



Z Dorotą Arciszewską-Mielewczyk, prezes Polskich Linii Oceanicznych SA (PLO), rozmawia Piotr Frankowski.

– Po kilku latach przerwy PLO wróciło na Morze Śródziemne, na którym wcześniej operowało przez bardzo długi czas. Co takiego sprawiło, że nowe statki *Pol Stella* i *Pol Maris* trafiły tam z Morza Północnego?

– Do tej pory nasze nowe jednostki ro-ro, właśnie *Pol Stella* i *Pol Maris*, operowały na Morzu Północnym, obsługując serwis między Hoek van Holland a Killingholme w ramach czarteru Stena Line. Zmiana akwenu nastąpiła kilka miesięcy i temu była związana ze zmianą armatora czarterującego, którym obecnie jest DFDS. W efekcie nasze statki pływają teraz między portami Turcji, Grecji i Włoch. Zmiana ma też znaczenie symboliczne. Wracając na Morze Śródziemne de facto wróciliśmy do źródeł. To zawsze dla PLO był ważny rynek. Poza tym rynek ro-ro jest na tym akwencie bardzo mocny. To daje perspektywę rozwoju i wzmocnienia pozycji rynkowej. Mogę zdradzić, że rozglądamy się za kolejnymi statkami.

– Jaką flotą dysponuje obecnie PLO?

– Kieruję firmą od końca grudnia 2019 r., więc pozwolę sobie na odniesienie do tej daty.

# Polska musi mieć silną flotę

Kiedy trafiłam do PLO, dysponowaliśmy dwiema 33-letnimi jednostkami ro-ro *Żerań* i *Chodzież*. Poza tym w ramach grupy posiadamy inne aktywa, m.in. hotel i dział ship chandler.

Jeśli spojrzymy szczegółowo, sytuacja była naprawdę trudna. Statki były wysłużone, a co za tym idzie, koszty ich eksploatacji cały czas rosły. Do tego kończyły im się czartery. To nie była sytuacja pozwalająca na szybki, wyraźny rozwój. Dlatego razem z zespołem doszliśmy do wniosku, że aby dalej funkcjonować na rynku armatorskim, niezbędna jest wymiana tonażu.

Powiem też wprost – jestem wdzięczna naszym właścicielom, a szczególnie nowemu zarządowi Agencji Rozwoju Przemysłu SA, za poparcie naszej strategii. Dziękuję również za pomoc kpt. ż.w. **Zbigniewowi Sulatyckiemu**, twórcy Konwentu Morskiego, którego doświadczenie i wiedza są zawsze dla nas bezcenne.

Dzięki ARP mogliśmy zaciągnąć zobowiązania, które pozwoliły nam na wymianę tonażu. Oczywiście wszystko zgodnie ze strategią firmy i biznesplanem. W efekcie, w latach 2020-2021 pojawiły się *Pol Maris* i *Pol Stella*, 12-letnie jednostki, zbudowane w duńskiej stoczni Odense z dużym udziałem polskich podwykonawców. Jesteśmy pewni, że jest to dobra, europejska jakość wykonania. I co istotne, była to pierwsza od 30 lat decyzja związana z odnowieniem tonażu.

Trzeba też podkreślić, że pozyskanie tych jednostek nie było proste. Na świecie pływa 550 klasycznych jednostek ro-ro, więc jest to bardzo niszowy rynek, operujący głównie na Morzu Śródziemnym, Morzu Północnym i Bałtyku. Pozyskanie na nim statków z rynku wtórnego nie jest prostą sprawą. To, że udało nam się nabyć 2 stosunkowo nowe jednostki tego typu, należy uznać za duży sukces.

Zarządzamy również kontenerowcem *Port Gdynia*, należącym do Arandy, spółki zależnej ARP, który pływa w czarterze w bardzo niebezpiecznym rejonie, między Hiszpanią a zachodnią Afryką. W grudniu 2021 r. był on celem ataku pirackiego na wodach Zatoki Gwinejskiej. Zgodnie z procedurami załoga zabarykadowała się w tzw. cytadeli, piratom nie udało się przejąć jednostki, więc wylądowali swoją złość demolując mostek. Stopniowo naprawiamy wszystkie uszkodzenia. Statek oczywiście zatrudniony jest w ruchu ciągłym, cały czas pływa.

– Wspomniała pani o ewentualnych nowych nabytkach. Jakie miałyby to być statki?

– Wychodzę z założenia, że jako państwo wy armator jesteśmy narzędziem w rękach polskiego rządu. Widzimy obecnie jaka jest sytuacja na świecie, więc moim zdaniem **Polska musi mieć własną silną flotę, bo tego wymaga nadrzędny interes państwa**. Tak zdefiniowany i zrealizowany cel strategiczny zapewni nam wszystkim bezpieczeństwo i niezawodność dostaw towarów i to szczególnie w sytuacjach krytycznych, wzmacniając tym samym bezpieczeństwo całego kraju.

Transport morski jest dziś bardzo ważnym ogniwem globalnych łańcuchów logistycznych. Jeśli producent działa na drugim końcu świata, a pilnie potrzebujemy jakiegoś surowca czy towaru, to widzimy jak ważną rolę w zapewnieniu efektywnego zaopatrzenia rynku odgrywa będąca pod kontrolą sprawna żegluga morska. A do tego dochodzą zakłócenia spowodowane niespodziewanymi wydarzeniami, czyli pandemią COVID-19 i wojną w Ukrainie.

To, że operujemy obecnie jednostkami ro-ro, nie oznacza, że nie możemy eksploatować również gazowców LNG, masowców, czy statków do obsługi sektora offshore

REKLAMA



II FORUM MORSKIE  
RADIA GDAŃSK

Debaty na żywo

6 maja i 22 maja  
godz. 10:05

Śluchaj w Radiu Gdańsk  
i oglądaj na [www.radiogdansk.pl](http://www.radiogdansk.pl)

wind. Jeśli polscy marynarze pływają na świecie na wszystkich możliwych rodzajach statków, to dlaczego nie mogą pływać na takich samych statkach w polskich firmach?. Powtórzę więc: obecne wydarzenia pokazują, że aby zapewnić bezpieczeństwo energetyczne, niezbędne jest posiadanie własnej, polskiej floty. Dlatego zawsze zabiegałam i będę zabiegać o zdywersyfikowanie działalności żeglujowej PLO.

#### **– Czyli PLO będzie wchodziło w nowe sektory żeglugi?**

– Chcemy otwierać się na takie segmenty, jak transport LNG czy obsługa projektów offshore wind. Obecnie wszyscy w Polsce uczą się offshore, ale mamy zainteresowanych armatorów, marynarzy z doświadczeniem oraz stocznie, które mają niezbędne umiejętności do budowy tego rodzaju statków. Oczywiście można też nabyć jednostki z rynku wtórnego, ale najważniejsze, żeby wchodziły w skład polskiej floty. To zapewni skuteczną realizację projektów farm wiatrowych na Bałtyku. A przypomnijmy – prace montażowe mogą się zacząć w najbliższych latach. To nie jest perspektywa dekady, to perspektywa kilkunastu miesięcy.

#### **– Swego czasu były pomysły, aby PLO operowało flotą gazowców LNG np. na potrzeby obsługi kontraktu gazowego z USA, ale ostatecznie jego obsługą zajął się norweski Knutsen.**

– Konsekwentnie powtarzam, że musimy stawiać na własną flotę. Jeśli czarterujemy statki, to znaczy, że budujemy flotę obcych państw, w tym przypadku Norwegii. A oni budują gazowce nie w polskich stocznicach, a w Korei Południowej. Nie widać zatem dodatkowych korzyści w polskiej gospodarce.

Jednak do projektu rozbudowy polskiej floty trzeba się odpowiednio przygotować. Przede wszystkim niezbędne jest zapewnienie ciągłości ładunków i dopiero wtedy możliwa jest budowa statków w polskich stocznicach. Do realizacji takiego przedsięwzięcia niezbędna jest wola polityczna plus odpowiednia współpraca na linii armatorzy-ministerstwo odpowiedzialne za gospodarkę morską. My jako PLO jesteśmy gotowi, aby tę pracę dla Polski wykonać.

Dziś widzimy bardzo wyraźnie, że jeśli chcemy budować niezależność energetyczną, to nie wystarczy nam jedynie gazoport w Świnoujściu. Musimy mieć własną w pełni dyspozycyjną flotę, która nam ten gaz dostarczy. Weźmy pod uwagę, że np. w razie wojny obowiązuje prawo flagi, co oznacza, że statki polskich armatorów, pływające pod obcymi banderami, będą obsługiwały dostawy dla państwa, pod banderą którego pływają. To nie gwarantuje nam bezpieczeństwa

energetycznego, wystawia nas na ryzyko. Musimy więc zadbać o to, aby statki pływały dla nas, zgodnie z interesem i potrzebami kraju.

#### **– Na razie statki PLO pływają w czarterze obcych armatorów. Czy możliwy jest powrót firmy do własnych serwisów? Jakie warunki musiałyby zostać spełnione, aby było to możliwe?**

– Kiedyś PLO dysponowało flotą prawie 200 statków obsługujących polski handel zagraniczny. W okresie transformacji prawie cały majątek firmy rozszedł się w różny sposób, a PLO zniknęło z większości obsługiwanych połączeń, które zajęli inni armatorzy. Niestety obecnie odbudowanie tych połączeń jest niezwykle trudne, jeśli nie niemożliwe. Poza tym do budowy własnych serwisów potrzebna jest odpowiednio liczna flota. Do tego musi ona być stosunkowo nowa. Na razie mamy 2 statki, choć chciałabym, aby było ich zdecydowanie więcej. Ponadto niezbędna byłaby profesjonalna i wnikliwa analiza strumieni ładunkowych, abyśmy wiedzieli, jakie ciągi towarów są regularne i przewidywalne oraz na jakich kierunkach pojawiać się będzie zapotrzebowanie na nasze usługi. Wtedy można odpowiedzialnie planować inwestycje.

Przede wszystkim jednak niezbędny byłby ładunek bazowy, np. obsługiwany w ramach długoletniej umowy, który dałby nam regularny przychód, minimum na poziomie kosztów eksploatacji statku. Mając zapewnioną taką bazę, byłibyśmy w stanie uzupełnić ładunki w ramach cross-trade w innych portach, między którymi pływałyby nasze statki. Konieczne byłoby również odbudowanie bazy agentów, która przestała istnieć w połowie lat 90. XX w.

#### **– Kto miałby przygotować taką analizę ładunkową?**

– Mam bardzo dużo instytutów badawczych i uczelni, które mogłyby przygotować pod auspicjami ministerstwa odpowiadającego za gospodarkę morską taki dokument strategiczny dotyczący rynku, rodzaju i wolumenu ładunków i szlaków żeglujowych. Na podstawie takich opracowań można podejmować decyzje odnośnie budowy nowych statków czy uruchamiania nowych serwisów. Z korzyścią dla polskich armatorów i polskiej gospodarki. Na razie jednak musimy kupować bardzo kosztowne opracowania przygotowywane przez analityków z Londynu czy Bremy.

#### **– Jak do tych planów, o których pani mówi, podchodzi właściciel, czyli ARP?**

– Mam to szczęście, że ARP jest otwarta na nasze pomysły. Gdyby nie pozytywne podejście właściciela, nie byłibyśmy w stanie

przeprowadzić odnowy tonażu. Dlatego chcę podkreślić zrozumienie ARP, jeśli chodzi o konieczność rozwoju polskiej żeglugi i gotowość do inwestowania w tym zakresie.

#### **– Wspomina pani o sytuacji na świecie i na światowych rynkach. Od 2020 r. cały czas funkcjonujemy w bardzo trudnych warunkach. Najpierw była pandemia, teraz mamy wojnę w Ukrainie. Jak ta sytuacja wpływa na funkcjonowanie PLO?**

– Cały czas odczuwamy, że sytuacja rynkowa jest trudna. Nie operujemy na szczęście na Morzu Czarnym i nie mamy bezpośrednich problemów związanych z wojną, takich jak konieczności wycofywania statków z obszaru działań zbrojnych, ale odczuwamy konsekwencje konfliktu ze względu na problemy w łańcuchach dostaw czy obsłudze załóg. Dość wspomnieć, że np. marynarze z Ukrainy wracają bronić swojego kraju. A przypomnę, że już wcześniej pandemia i tak bardzo skomplikowała kwestie załogowe, szczególnie jeśli chodzi o ich wymiany. Każde państwo wydawało swoje własne zarządzenia sanitarne, co potęgowało jeszcze i tak trudną sytuację. Kiedy w czasie pandemii postanowiliśmy wymienić załogę w Genui, pomógł mi fakt, że przez wiele lat byłam czynnym politykiem, więc bez oporów zwróciłam się do polskiego MSZ oraz naszych placówek dyplomatycznych o pomoc. Ich zaangażowanie okazało się bezcenne, za co jeszcze raz serdecznie dziękuję.

#### **– W jakiej więc kondycji jest obecnie PLO?**

– W całkiem niezłej. Oczywiście marzę, jak każdy prezes, aby kondycja firmy stale rosła. Dlatego też cały czas intensywnie współpracujemy z ARP, naszym właścicielem, myśląc o dobrym rozwoju firmy. Uważam, że ostatnie 2 lata i odnowienie floty daje oddech, satysfakcję i wiatr w żagle dla całego zespołu, a także nadzieję na dalszy pomyślny rozwój.

#### **– Rozumiem, że w najbliższym czasie można spodziewać się kolejnych statków we flocie PLO.**

– Też mam taką nadzieję. I myślę, że gdyby 2 lata temu spojrzenie decydentów na przedłożoną przeze mnie propozycję było nieco inne, już teraz moglibyśmy wozić gaz skroplony na naszych zbiornikowcach LNG. W oparciu o własną gestię transportową tworzylibyśmy wartość dodaną całego gazowego przedsięwzięcia. Zapewne byłby to dla kraju dodatkowy bardzo lukratywny biznes.

#### **– Dziękuję za rozmowę.**

Rozmawiał  
PIOTR FRANKOWSKI