

Polska bandera znikła z mórz i oceanów

23 listopada 2012

Polskie Linie Oceaniczne zostały „przejedzone”. Zostały trzy statki, w dodatku pływające pod obcą banderą – mówi Zbigniew Wysocki, b. wiceminister gospodarki morskiej, przewodniczący Polskiego Stowarzyszenia Morskiego – Gospodarczego im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w rozmowie z portalem Niezależna.pl

RAFAŁ KOTOMSKI: Polskie Linie Oceaniczne swoją tradycją sięgają przedwojennej Żeglugi Polskiej, powstały w 1929 roku. II Rzeczpospolita miała wówczas to, co moglibyśmy nazwaćorskimi ambicjami i polityką morską. Jak los spotkał PLO po tzw. transformacji?

ZBIGNIEW WYSOCKI: Dzisiaj PLO to spółka akcyjna plus spółka – córka POL – Levant. Obie firmy razem mają 3 statki. To szczątek, który pozostał po Polskich Liniach Oceanicznych, które w szczycie lat 70. ubiegłego wieku dysponowały 176 jednostkami.

– Jak to się stało, że „po morzach i oceanach” pływają zaledwie trzy statki należące do PLO?

– Żartobliwie mówiąc to efekt utrzymania się na powierzchni ziemi, a raczej wody... PLO pocięto na kawałki, tworząc 12 spółek. Niestety, nie widzę dzisiaj możliwości, by po takim działaniu firma mogła się rzeczywiście odrodzić. Żeglugę liniową buduje się bardzo powoli i niesamowicie trudno odbudować ją po stracie. To wyzwanie dzisiaj podejmuje aktualny prezes PLO S.A. i w tym jest jakiś zaczątek sukcesu. Pod warunkiem, że nie przetną tej linii dzisiejsze pseudo – ekonomiczne doktryny, iż panaceum na wszystko jest prywatyzacja. A w jej tle doraźne ratowanie padającego budżetu państwa.

– Wytłumaczmy skąd wziął się tak bujny rozwój floty w czasach PRL-u?

– Oczywiście, gdyby nie założona ideologicznie ekspansja komunizmu na świat, być może by do niego nie doszło. To wymagało ogromnych pieniędzy, inwestycji w gospodarkę, handel czy zbrojenia. Nie oszukujmy się, dla Polski w tamtym czasie pożytek był marginalny. Przynajmniej taki, że ludzie mieli pracę, atrakcyjną ze względu na zarobki i kontakty ze światem. Sam przepracowałem w PLO ponad 20 lat, ale mam jednoznaczne zdanie, że ówczesna polityka morska z pewnością nie była działaniem dla dobra Polski i Polaków. Chodziło o utrzymanie sztucznego systemu...

– ...który zawalił się 23 lata temu. Majątek pozostał i co dalej?

– Górnictwo, hutnictwo, energetyka, przemysł okrętowy – to wszystko spadło nam nagle jako potencjał narodowy. Oczywiście nie mógł przetrwać w niezmienionej postaci, ale trzeba było wiele zrobić, by jak najwięcej utrzymać. Przecież transformacja po 1989 miała być dla państwa i społeczeństwa bardzo korzystna. Tymczasem ten ogromny potencjał został w bardzo krótkim czasie wdeptany w ziemię, czy też „zatopiony”. Taki los spotkał właśnie PLO, których majątek został w pewien sposób rozkradziony. Oczywiście przy chowaniu się za wszystkimi formułkami prawnymi, ekonomicznymi. Mówieniu o wolnym rynku, konkurencji itd.

– Co się stało ze statkami, którymi dysponowały PLO?

– Zostały po prostu „przejedzone”. Sprzedawano je sukcesywnie i spłacano tym długi. Niestety, okazało się też, że po 1989 roku spółkami, które powstały z PLO zarządzali ludzie niekompetentni. To bardzo okrągłe wyjaśnienie, ale sądzę, że nie było w tej niekompetencji przypadku. Obowiązywał schemat: „udawaj prezesa czy dyrektora, a ktoś inny zajmie się sprawami firmy”. I efekt jest taki, że dzisiaj pływają 3 statki. W

dodatku, co dla nas marynarzy jest wyjątkowo przykre, nie pod polską banderą. Oczywiście znów tłumaczy się to ekonomią, ale podatki przecież idą na zewnątrz. Najkrócej mówiąc polska bandera znikła z mórz i oceanów. Prestiżowo to znów porażka dla Polski. W czasach, gdy pływałem w PLO, to w każdym większym porcie spotykało się kilka naszych statków. Linie były potentatem na liniach dalekowschodnich, we wschodniej Afryce, Ameryce Południowej, Zatoce Meksykańskiej czy wschodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych.

– To nie są sentymenty i sny o potędze, których nie da się już realizować?

– Ależ nie! Za tym stoi twarda ekonomia. Mając taki potencjał, przy transformacji systemowej i nowym systemie zarządzania, można było stracić niechby nawet połowę. Ale z pewnością nie blisko 100 procent stanu posiadania! Oczywiście nie były nam potrzebne rejsy typowo na zlecenie polityczne, ale to wszystkiego z pewnością nie wyjaśnia.

– Chce Pan powiedzieć, że przegraliśmy z kreteśem sprawę ekonomicznie?

– Grubo ponad połowa statków PLO była budowana w polskich stocznjach. W Stoczni Gdańskiej, w Gdyni i w Szczecinie. Gdy upadają stocznie, upada Cegielski, Zamech, Huta Częstochowa trafia w ukraińskie ręce. Moim zdaniem jest absolutną bzdurą powiedzenie, że „kapitał nie ma ojczyzny”. Obserwując wydarzenia ekonomiczne na świecie widać bardzo wyraźnie, że jest właśnie odwrotnie. Niemcy czy Francuzi walczą o swoje. A my daliśmy sobie wmówić, że trzeba podkładać się w roli podnóżka. Czyli nie chodzi o żadne sny o potędze. Musimy dbać o własne sprawy, bo inaczej wszyscy będą nas lekceważyć.

Ze Zbigniewem Wysockim rozmawiał Rafał Kotomski

Źródło: Niezalezna.pl