

**Oświadczenie złożone
przez senatora Kazimierza Kleinę
na 69. posiedzeniu Senatu
w dniu 27 stycznia 2011 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra Skarbu Państwa Aleksandra Grada

Szanowny Panie Ministrze!

W ostatnich dniach do mojego biura zgłosili się pracownicy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA, którzy czują się głęboko zaniepokojeni sposobem przygotowywania firmy do kolejnego procesu prywatyzacji. Ich obawy budzi fakt wyzbywania się przez PŻB SA części swojego majątku, a także postępowanie w stosunku do byłych i obecnych pracowników.

Po drugiej nieudanej próbie prywatyzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA ponad czterystu pracowników otrzymało wypowiedzenia. Są to w znacznej części osoby u schyłku kariery zawodowej, które nie mogą liczyć na inne zatrudnienie, a tym samym tracą jedyne źródło dochodu. Desperacja załóg jest znaczna i osoby te za pośrednictwem związków zawodowych starają się włączyć w proces prywatyzacji. Ich zdaniem głos załogi kołobrzeskiego armatora jest pomijany, zbywany milczeniem, gdyż do tej pory nie otrzymali oni odpowiedzi na list skierowany do ministra Skarbu Państwa.

Niepokój zainteresowanych budzą także decyzje ekonomiczne podejmowane przez kierownictwo PŻB SA. Zerwanie linii promowej Świnoujście – Kopenhaga, odstawienie promu Pomerania czy też wyczarterowanie promu Wawel (zainteresowanej zakupem PŻB SA firmie DFDS, ta współpraca zakończyła się wynikiem „zerowym” dla polskiego armatora), zdają się być działaniami mającymi na celu zaniżanie wartości spółki. Podobny charakter ma też skonstruowanie struktury spółek zależnych między innymi na wyspach Bahama, Cyprze i w Liberii, czego efektem jest ujemny i stale pogarszający się wynik działalności operacyjnej spółki oraz możliwość zatrudniania na polskich promach litewskich załóg (spółka LISCO), co jest zgodne z prawem unijnym, aczkolwiek wymierzone przeciwko polskim marynarzom.

W związku z powyższym zwracam się do Pana Ministra z prośbą o gruntowną analizę zaistniałej sytuacji i odpowiedzi na pytania.

1. Jakie są aktualne plany ministerstwa w zakresie prywatyzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA?
2. Jakie były przesłanki do zwolnienia ponad czterystu pracowników?
3. Dlaczego w ofertach przetargowych nie zastosowano art. 23¹ kodeksu pracy o przekazaniu firmy z pracownikami, mimo takiej możliwości?
4. Czy w obecnej sytuacji dobrym rozwiązaniem nie byłoby połączenie PŻB SA z Polską Żeglugą Morską, co zlikwidowałoby narastającą w kraju konkurencję, a także stworzyłoby silną jednostkę na rosnącym rynku przewozów promowych na Bałtyku?
5. W jaki sposób działania podejmowane przez kierownictwo Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA (między innymi likwidacja linii promowej Świnoujście – Kopenhaga, wyczarterowanie promu Wawel, sprzedaż portu w Kołobrzegu) wpływają na wartość spółki, a tym samym na przewidywany dochód Skarbu Państwa?

Z poważaniem
Kazimierz Kleina