



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BM-4.054.2.2023
Warszawa, 01 września 2023

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie z dnia 28 czerwca 2023 r. Senatora RP Stanisława Gawłowskiego w sprawie realizacji programu „Batory” przedstawiam poniższe informacje.

Osiem lat rażących zaniedbań w prowadzeniu polityki stoczniowej w latach 2007-2015, jakie miało miejsce za rządów PO i PSL doprowadziło do upadku tej gałęzi naszego rodzimego przemysłu. Wciąż mierzymy się ze skutkami nieudolności działań ówczesnego rządu. Sytuacja, w jakiej znajdują się polskie spółki żeglugowe wciąż jest pokłosiem nieudolnych, niszczących lat rządów koalicji PO-PSL. Należy przypomnieć, że jednym z wracających jak bumerang planów rządu koalicji PO i PSL była prywatyzacja Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. Pod pojęciem tym kryła się planowana sprzedaż w obce, z góry upatrzone ręce polskiej dobrze rokującej spółki. Plany, które chciał uskutecznić ówczesny rząd trudno nawet nazwać sprzedażą: PO wspólnie z PSL wielokrotnie podejmowały próby oddania PŻB S.A. prywatnemu armatorowi za przysłowiową czapkę gruszek. Wtedy to, jeszcze jako opozycja, Prawo i Sprawiedliwość nie dopuściło do ziszczenia się tego haniebnego planu, stopując deprecjonowanie i degradowanie majątku spółki. Tak długiego okresu zaniedbań polityki stoczniowej jaką na swoim koncie ma PO razem z PSL nie sposób szybko odbudować. Jest to długotrwały proces. Wspomniane trudności spotęgował dodatkowo wybuch pandemii COVID-19, wpływając silnie na kondycję rynku polskiego ale i światowego. Rząd Prawa i Sprawiedliwości pomimo utrudnionej drogi odbudowy potencjału przemysłu stoczniowego podejmuje długofalowe działania naprawcze.

Celem Programu „Batory” jest stymulowanie rozwoju technologii, projektowania i budowy polskich jednostek pływających i konstrukcji morskich, przesunięcie sektora stoczniowego w kierunku produkcji innowacyjnych produktów i wyspecjalizowanych jednostek o wysokiej wartości dodanej, a równolegle do powyższego - zapewnienie jak najpełniejszego wykorzystania potencjału polskich stocznii. Są to założenia niezwykle istotne, wymagające ogromnego nakładu pracy, cierpliwości i wytrwałości w działaniu. Odbudowa sektora stoczniowego pozostaje trudnym wyzwaniem, z uwagi na zgłiszcza tego przemysłu, jakie obecny Rząd RP zastał po przejęciu od oponentów rządów.

Zaprzestanie produkcji statków, jako najbardziej zaawansowanych technologicznie produktów polskiej gospodarki spowodowało negatywne zmiany jakościowe i ilościowe

w przemyśle około stoczniowym. Najbardziej poszkodowane zostały huty, fabryki silników, wyposażenia oraz inne zakłady dostarczające podzespoły do produkcji statków.

Realizację Programu „Batory” w znaczący sposób skomplikowały także, nie do przewidzenia w okresie tworzenia założeń ww. programu, wydarzenia o charakterze światowym jak pandemia Covid-19, której skutki gospodarczo-rynkowe są nadal odczuwalne oraz zbrojna agresja Rosji na Ukrainę. Powyższe wydarzenia w znacznym stopniu obciążły tło makroekonomiczne, skutkując spowolnieniem gospodarczym. Napływ nowych zamówień na statki uległ w ujęciu ogólnoświatowym istotnemu ograniczeniu.

Suma tych trzech aspektów znacząco utrudnia szybki i bezproblemowy powrót do formy branży stoczniowej, jak i transportu morskiego.

Kierując się głęboką świadomością istoty obszaru morskiego, zwłaszcza rejonu Morza Bałtyckiego i jego potencjału Rząd RP powołał Program „Batory”. Wysoka konkurencyjność przewozów promowych determinuje konieczność systematycznej odnowy posiadanej floty i zwiększenia tonażu. Jest to niestety zadanie wysoce kapitałochłonne, natomiast oczekiwane efekty współzależne są od trendów i kondycji gospodarki światowej.

W 2017 r. Morska Stocznia Remontowa Gryfia S.A. i Polska Żegluga Bałtycka S.A. zawarły kontrakt dotyczący zaprojektowania i wybudowania promu samochodowo-pasażerskiego RO-PAX, przeznaczonego do eksploatacji w żegludze morskiej oraz przewozów drogą morską pasażerów i ładunków ro-ro, między polskim portem Świnoujście i szwedzkim portem Ystad. Ze względu na opóźnienia w procesie projektowym, oraz wspomnianą pandemię, oddziałującą na gospodarki krajowe, w tym rynek transportu morskiego, projekt został wstrzymany z uwagi na potrzebę przemodelowania pierwotnych założeń, wymagających dopasowania do obecnej sytuacji panującej na rynku żeglugowym, jak również zweryfikowania założeń ekonomicznych po stronie spółki jako inwestora.

Z inicjatywy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. w 2020 roku utworzona została spółka dedykowana (Polskie Promy sp. z o.o.) do prowadzenia wspólnego z Polską Żeglugą Morską P.P., projektu inwestycyjnego budowy floty promowej napędzanej LNG.

W roku 2021 Polska Żegluga Morska P.P. przyjęła pozycję lidera w projekcie poprzez odkupienie od Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. spółki Polskie Promy, która obecnie jest koordynatorem procesu finansowego i inwestycyjnego budowy promów.

Należy wyraźnie podkreślić, że projekt odnowy floty polskich armatorów, pomimo dotychczasowych obiektywnych trudności jest realizowany. Polskie Promy sp. z o.o. realizuje kontrakt obejmujący budowę dla PŻB S.A. i PŻM P.P trzech (plus jeden w opcji) promów napędzanych LNG z alternatywnym zasilaniem bateryjnym. Podpisany kontrakt jest największą od 30 lat umową inwestycyjną zawartą pomiędzy spółką z polskim kapitałem, a polską stocznia.

Parametry budowanych jednostek będą dostosowane do żeglugi na linii Świnoujście - Ystad. Projekt realizowany jest z udziałem Skarbu Państwa, jako inwestora prywatnego, który zaangażował na jego realizację na warunkach rynkowych kwotę 1 mld zł w formie

podwyższenia kapitału zakładowego jak również pożyczki. Pozostała część inwestycji finansowana będzie przez dwóch polskich armatorów oraz pożyczki bankowej.

Równoległe PŻB S.A. realizuje działania związane z zapewnieniem długoterminowego czarteru promu, który zostanie wprowadzony na linię Świnoujście – Ystad w ramach realizacji projektu CEFT, którego jest jednym z beneficjentów. Jednocześnie Spółka uzyskała na rynkowych warunkach dokapitalizowanie Skarbu Państwa w kwocie 140 mln zł na czarter promu z opcją wykupu. Dokapitalizowanie miało formę podwyższenia kapitału zakładowego, a wszystkie akcje nowej emisji zostały objęte przez Skarb Państwa.

Dzięki tym działaniom możliwe było podpisanie umowy na czarter nowego promu z opcją jego późniejszego zakupu. Jednostkę buduje włoska stocznia CN Visentini. Prom został zwodowany na początku kwietnia 2023 r., w tej chwili trwają prace wykończeniowe. W drugiej połowie 2024 roku jednostka ma zasilić flotę PŻB, obsługując linię Świnoujście-Ystad.

W tym miejscu należy podkreślić, iż wszelkie kwestie formalno-prawne, operacyjne i techniczne dotyczące budowy promów, pozostają w wyłącznej kompetencji organów zarządzających spółek oraz dyrektora przedsiębiorstwa państwowego i pozostają poza właściwościami Ministra Infrastruktury jako wykonującego w imieniu Skarbu Państwa prawa z akcji PŻB S.A. i Promy Polskie Sp. z o.o. oraz funkcję organu założycielskiego względem PZM P.P.

Jednocześnie Minister Infrastruktury, działający w imieniu Skarbu Państwa jako akcjonariusza Spółki, jest zobowiązany do respektowania reguł obrotu gospodarczego, w tym konieczności zagwarantowania działania podmiotów z udziałem Skarbu Państwa na równych - względem konkurencyjnych podmiotów - zasadach. Oznacza to, iż obowiązki informacyjne Skarbu Państwa nie mają charakteru bezwzględnego i podlegają ograniczeniom wynikającym z odrębnych przepisów, w tym przypadku z przepisów o tajemnicy przedsiębiorstwa.

Odnosząc się do wyniku Grupy Kapitałowej PŻB S.A. za rok obrotowy 2022, informuję, iż Grupa Kapitałowa wykazała w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym zysk netto, na poziomie porównywalnym do zysku netto osiągniętego w roku poprzednim.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marek Gróbarczyk

Sekretarz Stanu