



MINISTER SKARBU PAŃSTWA

MSP/DR/297/11
DR-AW-0701-1/11

B. Kwieciński Warszawa, dnia 15 lutego 2011 r.
17.02.11
1446

GABINET MARSZAŁKA SENATU
wpłynęło dn. 16.02.2011.
nr 683 podpis *Borusewicz*

Pan Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

W odpowiedzi na pismo z dnia 2 lutego 2011 r. (nr BPS/DSK-043-3288/11) dotyczące oświadczenia Pana Kazimierza Kleiny Senatora Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie Spółki Polska Żegluga Bałtycka S.A. z siedzibą w Kołobrzegu, przedstawiam następujące informacje.

Głównym obszarem działalności Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. jest świadczenie usług w zakresie międzynarodowych przewozów pasażerskich i frachtowych. Spółka realizuje regularne przewozy promami pasażersko-samochodowymi, obsługującymi stałe połączenia pomiędzy Polską a Skandynawią. Niekorzystny wpływ na rynek przewozów pasażerskich i samochodowych wywarł kryzys gospodarki światowej, który rozpoczął się latem 2008 r. Znalazło to swoje odzwierciedlenie w wynikach finansowych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A., które od 2008 r. stale pogarszają się. Kolejnym elementem, który negatywnie wpłynął na funkcjonowanie Spółki były agresywne działania konkurencji. Z powodu wprowadzenia we wrześniu 2008 r. przez Unity Line (z grupy kapitałowej PŻM) na linię Świnoujście - Ystad nowego dużego promu m/f Skania w tych samych godzinach wyjścia z portu, co prom PŻB S.A. m/f Wawel, znacznie spadł udział Spółki w rynku przewozowym na tej linii. Również otwarcie połączenia mostowego pomiędzy Danią a Szwecją, ekspansja tanich linii lotniczych, oferujących tańsze i szybsze połączenia do Skandynawii, a także wysokie ceny ropy naftowej na rynkach światowych przyczyniły się do pogorszenia sytuacji Spółki.

Wobec trudnej sytuacji w jakiej znalazła się Spółka Zarząd podjął szereg działań restrukturyzacyjnych w celu ograniczenia negatywnego wpływu powyższych czynników na funkcjonowanie PŻB S.A. Główne z nich to:

1. podpisanie na jesieni 2008 r. umowy z DFDS A/S na czarter promu m/f Wawel. Dzięki temu Spółka uniknęła strat na trasie promowej Świnoujście-Ystad, utrzymując jednocześnie stałe przychody z czarteru i zachowując funkcjonowanie tej linii pod marką POLFERRIES,
2. wydzielenie z majątku Spółki, a następnie zbycie aktywów portowych (w Gdańsku i Kołobrzegu) w celu umożliwienia pozyskania przez PŻB S.A. inwestora strategicznego w ramach prowadzonego procesu prywatyzacji,
3. podjęcie szeregu decyzji ograniczających koszty działalności (m.in. redukcja zużycia paliwa, zmniejszenie wydatków remontowych, rezygnacja z części wydatków reklamowo- marketingowych).

Realizacja powyższych działań restrukturyzacyjnych okazała się jednak niewystarczająca dla przywrócenia rentowności działalności Spółki.

Ponadto trwający od 2009 r. do lipca 2010 r. proces prywatyzacji Spółki zakończył się niepowodzeniem. Ofertę złożyła jedynie spółka DFDS A/S z Danii. Oferta ta nie spełniała jednak wskazanych w procedurze wymagań albowiem dotyczyła wybranych elementów majątku Spółki a nie akcji Skarbu Państwa posiadanych w Spółce, wobec czego Minister Skarbu Państwa w dniu 21 lipca 2010 r. podjął decyzję o formalnym zamknięciu procedury.

Wobec powyższego konieczne stało się podjęcie bardziej restrykcyjnych kroków naprawczych. W tej sytuacji Zarząd Spółki opracował Program Restrukturyzacji, przewidujący m.in.:

- 1) zawieszenie działalności linii Świnoujście - Kopenhaga (co nastąpiło z końcem października 2010r.), jako najbardziej deficytowej i nie rokującej poprawy w najbliższych latach, z uwagi na silną konkurencję;
- 2) zbycie wybranych jednostek biznesowych,
- 3) redukcję załogi lądowej i zwolnienie załóg pływających.

W celu realizacji działań z zakresu restrukturyzacji zatrudnienia Spółka (pracodawca) zawarła w dniu 24 sierpnia 2010 r. porozumienie z organizacjami związkowymi działającymi przy PŻB S.A. odnośnie rozpoczęcia z dniem 1 września 2010 r. zwolnień grupowych pracowników. Należy jednocześnie zaznaczyć, że pracodawcą osób zatrudnianych na promach, którymi operuje PŻB S.A. i pływającymi pod Banderą Bahama jest cypryjska spółka Bluefath Shipping Co. Ltd. Spółka ta zatrudnia osoby z tzw. marynarskiego rynku

pracy (wolnego naboru), a także w znacznym stopniu korzysta z licznej kadry pracowników PŻB S.A, przebywających od ponad 10 lat na urloпах bezpłatnych. Pracownicy ci, przed 1999 r. kiedy promy pływały pod polską banderą, zatrudniani byli na promach przez PŻB S.A według prawa polskiego, tj. zgodnie z przepisami Kodeksu Pracy. Od 1999 r. przebywają oni na odnawianych corocznie urloпах bezpłatnych i zatrudniani są na promach oraz innych statkach obcych armatorów pracując w tzw. systemie kontraktowym. Taki system zatrudnienia, po raz pierwszy wprowadziła w latach 90-tych Polska Żegluga Morska, później PLO, a w latach 1998-1999 Polska Żegluga Bałtycka S.A.. Jest to system powszechnie stosowany przez armatorów w Europie i na świecie.

W ramach prowadzonych zwolnień grupowych w obrębie załóg morskich zdecydowana większość umów o pracę uległa rozwiązaniu z upływem 3-miesięcznego okresu wypowiedzenia, tj. w dniu 31 grudnia 2010r. Według stanu na dzień 31 stycznia 2011r. spośród 438 pracowników morskich zwolnionych zostało 400; pozostałych 38 pracowników to pracownicy chronieni (członkowie zarządów związków zawodowych oraz pracownicy w wieku przedemerytalnym). Wśród kadr lądowych rozwiązaniu uległo 39 umów o pracę, a kolejne 10 ulegnie rozwiązaniu w pierwszym kwartale 2011r. Natomiast 6 pracownikom zmniejszono wymiar czasu pracy. Stan zatrudnienia po zakończeniu procesu zwolnień grupowych będzie przedstawiał się następująco: kadra lądowa - 122 osoby, kadra morska -38 osób na urloпах bezpłatnych.

W kwestii działań konsolidacyjnych PŻB S.A. z Polską Żeglugą Morską informuję, że z przedstawionej przez Spółkę dokumentacji wynika, że w 2008 r. podejmowane były próby opracowania modelu współpracy między podmiotami. Jednak negocjacje w tej kwestii zakończyły się z uwagi na brak porozumienia. W wyniku przeprowadzonych analiz okazało się bowiem, że współpraca PŻB S.A. z Unity Line (spółka PŻM) na zasadach zaproponowanych przez Unity Line przyniesie tylko jednej stronie (Unity Line) korzystny skutek ekonomiczny, zaś celem procesów konsolidacyjnych powinno być przede wszystkim umocnienie pozycji nowego podmiotu na rynku i korzystny dla partnerów efekt ekonomiczny.

Ponadto należy zauważyć, że zgodnie z „Planem Prywatyzacji na lata 2008 – 2011” przyjętym Uchwałą Nr 83/2008 Rady Ministrów z dnia 22 kwietnia 2008 r. oraz jego aktualizacją przyjętą uchwałą Nr 22/2009 Rady Ministrów z dnia 10 lutego 2009 r. Skarb Państwa planuje „wyjście” z obu podmiotów.

Obecnie nie toczy się proces prywatyzacji Spółki, a jego ponowne wszczęcie zostanie rozważone po przeprowadzeniu procesu jej restrukturyzacji. Zarząd PŻB S.A. prowadzi rozmowy z potencjalnym inwestorem w zakresie możliwości zbycia części majątku Spółki,

w ramach jej restrukturyzacji. Jednym z elementów prowadzonych przez Zarząd PŻB S.A. negocjacji jest zapewnienie zatrudnienia jak największej grupie marynarzy – członków załóg morskich obsługujących obecnie promy Polferries.

Mam nadzieję, że przedstawione powyżej wyjaśnienia oraz informacje zostaną przez Pana Senatora uznane za satysfakcjonujące.

2
Krzysztof
M. ... R
... S.A.