

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
do Spraw
Energii,
Klimatu
i Aktywów
Państwowych**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
NADZORU NAD ZARZĄDZANIEM MIENIEM
PAŃSTWOWYM
(NR 5)
z dnia 9 października 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych – podkomisji stałej do spraw nadzoru nad zarządzaniem mieniem państwowym (nr 5)

9 października 2024 r.

Podkomisja stała do spraw nadzoru nad zarządzaniem mieniem państwowym, obradująca pod przewodnictwem posła **Zdzisława Gawlika (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **dyskusja na temat sytuacji podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w obrębie przemysłu stoczniowego oraz sytuacji polskich portów morskich.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Konrad Grzejszczak** dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Iwona Stradomska** starszy inspektor w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Aleksandra Skibniewska** prezes Funduszu Rozwoju Spółek SA wraz ze współpracownikami, **Piotr Krahel** szef Biura Strategii i Rozwoju Portów Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, **Katarzyna Krawczyk** dyrektor Pionu Finansowego Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA i **Stefan Rudnik** dyrektor Pionu Inwestycji ZMPG SA oraz **Adam Hoppe** dyrektor Biura Strategii i Analiz Rynkowych Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Cezary Gradowski** i **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dzień dobry państwu.

Otwieram posiedzenie podkomisji do spraw nadzoru nad zarządzaniem mieniem państwowym.

Dzisiaj przedmiotem naszego zainteresowania są stocznie i porty będące w obszarze aktywów państwa.

Witam wszystkich zaproszonych gości. Za chwilę spróbuję państwa zaprezentować, tak żeby został ślad, że tu byliście, że zechcieliście przyjąć zaproszenie, za co bardzo dziękuję.

Stwierdzam kworum, które jest władne podejmować decyzje, ale uprzedzam, żadnej decyzji podejmować nie zamierzam. Chciałbym się tylko dowiedzieć, co w tym obszarze stoczniowym, portowym słychać, bo to jest po części moja podróż sentymentalna pełna różnych wiatrów, które po prostu gdzieś tam po drodze się pojawiały. Chciałbym wiedzieć, w którym miejscu jesteśmy, żeby zastanowić się nad tym, czy jest jakiś pomysł na przyszłość.

Pozwolicie państwo jednak, że najpierw zaprezentuję i przywitam gości. Witam obsługę, naszych panów, którzy będą dbali, żeby wszystko tutaj chodziło. Jeżeli coś się będzie działo niedobrego, panowie, to bardzo proszę o reakcję. A teraz po kolei: witam pana Konrada Grzejszczaka, dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Infrastruktury, panią Agnieszkę Trzaskalską, dzisiaj resort infrastruktury, zastępca dyrektora, kiedyś mieliśmy okazję współpracować, nasze ścieżki się przecinały, nie wiem, czy pod dobrym, czy pod niedobrym kątem, ale jakoś się tam przecinały...

Zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Trzaskalska:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Bardzo dziękuję. To sympatyczne, że po kilku latach pani mówi, że wcale te skrzyżowania dróg nie były takie niedobre.

Szanowni państwo, są z nami także: pan Łukasz Steckiewicz, radca w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Infrastruktury...

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Trzaskalska:

Nieobecny.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Niestety nieobecny. Jest pan Piotr Krahel szef Biura Strategii i Rozwoju, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście – bardzo mi miło, panie dyrektorze; pan Stefan Rudnik, dyrektor Pionu Inwestycji, Port Gdańsk – dzień dobry; pani Katarzyna Krawczyk, dyrektor Pionu Finansowego, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk – dzień dobry; pan Adam Hoppe, dyrektor Biura Strategii i Analiz Rynkowych, Zarząd Morskiego Portu w Gdyni; Aleksandra Skibniewska, prezes Funduszu Rozwoju Spółek SA, tj. – żebym właściwie zlokalizował – spółka, która...

Prezes Funduszu Rozwoju Spółek SA Aleksandra Skibniewska:

Spółka, która nadzoruje stocznie.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Czyli powołana została taka czapa nad stoczniami, które są w infrastrukturze, tak? Bez czapki nie pożyjesz wcale, nie dasz rady, tak więc musi być czapka, bo idzie chłód – czapka musi być, ale o tym jeszcze porozmawiamy. Jest z nami także pan Paweł Porzycki, prokurent Funduszu Rozwoju Spółek SA.

Prokurent Funduszu Rozwoju Spółek SA Paweł Porzycki:

Ja jestem daszkiem od tej czapki.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Daszkiem? Prokurent daszkiem – dobre, wchodzimy w fajną nomenklaturę.

Jest z nami również pan Kornel Drabarek, doradca ekonomiczny z Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Nie ma? Może dojdzie. Jest pani Iwona Stradomska, Najwyższa Izba Kontroli – bardzo mi miło, kłaniam się, i pan Radosław Kowalczyk, prezes Stoczni Szczecińskiej „Wulkan”.

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Pan prezes dołączy.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dołączy, tak? Jest już czapka i daszek, a jeszcze się wulkan pojawi. Przepraszam, oświećcie mnie państwo ze spółki, z czapki albo z daszka, czy „Wulkan” to jest po prostu spółka powstała na bazie Stoczni Szczecińskiej „Nowa”?

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dobrze, już mniej więcej lokalizuję, w którym miejscu państwo jesteście. Czy jest jeszcze ktoś z gości, kogo nie wymieniłem? Pan poseł Suski nie jest gościem, na pewno go państwo dobrze znacie, on jest członkiem podkomisji, dobrze, że do nas dotarł i że tu jest.

Poseł Marek Suski (PiS):

Mam w tym samym czasie posiedzenie Komisji Kultury i Środków Przekazu.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Panie pośle, pan wie, że najwyższa kultura jest tutaj. Dzisiaj zajmujemy się przemysłem stoczniowym i ja próbuję po paru latach, wracając do tego tematu, zastanowić się, gdzie te stocznie są? Gdzie ich szukać?

Poseł Marek Suski (PiS):

W Hamburgu.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dowiedziałem się, że stocznie są pochowane, są porobione czapki, daszki i coś tam jeszcze, ale może jednak spróbujemy najpierw zlokalizować, w jakim miejscu jesteśmy i po prostu potem przejdziemy dalej.

Czy kogoś jeszcze nie przywitałem? Przywitałem wszystkich.

Szanowni państwo, jest mi bardzo miło, że jesteście dziś z nami. Dziękuję, że państwo przygotowawaliście materiały na to posiedzenie podkomisji. Ono ma przede wszystkim charakter informacyjny, bo najpierw trzeba postawić diagnozę, w którym miejscu jesteśmy z przemysłem stoczniowym. To, co się porobiło przez ostatnie lata... Żeby uniknąć niepotrzebnych dygresji, po prostu nie będę się do tego odwoływał – czy to Hamburg, czy nie Hamburg – na marginesie mówiąc, kiedyś w Hamburgu ratowałem pewien projekt stoczniowy, który na sznurku został tam zaciągnięty i znalazł się nie w tym miejscu, co trzeba, ale to już historia. Po prostu moja historia i tyle. Nie wracam do tego.

Poseł Marek Suski (PiS):

Pamiętam czasy ministra Grada, jak ratował stocznię.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Panie pośle, ja mam sentyment do swojego szefa, pana ministra Aleksandra Grada, który zrobił...

Poseł Marek Suski (PiS):

Też mam sentyment.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Ja mam sentyment szczerzy, a pan ma sentyment inaczej rozumiany.

Poseł Marek Suski (PiS):

Też mam szczerzy. Może są tylko odrębne wektory, ale szczerze wspominam tamte zdarzenia, jak katarski inwestor buszował wtedy po ministerstwie.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Wie pan, buszował czy nie buszował... Jak buszował i zrobił coś złego, to trzeba było zrobić porządek, okazji było sporo, ale mniejsza o to.

Szanowni państwo, jeżeli państwo pozwolicie te dygresje... Z panem posłem porozmawiamy sobie w odpowiednim czasie i w odpowiednim momencie. Nasze historyczne relacje mniej chyba państwa interesują, natomiast ważny jest przemysł stoczniowy, co z niego się ostało.

Jeżeli można, to bardzo proszę najpierw o przedstawienie sytuacji spółek nadzorowanych przez Ministra Infrastruktury. Może pani prezes...

Dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury Konrad Grzejszczak:

Może ja powiem dwa zdania na początek, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Tak, bardzo proszę, jako resort infrastruktury.

Dyrektor departamentu MI Konrad Grzejszczak:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni goście, na wniosek podkomisji stałej do spraw nadzoru nad zarządzaniem mieniem państwowym, w związku z posiedzeniem podkomisji poświęconej sytuacji podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w obrębie przemysłu stoczniowego oraz sytuacji polskich portów morskich, zostały przygotowane prezentacje. I tu odpowiednio – na temat przemysłu stoczniowego przez Fundusz Rozwoju Spółek, w którego zakresie jest Stocznia Szczecińska „Wulkan” oraz Morska Stocznia Remontowa „Gryfia”, oraz przez spółki zarządzające polskimi portami morskimi, czyli Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Morskiego Portu Gdynia oraz Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, które są objęte nadzorem właścicielskim Ministra Infrastruktury. Wspomniane prezentacje zostały przygotowane tak, żeby w jak najlepszy sposób zobrazować państwu obecną sytuację.

W stoczniach kontrolowanych przez Fundusz Rozwoju Spółek sytuacja ekonomiczna jest trudna i to trzeba wyraźnie podkreślić. Zarządy spółek, jak i zarząd FRS, pracują nad wdrożeniem pilnych działań restrukturyzacyjnych. FRS dysponuje kilkoma wariantami rozwoju spółek w grupie kapitałowej, nad którymi prace trwają właściwie od samego początku, ponieważ to jest dosyć trudne zagadnienie i nie jest łatwo z niego wybrnąć, ale tu szczegóły zostaną przedstawione przez przedstawicieli FRS i stoczni, jeśli tylko pan prezes do nas dołączy.

Następnie, po tej prezentacji i czasie poświęconym stoczniom, zostanie przedstawiona sytuacja poszczególnych portów morskich, odpowiednio: Gdańska, Gdyni oraz Szczecina i Świnoujścia. Kolejność jest oczywiście dowolna, głos będą zabierali przedstawiciele poszczególnych portów. Natomiast warto podkreślić, że spółki zarządzające portami są w dobrej kondycji ekonomicznej, wszystkie porty notują dodatnie wyniki finansowe. O strukturze przeładunku w portach oraz prowadzonych i planowanych inwestycjach również poinformują – tak jak wcześniej wspomniałem – przedstawiciele zarządu portów. Przedstawiają oni najbardziej aktualne informacje.

Szanowny panie przewodniczący, w tym momencie uprzejmie proszę o możliwość przekazania głosu pani prezes Aleksandrze Skibniewskiej, która rozpocznie nasze spotkanie od informacji na temat FRS i spółek zależnych od FRS.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Bardzo proszę, pani prezes. Ma pani po prostu znakomite imię i duża odpowiedzialność przed panią. Niech pani zacznie. Kiedy ten FRS został utworzony, bo to jest dla mnie też ważne. Bardzo proszę.

Jeszcze pani dyrektor Trzaskalska, tak? Proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Trzaskalska:

Pani prezes nie pamięta tamtych zamierzonych czasów. Panie ministrze, FRS to jest Dom Słowa Polskiego w Warszawie, który został przekształcony w fundusz i do niego zostało wniesionych kilkanaście resztówek kapitałowych i innych spółek. To wszystko zostało skonsolidowane i na bazie Domu Słowa Polskiego w 2016 r. powstał Fundusz Rozwoju Spółek, *stricte* jako spółka funduszowa prowadząca działalność finansową i restrukturyzacyjną. Troszkę się sprofilował na stocznie, natomiast przed wniesieniem stoczni do funduszu prowadził on klasyczną działalność funduszową wspomagającą procesy restrukturyzacyjne i finansującą na rynkowych zasadach działalność spółek Skarbu Państwa, zanim został przeznaczony do pomocy gospodarce morskiej.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Bardzo dziękuję za to oświecenie mnie. Teraz wiem, sytuuję, gdzie jest ten fundusz, tak więc dziękuję bardzo.

Proszę, pani prezes.

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni goście, zgodnie ze wstępem pana dyrektora i później pani dyrektor, dzisiaj chcemy krótko opowiedzieć o tym, co się dzieje w dwóch stoczniach, które wchodzi w skład Grupy Kapitałowej Funduszu Rozwoju Spółek, czyli Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” i Stoczni Szczecińskiej „Wulkan”.

Teraz pokrótce powiem, czym zajmuje się na chwilę obecną Stocznia Szczecińska „Wulkan”. Ta stocznia prowadzi działalność usługową w zakresie wynajmu nieruchomości i infrastruktury stoczniowej – to jest jeden z obszarów, również produkcji i zarządzania budowami statków, produkcji offshore i generalnie świadczy usługi dla szeregu partnerów przemysłu stoczniowego właśnie na terenie Stoczni Szczecińskiej „Wulkan”, wykorzystując infrastrukturę, którą obecnie posiada.

Jeżeli chodzi o sytuację finansową Stoczni Szczecińskiej „Wulkan”, to pozwoliliśmy sobie przedstawić ostatnie trzy lata oraz osiem miesięcy 2024 r. Ta sytuacja nie wygląda idealnie. Powiedziałabym, że jest to spółka, która na chwilę obecną – bez przeprowadzenia szeroko pojętych procesów restrukturyzacji – jest spółką problematyczną z perspektywy wyniku finansowego. Rok 2023 zamknięty został stratą na poziomie

ponad 135 mln złotych netto i jest to wynikiem konieczności zawiązania rezerw w ramach głównego projektu prowadzonego przez Stocznnię Szczecińską „Wulkan”, a mianowicie budowy doku nr 8, który jest realizowany na zlecenie FRS i Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”. Obecnie prowadzone są prace, które mają doprowadzić do sytuacji takiej, że stocznia dokończy ten problematyczny projekt i rozpocznie rentowną działalność stoczniową oraz rentowną działalność parku przemysłowego. Te działania mają doprowadzić w 2025 r. do dodatniego wyniku netto w spółce.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Przepraszam, dlaczego pani powiedziała problematyczny projekt?

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Projekt ten został rozpoczęty w 2020 r., dwukrotnie aneksowaliśmy umowę na budowę doku jako FRS – finansujący – z uwagi na szereg nieprzewidzianych zdarzeń, a mianowicie choroby pandemii. W dużym stopniu wpłynęła ona na ceny stali, które są głównym komponentem do danego produktu, i w związku z tym wymagało to od nas aneksowania umowy i harmonogramu w obszarze budżetu. Dlatego mówię, że projekt jest problematyczny.

Rozumiem, że jeszcze pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Trzaskalska:

Tak. Projekt dokowy, w który są zaangażowane trzy kluczowe strony: FRS jako finansujący, „Wulkan”, czyli Stocznia Szczecińska, która to buduje, i „Gryfia” jako odbiorca, to jest jeden z tych projektów, który się zaczął przed zamieszczeniem związanym z pandemią i wojną. Projektowanie finansowania było robione z uwzględnieniem cen sprzed tego zamieszczenia, po czym doszły klasyczne konsekwencje sytuacji makroekonomicznej, a na to wszystko nałożyły się jeszcze uchybienia w samym projekcie, czyli pewne drobniaki, które zostały źle policzone. I to wszystko się skumulowało. Na samym końcu tej układanki jest „Gryfia”, która to odbiera, i ona będzie ten dok spłacać, ponieważ to ona będzie z niego żyła i on jest niezbędny do prowadzenia remontów dużych statków. „Wulkan” miał włożyć *know-how*, zdobyć doświadczenie, bo ten dok to jest naprawdę konkretna, specjalistyczna budowa. Jeżeli chodzi o projekt, to jest to wysokiej klasy specjalistyczny projekt...

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Przepraszam, że wejdę w słowo, pani dyrektor, ale ta budowa pozwoli również na odbudowę kompetencji produkcyjnych w Stoczni Szczecińskiej „Wulkan”, która przez szereg lat była parkiem przemysłowym.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Trzaskalska:

... a FRS był podmiotem finansującym, jako fundusz. Tak to było pomyślane. Natomiast po kumulacji wszystkich negatywnych czynników i okoliczności „DOK” ze względu na wartość projektu i zdolności inwestycyjne „Gryfii” jest niestety projektem problematycznym, jak to ładnie ujęła pani prezes.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Największy kłopot w tym, że to wszystko w jednej rodzinie i trzeba to jakoś posprzątać.

Zastępca dyrektora departamentu MI Agnieszka Trzaskalska:

To są trzy podmioty.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Tak, ale z jednej rodziny.

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Nawiązując jeszcze do funkcji FRS jako instytucji finansującej – bo my funkcjonujemy jako fundusz inwestycyjny, który zabezpiecza finansowanie przedsięwzięć – dzisiaj jesteśmy przede wszystkim skupieni na jednej i drugiej stoczni z uwagi na to, że są to duże przedsięwzięcia, problematyczne. Jesteśmy na etapie składania finansowania, żeby ten projekt zakończyć sukcesem, zarówno w przypadku jednej stoczni, jak i drugiej – żeby wynik finansowy w Stoczni Szczecińskiej „Wulkan” znalazł się na plusie i żeby był jak najlepszy w Stoczni Remontowej „Gryfia”. O to będziemy się starać.

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Paweł Porzycki, jestem prokurentem Funduszu Rozwoju Spółek. Szanowni państwo, obie panie zechciały wspomnieć o kłopotach wywołanych inflacją, wojną, pandemią, czyli tymi elementami, które w sposób niezależny od nas miały istotny wpływ na strukturę ponoszonych kosztów. Natomiast należy także podkreślić sporą dozę niekompetencji przy realizacji tego projektu. Warto zaznaczyć, że projekt był mocno niedoszacowany, jeżeli chodzi o pierwotne założenia, czego dowodem są dzisiejsze problemy na styku funduszu i stoczni „Gryfia”, z którymi należy się zmierzyć po to, żeby domknąć finansowanie tego projektu.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

To wszystko jest w jednej rodzinie, ale jak widać, to nie jest tylko jeden kłopot, ale kłopotów jest więcej. To jest tzw. duży kłopot i tylko tyle o tym wszystkim można powiedzieć, tak więc... Jak przyjdzie prezes „Wulkanu”, to go jeszcze będę pytał o szczegóły z historii, a teraz, pani prezes, przejdźmy do „Gryfii”, też ciekawego projektu, również dla pana posła Suskiego, bo tam chyba ich niemieccy prokurenci byli w pewnym momencie dość aktywni w tym wszystkim, w nie tak dawnym czasie. Przynajmniej tak słyszałem.

Poseł Marek Suski (PiS):

Niemieckich prokurentów w Polsce dostatek, w rządzie chyba też.

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Szanowny panie przewodniczący, mam pytanie, czy chcielibyście państwo posłuchać chwilę o kluczowych inwestycjach, które są realizowane obecnie w stoczni „Wulkan”? To może być interesujące z perspektywy procesów modernizacyjnych. „Restrukturyzacyjnych” to może byłoby w tym kontekście za duże słowo, ale chodzi o procesy, które wdrażamy, żeby stocznia po zakończeniu projektu „DOK” mogła prowadzić efektywną finansowo działalność stoczniową.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Bardzo proszę.

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Pawle, czy mógłbyś powiedzieć dwa słowa o realizowanych kluczowych inwestycjach i o planowanych działaniach restrukturyzacyjnych, które chcemy w najbliższym czasie wdrożyć?

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Tak jak wspomnieliśmy, jednym z kluczowych elementów, który blokuje możliwość szybkiej restrukturyzacji, jest konieczność dokończenia budowy doku. Rozwiązanie tego problemu pozwoli nam na spojrzenie na stocznnię „Wulkan” z troszeczkę innej perspektywy. Proszę zwrócić uwagę na dynamiczne zmiany, które w tej chwili zachodzą na rynku produkcji stoczniowej i w ogóle zwrot sektorowy w kierunku produkcji wielkogabarytowych konstrukcji stalowych dedykowanych przemysłom offshore. W tej chwili na terenie miasta Szczecina, czy też w obrębie Szczecina, buduje się bodajże pięć fabryk, które są dedykowane temu segmentowi. Stocznia „Wulkan” jest bez wątpienia jednym z istotnych elementów rozbudowy infrastruktury towarzyszącej temu trendowi produkcyjnemu.

W tej chwili w portfelu stoczni znajdują się już projekty, które są dedykowane obsłudze zleceń z tego segmentu i one stanowią podstawę dalszego rozwoju. Według naszych założeń i założeń prezentowanych przez stocznnię przyszły rok to jest skala ok. 100 mln złotych sprzedaży dla segmentu offshore i na tej podstawie przyjęty jest nowy program inwestycyjny, który ma poprawić efektywność funkcjonowania stoczni.

W przygotowaniu jest projekt inwestycji w infrastrukturę stoczniową, czyli dokończenie konwersji starej pochylni „Odra Nowa” na plac do produkcji wielkogabarytowych konstrukcji. Ta pochylnia nie jest i nie będzie wykorzystywana jako pochylnia ze względu chociażby na to, że po drugiej stronie rzeki posadowiony ma być właśnie dok nr 8. W sposób oczywisty uniemożliwia on wodowanie z tej pochylni jednostek, ponieważ byłaby kolizja schodzących z pochylni nowo budowanych statków z tymże dokiem. Innymi słowy, jest wielce uzasadniona konwersja pochylni na plac.

Z drugiej strony przygotowana jest inwestycja dotycząca automatyzacji procesu spawania sekcji płaskich. To jest projekt, który na dniach zostanie przez zarząd stoczni zamknięty i przedłożony do finansowania. Jest to niezwykle istotny element produkcji stoczniowej, ponieważ daje możliwości znaczącego ograniczenia czasu i kosztów związanych z produkcją ogromnych wielkogabarytowych konstrukcji. W związku z tym, patrząc bardzo realistycznie na potencjał produkcyjny stoczni, na otoczenie i związane już kontrakty, należy się spodziewać wkrótce widocznych efektów prowadzonej restrukturyzacji.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dziękuję bardzo.

Mam nadzieję, że tak będzie, jak pan mówi, że skoro z poziomu daszka tak widać, to jak się spotkamy za rok, tak się będzie działo. Oczywiście dobrze pan mówi, że trzeba po prostu uwzględnić te wszystkie logistyczne kwestie związane z sąsiadującymi ze sobą urządzeniami, bo wprawdzie tu nie ma nikogo z Nauty, ale pamiętam, jak chyba pięć czy sześć lat temu utopili statek w stoczni Nauta, bo tacy to byli fachowcy. Po prostu nie potrafili zamontować właściwego sznurka. To dobrze, że na to zwracacie uwagę i ja życzę naprawdę powodzenia, bo uważam, że Szczecin ma duży potencjał. On się odbudowywał po perturbacjach w związku z różnymi sytuacjami, łącznie z tym, że tam jeszcze w 2012 r. był czynny prokurator. Były tam kwestie złomowe, były różne historie w Szczecinie. Państwo tego nie pamiętacie, bo jesteście młodzi, ale ja doskonale pamiętam, co się działo przed 12 laty. Naprawdę kibicuję, żeby wam się udało, bo Szczecin zasługuje na to, żeby wszystko odpowiednio funkcjonowało, a firma, która dziś nazywa się „Wulkan”, nie musiała za dwa, trzy czy pięć lat z jakiegoś powodu zmieniać nazwy. Tamta historia jest bardzo bogata i z długą brodą. Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że teraz możemy przejść do „Gryfii”, tak?

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Jak najbardziej.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Bardzo proszę.

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” SA. Szanowni państwo, podstawowym przedmiotem działalności tej spółki są kompleksowe remonty i przebudowy statków, promów i specjalistycznych jednostek wielozadaniowych, jak mówi tutaj pokazywana prezentacja. Stocznia również wykonuje przeglądy klasowe statków.

Sytuację finansową stoczni „Gryfia” na chwilę obecną przedstawia tabela widoczna na ekranie. Pokazuje ona wynik finansowy za rok 2021, 2022, 2023 i osiem miesięcy 2024 r. Od roku 2021 do 2023 był to dodatni wynik finansowy. W tym roku, na koniec sierpnia, jest to wynik na poziomie ok. minus 9 mln złotych netto i jest to wynik niewykonania prac planowanych na pierwsze półrocze 2024 r. Wpłynęło po prostu mniej statków niż zakładano. „Gryfia” stara się nadrobić straty, czy właściwie już to nadrabia od lipca, sierpnia, a kolejne zwiększenie remontów jest planowane w październiku, listopadzie i grudniu. Zakładamy jednak, że nie uda im się uzyskać w tym roku dodatniego wyniku finansowego i będzie on się ostatecznie kształtował na poziomie ok. 4 mln złotych na minusie.

W stoczni również prowadzone są inwestycje, prowadzone są szeroko pojęte działania restrukturyzacyjne. Tak jak wcześniej wspomnieliśmy, to jest organizacja, która jest elementem projektu „DOK”, czyli z jednej strony jest referat finansujący, a z drugiej strony mamy SSW, które buduje tę jednostkę, natomiast „Gryfia” jest spółką, która będzie użytkowała dok nr 8. Z uwagi na opóźnienie w oddaniu tego doku – tak jak już mówiliśmy – i szereg problematycznych kwestii, które pojawiły się po drodze w realizacji projektu, „Gryfia” tego doku jeszcze nie otrzymała i stąd ten ujemny wynik finansowy. Mamy nadzieję nadrobić czas i doprowadzić tę spółkę do poziomu zero plus na wyniku netto, natomiast sądzę, że będzie to musiało trwać trochę dłużej niż w przypadku Stoczni Szczecińskiej „Wulkan”.

Teraz chciałabym cię prosić, Pawle, o kilka informacji dotyczących kluczowych inwestycji, które są realizowane obecnie w stoczni „Gryfia”. Ja tylko jeszcze wspomnę, że jest

to system naczyń połączonych o tyle, że aby umiejscowić dok nr 8 w „Gryfi”, była konieczność wykonania wcześniej ogromnej inwestycji modernizacji nabrzeża i głębi dokowej.

Jeżeli możesz, Pawle, to teraz ty dwa słowa.

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Proszę państwa, nowy dok, który jest budowany dla potrzeb stoczni „Gryfia”, musi być oczywiście posadowiony w nowej infrastrukturze, czyli tzw. głębi dokowej. To jest inwestycja – przypomnę – która miała kosztować ok. 40 mln złotych i miała być sfinansowana ze sprzedaży aktywów stoczni w Świnoujściu. Rzeczywistość jednak pokazała, że realia rynkowe mocno odbiegają od założeń, albowiem koszt głębi już dzisiaj wynosi ok. 150 mln złotych, a więc mamy ponad trzykrotne przekroczenie założeń w tym zakresie.

Stocznia w Świnoujściu została sprzedana, a stocznia „Gryfia” realizuje cały projekt przygotowania infrastruktury do przyjęcia dużego doku. Nie będę się znęcał nad bazowymi założeniami, bo podstawowe pytanie jest takie, dlaczego założono budowę nowego doku w Szczecinie, a nie w Świnoujściu? Dzisiaj fundusz jako właściciel stoczni jest w sytuacji pewnej pułapki zaangażowania i musi po prostu realizować inwestycję, biorąc pod uwagę stan finansowego zaangażowania się w oba projekty, ten stan, z którym mamy dzisiaj do czynienia. Opóźnienie w realizacji głębi dokowej wynosi ok. 30%, 33% jesteśmy poza przyjętym harmonogramem. Przygotowane są aneksy, które zmieniają te założenia projektowe.

Trzeba obiektywnie stwierdzić, że w trakcie realizacji inwestycji pojawiły się przeszkody, które trudno było przewidzieć, ponieważ są to ukryte w dnie elementy konstrukcyjne starych nabrzeży, martwe kotwice, stare palowania, których inwestor nie był w stanie wykryć, prowadząc badania przed rozpoczęciem inwestycji. Krótko mówiąc, projekt jest opóźniony, niemniej sam fakt opóźnienia realizacji budowy doku jest elementem, który nie powoduje jakichś perturbacji natury produkcyjnej z tytułu nieprzygotowania głębi. Aczkolwiek – i na to należy zwrócić uwagę – ma to bardzo poważne konsekwencje finansowe, albowiem w planach rzeczowo-finansowych stocznia „Gryfia” zakładała, że oddanie doku w przyjętych w harmonogramie terminach spowoduje możliwość wykonywania remontów w oparciu już o nową infrastrukturę. Innymi słowy, przesunięcie możliwości oddania doku ma konsekwencje tak dla „Gryfi”, jak i dla stoczni „Wulkan”, nie mówiąc już o właścicielu, którym jest fundusz.

Oprócz tej sytuacji, którą opisałem, stocznia faktycznie nie zrealizowała założeń sprzedażowych dotyczących pierwszego kwartału. Generalnie jest to wynik wychłodzenia się koniunktury rynkowej, jeśli chodzi o przewozy morskie, i rozpoczęcia procesu ograniczeń wydatków na remonty statków. Jest znany państwu, na przykład, wynik naszego narodowego przewoźnika, Polskiej Żeglugi Morskiej, który wykazał miliard złotych straty. W sposób oczywisty dotyka to również polityki w zakresie technicznej eksploatacji statków, bo wszyscy armatorzy, w tym również PŻM, który jest jednym z kluczowych klientów dla naszej stoczni, musieli znacząco ograniczyć wydatki na techniczną eksploatację statków.

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

To może teraz dwa słowa ode mnie o tym, co będzie się działo w stoczni remontowej „Gryfia” w najbliższym czasie. MSRGR ma przyjęty plan modernizacji na lata 2020–2023, który skrupulatnie realizuje. Problematyczny jest projekt „DOK” – tak jak wspomniał tutaj kolega – z uwagi na przesunięcie czasowe w oddaniu go i obciążenia finansowe związane z pożyczką na budowę czy na modernizację nabrzeża i budowę głębi dokowej. Natomiast w międzyczasie, czyli czekając na oddanie doku nr 8, przygotowujemy scenariusze restrukturyzacyjne, które mają na celu zminimalizowanie skutków wynikających z opóźnień w oddaniu „Gryfi” doku do użytkowania.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dziękuję bardzo.

W takim razie zapytałbym... „Gryfia” to była spółka posadowiona na wyspie, tak?

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Tak. Wyspa Okrętowa-Górna.

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Stocznia „Gryfia” pierwotnie zajmowała obszar dwóch wysp, Wyspy Okrętowej-Górnej i Dolnej. Na Wyspie Okrętowej-Dolnej w tej chwili posadowiona jest duża fabryka offshore, gdzie inwestorem jest duńska firma Vestas, natomiast „Gryfia” zajmuje teren Wyspy Okrętowej-Górnej i tam posadowione są w tej chwili dwa małe doki. Chciałbym państwu powiedzieć, że ta nazwa, którą się posługujemy – dok nr 8 – nie oznacza, że „Gryfia” ma osiem doków. „Gryfia” sprzedała dużą część swojego majątku i w tej chwili dysponuje dwoma starszymi, mniejszymi dokami, które są posadowione w Basenie Brdowskim, dużym dokiem nr 5, który jest najbardziej wartościowym aktywem stoczni, i jest jeszcze ten dok, który jest w tej chwili w budowie, to jest tak naprawdę czwarty dok, który ewentualnie zostanie w najbliższym czasie przeznaczony do produkcji stoczniowej.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Przepraszam, na ile „Gryfia” jest zaangażowana także w produkcję w zakresie offshore?

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

„Gryfia” miała epizod...

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Była założona spółka, która miała na celu szykować dla „Gryfii” drugą nogę. Historia pokazuje – sama pani to powiedziała – że transport morski to swoista sinusoida. Logika wskazuje, że aby utrzymać podmiot, to trzeba po prostu myśleć o tym, żeby szukać jakiejś tzw. drugiej nogi, żeby w momencie kryzysu próbować jakoś łagodzić skutki tych kłopotów, w tym przypadku chodzi o spadające zainteresowanie remontami statków. Z tego, co pamiętam, tam była taka spółka, chyba STS czy jakoś tak się nazywała...

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

To akurat – zdaje się – jest małe nieporozumienie. Faktycznie w obszarze Wyspy Okrętowej-Górnej najpierw była fabryka offshore budowana przez niemieckiego inwestora, Bilfinger, później w ramach upadłości tego inwestora pojawiła się firma ST³ i pewnie o tej spółce pan myśli.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Tak.

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Jej działalność również zakończyła się niepowodzeniem. Inwestor ogłosił upadłość i fabryka została wystawiona na sprzedaż. Przez dłuższy czas szukano nowego inwestora, ponieważ warunkiem była sprzedaż całej infrastruktury produkcyjnej, a nie rozebranie fabryki na części. Taki inwestor się znalazł, jest to potężna duńska grupa Vestas, która zajmuje się produkcją w segmencie *Wind Power*, czyli elektrowni wiatrowych. W tej chwili trwają bardzo intensywne prace związane z dostosowaniem tejże fabryki do wymogów inwestora. Z tym projektem „Gryfia” nie miała nic wspólnego.

Tak naprawdę pytanie o możliwość dywersyfikacji działalności stoczni remontowej to jest raczej pytanie o możliwość realizacji projektów specjalnych, związanych na przykład z remontami okrętów specjalnego przeznaczenia, okrętów wojennych, i znalezienie się tej stoczni w portfolio czy w obszarze zainteresowania Ministerstwa Obrony Narodowej. Stocznia remontowa ma zupełnie inne kompetencje i zupełnie inny profil produkcji, aniżeli zakłady przemysłowe zajmujące się produkcją nowych elementów stoczniowych. To jest trochę tak – mówiąc kolokwialnie – jakby komuś, kto specjalizuje się w realizowaniu nowych rzeczy, zlecić remont czegoś starego. Kompetencje, na przykład spawaczy posiadających określone uprawnienia, są diametralnie różne dla ludzi pracujących w segmentach offshore i dla ludzi, którzy muszą wejść gdzieś w zeny na statku, w zbiorniki i wykonywać w bardzo trudnych warunkach naprawy stalowych elementów statków zawijających na remonty.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Być może tak jest, ja tego nie kwestionuję, ale pamiętam, że jak Bilfinger wchodził, to były prowadzone jakieś rozmowy. Poruszaliśmy kwestię budowy, przerzucenia mostu, kwe-

stie związane z dostarczeniem energii, wysokiego napięcia itd. Prace były prowadzone na poziomie kilku resortów i stąd pamiętam o tych rozmowach.

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Tak, potwierdzam. Budowa fabryki Bilfingera spowodowała znaczącą poprawę dostępności do stoczni „Gryfia”, albowiem stocznia jest posadowiona na wyspie i wcześniej komunikacja odbywała się przy wykorzystaniu promów. Pracownicy, kontrahenci dostawali się małymi statkami do pracy na terenie wyspy, natomiast ciężki transport, ciężarówki wykorzystywały stary prom, notabene zabytek, bo to jest konstrukcja z tysiąc osiemset któregoś roku i teraz trwają prace, żeby ten prom zachować jako przedmiot muzealny. Budowa fabryki Bilfinger faktycznie spowodowała uzyskanie pozwolenia na budowę i zrealizowanie inwestycji w tzw. Most Brdowski, który w tej chwili jest stałym połączeniem spinającym obie wyspy mostem z częścią miasta.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Ale teraz tam jest tylko Vestas, tak?

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

To znaczy komunikacja odbywa się w ten sposób, że most jest posadowiony na terenie Wyspy Okrętowej-Górnej i komunikacja z Vestas, jak i stocznia „Gryfia” odbywa się poprzez drogi wyłączone – że tak powiem – ze stuprocentowej kontroli Vestas.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Czyli ogólnodostępne.

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Tak, one są ogólnodostępne.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy panowie posłowie mają jakieś pytania, jeżeli chodzi o stocznie „Gryfia” i „Wulkan”?

Bardzo proszę.

Poseł Jan Warzecha (PiS):

Pan przewodniczący zapytał o zaangażowanie w budowę instalacji elektrowni wiatrowych, offshore generalnie. Czy którakolwiek z tych wymienianych przez państwa stoczni ma takie ambicje? Czy rozpoczęto jakieś montowanie z tych komponentów pod elektrownię offshore? Czy państwo zamierzacie w ogóle jakoś wykorzystać swój potencjał w przyszłości do obsługi, do serwisu takich elektrowni, już na morzu?

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Absolutnie tak. To jest szansa, którą widzimy. Jeżeli chodzi o Stocznia Szczecińską „Wulkan”, to obszar rozwoju rynku offshore, szeroko pojętego, jest ogromną szansą dla stoczni. Rozpoczęliśmy prace nad konstrukcją jednostek służących do zabezpieczenia morskich farm wiatrowych, jesteśmy obecnie na etapie podpisywania umowy konsorcjum, natomiast nie chciałabym tutaj wchodzić w szczegóły co do tego, jak to konsorcjum będzie wyglądało. To jeden z podstawowych obszarów, którymi w najbliższym czasie czy przez najbliższe lata będzie chciała się zajmować Stocznia Szczecińska „Wulkan”. I to jest jedna rzecz.

Druga rzecz. Oczywiście jeżeli chodzi o remonty jednostek offshore czy obsługujących offshore, to jak najbardziej, z tym że na chwilę obecną skupiamy się w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” na remontach statków, które funkcjonują w Polsce i nie są to statki offshore.

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

W uzupełnieniu wypowiedzi pani prezes chcę powiedzieć rzecz następującą. Otóż po pierwsze stocznia „Wulkan” obecnie realizuje kontrakty dla segmentu offshore. W tej chwili mamy zapytania dotyczące realizacji ok. 100 konstrukcji i planowane inwestycje, o których wspominałem, w zakresie linii technologicznych do montażu sekcji płaskich są odpowiedzią na zapotrzebowanie rynku. W związku z tym – tak, jesteśmy obecni w segmencie offshore i posiadamy w portfolio pierwsze zlecenia, które zostały pozytywnie zweryfikowane przez zleceniodawców i to otwiera drogę do kontraktacji na rok przyszły.

Stąd nie bez powodu mówiłem o planie sprzedaży na rok przyszły w kwocie 100 mln złotych. To jest w ogóle – że tak powiem – poziom startowy dla rozwoju tej stoczni. To jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa. Oprócz technologii offshore stocznia jest zaangażowana w projekty związane z obsługą farm wiatrowych w zakresie projektów realizowanych przez PGE i Grupę ORLEN. Mówimy tutaj o inwestycjach związanych z farmami wiatrowymi i koniecznością pozyskania do obsługi tych farm małych statków, tzw. CTV, czyli *crew transfer vessel*, tzn. statków, które zajmują się dostawami załóg, materiałów, obsługi serwisowej do farm wiatrowych. Nasze zaangażowanie wykracza mocno poza poziom studialny. Jesteśmy na etapie wejścia w konsorcjum, w którym udziałowcami są stocznia, pracownia projektowa, mająca gotowe rozwiązania projektowe dla takich statków, oraz firma zajmująca się kompleksową dostawą napędów, ale nie napędów konwencjonalnych, tylko napędów opartych o napędy LNG i napędy elektryczne. Takie są dzisiaj wymogi rynku. I, co ważne, jednym z konsorcjantów jest Polska Żegluga Bałtycka, a ściślej mówiąc ich spółka celowa, która jest dedykowana do obsługi specjalistycznej floty w zakresie offshore, czyli tak naprawdę spółka Skarbu Państwa, która ma kompetencje w zakresie eksploatacji statków crewingu, czyli obsługi załogowej i tych wszystkich kwestii związanych z eksploatacją małych statków. A zatem, odpowiadając na pytanie: tak, jesteśmy aktywni fizycznie, kontraktowo w offshore i jesteśmy zaangażowani w przygotowanie produkcji pod budowę serii małych statków do obsługi farm wiatrowych.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Kontynuując, bo to jest, po pierwsze, sensowna uwaga, że trzeba szukać i być w offshore, skoro Bałtyk może stać się miejscem, gdzie sporo tych instalacji może zostać zbudowanych i PGE jest chyba tam dość zaawansowana z projektem offshore. Dlatego pytam, czy na rzecz PGE coś robicie, czy jest tylko ten duński Vestas?

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Jesteśmy zainteresowani pozyskaniem bezpośrednio zleceń z PGE i ORLEN. Wspomniałem o tym.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Ale czy je macie, bo PGE już chyba coś kontraktowało?

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

PGE weszło w proces inwestycyjny jeszcze przed tymi zmianami, które nastąpiły w stoczniach. Na razie został zakupiony jeden statek typu CTV, bodajże w Singapurze, natomiast intencją PGE jest oczywiście wykorzystanie potencjału produkcyjnego krajowych producentów, i to jest temat nr 1. Temat nr 2 – mówiąc o ORLEN, mam na myśli spółkę celową, czyli Lotos Petrobaltic, który również sygnalizuje konieczność wyposażenia ich w tego typu jednostki. Zsumowanie potrzeb w zakresie tego typu tonażu, tak dla grupy PGE, jak i dla Grupy ORLEN, powoduje, że istnieją realne szanse na pozyskanie kontraktu na budowę serii. Budowa serii w sposób oczywisty jest o tyle interesująca, że optymalizuje koszty i pozwala długofalowo popatrzeć na seryjną produkcję małych statków.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

To jest znakomity pomysł, zwłaszcza jeżeli się rozwijamy i idziemy w offshore. Po prostu ważne jest, żeby tutaj niczego nie zaniedbać. Z tego, co wiem, to pan minister Marchewka jest w bezpośrednim kontakcie z władzami grupy, i należy dbać, żeby po prostu nic poza tę tzw. grupę skarbową nie wychodziło, żeby faktycznie coś zaczęło się dziać z punktu widzenia przyszłości tych stocznii.

I jeszcze jedna sprawa. Pewne statki w zakresie offshore, takie wysoko specjalistyczne budowała stocznia CRIST, która w części była stoczną skarbową. Co się stało ze stoczną CRIST? Gdzie ona teraz jest? Wiecie może państwo?

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Szczerze powiem, że jedyne informacje, jakimi mogę się podzielić, to są powszechnie dostępne informacje. O ile mi wiadomo, stocznia CRIST jest stoczną z udziałem Skarbu Państwa, niemniej chyba mniejszościowym. Nie pamiętam dokładnie struktury kapita-

łowej, ale jest to stocznia chyba bardziej prywatna niż państwowa, stocznia dysponująca ogromnymi kompetencjami w zakresie specjalistycznych jednostek, wyposażona w bardzo duży dok. Zdaje mi się, że tam było dokapitalizowanie, jeszcze za czasów funduszu MARS, związane z remontem tego doku. Na pewno jest to bardzo silne aktywo, jeżeli chodzi o możliwości produkcyjne.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Tak, tak, na pewno był to element wykorzystania i odbudowy polskiego przemysłu stocznioowego z udziałem kapitału prywatnego, przy czym, z tego, co ja pamiętam, to ten udział państwa był jeszcze przeważający, po prostu, ale nie wiem, jak to dokładnie wyglądało. Dobrze, zostawmy to.

Czy Polska Żegluga Bałtycka to jest u państwa, w infrastrukturze? Jeśli tak, to OK, można to jakoś robić.

Czy pan prezes stoczni „Wulkan” jest już z nami i może chciał coś jeszcze powiedzieć?

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Przez chwilę wszedłem w buty pana prezesa, więc jeżeli są do pana prezesa pytania, to podejmę wyzwanie i spróbuję na nie odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Wie pan, myślałem, że jak pan prezes Kowalczyk jest, to żeby nie poczuł się urażony, że nie będzie o nic zapytany i że przejechał kawał drogi na darmo, to można by go o coś zapytać, ale moja ciekawość została już zaspokojona, jeżeli chodzi o stocznie „Gryfię” i „Wulkan”. Będę się oczywiście temu dalej przyglądał, ale – jak mówię – interesuje mnie to bardziej z sentymentu, co się będzie dalej działo i jak to będzie wyglądało.

Czy pan poseł Marek Suski ma jeszcze może jakieś pytanie?

Poseł Marek Suski (PiS):

Nie, dziękuję.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Przejdźmy zatem do portów. Zaczynicie państwo, tak jak chcecie. Nie wiem, czy ma być pierwsza Gdynia, czy... Nie chciałbym tu wyróżniać kogokolwiek. Nie ma to znaczenia?

To bardzo proszę, zaczynamy od Gdańska, dobrze? Pójdziemy alfabetycznie.

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Panie przewodniczący, czy ja jeszcze mogę jedno słowo?

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Bardzo proszę.

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Chcielibyśmy podziękować za zaproszenie i jeżeli pan pozwoli, to opuścilibyśmy już dzisiejsze obrady, dlatego że przed nami...

Prezes FRS SA Aleksandra Skibniewska:

Kolejne wyzwanie.

Prokurent FRS SA Paweł Porzycki:

Dość ważne spotkanie w sprawach, nazwijmy to, strategicznych. Stąd była wcześniej prośba o odwrócenie kolejności wystąpień i teraz jest prośba o zwolnienie nas z obowiązku uczestnictwa w dalszej części posiedzenia.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Oczywiście tak. Myślę, że kwestie stoczni „Gryfia” i „Wulkan” mamy skończone, tak więc nie będę państwa ani zmuszał do opuszczenia obrad, ani państwa nie zatrzymuję. Moja ciekawość po waszych wypowiedziach została zaspokojona. Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, kontynuujemy.

Dyrektor Pionu Finansowego Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Katarzyna Krawczyk:

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Katarzyna Krawczyk, dyrektor pionu finansowego. Przedstawię państwu pokrótce sytuację ekonomiczno-finansową w naszej spółce,

a następnie kluczowe projekty inwestycyjne, które są zarówno w realizacji, jak i na etapie planowania, zostaną omówione przez mojego kolegę, Stefana Rudnika.

Biorąc pod uwagę nasze wyniki finansowe za osiem miesięcy tego roku i porównując je do analogicznego okresu roku ubiegłego, wynik finansowy netto jest wyższy o blisko 24 mln złotych, czyli o 15%. Główny wpływ na taką sytuację miał wynik ze sprzedaży, a w nim czynnikiem determinującym był wynik z tytułu sprzedaży mediów. Tutaj wpływ na zaistniałą sytuację miała cena energii elektrycznej, którą zakupujemy, a następnie obciążamy nią naszych kontrahentów zgodnie z obowiązującymi zasadami, przy założeniu 5% marży.

W roku ubiegłym cena energii elektrycznej, którą kupiliśmy, wynosiła 1300 złotych za MWh, a w sytuacji, kiedy mieliśmy taką trudną dla przedsiębiorców sytuację ekonomiczną, zostały wprowadzone udogodnienia wpływające na obniżenie tej ceny. Stąd też my kupowaliśmy po 1300 złotych, a mogliśmy przekładać tę cenę w wysokości niecałych 800 złotych. Biorąc pod uwagę sytuację w roku bieżącym, kiedy monitorujemy i analizujemy na bieżąco ceny w hurcie, jeśli chodzi o energię elektryczną, i dokonujemy jej zakupów nie w cyklu rocznym, a dwumiesięcznym, uzyskaliśmy bardzo dobre wyniki i stąd przedstawiona sytuacja, a mianowicie jeśli chodzi o sprzedaż mediów, rok do roku, wynik finansowy jest lepszy o blisko 17 mln złotych.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Zdolności kupieckie na wysokim poziomie. Tylko powinszować.

Dyrektor Pionu Finansowego ZMPG SA Katarzyna Krawczyk:

Jeśli chodzi o czynniki determinujące wysokość, wartość wyników finansowych, które zostały osiągnięte przez naszą spółkę, to patrząc od strony przychodowej, gdzie w strukturze największy udział mają opłaty portowe, odpady, dzierżawy i media, to rzeczywiście przychody na tej działalności statutowej, rok do roku, były wyższe o blisko 17 mln złotych, czyli o 5%, natomiast jeśli chodzi o opłaty związane z opłatami portowymi, to one są wyższe o blisko 11 mln złotych, z tytułu dzierżawy o przeszło 7 mln złotych, a z tytułu sprzedaży mediów są niższe o blisko 5 mln złotych, co już wcześniej państwu zakomunikowałam.

To, co istotnie wpłynęło na poziom przychodów z działalności statusowej, czyli z naszego *core business*, to są przeładunki realizowane w porcie w Gdańsku. Na slajdzie przedstawiona została ich struktura w ujęciu wolumenowym. To, na co warto zwrócić uwagę, to że rok do roku w sposób istotny obniżył się wolumen przeładunku, jeśli chodzi o węgiel. Z prowadzonych przez nas analiz wynika, że w roku bieżącym, tak naprawde, wracamy do sytuacji, jeśli chodzi o rząd wielkości przeładunków tegoż asortymentu, do roku 2022, ponieważ 2023 r. to był przeładunek o skali ponadnormatywnej w porównaniu do tej, która była wcześniej. Aczkolwiek gdybyśmy mieli odłożyć na bok węgiel i spojrzeć na pozostałą strukturę, jeśli chodzi o przeładunki, to rok do roku jest ona wyższa, w granicach ok. 10%. Decydujący wpływ mają tutaj zarówno paliwa płynne, tu przeładunki realizowane są przez jednego z naszych głównych kontrahentów, czyli spółkę Naftoport, a jeśli chodzi o drobnicę, to mówimy o przeładunkach kontenerowych. Tutaj także jest wzrost rok do roku i to jest również zasługą kolejnego z naszych głównych kontrahentów, czyli spółki Baltic Hub.

Natomiast od strony kosztowej koszty ogółem, rok do roku, możemy przyjąć, że mają wielkość porównywalną, ponieważ odchylenie to jest zaledwie 2%, z czego koszty działalności podstawowej globalnie są niższe o 2%, czyli o przeszło 3 mln złotych, natomiast koszty ogólnozakładowe, rok do roku, są wyższe o 18%, czyli o 10 mln złotych. Tutaj decydujących wpływ mają koszty pracy i związane z nimi koszty wynagrodzeń, które, rok do roku, są wyższe.

Podsumowując, sytuację finansową w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk oceniam jako dobrą, zarówno pod względem memoriałowym, jak i kasowym. Cash flow i środki, którymi dysponujemy, są przekazywane i zabezpieczane na poczet inwestycji, które są realizowane i planowane w przyszłości, o czym już opowie mój kolega.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Można mieć do pani jedno pytanie?

Dyrektor Pionu Finansowego ZMPG SA Katarzyna Krawczyk:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Zapytam tylko o kwestię przychodów z tytułu dzierżawy. Czy u państwa... Bo ja chyba nie lokuję tego dobrze, być może całkiem źle, ale to nabrzeże, które miało służyć do eksportu zboża, to było w Gdańsku czy nie?

Dyrektor Pionu Finansowego ZMPG SA Katarzyna Krawczyk:

Tak, w Gdańsku.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Jak tam jest z prawami do tego nabrzeża, które jest dzierżawione? Nie wiem zresztą, na jakich warunkach. Czy moglibyście państwo to przybliżyć?

Dyrektor Pionu Finansowego ZMPG SA Katarzyna Krawczyk:

Za chwilę będzie mówił mój kolega i się tego wszystkiego dowiemy, natomiast ja, jeśli jeszcze mogę, to chcę powiedzieć, że tak, jesteśmy przygotowani, bo jeśli chodzi o kwestie związane z rozwojem infrastruktury, to w perspektywie dwóch lat inwestycji jest to wzrost o 104%, a jeśli chodzi o kwestie związane z możliwościami magazynowania, to jest też wzrost o 70%, w granicach 70%.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dobrze, dziękuję.

Przejdźmy zatem do inwestycji.

Dyrektor Pionu Inwestycji Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Stefan Rudnik:

Dzień dobry, Stefan Rudnik, dyrektor pionu inwestycji. Króciutko odniosę się do pytania odnośnie do terminala zbożowego, o którym pan wspominał. Mowa tu jest o Pirsie Rudowym, który miał być do tego przeznaczony. To było zaprogramowane wcześniej w taki sposób, żeby tam rzeczywiście znalazło się zboże, natomiast odzew rynku był taki, że to postępowanie na dzierżawę zostało zakończone. To jest teren Zarządu Portu, który będzie podlegał dzierżawie. To teren w Porcie Północnym, który my na przełomie roku będziemy chcieli ponownie wystawić na przetarg. Chciałbym jednocześnie uspokoić, że jeśli chodzi o potencjał przeładunkowy dla zboża, to my, jako Port Gdańsk, mamy tego potencjału ponad 4 mln ton rocznie i w tej chwili wykorzystujemy go w ok. 70%.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Przepraszam, to nie był problem z eksportem zboża, które szło przez Polskę czy z Polski, to nie był problem w tym, że była jakaś blokada ze strony potencjalnego – nie wiem – dysponenta pewnej części tego terminala zbożowego, tylko problem był w tym, że nie było zainteresowania, tak?

Dyrektor Pionu Inwestycji ZMPG SA Stefan Rudnik:

Nasi operatorzy zgłaszają nam, że mają jeszcze moce przerobowe, które po prostu są niewykorzystywane. W ciągu ostatnich lat my ten potencjał zwiększamy sukcesywnie – my, jako Zarząd Portu budujący nabrzeża, i również nasi kontrahenci, którzy po prostu inwestują w powierzchnię składową, w magazyny zboża itd. Tak więc ten potencjał jest.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

I takiego ryzyka, że tu jakaś blokada się pojawi, państwo nie widzicie?

Dyrektor Pionu Inwestycji ZMPG SA Stefan Rudnik:

Nie, nie widzimy.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dobrze, dziękuję bardzo. Proszę kontynuować.

Dyrektor Pionu Inwestycji ZMPG SA Stefan Rudnik:

Przechodząc już do naszych inwestycji, to możemy je podzielić na dwa obszary, które chcemy wzmacniać, tj. obszar Portu Wewnętrzznego, który programujemy jako port wielofunkcyjny, i Port Zewnętrzny, w którym budujemy wyspecjalizowane, głębokowodne

terminale przeładunkowe. Globalne ujęcie inwestycji, które w tej chwili są w realizacji, kwotowo zamyka się w wysokości ok. 600 mln złotych netto, jeśli chodzi o inwestycje Zarządu Portu, natomiast inwestycje naszych kontrahentów, takich jak Baltic Hub, są w tej chwili w realizacji na kwotę ponad 3 mld złotych.

Zaczynając od naszych inwestycji, Zarządu Portu, przedstawię teraz pierwszy pakiet projektów, o których chciałbym powiedzieć, a będę mówił tylko o tych kluczowych, ponieważ naprawdę w realizacji i planowanych mamy kilkadziesiąt projektów, których po prostu nie sposób tutaj wszystkich omówić. Projekt, który w tej chwili realizujemy w Porcie Wewnętrzny, to jest projekt, na który składają się cztery nabrzeża, on jest dofinansowany przez Unię Europejską, wartość tego dofinansowania to 85%. W ramach tego pakietu inwestycyjnego, bo tak można o tym mówić, przebudujemy ok. 2 km nabrzeża.

Dwa z tych projektów już mają wybranego wykonawcę, jest to firma PORR, i jest to Nabrzeże Rudowe III i Nabrzeże Bytomskie. Jeśli chodzi o Nabrzeże Rudowe, to tutaj przebudujemy 230 m nabrzeża, projekt jest wart ok. 80 mln złotych netto i zostanie zrealizowany w pierwszej części roku 2026. Wykonawca jest w trakcie robót rozbiórkowych i zaczął już palowanie, więc projekt jest w toku. Jeśli chodzi o Nabrzeże Bytomskie, to tutaj mamy tego samego wykonawcę, 200 m nabrzeża w Porcie Wewnętrzny. Przebudowy akurat tych dwóch konkretnych nabrzeży mają na celu uczynnienie i zwiększenie możliwości przeładunkowych przy tych nabrzeżach.

Kolejnym nabrzeżem, które będziemy przebudowywać w ramach projektów unijnych, tak jak w przypadku pozostałych nabrzeży, też jest to nabrzeże, które będzie już *OpsReady*, czyli będą gotowe do zainstalowania zasilania statków z ładu. Projekt Nabrzeża Wiślanego obejmuje 900 m przebudowy nabrzeża i zakłada, że osiągniemy głębokość techniczną przy nabrzeżu 12 m. To jest największy z projektów w tym programie inwestycyjnym, a jego wartość całkowita wynosi ok. 360 mln złotych. Planujemy rozpocząć realizację w przyszłym roku i zakończyć ją na koniec roku 2027. Ten projekt jest opóźniony w stosunku do pozostałych dwóch w związku z procesem odwoławczym, który ciągnie się już tak naprawdę ponad rok, natomiast szczęśliwie wyrok KIO, który zapadł w poniedziałek po południu, mówi o tym, że odwołanie wykonawcy, który został odrzucony, zostało oddalone w całości, więc przygotowujemy już dokumenty dla prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, żeby mógł weryfikować umowę i zmierzamy ku podpisaniu.

Podobna sytuacja jest z rozbudową Nabrzeża Węglowego, to też jest nabrzeże w Porcie Wewnętrzny, które pamięta lata 20. minionego wieku. To będzie 500 m nowego nabrzeża dostosowanego do obecnych realiów, głębokość 11,2 m i realizacja do połowy roku 2027. Ten projekt również jest dofinansowany z Unii. Planujemy podpisanie umowy z wykonawcą robót jeszcze w tym roku. Obecnie trwa kontrola dokumentów przetargowych i oferty przez prezesa UZP.

I jeszcze dwa projekty finansowane z naszych własnych środków, to są takie projekty na pograniczu utrzymania i inwestycji, ponieważ to są projekty zwiększające możliwości przeładunkowe, ale nieingerujące w samą konstrukcję nośną nabrzeży. Przebudujemy Nabrzeże Przemysłowe na odcinku ok. 800 m w taki sposób, aby zmodernizować linię cumowniczą i umożliwić cumowanie statków, zamiast 15 000 DWT będziemy mogli cumować 30 000 DWT, zwiększymy także głębokość o 1 metr. Planujemy tę inwestycję zakończyć na początku roku 2026, jest zaawansowana w 20%.

Kolejna inwestycja, podobna skala, bo ok. 10 mln złotych, i bardzo podobny zakres – też modernizacja linii cumowniczej i umocnienie dna, które umożliwi nam uzyskanie lepszej głębokości i większej nośności jednostek. Tutaj, przy Nabrzeżu Szczecińskim, m.in. nasza spółka operatorska PGE, Port Gdański Eksploatacja, przeładowuje zboże.

Teraz przechodzimy do dużych inwestycji, które są realizowane w Porcie Północnym. Mówię tutaj o rozwoju jednego z naszych największych kontrahentów terminala kontenerowego, Baltic Hub. Pierwsza z inwestycji, która jest w tej chwili realizowana, to jest rozbudowa terminala Baltic Hub o fazę T3. To jest 36 hektarów nowego ładu – powierzchnia załadownia, która da nam 717 m bieżących nowego nabrzeża głębokowodnego o głębokości 17,5 m i zwiększenie potencjału przeładunkowego do 4,5 mln TEU rocznie na terminalu Baltic Hub, biorąc pod uwagę wszystkie fazy rozbudowy terminala. Wartość tej inwestycji to 2 mld złotych i w tej chwili ona jest już w znacznym stopniu zaawan-

sowana – zaawansowanie powyżej 60%. Pierwszy z kamieni milowych został już przez wykonawcę osiągnięty, dokładnie ten, w którym nabrzeże jest przygotowane do przyjęcia suwnic nabrzeżowych, które są już w drodze.

Jeśli chodzi o kolejną fazę rozbudowy terminala Baltic Hub, to idziemy w kierunku morskiej energetyki wiatrowej i mówimy o fazie T5. To jest terminal, który będzie przeznaczony do obsługi morskich farm wiatrowych i do tego, aby na nowym terenie załadowanym, 21 hektarów, mogły być składane, przeładowywane i wysyłane w morze elementy do budowy morskich farm wiatrowych. To jest projekt, który w swoim formalnym aspekcie jest dość mocno skomplikowany. Została powołana spółka celowa do budowy tego terminalu, spółka ISTRANA, która wydzierżawiła już teren od Zarządu Portu. Ten projekt otrzymał także dofinansowanie w ramach Krajowego Planu Odbudowy, 12 lipca projekt dostał notyfikację Komisji Europejskiej, tak więc finansowanie jest potwierdzone, umowa grantowa z CUPT jest podpisana i 900 mln złotych ze środków unijnych popłynie w ramach tego projektu.

Jeśli chodzi o sam proces budowlany, to jest pozwolenie na budowę, które jest w mocy, wykonawca został już wybrany i realizuje w tej chwili etap tzw. robót wczesnych, czyli organizuje zaplecze budowy, prowadzi roboty ziemne i zamawia materiały. Umowa główna jest w przededniu podpisania, bo to od wykonawcy zależy, kiedy dostarczy wszystkie dokumenty formalne, żeby tę umowę dopiąć. Natomiast termin realizacji tej inwestycji jest bardzo ambitny i nie możemy sobie pozwolić na żadne wydłużenie tego terminu. Wykonawca jest tego świadomy, zna ryzyko, ponieważ ten terminal instalacyjny jest już właściwie przewidziany pod obsługę, w pierwszej kolejności, farmy morskiej Baltica 2, która będzie realizowana przez PGE Baltica wraz z Olsztynem – została już podpisana umowa dzierżawy dla tego terminalu między spółką ISTRANA a PGE Baltica i Olsztynem.

To tyle, jeśli chodzi o nasze kluczowe realizowane inwestycje, natomiast jeśli chodzi o inwestycje planowane do realizacji, to tutaj dosłownie kilka projektów, żeby już zmierzać do końca. Jeśli chodzi o te projekty, które pokażę, to kwotowe zaangażowanie Zarządu Portu wynosi przeszło 0,5 mld złotych, a zaangażowanie naszych kontrahentów to kilka miliardów, bo tutaj będziemy mówili też o dużych projektach inwestycyjnych w infrastrukturę krytyczną w Porcie Północnym.

Pierwszy projekt to kolejny etap Nabrzeża Węglowego wraz z Nabrzeżem Administracyjnym. To jest tak naprawdę domknięcie modernizacji Basenu Górniczego w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku. W ramach tego projektu o wartości ok. 230 mln złotych planujemy przebudować Nabrzeża Węglowe i Administracyjne, budując też rampę, która umożliwi nam dywersyfikację przeładunków i pewnie trochę odejście od tego, z czego Basen Górniczy słynie, czyli od węgla.

Jeśli chodzi o kolejny projekt, który pozwoliłem sobie umieścić w prezentacji, to jest to projekt, który pokazuje, że my nie tylko inwestujemy w tę twardą infrastrukturę portową, ale mamy też na uwadze zapewnienie odpowiedniego dostępu, zarówno kolejowego, jak i potoków transportowych kołowych. Planujemy budowę parkingu buforowego na przedpolu terminalu kontenerowego, aby rozładować powstające kongestie w mieście, i to jest projekt, który chcemy zrealizować do drugiego kwartału 2029 r. Mamy już właściwie gotowe dokumenty, aby przygotować postępowanie przetargowe w formule „Projektuj i buduj”.

Kolejne projekty to są duże projekty inwestycyjne właśnie w infrastrukturę krytyczną zapewniającą bezpieczeństwo państwa w postaci dostaw paliw. Pierwszy z nich to projekt budowy terminalu FSRU w Porcie Gdańsk. Planowany jest terminal, który będzie niejako powielał potencjał terminalu LNG w Świnoujściu po to, aby zdywersyfikować dostawy gazu. GAZ-SYSTEM zdecydował się na to, żeby był to terminal pływający. Sama tylko wartość części infrastruktury hydrotechnicznej szacowana jest na ok. 250 mln złotych, ale cały program inwestycyjny FSRU... Skończył mi się czas?

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Proszę dokończyć.

Dyrektor Pionu Inwestycji ZMPG SA Stefan Rudnik:

To jest projekt, który jest od dłuższego czasu w planowaniu. W tej chwili GAZ-SYSTEM prowadzi postępowanie na wybór wykonawcy, który wykona podmorski rurociąg, ok. 3 km, i stanowisko, przy którym będzie cumowała jednostka. Jeśli chodzi o umowę

na czarter, to ona została podpisana w zeszłym roku i cóż, czekamy na wybór wykonawcy przez GAZ-SYSTEM, bo to tak naprawdę to GAZ-SYSTEM jest inwestorem, jeśli chodzi o stanowisko, natomiast Urząd Morski będzie realizował projekt budowy falochronu, który to falochron musi powstać przed stanowiskiem i będzie kosztował ok. 1 mld złotych.

Kolejny projekt to budowa stanowiska W, szóstego już w terminalu...

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Przepraszam, ale muszę panu przerwać, bo okazuje się – mam taką informację – że musimy opuścić salę o godzinie 15:00. Jestem teraz w dość dużym kłopotcie, bo ja wprawdzie mam te prezentacje, jeżeli chodzi o dwa pozostałe porty, ale mam też pytania do was i nie tylko. Po prostu nie spodziewałem się, że tyle ciekawych informacji się pojawi i tyle będzie tematów do rozmowy.

Zadam pytanie przedstawicielom trzech portów, bo to mnie nurtuje. Pan podnosił kwestię ewentualnej zmiany źródeł energii itd., wiadomo, że węgiel nie będzie wieczny. Pani z kolei mówiła o tym, że było go więcej, teraz jest mniej itd. Pewnie w historii naszego kraju więcej węgla już nie będzie, bo chyba w tym kierunku zmierzamy, ale mnie interesuje jeszcze jedna rzecz. Fajnie tutaj piszecie w materiale, że Gdańsk to najszybciej rozwijający się port, ale czy nie macie jakichś obaw związanych z rozbudową infrastruktury drogowej, transgranicznej, jeżeli chodzi o przyszłość naszych portów. Czy to jakoś kalkulujecie, zastanawiacie się, jak to może być także? Proszę o taką refleksję.

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Piotr Krahel:

Dzień dobry, Piotr Krahel, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Chyba nie za bardzo rozumiem pytanie. Chodziło o oddziaływanie transgraniczne infrastruktury dostępowej do portów? W naszym przypadku, jako port Świnoujście, jesteśmy najbardziej narażeni na ten element, co jest faktem, i troszeczkę na ślimaczący się proces wydawania decyzji środowiskowej na budowę głębokowodnego terminalu kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu. Uspokoję tę moją wypowiedź w ten sposób, że jesteśmy na końcowym etapie wydawania decyzji środowiskowej, bo jesteśmy już w procedurze odwoławczej Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i spodziewamy się uzyskania decyzji środowiskowej z końcem tego roku. To będzie takim przełomem umożliwiającym realizację i postęp prac nad tym projektem, kluczowym i strategicznym z punktu widzenia rozwoju portu w Świnoujściu.

Nie wiem, czy takiej odpowiedzi oczekiwał pan przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

To nie chodzi o to, czy ja takiej odpowiedzi oczekiwałem, broń Panie Boże. Niektórzy mówią, że nie ma niemądrych odpowiedzi, tylko są czasem głupie pytania. Moje pytanie było jednak zadawane w zupełnie innym kontekście. Mnie nie chodzi o rozwój krajowej infrastruktury drogowej, który po prostu udroźni czy usprawni dostęp do polskiego portu. Mnie chodzi bardziej o budowę dróg alternatywnych, które mogą spowodować ryzyko, że zainteresowanie portem polskim może być mniejsze. Którymkolwiek. Pytałem w tym kontekście. Czy tutaj nie widzicie jakiegoś ryzyka, jeżeli te drogi powstaną? One są budowane. Nie chcę tutaj, na wszelki wypadek i dla swojego bezpieczeństwa, nazywać tych dróg, ale takie inwestycje są prowadzone na terenie naszego kraju i nie tylko. Czy tu nie ma jakichś obaw?

Plany są fantastyczne w każdym przypadku, mnie się one bardzo podobają i ja bym się pod wszystkimi podpisywał, chciałbym, żeby jak najszybciej były realizowane. Kiedy pan mi mówi, że parking będzie w 2029 r., to ja się zastanawiam, bo dziś mamy dopiero rok 2024, ale OK, ja wszystko wiem, tylko że budowanie parkingu przez pięć lat mnie trochę drażni, ale nic, to widocznie tak musi być, nie kwestionuję tego.

Plany niewątpliwie są fantastyczne w każdym przypadku i fajnie byłoby, żeby te porty się znakomicie rozwijały z korzyścią dla kraju, bo jak niektórzy mówią, jest to okno na świat. Jak na historii czy geografii nas uczono, to w taki właśnie sposób się to zaczęło, ale czy tutaj nie ma jakichś obaw u państwa?

Szef Biura Strategii i Rozwoju Portów ZMPSiŚ SA Piotr Krahel:

Może jeszcze raz pozwolę sobie udzielić odpowiedzi i powiem, jak to wygląda w naszym przypadku. Patrząc przez pryzmat strategii i rozwoju portu, nie patrzymy tylko na tę infrastrukturę punktową, która jest ściśle powiązana z działalnością portu w granicach administracyjnych portu. My bardzo intensywnie pracujemy we współpracy z PKP PLK czy chociażby z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, żeby zabezpieczyć tę infrastrukturę liniową. Nie chciałbym opowiadać o szczegółach tych działań, ale bardzo poważnie traktujemy ten kręgosłup, czyli właśnie tę infrastrukturę drogowo-kolejową, najważniejszą, najistotniejszą z punktu widzenia przepływu ładunków do i z portów, z punktu widzenia połączenia z przedpołem i dlatego działania w tym zakresie są bardzo zaawansowane. To widać po czynionych inwestycjach, czy to w zakresie rozbudowy S3 do samego Świnoujścia i budowania autonomicznego węzła, który skomunikuje przyszły terminal kontenerowy, czy chociażby ostatecznie, bardzo cennej dla nas informacji o włączeniu w sieć bazową rozszerzoną Transeuropejskiej Sieci Transportowej TENT-T, w wyniku czego nastąpi przebudowa i modernizacja magistrali kolejowej C-E 59. To jest niejako następstwo dopisania do sieci bazowej, które nakłada obowiązek na państwo członkowskie zrealizowania wszelkich niezbędnych inwestycji właśnie w zakresie infrastruktury liniowej, które podnoszą oczywiście przepustowość samej linii, ale tym samym poprawiają także jakość obsługi, w tym przypadku w porcie w Świnoujściu.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

To może jeszcze pan z Gdyni.

Dyrektor Biura Strategii i Analiz Rynkowych Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Adam Hoppe:

Adam Hoppe, Zarząd Portu w Gdyni. My to widzimy w ten sposób, że dostęp do portu musi być rozwijany cały czas. My cierpimy z tego powodu, że ostatnio dostęp do Gdyni nie jest w pełni funkcjonalny, więc dlatego bardzo potrzebujemy drogi czerwonej i linii kolejowej 201, która pozwoli nam ominąć Trójmiasto bardzo obciążone ruchem pasażerskim. Te drogi alternatywne wspieramy, tak jak możemy, ich rozwój, bo jako port nie możemy się bezpośrednio angażować w te inwestycje, ponieważ to nie jest nasza infrastruktura. Generalnie uważamy, że infrastrukturę portu trzeba rozwijać, nie patrząc na krótkoterminowe trendy. Inwestycje portowe są bardzo kapitałochłonne i czasochłonne, w związku z tym muszą być robione z dużym wyprzedzeniem i dlatego nasze inwestycje m.in. w Port Zewnętrzny, a także wewnątrz portu, w infrastrukturę do obsługi ro-ro, są planowane duże, żeby móc reagować na potrzeby rynku.

Ostatnie lata pokazały, że musi być zapas potencjału przeładunkowego, co pozwoliło nam odpowiedzieć na pandemię, a później na kwestię wojny na Ukrainie, bo mogliśmy elastycznie zwiększać przeładunki węgla, 2021 i 2022 r., a później przerzuciliśmy się na przeładunki zboża. Węgiel zaczął spadać, bo taka była wcześniej tendencja, więc ta elastyczność, uniwersalność portu w Gdyni zadziałała, ale tylko dlatego, że mieliśmy pewne zapasy.

Wiadomo, że *de facto* port sam w sobie, zarząd portu nie robi przeładunków. To są moce przeładunkowe terminali, które są prywatne i operują w porcie Gdynia, ale my umożliwiamy im rozwój, modernizujemy nabrzeża. Oni z kolei prowadzą własne inwestycje, m.in. w moce przeładunkowe i magazynowe. My natomiast staramy się budować bufor zabezpieczenia zdolności przeładunkowych po to, żeby móc reagować, ponieważ nie jesteśmy w stanie zareagować w ciągu dwóch czy trzech lat, a wtedy często może być już za późno.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Jeszcze pan z Gdańska?

Dyrektor Pionu Inwestycji ZMPG SA Stefan Rudnik:

Jeśli mogę. Dwa słowa dosłownie. Pozwolę sobie trochę przewrotnie powiedzieć, że transport kołowy oczywiście tak, ale żeby zapewnić możliwość takiego zrównoważonego rozwoju naszym portom, to my potrzebujemy wzmocnienia transportu kolejowego w układzie południkowym. To jest coś, czego nam brakuje. Wszystkie porty europejskie rozwijają się w kierunku przerzucenia potoków towarowych na kolej i my też musimy wzmacniać

kolej. My też, tak samo jak Port Szczecin-Świnoujście i Port Gdynia, pracujemy mocno z PKP PLK, aby to się po prostu zadziało. W układzie południkowym przejścia graniczne, jeśli chodzi o linie kolejowe, funkcjonują słabo i tam jest jeszcze sporo do zrobienia, ale PKP PLK to wie i współdziałały w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

PKP PLK wie, co ma robić, i z tego, co wiem, panowie ministrowie współpracują ze sobą znakomicie, akurat tych dwóch, którzy dzisiaj odpowiadają za porty i za koleje.

Dyrektor Pionu Inwestycji ZMPG SA Stefan Rudnik:

Potwierdzam.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Oni mają wyobrażenie, wiedzą, gdzie boli itd. W pewnym sensie wy w portach dopinacie ten model – razem z drogami – krwiobiegu dla całej gospodarki.

Czy pan poseł chce jeszcze zabrać głos? Jeśli nie, to myślę, że będziemy kończyć.

Dziękuję wam za udział, za wypowiedzi. Czasu mamy tyle, ile mamy. Zakładałem, że... Ale nic, dziękuję bardzo i życzę powodzenia, żeby te wszystkie zamiary, żeby te wszystkie inwestycje były zrealizowane ku satysfakcji was wszystkich i myślę, że w konsekwencji także całej Polski. Dziękuję bardzo i do widzenia. Dziękuję także pani z Najwyższej Izby Kontroli oraz panom z obsługi podkomisji. Dziękuję panu posłowi, do zobaczenia następnym razem.