

Oświadczenie złożone przez senatora Stanisława Gawłowskiego w dniu 28 czerwca 2023 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka

Panie Ministrze!

23 czerwca 2017 r. Mateusz Morawiecki uroczyście wbił w Szczecinie nit w stępkę pod nowoczesny prom dla PŻB. Od ponad 6 lat stępka stoi wciąż w tym samym miejscu, choć był czas, gdy Polska Żegluga Bałtycka próbowała ją sprzedać.

W związku z tym proszę o odpowiedź na następujące pytania.

1. Dlaczego mimo otrzymania przez ministerstwo od rządu ponad 200 milionów zł i spółki FRS z przeznaczeniem na plan „Batory” do jedynej wykonawcy tego programu w roku 2017, tj. PŻB, nie trafiła ani złotówka? I to mimo obietnicy i nacisków rady nadzorczej na budowę promu w stoczni „Gryfia” w Szczecinie, jej zgody na to i poczynienia znaczących nakładów na realizację planu przez spółkę.

2. Czy zarząd ściągnął wierzytelność ze stoczni „Gryfia” wpłaconą na budowę promu?

3. Dlaczego minister Gróbarczyk oraz poseł na Sejm RP Czesław Hoc zmuszali do realizacji projektu w stoczni „Gryfia”, mimo że wszyscy – w tym najważniejsze banki – wiedzieli, że jedynym wykonawcą, który może zbudować prom, była Gdańska Stocznia Remontowa (obecnie PŻM realizuje tam budowę)? Robili to, szantażując kilkumiesięcznym brakiem zgody na zakup używanego promu oraz skierowaniem dofinansowania FRS tylko do stoczni „Gryfia” z jasną sugestią, kto ma budować prom.

4. Dlaczego realizację programu „Batory” przeniesiono do Włoch?

5. Dlaczego Polska Grupa Promowa może obecnie realizować budowę promu w Gdańskiej Stoczni Remontowej, a PŻB nie? Działanie właściciela spółki było ze szkodą dla PŻB.

6. Dlaczego zmuszano PŻB do budowy promu o długości niecałe 3 km linii ładunkowej, mimo że konkurencja budowała w tym czasie w Chinach promy o długości ładunkowej powyżej 4,5 km?

7. Dlaczego zarząd jest praktycznie nieobecny w siedzibie spółki w Kołobrzegu?

8. Jakie straty zanotowała w 2022 r. Grupa PŻB?

9. Czy ministerstwo przewiduje naprawienie ewidentnych błędów z przeszłości, tj. błędnych decyzji o zakazie zakupu promów używanych i dofinansowywania stoczni „Gryfia”, co opóźniło proces budowy i odnowy floty armatorom o ponad 6 lat?

10. Czy ministerstwo ma plan uratowania polskich przewoźników morskich przed agresywną działalnością zagranicznych przewoźników promowych, którzy wymienili promy, wydłużali, przebudowywali i budowali w Chinach nowe, podczas gdy właściciel zakazywał tego i uprawiał polityczną propagandę, zamiast pozwolić realizować podobne działania polskim armatorom?

11. Czy w dawnym Ministerstwie Gospodarki Morskiej rozliczono osoby odpowiedzialne za narzucanie realizacji programu „Batory” w stoczni „Gryfia”, która nie miała szans, i nadal nie ma, na zrealizowanie projektu budowy promu?

12. Czy rozliczono osoby, które ewidentnie wstrzymywały proces zakupu promów używanych, co w konsekwencji doprowadziło do tego, że armatorzy nie mają ani nowych promów, ani wystarczającej liczby używanych i są wystawieni na porażkę, utratę rynku, co fatalnie odbije się na kosztach eksportu do Skandynawii z uwagi na kontrolę przez zagranicznych operatorów promowych korytarzy transportowych?

Z poważaniem
Stanisław Gawłowski
senator RP