

SPÓR W RZĄDZIE O ADELAIDE. GRÓBARCZYK: NIE CHCEMY HAMOWAĆ BUDOWY OKRĘTÓW W POLSKICH STOCZNIACH

Plan zakupu ponad 25-letnich australijskich fregat typu Adelaide wywołał spór wewnątrz rządu. Takiemu zamierzeniu sprzeciwia się Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które przejmuje od MON zadania związane z restrukturyzacją sektora stocznioowego. - *Nie zgadzamy się z tym, aby pozyskiwać stare jednostki australijskie i w ten sposób hamować proces budowy w polskich stoczniach nowych okrętów obronnych typu korweta w ramach programów „Czapla” i „Miecznik” - powiedział szef resortu Marek Gróbarczyk. Szef MON Mariusz Błaszczak odparł, że minister Gróbarczyk „wychodzi z innego punktu widzenia”. Eksperti wskazują, że bez szybkiego rozpoczęcia realizacji dużych projektów nie uda się odtworzyć potencjału stoczni.*

Nie cichną emocje wokół planu pozyskania australijskich fregat Adelaide. Koncepcja zakupu tych ponad 25-letnich jednostek jest wspierana przez prezydenckie Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, poważnie analizuje ją Ministerstwo Obrony Narodowej. Wkrótce do Australii uda się prezydent Andrzej Duda, między innymi po to, aby podpisać list intencyjny w sprawie zakupu tych fregat.

Jednakże, w rządzie nie ma jednomyślności co do zakupu fregat. W rozmowie z Portalem Stoczniowym Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Marek Gróbarczyk stwierdził wprost: *Nie zgadzamy się z tym, aby pozyskiwać stare jednostki australijskie i w ten sposób hamować proces budowy w polskich stoczniach nowych okrętów obronnych typu korweta w ramach programów „Czapla” i „Miecznik” (...)* My stoimy na niezmiennym i jednoznacznym stanowisku, że okręty wojenne powinny być budowane w Polsce. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby polskie stocznie budowały okręty dla polskiej marynarki wojennej.

Szef resortu gospodarki morskiej powiedział też, że *w szczególności zostaną zablokowane programy „Miecznik” i „Czapla”*. Zazaczył, iż budowa okrętów dla polskiej floty w krajowych stoczniach ma być „zgodnie z przyjętym programem” elementem odbudowy przemysłu stocznioowego.

Czytaj też: [Fregaty Adelaide: Za i przeciw \[OPINIA\]](#)

W odpowiedzi szef MON Mariusz Błaszczak stwierdził w TV Trwam, że minister Gróbarczyk "wychodzi z innego punktu widzenia" i jest skoncentrowany na produkcji w polskich stoczniach, które jednak - powiedział szef MON - potrzebują czasu, m.in. dlatego że produkcja okrętu "zajmuje lata". Powiedział też: *Jeżeli chodzi o fregaty, to polska Marynarka Wojenna musi mieć okręty, którymi może dysponować tu i teraz, a z tym jest kłopot, dlatego że lata temu zaniedbano, nie zamówiono tych okrętów.*

Czytaj też: [MON: musimy zadbać o okręty już teraz](#)

Choć MON oficjalnie zapewnia, że programy nowych okrętów będą kontynuowane, to wydanie na australijskie fregaty przynajmniej dwóch miliardów złotych, o których wspominał wiceszef BBN Dariusz Gwizdała z pewnością spowolni programy nowych okrętów, jakie mają być wykonywane przez polskie stocznie. Jednocześnie eksperci wskazują, że polskie zakłady potrzebują zamówień już teraz, aby odbudować potencjał i zyskać możliwości konkurencji, również w branży cywilnej.

Pierwotne zapowiedzi mówiły o znacznie niższych kosztach pozyskania australijskich fregat. Czy w takim razie reakcja ministra Gróbarczyka to efekt informacji o prawdopodobnej wysokości kontraktu? Należy pamiętać, że to resort gospodarki morskiej stopniowo przejmuje nadzór nad stoczniami wchodzącymi w skład PGZ, które miały być odpowiedzialne za budowę nowych okrętów.

Czytaj też: [Szybkie decyzje modernizacyjne kołem ratunkowym dla marynarki i przemysłu. Debata Defence24.pl \[RELACJA\]](#)

Na inwestycje w PGZ Stocznia Wojenna MON wydał w ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy co najmniej 274 mln zł. To stocznia produkcyjna, mająca zajmować się właśnie budową nowych okrętów. Pozyskanie Adelaide spowoduje jednak opóźnienie budowy w polskich stoczniach nowych okrętów „Miecznik” i „Czapla”, jakie miały zastąpić fregaty typu Perry. **Te projekty, realizowane we współpracy z partnerami zagranicznymi, miały dać szansę na skok jakościowy i odbudowę potencjału stoczni.**

Maciej Styczyński, dyrektor Wydziału Przemysłu Okrętowego w kierowanym przez ministra Gróbarczyka MG MiZŚ mówił niedawno: „Dobra kondycja polskich stoczni to nie tylko kwestia większej wydajności naszej gospodarki, ale także sprawa strategiczna. Musimy mieć świadomość, że mamy tu do czynienia także z naszą obecnością na Morzu Bałtyckim, konkurencją z krajami, które zabierają nam produkcję. Chcąc nie chcąc musimy postawić na realizację kontraktów na budowę okrętów w partnerstwie z wiodącymi podmiotami zagranicznymi – grupami stocznioowymi, które są w stanie zapewnić transfer technologii oraz szeroką współpracę przemysłową z polskimi stoczniami. To powinno pozwolić na odbudowę potencjału produkcyjnego, jak również na pozyskanie kluczowych kompetencji z zakresu zarządzania skomplikowanymi projektami.”.

Czytaj też: [Zamiast nowych okrętów – wakacje na Antypodach \[OPINIA\]](#)

Na potrzebę skierowania do stoczni realnych zamówień w momencie konsolidacji wskazują także eksperci. - *Polские stocznie są rozdrobnione i zbyt małe, żeby spełniać rolę generalnego wykonawcy dużych, nowoczesnych jednostek. Wymagają konsolidacji i ten projekt ma być realizowany. Liczą się nie tylko programy i koncepcje, lecz przede wszystkim realne zamówienia. One są potrzebne już dziś.* - mówił w rozmowie z agencją Newseria Biznes Piotr Słupski, menedżer i ekspert branży stoczniowej.

Czytaj też: [Używane okręty zagrożeniem dla przetrwania polskich stoczni. Raport ISW](#)

Wiadomo jednocześnie, że szansą na konsolidację państwowych stoczni ma być przejęcie przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Środlądowej. Odbudowa branży to jeden z priorytetów Planu na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Sam minister Gróbarczyk mówił w przytoczonej wcześniej

wypowiedzi, że jej elementem ma być budowa okrętów dla polskiej floty. Z kolei w trakcie debaty Defence24.pl, podczas Balt-Military Expo dyrektor Styczyński mówił o programach wsparcia przemysłu okrętowego. To między innymi obowiązująca już ustawa stoczniowa i przygotowywany Morski Fundusz Rozwoju. Aby ten proces mógł być realizowany, konieczne są jednak zamówienia.

- Kondycja polskich stoczni nie jest najlepsza. Ominął je ten boom, którego doświadczają stocznie europejskie. Każde z długofalowych rozwiązań wymaga określonej perspektywy czasowej, a polskie stocznie kontraktów potrzebują już dziś - mówił Piotr Słupski. Ocenił też, że szansą na pozyskanie technologii, know-how i rozwiązań z zakresu zarządzania dla polskich stoczni jest właśnie realizacja programów okrętowych dla Marynarki Wojennej.