestorem, deweloperem. Naszym zadaniem jest produkcja energii elektrycznej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poprosimy prezesa spółki matki, żeby się odniósł.

Prezes zarządu Orlen Neptun sp. z o.o. Janusz Bil:

Nie, nie. Wyjaśnię to w ten sposób. Sprowadzę to do koncepcji budowy domu. Jeżeli ktoś buduje dom, to nie myśli o tym, żeby wykupić betoniarke czy sprzęt do budowy. To nie jest po prostu rola dewelopera. My przedstawimy wszelkie harmonogramy, wszelkie założenia, jakie turbiny i jakie elementy będziemy instalować tak, żeby wesprzeć koncepcję funkcjonowania instalatora, natomiast statków instalacyjnych w naszych założeniach na ten moment nie ma, dlatego że nie jesteśmy do tego powołaną spółką. Krajowy podmiot instalacyjny powinien powstać pewnie przy wsparciu instytucji czy agencji rządowych, tak jak powstają inne inwestycje o tym charakterze, typu wieże czy fundamenty.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Rafał Bojanowski:

Szanowna pani poseł, szanowny panie przewodniczący, jeżeli mogę, pan prezes odpowiada za spółkę Orlen Neptun, która rzeczywiście jest tylko deweloperem albo aż deweloperem. Rzeczywiście nie ma tego w ich koncepcji. Rzeczywiście funkcjonuje w Grupie Orlen, w której jest między innymi Orlen Petrobaltic. Jeżeli możemy, przedstawimy na piśmie, tak jak pani poseł prosi, stanowisko grupy Orlen. Dobrze?

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Chciałam tylko wspomnieć, że ja zapytałam o wszystkie państwa spółki.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Rafał Bojanowski:

Rozumiem.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

I o ministerstwo. Jeżeli państwo dzielicie się na role, to ja to rozumiem, ale jednak jakaś strategia powinna być. Stąd moja konstatacja, że jeżeli państwo wszyscy chcecie się odciąć od budowy, to znaczy, że odpowiedź jest prosta: „nie budujemy, nie ma o czym rozmawiać, darujemy sobie”. Było też związane z tym pytanie, w takim razie z kim państwo zawieracie albo macie zawarte kontrakty, jeżeli jeden jack-up wam nie wystarczy. To też wynika z waszego materiału. To chyba jest proste. Jeżeli nie chcecie budować, to rozumiem, że po to, żeby przeprowadzić inwestycje, musicie mieć zawarte umowy z innymi podmiotami, które posiadają jack-upy. To też było w moim pytaniu. Dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Rafał Bojanowski:

Rozumiem pytanie. Tak jak powiedziałem, przedstawimy odpowiedź ministerstwa na piśmie. Ustosunkujemy się do tego w kontekście całej grupy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan dyrektor Figacz.

Dyrektor Departamentu Morskich Farm Wiatrowych PGE Baltica sp. z o.o. Grzegorz Figacz:

Może odpowiem najpierw w kwestii ciągłości, o której mówiliśmy, jak też kontraktacji. Tak jak wspomniałem w mojej wypowiedzi, ciągłość, o której mówiłem, dotyczy systemu aukcyjnego, czyli strony przychodowej. Dopiero w momencie przyznania kontraktu różnicowego możemy

rozpocząć tak naprawdę kontraktację. Jeżeli chodzi o informacje, które pojawiły się w pismach na temat statków instalacyjnych, że jeden nie wystarczy, to jeszcze nikt nie zakontraktował statków, dlatego że jeszcze nie ma kontraktacji. Musimy mieć zabezpieczoną stronę przychodową, musimy mieć jakąś pewność odnośnie do realizacji projektu, żeby podjąć decyzję o uruchomieniu postępowań przetargowych. Jest to dopiero przed nami.

Jak państwo usłyszeli, raczej dosyć pozytywnie wypowiadamy się na temat koncepcji samej budowy statku instalacyjnego. Oczywiście uważamy, że jeżeli rzeczywiście plan rozbudowy polskiego offshore będzie miał miejsce w takiej skali do 100 GW, statek prawdopodobnie będzie miał dużo pracy. A więc nikt tutaj nie mówi, że to jest zły concept. Niestety, prezes Orlenu podkradł mi porównanie, gdyż chciałem powiedzieć o budowie budynku mieszkalnego przez dewelopera. Deweloper też nie kupuje dźwigu do tego, żeby wybudować budynek mieszkalny.

My jako PGE Baltica skupiamy się na zbudowaniu farmy wiatrowej i produkowaniu ostatecznie energii. Tak jak powiedziałem, mamy dziesięć dużych kontraktów. Moglibyśmy też wybudować fabrykę monopali, moglibyśmy wybudować fabrykę do budowania stacji transformatorowych, itd, ale musimy się skupić na core naszej działalności. Inne firmy zajmują się innymi działami, wyspecjalizowanymi częściami, zakresami, które wchodzą w skład morskiej farmy wiatrowej. Tylko to chciałem tutaj powiedzieć.

Jeżeli chodzi o współpracę między nami a Grupą Orlen, współpracujemy na tyle, na ile możemy. Chociażby Geofizyka Toruń, która realizuje dla nas prace, która jest częścią Grupy Orlen, to przykład, że wspieramy polskie podmioty i staramy się tutaj w jakiś sposób kooperować.

Jeżeli chodzi o harmonogramy, o których mówiłem w kontekście ciągłości, nie da się dewelopować wszystkich projektów naraz. Jeden projekt trwa pięć do siedmiu lat. Wczesny development do podjęcia FID-u trwa do siedmiu lat. Na każdy z projektów potrzebujemy zasobów, na każdym z projektów musimy wykonać pewne prace. Patrząc na system aukcyjny i na aukcje, które odbędą się odbywać w pewnym odstępie czasu, będziemy w stanie sekwencyjnie podchodzić do aukcji, a następnie w przyszłości też kontraktować statki, które będą miały większe obciążenie, nie będą ze sobą konkurowały w tym samym czasie. Dziękuję. Mam nadzieję, że odpowiedziałem chociaż na część pytań.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł, naprawdę minutkę, ponieważ wielu posłów chce zabrać głos.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tylko jedno zdanie. Zgadza się. Tu nikt nie ma wątpliwości, że po to, żeby wybudować dom, nie trzeba kupować betoniarki. Stąd moje pytanie jeszcze raz. Państwo współpracujecie. Ktoś musi podjąć decyzję jako państwo w budowie jack-upa. Pytanie, kto podejmie tę decyzję, czy w ogóle ma być podjęta czy nie. Nie licytuję się, kto z państwa ma wybudować, tylko pytam, czy w ramach współpracy i podziału ról jest decyzja. Jeżeli nie, to krótka piłka. Państwo mówicie dalej o analizach. Do tego wszystkiego będą potrzebne statki instalacyjne. Pytam, czy państwo w ramach współpracy i podziału ról doszliście do wniosku, że nie będziecie budować, tylko będzie charterować. Wtedy sprawa jest zamknięta. Czy macie strategię, że będziecie budować, dlatego że czas wynosi sześć lat? Jeżeli już zaczniecie planować, są cztery lata na budowę. Jest to sześć lat. Jest to tylko i wyłącznie pytanie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję, pani poseł. Widzę pewne wzburzenie u części posłów. Drodzy państwo, udzielam głosu po kolei, kiedy widzę, że ktoś się zgłasza. Państwo wiecie, że każdemu z was udzieli głosu. Jesteśmy tutaj, żeby gruntownie dokończyć temat. Wolę, żeby każdy poseł miał możliwość dopytania i żeby potem już nie musiał zabierać głosu, niż ciągle wracać do tego w kolejnych rundach. Każdy z państwa posłów wie, że ma możliwość wypowiedzenia się wręcz do końca. Chciałem to zaznaczyć. Przecież państwo o tym wiecie. Chciałem po prostu przypomnieć zasady, w jaki sposób prowadzę posiedzenie Komisji. Pan poseł Hoc.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Na wstępie luźna dygresja, jeżeli chodzi o budowanie domu. Tak, dom buduje się od fundamentów, nie od komina. Sprawiacie państwo wrażenie w odpowiedziach, że swobodnie pływacie. Odpowiedzi to flauta, nie ma wiatru w żagle. Praktycznie cały czas jest swobodna wypowiedź, ale do niczego konkretnego nie zobowiązuje. Nawiązując

do wypowiedzi pana ministra Marka Gróbarczyka i pani poseł, pani prezes Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk, chciałbym zaznaczyć dwa aspekty, ale bardzo ważne, które wydaje się, że powinny tutaj być podkreślone albo wyartykułowane.

Po pierwsze, chciałbym powiedzieć albo przypomnieć państwu, że kapitał ma jednak narodowość. To po pierwsze. Po drugie, jest tzw. patriotyzm gospodarczy. Patriotyzm gospodarczy obowiązuje. Jest to rozwój właśnie polskiej gospodarki. Odnoszę wrażenie, że ustawiacie się, macie azymut raczej na pewne kwestie zagraniczne. Zagraniczne to znaczy prawdopodobnie lepsze i bardziej profesjonalne, co jest absolutnie nieprawdą. Jeżeli słyszę tutaj z ust doświadczonych ludzi, że mamy kadry, że mamy środki, że mamy doświadczenie, że mamy inżynierów, że mamy stocznie i nie możemy budować statku instalacyjnego typu jack-up czy też nie możemy dokonywać konwersji, jeżeli chodzi o istniejące jednostki, to zadaję sobie pytanie, czy naprawdę dla was istnieje polska racja stanu czy też nie. Czy jesteście zaprogramowani na to, żeby było jak najdalej od siebie? Praktycznie będziemy tylko dywagować, debatować, cały czas obiecywać, nie mając potem żadnych innych konkretów.

Chciałbym powiedzieć, że wstępny szacunek kosztów wszystkich inwestycji, jeżeli chodzi o morską energetykę wiatrową, wynosi 130 mld zł. Taki jest wstępny szacunek. Grupa Orlen miała dążyć do tego, by local content, by polskie przedsiębiorstwa miały w tym największy udział. Tymczasem ze wszystkich wypowiedzi państwa wynika, że nie ma patriotyzmu, nie ma dążenia do tego, żebyśmy w łańcuchu dostaw promowali czy też wzmacniali albo nawet wspierali polskie przedsiębiorstwa, polskie inwestycje.

Ponieważ moi przedmówcy bardzo dużo powiedzieli, zadali dużo pytań, ja również mam konkretne pytanie. Czy będzie utworzenie narodowego operatora floty offshore? Czy macie taki termin w takim sensie, kiedy to zrealizujecie? Czy macie to w swojej agendzie? Drugie pytanie, czy rzeczywiście będziecie budować nowy statek instalacyjny typu jack-up. Czy możecie zamawiać albo budować statek instalacyjny i równolegle realizować koncepcję konwersji jednostki już istniejącej? Takie są moje dwa pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan dyrektor i państwo.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Rafał Bojanowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie pośle, à propos pierwszego pytania, pozwolimy sobie odnieść się w odpowiedzi pisemnej, dlatego że pytanie to chyba jest zbieżne z tym, które zadała pani poseł Mielewczyk. Jeżeli możemy, to po prostu to połączymy. Natomiast jeżeli chodzi o drugie pytanie dotyczące... Przepraszam, umknęło mi. Raczej wypowiedzieliśmy się już na ten temat, że ten przykład jest dosyć trudny, wręcz niemożliwy ze względu na to, że chociażby platforma, o której mówimy, jest niezbędna spółce do prowadzenia bieżącej działalności. Po prostu musiałaby być zastąpiona kolejnym tego typu statkiem. Akurat w tym konkretnym wypadku, o którym tutaj, od którego zaczęliśmy, jest to niemożliwe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Za chwilę będzie druga runda posłów. Panie pośle, za chwilę będzie pan mógł zabrać głos, ale zgłaszała się pani Dominika Taranko, dyrektor i wiceprezes Fundacji Wind Industry Hub. Prosiłbym, pani dyrektor, o komentarz, kogo reprezentujecie, ponieważ nie znam waszej instytucji.

Wiceprezes i dyrektor zarządzająca Fundacji Wind Industry Hub Dominika Taranko:

Jasne.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Potem poproszę pana prezesa, ponieważ też się zgłaszał. Tak, potem po stronie społecznej znowu posłowie. Proszę.

Wiceprezes i dyrektor zarządzająca Fundacji Wind Industry Hub Dominika Taranko:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za możliwość zabrania głosu. Szanowni państwo, chciałabym odnieść się do tego, że... Dominika Taranko. Wind Industry Hub. Prowadzę fundację, która została powołana w 2023 r. przez Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej, której prezes Janusz Gajowiecki jest tutaj ze mną, i które to stowarzyszenie od 26 lat rozwija sektor wiatrowy zarówno onshore`owy, jak i offshore`owy. Fundacja Wind Industry Hub jest podmiotem dedykowanym do wsparcia rozwoju krajowej bazy przemysłowej i usługowej dla projektów

wiatrowych, zarówno lądowych, jak i morskich. Naszą statutową i codzienną działalnością jest szukanie sposobów na to, żeby zwiększać udział krajowych, polskich firm w projektach.

Ogromny szacunek do pana prezesa Jermakowa, który ma z czego żyć, lata po świecie, ma ogrom doświadczenia i który z poziomu osoby indywidualnej stara się wnieść bardzo poważny problem do naszej wspólnej dyskusji. To, czy akurat koncepcja, która została dzisiaj przedstawiona, jest wykonalna i czy jest ona słuszna, adekwatna do tego, co się będzie działo, powiedziałbym, że jest wtórne w stosunku do wagi tematu i tego, że dzięki inicjatywie pana prezesa mamy możliwość o tym rozmawiać. Absolutnie jest to jeden z najważniejszych tematów, jeżeli chodzi o rozwój krajowego łańcucha dostaw. Tak jak wspominał pan prezes Mariusz Witoński, było już kilka podejść. Wielokrotnie koncepcja ta z jakiegoś powodu upadała. Wydaje się, że wreszcie jest moment na to, żeby faktycznie ostatecznie rozstrzygnąć to w prawo czy w lewo, a najlepiej byłoby jednak w tę stronę, że w jakiś sposób powołamy narodowego operatora.

To, z czego państwo jako posłowie możecie skorzystać, to to, że z całą pewnością mamy dzisiaj ekspertów, którzy branżowo mają już przemyślany temat. Jeżeli chodzi o prezesa Janusza Bila, jeżeli chodzi o Grzegorza Figacza z PGE, który się wypowiadał, który ma doświadczenie w spółce TNI, z całą pewnością są to osoby, które z punktu widzenia deweloperskiego mają ten proces uporządkowany, przemyślany. To, czego nam dzisiaj tutaj brakuje w dyskusji, to pewnie udział producentów turbin. Pan prezes wspominał, że statek kontraktuje się w zasadzie równocześnie z kontraktacją turbiny. Jest tak, dlatego że dostawca turbiny bada statek do każdej śrubki. To, czy taka czy inna koncepcja konwersji jest wykonalna, jest możliwa, trzeba przede wszystkim zderzyć z dostawcą technologii. Jeżeli chodzi o to, czy narodowy operator dzisiaj ma szansę powstać, to rzeczywiście waga decyzyjna jest w większym stopniu po stronie państwa i agend rządowych. W związku z tym pewnie należałoby też zapytać o to ARP, PFR, BGK, na ile ich analizy dzisiaj i możliwość pewnych łączonych instrumentów wsparcia mogłyby nas zaprowadzić do tego, żebyśmy powołali taką spółkę.

To, że na tego typu jednostki rynek jest i będzie, jest bezwzględne. W 2021 r. Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej wspólnie z WindEurope, czyli Europejską Organizacją Energetyki Wiatrowej przygotowało bardzo obszerny raport statkowy odnoszący się zarówno do jack-upów, jak i do innych jednostek serwisowych, pomocniczych, które będą potrzebne w branży offshore`owej w najbliższych latach. Pokazuje on dramatyczne wręcz deficyty. Po 2027 r. istnieje ryzyko opóźnienia 37 GW projektów w Europie tylko ze względu na to, że będzie deficyt statków instalacyjnych. Raport jest ogólnodostępny, jeszcze się nie zdezaktualizował. Jedyne co, to czas faktycznie ucieka, jeżeli chodzi o przygotowanie floty.

Prawdą jest, że operatorzy, którzy działają na europejskim rynku – wielokrotnie był wymieniany Cadeler – mają fantastyczny business case. EBITDA tego podmiotu to jest 50%. Natomiast to, co dzisiaj rzeczywiście jest głównym problemem, to to, że kompetencje i budowa jednostek odpływają do Chin, w związku z czym decyzja o budowie jednostek w Polsce czy o powołaniu spółki jest decyzją strategiczną, decyzją bardziej racji stanu i uchronienia się przed utratą strategicznej niezależności względem rynków trzecich, czyli czymś, co między innymi definiuje też Net-Zero Industry Act, a nie tylko decyzją o tym, czy na potrzeby naszych krajowych projektów chcielibyśmy to realizować poprzez wynajęcie jednostki czy w ramach kompetencji, które posiadamy w kraju.

Widząc, że dużo jest dyskusji wokół rozwoju łańcucha dostaw, a niejednokrotnie brakuje konkluzji, jeszcze w 2023 r. rozpoczęliśmy prace nad polską strategią rozwoju przemysłu morskich farm wiatrowych. Mam ten dokument, zostawię go w druku dla pana przewodniczącego. Jest on dostępny na naszej stronie internetowej. Celem tej analizy było zbadanie europejskich możliwości produkcyjnych, zbadanie ambicji, jeżeli chodzi o moc zainstalowaną w morskiej energetyce wiatrowej w podobnym horyzoncie jak w Polsce, czyli do 2040 r. oraz pokazanie w oparciu o analizę możliwości przemysłu polskiego kwestii bezpieczeństwa, kwestii posiadanego już doświadczenia, ale też i ekonomiki, czyli tego, co ma uzasadnienie, wskazanie obszarów priorytetowych, programów priorytetowych, które powinny stać się naszymi narodowymi specjalizacjami. Jest ich osiem. Wśród nich jest również spółka instalacyjna, krajowa spółka instalacyjna z własną flotą. Prawdopodobnie jest to najtrudniejszy ze wszystkich ośmiu programów z tego względu, że koszt tego przedsięwzięcia jest przez nas szacowany na około 5 mld zł. Dodatkowo, jak tutaj dzisiaj usłyszeliśmy, deweloperzy mogą kontrybuować merytorycznie, natomiast z całą pewnością powinien to być podmiot, który poza pozyskaniem finansowania i zamówieniem jednostek – chcielibyśmy, żeby w krajowych stocznich – będzie w stanie

zbudować kompetencje spółki TNI. Tutaj już trzeba by było myśleć o jakimś modelu biznesowym, który prawdopodobnie uwzględniłby doświadczonego partnera zagranicznego po to, żeby taka spółka mogła płynnie wejść na rynek. Jak patrzymy na to, jak się rozwijał Cadeler, to faktycznie były tam wykonywane zarówno zakupy nowych jednostek, jak i konwersje. Pewnie jest to ten business case, na który trzeba by było patrzeć w pierwszej kolejności, natomiast mam wrażenie, że nie rozstrzygniemy owych dylematów bez zaangażowania agencji rządowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, pan. Bardzo proszę się przedstawić.

Wiceprezes Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej Mariusz Witoński:

Mariusz Witoński. Polska Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej.

Wpiszę się w hasła, które była uprzejma przedstawić pani Taranko. Wydaje mi się, że to jest ten kierunek, w którym powinniśmy prowadzić dyskusję. Króciutkie odwołanie do wątków, które pojawiły się wcześniej. Chciałbym jeszcze raz z całą mocą podkreślić, reprezentując stronę, która jest oczywistym beneficjentem faktu powołania instalatora lub też rozlicznych spółek instalacyjnych do dedykowanych im zakresów funkcjonalnych, że rolę dewelopera nie jest budowa i operowanie statkami instalacyjnymi. Ten model na świecie nie jest nigdzie realizowany i my również tego nie oczekujemy. Oczekujemy natomiast odpowiedzialnej polityki państwa w zakresie wsparcia realizacji interesu narodowego, polegającego na tym, żeby w tym zakresie nie wydawać pieniędzy w zagranicznych sklepach, mówiąc jak najbardziej kolokwialnie. Można zrealizować to na różne sposoby. Proszę państwa, przywołany już historyczny przykład dotyczący Petrobaltic na pewno nie jest jedynym modelem, w którym ten zamysł biznesowy może być realizowany. Pani prezes mówi tutaj o strategii, o analizach. Myślę, że warto, żeby to wszystko na bieżąco analizować i wspierać budowanie strategicznego podejścia, koordynacji, o braku której mówił pan prezes Bil.

Natomiast biorąc pod uwagę timing, biorąc pod uwagę to, że w okolicach 2030 r. ruszy następna kampania instalacyjna, mamy pięć, sześć lat. Jest to idealny i ostatni moment na to, żeby podejmować decyzje w zakresie uruchomienia projektu instalacyjnego, powołania instalatora i zamówienia jednostki. To nie musi być podmiot państwowy, to może być podmiot prywatny. Państwo polskie nie musi prowadzić wszystkich interesów spółkami Skarbu Państwa. Ważne jest, żeby wykształciło mechanizmy prawno-finansowo-biznesowe, które będą wspierały powstanie tego rodzaju biznesu. Tak jak zostało to powiedziane, jest to główne zadanie dla agend państwowych, różnego rodzaju agencji, być może ze szczególnym uwzględnieniem roli Agencji Rozwoju Przemysłu, ale również instytucji i agencji, które będą w stanie wesprzeć czy zmobilizować finansowanie wokół tego typu projektu dla aktora, który pojawi się w tym zakresie. Niezależnie, czy to będzie aktor ze strony prywatnej czy ze strony państwowej, czy to będzie jakiś mariaż, wydaje mi się, że nie należy tego modelu usztywniać. Czy na deweloperach spoczywa jakakolwiek odpowiedzialność związana z realizacją tego pomysłu, żebyśmy mieli własne jednostki instalacyjne w 2030 r.? Tak, pomimo tego, co powiedziałem wcześniej, że to nie jest ich rola.

Oczywiście można na ten temat rozpisać rozwlekłe strategie, natomiast powiedziałbym, że bardzo łatwo wyobrazić sobie pierwsze kroki. Proszę państwa, jeżeli pojawi się chętny gracz z koncepcją, żeby wykorzystując zadeklarowane wcześniej, z wyprzedzeniem otwarcie, wsparcie państwowe, które w sposób zorganizowany będzie dostępne na rynku, powinien mieć szansę zwrócić się do deweloperów o podpisanie w trybie ultra pilnym czegoś na kształt co najmniej listu intencyjnego gwarantującego brzegowe warunki zawarcia kontraktu, pod warunkiem oczywiście przedstawienia oferty do daty interesującej dewelopera. To jest aż i tak proste. I są to wszystko, proszę państwa, działania, które można przygotować w perspektywie czy w horyzoncie kilku miesięcy, do końca tego roku kalendarzowego, uprawdopodobniając scenariusz, że do 2030 r. być może polski heavy lift będzie pływał po zatoce. Co do modelu mariażu z zagranicznymi partnerami wiemy, że był ćwiczony w poprzednich latach w Petrobaltic. Nie wchodząc w szczegóły, dlatego że robimy tu już za dużo reklamy zagranicznym firmom z branży instalacyjnej, naprawdę rozważałbym dawkowanie udziałów w tego typu partnerstwach podmiotom, które są hegemonami na rynku i w których interesie bynajmniej nie będzie rozwijanie polskiego potencjału instalacyjnego. Na pewno warto się pochylić i skorzystać z zagranicznego know-how, może kupić know-how, natomiast przestrzegalbym przed lekkomyślnym założeniem, że któryś ze światowych potentatów, który ostrzy sobie zęby na co najmniej połowę rynku, pozwoli pod własnymi skrzydłami urosnąć polskiemu instalatorowi. Nie tą drogą.

Podsumowując list intencyjny z deweloperami oraz pakiet narzędzi od państwa pomagających postawić biznesplan biznesmenom państwowym, prywatnym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Windoffshore Instalation Keystone Experts SA Wojciech Kąkol:

Dzień dobry. Wojciech Kąkol.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, parę razy padła stocznia Crist. Postanowiłem się zatem odezwać. Jestem szefem projektu, który dzieje się w stoczni Crist, związanego z jack-upem. Dla przypomnienia stocznia Crist zbudowała już cztery jack-upy. Jest chyba najbardziej doświadczoną, jest na pewno najbardziej doświadczoną pod tym względem stocznia w Europie i ma potencjał do tego, żeby zbudować polskiego jack-upa. W tej chwili budujemy kablownca, zbudowaliśmy dwa statki OSV. Mamy doświadczenie w offshore. Nasza spółka Crist Offshore jest dostawcą stacji transformatorowej Tier-1. Jest to pierwsza spółka, która w ogóle dokonała czegoś takiego, jest pierwszym dostawcą. W związku z tym patrzymy na to w ten sposób, że analizujemy nie tylko technologie jack-upa, nie tylko zapotrzebowanie jack-upa, ale też modele biznesowe dostępne na rynku.

Państwo bardzo często poruszacie temat jack-upa, ale trzeba podkreślić, że cieszymy się, że ta rozmowa w ogóle przebiega, że konkretnie zajmujemy się jack-upem z jednego powodu. Otóż jest to infrastruktura krytyczna. Bez jack-upa nie zbuduje się żadnej farmy wiatrowej na morzu. Powiem państwu dalej, bez jack-upa nie da się serwisować żadnej farmy wiatrowej na morzu. A więc jeżeli chcemy je zbudować, jeżeli chcemy, żeby farmy pracowały efektywnie, musimy mieć dostęp, nie musimy posiadać, ale musimy mieć dostęp do jack-upa.

Państwo mówicie o stawkach. Dzisiaj na rynku w pierwszej fazie inwestycji polskich farm wiatrowych wydano 328 mln euro na kontrakty. Są to informacje publiczne publikowane przez Cadelera. Tyle wydano na pierwszą fazę budowy trzech farm przez trzech inwestorów PGE, Orlen i naszą prywatną spółkę energetyczną Polenergię. Statek, który to wykonuje, wyprodukowany w Chinach, kosztował 400 mln euro. Oznacza to, że Duńczykom, Cadelerowi oddaliśmy statek. Proces pracy na morzu będzie trwał, jeżeli się nie mylę, dwa lata. Dwa lata będzie pływał po polskim Bałtyku. Spółka zabierze pieniądze i zabierze swój statek.

Jeżeli mówimy o tym, ile dzisiaj kosztuje budowa statku, to już nie jest 400 mln euro. Jest to 600 mln euro i cena się zwiększa. Stawki jednostkowe dzienne rok do roku drożeją o około 15%. Jeżeli w Polsce nie będziemy mieli dostępu do jack-upa, nie tylko będziemy mieli opóźnienie w budowie farm, ale zbudujemy je drogo, ponieważ przy braku statków będziemy się licytowali wyższymi stawkami. Analizujemy różne modele, i biznesowe, i inwestycyjne, dokonujemy analiz, w jaki sposób to sfinansować. Nie jest tajemnicą, że statek budowany w Europie będzie droższy niż w Chinach, ale są programy, są programy unijne, które mogą tę dziurę załatać. Nad tym też pracujemy, robimy analizy. Mogę powiedzieć, że mamy chyba najbardziej zaawansowany zespół ekspercki, jeżeli chodzi o statki jack-up, szczególnie dla Bałtyku, ponieważ zajmujemy się tylko tym obszarem.

Powiem państwu, że jeden jack-up dla polskich inwestycji jest niewystarczający. Powtarzam, że jeden jack-up jest niewystarczający. Nie jest prawdą, że jack-up będzie pracował przez dwa lata i zbuduje, dlatego że po to, żeby wymienić łożysko czy wymienić, naprawić gondolę, żeby ją zdjąć, potrzebny jest jack-up. Czy myślicie państwo, że Cadelera, który będzie w tym momencie realizował inwestycję w Stanach Zjednoczonych, przestawi swojego jack-upa i przyjedzie na Bałtyk? Nie, ustawi zapotrzebowanie w kolejce i przybędzie za dwa lata, jak będzie miał dziewięć miesięcy pracy na Bałtyku. Nie wiadomo, czy przybędzie pod mostem.

Dlatego tak istotne jest, żeby dyskusja, która wybrzmiewa, uzasadniła jedną rzecz. Dlaczego Cadelerowi się udało? Faktycznie jest to spółka, która siedem lat temu charterowała jeden statek, a dzisiaj ma ich najwięcej budowanych w Chinach za chińskie pieniądze i pewnie z chińską technologią łączności, instalacji. Dlatego mówię, że jest to infrastruktura krytyczna. Jack-upa budowanego w Polsce dla polskich farm tak trzeba traktować. Czemu udało się Cadelerowi? Ponieważ podpisał kontrakt z Ørstedem. Siedem lat temu Ørsted wszystkie prace zlecał Cadelerowi. Pod te prace zakontraktował on statki. Jeżeli my dzisiaj kontraktujemy serwisowanie gondoli dla Siemens, gdzie w serwisie jest załączony statek, i mówimy: „to niech Siemens sobie zorganizuje statek”, to my nie mamy wpływu na wybór statku. Przybędzie taki statek, jaki Siemens zakontraktuje. A więc jeżeli chcemy, żeby powstał polski operator jack-upa...

Operatora i armatora trzeba rozgraniczyć. Pytanie, kto ma być właścicielem. Wiadomo, że duże inwestycje, a my mówimy o dwóch jack-upach, mówimy o kwocie 1,25-1,30 mld za dwa jack-upy, finansuje się w modelu project finance. Musimy zorganizować co najmniej 25-35% wkładu, ale są programy. Ktoś powiedział o projekcie zeroemisyjnym jack-up. Tak, uruchomiliśmy projekt badawczy, złożyliśmy wniosek o dofinansowanie, napisaliśmy projekt badawczy pod polskiego jack-upa, pod polską technologię.

Powiem państwu więcej. Jack-up to nie tylko poligon, to także możliwość wchłaniania polskich innowacji. Już dzisiaj wiemy, że w projekcie będą polskie magazyny energii produkowane przez polską firmę. I dziś na ten temat rozmawiamy. My dzisiaj rozmawiamy na ten temat, jak rekrutować załogę do jack-upa, który potencjalnie będzie pływał za pięć lat. Pracujemy nad tym wszystkim. Zdajemy sobie sprawę, że tak jak pani powiedziała, jest to bardzo, bardzo wielkie wyzwanie. Wyzwanie to wymaga zaangażowania i pomocy ze wszystkich stron, z prawej, z lewej strony, od inwestorów branżowych, od firm zagranicznych. Doświadczenie też musimy skądś nabyć. Musimy pójść z kimś w partnerstwo, dlatego że nie wystarczy zatrudnić załogę, trzeba mieć procesy, trzeba mieć badania. To są naprawdę bardzo skomplikowane rzeczy, nie chcę o tym mówić.

Chciałbym prosić, żeby dyskusja nie zakończyła się na jednym posiedzeniu, żeby jednak ten temat rozwinąć, dlatego że naprawdę jest to bardzo poważny temat i dla polskiego przemysłu, i dla bezpieczeństwa energetycznego. Farmy będą pracowały 25-30 lat.

Jeszcze ostatnia rzecz. Jeżeli my teraz pilnie... Ktoś tu powiedział o sześciu latach. My dzisiaj rozmawiamy z biurami projektowymi na temat zakupu projektu jack-upa, dlatego że cykl oddania jack-upa to jest pięć lat. Jeżeli my do końca tego roku nie zakontraktujemy w stoczni slotów produkcyjnych, to jack-up w Polsce nie powstanie.

Gdyby były pytania o jakieś dane techniczne, parametry, modele biznesowe, to jestem do dyspozycji. Proszę wierzyć, naprawdę jesteśmy gotowi praktycznie ze wszystkim, tylko potrzebujemy kontraktów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę bardzo, pani. Proszę się przedstawić.

Dyrektor Departamentu Zakupów i Administracji PGE Baltica sp. z o.o. Alicja Wąsowicz:

Dzień dobry państwu. Alicja Wąsowicz. PGE Baltica.

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, pani przewodnicząca, w nawiązaniu do prowadzonej dyskusji chciałabym powiedzieć, że pojawiło się kilka wątków. Po pierwsze, chciałabym wspomnieć o współpracy. My jako deweloper współpracujemy, rozmawiamy. Pan prezes Bil odniósł się do rozmów, do spotkań w stoczni Crist, również ze spółką WIKE. Jest to pomysł, któremu również się przyglądamy, dlatego że z naszej perspektywy – nie chcę również odwoływać się do dźwigów i betoniarek – nie będziemy budować statku instalacyjnego, natomiast na pewno jesteśmy bardzo zainteresowani, żeby mieć taki statek. Tu i teraz nie mogę opowiedzieć o wszystkich działaniach, natomiast mogę państwa zapewnić, że prowadzimy współpracę. Jest to jeden element.

Drugi element. Padło pytanie à propos harmonogramów przetargowych, postępowań zakupowych. PGE Baltica jest jedynym deweloperem, który kontraktuje w oparciu o Prawo zamówień publicznych. Ma to wiele konsekwencji. Jest to kwestia transparentności, procesu konkurencyjności itd. Jak wspomniał dyrektor Grzegorz Figacz, my nie możemy wystartować z postępowaniem zakupowym, jeżeli nie mamy potencjalnie zabezpieczonych środków. Stąd też odwołanie do aukcji. Jeżeli chodzi o kwestie konkurencyjności, transparentności i udziału polskich firm, obserwujemy to. Myślę, że każdy, kto śledzi naszą stronę internetową, gdzie są publikowane ogłoszenia i wyniki w ramach prowadzonych postępowań, widzi bardzo duży – oczywiście chcielibyśmy większy – potencjał i widzi polskie firmy, które wygrywają przetargi. Wspomniana Geofizyka Toruń uczestniczyła w postępowaniu konkurencyjnym i zwyciężyła, mając w tle podmioty zagraniczne. Polska oferta była najlepsza i została wybrana.

Pani przewodnicząca wspomniała o polskiej banderze. Dwa, trzy tygodnie temu podpisaliśmy również kontrakt z polską firmą, która czarteruje polski statek pod polską banderą. To chyba tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamezyk (KO):

Szanowni państwo, w międzyczasie sprawdziłem to. Wszystkie kontrakty związane z jednostkami instalatorów zagranicznych na pierwszy etap offshore podpisali prezesi związani z PiS-em. Będę tu państwa bronił, że państwo tego nie podpisali. Natomiast pan prezes Obajtek podpisał na serwis z Vestasem na 20 lat. Umowa ta jest żenująca. Podpisał na 20 lat z serwisem. Nie potrafię tego zrozumieć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Pan Jermakow.

Prezes zarządu Jermak Offshore Marine Services sp. z o.o. Piotr Jermakow:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Drodzy państwo, nie chciałem tego robić, ale w wyniku dzisiejszej dyskusji muszę się odnieść do pisma prezesa Orlenu. Jest tu kilka, nazwijmy to, nieścisłości. Jako fachowiec z prawie trzydziestoletnim doświadczeniem właśnie na jack-upach dla jasności pozwolę sobie powiedzieć kilka słów.

Padła tu, i powtarza się to w polskiej debacie na ten temat na różnych konferencjach, kwestia transportowania elementów wiatraka przez statek instalacyjny z portu instalacyjnego na miejsce pracy. Powiem państwu tak. Od roku 2007 r. zajmuję się przedstawianiem jack-upów. Wprowadzenie jack-upa do portu albo wyprowadzenie go z portu zawsze jest ogromnym wyzwaniem. Wiąże się ze spełnieniem bardzo wielu restrykcji. Jedną z nich jest wiatr, siła wiatru. Siła wiatru to 10 węzłów. To jest nic. Jeżeli wiatr jest większy 10 węzłów, jack-up stoi sobie na redzie i cierpliwie czeka. Leci dzienna stawka 500 czy 600 tys. euro. Wszyscy irytujemy się, że jest to coraz droższe, coraz droższe i coraz droższe. Nie wiem, dlaczego w ogóle jest rozważana koncepcja jeżdżenia jack-upem po to, żeby ładował i przewoził elementy wyposażenia wiatraka. Moim zdaniem jest to chore. W tej chwili nawet Duńczycy tworzą spółkę, budują taką jednostkę. Facet z mniejszym doświadczeniem niż ja też doszedł do wniosku, że jest to pomysł niezupełnie właściwy. Takie rzeczy można realizować na barkach przy pomocy dwóch holowników, których właścicielem będą jacyś polscy kapitanowie, moi koledzy, którzy kupią to gdzieś przy pomocy kredytów w banku polskim czy obcym. Taka koncepcja jest absolutnie nie do pomyślenia z punktu widzenia operacji, w których brałem udział na całym świecie. Jeszcze nigdy nie widziałem czegoś takiego i nigdy nic takiego nie słyszałem.

Chciałbym jeszcze raz wrócić do koncepcji, od której zaczęliśmy. Generalnie chodzi o to, żebyśmy tu porozmawiali o jack-upie. Niektórzy państwo w jakiś sposób to chwala, niektórzy państwo od razu odrzucają, że to się nie da, że to niemożliwe, itd. Rozmawiałem u pana w stoczni Crist z właścicielami, z zarządem na ten temat, kilka lat temu rozmawiałem w stoczni „Remontowa”, rozmawiałem w stoczni „Gryfia”. Na przykład stocznia „Gryfia” jest doskonałym przykładem tego, co moglibyśmy zrobić, gdybyśmy chcieli przeprowadzić konwersję jednostki. To nie musi być wcale gigant, skoro Petrobaltic nie chce go oddać. Taką jednostkę można znaleźć na rynku wtórnym, to nie jest żaden problem. W tej chwili ceny ropy spadają. Stawki czarterowania jack-upów lecą na łeb na szyję. Ich ceny z rynku wtórnego są coraz mniejsze.

Stocznia „Gryfia” w przeszłości miała różne problemy. Mówię hipotetycznie. Gdyby realizowała to stocznia „Gryfia”, to za jednym zamachem, w jednym miejscu tworzylibyśmy początek polskiego narodowego przemysłu offshore, operacji morskich offshore. Tak to nazywam. Z drugiej strony stocznia, która jest mało znana, słabo znana wszędzie na świecie, zyskałaby renomę firmy, która potrafi zrobić takie rzeczy. Tak samo „Remontowa” swego czasu przeprowadziła konwersję dwóch statków, o których już mówiłem, dla Avilco. Jest to norweski armator. Oni już wcześniej świetnie radzili sobie na rynku. Prowadziłem, przepraszam, kłamie, byłem członkiem załogi jednostki semi-submersible. To nie jest jack-up, jest to jednostka pływająca, która w roku 2000 była przebudowywana właśnie w stoczni „Remontowa”. Podaję to jako przykład tego, że my faktycznie technicznie jesteśmy zdolni do robienia rzeczy, o których nikt wcześniej nie pomyślał. Byłem w tej stoczni w roku 1994, gdyż jestem już taki stary, byłem tam już wtedy. Burma and vase zbudował nowoczesny statek w Kopenhadze. Potem przez następny kilka miesięcy remontowaliśmy statek po tej właśnie stoczni. Kilka lat później firma, w której pracowałem, wysłała bardzo skomplikowany semi-submersible do stoczni „Remontowa”. Powiem państwu szczerze, że byłem przerażony. To taka historyjka. Skończyło się to tak, że stocznia skończyła to trzy dni wcześniej, poniżej budżetu. Byłem tam jedynym Polakiem, więc wykonywałem wiele bardzo różnych funkcji, między innymi tłumaczyłem dokumentację, dlatego że język branży jest tak skomplikowany, że jest słabo znany. Siłą rzeczy musiałem to tłumaczyć.

To był sukces stoczni. Dzięki temu zaczęła się bardzo szybko i bardzo dobrze rozwijać. To jest to, o czym mówimy, gdyby projekt ten wyszedł. Jest on bardzo prosty technicznie w wykonaniu wbrew temu, co bardzo wielu ludzi mówi. Nie wymaga nawet wejścia na dok. Nawet nie musi to być stocznia, to może być osłonięta woda Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego, obojętnie, można tam wjechać. Za jednym zamachem budujemy cały potencjał naszej branży morskiej, stocznie, operacje morskie, operacje offshore, itd.

Chciałbym kontynuować. Padło tutaj stwierdzenie o drogiej energii na Morzu Północnym, i że jakieś firmy tam rezygnują, Niemcy itd. Drodzy państwo, energia jest droga, dlatego że używani są najdrożsi wykonawcy. Przeciągają proces instalacji, tak jak powiedziałem, używając statków do jeżdżenia i wożenia elementów wiatraków tam i z powrotem, stojąc na redach. Wielokrotnie stałem jack-upami gdzieś przed portem, ponieważ nie mogłem wejść ze względu na wiatr. Firmy ubezpieczeniowe, które to ubezpieczają – nazywa się to underwriting – mają określone wymagania, które się opracowuje. Procedura wejścia czegoś takiego to jest książka. W tej książce jest bardzo wiele różnych ograniczeń. A więc cena również nie jest prawdą.

Gdybyśmy zdecydowali się opracować to od nowa, po naszymu, po polsku, wykorzystując wszystkich naszych kolegów, których tu dzisiaj nie ma, ponieważ są gdzieś w Danii, w Chinach, w Singapurze, gdziekolwiek, gdybyśmy powołali taki zespół, opracowalibyśmy plan i można by było bardzo sprytnie to zrobić, o wiele lepiej, niż robią to inni.

Padło hasło, że jednym jack-upem nie damy rady. Oczywiście nie damy rady jednym jack-upem. Dlatego nasz plan zakłada co najmniej dwa jack-upy. Ale co to za sobą niesie? Tu też padły te słowa. Są to duże sumy. Firma przynosi bardzo szybko duży zysk. Przykład Cada-lera jest znakomity. Z niczego zbudowali firmę, która ma siedem statków i buduje kolejne. My to finansujemy, my im dajemy pieniądze. Król duński w zeszłym roku przyjechał tu nie po to, żeby ścisnąć się z marszałkiem Geblewiczem, tylko przyjechał po pieniądze. Państwo znacie tę historię?

Tańsza wersja. Rozumiem, że stocznia Crist jest zainteresowana budową. Trwa to pięć do sześciu lat. Zgadza się? Dzisiaj kosztuje 600 mln euro, a może być więcej. Gdybyśmy to realizowali, to oszacowaliśmy wraz z moim zespołem, który jest doświadczony, gdyż robiliśmy różne rzeczy stoczniowe na całym świecie, w Singapurze, w Gdańsku, tak jak powiedziałem, prawdopodobnie skończylibyśmy realizację projektu w ciągu 18-24 miesięcy. Jest to kwestia odmiennego podejścia do wielu rzeczy, niż skostniały tradycyjny system, jaki mamy. Mając wykonaną u nas jednostkę złapałibyśmy jeszcze końcówkę projektów, które robią Orlen i PGE. Moglibyśmy dzięki temu pozyskać finansowanie rozwoju firmy na przykład, jeżeli chodzi o statki układające kable. W Stanach Zjednoczonych, w ogóle na całym świecie stoi bardzo dużo jednostek typu PSV, platform supply vessel, które to statki, bardzo fajne, nowoczesne, na przykład firmy Bourbon, z fajnymi nosami, w wyniku kryzysu zostały odstawione na sznurki. Stoją w różnych miejscach na świecie, w Kamerunie itd. Byłem osobiście, widziałem. Amerykanie – jest taka firma – przerabiają je na statki kablówce. Jest to naprawdę prosty sposób. Statek PSV ma płaski dek, pokład. Instalacje pod pokładem usuwa się, wkłada się tzw. karuzelę, na której są nawijane kable. Statek jest już w systemie DP3, jaki jest nam potrzebny. Za niewielkie pieniądze ludzie będą mieli statki. My możemy zrobić to samo. Ja nie jestem zwolennikiem wydawania ogromnych pieniędzy na budowę nowych jednostek, skomplikowanych, oczywiście bardzo ładnych itd., w sytuacji, kiedy my to dopiero zaczynamy. Jeżeli moglibyśmy rozpocząć to w ten sposób, że robimy konwersję, jednocześnie zarabiając na pierwszych konwersjach, stworzymy całą firmę za własne pieniądze bez żadnych kredytów. O statkach już powiedziałem.

Udział statków instalacyjnych w fazie eksploatacyjnej MEW nie jest praktykowany. Już kolega z Crist powiedział, że nie. Jednostka typu jack-up musi być cały czas dostępna na rynku, bo wiatraków będą setki i co chwilę będą jakieś awarie. Ja nie mówię, że muszą być. Będą, dlatego że niestety, technologia, która jest w tej chwili przy wiatrakach, nie jest jeszcze taka, jakiej byśmy oczekiwali. Musimy być do tego gotowi, jeżeli chcemy to w ogóle opanować. Już o tym mówiliśmy, pan to już powiedział. Nie możemy czekać na firmę Vestas czy jakąś inną, która łaskawie przyśle nam statek po siedmiu czy dziesięciu miesiącach, latach oczekiwania. Teraz czekaliśmy kilka lat z rozpoczęciem waszej inwestycji PGE. Zgadza się? Czekaliśmy, ponieważ nie było statków. Gdybyśmy ten temat poruszyli trzy lata temu, kiedy po pierwszych rozmowach z PGE zaproponowałem, jak to rozwiązać, dzisiaj statek już by był, stał i czekał na wasze zlecenia.

Jeszcze raz podkreślę różnice w cenie i w czasie. Crist jest jedyną firmą w Polsce, która potrafi to zrobić i już to zrobiła. Tak jak powiedziałem, jestem po rozmowach z zarządem, z właścicielami itd. Mówimy o kwocie 500-600 mln euro i pięciu, sześciu latach. Tutaj mówimy o 250 mln euro przy zakupie nowego jack-upa, nie wykorzystując tego, który jest, nie wykorzystując gianta. Kwestie techniczne czy technologiczne zostały omówione ze stoczniovcami w Polsce. Konwersja jest jak najbardziej możliwa. Dla nas to nie jest coś trudnego w sensie technicznym.

Pędzimy dalej. Przepraszam, że tak długo. Prezes Orlenu napisał, że zarządzanie statkiem instalacyjnym wymaga wyspecjalizowanej kadry marynistycznej, obsługi systemu żurawi, systemu podnoszenia jack-up, bazy hotelowej, itd., itd. Tworzy historię, która ma nas przekonać, że jest to niemożliwe. Proszę państwa, statków typu jack-up na świecie są setki, sam osobiście w mojej karierze obsłużyłem ich ponad 300. Tam zawsze jest zaplecze hotelowe, tam zawsze jest system zarządzania żurawiami, czyli dźwigami, tam zawsze jest system podnoszenia nóg, który nazywa się jack-up. Nazwa jack-up pochodzi właśnie od systemu podnoszenia. Jack in up to tak, jakbyśmy sobie lewarkowali sobie samochód. Jack in up jest również po angielsku. To wszystko jest na każdym jack-upie. To nie jest żadna wiedza tajemna. Nie musimy tu nikogo specjalnego ściągać. Wystarczy wyjść, głośno gwizdnąć i zlecać się moi koledzy, nasi koledzy, którzy na jack-upach pracują od kilkunastu czy kilkudziesięciu lat. Nie ma żadnego problemu, żeby ściągać kadrę. Mówię to tylko po to, żebyśmy sobie zdali sprawę z tego, że takie opowieści zniechęcają.

Przed wszystkim nie mamy doświadczenia, którego na dzień dzisiejszy w Polsce nie ma żadna firma. Firma, którą reprezentuję, jest bardzo mała. Została powołana specjalnie w tym celu, żeby tę sprawę zrealizować w Polsce. Reprezentuję grupę kolegów, którzy w tym siedzieli. Wielu z nich sam zainstalowałem w czasie swojej kariery w różnych firmach na świecie, takich jak na przykład japońska firma, firmy chińskie. Byłem prezesem do spraw operacji morskich jednej z firm. Jest to gigantyczna firma chińska w Singapurze. Wprowadzaliśmy na rynek dla Chińczyków, którzy nie mieli żadnego doświadczenia, dwanaście jack-upów Drodzy państwo, polegało to na tym, że oni nie robili spółek z Amerykanami, nie robili spółek z Australijczykami, zatrudnili nas i powiedzieli: „panowie, macie kontrakt na dwa lata, odpalacie to i jest gitara, a nie odpalacie, to wy wypadacie”. Dzisiaj ta firma jest w Norwegii, jest notowana na giełdzie norweskiej. A zatem nie musimy robić spółek, nie musimy szukać zagranicznego partnera. To ładnie brzmi, a w efekcie jest bardzo bolesne finansowo i strategicznie.

Wyobraźmy sobie, drodzy państwo, co się stanie, jak już farmy powstaną. 49% należy do naszych przyjaciół z Danii czy skądś. Nagle Rosjanie strzelą kilka rakiet w nasze elektrownie. I co się wtedy stanie? Czy ludzie, którzy zarządzają farmami wiatrowymi, Duńczycy, Kanadyjczycy, nie przekierują prądu do Johansena zamiast do Kowalskiego? Ja uważam, że to powinno być nasze, a nie spółka. To jest moja prywatna opinia.

Jest tu następujące twierdzenie: „W celu uzyskania zwrotu inwestycji jednostka musiałaby obsługiwać przez pierwsze 10 do 11 lat od odbioru statku projekty na etapie fazy instalacyjnej”. W prezentacji macie państwo kopię. Prawdopodobnie nie będziemy się tu wbijali. Pokazaliśmy, że gdybyśmy mieli zapewniony kontrakt z firmą deweloperską, jak to się nazywa, to bardzo łatwo, bardzo szybko konwersja zwraca się w ciągu trzech lat i pracujemy nad następnym statkiem, nad następnym, nad następnym. W ciągu 10-15 lat mamy bardzo silny podmiot instalacyjny na polskim rynku, który będzie miał wszystkie niezbędne do tego jednostki, czyli jednostki dźwigowe, nazywacie to ciężarówkami, niech będzie, jednostki survey, statki, które jeżdżą i badają dno, statki, które układają kable, a więc wszystko to, czego potrzebujemy. Stacje transformatorowe, które ważą około 6-7 tys. ton dwa jack-upy w tandemie mogą postawić w ciągu kilku dni. Przyjeżdża to na barkach, tak jak buduje się platformy wydobywcze na całym świecie. Przyjeżdża taki czy inny statek, podnosi całą platformę, która jest budowana w naszej stoczni, nie w Sharjah, tak jak kiedyś Petrobaltic budował do spółki z Kanadyjczykami. Nie chcę opowiadać, co potem tam się wydarzyło, gdyż akurat pracowałem jako przedstawiciel firmy Talisman na polu naftowym YME. Przez to, że nie mam nazwiska polskiego, tylko rosyjskie myśleli, że jestem Rosjaninem i opowiedzieli mi, co tam się wydarzało. Musieliśmy zmieniać całą platformę. Zgadza się, panie prezesie? Przepraszam, nie wiemy. 10-11 lat to bajka z mchu i paproci. Trzy lata i mamy zwrócony pierwszy jack-up, który byśmy musieli kupić, przerobić, wstawić do serwisu. Po trzech latach pieniądze zwrócą się.

Z mojego punktu widzenia, gdyż jestem marynarzem z zawodu, Orlen Petrobaltic wydaje się najbardziej właściwym podmiotem do tego, żeby zrobić taką akcję. Doskonale zdaje sobie

sprawę z tego, że jest to firma wiertnicza i wydobywcza i że zarząd firmy stanowią wiertnicy i wydobywcy. Kwestia ta należy do nas. Skoro jest to firma narodowa z kapitałem narodowym, to my podejmiemy decyzję, czy Orlen będzie kontynuował szukanie ropy, której nie ma, i gazu na Bałtyku czy zdecydujemy się zrobić coś porządnego z tym, co już mamy. Nie mówię, że musi to być realizowane w tej chwili, że zabieramy chłopakom zabawkę i my robimy, teraz my się bawimy. Można to przemyśleć. Jeżeli są podpisane kontrakty... Rozmawiam z dyrektorem Orłenu swego czasu, rok temu. Był przerażony tym pomysłem, dlatego że on jest wiertnik. Był przerażony tym, że są kontrakty.

Takie rzeczy realizuje się na całym świecie w ten sposób, że jeżeli jakąś jednostkę pilnie do czegoś potrzebujemy, to na jej miejsce czarteruje się z rynku drugą. Tak jak powiedziałem, w tej chwili pogoda na czarterowanie jednostek oil and gas, wydobywczych czy wiertniczych, jest bardzo fajna, dlatego że ceny ropy poleciały na łeb na szyję. Jednostki stoją i czekają. Jest parę elementów, o które tutaj zostało powiedziane, które są nie w 100% prawdziwe, a wywołują cały nasz pogląd. Państwo jesteście laikami w branży. Przepraszam, źle powiedziałem. Operacyjnie nie wszyscy orientują się, jak to wygląda, a większość rzeczy, o których mówi się, że jest to takie trudne, niezwykle skomplikowane, takie nie jest, naprawdę nie jest.

Jeżeli chcecie państwo poznać bliżej szczegóły tych operacji, mogę to przedstawić. Robię to codziennie. Właśnie mówiłem, że wróciłem z Norwegii, gdzie przedstawiałem największego na świecie jack-upa dla firmy Odfjell na polu naftowym Ecofisk dla amerykańskiej firmy Conoco Phillips. Robimy to codziennie, robią to moi koledzy, robią to inni ludzie, to się dzieje. My z jakiegoś powodu tego nie robimy. Z jakiegoś powodu wieszamy się Duńczykom czy innym Kanadyjczykom na rękawach i dajemy im połowę. My to będziemy finansowali, a oni będą z tego korzystali. Generalnie to wszystko. Dziękuję państwu. Przepraszam, że zabrałem tyle czasu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan kapitan Hatałski.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej Tadeusz Hatałski:

Tylko dwa słowa. Chciałem wesprzeć pana w tym, co pan mówi o wożeniu jack-upami elementów wież wiatrakowych czy całych wiatraków. Kiedy byłem szefem firmy Polskie Ratownictwo Okrętowe jedna z naszych jednostek właśnie wykonywała pracę wożenia elementów wiatraków barkami.

Prezes zarządu Jermak Offshore Marine Services sp. z o.o. Piotr Jermakow:

Można? Można.

Wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej Tadeusz Hatałski:

Panowie mówią o tym, że wożą jack-upy. Tak, wożą, ale jack-upy, które wożą, są bardzo kosztowne. Natomiast takie metody również są stosowane do dziś dnia. Są one funkcjonalne. Dziękuję.

Prezes zarządu Jermak Offshore Marine Services sp. z o.o. Piotr Jermakow:

Dziękuję panu bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan przewodniczący Szymański. Panie kapitanie, proszę o wyłączenie mikrofonu.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Zacznę od tego, że bardzo dziękuję panu prezesowi za to, że zajmuje się tym tematem. Dziękuję również za rozmowę. U mnie w biurze pan prezes naprawdę mnóstwo czasu zabiegał o to, żeby móc przedstawić swoją koncepcję. Cieszę się po wysłuchaniu całej dyskusji, że chyba jest konsensus co do zasadności projektu powołania spółki instalacyjnej, spółki serwisowej, zrobienia czegokolwiek, co pozwoli realnie zbudować local content w największym przeciwieństwie projekcie inwestycyjnym, jakim są morskie farmy wiatrowe. Uważam, że dla nas jest to największe zadanie nie dać projektowi pójść drogą przekazywania pieniędzy tylko i wyłącznie za granicę, zlecenia absolutnie wszystkiego, przy tak ogromnej ilości pieniędzy nie dopuścić do wypływu całego kapitału poza polską gospodarkę. Jest to absolutnie najważniejszy cel. Cieszę się, że panuje konsensus w tej sprawie. Rozumiem, że to nie jest w zakresie spółek, które się tutaj wypowiadały.

Zastosowaliście państwo lekkie uniki à propos tego. Rozumiem, dlatego że powinna zostać powołana po prostu osobna spółka serwisowa, osobna spółka instalacyjna.

Co do kompetencji, chciałbym potwierdzić to, co mówi pan Jermakow. Jako były oficer marynarki handlowej pracowałem między innymi na jednej jednostce, o której wspomniał pan reprezentujący stocznię Crist. Budowaliście kiedyś Vidar, Vole au Vent. Byłem jednym z uruchomieniowców na remoncie tej jednostki. To nie jest rocket science. Skoro dało się to zrobić, to naprawdę mamy kompetencje. Mnóstwo moich kolegów pływa na najróżniejszych jednostkach. Polscy marynarze poza jakąkolwiek wątpliwością mają kompetencje do tego, żeby prowadzić tego typu operacje.

Jeżeli jest tu konsensus, jeżeli mamy takie kompetencje, to w zasadzie jedyne, czego brakuje, to wola polityczna. To od woli politycznej będzie zależało, czy takie spółki zostaną powołane, czy wykorzystamy ten moment czy go zmarnujemy i wszystkim dokoła rozdamy pieniądze polskich podatników. Uważam, że jak najbardziej wola polityczna – tutaj patrzę na pana posła Lamczyka jako chyba jedyne go reprezentanta opcji rządzącej – to w tej chwili naprawdę krytyczny moment. Zgadzam się tutaj z panem prezesem izby, że przez dziesięć, a nawet więcej lat przez wszystkie przypadki na najróżniejszych konferencjach było odmieniane, że musimy zrobić, musimy zabezpieczyć Polish content, itd. Cały czas to wszystko było powtarzane jak mantra, jak zaklęcie, tylko że jesteśmy po nastu latach, usiedliśmy dzisiaj, zgadzamy się, że trzeba było coś zrobić, a nie zostało zrobione. Nie ma znaczenia tak jak pan poseł raczył wspomnieć, czy to PiS, czy to Platforma, czy to tamci, czy to ci. Mnie interesuje to, co się stanie od dziś. Jeżeli jest konsensus, jeżeli mamy pewność co do możliwości, co do kompetencji, to po prostu trzeba to zrobić. Panie posle Lamczyk, uprzejmie proszę o przekazanie panu premierowi, że sprawa ta jest absolutnie istotna z punktu widzenia polskiej gospodarki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję państwu bardzo. Myślę, że jest to niezwykle istotna, ważna dyskusja. Na pewno wrócimy do niej jesienią. Jak wynika z dyskusji, czasu nie ma tak dużo. Podejrzewam, że ministerstwo do tej pory nie brało pod uwagę szeregu faktów, które tutaj się pojawiły. Fakt dosyć oczywisty, że w dzisiejszym świecie pełnym zagrożeń także na Bałtyku, jakby zaczęło się dziać coś niedobrego, żaden armator nie wyśle tutaj swoich statków również jack-upów. Dlatego posiadanie swoich jack-upów pod kontrolą spółek Skarbu Państwa albo innych podmiotów zależnych od państwa wydaje się po prostu niezbędne nie tylko z uwagi na kwestie ekonomiczne, ale też z uwagi na kwestie bezpieczeństwa narodowego. Nie wiem, czy braliście to państwo pod uwagę, ale ze strony MON i ze strony MAP prosimy o informację, czy braliście państwo to pod uwagę, rozważając te kwestie.

Drugie, bardzo ważne pytanie. Czy państwo do tej pory przeprowadziliście taką analizę? Mimo że temat posiedzenia był państwu znany, w dalszym ciągu nie otrzymaliśmy analizy co do ekonomicznej zasadności, biorąc pod uwagę wszystko to, co tutaj było mówione na temat posiadania własnych jack-upów w formie, jaką prezentuje pan Jermakow, bądź w innej. Proszę o przygotowanie analizy, kto mógłby to zrobić, kto mógłby zostać narodowym operatorem serwisowym, stawiającym wiatraki. Proszę też o analizę koncepcji pana Jermakowa, czy waszym zdaniem jest możliwa. W mojej ocenie w czasie tej dyskusji na bieżąco pewne tezy zostały obalone, być może nie w 100%, ale tak to zrozumiałem. Z jednej strony pan prezes Bil mówił o tym, że nie jest możliwe transportowanie farm, jak rozumiem turbin czy całych wiatraków wielkich rozmiarów, największych dzisiaj produkowanych, a z drugiej strony pan kapitan Hatałski mówił, że jednostki, które nie są czy nie były do tego budowane, z powodzeniem są wykorzystywane do tego, żeby przewozić wiatraki drogą morską. Nie robią tego tylko jack-upy, ale również inne jednostki. W związku z tym myślę, że ważnym jest, żeby jednak być trochę bardziej elastycznym w sposobie myślenia o tym, w jaki sposób polską gospodarkę można zaangażować w ten temat.

Było trochę mówione o local content. Tutaj prosilibyśmy też o informację, panie dyrektorze, w jaki sposób, do jakiego poziomu, w jakich obszarach chcecie zwiększyć local content przy budowie farm wiatrowych. Zapowiedziane było posiedzenie Komisji w tym zakresie, było w naszym planie. Nawet chyba spłynęły do nas jakieś informacje, pewnie z MAP, odnośnie do tego, jak wygląda local content. Jeszcze nie widziałem tych informacji, jest to dosyć świeża sprawa. Natomiast domyślam się, że po dzisiejszym posiedzeniu Komisji informacja, która jest tam zawarta, na pewno jest daleko niewystarczająca, a więc prosilibyśmy o jej uzupełnienie

w przygotowaniu na jesienne posiedzenie Komisji, gdzie będziemy rozmawiać o local content, ale też będziemy rozmawiać konkretnie w podziale na capex i opex. Na pewno będziemy rozmawiać nie tylko o local content, ale też będziemy rozmawiać o tym, jaka jest państwa decyzja polityczna w zakresie budowy, pozyskiwania i zagwarantowania bezpieczeństwa użytkowania właśnie jack-upów, które jak tu zostało też podkreślone, nie są potrzebne tylko do stawiania, ale także potem do remontowania wiatraków. Naprawdę po prostu jest to niezbędne. Nie wiem, jak mam to inaczej powiedzieć, że musimy to po prostu mieć.

Poza kwestią jack-upów proszę o konkretną odpowiedź, czy będziemy budować – jakie tu jest stanowisko polityczne – operatora narodowego dotyczącego offshore, serwisowania i stawiania w kontekście jack-upów, ale też innych jednostek, które siłą rzeczy także będą niezbędne. Nie jestem fachowcem, poprawcie mnie, jeżeli są także inne jednostki. Chodzi o kablownce, stupięcdziesięcotonowe dźwigi, PSV, RO. Generalnie które ze statków, które będą niezbędne przy budowie i eksploatacji, państwo polskie zamierza wybudować?

Prosiłbym też o informację od państwa, a może bardziej od MON, któremu również zadajemy to pytanie, czy takie statki jak na przykład jack-upy mogą być budowane w ramach jednostek dual-use. Na przykład holowniki mogą i są wykorzystywane w ramach dual-use. Może nam to pomóc, jakbyśmy chcieli zyskać na czasie. Wówczas moglibyśmy pominąć część procedur administracyjnych, przetargów wymaganych wtedy, gdyby realizowały to podmioty, które są zobowiązane do pełnej ścieżki przetargowej. Musimy tutaj kombinować.

Panie dyrektorze, trochę żałuję, proszę się nie obrazić, że jest pan dyrektor, wicedyrektor, że nie przyszedł ktoś, kto ma jednak większą sprawczość polityczną i kto mógłby szerzej na bieżąco się tu wypowiadać. Nie wiem, dlaczego nie ma nikogo z resortu MAP. Posiedzenie było zapowiedziane dawno temu. Myślę, że temat jest bardzo ważny, że na następnym posiedzeniu rząd potraktuje ten temat naprawdę poważnie. Nie ma co chować głowy w piasek i trochę unikać pokazywania się na tego typu posiedzeniach, dlatego że temat będzie wracał. Nie da się tego uniknąć. Prosimy o szeroką odpowiedź, panie dyrektorze. Biorąc pod uwagę długą dyskusję, która tutaj miała miejsce, w ramach której było poruszonych wiele wątków, proszę państwa o to, żeby przeanalizować całą dyskusję i odpowiedzieć na pytania, które się pojawiły, ale też poruszyć wątki, którym można nadać ciąg dalszy. Jesienią będziemy chcieli przeprowadzić takie posiedzenie. Myślę, że państwo będziecie mieć wystarczająco dużo czasu, żeby tam, gdzie do tej pory po stronie rządu jakaś praca może nie była wykonana, skoordynować to wszystko, żeby w razie, jeżeli jest taka potrzeba, również z podmiotami, które zajmują się na przykład turbinami... Pojawiły się wątpliwości, pani prezes podnosiła, że tak naprawdę w takiej rozmowie powinni uczestniczyć również producenci turbin, ale my chcemy otrzymać pakiet informacji na następne posiedzenie. Rozumiem, że państwo tę pracę i tak musicie wykonać i musicie nam ją przekazać. W związku z tym po państwa stronie, po stronie rządowej jest też rozmowa z odpowiednimi podmiotami w taki sposób, że nawet jeżeli kogoś tutaj nie będzie, to żebyście państwo po prostu wiedzieli i mogli na wszystko odpowiedzieć. Taka jest rola rządu, który jest po prostu realizatorem wielkiej inwestycji, która będzie trwać kolejne dekady.

Przy okazji pytanie niebezpośrednio, ale pośrednio związane z inwestycją, na które też proszę o udzielenie odpowiedzi. Jak wygląda sprawa odszkodowań dla rybaków morskich za 30 lat wyłączenia obszaru morza pod działalność morskich farm wiatrowych? Jak jestem na bieżąco informowany ze strony rybaków, w dalszym ciągu w tej sprawie nie ma żadnego oficjalnego stanowiska rządu. Może to nie do państwa, a bardziej do Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi i do Ministerstwa Infrastruktury. O taką informację też poprosimy.

Dobrze, szanowni państwo, bardzo państwu dziękuję. Jeżeli macie państwo jakieś sugestie, jestem bardzo otwarty. Jeżeli macie jakieś sugestie, kogo na jesienne posiedzenie warto byłoby zaprosić czy to z podmiotów publicznych, czy to z branży prywatnej, to proszę się nie bać, proszę pisać do mnie na sekretariat, do pani sekretarz Komisji. Myślę, że posiedzenie zaczniemy w ten sposób, że jednak na początku będzie mogła dosyć szeroko wypowiedzieć się branża społeczna, biznesowa, i narodowa, i prywatna. Potem będą uczestniczyć w dyskusji posłowie. Zaznaczam, że na następnym, jesiennym posiedzeniu trochę zmienimy kolejność.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.