



Znak sprawy: GM-DNW-2.054.1.2021

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na interpelację, z dnia 8 grudnia 2020 roku, Posła na Sejm RP Pana Jarosława Rzepy: nr 15900 w sprawie etapu rozwoju oraz finansowania programu „Batory” poniżej przedstawiam odpowiedzi na postawione przez Pana Posła pytania.

1. *Na jakim obecnie etapie rozwoju jest Program „Batory”?*
2. *Jakie działania planowane są w najbliższej przyszłości w związku z funkcjonowaniem Programu „Batory” (o ile to możliwe, proszę podać konkretny zakres temporalny)?*
3. *Ile do tej pory kosztował Program „Batory”? Skąd wynika ta kwota?*
4. *Ile w przyszłości będzie kosztować Program „Batory”?*

Program „Batory”, jest częścią programu *Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego*, który z kolei jest częścią *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (dalej SOR)*, przyjętej przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r. Celem projektu „Batory” jest stymulowanie rozwoju technologii, projektowania i budowy polskich jednostek pływających i konstrukcji morskich, przesunięcie sektora stoczniewego w kierunku produkcji innowacyjnych produktów i wyspecjalizowanych jednostek o wysokiej wartości dodanej. Równolegle do powyższego zapewnienie jak najpełniejszego wykorzystania potencjału polskich stocznii.

W ramach projektu „Batory” ustanowione zostały cztery filary:

#### **I. BUDOWA NOWEGO PROMU TYPU RO-PAX DLA POLSKIEGO ARMATORA**

Jednym z filarów projektu „Batory” jest *Budowa promów typu ro-pax dla polskich armatorów*.

Należy podkreślić, że budowa promów, jako element SOR z założenia miała być i jest realizowana przez podmioty prawa handlowego, w ramach istniejących już strategii ich działalności.

Polska Żegluga Bałtycka S.A. (dalej PŻB S.A., Spółka) realizowała dotychczas projekt budowy nowego promu samochodowo - pasażerskiego (typu Ro-Pax) na podstawie Kontraktu zawartego z Morską Stoczną Remontową Gryfia S.A. (dalej MSR Gryfia S.A.).

W związku z tym, że w ramach realizowanej przez MSR Gryfia S.A. i PŻB S.A. inwestycji nastąpiły opóźnienia, PŻB S.A. stwierdziła brak możliwości dalszej realizacji ww. umowy na budowę promu z udziałem MSR Gryfia S.A.

Obecnie, w celu kontynuacji prac, została powołana dedykowana spółka prawa handlowego *Promy Polskie Sp. z o.o.*, której celem jest koordynacja budowy promów dla PŻB S.A. i PŻM P.P. We wrześniu ub.r. PŻB S.A. i PŻM P.P. uzyskały pozytywną opinię UOKiK dotyczącą wniosku o ich koncentrację w formie utworzenia wspólnego przedsiębiorstwa.

PŻB S.A., za pośrednictwem *Polskie Promy sp. z o.o.*, rozpoczęła także otwartą procedurę związaną z wyborem polskiej stoczni lub grupy polskich stocznii zainteresowanych realizacją projektu budowy promów dla obu ww. armatorów.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, w ramach przekazanych mu kompetencji, wykonuje w imieniu Skarbu Państwa prawa z posiadanych akcji i udziałów w podmiotach prawa handlowego, które prowadzą odrębną samodzielną działalność gospodarczą. Realizacja projektów, sposób tej realizacji oraz weryfikacja zasadności podejmowania określonych czynności były i są domeną odpowiednich organów podmiotów profesjonalnych, w przypadku projektu promowego – zarządu PŻB S.A., jako działania stricte operacyjne.

Zgodnie z informacją przekazaną przez Zarząd Spółki, koszty poniesione dotychczas (w latach 2016- 20) przez PŻB S.A. w związku z realizacją Programu Batory wyniosły ok. 12,5 mln zł. W tym okresie Spółka zrealizowała następujące działania: we współpracy z profesjonalną firmą projektową przeprowadzono wewnętrzne analizy dotyczące potrzeb Spółki w zakresie wymiany floty promowej i koncepcji nowych promów typu Ro-Pax.

Ponadto m.in.: profesjonalne biuro projektowe wykonało projekt akwizycyjny promu typu Ro-Pax; w ramach zawartego kontraktu wykonano Projekt Kontraktowy i Zmodyfikowany Projekt Kontraktowy promu; dokumentację techniczną pierwszej sekcji kadłuba promu pełniącą funkcję stępki promu, która została zatwierdzona przez towarzystwo klasyfikacyjne, tj. PRS S.A; wg ww. dokumentacji położono ww. sekcję; wykonano sześć pakietów dokumentacji Projektu Technicznego promu – stopień zaawansowania realizacji tego projektu jest szacowany na poziomie ok. 30 %; przeprowadzono w znacznym zakresie badania modelowe kadłuba statku na basenie w CTO S.A. / OHO – stopień zaawansowania realizacji tych prac jest szacowany na poziomie 50 %; dokonano weryfikacji ww. Projektu Kontraktowego; oceny stanu zaawansowania realizacji Projektu Technicznego.

Ponadto wykonano: analizy oraz prognozy rozwoju rynku przewozów drogą morską pasażerów i ładunków Ro-Ro w rejonie Morza Bałtyckiego; plan inwestycyjny dla projektu budowy nowych promów; zgodnie z rekomendacją lidera instytucji finansowych zainteresowanych finansowaniem projektu, tzw. konsultant techniczny przygotował „Studium wykonalności”.

Odnowa tonażu polskich armatorów jest realizowana na rynkowych warunkach, samodzielnie przez spółki prawa handlowego, z uwzględnieniem posiadanych możliwości inwestycyjnych, kapitałowych, jak również sytuacji na rynku przewozów morskich oraz stoczniowym.

Należy wskazać, iż aktualne pozostają długoletnie strategie armatorów i związana z nimi konieczność wymiany floty, tym samym założenia projektu Batory również są aktualne. Biorąc jednak pod uwagę dzisiejszą sytuację na rynku przewozów, aktualną globalną sytuację związaną z pandemią Covid-19 i wpływ ostatnich miesięcy na sytuację ekonomiczno-finansową wielu podmiotów, w tym również armatorów, nie jest wykluczone, że konieczne będą ponowne analizy rynkowe w zakresie zarówno potencjału rynkowego jak i możliwości finansowania inwestycji. Powyższe będzie miało kluczowy wpływ, również na plany inwestycyjne armatorów.

## **II. ZIELONA STOCZNIA**

Inspiracja Projektu „Zielona Stocznia w Polsce” powstała jesienią 2015 r. Jest to inicjatywa środowisk przedsiębiorców skupionych w Krajowej Izbie Gospodarczej (KIG) w Warszawie będącej organizacją samorządu gospodarczego w Polsce. Stanowi ona odpowiedź na dokonywane w naszym kraju zmiany gospodarcze oraz nową politykę rozwojową polskiej gospodarki i plany odbudowy krajowego potencjału przemysłowego, w tym m.in. przemysłu stoczniowego. Projekt „Zielona Stocznia w Polsce” skupił grono ekspertów i praktyków gospodarczych w ramach struktury KIG. Przeprowadzone konsultacje biznesowe, społeczne i polityczne wykazały, że Projekt „Zielona Stocznia w Polsce” dobrze wpisuje się w ramy nowej polityki rozwojowej rządu RP i może stanowić biznesowe uzupełnienie i rozwinięcie dla większego projektu odbudowy przemysłu stoczniowego naszego kraju. Celem Projektu "Zielona Stocznia w Polsce" jest uruchomienie efektu synergii z połączenia istniejącego potencjału kadrowego, technicznego i finansowego w zakresie fachowego przygotowania przedsięwzięcia i jego rozwoju jako jednego z istotnych oraz przyszłościowych pomysłów na pełniejsze wykorzystanie istniejących już zasobów stoczniowych gospodarki morskiej w Polsce.

W związku z zaostreniem od roku 2018 przez UE wymagań i standardów w zakresie „złomowania” statków planowane przedsięwzięcie stanowi szansę na wykorzystanie istniejącego w kraju potencjału stoczniowego oraz na stworzenie komercyjnego zakładu recyklingu statków dla Morza Bałtyckiego i Morza Północnego. Wg szacunków Komisji Europejskiej w latach 2011-2025, trzeba będzie złomować na całym świecie ponad 12 tys. statków do 500 GT, o łącznym tonażu brutto – 3,3 mln GT,

w tym ponad 1560 jednostek pływających pod banderą państw UE (średniorocznie 104 statki unijne).

**Spółka celowa:**

Spółka celowa "Zakład Recyklingu Statków Szczecin sp. z o.o." została zawiązana 1.07.2019 r. po 50% udziałów posiadają: MSR Gryfia S.A. i Krajowa Izba Gospodarcza. Do chwili obecnej zrealizowano szereg działań mających na celu ocenę możliwości technicznych i infrastrukturalnych wykonalności projektu, jak również ocenę ekonomicznej zasadności i rezultatów przedsięwzięcia. W szczególności wykonano następujące prace/opracowania:

- 1) Ekspertyza pt. „Technologia transportu jednostek z wody na płytę demontażową”. Opracowanie potwierdza techniczne możliwości wykorzystania pontonu dokowego należącego do MSR Gryfia S.A. jako „windy” do wyjęcia statków z wody i przetransportowania ich na powierzchnię (na płytę demontażową). Ekspertyza zawiera zakres koniecznej modernizacji dokopontonu oraz prac niezbędnych do przystosowania płyty kadłubowo-demontażowej na potrzeby technologii wyjęcia statku z wody.
- 2) Ekspertyza pt. „Opinia techniczna określająca optymalne założenia dla przebudowy, budowy i zagospodarowania terenu”. Opracowanie potwierdza możliwość adaptacji infrastruktury budowlanej na potrzeby Zakładu Recyklingu Statków, który będzie spełniał wymogi Rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20.11.2013 r. w sprawie recyklingu statków [...]. Ponadto, ekspertyza zawiera proponowane technologie wykonania poszczególnych prac oraz projekcje kosztorysowe.
- 3) Opracowanie pt. "Studium wykonalności dla przedsięwzięcia polegającego na utworzeniu Zakładu Recyklingu Statków w Szczecinie na wyspie Gryfia" wraz z biznesplanem. Opracowanie w podsumowaniu wskazuje m.in. na efektywność ekonomiczną i opłacalność finansową przedsięwzięcia oraz na korzyści społeczno-gospodarcze wynikające z realizacji projektu.
- 4) Wniosek pn. „Zielona Stocznia w Polsce” – etap I – utworzenie Zakładu Recyklingu Statków” przekazany do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej celem wpisania i ujęcia go w Krajowym Programie Odbudowy opracowywanym przez władzę państwową, który to Program docelowo zostanie przedstawiony przez nasz kraj do Komisji Europejskiej w ramach europejskiego wsparcia finansowego państw członkowskich UE w wychodzeniu z kryzysu związanego ze skutkami pandemii koronawirusa.
- 5) Wniosek o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych wraz z opracowaniem raportu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Proces uzyskania decyzji środowiskowej jest w toku. Aktualnie procedura znajduje się na etapie uzgodnień międzyinstytucjonalnych w regionie zachodniopomorskim.
- 6) W toku uzgodnień znajduje się aspekt wydzierżawienia (obecnie od Mars Finance 1 sp. z o.o. - MF1) terenu na wyspie Gryfia wokół basenu remontowego na potrzeby komercyjnej działalności ZRSSz (w pierwszym etapie na wydzierżawionym terenie będą wykonane prace inwestycyjne pod potrzeby technologiczne związane z demontażem). Zarząd ZRSSz dąży w pierwszej kolejności do zawarcia umowy przedwstępnej dzierżawy.

W najbliższej przyszłości planowane są następujące działania:

Harmonogram ramowy:

- 1) 2021 rozpoczęcie inwestycji
- 2) 2022 - rozpoczęcie pierwszej działalności operacyjnej
- 3) 2023/24 - rozpoczęcie działalności operacyjnej zw. z recyklingiem statków pow. pojemności 500 GT.

Wg informacji uzyskanych od spółki "Zakład Recyklingu Statków Szczecin sp. z o.o.", w zakresie budżetu do września (włącznie) 2020 r. wydatkowano kwotę ok. 150.000 zł. Do końca roku 2020 planowane jest wydatkowanie dodatkowej kwoty ok. 400.000 zł. Od roku 2021 planowane jest pozyskanie 2-ch inwestorów strategicznych dla spółki (prywatnego i państwowego) przy zrównoważonym wkładzie kapitałowym.

Szacunkowe kwota realizacji projektu recyklingowego wynosi ok. 28 987 000 PLN.

### **III. INTELIGENTNE TECHNOLOGIE OKRĘTOWE INNOSHIP**

Program sektorowy INNOship został zainicjowany przez Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE, którego członkami są stocznie produkcyjne i remontowe, dostawcy usług, kooperanci i producenci wyposażenia okrętowego, a także inne firmy i instytucje aktywne w branży przemysłu stoczniowego.

W odpowiedzi na skierowane przez NCBR do podmiotów zrzeszających przedstawicieli poszczególnych sektorów gospodarki zaproszenie do składania ofert na przygotowanie studium wykonalności programu sektorowego, Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE w 2017 r. złożył studium wykonalności programu sektorowego, będące jednocześnie wnioskiem o jego ustanowienie. Głównym celem Programu jest wzrost konkurencyjności polskiego sektora stoczniowego. Cel główny programu będzie realizowany w powiązaniu z następującymi celami szczegółowymi wyznaczającymi strategię osiągnięcia celu głównego:

Cel szczegółowy 1. Wzrost innowacji produktowej i technologicznej w polskim sektorze stoczniowym w Polsce. Cel ten będzie realizowany poprzez wdrożenie innowacyjnych rozwiązań takich jak: technologie, metody, procedury, wyroby opracowane podczas realizacji programu sektorowego.

Cel szczegółowy 2. Zwiększenie aktywności podmiotów z sektora stoczniowego w zakresie działalności B+R. Cel ten będzie realizowany poprzez finansowe wsparcie dla projektów innowacyjnych przedsiębiorstw sektora. Współfinansowanie prac badawczych i rozwojowych technologii/produktów z zaangażowaniem środków publicznych otworzy nowe możliwości rozwoju polskich przedsiębiorstw w sektorze stoczniowym i pozytywnie przełoży się na wzrost aktywności tych podmiotów w zakresie działalności B+R, pozwalając na wzrost ich konkurencyjności i pozyskiwanie zleceń w nowych niszach rynkowych.

Na dzień 12.10.2020 r. podpisano 4 Umowy o dofinansowanie projektów wyłonionych z konkursu 2. Dotychczas, tj. na dzień 12.10.2020 r. w Programie INNOship wydatkowano kwotę 9 897 978,47 PLN (kwota przekazana Beneficjentom przez NCBR).

W chwili obecnej rozpoczęto ewaluację Programu INNOship. Jej wyniki będą najprawdopodobniej w przyszłym roku.

Programu INNOShip – jest to dedykowany innowacyjności w gospodarce morskiej program NCBiR, koszty jego prowadzenia wynikają z zasad prowadzenia programów sektorowych i leżą w gestii NCBiR. Szacunkowa kwota realizacji programu INNOShip wynosi 320 000 000 PLN (alokacja na dwa konkursy).

### **IV. I - OFFSHORE**

4 grudnia 2017 r. podpisany został list intencyjny pomiędzy Grupą MARS Shipyards & Offshore i Grupą LOTOS S.A. dotyczący współpracy w zakresie recyklingu platform używanych w górnictwie morskim. Projekt I-offshore będzie miał za zadanie przygotowanie podstaw do stworzenia nowoczesnych produktów szeroko rozumianej branży offshore, w tym nowoczesnej modułowej platformy offshore, usystematyzowanie potrzeb i możliwości pełnego wykorzystania branży. Minister do spraw gospodarki morskiej wytypował podmioty potencjalnie zainteresowane współpracą w ramach przedmiotowego projektu. Projekt planowo zostanie uruchomiony w terminie późniejszym. W chwili obecnej trwają działania zmierzające do powołania członków grupy roboczej do spraw realizacji projektu I-offshore jako przedstawicieli zaproszonych podmiotów. Grupa robocza złożona będzie z przedstawicieli administracji rządowej, ekspertów branżowych i nauki.

Zadania przewidziane do wykonania w 2020-2021 roku:

- Działania zmierzające do rozpoczęcia realizacji projektu uzależnione są od możliwości analizy stanu i potrzeb branży związanej również ze skutkami epidemii COVID.

Łączę wyrazy szacunku,  
Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Marek Gróbarczyk  
Sekretarz Stanu