

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Gospodarki
Morskiej
i Żeglugi
Śródlądowej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 15)
z dnia 8 maja 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 15)

8 maja 2025 r.

Podkomisja stała do spraw żeglugi śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Głowskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– **informację na temat sytuacji polskich armatorów floty śródlądowej.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Andrzej Kopciuch** dyrektor Delegatury w Warszawie Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, **Adrian Kołczewiak** pełniący obowiązki zastępcy dyrektora Departamentu Ochrony przed Powodzią i Suszą Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wraz ze współpracownikami, **Bartosz Fabiańczyk** prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych wraz ze współpracownikami, **Radosław Stefaniak** sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych oraz **Jakub Wojtkiewicz** asystent posła.

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

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Czy możemy? Możemy, startujemy. Najpierw sprawdzę łączność, czy słyszymy się z naszymi gośćmi.

Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Bartosz Fabiańczyk:

Bartosz Fabiańczyk. Słyszę bardzo dobrze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Super. Pan Mariusz? Czy słyszymy się z panem Mariuszem Kozyrą? Za chwileczkę damy mu szansę. Startujemy oficjalnie. Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej.

Witam państwa posłów, zaproszonych gości, tych, którzy są tutaj na sali i tych, którzy są zdalnie. Dzień dobry. Pan Mariusz już jest. Próba mikrofonu.

Wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Mariusz Kozyra:

Dzień dobry. To były drobne problemy techniczne.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Ok. Już jesteśmy. Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat sytuacji polskich armatorów floty śródlądowej. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam że podkomisja przyjmuje proponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

W imieniu ministra infrastruktury pani Monika Niemiec-Butryn, zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w ministerstwie. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Dzień dobry. Witam serdecznie panów przewodniczących i wszystkich, którzy nas słuchają zdalnie. Dziękuję też za ten temat. Myślę, że właściwie temat rynku żeglugi śródlądowej na tle tego, co do tej pory podejmowaliśmy na forum Komisji, jest o tyle ciekawy, że właściwie armatorów cały czas mamy dosyć dużo. Nawet ciekawostka, że wczoraj w ramach prezydencji mieliśmy spotkanie dyrektorów odpowiedzialnych za żeglugę śródlądową we wszystkich państwach członkowskich. Polska prezydencja wczoraj zorganizowała takie spotkanie. Przedstawiałam dane statystyczne. Mówiłam, że mamy około 500 przedsiębiorców. Kilka państw z wielkim zainteresowaniem mówiło, że jednak jest to dosyć duży rynek. Zresztą widać to też na tle Europy. Oczywiście, jak dokładnie spojrzymy na statystyki, okaże się, że przede wszystkim są to małe przedsiębiorstwa.

Panowie przewodniczący Związku Armatorów Polskich pewnie powiedzą o różnych problemach. Przede wszystkim są to przedsiębiorstwa dosyć małe, niemniej w sumie generują one dosyć znaczący przychód dla budżetu państwa.

Wracam do danych statystycznych. Otóż w 2024 r. działalność w sektorze żeglugi śródlądowej deklarowały 234 podmioty, które świadczyły usługi w transporcie pasażerskim i 321 podmiotów prowadzących działalność w zakresie zarobkowego przewozu ładunków. Tak jak mówiłam, właściwie mamy prawie 600 zarejestrowanych działalności w tym sektorze. Na rynku żeglugi śródlądowej przeważają mikroprzedsiębiorstwa, które zatrudniają do dziewięciu pracowników. Jest 539 takich podmiotów, do których należy zaliczyć również jednoosobowe działalności gospodarcze. Na rynku funkcjonuje kilkanaście firm, dokładnie 16, które mamy sklasyfikowane jako małe i średnie, które zatrudniają powyżej dziewięciu pracowników. Tak wygląda obraz rynku.

Przy stosunkowo słabej liczbie podmiotów gospodarczych maleje sukcesywnie liczba jednostek żeglugi śródlądowej. Obserwujemy to na przestrzeni ostatnich lat, że liczba ta spada. Na przykład w 2015 r. mieliśmy zarejestrowanych ponad 916 podmiotów, w 2018 r. już 750, a w 2023 r. jest to około 500 jednostek. A więc widać, że liczba jednostek, którymi posługują się nasi przedsiębiorcy, sukcesywnie spada.

Oczywiście kluczowa dla utrzymania i rozwoju konkurencyjności polskich armatorów na drogach wodnych jest konieczność transformacji floty. Z tego punktu widzenia statki naszych armatorów są dosyć przestarzałe, ale generalnie nie odbiega to od rynku europejskiego. Statki mające nawet po kilkadziesiąt lat nie są tak problematyczne jak na przykład samochody osobowe. Można zmodernizować silnik i zupełnie przywoicie może to funkcjonować. Ze względu na wiek statków eksploatacja ekonomiczna jednostek możliwa jest dzięki regularnym modernizacjom i remontom, których koszty mogą negatywnie przekładać się na rozwój innowacyjnych rozwiązań, budowę nowych jednostek pływających.

Armatorzy mogą skorzystać ze wsparcia w ramach naszego Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Kilkakrotnie o tym wspominaliśmy. Obecnie jest możliwość ubiegania się o niskoprocentowe kredyty na remont, modernizację i zakup statku, umorzenie części kredytów preferencyjnych lub refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statków, jednak poziom wykorzystania tego instrumentu jest dosyć niski. W związku z tym przez ostatnie lata robiliśmy analizy wewnętrzne, nawet mieliśmy audyt wewnętrzny. Dlatego myślimy, że nasze przygotowanie do zmiany ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej jest dosyć dobre i analityczne, ponieważ przeanalizowaliśmy to także po rozmowach z armatorami i z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, który prowadzi fundusz. Mamy nadzieję, że zmiany, które zostały przygotowane, odpowiedzą na różne zgłoszenia z rynku, co mogłoby usprawnić albo zwiększyć zainteresowanie Funduszem Żeglugi Śródlądowej. Dlatego przedstawiliśmy projekt ustawy zmieniającej ustawę o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych i Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Został on przekazany do wpisu do wykazu prac Rady Ministrów. Czekamy na decyzję. Jeżeli dostaniemy pozytywną decyzję i projekt zostanie wpisany, to rozpoczniemy ścieżkę legislacyjną.

Mogę w skrócie powiedzieć, że projekt w odpowiedzi na najważniejsze postulaty, które były zgłaszane przez armatorów, przewiduje zmiany, które pozwolą na łatwe, szybkie wnoszenie o tanie kredyty zabezpieczone statkiem. Do tej pory bardzo często było zgłaszane przez armatorów, że zabezpieczanie majątkiem jest dla nich problematyczne. Próbujemy. Tak jest wpisane w naszym projekcie ustawy, żeby była możliwość zabezpieczenia statkiem, a także objęcia przedmiotem kredytu wydatków poniesionych w ciągu ostatnich 12 miesięcy przed złożeniem wniosku. W momencie, kiedy jakiś zakup zostanie dokonany, a wcześniej nie był złożony wniosek, armatorzy nie mogli skorzystać z tego rozwiązania. Teraz będziemy się starali, żeby wydatki poniesione 12 miesięcy wstecz również były objęte i żeby był zwiększony zakres i wysokość umorzeń części kredytów za rozwiązania prośrodowiskowe. W ramach dotacji z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej przez ostatnie lata co roku dostawaliśmy kwotę 1,5 mln zł, która może być przeznaczona właśnie na rozwiązania prośrodowiskowe. Kolejnym aspektem jest usunięcie obowiązujących limitów dla armatorów pasażerskich. Był wprowadzony limit, żeby nie więcej niż 30% środków było dla armatorów statków pasażerskich. Teraz uwalniamy ten limit, żeby była możliwość sięgnięcia po to. Równolegle zmieniamy rozporządzenie o wyposażeniu, które może być refinansowane. Zwiększamy również katalog dostępnych elementów wyposażenia.

Myślę, że ogólnie to tyle. Jesteśmy gotowi na odpowiedzi na pytania.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Chyba już wszyscy nasi goście są podłączeni i słyszą nas. My też będziemy ich słyszeli, kiedy będą do nas mówić.

Z informacji wynikało, że mamy tyle podmiotów zarejestrowanych, prowadzących działalność, ile jest jednostek. Wygląda jakby każdy miał swój prywatny statek. Czy tak wygląda struktura czy jest inaczej? Jakie macie państwo bolączki? Czy jest coś, co można by w parlamencie zmienić, żeby państwu ułatwić działalność?

Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Bartosz Fabiańczyk:

Jeżeli można, Bartosz Fabiańczyk. Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Oczywiście proszę bardzo. Tam gdzieś powinna być łapka, którą można podnieść, żebyśmy widzieli.

Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Bartosz Fabiańczyk:

Właśnie nie widzę na panelu. Nie wiem, która to, nie widzę.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Ok. Ale my państwa bardzo dobrze widzimy, więc w razie czego podniesiona ręka też działa.

Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Bartosz Fabiańczyk:

Jasna sprawa. Jeżeli słyszymy statystyki, że w Polsce funkcjonuje tylu armatorów, to trzeba mieć jeszcze na uwadze informację, że duża część mikrofirm to są osoby, które są zarejestrowane jako jednoosobowe firmy, które widnieją w statystykach jako firmy przewozowe, natomiast ci armatorzy, najczęściej ci kapitanowie są po prostu dzierżawcami statków na Zachodzie. W związku z tym może to troszeczkę zakłócać statystyki. Poniekąd są to też osoby, które świadczą w rzeczywistości usługi w zakresie eksploatacji statków, to znaczy jako kapitanowie na statkach. W związku z tym myślę, że trzeba troszeczkę inaczej patrzeć na statystyki.

Natomiast jeżeli chodzi o Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, jest to największe zrzeszenie armatorów śródlądowych w Polsce. W tej chwili mamy trzydziestu kilki armatorów. Najwięksi polscy armatorzy są u nas, w naszej grupie. Sytuacja wygląda w ten sposób, że jednak co roku ubywa nam armatorów z przyczyn naturalnych, z racji wieku, odstępowania, zakończenia działalności. Kilku armatorów w ostatnich czasach, niestety, zmarło. Na przestrzeni lat ubywa po kilku armatorów rocznie, a przybywa może jeden na rok. W związku z tym jest to tendencja zniżkowa.

Jeżeli chodzi o stan floty, w tej chwili w naszym związku mamy armatorów, którzy dysponują ponad setką statków żeglugi śródlądowej. Generalnie w ostatnich latach, nawet w ostatnich dekadach żaden nowy polski statek nie był wybudowany ani w polskich stoczniach, ani w stoczniach zagranicznych dla polskich armatorów. Jeżeli chodzi o nowe statki, w Polsce dysponujemy w zasadzie tylko wspaniałą flotyllą nowych łodołamaczy. Natomiast jeżeli chodzi o statki towarowe, można powiedzieć, że w tej chwili są w bardzo, bardzo słabym stanie. Oczywiście staramy się rywalizować na rynkach zachodnich z armatorami dużo większymi w Niemczech, w krajach Beneluksu. Gdzieś tam znajdujemy swoją rolę na Renie w transportach przewozowych, ale jednak znacznie ustępujemy, jeżeli chodzi o standard naszych statków.

W tej chwili średnia wieku statków naszych armatorów jest grubo powyżej 40 lat, a niektóre statki mają nawet w okolicach 100 lat i jeszcze pływają. Są modernizowane, ale jednak to nie może być proces ciągły, to znaczy, na zawsze. Nie możemy bazować tylko na modernizacji, dlatego że w któreś momencie zmęczenie kadłuba jest takie, że sama wymiana silników czy wyposażenie w jakąś nowoczesną elektronikę nie będzie pozwalało na bezpieczne wieloletnie pływanie i konkurowanie na rynkach zachodnich. Będzie to powodowało wiele awarii, zwiększone koszty ubezpieczenia i po prostu niebezpieczeństwo na drogach wodnych.

Największą bolączką polskich armatorów jest to, że nie możemy pływać w Polsce, że na wspaniałych polskich rzekach nie ma odpowiedniej infrastruktury, żeby można było zawierać kontrakty i podejmować regularną żeglugę w sposób zaplanowany, a w związku z tym planować dłuższą perspektywę w zakresie dużych inwestycji, odbudowy floty, dużych modernizacji. Generalnie po to, żebyśmy uratowali się na rynkach polskich i zagranicznych, musimy otworzyć w którymś momencie drogę do tego, żebyśmy mieli możliwość wybudowania nowych statków

dla polskich armatorów, ponieważ bez tego towarowa żegluga śródlądowa zanika, na przestrzeni lat po prostu sukcesywnie zanika.

Oczywiście dysponujemy instrumentem w postaci Funduszu Żeglugi Śródlądowej. W tej chwili fundusz jest mocno eksploatowany z racji informacji, które wcześniej podała pani dyrektor. Trzeba go jeszcze dopasować do możliwości, żeby był dostępny dla armatorów, dlatego że kiedy jest w takiej formie, dzisiaj kredyty komercyjne są dużo łatwiej dostępne na rynku dla armatorów. Oczywiście jego atrakcyjność dotyczy oprocentowania i umorzeń, ale jeżeli chodzi o bilans ogólny i procedury, które trzeba spełnić, żeby taki kredyt otrzymać, jak na szali postawimy oba kredyty, komercyjny i z funduszu, okazuje się, że produkt Banku Gospodarstwa Krajowego nie jest tak super lukratywny.

Miejmy nadzieję, że po zmianach, które są proponowane, zaangażowanie polskich armatorów oraz wykorzystanie funduszu zwiększy się, ale cały czas postulujemy już od wielu lat, że musi być bardziej uproszczona i bardziej preferencyjna opcja kredytów na wymianę głównych pędników na statkach, dlatego że jest to największą bolączką. Najbardziej ustępujemy w tej dziedzinie w stosunku do innych armatorów w Europie. Postulujemy także zrobienie jakiejś ścieżki, z której byśmy mogli skorzystać, jeżeli chodzi o odbudowę w którymś momencie floty, żeby stało się to faktem, że któryś z armatorów jednak sięgnie do polskich stoczní, które jeszcze mają taką możliwość, i pokusi się o wybudowanie polskiego statku towarowego. Tak to wygląda na chwilę obecną.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję. Zanim przekażę głos kolejnym panom, pewna refleksja. Jako samorządowiec miałem podobne problemy, o których pan mówi. To znaczy, fundusze pozyskiwane z banków, z giełdy czasami były łatwiejsze niż na przykład fundusze strukturalne. Rozumiem, że tutaj, po pierwsze, jest możliwość, to znaczy, nie ma obostrzeń, które zamykałyby drogę chociażby do zabezpieczenia tylko na statku, jeżeli chodzi o posiadanie strony zabezpieczeniowej. Często mamy taką sytuację, że po to, żeby spełnić warunki kredytu, oprócz wartości, którą bierze się w kredycie, jest potrzeba zabezpieczenia na statku i jeszcze na sześciu innych nieruchomościach. Akurat statek jest dosyć specyficzną jednostką, którą trudno odjechać i zgubić ją. Myślę, że również dla banku jest dobrym zabezpieczeniem. Myślę, że jest to absolutnie konieczne. Na pewno będziemy wspierać i państwa armatorów, i państwa w ministerstwie w tym, żeby ustawa w tym zakresie, gdyż rozumiem, że trzeba to wprowadzić ustawą, była jak najmniej dolegliwa, to znaczy, żeby w tym dokumencie pojawiała się jak najmniej obostrzeń. Wobec tego prosimy o uwagi, a jak trafi to do parlamentu, o stały kontakt, żebyśmy po prostu mogli wam jak najbardziej pomóc. Absolutnie deklarujemy wsparcie w tym zakresie.

Mam jeszcze pytanie ogólne. Mówił pan, że macie około 100 jednostek. Czy są tam również jednostki związane z transportem osób czy wszystkie są związane z towarem?

Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Bartosz Fabiańczyk:

W naszych strukturach jest kilku armatorów, którzy mają statki żeglugi osobowej. Jest kilku takich armatorów.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Pytam, ponieważ obserwujemy wyraźny renesans tej części, chęć pływania przez klientów. Raczej czasami jest kłopot, żeby gdzieś kupić bilet niż żeby znaleźć jednostkę. Może jest to nowy kierunek. Zmiany są wszędzie. Na całym świecie transport przeżywa różnego rodzaju przemiany. Pewnie żaden kij włożony w wodę tego nie zatrzyma. Wiemy to najlepiej. Może jest to kwestia nowych rynków i nowych możliwości.

Panowie? Kto pierwszy z państwa? Pan Radosław Stefaniak. Nie. Pan Mariusz Kozyra, bardzo proszę.

Wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Mariusz Kozyra:

Uzupełnię wypowiedź Bartka. Wrócę jeszcze na chwilę do statystyk, ponieważ statystyki są na pewno błędne, pani dyrektor. Prawdopodobnie są one z urzędu statystycznego. Zakładam, że wszyscy prowadzący działalność gospodarczą w postaci jednoosobowych przedsiębiorstw, którzy zgłaszają, że prowadzą działalność przewozową, są to kapitanowie i tym podobne osoby, które urząd statystyczny wykazuje później jako przewoźnika czy armatora. Liczba armatorów na pewno jest w jakiś sposób powielana, gdyż raczej nie wierzę, że jest tyle

statków czy tylu armatorów. Może tak jest w żegludze pasażerskiej, ale tu się nie wypowiem, gdyż ciężko mi ocenić, ale w towarowej na pewno nie ma takiej liczby.

Jeżeli chodzi o modernizację floty, z zalem muszę powiedzieć, że modernizacja czy w ogóle perspektywa budowy nowych statków dla polskich armatorów raczej jest niewyobrażalna. Koszt budowy nowego statku to kilkanaście milionów złotych. Żaden armator, który jest osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą i który pracuje na tej jednostce, którą sobie gdzieś tam kupił, nie pomyśli o tym, żeby wydać kilkanaście milionów złotych po to, żeby na barce mógł popływać jeszcze 10, 15 czy może nawet 20 lat i przejść na emeryturę, a potem ewentualnie sprzedać ją bądź nie. Moim zdaniem w tej chwili znaczna większość polskich armatorów nigdy nie pomyśli o budowie nowej jednostki w jakiejkolwiek stoczni, wydając kilkanaście milionów złotych. W Polsce są przedsiębiorstwa, które pewnie jakoś tam mogłyby rozpatrywać taką perspektywę. Jest kilka spółek, które nie są ograniczone tylko do jednej generacji osób, ojciec, syn, tylko mają troszeczkę dłuższą perspektywę. Tylko one ewentualnie są w stanie podjąć takie inwestycje, ale żeby takie inwestycje podejmować, potrzebne są kontrakty. Są potrzebne kontrakty z wieloletnią perspektywą jak na Zachodzie. Armator ma kontrakt i wie, że kontrakt ten będzie trwał x lat. Idzie z kontraktem do banku, dostaje kredyt, buduje statek, wie, jaka mniej więcej będzie jego przyszłość.

Teoretycznie w Polsce pojawiałaby się taka możliwość, jak chociażby terminal kontenerowy w Świnoujściu, który ma powstać, ale wydaje mi się, że niestety aspekt żeglugi śródlądowej ciągle umyka. Owszem, jest plan budowy terminala kontenerowego, nie wiem, czy on powstanie czy nie powstanie, tego jeszcze pewnie nikt do końca nie wie, ale zakładam, że powstanie. W planach jest rozbudowa linii kolejowych, ale generalnie rzecz biorąc o żegludze śródlądowej właściwie się zapomina. Zapomina się o tym, że można by transportować kontenery ze Świnoujścia w głąb łądu do jakiegoś innego terminala, z którego można by je rozwozić na całą Polskę, Europę czy gdziekolwiek, gdzie byłoby zapotrzebowanie. Potem prawdopodobnie gdy pomysł ten zostanie urzeczywistniony, okaże się, że rzeczywiście można przewozić kontenery barkami do przewozu kontenerów ze Świnoujścia do Szczecina bądź do jakiegoś terminala w okolicach Szczecina. Ponieważ nie rozpatrujemy tych możliwości w tej chwili, kiedy to wszystko jest projektowane, planowane, operator terminala, który będzie prawdopodobnie firmą zagraniczną, będzie szukał armatora gdzieś w Europie. Okaże się, że za jakiś czas pojawią się tutaj armatorzy holenderscy ze swoimi statkami, które mają albo które sobie nawet wybudują specjalnie pod tę relację przewozową, a polskiego armatora w tym nie będzie. Taka jest moja troszeczkę gorzka konkluzja. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Dwie uwagi. Z panem posłem Wałęsą rozmawialiśmy w międzyczasie, że ostatnio mieliśmy spotkanie zarówno z władzami miasta Solec Kujawski, jak i z władzami portu w Gdańsku. Takie rozmowy na poziomie przygotowania potencjału są prowadzone. A więc chyba nie jest tak. Akurat sprawy Świnoujścia do końca nie znamy, pewnie będzie to jeden z tematów do rozpoznania, czy jest to uwzględniane, dlatego że na pewno jest mowa o linii kolejowej, o Nadodrzanca, o wzmocnieniu infrastruktury kolejowej w tamtym rejonie. Powinno być naturalne, że woda, Odra i w ogóle system, który tam już funkcjonuje, najlepiej w kraju nadaje się do tego. Może nie do końca jest tak, że nikt zupełnie o tym nie myśli, ale jeżeli chodzi o Świnoujście, to to sprawdzimy. To po pierwsze.

Po drugie, znam osobiście armatora, który w zeszłym roku oddał co prawda, nie za miliony, ale za trochę mniej milionów niż pan mówił, zupełnie nową jednostkę, która służy do ruchu pasażerskiego. Takie działania są podejmowane. Oczywiście są one w troszeczkę mniejszej skali niż państwa statki, jednostki, ale chyba właśnie w ruchu pasażerskim niektórzy upatrują zupełnie nową szansę i podejmują takie działania. W ramach odpowiedzi, jak wygląda struktura, wydaje mi się, że można państwa porównać trochę do branży z samochodów ciężarowych. To nic złego, że nasze jednostki pływają za granicą. Tak samo nic złego, że nasze firmy przewozowe przewożą towary w całej Europie i dobrze konkurują z lokalnymi, nawet dużymi firmami. Czasami jesteśmy bardziej operatywni, czasami troszeczkę tańsi. A więc to też jest szansa na firmę tu, w Polsce, a działalność właściwie na całym świecie. W branży dużych jednostek, dużych statków w ogóle nie ma takich ograniczeń. Nikt nie myśli o tym, że bandera to miejsce, gdzie się pracuje, mówię o kraju, z którego się pochodzi.

Mówię to jeszcze raz, że jeżeli państwa będzie coś uwierało w przepisach, które dotyczą zatrudniania, pracy, również za granicą, nie tylko w Polsce, to między innymi po to powstała podkomisja, chyba pierwszy raz w parlamencie, żebyśmy w sposób szczególny zwracali uwagę na to, że można wykorzystywać nasze rzeki, choć może nie w takim zakresie jak Ren, że mamy potencjał ku temu, żeby rozładowywać korki chociażby w portach, przewożąc w głąb kraju między innymi kontenery. Jest to element, na który chcemy zwracać uwagę. Jeżeli macie państwo jakieś bardzo konkretne pomysły, postulaty, to jest to dobre miejsce do ich zgłaszania. Będziemy je przekazywać dalej i, jak to mówią kolokwialnie, dusić ministerstwa, gdyż mamy tu całe mnóstwo ministerstw, nie tylko infrastruktury, ale również związane z ochroną środowiska, z rolnictwem. Wiele spraw się nakłada. Bardzo często mamy wspólne posiedzenia. Mamy Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Niedawno rozmawialiśmy o uprawnieniach polskich marynarzy. A więc jest cała masa rzeczy, które widzimy jako potencjał do zrealizowania. Czy ktoś z państwa? Pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Dziękuję. Odniosę się do kilku rzeczy z wypowiedzi kolegów prezesów. Jeżeli chodzi o statystyki, to trudno mi dyskutować z Głównym Urzędem Statystycznym. Jest to narzędzie, którym my jako ministerstwo możemy się posługiwać. Podajemy takie dane. Trudno tutaj podważać mi metodologię. Z drugiej strony jak patrzymy na przeładunki, na to co widzimy, co dzieje się na rzekach, to też wydaje się nam, że jest ich więcej, ale algorytm liczenia tego przez GUS jest taki, a nie inny. Chyba tylko tak możemy to skwitować. Liczba przewoźników, TIR-ów czy innych samochodów ciężarowych pewnie jest tak duża, dlatego że są to również jednoosobowe przedsiębiorstwa. Właśnie tak sobie pomyślałam jak pan poseł, że można to porównać.

Jeżeli chodzi o fundusz, dla nas jeszcze jedną ważną kwestią jest to, że po pierwsze, wychodzimy naprzeciw i uwalniamy limity dla statków pasażerskich. Trzymaliśmy je do tej pory, żeby jednak preferencyjnie traktowani byli przewoźnicy statków towarowych, ale jeżeli jest zainteresowanie przewozami i są przewoźnicy, którzy są gotowi modernizować statki, to uwalniamy limity.

Jeżeli chodzi o kwestię dostępności kredytów, to też wielokrotnie rozmawialiśmy z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Wobec tego wydaje się nam, że przygotowane zmiany w dużej mierze odpowiedzą na potrzeby, z tym czy na wszystkie potrzeby, to też się okaże. Jeżeli będzie możliwość wsparcia nas jako ministerstwo na poziomie Sejmu, to też może być to bardzo przydatne. Musimy jeszcze zmienić, to znaczy wprowadzić, notyfikować pomoc publiczną, ponieważ na razie mamy ograniczenie do pomocy de minimis. To też chcielibyśmy kiedyś tam docelowo uwolnić, dlatego że jest to dosyć mała pomoc, jeżeli chodzi o przedsiębiorców.

Co do portów, porty Szczecin i Świnoujście z całą pewnością myślą o żegludze śródlądowej. Wiem, że planują też port wewnątrz kraju. Panie prezesie, że dwa miesiące temu byliśmy na ciekawym seminarium. Pan pełnomocnik Rafał Zahorski miał bardzo długie i myślę, że wyczerpujące wystąpienie w tym temacie. Nie chciałabym tego tutaj powtarzać. W porcie pracują także nad nabrzeżem barkowym. Port jest gospodarzem tego, więc oni najlepiej to przedstawiają, jeżeli będzie taka potrzeba. Z tego, co wiem, są takie plany. Za tydzień jest kongres morski w Szczecinie. Będą też panele poświęcone żegludze śródlądowej, jeden wprost, drugi gdzieś tam obok, więc też zachęcamy do udziału. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Chciałem poprosić jeszcze pana Radosława Stefaniaka o kilka słów na temat organizacji, którą reprezentuje, ale chyba się nam zerwało łącze.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Panie przewodniczący, łącze owszem zerwało się, ale już jest z powrotem. Nie ma tylko wizji.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Nie widzimy, ale słyszymy.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Reprezentuję Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych. Generalnie jest to moje pierwsze uczestnictwo w państwa posiedzeniu w takiej formie, dlatego że nasz Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych zrzesza podmioty, które zajmują się żeglugą międzynarodową, a więc armatorów, podmioty zarządzające technicznie, zarządzające załogowo, zarządzające ryzykiem

na statkach morskich zarówno polskich, jak i obcych bander. Ale z tego, co widzę, wiele problemów jest wspólnych.

Pierwsza rzecz dotyczy kwestii finansowania. Z naszych doświadczeń w poprzednich latach wynikało, że banki polskie niespecjalnie angażują się, nazwijmy to, w przedsięwzięcia komercyjne, inwestycyjne. Bardziej wolą bankowość, gdzie przeważa generalnie dawanie kredytów indywidualnych. Do niedawna taka sytuacja miała miejsce. W chwili obecnej jeżeli chodzi o uzyskiwanie funduszy strukturalnych, jest o wiele lepiej, ale problemy wcześniej wynikały z tego, że banki nie były do końca przekonane, czy warto inwestować w żeglugę. Widzę tutaj pewne podobieństwo z problemami, które panowie tu zgłaszali.

Inna kwestia to oczywiście to, że funkcjonujemy trochę na zasadzie, że też widzimy problemy związane z dozwoloną pomocą publiczną, chociaż w naszym przypadku są to wytyczne pomocy publicznej z 2004 r., uzupełnione jeszcze o wytyczne z 2009 r. i z 2017 r. Widzę tutaj pewną zbieżność problematyki. Niezależnie, czy jest to żegluga śródlądowa czy międzynarodowa, widzę panowie, że mamy te same problemy.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Rozumiem, że to koniec wypowiedzi.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na jedną rzecz. Panowie konkurują nie tylko na rynku krajowym, ale też z innymi podmiotami. Co za tym idzie, bardzo istotne jest utrzymanie na należytym poziomie... To już się dzieje w przypadku żeglugi międzynarodowej, ponieważ jest projekt ustawy o zmianie zasad dotyczących zabezpieczenia społecznego marynarzy kontraktowych. Ale z tego, co widzę, jest potrzeba tzw. level playing field dla całego sektora morskiego. Widzę tutaj naprawdę wspólne pole do przedyskutowania odnośnie do przyszłości sektora morskiego. Mam nadzieję, że na kongresie morskim w Szczecinie będziemy mogli wymienić poglądy.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Ogólna uwaga. Jeżeli panowie uznacie, że chcielibyście osobiście przedstawić jakieś swoje problemy, racje poza posiedzeniem, to zapraszamy poprzez sekretariat do kontaktu. Możemy się gdzieś umówić i to niekoniecznie w Warszawie. Z panem posłem i pozostałymi członkami podkomisji często jesteśmy w tych miejscach, gdzie toczy się życie związane z waszą pracą, więc i na śródlądziu, a jak trzeba będzie, to przyjdziemy w dowolne miejsce. To po pierwsze.

Po drugie, wydaje się, że bez wsparcia banku, który ma za zadanie, a w przypadku BGK tak jest, wspieranie rozwoju państwa, wiele projektów może być trudno realizowalnych ze względu na to, że branża jest wyjątkowa również dla tych, którzy mają w niej uczestniczyć jako nowi przedsiębiorcy. Jest raczej niszowa, mało znana, dosyć skomplikowana, jeżeli chodzi o prowadzenie działalności, o prawo, które dotyka każdego z was, gdyż jest to i prawo polskie, i prawo europejskie, międzynarodowe. Zasad funkcjonowania w tym biznesie jest tak dużo i są tak skomplikowane, że nie jest to nic nadzwyczajnego, że pewnie ludzie wybierają prostsze formy prowadzenia biznesu. Dlatego nie odczuwamy przypływu. A więc tym bardziej trzeba zrobić bardzo dużo, żeby po pierwsze, zachęcić ludzi, a po drugie, faktycznie ułatwić start takiej działalności. Wiele też, oczywiście mówiąc w cudzysłowie, popsuły różnego rodzaju granty unijne, dlatego że w przypadku wielu projektów, dawały bardzo duże... Nie mówię teraz o branży, o której dzisiaj rozmawiamy, tylko ogólnie. Mówiąc krótko, popsuły rynek. Wiele osób, wiele podmiotów, samorządów, firm, otrzymywało bardzo duże granty, a nie brało pożyczek. Oczywiście w bardzo znaczący sposób zmieniło to funkcjonowanie rynku kredytów na prowadzenie inwestycji. A zatem na pewno przed nami duża zmiana. Na koniec pojawił się głos, który wlał trochę nadziei, że jednak postawa się zmienia. Zresztą słyhać to było w wypowiedzi pani dyrektor.

Czy na tym etapie ktoś z państwa chciałby jeszcze coś dodać? Nie widzę podniesionych rąk. To chyba nasze pierwsze spotkanie. Naprawdę zapraszam do kontaktu. Przepraszam za ubiegłe posiedzenie Sejmu, ale mieliśmy wystąpienie ministra Sikorskiego. Naprawdę wszyscy byli na sali, i w ławach rządzących, i w ławach opozycji. Wobec tego trudno by nam było prowadzić tu spotkanie bez obecności przedstawicieli parlamentu, ale mam nadzieję, że dzisiejsze zdalne posiedzenie zrekompensowało to. Czekamy z państwa strony na inicjatywę. Pamiętajcie, że samo się nie robi. To znaczy, że warto wykorzystać ludzi, którzy mówią, że chcą pomóc. Ale do tego potrzebna jest państwa inicjatywa. Wy lepiej się na tym znacie. Po drugie, nie zawsze

znamy bolączki od strony praktycznej, dlatego że w waszym życiu zawodowym uczestniczymy tylko od czasu do czasu. Jeżeli nie ma innych głosów... Jeszcze pan Bartosz Fabiańczyk.

Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Bartosz Fabiańczyk:

Chciałbym tylko bardzo podziękować przede wszystkim za to, że została nam udostępniona opcja połączenia online. Na pewno w ferworze walki, którą mamy na frontach żeglugowych, jest to dużym ułatwieniem. A więc bardzo dziękuję. Bardzo dziękuję w ogóle za to, że jesteśmy tutaj, że mamy możliwość zabrania głosu. Oczywiście jesteśmy w stałym kontakcie z ministerstwem i z ludźmi, którzy naprawdę mają serce na dłoni i w miarę możliwości słuchają, z jakimi problemami się mierzymy. Bardzo dziękuję. Oczywiście jesteśmy zawsze do dyspozycji w kategoriach konsultacji, pytań, odpowiedzi. Oczywiście postulaty, które zgłaszamy, cały czas będziemy zgłaszali aż do skutku, póki jesteśmy. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękujemy bardzo. Na pewno będziemy razem pracować w momencie, kiedy pojawi się minimum ustawa. Będzie to moment, kiedy będziemy próbowali uwzględnić wszystkie państwa uwagi.

Jeżeli nie ma innych zgłoszeń, zamykam dyskusję i posiedzenie. Dziękuję państwu bardzo za udział.

Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Bartosz Fabiańczyk:

Dziękujemy.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak: