

VII kadencja



# **KANCELARIA SEJMU**

## **Biuro Komisji Sejmowych**

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

#### **■ KOMISJI SKARBU PAŃSTWA**

**(NR 105)**

z dnia 3 kwietnia 2014 r.



---

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

## Komisji Skarbu Państwa (nr 105)

3 kwietnia 2014 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– informację na temat aktualnej sytuacji, planów inwestycyjnych oraz przekształceń własnościowych w spółkach żeglugowych, ze szczególnym uwzględnieniem PP PŻM.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Marcin Zieliński** wiceprezes Zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu SA wraz ze współpracownikiem, **Mariusz Jachimowicz** dyrektor finansowy PP Polska Żegluga Morska wraz ze współpracownikiem, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków oraz **Paweł Kowalski** przewodniczący NSZZ „Solidarność” w PP PŻM.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Iwona Kubaszewska** i **Wiesław Koziol** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

### **Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Serdecznie witam panie posłanki i panów posłów oraz zaproszonych gości z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju panią Dorotą Pyć i podsekretarzem stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa panem Rafałem Baniakiem.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia przewiduje jeden punkt. Jest to rozpatrzenie informacji na temat aktualnej sytuacji, planów inwestycyjnych oraz przekształceń własnościowych w spółkach żeglugowych – powinno być „w przedsiębiorstwach żeglugowych” – ze szczególnym uwzględnieniem Przedsiębiorstwa Państwowego PŻM. Przedstawia minister Skarbu Państwa.

Proszę pana ministra o przedstawienie stosownej informacji.

### **Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przedstawię kilka informacji w ślad za przekazaniem Wysokiej Komisji materiałem pisemnym. Zacznę od sytuacji na rynku żeglugowym. Od przełomu 2008/2009 nastąpiło znaczne pogorszenie sytuacji na tym rynku, co przekłada się na sytuację polskich armatorów. Powodów jest kilka – od trudnych uwarunkowań makroekonomicznych przez panującą dużą zmienność walutową na rynkach finansowych, a kończąc na znacznym poziomie zobowiązań i ryzyk związanych z podstawową działalnością. Czynniki, które mają bardzo poważny wpływ, są ponadto wzrost kosztów paliwa, spadek stawek frachtowych, nadpodaż tonażu, nadprodukcja jednostek w stosunku do oczekiwań rynkowych. Tych uwarunkowań rynkowych jest cała lista. Istotny wpływ na polski rynek żeglugowy ma silna konkurencja ze strony przewoźników międzynarodowych dysponujących dużą liczbą jednostek pływających.

Minister Skarbu Państwa sprawuje bezpośredni nadzór nad dwoma przedsiębiorstwami państwowymi, dla których pełni funkcję organu założycielskiego, czyli Polską Żeglugą Morską z siedzibą w Szczecinie i Polskim Ratownictwem Okrętowym w prywatyzacji z siedzibą w Gdyni oraz Polską Żeglugą Bałtycką SA z siedzibą w Kołobrzegu. Pośrednio przez Agencję Rozwoju Przemysłu sprawuje nadzór nad podmiotami: Polskie Linie Oceaniczne SA, POL-Euro Linie Żeglugowe SA i Aranda Sp. z o. o. O przedsta-

wienie sytuacji tych podmiotów poproszę w dalszej części pana Marcina Zielińskiego – wiceprezesa Agencji Rozwoju Przemysłu.

Czynnikiem, który będzie miał wpływ w najbliższej przyszłości na sytuację na rynku, jest niewątpliwie dyrektywa siarkowa, którą identyfikujemy jako istotne zagrożenie dla działalności podmiotów z branży. Jej przepisy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. Mieliśmy okazję wielokrotnie dyskutować na posiedzeniach Wysokiej Komisji na temat tej dyrektywy. W związku z wejściem w życie dyrektywy siarkowej występują obawy przede wszystkim o wzrost cen usług transportowych i rezygnację części firm z transportu morskiego na rzecz transportu drogowego, ale też o odpływ ładunków, zwłaszcza tranzytowych, z centralnej Europy, z Bałtyku, na Morze Śródziemne oraz ponoszenie znacznie wyższych kosztów działalności przez armatorów działających w strefie SECA od armatorów działających poza tą strefą.

Jeżeli chodzi o Przedsiębiorstwo Państwowe Polska Żegluga Morska, na wstępie chciałbym podkreślić, że minister Skarbu Państwa posiada ograniczone możliwości nadzoru właścicielskiego i podejmowania decyzji dotyczących przedsiębiorstw państwowych. Obecnie wobec PŻM nie jest prowadzony proces prywatyzacji ze względu na zapisy ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji. Z uwagi na ograniczone uprawnienia...

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Proszę o ciszę. Nie wszyscy słyszą pana ministra.

**Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:**

...ministra Skarbu Państwa jako organu założycielskiego tego przedsiębiorstwa, minister nie prowadzi aktualnie wobec PŻM procesu restrukturyzacji.

Polska Żegluga Morska jest największym polskim armatorem posiadającym obecnie łącznie w Grupie Kapitałowej 69 statków, w tym 63 masowce, 2 siarkowce i 4 promy pasażersko-towarowe. W ramach Grupy Kapitałowej działa dzisiaj łącznie 117 spółek zależnych.

Oceniamy, że kondycja PŻM jako przedsiębiorstwa państwowego jest stabilna, mimo – o czym trzeba informować – znaczącego pogorszenia wyników osiągniętych przez przedsiębiorstwo w 2013 r., na co wpływ miały kilkakrotnie mniejsze przychody ze sprzedaży. Wyniki finansowe Grupy Kapitałowej PŻM za 2013 r. będą znane po sporządzeniu i zatwierdzeniu przez Radę Pracowniczą skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

To, co identyfikujemy jako zagrożenie dla działalności PŻM, to, po pierwsze – dekoniunktura na rynku przewozów morskich w transporcie międzynarodowym, następnie – obniżka podaży i masy ładunkowej, wejście na rynek nowych statków budowanych na zlecenie graczy finansowych, brak zatrudnienia dla starszych statków. Ale też są czynniki niezależne, jak wysokie ceny paliw i niestabilne kursy walutowe.

W latach 2005-2013 PŻM wraz z podmiotami Grupy Kapitałowej realizowała program odnowy floty. Efekty tego programu to wzrost potencjału przewozowego, wprowadzenie do eksploatacji nowych jednostek masowych – chodzi o 42 jednostki, które zastąpiły 51 mocno wyeksploatowanych i obecnie nierentownych jednostek, wzrost tonażu promowego – zakupiono dwa promy pasażersko-towarowe. Łączny koszt zrealizowanego programu wyniósł 1,5 mld dolarów. Został sfinansowany ze środków własnych i finansowania zewnętrznego, czyli kredytów bankowych.

Jeżeli chodzi o dalsze plany inwestycyjne – bazuję cały czas na informacjach z przedsiębiorstwa – to PŻM zamierza kontynuować program modernizacji i odnowy floty w latach następnych, uznając za priorytetowe działania zmierzające do utrzymania wysokiej sprawności eksploatowanego tonażu i niskiego wieku floty. W zakresie prac modernizacyjno-remontowych PŻM przeprowadza remonty bieżące statków i promów. W 2013 r. większość remontów została wykonana w polskich stocznicach i w basenie Morza Czarnego. Na 16 przeprowadzonych remontów, 12 zostało wykonanych w stocznicach krajowych, jeden – w Bułgarii, dwa – na Ukrainie, jeden – na Bahama.

Jeżeli chodzi o Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Ratownictwo Okrętowe, to głównymi obszarami jego działalności są holowania morskie i oceaniczne, usługi *offshore* oraz przeładunek sztuk ciężkich. Przedsiębiorstwo uzyskuje dzisiaj przychody w głównej mie-

rze z tytułu umów za zarządzanie statkami, wynajmu własnego dźwigu pływającego przy budowie i remontach statków, budowie konstrukcji stalowych i mostów. Przedsiębiorstwo oferuje swoje usługi dźwigowe w rejonie Morza Bałtyckiego i Morza Północnego. Udział PP PRO w światowym rynku świadczonych usług oceniamy na 0,1%.

Polskie Ratownictwo Okrętowe wraz z pięcioma pomiotami zależnymi i współzależnymi tworzy Grupę Kapitałową, która dysponuje obecnie czterema jednostkami – jednym dźwigiem pływającym i trzema holownikami do holowań długodystansowych i obsługi instalacji wiertniczych.

Aktualna sytuacja przedsiębiorstwa i Grupy Kapitałowej jest stabilna, o czym świadczy dodatni wynik na całokształcie działalności za 2013 r. Jeżeli chodzi o plany inwestycyjne, to przedsiębiorstwo w 2014 r. nie planuje nakładów inwestycyjnych. Ewentualne plany w zakresie odnowienia floty dotyczą poszczególnych podmiotów wchodzących w skład Grupy Kapitałowej. Przedsiębiorstwo rozważa zakup przez jeden z podmiotów zależnych nowej jednostki pływającej w miejsce starego holownika, który zostałby sfinansowany ze środków własnych przy ogromnym wsparciu kredytu inwestycyjnego.

Jeżeli chodzi o proces prywatyzacji, to 27 czerwca ub. r. minister Skarbu Państwa podjął decyzję o odstąpieniu od negocjacji w sprawie prywatyzacji bezpośredniej PP PRO, wszczętych na podstawie zaproszenia opublikowanego w styczniu 2013 r. Planujemy ponowne uruchomienie procesu prywatyzacji, który musi zostać poprzedzony sporządzeniem aktualnych analiz przedprywatyzacyjnych, w tym oszacowania wartości przedsiębiorstwa. Z uwagi na upływ terminu obowiązywania umowy z dotychczasowym doradcą prywatyzacyjnym niezbędne jest przeprowadzenie postępowania mającego na celu wybór nowej firmy doradczej.

Jeżeli chodzi o Polską Żeglugę Bałtycką, sytuację spółki określamy jako stabilną. Miniony rok – 2013 – był drugim z kolei, w którym spółka osiągnęła dodatni wynik na prowadzonej działalności. Również w obszarze działalności podmiotu obserwujemy nasilenie konkurencji ze strony przewoźników międzynarodowych, dysponujących dużą liczbą jednostek pływających, co wymusza konieczność stałego monitorowania działań pozostałych uczestników rynku i szybkiego reagowania na zachodzące zmiany.

W celu utrzymania udziału w rynku marki Polferries i dostosowania floty do wymogów klientów, zarząd planuje wprowadzenie nowocześniejszych promów o większej ładowności. Plan rzeczowo-finansowy na 2014 r. zakłada wypracowanie zysku na poziomie ok. 5 mln zł. Pomimo znaczącej poprawy wyników finansowych istotnym zagrożeniem dla spółki są skutki wejścia w życie dyrektywy siarkowej, co spowoduje konieczność poniesienia nakładów inwestycyjnych w celu dostosowania promów do wymogów dyrektywy, ale też zmniejszenie popytu na usługi przewozowe w związku ze spodziewanym wzrostem cen.

Jeżeli chodzi o proces prywatyzacji, w ostatnich latach przeprowadzono pięć prób prywatyzacji. Ostatnie postępowanie było prowadzone w okresie 14 lutego 2013 r. – 13 stycznia 2014 r. w trybie negocjacji na podstawie publicznego zaproszenia. Wyłoniono potencjalnego inwestora – niemiecką spółkę z siedzibą w Lubece. W związku z brakiem porozumienia pomiędzy stronami w zakresie kluczowych parametrów transakcji minister Skarbu Państwa podjął decyzję o zamknięciu procedury zbycia akcji bez rozstrzygnięcia. Do chwili obecnej nie została podjęta decyzja o ponowieniu procesu prywatyzacji. Prowadzona jest analiza sytuacji ekonomiczno-finansowej spółki, skali zainteresowania potencjalnych inwestorów oraz planowanych przez zarząd działań w zakresie modernizacji posiadanej floty.

Bardzo proszę pana prezesa Zielińskiego o przedstawienie informacji o spółkach z Grupy Kapitałowej Agencji Rozwoju Przemysłu.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Proszę, panie prezesie.

**Wiceprezes Zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu SA Marcin Zieliński:**

Witam panie i panów posłów oraz wszystkich obecnych prezesów i przedstawicieli ministerstw. Agencja Rozwoju Przemysłu w swoim portfelu ma trzy spółki związane

z żeglugą: dwie bezpośrednio – są to spółki POL-Euro Linie Żeglugowe i Polskie Linie Oceaniczne oraz spółkę Aranda, która jest spółką celową, powstałą w celu dokończenia budowy statku. Spółka jest właścicielem statku czarterowanego w ramach tzw. *bareboat charter* do firmy POL-Euro Linie Żeglugowe.

Wymienione spółki znajdujące się w portfelu Agencji Rozwoju Przemysłu mają trudną historię i – większe lub mniejsze – kłopoty finansowe. Zaangażowanie Agencji Rozwoju Przemysłu dotyczy nie tylko kapitału, ale również poręczeń i pożyczek.

Aktualna sytuacja w branży – o czym wspomniał pan minister – jest trudna. Kryzys, który zaczął się w 2009 r. – niektórzy twierdzą, że już pod koniec 2008 r. – trwa. Optymiści sądzili, że w 2014 r. powinna nastąpić poprawa, ale ona jeszcze nie nastąpiła. Teraz mówi się o 2015 r. Czy tak będzie? Trudno powiedzieć. Myślę, że w dalszej części posiedzenia, w dyskusji, prezesi i przedstawiciele spółek chętnie powiedzą, jak to wygląda w praktyce.

Pierwsza ze spółek, które wymieniłem, POL-Euro Linie Żeglugowe SA, jest właścicielem dwóch statków, z których jeden ma 20, a drugi – prawie 20 lat. 2013 r. był dla spółki wyjątkowo trudny. Nagromadzenie zdarzeń w ub. r. przypadku POL-Euro było tak duże, że spółka popadła w poważne problemy finansowe.

Spółka Polskie Linie Oceaniczne jest również właścicielem dwóch statków, także dość wiekowych, rok budowy 1989 r. Może je jeszcze 2-3 lata wykorzystywać do prowadzenia swojej działalności biznesowej, ale też stoi przed wyzwaniem odnowienia tonażu floty i znalezienia odpowiednich nisz na rynku. W tym przypadku powinniśmy mówić, że nasze spółki powinny szukać określonych nisz. Bowiemy nie jesteśmy w stanie konkurować z podmiotami, które dysponują flotą kilkudziesięciu czy ponad 100 statków.

Poza dwoma statkami Polskie Linie Oceaniczne posiadają także atrakcyjne nieruchomości w Gdyni. Jest to słynny „Dom Marynarza”. Według nas, to jedno z najatrakcyjniejszych miejsc w Gdyni. Można na bazie tej nieruchomości budować „drugą nogę” w sytuacjach, które wiążą się z kryzysem w podstawowej działalności spółki. Natomiast są pewne roszczenia prawne do tej nieruchomości. Spółka jest w sporze. Na dzisiaj więcej przesłanek „za” jest po stronie PLO niż podmiotu, który rości sobie do tego prawa. Ale na wyroki sądów musimy poczekać. Na dzisiaj wydaje się, że pierwsze prace związane z zagospodarowaniem tej nieruchomości, odświeżeniem i umożliwieniem generowania większych przychodów z działalności hotelowej zostały rozpoczęte. Jest duża szansa, że to też będzie zabezpieczało – oczywiście, w pewnym zakresie – podstawową działalność PLO.

Kłopoty spółek żeglugowych istnieją. Nie jest to żadna tajemnica. Natomiast Agencja Rozwoju Przemysłu analizując tę sytuację w próbowała dokonać sprzedaży tych aktywów. Prowadziliśmy działania w 2012 r. i 2013 r. Jednakże w przypadku POL-Euro potencjalni inwestorzy – to były dwa podmioty, które uczestniczyły w postępowaniu – nie zdecydowali się na dalsze negocjacje. Nie doszliśmy do porozumienia. Poziom cen wskazywanych przez nich był zdecydowanie poniżej oczekiwań właściciela.

Uznaliśmy, że skoro nie mamy atrakcyjnych aktywów, to trzeba podjąć inne działania niż próby sprzedaży. Analizowaliśmy sytuację na rynku żeglugowym zarówno siłami wewnętrznymi, jak i zewnętrznymi. Wykorzystaliśmy podmioty, które bardzo dobrze znają ten rynek. Wskazywały na pewne trudności występujące obecnie, szczególnie w tradycyjnej działalności, jaką prowadziły POL-Euro czy PLO. Chociażby koszty paliwa, spadek stawek czarterowych o kilkadziesiąt procent. Koszty paliwa w niektórych jego rodzajach wzrosły o ok. 60% do 2009 r. To też było przyczyną pogarszającej się sytuacji.

Natomiast doszliśmy do wniosku, że posiadając trzy podmioty, mamy też odpowiednie możliwości. Ale nasze dalsze działania zależą też od czynników zewnętrznych. Chcielibyśmy oddzielić funkcje właścicielskie od operatorskich, czyli jedna spółka byłaby właścicielem statków, druga – operatorem, czyli na zasadzie *bareboat* wykorzystywałaby statki do prowadzenia podstawowej działalności. Widzimy pewne możliwości, nisze rynkowe, które tutaj pojawiają się. Wiemy, że np. nie ma na Bałtyku dostępnych statków wysokospecjalistycznych, wielofunkcyjnych, które pełniłyby funkcje zabezpieczenia portów, funkcje kontrolne chociażby przy okazji wydobycia gazu czy ropy z dna Morza Bałtyc-

kiego. Liczymy na możliwości zbudowania w polskich stoczniach tzw. statków dowozowych – *fiderów* i obsługiwania przez nie platform wiertniczych.

Istotną szansą dla naszej żeglugi na Bałtyku jest uruchomienie dużego programu farm morskich. Zarówno przedsiębiorstwa związane z przemysłem stoczniovym, jak i żeglugowym bardzo na to liczą. Ale wiemy, że to nie zależy od nas, ale też od polityki kreowanej przez państwo i decyzji spółek energetycznych, które są spółkami giełdowymi, mają swoje plany inwestycyjne i zadania. Jeszcze rok, dwa temu priorytety inwestycji w farmy morskie były na dość wysokim poziomie wśród spółek energetycznych. Nie wiem, jak dzisiaj, czy to nie zmieniło się.

Chcielibyśmy dodatkowo poprawić sytuację w zakresie zagospodarowania nieruchomości, które posiadają nasze spółki. Tutaj jest możliwość tworzenia partnerstw czy też konsorcjum do rewitalizacji tych obiektów. Liczymy również na pewne możliwości – które obecnie pojawiają się – związane z działalnością spółki Petrobaltic i możliwości brania udziału w tym projekcie. Oczywiście, nie sami, bo nasze zasoby żeglugowe są dość skromne. Ale chociażby z drugą spółką czy przedsiębiorstwem państwowym, jak Polskie Ratownictwo Okrętowe, jak najbardziej jest nam po drodze. Jeżeli Agencja Rozwoju Przemysłu w dalszym ciągu miałaby strategicznie angażować się w biznes żeglugowy, to pewnie dobrze byłoby zacieśnić współpracę akurat z Polskim Ratownictwem Okrętowym. Być może Polskie Ratownictwo Okrętowe byłoby częścią ARP, czy ARP z innym podmiotem byłaby udziałowcem Polskiego Ratownictwa Okrętowego. To pomysł na przyszłość. Na razie rozmawiamy poprzez nasze spółki celowe z przedstawicielami spółki PRO, bowiem musimy dokładnie przeanalizować czy to faktycznie w tym kierunku będzie zmierzać.

Istotna jest – o czym pan minister wspominał – dyrektywa siarkowa. Obecnie na Morzu Bałtyckim zapewne niektóre jednostki norweskie czy szwedzkie są przystosowane do jej wymogów. Natomiast ani jeden statek, który pływa w polskiej żegludze po Bałtyku, nie jest przystosowany. Tutaj też widzimy jakieś możliwości dla przemysłu stoczniovego i dla spółek żeglugowych. Ale, jak mówię, żeby te wszystkie pozytywne aspekty spełniły się, to tych czynników zewnętrznych jest bardzo dużo. Czy rynek żeglugowy, który jest w zapaści już od 5 lat, ma szansę z końcem tego czy początkiem przyszłego roku dość dynamicznie pójść w górę?

Wraz ze mną w dzisiejszym posiedzeniu uczestniczy pani dyrektor Departamentu Inwestycji Portfelowych ARP, która dobrze zna spółki, bo ma doświadczenie w radach nadzorczych POL-Euro i PLO, jest pan prezes PLO, nie wiem, czy jest ktoś z POL-Euro. Jeżeli w dalszej części będą pytania, to ja albo któryś z moich współpracowników z chęcią na nie odpowiemy. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Czy pani minister zechce zabrać głos w tej części? Nie.

Otwieram dyskusję.

Jako pierwsza zgłosiła się pani przewodnicząca Renata Zaremba. Bardzo proszę.

**Posel Renata Zaremba (PO):**

Dziękuję bardzo. Nie wiem, czy pan minister udzieli odpowiedzi na moje pytania, czy przedstawiciele spółek. Chodzi o PŻM i PŻB. W przygotowanej informacji napisano, iż Grupę Kapitałową Polska Żegluga Morska tworzy 117 podmiotów zależnych bezpośrednio i pośrednio. Grupa dysponuje obecnie 69 statkami. Rozumiem, że każdy statek to oddzielny podmiot. Ale co wchodzi w skład pozostałych podmiotów, których jest 117?

Kolejne pytanie dotyczące PŻM. Pan minister informował nas o zagrożeniach działalności PŻM. Wśród nich wymienił wejście na rynek nowych statków budowanych na zlecenie graczy finansowych. Prosiłabym o rozwinięcie tego problemu.

Następne pytanie – budowa nowych jednostek i modernizacja floty PŻM. Czy oferty były kierowane do polskich podmiotów? Jeżeli tak, to jak duże są różnice cenowe pomiędzy ofertami? Generalnie, nowe statki budowane są w Chinach, a nie u nas. To samo dotyczy modernizacji.

W nawiązaniu do programu modernizacji i odnowy floty, a także w związku z wejściem w życie dyrektywy siarkowej jest propozycja zastosowania w nowobudowanych jednostkach promowych napędu LNG, ale na dzień dzisiejszy brak jest należytej infrastruktury technicznej w polskich portach. Czy PŻM podejmowała już rozmowy, np. z LNG Świnoujście, o rozbudowie tamtejszej infrastruktury tak, aby przystosować ją dla jednostek PŻM?

Następnie pytanie dotyczy PŻB SA. Faktycznie, dzięki przeprowadzonej restrukturyzacji spółka znajduje się obecnie w dobrej sytuacji ekonomiczno-finansowej. Natomiast pojawia się pytanie, czy bez dalszej prywatyzacji sprosta konkurencji? Czy po ostatecznej prywatyzacji są jeszcze jacyś gracze, inwestorzy zainteresowani zainwestowaniem w PŻB? Otrzymałam szczegółową odpowiedź na pytania skierowane do ministra Skarbu Państwa w sprawie prywatyzacji PŻB i zarzutów przedstawicieli załogi dotyczących procesu, wycieku tzw. danych wrażliwych, które wykorzystwała konkurencja umożliwiając wpuszczenie swojego promu. To stanowi konkurencję. Otrzymałam szczegółową odpowiedź dotyczącą tego tematu. Ministerstwo zapewnia, że nie doszło do żadnych uchybień. Cały proces prywatyzacji miał prawidłowy nadzór sprawowany przez właściwe służby. W odpowiedzi szczegółowo rozpisano przebieg procesu. Okazuje się, że w trakcie procesu prywatyzacyjnego główna księgowa, która bodajże była zatrudniona w PŻB, przeszła do konkurencji. Jak to możliwe, że spółka nie zabezpieczyła w umowie, żeby osoba, która posiada dostęp do danych wrażliwych spółki, nie miała żadnego ograniczenia w zakresie przejścia do konkurencji? Bardzo proszę o rozwinięcie tego tematu. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję.

Zgłaszał się pan poseł. Bardzo proszę o przedstawienie się.

**Poseł Czesław Hoc (PiS) – spoza składu Komisji:**

Czesław Hoc. Nie jestem członkiem tej komisji. Jestem posłem z Kołobrzegu. Będę pytał przede wszystkim o PŻB w nieco odmiennej retoryce niż moja przedmówczyni.

Pan minister był uprzejmy powiedzieć, że rzeczywiście nastąpiło pogorszenie na rynku armatorów, na rynku przewoźników. Podał wiele przyczyn – dekonstrukcja, dyrektywa siarkowa, podatki itd. Ale wśród przyczyn wymienił też konkurencję przewoźników zagranicznych. I teraz moje pytanie, albo najpierw refleksja. Oczywiście, w mojej ocenie – zaraz podam konkretne powody albo argumenty – to Ministerstwo Skarbu Państwa – polskiego Skarbu Państwa – tak naprawdę wzmacnia armatora zagranicznego, daje przywileje armatorowi zagranicznemu. Powiem przekornie, że pomimo usilnych starań polskiego Ministerstwa Skarbu Państwa PŻB utrzymało się na rynku i jest w stabilnej sytuacji. Powtarzam – pomimo usilnych starań.

A zaraz postaram się to udowodnić. W mojej ocenie, oczywiście. Najpierw powiem o asymetrii traktowania polskiego i zagranicznego armatora. Jak wiemy, 1 maja 2010 r. wszedł w życie system reformy o koordynacji zabezpieczenia społecznego. Rozporządzenie Rady i Parlamentu Europejskiego, bodajże 883/2004, przewiduje, że każde państwo członkowskie musi zgłaszać swoich pracowników do systemu zabezpieczenia społecznego. O ile nam i mnie wiadomo, TT Line, armator zagraniczny, nie zgłasza polskich pracowników do ZUS. Mało tego – nie zarejestrował układu zbiorowego, zatem Inspekcja Pracy nie ma tam wglądu. Tymczasem, gdy polski armator opóźni się jeden-dwa-trzy dni, natychmiast jest kontrola oraz srogi i potężne kary. To właśnie jeden z przykładów traktowania polskiego i zagranicznego armatora.

Jeśli chodzi o PŻB, pan minister powiedział, że piąty proces prywatyzacji został zakończony 13 stycznia 2014 r. Od marca 2013 r. prosiliśmy, apelowaliśmy, wnioskowaliśmy jeszcze w grudniu 2013 r. byliśmy u pana – zakończcie ten bzdurny, pozorny proces prywatyzacji. Przecież wiadomo, że TT Line chodziło tylko o wydobycie tzw. wrażliwych danych. Mało tego, mieliście na to dowód, bo już rok temu TT Line – jak powiedziała pani przewodnicząca – przejęła głównego menedżera PŻB, czyli wiadomo było, że proces legislacji, profesjonalizm czy też etyka tego oferenta jest pod wielkim znakiem zapyta-



nia. Chodziło jeszcze o pewne dane wrażliwe, których nie zdążyła albo nie wiedziała, jak można zaraportować, pani główna menedżer.

Załoga, posłowie, opinia publiczna, związki zawodowe monitowały. Kilkakrotnie byliśmy w Ministerstwie Skarbu Państwa. Pisaliśmy razem z Joachimem Brudzińskim i europosem Markiem Gróbarczykiem, udowadnialiśmy wręcz, że są to pozorne działania armatora zagranicznego. Apelowaliśmy – nie kontynuujcie tych działań. Oczywiście, wyszło tak, jak wyszło. Mogę z dziką satysfakcją powiedzieć – a nie mówiliśmy? 13 stycznia zakończyliście ten proces prywatyzacji. Wiedzieliśmy już dawno, że będzie to zakończone. Zatem dlaczego polskie Ministerstwo Skarbu Państwa – wiedząc, że są nieuczciwe zamiary, albo podejrzewając, mając argumenty na nieuczciwe zamiary oferenta zagranicznego, mało tego – wiedząc, że to jest główny konkurent, który przejmie linię do Trelleborga i zresztą przejął – dopiero po przejściu tej linii kończy proces prywatyzacji? Na czyją korzyść działacie? Jakie godło macie w swoim Skarbie Państwa? Godło polskie czy godło innego państwa?

Jeśli tak jest, to, panie ministrze, Wysoka Komisjo, jako obywatele, jako mieszkańcy, jako posłowie mamy prawo czuć się dość dziwnie.

Jeśli macie w stosunku do PŻB w Kołobrzegu – naszej marki i chluby, miejsca pracy dla naszych wysokiej klasy profesjonalistów – dobre i uczciwe zamiary, chociaż w to wątpię, to dlaczego nagle zmieniacie w konkursie zasady specyfikacji? Nagle w konkursie ogłoszonym na dyrektora PŻB zmienia się zapis, że nie musi znać języków obcych. Oczywiście, może być tak, tylko możemy mieć prawo podejrzewać, że macie z góry upatrzoną osobę. I ta z góry upatrzona osoba będzie nadal prowadziła politykę – w mojej ocenie, być może, myślę się – deprecjacji, degradacji majątku PŻB. Bo, w mojej ocenie i w ocenie wielu członków załogi, cały czas prowadziliście do tego, żeby zdegradować ten majątek i wreszcie za przysłowiową czapkę gruszek komuś sprzedać, być może – cały czas mówię o mojej ocenie – z góry upatrzonemu oferentowi.

Moja konkluzja jest następująca: panie ministrze, Wysoka Komisjo, proszę zwrócić uwagę, że PŻB, PŻM i inne to nie tylko...

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Proszę o pointę. Czas najwyższy.

**Poseł Czesław Hoc (PiS) – spoza składu Komisji:**

...marka, chodzi również o miejsca pracy dla naszych ludzi. To skarb narodowy, skarb państwa i majątek publiczny. Nie możemy go degradować, deprecjonować. Nie możemy działać na korzyść armatora zagranicznego. Przestańmy hołubić i do przodu pochyleni cały czas kłaniać się wszystkim armatorom zagranicznym. Nasza polskość, nasze firmy polskie są o wiele lepsze. Trzeba o nie dbać. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł – jak słusznie zauważył na wstępie – nie jest członkiem Komisji Skarbu Państwa. W tej komisji staramy się jednak przestrzegać pewnego standardu – nie obrażać nikogo, niczego nie insynuować, a prowadzić dyskusję w największym stopniu jak się da na podstawie merytorycznych argumentów.

Szanowni państwo, wiem, że pan minister Baniak musi wcześniej wyjść, zatem pozwolę sobie w tej chwili udzielić głosu panu ministrowi, a potem będziemy kontynuować dyskusję. Bardzo proszę, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:**

Dziękuję bardzo. Rzeczywiście, za chwilę będę musiał opuścić posiedzenie Komisji, ale zostaje pani minister Pyć i moi współpracownicy, zarówno pan prezes Zieliński, jak i dyrektorzy poszczególnych departamentów w ministerstwie, odpowiedzialni za spółki i za procesy.

Jeżeli chodzi o pytanie pani przewodniczącej Renaty Zaremby, poproszę, aby w dalszej części odniósł się pan Chmielewski – dyrektor Departamentu Przekształceń Własnościowych i Prywatyzacji i pan dyrektor Barcz. Poproszę również o komentarz dyrektora finansowego PŻM.

Jeżeli chodzi o rozpoznawanie rynku i szukanie producentów jednostek, czyli zamówienia, z jakimi wychodzi przedsiębiorstwo, to, według mojej najlepszej wiedzy, w pierwszym ruchu przedsiębiorstwo rozpoznaje możliwości krajowe, natomiast rzeczywiście jest tak, że produkcja azjatycka, głównie chińska jest kilkadziesiąt procent tańsza niż to, co mogą dzisiaj zaoferować polscy producenci jednostek, polskie stocznie. Ale – jak mówię – w dalszej części moi współpracownicy i pan dyrektor finansowy odnieśli się do tej kwestii.

Podobnie – do wystąpienia pana posła Kłoca, Hoca, bardzo przepraszam za pomyłkę w nazwisku. Pan poseł Hoc rzeczywiście był naszym gościem w ministerstwie. Wydawało mi się, że... Gdyby pan poseł Hoc był łaskaw posłuchać, bo chciałbym wygłosić osobisty adres do pana posła.

Pan poseł był naszym gościem w ministerstwie. Pańską wizytę odebrałem wtedy rzeczywiście jako wyraz troski i pochylenia się nad spółką. Dzisiaj na posiedzeniu Komisji pańska retoryka jest – delikatnie mówiąc – nieco inna niż podczas spotkania. Przypomnę, panie pośle – będę opierał się na faktach – że pan poseł był razem z jednym z wiodących związkowców. Pan poseł był za polskością, a związkowiec – za prywatyzacją. Nie wiem, czy pan pamięta, czy pan może potwierdzić.

**Poseł Czesław Hoc (PiS) – spoza składu Komisji:**

*wypowiedź poza mikrofonem*

**Poseł Renata Zaremba (PO):**

Proszę nie przerywać.

**Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:**

Mówię o tym panie pośle, że wydawało się, że podczas tego spotkania znaleźliśmy wspólny język. Zgadaliśmy się w wielu kwestiach. Informowałem, w jakim kierunku zmierza proces. Nasze spotkanie miało na to jakiś wpływ. Dzisiaj pan poseł wygłosił tyradę o polskim godle, które niekoniecznie przyświeca działalności ministerstwa. To pańska opinia i pański komentarz, z którym pozwolę sobie głęboko nie zgodzić się. I – jak powiedziałem na wstępie – nie wybrzmiało to podczas naszego spotkania, gdzie nie było mikrofonu i stenogramu.

**Poseł Czesław Hoc (PiS) – spoza składu Komisji:**

*wypowiedź poza mikrofonem*

**Poseł Renata Zaremba (PO):**

Proszę nie przerywać, panie pośle.

**Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:**

Ale to pan poseł sam oceni w swoim sumieniu. Podobnie jak podawanie nieprawdy, panie pośle. Prosiłbym tego unikać. Nie było zmiany warunków w trakcie żadnego z postępowań.

**Poseł Czesław Hoc (PiS) – spoza składu Komisji:**

Bardzo przepraszam.

**Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:**

Pan przeprasza, ale pan coś mówi na posiedzeniu Wysokiej Komisji, nie znając faktów. Dzisiaj pan informuje, że jakieś reguły zostały zmienione w trakcie gry. Według mojej wiedzy, nie było takiej sytuacji. Jeżeli była, proszę o informację. Osoba, która dokonała takiej zmiany, nie będzie pracowała w ministerstwie. Ale proszę nie kłamać na posiedzeniu Wysokiej Komisji.

Bardzo prosiłbym, panie przewodniczący, żeby w pierwszej kolejności pan dyrektor Chmielewski mógł odnieść się do pytań dotyczących samego procesu prywatyzacji, a w dalszej części – dyrektor Barszcz i dyrektor finansowy z PZM.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Prosimy, panie dyrektorze.

## **Dyrektor Departamentu Przekształceń Własnościowych i Prywatyzacji MSP Wojciech Chmielewski:**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, chciałbym przekazać kilka informacji dotyczących procesu, szczególnie w kontekście wątku związanego z tzw. wyciekiem danych wrażliwych.

Po pierwsze – chciałbym poinformować, że proces prywatyzacji PZB prowadzony był w trybie negocjacji, co oznacza, że przy założeniu pojawienia się inwestora są to najdłuższe procesy – wielomiesięczne. W tym procesie, zresztą kolejnym, mieliśmy do czynienia z dwoma inwestorami. Tak na marginesie, to jest komentarz trochę też do sytuacji spółki, z jednej strony, a z drugiej – do nieprzewidywalności rynku, na którym spółka funkcjonuje. Popularność spółek prywatyzowanych przez MSP jest też funkcją jakiejś sytuacji na rynku. Podsumowując dotychczasowe procesy, naturalny komentarz do nich jest taki, że spółką w pierwszej kolejności interesują się podmioty z branży – czyli, mówiąc wprost, konkurenci –

które widzą w prywatyzacji jakąś wartość dodaną.

Istotą procesu prywatyzacji jest przeprowadzenie go w taki sposób, aby niezależnie od tego, kto spółkę przejmie, zapewnić jej, z jednej strony, rozwój na przyszłość, wprowadzić do niej wiarygodnego inwestora. Oczywiście, inną funkcję ma kwestia rozliczenia transakcji, czyli uzyskania z tytułu prywatyzacji środków do budżetu państwa.

W tym procesie tak naprawdę negocjowaliśmy tylko z jednym inwestorem. Chcę podkreślić, że nie ma przepisów umożliwiających limitowanie inwestorów ze względu na kraj pochodzenia czy rejestracji. Analizujemy oferty na podstawie ich zawartości, która jest zestandaryzowana w każdym z procesów negocjacyjnych. Wszystkich inwestorów pytamy dokładnie o to samo. Nie tylko o cenę, ale też o zamiary wobec spółki. I wiarygodność finansowa. Naprawdę, te dwa elementy wyznaczają kierunek negocjacji.

Jednym z elementów negocjacji jest badanie spółki. Ta procedura jest również zestandaryzowana w procesie negocjacji. Ustalony zostaje pewien zakres informacji, które inwestorzy mogą powziąć w ramach badania spółek. Chcę podkreślić, że ten zakres jest ustalany również w ramach negocjacji z zarządem spółki, aby wyeliminować z informacji, które można przekazać potencjalnemu inwestorowi, informacje wrażliwe, sensytywne, istotne z punktu widzenia interesów spółki, które autoryzuje zarząd. To znaczy, zarząd wskazuje nam, że pewnych informacji nie można udzielić i te informacje są eliminowane z tych, które są udostępniane przedstawicielom inwestora w trakcie badań spółki. Dodatkowo chcę powiedzieć, że przedstawiciele inwestora podpisują w momencie wejścia do spółki zobowiązanie do zachowania poufności. Tak naprawdę, to zobowiązanie ma taki cel, o jakim tutaj słyszymy – aby ochronić zarówno spółkę, jak i Skarb Państwa przed wyciekiem danych wrażliwych. Informacje, które uzyskują przedstawiciele inwestora, mogą być w trakcie tego badania użyte wyłącznie w kontekście konstruowania oferty prywatyzacyjnej, natomiast nie mogą być przekazywane jakimkolwiek innym podmiotom w celach niezgodnych z przepisami. Odpowiedzialność jest również jednoznacznie określona w oświadczeniu do zachowania poufności. Oznacza to, że w przypadku uznania czy wykazania szkody przez Skarb Państwa albo spółkę taka osoba ponosi konsekwencje prawne.

Chciałbym zaznaczyć, że znane mi są w zasadzie dwie możliwości zachowania czy ochrony spółki przed tym, aby jakieś informacje stanowiące czy uznane za tajemnicę przedsiębiorstwa nie wypływały ze spółki. Jedna określona jest w ustawie o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, w której jest zdefiniowana jest tajemnica przedsiębiorstwa. Druga dotyczy wykorzystania mechanizmu, który już w spółce był stosowany, a mianowicie umów o zakazie konkurencji, które mogą zostać podpisane z menedżerami, uznanymi przez zarząd spółki za potencjalnie zbyt ważnych dla jej interesu, aby pozwolić im przejść do konkurencji. Takiego typu umowy są podpisywane w spółce. Osoba, o której rozmawiamy – według mojej wiedzy – nie miała podpisanej takiej umowy. Zatem nie było przeciwwskazań do tego, aby w ramach reprezentowania potencjalnego inwestora mogła w spółce w ramach jednego z badań wystąpić.

Na koniec chcę poinformować, że posiadamy dokument, z którego wynika, że prokuratura rejonowa w Kołobrzegu 16 maja 2013 r. zawiadomiła NSZZ „Solidarność”

o umorzeniu dochodzenia. To dochodzenie było prowadzone w sprawie o czyn nieuczciwej konkurencji popełniony przez tego menadżera podczas pełnienia funkcji dyrektora ds. żeglugi w spółce PŻB. W podsumowaniu prokuratura stwierdziła, iż czyn, co do którego to zawiadomienie zostało przedstawione, nie zawiera znamion czynu zabronionego w kontekście pełnionej przez tę osobę funkcji. Tyle w kwestii faktografii. Wiem, że jest złożone drugie zawiadomienie. Ale na dzisiaj jesteśmy w posiadaniu takich dokumentów. Dziękuję bardzo.

#### **Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo za spokojną merytoryczną wypowiedź. Mam nadzieję, że ona ostudzi trochę toksyczne emocje, które wywołał pan poseł.

W kolejności najpierw pan Dubiński, później pan poseł.

#### **Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:**

Dzień dobry państwu. Dziękuję za zaproszenie. Jacek Dubiński – starszy mechanik okrętowy, społecznie przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. Myślę, że zebraliśmy się nie po to, żeby się obrażać, tylko po to, żeby znaleźć jakieś wyjście z tej sytuacji, w jakiej – generalnie rzecz biorąc – znajduje się *shipping*. Dlatego chciałbym na początku swojej wypowiedzi uprzytomnić państwu, z czym mamy do czynienia. To jest kryzys najgorszy od mniej więcej 30-40 lat. Przytoczę liczby, nie chciałem państwu przysyłać na skrzynkę tych publikacji. Np. w 2010 r. zarobek statku typu Capesize – to statek powyżej 100 tys. ton – wynosił 32 900 dolarów dziennie. Taka jest stawka czarterowa. W 2011 r. – ok. 17 tys., w 2012 r. – 13 600 i w 2013 r. – 13 100 dolarów. To są dane średnioroczne. Panamaxy – statki 60-70 tys. ton. W 2010 r. miały stawkę 24 500 dolarów dziennie, w 2011 r. – 14 600, w 2012 r. – 9700, w 2013 r. – 8100. Handymaxy – statki 30-40 tys. ton, które z reguły same załadowują się, posiadające dźwigi, w 2010 r. zarabiały 20 900 dolarów dziennie, w 2011 r. – 14 100, w 2012 r. – 10 100, w 2013 r. – 9500.

Widzimy, że ta ścieżka powoli wyhamowuje się. Przejrzałem materiały prognoz do 2015 r. i 2016 r. Będziemy mieli w dalszym ciągu – o czym mówił pan minister – nadwyżkę tonażu, który został zakupiony spekulacyjnie w granicach 3% do 8%. To powoduje, że mamy więcej statków niż ładunków. Na to nakłada się kryzys gospodarczy, spowolnienie w Chinach, które były – że tak powiem – głównym konsumentem ładunków masowych. I kryzys finansowy, który powoduje, że kupujący nie może brać kredytów. To jedna sprawa. Dotyczy, generalnie rzecz biorąc, wszystkich ładunków masowych. Z tym musimy się zderzyć.

Większość armatorów w zeszłym roku odnotowała straty powyżej 300-400 mln dolarów. Wynik PŻM jest w tym przypadku jednym z najlepszych, jakie uzyskało państwowe przedsiębiorstwo. Wynika z tego, że na rynku mamy dosłowną wolność i niekoniecznie prywatna firma, zależy jak nastawiona... Padły firmy żeglugowe, które zostały ustanowione jako spekulacyjne. Po prostu rynek zweryfikował zarówno sposób zarządzania, jak i kwestie obecności i zachowania się na rynku.

Ustosunkowując się do wypowiedzi pani poseł w sprawie spółek: rzeczywiście, każdy statek praktycznie u każdego armatora od czasu katastrofy na Alasce – była to katastrofa „Exxon Valdez”, gdzie zapłacono grube miliardy dolarów za ochronę środowiska – jest jedną spółką. Ale statki są również w różnych spółkach ze względów biznesowych. W zależności od kraju, do którego wozimy, potrzebujemy takiej spółki. Są to spółki – powiedzmy – skrzynki pocztowe, gdzie nikt nie pobiera pieniędzy, natomiast jeśli statek ma – nieładnie mówiąc – wpadkę, czyli zrobi taki „wylew” jak na Alasce, to przepada jeden statek, nie przepada cała firma. Jest to normalne biznesowe działanie.

Przechodząc do zagadnienia, które było poruszone – głównym problemem będzie teraz dyrektywa siarkowa. Nasi posłowie w europarlamencie, niestety, zapomnieli o tym. Spotkałem się z kilkoma, nie będą wymieniał nazwisk, bo nie o to chodzi. Po prostu zapomniano, że coś takiego nam grozi. Nie przełożono tego na koszty. Jestem stroną układowych zbiorowych zarówno w Polskiej Żegludce Morskiej, jak i u armatorów szwedzkich, np. Stena Line. Byłem na spotkaniu w Malmö i w Göteborgu z armatorem, który ma te

same problemy dotyczące dyrektywy siarkowej. Zachowa tu polskie załogi. Natomiast między Anglią a Irlandią i Francją wejdą załogi filipińskie jako tańsze.

Pan minister mówił o konkurencji transportu lądowego. Mianowicie, w tej chwili – nie uwłaczając nikomu jeśli chodzi o narodowość – lepiej opłaca się przy wejściu dyrektywy siarkowej wynająć trzech, czterech ukraińskich bądź tureckich kierowców, którzy przewiozą ładunek wokół Bałtyku, ewentualnie skorzystać z promów na Morzu Śródziemnym, gdzie paliwo będzie mniej więcej o 30% tańsze – bo tam obowiązuje 0,5 – przejść przez Triest, Koper czy Rijekę, a następnie południowym korytarzem na Bałtyk przewieźć to normalnie drogą lądową. Tak to wygląda.

Jeśli chodzi o problem poruszony przez pana ministra i panią poseł, to my bardzo chętnie – mówię my, bo jestem też pracownikiem Polskiej Żeglugi Morskiej – zamówilibyśmy statki w polskich stoczniach, nawet licząc się z wyższymi kosztami. Problem w tym, że te stocznie, po pierwsze – nie produkują. Zamówiliśmy dwa promy w stoczni, która upadła, czyli w Stoczni Szczecińskiej, daliśmy nawet przedpłatę. Na szczęście część pieniędzy powróciła do nas, ale stocznia, niestety, nie produkuje. Żadna z polskich stocznii, które jeszcze istnieją, nie chce produkować tych statków, co można przeczytać zarówno w prasie ogólnej, jak i fachowej, anglojęzycznej, która wyraźnie to stwierdza.

Jeśli chodzi o wykorzystanie napędu LNG w promach, to jest też problem dla wszystkich armatorów. Bo *de facto* nie ma infrastruktury na Bałtyku – ani do odbioru, ani do podawania tego gazu. Prowadzę w tej chwili negocjacje układowe ze Stena Line, tam rozważa się przejście częściowo na alkohol, częściowo na zasilanie prądem, bo jest to tańsze. To taka kwestia.

Odnosząc się do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, w PZB ostatnio podpisaliśmy porozumienie dotyczące regulacji płacowych, tam płace marynarzy są najniższe. Najwyższe płace marynarskie są obecnie w układzie zbiorowym, który posiadamy ze Stena Line. Najniższa płaca na statku wynosi w przeliczeniu 5800 zł netto. Nie jest to dumping płacowy. Natomiast jeśli nie znajdziemy tutaj jakiegoś rozwiązania dotyczącego, generalnie rzecz biorąc, interwencji czy jakiejś pomocy państwa, która *nota bene* jest zgodna z porozumieniami podpisanymi przez Unię Europejską ze Stowarzyszeniem Armatorów i Europejską Federacją Transportowców (ETF), dotyczącymi sposobu pomocy dla żeglugi i skonsumowania tej pomocy, to w dalszym ciągu będziemy mieli taką sytuację, jaką mamy. Polskie przedsiębiorstwa będą mniej konkurencyjne od zagranicznych, gdyż założenia prawne i stosowana do tej pory praktyka w naszym kraju jest taka, że armatorzy zachodni korzystają z pomocy. To główny problem. To kwestia dokładnego dostosowania naszego prawa i wykorzystania wszystkich możliwości, jakie daje nam prawo Unii Europejskiej oraz wszelkiego rodzaju konwencji, które Polska podpisała. Dziękuję bardzo.

#### **Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, za ciekawą wypowiedź dużo wnoszącą do naszej debaty, której celem jest znalezienie dobrych rozwiązań. Po to tu jesteśmy.

Pan poseł Hoc po raz drugi, proszę bardzo.

#### **Poseł Czesław Hoc (PiS) – spoza składu Komisji:**

Ja tylko gwoli sprostowania. Oczywiście, przepraszam pana ministra Baniaka. To były informacje z drugiej ręki, ale teraz *sms*-owałem do osób kompetentnych i one potwierdziły jednak, że jest zmiana w specyfikacji konkursu. Ale rzeczywiście to jest z drugiej ręki. Nie jestem tego pewien.

Natomiast jeśli chodzi o atmosferę spotkań, wielu spotkań w Ministerstwie Skarbu Państwa, to pan minister Baniak wykazywał się na ostatnim spotkaniu – mieliśmy tylko jedno spotkanie w grudniu – powiedziałbym, bardzo racjonalnym podejściem i stosunkowo rozsądnym. Tylko, że my prosiliśmy, żeby proces został zakończony do końca grudnia, bo od stycznia wchodzi konkurencja i po styczniu praktycznie będzie – mówiąc kolokwialnie – pozamiatane. I tak się stało. Natomiast pierwsze wizyty były praktycznie wizytami bezowocnymi, bez udziału pana ministra Baniaka. To tylko gwoli wyjaśnienia. Jeśli uraziłem pana ministra Baniaka, to bardzo przepraszam, bo rzeczywiście z panem ministrem Baniakiem rozmawiało się dość konstruktywnie. Ale efekt był taki, jak powiedziałem.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Pani poseł Zaremba przypomina, że jeszcze miał wypowiedzieć się pan dyrektor z PŻM.

**Poseł Renata Zaremba (PO):**

Tak. Proszę o odpowiedź na zadane przeze mnie pytania.

**Dyrektor finansowy PP Polska Żegluga Morska Mariusz Jachimowicz:**

Dzień dobry. Bardzo dziękuję za umożliwienie uczestnictwa w posiedzeniu Komisji. Niektóre informacje padły już na tej sali. Odpowiadając na pytania, chciałbym je rozszerzyć i uzupełnić, poczynając od pierwszego pytania dotyczącego liczby spółek zależnych w Grupie Kapitałowej Polskiej Żeglugi Morskiej. Mamy 117 spółek i rzeczywiście 69 z nich to spółki jednostatkowe. Główną przyczyną zakładania tych spółek były względy bankowe.

Każdy ze statków jest finansowany na zasadzie *project finance*, czyli każdy jest traktowany jako osobne przedsięwzięcie. W związku z tym banki wymagają dla zabezpieczenia własnych kapitałów odpowiednich konstrukcji prawnych. Ponadto, ponieważ te statki są finansowane w grupach, większość banków wymaga także ustanowienia małej grupy holdingowej zrzeszającej pewne statki na zasadzie – który bank to finansuje, wielkość tych statków względnie grupy, typy statków, ponieważ oprócz masowców posiadamy również statki do przewożenia siarki płynnej i promy. Nad każdą z tych grup, także wielkościowych, jest odpowiednia „czapka”, która grupuje z reguły po dwa-cztery statki tego typu. Takich spółek holdingowych jest ok. 15. Ta liczba spółek wynika ze względów korporacyjnych.

Ponadto, oddzielamy sprawy korporacyjne od spraw organizacyjnych. Do prowadzenia działalności operacyjnej zakładamy osobne spółki, które zajmują się zarówno działalnością *crewingową*, jak również zarządem technicznym oraz przede wszystkim zarządem operacyjnym. Polska Żegluga Morska posiada także przedstawicielstwa i spółki zależne poza granicami kraju, które mają ułatwić jej działanie na arenie międzynarodowej. Tych spółek jest 10. Każda z nich stanowi osobną spółkę prawną. Chciałem dodać, że posiadamy także spółki, które nie zajmują się działalnością żeglugową, takie jak np. Pazim. To ostatnia grupa. Całość liczy 117 spółek zależnych.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo.

Kontynuujemy dyskusję. Bardzo proszę.

**Dyrektor finansowy PP PŻM Mariusz Jachimowicz:**

Jeszcze odpowiedź na drugie pytanie.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Przepraszam najmocniej.

**Dyrektor finansowy PP PŻM Mariusz Jachimowicz:**

Drugie pytanie dotyczyło zagrożeń ze względu na wejście na rynek inwestorów finansowych. Na początku 2013 r. dużo agresywnych funduszy inwestycyjnych zauważyło, że przedłużający się kryzys na rynku żeglugowym otwiera dla nich – jak oni mówią – pewne okienka możliwości, np. przy wykupywaniu za ułamek albo z dużym dyskontem istniejących już aktywów spółek żeglugowych. Oni to ładnie nazwali *distressed assets*, czyli aktywa, które są w kłopotach, licząc, że z dużym upustem przejmą istniejące spółki. Do pewnego stopnia wiele flot zostało przejętych poprzez wykupywanie m.in. pakietów spółek, które były notowane w Nowym Jorku.

W drugiej połowie roku ten trend trochę przystopował, albowiem spadki wartości statków zatrzymały się. Do pewnego stopnia przestały spadać, w związku z tym atrakcyjność tej opcji odpowiednio zmalała. Fundusze inwestycyjne podjęły inne działania, tym razem dokonując spekulacyjnych zamówień. Jeden z osławionych amerykańskich inwestorów Willbur Ross, który spowodował w dawnych czasach dużo zamieszania w wielu branżach Stanów Zjednoczonych, postawił na żeglugę, m.in. współuczestnictwem w funduszu

Oaktree Capital. Założył kilka spółek, które w tej chwili bez żadnych właściwie statków dokonały wielomilionowych zamówień, głównie w stoczniach azjatyckich.

Zagrożenie dla nas będzie takie, że te statki kiedyś wejdą na rynek. Fundusze nie mają zamiaru ich eksploatować przez cały czas życia statku. Po prostu czekają na najbliższą „górkę” na rynku, żeby je natychmiast sprzedać z odpowiednim zyskiem. Problem dla tradycyjnych armatorów będzie taki, że ten tonaż po prostu nie zniknie. On nadal będzie istniał, podczas gdy wielu armatorów liczyło, że portfel zamówień zostanie lekko wyhamowany ze względu na koniunkturę. Doszły względy finansowe. I prawdopodobnie nadpodaż na rynku będzie kontynuowana.

W ostatnim kwartale dołożyło się do tego oświadczenie FED. Były prezes Bernanke stwierdził, że przestanie pompować większą ilość dolarów do systemu. Poluzuje politykę *quantitative easing*. Fundusze stwierdziły, że jeżeli w ciągu najbliższego czasu zniknie 10 do 20 mld dolarów, które mogłyby być wydawane na różnego rodzaju spekulacje, to po prostu przyspieszyły akwizycję i inwestycje w żeglugę. Z doniesień pod koniec roku wynika, że jeżeli te spółki były wykupowane z dyskontem 10%-15%, to ostatnio te fundusze wykupywały z dyskontem zaledwie 5%-10%.

Dla Polskiej Żeglugi Morskiej dużym pocieszeniem jest fakt, że te fundusze inwestują głównie w duży tonaż, czyli statki typu Capesize oraz Kamsarmax. Capesizów nie mamy, nie mieliśmy i nie zamierzamy inwestować w ten tonaż. Posiadamy 8 kamsarmaxów. Ale naszym głównym biznesem jest operowanie statkami wielkości od 30 000 do 40 000 DWT. W poprzednich latach poczyniliśmy wiele inwestycji. Kontynuujemy ten trend w 2013 r.

Na pytanie trzecie częściowo odpowiedział pan minister Baniak. Chciałbym tylko dodać, że ciężko jest porównać te ceny, bo polskie stocznie nie kwotowały. Dla nich w przypadku budowania masowców do ceny produktów dodaje się co najwyżej robociznę. Podczas gdy przy konstrukcji bardziej skomplikowanych jednostek można dodać *know how*, ekspertyzy czy jakąś wyższą technologię. W masowcach to nie istnieje...

**Poseł Renata Zaremba (PO):**

A jednostki promowe? Warto pochwalić się.

**Dyrektor finansowy PP PŻM Mariusz Jachimowicz:**

To jest rzecz, która jest do zrobienia w Polsce. W tej chwili w Grupie PŻM prowadzimy prace studyjne nad inwestowaniem w nowe promy. Pragnę poinformować, że rozesłaliśmy zapytania ofertowe do wielu stoczni. Niedużo odpowiedziało. W tej chwili koncentrujemy się nad odpowiedziami z dwóch polskich stoczni. Jeżeli prace studyjne i opłacalność projektu wypadną pozytywnie, te statki zostaną zamówione w polskich stoczniach.

Czwarte pytanie dotyczyło napędu LNG. Zostało powiedziane, że technologicznie jest dużo możliwości jak dostarczyć gaz na statki pełnomorskie. Problem w tym, że nawet gdybyśmy wiedzieli, jak, to prawnie nie jest to kompletnie uregulowane. Nasz pion techniczno-inwestycyjny sprawdza różnego rodzaju możliwości techniczne, które zostały już zastosowane, np. na północy Europy. Czyli stosowanie albo specjalnych bunkierek, albo dowożenie paliwa cysternami na statki czy umieszczanie tych zbiorników w kontenerach. Tylko że w Polsce nie wiemy, jak to zrobić. Nie ma nawet projektów legislacyjnych. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Jeszcze pytanie dodatkowe – pani przewodnicząca, bardzo proszę.

**Poseł Renata Zaremba (PO):**

A budowanie tzw. statków tankowców? Nie wiem, czy Ministerstwo Skarbu Państwa jest w posiadaniu wykazu wszystkich spółek zależnych, czyli bezpośrednio i pośrednio podległych. Taką listę państwo wcześniej przedstawialiście. Chcielibyśmy porównać informacje: każdą spółkę – z wynikiem finansowym. Prosiłabym, jeśli można, o uzupełnienie tych danych. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, żeby uporządkować dyskusję... Zgłasza się jeszcze pan dyrektor z PŻM... Chciałbym zapytać parlamentarzystów, czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

Proszę, niech pan wypowie się. Przepraszam najmocniej. Pamiętam doskonale. Zawsze kojarzę z PŻM. Ale to nie jest złe skojarzenie. Bardzo proszę.

**Przewodniczący NSZZ „Solidarność” w PP PŻM Paweł Kowalski:**

Chciałbym wyjaśnić, dlaczego jest tyle spółek w PŻM. Po pierwsze – chciałem państwu przypomnieć, że to zaczęło się w stanie wojennym, gdy było zagrożenie aresztowania naszych statków, bo na to zanosilo się, że właśnie w odwecie za stan wojenny na Zachodzie mogą nam aresztować statki. W bardzo szybkim tempie wszystkie statki zostały przerejestrowane – każdy statek jako oddzielna spółka.

Po drugie, pan minister Baniak mówił o zagrożeniach. Chciałbym poruszyć aktualne zagrożenie dotyczące naszych promów – wpuszczenie TT Line na trasę Świnoujście -Trelleborg. To bardzo poważna konkurencja. To już odczuwamy. Odczuwa nasz armator i nasza spółka Unity Line, jak również PŻB, co chyba pan dyrektor może potwierdzić. Nie wiem, jak to dzieje się, że ten statek... Kiedyś pytałem, odpowiedziano mi na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa, że jesteśmy w Unii Europejskiej i jest wolna konkurencja. Chciałbym, żeby wpuszczono jakiś nasz prom do Niemiec, żebyśmy mogli tam pływać. Znajdą tysiąc i jeden sposobów, że my tam nie zaistniejemy. A to jest zagrożenie.

Chcę przypomnieć szanownej Komisji, że w ubiegłym roku rozpoczęła się budowa tunelu między Fehmarn w Niemczech a wyspą Lolland – 20 km. Z unijnych środków 70% idzie na budowę tunelu podmorskiego. Ona zakończy się prawdopodobnie w 2019 r. Tam aktualnie operuje 9 promów. Niemcy – przepraszam, że tak powiem – nie byli naiwni, że nie kupili PŻB. Nie chcieli, bo jak otrzymali dokumenty i mogli zobaczyć jak jest, to przekonali się, że lepiej wejść na tę linię niż dokonać zakupu. I proszę, pierwszy w styczniu wszedł „Robin Hood”, ale trochę był za długi, bo keja w Świnoujściu jest krótsza. Ona jest teraz sztukowana. Aktualnie wchodzi prom „Nils Dacke”. Pierwsza wersja przewidywała, że będzie o północy podchodził do zabierania lory, bo tu generalnie chodzi o lory ciężkie. Nie dotrzymano słowa. Tak było w pierwszych oświadczeniach. Obecnie ten prom wchodzi o godz. 17.30, czeka do 18.00 – ma większą szybkość niż prom PŻB, zatem go wyprzedza – płynie do Trelleborga, wyprzedza, tam wyładowuje i zabiera oczekujące lory, a my zabieramy 3- 4 czy 5. To naprawdę bardzo poważne zagrożenie.

Drugi prom ma wejść na linię Świnoujście -Trelleborg, prawdopodobnie maj-czerwiec, miał wcześniej, ale do tego nie doszło. Z chwilą oddania do użytku tunelu największym zagrożeniem jest to, że wejdzie większa liczba promów na naszą linię do Świnoujścia. Chciałbym po raz kolejny przestrzec przed takim działaniem. Nie możemy powoływać się na Unię Europejską, bowiem chodzi o zagrożenie. Dbajmy o własnych przedsiębiorców, o własnych armatorów. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

**Przewodniczący NSZZ „Solidarność” w PP PŻM Paweł Kowalski:**

Przepraszam, skorzystam z obecności pani minister. Koresponduję w tej sprawie. Mówiono, że ten armator nie ma układu zbiorowego podpisanego i zarejestrowanego w Polsce, choć powinien ze względu na prawo bandery. Jeśli podniósł banderę polską, to obowiązuje prawo polskie. Składkę emerytalno-rentową za każdego marynarza musi uiszczać w ZUS. Trzy miesiące – i nie ma. Po drugie – jeśli prowadzi działalność gospodarczą, to musi odprowadzać podatki do budżetu. Nie odprowadza. Po trzecie – musi partycypować w podziale opłaty dochodów marynarza w jego płacy. To poważne sprawy.

Zgłosiłem tę sprawę do Państwowej Inspekcji Pracy i Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Kopię pisma przesłałem pani minister. Jak na razie jest odpowiedź – badamy, patrzymy. Ale co to da? Dlaczego Polska Żegluga Morska nie może wejść pod banderę i nie opłacać składek do ZUS i nie odprowadzać podatku do budżetu? Dlaczego tylko Niemiec może to robić? Dziękuję.



**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję. Nie widzę innych zgłoszeń.

Na koniec chciałbym zwrócić się do pana prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu z pytaniem o spółki PLO. Pan prezes przedstawił koncepcję, która wydaje się ciekawa. Chciałbym zapytać o *timing*. Jaka jest sekwencja wydarzeń? Kiedy możemy spodziewać się konkretnych działań? Czy coś w międzyczasie się wydarzy? Mam na myśli kwestie kapitałowe. Czy planowane jest jakieś porządkowanie?

Proszę bardzo, panie prezesie.

**Wiceprezes Zarządu ARP SA Marcin Zieliński:**

*Timing* jest dość mocno napięty. W tym roku mamy ambitny plan zrealizowania naszej koncepcji rozdzielenia funkcji właścicielskich i operatorskich. To już dzieje się. To są daty związane z odbywaniem posiedzeń organów korporacyjnych, jak rada nadzorcza, walne zgromadzenie. Mamy specjalny harmonogram prowadzenia tego procesu. Myślę, że prześlemy panu przewodniczącemu dokładny harmonogram – które zadania, kto za nie odpowiada i w jakim czasie będą zrealizowane.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Byłbym wdzięczny.

Bardzo proszę, pani minister.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:**

Dziękuję bardzo za oddanie mi głosu. Szanowny panie przewodniczący, szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie, jestem bardzo usatysfakcjonowana możliwością wysłuchania tak wielu ciekawych wypowiedzi. Do wielu z nich chętnie odniosłabym się. Natomiast, odpowiadając panu Kowalskiemu ze związków zawodowych, chciałam wyjaśnić, że od początku, kiedy powzięłam informację, że „Nils Dacke” podnosi polską banderę, przyglądałam się temu *casusowi*, że się tak wyrażę. Zwracał się do mnie również pan przewodniczący Jacek Dubiński z pytaniami w tej sprawie. Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi udzielał odpowiedzi na te pytania.

Natomiast, po kolei, ponieważ to jest dosyć skomplikowana kwestia i nie należy pomijać pewnych rzeczy. Przede wszystkim w odpowiedzi przekazanej przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wykazano, że tymczasowy morski certyfikat pracy został wydany dla promu „Nils Dacke” na podstawie zarządzenia porządkowego dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Tymczasowy morski certyfikat pracy potwierdza, że statek spełnia wymagania określone w Konwencji o Pracy na Morzu, która weszła w życie 20 sierpnia 2013 r. – wymagania w zakresie warunków pracy i życia marynarzy na statku. Taki certyfikat jest wystawiany na wniosek armatora na podstawie pozytywnego wyniku przeprowadzonej inspekcji w zakresie życia i warunków pracy na statku, po weryfikacji danych, które są podane przez armatora w bardzo ważnym dokumencie, jakim jest deklaracja zgodności z Konwencją o Pracy na Morzu.

Inspekcja warunków pracy i życia marynarzy na statku „Nils Dacke” została przeprowadzona 3 stycznia 2014 r. Według informacji przedstawionych przez Urząd Morski w Szczecinie, inspekcja potwierdziła, że statek i jego armator spełniają wymogi zawarte w konwencji i pełne zabezpieczenie praw marynarzy na nim zatrudnionych. Umowy o pracę zatrudnionych na promie marynarzy zawierają klauzulę – i tu proszę o szczególną uwagę – wyboru prawa, która wskazuje na właściwość prawa jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej, co jest dopuszczone na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych. To w skrócie tzw. rozporządzenie Rzym I.

To jest niezwykle istotne dla interpretacji stanu, z którym mamy do czynienia w przypadku „Nilsa Dacke”. Pracodawca marynarzy zatrudnionych na tym promie – spółka Midocean Limited – posiada certyfikat zgodności z Konwencją MLC. To fakt. On jest wystawiony przez właściwe władze siedziby spółki, czyli Wyspy Man. Tutaj powinniśmy podkreślić, że administracja morska do dnia dzisiejszego nie otrzymała od marynarzy, którzy są zatrudnieni na promie „Nils Dacke”, żadnych skarg dotyczących warunków zatrudnienia.

To są pewne fakty. Natomiast ważne jest też to, że z tych informacji, które posiada MiiR, wynika, że marynarze są objęci zbiorowym układem pracy. Mamy takie informacje. I, tak jak pan powiedział, rzeczywiście, zwróciliśmy się do odpowiednich podmiotów o ich potwierdzenie. Uzyskaliśmy takie informacje, jakie przedstawiłam.

Jeszcze jedna rzecz, dosyć istotna. W odpowiedzi Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wskazało, że ze względu na fakt, iż kwestie objęcia systemem zabezpieczenia społecznego w Polsce oraz obowiązku opłacania składek na ubezpieczenie społeczne marynarzy wykonujących pracę na „Nilsie Dacke” analizowane są przez organ kompetentny, czyli przez prezesa Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, mamy takie, a nie inne stanowisko. Czekamy na odpowiedź w tej sprawie. Wówczas będziemy mieli wiarygodne informacje i tymi informacjami z chęcią podzielimy się.

**Przewodniczący NSZZ „Solidarność” w PP PŻM Paweł Kowalski:**

Właśnie o to ostatnie chodziło, pani minister. Bo tamte wszystkie sprawy, o których pani mówiła – tak, zgadzamy się. Tylko konkretnie chodzi o to, że jeżeli podniesione jest prawo bandery, to w każdym kraju unijnym czy innym obowiązują zasady takie, jakie są w danym kraju bandery. Składka emerytalno-rentowa powinna być płacona. Taka jest opinia prawna, również z Unii Europejskiej. Dziękuję bardzo. Czekamy na to, co będzie.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Szanowni państwo, odeszliśmy trochę od kwestii związanych z nadzorem właścicielskim, do których powołana jest nasza komisja. Ale kwestie regulacyjne są istotne dla tej branży. Dlatego z zainteresowaniem wysłuchaliśmy informacji przedstawionej przez panią minister.

Jeżeli nie ma innych zgłoszeń, zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję wszystkim za obecność i uwagę.

Informuję członków Komisji Skarbu Państwa, że wspólne posiedzenie Komisji Gospodarki, Komisji Skarbu Państwa i Komisji Nadzwyczajnej ds. energetyki i surowców energetycznych odbędzie się 16 kwietnia o godz. 11.00. Jest to posiedzenie zwołane przez grupę posłów na podstawie art. 152 regulaminu Sejmu. Dotyczy kwestii energetycznych w kontekście kryzysu ukraińskiego. Odbędzie się w trybie tajnym.