



Znak sprawy: GM-DNW-1.054.9.2021

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pismo z dnia 13 września 2021 roku (znak BPS/043-29-1210/21) dotyczące oświadczenia Pana Senatora Stanisława Gawłowskiego złożonego podczas 29 posiedzenia Senatu RP z dnia 10 września 2021 roku, dotyczącego sprzedaży statków wchodzących w skład posiadanej floty oraz zaciągnięcia kredytu konsorcjalnego uprzejmie informuję, jak poniżej.

Na wstępie chciałbym po raz kolejny zwrócić uwagę, że Rząd Zjednoczonej Prawicy jako jeden z priorytetów miał w założeniach odbudowę w Polsce przemysłu stoczniowego i całości branży morskiej. Powyższe determinowane było latami zaniedbań jakie powstały w wyniku braku właściwej polityki w tych obszarach w okresie sprawowania władzy przez rząd Koalicji PO-PSL. Wszystkie prowadzone obecnie działania w zakresie odnowienia tonażu wiążą się z budową w polskich stoczniach jednostek promowych dla polskich armatorów, a nie ich zakupu poza granicami Państwa Polskiego.

Do wyłącznej kompetencji Dyrektora i Rady Pracowniczej PŻM P.P. należy podejmowanie na rynkowych zasadach z uwzględnieniem interesu ekonomicznego, decyzji odnośnie funkcjonowania oraz prowadzenia działalności Przedsiębiorstwa. W kontekście powyższego, a także obowiązujących przedsiębiorstwo regulacji prawnych twierdzenia Pana Senatora, że *koalicja rządowa PO-PSL podjęła szereg daleko idących działań mających na celu zabezpieczenie rozwoju PŻM i uniknięcie likwidacji firmy*, sugerują jednoznacznie działania podejmowane poza prawem, gdyż zasadniczo rola i kompetencje organu założycielskiego przedsiębiorstwa państwowego są ograniczone do ściśle określonych, enumeratywnie wskazanych przypadków i z pewnością nie obejmują decyzji operacyjnych dotyczących zakupów przez Grupę Kapitałową PŻM P.P. statków w zagranicznych stoczniach. Inaczej wygląda powyższa kwestia obecnie, w okresie sprawowania władzy przez Rząd Zjednoczonej Prawicy, gdzie inwestycje promowe największych polskich armatorów dokonywane są z uwzględnieniem zaangażowania kapitałowego Skarbu Państwa działającego na zasadach inwestora prywatnego w oparciu o postanowienia i instrumenty określone w programach rządowych i wynikających z nich aktów prawnych.

Z informacji przedstawionych przez PŻM P.P. wynika, iż jednostki z grupy eksploatacyjnej „Regalica” to aktualnie statki osiągające najniższe wyniki spośród floty Grupy Kapitałowej PŻM P.P., mimo bardzo wysokiego rynku frachtowego; historycznie, eksploatacja tych jednostek przynosiła straty. Mimo ponoszonych przez Grupę Kapitałową PŻM P.P. dużych nakładów na utrzymanie bezpiecznego stanu technicznego, jednostki te nadal wymagają kolejnych wysokich nakładów inwestycyjnych oraz wyposażenia zgodnie z wymogami środowiskowymi w systemy uzdatniania wód balastowych. Jak informuje PŻM P.P. przeprowadzone kalkulacje rentowności remontu, modernizacji i dalszej eksploatacji jednostek wykazały straty, jakie poniesie armator mimo utrzymującego się wysokiego trendu na rynku frachtowym. Dodatkowo, przy spadku poziomu rynku, obszar dla którego dedykowane były jednostki z grupy „Regalica” (rynek

niepodlega

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

karaimski), uległ istotnym zmianom trendów przewozowych w kontekście wielkości jednostek. Na obecnym etapie preferowany jest większy tonaż, stąd w dłuższej perspektywie czasu Grupa przewiduje duże trudności z pozyskaniem zamówień dla przewozu przez statki z grupy eksploatacyjnej „Regalica”.

Zgodnie z powyższymi wynikami grupy „Regalica”, konieczne nakłady remontowe i modernizacyjne, perspektywy zatrudnienia i wyniki kalkulacji rentowności zostały przedstawione Radzie Pracowniczej PŻM P.P do zaopiniowania i na tej podstawie podjęta została decyzja o sprzedaży tonażu.

Jak wskazuje PŻM P.P. sprzedaż została przeprowadzona zgodnie z wewnętrznymi procedurami Grupy w obszarze sprzedaży jednostek. Ceny proponowane przez kupujących i brokerów po inspekcjach technicznych jednostek, weryfikowane były z poziomami możliwymi do uzyskania na rynku jednostek second hand oraz na podstawie cen bieżących sprzedaży Clarkson Shipping Intelligence Weekly.

Środki uzyskane ze sprzedaży statków przeznaczone zostały na spłatę pozostałego kredytu inwestycyjnego zaciągniętego w celu zakupu jednostek. Nadwyżka środków zasilila środki przeznaczone na zakup nowych jednostek w ramach „Programu Inwestycyjnego Grupy Kapitałowej PŻM P.P. na lata 2020 - 2025” przyjętego przez Radę Pracowniczą PŻM P.P. w styczniu bieżącego roku.

W ocenie PŻM P.P. sprzedaż statków z grupy „Regalica” nie wpłynie negatywnie na wynik oraz sytuację ekonomiczno - finansową Grupy. Po sprzedaży tych jednostek zmniejszeniu ulegnie saldo zadłużenia Grupy, zachowane zostaną środki finansowe, które miałyby zostać przeznaczone na remont i modernizację nierentownego tonażu.

Po uchyceniu zarządu komisarycznego, pod koniec 2019 roku, w Przedsiębiorstwie zostały przywrócone i zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami działają statutowe organy tj. dyrektor przedsiębiorstwa, rada pracownicza i ogólne zebranie pracowników, które samodzielnie podejmują decyzje oraz organizują działalność we wszystkich sprawach przedsiębiorstwa. Kwestie dotyczące w szczególności uchwalenia rocznego planu działalności, zatwierdzenia sprawozdań finansowych (jednostkowych i skonsolidowanych), realizacji inwestycji, zbywania środków trwałych i szereg innych kompetencji pozostają zgodnie z obowiązującym statutem samorządu załogi w gestii Rady Pracowniczej wybieranej przez pracowników przedsiębiorstwa; przedsiębiorstwo państwowe jest samodzielnym, samorządnym i samofinansującym się przedsiębiorcą, jego organy samodzielnie podejmują decyzje oraz organizują działalność we wszystkich sprawach przedsiębiorstwa.

W myśl postanowień art. 58 ust. 2 ustawy o przedsiębiorstwach państwowych, organ założycielski przedsiębiorstwa ma prawo władcze wkraczania w sprawy przedsiębiorstwa tylko w wypadkach przewidzianych przepisami ustawowymi, a te nie dotyczą kwestii poruszanych przez Pana Senatora.

Jednocześnie należy wskazać, iż Grupa Kapitałowa PŻM P.P. działa na globalnym, wysoce konkurencyjnym rynku przewozów trampowych i promowych. Powyższe determinuje konieczność respektowania ochrony informacji stanowiących tajemnicę handlową. Minister Infrastruktury 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 bezwzględnie i podlegają ograniczeniom wynikającym z odrębnych przepisów, w tym przypadku z przepisów o tajemnicy przedsiębiorstwa, które również MI jest zobligowany respektować.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Marek Gróbarczyk
Sekretarz Stanu