

**Oświadczenie złożone  
przez senatora Stanisława Gawłowskiego  
na 29. posiedzeniu Senatu  
w dniu 10 września 2021 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Ministrze!

W odpowiedzi na pismo z dnia 16 lipca 2021 r. (GM-DNW-1.054.7.2021), dotyczące odpowiedzi na moje oświadczenie, pragnę zauważyć, co następuje.

Koalicja rządowa PO-PSL podjęła szereg daleko idących działań mających na celu zabezpieczenie rozwoju PŻM i uniknięcie likwidacji firmy. W tym celu do połowy 2012 r. w stoczniach chińskich Xingang Shipbuilding Heavy Industry w Tianjin, Mingde w Nantongu, New Times Shipbuildings w Jingjiang oraz Sanfu w Thaizhou zbudowanych zostało 38 statków, w czterech seriach jednostek bliźniaczych. Piątą serię, czterech dużych masowców (82 tysiące DWT), zaczęła już budować stocznia Tsuneishi w Japonii.

Warto nadmienić, że powyższe inwestycje zostały zrealizowane w czasie bardzo trudnej sytuacji na rynku, przy niskim poziomie BDI (Bałtycki Indeks Inwestycyjny).

Zaskakujące jest, że w obecnej sytuacji, kiedy rynek żeglugowy po raz pierwszy od kilkunastu lat notuje stały przyrost BDI – a co za tym idzie, stawki frachtowe statków, które są w posiadaniu PŻM, kształtują się obecnie na poziomie od ok. 24 tysięcy do ok. 30 tysięcy USD za dzień – PŻM podjęła działania mające na celu sprzedaż serii 9-letnich statków zbudowanych w latach 2011–2012 („Regalica”, „Narew”, „Raba”, „Olza”, „Prosna”, „San”, „Skawa”, „Ina”) (zał. nr 1).

Poziom stawek frachtowych kształtujących się obecnie na rynku wpływa na wysoką rentowność PŻM, tym bardziej że rynek światowy poprzez sytuację związaną z pandemią koronawirusa notuje ciągły niedobór tonażu dostępnego na rynku, co powoduje stały wzrost frachtów.

W mojej ocenie przeprowadzone analizy ekonomiczne dotyczące efektywności eksploatacji tonażu statków typu „Regalica” zostały oparte na błędnych założeniach, mających udowodnić potrzebę sprzedaży tonażu.

Przy założeniu, że statki typu „Regalica” budowane były za około 22 miliony USD, sprzedaż ich za cenę ok. 6 milionów USD budzi znaczące wątpliwości. Warto rozważyć celowość sprzedaży tego tonażu przy obecnych stawkach frachtowych. Z uwagi na średni okres spłaty kredytu na budowę statku, ok. 12–15 lat, uzasadnione jest pytanie: czy sprzedaż tonażu po 9 latach jest opłacalna?

W związku z tym bardzo proszę Pana Ministra o przedstawienie rzetelnej analizy ekonomicznej uzasadniającej sprzedaż całej serii statków typu „Regalica” (włączając w to wspomniane przez Pana inwestycje w niezbędne remonty potwierdzające świadectwo klasy wraz z instalacją urządzeń do oczyszczania wód balastowych).

Ponadto warto zauważyć, że statki w wieku 8–12 lat nie wymagają nadzwyczajnych środków finansowych na remonty klasowe, aby zapewnić dalszą bezpieczną i opłacalną eksploatację tonażu.

Zwracam również uwagę, że sytuacja zadłużenia grupy kapitałowej PŻM (zał. nr 2) wzbudza poważne zaniepokojenie, gdyż brak wiadomości o przyjętym programie inwestycyjnym w PŻM P.P. sugeruje, że pieniądze uzyskane ze sprzedaży statków nie posłużą inwestycji w nowy tonaż, lecz zostaną użyte na pokrycie bieżących wydatków firmy.

Sprzedaż tonażu statków typu „Regalica” spowoduje znaczący spadek przychodów w obecnej sytuacji rynkowej.

Proszę również o wyjaśnienie przez Pana Ministra przyczyn zaciągnięcia w maju 2019 r. finansowania dłużnego przez ówczesnego komisarza, pana Pawła Brzezickiego, w kwocie 175 milionów USD w konsorcjum banków pod przewodnictwem DVB Bank SE, sprzedanego później do Bank of America w grudniu 2019 r. Finansowanie zostało zabezpieczone zastawem na 34 statkach grupy kapitałowej PŻM. Czy komisarz Paweł Brzezicki został prawidłowo umocowany przez Skarb Państwa do zaciągnięcia takiego zobowiązania? Bardzo proszę o przedstawienie odpowiedniej dokumentacji w tej sprawie (zał. nr 3).

Stanisław Gawłowski