



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-1.8610.61.2024
Warszawa, 20 sierpnia 2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 4023 z dnia 29 lipca 2024 r. Pana Czesława Hoca i Pana Marka Gróbarczyka posłów na Sejm RP „w sprawie połączeń na trasie Świnoujście-Ystad oraz sytuacji w Polskiej Żegludze Bałtyckiej”, wobec faktu że wskazane zagadnienia dotyczą działalności operacyjnej pozostającej poza kompetencjami Ministra Infrastruktury jako akcjonariusza, poniżej przedstawiam wyjaśnienia przekazane przez Zarząd Spółki.

- Jak wskazuje Zarząd Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. (dalej jako: **PŻB S.A.**) ostatnie lata były trudne i wymagające dla przewozów promowych. Pandemia skutecznie wyeliminowała „pasażera indywidualnego i grupowego”, a PŻB S.A. została zmuszona, kierując się zasadami racjonalnej ekonomiki, do skierowania promu m/f Nova Star na przymusowy postój, celem zminimalizowania ponoszonych kosztów. Po chwilowej poprawie na rynku przewozów cargo i przewozów pasażerskich, agresja na Ukrainę spowodowała kolejne negatywne trendy spadkowe, ze znaczącym obniżeniem poziomu przewozów cargo włącznie. Trend ten rozpoczął się już w 3 kwartale 2022 roku. Pogłębiająca się inflacja, wzrost kosztów produkcji, wysokie koszty energii odbiły się na globalnym rynku przewozowym. Problemy te dotknęły również Szwecję, która do tej pory była bardzo stabilnym rynkiem, głównie jeśli chodzi o eksport towarów do tego kraju. Spadki PKB, wzrost stóp procentowych i inflacja na poziomie powyżej 9% spowolniły poziom konsumpcji, co z kolei odbiło się na mniejszym zapotrzebowaniu na eksport do Szwecji. Wpływ na popyt na usługi przewozowe miały też sankcje nałożone na kraje Europy wschodniej, które były docelową destynacją dla części ładunków ze Szwecji.

Na rynku zaczynają dominować przewoźnicy promowi, którzy skutecznie realizują politykę odnowy i powiększania floty, stosując jednocześnie bardzo niskie ceny frachtowe. STENA LINE wprowadziła w latach 2022-2023 na linię Gdynia - Karlskrona dwa promy typu e- flexer (Stena Estelle i Stena Ebba). Promy zastąpiły

obecnie operujące na tej linii Stena Gothica i Stena Vision. Nowe jednostki mają linię ładunkową o długości 3600 m i miejsca dla 1200 pasażerów każdy, co zwiększyło ich możliwości ładunkowe o około 60%.

TT LINE na początku maja 2022 roku wprowadził na linię Świnoujście - Trelleborg nowy prom pasażersko-samochodowy z napędem LNG. Jednostka ma 4000 metrów linii ładunkowej i może pomieścić jednorazowo 1000 pasażerów; oferuje 3 odejścia w tygodniu ze Świnoujścia. Drugi prom tego typu został wprowadzony w lutym 2023 r. Obecnie Armator ma zamówione kolejne jednostki z serii Green Ships i systematycznie zwiększa ilość odejść ze Świnoujścia, a według informacji z rynku, planuje uruchomienie połączenia promowego pomiędzy szwedzkim Karlshamn a Gdynią/Gdańskiem. TT – Line jest zainteresowany wzięciem udziału w przetargu na operatora promowego Publicznego Terminalu Promowego w Gdyni. Uruchomienie połączenia będzie bezpośrednią konkurencją dla obecnych połączeń promowych.

FINNLINES uruchomił 10 kwietnia br. połączenie pomiędzy Euroterminalem w Świnoujściu a Malmö. Obecnie linia obsługiwana jest docelowo jednym promem Finnfellow o długości linii ładunkowej 3000 m. Prom ma możliwość przewozu 440 pasażerów w 180 kabinach. Docelowo fiński armator planuje obsługiwać ww. połączenie dwoma promami. Prowadzi również starania zmierzające do umożliwienia odejść z nabrzeży Terminalu Promowego Świnoujście sp. z o.o.

PŻB SA z uwagi na fatalne w skutkach decyzje, dotyczące budowy promu w stoczni MSR Gryfia S.A. w ramach Projektu Batory nie wprowadziła żadnej jednostki poza wycarterowanym obecnie nowym promem m/f Varsovia, który posiada 2850 m. linii ładunkowej. W ocenie nowego Zarządu PŻB S.A. linia ładunkowa nowego promu, choć największa spośród promów polskiego armatora, pozostaje niewystarczająca do konkurowania chociażby z niemieckim armatorem TT-line, posiadającym we flocie promy o linii ładunkowej 4000 m.

Polityczne forsowanie pomysłów bez poszanowania elementarnych zasad ekonomii i analiz biznesowych, jak również błędy w zarządzaniu są bezpośrednią przyczyną obecnej sytuacji polskich armatorów.

W konsekwencji PŻB S.A. jest zmuszona do działań umożliwiających w ogóle utrzymanie się na bardzo trudnym obecnie rynku. W tym celu, biorąc pod uwagę sytuację rynkową opisaną powyżej, niezbędnym ruchem jest przegrupowanie floty w celu optymalnego wykorzystania przestrzeni ładunkowej promów, a w rezultacie poprawę sytuacji finansowej. Wejście na linię nowego m/f Varsovia i podstawienie go na linii Świnoujście — Ystad wraz z promem m/f Mazovia, dało nieznaczne, bo tylko około 6%, zmniejszenie przestrzeni ładunkowej, przy znacznej redukcji kosztów rejsów. Dwa promy oferują klientom 39.340 m linii ładunkowej tygodniowo, gdzie poprzednio przy trzech promach, a co za tym idzie

znacznie większych kosztach eksploatacyjnych, było to 41 452 m tygodniowo. Przy obecnej tendencji obserwuje się nadpodaż przestrzeni ładunkowej w stosunku do potrzeb rynku. Pozostali armatorzy również redukują odejścia, kumulując ładunek. TT-Line w 31 tygodniu br zaplanował o dwa rejsy mniej, mniejszymi promami, zmniejszając tygodniową przestrzeń ładunkową o około 11.000 m. Oczekiwanie utrzymania takiej ilości slotów, przy zwiększonej linii ładunkowej promów wprowadzanych przez PŻB S.A. jak i konkurencję, przy jednoczesnym zmniejszającym się o ok. 10 % rynku cargo, wskazuje na niezrozumienie zasad działania rynku przewozów promowych.

- Odnośnie zgody Ministra Infrastruktury dla Finnlines na realizację połączeń ze Świnoujścia do Malmö informuję, że Minister Infrastruktury nie wydał takiej decyzji. Prom Finnlines kursujący na trasie Świnoujście – Malmö nie korzysta z Terminala Promowego Świnoujście sp. z o.o. (podmiotu wchodzącego w skład Grupy kapitałowej Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.), ale z pobliskiego nabrzeża Euro-Terminal sp. z o.o. (podmiot prywatny). Natomiast faktem jest, że pozwolenie lokalizacyjne dotyczące rozbudowy nabrzeża dla Euro Terminal Real Estate sp. z o.o., umożliwiające przyjmowanie promów, zostało wydane przez Ministra Infrastruktury w dniu 21 stycznia 2021 roku. Decyzję z upoważnienia Ministra Infrastruktury wydał Sekretarz Stanu Marek Gróbarczyk.
- PŻB S.A. planuje sprzedaż promu m/f Baltivia jeszcze w tym roku. Z dotychczasowych wstępnych ustaleń wynika, iż prom został wyceniony przez zainteresowanego kontrahenta powyżej jego wartości rynkowej. Jest to ściśle powiązane z programem odnowy floty PŻB S.A., ponieważ m/f Baltivia jest jednym z najstarszych (42 lata) i zarazem najmniejszym promem armatora. Sprzedaż promu, po wprowadzeniu na linię promu m/f Varsovia, jest elementem zaplanowanej i przeanalizowanej strategii biznesowej PŻB SA.
- PŻB S.A. nie zamierza zmniejszać ilości przewozów z tytułu zmniejszenia ilości funkcjonujących jednostek oraz rejsów na trasie Świnoujście - Ystad. Przestrzeń przewozowa promów m/f Mazovia i m/f Varsovia, które operują na linii Świnoujście - Ystad jest wystarczająca do zagwarantowania ilości przewozów prognozowanych na rok 2024. Niestety, w obecnej trudnej sytuacji, ciężko jest pozyskać ładunek z rynku. Armatorzy konkurują między sobą głównie poprzez obniżanie cen i migrację ładunku pomiędzy promami. Ceny frachtów oferowane przez TT-Line i Finnlines są niższe od oferowanych przez polskich armatorów nawet o 30-40%. Przy takim uwarunkowaniu, zachowanie zaplanowanych przewozów może być związane z zastosowaniem niższych frachtów. Ponadto obniżeniu ulega kurs Euro, który jest stosowany w cenach frachtowych, co również przekłada się na spadek przychodów, mimo utrzymania wolumenu cargo. W tym aspekcie należy zwrócić uwagę na tak istotne kwestie jak: zmniejszenie znacznych kosztów eksploatacji z trzech jednostek, na dwie tj. (wolna załoga przejdzie na inny prom) zużycie paliwa na dwie jednostki, a nie trzy; ubezpieczenie

tylko dwóch zamiast trzech promów, co znacznie poprawi wynik finansowy linii ze Świnoujścia.

- Priorytetem dla polskiego armatora jest utrzymanie etatów i poziomu adekwatnych wynagrodzeń. PŻB S.A. jest jednym z większych pracodawców na lokalnym rynku pracy. Konkurencja na rynku przewozowym jest bardzo silna i posiada nieporównywalnie większe możliwości finansowe. Po zmianach uwzględniających m/f Varsovia i m/f Baltivia, we flocie Polferrries nadal pozostanie 5 promów, tj. stan floty PŻB S.A. pozostanie na dotychczasowym poziomie. Prom m/f Cracovia zostanie oddany w czarter, ale z załogą, która będzie wynagradzana o 10 % wyżej w stosunku do pozostałej załogi PŻB S.A. Jak wskazuje Zarząd PŻB S.A. we wrześniu br. planowane są również podwyżki dla całej załogi.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Arkadiusz Marchewka