

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 112)
z dnia 14 maja 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 112)

14 maja 2026 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- **informację na temat aktualnego stanu i perspektyw funkcjonowania Polskiej Żeglugi Bałtyckiej marka „Polferries” (problemy finansowe związane z bieżącą działalnością, zagrożenie upadłością).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Agnieszka Trzaskalska** zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru Właścielskiego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Andrzej Kościak** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, **Maria Kucharska** członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodnicząca Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej SA, **Roman Smulski** członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w Przedsiębiorstwie Robót Czerpalnych i Podwodnych sp. z o.o., **Łukasz Mikosz** prezes zarządu Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Turystycznych, **kpt ż. w. Tadeusz Hatałski** wiceprezes Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej, członek Rady Gospodarczej przy Prezydencie RP.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Przybylska**, **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych;

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Drodzy państwo, dzisiaj na wniosek posłów Czesława Hoca, Marka Gróbarczyka i Jerzego Materny mamy posiedzenie Komisji w sprawie rozpatrzenia informacji na temat aktualnego stanu i perspektyw funkcjonowania Polskiej Żeglugi Bałtyckiej marka Polferries, problemów finansowych związanych z bieżącą działalnością, zagrożenia upadłością.

Na wstępie chciałbym, drodzy państwo, powiedzieć, że dziękuję panom posłom za czujność, dlatego że informacja, którą otrzymaliśmy dzisiaj po godz. 7:00 rano ze strony ministra Marchewki, jest rzeczywiście niezwykle bulwersująca. Sytuacja, jak się wydaje, jest bardzo zła, a że jest bardzo zła, chyba świadczy też to, że ku mojemu zdziwieniu, przecieram oczy, szanowni państwo, nie ma tutaj nikogo z zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Nie jestem w stanie sobie tego wyjaśnić. Pan minister Marchewka też jest nieobecny. Ministerstwo, pan minister upoważnił panią wicedyrektor Agnieszkę Trzaskalską, zastępcę dyrektora Departamentu Nadzoru Właścielskiego, do prezentowania stanowiska rządu. Dziękuję, że pani dyrektor podjęła się tej trudnej roli, natomiast jest to jednak, bez obrazy pani dyrektor, pewnego rodzaju kpina. Jeżeli mieliście okazję, drodzy państwo, zapoznać się z bardzo lakonicznym dokumentem o kondycji finansowej PZB przesłanym, powtarzam, dzisiaj po godz. 7:00 rano, mimo że ministerstwo miało na przygotowanie dokumentów dwa tygodnie, to zobaczyliście, że sytuacja jest po prostu bardzo, bardzo poważna. Na pewno chcielibyśmy dzisiaj zasięgnąć języka, który byłby w stanie odpowiedzieć na trudne pytania. Obawiam się, że dla pani wicedyrektor, z całym szacunkiem, ale będzie to karkołomna rola. Żałuję, że po prostu nie ma odważnego, który mógłby rzeczywiście powiedzieć nam, co dzisiaj dzieje się w PZB.

Drodzy państwo, zaczynamy standardowo. Po stronie rządowej pani dyrektor, potem przekażę głos posłom, którzy zwołali posiedzenie Komisji, potem rozpoczniemy dyskusję. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru Właścielskiego Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Trzaskalska:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Agnieszka Trzaskalska. Ministerstwo Infrastruktury.

Szanowny panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, pozwoliliśmy sobie przekazać państwu krótką informację na temat sytuacji ekonomiczno-finansowej PŻB. Faktycznie spółka przechodzi przejściowe trudności płynnościowe, natomiast jak wynika z informacji zarządu, nie jest to sytuacja, która mogłaby być zagrożeniem upadłością. Spółka zrestrukturyzowała kredyt, czyli swoje finansowanie zewnętrzne, dodatkowo sfinalizowała formalności dotyczące uzyskania dodatkowych środków obrotowych w postaci pożyczki z Agencji Rozwoju Przemysłu. Ponadto w ramach aliansu również kwestie operacyjne są uregulowane w ramach marki Polska, co powoduje optymalizację wykorzystania jednostek promowych. Wobec tego myślę, że lada moment środki finansowe zostaną uruchomione i skończą się problemy, jeżeli chodzi o dysponowanie gotówką. Jeżeli chodzi o wszelkie pytania, które mogą pojawić się odnośnie do sytuacji ekonomiczno-finansowej, ogólnie sytuacji PŻB, oczywiście będziemy gotowi udzielić odpowiedzi na piśmie, jeżeli będą one szczegółowe. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No właśnie i jest to dla mnie, droga pani dyrektor, rozumiem, że ma pani swoje zadania, nie jest to uwaga bezpośrednio do pani, ale trochę niepoważne podejście ministerstwa. Oczywiście jest to, że po to zwołujemy posiedzenie Komisji, żeby zadać pytania szczegółowe. Po prostu jestem, powtarzam, zbulwersowany tym, że nie ma tu nikogo na odpowiednim poziomie politycznym, żeby można było rozmawiać o kondycji PŻB. Cieszy mnie pani zapewnienie, że zdaniem władz spółki upadłość nie zagraża i za chwilę wszystko będzie okej, ale dla mnie nie jest okej, jeżeli nie ma na bieżącą działalność i trzeba zaciągać pożyczkę z ARP, żeby zapłacić dług powstały z bieżącej działalności. Raczej nie wróży to sukcesu. Drodzy panowie inicjatorzy, głos jest wasz.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście pan przewodniczący przeciera oczy ze zdumienia i jest wielce zbulwersowany, ale tak, drodzy państwo, traktuje się dumę i historyczną markę w Kołobrzegu, perłę przedsiębiorstw, firmę Polską Żeglugę Bałtycką, pływającą pod marką Polferries. Właśnie tak się traktuje, czyli marginalizuje się. Praktycznie wszyscy oficerowie uciekają, nie powiem jak kto, czmychają z tonącego okrętu. Pierwszy kapitan dzisiaj nawet nie odważył się przyjść na posiedzenie Komisji, a inni oficerowie również zrezygnowali. Jest to dzisiejsze oblicze, ponure oblicze firmy. Wyrażamy głęboki niepokój i nasz protest w aspekcie tego, że jeszcze raz powtarzam, 31 stycznia tego roku obchodziliśmy pięćdziesięciolecie istnienia naszej marki, naszej dumy, kołobrzeskiej firmy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Proszę państwa, będę cytował pewne daty z pamięci, ale chciałbym krótko przedstawić pewien harmonogram zdarzeń. Oto na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 21 marca 2024 r. jest przedstawiana sprawa żeglugi promowej na Bałtyku. Jest pan prezes Piotr Redmerski, który, cytuję z pamięci, przedstawia się: „Moje nazwisko Piotr Redmerski, jestem po trzyletniej przerwie prezesem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Jeżeli chodzi o sytuację finansową, oscyluje koło zera.”. Po kilku miesiącach działalności stwierdza, że nie ma ujemnego bilansu, nie ma zadłużenia, oscyluje koło zera, pomimo tego, że cały czas jeszcze epatuje tym, że kupiono osiem bardzo drogich samochodów. A więc poprzedni zarząd nawet było stać na zakup ośmiu bardzo drogich samochodów. Następna data. 25 maja 2025 r. organizuje krótki briefing w aspekcie sytuacji finansowej PŻB. Było to rok temu. Było zapewnienie pana prezesa, że powstaje nowa spółka Polska, która będzie generowała 100 mln zł oszczędności. I teraz następna data. Praktycznie kilka tygodni temu, dwa tygodnie temu, czyli po roku, znowu organizuje briefing w tym samym miejscu. I znowu mamy zapewnienie pana prezesa Redmerskiego, że będą oszczędności 100 mln zł. Wtedy, rok temu było to 100 mln zł.

Tymczasem jakie były przedsięwzięcia? Po pierwsze, sprzedano prom Baltivia, a więc pozyskano jakieś pieniądze. Po drugie, wycarterowano prom Cracovia, a więc też jakieś środki zostały sprowadzone do firmy. Po trzecie, nie było covidu, nie rozpoczęła się wojna jak za naszych czasów, w związku z czym wtedy byliśmy w bardzo trudnej sytuacji, jeżeli chodzi o pewne finanse PŻB. Oczywiście zamiast 100 mln zł oszczędności, nie tylko że nie ma pieniędzy, to jeszcze jest pożyczka na 72 miesiące z Agencji Rozwoju Przemysłu w wysokości 45 mln zł. Oczywiście dramat, tragedia, jeżeli chodzi o wypłatę należności, wynagrodzeń, albowiem za miesiąc marzec najpierw była zaliczka 500 euro, potem 700 euro, potem praktycznie 4 maja uzupełniono całość, natomiast teraz za kwiecień jeszcze nie wypłacono pieniędzy w całości. Niektórzy twierdzą, że jest jakaś zaliczka.

Oczywiście pewnych informacji nie ma. Jeżeli chodzi o zakładowe związki zawodowe, umierają w ciszy, nie odzywają się, wręcz krytykują wszystkich, którzy śmia albo mają odwagę upominać się o załogę. Nie wiedziałem, że sytuacja jest aż taka dramatyczna. Jeżeli pan minister Marchewka przesyła informacje, że nawet nie są płacone zobowiązania publiczno-prawne, no to już jest katastrofa. Jeżeli niepłacone są ZUS-y, niepłacony jest urząd skarbowy, ewentualne nie jest odprowadzany jakichś VAT do urzędu skarbowego, to już praktycznie jest dramat całkowity.

Cały czas jest pytanie i, powiedziałbym, autentyczna troska. Jeżeli wszyscy cicho siedzą, mamy tylko informacje nieoficjalne, no to dlaczego tak jest? Dlaczego ma tonąć nasza marka, historyczna spółka? Tylko dlatego, że ktoś ma taką władzę nad duszami, że wszyscy boją się nawet kilka słów powiedzieć? Musimy mieć informacje naprawdę szczegółowe, aczkolwiek prawdziwe, gdyż widzimy, jakie dramaty się dzieją. Kończąc, wyrażamy głęboki niepokój, a jednocześnie protestujemy, jednocześnie wręcz żądamy od miarodajnych czynników politycznych, od oficerów, od ministra prawdziwej informacji, jaki jest program naprawczy. Czy rzeczywiście Polskiej Żeglugi Bałtyckiej grozi upadłość, dlatego że już to przerabialiśmy, z panem ministrem, z panem posłem do Parlamentu Europejskiego Markiem Gróbarczykiem organizowaliśmy wiele konferencji w 2011, 2012 r., kiedy rzeczywiście spółkę chciano sprzedać, tak jak zawsze określamy, za przysłowiową czapkę gruszek, a teraz jest, niestety, ponura powtórka z rozrywki? Prawdopodobnie dochodzi do pewnego procesu upadłości i kto wie czy nie likwidacji albo prywatyzacji naszej dumy, naszej historycznej marki, Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. I tyle. Chcielibyśmy zapewnienia od pana ministra. Jakie są losy naszej spółki, jeżeli chodzi o Polską Żeglugę Bałtycką marki Polferries? Natomiast o nowo tworzonej spółce Polscia i o pewnych aspektach powie już pan minister Marek Gróbarczyk.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, faktem jest, kontynuując wypowiedź pana posła Hoca, że sytuacja jest katastrofalna, dlatego że spółka nie płaci już w zasadzie za nic, nawet opłaty portowe nie są uiszczane, oczywiście wynagrodzenia nie są płacone, co pokazuje, że generalnie jest już w stanie upadłości. Oczywiście jest kredyt, który jest wzięty na cele bieżące z ARP, a przypominam, że pan prezes niedawno opublikował przecież informację, że to ma być kredyt inwestycyjny, więc nastąpiła generalna zmiana kredytu. Można powiedzieć, że dług powiększył się bezpośrednio o 45 mln zł, dlatego że pójda one po prostu na zobowiązania. Bardzo żałujemy, że nie ma przedstawicieli ani rządu, ani spółki, ponieważ chcieliśmy zadać bezpośrednio pytania, czy prawdą jest to, że przygotowano rozwiązanie, które jest dosyć powszechne na rynku, a więc powołano spółkę Polscia. Jej nazwa jest trochę inna, ale w każdym razie dla jasności sprawy, jest spółka Polscia, w skład której wchodzi również Polska Żegluga Bałtycka. Mam pytanie, czy dzisiaj odbywa się proces wydzielania toksycznych aktywów PŻB, które zostaną pozostawione w PŻB, natomiast wszystko, co jest jeszcze niezadłużone lub nadaje się do spłaty, zostanie przesunięte do spółki Polscia i de facto nastąpi bankructwo Polskiej Żeglugi Bałtyckiej ze wszelkimi konsekwencjami, które pozostaną oczywiście jako niewypłacalne zobowiązania, natomiast reszta, którą da się uratować, chcemy też zapytać, co się da uratować, trafi do spółki już z kapitałem prywatnym. To nie jest oczywiście uwaga pod tym kątem, tylko pytanie, na jakiej zasadzie nastąpi wejście kapitału prywatnego bądź nastąpiło wejście kapitału prywatnego do spółki. Jak wygląda generalnie statut oraz wszelkie regulaminy w tym zakresie, dlatego że jest rzeczą oczywistą, że podniesienie kapitału spowoduje de facto sprywatyzowanie przedsiębiorstwa, to znaczy aktywów, które jeszcze znajdowały się w PŻB? W ten sposób dokonana zostanie prywatyzacja, która nawet nie będzie miała żadnych skutków finansowych, chociażby dla Skarbu Państwa. Być może pozostaną podatkowe w tym zakresie. Wobec powyższego spółka PŻB, armator przestanie istnieć jako marka, jako cały obszar Polferries, etc, w tym zakresie.

Są to oczywiście pytania do pana prezesa, czy taki jest zamiar realizacji jego koncepcji. Zdajemy sobie sprawę, chyba wszyscy sobie zdają sprawę, że obecnie konsolidacja na rynku nie przyniesie w żaden sposób lepszych przychodów, ponieważ wiemy, jak wygląda rynek, natomiast koszty, jak widać, są horrendalne. Nastąpiło tam przeciekanie wszelkiego rodzaju wydatków, prawdopodobnie niekontrolowane przeciekanie, skoro dopuszczono do tego, że nie ma płynności finansowej. Przecież wiąże się to też z całym procesem przygotowania spółki Polscia. Przecież PŻB, i to też jest pytanie, musiało partycypować w kwestiach obsługi prawnej, due diligence, wydzielania przedsiębiorstwa, całych procesów i kosztów związanych z rebrandingiem,

z reklamą, z obsługą prawną przygotowania całego procesu. Czy prawdą jest faktycznie, że dzisiaj na naszych oczach dzieje się proces likwidowania poprzez wyprowadzenie aktywów do innego przedsiębiorstwa? Dziękuję.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Kwestia do uzupełnienia, jeżeli chodzi o spółkę Polska. Spółka Polska składa się z trzech firm. Pierwsza to PŻB siedzibą w Kołobrzegu jako marka Polferries, druga to PŻM jako marka Unity Line z siedzibą w Szczecinie oraz marka Hass Holding z siedzibą w Limassol na Cyprze jako Euroafrica. Wszystkie te trzy spółki dały po 40 tys. zł, a więc kapitał to 120 tys. zł kapitał. Wobec tego podmiot prywatny również partycypuje w pewnych zyskach. Wniósł kwotę 40 tys. zł jako spółka operacyjna oczywiście.

Chociaż nie ma pana prezesa Redmerskiego, któremu osobiście chciałem zadać pytanie, będę mówił. Mam nadzieję, że pośrednio odpowie, dlatego że na każdym moim briefingu zarzucał odprawę. Zrobiono kilka konferencji, między innymi pan minister Marchewka, i cały czas twierdzono, że była odprawa. Jak przyszedł pan prezes Redmerski, to niektórzy pracownicy otrzymali piętnastokrotną pensję w odprawie, czyli dostali tak zwane złote spadochrony. Chciałbym teraz spytać oficjalnie, żeby pan minister Marchewka podał nazwiska, kto dostał piętnastokrotną pensję, nie że miał dostać, tylko kto dostał, dlatego że to wszystko było powiedziane w czasie przeszłym dokonanym. Dostali złote spadochrony, a więc dostali piętnastokrotną pensję, odprawy. Kto dostał? Nikt nie dostał oczywiście, ale pytam, kto dostał. Teraz pytanie do pana prezesa Redmerskiego, ile odprawy dostał pan prezes Redmerski, jak odchodził. Dwie odprawy, odprawę i jednocześnie zakaz konkurencji. Nic o tym nie mówiliśmy, dlatego że to było normalne, ponieważ takie są normalne przepisy. Natomiast jeżeli tak rzeczywiście jest, to dlaczego nie mówi się o tym, ile dostał odprawy? Aczkolwiek jest to tajemnica, ale jest pytanie, czy dostał odprawę i dostał zakaz konkurencji. Natomiast tutaj nie dostali piętnastokrotnej pensji, a mimo to ogłoszono wszem i wobec, że otrzymali.

I druga sprawa, kwestia oszczędności. W tym czasie radę nadzorczą poszerzono o połowę. Było trzech, a jest sześciu. To są oszczędności, tym bardziej że cały czas jest epatowanie kwestią nowego promu Varsovia, wycarterowanego na czas określony? Nie, teraz mówię o promie Varsovia. Pan prezes Redmerski i pan minister cały czas epatują, że nie było tam nawet fotela kapitana. Dziwnym zbiegiem okoliczności są wszystkie audyty, certyfikaty, krajowy rejestr, i tak dalej, i nikt nie zauważył, że nie ma fotela dla kapitana. Cały czas epatują tym we wszystkich wywiadach. Pan minister Marchewka mówi: „Nawet fotela nie było”.

Jeszcze raz, sprzedaliście prom Baltivia, wycarterowaliście Cracovię i praktycznie nie ma pieniędzy. Jeszcze z ARP macie dostać 45 mln zł pożyczki, a już rok temu mieliście mieć zaoszczędzone 100 mln zł. Tak twierdziliście. Nie tylko nie zaoszczędziliście, a jeszcze wzięliście i nie macie nawet na zobowiązania publicznoprawne, nie mówiąc już o wypłatach. Jest to karygodne i wręcz bezceremonialne. I jeszcze nikt nie przychodzi z zarządu, dlatego że wszyscy prawdopodobnie mają to w nosie, dlatego że już widzą, co się dzieje.

Dziwi nas też fakt, że wszyscy pracownicy są tak zastraszeni, że jest taki zamordyzm polityczny, taki szantaż polityczny, że nawet boją się odezwać i zadzwonić, boją się, że ktoś może sprawdzić billing, że ktoś zadzwonił do pośła Hoca albo do pana Marka Gróbarczyka. To jest dopiero kwestia. A związki zawodowe cicho siedzą i praktycznie spijają, nie wiem, co spijają, piankę w aspekcie swoich pensji i ciszy, dlatego że jest to dla nich wygodne. Za naszych czasów byliśmy wręcz wzywani na dywanik co tydzień albo nawet częściej, dlatego że zawsze były pretensje, i tak dalej, a my mieliśmy covid, mieliśmy rozpoczęcie wojny, putinflację, i tak dalej, bardzo dramatyczne konsekwencje. Mimo tego pan Redmerski powiedział, że oscylujemy koło zera, czyli praktycznie nie było nawet zadłużenia. Dziękuję bardzo.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Chciałbym zwrócić się poprzez Komisję do pana ministra Marchewki, ponieważ pan minister Marchewka jednak słucha tego, co się dzieje na posiedzeniach Komisji, żeby tym razem również nagrał rolę w sprawie PŻB, dlatego że nagrywa. Jak go proszę o rolki, to to czyni, więc poprosiłbym pana ministra również o nagranie rolki.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panowie, skończyliście? Pani dyrektor, bardzo proszę odnieść się do pytań. Tak, tak, ale tak jak zawsze, panie pośle. Panowie dlatego mówili jako dwójka, ponieważ byli inicjatorami posiedzenia

Komisji. Nie jest ono zwołane w trybie standardowym. Teraz poproszę o odpowiedź panią dyrektor, a potem pozostali panowie posłowie, pani poseł też będą mogli zabrać głos. Pani dyrektor, bardzo proszę odnieść się do pytań, do informacji bądź wątpliwości panów posłów.

Zastępca dyrektor MI Agnieszka Trzaskalska:

Bardzo dziękuję. Odnośnie BFA, Baltic Ferries Alliance, spółki zawiązanej przez trzech armatorów, operującej pod marką Polska, chciałabym uspokoić. Jest to spółka operacyjna, wobec czego wszystkie aktywa pozostają w strukturach PŻB. Nie następuje tu żaden podział majątku ani sprzedaż. Promy są oddane w time charter. Z tego tytułu są wpływy finansowe do spółki. BFA operuje na promach. W strukturze zarządu są również członkowie zarządu spółek, a więc nie ma ruchu na aktywach i nie ma mowy o likwidacji przedsiębiorstw będących uczestnikami firmy. Struktura własności nie zmienia się. Jeżeli chodzi o spółki będące w kooperacji w ramach Polska, jest to PŻB, jest to Żegluga Polska, która w tej formule dysponuje promami Unity Line, jest to Hass Holding, czyli Euroafrica. Mają równy udział. Tak jest skonstruowana umowa spółki, przepraszam, statut, że wymaga konsensusu, jeżeli chodzi o funkcjonowanie. Mamy dwóch przedstawicieli spółek Skarbu Państwa, a konkretnie spółki Skarbu Państwa i przedsiębiorstwa państwowego w udziale po 33% z hakiem. Co do pozostałych szczegółowych pytań odnośnie do struktury, pracowników, wypłat, oczywiście udzielimy odpowiedzi zaraz, jak tylko pozyskamy ją ze spółki. W formie pisemnej prześlemy szczegóły szanownej Komisji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A plan naprawczy, pani dyrektor? To nie jest tak, że problem wynika z tego, że jest brak płacenia za bieżącą działalność odbiorców usług armatora. Jak z tego wynika, jest to raptem 25 mln zł, a dług sięga 70 mln zł. To znaczy, że spółka nie tyle, że nie dostaje pieniędzy od kontrahentów, tylko jest w głębokim dołku finansowym w szerszym zakresie. A więc co z planem naprawczym? Panowie pytali o plan naprawczy.

Zastępca dyrektor MI Agnieszka Trzaskalska:

Spółka przeszła bardzo żmudny proces restrukturyzacji finansowania zewnętrznego. W tej chwili skończyli negocjacje z konsorcjum banków, które gwarantują im funkcjonowanie, jeżeli chodzi o finansowanie zewnętrzne. Elementem finansowania zewnętrznego jest również pożyczka obrotowa ARP. Spółka zasadza się na działalności operacyjnej. To jest być albo nie być przychodów po stronie PŻB. Dlatego nie tyle programem naprawczym, co programem funkcjonowania, całym biznesplanem jest biznesplan funkcjonowania Polska, który jest jak najbardziej akceptowalny dla konsorcjum banków i dla ARP, czyli dla finansujących. A to znaczy, że nie tylko gwarantuje to spółce przepływy finansowe w odpowiedniej wysokości, ale jest również zabezpieczenie spłaty finansowania zewnętrznego plus generowanie nadwyżki. Biznesplan, który pokazuje dalsze funkcjonowanie spółki w długiej perspektywie, jest zaakceptowany, funkcjonuje. Spółka w ramach marki Polska będzie generować przepływy. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poseł Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Pani przewodniczący, szanowni państwo, kilka zdań. Skąd to się wszystko wzięło? Może rozpoczniemy od samego początku. Czy powodem nie jest zakup czy wycarterowanie promu Varsovia? Umowę podpisano w niekorzystnym czasie w 2020 r., kiedy było to bardzo ryzykowne dla branży. Charter długoterminowy został zawarty na dziesięć lat z opcją wykupu po sześciu latach. Prom miał kursować na trasie Świnoujście-Ystad. Trudno dowiedzieć się z tych wszystkich analiz, jakie jest obciążenie, ale mówi się, że miesięcznie wynosiło około 20 mln. Po doliczeniu rat czarterowych, paliwa, kosztów załóg i tym podobnych są to bardzo wysokie koszty. Kontrakt był bardzo ryzykowny, podpisano go w czasie bardzo wysokich kosztów na rynku żeglugowym po pandemii. Statek był nowoczesny i duży, więc koszty eksploatacji były bardzo wysokie. Polska Żegluga Bałtycka nie miała bardzo silnych rezerw finansowych, jednocześnie firma nadal utrzymywała starszą flotę. Założenie było takie, że nowy prom miał przyciągnąć więcej pasażerów, miał być konkurencyjny dla linii Stena Line, miał zwiększyć przychody. Jak było, wiemy. Zaczął kursować dopiero w 2024 r. Wydaje mi się, że tutaj jest źródło wszystkich problemów, które są pochodną podpisania złej umowy w 2022 r. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani dyrektor.

Zastępca dyrektor MI Agnieszka Trzaskalska:

Przepraszam najmocniej, ale nie jestem w stanie odnieść się do tych tez. Musielibyśmy sprawdzić, jak wtedy wyglądały przepływy finansowe. W tej chwili nie mogę się odnieść.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani dyrektor, a czy może pani wyjaśnić, dlaczego nie ma tutaj nikogo ze spółki, której jesteście właścicielami, nad którą sprawujecie nadzór właścicielski?

Zastępca dyrektor MI Agnieszka Trzaskalska:

Poza wyjaśnieniami, które pozwoliliśmy sobie przekazać Komisji pisemnie, niestety, nie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A więc nie wiecie państwo, czemu ich tu nie ma?

Zastępca dyrektor MI Agnieszka Trzaskalska:

Nie wiem.

Poseł Andrzej Śliwka (PiS):

A zapraszaliście ich?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, oczywiście. Zapraszaliśmy. Zapraszamy jako Komisja. Oczywiście jest, że jak spółce grozi upadłość, to zapraszamy przedstawicieli tej spółki. Pani minister, czy możemy liczyć na jakąś... Czy pani to nie dziwi, że ich tu nie ma, pani dyrektor?

Zastępca dyrektor MI Agnieszka Trzaskalska:

Panie przewodniczący, staram się jak najlepiej wypełnić swoją rolę i przekazać państwu informacje, które są w moim posiadaniu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie, ale nie jest to żadna forma, nie wiem, kąśliwej uwagi.

Zastępca dyrektor MI Agnieszka Trzaskalska:

Bardzo proszę zwolnić mnie z wygłaszania opinii w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani dyrektor, pani jest dzisiaj przedstawicielem ministerstwa. Smutne zadanie zostało pani powierzone. Natomiast państwo sprawujecie nadzór właścicielski nad PŻB. Komisja ma dyskutować, wiadomo było, że będzie. Przecież posiedzenie dawno zostało zwołane zgodnie z regulaminem Sejmu. Wiadomo było, o czym będziemy rozmawiać. Czy pani jako przedstawiciela nadzorującego właścicielsko spółkę nie dziwi, że nikt z władz spółki nie raczył przybyć na nasze posiedzenie Komisji? I jak pani zdaniem, jako przedstawiciela właściciela spółki, wpłynie to na wiarygodność tego, co pani mówi, że sytuacja będzie opanowana, że nie będzie likwidacji, że wszystko będzie okej? Ja to postrzegam tak. Jak nie ma się żadnych wątpliwości co do tego, co chce się zrobić w ramach działalności spółki, to przychodzi się z otwartą przyłbicą i mówi się, jaki ma się plan. Mówi się, skąd dokładnie wynikły zobowiązania finansowe, dług 70 mln zł. Mówi się: „Ale, drodzy państwo, zrobimy zaraz to, to, to i to i będzie okej.”. Nie wiedzieć czemu, nie ma tu nikogo. Dlatego pytam panią jako przedstawiciela ministerstwa, jak pani postrzega lekceważenie Komisji i poniekąd też państwa resortu w sytuacji, kiedy jest tak poważny problem, a nikt ze spółki nie przychodzi. Jak pani to postrzega jako nadzór właścicielski?

Zastępca dyrektor MI Agnieszka Trzaskalska:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, jako przedstawiciel ministerstwa postaram się zapewnić państwu w formie pisemnej maksymalną informację do pozyskania adekwatnie do tego, jakie będą państwa wymagania. W pozostałym zakresie bardzo proszę zwolnić mnie z wydawania opinii.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Śliwka.

Posel Artur Łacki (KO):

Moje zgłoszenie było pierwsze.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ja widziałem pana posła Śliwkę. Następny będzie pan poseł Hoc.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Szanowni państwo, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jestem zdumiony, naprawdę jestem zdumiony, że spółka, która jest...

Posel Artur Łacki (KO):

Przepraszam, następny będzie nie pan poseł Hoc, tylko pan poseł Łacki.

Posel Andrzej Śliwka (PiS):

Ja jestem naprawdę zdumiony także komentarzem pani dyrektor. Jeżeli państwo macie w nadzorze spółkę, która jest we własności Skarbu Państwa, wykonujecie prawa z akcji i spółka jest zapraszana na posiedzenie Komisji, to nie wyobrażam sobie sytuacji, żeby upoważniony przedstawiciel spółki nie przyszedł na posiedzenie. Tutaj nikt pani dyrektor nie prosił o wydawanie opinii na ten temat, jednakże mamy do czynienia z sytuacją, w której organ sejmowy, jakim jest Komisja, wzywa, zaprasza na spotkanie, na posiedzenie Komisji przedstawiciele spółki, którą państwo nadzorujecie, powtórzę jeszcze raz, wykonujecie prawa z akcji, oceniacie zarząd, oceniacie radę nadzorczą, która wybiera zarząd, dajecie absolutorium dla zarządu. A zatem państwo macie instrumenty, którymi możecie przekonać zarząd spółki, żeby tutaj przyszedł. Rozumiem, że ten wstrząsający dokument, naprawdę wstrząsający dokument jest powodem tego, dlaczego ci państwo nie chcą tu przyjść i nie chcą się tłumaczyć z tego, do czego doprowadzili, tylko że, pani dyrektor, odpowiedź na piśmie nie rozwiąże problemu. Posiedzenia Komisji odbywają się w sposób ustny, a nie pisemny. Dlatego zwracam się do pana przewodniczącego, żebyśmy zarządzili przerwę do momentu, kiedy przedstawiciel zarządu spółki, prezes, wiceprezes nie przyjdzie na posiedzenie Komisji.

Tak samo jestem zdumiony tym, że pan minister Marchewka, który jeszcze pół godziny temu czy 40 minut temu wrzucał sobie filmik w social media, nie może przyjść na tak ważne posiedzenie Komisji. Zaraz usłyszę, że jest na kongresie. Przepraszam najmocniej, kongres jest mniej ważny od posiedzenia sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Rolą ministra, wiceministra jest uczestnictwo w posiedzeniach, a jeżeli go nie ma, powinien go zastąpić odpowiedniej rangi inny minister. To, że dzisiaj pani dyrektor... Proszę tego tak nie odbierać, dlatego że nie jest to w żaden sposób atak na panią dyrektor. Rozumiem też sytuację, w której pani jest, ale jest to sytuacja absolutnie bez precedensu. Bardzo bym prosił, panie przewodniczący, żeby może zwrócić się do pana marszałka z informacją o sytuacji, która miała tu miejsce, dlatego że takich sytuacji być nie powinno.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zwrócimy się, poinformujemy, jak nas potraktowano. Pan poseł Łacki.

Posel Artur Łacki (KO):

Po pierwsze, chciałbym powiedzieć, że ja i moi koledzy nie pozwalamy na takie traktowanie pani dyrektor, jakiego tutaj próbuje pan, panie przewodniczący, i pan, panie pośle Śliwka. Takie przesłuchania wydobywcze to będzie pan robił, jak będzie pan prokuratorem, wobec swoich kolegów, którzy dostawali kasę za kryptowaluty, albo wobec tych wszystkich przestępców, których zapraszacie do Sejmu. Tam proszę sobie zostawić takie słowa.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przywołuję panu do porządku. Proszę do rzeczy.

Posel Artur Łacki (KO):

Ja jestem wstrząśnięty tym, że wy panowie w ogóle nie chcecie dostać informacji na temat tego, co się dzieje w PZB. Gdybyście chcieli dostać taką informację, to logicznym byłoby, że skoro wiedzieliście od dwóch miesięcy, że w dniach, kiedy chcecie zrobić posiedzenie Komisji, jest po pierwsze, kongres morski, po drugie IMPACT w Poznaniu i właściwie połowa rządu, jak nie większość rządu, jest na kongresie morskim i na IMPACIE...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie ma to znaczenia.

Posel Artur Łacki (KO):

Ma znaczenie, dlatego że tamte rzeczy były o wiele wcześniej ustalane niż data posiedzenia Komisji. Wy nie chcecie dostać informacji, wy chcecie tylko bić pianę polityczną. No więc bijcie sobie tę pianę polityczną dalej. I tak nikt nie będzie was słuchał. Co do tego, jakie są skutki finansowe decyzji podjętych za waszych rządów, pan poseł Lamczyk wam to powiedział. Nie potraficie tego przyjąć, że nie potrafiliście zarządzać przedsiębiorstwem wtedy, kiedy rządziście przez osiem lat, nie potrafiliście pilnować, żeby przedsiębiorstwo nie robiło idiotycznych ruchów gospodarczych, takich jak zakup promu, który nie miał prawa się sfinansować.

Proszę państwa, ostatnia sprawa. Gdybyście przeczytali chociaż ten dokument, to na końcu jest napisane przez pana ministra Marchewkę: „Z uwagi na wcześniejsze zobowiązania służbowe nie będę mógł osobiście uczestniczyć w nadzwyczajnym posiedzeniu Komisji. Ewentualne pytania proszę kierować w formie pisemnej.” I ostatni zdanie: „Odpowiedzi zostaną udzielone niezwłocznie.” Podpisane, pan minister Marchewka. Może wreszcie panu to wystarczy, panie przewodniczący, żeby prowadzić posiedzenie Komisji tak, żebyśmy my i wszyscy, którzy chcą tego słuchać, wiedzieli o tym, że jesteśmy po to, żeby rozwijać przemysł morski w Polsce, pilnować przemysłu morskiego w Polsce, a nie bić pianę polityczną, jak robi to pan razem... I nie być takim... Jeszcze raz to powiem, naprawdę, no kurczę, przekupek nam tutaj nie potrzeba wśród Komisji. Naprawdę. Dziękuję bardzo.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Z kwiatami proszę przyjść, a nie obrażać mnie. Proszę mnie nie obrażać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, szacunek do kobiet wyniosłem z domu. Nie uważam, żebym w jakikolwiek sposób naruszył dobre imię czy źle zachował się wobec pani dyrektor. Pani dyrektor jest tutaj służbowo, my także jesteśmy tutaj służbowo i odpytujemy w zakresie porządku przyjętego na tym posiedzeniu w tej konkretnej sprawie. Żadne z pytań nie było osobistym atakiem na panią dyrektor, więc wypraszam sobie takie sugestie. Po prostu to pan w tej chwili bije pianę i odwraca kota ogonem.

Panie pośle, proponuję skierować swoje wątpliwości co do terminu posiedzenia do marszałka Czarzastego, który na dzisiaj zwołał posiedzenie Sejmu. W normalnym trybie zwołujemy w tym czasie również posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Z całym szacunkiem przy ustalaniu harmonogramu prac naszej Komisji nie będziemy sugerować się tym, czy jest jakaś konferencja, na przykład IMPACT w Łodzi. Szczerze mówiąc, przepraszam, są to już jakieś opary absurdu, zacierzawienia, idiotyzmu, że ja nie wiem, jak mam to komentować. Pozostawię to bez szerszego komentarza.

Drody państwo, sytuacja jest, jaka jest. Sytuacja jest taka, że 70 mln zł długu jest na koncie, ratują się 45 mln zł pożyczki z ARP-u, a jednocześnie nikt nie przychodzi na posiedzenie Komisji zapowiedziane, zwołane normalnie, zgodnie z regulaminem. Informację od pana ministra, który z łaski swojej udzielił informacji, że na wszelkie pytania odpowie na piśmie, otrzymaliśmy dzisiaj po godz. 7:00 rano. Takie jest przygotowanie merytoryczne strony rządowej do posiedzenia Komisji. Nie ma nikogo z PZB, co jest najlepszym obrazem dramatu i fatalnego podejścia chyba tego zarządu do prowadzenia spraw spółki. Pani dyrektor, jest to moja sugestia. Proszę ją przekazać panu ministrowi Marchewce, jak już wróci z kongresu morskiego czy z IMPACT-u czy z innych wydarzeń, w których bierze udział, a nie bierze udziału w pracach, w naszym posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Wczoraj zresztą też go nie było na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Nie było go na kontroli w Ministerstwie Infrastruktury. Proszę mu przekazać, że skoro panowie z zarządu nie są w stanie obronić swojej pracy na posiedzeniu Komisji, najwyraźniej boją się rozmawiać na temat pracy ich spółki, to może nie są właściwymi osobami na właściwych stanowiskach. Pan minister powinien wiedzieć, co zrobić.

Szanowni państwo, czy są jeszcze jakieś pytania? Rzeczywiście widzę, że jak pojawiają się pytania, to pani dyrektor w zasadzie nie jest w stanie na nie odpowiadać. Bardzo proszę, pani poseł Arciszewska-Mielewczyk, następnie pan poseł Szałabawka.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Może minister Gróbarczyk niech odpowie przede mną...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, proszę.

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

... dlatego że była ważna kwestia podniesiona przez posła Lamczyka, a jest specjalistą w tym zakresie.

Posel Marek Gróbarczyk (PiS):

Chciałbym powiedzieć, że dziwne, że nie został poruszony temat stępki, ale przecież przez poprzednie lata byliśmy cały czas atakowani przez ówczesną opozycję i chyba również przez pana posła Lamczyka, że nie budujemy promów, nie wprowadzamy ich do eksploatacji, że promy są za małe, że wszystko jest nieodpowiadające wymogom rynkowym. W momencie, kiedy pojawia się prom odpowiedniej długości, najnowocześniejszy, etc., wycarterowany na bardzo dobrych warunkach, a przypomnę, że między innymi Skarb Państwa dołożył tam, o ile pamiętam, 140 mln zł, to okazuje się, że jest to główny powód tego, że spółka znajduje się w złej sytuacji. A więc chcieliśmy zdecydowanie wyrazić swój sprzeciw co do tego typu skandalicznych wypowiedzi, które dzisiaj płyną z ust posłów Platformy Obywatelskiej, które są po prostu kłamliwe, nie wyrażają prawdy i działają na szkodę przedsiębiorstwa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Chyba to jest jednak cel, żeby doprowadzić ją do bankructwa właśnie przez tych ludzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Szalabawka, panie pośle, był wcześniej.

Posel Artur Szalabawka (PiS):

Zwracam się do pana ministra Marchewki, jako że jest transmisja z posiedzenia Komisji, ale za pośrednictwem pani dyrektor. Powiem tak. W mojej działalności politycznej, a jestem tu trzecią kadencję, nie spotkałem się z czymś takim w ramach Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, że nie ma przedstawicieli spółki, na temat której jest posiedzenie Komisji. Uczestniczę w nich od samego początku. Jest to skandal. Do tego jest to bardzo zły wizerunek. Niepojawienie się przedstawicieli spółki, o której się mówi, że jest zagrożona różnymi sprawami finansowymi, może powodować wrażenie, że nie ma przedstawicieli spółki, dlatego że... Już nie chcę używać tego słowa. Pani dyrektor, konkretnie proszę przekazać ministrowi albo niech sobie to odtworzy. Mam pytanie, czy przedstawiciele spółki Polska Żegluga Bałtycka uczestniczą w kongresie morskim w Szczecinie. Gdyby okazało się, że nie ma ich na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a są, uczestniczą w uroczystościach na kongresie morskim, to bardzo bym prosił o wyciągnięcie szeroko idących konsekwencji. Poza tym czy finansują w jakiś sposób kongres morski? Zwracam się do pani dyrektor. Proszę o przekazanie tego panu ministrowi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Hoc.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Chciałem opowiedzieć panu posłowi Lamczykowi. Nie wiem, czy jest. Wyszedł. Jednocześnie chciałem też nawiązać do słów pana posła Artura Łackiego. Myślę, że pan poseł Artur Łacki powinien skorzystać z okazji klasyka francuskiego i siedzieć cicho w aspekcie chociażby beneficjentów HoReCa z KPO. Dlatego tutaj powinien milczeć i posypać głowę popiołem. Natomiast jeżeli chodzi o pana posła Lamczyka, to przypomnę dwa fakty. Prom Varsovia, najnowocześniejszy prom praktycznie w tym czasie na Bałtyku, jeden z najnowocześniejszych, z najdłuższą linią ładunkową, typu Ro-Pax może załadować 930 pasażerów, 150 ciężarówek i 200 samochodów osobowych, a więc jest to naprawdę nowoczesny prom, który był wizytówką, wręcz oznaczał wielki prestiż i dawał jeszcze większą renomę dla naszej marki PZB. To jest jedna sprawa. Druga sprawa. Jeszcze raz podkreślam, marzec 2024 r., kiedy pan prezes Redmerski powiedział, że jeżeli chodzi o finanse, oscylujemy koło zera. A zatem wiedział, jakie są zobowiązania, wiedział, jakie są kwestie. Przecież wiemy, że pan prezes Redmerski jest przedsiębiorczy w tych aspektach, czyli wiedział, jakie są kwestie operacyjne, itd, itd, a mimo to w marcu mówił, że wszystko jest okej.

Natomiast pytanie do pani dyrektor, z tym że nie do pani, tylko żeby może pani się spytała. Jeżeli chodzi o spółkę operacyjną Polsea, rozumiem, wiadomo, że jest to spółka operacyjna, i tak dalej, ale są też pewne kwestie. Nie wiemy, jaka jest umowa, jakie są zapisy. Pytanie pierwsze z brzegu, czy podmiot prywatny Hass Holding ma na przykład możliwość wykupu złotej akcji, czy ma na przykład prawo weta, jak będziemy chcieli rozwoju którejś z firm. Są to kwestie zasadnicze. Ja wiem, że jest to spółka operacyjna, wiem, co to znaczy wkład, ale jesteśmy pragmatykami i wiemy, jakie są zapisy, które czasami potem, w konsekwencji są brzemiennie w skutkach, jeżeli chodzi o krótką czy dłuższą perspektywę. I tylko tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektor MI Agnieszka Trzaskalska:

Jak najbardziej udzielimy odpowiedzi na piśmie na wszystkie pytania, które się pojawiają.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie bardzo rozumiem, przepraszam, pani dyrektor, ale to już trochę robi się... Będzie to powód do dowcipów. Czy państwo zrozumieliście swoją rolę? Została pani poproszona o reprezentowanie ministra. Reprezentowanie to ma się ograniczyć do tego, że będzie pani odpowiadać na wszystkie pytania, że udzielicie państwo odpowiedzi na piśmie? Do tego pani została umocowana, tak? Matko jedyna, nie wiem, jak mam to skomentować. Rozumiem rozkaz z góry, ale jest to po prostu jakiś dramat. Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Niezłożenie wniosku do Komisji Europejskiej dotyczącego konsolidacji i rozpoczęcia inwestycji w terminalu zbożowym w Gdyni. Terminal promowy w Gdyni, terminal pasażerski w Gdyni oddany w dzierżawę Szwedom. Wstrzymany rozwój, budowa terminala kontenerowego w Świnoujściu. W porcie Szczecin i Świnoujście nabrzeże oddane Niemcom w listopadzie 2024 r., niemiecka firma Rhenus przejęła większościowy pakiet udziałów Bulk Cargo Port Szczecin, firmy zajmującej się obsługą przeładunków w portach w Szczecinie i w Świnoujściu. Można by tak wymieniać, wymieniać i wymieniać. Dołączymy dzisiejsze posiedzenie Komisji.

Bardzo się cieszę, że podstawowym grzechem mojego rządu były inwestycje, które pozwoliły na funkcjonowanie firm armatorskich, inwestycje, które powinny być kontynuowane przez obecny rząd, który tyle obiecywał, natomiast nas stopuje w swojej pracy tylko dlatego, że sam nic nie robi. Parlamentarzyści zrywają również posiedzenia Komisji, czego niejednokrotnie byliśmy świadkami, gdzie zapraszamy gości, chcemy merytorycznie dyskutować, natomiast jest to niewygodna dyskusja. Tym bardziej jest to karygodne, że parlamentarzyści Platformy Obywatelskiej i w ogóle rządzącej koalicji nie przedstawiają żadnych planów rozwojowych, chcą nam zamknąć usta. Ministrowie przysyłają, przepraszam, że tak to nazwę, któryś garnitur. Nie chodzi mi o to, żeby państwa dyskredytować, tylko mamy świadomość, że państwo nie jesteście w stanie i nie jesteście delegowani do podejmowania jakichkolwiek decyzji, nie jesteście w stanie autorytatywnie wypowiadać się, jak jest. Jest to robione z pełną premedytacją, nad czym ubolewamy, dlatego że przypomnę, my parlamentarzyści jesteśmy od kontroli rządu, my rząd kontrolujemy, to rząd powinien tu... Państwo jako urzędnicy, przepraszam, ale macie obowiązek w imieniu pana ministra odpowiadać na nasze pytania. I to nie jest tak, czy my chcemy czy nie chcemy i czy komuś uwłaczamy. Jest to metoda obecnej koalicji rządzącej, tak jak pan Giertych niejednokrotnie robił to na forum Komisji, że każde zadanie pytania to jest jakaś zastraszanie państwa według niego albo insynuowanie jakiegoś przestępstwa, że coś kwalifikuje się do czegoś. Ja się na to nie zgadzam. Nie zgadzam się na odbieranie mi jako parlamentarzysty możliwości zadawania państwu pytań oraz pracy takiej, jakiej wymagają od nas wyborcy. Jest to świadome działanie na rzecz zatracania roli parlamentarzysty i wpuszczanie w eter informacji, że my nic nie możemy, nam nic nie wolno, a jeżeli już w ogóle podejmujemy takie ryzyko, to się nas od czci i wiary odżegnuje, że my w ogóle to robimy.

Jestem zbulwersowana tym, że państwo zostali tutaj przysłani po to, żeby mówić tylko, że będzie odpowiedź na piśmie, że państwo nic nie możecie, żeby państwa zwolnić. To było do przewidzenia, że państwo jako doświadczeni urzędnicy będziecie tak odpowiadać. Jest to skandal. W momencie, kiedy nawet się zbiegają różne uroczystości w Polsce czy za granicą, obowiązkiem, już nie powiem jakim, ministra jest, żeby przysłać osoby kompetentne, z wyczerpującą informacją, zwłaszcza w tak poważnej sprawie, jeżeli chodzi o funkcjonowanie polskich

firm armatorskich odnośnie do zadłużenia, programów naprawczych i rozwiania wątpliwości, a nie ubliżania nam, że my w ogóle zadajemy pytania. Jeżeli naszym grzechem było inwestowanie, to ja jestem dumna z tego, że mój minister, minister Gróbarczyk, podjął to wyzwanie, tak samo jak w Gdyni wykupiliśmy od syndyka stocznnię wojenną. W tej chwili może się rozwijać, dlatego że nakłady poczynione przez państwo pozwoliły jej dzisiaj realizować zamówienia poprzez remonty nabrzeży, wybudowanie hal. Obecny rząd ma komfort i nie robi żadnej łaski, że kontynuuje inwestycje rozpoczęte przez ministra Błaszczaka. To jest też gospodarka morska, dlatego że na morzu w razie, gdy coś się stanie, to marynarze handlowki i marynarki wojennej są jak jedna dłoń, jedna pięść.

Państwa rola jest tu przykra, natomiast pani i pan jesteście nieprzygotowani do dzisiejszej dyskusji. Jeżeli jest to świadome, jeżeli ministerstwo zrobiło to świadomie, przysłało tu państwo i powiedziało: „Poradźcie sobie, możecie tak odpowiadać parlamentarzystom”, to ja jestem zbulwersowana. Absolutnie nie zgadzam się na coś takiego. Z państwa strony jest to dla nas uwłaczające, że w ten sposób państwo potraktowaliście nas i ludzi, którzy pracują w tych firmach. Ja pamiętam, jak sama byłam prezesem Polskich Linii Oceanicznych, jak naszych ministrów grillowała obecna koalicja rządząca za to, że my cokolwiek robimy, a jak już robimy, to nie tak, a dzisiaj sami nie potrafią wykazać się determinacją, ale też przykładem czegoś, że coś konkretnie zrobili, oprócz tego, że bazują na wyjściowych faktach, czyli tym, co myśmy zrobili. Jeszcze nie potrafią tego dokończyć ani kontynuować, tylko krytykują i zadłużają spółki. I tak wcześniej czy później okaże się, czy ktoś ma przejąć tę spółkę, czy ktoś ją wykupi, kupi, czy ona zniknie, czy zbankrutuje, a państwo dzisiaj na podstawowe pytania, kiedy wiedzieliście, czego dotyczy posiedzenie Komisji, nie możecie albo nie chcecie nam odpowiedzieć, co jest po prostu skandalem. Jest skandalem. Ja nie będę odnosić się do tych, którzy się nie odzywają w tej sprawie i dla czego się nie odzywają, czy się boją czy nie boją, ale zawsze na tym to polega, że jeden ma niewyparzoną buzię, a drugi siedzi cicho, a potem ma pretensje do całego świata. Ja już przeżyłam różne scenariusze, ale nie zgadzam się na taki, który państwo realizujecie, dlatego że nam się należy ta informacja, a gościom tym bardziej, ponieważ reprezentują ludzi, którzy tam pracują. Należy się także słuchającym.

I to, co wypowiadał nieobecny jeden pan poseł z drugim, i to, że ich nie ma, że sobie ostenacyjnie wyszli, to też świadczy o podejściu do branży, do rozwiązywania problemów, do inwestycji, do nas jako parlamentarzystów, do gości, dlatego że niejednokrotnie mieliśmy wnioski składane ze strony opozycji, żeby w ogóle zaprzestać dyskusji, gdy goście przyjeżdżają z różnych części Polski. To, że parlamentarzyści wyszli, też jest skandalem, dlatego że to odzwierciedla podejście do problemu. Tu jest o czym rozmawiać. W związku z tym, to też proszę przekazać panu ministrowi, że jego ponowna nieobecność i opowiadanie jakichś bajek, tak jak o repolonizacji, której nie ma, obietnic, cacanek na kongresie, nie zwalnia go z tego, żeby przysłać tutaj osoby, które będą dysponowały informacjami, które rozwieją wątpliwości, które zapewnią nas, że jest dobrze albo nie, ale że jest jakiś program naprawczy. Tak się po prostu nie postępuje wobec parlamentarzystów, którzy są organem kontrolnym pana ministra. Jest to arogancja i buta. Ja tego doświadczam w tej kadencji. Jestem zszokowana, będąc tyle lat politykiem. Jest to niewyobrażalna skala, przyzwyczajenie wszystkich do tego, że łamie się prawo, że nie przestrzega się prawa, uznanie, że jest to niby normalne. Nie, to nie jest normalność, nigdy się na to nie zgodzę. Nawet jeżeli nie miałabym racji, to państwa obowiązkiem ze strony ministra jest rozwiązać wątpliwości.

Mimo wszystko bardzo bym prosiła, żebyście państwo odpowiedzieli na część pytań, dlatego że na pewno macie wiedzę. A jeżeli dalej państwo będą uważać, że wybiegiem jest odpowiedź na piśmie, to powiem, że jest to co najmniej już drugi przypadek, dlatego że wczoraj mieliśmy kontrolę poselską z panem posłem Płażyńskim, jeżeli chodzi o nadzór terminala zbożowego. Niestety, smutna konstatacja, którą wyraziliśmy na konferencji prasowej, jest taka, że nie macie państwo żadnych informacji od konsorcjum, usprawiedliwiacie swoją niewiedzę tym, że jesteście tylko organem nadzorczym, a przecież kontrolujecie port. Przecież port nie jest sam dla siebie, ma swojego ministra i powinien być też w kontakcie z tym, na rzecz którego przetarg został rozstrzygnięty. Jeżeli w Unii Europejskiej nie ma złożonego wniosku o konsolidację, nie ma w ogóle wniosku w Komisji Europejskiej, która twierdzi, że nie ma nad czym pracować, a polski minister mówi, że wszystko jest w porządku i czekają na decyzję w Unii Europejskiej, to albo nas państwo wprowadzacie w błąd, i dzisiaj też to robicie, macie tak ułożony scenariusz, że tak ma być dla świętego spokoju, albo zaczniecie państwo naprawdę realizować inwestycje,

dlatego że brak inwestycji skutkuje zadłużaniem, utratą korzyści dla portu. W porcie zawsze ktoś coś przeładuje, przyplynie, ale my byśmy chcieli mieć terminal zbożowy tak, jak chcieliśmy wiedzieć, jaka jest sytuacja PZB, czy nie grozi jej bankructwo, likwidacja, wykup, nie wiem, cokolwiek, jak będzie wyglądać spirala zadłużenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani dyrektor, proszę się odnieść.

Zastępca dyrektora MI Agnieszka Trzaskalska:

Pomimo wszystko pozostaje mi tylko zadeklarować, że wszelkie informacje wymagane przez państwa posłów zostaną rzetelnie przygotowane i niezwłocznie przekazane pisemnie. To jest wszystko, co mam do powiedzenia, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan przewodniczący Kościk.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność” Andrzej Kościk:

Andrzej Kościk. Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w imieniu „Solidarności” wyrażamy zdecydowany sprzeciw przeciwko niewypłacaniu wynagrodzeń pracownikom. Daliśmy temu wyraz pisemnie, do prezesa skierowaliśmy informację, w której ostrzeżliśmy, że niewypłacanie wynagrodzeń dla marynarzy jest złamaniem układu zbiorowego. Nie otrzymaliśmy, niestety, pisemnej odpowiedzi. Wiemy z ustnych informacji, że pierwsza zaległość została uregulowana, ale wobec informacji, że kolejne wynagrodzenia będą wypłacane w częściach w formie zaliczki, nie akceptujemy takiego stanu rzeczy. Osobiście udałem się na jeden z promów, spotkałem się z załogą, odbyło się zebranie w obecności kapitana statku. Otrzymałem informację od marynarzy, którzy wyrazili swoje rozgoryczenie, że nie mogą regulować opłat comiesięcznych, że mają kredyty, mają płatności i z zaliczek nie są w stanie funkcjonować. Wyraziliśmy sprzeciw również jako krajowa sekcja morska, jako federacja, jako strony układu zbiorowego pracy.

Chcę przypomnieć państwu, że pracownicy morscy nie są stałymi pracownikami Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Zostali zwolnieni kilkanaście lat temu i są zatrudniani na warunkach kontraktów, na warunkach umowy o pracę na czas ściśle określony na podstawie układów zbiorowych, które są akceptowane przez Międzynarodową Federację Transportowców. Międzynarodowa Federacja Transportowców została poinformowana o zaległościach i o nieprawidłowościach. W związku z tym stoimy przed bardzo poważnym pytaniem i poważną decyzją, czy sprawa niewypłacania wynagrodzeń w terminie, niezgodnie z układem zbiorowym pracy, upoważnia nas do wypowiedzenia układu zbiorowego albo do złożenia skargi i pozwu do sądu. Jesteśmy świadomi decyzji, ale w duchu odpowiedzialności musimy brać pod uwagę całą sytuację. Dlatego my również chcieliśmy skierować do pana prezesa pytanie, czy kolejne wynagrodzenia miesięczne będą także wypłacone w zaliczkach, dlatego że jest to ważne dla pracowników.

Na marginesie tej całej sprawy trzeba powiedzieć, że my nie zostaliśmy zaproszeni na kongres morski. Jest to niezgodne z zasadami dialogu trójstronnego, jest to niezgodne z pracami zespołu trójstronnego do spraw żeglugi i rybołówstwa. Chcieliśmy tam zabrać głos, chcieliśmy w tym uczestniczyć. Również nie odbywają się w terminie posiedzenia zespołu trójstronnego do spraw żeglugi i rybołówstwa. Przecież sytuacja związana z Polską Żegluga Bałtycką i ze sprawami pracowniczymi, które są dla nas najbardziej bulwersujące, mogła być omówiona na posiedzeniu zespołu trójstronnego do spraw żeglugi i rybołówstwa. Tak się nie stało. Terminy nie są dotrzymywane, a przecież zgodnie z regulaminem, spotkania powinny odbywać się co kwartał, ale nie odbywają się co kwartał. Jest to sygnał, że trójstronny dialog nie funkcjonuje. Gdyby dobrze funkcjonował, być może nie trzeba by było zwoływać nadzwyczajnego posiedzenia komisji sejmowej.

W sytuacji, jaka zaistniała, chcę powiedzieć, że przecież zwolnienie wszystkich pracowników morskich, marynarzy kilkanaście lat temu z PZB i przyjmowanie ich na kontrakty wynikało z oszczędności. Dzięki temu Polska Żegluga Bałtycka ma oszczędności. Przecież Polska Żegluga Bałtycka nie płaci składek ubezpieczeniowych za marynarzy morskich. Mimo że ustawa, która została przyjęta przy naszym sprzeciwie, daje marynarzowi prawo samodzielnego zapłacenia składki ubezpieczeniowej, kogo będzie stać na zapłacenie składki od najniższej krajowej, jeżeli w dzisiejszej sytuacji nie otrzymuje terminowo wynagrodzeń, a wynagrodzenia w stosunku

do kosztów życia są nieproporcjonalne, wzrosły znacznie? Niewielu marynarzy stać na opłacanie składek. Pewnie kapitanów, oficerów może będzie stać, ale z informacji, jakie posiadamy z Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, wynika, że na razie niewielka grupa marynarzy zdecydowała się na przyjęcie statusu marynarza i na samodzielne opłacanie składek. Wiemy, że Polska Żegluga Morska współfinansuje albo refunduje opłacanie składek ubezpieczeniowych dla marynarzy, którzy przyjmą status marynarza. Natomiast w Polsce Żegludze Bałtyckiej nie następuje to z wiadomych przyczyn. Jest brak możliwości chociażby częściowego refinansowania składki. Jest to cały obraz.

Jest podpisany układ zbiorowy pracy, natomiast w dalszym ciągu nie są zakończone negocjacje bardzo istotnych załączników do układu zbiorowego. Na przykład nie są uregulowane warunki pracy i płacy dla kadetów, dla stanowisk szkoleniowych. Jest to bardzo ważne dla naszego szkolnictwa morskiego, dla rozwoju. Nie jest uregulowana również sprawa memorandum, które dotyczy warunków zatrudnienia dla marynarzy na promie Cracovia. Są to kwestie, które poruszamy i które zgłaszamy. Ponieważ trwają negocjacje, nie można mieć zastrzeżeń. Natomiast rzeczywiście sytuacja, która w tej chwili istnieje, jest nieakceptowana przez związki. Oczekujemy informacji od prezesa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej co do przyszłości i co do pewności wypłaty wynagrodzeń. Ponieważ jest system kontraktowy, wielu młodych marynarzy, młodych oficerów decyduje się na zmianę pracy, szuka takich armatorów, którzy wypłacają w terminie wynagrodzenia, a ponadto wypłacają wynagrodzenia o wiele wyższe niż są wypłacane w Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Przecież wszyscy wiemy, że na rynku funkcjonują armatorzy niemiecki, szwedzki, Stena Line, TT Line, Grimaldi. Są to potężne formacje armatorskie, które płacą lepiej.

W naszej sytuacji musimy podchodzić do tego z rozważą, ale nie unikamy i nie unikniemy podejmowania decyzji, które są trudne, a które trzeba będzie podejmować w zakresie tego, jak dalej funkcjonować w obecnej sytuacji. Jest to dopełnienie obrazu finansowego. Nie jesteśmy upoważnieni do tego, żeby oceniać nadzór właścicielski ani zarząd nad firmą. Mogę jednak powiedzieć, a chyba jestem tu najstarszym uczestnikiem tego posiedzenia, że sprawa związana z Polską Żeglugą Bałtycką nie ciągnie się nawet od kilkunastu lat, tylko trwa kilkadziesiąt lat. Są to jakieś totalne zaniedbania, które trwają, z którymi obecny rząd nie potrafi sobie poradzić. To chciałem powiedzieć. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dajmy szansę pani dyrektor. Pani dyrektor.

Zastępca dyrektor MI Agnieszka Trzaskalska:

Z informacji spółki wynika, że marynarze nie mają zaległości w wynagrodzeniach. Zaliczki dotyczyły jedynie pracowników lądowych. Jest to kwestia przejściowa. Mam takie informacje.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność” Andrzej Kościuk:

Mają, pani dyrektor. Marynarze dzisiaj nam zgłosili, dzisiaj otrzymałem potwierdzenie z biura, że już nam zgłaszają obawy co do wypłaty za kwiecień. Czy pani dyrektor może potwierdzić, że wypłata za kwiecień, która się odbywa w maju, do 15 maja, będzie wypłacona w całości czy w zaliczkach?

Zastępca dyrektor MI Agnieszka Trzaskalska:

Mam informację, że nie ma zaległości, jeżeli chodzi o marynarzy, natomiast do obaw nie mogę się odnieść, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

W nawiązaniu do wypowiedzi pana przewodniczącego dziękujemy bardzo za zdecydowany protest. Mamy, posiadamy pismo, które oficjalnie skierował pan do zarządu PŻB. Rzeczywiście jest tam zdecydowana reakcja, nawet z konsekwencją podania do struktur międzynarodowych, unijnych, zaskarżenia dramatycznej sytuacji. Niewypłacenie wynagrodzeń... Kapitał ludzki jest najważniejszy, jeżeli chodzi o jakiegokolwiek kwestie. A więc dziękujemy za to.

Zwracając się do pani dyrektor, oczywiście nie żądam teraz żadnych odpowiedzi, ale proszę o zawarcie w pisemnej odpowiedzi, czy prawdą jest, że kaucja za wyczarowanie promu Cracovia wynosi 1,5 mln euro, czyli w praktyce 6 mln zł. Panie przewodniczący, właśnie pytam teraz

o Cracovię, wyczarowany prom Cracovia, czy prawdą jest, że kaucja wynosi 1,5 mln euro, czyli około 6 mln zł. Szczerze mówiąc, z nieoficjalnych informacji, chociaż są one prawdziwe, wynika, że prom jest wręcz dewastowany, jest eksploatowany w sposób dramatycznie ciężki. Oczywiście nie powiem, co się tam... Pływa z Algierii do Francji, i tak dalej, ale jest to inna kwestia. Jeżeli rzeczywiście jest tylko 1,5 mln euro kaucji, to zdając sobie sprawę, że potem prom wróci jako wrak albo nie wróci w ogóle, dlatego że nie dopłynie na morze, jest to też bardzo wnikliwa kwestia, jeżeli chodzi o troskę o kapitał. Wyczerpie się umowa, wyczarowanie i potem dostaniemy ewentualnie 1,5 mln euro. Są to grosiki w aspekcie całości. To tylko tyle, żeby pani dopisała to do odpowiedzi pisemnych. Oczywiście teraz nie wymagam odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan Poseł Szałabawka.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Zwracam się do pana ministra Marchewki za pośrednictwem pani dyrektor, ponieważ dla mnie skandalu dalsza część. Widzę zdjęcie z oficjalnej strony bankietu z okazji 12. Międzynarodowego Kongresu Morskiego w Szczecinie, w którym uczestniczy pan prezes Redmerski. Uczestniczy w bankiecie, czyli w popijawie, gdyż wie pani, na bankietach pije się alkohol. Pan prezes uczestniczy w gali, w bankiecie w Szczecinie w momencie, kiedy my tutaj jesteśmy na posiedzeniu Komisji. Można powiedzieć, że firma jest zagrożona, ponieważ jest bardzo dużo nieprawidłowości. Kiedy nie wiemy, nie mamy wytłumaczenia, dochodzi do takiej sytuacji. Bardzo proszę o pisemne poinformowanie mnie o podjętych czynnościach w związku z tą skandaliczną sytuacją, że prezes firmy uczestniczy w bankiecie na kongresie morskim, a nie jest na posiedzeniu komisji sejmowej. Dla mnie jest to całkowita dyskwalifikacja. Proszę o odpowiedź. Proszę przekazać panu ministrowi, że proszę o odpowiedź w tej kwestii na piśmie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani dyrektor, przekaze pani. Rzeczywiście ja też już ustaliłem, poprosiłem o to, żeby zadzwonić do sekretariatu zarządu PŻB. Tak, zarząd jest na kongresie morskim w Szczecinie. Najwidoczniej nikt nie uznał za zasadne wydelegować kogoś, żeby przedstawił nam sytuację, kondycję finansową spółki.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Bankiet był wieczorem, do późnych godzin nocnych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Widać, bankiety są ważniejsze od rozmowy z członkami Komisji, z przedstawicielami związków zawodowych. Jeszcze zapytam o jedną sprawę. Panie przewodniczący Kościk, kiedy ostatni raz było spotkanie zespołu trójstronnego?

**Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”
Andrzej Kościk:**

Nie mogę podać daty, ale było to kilka miesięcy temu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Mówił pan, że regulaminowo powinno być co trzy miesiące.

**Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”
Andrzej Kościk:**

Co kwartał powinno być posiedzenie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A ostatnie?

**Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”
Andrzej Kościk:**

Nie jest dotrzymany termin, przez ponad trzy miesiące nie było.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, dziękuję. Bardzo proszę, tylko już krótko. Proszę się przedstawić.

Prezes zarządu Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Turystycznych Łukasz Mikosz:

Łukasz Mikosz. Europejskie Stowarzyszenie Przedsiębiorców Turystycznych.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, na wstępie chciałbym powiedzieć, że w sumie udział pani dyrektor w dzisiejszym posiedzeniu Komisji jest kpina, kpina z Komisji i z nas wszystkich tutaj, którzy poświęcili swój czas i na nie przyszli, dlatego że każdy z nas ma wiele pytań, na które chciałby uzyskać odpowiedzi tu i teraz, a nie gdzieś w przyszłości, ponieważ odpowiedzi mogą być niepełne, do odpowiedzi mogą być kolejne pytania. Właśnie dlatego są posiedzenia Komisji, żeby na żywo można było uzyskać odpowiedzi.

Notabene, jeżeli chodzi o problem PŻB, to nie jest tylko problem związany z sytuacją finansową i z tym, co pani dyrektor w swojej dosyć skąpej wypowiedzi powiedziała na samym początku, że zadłużenie zostało zrestrukturyzowane. Tutaj chodzi o kwestie nie tego, co było, dobrze, że to zostało zrestrukturyzowane, ale tego, co będzie w przyszłości, jak wygląda dalszy plan rozwoju spółki, a spółka nie działa w próżni, działa na konkurencyjnym rynku, notabene rynku, który przynosi dosyć spore pieniądze. Z perspektywy branży turystycznej mogę powiedzieć, że takie spółki jak TT Line czy Stena Line nie mają problemu, jeżeli chodzi o działalność dokładnie na tych samych trasach, na których działa Polferries. Zapytałem naszych członków, którzy mają imprezy turystyczne skierowane na rynek skandynawski, który jest rynkiem wzrastającym rok do roku, dlatego że korony skandynawskie spadają, Polakom żyje się lepiej, więc turystyka kwitnie, na kim pakietują swoje imprezy. Pakietują je na TT Line i na Stena Line. Tych dwóch operatorów bardzo często widać na różnego rodzaju imprezach branżowych, spotykają się z branżą, rozbudowują swoje oferty turystyczne skierowane na rozwój turystyki. Polferries tego nie robi. Zapytałem dlaczego. Idealistycznie podchodząc do tematu, jeżeli polscy organizatorzy turystyki organizują na rynkach skandynawskich swoje imprezy turystyczne, fajnie by było, żeby korzystali z polskiego przewoźnika na tych trasach. Powiedzieli mi dosyć jasno, że relacja ceny do jakości jest tragiczna, że jedzenie jest tragiczne i że nie poświęcą swojego produktu na to, żeby pakietować na przewoźniku, który nie świadczy określonego poziomu serwisu. I tutaj prosba do pana przewodniczącego, żeby skierować do zarządu PŻB zapytanie, jak widzą w takim razie rozwój spółki na przestrzeni kolejnych trzech do pięciu lat, jak chcą funkcjonować.

Pojawiają się tu zarzuty co do wyczarterowania jednego z promów, że były to zmarnowane pieniądze. Chciałbym zauważyć, że spółki TT Line i Stena Line bardzo inwestują w rozwój nowoczesnej floty i bardzo na tym zyskują. W tych samych okresach zainwestowały w nowe promy, które jakoś się zwracają. Jak widać, nam w Polsce niezbyt się to opłaca.

W kilku słowach chciałbym odnieść się do tego, co powiedział pan przewodniczący, ponieważ jest to niezwykle istotne, jeżeli chodzi o kapitał osobowy. Jeżeli pojawiają się problemy w płaceniu pracownikom za ich pracę, to pracownicy w związku z rozwojem siatek połączeń przez wspomniane przeze mnie dwie inne firmy przejdą tam po prostu do pracy. Odzyskanie pracowników będzie praktycznie niemożliwe, a co do kwestii wyedukowania, wykształcenia nowych, to podejrzewam, że jest to kwestia lat. W ogóle nie będzie to brane pod uwagę. Więc kim PŻB chce za parę lat wykonywać usługi przewozowe, jeżeli w tej chwili sytuacja spółki wygląda w ten sposób, jak wygląda? Słusznie pan przewodniczący też powiedział, że raptem 25 mln zł zadłużenia, które tutaj zostało przedstawione, to były kwestie związane z czarterem statku. Reszta to jest dług, który najprawdopodobniej narastał rok do roku. Tak naprawdę nie mamy kogo zapytać, gdyż podejrzewam, że pani dyrektor powie, że na piśmie udzieli odpowiedzi, skąd ów dług się wziął i jakie działania przez ostatnie lata spółka podejmowała, żeby długu jednak nie było. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan Poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo. Chyba już za dużo mówiłem...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Oczywiście proszę odpowiedzieć na te pytania, które padły.

Posel Czesław Hoc (PiS):

... ale jeszcze post scriptum. Chciałbym rozszyfrować nazwę Polsea Baltic Ferries. Dokładne tłumaczenie to polsko-skandynawskie bałtyckie promy. Nazwa ta troszeczkę dziwi, zaskakuje. Polsko-skandynawskie bałtyckie promy. Czy Stena Line ma dziś w swojej nazwie POL, nawiązuje do Polski? Czy TT Line nawiązuje dziś do Polski? Czy w Finnlines i we wszystkich innych firmach gdzieś w nazwie jest Polska? Dlaczego tak jest? Dlaczego my w jakiś sposób upokarzamy się? Dlaczego nie mamy swojej narodowej dumy i musimy nazwać Polsea, czyli polsko-skandynawskie bałtyckie promy? Bardzo mnie to dziwi, czasami wręcz bulwersuje. I szczerze mówiąc...

Posel Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Polsea czyli polsko-skandynawskie.

Posel Czesław Hoc (PiS):

Tak, nie polskie. Polferries było normalnie. Polferries, czyli polskie promy, więc normalnie. Dlaczego natomiast Polsea, dlaczego polsko-skandynawskie? Kto był pomysłodawcą tego? Od razu widać, że tracimy suwerenność, jesteśmy jakimś wasalem innych spółek, innych przedsiębiorców albo myśli w ogóle. Dla mnie jest to niezrozumiałe. Cały czas podkreślałem to i na swoim pierwszym briefingu, i na drugim briefingu, ale nikt tego nie podchwytuje. Dla mnie jest to uwłaczające jako dla Polaka i dla polskiej firmy, że musimy zaznaczyć, że są to polskie, skandynawskie bałtyckie promy. Nikt inny tego nie robi, tylko właśnie my, Polacy. My zawsze musimy być podporządkowanym krajem. Jest to wbrew naszej dumie, naszej historii, naszej tożsamości narodowej. My jesteśmy nade wszystko Polakami i dla nas polskość to świętość.

**Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków „Solidarność”
Andrzej Kościk:**

Chcę tylko odpowiedzieć, kiedy było posiedzenie. Było 11 lutego, a w roku 2025 było tylko jedno. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeszcze pani się zgłasza.

Członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodnicząca Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludzie Bałtyckiej SA Maria Kucharska:

Dzień dobry państwu. Maria Kucharska. Jestem przewodniczącą Międzyzakładowej Organizacji Związkowej „Solidarność” w Polskiej Żegludzie Bałtyckiej.

Szanowni państwo, ostatnie wydarzenia mocno odbiły się na atmosferze w naszej firmie zarówno wśród pracowników, jak i w jej otoczeniu, na zewnątrz. Nie przyniosły one spółce jakiegokolwiek splendoru czy korzyści i z pewnością też nie przełożyły się na poprawę stabilnej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa, a właśnie tego dzisiaj potrzebujemy najbardziej. Na obecną sytuację wpłynęło kilka czynników, nie będę ich raczej szerzej omawiać, ponieważ jak zapewnia zarząd firmy, kłopoty mają charakter przejściowy. Już w czerwcu funkcjonowanie spółki ma się poprawić, wraz z płynnością finansową powinna więc wrócić stabilność przedsiębiorstwa.

Chcemy jednak wyraźnie podkreślić, że opóźnienia w wypłacie wynagrodzeń lub realizowanie ich w ratach są zdaniem związków zawodowych sytuacją nieakceptowalną, traktowane być powinny wyłącznie jako absolutna ostateczność. Dlatego też będziemy prowadzić rozmowy z zarządem na temat rekompensaty dla załogi za trudności, z którymi musiała się zmierzyć. My jako strona związkowa, społeczna zawsze stawiamy na dobro pracownika, naszego kolegi związkowca.

Dziękując panom posłom za zainteresowanie, troskę i zaangażowanie w sprawy naszego przedsiębiorstwa, chcielibyśmy jednocześnie prosić, żeby wsparcie dla spółki było kierowane w trochę inny sposób niż nagłaśnianie naszych problemów podczas organizowanych specjalnie konferencji prasowych czy posiedzeń Komisji. Dla naszej firmy znacznie bardziej realnym wsparciem byłoby usprawnienie procedur administracyjnych związanych z prowadzeniem działalności spółki, ograniczenie liczby wymaganych podpisów, zgód oraz skrócenie czasu oczekiwania na decyzje, na które nierzadko musimy czekać miesiącami. Gdyby nie stracony w ten sposób czas, obecna trudna sytuacja załogi najprawdopodobniej w ogóle by nie wystąpiła. Dlatego apelujemy do panów posłów o kierowanie działań pomocowych tam, gdzie mają przynieść rzeczywisty efekt dla przedsiębiorstwa. Kluczowe jest dziś wsparcie naszej firmy we wszystkich działaniach

zmierzających do stabilizacji PŻB i szerzej tego działu gospodarki morskiej, w którym ona funkcjonuje. Rozmawiamy więc, komunikujemy się i na bieżąco wyjaśniamy wszelkie trudne sytuacje. Innej pomocy nie oczekujemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani przewodnicząca. My musimy wykonywać naszą pracę. Żyjemy w demokracji. Przepraszam, możecie państwo przestać rozmawiać?

Członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodnicząca Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej SA Maria Kucharska:

Przepraszam, do państwa posłów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

My wykonujemy swoje obowiązki. Obowiązkiem Komisji jest reagować wtedy, kiedy coś złego dzieje się w spółkach, które podlegają naszej właściwości, naszym kompetencjom. My chcemy rozmawiać, ale jak widać, reprezentacja zarządu spółki nie chce rozmawiać. Komisja to zupełnie normalne, standardowe, tak jak przy wszystkich innych spółkach Skarbu Państwa, miejsce, gdzie się rozmawia, także wtedy, kiedy pojawiają się problemy w spółkach. Jak mówię, w Polsce, mam nadzieję, jeszcze panuje jakaś forma demokracji, a nie ucieczka i strach przed tym, żeby rozmawiać o sprawach publicznie.

Droży państwo posłowie, przedstawiłem wam, macie wydrukowany projekt dezyderatu do ministra infrastruktury. Pozwolę sobie odczytać i będziemy go głosować. Jest to dezyderat do ministra infrastruktury w sprawie podjęcia działań nadzorczych wobec władz spółki Polska Żegluga Bałtycka: „Komisja zwraca się do Ministra Infrastruktury o podjęcie pilnych i adekwatnych działań nadzorczych wobec władz spółki Polska Żegluga Bałtycka SA w związku z pogarszającą się sytuacją finansową przedsiębiorstwa, którego zobowiązania sięgają około 70 mln zł.

Szczególne zaniepokojenie Komisji budzi fakt, że podczas posiedzenia poświęconego kondycji finansowej spółki nie stawiał się żaden przedstawiciel zarządu PŻB. W trakcie obrad, po uzyskaniu informacji z sekretariatu spółki, Komisja dowiedziała się, że członkowie zarządu przebywają w tym czasie na Kongresie Morskim w Szczecinie.

Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury reprezentowane było przez urzędnika w randze wicedyrektora, który poinformował Komisję, iż został zobowiązany do udzielania odpowiedzi wyłącznie w formie pisemnej.

W ocenie Komisji powyższa sytuacja świadczy o lekceważącym podejściu zarówno władz spółki, jak i nadzoru właścicielskiego wobec Sejmu oraz opinii publicznej, szczególnie w sprawie dotyczącej kondycji finansowej strategicznego państwowego armatora.

W związku z powyższym Komisja zwraca się do Ministra Infrastruktury o:

1. przedstawienie szczegółowej informacji dotyczącej aktualnej sytuacji finansowej PŻB,
2. wskazanie działań naprawczych podjętych przez resort w ramach nadzoru właścicielskiego nad spółką,
3. ocenę działań zarządu PŻB w zakresie zarządzania spółką,
4. podjęcie odpowiednich działań personalnych i nadzorczych wobec władz spółki,
5. przedstawienie planu naprawczego dla PŻB oraz działań mających na celu zabezpieczenie dalszego funkcjonowania przedsiębiorstwa.

Komisja oczekuje pilnej odpowiedzi oraz przedstawienia konkretnych działań mających na celu ochronę interesu Skarbu Państwa i stabilności funkcjonowania polskiego operatora promowego.”

Czy ktoś chciałby zabrać głos w sprawie dezyderatu? Nie ma potrzeby. Możemy przejść do głosowania? Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Z wyrażenia „wyłącznie w formie pisemnej” proponuję skreślić wyraz „wyłącznie”, dlatego że pani dyrektor jednakowoż odpowiadała na pewne pytania. Dopiero potem... Byłoby to krzywdzące dla pani dyrektor, wydaje mi się, żeby...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, skreślamy „wyłącznie”. Jeżeli nie ma głosów sprzeciwu, wykreślamy słowo „wyłącznie”. Nie ma innych głosów? Głosujemy? Dobrze, przechodzimy do głosowania.

Kto jest za przyjęciem dezyderatu w poprawionej formie? Czy ktoś jest przeciw? Czy ktoś wstrzymał się od głosu? Dezyderat został przyjęty. 6 głosów za, 0 głosów przeciwnych, 0 głosów wstrzymujących się.

Szanowni państwo, ciąg dalszy nastąpi. Współczuję pani dyrektor, że została wysłana na taki odcinek. To nie świadczy dobrze o pani mocodawcach, pani dyrektor, ale to już jest sprawa w państwa resorcie. Będziemy do tej sprawy naturalnie wracać.

Szanowni państwo, zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję.