

Edward Wiśniewski

Monografia

Polskiej Żeglugi Bałtyckiej



*Jesteśmy z Wami
już 45 lat!*



Monografia
Polskiej Żeglugi Bałtyckiej

Edward Wiśniewski

Monografia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej

KOŁOBRZEG 2021

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE

Żaden fragment niniejszej książki nie może być publikowany, ani reprodukowany w jakiegokolwiek formie ani w żaden sposób, elektroniczny lub mechaniczny (w tym kopiowany, nagrywany, przechowywany w systemach gromadzenia danych) bez zgody autora.

Wydawca © POLSKA ŻEGLUGA BAŁTYCKA S.A. | 78–100 Kołobrzeg, ul. Portowa 41 | www.polferries.pl

Wydanie I Kołobrzeg 2021

Druk WYDAWNICTWO KAMERA | 78–100 Kołobrzeg, ul. Jasna 7 | www.kamerapress.pl

Opracowanie graficzne, skład Dariusz Jakubowski

Projekt okładki Anna Kózka

ISBN 978-83-944704-1-8

Autor nie był w stanie skontaktować się ze wszystkimi osobami wymienionymi w Monografii Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, lub których wizerunki widnieją na zdjęciach. W razie wątpliwości prosimy o kontakt: Edward Wiśniewski, baty8-er@wp.pl

Spis treści

PRZEDMOWA	/ 7
PODZIĘKOWANIA	/ 10
	Wywiad z Prezesem PŻB S.A. Piotrem Redmerskim / 11
ROZDZIAŁ I	Żegluga promowa do 1976 roku / 15
	Początki żeglugi promowej / 16
	Żegluga promowa w Polsce po II wojnie światowej / 18
ROZDZIAŁ II	Historia przedsiębiorstwa Polska Żegluga Bałtycka / 25
	1976–1980 Jan Szymański / 26
	1981–1983 Jerzy Grudziński, Janusz Rutkowski, Janusz Komander / 47
	1984–1993 Stefan Gębicki / 60
	1993–1998 Andrzej Grotowski / 83
	1999–2001 Wiesław Hildebrandt, Sławomir Bałazy, Jacek Dorski, Jan Litwinowicz, Otto Ryks, Leszek Bursiak, Roman Pomianowski / 104
	2001–2011 Jan Warchoł / 117
	2011–2015 Piotr Redmerski, Jarosław Siergiej / 135
	2016–2020 Piotr Redmerski / 149
ROZDZIAŁ III	Infrastruktura przedsiębiorstwa PŻB / 183
	Port Kołobrzeg / 184
	Bazy promowe w Świnoujściu i Gdańsku / 188
	Flota promowa / 200
	Flota trampowa / 227
	Gospodarka energetyczna / 232
ROZDZIAŁ IV	Działalność komplementarna / 237
	Turystyka morska. Morskie Biura Podróży PŻB / 238
	Marketing / 246
	Teleinformatyka / 257

ROZDZIAŁ V	Kierownictwo przedsiębiorstwa / 269
	Dyrekcje i zarządy / 270
	Rady Nadzorcze PŻB S.A. / 273
	Kadra kierownicza / 275
	Związki zawodowe w PŻB / 278
ROZDZIAŁ VI	Nauka a żegluga promowa / 281
	Publikacje naukowe o tematyce promowej / 282
	Książki o tematyce promowej / 296
ROZDZIAŁ VII	Refleksje osobiste / 299
	Moje spotkania promowe / 300
	Odeszli na wieczną wachtę... / 303
INDEKS NAZWISK	/ 307
BIBLIOGRAFIA	/ 313

Przedmowa

Okoliczności powstania tej książki są prozaiczne. Podczas tradycyjnej uroczystości świąteczno-noworocznej pracowników PŻB w Kołobrzegu w grudniu 2019 roku, koledzy zaproponowali pół żartem – pół serio, abym podjął się próby napisania 45-letniej historii armatora. W styczniu 2020 roku pomysł nabrał realiów. Potwierdziłem Zarządowi Spółki gotowość i otrzymałem akceptację realizacji tego projektu w związku z obchodzonym w 2021 roku jubileuszem 45-lecia istnienia przedsiębiorstwa.

Z Polską Żeglugą Bałtycką jestem związany od wielu lat. W latach 1979–1988 pracowałem w Polskiej Żegludze Bałtyckiej, kierując najpierw filią CIGM – Centrum Informatyki Gospodarki Morskiej, a potem Działem Informatyki PŻB, tworząc zręby nowej technologii komunikacji w firmie. Wdrażaliśmy pierwsze systemy informatyczne na promach oraz w Centrali w Kołobrzegu. Podczas tego okresu poznałem dokładnie różne aspekty funkcjonowania przedsiębiorstwa armatorskiego, poznałem z bliska promy PŻB, gdzie prace techniczne i eksploatacyjne, związane z wdrażaniem informatyki, wykonywane były często w trakcie rejsów. Poznałem też całą gamę wspaniałych ludzi, zarówno na lądzie, jak na morzu. Oni wszyscy, w różnym stopniu, przyczynili się do tego, że PŻB

istnieje do dziś. W 2001 roku na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Szczecińskiego obroniłem pracę doktorską pod tytułem „Model systemu informatycznego wspomagającego zarządzanie w polskiej żegludze promowej”, w której część empiryczną oraz weryfikacyjną związałem całkowicie z Polską Żeglugą Bałtycką. W latach 2000–2012, gdy zająłem się pracą naukową i dydaktyczną w kilku uczelniach, m.in. w Zachodniopomorskiej Szkole Biznesu w Szczecinie, Politechnice Koszalińskiej oraz Społecznej Akademii Nauk w Łodzi, podczas seminariów magisterskich i doktorskich realizowałem ze studentami tematykę żeglugi promowej, w różnych aspektach, np. konkurencyjności armatorów, sezonowości przewozów czy efektywności ekonomicznej armatorów. Powstało kilka prac dyplomowych o tej tematyce i wiele artykułów z badań własnych. I wreszcie od 2008 do 2019 roku uczestniczyłem w pracach Rady Nadzorczej Polskiej Żeglugi Bałtyckiej s.a. piastując stanowisko członka, sekretarza i przewodniczącego Rady Nadzorczej. Poznałem wtedy wiele nowych aspektów działania kołobrzесьkiego armatora, już z innej perspektywy.

Pierwszym zadaniem dla mnie był wybór formy opracowania. Polska Żegluga Morska i Polskie Linie Oceaniczne posiadają atrakcyjne albumy zawierające fotografie z bogatej, wieloletniej działalności¹. Polska Żegluga Bałtycka z okazji 40-lecia funkcjonowania również wydała ciekawą pracę Haliny Szczepańskiej pt. „Polska Żegluga Bałtycka – firma z duszą”². W Szczecinie powstawały książki autorstwa kżw. Zbigniewa Saka, zasłużonego pracownika PŻB: kapitana promów oraz członka kierownictwa przedsiębiorstwa,

1 K. Gogol, B. Huras, *Polska Żegluga Morska. Album floty 1951–2014*, PORTA MARE, 2014; K. Adamczyk, A.K. Drzemczewski, B. Huras, *Polskie Linie Oceaniczne. Album floty 1951–2017*, PORTA MARE 2017.

2 H. Szczepańska, *Polska Żegluga Bałtycka – firma z duszą*, Wydawnictwo KAMERA, Kołobrzeg 2016.

szczególnie istotnego w jego początkowych latach działania³, a ostatnio Krystyny Pohl, dziennikarki i publicystki morskiej⁴. Istnieją też liczne opracowania naukowe oparte na badaniach własnych pracowników naukowych, szczególnie Akademii Morskiej w Szczecinie, Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, ale również innych placówek, dotyczące problematyki żeglugi promowej, w tym PŻB. Nie chcąc powielać w/w postanowiłem opracowaniu nadać formę monografii. *„Monografia jest to praca naukowa omawiająca jakieś zagadnienie w wyczerpujący sposób. W monografii zebrane są i omówione wszystkie dostępne informacje dotyczące bezpośrednio danego zagadnienia. Zazwyczaj wydawana jest w postaci książki. Przykładem monografii może być monografia firmy”*⁵. Ta forma niesie jednak pewne niebezpieczeństwo zbytnej naukowości publikacji. Chcąc, aby książka była dostępna dla większej grupy Czytelników postanowiłem stworzyć opracowanie pośrednie pomiędzy pracą naukową, kalendarium oraz albumem. Przyjąłem ponadto kilka założeń ograniczających:

- a. książka ma być zdominowana przez faktografię, w mniejszym stopniu ocenianą i interpretowaną przez autora,
- b. świadomie zostały usunięte aspekty polityczne; co prawda kolejne dyrekcje i zarządy pracowały w różnym kontekście władzy politycznej, co miało wielokrotnie wpływ na istotne decyzje, lecz ich ocenę pozostawiam Czytelnikom,
- c. analizując bardzo bogate zbiory archiwalne, posilkując się danymi statystycznymi oraz docierając do licznej grupy „świadków wydarzeń” jeszcze pracujących lub będących poza firmą – zbudowałem subiektywny model prezentacji, zdając sobie sprawę, iż w niektórych elementach może on być

niepełny, np. w bliższym przedstawieniu kadry promowej – kapitańskiej i oficerskiej – której należałoby się osobne opracowanie.

„Monografia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu” ujawnia kierunki i dynamikę kształtowania się przedsiębiorstwa w różnych okresach czasu, określa cele i zadania, które armator realizował, przedstawia też wzloty i trudne okresy firmy.

Do powstania książki przyczyniła się dobra wola i życzliwość wielu osób, które nie szczędząc swego cennego czasu, pomagały mi w różny sposób i w różnych okolicznościach przy zbieraniu materiałów i w okresie pisania. Zbieranie materiałów źródłowych odbywało się w niespodziewanie niekorzystnym okresie pojawienia się i trwania pandemii, co ograniczało znacznie kontakty osobiste. Niezależnie od zrealizowanych kwerend w Archiwum PŻB oraz Archiwum Państwowym w Koszalinie, praca zdalna pracowników PŻB paradoksalnie zwiększyła skuteczność interakcji, za co jestem wdzięczny i dziękuję dużej grupie pracowników.

Struktura książki składa się z siedmiu rozdziałów. Część merytoryczną poprzedza wywiad z Prezesem PŻB s.A. Piotrem Redmerskim. Rozdział I zawiera krótki zarys historii żeglugi promowej w Polsce, jeszcze w strukturze Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskich Linii Oceanicznych. Rozdział II dotyczy rysu historycznego armatora – Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Podzielony na osiem podrozdziałów zawiera

3 Z. Sak, *Z Lublina na oceany*, Wydawnictwo Kadruk, Szczecin 2015; *Dogonić horyzont*, Wydawnictwo SDRP „Pomorze”, Szczecin 2018.

4 K. Pohl, *Szczecińskie promy i nie tylko*, Szczecin 2020.

5 A. Swieżawski, *Rodzaje prac naukowych*, Wyższa Szkoła Pedagogiczna, Częstochowa 2001, s. 42–43.

opis najważniejszych wydarzeń w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa żeglugowego, kierowanego przez kolejnych, najbardziej spektakularnych szefów firmy. W Rozdziale III przedstawiono infrastrukturę Polskiej Żeglugi Bałtyckiej: port handlowy w Kołobrzegu, terminale promowe w Świnoujściu i Gdańsku, flotę promową i flotę trampową oraz politykę paliwową armatora. Działania komplementarne armatora przedstawia Rozdział IV. Omówiono tu działalność turystyczną i rolę morskich biur podróży, marketing (promocja i reklama) oraz rozwój technologii teleinformatycznej (IT). W Rozdziale V przedstawiono tabelaryczny zestaw głównych organów przedsiębiorstwa i spółki: dyrekcje, zarządy, rady nadzorcze, kierownictwo działów oraz związki zawodowe. Rozdział VI zawiera informacje na temat badań naukowych dotyczących żeglugi promowej, w szczególności Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. W rozdziale VII pokazano zestawienie kołobrzeskich pracowników Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, którzy odeszli na „wieczną wachtę”. Opracowanie kończy indeks nazwisk oraz spis bogatej bibliografii, która została wykorzystana w monografii.

Podziękowania

W trakcie pisania monografii wiele osób służyło mi szczególną zachętą i pomocą. Efektywne konsultacje odbyłem z aktualnie pracującymi w Polskiej Żegludzie Bałtyckiej specjalistami: Ireną Wielgus-Łojek, Rafałem Czerniakiem, Stanisławem Motasem, Przemysławem Franczukiem, Magdaleną Tessikowską, Anną Kózką, Dorotą Piotrowską oraz Lucyną i Wojciechem Regulskimi. Za ich pomoc dziękuję. Pomocą merytoryczną służyli mi również kierownicy terminali promowych Witold Kozal oraz Mariusz Kaśkosz. Pomocni byli też Wiesław Mileńko oraz Kierownik Morskiego Biura Podróży w Warszawie Bohdan Paszukow. Cenne uwagi otrzymałem od szefów związków zawodowych Eugeniusza Matuszczaka i Kazimierza Sikory. Materiały do książki przekazał mi także kpt. ż. w. Wojciech Podboraczyński. Serdecznie dziękuję.

Dziękuję również Jerzemu Mikołajewskiemu, jednemu z pierwszych pracowników Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, sekretarzowi pierwszego dyrektora Jana Szymańskiego, za przekazanie wartościowych materiałów oraz cennych informacji. Szczególnie wysoko sobie cenię przekaz mojego Przyjaciela, kolegi z dawnej pracy na promach, pełniącego obowiązki Prezesa Zarządu oraz wspianego kolegę z Rady Nadzorczej PŻB Otto Ryksa. Nasze rozmowy, poza tematyką formalną, służbową, wzbogacone były o wątki wykraczające poza przyjęte ramy mojej książki. Ale to też historia PŻB.

Pomagali mi też dawni i obecni dyrektorzy i prezesi armatora: Jerzy Orzechowski, Józef Skrzypczak, Jakub Komers, Ewa Żurawiecka, Andrzej Wróblewski (obecny prezes PŻM) oraz Jerzy Wolski. Cenię sobie

wieloletni kontakt służbowy z Prezesem PŻB S.A. Piotrem Redmerskim. Wszystkim serdecznie dziękuję za pomoc.

Słowa serdecznego podziękowania niech zechce przyjąć Krystyna Nehring, przy pomocy której miałem dostęp do zbiorów archiwalnych PŻB. Dziękuję Sylwii Niedzielskiej i Jolancie Kowalskiej za możliwość dotarcia do podstawowej dokumentacji przedsiębiorstwa.

Osobne podziękowania winien jestem Kazimierzowi Ratajczukowi, który użyczył mi oraz wyraził zgodę na umieszczenie w książce fotografii Jego autorstwa. Ponadto korzystałem z bogatej fototeki archiwalnej PŻB S.A., z której pochodzi większość ilustracji. Część zdjęć pochodzi ze zbiorów własnych autora.

Dziękuję również Dariuszowi Jakubowskiemu z firmy KAMERA, który był niezwykle pomocny przy opracowaniu ostatecznej formy graficzno-edytorskiej książki.

Mojej żonie Barbarze dziękuję za wsparcie i cierpliwość w trakcie pracy nad książką. Widząc mój zapał dodawała mi otuchy i była pomocna przy segregacji bardzo bogatego materiału źródłowego. Osobne podziękowania należą się wnukowi Erykowi, który mnie wspierał w mozolnych pracach edycji komputerowej monografii.

Życzę miłej lektury. Po napisaniu tej książki czuję się spełniony wobec Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, przedsiębiorstwa-spółki, z którą byłem związany przez całą swoją aktywność zawodową.

Edward Wiśniewski

Wywiad z prezesem PŻB S.A. Piotrem Redmerskim

Jakie były Pana początki w PŻB? Od kiedy Pan pracuje?

Zatrudniony zostałem dnia 3 października 2005 roku na stanowisku Dyrektora ds. Ekonomiczno-Finansowych. Współpracowałem z Prezesem Janem Warchołem oraz Jarosławem Siergiejem. W okresie piastowania przeze mnie stanowiska Prezesa z Andrzejem Wróblewskim, obecnie z Andrzejem Pilarskim.

Uczestniczył Pan w kilku procedurach kwalifikacyjnych na stanowisko Prezesa, członka Zarządu?

Faktycznie brałem udział w czterech procesach kwalifikacyjnych. Po trzech z nich zostawałem członkiem Zarządu PŻB S.A. – Dyrektorem ds. Ekonomiczno-Finansowych (VI kadencja 2007–2010, VII kadencja 2010–2013, VIII kadencja 2013–2016). Dnia 5 stycznia 2016 roku wybrano mnie na stanowisko Prezesa Zarządu – Dyrektora Generalnego PŻB S.A. na IX kadencję, o obecnie pełnię funkcję Prezesa Zarządu od czerwca 2019 roku w X kadencji (2019–2022).

Na wyniki firmy wpływ mają czynniki wewnętrzne i zewnętrzne. Które z nich według Pana są najistotniejsze?

Wszystkie czynniki mają określony wpływ na działalność przedsiębiorstwa. W ostatnich

latach najważniejsza jest wydajność załogi. Kiedyś trzy promy woziły 50 tysięcy ciężarówek i około 400 tysięcy pasażerów, a zatrudnialiśmy około 200 osób na lądzie. W tej chwili zatrudniamy 140 osób i mamy pięć promów, a jeden prom przewozi 60 tysięcy lor. To pokazuje jak bardzo istotne są elementy reorganizacyjne w samej spółce. Doszliśmy do momentu, kiedy redukcja kosztów nie jest już tak istotna, gdyż wydajność może wzrastać w miarę wymiany floty na większe jednostki.

Z czynników zewnętrznych z pewnością ważny jest poziom ceny ropy, gdyż stanowi ona 1/3 naszych kosztów. Ważny jest też kurs korony szwedzkiej. Na tej podstawie ustalamy 90 % naszych usług eksportowych, co w istotny sposób wpływa na nasze wyniki.

Trzeba też wymienić działalność konkurencji na bałtyckim rynku promowym. Wprowadza ona od czasu do czasu kolejne promy, wywraca tym samym wszelkie plany i strategię. Reasumując: najważniejsze czynniki mające wpływ na firmę, to reorganizacja, współpraca i wydajność.

Firma działa w otoczeniu konkurencyjnym na Bałtyku, zarówno krajowym, jak i zagranicznym. Jakie są główne elementy walki konkurencyjnej na bałtyckim rynku promowym?

Przede wszystkim dostosowanie kosztów w samym centrum spółki, co zostało zrobione

na maksymalnym możliwym poziomie. Teraz głównym zadaniem Zarządu jest dostosowanie floty do warunków przewozowych, które narzuca nam konkurencja. Chodzi tu głównie o wielkości promów. Stena Line, DFDS, Finneliness czy bezpośredni nasz konkurent TT-line zamawiają za granicą jednostki o linii ładunkowej przekraczającej 4 tysiące m. Dlatego decyzje podejmowane przez Zarząd skupione są na takich działaniach, aby nie oddawać linii konkurentom.

Gdzie Pan widzi aktualnie słabe punkty firmy?

Uważam, że zbyt niski kapitał. Co prawda jeszcze nie tak dawno mieliśmy 40 mln zł kapitału własnego, a w tej chwili jest on pięciokrotnie większy. Nie mniej jednak jest to wciąż za mało, szczególnie w kontekście budowy promu. Z czasem będziemy te kapitały odnawiać, ale póki co, na budowę promu potrzebne jest dokapitalizowanie, o co zresztą od lat zabiegamy.

Jak każda firma PŻB ma określone potrzeby dla bardziej efektywnego funkcjonowania. Jakie są priorytetowe potrzeby PŻB?

Przede wszystkim jak największe promy, dostosowane do ogólnych warunków żeglugi na Bałtyku, ekologiczne czyli zasilane paliwem, które emituje bardzo mało siarki i likwiduje dwutlenek węgla, a jednocześnie muszą to być promy o linii ładunkowej powyżej 4 km, aby zoptymalizować koszty przewozu ciężarówek.

Dlaczego PŻB była tyle razy wystawiana na sprzedaż, pomimo pozytywnych wyników?

Trudno mi odpowiadać za politykę właściciela. Takie decyzje nie zapadają na poziomie Zarządu.

Jak ocenia Pan „swoje” ostatnie trzy zakupy tonażu?

To chyba można nazwać rewolucją. Firma, która była na krawędzi upadku mając trzy stare promy, dokupiła trzy promy. Pierwszy MAZOVIA, który był zakupiony w 2015 roku jeszcze przed zmianami dotyczącymi emisji siarki, był jednym z trafniejszych zakupów. Ten prom wozi obecnie 60 tysięcy ciężarówek. Od tego momentu zaczęły się spełniać marzenia o wymianie floty. Kolejną dokupioną jednostką była CRACOVIA, która doskonale uzupełnia MAZOVIE na linii Świnoujście–Ystad. Ostatni zakup NOVA STAR zrewolucjonizował linię Gdańsk–Nynäshamn. Ten prom w porównaniu do ubiegłego ma 2,5 razy większą linię przeładunkową i zużywa 40 % mniej paliwa. Ma to przełożenie ekonomiczne, gdyż nie ma potrzeby zwiększenia ceny biletów dla naszych klientów.

Czy po każdym zakupie promu w trybie second hand potrzebny jest remont promu? Z czego to wynika?

Wynika to z tego, że każdy kto chce sprzedać prom przez ostatnie lata go nie remontuje. To jest normalna procedura u każdego armatora. Poza tym kupiony prom, który pływał na Morzu Śródziemnym niestety nie ma takich standardów, które są wymagane u nas na Bałtyku. Dla nas najważniejsze jest to, żeby dostosować standard i komfort podróży do klienta, który podróżuje po Morzu Bałtyckim. A to jest wymagający klient, który oczekuje wysokich standardów. Stąd raczej *refreshing* jednostki a nie jej remont.

Czy planuje się odnowę linii Świnoujście–Ystad poprzez wymianę promu Baltivia?

Rzeczywiście BALTIVIA ma 40 lat i jeszcze pływa. Jednak są plany, żeby ten prom wymienić, ponieważ swoją świetność, wydajność ekologiczną i ekonomiczną ma już za sobą.

Czy przewiduje Pan starania o korzystanie z Terminalu Promowego w Gdyni?

Na dziś obrotnica w porcie Gdańsk–Westerplatte ma tylko 175 m szerokości. Niestety nie pozwala na wprowadzenie większych jednostek. To jeden z powodów, który zmusza nas do szukania innych rozwiązań. Jednym z rozwiązań jest wejście do Portu Gdynia, który zapewnia obrotnicę większą, do 400 m. Czy do tego dojdzie? Czas pokaże.

Jakie są plany i strategia kierowanej przez Pana firmy na najbliższą przyszłość?

PŻB S.A. posiada strategię rozwoju i jest ona tajemnicą firmy, więc nie powinienem o niej mówić. Plan? Przede wszystkim kontynuacja wymiany floty promowej. Trwają rozmowy i współpraca z Polską Żegluga Morską. Powstała spółka Promy Polskie i będziemy pracować nad odnowieniem tonażu w ramach wspólnych inwestycji dla polskich armatorów.

Rok 2020 zaskoczył wszystkich. Koronawirus zmienił wszystko. Jak firma poradziła sobie z tym problemem?

Na początku było bardzo ciężko. Przewozy pasażerskie spadły o 70%, a o 40 % przewozy cargo. Zmusiło to Zarząd do podjęcia

drastycznych decyzji. Odstawiono pasażerski prom NOVA STAR, flota została przegrupowana i zabezpieczono dostawy paliwa na nasze promy. Po miesiącu kwietniu nastąpiło odbicie i przynajmniej w kilku miesiącach wróciły przewozy cargo, które poprawiły wynik firmy. Utrzymano płynność bez większych problemów. Natomiast w sezonie letnim uruchomiona ponownie została NOVA STAR i to pozwoliło nam zdecydowanie odbić się od dna. Rok zakończyliśmy z zyskiem, choć strat z miesięcy wiosennych nie dało się odrobić. Powodem do zadowolenia jest bardzo niski procent zachorowalności wśród załóg pływających. To oznacza, że do całej sytuacji podeszliśmy z wielką rozwagą, ostrożnością i profesjonalizmem. Dzięki szybkiemu dostosowaniu się do wymogów i reżimów sanitarnych również i nasi pasażerowie czują się u nas bezpiecznie, co potwierdza ilość sprzedanych biletów. To napawa optymizmem jeśli chodzi o funkcjonowanie firmy przy ewentualnych kolejnych falach Covid'19. Pamiętajmy, że tylko zdrowa załoga może być na promie, tak było i niech tak zostanie.

W swojej karierze kierowniczej w PŻB podejmował Pan wiele strategicznych decyzji. Które były najważniejsze dla firmy? Może ryzykowne czy dramatyczne?

Jedną chyba z najtrudniejszych decyzji była ta dotycząca zakupu pierwszego promu, tj. MAZOVII. Spółka miała wypracowany 1 mln zł zysku, miała 10 % wkładu własnego na prom i oczywiście dobrą perspektywę. Około dziesięciu banków nie chciało jednak

rozmawiać o finansowaniu. Jedyny bank, który podjął rozmowy to PKO BP, za co należą się jemu ogromne podziękowania. Bank dał się przekonać do finansowania na warunkach, które wspólnie ustalaliśmy. I to, co wydawało się być niemożliwe do zrealizowania stało się rzeczywistością. Prom MAZOVIA wszedł do floty PŻB. Natomiast najbardziej dramatyczna była sytuacja przy zakupie promu NOVA STAR. Decyzja co do zakupu wymuszona była presją konkurencji, która wprowadziła na linii Gdańsk–Nynäshamn swój prom, a to groziło nam oddaniem rynku i utratą 30 mln zł zysku rocznie. Trzeba było bardzo szybko reagować. Dodatkowo negocjacje z partnerem singapurskim były wyjątkowo trudne. Pierwszy raz miałem do czynienia z partnerem azjatyckim, niezwykle wymagającym, niezwykle przebiegłym, który szukał różnych kruczków, żeby w pewnym momencie przy ustalaniu ceny zrezygnować z transakcji. Ostatecznie udało nam się zrealizować cel i po ostatnim sezonie mamy pewność, że jest to najlepszy prom w naszej flocie.

Polska Żegluga Bałtycka jest 45 lat na rynku bałtyckim. Jaki jest według Pana klucz do sukcesu?

Kluczem do sukcesu jest załoga. Mówię to z pełnym przekonaniem. Najważniejszym aktywnym przedsiębiorstwa jest załoga. Załoga, która będzie znała rynek, załoga która będzie umiała wspólnie z Zarządem realizować cel i załoga, która jest zdeterminowana, aby bronić rynku. Tylko wtedy możliwe jest osiągnięcie sukcesu. Ważne jest też mądre i racjonalne zarządzanie przedsiębiorstwem. A ponadto odpowiedzialna rola właściciela, który będzie popierał rozwój firmy. Podsumowując mogę stwierdzić: mądre zarządzanie, odpowiedzialny właściciel i załoga. Bo firmę tworzą przede wszystkim ludzie.

Dziękuję za rozmowę

Edward Wiśniewski

Kołobrzeg, 20 stycznia 2021 r.

Żegluga promowa do 1976 roku

Początki żeglugi promowej / 16

Żegluga promowa w Polsce po II wojnie światowej / 18



Początki żeglugi promowej

Żegluga promowa funkcjonuje w wielu regionach świata, jednak ze względu na funkcje jakie pełni oraz zarys linii brzegowej eksploatacja promów skupiona jest w ograniczonych regionach. Promy eksploatowane są z reguły w basenie jednego morza, na obszarach o rozwiniętej linii brzegowej, między wyspami oraz wzdłuż wybrzeża.

Największa koncentracja przewozów promowych oraz liczba statków zatrudnionych w żegludze promowej występuje w Europie i Azji Południowo-Wschodniej. Do pozostałych regionów, gdzie eksploatowane są promy morskie należą wschodnie i zachodnie wybrzeża Stanów Zjednoczonych i Kanady, Australia i Nowa Zelandia oraz część wybrzeży Ameryki Południowej i Afryki⁶.

Żegluga promowa ma swoją swoistą specyfikę. Polega ona na jednoczesnym przewozie osób i ładunków jednym środkiem transportu. Łączny transport różnych segmentów wymaga specjalnych statków, hotelowo-gastronomiczną dla pasażerów i kierowców oraz pokładami dla taboru samochodowego lub kolejowego, które jako ładunek toczny wjeżdża i wyjeżdża sprawnie w systemie poziomym (roll on – roll off; ro-ro)⁷.

Konwencjonalnym systemem przemieszczania ładunków na statkach był system lo-lo (lift on-lift off). Załadunek i wyładunek odbywał się poprzez podniesienie i opuszczenie na pokład. Na promach morskich wtaczanie i wytaczanie samochodów i wagonów kolejowych odbywa się przez furty, znajdujące się na rufie i na dziobie, rzadziej na burtach jednostek.

Jedno z pierwszych połączeń promowych na świecie zostało uruchomione w 1865 roku dla obsługi przewozów pomiędzy Buffalo w USA a siecią kolejową nad jeziorem Huron.

Pierwsze połączenie promowe w Europie powstało w 1872 roku. Połączyło ono miejscowości Fredericia i Strib (Mały Bełt). Miało długość 2,3 km, a żeglugę na tej trasie utrzymywał boczno kołowy prom kolejowy.

W 1875 roku odbył pierwszą podróż boczno-kołowiec parowy RIBERHUUS, którego uważa się za prekursora systemu ro-ro. Pływał on z jutlandzkiego portu Esbjerg do angielskiego Thameshaven. Był to parowiec do przewozu bydła oraz drobnicy (części do lokomotyw). Wyposażony w maszynę parową o mocy 125 KM, zapewniającą maksymalną szybkość 9 węzłów. W późniejszych latach statek wyposażono w śrubę i silnik o mocy 450 KM. Statek był wyposażony w rampę otwieraną na szynach. Posiadał też 28 miejsc pasażerskich. W 1880 roku zmieniono trasę na Esbjerg–Norwich⁸. System ro-ro spowodował rozwój żeglugi promowej, która zdominowała linie krótkiego i średniego zasięgu.

6 J. Kizielewicz, I. Urbanyi-Popiołek, *Rynek usług morskiej żeglugi wycieczkowej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2015, s. 126.

7 I. Urbanyi-Popiołek, *Zastosowanie logistyki w portach morskich na przykładzie terminali promowych*, [w:] *Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych*, red. M. Sołtysik, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego, Katowice 2004, s. 264.

8 Z. Sak, *Z Lublina na ocean*, op. cit.



Protoplasta żeglugi promowej RIBERHUUS.

W 1882 roku otworzono połączenie o długości 23 km pomiędzy miejscowościami Nyborg i Korsør, przecinające Wielki Bełt. Zainaugurowano również pierwsze międzynarodowe połączenie promowe pomiędzy Helsingör (Dania) a Helsingborg (Szwecja), w największym liczącym 5 km przesmyku Cieśniny Sund. Były to połączenia bardzo krótkie: przejazd trwał około 20 minut, obsługiwane przez 5–6 promów. Z kolei jedna z najdłuższych relacji to trasa Travemünde–Hango o długości 1118 km, pokonywana w ciągu 32 godzin. Innym długim odcinkiem jest połączenie między Mukran a Kłajpedą o długości 540 km⁹.

Najszybsze tempo w przewozach jednostkami promowymi zaobserwowano na Morzu Bałtyckim ze względu na rozwój technologii ładunków. Dopiero w dalszej kolejności znajduje się transport promowy wokół Wysp Brytyjskich, na Morzu Śródziemnym, w Ameryce Północnej i krajach Azji.

Pierwszy prom samochodowy RONPRINSESSAN INGRO przystosowany do poziomego systemu ładowania ro-ro został wprowadzony do eksploatacji

pomiędzy Göteborgiem i Friedrikshaven. Natomiast pierwszą linię promową pomiędzy Skandynawią a kontynentem europejskim uruchomiono w 1903 roku. Linia ta łączyła duński Gedser i niemiecki port Warnemünde.

Dwa czynniki wpłynęły w istotny sposób na rozwój żeglugi promowej na Bałtyku: potrzeby codziennego życia mieszkańców wybrzeży duńskich oraz szybki postęp techniczny i rozwój gospodarczy państw tego regionu. Mieszkańcom Danii zamieszkującym kilkadziesiąt z 483 wysp, trudno byłoby egzystować bez sprawnej komunikacji. Dopiero później, gdy powstały mosty, znaczenie żeglugi promowej zmalało. Na początku XX wieku powstały kolejne połączenia promowe, wśród nich bardziej znaczące: Trelleborg–Sassnitz, Oslo–Fredrikshaven, Göteborg–Fredrikshaven.

Po okresie rozkwitu w żegludze promowej nastąpiła długotrwała stagnacja, spowodowana globalnym kryzysem gospodarczym oraz I i II wojną światową. Wyjątkiem było aktywne połączenie promowe Trelleborg–Sassnitz.

Przed II wojną światową polska żegluga promowa praktycznie nie istniała. Nie było bazy promowej, tradycji i odpowiednich statków. Aczkolwiek jeszcze w okresie międzywojennym pojawia się polski akcent w żegludze promowej. W 1938 roku podjęto decyzję o uruchomieniu stałego połączenia Gdynia–Karlskrona. Niestety na realizację tego projektu nie pozwolił wybuch II wojny światowej. Należy jednak podkreślić zrozumienie potrzeb i kierunków przyszłego rozwoju transportu morskiego przez ówczesne władze szwedzkie i polskie.

9 *Bałtyk największą w świecie magistralą promową*, „Głos Wybrzeża”, 27.06.1989.

Żegluga promowa w Polsce po II wojnie światowej

Po zakończeniu II wojny światowej pierwsze połączenie promowe z portów polskich powstało w 1946 roku. Warunki były niezwykle trudne: Bałtyk był jeszcze zaminowany, polski przemysł zdewastowany,

zablokowane baseny portowe w Gdyni i nieoddany do użytku zespół portowy Szczecin–Świnoujście. Tabela 1 przedstawia kolejne etapy działania żeglugi promowej w Polsce w tym okresie.

TABELA 1. Polska żegluga promowa w latach 1946–1976

DATA	LINIA	PROM	OPIS
od 25.04.1946	Gdynia–Trelleborg	m/s STARKE m/s KONUNG GUSTAF V m/s DROTING VICTORIA	Jednostki szwedzkie – eksport węgla do Szwecji, transporty z pomocą humanitarną do Polski.
Zarządzanie żeglugą promową przez Polską Żeglugę Morską			
od 13.02.1949 do 15.11.1953	Świnoujście–Trelleborg	m/s STARKE m/s KONUNG GUSTAF V m/s DROTING VICTORIA	Po korekcie granic Polski i uzyskaniu przez Polskę portu Świnoujście na wyspie Uznam, linię przeniesiono na krótszą trasę ze Świnoujścia.
			
m/s KONUNG GUSTAF V		m/s STARKE	m/s DROTING VICTORIA
od 10.05.1950 do 31.12.1953	Świnoujście–Trelleborg	m/f KOPERNIK (ex MEKLEMBURG, ex TURGIENIEW)	Otrzymany od Niemiec prom kolejowy; 200 pasażerów, w tym 28 w kabinach. Pierwszy prom pod polską banderą. W 1953 roku przejęty przez Polską Żeglugę Morską.
od 2.05.1964 do 23.11.1964	Świnoujście–Ystad	m/s JENS KOFOED	Po podpisaniu umowy pomiędzy PŻM i duńskim armatorem Bornholms Förgeri utworzono regularne połączenie pomiędzy portami Świnoujście i Ystad (5.11.1963 r.). Prom nowy (1963); 1200 pasażerów, (302 w kabinach), 100 samochodów osobowych lub 15 ciężarowych.

DATA	LINIA	PROM	OPIS
			
m/s JENS KOFOED		m/s VISBORG	
od 1.06.1965 do 6.09.1965	Świnoujście–Ystad	m/s VISBORG	Wycarterowany przez PŻM i PBP Orbis; ponad 30-letni prom, bez rampy wjazdowej; eksploatowany tylko w sezonie letnim; w 1965 r. przewiózł 17 550 pasażerów, 2 700 samochodów osob.; w 1966 r. 22 278 pasażerów i 3 052 samochodów osobowych.
..... od 27.05.1966 do 5.09.1966			
od 21.06.1967	Świnoujście–Ystad	m/f GRYF (ex FINDANNA, ex HANSA EXPRESS)	Zakupiony od fińskiego armatora Finnlines Oy, prom zbudowany w 1962 r. zabierał 420 pasażerów (po przebudowie 680), w tym 170 w kabinach oraz 76 foteli pulmarnowskich, 125 samochodów osob. lub 25 ciężarowych. Do 1969 r. z usług promu skorzystało 69 696 pasażerów, 12 794 sam. osobowych i 4 884 ciężarowych.
1 stycznia 1970 roku – reorganizacja polskiej floty handlowej. W jej wyniku żegluga promowa przeszła do Polskich Linii Oceanicznych i została przyporządkowana Zakładowi Linii Europejskich i Żeglugi Promowej.			
od 1.11.1970	Świnoujście–Ystad	m/f SKANDYNAWIA (ex VISBY)	Zakupiony prom zwiększył atrakcyjność linii: dwa odjazdy dziennie. 1200 pasażerów, 120 samochodów osobowych.
od 12.06. 1973	Gdańsk–Helsinki	m/f GRYF	Uruchomienie nowej linii oraz wybudowanie bazy promowej w Gdańsku Nowym Porcie.
od 0.06.1973	Świnoujście–Ystad	m/f WAWEL (ex GUSTAV VASA V)	Zakupiony prom od szwedzkiego armatora Svenska Rederi A.B. 1016 miejsc pasażerskich, 130 sam. osob.
od 13.05.1974	Świnoujście–Ystad	m/f MIKOŁAJ KOPERNIK	Prom oddany w czarter Polskim Kolejom Państwowym, które eksploatują go w ramach wspólnego serwisu z kolejami szwedzkimi.
od 20.06.1974 do 2.09.1974	Świnoujście–Travemünde	m/f SKANDYNAWIA	Linia zlikwidowana ze względu na niską efektywność.

DATA	LINIA	PROM	OPIS
od 25.05.1974 do 5.09.1974	Gdańsk–Nynäshamn– Helsinki	m/s GOTLAND	Rozszerzenie linii fińskiej o port Nynäshamn (okolicie Sztokholmu). Prom wyczarterowany od armatora szwedzkiego Gotland Rederei A.B.
od 3.06. 1975 do 1.09.1975	Gdańsk–Nynäshamn	m/s THIELVAR	Wyczarterowany prom na sezon letni, po porozumieniu PŁO z dwoma armatorami szwedzkimi Svea Line i Gotland Rederei A.B. Dotyczącego bezpośredniego połączenia ze Sztokholmem.
od 5.06.1975	Gdańsk–Nynäshamn	m/f SKANDYNAWIA	Wzmocnienie linii szwedzkiej.
od 30.06.1975	Świnoujście–Ystad	m/f WILANÓW (ex CROWN PRINCE CARL GUSTAF	Siostrzana jednostka Wawela. Zabierał 900 pasażerów, 154 samochody osobowe.
od 1.06.1976 do 14.01.1993	Świnoujście–Ystad	m/f JAN HEWELIUSZ	Prom pasażersko-kolejowy. Zatonął 14.01.1993 r. u wybrzeży Rugii.

31.01.1976 r. – druga reorganizacja polskiej floty handlowej: powstał trzeci armator – Polska Żegluga Bałtycka w Kołobrzegu. Cztery promy pasażersko-samochodowe przeszły do PŻB, a promy kolejowe pozostały w PŻM.



ŹRÓDŁO: Opracowanie własne

Znamiennym rysem w rozwoju żeglugi pasażerskiej na świecie po II wojnie światowej jest wyraźny zmierzch liniowej oceanicznej żeglugi pasażerskiej, z jednoczesnym gwałtownym wzrostem rynku turystycznego. Znalazło to wyraz w szybkim procesie likwidacji dużych tradycyjnych flot, przy równoczesnym tworzeniu nowych flot turystyczno-rekreacyjnych (luksusowe statki wycieczkowe – cruise ship, promy pasażersko-samochodowe itp.). Tempo wzrostu turystyki morskiej w żegludze promowej sięgało wtedy 15–20% rocznie. Interesujące dane pokazuje Tabela 2, gdzie wartości dla 1980 i 1990 roku są prognozami.

TABELA 2. Przewozy pasażerskie polskimi statkami

WYSZCZEGÓLNIENIE	1960	1970	1975	1980 ^{PMIN}	1990 ^{PMIN}
Ogółem	14,6	103,6	195,0	400,0	950,0
Statkami:					
» pasażerskimi	12,4	13,6	15,0	25,0	80,0
» promami	–	79,4	170,0	360,0	850,0
» towarowymi	2,2	10,6	10,0	15,0	20,0

ŹRÓDŁO: Sójka Z., Krzyżanowski M., Leszczyński J., *Progniza rozwoju gospodarki morskiej do 1990 r.*, Instytut Morski Ministerstwa Żeglugi, Warszawa 1974¹⁰.

Prognozy okazały się zbyt optymistyczne: w rzeczywistości promowe przewozy pasażerskie okazały się niższe niż prognoza: w 1980 roku osiągnęły wartość 268,8 tysięcy pasażerów, a w 1990 roku 536,2 tysięcy.

Tabela 3 prezentuje przewozy promowe ze Świnoujścia w latach 1966–1976, jako podstawowej bazy promowej w komunikacji ze Skandynawią.

W ciągu pierwszej dekady funkcjonowania polskiej żeglugi promowej przewozy pasażerskie wzrosły 7-krotnie, samochodów osobowych 14-krotnie, samochodów ciężarowych 16-krotnie, zaś wielkości przewiezionych ładunków aż 55-krotnie. Od 1973 roku powyższe dane należy powiększyć o 10–15% przewozów z/do Gdańska.

Okres po II wojnie światowej (1945–1976) w polskiej żegludze promowej charakteryzuje się kilkoma charakterystycznymi cechami:

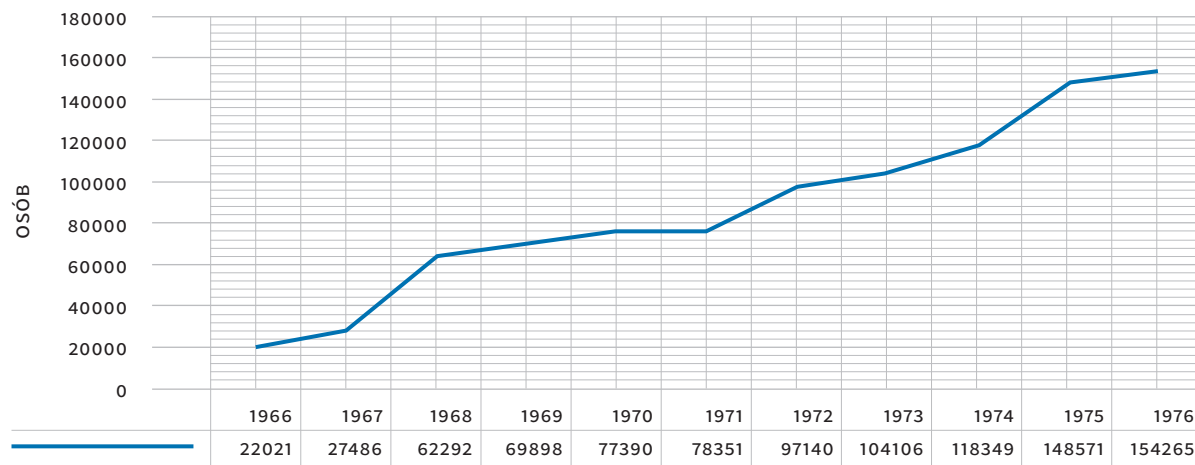
- realizacja serwisu promowego przez dwóch armatorów: Polską Żeglugę Morską (do 1970 roku) i Polskie Linie Oceaniczne (do 1976 roku),
- kooperacja eksploatacyjna z armatorami szwedzskimi i duńskimi,
- względna stabilizacja dominującej linii promowej Świnoujście–Ystad,
- niepowodzenia ekonomiczne (bardzo słaby marketing: brak informacji, reklamy i promocji, szczególnie za granicą),
- utrudnienia prawne i formalne (ograniczenia wizowe, kursy walut, brak wsparcia,
- funkcjonowanie w trudnym, bardzo konkurencyjnym otoczeniu operatorów skandynawskich, posiadających znacznie atrakcyjniejszy tonaż dla pasażerów i przewoźników.

¹⁰ Z. Sójka, M. Krzyżanowski, J. Leszczyński., *Progniza rozwoju gospodarki morskiej do 1990 rok*, Instytut Morski Ministerstwa Żeglugi, Warszawa 1974.

TABELA 3. Przewozy promowe z/do portu Świnoujście w latach 1966–1976.

ROK	PASAŻEROWIE	SAMOCODY OSOBOWE	SAMOCODY CIĘŻAROWE	ŁADUNKI (tys. ton)
1966	22 201	3 014	0	0
1967	27 468	7 215	913	6 816
1968	62 292	10 757	2 817	29 933
1969	69 898	12 710	4 890	50 533
1970	77 390	14 416	5 568	54 886
1971	78 351	16 244	8 079	88 233
1972	97 140	19 055	9 488	108 592
1973	104 106	23 016	11 075	121 395
1974	118 349	30 231	13 309	245 397
1975	148 571	38 832	14 607	374 029
1976	154 265	40 863	14 581	382 095

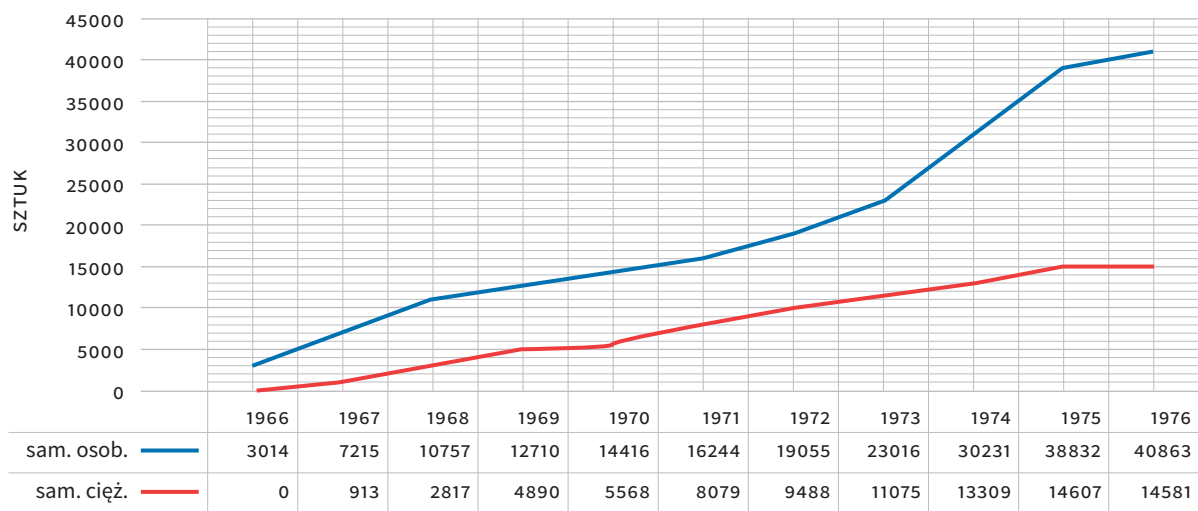
ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.



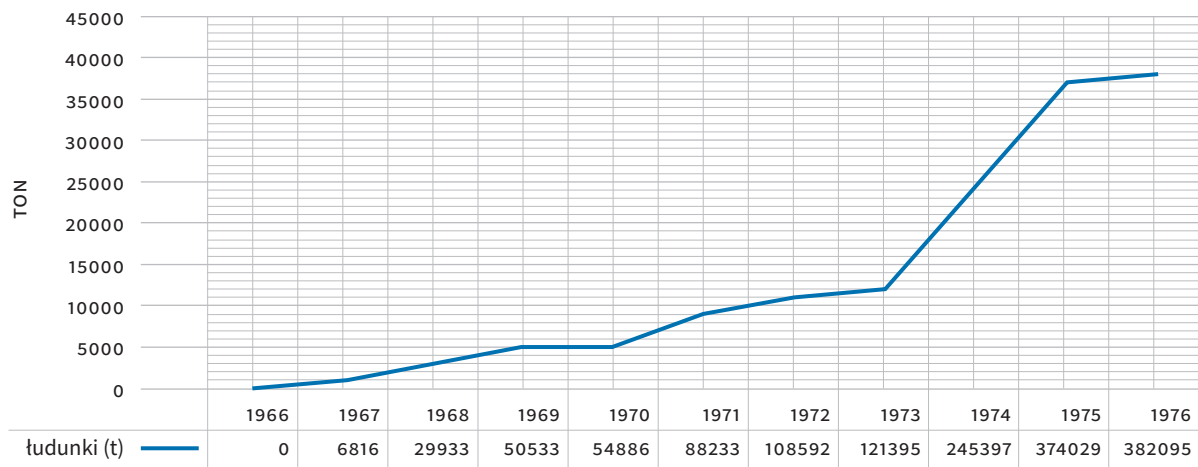
Przewozy pasażerów promami P&ZB w latach 1966–1976. Opracowanie własne.



M/V BALTIVIA. Fot. archiwum PŻB.



Przewozy samochodów promami PŻB w latach 1966–1976. Opracowanie własne.



Przewozy ładunków promami PŻB w latach 1966–1976. Opracowanie własne.

Historia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej

Jan Szymański	1976–1980	/	26
Jerzy Grudziński, Janusz Rutkowski, Janusz Komander	1981–1983	/	47
Stefan Gębicki	1984–1993	/	60
Andrzej Grotowski	1993–1998	/	83
Wiesław Hildebrandt, Sławomir Bałazy, Jacek Dorski, Jan Litwinowicz, Otto Ryks, Leszek Bursiak, Roman Pomianowski	1999–2001	/	104
Jan Warchoł	2001–2011	/	117
Piotr Redmerski, Jarosław Siergiej	2011–2015	/	135
Piotr Redmerski	2016–2020	/	149



Jan Szymański 1976–1980

W 1972 roku Kołobrzeg wizytował Minister Żeglugi. Podczas rozmów zastanawiano się czy zrezygnować z funkcji portu przeładunkowego czy znaleźć innego gospodarza portu. Według Zarządu Portu w Szczecinie trudno było inwestować w obiekt, który odgrywał minimalną rolę w porównaniu z macierzystą bazą w Szczecinie.

Decyzją Ministra Żeglugi z 1 marca 1973 roku użytkownikiem portu handlowego w Kołobrzegu zostało Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich Barka. Początkowo decyzja ta wydawała się absurdalna: w jednym przedsiębiorstwie miała być zgrupowana funkcja połowowo-przetwórcza i przeładunkowa portu. Krążyły wieści, że dyrekcja Barki przejmie port, aby rozbudować bazę rybacką, a zlikwidować następnie port handlowy. Natomiast PPIUR Barka zamierzała w sposób kompleksowy rozwiązać problemy rozwoju portu kołobrzесьkiego. Dyrektorem PPIUR Barka był Jan Szymański. Jego zamierzenia były ambitne i rozległe, a w szczególności dotyczyły:

- » maksymalnego wykorzystania portu i jego naturalnego położenia w zakresie połowów i przetwórstwa ryb na Bałtyku, co wymagać to będzie przebudowy wejścia do portu, aby umożliwić wejście większego tonażu przy niekorzystnym wietrze,
- » realizacji połowów dalekomorskich,
- » uruchomienia żeglugi promowej pasażersko-towarowej: przewidywano serwis trzech promów, które będą mogły przewieźć rocznie 200–250 tysięcy pasażerów i około 150 tysięcy ton ładunków rocznie,

- » prowadzenie serwisu małych statków trampowych,
- » prowadzenie przeładunków portowych: w 1973 r. port ma powierzchnię składową umożliwiającą złożenie około 30 tysięcy ton ładunku oraz nabrzeża długości około 500; po nakładach w latach 1971–1975 będzie można przeładować 400–500 tysięcy ton rocznie, a w przyszłości do 1 mln ton rocznie¹¹.

Tak poważny wzrost przeładunków wymagał sporych nakładów inwestycyjnych na modernizację portu. W pierwszym rządzie wybudowane mają być nowe nabrzeża, magazyny, drogi wewnętrzne, uzbrojenie terenu, przebudowanie układu torów kolejowych oraz utwardzenie placów składowych. Konieczne jest wybudowanie zaplecza technicznego i socjalnego dla pracowników. Port trzeba będzie wyposażać w nowoczesny sprzęt przeładunkowy: dźwigi, układarki, ciągniki, przenośniki itp. Dopiero po zrealizowaniu tego można będzie mówić o właściwej pracy portu handlowego.

Małe statki (500–800 BRT) użytkowane w dużych przedsiębiorstwach żeglugowych Polskiej Żegludzie Morskiej i Polskich Linii Oceanicznych przynosiły straty. Armatorzy ci nie byli zainteresowani małym tonażem. Nowym ich właścicielem ma być teraz PPIUR Barka w Kołobrzegu. To przedsiębiorstwo będzie miało możliwość zatrudnienia małego tonażu do wykorzystania w żegludze kabotażowej.

¹¹ J. Szymański, *Nowe perspektywy portu w Kołobrzegu*, „Technika i Gospodarka Morska”, Nr 9(357), wrzesień 1973.

Słusznie uważano, że port w Kołobrzegu nigdy nie stanie się konkurencyjny dla dużych aglomeracji portowych w Szczecinie, Gdyni czy Gdańsku, ale może się liczyć w skali Wybrzeża Środkowego.

W kwietniu 1973 roku w Departamencie Polityki Gospodarczej Ministerstwa Żeglugi powstał dokument „Ocena rozwoju morskiej żeglugi promowej jako element polityki morskiej państwa”. Zakładano w nim, że w latach 1973–1980 Polska będzie posiadała 3–10 promów morskich, eksploatowanych na pięciu liniach. W opracowaniu tym określono również plany ministerstwa, co do utworzenia przedsiębiorstwa żeglugowego w Kołobrzegu i rozwój żeglugi promowej.

W 1974 roku centralne uroczystości obchodów Dni Morza obchodzono w Kołobrzegu. Najważniejszym akcentem było położenie w dniu 22 czerwca 1974 roku kamienia węgielnego pod rozbudowę portu handlowego, która rozpocznie się w 1975 roku. Będą to m.in. nowe nabrzeża, falochrony oraz obiekty zaplecza lądowego. Port będzie mógł wówczas przyjmować duże statki handlowe i rybackie, a jego przeładunki zwiększą się dwukrotnie. Będzie to również port stałej żeglugi promowej na liniach do Skandynawii i Republiki Federalnej Niemiec. Uczestniczący w uroczystościach Minister Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej Jerzy Olszewski powiedział „...rozbudowa portu w Kołobrzegu stanowić będzie nowy etap w rozwoju miasta i całego

regionu”¹². Zaplanowano, że port w Kołobrzegu specjalizować się będzie głównie w recepcji ruchu pasażerskiego oraz przemyśle rybnym. Wymagać to będzie, w ciągu najbliższych trzech lat, przebudowy wejścia do portu. Według projektu Instytutu Morskiego wybudowany zostanie nowy falochron zachodni, przy równoczesnym wydłużeniu istniejącego falochronu wschodniego¹³.

Te ambitne plany zaczęto realizować już w 1975 r. Na nabrzeżach cumowało po 5–6 statków tygodniowo. Zabierały one z Kołobrzegu drobnicę: wyroby metalowe, mączkę rybną, płyty gipsowe itp. Kołobrzescy portowcy przeładowali w 1975 roku blisko 118 tysięcy ton. A w porcie trwały intensywne prace modernizacyjne: przebudowa Nabrzeża Koszalińskiego i Węglowego. Oba będą miały po 140 m długości¹⁴.

Dyrektor PPIUR Barka Jan Szymański z powodzeniem rozwijał przedsiębiorstwo, którym kierował. Był człowiekiem z wielką charyzmą: miał talent organizatorski i dar zjednywania sobie ludzi. Był posłem na Sejm RP, wiedział z kim rozmawiać, szczególnie w sprawach finansowych. Uzyskał przychylność władz państwowych i partyjnych (PZPR). Już w Barce dobierał sobie pierwszy zespół pracowników, z którymi później stworzył podstawy dużego przedsiębiorstwa żeglugowego. Jest on uważany za twórcę Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu, choć są też opinie, iż była to decyzja polityczna, z Premierem PRL Piotrem Jaroszewiczem w tle, który nie krył sentymentów i sympatii do Kołobrzegu, gdyż jako zastępca dowódcy brał udział w walkach o Kołobrzeg i zaślubinach z morzem¹⁵. Prawdopodobnie zadziałały oba czynniki, jednak rola Jana Szymańskiego w kreowaniu PŻB jest bezdyskusyjna.

12 *Położenie kamienia węgielnego pod rozbudowę portu w Kołobrzegu*, „Życie Warszawy”, 23–24.06.1974.

13 *Środkowe Wybrzeże zajmie właściwe miejsce na mapie gospodarki morskiej*, „Express Wieczorny”, 25.06.1974.

14 *Kołobrzescy portowcy zwiększają przeładunki*, „Głos Pracy”, 21.08.1975.

15 Szczepańska H., *Polska Żegluga Bałtycka – firma z duszą*, Wydawnictwo Kamera, Kołobrzeg 2016.



Wizyta delegacji rządowej w porcie Kołobrzeg. Na pierwszym planie premier Piotr Jaroszewicz.

1976

W styczniu 1976 roku Zespół Planowania Regionalnego w Gdańsku i Komisja Planowania przy Radzie Ministrów pod kierunkiem dr Andrzeja Tubielewicza wykonał studium, w którym omówiono funkcje małych polskich portów morskich. W opracowaniu eksponowano mocno funkcje turystyczno-rekreacyjne, m.in. „...Obsługa ruchu pasażerskiego będzie obejmować także turystykę zagraniczną. W Kołobrzegu będzie realizowany ruch promowy w relacji ze Szwecją i innymi państwami

skandynawskimi. Funkcję transportową wypełni w Kołobrzegu obsługa promów i statków-trampów w żegludze kabotażowej”¹⁶. Równolegle prowadzono badania symulacyjne projektu w Instytucie Morskim w Gdańsku oraz w Instytucie Turystyki w Poznaniu.

¹⁶ *Perspektywiczne funkcje oraz kierunki rozwoju małych portów*, red. A. Tubielewicz, „Technika i Gospodarka Morska”, nr 1(295), Styczeń 1976.

Polska Żegluga Bałtycka w Kołobrzegu powstała Zarządzeniem Nr 8 Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 31 stycznia 1976 roku¹⁷. Zadaniami statutowymi nowego przedsiębiorstwa ustanowiono:

- organizację przewozów pasażersko-towarowych w żegludze morskiej, w tym w żegludze przybrzeżnej,
- prowadzenie usług hotelarsko-gastronomicznych, turystycznych i rozrywkowych na rzecz turystów krajowych i zagranicznych,
- przewóz ładunków statkami w żegludze morskiej, w tym w żegludze przybrzeżnej i śródlądowej,
- organizowanie i wykonywanie usług portowych w Kołobrzegu, Darłowie, Ustce i Łebie,
- prowadzenie usług agencyjnych w zakresie działania przedsiębiorstwa,
- wykonywanie prac remontowych i budowlanych dla własnych potrzeb.

17 Zarządzenie Nr 8 Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 31 stycznia 1976 r. – SZ-III-0230/12.

10.10. 5
Kołobrzeg, dnia 197... r.

Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich
"B.A.R.K.A."
Przedsiębiorstwo Państwowe Wytwórczości
w KOŁOBRZEGU
Dzięk. - Dyr. 17-23 - Dział Polowy 1911
Ciepłota 24-21, 24-25 - Dział 1911

Obywatel
mgr Jerzy Mikołajewski
Dział Handlu i Reklamy
w/m

Sprawa _____

10 października 1975r.
DK-IV/09/75

Z dniem 15 października 1975r. na czas aż do odwołania - oddelegowuje się Obywatela do pracy na rzecz mającego powstać przedsiębiorstwa zajmującego się żegluga pasażerską i przybrzeżną - z zachowaniem dotychczas uzyskiwanych płac.

W związku z powyższym zobowiązuje się Obywatela do realizacji i zdania dotychczas wykonywanych zadań - pracownikowi wyznaczonemu przez Dyrektora d/s Produkcji w nieprzekraczalnym terminie do 15.X.1975r.

Kierownik
i Szkoleniu Zawodowego
mgr Maria Osipowa

DIREKTOR
mgr Jan Szymański

Otrzymują :
=====

- Adresat
- Z-ca Dyr.d/s Prod. w/m
- Kier.Dz.Rekl.w/m
- a/s.-

Załączniki

Intensywność 100, 100 (1000) 1/2

Pismo Dyrektora Jana Szymańskiego w sprawie oddelegowania Jerzego Mikołajewskiego.

w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą: „Polska Żegluga Bałtycka”

Na podstawie art. 4 ust. 1 i art. 6 § dekretu z dnia 26 października 1956 r. o przedsiębiorstwach państwowych (Dz. U. z 1960 r. Nr 18, poz. 111) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Tworzy się przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą: „Polska Żegluga Bałtycka”, zwane dalej „przedsiębiorstwem”.

§ 2.

1. Przedsiębiorstwo ma siedzibę w Kołobrzegu,

§ 3.

Przedsiębiorstwo będzie przedsiębiorstwem patronackim w rozumieniu uchwały nr 388 Rady Ministrów z dnia 17 listopada 1960 r. o przedsiębiorstwach prowadzących (Monitor Polski Nr 34, poz. 417, z 1964 r. Nr 32, poz. 138, z 1965 r. Nr 33, poz. 178 i z 1971 r. Nr 38, poz. 247) w stosunku do:

Dz. Urz. MHSiGM Nr 2

3

Poz. 4

- 1) Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Gdańska”,
- 2) Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Szczecińska”.

§ 4.

Przedmiotem działalności przedsiębiorstwa jest:

- 1) organizacja przewozów pasażersko-turystycznych w żegludze morskiej, w tym w żegludzie przybrzeżnej,
- 2) prowadzenie usług hotelowo-gastronomicznych, turystycznych i rozrywkowych na rzecz turystów krajowych i zagranicznych,
- 3) przewóz ładunków statkami w żegludze morskiej, w tym w żegludzie przybrzeżnej oraz w żegludzie śródlądowej,
- 4) organizowanie i wykonywanie usług portowych w Kołobrzegu, Ustce, Lebie i Darłowie,
- 5) prowadzenie usług agencyjnych w zakresie określonym w pkt 1-4,
- 6) wykonywanie prac remontowych i budowlanych dla własnych potrzeb.

§ 5.

1. Przedsiębiorstwo jest przedsiębiorstwem wielorakładowym oraz spełnia funkcje, o których mowa w § 2. Wykaz zakładów stanowi załącznik nr 1 do zarządzenia.
2. Przedsiębiorstwo jest prowadzone w ramach narodowych planów społeczno-gospodarczych według zasad rozrachunku gospodarczego.
3. Zadania przedsiębiorstwa i środki do ich wykonania określa Minister Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej.

§ 6.

1. Nadzór nad przedsiębiorstwem sprawuje Minister Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej.
2. Organizację wewnętrzną przedsiębiorstwa określa dyrektor przedsiębiorstwa w oparciu o obowiązujące przepisy.

§ 7.

1. Na czele przedsiębiorstwa stoi dyrektor, który zarządza nim i reprezentuje na zewnątrz.
2. Dyrektora przedsiębiorstwa powołuje i odwołuje Minister Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej.
3. Dyrektor zarządza przedsiębiorstwem przy pomocy zastępców, których liczbę ustala Minister Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej.
4. Zastępców dyrektora i głównego księgowego powołuje i odwołuje Minister Handlu Zagranicznego

- i Gospodarki Morskiej, w wniosek dyrektora przedsiębiorstwa.
5. Dyrektorów zakładów powołuje i odwołuje dyrektor przedsiębiorstwa.

§ 8.

1. Przedsiębiorstwo przejmuje środki trwałe i komórki organizacyjne określone w załączniku nr 2 do zarządzenia oraz środki obrotowe ustalane odrębnie. Przejęcie — przekazanie nastąpi według stanu na dzień 31 grudnia 1975 r. wskazanego w bilansach przedsiębiorstw przekazujących.
2. Zobowiązuje się przedsiębiorstwa wymienione w załączniku nr 2 do przekazania składników majątkowych w ustalonych terminach.
3. Przejęcie składników majątkowych nastąpi w trybie określonym odrębnymi przepisami.

§ 9.

1. Zasady gospodarki finansowej przedsiębiorstwa, jego prawa i obowiązki oraz system płac regulują odrębne przepisy.
2. Przedsiębiorstwo w okresie od dnia 1 stycznia 1976 r. do dnia 31 grudnia 1976 r. znajduje się w stadium organizacji (rozruchu) i działa według uproszczonego preliminarza dochodów i wydatków.

§ 10.

W „Wykazie jednostek organizacyjnych podległych i nadzorowanych przez Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej”, stanowiącym załącznik do uchwały nr 99/74 Rady Ministrów z dnia 25 kwietnia 1974 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwu Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej, wprowadza się w ust. 3 pkt 10 w brzmieniu: „Polska Żegluga Bałtycka w Kołobrzegu”.

§ 11.

Traci moc decyzja Ministra Żeglugi z dnia 23 stycznia 1973 r. w sprawie włączenia działalności przeładunkowej Zarządu Portu Szczecin w Kołobrzegu do działalności PPIUR „Barka”.

§ 12.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania z mocą od dnia 1 stycznia 1976 r.

MINISTER HANDLU ZAGRANICZNEGO
I GOSPODARKI MORSKIEJ
J. Olszewski

Załącznik nr 1 do zarządzenia nr 8
Ministra Handlu Zagranicznego
i Gospodarki Morskiej
z dnia 31 stycznia 1976 r.

W Y K A Z

ZAKŁADÓW PRZEDSIĘBIORSTWA „POLSKA ŻEGLUGA BAŁTYCKA”

1. Zakład Usług Turystycznych i Hotelowo-Gastronomicznych
2. Zakład Małego Trampingu
3. Zakład Usług Portowych
4. Zakład Usług Remontowo-Budowlanych

Zarządzenie Nr 8 Ministra Jerzego Olszewskiego o utworzeniu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Jednocześnie w oparciu o uchwałę Rady Ministrów Polska Żegluga Bałtycka została przedsiębiorstwem patronackim dla Żeglugi Gdańskiej i Żeglugi Szczecińskiej¹⁸.

Pierwszym dyrektorem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej został Jan Szymański.

Koncepcja połączenia armatora morskiego, zajmującego się transportem ładunków i przewozem osób drogą morską z przedsiębiorstwem turystycznym, mającym tworzyć zintegrowaną całość w swej działalności była pomysłem nowatorskim.

Reorganizacja żeglugi morskiej w 1976 roku stworzyła segmenty w branży żeglugowej: Polska Żegluga Morska – ładunki cargo, Polskie Linie Oceaniczne – przewóz osób w żegludze dalekomorskiej, Polska Żegluga Bałtycka – ro-pax i mały tramping¹⁹. PŻB miało rozwinąć żeglugę pasażerską na Bałtyku, obsługiwać kompleksowo wczasowiczów i turystów korzystających z drogi morskiej. Mały tonaż Polskiej Żeglugi Bałtyckiej będzie korzystać z trzech małych portów: Kołobrzegu, Ustki i Darłowa. Decyzja Ministra zakładała też aktywizację małych portów morskich.

W toku licznych dyskusji często kwestionowano zasadność zlokalizowania siedziby Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu. Oponenti podkreślali brak tradycji morskich i możliwości technicznych portu w Kołobrzegu, w porównaniu z Gdynią, Gdańskiem czy Szczecinem. Argumentami za tym wyborem

¹⁸ Uchwała nr 388 Rady Ministrów z 11 listopada 1960 r.

¹⁹ Szymański J., *Polska Żegluga Bałtycka*, „Technika i Gospodarka Morska” nr 6(300), Czerwiec 1976.

były: szczególnie korzystne położenie w stosunku do innych portów promowych w Europie oraz dogodne połączenia komunikacyjne z dużymi ośrodkami kulturalnymi i przemysłowymi w Polsce i Europy Południowej. Kołobrzeg posiadał zaplecze turystyczne w całym województwie koszalińskim, któremu jako funkcję wiodącą wyznaczono turystykę, rekreację i wypoczynek. W regionie tym nie przewidywano lokalizacji uciążliwego przemysłu. W przyszłości region koszaliński miał stać się wielką bazą turystyczno-wypoczynkową, przygotowaną do przyjęcia turystów krajowych i zagranicznych. Turystyka będzie zorganizowana na dużą skalę i powinna stać się jednym z głównych źródeł dochodów miejscowej ludności. Nawiązano współpracę z biurami podróży: Orbisem, Gromadą, Juwenturem, PTTK. Ogromna pomoc i życzliwość ze strony wojewódzkich władz partyjnych i administracyjnych napawała optymizmem.

Opracowano założenia techniczno-eksploatacyjne dla portu Kołobrzeg, które przewidywały:

- a. możliwość zawijania morskich promów pasażersko-samochodowych,
- b. zawijanie statków pełnomorskich o długości do 125 m,
- c. etapowanie budowy zmodernizowanych falochronów – obecne wejście do portu jest niebezpieczne, umożliwia wejście statków do 70 m długości,
- d. zapewnienie, że rozwój portu nie wpłynie ujemnie na walory uzdrowiskowe miasta.

Port handlowy w Kołobrzegu będzie posiadał następujące funkcje:

- a. obrót towarowy w eksporcie, imporcie, tranzyście i kabotażu, w oparciu o małe statki trampowe,
- b. turystyka morska i ruch pasażerski, zagraniczny i krajowy, w oparciu o promy morskie i statki żeglugi przybrzeżnej,
- c. rybołówstwo morskie,
- d. sporty wodne, głównie jachting.

Docelowo do 2000 roku prognozowano następujące wielkości przeładunków i ruchu turystycznego w porcie Kołobrzeg w skali rocznej: ruch pasażerski międzynarodowy: 230–500 tysięcy osób, ruch pasażerski krajowy: 500–700 tysięcy pasażerów, jachting morski: 600–800 wpłynięć do portu, przeładunki drobnicy: 850–1000 tysięcy ton.

Po Szczecinie i Gdyni, trzecie miasto portowe – Kołobrzeg stało się siedzibą armatora. Utworzenie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej miało być szansą na dynamiczny rozwój turystyki, rekreacji i wypoczynku na Środkowym Wybrzeżu. Wymusi to sprawniejszą rozbudowę istniejącego zaplecza turystycznego. Kołobrzezski armator będzie zajmować się nie tylko przewozami turystyczno-pasażerskimi, ale też flotą małych trampów towarowych, pływającymi między portami Bałtyku. Od wielu lat Polska, podobnie jak inne kraje RWPŁ, odczuwała brak efektywnego małego tonażu trampowego. Istniejący może zaspokoić zaledwie 20% polskich potrzeb na te przewozy. Resztę tego rodzaju ładunków polskiego handlu zagranicznego obsługują obce statki. Brak zainteresowania utrzymaniem i rozwojem małej floty ze strony Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskich Linii Oceanicznych ma zostać wykorzystany w Polskiej Żegludze Bałtyckiej, która jeszcze w 1976 roku przejmie od PŻM dziewięć i od PŁO pięć mniejszych jednostek trampowych²⁰.

²⁰ Polska Żegluga Bałtycka – nowy armator z siedzibą w Kołobrzegu, „Życie Warszawy”, 16.01.1976.

W skład nowego przedsiębiorstwa wszedł port handlowy w Kołobrzegu, który po zakończeniu II wojny światowej otwarto ponownie w 1960 roku. Infrastruktura techniczna w porcie praktycznie nie istniała. Przeładowywano głównie węgiel, drewno oraz zboża. Średnio rocznie wpływało do Kołobrzegu około 250 statków. Zarząd Portu Szczecin prowadził port handlowy w Kołobrzegu i zajmował się przeładunkami do 1972 roku. Dnia 1 marca 1973 roku port przejęła kołobrzewska Barka. Analizy i badania dotyczące możliwości rozwojowych kołobrzeskiego portu i projektu jego przebudowy przygotowane jeszcze przez Barkę przejęła w 1976 roku Polska Żegluga Bałtycka.

Polska Żegluga Bałtycka otrzymała następującą flotę towarową – małe trampy:

- » 9 statków
od Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie:
m/s RUCIANE (807 DWT),
m/s SOŁA (473 DWT),
m/s HAJNÓWKA (809 DWT),
m/s BARLINEK (807 DWT),
m/s INA (480 DWT),
m/s NER (474 DWT),
m/s KRUTYNIA (473 DWT),
m/s ORLA (473 DWT),
m/s ODRA (484 DWT),
- » 5 statków
od Polskich Linii Oceanicznych w Gdyni:
m/s GOPLANA (499 DWT),
m/s KRASNAŁ (499 DWT),
m/s NIMFA (497 DWT),
m/s ŚWIETLIK (978 DWT),
m/s RUSAŁKA (977 DWT).

Załącznik nr 2 do zarządzenia nr 8
Ministra Handlu Zagranicznego
i Gospodarki Morskiej
z dnia 31 stycznia 1976 r.

W Y K A Z

ŚRODKÓW TRWAŁYCH I KOMÓREK ORGANIZACYJNYCH PRZEJMOWANYCH PRZEZ PRZEDSIĘBIORSTWO "POLSKA ŻEGLUGA BAŁTYCKA"

1. Z przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich "BARKA" w Kołobrzegu:

- Wydział Usług Portowych, w całości
- Nabrzeża portu w Kołobrzegu, a mianowicie:
węglowe o długości 253 m
zbożowe o długości 251 m
pilotowe o długości 240 m

2. Z Polskiej Żeglugi Morskiej 9 statków, a mianowicie:

Lp.	Nazwa statku	Nośność DWT
1.	Hajnówka	809
2.	Ruciane	807
3.	Barlinek	807
4.	Ina	480
5.	Ner	474
6.	Soła	473
7.	Krutynia	473
8.	Orla	473
9.	Odra	484

3. Z Półskich Linii Oceanicznych w Gdyni 5 statków, a mianowicie:

Lp.	Nazwa statku	Nośność DWT
1.	Goplana	499
2.	Krasnał	499
3.	Nimfa	497
4.	Świetlik	978
5.	Rusałka	977

[Podpis]
SAMODZIELNY PRACOWNIK
dla Organizacji i Zarządzania
M. Gospodarki Morskiej i Żegludki
14. 1/1976

Załącznik nr 2 do Zarządzenia Nr 8 Ministra Handlu
Zagranicznego i Gospodarki Morskiej.

Dla statków tych portem macierzystym stał się Kołobrzeg. Pierwszym statkiem, który został przekazany PŻB był motorowiec m/s RUCIANE, który w dniu 10 maja 1976 r. wpłynął do portu Kołobrzeg. Statkiem dowodził kapitan żeglugi wielkiej Włodzimierz Makowski, a załogę stanowiło 13 marynarzy. Na rufie widniał napis portu Kołobrzeg. Minister Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej Jerzy Olszewski przesłał telegram, w którym życzy nowemu armatorowi sukcesów na morskich szlakach. Drugim statkiem PŻB był m/s SOŁA, który został przejęty w Szczecinie.



Jan Szymański.
Fot. K. Ratajczyk.

JAN SZYMAŃSKI urodził się 28 maja 1932 roku w Soroce. Uzyskał wykształcenie wyższe na Wydziale Nawigacyjnym Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie w 1952 roku. W styczniu 1953 roku został rybakiem, a potem szyprem w przedsiębiorstwie „Arka”. Działał w Związku Młodzieży Polskiej, zasiadając w plenum Zarządu Wojewódzkiego oraz Zarządu Głównego. W 1954 roku wstąpił do PZPR. W 1955 roku został rybakiem w przedsiębiorstwie „Korab” w Ustce. Od czerwca 1956 roku do września 1961 roku był tam zastępcą dyrektora. Zasiadał jednocześnie w plenum Komitetu Powiatowego PZPR w Słupsku. W 1961 roku przeniesiony do pracy w Polsko-Gwinejskim Towarzystwie Rybackim w Konakry. W 1963 roku powrócił do Polski zostając zastępcą dyrektora w Koszalińskim Urzędzie Morskim z siedzibą w Słupsku. W maju 1968 roku objął stanowisko dyrektora Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich „Barka” w Kołobrzegu. Przewodniczył Powiatowemu Komitetowi Frontu Jedności Narodu. W 1972 roku uzyskał mandat posła PRL VI kadencji (1972–76). Zasiadał w Komisji Komunikacji i Łączności. Był zastępcą

przewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi. W 1975 roku został członkiem egzekutywy KM PZPR w Kołobrzegu. W 1976 roku został pełnomocnikiem Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej do spraw utworzenia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, a od 1 marca 1976 roku został pierwszym dyrektorem nowego przedsiębiorstwa. Oficer marynarki handlowej. Odznaczony srebrnym krzyżem zasługi (1955 r.) i złotym krzyżem zasługi (1970 r.) oraz Honorową Odznaką Zasłużony Pracownik Morza. Funkcję dyrektora PŻB piastował do 31 października 1980 roku. W latach 1984–88 pływał jako oficer na statkach PŻB i trzy lata na statkach obcych bander. W latach 1991 i 1998 był zatrudniony w PŻB na stanowisku głównego nawigatora. Zmarł 15 września 1998 roku. Po latach został uhonorowany przez władze Kołobrzegu: w 2000 roku Rada Miasta Kołobrzegu nadała jego imieniem bulwar nadmorski w Kołobrzegu pomiędzy latarnią morską a moło spacerowym. Na obelisku umieszczono tabliczkę z napisem: *Jan Szymański 1932–1998, twórca Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu. Czerpiąc bogactwo z morza przydał świetności miastu, by Polskę uczynić zasobniejszą*²¹.

21 Szczepańska H., op. cit., s. 41

Istotnym zadaniem nowego przedsiębiorstwa było skompletowanie kadry kierowniczej i podstawowych specjalistów. Jednym z pierwszych pracowników Polskiej Żeglugi Bałtyckiej był Jerzy Mikołajewski. Z PPIUR Barka w Kołobrzegu przeszli do PŻB: Henryk Krupiak (od 1 v 1976 r. – Dyrektor Zakładu Portów i Żeglugi Trampowej, od 1 v 1979 Dyrektor Zakładu Żeglugi), Grzegorz Szulc (od 1 v 1977 roku zastępca Dyrektora do spraw Technicznych, od 1.04.1979 r. Dyrektor Zakładu Portów i Żeglugi Trampowej), Halina Kolasińska (od 1.03.1976 do 20.09.1978 r. – referent prawny w Dziale Organizacyjno-Prawnym), Maria Oskroba (od 1.04.1979 r. – Główny Specjalista do spraw Organizacji i Zarządzania). Z Polskich Linii Oceanicznych przyszli: Jan Rułka (od 1.1v.1976 r. Główny Mechanik), Zygmunt Ziemiński (od 1.05.1976 r. zastępca Dyrektora do spraw Ekonomicznych), Janusz Rutkowski (od 1.05.1976 r. zastępca Dyrektora Zakładu Usług Turystycznych), Bogdan Antoszewski (od 1.12.1978 r. zastępca Dyrektora Zakładu Żeglugi). Z PLO przyszedł również zasłużony pracownik PŻB Otto Ryks, oficer pożarowy, oficer bezpieczeństwa, później pełniący obowiązki Prezesa Zarządu i długoletni członek Rady Nadzorczej PŻB s.A. Z Polskiej Żeglugi Morskiej do PŻB przyszedł: Zbigniew Sak (od 1.03.1976 r. Dyrektor Zakładu Małego Trampingu, od 1.07.1979 r. Dyrektor Zakładu Żeglugi Promowej), Barbara Wierzbowska (od 15.04.1976 r. Kierownik Działu Intendenckiego, od 1.07.1982 r. Główny Intendent), Władysława Byczek, Aleksandra Karls-Kuszak, Anna Giemza i Jan Kaleta – specjaliści w zakresie zarządzania i eksploatacji żeglugi morskiej.



Kapitan żeglugi wielkiej
Zbigniew Sak. Fot. K. Ratajczyk.

ZBIGNIEW WINCENTY SAK urodził się 22.01.1931 r. w Lublinie. Absolwent Wydziału Nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej w Szczecinie oraz Wydziału Transportu Morskiego Politechniki Szczecińskiej. Studia ukończył w 1951 r., a w 1971 uzyskał stopień magistra ekonomiki transportu morskiego, po obronie pracy *Przyszłość żeglugi promowej w Polsce*. W 1959 r. uzyskał dyplom kapitana żeglugi wielkiej – był najmłodszym kapitanem w polskiej powojennej flocie morskiej. Posiada duże doświadczenie w pracy na morzu i w zarządzaniu firmą armatorską. Współinicjator i współorganizator przedsiębiorstwa Polska Żegluga Bałtycka w Kołobrzegu, był twórcą linii promowych Świnoujście–Kopenhaga i Gdynia–Karlskrona. Pracował w kierownictwie PŻB: w latach 1975–80 piastował stanowisko zastępcy dyrektora naczelnego ds. handlowych PŻB, a w latach 1987–89 zastępcy dyrektora naczelnego ds. żeglugowo-handlowych. Na przełomie lat 60. i 70. Był kapitanem promów pasażerskich GRYF, WAWEL i WILANÓW. W latach 1983–87 dowodził promami ROGALIN, WILANÓW i POMERANIA. Z jego inicjatywy powstała *Szkoła na morzu*, w której uczestniczyło w rejsach do Ystad około 15 000 licealistów. Jest honorowym obywatelem miasta Ystad. Odznaczony Brązowym, Srebrnym i Złotym Krzyżem Zasługi, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. Posiada Odznakę Honorową Gryfa Zachodniopomorskiego.

Wraz ze statkami do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej przechodzili marynarze. Szczególnie ważna była grupa kapitanów i oficerów promowych.

Polska Żegluga Bałtycka powstała jako przedsiębiorstwo wielozakładowe. W jego skład na początku wchodziły zakłady: usług turystycznych i hotelarsko-gastronomicznych, małego trampingu, usług portowych i usług remontowo-budowlanych. Dla tych wszystkich segmentów działalności była potrzeba specjalistycznej kadry pracowników. Do pracy u nowego armatora zgłaszali się ludzie z całej Polski.

Kołobrzeski armator w pierwszym roku działania przygotowywał się do swego najbardziej spektakularnego projektu: przejścia od Polskich Linii Oceanicznych żeglugi promowej. Przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej w latach 1977–1981 działały dwie szkoły przygotowujące młodzież do pracy na promach i statkach handlowych. Były to: Pomaturalne Studium Zawodowe o profilu hotelarz okrętowy-steward oraz Przyzakładowa Szkoła Zawodowa o specjalności kucharz okrętowy. Szkoły zorganizował i był ich dyrektorem Mirosław Bremborowicz. Szkoła stewardów stała się marzeniem dla młodych ludzi z całej Polski. Absolwenci mieli zapewnioną pracę na promach PŻB.

Przygotowania do pełnej działalności przedsiębiorstwa trwały. Dyrektor Jan Szymański jeszcze w 1976 roku zabiegał o zgodę na działalność hazardową na promach, uzasadniając, że w hazardzie zawsze wygrywa właściciel, więc będzie to intratne dla przedsiębiorstwa i państwa. Planowano też powołanie kompleksowego Morskiego Biura Podróży dla krajowych i zagranicznych klientów, poszukujących świadczeń z zakresu przewozów lądowych i morskich, zwiedzania, rozrywki, gastronomii

i hotelarstwa. Polska Żegluga Bałtycka miała być przedsiębiorstwem nowoczesnym.

1977

Przejęcie promów morskich nie odbyło się bez komplikacji. Pomimo decyzji Ministerstwa Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej pomiędzy Warszawą, Gdynią i Kołobrzegiem na przełomie 1976 i 1977 roku rozgrywała się ostra walka o promy. Polskie Linie Oceaniczne nie zamierzały oddać promów w zarządzanie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Równolegle Dyrektor Jan Szymański wraz z pracownikami PŻB spędzali sporo czasu na promach PŁO w celu zapoznania się z problemami funkcjonowania i eksploatacyjnymi. Odbywali też liczne rozmowy z członkami załóg promowych. Odwiedzano również promy armatorów skandynawskich. Te doświadczenia owocowały kolejnymi argumentami, którymi dyrektor przekonywał władze PRL, że przejście promów do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej będzie korzystniejsze dla gospodarki morskiej.

Stworzony w resorcie handlu zagranicznego i gospodarki morskiej konglomerat o bardzo złożonej strukturze, od początku budził kontrowersje: nie dysponowało ani odpowiednią bazą, ani kadrą do tak odpowiedzialnej i urozmaiconej działalności. Mówiło się o promach i hotelach, a nie wspomniano o wielkich kosztach tych projektów. PŻB inaugurowało swoją działalność w środowisku bardzo konkurencyjnym na rynku krajowym: w sektorze turystycznym (Orbis, Gromada, Społem, PTTK, FWP) i żeglugowym (PŻM i PŁO). Krytycy uznawali to jako tworzenie konkurencji na własnym rynku.

Po roku działalności firmy kontrowersje nie zmalały. Powtarzało się pytanie czy powstanie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu miało sens?

W Kołobrzegu zrozumiano, że kiedy wchodzi się na rynek utrwalony przez układ PŁO–PŻM, trzeba z góry zdać sobie sprawę z możliwych konfliktów²².

Pierwszy rok działalności zamknięty został po-myślnymi wynikami ekonomicznymi. Był to okres organizacyjny, przedsiębiorstwo działało w oparciu o uproszczony preliminarz dochodów i wydatków. Przeładunki w porcie Kołobrzeg osiągnęły w 1976 roku 295 tysięcy ton (o 15% więcej niż w 1975 roku). O ile w 1970 roku import statkami wynosił 14,7%, a eksport 85,3% całości przeładunków, to w 1973 roku ta relacja zmieniła się na 26,2% import, a 73,8% eksport, to w 1976 roku import wyniósł 56,3%, a eksport 43,7%. Małe trampy PŻB wykonały w 1976 roku 317 rejsów, zawijając do 60 portów, głównie skandynawskich, zachodnioniemieckich i brytyjskich. Przewiozły one 210 tysięcy ton ładunków. Zysk przedsiębiorstwa w 1976 roku to 16,4 mln PLN. Szczególnie korzystne były wyniki w działalności portowej. Działalność przewozowa przyniosła straty 24 mln PLN²³.

Dyrektora Szymańskiego rozpierała energia i aktywność. Przekonywał do swoich idei, ale wywoływał też polemiki i kontrowersje. Twierdził, że najważniejszy jest turysta. Na świecie panuje trend „door to door”. Firmy mają własne autokary, statki, samoloty, hotele, restauracje, obiekty sportowe, kurorty i domy handlowe. Turysta to najlepszy interes²⁴. Plan Dyrektora Szymańskiego był konkretny:

1. Przejąć od Polskich Linii Oceanicznych wszystkie jednostki pasażerskie, głównie promy pasażersko-samochodowe, zamówić nowe promy (na razie siedem); zakupić lub zlecić projekt i wykonania polskim stoczniom dużych statków wycieczkowych, na 500 miejsc, z basenami, saunami, kortem tenisowym.

2. Do 1980 roku zbudować sieć hoteli o podwyższonym standardzie, na 1100 miejsc: po dwa w Gdyni i Szczecinie, po jednym w Kołobrzegu i Świnoujściu, z restauracjami, kawiarnią, klubami, salonem piękności, dyskoteką, kręgielnią, salą gimnastyczną, kortem tenisowym i salo-nem fizjoterapii.

3. Zbudować sieć pensjonatów dla 600 wczasowiczów: dwa w Kołobrzegu, po jednym w Uście, Łebie, Świnoujściu, Międzyzdrojach, Rowach. W dalszych planach pensjonaty w Tczewie, Słupsku, Koszalinie, Fromborku, Wejherowie.

PŻB posiadała już gotowe do podpisania kontrakty na budowę hoteli, m.in. w Gdyni, Uście, Koszalinie i w Kołobrzegu. Jednak decyzją władz centralnych armator został zmuszony do przekazania ich Orbisowi. Później powstały hotele w Trójmieście: Gdynia i Marina.

Marzyciele z Kołobrzegu opierali się na rachunku ekonomicznym: kredyty spłacać zyskami, głównie z krajów skandynawskich.

Wreszcie 28 lutego 1977 roku Dyrektor Szymański otrzymuje telefaxową informację z Warszawy o krótkiej treści: „Nakazuję przejęcie promów od aktualnego armatora Polskich Linii Oceanicznych. Data przejęcia: 1 kwietnia 1977 r. Minister Jerzy Olszewski”. W dniu 8 marca 1977 roku w Zarządzeniu Nr 23 Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej podjęto decyzję o przeniesieniu promów do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu i rozpoczęciu eksploatacji. 1 kwietnia

22 *Zaproszenie na Bałtyk*, „Fakty’77”, 1.10.1977.

23 *Dobre wyniki działalności portowej w Kołobrzegu*, Stępień B., „Głos Pomorza”, 8.10.1977.

24 *Fantazja i kalkulator*, „Na przełaj”, 14.04.1977.

1977 roku cztery promy, linie promowe oraz bazy promowe w Świnoujściu i Gdańsku zostały przekazane nowemu armatorowi w Kołobrzegu. Miało ono bardzo uroczysty charakter. Wraz z promami do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej przeszły doświadczone załogi. Polska Żegluga Bałtycka została armatorem promowym mając cztery promy: m/f GRYF, m/f SKANDYNAWIA, m/f WAWEL i m/f WILANÓW wraz z liniami promowymi. Ponadto przejęto serię promów w budowie, zamówionych przez Polskie Linie Oceaniczne w Stoczni Szczecińskiej.



Dyrektor Jan Szymański „przyniósł” promy do Kołobrzegu.
Fot. K. Gierattowski.

Ważną sprawą była infrastruktura centrali przedsiębiorstwa. Biura Polskiej Żeglugi Bałtyckiej były rozmieszczone w Kołobrzegu w wielu pomieszczeniach, m.in. przy ulicy Morskiej, w budynku administracji morskiej, na ulicy Granicznej, w Ośrodku Wczasowym Chalkozyn. Zaplanowano więc budowę własnej siedziby centrali na terenie portu, przy nabrzeżu oraz domy marynarza w Kołobrzegu i Świnoujściu.

W pierwszym okresie funkcjonowania firmy wielu pracowników – specjalistów PŻB uczestniczyło w szkoleniach w Szwecji, Danii, Finlandii i Republice Federalnej Niemiec. Uczono się i podpatrywano doświadczenia firm armatorskich w zakresie sprzedaży promowej, sklepów wolnocłowych, pracy w kasynach gry na promach oraz informatyki.

Oprócz promów otrzymanych z Polskich Linii Oceanicznych w 1977 roku w PŻB nastąpił wzrost tonażu promowego. W Stoczni Szczecińskiej im. Alfreda Warskiego zbudowano pierwszy prom pasażersko-samochodowy z serii B-490, zamówiony jeszcze przez Polskie Linie Oceaniczne. Dnia 31 maja 1977 roku została zwodowana m/f POMERANIA. Był to pierwszy prom polskiej konstrukcji, na bazie projektu opracowanego przez zespół projektantów pod kierownictwem inżyniera Andrzeja Żarnocha. Portem macierzystym promu był Kołobrzeg. Prom mógł jednorazowo zabrać 984 pasażerów, w tym 277 w kabinach. Na promie znajdowały się sklepy, restauracja, kawiarnia, bar, „Karczma Polska”, dwie sale konferencyjne, sauna, jacuzzi. Długość linii ładunkowej wynosiła 468 m, co gwarantowało podróż 273 samochodów osobowych lub 26 samochodów ciężarowych.

W maju 1977 roku wycarterowano na okres pięciu miesięcy prom FINNHANSA, który obsługiwał

ZARZĄDZENIE Nr 23

MINISTRA HANDLU ZAGRANICZNEGO I GOSPODARKI MORSKIEJ

z dnia 8 marca 1977 r.

SZ-III-0230/19/77

w sprawie przekazania promów i przystani promowych przedsiębiorstwu państwowemu „Polska Żegluga Bałtycka”

Na podstawie art. 4 ust. 1 i art. 6 dekretu z dnia 26 października 1950 r. o przedsiębiorstwach państwowych (Dz.U. z 1960 r. Nr 18, poz. 111), § 22 uchwały nr 164 Rady Ministrów z dnia 6 sierpnia 1971 r. w sprawie rozporządzenia przez państwowe jednostki organizacyjne niektórymi ruchomymi składnikami majątkowymi (Monitor Polski Nr 46, poz. 292 i z 1972 r. Nr 42, poz. 230), § 22 pkt 1 lit. a zarządzenia Ministra Finansów z dnia 5 stycznia 1972 r. w sprawie nieodpłatnego przekazywania niektórym ruchomym składnikom majątkowym przez państwowe jednostki organizacyjne (Monitor Polski Nr 5, poz. 311 oraz § 2 ust. 1 i § 7 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 października 1958 r. w sprawie zasad i trybu przekazywania w ramach administracji państwowej przedsiębiorstw, instytucji oraz zakładów, nieruchomości i innych obiektów majątkowych (Dz.U. z 1979 r. Nr 26, poz. 225) dla rozszerzenia działalności Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w zakresie żeglugi promowej zarządza się, co następuje:

§ 1.

Polskie Linie Oceaniczne, zwane dalej „PLO” przekaza, a Polska Żegluga Bałtycka, zwana dalej „PZB” przejmie według stanu na dzień 31 marca 1977 r. następujące promy pasażersko-samochodowe:

1) mf „Gryf”	1.977 BRT i 1.084 NRT
2) mf „Skandynawia”	2.821 NRT i 1.376 NRT
3) mf „Wawel”	3.801 BRT i 1.482 NRT
4) mf „Wilanów”	4.020 BRT i 1.666 NRT

- Zarząd Portu w Gdańsku przekaza, a PZB przejmie przystań promową w Gdańsku według stanu na dzień 31 marca 1977 r.
- Zarząd Portu w Szczecinie przekaza, a PZB przejmie przystań promową w Świnoujściu według stanu na dzień 31 marca 1977 r.
- Zobowiązują się dyrektorów naczelnych PLO, PZB, Zarządu Portu Gdańsk, Zarządu Portu Szczecin, do niezwłocznego załatwienia formalności związanych z przekazaniem według stanu na dzień 31 marca 1977 r. i przejęciem obiektów wymienionych w ust. 1 do 3 oraz przezejestrowania statków wymienionych w ust. 1, a także do zabezpieczenia ciągłości eksploatacji promów i przystani promowych.

poz. 20, 21

4

Dz. Urz. MZHIGM Nr 3

- Sposób przekazania/przejęcia środków produkcji określonych w zarządzeniu oraz sposób rozliczenia skutków wyżej wymienionych zmian zostanie ustalony przez właściwe departamenty.

§ 5.

- Wszelkie zobowiązania i uprawnienia wynikające z umów krajowych i zagranicznych dotyczące spółek, agencji, przedstawicielstw, inwestycji i umów o przewóz, zawartych przez PLO oraz zarządy portów w Gdańsku i w Szczecinie związane z przekazaniem promów i przystani promowych przejmie w trybie cesji PZB.
- Wszystkie zobowiązania i należności finansowe powstałe w związku z przejęciem promów pasażersko-samochodowych i przystani promowych do dnia przekazania/przejęcia rozliczają strony przekazujące, a od tej daty PZB.

§ 6.

Zobowiązują się dyrektor naczelnego PZB do uzgodnienia z Polskimi Kolejami Państwowymi zasad polityki i współpracy przy przewozach samochodów towarowych na promach kolejowych i promach PZB.

- Zobowiązują się dyrektorów naczelnych PLO i PZB przy współdziałaniu z Bankiem Handlowym S.A. w Warszawie i właściwymi departamentami Ministerstwa Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej do podjęcia niezbędnych działań w celu przeniesienia na PZB zobowiązań wynikających z zakupu pod zastaw hipoteczny promu mf „Wilanów”.

§ 2.

- Równocześnie z przekazaniem promów i przystani promowych nastąpi przekazanie środków związanych z eksploatacją promów i przystani, a w szczególności magazynów, środków transportu, środków łączności, lokali biurowych, zapasów towarowo-materiałowych oraz dokumentacji z tym związanej.
- Przekazanie środków obrotowych zostanie dokonane na zasadzie odpłatności.

§ 3.

Środki trwałe wymienione w § 1 i § 2 przekazane zostaną w trybie określonym odrębnie przepisami nieodpłatnie.

§ 4.

- Zobowiązują się dyrektorów naczelnych PZB, PLO, Zjednoczenia Portów Morskich w porozumieniu z dyrektorami Zarządu Portu Gdańsk i Zarządu Portu Szczecin do uzgodnienia zmian w wielkościach zadań i środków, związanych z przekazywanymi obiektami.
- Zobowiązują się dyrektorów właściwych departamentów do zmiany limitowanych zadań i środków dla przedsiębiorstw, biorących udział w przekazaniu/przejęciu środków produkcji określonych w zarządzeniu.
- Zobowiązują się dyrektorów naczelnych PZB, PLO, Zarządu Portu Gdańsk i Zarządu Portu Szczecin do przekazania/przejęcia pracowników, zgodnie z ustaleniami, o których mowa w ust. 1 oraz części funduszu socjalnego, mieszkaniowego, funduszu nagród i funduszu materialnej zachęty, proporcjonalnej do przekazywanej siłki pracowników. Dotyczy to również zapewnienia udziału w bazie wczasowej, proporcjonalnego do siłki przejmowanych pracowników.

§ 7.

W zarządzeniu nr 8 Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 31 stycznia 1976 r. w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Polska Żegluga Bałtycka” (Dz. Urz. MZHIGM Nr 2, poz. 4) wprowadza się następujące zmiany:

- w § 4 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:
„7) wykonywanie kompleksowych usług związanych z obsługą promów, pasażerów i ładunków na przystaniach promowych w Gdańsku i Świnoujściu”.
- W załączniku nr 1 do zarządzenia w ust. 2 nazwę „Zakład Małego Trampingu” zastępuje się nazwą „Z. Zakład Żeglugi”.

§ 7.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 1 marca 1977 r.

MINISTER HANDLU ZAGRANICZNEGO
I GOSPODARKI MORSKIEJ
J. Olisewski

Zarządzenie Nr 23 Ministra HZ i GM w sprawie przekazania promów i przystani promowych.

linię do Helsinek, a w weekendy jednodniowe rejsy po Bałtyku dla Polaków. Prom mógł jednorazowo zabrać 1500 pasażerów, posiadał kafenię, bar, piwnię, salę kawiarniano-dancingową, coctail bar pod szklanym dachem oraz kino.

Regularny wzrost liczby pasażerów i ładunków na linii Świnoujście–Ystad oraz wzrost handlu i ruchu turystycznego pomiędzy Polską a Danią zachęcił Polską Żeglugę Bałtycką do uruchomienia linii Świnoujście–Kopenhaga. Linię otworzono 16 czerwca 1977 roku. Dyrektor Szymański mówił: „...lepiej do nowej linii dopłacać, niż przegapić szansę”. Prom m/f SKANDYNAWIA i zastępujący go m/f WILANÓW przewiozły 36,5 tysięcy pasażerów²⁵.

W dniu 1 października 1977 roku wycarterowano fiński prom AALLATOR, który zainaugurował rejsy na trasie do Helsinek w dniu 9 stycznia 1978 roku.

O pasażerów promów zabiegały Morskie Biura Podróży Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, funkcjonujące w większych miastach polskich. Pierwszy MBP otwarto w Warszawie, w pasażu Dworca Centralnego. Później, w 1978 roku przeniesiony do prestiżowego wieżowca Intraco na ul. Chałubińskiego, gdzie na parterze znajdowała się placówka PZB. Nota bene funkcjonuje w tym miejscu do dziś. Morskie Biura Podróży organizowały wycieczki dla zorganizowanych grup pasażerów, zajmowały się dystrybucją biletów na promy dla pasażerów indywidualnych. Były załączkiem pracy marketingowej na rzecz promocji i reklamy nowego armatora. Przyczyniły się w znacznym stopniu do rozwoju turystyki morskiej.

Dużą rolę w rozwoju przedsiębiorstwa armatorskiego odegrały też zagraniczne przedstawicielstwa. Utworzone w Sztokholmie, Ystad, Helsinkach i Kopenhadze kreowały wizerunek Polskiej Żeglugi Bałtyckiej za granicą. Ich zadaniem było pozyskiwanie pasażerów i ładunków, nawiązywanie kontaktów z kontrahentami oraz prowadzenie kampanii w mediach.

Pierwszy rok pełnej działalności kołobrzeski armator zakończył zyskiem 60 mln złotych oraz dochodami dewizowymi. Był to rok prosperity Dyrektora Jana Szymańskiego. Wydawało się, iż jego plany i koncepcje są mało realne, jednak zorganizował na Środkowym Wybrzeżu liczącą się firmę żeglugową właściwie „z niczego” i konsekwentnie ją rozwijał. Wizjoner, ale chodzący po ziemi partyjny menadżer, potrafił wykorzystać swoje możliwości i dokonać rzeczy niemożliwej. Wspierał się skutecznie u dziennikarzy, którzy propagowali jego entuzjastyczne idee. Ale przede wszystkim skupił wokół siebie zespół ludzi, oddanych żegludze, widzących w nowym przedsiębiorstwie swoje szanse zawodowe i życiowe.

W 1977 roku promy PŻB przewiozły 223 750 pasażerów, 50 800 samochodów osobowych, 11 560 samochodów ciężarowych, 240 050 ton ładunków²⁶. Dominującą była linia Świnoujście–Ystad, na której pływały promy m/f WAWEL i m/f WILANÓW. Przewozy promowe z Gdańska stanowiły średnio około 20% ogółu przewozów.

1978

Od 1978 roku Polska Żegluga Bałtycka zaczęła posługiwać się logotypem Polferries (znak graficzny i znak słowny). Logotyp w kształcie promu pojawił się na burtach promów.



Logotyp Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu.

Rok 1978 rozpoczął się dla armatora inauguracją połączenia na linii do Helsinek i Nynäshamn przy pomocy wycarterowanego z Silja Line promu AALLATOR. Dnia 25 marca 1978 roku zwodowano w Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego drugi prom z serii B-490, również wcześniej zamówiony przez PŁO. Otrzymał on nazwę m/f SILESIA. Matką chrzestną promu została lekarz pediatra, profesor Bożena Hager-Malecka. W porcie kołobrzeskim inwestowano w infrastrukturę: oddano magazyn drobnicowy oraz niezbędny biurowiec przy nabrzeżach, siedzibę władz przedsiębiorstwa i podstawowych działów kierowania firmą.

Kontynuowano kontrakt na czarterowanie AALLATORA na linii Gdańsk–Nynäshamn. Prom ten posiadał fińską klasę lodową I a.

W dniu 15 maja 1978 roku nastąpiła zmiana bandery na promie AALLATOR. Polska Żegluga Bałtycka zakupiła ten prom, któremu nadano nazwę m/f ROGALIN. Rozpoczął on pracę na trasie do Nynäshamn i Helsinek. Mógł przewieźć jednorazowo 1000 pasażerów i 170 samochodów osobowych.



Jeden z pierwszych promów PŻB – m/f Skandynawia.
Fot. Archiwum PŻB.

Był to piąty prom pasażersko-samochodowy we flocie PŻB.

Plany były jeszcze większe: PŻB zamierzała uruchomić linię do Leningradu oraz jednego z portów w Republice Federalnej Niemiec. Do tego celu potrzeba było większej ilości promów²⁷.

Dnia 9 lipca 1978 roku podniesiono banderę na promie m/f POMERANIA, a matką chrzestną była Barbara Polak z Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Koszalinie. Jednostka była wykorzystywana na linii Świnoujście–Kopenhaga. Niestety opóźniony start pierwszego promu ze Stoczni Szczecińskiej spowodował spore straty finansowe.

28 września 1978 roku armator wyczarterował kolejny prom z Finlandii – SVENA REGINA. Był



m/f WILANÓW – jeden z pierwszych promów PŻB.
Fot. Archiwum PŻB.

to bratni prom m/f ROGALINA. Był eksploatowany na linii Gdańsk–Nynäshamn–Helsinki.

Prężnie działał Zakład Remontowo-Budowlany Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Na terenie portu Kołobrzeg powstał nowy biurowiec, zbudowany po kosztach własnych. Otwarto 1 kwietnia 1978 roku zbudowany siłami własnymi Dom Marynarza w Kołobrzegu, później podobny w Świnoujściu. Od maja 1978 roku rozpoczęto też budowę gmachu Ministerstwa Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej w Helsinkach, a w II kwartale 1978 roku podobny gmach w Londynie.

²⁷ Mały armator z dużymi ambicjami,
„Kurier Polski”, 12.05.1978.



Prom m/f ROGALIN. Fot. Archiwum PŻB.

Na terenie portu handlowego w Kołobrzegu powstał Armatorski Ośrodek Remontowy PŻB, kierowany przez Stanisława Tomczaka. Przy panujących brakach w zaopatrzeniu podjęto próbę budowania kontenerów. Powstały dwa kontenery sposobem gospodarczym, Później produkcję zaniechano. AOR wykonywał bieżące remonty na statkach. W kołobrzeskich warsztatach zbudowano specjalnej konstrukcji stalowy ponton, do którego mogły przybijać promy i bezpiecznie wjeżdżać samochody osobowe i ciężarowe. Ponton był zamontowany w porcie Kopenhaga, a po likwidacji linii duńskiej został zainstalowany w porcie Ystad.

28 Hazard na promach, „Głos Pomorza”, 15. 07.1978.



Prom m/f POMERANIA. Fot. Archiwum PŻB.

Wcześniejsze starania dyrektora Jana Szymańskiego o zgodę na hazard na promach PŻB zostały uwieńczone sukcesem: w 1978 roku zamontowano na promach automaty do gier hazardowych oraz ruletki. Według Dyrektora Szymańskiego „...dla współczesnego pasażera prom morski staje się odmianą luksusowego hotelu. Wpływy ze sprzedaży biletów promowych przestają już być głównym źródłem dochodów z pasażera. Podstawą rentowności są wpływy z działalności gastronomiczno-handlowej i rozrywkowej. Pasażer wchodzi na prom, aby zabawić się i zrobić zakupy. Należy sprzedawać wszystko co przynosi zysk”²⁸.

Polska Żegluga Bałtycka wspólnie z dyrekcją Poczty Polskiej i Telekomunikacji w Szczecinie oraz Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu



Znaczek i stempel okolicznościowy – Poczta dyliżansowa w 1978 roku. Fot. ze zbiorów Jerzego Mikołajewskiego.

zorganizowała pocztę dyliżansową. Dnia 2 listopada 1978 roku sprzed ratusza w Kołobrzegu wyruszył dyliżans pocztowy. Po przejechaniu trasy Kołobrzeg–Trzebiatów–Kamień Pomorski–Wolin w Świnoujściu pocztę przejął prom m/f POMERANIA i udał się w rejs inauguracyjny do Wielkiej Brytanii. Z okazji poczty dyliżansowej Poczta Polska przygotowała okolicznościowe koperty z datownikiem i pamiątkowe proporce.

Najbardziej spektakularnym rejsiem w 1978 roku był rejs otwierający linię Świnoujście–Felixtowe. Prom m/f POMERANIA wyruszył dnia 5 listopada. Był to rejs promocyjny: dla kontrahentów, partnerów zagranicznych, przedstawicieli stowarzyszeń polonijnych, dostojników partyjnych i dużej 80-osobowej grupy dziennikarzy. Przygotowano wiele atrakcji a oprawę artystyczną zapewnili aktorzy i piosenkarze, m.in. Ewa Wiśniewska, zespół Sabat, Lidia Stanisławska, zespół Wawele. Rejs filmowały

cztery ekipy filmowe. „Kurier Polski” pisał o POMERANII, że jest to „Grand Hotel na Bałtyku”²⁹. Rejsowi temu towarzyszył duży rozgłos, lecz był on również tematem sporej krytyki. Był to rejs typowo propagandowy.

Paradoksalnie rejs i otwarcie linii promowej do Wielkiej Brytanii, która miała spowodować ekspansję armatora, była początkiem późniejszych jego kłopotów. Prom m/f POMERANIA okazał się mało efektywny: na trasie do Anglii podróż trwała dwie pełne doby a liczba pasażerów była ograniczona ilością miejsc sypialnych, czyli zdolność przewozowa promu zredukowana została praktycznie do połowy. Zamiast marketingowego rozgłosu odezwały się liczne zarzuty, w tym szczególnie ekonomiczne. Niedogodnością było też to, że prom odpływał z Felixtowe w niedzielę, a w niedzielę nie kursują pociągi z Londynu do tego portu. Dojazd wymagał dwóch autobusów i potem 5 km taksówką. Wreszcie do Świnoujścia prom dobijał po godzinie 21.00, czyli po odjeździe ostatniego pociągu. Była to więc porażka logistyczna. Linię otwarto w listopadzie 1978 roku, w czasie najmniejszego zapotrzebowania na linie promowe. Przed otwarciem nie nawiązano kontaktu z potencjalnymi kontrahentami, nie zadbano o zapewnienie ładunku. Rejs Nr 1 odbył się na koszt PZB: 150 zaproszonych gości, 80 dziennikarzy, 30-osobowa grupa artystyczna, bary przez pięć dni na koszt armatora. 300 miejsc kabinowych pustych. W drodze powrotnej goście wyprosilili jeszcze zmianę trasy do strefy wolnocłowej na Kanale Kilońskim, co zwiększyło koszty. Poza tym POMERANIA nie nadawała się do żeglugi na Morzu Północnym.

29 *Grand Hotel na Bałtyku*, „Kurier Polski”, 13.11.1978.

Linie, która została źle przygotowana marketingowo ostatecznie zlikwidowano.

Przedsiębiorstwo okrzepło w swej działalności: posiadało już siedem promów pasażersko-samochodowych: m/f GRYF, m/f SKANDYNAWIA, m/f WAWEL, m/f WILANÓW, m/f ROGALIN, m/f POMERANIA i m/f SILESIA, które pracowały na regularnych liniach: Świnoujście–Ystad, Gdańsk–Helsinki, Gdańsk–Näshamn oraz Świnoujście–Kopenhaga. Na terenie kraju rozwinęła się sieć Morskich Biur Podróży PŻB: w Warszawie, Poznaniu, Łodzi, Szczecinie, Wrocławiu i Katowicach. Stan zatrudnienia wynosił 858 pracowników, z czego około 60% z Kołobrzegu.

Ale są też fakty, które pokazują drugie oblicze armatora. Jesienią 1978 roku promy PŻB przewoziły średnio 21 pasażerów, co stanowiło 3% zdolności przewozowej w rejsie. W sześciu rejsach powrotnych z Kopenhagi do Świnoujścia w listopadzie 1978 roku nie było na pokładzie ani jednego pasażera. Linie do Kopenhagi otwierano bez jakiegokolwiek rozpoznania zapotrzebowania na przewozy, bez odpowiedniej promocji i reklamy. W dodatku w tym samym czasie do eksploatacji weszły kolejne jednostki m.in. wydzierżawiony duży i bardzo drogi prom FINNHANSA oraz m/f ROGALIN.

Według krytycznych specjalistów przedsiębiorstwo Polska Żegluga Bałtycka nie przynosi żadnych dochodów. Żyje na kredyt za państwowe pieniądze. A wyniki ekonomiczne są oparte o księgowość kreatywną³⁰.

Natomiast bardzo pozytywnie został oceniony okres organizacyjny w Polskiej Żegludze Bałtyckiej podczas obrad Komisji Morskiej PZPR. Według jej

przewodniczącego posła RP dr Jerzego Piskosza-Nałęckiego, oprócz bardzo opłacalnej działalności gospodarczej Polska Żegluga Bałtycka odgrywa istotną rolę w procesie wychowania morskiego społeczeństwa, a zwłaszcza młodzieży. Aczkolwiek flota promów Polskiej Żeglugi Bałtyckiej stanowiła w 1978 roku zaledwie 3,2% bałtyckich przewozów promowych.

Wyniki przewozowe w 1978 roku były znacząco lepsze niż w 1977 roku: przewieziono 295 340 pasażerów (wzrost o 32%), 59 343 samochodów osobowych (wzrost o 16%), 16 936 samochodów ciężarowych (wzrost o 47%) oraz 417 319 ton ładunków (wzrost aż o 74%).

1979

Dnia 26 czerwca 1979 roku do eksploatacji na linie Świnoujście–Ystad wszedł prom m/f SILESIA, drugi prom ze Stoczni im. A. Warskiego w Szczecinie.

Znacznej poprawie uległy przewozy towarowe w porcie Kołobrzeg. Przeładunki w porcie handlowym wzrosły do 400 tysięcy ton, a liczba obsługiwanych statków towarowych wzrosła do około 500.

W 1979 roku rozpoczął się proces informatyzacji w Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Powstał ośrodek komputerowy powiązany technologicznie z Centrum Informatyki Gospodarki Morskiej w Gdyni. Na zainstalowanym w nim sprzęcie rozpoczęto najpierw wdrażanie systemów informatycznych dla Centrali (księgowość, kadry, płace, gospodarka materiałowa). Instalację komputerów i informatyki na promach zaplanowano na lata 1981–1983.

Ale w 1979 roku rozpoczęły się też problemy finansowe w przedsiębiorstwie. Sprawiły to głównie nierentowna linia do Anglii oraz znaczny wzrost cen przy budowie promów w Stoczni Szczecińskiej.

30 *Swój chłop* – Jan Szymański, Piotrowski M., „Express Wieczorny”, 13.04.1982.



Prom m/f SILESIA. Fot. archiwum PŻB.

Pomimo tego nie zaprzestano planów inwestycyjnych. Dyrektor Szymański zapowiedział budowę w polskiej stoczni 10 nowych statków towarowych o wyporności 1500 DWT.

Kryzys nie wpłynął też na ekspansję promową, czego dowodem jest, iż dnia 21 września 1979 roku w Karlskronie podpisano umowę na otwarcie nowej linii promowej Gdańsk–Karlskrona. Natomiast 29 września 1979 roku zawieszono definitywnie linię angielską jako nierentowną. Storpedowany został też projekt zbudowania przez PŻB zaplecza hotelowo-gastronomicznego na Wybrzeżu³¹.

Promy przewiozły w 1979 roku 326 981 pasażerów (wzrost o 11% w stosunku do 1978 roku), 60 863 samochodów osobowych (wzrost o 3%), 20 350 samochodów ciężarowych (wzrost o 20%) i 499 788 ton ładunków (wzrost o 20%). Relacja pomiędzy przewozami ze Świnoujścia i Gdańska była praktycznie bez zmian, tzn. 80:20. Pomimo dobrych wyników rzeczowych wzrastające koszty działania spowodowały znaczne straty finansowe, które wyniosły 380 mln PLN.

1980

Dnia 6 stycznia 1980 roku odbył się rejs inauguracyjny na linii Gdańsk–Karlskrona promem m/f SILESIA. Brało w nim udział 370 pasażerów, w większości turyści z poznańskiego biura Gromada. Otwarcie tej linii było jednak związane z kolejnymi kosztami. Kryzys finansowy kumulował się. W prasie ukazywały się coraz bardziej krytyczne artykuły na temat Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i stylu zarządzania Dyrektora Jana Szymańskiego³².

Po powstaniu NZZS Solidarność wewnątrz przedsiębiorstwa rozwijała się ostra walka polityczna. Dyrektor Jan Szymański związany z obozem władzy PRL i partią PZPR stał się pierwszym obiektem ataków. Kierując firmą silną ręką nie u wszystkich miał poważanie i akceptację tego stylu. Oskarżony o nadużycie i niegospodarność oraz narażenie przedsiębiorstwa na straty, m.in. przez organizację słynnego rejsu do Felixtowie, otwarcia linii promowych bez żadnego przygotowania, rozbudowanie służb administracyjnych, został 31 października 1980 roku odwołany ze stanowiska.

Był to okres bardzo trudny dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Po okresie entuzjastycznego początku na kołobrzeskiego armatora spadła lawina krytyki. Krytykowano przede wszystkim sam fakt powołania przedsiębiorstwa w Kołobrzegu. Ze strony Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskich Linii Oceanicznych odzywały się głosy o zwrot promów, argumentując, iż do portu Kołobrzeg one nigdy nie wpłyną. Problemy PŻB miały kilka przyczyn, ale przede

31 *Promy na torze przeszkód*, Poprawski J., „Pobrzeże”, Październik 1982.

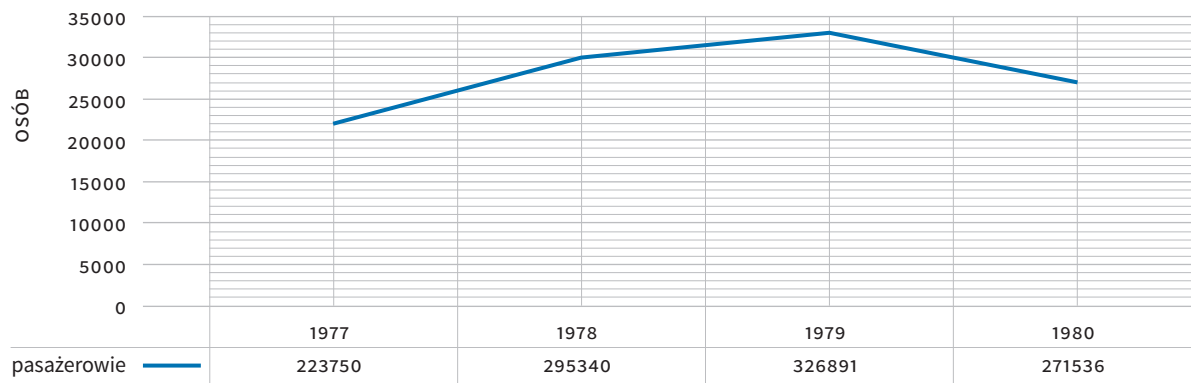
32 *Cała wstecz i wolno naprzód*, „Światowid”, nr 853, 1980.

wszystkim koszty promów zbudowanych w Stoczni Szczecińskiej. Prom m/f POMERANIA kosztował 689 mln zł, zamiast planowanych 400 mln zł. M/f SILE-SIA była jeszcze droższa. Ponadto nastąpił znaczny wzrost cen paliw, a linia promowa do Anglii okazała się zupełnie nierentowna.

Szczyt koniunktury w żegludze promowej przypadł na 1975 rok, a Polska Żegluga Bałtycka rozpoczęła działalność w 1976 roku, który już przyniósł pierwsze objawy rozpoczynającego się kryzysu polskiej gospodarki. Firmie podarowano wysłużone statki i porty bez podstawowego wyposażenia, pozbawiono zaś uprawnień jakie miały Polskie Linie Oceaniczne i Polska Żegluga Morska. Słabość ekonomiczno-techniczną nowego przedsiębiorstwa chciano nadrobić decyzjami administracyjnymi,

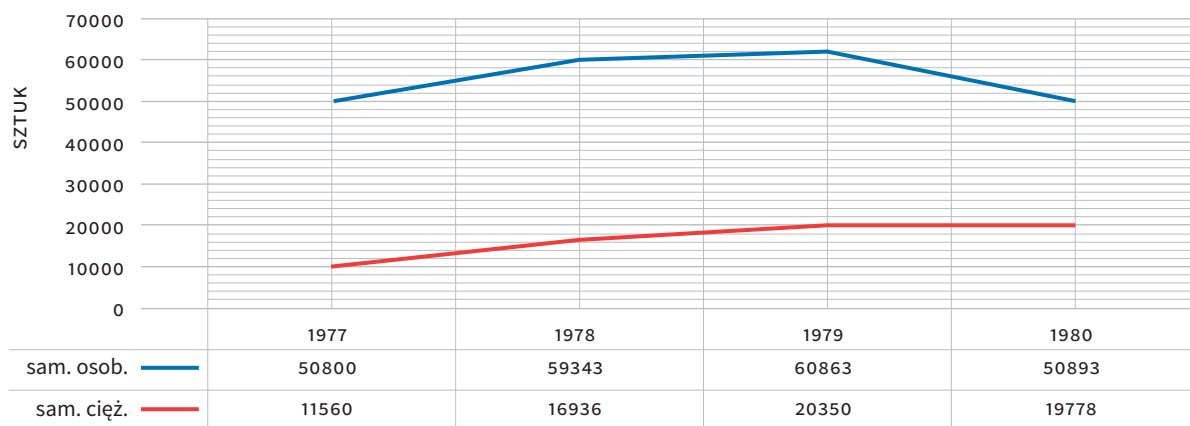
które zmieniły pierwotny zakres i charakter nowego armatora: przewozy małymi statkami i aktywizacja małych portów Środkowego Wybrzeża stały się marginesem w działalności PŻB, gdyż główne strumienie zysków generowały promy pasażersko-samochodowe.

Duży regres zanotował port w Kołobrzegu. Co prawda powstały nowe nabrzeża, zainstalowano dźwigi, utworzono magazyny, utwierdzono place i drogi wewnętrzne. Zwiększyło to tempo obsługi statków. Ale wielkość przeładunków była mniejsza od możliwości portu: w 1980 roku port kołobrzegi przeładował 311 tysięcy ton ładunków, a w 1981 roku tylko 225 tysięcy ton. Po prostu brakowało towarów zleconych do przewozu przez polski handel zagraniczny³³.

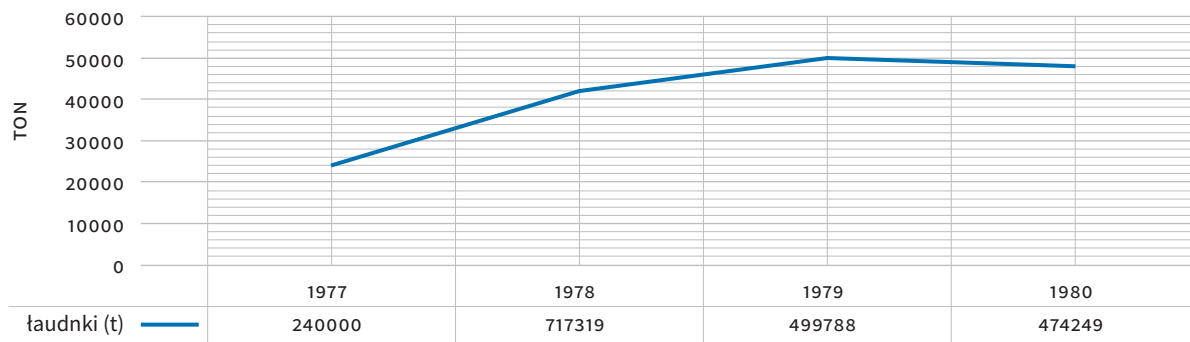


Przewozy pasażerów promami PŻB w latach 1977–1980. Opracowanie własne.

33 *Małe porty i małe trampy*, Narkowicz J., „Głos Pomorza”, 30.03.1982.



Przewozy samochodów promami pżb w latach 1977–1980. Opracowanie własne.



Przewozy ładunków promami pżb w latach 1977–1980. Opracowanie własne.

Jerzy Grudziński, Janusz Rutkowski, Janusz Komander 1981–1983

Dnia 3 listopada 1980 roku na stanowisko dyrektora PŻB został powołany Jerzy Grudziński, poprzednio pracujący w Polskiej Żegludze Morskiej w Szczecinie. Praktycznie miał on przygotować program na przetrwanie firmy. Dnia 4 listopada 1980 roku sprzedano najstarszy prom m/f GRYF armatorowi greckiemu.

W 1980 roku znacznie zmalały wielkości przewozów promowych. Zanotowano spore obniżenie się dynamiki:

271 536 pasażerów (spadek dynamiki o 17%),
50 893 samochodów osobowych (spadek o 16%),
19 798 samochodów ciężarowych (spadek o 3%)
i 474 249 ton ładunków (spadek o 5%).

1981

Po pięciu latach działalności zamknięto szkołę stewardów PŻB. Ukończyło ją ogółem 240 absolwentów, z których większość otrzymała zatrudnienie na promach oraz w biurach PŻB.

W 1981 roku nastąpiło niespodziewanie ożywienie w ruchu pasażerskim. Morskie Biura Podróży organizowały kilkudniowe wycieczki do Skandynawii, np. do Kopenhagi, z zawinięciem do Malmö lub do Travemünde. Zwiększony udział turystów polskich nie przełożył się jednak w istotny sposób na promowe wyniki przewozowe. 12 grudnia 1981 roku zwodowano w Szczecinie trzeci prom z serii B-490 m/f MAZOWIA. Matką chrzestną miała być

piosenkarka Irena Santor. Niestety z powodów finansowych Polska Żegluga Bałtycka już nie odebrała tego promu. Zakupił go armator turecki. Zmienił nazwę na ANKARA. Ponadto zamówił drugi prom z tej serii nazywając go SAMSUN.

13 grudnia 1981 roku został wprowadzony w Polsce stan wojenny. Promy zostały zablokowane w portach, żegluga z kraju przestała funkcjonować. Polska Żegluga Bałtycka stała się zakładem zmilitaryzowanym. Dyrektor PŻB wydał zarządzenie, którym powołał do służby wojskowej wszystkich zatrudnionych w przedsiębiorstwie pracowników. W przypadku uchylania się od służby groziły surowe kary.

Promy PŻB zostały uruchomione na swoich liniach dopiero 20 grudnia 1981 roku. Ilość pasażerów była bardzo mała. Pojawiły się też ogromne problemy w związku z brakiem łączności. Firma została odcięta od świata. Ale przekazywaniem informacji zajęli się wtedy przedstawiciele PŻB, ulokowani w biurach zagranicznych portów.

Polacy nie mogli wyjeżdżać za granicę, a przy małym ruchu ze Skandynawii, promy kursowały prawie puste. Spowodowało to powstanie ogromnych strat finansowych. Dnia 31 grudnia 1981 dyrekcja zwolniła 181 pracowników lądowych i morskich. Decyzję uzasadniano nieprzydatnością pracownika w zakładzie zmilitaryzowanym w okresie stanu wojennego, zasadniczo bez jakichkolwiek kryteriów. Dyrektor Jerzy Grudziński miał swoją koncepcję uratowania firmy przed likwidacją, tzn. wyrowadzenie z deficytu m.in. poprzez ograniczenie zatrudnienia³⁴. Ale był to jednak model programu defensywnego. Powinno się raczej sprzedać prom

34 Co się zdarzyło w PŻB? J. Narkowicz, „Głos Pomorza” 19.01.1982.

m/f ROGALIN, zmniejszyć załogi hotelowe na promach, sprzedać najstarsze 24-letnie trampy (INA, SOŁA, KRUTYNIA, NER). Natomiast zlikwidowano linię promową do Karlskrony. Przez prawie cały 1981 rok m/f ROGALIN „stał na sznurku”, gdy doba postoju kosztowała wtedy około 700 tysięcy zł.

Minister Urzędu Gospodarki Morskiej Jerzy Korzonek na pytanie: „Co dalej z PŻB?” mówił: „Po odpowiedź proszę jechać do Kołobrzegu. Dziś każde przedsiębiorstwo ratuje się samo”. Odezwały się też głosy krytyczne. Polskie Linie Oceaniczne wystąpiły z postulatem przejścia od PŻB promów. Rozważano poważnie ten wariant jako przypadek „przedsiębiorstwa deficytowego w warunkach reformy gospodarczej”. Majątek trwały armatora był pokaźny, bo wynosił ponad 3,4 mld PLN, natomiast zadłużenie sięgało ponad 1,3 mld PLN. Rok 1981 zakończono stratą w wysokości 273 mln PLN. Zysk przynosiły małe porty, a straty generowały promy i zakład budowlano-remontowy.

Przyczyną deficytu PŻB było nieefektywne wykorzystanie promów: z pięciu jednostek, dwie były w ogóle nie wykorzystane. PŻB miała nadwyżkę tonażu w stosunku do istniejących linii promowych i popytu na przewozy. Mógł on się jeszcze powiększyć po ewentualnym odbiorze m/f MAZOWIE. Ostatecznie do tego nie doszło. W ostatnich sześciu latach zmieniła się tendencja w turystyce morskiej na Bałtyku: istotnie zmniejszył się ruch pasażerski m.in. z powodu wzrostu cen paliwa, natomiast na stałym wysokim poziomie utrzymywała się frekwencja samochodów ciężarowych z towarami. Tendencje spadkowe w ruchu turystycznym spotęgowała ponadto sytuacja wewnętrzna w Polsce. Według Narodowego Banku Polskiego możliwości przewozowe promów PŻB były wykorzystywane

tylko w 30%. Jednodniowy, bezproduktywny postój promu kosztował około 700 tysięcy PLN, a m/f ROGALIN stał beczynnie prawie cały rok !

W 1981 roku przewozy promowe kształtowały się następująco:

250 852 pasażerów (spadek o 8%),
49 010 samochodów osobowych (spadek o 4%),
20 811 samochodów ciężarowych (wzrost o 5%)
i 489 541 ton ładunków (wzrost o 3%).

PŻB przekazała do kasy państwowej ponad 20 mln USD.

1982

Okres stanu wojennego był czasem zatrzymania działalności Polskiej Żeglugi Bałtyckiej na wielu frontach. Nastąpiły lata głębokiego kryzysu. Nowa sytuacja polityczna w kraju sprawiła, iż wielu pracowników opuszczało Polskę. Szczególnie taką możliwość mieli marynarze. Jeszcze w 1981 roku zdezerterowało 56 pracowników PŻB, a w 1982 roku 50 osób. Głównymi kierunkami ucieczek była Szwecja i Republika Federalna Niemiec³⁵. Zresztą zjawisko to było w tym okresie również powszechne wśród pasażerów promów.

W pierwszym okresie stanu wojennego promami transportowano do Polski dary organizacji społecznych ze Skandynawii do Polski: paczki dla starszych osób, używana odzież, obuwie itp.

W styczniu 1982 roku następuje zmiana na stanowisku kierownictwa przedsiębiorstwa: odwołano Dyrektora Naczelnego Jerzego Grudzińskiego oraz Dyrektora Zakładu Żeglugi Promowej Stefana Szczęcha. Dyrektorem Naczelnym od 9 stycznia

35 Edward Stępień.pl

1982 roku został Janusz Rutkowski, który w latach 1976–1978 był Dyrektorem Zakładu Usług Turystrycznych i Hotelowo-Gastronomicznych PŻB. Nowy dyrektor anulował decyzję o zwolnieniach pracowników z dnia 31 grudnia 1981 roku i powołał pięć komisji zakładowych, które zajęły się stanem zatrudnienia w PŻB.

Brak pasażerów odbił się jednak na kondycji przedsiębiorstwa. Ale armator podejmował heroiczne decyzje, aby uratować przedsiębiorstwo. 2 maja 1982 roku zostaje otwarte połączenie ze Świnoujścia do Travemünde w Republice Federalnej Niemiec, jako przedłużenie istniejącej linii do Kopenhagi. Żeglugę na tej trasie realizował prom m/f ROGALIN. Wydłużono również linię do Helsinek o port Visby na Gotlandii. Najbardziej jednak liczone na dochody z wyczarterowania promów: m/f POMERANIA na linię Marsylia–Genua–Tunis oraz m/f ROGALIN na linię Brementhaven–Newcastle–Reykjavik. Wyczarterowany przez tunezyjskiego armatora Cotunav prom m/f POMERANIA cieszył się uznaniem turystów z państw basenu Morza Śródziemnomorskiego.

Reforma gospodarcza usamodzielniała armatora. Musiał sam starać się o ładunki dla floty trampowej. W latach 1978–1980 porty Kołobrzeg, Darłowo i Ustka przeładowały blisko 450 tysięcy ton, w tym Kołobrzeg 352 tysięcy ton. Zakładano, że małe porty przeładują w 1982 roku 310–350 tysięcy ton. W tej sytuacji licząca zaledwie 14 statków flota trampowa PŻB szukała zatrudnienia u armatorów zagranicznych³⁶.

36 *Aktywizacja małych portów*, „Rzeczpospolita”, 4.02.1982.

37 *Mosty przez Bałtyk*, K. Pohl, „Rzeczpospolita”, 26.03.1982.

Dyrektor Janusz Rutkowski uważał, że nie wolno rezygnować z żeglugi promowej, ale też nie wolno godzić się na dotychczasowy tryb działania i ponoszenie wielomilionowych strat. Warunkiem dalszego istnienia przedsiębiorstwa powinno być przedstawienie wiarygodnego programu wyjścia z kryzysu i odzyskanie zaufania u klientów, banków i kierownictwa branży³⁷. Program taki powstał i opiera się on na kilku przesłankach:

- a. wydzierżawienie kilku promów (m/f POMERANIA, m/f ROGALIN) armatorom zagranicznym,
- b. otwarcie linii detaszowanych pomiędzy obcymi portami,
- c. lepsze wykorzystanie pozostałych promów; według kapitana Alfreda Chlebionka zdolności przewozowe linii Świnoujście–Ystad są wykorzystane w 30%.

Dyrektor PŻB miał też swój plan konsolidacji: należy włączyć do PŻB linie zachodnioeuropejskie PŁO. Chodziło o to, aby promy były w silnym i zdrowym organizmie gospodarczym, co pozwoli łatwiej przetrwać kryzys.

Szczegółowe elementy programu sanacji przedsiębiorstwa zawierały m.in.

- a. wydłużenie linii Świnoujście–Kopenhaga do Travemünde,
- b. wznowienie na linii Gdańsk–Helsinki zawijania do Nynäshamn,
- c. redukcja 66 etatów pracowników lądowych,
- d. zmniejszenie załóg hotelowych na promach o 257 osób,
- e. postulat przekazania do PŻB całej polskiej żeglugi towarowej na Bałtyku: przejście od PŁO ich statków oraz przejście z PŻM promów kolejowych,

- f. przyznanie dotacji na 1982 rok w wysokości około 600 mln PLN – bez dotacji deficyt PŻB wyniesie około 300 mln PLN,
- g. żądanie specjalnego traktowania PŻB przez NBP: propozycja zastosowania odrębnego przelicznika dewiz do PLN (gdyby w 1981 roku zastosowano przelicznik 110 PLN/USD to PŻB byłaby rentowna).

Minister Jerzy Korzonek ustosunkował się krytycznie do tych propozycji PŻB. Odpowiedział, że taki program powiększy deficyt PŻB i że nie może być mowy o rozszerzeniu działalności armatora. Również bank NBP odrzucił możliwość stosowania korzystniejszego przelicznika dla PŻB³⁸.

Na wiosnę 1982 roku ożywił się ruch turystyczny Skandynawów na promach, zaś towarowy był na poziomie ubiegłego roku. Przewożono po około 100 pasażerów na liniach Świnoujście–Ystad i Świnoujście–Kopenhaga oraz po 20 jednostek ciężarowych.

Pomimo tego sytuacja PŻB była bardzo zła. Narodowy Bank Polski opublikował listę firm zagrożonych bankructwem. Na liście tej znalazła się też Polska Żegluga Bałtycka. Duży wpływ na sytuację przedsiębiorstwa miały czynniki obiektywne, a w szczególności ogólna sytuacja w kraju w stanie wojennym. Bank odmówił kolejnych kredytów, a Urząd Gospodarki Morskiej przystąpił do likwidacji armatora³⁹. Nowe kierownictwo PŻB argumentowało pogorszenie wyników finansowych wzrostem kosztów paliwa, ale chyba bardziej obiektywnymi przyczynami były nieprzemyślane wcześniejsze decyzje: fiasco linii angielskiej, która spowodowała stratę ok. 100 mln PLN oraz brak zdecydowanej decyzji w sprawie sprzedaży lub wydzierżawienia promu ROGALIN. Dyrektor Rutkowski uważał, że deficyt nie istnieje, a jest on tylko efektem określonej, niekorzystnej dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej relacji USD do PLN⁴⁰.

Prom m/f POMERANIA został wyczarterowany do Tunezji, do kompanii Cotunav, od 15 czerwca do 15 października 1982 roku, z możliwością przedłużenia umowy na dwa lata. Kursował pomiędzy Tunezją, Francją i Włochami, między portami La Goulette a Genuą oraz między La Goulette a Marsylią. Na promie pracowała załoga maszynowa i pokładowa oraz część załogi hotelowej z Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Trwały negocjacje z bankami w sprawie nowych warunków kredytowania. Banki nie chcą nadal udzielać kredytów, więc resort nadzorujący przedsiębiorstwo musiał podjąć decyzję o likwidacji albo sam podjąć się dofinansowania⁴¹. Ale do bankructwa nie doszło. Na ratunek przedsiębiorstwu przyszedł nie bank, ale armator ze Szczecina–Polska Żegluga Morska. 3 czerwca 1982 roku podpisano porozumienie między armatorami: PŻM udzieliła 250 mln PLN pożyczki pod zastaw hipoteczny promów m/f WILANÓW i m/f WAWEL. Pozostałe 400 mln PLN zadłużenia decyzją Ministra z lipca br. zrefundowane zostanie z budżetu państwa. Ponadto PŻM przejęła zadłużone promy m/f POMERANIA i m/f SILESIA. Po latach statki te powróciły do PŻB. Za tą pomocą okazaną kołobrzieskiemu armatorowi stał osobiście dyrektor PŻM Ryszard Karger, który widział sens istnienia PŻB⁴². Ponadto Polska Żegluga

38 *Czy PŻB przetrwa kryzys?*, J. Narkowicz, „Głos Pomorza”, 2–4.04.1982.

39 H. Szczepańska, op. cit. s. 51.

40 *Mosty przez Bałtyk*, K. Pohl, „Rzeczpospolita”, 26.03.1982.

41 *50 pierwszych zagrożonych bankructwem*, „Życie Warszawy” 26.05.1982.

42 H. Szczepańska, op.cit., s. 50–51.

Morska postanowiła pomóc w odbudowaniu floty małych statków towarowych PŻB i zobowiązała się do sfinansowania zakupu w Bułgarii 10 kabotażowców, tzw. kołomaxów po 1850 DWT, które PŻB będzie spłacała w następnych latach. W rozliczeniu PŻM będzie wykorzystywać dla swoich potrzeb wszelkie nadwyżki mocy przerobowych Zakładu Remontowo-Budowlanego PŻB oraz Armatorskiego Ośrodka Remontowego. Zostało też odstąpionych 30 mieszkań z puli PŻB. Ponadto PŻB sprzedała do PŻM 2 mln USD po aktualnym kursie złotowym. W efekcie tej współpracy z Polską Żeglugą Morską, którą nazywano „porozumienia o charakterze wzajemnym”, pojawiły się opinie czy nie zawiązać spółki z udziałem Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej?

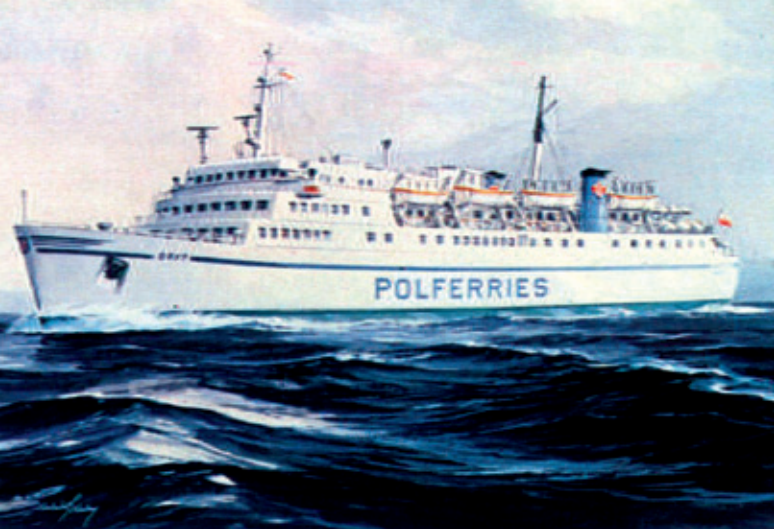
Mimo sporych trudności PŻB starała się prowadzić normalną działalność. Od 6 czerwca 1982 roku wznowiono linię Gdańsk–Nynäshamn–Helsinki, obsługiwał ją prom m/f SILESIA. Powrót na linię poprzedziły gruntowne przygotowania we współpracy z agencyjną firmą Oy Aseman Matkakeskus, powiązaną z armatorem Silia Line, mającym największe promy na świecie. Prom m/f SILESIA raz w tygodniu kursował też pomiędzy Helsinkami a portem Visby na Gotlandii, tradycyjnym miejscem wypoczynku weekendowego Finów. Tym sposobem już trzeci prom PŻB wszedł do pracy między zagranicznymi portami⁴³.

Zanotowano też znaczny postęp w informatyzacji przedsiębiorstwa. W 1982 roku następuje istotny skok technologiczny w tej dziedzinie: na promach PŻB zainstalowano wewnętrzne sieci intranetowe.

Stanowiska gastronomiczne i hotelowe połączono komputerami i kasami rejestrującymi firmy National Cash Register (NCR), rozliczano utargi na bieżąco, wyniki transmitowano do Centrali w Kołobrzegu. Usprawniło to znacznie obsługę pasażerów oraz przybliżyło promy PŻB do standardów europejskich. Znamienne jest to, że rozwój komputeryzacji armatora przypadł na stan wojenny i okres po jego zakończeniu.

W trakcie sezonu sytuacja na linii Świnoujście–Ystad ustabilizowała się: przewieziono 85% ilości pasażerów w stosunku do lat ubiegłych, a wpływy finansowe, po podwyżce cen, były prawie identyczne. Natomiast przewozy ładunków na ciężarówkach wzrosły o 20%; wpływy z tego tytułu wzrosły o 35%. Warunkiem powodzenia w 1983 roku było utrzymanie regularności rejsów. Ponadto PŻB liczyła na zniesienie utrudnień wizowych. Na linii helsińskiej przewozy pasażerów i ciężarówek spadły znacznie w stosunku do lat ubiegłych. W jedną stronę z Helsinek do Nynäshamn płynęło średnio 12 pasażerów, do Gdańska – 76 pasażerów. Na odcinku Helsinki–Visby przewożono średnio 300 pasażerów. Znacznie spadły przewozy ciężarówek na linii Helsinki–Gdańsk, głównie z powodu zastoju produkcji przemysłowej w Polsce oraz spadku ładunków tranzytowych (wojna w Iraku). Na linii do Kopenhagi i Travemünde prom m/f ROGALIN nawet w pełni sezonu pływał z małą liczbą pasażerów. Z Travemünde do Kopenhagi w sezonie podróżowało średnio po 150 osób, a do Świnoujścia 55 osób. Decyzja o otwarciu tych połączeń była spóźniona. Według dr Joachima Eschhe z „Posejdon Schiffahrt” prom PŻB powinien jeden raz w tygodniu kursować na linii Travemünde–Gdańsk oraz raz w tygodniu

43 *Silesia znów na linii helsińskiej*, „Głos Pomorza”, 9–10.06.1982.



Prom m/f GRYF. Archiwum PZB.

do Rønne. W latach ubiegłych do Gdańska zawijał prom TT-Saga, który przewoził średnio ok. 600 pasażerów i 150 samochodów osobowych. Zainteresowanie turystów niemieckich regionem gdańskim i Mazurami jest bowiem bardzo duże⁴⁴.

W czerwcu 1982 roku obchodzono 15-lecie linii Świnoujście–Ystad, którą w 1967 roku zainaugurował prom m/f GRYF.

Obecnie dwa razy dziennie linię obsługują promy m/f WAWEL i m/f WILANÓW. W ciągu tych 15 lat promy przewiozły prawie 1,9 mln pasażerów z państw skandynawskich i z Polski, około 400 tysięcy samochodów osobowych i ponad 60 tysięcy samochodów ciężarowych. Linia ta zarobiła dotychczas około 250 mln USD⁴⁵.

Podjęto decyzję o zmniejszeniu stanu załóg pływających o blisko 350 osób. Przerosty zatrudnienia były widoczne szczególnie w martwych sezonach turystycznych, gdzie np. na 30 pasażerów przypada 50 pracowników hotelowych. Przyjęto zasadę, wzorując się na armatorze Silia Line, że załogę i jej liczebność dobierać będzie kapitan promu⁴⁶.

Dyrektor Janusz Rutkowski w obszernym wywiadzie prasowym przypomniał o swoim udziale w kreowaniu koncepcji polskiej żeglugi promowej na Bałtyku: już w 1962 roku na łamach „Polityki” jako pracownik PLO proponował uruchomienie linii Świnoujście–Malmö lub Świnoujście–Ystad. Proponował też linię Gdynia–Sztokholm i Gdynia–Helsinki. Ekspansja polskiej żeglugi na szlakach dalekomorskich prowadziła jednak do niedoceny linii bałtyckich. Dopiero Dyrektor PZM Ryszard Karger podjął ryzyko decyzji pionierskiej, w wyniku której powstała nowa dziedzina żeglugi – przewóz ładunków tocznych. Według Janusza Rutkowskiego błąd jego poprzedników polegał na tym, że kurczowo trzymali się linii promowych, tzn. układu porty polskie – porty obce. Z tego powodu w 1981 roku część promów nie miała zatrudnienia. Z wydzierzawieniem promów nie ma na rynku kłopotów, a dzierżawa przynosi zyski. Trzeba co najmniej trzech lat, aby ludzie przyzwyczajali się do nowej linii. A ruch statku z małą ilością pasażerów i samochodów jest dla armatora tańszy niż jego postój w porcie. Ruch pasażerski spadł o blisko 70% z przyczyn głównie politycznych. Dyrektor uważał też, że reforma gospodarcza absolutnie nie przekładała się na gospodarkę morską, np. wzrost cen i frachtów odstrasza klientów żeglugi promowej⁴⁷.

44 *Sezon na promach*, J. Narkowicz, „Głos Pomorza”, 22.09.1982.

45 *15 lat linii Świnoujście–Ystad*, „Głos Pomorza”, 21.06.1982.

46 *Wszystko w rękach kapitana*, „Głos Pomorza”, 1.07.1982.

47 *Umacniamy się na nowych liniach*, „Głos Pomorza”, 2–4.07.1982.

Program naprawy przedsiębiorstwa został zaaprobowany przez kierownictwo resortu, odrzucił go jednak Narodowy Bank Polski, który wystąpił z wnioskiem o likwidację PŻB. Organ założycielski Urząd Gospodarki Morskiej przystąpił do czynności likwidacyjnych. Zespół rzeczoznawców uznał, że program naprawy daje szansę przetrwania i dojścia w 1983 roku do sytuacji, aby dalej jego działanie było oparte o samofinansowanie. Wobec tej opinii kierownictwo UGM odstąpiło od zamiaru likwidacji PŻB. Główne założenia programu sanacji przedsiębiorstwa opierały się na następujących założeniach:

- a. zapewnieniu wysokiej sprawności technicznej floty PŻB, poprzez rozwój własnego Armatorskiego Ośrodka Remontowego,
- b. utrzymanie stanu posiadania floty,
- c. kontynuowanie racjonalizacji zatrudnienia – odešlo już 400 pracowników, zaplanowano jeszcze 150,
- d. uporządkowanie gospodarki materiałowej.

Decyzją dyrekcji każdy pracownik PŻB będzie rozliczany nie za to co robi, lecz za to co zrobił !

Komisja ministerialna zaleciła ponadto powołanie Spółki Akcyjnej PŻB w Kołobrzegu, składającej się z Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Orbisu i Baltony. Wystąpiła też z wnioskiem do Urzędu Gospodarki

Morskiej o pilną rozbudowę ze środków budżetowych bazy promowej w Świnoujściu⁴⁸.

23 sierpnia 1982 roku rozpoczęto nowy cykl wycieczek po Bałtyku „Popołudnie z Neptunem”. Do dyspozycji wycieczkowiczów oddano dwa promy: m/f WILANÓW i m/f WAWEL. Ze Świnoujścia promy wypływały na 8-godzinne rejsy po Bałtyku⁴⁹.

Dnia 12 września 1982 roku na pokładzie m/f SILESIA, z inicjatywy dyrektora PŻB Janusza Rutkowskiego odbyło się spotkanie z udziałem Polskiej Żeglugi Morskiej (dyrektor Ryszard Karger), Orbis (dyrektor Jerzy Sułkowski), LOT (dyrektor Jan Kowalski). Ponadto uczestniczyli agenci generalni z krajów skandynawskich i RFN, przedstawiciele biur podróży. Wszyscy zagraniczni goście pozytywnie ocenili inicjatywę nowej dyrekcji PŻB: po raz pierwszy myśli się o rozwoju linii promowych i działaniach marketingowych. W spotkaniu nie uczestniczył armator – Polskie Linie Oceaniczne⁵⁰.

Całe pasmo kumulujących się niekonsekwencji, błędów i porażek w polskiej żegludze promowej scharakteryzował Dyrektor Naczelny Stena Line Sten Olson, który powiedział: „PŻB ma bardzo dorodnych rodziców (PLO i PŻM), bardzo bogatych, ale złych rodziców. Zamiast karmić swoje „niemowlę” mlekiem z odżywkami, karmią je zimną wodą z kranu”. Trudno podzielać w pełni tę opinię – przynajmniej w stosunku do szczecińskiej Polskiej Żeglugi Morskiej. Ale dyrektor Stena Line obserwując liczne przypadki bezsensownej konkurencji polskich armatorów i widząc skutki takich praktyk, miał prawo tak powiedzieć⁵¹.

W październiku 1982 roku 72-osobowa grupa inicjatywna założyła związek zawodowy pracowników Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Byli to przedstawiciele marynarzy, pracowników portów i baz promowych

48 *Armatorskie podanie ręki*, W. Świącicki, „Wieczór Wybrzeża”, 20–22.08.1982.

49 *Wycieczki promami po Bałtyku*, „Rzeczpospolita”, 25.08.1982.

50 *PŻB rusza do natarcia*, „Głos Wybrzeża”, 17.09.1982.

51 *Niemowlę zimną wodą z kranu karmione*, J. Poprawski, „Pobrzeże”, Wrzesień 1982.

oraz pracowników administracji. Przewodniczącym 11-osobowego komitetu założycielskiego został Grzegorz Uciński⁵².

Dyrektor Janusz Rutkowski stwierdził, że po raz pierwszy w historii kraju powstaje morski program państwa. Wymagać on będzie ścisłej współpracy resortów: spraw zagranicznych, spraw wewnętrznych, finansów, komunikacji. W PŻB niezbędne są działania: budowa nowych łóżysk promowych w Gdańsku i Świnoujściu, modernizacje dworców morskich, w Kołobrzegu pilny remont falochronu, budowa nowych dwóch promów. Opracowano ramowy plan rejsów na 1983 rok. Polegał on na utrzymaniu linii Gdańsk–Nynäshamn–Helsinki, ponadto w sezonie letnim Helsinki–Visby, rejsy na linii Świnoujście–Ystad oraz dwa razy w tygodniu do Kopenhagi, możliwość otwarcia linii Travemünde–Gdańsk, a latem Travemünde–Rønne. Zaplanowano atrakcje turystyczne, w tym party-tour, shopping-tour, mini ferie, rejsy po Bałtyku i „Popołudnie z Neptunem”. Prom m/f POMERANIA ma powrócić do kraju, a m/f ROGALIN od czerwca 1983 roku zostanie wycarterowany na 135 dni na Wyspy Owczę⁵³.

Istotnymi faktami dla działalności przedsiębiorstwa było zawieszenie w dniu 31 grudnia 1982 roku stanu wojennego. Wpłynęło to w sposób istotny na zwiększenie ruchu turystycznego ze Skandynawią.

W grudniu 1982 roku miał miejsce epilog „sprawy Szymańskiego”. W Sądzie Rejonowym w Koszalinie zapadł wyrok w sprawie karnej dotyczącej niegospodarności założyciela Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu. Podczas rozprawy padały bardzo surowe opinie. Janowi Szymańskiemu zarzucono rozrzutność w dysponowaniu mieniem PŻB, a szczególnie propagandowy rejs do Felixtowe, wyłudzenie usług budowlanych przy budowie domu

jednorodzinnego. Według oskarżyciela Jan Szymański wykorzystując pełnioną przez siebie funkcję zarządzał apodyktycznie państwowym majątkiem, tworząc kosztowne wizje. Był głównym sprawcą późniejszej sytuacji ekonomicznej armatora⁵⁴.

W 1982 roku notuje się drastyczny spadek pasażerskich przewozów promowych: 113 483 pasażerów (spadek o 55%), 26 334 samochodów osobowych (spadek o 46%), ale wzrost przewozów cargo: 22 168 samochodów ciężarowych (wzrost o 7%) i 501 802 ton ładunków (wzrost o 3%). W Polskiej Żegludze Bałtyckiej było zatrudnionych wówczas 2 665 pracowników.

1983

Według opinii lobby gdyńskiego, Polska Żegluga Bałtycka, pomimo licznych pomysłów swoich kierowników, nigdy nie była w stanie dać krajowi sporych zysków. Oprócz dwóch pierwszych lat, przynosiła permanentnie straty. Nie pomagały kredyty. Przedsiębiorstwo nie posiadało własnych środków obrotowych. Regres rynkowy spowodowany stanem wojennym jeszcze skumulował kłopoty firmy. Gdyby nie materialne i moralne wsparcie dla PŻB ze strony Polskiej Żeglugi Morskiej kołobrzesci armator nie miałby szans na dalsze istnienie.

Wtedy pojawił się pomysł przekształcenia przedsiębiorstwa w spółkę. Jej substancją miały być wszystkie promy: pięć promów PŻB i dwa promy kolejowe PŻM. Nie należałyby do spółki należące

52 *Komitet założycielski powstał w PŻB, „Magazyn”, 8.10.1982.*

53 *Z wizytą w PŻB. Wychodzenie z wirazu.* B. Czubasiewicz, „Głos Szczeciński”, 21.10.1982.

54 *Sprawa Szymańskiego, J. Poprawski, „Pobrzeże”, Grudzień/nr 4 1982.*

do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej: zakład portów, zakład turystyki, flota trampowa oraz terminale promowe w Gdańsku i Świnoujściu. Jako statutowi założyciele spółki byłyby PŻB, PŻM i PŁO. Możliwość przystąpienia miałyby również Baltona, Orbis, PLL LOT oraz prywatni akcjonariusze w kraju i za granicą, załogi statków i promów, pracownicy lądowi i zagraniczni kontrahenci. Siedzibą spółki byłby Kołobrzeg. Celem nadrzędnym tej inicjatywy było to, aby polskie promy nie zniknęły z Bałtyku, a pływające promy i statki nie przynosiły strat. Spółka miała wyposażać w środki obrotowe poszczególnych armatorów. Projekt ten nie został ostatecznie zrealizowany⁵⁵.

Dnia 17 lutego 1983 r. na pokładzie flagowego statku Polskich Linii Oceanicznych STEFAN BATORY podpisano porozumienie w sprawie utworzenia Związku Armatorów Polskiej Marynarki Handlowej, które parałowali dyrektorzy PŁO, PŻM i PŻB. Celem ZAPMH było kształtowanie warunków sprzyjających rozwojowi polskiej floty na międzynarodowym rynku żeglugowym. Chęć przystąpienia do związku wyraziły m.in. Żegluga Polska s.a., Polskie Towarzystwo Okrętowe s.a., Transocean w Szczecinie, Polskie Ratownictwo Okrętowe⁵⁶.

55 *Polska Żegluga Promowa s.a. – fakt czy propozycja?*, J. Zarzycki, „Głos Szczeciński”, 18.02.1983.

56 *W interesie żeglugi morskiej – Związek Armatorów Polskich Marynarki Handlowej*, „Głos Wybrzeża”, 18.02.1983

57 *Odbudowa kołobrzesckiej floty małych trampów*, „Głos Pomorza”, 28.02.1983.

58 *Kto się odważy spalić mosty*, W. Wiśniewski, „Zbliżenia”, Nr 11/83, 17.03.1983.

59 *Łatanie baz promowych*, J. Poprawski, „Zbliżenia”, Nr 20 (172), 19.05.1983

60 *Pierwszy był GRYF – 10 lat linii promowej do Helsinek*, J. Drzemczewski, „Głos Wybrzeża”, 20.06. 1983.

Potrzeba posiadania statków mogących wchodzić do małych portów Środkowego Wybrzeża i innych portów bałtyckich była oczywista. Mała flota PŻB zestarzała się. Z posiadanych obecnie 14 statków, 11 musi być skasowanych w ciągu 2–3 lat. W porozumieniu z Polską Żeglugą Morską złożono w Argentynie zamówienie na 6 statków o jednostkowej nośności około 2000 DWT. Zostaną one wyposażone w stery strumieniowe, umożliwiające swobodne manewrowanie w ciasnych akwenach bałtyckich. Pierwsze statki z Argentyny mają pojawić się w Kołobrzegu w 1985 roku. W 1986 r. na mocy porozumienia z PŻM rozpocznie się również budowa serii statków dla PŻB w gdańskiej Stoczni im. W. Lenina⁵⁷.

Dla poprawy sytuacji ekonomicznej PŻB podpisała umowę z firmą Forskip z Reykjavíku na wyczarterowanie promu m/f ROGALIN. Obsługiwał on linię promową Reykjavík–Bremenhaven i Newcastle.

Ciekawe spostrzeżenie pojawiło się w „Zbliżeniach” – „...Nie ma problemu ekonomicznego PŻB jako firmy. Jest natomiast problem polskiej żeglugi promowej. Ewentualna likwidacja PŻB nie rozwiąże tego zagadnienia, raczej je spotęguje”⁵⁸.

Na bazie promowej w Świnoujściu rozpoczęto eksploatację nowo wybudowanego stanowiska promowego, gdyż dla promów m/f POMERANIA i m/f SILESIA linie cumownicze były za krótkie⁵⁹.

12 czerwca 1983 roku przypadł jubileusz 10-lecia linii Gdańsk–Helsinki. Tyle samo liczy specjalnie otwarta baza promowa przy nabrzeżu kpt. Ziółkowskiego w porcie gdańskim. Połączenie zaingerował dowodzony przez kapitana Zbigniewa Wacowskiego m/f GRYF, zakupiony jeszcze przez PŁO⁶⁰.

20 czerwca 1983 roku NBP zwrócił się do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej o spłatę kredytu inwestycyjnego w wysokości ponad 1 mld PLN w nieprzekraczalnym

terminie do 1 lipca 1983 roku. PŻB tych środków nie posiadała, a ponadto była zadłużona w PŻM. Działania Dyrektora Janusza Rutkowskiego były bardzo kontrowersyjne. Według specjalistów dominowała u niego niekonsekwencja decyzji i samozadowolenie. Linia Kopenhaga–Travemünde przynosiła coraz większe straty. Dla niewielkiego zysku z czarteru rozbito najstarszą linię do Ystad. Przedłużano termin sprzedaży m/f RO GALINA. Polityka żeglugowa PŻB była zaprzeczeniem deklarowanych zamiarów. PŁO krytykowało projekt utworzenia spółki armatorów, uważając, że z partnerem deficytowym nie należy tworzyć spółki. Są dwie drogi z impasu finansowego PŻB: albo wrócić do stanu z 1977 roku i oddać promy do PŁO, albo podejmować próby przetrwania, nie tracąc zaufania do kontrahentów. Dyrektor PŻM Ryszard Karger był za utrzymaniem PŻB. Uważał ponadto, że promy kolejowe z PŁO powinny przejść do PŻB. Twierdził „...tak długo będziemy wspomagać PŻB, aż stanie na nogi”. Ale kierownictwo PŻB popełniało błędy.⁶¹

Styl kierowania firmą przez dyrektora został poddany ostrej krytyce: zarządzał on firmą na wzór zachodni w sytuacji, gdy brak było środków. Dnia 19 lipca 1983 roku Janusz Rutkowski zostaje odwołany ze stanowiska Dyrektora Naczelnego Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Przeszedł do pracy w załogach pływających PŻB. Stanowisko po nim przejmuje dyrektor komisaryczny Janusz Komander.

JANUSZ KOMANDER w branży gospodarki morskiej pracował od 1952 roku, m. in. w Polfrachcie, PŁO, Zarządzie Portu Gdynia i PŻM. Był organizatorem i dyrektorem zarządzającym Polsko-Włoskiej Spółki Żeglugowo-Agencyjnej Polascamer z siedzibą w Genui. Po powrocie do Polski podjął pracę w PŻM w Szczecinie na stanowisku pełnomocnika PŻM do współpracy z PŻB, zajmując się przygotowaniem do powołania spółki żeglugowej Polferries. Formalnie został skierowany przez Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej Jerzego Korzonka do PŻB jako dyrektor komisaryczny.

Nowy dyrektor mówił, że ma plan poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie: „...nie ma mowy o likwidacji przedsiębiorstwa, gdyż jest ono potrzebne gospodarce narodowej”.

W Kołobrzegu odbyło się wyjazdowe posiedzenie Komisji Morskiej KC PZPR i polepszył się klimat wobec Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Armator został wreszcie objęty systemem dopłat wyrównawczych, przysługujących niektórym centralom handlu zagranicznego. Chodzi o wyrównanie różnicy pomiędzy oficjalnym a faktycznym przelicznikiem USD, tak jak mają inni armatorzy. Uzyskano też zapewnienie o otrzymaniu środków na modernizację baz promowych w Świnoujściu i Gdańsku. Małe statki trampowe będą sukcesywnie wycofywane, począwszy od tych, które przynoszą największe straty. Natomiast w porozumieniu finansowym z Polską Żegluga Morską rozpocznie się budowa dziesięciu statków typu „Kołmax” – frachtowców o nośności 2000 DWT, uniwersalnych, zdolnych

61 *Kołobrzeski bankrut*, K. Pohl, „Morze i Ziemia”, 23.06.1983.

przewozić ładunki masowe, drobnicę, tarcicę spaletyzowaną, kontenery i ładunki toczne. Pierwszy ma wejść do portu Kołobrzeg w 1986 roku. Linie będą obsługiwać cztery promy. Kluczowym promem jest m/f ROGALIN, który zarabia, gdy wiezie co najmniej 300 pasażerów. Będzie on przerzucany rotacyjnie pomiędzy liniami dla poprawy efektywności wykorzystania. Zrezygnowano natomiast z linii Travemünde–Kopenhaga⁶².

Dnia 18 października 1983 roku ukształtowała się w PŻB Rada Pracownicza, której przewodniczącym został kapitan Tomasz Dziwota. Szefem Zakładu Żeglugi po Alfredzie Chlebionku został Piotr Ciekliński. Postanowiono generalnie zweryfikować strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa.

W grudniu 1983 roku ponowiła się fala krytyki wobec kołobrzeskiego armatora. Usytuowanie w Kołobrzegu armatora promowego nie miało żadnego uzasadnienia i interesu społecznego. Nie można rozbudować portu w Kołobrzegu, gdyż brak jest na to miejsca oraz nie pozwalają warunki hydrologiczne. Nikt nie wyda astronomicznych sum na takie przedsięwzięcie. „Małe jest piękne, jeśli jest inne. Inaczej stanowi karykaturę dużego”⁶³. Ripostą na ten artykuł M. Esdena jest odpowiedź Dyrektora Żeglugi PŻB Wiesława Hildebrandta,

który nie zgadzał się z autorem reportażu w „Pobrzeżu” i uważał tezy redaktora za obraźliwe i mało kompetentne⁶⁴.

Jeszcze w czerwcu 1983 roku PŻB stała na progu bankructwa. Bank w trybie natychmiastowym domagał się spłaty kredytu inwestycyjnego w wysokości 1 mld zł. Dług wobec PŻM wynosił 700 mln zł. Ówczesne kierownictwo podejmowało decyzje karkołomne dla firmy, np. usunięcie z linii Świnoujście–Ystad jednego promu i zastąpienie go statkiem ro-ro, co jednak znów zwiększało deficyt. W przededniu sezonu uruchomiono połączenie Kopenhaga–Travemünde, ale linia przyniosła pół mld zł strat.

Pomocną dłoń wyciągnęła wtedy PŻM. Pożyczono ze Szczecina 2,5 mld zł, wykupiono zadłużone promy i wycarterowano je. Dyrektor PŻM Ryszard Karger postawił jednak ostre warunki: „...od tej pory skończył się okres głupich decyzji w PŻB i nic tam nie będzie się działo bez naszej wiedzy”⁶⁵.

Zamiast planowanych wcześniej strat w wysokości 213 mln PLN, osiągnięto zysk 77 mln PLN. Zlikwidowano linię Kopenhaga–Travemünde, z linii do Ystad usunięto rorowiec, zlikwidowano zbędne przedstawicielstwo w Kopenhadze, wykorzystano maksymalnie prom m/f ROGALIN do rejsów wycieczkowych, na promach usprawniono działalność handlowo-gastronomiczną, wdrożono program gospodarki oszczędnościowej w przedsiębiorstwie.

Zgodnie z zaleceniem Urzędu Gospodarki Morskiej, aby zautomatyzować działalność handlowo-gastronomiczną na promach Polska Żegluga Bałtycka wdrożyła na m/f POMERANII i m/f ROGALINIE komputerowy system kas rejestrujących. Rozpoczynało najpierw działanie systemów kasowych u armatorów zagranicznych: Silia Line, Sealink

62 *Nie ma dylematu „być albo nie być”,* J. Poprawski, „Głos Pomorza”, 26/27. 09.1983.

63 *Słodki grzech woluntaryzmu,* M. Esden, „Pobrzeże”, Grudzień 1983.

64 *Grzechem jest nie wiedzieć i pouczać,* W. Hildebrandt, „Głos Pomorza”, 14.03. 1984.

65 *Bez cudów na prostopadłość,* K. Pohl, „Morze i Ziemia”, 25.01.1984.

i TT-Line oraz zapoznano się z technologią systemu działającego w Warszawie w Hotelu Victoria. System ten pozwalał na komputerową ewidencję operacji finansowych na promach, rozliczenie każdego punktu sprzedaży, każdego pracownika obsługi gastronomicznej oraz recepcyjnej. Zapewniał też kontrolę tej działalności, uprościł proces sporządzania sprawozdań i raportów, uporządkował obrót towarowy. Armator spodziewał się wzrostu utargów oraz poprawy jakości obsługi pasażerów. Zdecydowano się na zakup systemu amerykańskiej firmy National Cash Register. Kasy rejestrujące NCR były wtedy najwyżej cenionym systemem tego typu w Europie. Można je było łatwo dopasować do indywidualnych potrzeb użytkownika i specyficznych warunków eksploatacyjnych na morzu. System też ułatwiał pracę kelnerom, recepcji hotelowej i pasażerom⁶⁶.

Korzystnym okazały się czartery m/f SILESII na Morze Śródziemne oraz m/f ROGALINA do Islandii. PŻB zarobiła na tym 68 mln PLN.

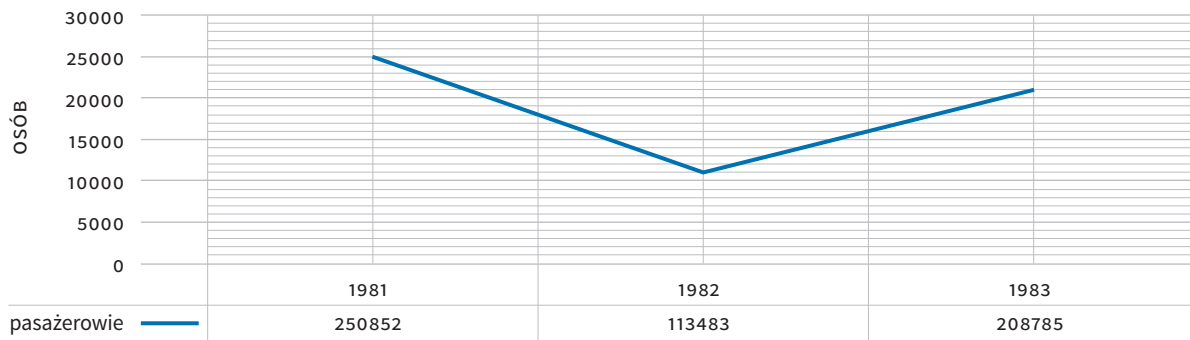
W dniu 22 lipca 1983 roku został zniesiony w Polsce stan wojenny. Zwiększyło to natychmiast ruch turystyczny promami.

W 1983 roku flota trampowa PŻB w 355 rejsach przewiozła ponad 282 tysiące ton ładunku, ale był to wynik gorszy, niż w latach ubiegłych: w 1980 roku 379 tysięcy ton, w 1981 roku 370 tysięcy ton, w 1982 roku 311 tysięcy ton. Przyczyny spadku należy szukać głównie w starzejącej się flocie i wycofaniu czterech jednostek⁶⁷.

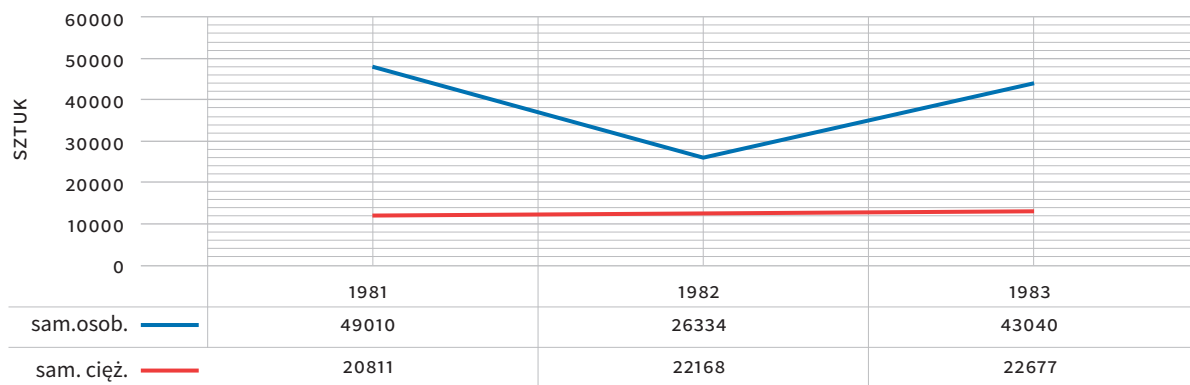
Sytuacja przewozowa jednak bardzo poprawia się. Przewozy promowe w 1983 roku były następujące: 208 785 pasażerów (wzrost o 84%), 43 040 samochodów osobowych (wzrost o 63%), 22 677 samochodów ciężarowych (wzrost o 2%) i 528 950 ton ładunków (wzrost o 5%). Stwierdzono znaczną dynamikę przewozów pasażerskich z samochodami osobowymi w stosunku do załamania w 1982 roku. Wpływy dewizowe wyniosły 17 720 tysięcy USD.

66 *Komputer na promie*, E. Wiśniewski, „Kurier Polski”, 17.04.1984.

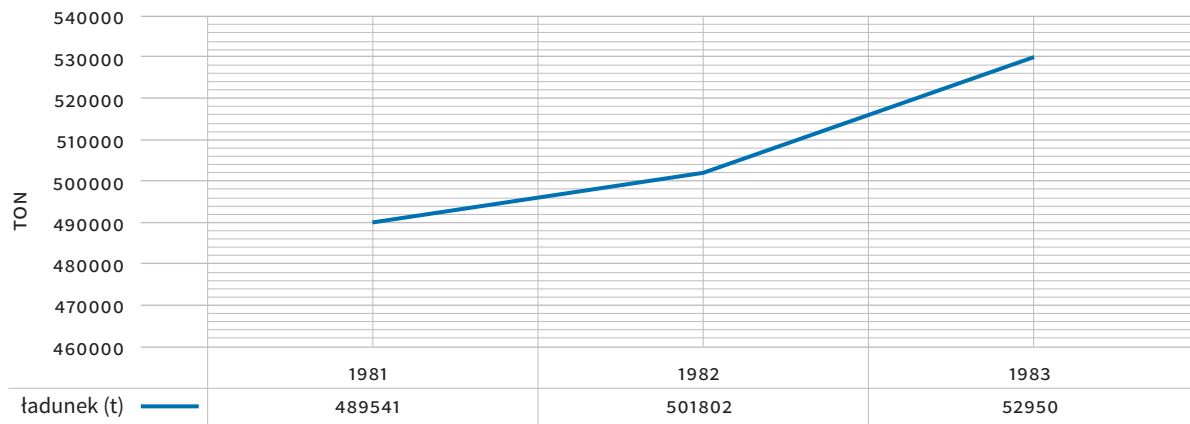
67 *Armator z przyszłością*, A. Sitek, „Dziennik Bałtycki”, 6.02.1984.



Przewozy pasażerów promami PZB w latach 1981–1983. Opracowanie własne.



Przewozy samochodów promami PZB w latach 1981–1983. Opracowanie własne.



Przewozy ładunków promami PZB w latach 1981–1983. Opracowanie własne.

Stefan Gębicki 1984–1993

1984

W 1983 roku Polska Żegluga Bałtycka osiągnęła lepsze wyniki finansowe. Zamiast przewidywanej w planie straty w wysokości 213,3 mln PLN bilans zamknęto zyskiem 77 mln PLN. W żegludze trampowej nastąpił dalszy spadek ilości przewiezionych ładunków. Coraz więcej czasu pochłaniały postoje remontowe i usuwanie awarii. PŻB wypracowała w 1983 roku 17, 720 mln USD nadwyżki dewizowej, tj. o blisko 5 mln USD więcej niż w 1982 roku, pomimo stale postępującego spadku kursu walut skandynawskich, którymi głównie płacą pasażerowie promów. W 1983 roku znacznie obniżono w PŻB koszt uzyskania dolara: z 137 zł w 1982 roku do 111 zł w 1983 roku.

Na tak zdecydowaną poprawę wyników finansowych złożyło się pomyślne wykonanie zadań rzeczowych. Oszczędności uzyskane w wyniku realizacji planu uzdrowienia gospodarki przedsiębiorstwa osiągnęły w 1983 roku sumę blisko 300 mln PLN. Dyrekcja zwracała uwagę na poprawę obsługi pasażerów na promach i ładunków w bazach promowych, przestrzeganie ściśle rozkładów rejsów, co wpłynęło na odzyskanie zaufania u klientów zagranicznych. Zamierzano też wprowadzić na linię Świnoujście–Ystad nowy uniwersalny prom, mogący zabierać również wagony kolejowe, z napędem przy pomocy turbin parowych oraz wycofać cztery statki trampowe, przynoszące największe straty⁶⁸.

Dyrektor Janusz Komander od dnia 1 stycznia 1984 roku wprowadził centralną dyspozycję kadrami morskimi i lądowymi. Poprawiono też marketingowo

przygotowanie do rejsów poprzez dystrybucję stałych rozkładów rejsów, folderów i inne formy reklamy.

Na bazie promowej w Świnoujściu trwały prace remontowe budynku dworcowego. Za dwa lata budynek ma być bardziej przystosowany do obsługi pasażerów. Zostanie nadbudowane piętro, poszerzony hol, miejsce dla jednoczesnej odprawy celno-paszportowej. Koszt remontu wyniesie około 60 mln PLN⁶⁹.

Jeszcze w styczniu 1984 roku dyrektor komisaryczny Janusz Komander ogłosił konkurs na stanowisko dyrektora naczelnego PŻB, informując, że sam nie będzie brał udział w nim. W lutym 1984 roku pojawiła się nowa wersja magazynu morskiego „Bryza”, miesięcznika adresowanego do pracowników trzech armatorów: Polskiej Żeglugi Morskiej, Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i Transoceanu. Nie jest to pismo nowe, gdyż ukazywało się w PŻM już od 23 lat⁷⁰. Według Dyrektora Janusza Komandera PŻB pod względem finansowym znajduje się na właściwym kursie. Postanowiono utrzymać cztery połączenia promowe: Świnoujście–Ystad, Gdańsk–Helsinki, Świnoujście–Kopenhaga i Gdańsk–Nynäshamn oraz cztery linie sezonowe na trasach: Świnoujście–Travemünde, Gdańsk–Travemünde, Helsinki–Visby

68 *Polska Żegluga Bałtycka przedsiębiorstwem rentownym*, „Głos Pomorza”, 20.01.1984.

69 *Ładniejszy i wygodniejszy dworzec – baza promowa w Świnoujściu*, „Głos Szczeciński”, 26.01.1984.

70 *„Bryza” magazynem morskim PŻM, PŻB i Transocean*, „Głos Szczeciński”, 7.02.1984.

i Travemünde–Rønne. Prom m/f SILESIA, który przynosił straty, pływa w opłacalnym czarterze u armatora tunezyjskiego. Rozbudowano też oferty dla turysty polskiego poprzez krajowe wycieczki do atrakcyjnych portów zachodnich. Prom m/f ROGALIN, który przez ostatnie lata eksploatacji był jednostką deficytową, w tym roku dzięki wycieczkom nie przynosi strat⁷¹.

W szczecińskiej Stoczni Remontowej Gryfia odbyły się remonty promów PŻB: m/f WILANÓW, m/f WAWEL i m/f POMERANIA.

Dyrektor komisaryczny Janusz Komander, po wykonaniu swojej misji w PŻB opuścił stanowisko w dniu 1 kwietnia 1984 roku. Minister Jerzy Korzonek podziękował Januszowi Komanderowi za efektywną pracę w PŻB: w okresie największego zagrożenia bytu przedsiębiorstwa, pod jego ręką firma wyszła obronną ręką.

W dniu 2 kwietnia 1984 roku na stanowisku Dyrektora Generalnego Polskiej Żeglugi Bałtyckiej rozpoczyna pracę Stefan Gębicki. Wygrał on konkurs na to stanowisko, w którym uczestniczyło czterech kandydatów.



Stefan Gębicki.
Fot. K. Ratajczyk.

STEFAN GĘBICKI urodził się 9 czerwca 1938 roku w Piotrkowie Trybunalskim. W 1962 roku podjął pracę w Centrali Eksportowo-Importowej Olinex w Warszawie, był m.in. kierownikiem filii w Kołobrzegu. Studia wyższe na Politechnice Szczecińskiej w 1978, uzyskując tytuł zawodowy magistra ekonomii. Po ukończeniu studiów, w latach 1979–83 był attache handlowym w Dhace (Ludowa Republika Bangladesz). Pracując w handlu zagranicznym był m.in. rzeczoznawcą w dziedzinie transportu morskiego. Po powrocie do kraju został asystentem dyrektora naczelnego Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu, w 1984 roku awansowany na dyrektora naczelnego. W 1988 roku został wybrany na stanowisko prezesa Zarządu Polskich Armatorów. Był też wiceprezydentem Międzynarodowego Związku Armatorów (INSA). Należał do Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych. W 1989 roku uzyskał mandat posła na Sejm kontraktowy X kadencji w okręgu koszalińskim z puli Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, do której należał od 1968 roku. Pod koniec kadencji należał do Klubu Niezależnych Posłów. Zasiadał w Komisji Stosunków Gospodarczych z Zagranicą i Komisji Gospodarki Morskiej. Odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi w 1985 roku oraz Medalem 40-lecia Polski Ludowej. Zmarł 18 maja 2017 roku.

71 *Żegluga promowa na dobrym kursie*,
T. Stec, „Gazeta Krakowska”, 2.02.1984.

Od 13 maja 1984 roku uruchomiono sezonowe połączenie Gdańsk–Travemünde. Obsługiwał je do 15 października br. m/f ROGALIN. W tym samym czasie do Helsinek pływała m/f POMERANIA⁷².

W malowniczym Ystad obchodzono 10-lecie kolejowej komunikacji promowej z Polską oraz 20-lecie linii pasażersko-samochodowej Ystad–Świnoujście⁷³.

Pierwsze półrocze 1984 roku PŻB zakończyła dobrymi wynikami. Dotyczy to obok niezmiennie rentownych przeładunków portowych również żeglugi promowej. Promy przewiozły w tym okresie ponad 98 tysięcy pasażerów, czyli o 14 tysięcy więcej niż w 1983 roku w tym okresie. Pomogła w tym również przyjęta od roku zasada, aby nie zmieniać rozkładu rejsów. Do kasy PŻM przesłano transzę zadłużenia, a dyrektor Stefan Gębicki stwierdził, że całość zadłużenia zostanie spłacona w ciągu czterech lat⁷⁴. Lipiec 1984 roku stał się miesiącem rekordowym: przewieziono 44 363 pasażerów (liczba nie zanotowana od 1979 roku), 8 625 samochodów osobowych i 1 359 samochodów ciężarowych⁷⁵. Przychody PŻB z obrotów towarowych w porcie handlowym Kołobrzeg wyniosły około 70 mln PLN.

W całym 1984 roku promy przewiozły 268 806 pasażerów (wzrost o 29%), 49 090 samochodów osobowych (wzrost o 14%), 20 494 samochodów ciężarowych (spadek o 10%) i 491 344 ton ładunków (spadek o 7%).

1985

Kołobrzeski armator postawił w sezonie letnim 1984 roku do dyspozycji kompanii Cotunava prom m/f SILESIA wraz z załogą. Prom utrzymywał stałą komunikację między portem w Tunisie – La Goulette, włoską Genuą i Marsylią we Francji. W każdym rejsie statek przyjmował 500–600 pasażerów. Pełny

był też pokład samochodowy. Obok wycieczek i turystów pływały też grupy pielgrzymów z Europy do Mekki. Jesienią prom kursował między Tunisem a La Valettą na Malcie, sycylijską Katanią i Genuą. Po jesiennych i zimowych rejsach m/f SILESIA popłynęła do stoczni w Livorno. Kontrakt z tunezyjskim armatorem był zawarty na trzy lata. Jeśli nie zostanie odnowiony, wygaśnie w połowie 1986 roku. Prom cieszył się na tamtym rynku uznaniem: klimat i atmosfera na statku i podejście do pasażera były na najwyższym poziomie⁷⁶.

Uaktywniały się też morskie biura podróży PŻB. MBP w Łodzi zorganizowało dla około 200 uczniów z łódzkich szkół rejs z Gdańska do Helsinek. Celem było spopularyzowanie problematyki morskiej oraz pokazanie pracy marynarzy i polskich tradycji marynistycznych wśród młodzieży⁷⁷.

Polska Żegluga Morska zakupuje 25 października 1985 roku od szwedzkiego armatora prom pasażersko-samochodowy EUROPFAERJAN SYD, który zostaje wycarterowany do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i jako m/f ŁAŃCUT obsługiwał linię Świnoujście–Ystad oraz rejsy wycieczkowe do Travemünde i Kopenhagi. Prom posiadał 290 miejsc

72 Sezonowe połączenie promów PŻB ze Skandynawią, „Życie Warszawy”, 14.05.1984.

73 20 lat kursują promy na trasie Świnoujście – Ystad, M. Górski, „Głos Szczeciński”, 21.05.1984.

74 Dobre półrocze w Polskiej Żegludzie Bałtyckiej, „Głos Pomorza”, 11.07.1984.

75 Rekordowy lipiec na promach PŻB, „Głos Pomorza” 13.08.1984.

76 Polskim promem po Morzu Śródziemnym, „Rzeczpospolita”, 19/20.01.1985.

77 Szkoła na morzu wyrusza w rejs, „Dziennik Bałtycki”, 27.01.1985.



Prom m/f ŁAŃCUT.

sypialnych w 132 kabinach. Maksymalna liczba pasażerów, którą mógł przewieźć – 1131. Posiada restaurację na 180 miejsc, bar samoobsługowy na 64 miejsca, koktajl-bar i kawiarnia na 138 miejsc. Łączna długość linii ładunkowej wynosi 375 m.

W niedalekiej przyszłości ma nastąpić generalna wymiana małego tonażu trampowego PŻB. Kołobrzesci armator zostanie wyposażony przez Polską Żeglugę Morską w serię małych masowców. Podpisano umowę ze stoczniami we Wrocławiu, które zobowiązały się zbudować 12 statków o nośności do 2 tysięcy DWT i zanurzeniu pozwalającym swobodne zawijanie z ładunkiem do portów w Kołobrzegu i Ustce⁷⁸.

Powraca sprawa modernizacji portu w Kołobrzegu. Już w 1975 roku Hydrobudowa Gdańsk zatopiła 2 mile od brzegu morza kamień węgielny pod przebudowę wejścia do portu Kołobrzeg. Nadal

jest ono uważane za niebezpieczne, wąskie, płytkie i ograniczające długość zawijających statków do 75 m. Planowano za kwotę 5 mln PLN przebudowę, rozbudowę i modernizację portu: nabrzeża, dworzec morski, wejście do portu. Z tych planów pozostało niewiele. Obecnie port wykorzystywany był w 50%⁷⁹.

Z Trójmiasta docierają znów głosy krytykujące sens powołania Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu⁸⁰.

Dyrektor Stefan Gębicki prowadził rozmowy w stoczni Kockums w Malmö w sprawie budowy uniwersalnego promu dla PŻB. Zastosowanie napędu parowego uczyni ten prom pionierskim w tej klasie w Europie. Jednostka będzie cicha, nie wibracyjna i tańsza w eksploatacji. Założenia techniczno-ekonomiczne do projektu promu opracowało biuro konstrukcyjne Marine Consultants w Szczecinie pod kierunkiem prof. dr inż. Jerzego Piskorza-Nałęckiego. Jednostka będzie miała 155 m długości, 26 m szerokości, 4 400 DWT nośności. Pokład pasażerski na 462 osób w kabinach 2 i 4 osobowych. Jednocześnie prom będzie mógł zabrać 600 pasażerów. 7 pokładów, w tym 3 eksploatacyjne: kolejowy na 34 wagony, 42 lory i 500 m² powierzchni na samochody osobowe. Prom ma wejść do eksploatacji w 1987 roku⁸¹.

Na terenie terminalu promowego w Świnoujściu dnia 25 października 1985 roku odbyła się uroczystość podniesienia bandery na promie pasażersko-samochodowym m/f ŁAŃCUT. Prom ten zakupiła Polska Żegluga Morska, a kołobrzesci armator wyczarterował jednostkę od PŻM. Prom może pomieścić 800 pasażerów, w tym 300 w kabinach oraz

78 PŻM firmuje budowę 12 trampów dla PŻB, „Głos Szczeciński”, 7.02.1985.

79 Co dalej z portem w Kołobrzegu?, K. Pohl, „Morze i Ziemia”, 23.04.1985.

80 Żegluga w poprzek, M. Borkowski, „Wybrzeże”, 24.11.1985.

81 Nowoczesny prom Retro, „Morze i Ziemia”, 12–18.06.1985.

230 samochodów osobowych. Będzie zatrudniony na linii Świnoujście–Ystad. Prom ten obsługiwał dotychczas linię Helsingborg–Grenaa pod nazwą EUROPAFARJEN IV, a wcześniej OLIVER TWIST⁸².

W 1985 roku Polska Żegluga Bałtycka przewiozła promami 276 327 pasażerów (wzrost o 3%), 49 282 samochodów osobowych (ten sam poziom co w 1984 roku), 21 495 samochodów ciężarowych (wzrost o 5%) i 523 584 ton ładunków (wzrost o 7%).

1986

Rok 1986 rozpoczął się kolejnymi atakami i niechęcią do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej ze strony prasy gdańskiej. Redaktorzy Leszek Jasiński i Maciej Borkowski pisali m.in. „...Kołobrzeg nie powinien zarządzać promami, bo stąd gorzej widać i słyszać, co się dzieje w Świnoujściu czy Gdańsku. Promami powinna zarządzać nowa firma, np. spółka, byle tylko nie PŻB”⁸³.

Polska Żegluga Bałtycka jest jedynym we flocie handlowej armatorem, który posiada własną „stocznię remontową”. Chodzi o Armatorski Ośrodek Remontowy w Kołobrzegu, mogący wykonywać roboty nie wymagające dokowania statków. We własnym zakresie AOR przeprowadza doraźne naprawy i remonty klasowe, np. odnowienie klasy na m/s BARLINEK.

Początkowo zamierzano statek skierować do Stoczni „Parnica” w Szczecinie, gdzie określono czas remontu na 45 dni za cenę robocizny 4,87 mln PLN. Armatorski Ośrodek Remontowy wyremontował statek w 40 dni, robocizna pochłonęła niewiele ponad 2 mln PLN. Pływający w czarterze na Morzu Śródziemnym prom m/f SILESIA został odesłany do remontowej stoczni włoskiej, ale PŻB zastrzegła sobie wykonanie części robót przez ekipy



M/s BARLINEK. Fot. Archiwum PŻB.

polskie. Do Włoch poleciało 80 fachowców: z AOR, elbląskiego Zamechu, świętochłowskiej Zgody, Hydrosteru i MORS. Ekipy polskie wykonały prace za połowę ceny. Do Armatorskiego Ośrodka Remontowego PŻB dobierano fachowców, szczególnie silnikowców, rurarzy, spawaczy, stolarzy i tapicerów, którzy wykonywali prace podczas postojów promów na bazach promowych lub podczas rejsów, czego pasażerowie nie zauważali⁸⁴.

W ciągu minionych dziesięciu lat PŻB przeżywała wzloty i gorsze okresy. Największe sukcesy przewozowe osiągnięto w 1979 roku, aby w następnych latach wkroczyć w bardzo trudny okres, kiedy armatorowi groziło bankructwo. Dzięki pomocy Polskiej Żeglugi Morskiej i wysiłkom załogi przedsiębiorstwo od dwóch lat firma uzyskuje pomyślne

82 *Polska Żegluga Bałtycka*, „Morze”, 4/662, Maj 1986.

83 *Co widać z Gdańska?*, L. Jasiński, „Głos Wybrzeża”, 2.01.1986; M. Borkowski, „Wybrzeże”, 5.01.1986.

84 *Remontować statki na połowę ceny*, „Głos Pomorza”, 16.05.1986.



Znaczki i koperty okolicznościowe PŻB.
Fot. ze zbiorów Jerzego Mikołajewskiego.

wyniki przewozowe i finansowe. Nadwyżka dewizowa wyniosła w 1985 roku 20,6 mln USD, przy 19,2 mln USD w 1984 roku. Rok zamknięto zyskiem przeszło 100 mln PLN, większym niż w 1984 roku. Pozwala to regularnie spłacać długi. Dokonano już spłat 22 rat⁸⁵.

Natomiast flota PŻB była przestarzała. Średni wiek sześciu eksploatowanych przez armatora promów wynosi 13 lat. A jeszcze gorzej z trampami: na dziesięć statków siedem liczy po 26 lat, trzy pozostałe po 14 lat. Warunkiem odbudowy i rozbudowy ruchu pasażerskiego jest dysponowanie nowoczesnym

85 PŻB na dobrym kursie, „Rynki zagraniczne”, 24.05.1986.

86 PŻB: kurs na przetrwanie, A. Niewiadomski, „Polityka Eksport-Import”, Czerwiec 11/190, 1986.



promem o standardzie odpowiadającym oczekiwaniom klientów szwedzkich, fińskich i duńskich. Polska żegluga promowa wydaje się zbyt istotnym ogniwem transportu na linii Południe-Północ, aby skazywać ją na stagnację czy niedorozwój⁸⁶.

Dnia 18 czerwca 1986 roku Poczta Polska wydała serię znaczków z okazji 10-lecia powstania Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Przedstawiały one wizerunki promów PŻB w połączeniu z widokami miast portowych, do których pływały. W dniu

edycji Poczta Polska wprowadziła także stempel pocztowy z datownikiem i z napisem Polferries oraz specjalne koperty⁸⁷.

Wyjście PŻB z kryzysu, osiągnięcie rentowności, widoczna z roku na rok poprawa wyników ekonomicznych oraz rozszerzenie usług w przewozach pasażerskich i towarowych, dowodzą celowości wspierania kołobrzeskiego armatora⁸⁸.

Z dużym impetem rozwija się w firmie technologia informatyczna. W budynku Centrali PŻB w Kołobrzegu komputery pracowały pełną parą. Na wielu biurkach pojawiły się monitory. Po okresie korzystania z usług CIGM w 1985 roku PŻB zakupiła własny sprzęt komputerowy w firmie National Cash Register, a systemy oparte są na serwerze NCR I-9020. W zatrudniającym 10 osób ośrodku obliczeniowym eksploatowane były systemy wspomagające zarządzanie przedsiębiorstwem: finansowo-księgowy, płacowy, kadrowy, gospodarki materiałowej. Na dwóch promach (m/f POMERANIA i m/f ROGALIN) pracują systemy NCR-2160, które obsługują gastronomię, punkty sprzedaży i recepcję hotelową. Ośrodek będzie wdrażał systemy na kolejnych promach. Najpilniejszą potrzebą jest teraz budowa krajowej sieci komputerowej, łączącej Centralę, bazy promowe i Morskie Biura Podróży. Potem system będzie rozszerzony o agentów zagranicznych PŻB w Helsinkach, Ystad, Travemünde i Kopenhadze. Kierownictwo PŻB stworzyło dogodny klimat dla rozwoju informatyki. Dostrzeżono, że wielozakładowe przedsiębiorstwo żeglugowe musi mieć efektywne wspomaganie informatyczne⁸⁹.

Z okazji 10-lecia działalności Polskiej Żeglugi Bałtyckiej został wybity okolicznościowy medal. Awers prezentuje połączenia promowe PŻB ze Świnoujścia



Terminal systemu kasowego NCR. Fot. ze zbiorów autora.

i Gdańska, natomiast rewers fragmet portu w Kołobrzegu z małym drobnicowcem⁹⁰.

W latach siedemdziesiątych istniały projekty znacznej rozbudowy portu Kołobrzeg, aby umożliwić zawijanie dużych statków, w tym promów. Po upadku wielkich planów promowych Urząd Morski przystąpił do przygotowania do prac remontowych i poprawy warunków żeglugi statków o nośności do 2 tysięcy DWT. We wrześniu rozpoczęto wstępne prace remontowe, a wykonawcą była Hydrobudowa z Gdańska. Remont ma potrwać do 1993 roku. Prace remontowe obejmują cały falochron wschodni, obcięcie o 30% wschodniej głowicy wejścia portowego, co poszerzy wejście do portu. Ponadto w basenie rybackim Barki zakończono kapitalny remont

87 *Znaczki Polferries*, H. Szczepańska, op. cit., s. 59.

88 *Rola spokojniejszej żeglugi*, J. Narkowicz, „Głos Pomorza”, 24.09.1986.

89 *PŻB stawia na informatykę*, W. Budziński, „Głos Pomorza”, 21.11.1986.

90 *Nowy medal morski*, „Morze”, Grudzień 1986.

nabrzeża i rozpoczęto remont kapitalny nabrzeża postojowego dla rybaków indywidualnych⁹¹.

W 1986 roku poprawie uległy przewozy promowe: przewieziono 297 050 pasażerów (wzrost o 7,5%), 56 546 samochodów osobowych (wzrost o 15%), 24 220 samochodów ciężarowych (wzrost o 13%) i 585 142 ton ładunków (wzrost o 12%).

1987

Polska Żegluga Bałtycka po dziesięciu latach działalności była już organizacją gospodarczą, która przy posiadaniu niezbędnych środków byłaby w stanie rentownie prowadzić żeglugę promową. Czy polską gospodarkę morską stać na kolejną reorganizację, która przyniesie więcej szkody niż pożytku? Chodzi o projekt spółki amatorskiej z PŻM, PŁO i PŻB, z siedzibą w Gdańsku lub Szczecinie. Polska żegluga promowa powinna być oparta na głównym połączeniu Świnoujście–Ystad, do którego powinien być wybudowany nowy, dostosowany do specyfiki tej linii tonaż⁹².

Istotnym problemem dla gospodarki morskiej była rozbudowa bazy promowej w Świnoujściu. Baza

funkcjonuje od 1964 roku, a Polska Żegluga Bałtycka podjęła działania inwestycyjne dla przygotowania stanowisk promowych, infrastruktury (Dworzec Morski) oraz dojazdów drogowych i kolejowych do bazy⁹³.

Modernizacja floty promowej i trampowej oraz rozbudowa bazy promowej w Świnoujściu to obecne priorytety Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Jednak realizacja nakreślonych zamierzeń inwestycyjnych wymaga miliardowych nakładów, które armator nie mógłby sprostać samodzielnie. Na szczęście zmieniała się polityka Narodowego Banku Polskiego wobec Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Armator może znów korzystać z kredytów. Ruszyły prace przy przebudowie bazy promowej w Świnoujściu według projektu Biura Projektowego Bimor. Część nakładu pochodziła z budżetu centralnego, a inwestycję finansują główni użytkownicy bazy: PŻB, PŁO i PKP⁹⁴.

Od 12 kwietnia 1987 roku największy polski prom m/f ROGALIN zostaje wycarterowany przez PŻB armatorowi irlandzkiemu. Będzie pływał trzy kwartały na trasie pomiędzy Irlandią, Francją i Anglią. Jeśli warunki finansowe i wpływy dewizowe będą korzystne, czarter zostanie przedłużony o dwa lata⁹⁵.

Polska Żegluga Bałtycka osiąga dobre wyniki ekonomiczne. Mogłyby być jeszcze lepsze, gdyby Ministerstwo Finansów traktowało jednakowo wszystkich polskich armatorów. Chodzi o dotacje do ceny rubla transferowego. Otóż przewóz samochodów ciężarowych z krajów socjalistycznych wyceniany jest w rublach transferowych. Połowę należności rublowej wycenia się w dolarach, ale oficjalny kurs rubla transferowego do USD wynosi 1:0,64. Tymczasem kurs dolara wynosi prawie 250 zł, podczas gdy kurs rubla 124 zł. Inni armatorzy otrzymują

91 *Wielki remont portu Kołobrzeg*, „Głos Pomorza”, 19.12.1986.

92 *Co dalej z żeglugą promową?* U. Różnowska, „Trybuna Ludu”, 16.01.1987.

93 *Nowe oblicze bazy promowej w Świnoujściu*, „Kurier Szczeciński”, 26.01.1987.

94 *PŻB stawia na nowe inwestycje*, „Słowo powszechne”, 2.02.1987; *Rozbudowa Świnoujścia*, „Głos Wybrzeża”, 3.02.1987; *Rozbudowa bazy promowej w Świnoujściu*, „Rzeczpospolita”, 19.02.1987.

95 *Prom ROGALIN płynie do Irlandii*, „Gazeta Krakowska”, 3.03.1987.

dotacje, a PŻB, ponieważ jest przedsiębiorstwem dochodowym, jest pozbawiona tej dotacji⁹⁶.

Historia polskiej żeglugi promowej jest niezbyt długa, ale za to burzliwa. Na sposobie jej usprawniania wyraźnie zaważył brak konsekwencji. Stąd reorganizacje, zmiany koncepcji, huśtawki między zyskami a stratami, wreszcie wojna rynkowa pomiędzy armatorami. Obecnie kołobrzeskiemu armatorowi nic nie zagraża. Zespół naukowców z Instytutu Morskiego w Gdańsku stwierdza, że w 1985 roku na Bałtyku były 72 całoroczne, międzynarodowe połączenia promowe, nie licząc sezonowych i wewnątrzkrajowych. Łączny tonaż bałtyckich promów pasażersko-samochodowych składał się ze 130 statków. Ponadto pływa kilkanaście promów kolejowych i 26 rorowców kursujących na liniach. Charakterystycznym zjawiskiem staje się integracja żeglugi i ro-ro na jednym rynku żeglugowym. W sektorze pasażerskim występuje ekspansja na nowe pola działalności – nie tylko przewozy, ale turystyka, rozrywka, gastronomia, hotelarstwo, konferencje. W tym wielobranżowym interesie przestał dominować armator w tradycyjnym tego słowa znaczeniu. Obserwuje się zjawisko oddzielania własności statków od ich eksploatacji. Żegluga promowa staje się częścią dużych projektów turystycznych oraz stymulatorem jej rozwoju oraz modernizacji tonażu. Na Bałtyk wchodzi teraz promy czwartej generacji – jumbo ferry – o pojemności około 30 tysięcy BRT, mogący przewieźć 2000 pasażerów, 500 samochodów osobowych i 100 samochodów ciężarowych. Na tym tle polska żegluga promowa wygląda skromnie. Udział Polski w bałtyckich przewozach jest marginalny: 0,49% pasażerowie, 0,84% samochody osobowe, 2,1% samochody ciężarowe, 4,0% wagony kolejowe i 3,6% ładunki (łącznie na samochodach

i wagonach). Polskie największe promy mają po 7,4 tysięcy BRT. Charakterystyczne jest to, że na swoich liniach polscy armatorzy są monopolistami. Inni robią to inaczej: armatorzy NRD i ZSRR wchodził we wspólne pole z partnerami skandynawskimi. Aby zmienić naszą sytuację trzeba mieć pieniądze i środki: należy rozpatrzyć stworzenie spółki akcyjnej armatorów. Spółka byłaby operatorem zarządzającym całością żeglugi promowej i ro-ro. Ta koncepcja została jednak odrzucona. Polska Żegluga Bałtycka stanęła na stanowisku odśrodkowym. Z trudem uniknięto bankructwa, wybrnięto z długów i teraz, gdy firma staje na nogach, reaguje alergicznie na myśl o utracie samodzielności czy wręcz tożsamości. Według Instytutu Morskiego siedzibą nowej spółki powinien być Gdańsk lub Szczecin. Ale jak kiedyś nonsensem było sztuczne tworzenie PŻB w Kołobrzegu, tak dziś, gdy firma w Kołobrzegu umocniła się, nie ma sensu jej stamtąd rugować, likwidować lub zabierać promy⁹⁷.

Minorowe wieści napływały z Kołobrzegu. Coraz częściej powtarzane jest pytanie „...co dalej z żeglugą promową w PŻB?”. A jeszcze w 1986 roku, gdy armator obchodził 10-lecie istnienia, myślano, że wszystko jest na dobrej drodze i nastąpią dobre czasy dla PŻB. Czarne chmury wiążą się głównie z taborem. Praktycznie nie było teraz możliwości odbudowania tonażu. Sytuacja z promami jest paradoksalna. Dyrektor Stefan Gębicki mówi, że ma za dużo promów. Bardzo chętnie za dwa stare wzięłby jeden nowy. M/f WILANÓW i m/f WAWEL to już nie młode promy

96 *Promy PŻB na szerokich wodach*, J. Urbanowicz, „Trybuna Ludu”, 15.09.1987.

97 *Walki o promy nie będzie*, P. Kuciewicz, „Wybrzeże”, 8.03.1987.

morskie (po 21 lat) i coraz mniej pasażerów chce nimi pływać, bo mają niski standard kabin. Sytuację ratował kupiony z drugiej ręki m/f ŁAŃCUT, choć też 18-letni, ale mający lepszy standard. Okazuje się też, że kalekimi statkami są dwa promy rodzimej produkcji: m/f POMERANIA i m/f SILESIA. Mają za mały pokład samochodowy i kabiny 4-osobowe, które sprzedaje się jako 2-osobowe. Są to statki bardzo nieekonomiczne. M/f ROGALIN najbardziej był przydatny na wycieczki, bo posiadał zbyt małą linię ładunkową. Jest wycarterowany wraz załogą i wozi pasażerów na linii Cork–porty Walii. Na szczęście rośnie wielkość akumulacji. O ile w 1983 roku akumulacja wynosiła 260 mln PLN, to w 1985 roku 1700 mln PLN, a w 1986 roku 2170 mln PLN. Pozwoliło to na szybsze niż planowane spłacanie długów. Kredyt w PŻM zamiast do 1992 roku spłacono już w 1986 roku. Po spłaceniu długu na rzecz Polskiej Żeglugi Morskiej Polska Żegluga Bałtycka jest właścicielem wszystkich eksploatowanych przez siebie promów pasażersko-samochodowych. Ale w aktualnej sytuacji PŻB nie stać było na rozwijanie połączeń promowych. A konkurenci zacierali ręce, bo linię Świnoujście–Ystad łatwo zastąpić połączeniem Sassnitz–Trelleborg⁹⁸.

CELTIC PRIDE to m/f ROGALIN, który w związku z wycarterowaniem irlandzkiemu przedsiębiorstwu Swansea Cork Ferries Ltd. znowu na pewien czas zmienił nazwę. Jest to już czwarte wcielenie

98 *Żegluga promowa wciąż w dryfie*, S. Sekulski, „Słowo Powszechne”, 30.03.1987.

99 *Biała-czerwona bandera na CELTIC PRIDE*, „Głos Pomorza”, 13.04.1987.

100 *Wideo na statkach PŻB*, „Echo dnia”, 23.04.1987.

101 *Promy blisko rekordowego roku*, J. Narkowicz, „Głos Pomorza”, 8.10.1987.

tego statku. Po wybudowaniu w 1972 roku pływał najpierw w służbie fińskiego armatora Silia Line jako AALLATOR. Zakupiony w 1978 roku przez PŻB otrzymał nazwę m/f ROGALIN. Wycarterowany do Islandii nazywał się EDDA. Obecnie wraz z kompletną polską załogą do 15 kwietnia obsługuje pięć razy w tygodniu linię Cork–Swansea, zaś od 11 czerwca do 15 września 1987 roku dodatkowe cotygodniowe połączenie Cork–Roskoff⁹⁹.

Promy i trampy PŻB zostały wyposażone w aparaturę video dla załóg pływających¹⁰⁰. Wpływa to na poprawę komfortu i warunków pracy załóg statków.

Na wszystkich liniach stałych wzrasta frekwencja pasażerów i przewożonych samochodów osobowych, na linii Świnoujście–Ystad w ciągu 8 miesięcy przewieziono 133 tysiące pasażerów, 30,7 tysięcy samochodów osobowych i 12,2 tysięcy samochodów ciężarowych. To samo dotyczy linii sezonowych. Frekwencja pasażerów na linii Świnoujście–Travemünde 7 tysięcy, na linii Travemünde–Rønne 12 tysięcy, na linii Helsinki–Visby 4,5 tysiąca pasażerów¹⁰¹.

Nikt nie zamierza obdarzyć jednak kołobrzezkiego armatora nowym promem lub milionami dolarów. Po ośmiomiesięcznych pertraktacjach w październiku 1987 roku jasności nabiera sprawa budowy nowych promów w stoczni w Argentynie. Podpisano umowę na budowę dwóch promów. Pierwszy statek ma być gotowy w 1990 roku. Prom ma pomieścić 1000 pasażerów, w tym 400 w kabinach 2-osobowych, 200 samochodów osobowych i 42 ciężarówki. Drugi prom będzie dostarczony do 1991 roku. Warunki finansowe są korzystniejsze niż w stoczniach europejskich.

Odnowienie tonażu promowego wydaje się nie tylko sprawą armatora, ale problemem ogólnokrajowym, z uwagi na korzyści utrzymania żeglugi

promowej. Nie wolno stracić ani eksploatowanych linii, ani marnować renty położenia, w postaci dogodnej lokalizacji geograficznej¹⁰².

Dwadzieścia lat temu polską banderę podniesiono na pierwszym promie m/f GRYF. W ciągu tego okresu polska żegluga promowa nie zdołała niestety zająć miejsca w czołówce bałtyckich operatorów promowych. Przede wszystkim brak nam przystani promowej z prawdziwego zdarzenia, która mogłaby przyjmować największe jednostki bałtyckie¹⁰³.

Polska Żegluga Bałtycka w Kołobrzegu może 1987 rok zaliczyć do najlepszych w swojej 11-letniej historii. Przewieziono ponad 350 tysięcy pasażerów. Ponad połowa z nich przypada na linię Świnoujście–Ystad, która jest najważniejsza w polskiej żegludze promowej. Na wysoki zysk PŻB wpłynęły także gospodarcze działania armatora: obniżka zużycia paliwa przez flotę oraz remonty wykonywane własnymi siłami przez AOR. Planuje się zastąpić prom m/f WAWEL jednostką armatora greckiego. Podpisano też ze Stoczną im. Komuny Paryskiej w Gdyni kontrakt na budowę pięciu małych tram-pów, stwarzając nadzieję na odnowienie małej floty handlowej. Starzenie się floty sprawia, że trzy najbliższe lata będą trudne dla PŻB.

W 1987 roku przewieziono rekordową liczbę pasażerów – prawie 370 tysięcy, czyli o 12,2% więcej niż w dotychczas najlepszym 1979 roku. PŻB jest obecnie właścicielem pięciu promów. Do wykupienia jest jeszcze dzierżawiony od PŻM m/f ŁAŃCUT¹⁰⁴.

Wyniki przewozowe w 1987 roku były następujące: 367 008 pasażerów (wzrost o 24%), 68 493 samochodów osobowych (wzrost o 21%), 25 095 samochodów ciężarowych (wzrost o 4%) i 591 155 ton ładunków (wzrost o 1%).

1988

W międzynarodowym prawie morskim oraz żegludze światowej znane są pojęcia tanich lub wygodnych bander. Terminem tym określa się kraje, które dla ekonomicznych korzyści użyczają swoich barw narodowych zagranicznym statkom. Zarejestrowanie obcej jednostki pod narodową banderą kosztuje znacznie mniej niż pod flagą państwa pochodzenia statku. Wiele też można zyskać przez zatrudnienie w nich zagranicznych załóg. Mamy też precedens polski: na podstawie art.15 ustawy kodeksu morskiego z 1.12.1961 r. na wniosek PŻB nadano czasową polską przynależność statku bandery RFN m/s SMARAGD, stanowiącemu własność firmy Trans-Pool w Hamburgu, wpisem do rejestru okrętowego Sądu Okręgowego w Hamburgu. Podobne decyzje minister resortu wydał na zezwolenie zarejestrowania statków RFN (SAFIR i RUBIN). Polska dołączyła do grupy państw nadających czasową przynależność obcym statkom. W zasadzie formuła zastosowana w PŻB niewiele różni się od instytucji czarterowania. Kodeks morski stwierdza, że polski rejestr statków przeznaczony jest wyłącznie dla polskich jednostek. Zapis ten uniemożliwia więc wpisywanie do niego obcych statków, co przekreśla marzenia o biało-czerwonej jako wygodnej banderze.

A co może zyskać PŻB? Nie mogąc zakontraktować w polskich stocznjach nowych statków i nie mając

102 *Armatorzy czekają na promy*, S. Sekulski, „Słowo Powszechne”, 9.12. 1987.

103 *Jubileusz polskich promów*, W.M. Wachmiński, „Ilustrowany Kurier Polski”, 23.11.1987.

104 *Polska Żegluga Bałtycka już na spokojnych wodach*, „Kurier Polski”, 27.01.1988.

środków na zakup jednostek wybrano najkorzystniejszy sposób. Opłatę za trzy jednostki, na których zatrudni się 40 polskich marynarzy, wnosić będzie z bieżących wpływów frachtowych, a po 10-ciu latach eksploatacji jednostki staną się własnością PŻB, zaś cena każdego z nich wyniesie symboliczną kwotę 1 DM. Czy to jest interes korzystny dla kraju? Byłoby lepiej, gdyby te statki zostały wpisane do otwartego rejestru okrętowego PRL, bo bez owego dokumentu korzyści są niewielkie: odpadają opłaty dewizowe, roczne taksy za każdą tonę rejestrową netto, zatrudnienie polskich załóg opłacanych w dewizach, usługi agencyjne, klasyfikacyjne PRS czy też inspekcje urzędów morskich. Czy w Polsce wejdą w życie przepisy umożliwiające utworzenie otwartego rejestru okrętowego? Prace nad nowelizacją kodeksu morskiego trwają od dłuższego czasu. Chodzi o utworzenie w Polsce, wzorem Norwegii, drugiego rejestru okrętowego, gdzie wpisywałoby się obce jednostki armatorów, którzy chcieliby korzystać z otwartego rejestru okrętowego w Polsce¹⁰⁵.

8 stycznia 1988 roku dobiegł końca udany czarter promu m/f ROGALIN. Pływał on dziewięć miesięcy pod nazwą CELTIC PRIDE pomiędzy portami Cork i Swansea, gdzie przewiózł tam 120 tysięcy pasażerów. Przez kilka tygodni m/f ROGALIN woził wycieczki do Danii i RFN. Potem przeszedł remont stoczniowy, aby na początku kwietnia br. ponownie wypłynąć

do Irlandii. Umowa czarterowa z armatorem irlandzkim została przedłużona do końca 1988 roku¹⁰⁶.

Mija dziesięć lat od powołania w Warszawie Morskiego Biura Podróży. Obecnie mieści się ono w budynku Intraco 11, przy ulicy Chałubińskiego 8. Jest to jednocześnie przedstawicielstwo dyrekcji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Warszawie. Obsługuje turystów indywidualnych i zorganizowanych w grupach wycieczkowych, Zajmuje się sprzedażą biletów promowych, pośredniczy w wyrabianiu i wizowaniu paszportów. Ma stałe łącze z LOT i stały kontakt z bazami promowymi w Gdańsku i Świnoujściu. Kierownikiem MBP w Warszawie była Irena Zakrzewska-Stachowiak, a przedstawicielem Dyrektora PŻB Bohdan Paszukow¹⁰⁷.

Polska Żegluga Bałtycka jest jedynym w Polsce organizatorem turystyki morskiej. Jej rozwój jest jednak uzależniony od atrakcyjności ofert. Zagraniczny turysta, poza urokami przyrody, chce mieć na promie przynajmniej średni europejski standard wypoczynku. Dobre warunki, urozmaicona kuchnia, dobrze zaopatrzone sklepy i oferty rozrywkowe to podstawa skutecznej oferty. Ceny oferowane przez PŻB są o połowę mniejsze niż w Orbis¹⁰⁸.

PŻB boryka się z niedostatkiem małych statków potrzebnych dla transportu drobnych partii towarów. Przed dziesięcioma laty dysponowała kilkudziesięcioma takimi trampami o uniwersalnym przeznaczeniu. Ostatnimi laty dziesięć z nich skasowano. W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni przyjęto zamówienie PŻB na budowę serii uniwersalnych drobnicowców o nośności do 2100 DWT. Pięć takich statków, tzw. kołmaxów, zostanie zbudowanych w latach 1990–1993. Sfinalizowano też umowę na czarter trzech drobnicowców. SMARAGD, RUBIN i SAFIR, każdy o nośności około 1600 DWT,

105 *Śmielej na szerokie wody*, S. Lewandowski, „Dziennik Bałtycki”, 31.01.1988.

106 *Powrót Rogalina*, „Głos Pomorza”, 12.01.1988.

107 *Biuro podróży dla szczurów lądowych*, „Express Wieczorny”, 13.01.1988.

108 *Polska Żegluga Bałtycka organizatorem turystyki*, M. Sodel, „Wieczór Wrocławia”, 26.01.1988.

zaczną pływać pod polską banderą, a po 10-ciu latach staną się własnością PŻB¹⁰⁹.

Uległy poprawie dochody z żeglugi trampowej. Dziewięć własnych trampów oraz trzy wycarterowane z RFN, pod banderą PŻB, przewiozły w 1988 roku 210 tysięcy ton towarów, głównie drobnicy. Pierwszy milion pasażerów PŻB zanotowała jeszcze w 1976 roku, dwa miliony przewieziono w 1979 roku, trzy miliony w 1984 roku. W 1988 na pokładzie m/f ŁAŃCUT zanotowano 4-milionowego pasażera promów PŻB¹¹⁰.

Do portu Kołobrzeg statkiem PŻB m/s WODNICA zostało przywiezionych osiem maszyn do przeładunków towarów drobnicowych, tzw. sztaplarek do udźwigu do 10 ton. Sprowadzenie tych potrzebnych w porcie maszyn było możliwe dzięki funkcjonowaniu własnego biura handlu zagranicznego, jakie założyła PŻB¹¹¹.

W 1988 roku rozpoczęto rozbudowę terminalu promowego w Świnoujściu. PŻB zamierza unowocześnić skromną bazę. Inwestycję podzielono na trzy etapy:

- a. powiększenie terenów bazy do granic obiektów PKP – zwiększy to place składowe i tereny manewrowe dla wielkich lor,
- b. rozbudowa stanowiska kolejowego nr 2 do 200 m długości; równolegle z tymi pracami wyburzony zostanie stary dworzec morski i na jego miejscu zostanie zbudowany nowy dworzec,
- c. roboty przy przedłużeniu stanowiska nr 4.

Polska Żegluga Bałtycka nie posiadała hoteli dla obsługi turystów zagranicznych. Od Świnoujścia w pasie nadmorskim znajduje się tylko jeden obiekt o standardzie europejskim – Hotel Solny w Kołobrzegu. Ciekawą inicjatywę zapoczątkowała Dyrekcja PŻB odbywając negocjacje z wykonawcami

zagranicznymi, którzy zbudowaliby dwa hotele: w Międzyzdrojach i Koszalinie¹¹².

W bazie promowej w Gdańsku trwały przygotowania do wydłużenia nabrzeża promowego, aby w przyszłości przyjmować większe niż obecnie promy. Odbywa się też modernizacja pawilonu pasażerskiego. W końcu maja br. zostanie otwarty na terenie bazy sklep wolnocłowy, podobny do sklepu na lotnisku Okęcie¹¹³.

Wychodząc na przeciw zainteresowaniu turystów z krajów skandynawskich, PŻB zawarła umowę z greckim armatorem Afraesa Line w Salonikach o współpracy w organizowaniu wycieczek ze Skandynawii, poprzez Polskę do Haify. Do Pireusu szwedzcy turyści popłyną promami PŻB, a z Pireusu do Haify na pokładzie dwóch statków pasażerskich greckiego armatora. Wycieczki trwały dziewięć dni¹¹⁴.

Po rekordowym w dziejach PŻB 1987 roku, na początku 1988 roku przewozy były jeszcze większe o 30% niż w 1987 roku. Również wzrosły o blisko 30% przewozy samochodów osobowych i prawie o 15% samochodów ciężarowych. Tradycyjnie największy ruch był na linii Świnoujście–Ystad¹¹⁵.

109 *Małe trampy dla PŻB*, „Głos Wybrzeża”, 25.02.1988.

110 *Czteromilionowy pasażer na pokładzie promu PŻB*, „Kurier Polski”, 24.02.1988.

111 H. Szczepańska, op. cit., s. 63.

112 *Modernizacja w Świnoujściu*, K. Popławska-Czerwonko, „Głos Wybrzeża”, 23.03.1988.

113 *Rozmowa z szefem Bazy Promowej w Gdańsku Marianem Bury'm*, „Wieczór Wybrzeża”, 11.05.1988.

114 *Wycieczki do Ziemi Świętej*, „Express Wieczorny”, 9.06.1988.

115 *Gospodarka morska przed półroczem*, „Głos Pomorza”, 27.06.1988.



Prom m/f NIEBORÓW. Fot. archiwum PŻB.

Są jednak powody do zmartwienia, gdyż promy starzeją się. Według Dyrektora Stefana Gębickiego decydenci nie rozumieją do końca spraw żeglugi promowej. Polska Żegluga Bałtycka ma najniższy odpis dewizowy, bo 20%. To nie gwarantuje spokojnego funkcjonowania firmy w dłuższym czasie. A konkurencja na Bałtyku jest ogromna¹¹⁶.

Piętnaście lat temu, w 1973 roku Polskie Linie Oceaniczne uruchomiły drugą, po połączeniu Świnoujście–Ystad linię promową Gdańsk–Helsinki¹¹⁷.

¹¹⁶ Zarzynanie złotej kury, Wywiad z dyrektorem S. Gębickim, „Express Wieczorny”, 8/10.07.1988.

¹¹⁷ 15 lat na linii Gdańsk–Helsinki, „Głos Wybrzeża”, 7.07.1988.

W 1988 roku na świecie kursuje obecnie 930 morskich promów, w tym 140 kolejowych, a 418 tzw. „nocnych”, z kabinami dla większości pasażerów. Blisko 40% tych dużych należy do armatorów Europy Północnej i Zachodniej, 35% do armatorów śródziemnomorskich. PŻB ze swoimi sześcioma promami, czterema liniami regularnymi i czterema sezonowymi, znajdowała się na szarym końcu tej statystyki. A ambicje żeglugi promowej były duże. Po latach pełnych nadziei i powołaniu do życia PŻB, przyszły lata chude, ale w ostatnim okresie znów mamy lepsze czasy. Tylko jak planować dobre wyniki i realizować plany, skoro zawałają się wszystkie programy inwestycyjne i zaczyna brakować statków do przewozu pasażerów i ładunków. Konkurencja na Bałtyku jest coraz większa. Nowe

promy wprowadzała na trasy Niemiecka Republika Demokratyczna, rozwija się sieć połączeń promowych w ZSRR. Jeżeli nie nastąpi odnowa taboru promowego, to Polska przestanie się liczyć na międzynarodowym rynku żeglugi promowej¹¹⁸.

Kilka lat temu PŻB sprzedała prom m/f SKANDY-NAWIA. Obecnie los ten czeka m/f WAWEL. Ponadto sprzedano armatorowi z Monrowii statek trampowy m/s NIMFA. Natomiast zamiar zbudowania promu pasażersko-samochodowego w Argentynie definitywnie upadł ze względu na wygórowane żądania stoczni dotyczące gwarancji bankowych. Rozpatruje się możliwość budowy dwóch promów w stoczni krajowej. Stocznia wymaga, aby płacić gotówką oraz wnieść wysokie wadium w dewizach w wysokości połowy wartości promu. Finał pertraktacji będzie zależał od zastosowania dla PŻB właściwych odpisów dewizowych i przychylności banku¹¹⁹.

Dnia 26 września 1988 roku zarejestrowano w Szczecinie spółkę Strefa Wolnocłowa. Jednym z założycieli jest Polska Żegluga Bałtycka w Kołobrzegu¹²⁰.

Po wycofaniu się z nierentownej linii m.in. Gdańsk–Karlskrona, PŻB skupiła się na doskonaleniu obsługi na trasach zaakceptowanych przez krajowych i zagranicznych pasażerów. W przyszłym miesiącu zostanie sprzedany m/f WAWEL. Jego miejsce zajmie wycarterowany, 15-letni prom PRINZ HAMLET. Pływał on na trasach z Danii do Norwegii. Po zmianie nazwy na STENA BALTICA, już pod polską banderą obsługiwać będzie linię Świnoujście–Ystad od 1 października br. Nowa jednostka dysponuje 920 miejscami dla pasażerów, car deck pozwala na przyjęcie 225 samochodów osobowych. Niewykluczone, że PŻB odkupi ją od dotychczasowego właściciela. Na początku

listopada zostanie podniesiona bandera i nadana nazwa m/f NIEBORÓW¹²¹.

Kilka miesięcy przed końcem roku PŻB znajduje się w dobrej sytuacji finansowej. Wpływy za usługi po ośmiu miesiącach zbliżyły się do 16 mln PLN i są ponad 22% wyższe od planowanych. A załoga pobiera pobory takie jak w kwietniu br. NSZZ Pracowników PŻB zażądał podwyżki zarobków. Porozumienie płacowe obowiązujące w PŻB przewiduje regulacje płacowe dwa razy w roku: w kwietniu i październiku. Po negocjacjach z dyrekcją ostatecznie od 1 października zarobki pracowników lądowych wzrosną o 10 tysięcy zł, a dla pracowników morskich o 8 tysięcy zł. Dyrektor Stefan Gębicki twierdzi, że podwyżki nastąpiły niezależnie od głosu związków zawodowych¹²².

W Kołobrzegu Polska Żegluga Bałtycka zorganizowała targi Tax Free w Hotelu Solnym w Kołobrzegu. Zaproszono wiele renomowanych marek zachodnich, m.in. Camel, Martini, Boss, Heineken, Kijafa, Claudia.

Po 15-tu latach morskiej służby, opuszczono w Świnoujściu polską banderę na promie m/f WAWEL. Amerykański przedsiębiorca z Miami, który odkupił prom, zamierza przebudować statek na pływające na Morzu Karaibskim kasyno gry. Zanim prom popłynie do USA zostanie zmodernizowany w Pireusie

118 *Czekanie na kryzys*, S. Sokalski, „Słowo Powszechne”, 30.08.1988.

119 *W morskim regionie*, „Głos Szczeciński”, 25.09.1988.

120 *Spółka Strefa Wolnocłowa*, „Express Wieczorny”, 27.09.1988.

121 *Prosperity PŻB*, Z. Kowalski, „Sztandar Młodych”, 25.10.1998.

122 *Podwyżka*, J. Narkowicz, „Głos Pomorza”, 26.09.1988.

i przemianowany na CALYPSO. Kupiony przez PŻB od szwedzkiego armatora Lion Ferry prom GUSTAV VASA, jako m/f WAWEL obsługiwał głównie linię Świnoujście–Ystad. Przewiół ponad 930 tysięcy pasażerów, 235 tysięcy samochodów osobowych i 90 tysięcy samochodów ciężarowych¹²³. W 1988 roku przewieziono promami PŻB 442 281 pasażerów (wzrost o 20,5%), 85 555 samochodów osobowych (wzrost o 25%), 23 637 samochodów ciężarowych (spadek o 6%), 544 278 ton ładunków (spadek o 8%).

1989

Na bazie promowej w Świnoujściu umocniono i poszerzono nabrzeża. Powstały cztery stanowiska dla obsługi promów. Zostanie zbudowany nowoczesny dworzec morski oraz zespół obiektów obsługi ładunkowej, socjalnej, zaplecza technicznego i gospodarczego, centrala telefoniczna oraz wewnętrzny układ drogowy i place składowe. Inwestycja ma być zakończona w 1991 roku. Koszt ok. 15 mld PLN. W ramach robót towarzyszących za 3 mld PLN przewidziano budowę stanowiska przeładunkowego dla obsługi przewozów kombinowanych, modernizację stacji osobowej PKP i budowę wygodnych dojazdów do drogi międzynarodowej E-65. Po bazie promowej w Świnoujściu, za dwa lata rozpocznie się rozbudowa terminalu w Gdańsku¹²⁴.

123 *Wawel po grecką banderą*, „Kurier Szczeciński”, 30.11.1988.

124 *Jaka przyszłość żeglugi promowej*, „Wieczór Wybrzeża”, 3.02.1989.

125 *Pożytki z promów*, „Głos Wybrzeża”, 2.03.1989.

126 *Rogalin wraca pod banderę PŻB*, „Dziennik Bałtycki”, 3.03.1989.

Żeglugę promową czekają dobre czasy. Kto ma dobre statki oraz w porę zainwestuje w nabrzeża i bazy przeładunkowe, ten może liczyć na dobry biznes. Tylko 40% wpływów z promów pasażersko-samochodowych pochodzi ze sprzedaży biletów. Pozostała, większa część przypada na handel: w sklepach wolnocłowych zyskuje się kolejne 40%, a pozostałe z obrotu w barach i restauracjach. Czyli tylko najwyższa klasa usług zapewnia duże zyski¹²⁵.

Po powrocie z czarteru w Irlandii i zakończeniu prac remontowych w Gdańskiej Stoczni Remontowej, prom m/f ROGALIN będzie pływał najpierw do Kopenhagi, a w sezonie letnim na stałej linii Gdańsk–Travemünde¹²⁶.

Mało które przedsiębiorstwo w Polsce przeżyło tyle zakrętów jak Polska Żegluga Bałtycka. Powołana jeszcze za czasów bardzo dziś krytykowanej ekipy w 1976 roku, miała na początku znakomitą reklamę. Przełom lat 80. zaczął przynosić z Kołobrzegu niepokojące wieści. W pewnym momencie firma stanęła wobec groźby bankructwa. Koniec tej dekady zaczął przynosić znów poprawę. Prawda jest złożona. Wiele ekonomicznych paradoksów polskiej gospodarki egzemplifikuje się u armatora w Kołobrzegu. Kiedy PŻB zaczęła wychodzić na swoje? Otóż w stanie wojennym, gdyż nie musiała obsługiwać polskich relacji i wozić polskich turystów, zaś mogła tani tonaż promowy skierować na relacje między obcymi portami i było to opłacalne. Trzon floty PŻB stanowią obecnie tzw. secend-handy, statki zakupione, bądź wydzierżawione od zagranicznych armatorów. W flotyli promowej znajdują się dwie jednostki wybudowane w latach 1978–1979 w szczecińskiej Stoczni im. A. Warskiego: m/f POMERANIA i m/f SILESIA. Trzy zakupione secend-handy to m/f ROGALIN, m/f WILANÓW i m/f ŁAŃCUT. Ponadto

w dzierżawie na zasadach „bare boat charter” pływa m/f NIEBORÓW. Kolejne daty zbudowania tych statków: 1972, 1966, 1967 i 1973. Nie lepiej przedstawia się flotylla kabotażowców PŻB. Polskiej produkcji są: m/s CHOCHLIK z 1960 roku, m/s GOPLANA i m/s KRASNAL z 1959 roku, m/s WODNICA z 1962 roku. Niewiele młodsze są małe drewnowce: m/s HAJNÓWKA z 1971 roku, m/s RUCIANE z 1972 roku, m/s BARLINEK z 1973 roku. Obraz ten w ostatnim okresie został nieco poprawiony, ale znów przy pomocy operacji *secend hand*. Od hamburskiego armatora wydzierżawiono w 1988 roku pochodzące z 1980 roku drobnicowce o nośności 1600–1700 t: SMARAGD, RUBIN, SAPHIR i OPAL. Tak czy owak tonaż PŻB można nazwać „morskim antykwariatem”.

Ponad 80% obrotów PŻB to praca promów. Wszyscy widzą potrzebę modernizacji tonażu promowego. W końcu 1987 roku rozpoczęto rozmowy z partnerem argentyńskim. Dzisiaj promy buduje się jak z klocków, zaś silnik i większość wyposażenia dostarcza się z Polski. Niepewność tego kontraktu wynika z braku potrzebnych gwarancji finansowych dla kredytodawcy argentyńskiego ze strony jakiegoś liczącego się banku zachodniego. Wiarygodność kredytowa Polski jest nadal niska. Wiadomo jaki prom jest potrzebny PŻB – chodzi o jednostkę większą od POMERANII, aby mogła zabierać około 1500 pasażerów, ale wyłącznie w kabinach 2-osobowych oraz 300–350 samochodów osobowych lub około 30 samochodów ciężarowych. Alternatywą jest budowa promów w stoczni polskiej. W polskich warunkach korporacyjno-zaopatrzeniowych na ukończenie jednego promu potrzeba 2,5–3 lat. PŻB zawarła umowę przedwstępną w Stoczni Szczecińskiej na kupno czterech promów pasażersko-samochodowych, mających zabierać po około 1100 pasażerów

i 70 samochodów ciężarowych. Jeśli kontrakt zostanie sfinalizowany, pierwsze promy zasilą armatora w latach 1993–1994. Drugim nierozwiązanym od lat problemem jest rozbudowa i gruntowna modernizacja największego w kraju terminalu promowego i dworca morskiego w Świnoujściu. Trwa budowa dwóch nowych nabrzeży. Do 1992 roku ma powstać nowy układ komunikacyjny, parkingi, place składowe i duży dworzec pasażerski¹²⁷.

Polska Żegluga Bałtycka w 1989 roku jawi się w dwojakim świetle:

- a. jest to przedsiębiorstwo borykające się z przestarzałym tonażem, niedoinwestowanym portem w Kołobrzegu oraz trudnościami z zagranicznym kredytem,
- b. firma ma z roku na rok coraz lepsze wyniki przewozowe i finansowe.

Przykład PŻB świadczy o tym, że samodzielne przedsiębiorstwo, o ile jest potrzebne na rynku i gdy jest właściwie zarządzane, to nawet mimo trudnego startu i przejściowych kłopotów, jest w stanie szybko stanąć na nogi¹²⁸.

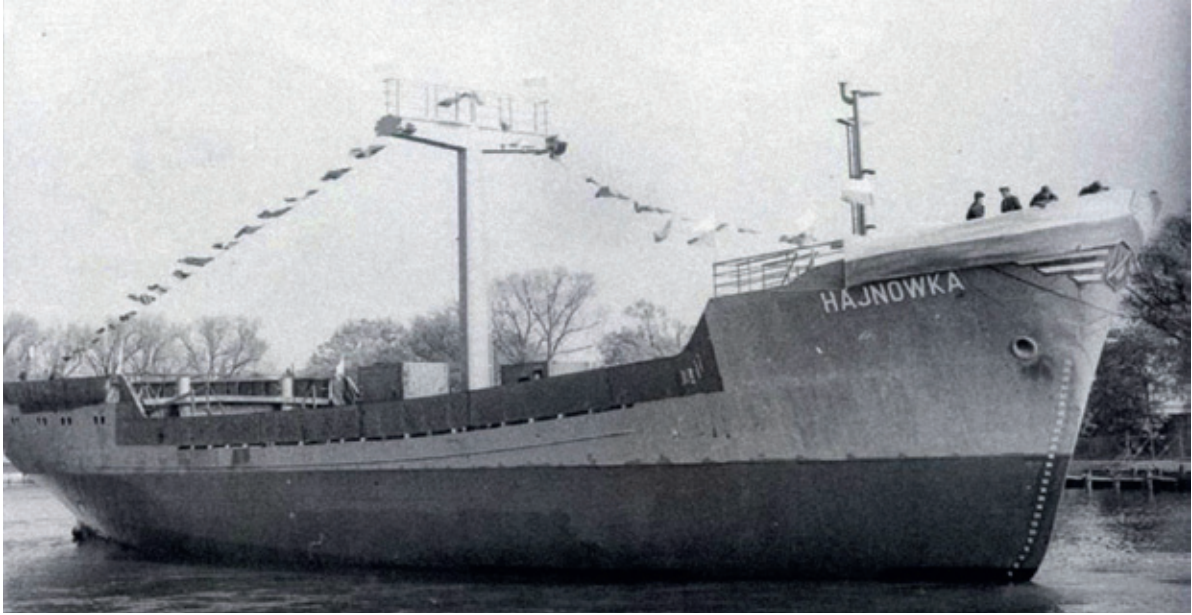
Trwała rozbudowa bazy w Świnoujściu, a na promach notuje się rekordową frekwencję. Głównymi przyczynami są: otwarcie na świat dla Polaków, bliskość Skandynawii oraz ułatwienia dla Szwedów i Finów, poprzez udzielanie wiz na promie lub w portach.¹²⁹

Z każdym rokiem zwiększały się przewozy promowe na Bałtyku. Wzrost ten jest wyższy od przewozów morskich ogółem. Największa koncentracja

127 *Żegluga promowa na szerokich wodach*, „Głos Szczeciński”, 12.04.1989.

128 *Drugą ręką po Bałtyku*, „Życie Warszawy”, 5.04.1989.

129 *Pracowity sezon promów*, „Głos Pomorza”, 11.09.1989.



M/s HAJNÓWKA. Fot. Archiwum PŻB.

przewozów promowych występuje pomiędzy Republiką Federalną Niemiec i Skandynawią. Liniami tymi przemieszczanych jest około 80% ładunków i miliony pasażerów. PŻB utrzymywała sześć linii regularnych i dwa połączenia sezonowe. Barrierami rozwoju jest mała ilość statków i ich niski standard. Największa frekwencja jest na linii Świnoujście–Ystad, obsługiwana przez SILESIE i NIEBORÓW¹³⁰.

W 1989 roku odnotowano rekordową liczbę pasażerów. Spowodowane jest szerokim otwarciem

granic dla Polaków. Dochody z działalności żeglugowej wzrosły w 1988 o 35%, a w 1989 roku będą większe¹³¹.

Od początku powstania PŻB była zaangażowana w budowę i finansowanie mieszkań dla swoich pracowników. Przybywający do pracy w PŻB ludzie z całej Polski otrzymywali mieszkania. Stosując upowszechnioną w latach 70. technologię budowania z wielkiej płyty, wznoszono na zlecenie firmy całe bloki, m.in. przy ulicy Kupieckiej, Zygmuntowskiej i Łopuskiego w Kołobrzegu. Przydzielano także mieszkania w innych nowo powstających budynkach, m.in. na ulicy Wąskiej, Myśliwskiej. Budownictwo mieszkaniowe dla pracowników było jedną z misji realizowanych przez PŻB¹³².

130 *Tłok na Bałtyku*, „Kurier Polski”, 11.12. 1989.

131 *PŻB uciekła spod młotka*, K. Kołodziej, „Express Wieczorny”, 20.06.1989.

132 H. Szczepańska, op. cit., s. 65.

Dyrektor Stefan Gębicki osiągnął sukces ekonomiczny, a jego główną zasługą jest inwestycja w bazę promową w Świnoujściu. Stanowiła ona jedną z najważniejszych inwestycji polskich tego okresu. Wybudowano trzy nowe stanowiska promowe, zmodernizowano dwa istniejące. Nowa baza powstała na obszarze 30 ha.

Flotę własną PŻB stanowiło obecnie jedenaście jednostek: 4 promy pasażersko-samochodowe oraz po sprzedaży m/s GOPLANY i m/s WODNICY 7 statków trampowych.

Rok 1989 okazał się rekordowym w zakresie przewozów: 655 799 pasażerów (wzrost o 48%), 145 003 samochodów osobowych (wzrost o 70%), 21 703 samochodów ciężarowych (spadek o 8%) i 492 905 ton ładunków (spadek o 9%). Notuje się trzeci z kolei rok spadku przewozów ładunków tranzytowych na promach. Osiągnięto zysk w wysokości 113,8 mln zł netto.

1990

Po szesnastu latach, 1 stycznia 1990 roku zakończyła działalność linia Gdańsk–Nynäshamn. Nowym portem docelowym promów PŻB będzie Oxelösund¹³³.

W 1990 roku rozpoczęto przekształcenia własnościowe w PŻB, m.in. zlikwidowano Zakład Budowlano-Remontowy oraz zarządzanie portem handlowym w Darłowie.

PŻB posiada teraz rekordową liczbę linii promowych: sześć stałych: Świnoujście–Ystad, Świnoujście–Kopenhaga, Świnoujście–Travemünde, Gdańsk–Nynäshamn (zamieniony na port Oxelösund), Gdańsk–Helsinki, Gdańsk–Ryga oraz dwa połączenia sezonowe: Travemünde–Rönne i Helsinki–Visby.

Przewozy promowe wskazują na odwrócenie relacji na korzyść ładunków: 560 403 pasażerów (spadek o 15%), 133 556 samochodów osobowych (spadek o 8%), 26 130 samochodów ciężarowych (wzrost o 20%), 580 986 ton ładunków (wzrost o 18%). Trudno było utrzymać przewozy pasażerów na rekordowym poziomie 1989 roku. Armator zakończył rok zyskiem bilansowym w wysokości 188,9 mln zł.

1991

Przedsiębiorstwo realizowało statutowe zadania, wykazując znów wzrost dynamiki przewozów na swoich liniach. 28 sierpnia 1991 roku odnotowano przewóz 5-milionowego pasażera promami PŻB. Można było odnotować ustabilizowane funkcjonowanie armatora.

W 1991 roku zanotowano nieznaczny wzrost przewozów pasażerów i samochodów osobowych: 565 105 pasażerów (wzrost o 1%), 140 932 samochodów osobowych (wzrost o 6%), natomiast znaczny wzrost samochodów ciężarowych i ładunków: 30 790 samochodów ciężarowych (wzrost o 18%) i 682 663 ton ładunków (wzrost o 17,5%). Zysk firmy w 1991 roku wynosił 53,7 mld zł netto.

1992

Przedsiębiorstwo Państwowe PŻB składało się w 1992 roku z pięciu pionów organizacyjnych: Pionu Dyrektora Naczelnego, Pionu Żeglugowo-Handlowego, Pionu Technicznego, Pionu Pracowniczego i Pionu Ekonomiczno-Finansowego. Do PŻB s.a. należały trzy zakłady eksploatacyjne: Zakład Portów, Zakład Budowlany, Zakład Turystyki wraz z dziewięcioma

¹³³ *Pożegnanie z promem do Nynäshamn*, „Głos Wybrzeża”, 8.10.1989.

Morskimi Biurami Podróży. Ponadto dwie bazy promowe: w Gdańsku i w Świnoujściu. Stan zatrudnienia wynosił 2 503 osoby, w tym 1723 pracowników morskich (1 607 na promach, 146 na trampach) i 780 pracowników lądowych (425 na stanowiskach robotniczych i 355 na stanowiskach nierobotniczych). PP PŻB posiadała następujące obiekty socjalno-bytowe: Dom Marynarza w Świnoujściu (13 osób zatrudnionych), Dom Marynarza w Kołobrzegu (11 osób zatrudnionych), Stołówkę Pracowniczą z barem Conrad i bufetem w porcie Kołobrzeg (17 osób zatrudnionych), Przychodnię Przychodnię Zdrowia (8 osób na 4 etatach), Dział Socjalny (3 osoby) i Morski Ośrodek Kultury (1 osoba).

Dnia 1 lipca 1992 roku oddano w dzierżawę Dom Marynarza w Kołobrzegu, a 1 listopada tego samego roku stołówkę pracowniczą.

Sytuacja ekonomiczno-finansowa PŻB S.A. na początku okresu działania spółki była następująca:

- » Sprzedaż ogółem kształtowała się: 1990 rok 652 629 mln zł, 1991 rok 827 753 mln zł (wzrost o 26,8%), 1992 rok 1 034 086 mln zł (wzrost o 24,9%); obraz ten ulegnie zmianie, jeśli uwzględni się przeliczenie sprzedaży średniorocznym kursem USD: wtedy dynamika wzrostu sprzedaży kształtuje się odpowiednio: w 1991 roku wzrost o 13,9%, a w 1992 roku spadek o 3,1%.
- » Przewozy pasażerów: 1990 rok 560 403 osób, w 1991 roku 565 105 osób, a w 1992 roku 538 806 osób (spadek o 4,7%).
- » Przewozy ładunków promami i statkami trampowymi: 1990 rok 723 361 ton, 1991 rok 983 467 ton (wzrost o 35,9%), 1992 rok 1 007 237 ton (wzrost o 2,4%).

W 1992 roku dało się odczuć wpływ czynników zewnętrznych na sytuację finansową PŻB. Zanotowano postępującą recesję u dwóch głównych partnerów skandynawskich, tj. najpierw w Finlandii, a potem w Szwecji. Spadek kursu FIM oraz SEK w stosunku do USD spowodował, że relacje dolarowe sprzedaży w 1991 roku ułożyły się niekorzystnie. Dodatkowo sytuację tą pogłębił fakt spadku ilości przewiezionych pasażerów w 1992 roku. Można oszacować, że przedstawiona sytuacja wpłynęła na poziom zysku (po stronie dochodów) co najmniej o około 40 mld zł. Dynamika przyrostu kosztów, po przeliczeniu według średniorocznego kursu wynosiła: 1991 roku wzrost o 21,9%, a w 1992 roku spadek o 0,5%. Stąd wniosek, że głównie wielkość sprzedaży wpłynęła na pogorszenie wyniku finansowego.

Polityka finansowa przedsiębiorstwa PP PŻB w 1992 roku zmierzała do osiągnięcia dwóch celów: likwidacji przeinwestowania przedsiębiorstwa i uzyskania znacznej poprawy w zakresie płynności finansowej. Założenia te udało się zrealizować tylko częściowo: po otrzymaniu pozytywnej decyzji Ministerstwa Finansów w sprawie zmiany dywidendy od funduszu założycielskiego uzyskano 33,7 mld zł na finansowanie działalności bieżącej. O ponad 106 mld zł zmniejszono zobowiązania, zmniejszono też do 197 mld zł należności. Nastąpiły też korzystne zmiany w strukturze finansowania majątku przedsiębiorstwa: w 1991 roku aktywa były sfinansowane funduszami własnymi w 62,3%, a w 1992 roku w 88,6%.

Rok 1992 charakteryzował się rozpoczęciem restrukturyzacji PŻB drogą likwidacji zbędnych agend, które były poza podstawowym profilem działania lub były nierentowne. Należały do nich lub ciągle należą działalność budowlano-montażowa, transport samochodowy, nadmiernie rozbudowana

działalność socjalna i bytowa, działalność przeładunkowa o mniejszym wolumenie, przynosząca straty i przewozy ładunków statkami trampowymi.

Działania restrukturyzacyjne i przygotowania do przekształcenia w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa to głównie:

- » likwidacja w Zakładzie Portów w Kołobrzegu pracy w porze nocnej w Oddziale Elewatorów Zbożowych (zmniejszenie zatrudnienia o 39 osób),
- » likwidacja Wydziału Portu w Darłowie (zmniejszenie zatrudnienia o 18 osób),
- » likwidacja Zakładu Budownictwa (zmniejszenie zatrudnienia o 54 osoby),
- » likwidacja Oddziału Administracyjno-Gospodarczego Bazy Promowej w Świnoujściu (zmniejszenie zatrudnienia o 11 osób),
- » przekazanie w dzierżawę: Domu Marynarza w Kołobrzegu (zmniejszenie zatrudnienia o 11 osób), Stołówki Pracowniczej, Baru Conrad i bufetu pracowniczego w porcie Kołobrzeg (zmniejszenie zatrudnienia o 17 osób),
- » sprzedaż statku trampowego m/s HAJNÓWKA (bez zmian w zatrudnieniu),
- » zreorganizowanie Wydziału Zaopatrzenia i Gospodarki Materiałowej (zmniejszenie zatrudnienia

o 9 osób), Bazę Sprzętu i Transportu (zmniejszenie o 13 osób),

- » utworzono Morskiego Biura Podróży w Kołobrzegu (bez zmiany zatrudnienia).

W wyniku powyższych działań uzyskano wymierne efekty ekonomiczne, poprzez znaczną obniżkę kosztów działania.

Dnia 14 grudnia 1992 roku w Ministerstwie Przekształceń Własnościowych powstał akt przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego P.P. Polska Żegluga Bałtycka w spółkę akcyjną. Powstała jednoosobowa spółka Skarbu Państwa – Polska Żegluga Bałtycka s.a. Pierwszym prezesem Spółki PŻB s.a. został Stefan Gębicki.

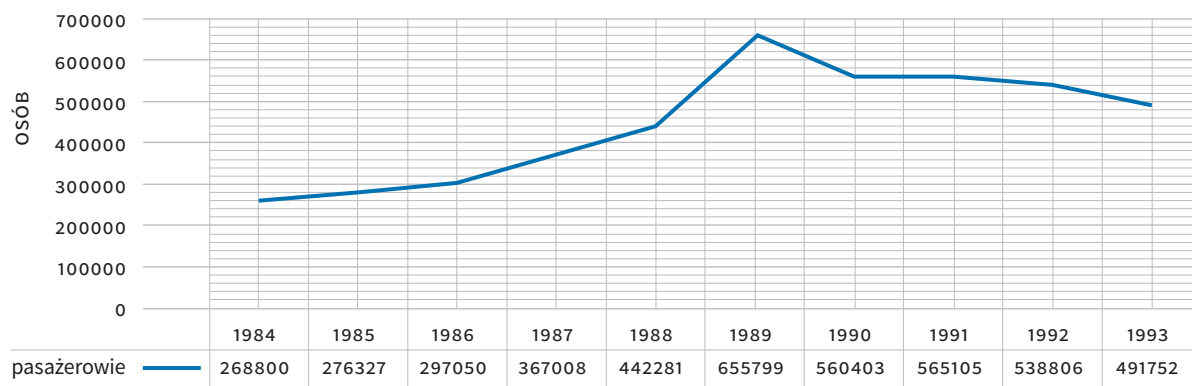
W 1992 roku notuje się zmniejszenie przewozów pasażerów: 538 806 pasażerów (spadek o 5%) i 113 423 samochodów osobowych (spadek o 20%) oraz dalszy wzrost frachtu: 33 671 samochodów ciężarowych (wzrost o 9%) i 749 661 ton ładunków (wzrost o 10%). Wynik finansowy w 1992 roku: zysk 17,5 mld zł.

Zestawienie wyników w poszczególnych rodzajach działalności PP PŻB w 1992 roku przedstawia Tabela 4.

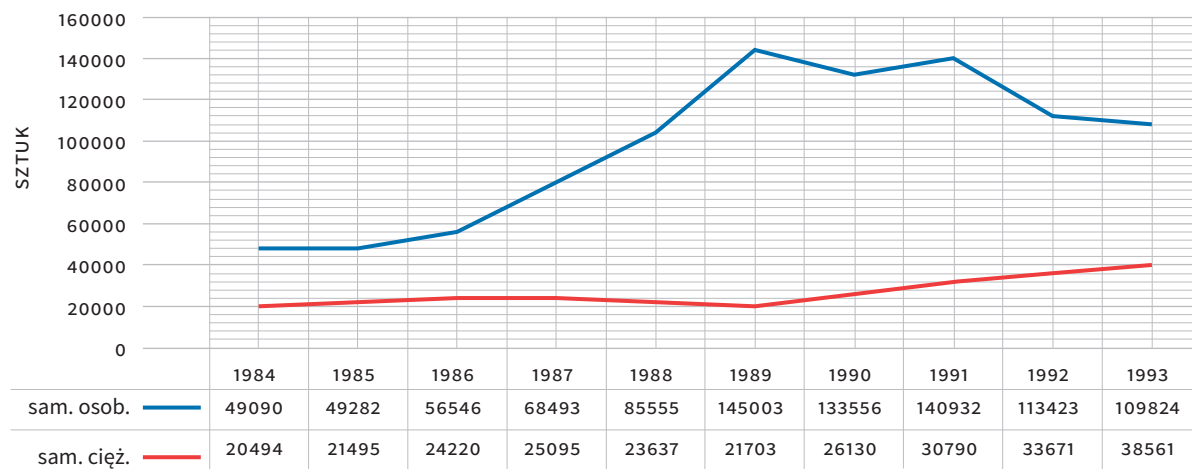
TABELA 4. Wyniki działalności PP PŻB w 1992 roku.

LP.	WYSZCZEGÓLNIENIE	STRUKTURA SPRZEDAŻY %	WPŁYWY (mln zł)	KOSZTY (mln zł)	AKUMULACJA (mln zł)
1.	Promy	78,5	773 355	634 896	+ 138 459
2.	Trampy	9,9	97 853	130 132	- 32 279
3.	Porty	1,1	10 859	27 845	- 16 986
4.	Bazy promowe	7,9	77 266	29 253	+ 48 013
5.	MBP	0,6	6 343	6 853	- 510
6.	Pozostała działalność	2,0	19 648	20 791	- 1 143
RAZEM		100,0	985 324	849 770	+ 135 554

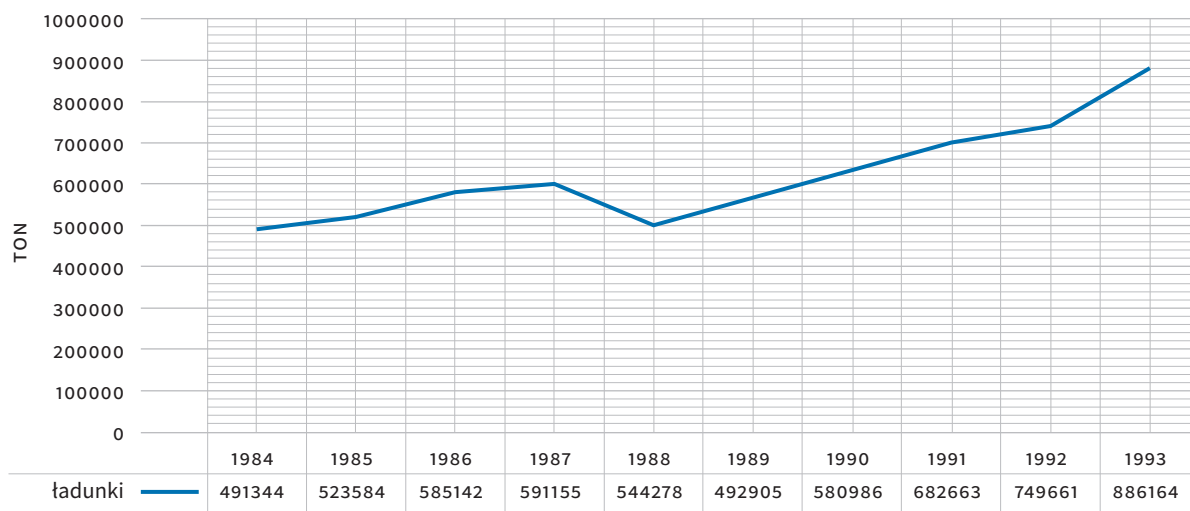
ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie danych archiwalnych PŻB.



Przewozy pasażerów promami PŻB w latach 1984–1993. Opracowanie własne.



Przewozy samochodów promami PŻB w latach 1984–1993. Opracowanie własne.



Przewozy ładunków promami pżb w latach 1984–1993. Opracowanie własne.

Andrzej Grotowski 1993–1998

1993

Polska Żegluga Bałtycka podpisała z włoską stocznia wstępną umowę na budowę nowego promu. Nowa jednostka o długości 140 m ma być większa od m/f POMERANII. Będzie zabierała od 800 do 1000 pasażerów. Kołobrzesci armator szuka środków w bankach zachodnich. W Polsce brakuje finansowych rozwiązań systemowych pozwalających armatorom na odnowienie floty. Nie można bowiem założyć hipoteki na statek w budowie. Jeżeli PŻB uzyska jeszcze w tym roku pełne gwarancje kredytowe, nowy prom mógłby zacząć pływać już za dwa lata¹³⁴.

W czerwcu 1993 roku zostali odwołani ze stanowisk Prezes Stefan Gębicki i członek Zarządu Leszek Górski. Funkcję p.o. Prezesa powierzono Wiesławowi Hildebrandtowi.

W lipcu 1993 roku firma Prokom opracowała koncepcję kompleksowej komputeryzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. W Helsinkach upadłość ogłosił Kontrahent PŻB Matkakeskus Oy.

Z sześciu promów, jakie posiadała PŻB, dwa przekraczały ćwierć wieku, a najmłodszy miał czternaście lat. Były przestarzałe i kosztowne w eksploatacji. Wprost proporcjonalnie do wieku rosły stawki ubezpieczeniowe i wydatki na remonty. Armator próbuje pozbyć się najstarszych jednostek, szczególnie m/f ŁAŃCUT i m/f WILANÓW. Ale

od kilkunastu lat nie kupiono ani jednego nowego promu. Dlaczego? Ponieważ wielu ludzi tak w Kołobrzegu, jak i w Warszawie nie chciało dostrzec jak doskonałym interesem może być żegluga promowa. Od początku istnienia przedsiębiorstwo kulało. Przygodkowe decyzje, eksperymenty, prawie bankructwo, zarząd komisaryczny. Wszystko już było. A teraz sytuacja jest poważna. Znaczący shippingu twierdzą, że najbliższe miesiące zadecydują o dalszym losie nie tylko Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, ale w ogóle polskiej żeglugi promowej¹³⁵.

12 sierpnia 1993 roku sprzedano za 2,03 mln USD statek trampowy m/s GOPLANA II. Przedłużono też czarter m/s PARSETY o sześć miesięcy. Pojawia się również oferent na kupno promu m/f ŁAŃCUT: Brax Shipping Co, za 3,515 mln USD).

P.o. Prezesa PŻB S.A. Wiesław Hildebrandt negocjował z Euroafricą możliwość budowy promu COMBI, aby połączonymi siłami PŻB i PŻM wejść na linię Świnoujście–Ystad. Analizował też możliwość wprowadzenia promu fińskiego na linię Gdynia–Helsinki. Omawiana też była sprawa uznania sprzedaży na promach jako eksport. PŻB S.A. stosuje wniosek w tej sprawie do Wicepremiera Henryka Goryszewskiego.

Dnia 27 września 1993 roku, w wyniku konkursu Prezesem PŻB S.A. został Mariusz Wojtunik.

¹³⁴ *Nowy prom dla PŻB*, „Głos Pomorza”, 30.06.1995.

¹³⁵ *PŻB bez promów?*, K. Pohl, „Morze i Ziemia” Nr 31, 4.08.1993.

MARIUSZ WOJTUNIK ukończył Politechniki Gdańską w 1974 roku (Instytut Budowy Okrętów), pracował w Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu, której od 1989 roku był dyrektorem. W okresie od września do grudnia 1993 roku był Prezesem PŻB S.A.

Nowy prezes mówił: „...Przewidywałem, że będzie tu ciężko, ale nie wiedziałem, że aż tak. Jeżeli nie zrobi się radykalnych zmian, to firma się nie utrzyma. Mamy kiepskie wyniki finansowe. Przyczyn jest kilka: niekorzystna relacja walut skandynawskich do dolara, zła organizacja przedsiębiorstwa, przestarzała flota promowa, przerost zatrudnienia. Zamierzam budować nowy prom w Norwegii. Postanowiłem wydzielić pięć samodzielnych podmiotów gospodarczych ze struktury PŻB. Jeżeli nie będę widział szans realizacji zaprezentowanej koncepcji to odejdę. Chcę zmienić styl zarządzania przedsiębiorstwem. Są natomiast opory ze strony Zarządu.”¹³⁶

Firma Kowalski & Partner Co złożyła ofertę dotyczącą układu partnerskiego z T T Line w Hamburgu oraz współudziału w procesie prywatyzacji PŻB S.A. Oferta została odrzucona.

1 października 1993 roku następuje likwidacja spółki Osterjöröresor w Goeteborgu, której dyrektorem był Włodzimierz Mikucki.

Do Zarządu włączony zostaje Bogdan Draczyński. Natomiast z pracy rezygnuje Dyrektor Ekonomiczno-Finansowy Grażyna Charkiewicz, argumentując swoją decyzję złą atmosferą w spółce i Zarządzie. Zastępuje ją Mirosława Winiarska. Zobowiązania Spółki wynoszą 26 mld zł a zadłużenia w bankach 50 mld zł. Podczas wywiadu w TV-Kołobrzeg Prezes Mariusz Wojtunik informuje o możliwości przeniesienia siedziby PŻB S.A. do Świnoujścia. Pomimo

pogarszającej się sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki brak jest konkretnych działań Zarządu.

W grudniu 1993 roku Rada Nadzorcza po raz kolejny negatywnie ocenia biznes plan na 1994 rok. Pojawiają się konflikty z Prezesem Spółki, który w wywiadach prasowych przedstawia w negatywnym świetle PŻB S.A.

Firma była wtedy na progu bankructwa. Przyczyn tej sytuacji było wiele, a główne to: niekorzystne relacje walut skandynawskich do USD, zła organizacja Spółki, przestarzała flota promowa i przerost zatrudnienia.

Prezes lansuje powołanie pięciu spółek prawa handlowego ze 100% udziałem PŻB S.A.: Baza Promów Morskich PŻB S.A. w Świnoujściu, Baza Promów Morskich PŻB S.A. w Gdańsku, Przedsiębiorstwo Trampingu PŻB Sp. z o.o., Port Kołobrzeg PŻB Sp. z o.o. i Przedsiębiorstwo Turystyczne PŻB Sp. z o.o.

W dniu 19 grudnia 1993 roku Rada Nadzorcza odwołuje ze stanowiska Prezesa Mariusza Wojtunika. W ciągu trzech miesięcy jego sprawowania funkcji nastąpiło znaczne zachwianie hierarchii ważności spraw, brak dostatecznej dbałości w rozwiązywaniu najpilniejszych problemów gospodarczych Spółki. Jednocześnie na stanowisko Prezesa PŻB S.A. zostaje powołany Andrzej Grotowski.

¹³⁶ *Prezes kontra zarząd?* Głos Koszaliński, 3.12. 1993.



Andrzej Grotowski.
Fot. K. Ratajczyk.

ANDRZEJ GROTOWSKI urodził się 30 września 1942 roku w Lwowie. Ukończył Wydział Budownictwa Lądowego i Wodno-melioracyjnego na Politechnice Szczecińskiej, uzyskując w 1969 roku tytuł mgr inż. Budownictwa wodnego. W okresie od lipca 1969 do września 1972 roku był kierownikiem budowy w DRAGMOR Szczecin, od października 1972 roku do grudnia 1975 roku starszym asystentem w Instytucie Morskim w Szczecinie. Od stycznia 1976 roku do września 1987 roku pracował jako Naczelnik Wydziału Ochrony Wybrzeża i Planowania Przestrzennego w Urzędzie Morskim w Szczecinie, zaś od września 1987 roku do października 1990 roku Był Dyrektorem ds. technicznych w Urzędzie Morskim w Szczecinie, a od października 1990 roku do września 1993 roku Dyrektorem Naczelnym w Urzędzie Morskim w Szczecinie. W grudniu 1993 roku został Prezesem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej s.A. w Kołobrzegu. Stanowisko to piastował do grudnia 1998 roku. Był członkiem Komitetu Badań Morza PAN. Zmarł 3 marca 2011 r.

Rok 1993 zakończono następującymi wynikami w przewozach promowych: 491 752 pasażerów (spadek o 9%), 109 824 samochodów osobowych (spadek o 3%), 38 561 samochodów ciężarowych (wzrost o 14,5%) i 886 164 ton ładunków (wzrost o 18%). Wynik roku 1993: zysk 79,8 mld zł netto.

1994

Zarząd rozważał otwarcie linii promowej do portu rosyjskiego Kaliningrad.

„Mamy szansę przetrwania i rozwoju” mówił nowy prezes. Urzędowanie rozpoczął w trudnych warunkach zewnętrznych. Polska była jedynym krajem na świecie, w którym obłożono cłem i podatkiem VAT towary i usługi świadczone na pokładach promów poza granicami kraju. Majątek PŻB szacowało się na około 13 bln zł. Firma zatrudniała 2 300 pracowników.

W harmonogramie przekształceń strukturalno-własnościowych na 1994 rok zaplanowano powołanie spółek-córek jako załączka holdingu, wdrożenie rozrachunku gospodarczego w pionach i komórkach jednostki-matki oraz kompleksową analizę kosztów – zakładowy system pracy i płacy w holdingu.

W prasie pojawiła się zapowiedź, że w czerwcu 1995 roku na linię Świnoujście–Ystad wejdzie nowy prom m/f POLONIA, jako następcza zatopionego Jana Heweliusza. Prom m/f POLONIA zostanie zbudowany w norweskiej stoczni w Lagsten. Będzie największym i najnowocześniejszym promem eksploatowanym przez polskich armatorów¹³⁷. Miała to być zarazem wewnętrzna konkurencja dla PŻB.

W marcu 1994 roku następuje sprzedaż promu m/f ŁAŃCUT za 4,95 mln DM armatorowi Topaz Turizm Izmir. Ponadto sprzedano m/s GOPLANĘ

137 „Polonia” – córka Wikinga, „Głos Szczeciński”, 5.02.1994.



M/S GOPLANA. Fot. archiwum PŻB.

do kompanii Woodline Co Khabarovsk oraz RUSALKĘ i II firmie Aya-Shipping and Trading Co z Rotterdamu. M/s NIMFA II zostaje wycarterowana. Przejęto na własność prom m/f NIEBORÓW. Zlikwidowano Straż Portową. Po sprywatyzowaniu Armatorskiego Ośrodka Remontowego dochodzi też do likwidacji Pionu Technicznego.

Dnia 7 kwietnia 1994 roku Zarząd powołuje spółkę ScanPol Marine SA. Do Zarządu PŻB S.A. dochodzi Grażyna Bajko – Dyrektor Ekonomiczno-Finansowy.

Prezes Andrzej Grotowski był optymistą. Mówił, że jest trudno, ale przeciwności można pokonać. Promy są traktowane jako terytorium państwa, więc trzeba było zlikwidować działalność hazardową na promach. Niestety traci się z tego powodu około 3 mld zł miesięcznie. Polskie alkohole i towary sprzedawane na promach trzeba sprowadzać z zagranicy, ponosząc koszty marży.

Dnia 9 czerwca 1994 roku uruchomiono nowoczesny dworzec morski na bazie promowej w Świnoujściu. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki powiedział na otwarciu: „Dworzec morski w Świnoujściu nie jest prezentem dla jego gospodarza, ale elementem systemu przewozowego, w którym uczestniczy wiele podmiotów”. Jest to największa inwestycja w gospodarce morskiej. Terminal zajmuje powierzchnię 4 000 m² i prezentuje się okazale: szkło, aluminium, granit. Poniemiecki barak, po byłej stacji kolejowej, zbudowany 88 lat temu, pełniący przez lata funkcję terminalu promowego, odchodzi do historii. Modernizacja dwóch stanowisk promowych, budowa trzech nowych wraz z infrastrukturą techniczną, budowa przejścia granicznego dla samochodów osobowych i ciężarowych oraz terminalu pasażerskiego trwała od lat osiemdziesiątych. Głównym projektantem rozbudowy bazy promów morskich było Biuro Projektów Budownictwa Morskiego Bimor Sp. z o.o. w Szczecinie, a głównymi wykonawcami poszczególnych prac inwestycyjnych byli: Energopol SA, Hydrobudowa SA, Espebepe SA, Nadodrzańskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Ogólnego SA, Mostostal SA, Metalplast SA, Elektromontaż SA. Ze strony PŻB S.A. pracami nadzorował Piotr Wierejko. Całość inwestycji planuje się zakończyć



Otwarcie Dworca Morskiego w Świnoujściu. Na pierwszym planie Minister TIGM Bogusław Liberadzki i Prezes PŻB S.A. Andrzej Grotowski.

w czerwcu 1996 roku. Koszt wraz z pracami towarzyszącymi około 1,2 bln zł. Do tej pory baza pochłonęła 610 mld zł¹³⁸.

Największy i najnowocześniejszy nad Bałtykiem terminal pasażerski został otwarty w bazie promów morskich w Świnoujściu. 430-metrową estakadą od promu do dworca przeszedł się polski Minister Transportu i Gospodarki Morskiej. Baza promów morskich w Świnoujściu, której właścicielem jest Polska Żegluga Bałtycka s.a., jest obecnie największą, po Okęciu II, inwestycją komunikacyjną w Polsce. Prace budowlane i modernizacyjne rozpoczęły się w 1988 roku, ich zakończenie planuje się na 1996

rok. Do wykonania są jeszcze, m.in. terminal samochodowy, budynek odpraw samochodowych, obwodnica, place, oczyszczalnia ścieków i kotłownia. Pełne wykorzystanie bazy będzie możliwe pod warunkiem modernizacji drogi Szczecin–Świnoujście, gdy będzie ona drogą ekspresową¹³⁹.

W Szczecinie w dniu 26 kwietnia 1994 roku powołano nowego armatora promowego Unity Line, który będzie eksploatował prom m/f POLONIA. Unity Line jest spółką należąca do Polskiej Żeglugi Morskiej. Zarząd PŻB S.A. rozważa kapitałowe przystąpienie do spółki Unity Line. Rada Nadzorcza nie wyraża na to zgody. Jest natomiast możliwość współpracy na zasadzie joint services.

Na wyniki PŻB S.A. miał ciągle wpływ brak odpowiedniego taboru. Po sprzedaży promu m/f ŁAŃCUT kołobrzeski armator poszukiwał inwestora strategicznego. Odnowienie tonażu promowego jest

138 *Pierwszy dworzec morski w powojennej Polsce*, „Życie Warszawy”, 7.04.1994; *Europejski terminal*, „Głos Pomorza”, 13.04.1994.

139 *Świnoujski terminal*, „Gazeta Wyborcza”, 8.04.1994.

koniecznością¹⁴⁰. Przyszły model PŻB S.A. to holding kapitałowy. W tym kierunku szły wszystkie przeprowadzane przekształcenia. W lipcu 1994 roku rozpocznie się prywatyzacja kołobrzesckiego portu, a w kolejnym etapie – baz promowych¹⁴¹. Prywatyzacja kapitałowa ma być realizowana poprzez sprzedaż akcji przedsiębiorstwa niepaństwowym podmiotom gospodarczym. W pierwszym etapie zostaną powołane trzy spółki: Baza Promowa Świnoujście S.A., Baza Promowa Gdańsk S.A. i Port Kołobrzeg S.A. W drugim etapie do negocjacji zostaną zaproszeni wybrani partnerzy, którym zaoferuje się akcje spółki.

Za 1 mld zł zakupiono komplet komputerów dla systemu informatycznego GASTRO na promy. Opracowano też kompleksowy plan przedsięwzięć marketingowych dotyczących polityki cenowej, dystrybucji w kraju i zagranicą oraz promocji armatora.

Dział Marketingu PŻB organizował dużą kampanię Polferries'94.

Po zatonięciu m/f *ESTONIA* angielski Royal Institute of Naval Architects opracował projekt poprawy bezpieczeństwa na promach pasażersko-samochodowych. Ładowanie promów będzie odbywało się przez bramy rufowe, co znacznie wydłuży czas obsługi, lecz usunie jedno z największych zagrożeń. Katastrofa *ESTONIA* podważyła zaufanie do wszystkich statków typu roll-on roll-off, na których załadunek i wyładunek odbywa się metodą kołową. Zaproponowano następujące przedsięwzięcia:

- a. poprawienie stateczności statków za pomocą podwójnego, wypełnionego powietrzem kadłuba lub zamontowanie na zewnątrz pontonów,
- b. podzielenie pokładu na sekcje, co zmniejszałoby otwarte powierzchnie, po których przepływałaby woda z jednej strony na drugą,

- c. zainstalowanie wodoszczelnych drzwi między sekcjami promu,
- d. zwiększenie liczby czujników kontrolnych, zwłaszcza przy bramach wjazdowych na pokład,
- e. kontrolę systemów zamykania bram wjazdowych,
- f. wprowadzenie obowiązkowych list pasażerów ze wszystkimi danymi,
- g. poprawę kontroli wagi wszystkich pojazdów wjeżdżających na prom,
- h. zainstalowanie wodoszczelnego systemu oświetlenia statku, niezależnego od pracy agregatów elektrycznych statków¹⁴².

PŻB będzie realizować też zalecenia, m.in. poprzez zamykanie dziobów promów i spawanie furt.

Okazuje się, że żegluga promowa tylko w teorii jest bezpieczna, np. m/f *SILESIA* w rejsie z Ystad do Świnoujścia miała groźny przechył na jedną burtę, a m/f *ESTONIA* zatonięła w 10 minut! Przyszłość należy do statków innego typu. Na linii promowej Göteborg–Frederikshaven pojawił się w 1992 roku katamaran o dwóch pokładach, który przewoził turystów i samochody osobowe: zamiast 3,5 godzinnej rejsu, podróż trwała 100 minut, z prędkością 70 km/h, tj. 40 węzłów. Katamarany są bardzo stabilne i bardziej bezpieczne¹⁴³.

Oszacowano wartość floty Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. (w mld USD): promy: m/f *NIEBORÓW*

¹⁴⁰ PŻB szuka inwestora strategicznego, „Głos Pomorza”, 29.08.1994.

¹⁴¹ Umiarkowany optymizm, K. Pohl, „Kurier Szczeciński”, 30.08.1994.

¹⁴² Propozycje Royal Institute of Naval Architects, „Kurier Polski”, 8/9.10.1994.

¹⁴³ Nowa era w żegludze promowej, „Życie Warszawy”, 19.10.1994.

TABELA 5. Całkowita wielkość przewozów PŻB w latach 1977–1994.

Linia	Pasażerowie	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe
Świnoujście–Ystad	3 692 600	949 230	282 355
Świnoujście–Kopenhaga	921 630	115 268	59 155
Gdańsk–Nynäshamn/	752 880	144 611	4 498
Oxelösund	568 300	79 456	64 342
Gdańsk–Helsinki	585 630	81 524	5 545
Inne linie			
Razem	6 521 040	1 370 089	425 900

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie danych archiwalnych.

12,0 mld USD, m/f POMERANIA 10,0 mld USD, m/f SILESIA 11,5 mld USD, m/f ROGALIN 8,0 mld USD, m/f WILANÓW 4,0 mld USD i czarterowana m/f PARSETA 1,5 mld USD oraz trampy: m/s NIMFA II 3,3 mld USD, m/s RUSAŁKA II 3,3 mld USD, m/s NER 1,8 mld USD i m/s SOŁA 1,8 mld USD. Razem 57,2 mld USD.

W Zarządzie PŻB s.a. obok Prezesa pracowali w tym okresie Ewa Glanc, Teresa Czeczółka i Jan Wróblewski.

Przewozy promowe w 1994 roku: 482 581 pasażerów (spadek o 2%), 106 033 samochodów osobowych (spadek o 3,5%), 40 211 samochodów ciężarowych (wzrost o 4%) i 950 269 ton ładunków (wzrost o 7%).

Tabela prezentuje całkowitą skumulowaną wielkość przewozów promami PŻB w latach 1977–1994

Przewozy promowe w 1994 roku: 482 581 pasażerów (spadek o 2%), 106 033 samochodów osobowych (spadek o 3,5%), 40 211 samochodów ciężarowych (wzrost o 4%) i 950 269 ton ładunków (wzrost o 7%). Wynik 1994 roku: zysk 6,0 mln zł (po denominacji).

1995

W harmonogramie programu przekształceń strukturalno-własnościowych na 1995 rok przewidywano wprowadzenie Spółki na giełdę papierów wartościowych.

Dwa lata wcześniej Polska Żegluga Bałtycka została przekształcona w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. W pierwszym roku działalności spółki wymieniono trzy składy Zarządu. Rok 1993 zakończył się stratą 8 mln zł (80 mld starych złotych).

W 1994 roku PŻB wychodziła już z kryzysu finansowego osiągając zysk 15 mln zł brutto (150 mld starych złotych). Zmniejszono z 2500 do 2100 liczbę pracowników spółki. Spółka przygotowywała się do prywatyzacji: najpierw port w Kołobrzegu, potem żegluga. Celem prywatyzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej s.a. było kapitałowe wzmocnienie spółki, podwyższenie efektywności funkcjonowania oraz uzyskanie trwałej zdolności finansowej do rozwoju¹⁴⁴.

Polska Żegluga Bałtycka otrzymała pozwolenie Ministerstwa Przekształceń Własnościowych na sprywatyzowanie portu kołobrzесьkiego, terminalu promowego i przystani w Gdańsku, a w końcowym

144 PŻB przed prywatyzacją, 6.02.1995.

efekcie całego przedsiębiorstwa. Kołobrzesci armator był pierwszym polskim przedsiębiorstwem żeglugowym, które rozpoczęło prywatyzację. Ministerstwo Przekształceń Własnościowych zaakceptowało plan działań Spółki polegający na przekształceniu PŻB w holding spółek akcyjnych. Jako pierwsza miała być powołana spółka Port Handlowy – Kołobrzeg¹⁴⁵. Obecny zarząd powołany w grudniu 1993 roku zaczął wyciągać przedsiębiorstwo z kryzysu. Ubiegły rok zakończył się zyskiem około 15 mln zł (150 mld starych zł) brutto. Opracowano koncepcję prywatyzacyjną w kierunku holdingu¹⁴⁶.

Bałtyckie linie promowe to rynek coraz bardziej agresywnej konkurencji. W zmaganiach na Bałtyku największy polski przewoźnik, do niedawna monopolista – Polska Żegluga Bałtycka, prawie się nie liczy. Dominują armatorzy szwedzcy, fińscy i niemieccy. Dla PŻB zagrożeniem staje się teraz również m/f POLONIA. Okazuje się, że jeden duży i nowoczesny prom może zagrozić interesom firmy dysponującej jednostkami w wieku ponad 20 lat. Według opinii kierownika gabinetu Dyrektora Generalnego PŻB S.A. Zbigniewa Szozdy, projekt POLONIA będzie przedsięwzięciem nierentownym i dlatego PŻB nie przyjęła warunków zaproponowanych przez PŻM i nie weszła do spółki Polonia Line. Łączny koszt budowy POLONII wyniesie około 100 mln USD. Wpływy w całości będą odprowadzane do banku tytułem spłaty kredytu. PŻB musiałaby też dopłacać. Konkutowanie na linii do Ystad z promem m/f POLONIA to byłaby walka Dawida z Goliatem: nasze promy zabierały 24–26 samochodów ciężarowych, a m/f POLONIA 160. Stąd wobec tak silnej konkurencji Prezes Andrzej Grotowski rozważał przeniesienie portu docelowego najbardziej popularnej linii promowej z Ystad do Malmö.

Tak można by zrekompensować straty, które PŻB poniosłaby na linii do Ystad. „Malmö jest lepsze od Ystad, to jedno z większych miast szwedzkich, ośrodek przemysłowy, ma dobre połączenia kolejowe” mówił Prezes Grotowski. Linia do Malmö została otwarta dnia 1 maja 1995 roku rejssem promu m/f ROGALIN, pod kierunkiem kapitana Krzysztofa Porazińskiego¹⁴⁷.

W istocie te działania były ripostą PŻB na wyparcie z linii do Ystad przez Unity Line. Prom m/f POLONIA od 1 czerwca br. wszedł na linię Świnoujście–Ystad. Zabierał jednorazowo ponad tysiąc pasażerów. Polscy armatorzy doszli jednak do wniosku, że działania przeciwko sobie przyniosą więcej strat niż korzyści. W tym celu Unity Line i PŻB postanowiły porozumieć się odnośnie wspólnego ustalenia taryf przewozowych¹⁴⁸.

Przez sezon letni promy PŻB przewiozły do Malmö 105 tysięcy pasażerów, w tym samym czasie promem m/f POLONIA płynęło 50 tysięcy osób. W porównaniu z rokiem ubiegłym przewozy pasażerskie między Polską a Szwecją wzrosły o 15%. Paradoksalnie więc wrzawa wokół „wojny promowej” zrobiła armatorom reklamę. Teraz rywale krajowi zaczęli konkurować między sobą specjalnymi ofertami promocyjnymi¹⁴⁹.

145 *Rusza prywatyzacja PŻB. Odbić się od zera*, „Głos Pomorza”, 30.03.1995.

146 *Najpierw port, później żegluga*, K. Grzegorzówka, „Rzeczpospolita”, 6.02.1995.

147 *Wojna promowa na Bałtyku. PŻM i PŻB w zwarcu*, „Głos Szczeciński”, 14.03.1995.

148 *Wojna promów zostanie zawieszona*, „Express Wieczorny”, 11.04.1995.

149 *Pokój na Bałtyku*, „Kurier Szczeciński”, 29.09.1995.

W odstępie niespełna miesiąca, w maju i czerwcu 1995 roku miały miejsce trzy istotne dla polskiej żeglugi promowej wydarzenia: wejście na linię Gdynia–Karlskrona szwedzkiego koncernu Stena Line promem LION QUEEN, dotychczas obsługiwanym przez polskiego prywatnego armatora Corona Line, pierwszy rejs na linii Świnoujście–Ystad promu o standardzie światowym m/f POLONIA spółki Unity Line oraz przejście dwóch promów PŻB na linię Świnoujście–Malmö. Polski transport promowy w latach 1990–1994 przedstawia Tab. 6.

TABELA 6. Polski transport promowy w latach 1990–1994

ROK	PASAŻEROWIE (tys.)	UDZIAŁ PŻB (%)	ŁADUNKI (tys. ton)	Udział PŻB (%)
1990	560	100,0	1 328	43,8
1991	565	100,0	1 514	45,0
1992	675	79,8	1 645	45,6
1993	626	78,5	1 558	56,8
1994	620	77,8	1 812	52,4

ŹRÓDŁO: Dane archiwalne PŻB.

Prezes Spółki Corona Line zaproponował polskim armatorom przejęcie linii pasażersko-samochodowej Gdynia–Karlskrona. Kierownictwo PŻB nie wykluczało przejęcia tej linii¹⁵⁰.

Rozważana była możliwość wykorzystania systemu informatycznego START-AMADEUS dla komputeryzacji rezerwacji i sprzedaży biletów promowych PŻB. Dotyczyło to głównie Morskich Biur Podróży w Warszawie i Krakowie. W maju br. firma komputerowa Softech złożyła ofertę wprowadzenia nowych kas fiskalnych na promy. Pojawiła się potrzeba kompleksowej informatyzacji firmy.

150 *Promem PŻB do Karlskrony*, „Głos Pomorza”, 3.04.1995.

W Ministerstwie Finansów opracowywano nowelizację ustawy o grach losowych i zakładach wzajemnych z 29 lipca 1992 roku. Chociaż w dniu 29 marca 1993 roku PŻB zawiesiła działalność hazardową istniała możliwość uruchomienia kasyn na promach.

We wrześniu tego samego roku PŻB zamierzała wycofać m/f POMERANIĘ, jedyny prom pasażerski pływający z Gdańska do Helsinek. Miał on być przeznaczony na linię Świnoujście–Malmö, w związku z remontem promów m/f NIEBORÓW i m/f SILESIA.

PŻB S.A. postanowiła wykupić cztery czarterowane statki trampowe. Zaciągnięto kredyt w wysokości 6,7 mln DM, aby przejąć statki FAST SIN, FAST ANN, FAST FILIP i FAST CATRIN, a potem przekazać je do czterech tworzonych spółek liberyjskich ze 100% udziałem PŻB S.A.

18 listopada tego samego roku podjęto decyzję odstąpienia od zamiaru budowy nowego promu w Norwegii i przesunięcie tego przedsięwzięcia na lata 1998–1999.

Katastrofa promu ESTONIA w październiku 1994 roku powoduje konieczność wprowadzenia w PŻB procedur bezpieczeństwa IMO.

Od 5 listopada Zarząd PŻB S.A. stanowią: Andrzej Grotowski, Ewa Glac, Anatol Paprocki i Jan Wróblewski. 17 listopada utworzono spółkę z o.o.

Silesia, dla współpracy z PŻB S.A. w zakresie polityki zatrudnieniowej.

Dnia 14 grudnia 1995 roku zlikwidowano Morskie Biuro Podróży w Olsztynie.

Notuje się znaczny spadek przewozów w 1995 roku: 429 156 pasażerów (spadek o 11%), 90 741 samochodów osobowych (spadek o 14,5%), 30 210 samochodów ciężarowych (spadek o 25%) i 713 545 ton ładunków (spadek o 25%). Wynik 1995 roku: strata 2,0 mln zł netto.

1996

Dnia 24 stycznia 1996 roku odnotowano siedmiomilionowego pasażera na promach Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Ambitny plan finansowo-księgowy na 1996 rok, a także konieczność spłaty kredytów zaciągniętych na przebudowę m/f POMERANII i remontu m/f SILESII wymagało znacznego zwiększenia przychodów z żeglugi promowej. Warunkiem wzrostu wpływów była poprawa jakości usług, a w szczególności poziom obsługi klientów na promach. Uboga oferta rozrywkowa na promach, poziom dokonań w zakresie promocji i reklamy firmy również mają istotny wpływ na wyniki. Należało pilnie poprawić stan nieobecności armatora w międzynarodowych systemach komputerowych i wdrożyć dobrze funkcjonujący komputerowy system rezerwacji miejsc na promach.

Dnia 14 marca 1996 roku nastąpiła likwidacja linii promowej Gdańsk–Helsinki. W kwietniu 1996 roku wdrożono kod ISM w PŻB S.A.

Promy pasażersko-samochodowe PŻB S.A. posiadają certyfikaty bezpieczeństwa zgodne z wymogami Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO i Unii Europejskiej¹⁵¹.

Następują rotacje osobowe w Zarządzie: rezygnują Ewa Glanc i Jan Wróblewski. Do Zarządu weszli Wiesław Grzesznik i Sławomir Mazurek. Przewodniczący Związków Zawodowych Solidarność Tadeusz Rutkowski krytycznie ocenia działalność Dyrekcji i Rady Nadzorczej. Uważa, że Spółka nie posiada planu strategicznego rozwoju. 18 sierpnia 1996 roku Prezes Andrzej Grotowski wnosi o powołanie do Zarządu Leszka Szymańskiego.

PŻB wycofuje jeden z promów z linii do Malmö. Prom m/f POMERANIA idzie do remontu: zostaną wymienione kabiny, zmieniony kształt dzioba, dodany jeden pokład, zwiększony się komfort i zdolność przewozowa promu. Prom m/f WILANÓW ma być sprzedany w październiku br.¹⁵².

Od dnia 10 września 1996 roku po odwołaniu z poprzednich stanowisk nadal pracowali w PŻB: Wiesław Hildebrandt jako kierownik ds. bezpieczeństwa żeglugi, Grażyna Bajko jako główna księgowa, Halina Brandys jako kierownik ds. remontów i administracji, Alicja Dąbrowa – główny specjalista ds. ofert turystycznych, Jerzy Mikołajewski – kierownik wydziału akwizycji pasażerskich, Jan Szyszka – kierownik wydziału hotelowo-gastronomicznego, Halina Kościelniak – główny specjalista ds. rozliczeń i analiz, Grzegorz Chaber – specjalista ds. intendentury promowej. Spółkę opuścili Teresa Czeczółka, Jerzy Antkiewicz, Ewa Glanc i Jan Wróblewski.

Zarząd Spółki rozważał możliwość zakupu kataranaru na linię Kołobrzeg–Bornholm, jako formę dywersyfikacji działalności żeglugowej. Rachunek ekonomiczny nie potwierdza co prawda zasadności.

¹⁵¹ *Są certyfikaty*, „Głos Pomorza”, 16.07.1996.

¹⁵² *Remanent w PŻB*, P. Pasikowski, „Głos Pomorza”, 24/25.08.1996.



Kapitan promu m/f ROGALIN Wojciech Sobkowiak i audytor Edmund Witkowski analizują certyfikaty ISO podczas rejsu 17 czerwca 1996 roku.

PŻB zapłaciła wielomilionowe odszkodowanie swojemu byłemu agentowi, polsko-szwedzkiej spółce POL-LINE AB w Ystad, za naruszenie warunków wypowiedzenia umowy o współpracę i zmianę portu docelowego z Ystad na Malmö, gdzie zawijają promy m/f NIEBORÓW i m/f SILESIA. Operacji tej PŻB dokonała w maju 1995 roku, nie zachowując trzymiesięcznego terminu wypowiedzenia umowy. Dyrektor POL-LINE Lars Ove Forsberg twierdził, że „...sprawa dotyczy wielu milionów SEK”¹⁵³.

Wszystko wskazuje, że PŻB S.A. zostanie wystawiona na sprzedaż. Firma obawia się jednak, że może zostać wykupiona przez konkurentów zagranicznych i zlikwidowana. Spółką interesuje się kilku armatorów. Rosnąca konkurencja bałtycka i polsko-polska spowodowały, że prywatyzacja

PŻB została przyspieszona. Przetarg na inwestora strategicznego dla PŻB poprzedzi wycena spółki¹⁵⁴.

Polscy armatorzy: Unity Line, Polska Żegluga Bałtycka i Euroafrica nie widzą obecnie możliwości stworzenia wspólnej organizacji żeglugowej. Ze względu na rozwijający się rynek wschodni Bałtyku, strony rozważają współpracę tonażową na połączeniach wschodniej Szwecji z Trójmiastem oraz w oparciu o porty Litwy, Estonii i Rosji¹⁵⁵. Ponadto armatorzy postanowili wypracować wspólną strategię utrzymania i rozwoju na Bałtyku polskiej żeglugi promowej w ciągu 15–20 lat. Pod koniec 1996 roku armatorzy postanowili rozpocząć wspólną obsługę w formie joint service na liniach Świnoujście–Malmö i Świnoujście–Ystad. Razem przygotowali rozkłady rejsów wszystkich swoich promów, które miały kursować w ramach wspólnego serwisu, opracują wspólną strategię dotyczącą polityki cenowej i frachtowej. W ramach porozumienia na linii do Malmö miał kursować jeden prom pasażersko-samochodowy PŻB i jeden statek pasażersko-samochodowo-kolejowy, do Ystad zaś dwa promy samochodowo-kolejowe.

Odnutowano bardzo duży spadek przewozów w 1996 roku: 386 264 pasażerów (spadek o 10%), 75 220 samochodów osobowych (spadek o 17%), 20 514 samochodów ciężarowych (spadek o 32%) i 468 483 ton ładunków (spadek o 35%). Rok 1996 PŻB S.A. zakończyła stratą w wysokości 9,76 mln zł, przy przychodach 142 mln zł. Stan zatrudnienia: 1741 pracowników.

1997

Żegluga promowa należy do branż wysokiego ryzyka i wpływu zmiennych fluktuacji koniunkturalnych o czym w ostatnich latach przekonują się polscy armatorzy. Szczególnie skomplikowana

153 PŻB musi zapłacić, „Express Wieczorny”, 15.10.1996.

154 Gra na bank, „Gazeta Bankowa”, 28.07.1996.

155 Promy na wschodni Bałtyk, „Głos Szczeciński”, 15.12.1996.

sytuacja panuje na rynku bałtyckich przewozów promowych, gdzie główny polski przewoźnik Polska Żegluga Bałtycka s.a. konkuruje z krajową Unity Line oraz od niedawna ze szwedzką grupą Stena Line. Brak współpracy pomiędzy polskimi armatorami sprawił, że najpierw intratną linię Gdynia–Karlskrona przejęli Szwedzi, a następnie doprowadził do polsko-polskiej wojny na szlakach ze Świnoujścia. PŻB przeniosła się do Malmö, a obaj armatorzy nie osiągają spodziewanych zysków. Mimo kłopotów PŻB ma się nieźle, o czym świadczą dwie najważniejsze od wielu lat inwestycje: zakup w Australii superszybkiego katamaranu BOOMERANG oraz gruntowna przebudowa promu m/f POMERANIA: osiemnastoletnia jednostka otrzymała tzw. dokument zerowy, w praktyce równoważny z uznaniem jednostki za nową. Brak współpracy między armatorami, a także brak polityki państwa w odniesieniu do żeglugi promowej, nie daje szans na zdobycie niezbędnych do tego kapitałów. Być może po części sprawę wyjaśni rozpoczynająca się prywatyzacja PŻB¹⁵⁶.

28 kwietnia 1997 roku w australijskiej stoczni Austral Ship w Henderson PŻB zakupiła prom pasażersko-samochodowy (katamaran) typu high-speed HSC BOOMERANG. Na terminalu promowym w Świnoujściu w dniu 23 czerwca br. odbył się chrzest jednostki. Matką chrzestną była Jolanta Kwaśniewska, żona Prezydenta RP. Konstrukcja statku wykonana ze stopów aluminiowych, napęd wodno odrzutowy, zapewniający prędkość do 40 węzłów. Prom długości 82 m, szerokości 23 m, 361 ton nośności. Zabierał na pokład ponad 700 pasażerów i 175 samochodów osobowych lub 10 autokarów i 70 samochodów osobowych. Pasażerowie nie podróżują w kabinach, lecz w fotelach lotniczych. Prom skierowano

na trasę do Malmö w dniu 24 czerwca 1997 roku. Jak się okaże później, zakup tego promu naraził PŻB na ogromne straty. Po odbiór promu załoga poleciała samolotem do Australii. Z wcześniejszych analiz wynikało, że dotychczas eksploatowane w Europie katamarany, należące do duńskiego Car Link, niemieckiego TT-Line i szwedzkiego Swe Ferry przyniosły również znaczne straty¹⁵⁷.

Za statek PŻB spłacała wysokie kredyty. Łączne straty z tego projektu to 61 mln zł. Argumentami za zakupem i wprowadzeniem katamaranu dla PŻB były: skrócenie czasu podróży, zwiększenie możliwości rotacji promów, z jednej do czterech podróży okrężnych, wyższa elastyczność eksploatacyjna, niższa od promów konwencjonalnych cena jednostkowa statku¹⁵⁸.

W kwietniu 1997 roku do eksploatacji weszła przebudowana na nowo w Gdańskiej Stoczni Remontowej m/f POMERANIA. Kosztem 22 mln USD uzyskano praktycznie zupełnie nowy statek. Chociaż nie zmieniły się możliwości przewozowe promu, jego wygląd zmienił się diametralnie. Z dawnej sylwetki promu zostało 15%. Najważniejsze zmiany to: poszerzenie kadłuba o 2,3 m, zmiana sylwetki z kanciastej na opływową, pochylona ściana przednia i zabudowana rufa, zmiana w wyposażeniu pokładowym: dodatkowa kolumna sterowa, zainstalowanie systemu MES, wymiana sprzętu ratowniczego, pełna klimatyzacja, wymiana wszystkich

156 *Armatorzy mają się lepiej*, „Business Forum”, nr 7, Lipiec 1997.

157 *Do Szwecji szybciej*, K. Pohl, „Głos Szczeciński”, 28.03.1997.

158 *Superszybki prom PŻB*, W. Jaszowski, „Gazeta Transportowa”, 9.04.1997.



HSC BOOMERANG. Fot. archiwum PŻB.



Prom m/f POMERANIA podczas generalnej modernizacji.
Fot. K. Ratajczyk.

instalacji elektrycznych. Przebudowa kosztowała 21 mln USD¹⁵⁹.

Sprzedano ponad dwudziestoletni prom m/f WILANÓW spółce liberyjskiej Sem Maritime Inc., który zaczął pływać jako m/f SPLIT 1700 na trasie Split–Ancona pod banderą panamską.

27 czerwca br. ukazało się pierwsze ogłoszenie Ministra Skarbu Państwa Emila Wąsacza o sprzedaży akcji PŻB S.A. Zainteresowane były trzy podmioty: Bałtyckie Konsorcjum Inwestycyjne, Swedish House Sp. z o.o. i Konsorcjum Scandlines i Banku Handlowego S.A. w Warszawie. Do dalszych negocjacji w sprawie nabycia 51% udziałów PŻB S.A. dopuszczone zostało Konsorcjum. Wybór krajowego inwestora strategicznego oznaczało, że postawiono na krajowego przewoźnika. BKI to grupa wielkich firm, wzajemnie powiązanych ze sobą. Pierwsze

skrzypce gra w niej Polska Żegluga Morska ze Szczecina, dążąca do konsolidacji po swoją egidą całej polskiej żeglugi handlowej. W Kołobrzegu liczone, że dzięki prywatyzacji firma otrzyma poważny zastrzyk kapitałowy. Żeby funkcjonować firma potrzebowała co najmniej 50 mln USD¹⁶⁰.

„...W Warszawie rozstrzyga się los Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. W najgorszych okresach PŻB radziła sobie sama, nie mogąc liczyć na niczyją pomoc. Teraz bankrut może nawet większy (PŻM zamknął ub. rok stratą około 50 mln zł) zamierza nas kupić. Te firmy też nie mają pieniędzy i muszą sięgać po kredyty. Dlaczego dać kredyty czterem firmom, a nie można dać jednej – PŻB” mówił Prezes Andrzej Grotowski.

Powódź w południowo-zachodniej części Polski spowodowała falę hysterii w krajach skandynawskich, podsycaną przez tamtejsze media. Nasi sąsiedzi z północy obawiają się skażenia środowiska u polskich wybrzeży Bałtyku. Skutki tego są widoczne: nastąpił drastyczny spadek przewozów między Świnoujściem a Ystad. Większość dotychczasowych przewoźników zaczęło omijać nasz kraj, kierując

159 *Stara-nowa Pomerania*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska”, Lipiec 1997.

160 *Obawy kota w worku – prywatyzacja Polskiej Żeglugi Bałtyckiej*, T. Rogowski, „Głos Pomorza”, 27.02.1998.

ładunki przez Niemcy. Przewóz wagonów kolejowych zmalał o 60%¹⁶¹.

Zarząd podtrzymywał też potrzeby pilnej prywatyzacji PŻB S.A. Rok 1998 będzie rokiem decydującym dla dalszej działalności armatora. Członek Zarządu Anatol Paprocki twierdził: „...bez prywatyzacji nie zmieni się mentalność ludzi w naszej firmie”.

W październiku 1997 roku pojawia się sprawa przejścia na umowy kontraktowe dla około 400 marynarzy. W procedurze uczestniczy Spółka Silesia.

Od 1988 roku trwała modernizacja Bazy Promów Morskich w Świnoujściu. Całość inwestycji zostanie zakończona w grudniu 1998 roku. Budynek dworca morskiego ma powierzchnię ponad 4 000 m². Kasy biletowe, kawiarnie, poczekalnie, sklepy, biuro podróży gwarantują teraz wygodę, ale i bezpieczeństwo pasażerów. Piękny granit, szkło i aluminium powodują, że terminal pasażerski spełnia wszelkie wymogi dworca międzynarodowego. Obszerne parkingi i 11 stanowisk odpraw, zapewniają sprawną obsługę samochodów osobowych i ciężarowych. Nowa baza w ciągu doby może przyjąć 4,5 tysiąca pasażerów i obsłużyć 15 promów pasażersko-samochodowych, po trzy na każdym nabrzeżu. Program inwestycyjny szacuje się na 163 mln zł. Inwestycja jest finansowana ze środków własnych PŻB S.A., przy znacznym udziale budżetu państwa¹⁶².

Duński operator promowy DFDS, należący do kolei duńskich oraz niemiecki DFO i SWEFERRY należący w 100% do kolei szwedzkich, utworzyły wspólny serwis o nazwie Scandlines. W ramach porozumienia pasażerowie mogą korzystać z rezerwacji miejsc tych operatorów, np. na liniach Gedser–Rostock, Rostock–Trelleborg, Trelleborg–Sassnitz i Sassnitz–Rønne, Limhamn–Dragor, Kopenhaga–Malmö, Helsingör–Helsingborg oraz połączeń między wyspami

duńskimi. Utworzenie wspólnego ruchu handlowego i wspólna rezerwacja miejsc kilku operatorów bałtyckich było postrzegane przez środowisko armatorskie jako obrona przed konkurencją ze strony TT Line, silnego operatora niemieckiego, a także jako próba ochrony swoich interesów przed Stena Line. W 1995 roku Unity Line zaproponowała Polskiej Żegludze Bałtyckiej wspólną eksploatację linii Świnoujście–Ystad, ale PŻB odrzuciła tę inicjatywę, nie akceptując warunków umowy¹⁶³.

Działania PŻB i Unity Line były zdecydowanie rozbieżne. Prezes PŻB S.A. Andrzej Grotowski uważał, że plany rozwoju PŻB wiąże tylko z prywatyzacją armatora. Natomiast Minister Gospodarki Wiesław Kaczmarek twierdził, że konkurencja między polskimi armatorami nie jest niczym zdrożnym. Walka o klienta to normalna gra rynkowa. Wszystkim polskim armatorom brakuje kapitału, ale połączenie dwóch biedaków nie sprawi, że firma stanie się bogata¹⁶⁴.

Wkrótce otwarto nową linię pasażerską z niemieckiej wyspy Rugia do portu Kołobrzeg. 8 sierpnia 1997 roku zawinął do Kołobrzegu katamaran HANSA JET, należący do białej floty w Stralsund. Statek mógł zabrać na pokład 400 osób. Rozmowy na temat nowego połączenia z Kołobrzegu prowadziła PŻB. Obie strony przewidywały rozwinąć połączenie na Bornholm.

161 *Powódź a promy*. „Głos Wybrzeża”, 25.07.1997.

162 *Unowocześniona baza promowa*, „Przegląd Techniczny”, 27.07.1997.

163 *Obcy armatorzy łączą się, polscy walczą ze sobą*, „Rzeczpospolita”, 6.08.1997.

164 *Promem przez Bałtyk. Konferencja rządowa na promie Pomerania*, „Kurier Morski”, Lipiec/Sierpień 1997.

PŻB podpisała z władzami miasta Kołobrzeg porozumienie w sprawie ustalenia granic portu pasażerskiego, który obsługiwałby ruch zagraniczny. Ustalono, że PŻB zadba o miejsce odpraw granicznych i celnych oraz mały terminal dla turystów¹⁶⁵.

PŻB jako pierwszy polski armator uzyskała certyfikat jakości ISO 9002. Proces certyfikacji odbył się pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków, który wcześniej przeprowadził ocenę PŻB pod względem zgodności z kodem ISM¹⁶⁶.

PŻB S.A. w Kołobrzegu podpisała umowę o współpracę ze Scandline. Umowa dotyczy wzajemnego świadczenia usług agencyjnych. Pasażerowie w Polsce i Danii będą mogli kupić bilety promowe na połączone przejazdy promami Polferries i Scandline. Bilet łączony będzie o 25% tańszy niż bilety na promy kupowane osobno¹⁶⁷.

Pojawili się znów chętni na zakup akcji PŻB S.A. Grupa Banku Inicjatyw Gospodarczych, Towarzystwo Ubezpieczeniowe Warta, szczecińska Euroafrica i jeden z polskich banków byli zainteresowani kupnem PŻB. Oferty na zakup były zbierane do 5 września 1997 roku według klucza: do 70% inwestorzy, do 15% pracownicy, 10% rezerwa na system ubezpieczenia, 5% na rezerwę reprivatyzacyjną. Będzie to pierwsza w Polsce prywatyzacja spółki z grupy transportu

polskiego. Przetarg na inwestora poprzedziła wycena Spółki¹⁶⁸.

Do końca roku ma powstać program konsolidacji polskiej żeglugi promowej, a w przyszłym roku powinna rozpocząć się jego realizacja. Minister Turystyki i Gospodarki Morskiej Bogusław Liberadzki zwrócił się do PŻB o przedstawienie koncepcji utworzenia przyszłego holdingu promowego (PŻB + Unity Line). Według Prezesa Unity Line Hanny Hanć „...jesteśmy konkurentami, nie udało się wspólnymi siłami utworzyć linii z Gdyni”. To miejsce zajęli Szwedzi: od 16 czerwca 1997 roku nowy prom STENA EUROPA firmy Lion Ferry AB Polska, zastąpił dotychczas eksploatowany na tej linii do Karlskrony LION QUEEN. W ciągu kilku miesięcy armator ten opanował ¼ przewozów pasażerskich i 10% ładunków z Polski do Szwecji. W 1996 roku przewiózł 145 tysięcy pasażerów, a prognoza na 1997 rok przewiduje przewiezienie 200 tysięcy pasażerów¹⁶⁹.

Według Prezesa PŻB S.A. Andrzeja Grotowskiego rozwój polskiego rynku promowego hamują przepisy podatkowe. Trudno jest przeżyć, a co dopiero rozwijać flotę i podejmować inwestycje. Mimo to, PŻB wyremontowała swój największy prom m/f POMERANIĘ oraz zakupiła w Australii katamaran HSC BOOMERANG. Gdy rozpoczęła się krajowa rywalizacja, skorzystał na tym szwedzki armator (LION QUEEN na linię Gdynia–Karlskrona). W ub. roku między Szwecją a Polską przewieziono około 760 tysięcy pasażerów: prawie 390 tysięcy promami PŻB, 150 tysięcy Unity Line i 142 tysiące Lion Ferry. Konkurencja na Bałtyku przybiera różne formy, ale daje się zauważyć dwie tendencje: stawianie na ekspresowe promy, powiązane ze wzrostem taryf lub wolniejszy transport, komfortowy, ale tańszy¹⁷⁰.

165 *Trójkąt bermudzki*, „Głos Pomorza”, 2/3.08.1997.

166 *PŻB z certyfikatem*, „Kurier Morski”,
Lipiec/Sierpień 1997.

167 *Promowanie promów*, „Gazeta Lubelska”, 28.08.1997.

168 *Apetyt na promy*, Raport Ministerstwa
Przekształceń Własnościowych, 27.08.1997.

169 *Zanim będzie za późno*, „Dziennik Bałtycki”, 27.08.1997.

170 *Promowa konkurencja na Bałtyku*,
„Gazeta Poznańska”, 27.08.1997.

PŻB S.A. rozważała możliwość przeflagowania (reflagging) swoich promów pod obce bandery. Obecnie pod obcymi banderami pływa prawie połowa z 400 statków stanowiących własność polskich armatorów. Wśród nich są prom m/f POLONIA i katamaran HSC BOOMERANG. Także prom m/f NIEBORÓW, choć pływa pod polską banderą, jest zarejestrowany za granicą. Różnica w kosztach jest rzędu 40%. Jeszcze w 1994 roku Minister Bogusław Liberadzki zapowiedział powstanie międzynarodowego rejestru statków, ale do tego nie doszło. Proponuje się stworzenie drugiego rejestru (offshore registers), który zapewni m.in. sprawy podatkowe, pochodzenie załóg i warunki ich zatrudnienia¹⁷¹.

Do modernizacji oddano prom m/f SILESIA, pływający na trasie Świnoujście–Kopenhaga. Prace remontowe rozpoczną się 1 października br. w Gdańskiej Stoczni Remontowej. Przebudowana została recepcja i sklep samoobsługowy. Zmodernizowano kafenię, restaurację, łazienki, kabiny lux i system klimatyzacji. Przeprowadzono też prace, które przystosują prom do wymagań IMO oraz zamontowano instalację przeciwmgłową Hi-Fog¹⁷².

Według Dyrektora PŻM Pawła Brzezickiego, do 2010 roku ruch przez Bałtyk ulegnie podwojeniu. Ale z czterdziestu przewoźników liczy się czterech: Silia Line, Stena Line, Viking Line i Scandlines, która powstała z trzech armatorów: duńskiego DSB, szwedzkiego Swe Ferry i niemieckiego DFO. Taka integracja kapitałowa jest we współczesnym shippingu zjawiskiem częstym. Minister Bogusław Liberadzki zapowiedział, że do końca 1997 roku ma powstać program konsolidacji polskiej żeglugi promowej, a realizacja rozpocznie się w 1998 roku. Wszyscy śledzą też proces prywatyzacji PŻB S.A.¹⁷³.

Na początku 1998 roku PŻB S.A. zostanie sprywatyzowana. Od tego do kogo trafią akcje firmy zależy przyszłość polskiej żeglugi promowej. Może to też w istotny sposób zmienić relacje konkurencyjne pomiędzy armatorami promowymi¹⁷⁴.

Od 25 listopada 1997 roku prom m/f NIEBORÓW zamienił polską banderę na flagę Wysp Bahama. Po HSC BOOMERANGU to druga jednostka PŻB pod tą banderą. Dotychczas m/f NIEBORÓW miał tylko czasowe zezwolenie na pływanie pod polską banderą. Przeflagowanie jednostki wiąże się ze zmianą klasyfikatora: zamiast PRS nadzór nad nią będzie sprawowała norweska firma Det Norske Veritas. Statek nie podlega teraz polskiemu fiskusowi i ZUS. Na razie załoga pracuje na dotychczasowych warunkach, ale zmiana bandery może dać możliwość zatrudnienia marynarzy na podstawie kontraktu, jak na HSC BOOMERANGU. Jest też możliwe, że wobec pozostałych promów PŻB będą przeprowadzone podobne procedury¹⁷⁵.

Na promie m/f POMERANIA będzie pracowała dotychczasowa załoga, ale zatrudniona w trybie kontraktowym przez spółkę zarejestrowaną za granicą, której jedynym właścicielem jest PŻB S.A. Kołobrzeski armator planuje przerejestrować swoje pozostałe jednostki. Ale jest też sytuacja odwrotna: prom LION FERRY obsługujący linię Gdynia–Karlskrona

171 *Armatorzy uciekają spod narodowej bandery*, „Rzeczpospolita”, 26.09.1997.

172 *Silesia do remontu*, „Kurier Szczeciński”, 15.09.1997.

173 *Zamienić płótkę w rekina*, „Głos Szczeciński”, 11.09.1997.

174 *Armator na sprzedaż*, „Gazeta Wyborcza”, 28.10.1997.

175 *Polski prom zmienia banderę. Nieborów z Bahama.*, „Głos Pomorza”, 26.11.1997.

pływał pod polską banderą, dzięki czemu ponosił mniejsze koszty eksploatacyjne statku i obsługi¹⁷⁶.

Przewozy promowe kształtowały się w 1997 roku następująco: 417 117 pasażerów (wzrost o 8%), 77 357 samochodów osobowych (wzrost o 3%), 20 609 samochodów ciężarowych (poziom utrzymany), 486 680 ton ładunków (wzrost o 4%). Wynik działalności PŻB S.A.: strata 26,63 mln zł netto. Grupa PŻB: strata 23,39 mln zł.

W pierwszym roku eksploatacji katamaran BO-MERANG przyniósł stratę 7,2 mln zł. Stan zatrudnienia: 1670 pracowników.

1998

PŻB S.A. w Kołobrzegu nie została dotychczas sprywatyzowana. Od 1995 roku pogarsza się sytuacja finansowa, a głównym czynnikiem była wysoka dynamika kosztów działalności, zaciągnięte kredyty inwestycyjne na modernizację floty oraz kredyty obrotowe na finansowanie bieżącej działalności. W dużym tempie rosło też zadłużenie Spółki: w 1994 roku 12,1 mln zł, w 1996 roku 52,1 mln zł, a w I półroczu 1997 roku już 112,1 mln zł.

Działalność Zarządu była krytykowana przez Radę Nadzorczą oraz związki zawodowe. Przedstawiony w lutym 1998 roku raport NIK uwypukla różne czynniki mające wpływ na złą sytuację Spółki, zarówno czynniki obiektywne, jak i decyzje Zarządu. Krytykowana była głównie działalność przewozowa, która prowadziła do systematycznego pogarszania

się wyników ogółem, jak i na poszczególnych liniach. W 1996 roku przewozy promowe w stosunku do założonych zdolności usługowych stanowiły: pasażerowie 61,9%, samochody osobowe 64,9%, samochody ciężarowe 66,9%, ładunki towarowe 53,4%. Straty przynosiła też żegluga trampowa oraz działalność przeładunkowa w porcie Kołobrzeg. Natomiast zysk był z przeładunków na bazach promowych w Świnoujściu i Gdańsku.

PŻB S.A. jest właścicielem spółek mających siedziby poza granicami kraju. W posiadanie tych spółek PŻB S.A. wchodziła w celu zakupu jednostek pływających, bądź oddania ich w leasing finansowy. Właścicielami prawnymi jednostek pływających stawały się te spółki, w których 99% lub 100% udziałów posiada PŻB S.A. Zarządy tych spółek stanowili pracownicy PŻB. Według stanu na 30 czerwca 1997 roku na pięć eksploatowanych promów, dwa (HSC BOOMERANG i m/f NIEBORÓW) i na siedem statków trampowych, trzy (FAST ANN, FAST CATRIN, FAST PHILIP) były własnością spółek zagranicznych i nie figurowały w ewidencji bilansowej środków trwałych PŻB. Od tych spółek PŻB S.A. czarterowała jednostki pływające na podstawie zawartych umów¹⁷⁷.

Jeszcze dwa miesiące trwały negocjacje w sprawie zakupu większościowych udziałów PŻB S.A. Wyłączenie od Ministra Skarbu otrzymało Bałtyckie Konsorcjum Żeglugowe. W skład powołanego w sierpniu 1997 roku konsorcjum wchodziły: Polska Żegluga Morska, Euroafrica Linie Żeglugowe, Gdańska Stocznia Remontowa, Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji Warta i Forin. Z walki o PŻB odpadli konkurenci zagraniczni: Scandlines i Swedish House¹⁷⁸.

W czerwcu br. Minister Skarbu odrzucił ofertę BKI, które chciało kupić PŻB – oferent nie wpłacił

176 *Obcy chcą rejestrować statki w Polsce*, „Rzeczpospolita”, 1.12.1997.

177 *Stan Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A.*, Raport NIK, 15. 02. 1998.

178 *Polska grupa wybrana do prywatyzacji PŻB*, „Puls Biznesu”, 22.02.1998.

wadium. Prywatyzacja PŻB utknęła w miejscu. Sprzedaż PŻB miała być pierwszym, zdecydowanym krokiem do prywatyzacji polskiej floty handlowej. Teraz cały proces prywatyzacji zacznie się od początku. Armator PŻB był zdania, że przy obecnym poziomie kapitału akcyjnego sprzedaż Spółki nie opłaca się ani jemu, ani skarbowi państwa. Prezes Andrzej Grotowski miał inny pomysł: należy podnieść kapitał drogą emisji akcji. Zarząd Spółki uważał, że emisja akcji powinna przynieść firmie wpływy rzędu 120–150 mln zł. Część pozyskanych środków miała być przeznaczona na spłatę kredytów, reszta na cele rozwojowe. Wzmocnioną tak firmę będzie można sprzedać znacznie korzystniej. Okazuje się, że straty PŻB wynikają głównie z obsługi kredytu zaciągniętego na inwestycje (katamaran i modernizacja dwóch promów). Połowa jednostek PŻB jest zastawiona w Banku Handlowym S.A. w Warszawie i Powszechnym Banku Kredytowym SA¹⁷⁹180.

Rada Nadzorcza sygnalizowała Zarządowi brak posiadania programu ratowania Spółki oraz brak strategii działania. Już oczywistym było, że zakup BOOMERANGA był błędny dla PŻB. Jest to prom nie przystosowany do Bałtyku w czasie pogody sztormowej oraz w sezonie zimowym.

Według stanu na kwiecień 1998 roku PŻB S.A. posiada następujące spółki-córki: Sail Pride S.A., Horizon Ltd Liberia, White, Green, Orange i Grey Sky Liberia, Polferries AB Malmö, Adabar Bahama. W czerwcu br., utworzono spółkę Access Company Ltd z Bahama, w lipcu powstaje spółka Abacus Co. W/w spółki będące właścicielami, bądź dzierżawcami jednostek, nie osiągają wpływów z operowania jednostkami.

Według Przewodniczącego Związków Zawodowych Solidarność Tadeusza Rutkowskiego Zarząd

prowadził politykę zmierzającą do upadku firmy, poprzez nierentowne zakupy, otwarcie linii do Malmö i kredyty. W czerwcu 1998 roku zostali odwołani członkowie Zarządu: Leszek Szymański i Wiesław Grzesznik. Do Zarządu III kadencji wchodzi Jan Litwinowicz. Ministerstwo nie dawało żadnych informacji w sprawie prywatyzacji PŻB S.A. Rada Nadzorcza krytykowała działania Zarządu, co do decyzji operacyjnych oraz nie panowanie nad sytuacją ekonomiczną firmy.

Natomiast Rząd RP planował połączenie polskich przewoźników promowych. Rządowy projekt konsolidacji był już gotowy. Program opracowany przez warszawską spółkę Pro-Invest International oraz doradcę PŻM A.T. Kearney otrzymała Rada Nadzorcza PŻB S.A. Ma to zakończyć polską wojnę promową na Bałtyku o ceny biletów i stawki za korzystanie z Bazy Promowej w Świnoujściu.

Minister Przekształceń Własnościowych Janusz Lewandowski uważał, że połączenie armatorów promowych będzie przejawem świadomej polityki państwa. Ta konsolidacja wzbogaci zarządzanie menedżerskie PŻB. Niestety nie oznacza napływu kapitału. 11 grudnia 1998 roku miała zapaść decyzja o największej fuzji w polskiej gospodarce morskiej. W jednych rękach miała znaleźć się cała flota polskich promów i sześciu statków handlowych. Trzonem operacji jest objęcie akcji największego polskiego armatora promowego przez grupę polskich firm. Połączenie miało objąć majątek PLO, PŻB i firm ze Szczecina: PŻM, Żegluga Polskiej i Euroafrica.

179 Los firmy zależy od banków, „Rzeczpospolita”, 2.07.1998.

180 Prywatyzacja żegluga do poprawki, „Życie Warszawy”, 6.07.1998.

Uczestnikami połączenia mają być także porty: Gdańsk, Gdynia i Szczecin–Świnoujście.

Struktura własności akcji PŻB S.A. po konsolidacji miała przedstawiać się następująco: Skarb Państwa 38%, Grupa PŻM i PŁO 43%, porty morskie 12%, pracownicy PŻB 7%. Dzięki posiadaniu PŻM i PŁO Skarb Państwa miał kontrolować 81% kapitału, w podniesionym kapitale PŻB S.A. Wspólnie z portami udział ten stanowić będzie ponad 93% kapitału Spółki. Struktura kapitału będzie następująca:

- » PŻB S.A.: kapitał własny na dzień 31.12.1997 r. 158 mln zł, strata za I–VII 1997 r. 28 mln zł, czyli 130 mln zł,
- » operatorzy promowi: Unity Line Sp. z o.o. 14 mln zł, m/f Polonia 228 mln zł,
- » m/f Śniadecki 53 mln zł, m/f Kopernik 4 mln zł, zobowiązania kredytowe 175 mln zł, czyli 124 mln zł,
- » porty morskie: Gdańsk, Gdynia, Szczecin–Świnoujście – razem 35 mln zł.

W sumie 289 mln zł. Do „nowej” Polskiej Żeglugi Bałtyckiej należałyby: promy: HSC BOOMERANG, m/f POMERANIA, m/f SILESIA, m/f NIEBORÓW, m/f ROGALIN, m/f POLONIA, m/f ŚNIADECKI i m/f KOPERNIK; statki: NIMFA II, RUSALKĄ II, NER, SOŁA, FAST PHILIP, FAST ANN, FAST CATRIN oraz

bazy promowe i porty: Baza Promów Morskich w Świnoujściu, Baza Promów Morskich w Gdańsku i port Kołobrzeg¹⁸¹.

Według Unity Line kołobrzesci armator stosuje dumping cenowy¹⁸². Ponadto Unity Line wniósł skargę do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta, że Polska Żegluga Bałtycka, wykorzystując pozycję monopolistyczną podniosła stawki za opłaty portowe w Świnoujściu. Unity Line nie podporządkowała się im¹⁸³.

Dnia 1 grudnia 1998 r. na promie m/f ROGALIN nastąpiła zmiana bandery na banderę Wysp Bahama. Jest to czwarty prom PŻB, na którym dokonano przeflagowania. Armator osiągnie przez to korzyści finansowe: zmniejszenie kosztów eksploatacji jednostek, ubruttowienie płac załóg pływających, poprzez kontraktowy system zatrudnienia załóg. Szansą na zmodernizowanie floty promowej była zapowiadana prywatyzacja: najpierw spółkę trzeba dokapitalizować, co pozwoli zlikwidować w 1999 roku straty, jakie ponosi firma od 2–3 lat, głównie z powodu kredytów zaciągniętych na zakup BOOMERANGA i przebudowy POMERANII¹⁸⁴.

Dnia 11 grudnia 1998 roku Rada Nadzorcza odwołała ze stanowiska Prezesa Zarządu Andrzeja Grotowskiego oraz Dyrektora Ekonomicznego Anatola Paprockiego. Przyczyną było doprowadzenie do złej kondycji finansowej Spółki. Epilog działalności tego Zarządu rozegrał się Sądzie Rejonowy w Koszalinie: członków Zarządu oskarżono o niegospodarność, którą Najwyższa Izba Kontroli wyceniła na 164,6 mln zł. Procesy trwały latami. Ostatecznie sąd uznał, że „...ryzyko jest zjawiskiem towarzyszącym czynnościom gospodarczym” i w kwietniu 2012 roku zapadł wyrok uniewinniający członków Zarządu PŻB¹⁸⁵.

181 *Fuzja promowa*, „Życie Warszawy”, 10.12. 1998.

182 *Rząd chce łączyć PŻB i Unity Line*, „Puls Biznesu”, 8.12. 1998.

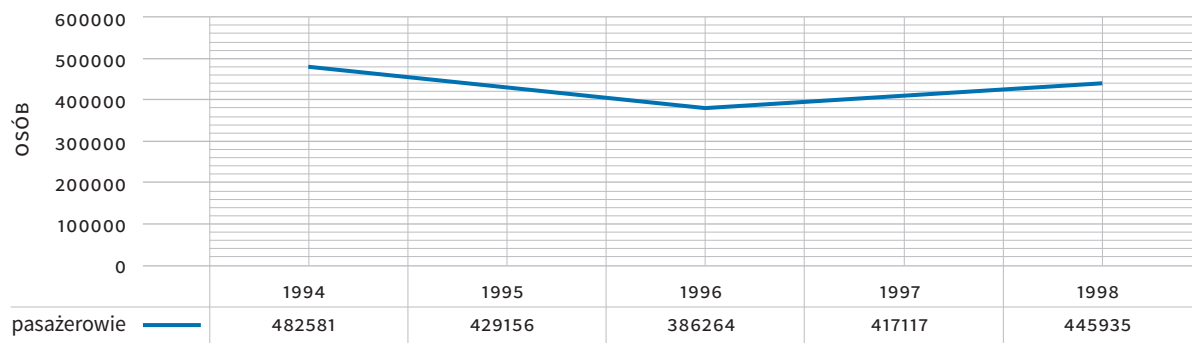
183 *Unity Line kontra PŻB. Spór o 7 milionów*, „Kurier Szczeciński”, 27.07.1998.

184 *Porządki w PŻB przed prywatyzacją*, „Głos Pomorza”, 15.12.1998.

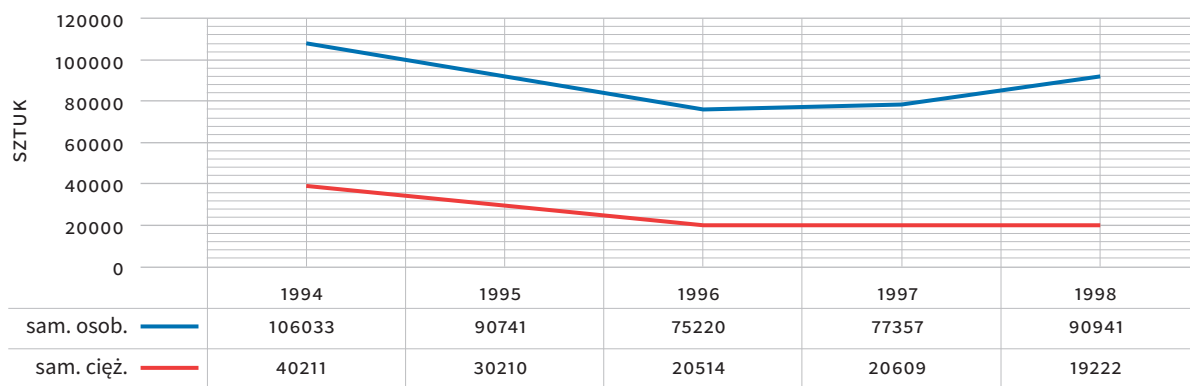
185 *Śledztwo w sprawie nadużyć w PŻB*, „Gazeta Wyborcza”, 24.07.2002.; *Dozwolone ryzyko*, P. Frankowski, „Namiary na Morze i Handel”, n2 12/2012.

Przewozy promowe w 1998 roku: 445 935 pasażerów (wzrost o 7%), 90 941 samochodów osobowych (wzrost o 17,5%), 19 222 samochodów ciężarowych (spadek o 7%) i 457 391 ton ładunków (spadek o 6%). Firma poniosła straty w wysokości 33,2 mln zł netto, Grupa Kapitałowa PŻB poniosła stratę 32,59 mln zł.

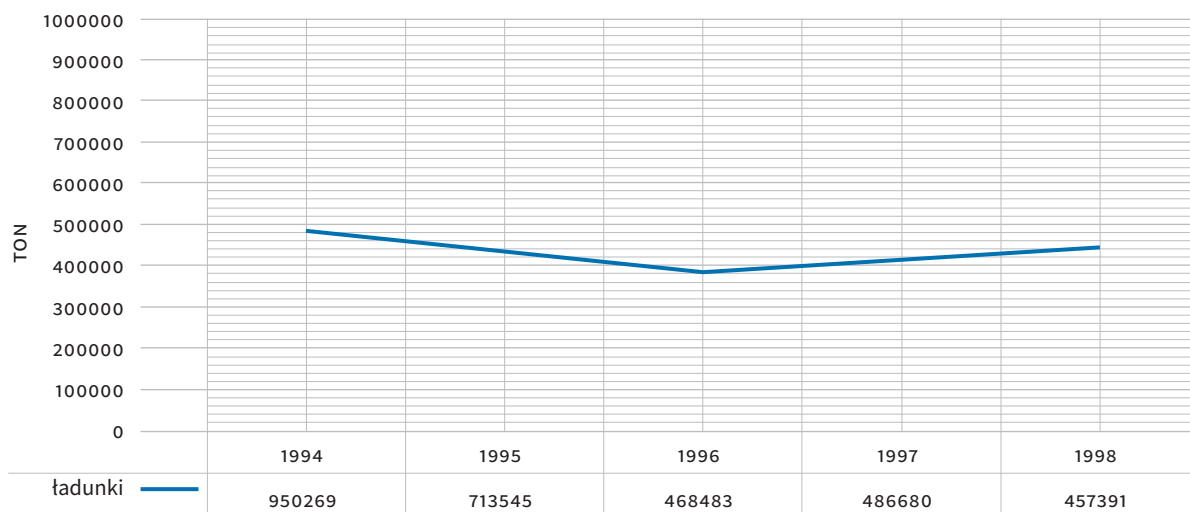
Sam prom BOOMERANG przyniósł 12,7 mln zł strat. Armator stracił płynność finansową. Zatrudnienie w przedsiębiorstwie wynosiło 1449 osób. Zapowiedziano dalsze redukcje zatrudnienia o około 300 osób, związane z planowaną zmianą bandery wszystkich statków na banderę Wysp Bahama.



Przewozy pasażerów promami PŻB w latach 1994–1998. Opracowanie własne.



Przewozy samochodów promami pżb w latach 1994–1998. Opracowanie własne.



Przewozy ładunków promami pżb w latach 1994–1998. Opracowanie własne.

Sławomir Bałazy, Jacek Dorski, Jan Litwinowicz, Otto Ryks, Leszek Bursiak, Roman Pomianowski 1999–2001

1999

Od dnia 1 stycznia 1999 roku na stanowisko Prezesa powołano Sławomira Bałazego. Wraz z nim zarząd stanowili Jan Litwinowicz i Krzysztof Wiktorowski.

SŁAWOMIR BAŁAZY jest absolwentem Wydziału Ekonomiki Transportu Politechniki w Szczecinie. Od 1982 roku pracuje w Polskiej Żegludze Morskiej: przez siedem lat był na różnych odpowiedzialnych stanowiskach, w dziale operacyjnym statków. W latach 1989–1992 został przedstawicielem firm żeglugowych w Kopenhadze. W latach 1992–1996 kierownikiem działu eksploatacji w PŻM. W latach 1996–1999 piastuje funkcję dyrektora spółki w Madrycie. Od 1 stycznia 1999 prezesem Polskiej Żeglугi Bałtyckiej.

Wierzyciele PŻB przygotowywali wnioski o upadłość przedsiębiorstwa. Sytuacja armatora była bardzo trudna. Jeden z banków zażądał natychmiastowej sprzedaży promów HSC BOOMERANG i m/f NIEBORÓW. Jeśli to nie nastąpi, na początku marca br. zostanie ogłoszony wniosek o upadłość przedsiębiorstwa. Nastroje w firmie były minorowe: część pracowników uważała, że jedynym ratunkiem jest szybkie porozumienie z Unity Line. Szczeciński armator miałby się zająć zarządzaniem majątku pływającego PŻB. Tak samo twierdzi Prezes Sławomir Bałazy: „...firma jest w złej sytuacji finansowej na skutek działań poprzedniego Zarządu. Jeśli nie dojdzie do porozumienia z Unity Line, to za kilka miesięcy z PŻB nie zostanie nic”¹⁸⁶.

Prezes PŻB S.A. Sławomir Bałazy zamierzał oddać promy PŻB w zarząd Unity Line. Pracownicy

są przeciwni konsolidacji z Unity Line: „...z naszą firmą, z marką Polferries wiążą się dwadzieścia dwa lata działania na rynku bałtyckim. Samo logo ma ogromną wartość. W czym Unity Line jest lepsza od nas?”. Większość straciła zaufanie do nowego Prezesa, który zapowiada podpisanie umowy z Unity Line w dniach 17–18 lutego 1999 roku¹⁸⁷.

HSC BOOMERANG miał być trampoliną do sukcesu finansowego PŻB, a stał się kulą u nogi przedsiębiorstwa: zamiast dochodów przynosi straty. Ostatecznie będzie wyczarterowany lub sprzedany. Aktualna wartość promu 38 mln USD. W 1997 roku był zakupiony za 140 mln zł. Jednostka nie nadaje się jednak do zimowych rejsów po Bałtyku, gdyż może rozbić kadłub o dryfującą krę. Prom może pracować praktycznie od czerwca do października. Pozostałe siedem miesięcy stał beczynnie w porcie¹⁸⁸.

Rada Nadzorcza twierdzi, że Prezes Sławomir Bałazy jest pracownikiem konkurencyjnej firmy PŻM. Prezes ripostuje, że jest na urlopie bezpłatnym.

Jeszcze w lutym 1999 roku Unity Line ma przejąć pod swój zarząd flotę promową PŻB. Prezes Sławomir Bałazy: „...jesteśmy na etapie podziału udziałów w przyszłym zarządzie. Zostanie podniesiony kapitał akcyjny PŻB o około 100–150 mln zł. Obecnie kapitał wynosi 130 mln zł. Wpływy z podniesienia kapitału

186 PŻB na skraju bankructwa?, „Rzeczpospolita”, 5.01.1999.

187 W PŻB nie chcą układu z Unity Line, „Głos Pomorza”, 19.02.1999.

188 BOOMERANG odpływa z Bałtyku, „Gazeta na Pomorzu”, 20.01.1999.

przeznaczone zostaną na zakup trzech nowych jednostek: jednego klasycznego promu i dwóch statków typu ropax. Planuje się sprzedaż promów m/f NIEBORÓW i m/f ROGALIN. Od 18 stycznia 1999 roku na sprzedaż wystawiono też katamaran BOOMERANG. Na razie nie wiadomo, jaka będzie nazwa przyszłego armatora¹⁸⁹. Już w 1994 roku Unity Line postanowiła wyrugować PŻB z terminalu promowego i rynku na Bałtyku. Teraz pomysł ten nabiera realnych kształtów¹⁹⁰.

Wierzyciele PŻB przygotowują wnioski o upadłość przedsiębiorstwa. Sytuacja kołobrzeskiego armatora staje się trudna. Jeden z banków zażądał natychmiastowej sprzedaży BOOMERANGA i promu m/f NIEBORÓW. Jeśli to nie nastąpi, na początku marca 1999 roku zostanie zgłoszony wniosek o upadłość¹⁹¹.

Następuje istotna rozbieżność zdań w Polskiej Żegludce Bałtyckiej pomiędzy Zarządem i Radą Nadzorczą: nie ma zgody ze strony Rady na oddanie promów i linii promowych do Unity Line, głównego konkurenta PŻB. „Człowiek ten nie chce ratować firmy i znalazł się tu w określonej misji likwidacji PŻB S.A. Jest on nadal pracownikiem PŻM w Szczecinie”. Takie pismo przesłały związki zawodowe PŻB do trzech ministerstw: Skarbu Państwa, Finansów oraz Transportu i Gospodarki Morskiej. Ostatecznie Prezes Sławomir Bałazy zostaje odwołany ze stanowiska w dniu 10 marca. Wniosek złożyła załoga armatora według której działalność

Prezesa zmierzała ku „utopieniu” firmy. Pomysłem Sławomira Bałazego było przekazanie wszystkich promów w zarząd Unity Line, co miało uzdrowić PŻB, a zdaniem innych do faktycznej likwidacji firmy. Jego obowiązki przejął od 11 marca 1999 roku Jan Litwinowicz. Będzie je pełnił do dnia 3 maja 1999 roku.

JAN LITWINOWICZ urodził się w 1941 roku. W latach 1964–1966 był kierownikiem Działu Racjonalizacji w PP i UR Kuter Darłowo. W latach 1966–1970 w Polskiej Żegludce Morskiej w załogach pływających. W latach 1970–1978 w PŁO jako inspektor i specjalista nadzoru technicznego. W latach 1978–1997 był w PŻB Głównym Mechanikiem Floty, od 1997 Prezesem spółki Silesia sp. z o.o. Od czerwca 1998 roku członek Zarządu PŻB S.A. Wieloletni członek Rady Nadzorczej PŻB S.A.

Porównanie przewozów dwóch konkurencyjnych firm w latach 1997 i 1998 przedstawia Tabela 7. Prom Unity Line m/f POLONIA mając przewagę w przewozach frachtowych zarabiał jedynie na swoje utrzymanie. Dlaczego firma mniejsza, bez tradycji na skandynawskim rynku ma przejąć przedsiębiorstwo lepsze, mające przejściowy kryzys?¹⁹² Problem konsolidacji poruszał też „Kurier Szczeciński”: „... Czy prościej jest wejść kapitałowo Unity Line w PŻB czy na odwrót? Technicznie możliwe są oba rozwiązania. Ale konsolidacja jest procesem złożonym i czasochłonnym. Jedną z podstawowych kwestii jest wycena aktywów armatorów, znaki firmowe itp. Poza tym, czy mówienie o zagrożeniu ze strony operatorów skandynawskich i niemieckich nie jest przesadą, kiedy polskie promy na Bałtyku stanowią marginalne ułamki rynku: 1,5% pasażerowie, 3,5% przewozy towarowe¹⁹³.

189 *Rząd łączy promy*, „Puls Biznesu”, 4.02.1999.

190 *Konsolidacja banków? Koniec idylli*. „Morze”, 9.02.1999.

191 *PŻB na skraju bankructwa*. „Głos Pomorza”, 19.02.1999.

192 *Utopić PŻB?*, „Business Forum”, 4.04.1999.

193 *Mali i słabi odejdą*, P. Porzycki, „Kurier Szczeciński”, 12.04.1999.

TABELA 7. Przewozy na dwóch konkurencyjnych liniach ze Świnoujście do Malmö (PŻB) i do Ystad (Unity Line) w 1997 i 1998 r.

	PASAŻEROWIE		SAMOCHODY OSOBOWE		SAMOCHODY CIĘŻAROWE	
	1997	1998	1997	1998	1997	1998
PŻB ogółem	417 117	445 935	77 357	90 941	20 609	19 222
PŻB (Malmö)	204 723	235 010	43 134	55 078	9 910	8 943
UL (Ystad)	162 591	160 706	39 966	34 760	56 651	63 288

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.

W marcu 1999 roku, tuż przed rozpoczęciem sezonu letniego, Unity Line i Polska Żegluga Bałtycka doszły do porozumienia. Kierownictwo PŻB s.A. odstąpiło od pierwotnego zamiaru przekazania całej floty pod zarząd Unity Line. Po protestach załogi do eksploatacji w Unity Line przeszedł tylko prom m/f SILESIA. Na linii do Malmö pozostał HSC BOOMERANG. M/f ROGALIN i m/f NIEBORÓW powróciły na trasę do Nynäshamn. PŻB chce też powrócić do linii helsińskiej. Wiąże się to z koniecznością rozbudowy bazy promowej w Gdańsku¹⁹⁴. Od 1 czerwca 1999 roku na linii do Ystad pływają m/f POLONIA i m/f SILESIA. Promy będą pływać systemem wahadłowym. Armatorzy wspólnie układali rozkłady rejsów, cenniki oraz ujednoliciли systemy rezerwacji¹⁹⁵.

Jan Litwinowicz stanowiąc przejściowo z Krzysztofem Wiktorowskim Zarząd Spółki opracowali plan konsolidacji PŻB s.A. Rozpoczęto konkurs na stanowisko Prezesa PŻB s.A.

Sejmowa Komisja Transportu i Łączności zaakceptowała program konsolidacji polskich armatorów promowych. Dnia 7 kwietnia br. zarządy PŻB i Unity Line omawiały szczegóły przejęcia przez Zarząd Unity Line promu m/f SILESIA. Umowa

dwóch armatorów ma zakończyć wojnę o rynek na Bałtyku. Po czteroletniej przerwie na trasę Świnoujście–Ystad ma wrócić prom m/f SILESIA, zarządzany przez Unity Line. Zachował on jednak swój armatorski znak handlowy Polferries. Na linii do Malmö pozostał HSC BOOMERANG. Załoga PŻB boi się, że oddanie spółki pod zarząd Unity Line może zagrozić egzystencji kołobrzeskiego przedsiębiorstwa¹⁹⁶.

Na stanowisko Prezesa PŻB s.A. powołano Jacka H. Dorskiego, dotychczasowego członka Rady Nadzorczej Stoczni Północnej s.A. w Gdańsku. Nieoficjalnie wiadomo, że Gdańska Stocznia Remontowa zamierza kupić 30% akcji PŻB i dlatego chce mieć wpływ na działanie firmy¹⁹⁷. Prezes rozpoczął funkcjonowanie od 4 maja 1999 roku.

194 *Alians szczątkowy – w PŻB nie chcą Unity Line*, „Głos Pomorza”, 26.03.1999.

195 *Jest porozumienie Unity Line i Polska Żegluga Bałtycka*, „Gazeta Wyborcza” Szczecin, 20.03.1999.

196 *PŻB i Unity Line konsolidują się sami*, „Rzeczpospolita”, 8. 04.1999.

197 *PŻB dostała nowego prezesa*, „Puls Biznesu”, 30.04.1999.

JACEK H. DORSKI urodził się w Toruniu (1953 r.). Jest absolwentem Wydziału Budownictwa Okrętów Politechniki Gdańskiej (1977). Pracował jako starszy asystent w Instytucie Okrętowym, przygotowując m.in. założenia projektowe statków PŁO. W 1991 roku związał się z Gdańską Stoczną Remontową. Był m.in. kierownikiem biura handlowego rynku skandynawskiego i Dalekiego Wschodu. W 1993 roku został wiceprezsem ds. marketingu i finansów Stoczni Durek Gdańsk S.A. W 1995 roku wrócił do Gdańska. Przejął funkcję zastępcy dyrektora GSR ds. inwestycji kapitałowych. Od 1 kwietnia 1999 roku był prezesem i Dyrektorem Naczelnym PŻB S.A. w Kołobrzegu.

Nowy prezes przedstawił plan działania Spółki na następne lata. W programie zawarto kierunki i programy pracy Zarządu, szczególnie sześciu rodzajów restrukturyzacji:

- a. restrukturyzacja operacyjna: otwarcie linii Świnoujście–Ystad przez prom m/f SILESIA, poszukiwanie kupna lub czarteru dla HSC BOOMERANGA, przygotowanie otwarcia linii Kołobrzeg–Bornholm, dokończenie przebudowy BPM Świnoujście, przeniesienie magazynu celnego z Malmö do Świnoujścia,
- b. restrukturyzacja marketingu i sprzedaży: opracowanie założeń nowej strategii marketingowej Spółki, z uwzględnieniem programu rozwoju turystyki,
- c. restrukturyzacja finansowa: opracowanie i wdrożenie budżetowania promów, integracja systemów informatycznych Spółki,

- d. restrukturyzacja zadłużenia Spółki, przygotowanie do wprowadzenia systemu controllingu w Spółce,
- e. restrukturyzacja majątkowa: reflaging promu m/f POMERANIA, sprzedaż promu m/f NIEBORÓW, sprzedaż statku trampowego m/s RUSALKI II,
- f. restrukturyzacja organizacyjna: dostosowanie struktury organizacyjnej Spółki do bieżących wymogów jej funkcjonowania,
- g. restrukturyzacja morskich biur podróży.

Według Prezesa PŻB Jacka Dorskiego udało się idea konsolidacji polskiej floty promów. PŻB wraz z Unity Line PŻB honorowało bilety na trasie okrężnej. Prezes w ciągu dwóch lat zamierza wyciągnąć firmę na prostą. PŻB nie jest zagrożona likwidacją, ani upadłością. Na razie trzeba się skupić na wypracowaniu zysków związanych z handlem wolnocłowym. Spółka zamierza podnieść kapitał akcyjny o 40–150 mln zł drogą niepublicznej emisji. Obecnie kapitał akcyjny wynosi 104 mln zł. Według Prezesa realizowany przez niego program restrukturyzacji zwiększył wiarygodność firmy¹⁹⁸.

Dnia 12 maja 1999 roku Rada Nadzorcza zatwierdziła program restrukturyzacji PŻB. Według nowego Prezesa „...Mamy więc koniec obaw i niepewności o przyszłość firmy. Program ten pozwala wyjść firmie na spokojne wody. Widzimy możliwość bardziej efektywnego wykorzystania niemałego majątku portowego: baz promowych i portu w Kołobrzegu. W Kołobrzegu powinien zostać uaktywniony ruch turystyczny na Bornholm oraz wzrosnąć powinny obroty handlowe w tym porcie. W Świnoujściu powinniśmy wzbogacić naszą ofertę o usługi hotelarskie. W Gdańsku baza jest niedoinwestowana. Powinien w przyszłości powstać tam nowy terminal. W zakresie tonażu zamierzamy wymienić dwa najstarsze promy m/f NIEBORÓW i m/f ROGALIN, a HSC BOOMERANG

198 *Plan naprawy PŻB*, „Kurier Szczeciński”, 2/3.06.1999.

zagospodarować poza Bałtykiem. Trzeba znacznie zwiększyć efektywność linii wschodniej”. W końcu 1999 roku dojdzie do podniesienia kapitału Spółki.

W lipcu 1999 roku sprzedano statek trampowy m/s RUSAŁKA II i rozpoczęto przeflagowanie statków PŻB, tzn. przechodzenie na tanią banderę. Dnia 7 czerwca 1999 roku Związek Armatorów Polskich przyjął do swojego grona szwedzkiego przewoźnika Stena Line. ZAP został założony 25 maja 1929 roku w Gdyni. Jednym z zadań statutowych tej organizacji jest ochrona polskich armatorów przed konkurencją zagraniczną. W czasie II wojny światowej ZAP działał w Londynie, a po wojnie działalność zawieszono. W 1983 roku jednym z trzech reanimatorów była Polska Żegluga Morska. Obecnie do ZAP należy 17 armatorów, m.in. Polska Żegluga Bałtycka. Przeciwno tej decyzji byli tylko przedstawiciele PŻM. Dyrektor Paweł Brzezicki uważał, że wejście zagranicznego armatora do ZAP to wprowadzenie konia trojańskiego do polskiej gospodarki morskiej. PŻM zamierzała wystąpić z ZAP¹⁹⁹.

Po przyjęciu do ZAP Steny Line, z organizacji tej wycofała się ostatecznie Polska Żegluga Morska²⁰⁰.

Unity Line od dwóch lat zabiegała o przyjęcie w zarząd operacyjny jednostek należących do PŻB. Przed obecnym sezonem promowym strony były już o krok od sfinalizowania, ale w ostatniej chwili PŻB wycofała się z negocjacji. Ewentualne alians przewoźników uzależniono od postępów prywatyzacji PŻB.

Pojawia się list otwarty eksperta Witolda Wacławika-Narbuta do Prezydenta Gdańska, aby zaoferował armatorowi kołobrzieskiemu siedzibę w Gdańsku. W liście m.in. „...proponuję w Gdańsku zaoferować siedzibę dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, która kiedyś została sztucznie stworzona na Środkowym

Wybrzeżu. Armator ma w porcie gdańskim bazę i tutaj należałoby przenieść jego siedzibę²⁰¹.

Dokonano kilkoma metodami wartości PŻB S.A.:

- » metodą skorygowanych aktywów netto, w oparciu o bilans skonsolidowanej Grupy Kapitałowej na dzień 31 grudnia 1998 roku wartość 189 848,0 tysięcy zł,
- » metodą dochodową – 134 521,3 tysięcy zł,
- » metodą rynkową – 101 450,7 tysięcy zł.

Natomiast wartość księgowa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. wynosi 109 472,0 tysięcy zł.

W grudniu minionego roku sprzedano statek NIMFA II, a prom m/f POMERANIA zbyto do spółki Abacus Co. Ltd.

Nastąpiła zmiana systemu zatrudnienia marynarzy: załogi pływające przeszły na system kontraktowy. Po tej zmianie zmniejszyło się zatrudnienie w przedsiębiorstwie z 1235 do 954 osób, z czego 775 osób stanowią załogi pływające

Przewozy promowe w 1999 roku: 405 656 pasażerów (spadek o 9%), 80 015 samochodów osobowych (spadek o 12%), 19 971 samochodów ciężarowych (wzrost o 4%) i 468 596 ton ładunków (wzrost o 2%). Wynik finansowy PŻB S.A.: zysk 1,07 mln zł netto, Grupa PŻB: strata 35,28 mln zł netto.

199 *Stena Line podzieliła polskich armatorów*, „Puls Biznesu”, 15.06.1999.

200 *Polski armator...Stena Line*, „Kurier Szczeciński”, 31.05.1999.

201 *List otwarty w sprawie PŻB*, „Głos Wybrzeża”, 13.10.1999.

2000

Banki odmawiają PŻB S.A. udzielenia kredytów. Zarząd Morskiego Portu Szczecin–Świnoujście udzielił pożyczki Polskiej Żegludze Bałtyckiej w wysokości 5 mln zł na okres jednego roku.

W lutym 2000 roku zakończono modernizację Bazy Promów Morskich w Świnoujściu. Koszty budowy wyniosły 154 mln zł²⁰².

Uznając inwestycję zakupu promu HSC BOOMERANG za nieefektywną i nie przynoszącą spodziewanych wyników, postanowiono sprzedać prom za 26 mln USD firmie European Shipping Holdings jako właścicielowi spółki zależnej Sea Tropic Co Ltd. Jednak do transakcji nie doszło z winy potencjalnego kupującego i prom od 29 maja 2000 roku był nadal eksploatowany na linii Świnoujście–Malmö.

Rada Nadzorcza uważa, że wyniki ekonomiczno-finansowe powinny być rozpatrywane w kontekście skonsolidowanych wyników całej grupy PŻB S.A. Wyniki samej spółki PŻB dają nieprawdziwy obraz rzeczywistości.

W kwietniu 2000 roku następuje przeniesienie promu m/f SILESIA na linię Gdańsk–Nynäshamn. Krzysztof Wiktorowski rezygnuje z członkostwa w Zarządzie PŻB S.A. z dniem 15 kwietnia 2000 roku.

Wzrasta zadłużenie firmy, która straciła płynność finansową. Sytuacja Spółki jest dramatyczna. Załogi pływające od dwóch miesięcy nie otrzymały wynagrodzenia. Po I półroczu 2000 r. brak realizacji przez Zarząd kierunkowych, zaplanowanych

wytycznych oraz brak konsekwencji w rozwiązaniu problemu promu HSC BOOMERANG.

Dnia 19 sierpnia 2000 r. Rada Nadzorcza zwróciła się do Prezesa PŻB o przedstawienie wariantów Programu Naprawczego. Prezes zaprezentował kilka wariantów działania:

- » WARIANT A: należy rozważyć możliwość wprowadzenia do naszej Spółki aportem udziałów Euroafrica w Polonia Line Ltd w wysokości 110 mln zł; dokapitalizowanie nastąpi przez wprowadzenie promów ŚNIADECKI i KOPERNIK.
- » WARIANT B: PŻB zawiera spółkę operacyjną z Unity Line. Nie wymaga to sprzedaży Bazy Promów Morskich w Świnoujściu i promu m/f POMERANIA. Katamaran BOOMERANG może przynosić zyski, jeśli nie będzie ustawiony konkurencyjnie do POLONII. Wariant zakłada trzy etapy poprawy kondycji finansowej firmy: znaleźć pieniądze wewnątrz firmy, spłacić długi, dokapitalizować Spółkę.
- » WARIANT C: sprzedaż BPM w Świnoujściu i pokrycie zadłużenia z tytułu remontów Pomeranii i Silesii; gdyby do tego doszło, jest prognoza wyniku za 2000 rok na „0”, a w 2001 roku zysk 22 mln zł.
- » WARIANT D: sprzedaż m/f POMERANII oraz HSC BOOMERANGA.

Preferowanym był wariant A. Zarząd Euroafrica nie musi mieć zgody Ministerstwa na aport statków, gdyż są własnością spółek offshore'owych. Dnia 31 sierpnia br. Euroafrica wycofała się z negocjacji, po decyzji, że nie chce oddać ŚNIADECKIEGO. Według Rady Nadzorczej PŻB S.A. żaden z przedstawionych wariantów działania nie stwarza możliwości

202 H. Szczepańska, op. cit., s. 80.

przeprowadzenia konsolidacji polskiej żeglugi promowej. Powstał jeszcze zupełnie destrukcyjny pomysł Prezesa PŻB Jacka Dorskiego, aby sprzedać całą flotę i pozostać operatorem baz promowych i portów.

W latach 1996–1997 PŻB S.A. zaciągnęła kredyty inwestycyjne na:

1. zakup szybkiego katamaranu BOOMERANG (1997): 18,5 mln USD + 32 mln DEM,
2. przebudowę promu m/f POMERANIA (1996): 19,5 mln USD + 5,2 mln DEM,
3. modernizację promu m/f SILESIA (1998): 5,7 mln DEM.

Niezrealizowana prywatyzacja przedsiębiorstwa i w konsekwencji brak oczekiwanego zasilania mogącego zmniejszyć stan zobowiązań kredytowych, niefortunny zakup katamaranu, trwająca wojna polsko-polska na Bałtyku, gwałtowny wzrost kosztów finansowych (wzrost kosztu USD i DEM) spowodowały narastanie straty.

15 października br. odbył się ostatni rejs na linii Świnoujście–Malmö, który wykonał prom HSC BOOMERANG.

Podczas posiedzenia Rady Nadzorczej w dniu 27 października 2000 r. Uchwałą 06/IV/00 zostaje zaopiniowane pozytywnie zbycie Bazy Promów Morskich w Świnoujściu i Gdańsku, w trybie przetargu ofertowego nieograniczonego.

Dnia 13 listopada 2000 roku na zebraniu z załogą PŻB Prezes Jacek Dorski zapewniał, że „...firma idzie ku lepszemu”. Następnego dnia został zawieszony w czynnościach. Uchwałą 203/III/00 z dnia 14 listopada 2000 r. odwołuje Prezesa Jacka Dorskiego i członka Zarządu Jana Litwinowicza ze stanowisk. W uchwale 205/III/00 oddelegowano do Zarządu członków Rady Nadzorczej: wiceprzewodniczącego

Otto Ryksa jako pełniącego obowiązki prezesa Spółki oraz Jana Giętkowskiego i Adama Szczodrego. Wniosek o odwołanie Prezesa uzasadniono stale pogarszającą się sytuacją finansową oraz społeczną w Spółce, brak dostatecznej reakcji na uchwały Rady Nadzorczej, szczególnie w zakresie realizacji Programu Naprawczego.



Otto Ryks.

Fot. ze zbiorów własnych.

OTTO RYKS urodził się 27 czerwca 1943 roku. Ukończył Oficerską Szkołę Pożarnictwa w Warszawie. Uzyskując stopień kapitana pożarnictwa oraz Uniwersytet im. A. Mickiewicza – mgr prawa. Pracę zawodową rozpoczął w 1965 roku w Zarządzie Portu Szczecin, gdzie był zastępcą Komendanta Straży Pożarnej do 1972 roku. W latach 1972–1977 był oficerem pożarnictwa na promach Polskich Linii Oceanicznych w Gdyni. Od 1977 roku związany z Polską Żeglugą Bałtycką w Kołobrzegu. Przez wiele lat był oficerem bezpieczeństwa (safety officer) na promach PŻB. W latach 1997–2020 członek Rady Nadzorczej PŻB S.A. Na przełomie 2000/2001 roku oddelegowany przez Radę Nadzorczą na trzy miesiące do pełnienia obowiązków członka Zarządu – p.o. Prezesa PŻB S.A.

Upadek największej firmy w Kołobrzegu PŻB S.A. został zażegnany. Firma co prawda wysprzedaje część swojego majątku, ale jest obecnie jedyna droga ku lepszemu. W styczniu 2001 roku Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy powoła nowego prezesa. Pełniący obowiązki prezesa Otto Ryks przedstawił plan naprawczy Spółki. „...Sytuacja na pewno jest trudna. Działalność w dotychczasowej formie jest niemożliwa. Stąd program naprawczy, który został przygotowany przez nowy Zarząd, zatwierdzony przez Radę Nadzorczą i przyjęty przez Ministerstwo Skarbu Państwa. Sprawą podstawową jest oddłużenie firmy. Jedynym rozwiązaniem jest sprzedaż majątku, aby zaspokoić wierzycieli, przede wszystkim banki oraz wynagrodzenia dla pracowników. Program naprawczy ma zapewnić odzyskanie płynności finansowej firmy i uzyskanie zdolności kredytowej oraz przygotować Spółkę do prywatyzacji 2001 roku. Sprzedaż baz promowych nie jest najbardziej szczęśliwym projektem, ale to jest obecnie jedynie dobra decyzja”. Wcześniejsze programy naprawcze polegały na dokapitalizowaniu Spółki. Ale inwestorzy krajowi byli za słabi finansowo. Program naprawczy zakładał likwidację działalności nierentownej oraz reformę zatrudnieniową w firmie: dużą redukcję zatrudnienia, poprzez zwolnienia grupowe i powstrzymanie się od zatrudnienia nowych osób na promach i w administracji²⁰³.

W listopadzie 2000 roku Powszechny Bank Kredytowy poinformował o wypowiedzeniu PŻB

S.A. całości kredytu i zamiarze odzyskania wierzytelności z majątku Spółki. PBK domagał się spłaty zadłużenia grożąc zajęciem majątku.

W Ministerstwie Skarbu Państwa, które jest jedynym właścicielem PŻB S.A., podczas Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy podjęto uchwałę dotyczącą zgody na sprzedaż baz promowych oraz odwołanie Jacka Dorskiego i Jana Litwinowicza ze stanowisk w zarządzie PŻB S.A. Miejsce w Zarządzie zajęła Grażyna Bajko, a tymczasowym szefem firmy pozostał przedstawiciel załogi w Radzie Nadzorczej Otto Ryks. Po sprzedaży PŻB nie będzie właścicielem, ale operatorem baz promowych. Oprócz baz Spółka chce pozbyć się też nierentownego katamaranu HSC BOOMERANG, wartego około 40 mln USD oraz sześciu małych jednostek trampowych. Baza promowa w Świnoujściu jest warta co najmniej 154 mln zł²⁰⁴.

Bazy promowe zostaną wystawione na sprzedaż w ramach publicznego przetargu nieograniczonego. Do przetargu mogą stanąć tylko polscy inwestorzy, a prawo pierwokupu mają zarządy portów w Szczecinie–Świnoujściu i Gdańsku.

Według Otto Ryksa Zarząd Portu Szczecin–Świnoujście jest zainteresowany bazą w Świnoujściu. „... Dla nas sprzedaż bazy to smutna konieczność, ale sfinalizowanie tej transakcji pozwoli na oddłużenie firmy, odzyskanie płynności finansowej i zdolności kredytowej firmy”. Sprzedano już trzy kabotażowce typu Fast. Do sprzedaży jest prom HSC BOOMERANG. Jest to już trzecia decyzja pozbycia się tego promu. PŻB wycofuje się z niedawno uruchomionej linii do Trelleborga. Promy nie będą też kursować do Malmö. PŻB zamierza wrócić do Ystad. Otto Ryks razem z Prezesem Unity Line deklaruje wolę współpracy partnerskiej. Według niego firmę jako armatora promowego da się uratować i sprywatyzować²⁰⁵.

203 *Jestem optymistą. Wywiad z O. Ryksem p.o. Prezesa PŻB*, „Głos Szczeciński”, 22.12. 2000.

204 *Terminale do wzięcia*, „Gazeta Wyborcza” Szczecin, 28.11.2000.

205 *Wysprzedaż baz i floty*, „Gazeta Wyborcza” Szczecin, 28.11.2000.

Sprzedaż bazy w Świnoujściu to jeden z najbardziej dramatycznych momentów w historii Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Ale nie było innego wyjścia, gdyż zadłużenie firmy sięgnęło 300 mln zł, a załogi od pół roku nie otrzymywały systematycznie wynagrodzeń.

Zrezygnowano z linii towarowej Świnoujście–Trelleborg. Firma będzie jednak musiała zapłacić Szwedom odszkodowanie za zerwanie czarteru statku ro-ro GUTE. Sprzedane też zostaną statki trampowe SOŁA, NIMFA i NER. Ratowanie PŻB przed upadkiem wiąże się też ze zwolnieniami grupowymi. Obejmą one głównie pracowników administracji. Od stycznia 2001 roku realizowane będą zaległe wynagrodzenia dla załóg pływających²⁰⁶.

Jednym z wydarzeń, które towarzyszyło zawieszeniu w obowiązkach prezesa PŻB Jacka Dorskiego było zatrzymanie w Szwecji statku GUTE. Jednostka ta była wycarterowana od Szwedów, od 2 października 2000 roku rozpoczęła rejsy na trasie Świnoujście–Trelleborg. Czarter miał trwać do 30 marca 2001 roku. Linia ta miała stanowić wzmocnienie konkurencji wobec promu Unity Line m/f POLONIA. Okazało się, że projekt ten był nie trafiony, a armator poniósł straty. Otwarcie linii do Trelleborga nie poprzedziła żadna akcja marketingowa. Teraz firma wycofała się z czarteru, a ponieważ nie wniesiono należnych opłat za jednostkę, została ona zatrzymana w Szwecji. Czarter szwedzkiego statku GUTE jeszcze bardziej pogłębił PŻB²⁰⁷.

Rok 2001 miał być decydującym dla przyszłości kołobrzесьkiego armatora. Transakcje sprzedaży majątku miały zapewnić pełne oddłużenie firmy i przygotować ją do prywatyzacji. Według Otto Ryksa firma ma szansę przetrwać zajmując się wyłącznie żegluga promową.



Statek ro-ro GUTE. Archiwum PŻB.

Prezes Jacek Dorski został zawieszony z powodu „pociągnięcia Spółki na dno”. Oczekuje się jeszcze decyzji Zgromadzenia Wspólników. Główne zarzuty niegospodarności Zarządu to: czarter statku ro-ro GUTE, zaniechania przy sprzedaży HSC BOOMERANG, zaniechania w procesie restrukturyzacji zatrudnienia, brak działań w kierunku racjonalizacji działalności Morskich Biur Podróży i brak działań w celu poprawienia zaopatrzenia sklepów na promach.

Związki zawodowe PŻB zaproponowały resortowi Skarbu Państwa ratowanie armatora, poprzez utworzenie dużej spółki promowej, z 50% udziałem Skarbu Państwa, do której oprócz PŻB

206 Sprzedaż niebieskich trampów, „Głos Pomorza”, 30.11.2000.

207 Prom Gute zatrzymany, „Kurier Szczeciński”, 4.12.2000.

weszłyby: Agencja Rozwoju Przemysłu, PŻM, PLO, firma Chieerboker, banki kredytowe krajowych armatorów²⁰⁸.

Na fatalną sytuację finansową PŻB składają się przede wszystkim zadłużenia wobec banków i kontrahentów. Program naprawy realizowany od końca 1999 roku polegał na wyzbyciu się nie-dochodowych spółek-córek, sprzedaży części floty oraz znacznej redukcji administracji. To wszystko nie wystarczy do wyjścia z długów. P.o. Prezes Otto Ryks powiedział: „...Sprzedaż baz promowych zaspokoi roszczenia. Chcemy w połowie 2001 roku wyjść na prostą i zacząć w końcu zarabiać na działalności żeglugowej. Działamy w stanie wyższej konieczności²⁰⁹. „...Z pełną nadzieją myślę o nowym roku, że przyniesie rozwiązanie naszych trudnych problemów” mówił Otto Ryks. „Wszystko zależy od naszego zaangażowania. Kładę nacisk na zintegrowanie załogi. Oddłużenie firmy ma doprowadzić do prywatyzacji, na którą kołobrzesci armator liczy od 1992 roku”²¹⁰. Tabela 8 przedstawia strukturę przewozów promowych PŻB S.A. w trzech ostatnich latach według linii promowych.

Przewozy promowe w 2000 roku: 404 585 pasażerów (utrzymanie poziomu z 1999 roku), 79 902 samochodów osobowych (utrzymanie poziomu z ub. roku), 22 829 samochodów ciężarowych (wzrost o 14%), 535 069 ton ładunków (wzrost o 14%). Natomiast strata wyniosła 46,38 mln zł netto. Grupa

Kapitałowa PŻB poniosła stratę w wysokości 38,36 mln zł netto.

2001

Zniesienie od 1 lipca 2001 roku na większości promów z krajów Unii Europejskiej sprzedaży sklepowej bez cła pozwoli zwiększyć nasze wpływy²¹¹

W styczniu 2001 roku sprzedano trzy statki tram-powe FAST ANN (Saphir), FAST CATRIEN (Rubin) i FAST FILIP (Smaragd). Ponadto sprzedano prom HSC BOMERANG armatorowi Hansalink Ltd. Jego operatorem został Tallink z Estonii.

Dnia 15 stycznia 2001 roku prezesem PŻB S.A. zostaje Leszek Bursiak ze Szczecina, który z Grażyną Bajko – Dyrektorem Ekonomiczno-Finansowym tworzył Zarząd PŻB S.A.

LESZEK BURSIK urodzony 19.08. 1950 roku w Szczecinie. Dyrektor Bazy Promowej w Świnoujściu. Dr nauk ekonomicznych. Pracownik naukowy Zachodniopomorskiej Szkoły Biznesu i Uniwersytetu Szczecińskiego. Dr nauk ekonomicznych.

Na wniosek PM Scandinavia oraz opinii Dyrektora ds. Marketingu i Sprzedaży Anety Wencel ustanowiono PM Scandinavia agentem PŻB w zakresie sprzedaży pasażerskiej, natomiast agentem obsługi cargo na linii zachodniej pozostawał agent Polferries AB, a Port of Nynäshamn na linii wschodniej. Nowy prezes zaplanował zatrudnienie tonażu w 2001 roku:

208 Nowa kuracja dla PŻB, „Gazeta Wyborcza” Szczecin, 30.11.2000.

209 PŻB na zakręcie, „Gazeta Morska”, 9.01.2001.

210 Rok rozwiązań PŻB, „Głos Pomorza”, 30.12.2000.

211 Kurs na spokojne wody, „Głos Koszaliński/Głos Słupski”, 12.06.1999.

TABELA 8. Rynek promowy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w latach 1998–2000

PRZEWOZY PROMOWE				
LINIA		1998	1999	2000
ŚWINOUJŚCIE-MALMÖ	» rejsów	1 437	777	422
	» pasażerów	235 010	125 563	57 741
	» sam. osobowych	56 078	31 167	13 796
	» sam. ciężarowych	8 934	4 306	1 643
ŚWINOUJŚCIE-YSTAD	» rejsów		419	721
	» pasażerów		53 642	104 212
	» sam. osobowych		12 941	26 251
	» sam. ciężarowych		5 139	8 846
ŚWINOUJŚCIE-TRELLEBORG	» rejsów			104
	» pasażerów			0
	» sam. osobowych			0
	» sam. ciężarowych			1 293
ŚWINOUJŚCIE-KOPENHAGA	» rejsów	512	508	515
	» pasażerów	89 679	100 097	101 304
	» sam. osobowych	12 203	11 658	13 312
	» sam. ciężarowych	7 650	7 669	7 044
ŚWINOUJŚCIE-RÖNNE	» rejsów	20	24	24
	» pasażerów	9 128	8 884	10 733
	» sam. osobowych	1 426	1 450	1 400
	» sam. ciężarowych	4	3	3
RAZEM LINIE ZACHODNIE	» rejsów	1 969	1 728	1 786
	» pasażerów	333 817	288 186	273 990
	» sam. osobowych	69 707	57 216	54 759
	» sam. ciężarowych	16 588	17 117	18 829
GDAŃSK-NYNÄSHAMN/ OXELÖSUNAD	» rejsów	408	440	451
	» pasażerów	111 741	117 470	130 595
	» sam. osobowych	21 234	22 799	25 143
	» sam. ciężarowych	2 634	2 854	3 992
OGÓŁEM PŻB S.A.	» rejsów	2 377	2 168	2 237
	» pasażerów	445 558	405 656	404 585
	» sam. osobowych	90 941	80 015	79 902
	» sam. ciężarowych	19 222	19 971	22 821

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne, dane wewnętrzne PŻB S.A.

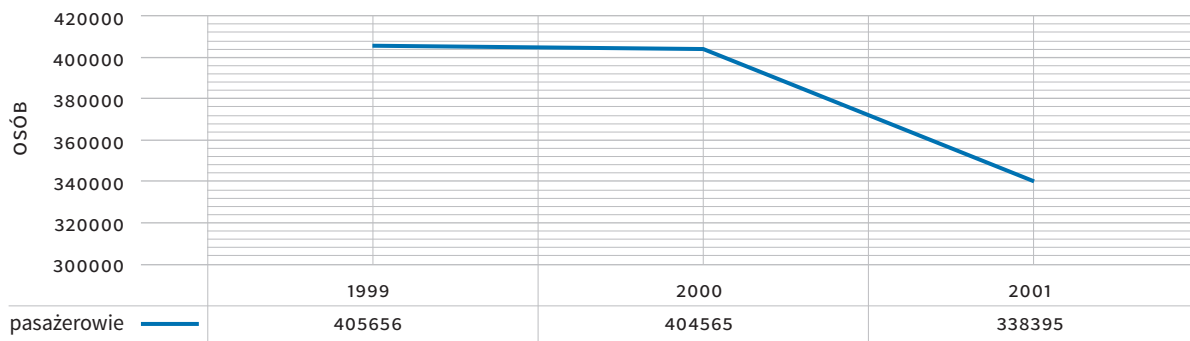
Na linii Świnoujście–Ystad będzie pływał prom m/f NIEBORÓW, na linii Świnoujście–Kopenhaga prom m/f POMERANIA, a na linii Gdańsk–Ny-näshamn prom m/f SILESIA.

Prezes Leszek Bursiak sprawował funkcję do dnia 10 marca 2001 roku. Jego następcą był Roman Pomianowski, który rozpoczął urzędowanie w Kołobrzegu dnia 12 marca 2001 roku.

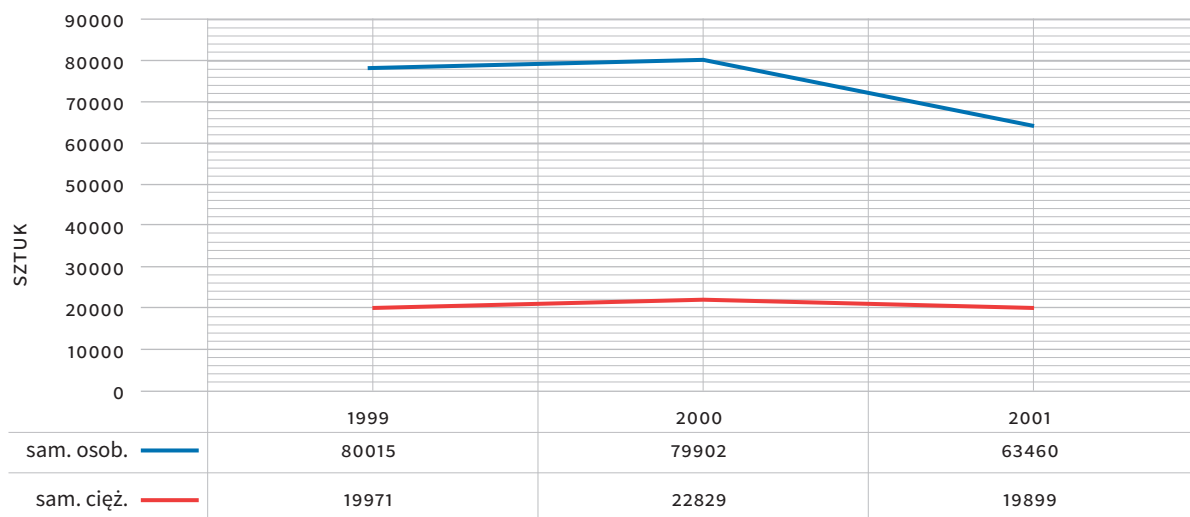
ROMAN POMIANOWSKI urodził się 28 lutego 1954 roku w Bielsku. Absolwent Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie (1979). Po ukończeniu studiów pracował w Polskiej Żegludce Morskiej. Kapitan żeglugi wielkiej. Wykładowca Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich Akademii Morskiej w Szczecinie. Od początku 2001 roku prezes PŻB w Kołobrzegu. Od kwietnia 2001 roku dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Od 2002 Konsul Honorowy Republiki Słowacji. Od 2003 wiceprezes Zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście. Zmarł 7 stycznia 2006 roku.

Zarząd PŻB S.A. zaakceptował ofertę zakupu Bazy Promów Morskich w Świnoujściu złożoną przez Zarząd Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście S.A. W zamiarach nowego zarządu było ponadto: likwidacja działalności trampowej, przynoszącej straty, powołanie spółki port handlowy w Kołobrzegu, ze 100% kapitałem PŻB, sprzedaż promu m/f ROGALIN oraz zamknięcie linii do Malmö.

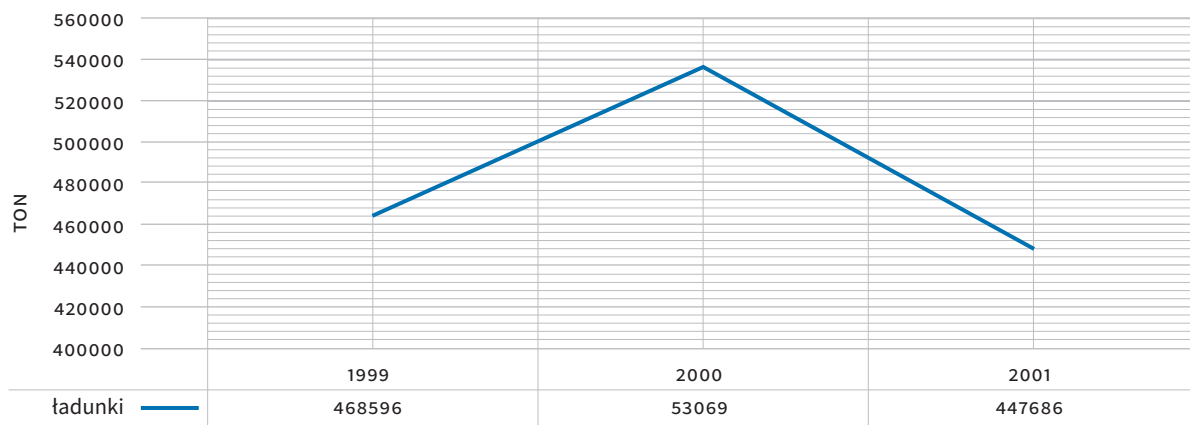
Prezes Roman Pomianowski pełnił funkcję do dnia 23 kwietnia 2001.



Przewozy pasażerów promami PŻB w latach 1999–2001. Opracowanie własne.



Przewozy samochodów promami PŻB w latach 1999–2001. Opracowanie własne.



Przewozy ładunków promami PŻB w latach 1999–2001. Opracowanie własne.

Jan Warchoł 2001–2011

Dnia 27 kwietnia 2001 roku kierownictwo firmy jako Prezes Zarządu i Dyrektor Generalny przejmują Jan Warchoł, powołany przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy.



Jan Warchoł.
Fot. K. Ratajczyk.

JAN WARCHOŁ urodził się 21.06.1957 r. Ukończył w 1981 roku Wydział Nawigacyjny Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie i Studia Podyplomowe Analiza finansowa w zarządzaniu przedsiębiorstwem na Uniwersytecie Szczecińskim. W latach 1981–1982 pracował w PŻM jako starszy marynarz. W latach 1982–1987 pracował w Urzędzie Morskim w Szczecinie. W latach 1987–1988 był kierownikiem statku I kategorii w Przedsiębiorstwie Robót Czerpalnych i Podwodnych Dragmor. W latach 1988–1991 był kapitanem holownika w Zarządzie Portu Szczecin-Świnoujście. W latach 1991–2001 był wiceprezesem do spraw eksploatacji w Zakładzie Usług Żeglugowych Sp. z o.o. w Szczecinie. W latach 2001–2011 piastował stanowisko Prezesa PŻB S.A. w Kołobrzegu.

212 H. Szczepańska, op. cit., s. 89

Nowy Zarząd Spółki przystąpił do pracy ze świadomością dużych strat firmy z lat ubiegłych. Opracowano nowy Regulamin Organizacyjny oraz program obniżki kosztów funkcjonowania Spółki.

Dnia 15 maja 2001 roku sprzedano Zarządowi Morskich Portów Szczecin-Świnoujście Bazę Promów Morskich w Świnoujściu. Cena transakcji 198 mln zł. Umożliwiło to częściowe oddłużenie PŻB i oddaliło groźbę upadłości²¹².

W czerwcu 2001 roku nastąpiła sprzedaż kataramaru HSC BOOMERANG za 12 mln USD, firmie Hansalink Limited. Prom ten w latach 1997–2000 przyniósł straty w wysokości 57 mln zł, a za 2001–2005 prognozowano dalsze straty 66 mln zł. Po sprzedaży trampów zlikwidowano spółki-córki Green, Grey, Orange, White.

Nastąpiło porozumienie ze związkami zawodowymi w sprawie ustalenia imiennej listy pracowników wytypowanych do zwolnienia grupowego. Dotyczyło to 109 osób, (69 pracowników lądowych i 40 marynarzy). Wypowiedzenia miały nastąpić do końca września 2001 roku.

W sierpniu tego samego roku do Zarządu dochodzi Grażyna Bąk jako Dyrektor do spraw Polityki Żeglugowej.

Według inspekcji Naczelnej Izby Kontroli za fatalną kondycję finansową Polskiej Żeglugi Bałtyckiej odpowiadają byli prezesi: Andrzej Grotowski i Jacek Dorski. Listę zarzutów stanowią: sprzedaż dochodowych statków FAST SIM i m/s PARSETA zakup kataramaru HSC BOOMERANG, zerwanie umów portowych w Ystad, otwarcie linii do Malmö,

kosztowna przebudowa promów m/f POMERANIA i m/f SILESIA i przeniesienie promów pod obcą banderę. W wyniku tych decyzji i działań firma utraciła płynność finansową²¹³.

W listopadzie 2001 roku opracowano Aneks do Programu Naprawczego PŻB S.A. Stanowił on swoisty bilans otwarcia dla nowego Zarządu Spółki. Kapitał własny stanowił kapitał akcyjny w wysokości 103,84 mln zł. Spółka posiadała port handlowy w Kołobrzegu oraz Bazę Promów Morskich w Gdańsku. Stan posiadanych akcji i udziałów był następujący: Spółka Krajowa Silesia Sp. z o.o. (82,5%) oraz spółki zagraniczne (ze 100% udziału PŻB S.A.): Sea Tropic Company Ltd. (Cypr) – właściciel promu m/f BOOMERANG, Sail Pride Inc. (Liberia) – właściciel m/f NIEBORÓW, Adabar Ltd. (Wyspy Bahama) – właściciel m/f SILESIA, Abacus Ltd. (Wyspy Bahama) – właściciel m/f Rogalin i m/f POMERANIA, Green Sky Ltd. (Liberia) – właściciel m/s FAST ANN, Orange Sky Ltd. (Liberia) – właściciel m/s FAST CATRIN, White Sky Ltd. (Liberia) – właściciel m/s FAST FILIP, Grey Sky Ltd. (Liberia), Polferries AB (Szwecja), Scan Pol Marine S.A. (Panama), Horizon Ltd. (Liberia).

Flota Grupy PŻB S.A. składała się z czterech promów: m/f POMERANIA, m/f SILESIA, m/f ROGALIN i m/f NIEBORÓW. Rachunek zysków i strat PŻB S.A. z ostatnich trzech lat był następujący: 1998 rok strata 26, 6 mln zł, 1999 rok zysk 1,1 mln zł, 2000 rok strata 46,3 mln zł. Natomiast rachunek zysków i strat Grupy Kapitałowej PŻB S.A.: 1998 rok strata 32,6 mln zł, 1999 rok strata 35,3 mln zł, 2000 rok strata 38,4 mln zł.

Po upływie roku od zatwierdzenia Programu Naprawczego zrealizowano następujące przedsięwzięcia: sprzedaż Bazy Promów Morskich w Świnoujściu, co znacznie oddłużyło Spółkę z kredytów

i przeterminowanych zobowiązań, sprzedaż HSC BOOMERANG, restrukturyzacja zatrudnienia (redukcja, zwolnienia grupowe obejmujące 197 pracowników), zlikwidowanie nierentownej żeglugi trampowej oraz sprzedaż trampów: m/s NIMFA II za 300 tysięcy USD, m/s NER i m/s SOŁA za 570 tysięcy USD każdy. Ponadto dokonano restrukturyzacji kosztów funkcjonowania Spółki poprzez: budżetowanie promów, budżetowanie poszczególnych komórek organizacyjnych PŻB S.A., podział Spółki na centra kosztów i zysków, uproszczenie procedur logistycznych dotyczących zakupów, weryfikację cen oferowanych towarów, analizę i weryfikację umów o świadczeniu usług z innymi kontrahentami. Natomiast nieaktualne stały się w obecnej sytuacji Spółki pozostałe punkty Programu Naprawczego z września 2000 roku, a więc dokapitalizowanie PŻB S.A. przez innych polskich armatorów promowych połączone z konsolidacją polskiej żeglugi promowej, dokapitalizowanie Spółki przez inwestorów zagranicznych, sprzedaż promów m/f POMERANIA, m/f NIEBORÓW i m/f ROGALIN, sprzedaż Bazy Promów Morskich w Gdańsku, sprzedaż całej floty promowej i ograniczenie się do działalności operacyjnej na bazach promowych w Świnoujściu i Gdańsku oraz w porcie Kołobrzeg²¹⁴.

Przewozy w 2001 roku były następujące: 338 395 pasażerów (spadek o 16,5%), 63 460 samochodów osobowych (spadek o 21%), 19 899 samochodów ciężarowych (spadek o 13%), 447 686 ton ładunków (spadek o 16%). Rok 2001 zakończył się stratą

213 NIK postawiła zarzuty byłym prezesom PŻB, „Puls Biznesu”, 28.11.2001.

214 Materiały archiwalne PŻB, Kołobrzeg 2001.

w wysokości 7,72 mln zł netto, natomiast Grupa PŻB S.A. osiągnęła zysk 32,25 mln zł netto.

Pod koniec 2001 roku PŻB S.A. miała spłacone wszystkie zobowiązania. Rok 2001 był przełomowym z punktu widzenia standingu finansowego. Realizacja programu restrukturyzacji, sprzedaż części majątku, spłata zadłużeń wobec banków i kontrahentów, redukcja zadłużenia i zatrudnienia, spowodowały ograniczenie obciążeń finansowych i odzyskanie płynności finansowej Spółki.

2002

Prezes PŻB S.A. Jan Warchoł tłumaczył zwolnienia zbiorowe pracowników jako działania wpisane w Plan Naprawczy w ramach restrukturyzacji przedsiębiorstwa. Do 2001 roku pracowało w firmie 1225 osób, w 2002 roku 954. W Centrali ze 197 pozostało 130 pracowników, Baza Promowa w Świnoujściu ze 113 pracowników PŻB 88 przeszło do spółki Terminale Polskie. Baza Promowa w Gdańsku zredukowała ilość pracowników z 27 do 24. PŻB posiadała też 850 osób pływających na promach i trampach. Byli oni formalnie na urlopach bezpłatnych w PŻB i świadczyli usługi dla armatora w ramach kontraktów. Na tamtą chwilę było ich 775. Zredukowano też zatrudnienie w Morskich Biurach Podróży z 38 do 28 pracowników²¹⁵.

Kołobrzeski armator promowy PŻB S.A. odstąpił od zamiaru sprzedaży swojej Bazy Promowej

w Gdańsku. Sytuacja finansowa spółki poprawiła się na tyle, że już nie ma potrzeby pozbycia się obiektów w Trójmieście. Firma została oddłużona do zera i intensywnie buduje nową strategię rozwoju. W ubiegłym roku PŻB była winna wierzycielom ponad 320 mln zł. Wynik finansowy wynosił wtedy minus 46,4 mln zł²¹⁶.

Po fiasku rozmów z krajowymi armatorami na temat konsolidacji polskiej żeglugi promowej resort Skarbu Państwa przystąpił do działań mających na celu dokapitalizowanie PŻB S.A. m.in. z Agencji Rozwoju Przemysłu²¹⁷.

Na liniach promowych łączących Polskę ze Skandynawią nieznacznie zmniejszył się ruch pasażerski, ale za to promy przewiozły więcej ciężarówek z towarami. Swoją pozycję na rynku pasażerskim wzmacnia Stena Line, traci zaś PŻB. Liderem w przewozie ciężarówek jest Unity Line. Wśród przyczyn istotnych zmian na rynku promowym należy wymienić: skutki zamachu w Nowym Jorku (WCT), wysoki kurs PLN powodujący, że dla Skandynawów Polska staje się krajem drogim. Ale Stena Line zanotowała wzrost przewozów: jej udział w przewozie pasażerów wzrósł z 20% w 1998 roku do 35% w 2001 roku. Przyrost w Stena Line jest kosztem PŻB: udział w przewozach pasażerskich w ciągu kilku lat spadł z 50% do 39%. Pozostałą część (około 1/4) zagospodarowuje Unity Line. Ponadto na nasz rynek wkracza jeden z największych przewoźników europejskich – duński DFDS Seyways, który chce uruchomić połączenie Kopenhaga–Gdynia²¹⁸.

Kilka miesięcy temu PŻB i PŻM podpisały list intencyjny w sprawie dzierżawy lub zakupu promu typu ro-pax. Przed sezonem do transakcji nie doszło. Tymczasem konkurencja skandynawska drapieżnie wchodzi na polski rynek przewozów pasażerskich

215 *Koniec zwolnień?*, „Głos Pomorza”, 4.02.2002.

216 *Zero długów armatora*, „Gazeta Wyborcza”, 11.01.2002.

217 *A może dokapitalizowanie?*
„Życie Warszawy”, 25.02.2002.

218 *Mniej pasażerów, więcej towarów*, „Głos Szczeciński”, 25.02.2002.

i towarowych. PŻB chcąc zarabiać musi eksploatować większą liczbę statków niż konkurencja. Należy dwa najstarsze promy zastąpić nowymi, posiadającymi dłuższe linie ładunkowe. Armatora kołobrzeskiego, który w styczniu wyszedł z wielomilionowego zadłużenia, jednak nie stać na samodzielny zakup używanego, ale niezbyt starego promu²¹⁹.

Zakończono negocjacje pomiędzy Zarządem Morskiego Portu Gdańsk s.a. a firmą DCT Gdańsk SA utworzoną przez brytyjskie konsorcjum Sutcliffe Group, w sprawie budowy i eksploatacji morskiego terminalu kontenerów (MTK) w gdańskim Porcie Północnym. Koszt budowy szacuje się na około 170 mln USD. Plany rozwoju MTK przewidują zbudowanie kolejnych stanowisk do obsługi statków ro-ro, w tym promów pasażersko-samochodowych i wycieczkowców²²⁰.

Dnia 16 czerwca 1977 roku, w rok po powstaniu firmy, prom PŻB m/f SKANDYNAWIA zainaugurował regularne połączenie Świnoujście–Kopenhaga. Przez 25 lat z usług promów PŻB do Kopenhagi skorzystało ponad 1,6 mln osób. Promy przewiozły w tym czasie na tej trasie ponad 1,5 mln ton ładunków²²¹.

Prom m/f NIEBORÓW straci wkrótce tzw. klasę na Morze Bałtyckie. Dostosowanie promu do obowiązujących wymogów bezpieczeństwa jest zbyt kosztowne. Podjęto decyzję o sprzedaży tego promu. Prom sprzedano 12 listopada 2002 roku za 2,5 mln zł. Będzie pływał na Adriatyku jako SANT STEFAN III²²².

Zdaniem byłego Ministra do spraw Prywatyzacji Janusza Lewandowskiego, Polska Żegluga Bałtycka jest klasycznym przykładem fatalnego zarządzania przedsiębiorstwem. W latach dziewięćdziesiątych Spółka zbyt pochopnie wycofała się z linii Gdyńia–Karlskrona. W jej miejsce weszła szwedzka Stena Line, która dziś przewozi tyle samo ładunków,

co wszystkie statki PŻB razem wzięte. Od 1998 roku przedsiębiorstwo aż pięciokrotnie zmieniało zarząd, co nie uchroniło PŻB przed dużymi wpadkami w zarządzaniu. Decyzja o zakupie katamaranu HSC BOOMERANG była od początku skazana na porażkę, ze względu na konstrukcję promu, nie pozwalającą pływać zimą na Bałtyku. Dopiero po czterech latach PŻB pozbyła się tej kosztownej jednostki za 1/3 ceny. Rząd Leszka Millera obiecał ruszyć z prywatyzacją PŻB w 2003 roku, ale nie wiadomo z jakim skutkiem. Kto będzie chciał kupić firmę przynoszącą od lat tylko straty?²²³.

Dla polskiej żeglugi promowej na Bałtyku jedynym rozwiązaniem jest konsolidacja dwóch firm, które są w zasadzie własnością Skarbu Państwa. To sytuacja zupełnie niezrozumiała i niekorzystna, aby firmy te konkurowały ze sobą²²⁴.

Podczas obchodów 25-lecia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej armator przyjmował liczne gratulacje.

Były to zasłużone wyrazy uznania dla obecnych i byłych pracowników PŻB. Prezes Jan Warchoń powiedział: „...Niewiele brakowało do ogłoszenia zamiast jubileuszu bankructwa PŻB. Gdy obejmowałem jej kierownictwo zadłużenie firmy sięgało kwoty 300 mln zł. Poprawę sytuacji spowodowało kilka decyzji: sprzedaż terminala promowego w Świnoujściu, sprzedaż katamaranu HSC BOOMERANG, sprzedaż kabotażowców NIMFA II, NER i SOŁA. W efekcie

219 *Czego szuka PŻB?*, „Głos Pomorza”, 11.06.2002.

220 *W Porcie Północnym w Gdańsku będzie terminal*, „Gazeta Wyborcza”, Gdańsk, 15.05.2002.

221 *Jubileusz linii promowej Świnoujście-Kopenhaga*, „Kurier Szczeciński”, 11.09.2002.

222 *Nie na Bałtyk. PŻB sprzedaje Nieborów*, „Głos Pomorza”, 26/27.10.2002.



Gratulacje Prezesowi PŻB Janowi Warchołowi składa Prezes Unity Line Paweł Porzycki.

zrekonstruowane zostało zadłużenie i odbudowane przedsiębiorstwo. Zredukowaliśmy też znacznie zatrudnienie. Obecnie dysponujemy tylko trzema promami: m/f POMERANIĄ, m/f SILESIA i m/f ROGALINEM. Biorąc pod uwagę, że zbliża się czas wycofania promu m/f ROGALIN, kwestią „być albo nie być” na Bałtyku jest pozyskanie nowych statków. Skupiamy się na utrzymaniu istniejących połączeń. Prowadzimy rozmowy z partnerami promowymi o wspólnej inwestycji tonażowej. Jeśli otrzymamy realne wsparcie władz centralnych dla rozwoju żeglugi promowej, to można myśleć o przyszłości”²²⁵.

Przewozy promowe w 2002 roku były następujące: 333 393 pasażerów (spadek o 1,5%), 57 174 samochodów osobowych (spadek o 10%), 17 717

samochodów ciężarowych (spadek o 11%), 388 781 ton ładunków (spadek o 13,5%). Pomimo tendencji spadkowej w przewozach PŻB S.A. za 2002 rok miała zysk 33,6 tys. zł netto, natomiast Grupa PŻB osiągnęła zysk 13,86 mln zł netto.

2003

Dnia 31 marca 2003 roku w pierwszy rejs ze Świnoujścia do Ystad pod flagą armatorką PŻB popłynął statek ro-ro m/s KAHLEBERG.

Jednostka została wyczarterowana od niemieckiej firmy żeglugowej DSR-Lines z Rostocku, która wraz ze spółką Rederei F. Laeis jest jego właścicielem. Został on zbudowany w 1983 roku przez stocznnię VEB Mathias-Thesen Werft z Wismaru na zamówienie przewoźnika VEB Deutfracht Seerederei z Rostocku. Statek przez długi czas obsługiwał m.in. linię Rostock–Trelleborg, a następnie Rostock–Liepaja na Łotwie²²⁶.

Według Prezesa Jana Warchoła transport ładunkowy między Polską i Skandynawią ma tendencje rozwojowe. Po niespełna miesiącu eksploatacji na linii wyczarterowana jednostka ma 60% obłożenia. Mocne wejście na rynek towarowy pozwoliło uzupełnić przychody pochodzące dotychczas głównie z ruchu pasażerskiego. Jeszcze niedawno na linii towarowej Świnoujście–Trelleborg obsługiwanej przez wyczarterowany statek GUTE PŻB straciła 2,4 mln zł i 4 mln SEK²²⁷.

PŻB wyczarterowała od szwedzkiej spółki Gotland AB Rederi prom VISBORG, któremu nadano nazwę m/f SCANDINAVIA.

Rozpoczął on żeglugę na linii Gdańsk–Nynäshamn od dnia 16 lipca 2003 roku. Stan eksploatowanych promów zwiększył się do pięciu (m/f POMERANIA, m/f SILESIA, m/f ROGALIN, m/f

223 *Żle się dzieje w Skarbie Państwa*, „Życie Warszawy”, 20.10.2002.

224 *Tonąć powoli*, „Głos Szczeciński”, 19.12.2002.

225 *Utrzymywanie pozycji. Rozmowa z Prezesem PŻB Janem Warchołem*, „Regional Business”, 4.12.2002.

226 *Teraz prom Kahleberg pływa dla PŻB*, Gazeta Wyborcza, 31.03.2003.

227 H. Szczepańska, op. cit., s. 91.



Statek ro-ro KAHLEBERG. Fot. archiwum PŻB.

SCANDINAVIA i rorowiec KAHLEBERG. Jesienią br. sprzedano m/f ROGALIN, który był eksploatowany do 17 lipca 2003 roku. Popłynął on do stoczni złomowej w Indiach.

Kołobrzeski armator zarządza swoimi promami, wzorem innych polskich armatorów, poprzez spółki offshore, w 100% kontrolowane przez firmę macierzystą. Prezes Jan Warchoń nie mógł pogodzić się z oddaniem Stena Line połączenia Gdynia–Karlskrona, a gdy w 2002 roku do Gdańska wszedł DFDS i uruchomił linię ze Świnoujścia do Kopenhagi. Jan Warchoń: „...naszym głównym celem jest utrzymanie na Bałtyku wszystkich połączeń i odnowa tonażu. Charter statku KAHLEBERG pozwolił zwiększyć przewozy towarowe na najważniejszej polskiej linii promowej”²²⁸.

PŻB S.A. sprzedała miastu plac przy ulicy Morskiej, który stanowi atrakcją turystyczną w Kołobrzegu. Działka 3/19 jest terenem portu pasażerskiego, przy latarni morskiej.



Prom m/f SCANDINAVIA. Fot. archiwum PŻB.

Polska Żegluga Morska chce poprzez spółkę zależną Żegluga Polska S.A. kupić od Ministerstwa Skarbu Polską Żeglugę Bałtycką. Dyrektor Naczelny PŻM Paweł Brzezicki mówił: „...PŻM nie zamierza wycofać się z żeglugi promowej. Nasze zaangażowanie kapitałowe w prom POLONIA jest dwukrotnie większe niż wszystkich krajowych uczestników rynku promowego. Jeśli chcemy utrzymać polskie promy w polskich rękach, musimy skonsolidować rynek, aby nie dopuścić nań zagranicznych armatorów”. Prezes PŻB S.A. Jan Warchoń: „...pozytywne efekty konsolidacji można uzyskać poprzez łączenie podmiotów specjalizujących się w tej samej dziedzinie. Istnienie silnego polskiego armatora promowego, który byłby w stanie sprostać skandynawskiej konkurencji jest jak najbardziej pożądane”. Stena Line i DFDS stosują „wojnę manewrową”, polegającą na uczynieniu polskich konkurentów niezdolnymi

²²⁸ *Ruch na rynku*, „Głos Pomorza”, 6.06.2003.

TABELA 9. Relacje strukturalne przewozów promowych w latach 2001 i 2002.

OPERATOR	PASAŻEROWIE		SAMOCHODY OSOBOWE		SAMOCHODY CIĘŻAROWE	
	2001	2002	2001	2002	2001	2002
PŻB Ystad	109 840	97 244	25 808	20 519	8 739	7 460
PŻB Nynäs.	127 399	125 186	23 493	22 328	5 478	5 304
Unity Line	232 448	210 510	46 903	42 833	90 798	90 091
Stena Line	300 349	364 787	38 480	44 155	19 445	35 124
OGÓŁEM	770 036	797 727	134 684	129 835	124 460	137 979

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne (dane archiwalne PŻB).

do dalszej walki, poprzez moralne i fizyczne wyniszczanie i uderzanie w jego najsłabsze punkty. Ale mówienie, że nas wyrugować to też przesada, bo my obsługujemy zupełnie inną część Bałtyku. Każda zaniedbana linia oznacza utratę rynku”. Według Prezesa Unity Line Pawła Porzyckiego „...żeby przetrwać powinniśmy się konsolidować, ale jest to trudne ze względu na strukturę właścicielską krajowych armatorów: PŻB jest spółką akcyjną Skarbu Państwa, Żegluga Polska to spółka akcyjna w 100% zależna od PŻM, która jest przedsiębiorstwem państwowym a Euroafrica Services Ltd jest firmą całkowicie prywatną. Te różnice przekładają się na różne interesy armatorów. Na początku 2002 roku Jan Warchoł z dumą ogłosił spłatę całego, wynoszącego 320 mln zł zadłużenia PŻB S.A.²²⁹.

Wejście Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku oznaczało dla żeglugi promowej wzrost przewozów frachtowych oraz spadek liczby pasażerów, głównie ze względu na likwidację sklepów wolnocłowych na promach. Procentowy udział sprzedaży w sklepach tego typu w przychodach promowych przewoźników,

w zależności od linii wynosi od 30 do 60%. Żeby przyciągnąć pasażerów trzeba było przygotować dla nich zupełnie nową ofertę. Ażeby wozic więcej ładunków trzeba przebudować eksploatowane promy, czyli wydłużyć linię ładunkową lub zakupić nowe jednostki. Rok 2004 będzie rokiem prawdy dla polskich armatorów. PŻM czeka na odpowiedź od Ministerstwa. Podobno armatorem kołobrzesckim interesuje się też duński DFDS i gdańska Korporacja Budowlana Doraco, której głównym udziałowcem jest Andrzej Hass. Według Dyrektora PŻM Pawła Brzezickiego zakup PŻB przez zagraniczny kapitał oznacza zagrożenie pozycji ESL, a sprzedaż firmy skromnemu polskiemu kapitałowi prywatnemu, może zagrozić dalszemu bytowi armatora. Wydaje się, że PŻM chce bardziej kupić istniejący rynek niż inwestować w nowe połączenia.

Przewozy w 2003 roku kształtowały się następująco: 315 126 pasażerów (spadek o 5,5%), 55 153 samochodów osobowych (spadek o 3,5%), 29 135 samochodów ciężarowych (wzrost o 64%) i 626 849 ton ładunków (wzrost o 61%). Rok 2003 Spółka zakończyła stratą 4,9 tys. zł netto, zaś Grupa PŻB osiągnęła zysk 1,20 mln zł netto.

²²⁹ PŻM chce się promować,
„Kurier Szczeciński”, 10.10.2003.

2004

Dnia 12 stycznia 2004 roku na wniosek właściciela Polskiej Żeglugi Bałtyckiej do rejestru zabytków pod numerem A-157 został wpisany zespół dwóch portowych elewatorów zbożowych w porcie Kołobrzeg.

Przedłużono czarter rorowca KAHLEBERG do grudnia 2004 roku.

Unity Line wprowadza na linię Świnoujście–Ystad prom m/f GRYFIA, mogący przewieźć 100 lor.

Ministerstwo Skarbu Państwa wystąpiło z propozycją podzielenia Spółki PŻB s.A. na dwie części: promową i portową. Powstałyby dwie spółki: Polska Żegluga Bałtycka gotowa do prywatyzacji i portowa kontrolowana przez Skarb Państwa.

W czerwcu 2004 roku zakończono postępowanie kwalifikacyjne na stanowisko Prezesa Spółki, które wygrał Jan Warchoł i nadal piastował to stanowisko.

Dnia 6 października 2004 roku PŻB zakupiła kolejny prom pasażersko-samochodowy m/f WAWEL, który pierwotnie był wycarterowany.



Prom m/f WAWEL – Fot. By Brosen.

Przewozy promowe wykazały znaczny wzrost: 387 696 pasażerów (wzrost o 23%), 78 021 samochodów osobowych (wzrost o 41,5%), 40 610 samochodów ciężarowych (wzrost 39,4%) i 849 674 ton ładunków (wzrost o 35,5%). Wynik finansowy 2004 roku: zysk 683,5 tys. zł netto a Grupa Kapitałowa PŻB: zysk 4,08 mln zł netto.

TABELA 10. Dynamika wykonania zadań rzeczowych promów PŻB w latach 2003–2004

TREŚĆ	2003	2004	Dynamika%
Pasażerowie	315 126	387 696	123,0
Samochody osobowe	55 153	78 021	141,5
Samochody ciężarowe	29 135	40 610	139,4
Ładunki (ton)	626 849	849 674	135,5
PRZEŁADUNKI OGÓŁEM (tys. ton)	285	327	114,6
» Port Kołobrzeg	151	147	97,1
» Baza Promowa Gdańsk	134	180	134,3

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie danych archiwalnych PŻB.

2005

Zarząd PŻB S.A. stanowią: Prezes Jan Warchoń, Grażyna Bąk oraz Wojciech Rogowski, (odwołany 30 września 2005 roku).

Trwały negocjacje w Rönne w sprawie dwóch rejsów w tygodniu na Bornholm. Firma Siemens proponuje dostarczenia sprzętu informatycznego oraz oprogramowania systemu rezerwacyjnego.

Dnia 31 stycznia 2005 roku podczas rejsu do Kopenhagi doszło do drobnej kolizji promu m/f POMERANIA ze szwedzkim tankowcem Rio Grande.

Dnia 15 lutego wprowadzono do eksploatacji prom m/f WAWEL na linię Świnoujście–Ystad. Jest to drugi prom PŻB na tej linii. Może on przewieźć jednorazowo 1000 osób. Posiada 126 kabin dwu- i czteroosobowych. Na trzech pokładach samochodowych m/f WAWEL może przewieźć 75 lor lub 500 samochodów osobowych. Statek zbudowano w Malmö dwadzieścia pięć lat temu, a w 1989 roku został przebudowany²³⁰. Konkurencja Unity Line wprowadziła pod koniec 2004 roku prom m/f GRYF na linię Świnoujście–Ystad. Po 21 marca 2005 nastąpiło wycofanie z eksploatacji m/f SILESIA i przygotowanie tego promu do sprzedaży do Pireusu. Prom został sprzedany we wrześniu 2005 roku.

Notuje się drastyczną podwyżkę cen paliwa oraz spadek kursu walut obcych. Wpływ wzrostu cen paliw powoduje wprowadzenie przez armatora dodatku paliwowego.

²³⁰ Nowy prom PŻB na linii Świnoujście–Ystad, „Puls Biznesu”, 15.02.2005.

Do PŻB S.A. w dniu 3 października 2005 roku, w miejsce Wojciecha Rogowskiego, zostaje zatrudniony Piotr Redmerski na stanowisko Dyrektora Ekonomicznego.

W dalszym ciągu notuje się wzrost poziomu realizacji zadań rzeczowych promów PŻB S.A. w 2005 roku: 443 293 pasażerów (wzrost o 14%), 107 150 samochodów osobowych (wzrost o 37%), 42 257 samochodów ciężarowych (wzrost o 4%), 898 674 ton ładunków (wzrost o 6%). Wynik finansowy PŻB S.A. w 2005 roku: zysk 328,3 tys. zł netto a Grupa PŻB: zysk 28,91 mln zł netto.

2006

W dniu 13 lutego zaprezentowano wersję testową systemu informatycznego SIMPROM: moduły PAX i CARGO oraz zasady funkcjonalności dla użytkowników i terminali promowych.

Pojawiła się opcja przejścia na terminal promowy Westerplatte w Gdańsku, gdzie będzie można przyjmować jednostki o większych parametrach.

11 sierpnia 2006 roku Rada Nadzorcza PŻB S.A. wyraża zgodę na zakup promu m/f SCANDINAVIA.

Unity Line wprowadziła do eksploatacji od października 2006 roku br. nowy prom m/f GALILEUSZ.

Zarząd PŻB S.A. stanowią: Jan Warchoń i Grażyna Bąk.

W listopadzie 2006 roku zakupiono kolejny prom DIEPPE, który pływał we francuskiej kompanii promowej Transmanche Ferries, a w PŻB otrzymał nazwę m/f BALTIVIA. Będzie on żeglował na linii Gdańsk–Nynäshamn. Nowy prom może przewieźć jednorazowo 80 samochodów ciężarowych i 30 samochodów osobowych. Pasażerowie mają do dyspozycji 250 miejsc w kabinach 2-, 3- i 4-osobowych oraz fotelach lotniczych.



Prom m/f BALTIVIA – Fot. By Brosen.

Notuje się dalszy wzrost cen paliwa, w porównaniu z 2005 rokiem oraz spadek kursów walut obcych.

Wyniki rzeczowe promów PŻB S.A. są następujące: 463 202 pasażerów (wzrost o 4,5%), 126 248 samochodów osobowych (wzrost o 18%), 50 691 samochodów ciężarowych (wzrost o 20%) i 1 092 498 ton ładunków (wzrost o 21,5%). Wynik finansowy Spółki w 2006 roku: zysk 257,9 tys. zł netto a Grupa PŻB: zysk 7,90 mln zł netto.

2007

8 stycznia 2007 roku wszedł do eksploatacji na linię Gdańsk–Nynäshamn prom m/f BALTIVIA. Będzie on pływał na tej linii obok promu m/f SCANDINAVIA. Prezes Jan Warchoń uważa, że odnowa floty i jej rozbudowa to dla kołobrzeskiego armatora najważniejsza sprawa. W ciągu sześciu lat sprzedano cztery promy (HSC BOOMERANG 2001 rok, m/f NIEBORÓW 2002 rok, m/f ROGALIN 2003 rok i m/f SILESIA 2005 rok), a zakupiono trzy zastępujące je jednostki (m/f SCANDINAVIA 2004 rok, m/f WAWEL 2005 rok oraz m/f BALTIVIA 2006 rok). Prom m/f BALTIVIA przeszedł gruntowny remont w Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A. Podczas uroczystości nadania imienia nowej jednostce Prezes Jan Warchoń powiedział, że „...nic bardziej nie buduje dobrych relacji tak, jak zdrowa konkurencja”²³¹.

Rada Nadzorcza PŻB S.A. sygnalizuje wysokie koszty remontów promów (15–18 mln zł). Były remontowane trzy promy: m/f WAWEL miał postój remontowy w Stoczni Remontowej Gryfia w dniach 26 II–11 III 2007 r., m/f SCANDINAVIA w Gdańskiej Stoczni Remontowej w dniach 13–27 III 2007 roku

TABELA 11. Struktura rynku promowego na Bałtyku w latach 2005–2006.

OPERATOR	PASAŻEROWIE		SAMOCHODY OSOBOWE		SAMOCHODY CIĘŻAROWE	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
PŻB ogółem	335 569	341 679	88 990	104 964	37 046	45 204
PŻB Ystad	171 675	194 811	50 544	64 151	27 433	33 622
PŻB Nynäs.	163 894	146 868	38 446	40 813	9 613	11 582
Unity Line	250 059	256 894	57 443	64 542	121 663	143 796
Stena Line	286 955	325 195	66 592	67 367	72 866	86 815
OGÓŁEM	872 583	923 768	213 025	236 873	231 575	275 815

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne (dane archiwalne PŻB).

a m/f POMERANIA przeszła przegląd klasyfikacyjny GL i odnowienie klasy.

Rada Nadzorcza wszczęła postępowanie kwalifikacyjne na członka Zarządu – Dyrektora Ekonomiczno-Finansowego. W lipcu 2007 roku został nim Piotr Redmerski.

Notuje się spadek kursów walut obcych oraz wysoki wzrost cen paliwa w porównaniu z latami ubiegłymi.

Morskie Biuro Podróży w Warszawie przeniosło się do lokalu o mniejszej powierzchni, również w gmachu Intraco, przy ul. Chałubińskiego.

Zarząd zamierza zbyć lub wydzierżawić na dziesięć lat port w Kołobrzegu oraz planuje przenieść bazę promową na nabrzeże Westerplatte w Gdańsku.

Trwały zaawansowane prace związane z wdrożeniem systemu informatycznego SIMPROM, dotyczącego rezerwacji pasażerów i frachtów na promy PŻB S.A.

Konkurencja PŻB wprowadza nowe promy: Unity Line (GALILEUSZ od listopada 2006 roku, WOLIN od października 2007 roku) na linię

Świnoujście–Trelleborg, natomiast Stena Line (FINNARROW od maja 2007 roku) na trasę Gdynia–Karlskrona.

Od 20 lipca 2007 roku Zarząd PŻB S.A. stanowią Jan Warchoń i Piotr Redmerski. Zarząd złożył wnioszek Zarządu o wydzierżawienie portu handlowego w Kołobrzegu spółce Retrans Cargo Sp. z o.o. Propozycja ta uzyskała aprobatę Prezydenta Kołobrzegu Janusza Gromka.

W grudniu 2007 roku następuje zmiana waluty na promach: USD zostaje zastąpione przez €.

W sierpniu 2007 roku miały miejsce dwie skuteczne akcje ratunkowe z udziałem załogi promu m/f SCANDINAVIA na trasie Nynäshamn–Gdańsk. Na Bałtyku udzielano pomocy załogom jachtów²³².

W przewozów promowych w 2007 roku notowano wzrost: 476 328 pasażerów (wzrost o 3%), 142 471 samochodów osobowych (wzrost o 13%), 61 026 samochodów ciężarowych (wzrost o 20%) i 1 317 177 ton ładunków (wzrost o 20,5%). Wynik finansowy PŻB S.A. w 2007 roku: zysk 552,3 tys. zł netto a Grupa PŻB: zysk 2,80 mln zł netto.

TABELA 12. Struktura rynku bałtyckiego w latach 2006–2007.

OPERATOR	PASAŻEROWIE		SAMOCHODY OSOBOWE		SAMOCHODY CIĘŻAROWE	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
PŻB S.A.	463 202	476 328	126 248	142 471	50 692	61 026
Unity Line	256 898	261 345	64 543	72 179	143 807	162 229
Stena Line	324 154	334 830	67 367	73 129	86 815	93 861
OGÓŁEM	1 044 254	1 072 503	258 158	287 779	281 314	317 116

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne (dane archiwalne PŻB).

231 Powrót do gry, „Morze” nr 1(13), Styczeń 2007.

232 H. Szczepańska, op. cit., s. 101–102

2008

PŻB S.A. eksploatuje swoje promy na kilku liniach: Świnoujście–Kopenhaga (m/f POMERANIA), Świnoujście–Ystad (m/f WAWEL), Gdańsk–Nynäshamn (m/f SCANDINAVIA i m/f BALTIVIA) oraz rejsach sezonowych ze Świnoujścia do Rönne na Bornholmie. Podstawową konkurencję rynkową stanowią: Unity Line (promy pasażersko-samochodowe POLONIA i SCANIA, promy samochodowo-kolejowe JAN ŚNIADECKI i KOPERNIK), ro-ro GRYF i GALILEUSZ oraz ro-pax WOLIN, na liniach Świnoujście–Ystad i Świnoujście–Trelleborg. Ponadto Stena Line obsługująca linię Gdynia–Karlskrona promami STENA BALTICA, FINNAFRROW i do października 2008 roku STENA NORDICA. Spółka posiada aktualnie sześć Morskich Biur Podróży (Gdynia, Poznań, Warszawa, Szczecin, Wrocław i Świnoujście). Jest też właścicielem portu handlowego w Kołobrzegu. Od maja 2008 roku teren portu wraz z infrastrukturą i sprzętem przeładunkowym został wydzierżawiony spółce Retrans Cargo ze Szczecina.

W maju 2007 roku kapitanowie Wojciech Sobkowiak i Krzysztof Poraziński oraz załoga promu m/f SCANDINAVIA otrzymali w Sztokholmie nagrodę Szwedzkiej Fundacji Ludzi Morza za udzielenie pomocy statkom w stanie zagrożenia. Dnia 30 października br. ten sam prom uratował rozbitka z fińskiego jachtu Aqua Vit.

Zauważa się gwałtowny spadek ilości pasażerów na promach PŻB, co jest wynikiem wprowadzenia przez konkurencję nowych promów, szczególnie przez Unity Line promu SCANIA, przestoje remontowe WAWELA i POMERANII oraz wyłączenie z eksploatacji BALTIVII. Na wyniki I półroczu wpływ mają też: wysokie koszty paliw i olejów oraz spadek kursów walut SEK (o 8,1%) i DDK (9,0%).

W oczekiwaniu na prywatyzację PŻB S.A. Zarząd zamierza zbyć Bazę Promową w Gdańsku za kwotę około 10 mln zł. Podejmowane są starania poszukiwania inwestora strategicznego, gdyż chodzi o to, aby nie utracić wartości firmy i płynności finansowej. Zasadna wydaje się też koncepcja czarteru promu m/f WAWEL do armatora DFDS A/S, z utrzymaniem

TABELA 13. Wykonanie zadań rzeczowych przez PŻB S.A. w latach 2006, 2007 i 2008.

TREŚĆ	2006	2007	<u>2007</u> 2006	2008	<u>2008</u> 2007
Pasażerowie	463 202	476 328	102,8	433 647	91,0
Samochody osobowe	126 248	142 471	112,9	138 206	97,0
Samochody ciężarowe	50 692	61 026	120,4	57 185	93,7
Ładunki (ton)	1 092 498	1 317 177	120,6	1 241 635	94,3
Przeładunki ogółem (tys. t)	397	544	137,0	602	110,7
» Port Kołobrzeg	151	118	78,1	27	22,9
» Baza Promowa Gdańsk	246	426	173,2	575	135,0

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne (dane archiwalne PŻB).

zarządu operacyjnego przez PŻB S.A. Firma osiągnęła pułap możliwości rozwoju w oparciu o kredyty bankowe. Należy pozyskać źródeł finansowania innych niż poprzez bank i przy współudziale inwestora strategicznego. Czarter m/f WAWELA do DFDS, który rozpoczął się od 1 listopada 2008 roku i wprowadzenie na linię Świnoujście–Ystad dodatkowej jednostki ro-ro, to wariant niezbędny i konieczny dla poprawy sytuacji przedsiębiorstwa.

Pomimo pogarszających się wyników postanowiono utrzymać prom m/f POMERANIA na linii Świnoujście–Kopenhaga. Konsekwencją ewentualnej sprzedaży tego promu i zamknięcia tej linii byłoby oddanie konkurencji około 100 tysięcy pasażerów.

Rozważa się sprzedaż gruntów i nieruchomości w porcie Kołobrzeg na rzecz miasta Kołobrzeg. Sprzedaż tych składników majątku umożliwi realizację założonej strategii Spółki i w konsekwencji przygotowuje Spółkę do prywatyzacji, która nie jest możliwa przy obecnym stanie posiadania obiektów portowych. Port od lat był działalnością nierentowną. Przynosił około 1,7 mln zł strat rocznie.

Ministerstwo Skarbu Państwa realizowało nadal swoją politykę prywatyzacji PŻB S.A. Przejęciem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. zainteresowany jest duński potentat promowy DFDS, który eksploatuje 65 promów. Według Prezesa Jana Warchoła „...inwestor, który zakupi PŻB nabędzie również jej markę Polferries, rozpoznawalną i znaną na rynku od przeszło trzydziestu lat. Proces prywatyzacji PŻB odbywa się jednak w wyjątkowo trudnym dla żeglugi promowej okresie²³³.

Przejęcie skomercjalizowanego przedsiębiorstwa może nastąpić już w połowie 2009 roku. Aby przedsiębiorstwo się rozwijało potrzebuje pieniędzy zasobnego inwestora. Obecnie PŻB ma płynność finansową. Prowadzone są rozmowy na temat sprzedaży Bazy Promowej w Gdańsku i przeniesieniu obsługi promów do Terminalu Westerplatte. Ewentualnym wejściem na polski rynek promowy armatora z Danii zaniepokojone są Unity Line i Stena Line. Dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej Paweł Szykaruk ponownie uważa, że racjonalnym byłoby skonsolidowanie polskich armatorów promowych, aby skuteczniej konkurować na liniach do Skandynawii.

Miesięcznik Rynek Podróży uhonorował Polską Żeglugę Bałtycką certyfikatem „Lider Polskiej Turystyki”.

Notuje się znaczny wzrost ceny ropy: rekord stanowi cena 147 USD za baryłkę ropy Brent. Zanotowano natomiast spadek kursu walut SEK i DKK.

Przewozy promowe w 2008 roku: 433 647 pasażerów (spadek o 9%), 138 206 samochodów osobowych (spadek o 3%), 57 185 samochodów ciężarowych (spadek o 6%) i 1 241 635 ton ładunków (spadek o 6%). Firma w 2008 roku zanotowała stratę w wysokości 5,82 mln zł netto a Grupa PŻB: strata 11,33 mln zł netto.

²³³ PŻB została wystawiona na sprzedaż, „Portal Morski”, 28.10.2009.

2009

W połowie sierpnia br. Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg zakupił od PŻB S.A. za 9,95 mln zł teren o powierzchni 11 ha wraz z zabudowaniami w kołobrzeskim porcie. Nowy właściciel przejął nabrzeża portowe, place składowe, magazyny i budynek biurowy, a także ... dzierżawców zapewniających stałe przychody, m.in. firmę Retrans Cargo, która zawarła wcześniej umowę z PŻB z gwarancją jej pobytu na sprzedanym terenie przez kolejne dwadzieścia lat. Ostatecznie Zarząd Portu Morskiego porozumiał się z Retrans Cargo w sprawie prowadzenia przeładunków²³⁴.

Trwały kolejne etapy przygotowujące przedsiębiorstwo do prywatyzacji. Ministerstwo Skarbu Państwa zaprasza 1 grudnia 2009 roku do negocjacji cenowych w sprawie nabycia akcji Spółki S.A.²³⁵.

Ministerstwo Skarbu Państwa wystosowało zaproszenie do inwestorów, zainteresowanych zakupem akcji PŻB S.A. w Kołobrzegu. Będzie można nabyć pakiet 9 516 230 akcji, stanowiących 91,64% kapitału zakładowego Spółki PŻB. Prywatyzacja PŻB jest prowadzona w trybie negocjacji, których przedmiotem będzie ustalenie wartości nabywanego pakietu akcji czyli cena firmy²³⁶.

Ceny w walutach linii na promach PŻB zostają zastąpione na PLN.

Sprzedano Bazę Promów Morskich w Gdańsku Zarządowi Portów Morskich, po obniżeniu ceny do 2/3 wartości, tj. 7,067 mln zł netto.

Jeżeli w styczniu 2010 roku Ministerstwo Skarbu Państwa nie cofnie się z prywatyzacją PŻB S.A., to od przyszłego roku na polsko-skandynawskich przeprawach promowych pojawi się nowy gracz albo w siłę wzrośnie Stena Line. Jak potoczą się losy

prywatyzacji PŻB okaże się 15 stycznia 2010 roku. Do tego dnia inwestorzy zainteresowani kupnem przedsiębiorstwa mogą zgłaszać się do resortu skarbu. Ministerstwo przewiduje sprzedaż minimum 50%+1 akcji, a maksimum 91,64% spółki. W październiku br. MSP, po analizie złożonych ofert (DFDS i Stena Line), uznało, że żaden z potencjalnych kontrahentów nie zostanie zaproszony do kolejnego etapu negocjacji²³⁷.

Przewozy w 2009 roku były następujące: 334 742 pasażerów (spadek o 23%), 111 229 samochodów osobowych (spadek o 20%), 50 271 samochodów ciężarowych (spadek o 12%), 1 132 129 ton ładunków (spadek o 9%). Wynik finansowy PŻB S. A. w 2009 roku: strata 9,18 mln zł netto a Grupa PŻB poniosła strata 23,91 mln zł netto.

2010

Minister Skarbu Państwa dopuścił do kolejnego etapu prywatyzacji PŻB, tzn. badania Spółki i złożenia oferty wiążącej, duńską firmę branży promowej DFDS A/S.

W czerwcu 2010 roku Zarząd PŻB S.A. opracował Program Restrukturyzacji i Prywatyzacji Majątku PŻB S.A. Proces prywatyzacji, trwający od lutego 2008 roku, nie zakończył się powodzeniem. Miały na to wpływ głównie kryzys w branży transportu morskiego, malejący udział PŻB S.A. w rynku przejazdów bałtyckich, agresywna konkurencja PŻM, Stena Line, oraz Scandlines i ekspansja tanich linii

234 *Inwestycje w kołobrzeskim porcie*, „Świat Biznesu”, 11.12. 2009.

235 *Akcje PŻB*, „Rzeczpospolita”, 6.10. 2009.

236 *PŻB do prywatyzacji*, „Dziennik Bałtycki”, 21.10.2009.

237 *Na rynku promowym musi pojawić się nowy gracz*, Forsal.pl, 28.12.2009.

lotniczych. DFDS A/S wyraził chęć nabycia akcji tylko części działalności Spółki, związanej z linią Gdańsk–Helsinki. Program zawiera m.in.

- a. sprzedaż DFDS działalności na trasie promowej Gdańsk–Nynäshamn, wraz z dwoma statkami oraz marką Polferries,
- b. sprzedaż, poza transakcją główną, jednego lub dwóch promów,
- c. zamknięcie nierentownego połączenia Świnoujście–Kopenhaga,
- d. dużą redukcję załogi lądowej i zwolnienie załóg pływających, które od lat przebywają na urlo-pach bezpłatnych,
- e. zbycie działalności związanej z linią Świnoujście–Ystad, razem z jednym promem obsługującym trasę,
- f. zwolnienie pozostałej części załogi lądowej lub pomoc w powołaniu małych spółek, zajmujących się usługami na rzecz podmiotów transportu morskiego lub dziedziny pokrewnych.

Po wstępnej akceptacji nadzoru właścicielskiego Skarbu Państwa program ten zaczęto wdrażać. Ścisłe poufne rozmowy z DFDS są w toku. Inwestor zapewnia jeden rok zatrudnienia dla obecnych pracowników PŻB. Poszukiwany jest kupiec m/f POMERANII za minimum 2,5 mln €. Wartość residualna (złomowa) promu szacowana została na 6,8 mln zł.

Zbycie linii Świnoujście–Ystad oraz promu m/f WAWEL przełożono na późniejszy termin.

Dnia 1 listopada 2010 roku została zlikwidowana linia Świnoujście–Kopenhaga. Zwolniono 49 pracowników lądowych oraz wypowiedziano pracę 438 pracownikom morskich. Jednak według związków zawodowych zwolnienia pracowników

nastąpiły z pominięciem dialogu społecznego. Komisja Międzyzakładowa NSZZ Solidarność PŻB jest zaniepokojona sytuacją ekonomiczną Spółki i zwalnianiem pracowników. Ograniczenie liczby etatów ma sprawić, że resortowi Skarbu uda się sprzedać firmę zagranicznemu inwestorowi. Zanim dojdzie do prywatyzacji oczekiwane jest przywrócenie rentowności Spółki. 24 sierpnia 2010 roku podpisano porozumienie z organizacjami związkowymi w sprawie zasad postępowania z pracownikami objętymi zwolnieniami grupowymi.

W wyniku postępowania kwalifikacyjnego Prezesem PŻB S.A. zostaje ponownie Jan Warchoł a członkiem Zarządu Piotr Redmerski.

Pozycja PŻB S.A. słabnie, zwłaszcza na linii wschodniej, z uwagi na aktywizację Stena Line. Pomimo tych problemów Spółka nie utraciła płynności finansowej.

Pracownicy PŻB piszą pisma do Ministra Skarbu Państwa, że boją się likwidacji armatora i utraty pracy. Prezes Jan Warchoł twierdził, że to tylko restrukturyzacja, która ma poprawić kondycję Spółki. Do tej pory wszyscy pływający na promach pracownicy byli zatrudnieni na umowach o pracę, zgodnie z polskim kodeksem pracy. I zarazem wszyscy byli na bezpłatnych urlo-pach, aby na promach PŻB móc wypełniać kontrakty na rzecz zarejestrowanej na Cyprze i należącej do kołobrzесьkiego armatora spółce offshore'owej Blue faid Shipping. Taka forma zatrudnienia sprawiała, że trzeba było płacić składki ZUS, co było dla PŻB sporym obciążeniem. Teraz marynarze będą tylko na kontraktach. Rozwiązanie umów z załogami sprawi, że z 760 osób, które zatrudniała forma, etaty będzie mieć tylko około 260 osób, głównie pracownicy lądowi. Ograniczenie liczby etatów ma sprawić, że resortowi Skarbu Państwa uda się w końcu sprzedać PŻB²³⁸.

238 Wypowiedzenia w PŻB, „Gazeta Wyborcza”, 7.10.2010.

Rada Nadzorcza PŻB S.A. na posiedzeniu w dniu 9 grudnia 2010 roku stwierdzała, że nie otrzymuje od Zarządu pełnych informacji, np. w zakresie transakcji z DFDS. Rozbieżności dotyczące transakcji z DFDS ma zaopiniować Kolegium Ministerstwa Skarbu Państwa. Prezes Jan Warchoń po spotkaniu w Departamencie Restrukturyzacji MSP stwierdza, że planowane jest utworzenie spółki z zorganizowanej części firmy, która ma być sprzedana, a PŻB S.A. zostanie postawiona w stan likwidacji. Proces ten powinien zakończyć się do końca 2011 roku. Rada Nadzorcza pozytywnie zaopiniowała Program Restrukturyzacji Spółki w części dotyczącej trwałego przywrócenia rentowności, a nie opiniowała części dotyczącej prywatyzacji majątku. Nowy model transakcji z DFDS oparty był o zawarcie kilku umów: umowy generalnej (umbrella agreement), umowy sprzedaży wartości firmy (goodwill), umowy sprzedaży udziałów w spółce z o.o. (robocza nazwa New Co), umowy operacyjne, m.in. dotyczące współpracy między spółkami. Zamknięcie transakcji ma nastąpić nie później niż 1 kwietnia 2011 roku.

Rok 2010 charakteryzuje się w działalności PŻB S.A. również zdarzeniami pozytywnymi. Można zaliczyć do nich: kontynuację umowy time charter z DFDS na prom m/f WAWEL oraz jego zwrotne przekazanie w zarząd operacyjny do PŻB na podstawie Management Agreement (sprzedaż usług oraz zarządzanie statkiem przez PŻB i logo Polferries, ale w imieniu i na rzecz DFDS), spadek kursów walut: € o 7,7%, USD o 3,2%, wzrost kursu SEK o 5,2%, wzrost ilości pasażerów o 9 804 osoby (2,9%), wzrost przewozu ilości samochodów ciężarowych o 9 680 sztuk (19,5%). Natomiast miały miejsce też zdarzenia negatywne: postoje remontowe prawie wszystkich promów: m/f BALTIVIA (do 12. stycznia

2010 roku, m/f WAWEL w okresie 31 stycznia – 14 lutego 2010 roku, m/f SCANDINAVIA w okresie od 16 do 21 lutego 2010 roku), m/f POMERANIA w okresie od 7 do 20 marca 2010 roku, brak zastępstw na liniach Gdańsk–Nynäshamn i Świnoujście–Kopenhaga w czasie remontów stocznioowych, wprowadzenie przez konkurencję nowych promów: w Unity Line zamiana promu m/f MIKOŁAJ KOPERNIK na m/f KOPERNIK, nowy prom pasażersko-samochodowy m/f SCANIA linii Świnoujście–Ystad, zawieszenie linii do Kopenhagi z dniem 1 listopada 2010 roku, działalność tanich linii lotniczych, koszty czynszu spowodowane sprzedażą portu handlowego w Kołobrzegu do Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg oraz Bazy Promowej w Gdańsku do Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., spadek kursu DKK o 3,6% i wzrost kosztów paliw i olejów, spowodowany wzrostem cen ropy naftowej na rynkach światowych.

Wszystkie wymienione czynniki sprawiły, iż Spółka poniosła w 2010 roku stratę w wysokości 19,8 mln zł, pomimo wzrostu ilości przewozów.

Wyniki przewozowe w 2010 roku były następujące: 344 422 pasażerów (wzrost o 3%), 117 732 samochodów osobowych (wzrost o 6%), 59 324 samochodów ciężarowych (wzrost o 18%) i 1 398 529 ton ładunków (wzrost o 23,5%). Wyniki finansowe: PŻB S.A. miała stratę 19,84 mln zł netto a Grupa PŻB poniosła stratę w wysokości 27,00 mln zł netto.

2011

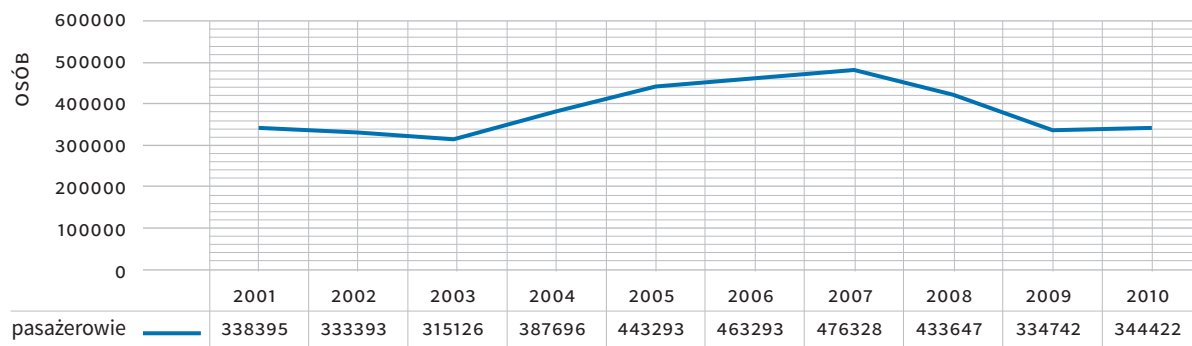
Dnia 31 grudnia 2010 roku zakończono rozmowy z DFDS w sprawie transakcji. Rada Nadzorcza zleciła audyt wyspecjalizowanej firmie zewnętrznej – HLB Sarnowski & Wiśniewski Sp. z o.o. z Poznania, dotyczący umowy z DFDS oraz ocenę skutków prawnych korzystania ze znaku Polferries.

Obaj przewodniczący związków zawodowych w PŻB Kazimierz Sikora i Eugeniusz Matuszczak uważali, że umowa z DFDS nie powinna dojść do skutku, gdyż brak jest gwarancji zatrudnienia dla załóg pływających. DFDS nie chce mieć żadnych zobowiązań z przeszłości i w przyszłości.

W dniu 11 stycznia 2011 roku Zarząd PŻB S.A. podpisał Memorandum Agreement ze spółką Blue Line Int. z Panamy na sprzedaż promu m/f POME- RANIA za kwotę 3,2 mln €. Finalizację transakcji sprzedaży (closing) zaplanowano na dzień 31 stycznia br. i prom sprzedano.

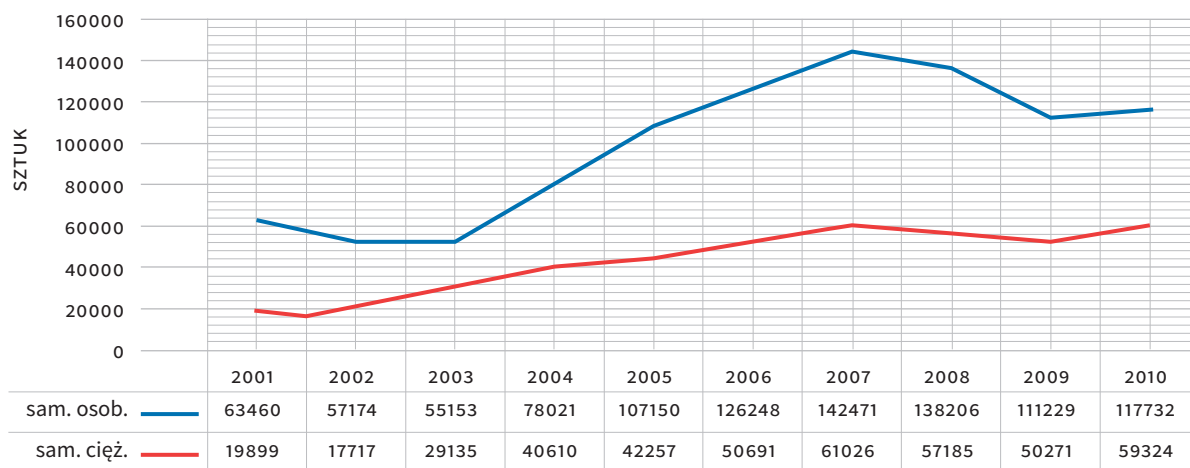
Podczas posiedzenia Rady Nadzorczej 21 kwietnia 2011 roku Prezes Jan Warchoł został odwołany

ze stanowiska. Oficjalne uzasadnienie decyzji: „...PŻB obecnie potrzebuje nowej wizji działania i rozwoju, a ich realizacji mają pomóc m.in. zmiany personalne w ścisłym kierownictwie”²³⁹. Nieoficjalnie odwołanie Prezesa miało związek z zastrzeżeniem Ministerstwa do sposobu prowadzenia przygotowań do prywatyzacji Spółki. Według Rady Nadzorczej Prezes zaniechał w swojej działalności koniecznych działań naprawczych PŻB S.A., zawarł niekorzystne umowy z DFDS oraz uzależnił poprawę sytuacji finansowej Spółki od sprzedaży kolejnego promu (m/f SCANDINAVIA). Członek Zarządu Piotr Redmerski uzyskał absolutorium i do czasu wyboru nowego prezesa powierzono mu kierowanie przedsiębiorstwem.

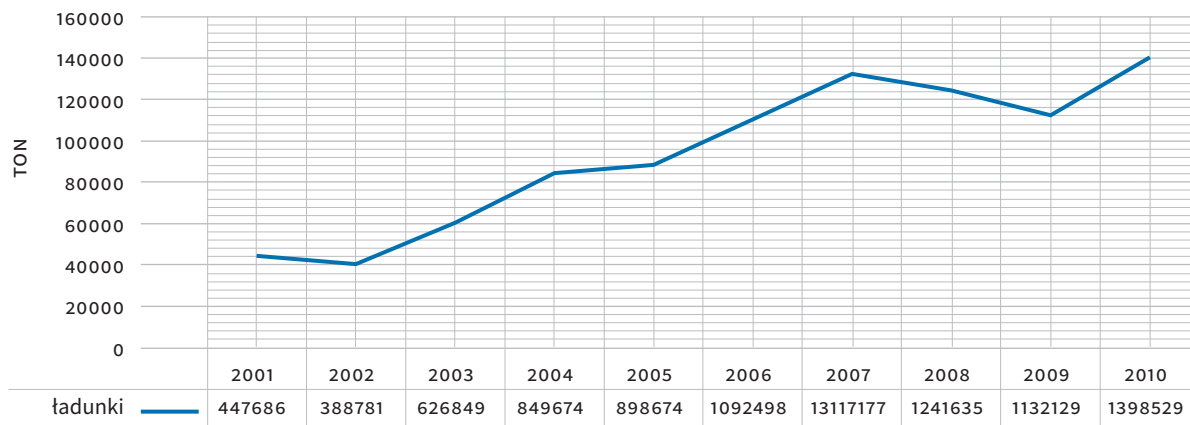


Przewozy pasażerów promami PŻB w latach 2001–2010. Opracowanie własne.

²³⁹ Polska Żegluga Bałtycka – firma z duszą, H. Szczepańska, s. 110.



Przewozy samochodów promami pżb w latach 2001–2010. Opracowanie własne.



Przewozy ładunków promami pżb w latach 2001–2010. Opracowanie własne.

Piotr Redmerski, Jarosław Siergiej 2011–2015

Dnia 12 lipca 2011 roku Minister Skarbu Państwa ogłosił po raz kolejny prywatyzacyjną sprzedaż akcji PŻB S.A. a w ubiegłym roku 21 grudnia 2010 roku udzielił wyłączności negocjacyjnej Konsorcjum Polen Line z Warszawy. Do prywatyzacji znów nie doszło. Proces prywatyzacji prowadzony przez Ministerstwo Skarbu Państwa trwał i był przedłużany mimo sprzeciwów związków zawodowych PŻB. Podważano wiarygodność potencjalnego inwestora.

Dnia 18 lipca 2011 wystosowano prośbę do Ministra SP o zamknięcie procedury prywatyzacyjnej i pozwolenie Spółce na samodzielne funkcjonowanie przez dwa lata.

Trwające od kwietnia 2011 roku postępowanie kwalifikacyjne na stanowisko Prezesa PŻB S.A., w którym uczestniczyło dziesięciu kandydatów zostało zakończone bez wyboru. Rada Nadzorcza działając na podstawie Par.7 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 marca 2003 roku w sprawie przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko członka zarządu w niektórych spółkach handlowych (Dz.U.55 poz. 476 z późniejszymi zmianami) oraz uchwały Rady Nadzorczej nr 554/VII/2011 z dnia 21 kwietnia 2011 roku postanowiła zakończyć postępowanie kwalifikacyjne na stanowisko Prezesa Zarządu – Dyrektora Generalnego PŻB S.A. w Kołobrzegu bez wyłaniania kandydatów.

²⁴⁰ Polska Żegluga Bałtycka do prywatyzacji, „Gazeta Prawna”, 14.06.2011.

²⁴¹ GS24.pl, 26.11.2011.

²⁴² Prywatyzacja Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, „Rynek. Infrastruktury”, 18.11.2011.

Wpływ na tą decyzję miały też nowe okoliczności związane z prywatyzacją Spółki.

Po fiasku rozmów z duńskim gigantem DFDS resort skarbu wystawi jeszcze raz na sprzedaż największego polskiego operatora promowego PŻB. Do zakupu miała zachęcić promocyjna cena – 39 zł za akcję. PŻM była zainteresowana konsolidacją z PŻB, ale do fuzji nie doszło, bo takiemu rozwiązaniu przeciwna była załoga. Przygotowując się do procesu prywatyzacyjnego Spółka musiała sprzedać tereny w porcie kołobrzesckim oraz budynek – siedzibę biur armatora. Obecnie Spółka dysponuje wyłącznie flotą czterech promów i zapleczem niezbędnym do jej obsługi²⁴⁰.

We wrześniu 2011 roku zakończono czarter promu m/f WAWEL przez DFDS.

Związki zawodowe PŻB twierdzą, że negocjacje z chętnymi do kupna akcji PŻB pomijają plany rozwoju Spółki i pracowniczy pakiet socjalny. Apelują do Ministra Skarbu Państwa o zamknięcie procedury prywatyzacji. Kazimierz Sikora: „...po odwołaniu Prezesa Jana Warchoła poprawiła się znacznie efektywność przedsiębiorstwa”²⁴¹.

Do ostatniego etapu prywatyzacji PŻB, polegającego na badaniu dokumentacji Spółki i złożeniu ofert wiążących zostały dopuszczone Żegluga Polska S.A. w Szczecinie z Grupy PŻM w Szczecinie oraz Swedish House Ltd. z Warszawy. DFDS i Stena Line Scandinavia nie złożyły oferty. To już trzecia prywatyzacja PŻB S.A.²⁴².

W dniu 21 grudnia 2011 roku Minister Skarbu udzielił wyłączność negocjacji Konsorcjum Polen

Line w Warszawie (do 17 stycznia 2012 roku, potem do końca lutego 2012 r.). Do sprzedaży nie doszło.

Przewozy promowe w 2011 roku: 279 693 pasażerów (spadek o 19%), 104 099 samochodów osobowych (spadek o 12%), 58 227 samochodów ciężarowych (spadek o 2%), 1 362 183 ton ładunków (spadek o 3%). Wynik firmowy firmy w 2011 roku: strata 7,8 mln zł netto a Grupa PŻB: strata 18,90 mln zł netto.

2012

Potencjalny inwestor Polen Line uzgodnił ze związkami zawodowymi PŻB pakiet socjalny. W myśl porozumienia przez dwa lata, w Kołobrzegu pozostaną biura firmy, ale siedziba Spółki ma być przeniesiona do Gdańska. Polen Line daje wszystkim pracownikom gwarancję zatrudnienia przez dwa lata, chociaż związkowcy chcieli pięć lat. Domagano się też podwyżek dla pracowników lądowych oraz przedstawiciela pracowników PŻB w Radzie Nadzorczej nowej firmy²⁴³.

Notuje się duży wzrost kosztów paliwa: w planie roczną cenę ropy naftowej szacowano na poziomie 85 USD/bar., a w rzeczywistości wynosiła 111 USD/bar., czyli więcej o 30,6%, co przekłada się na wzrost kosztów o 17,8 mln zł.

Ale resort Skarbu Państwa nie rezygnował. Zdecydowano o ponownej wycenie Spółki jeszcze w tym roku. Będzie to już czwarta próba sprzedaży Polskiej Żeglugi Bałtyckiej²⁴⁴. Proces prywatyzacji PŻB był ciągle nieskuteczny. Według MSP kolejny termin sprzedaży był wyznaczony na 28 maja 2012 roku. Potencjalny inwestor Konsorcjum Polen Line, z którym MSP od kilku miesięcy prowadzi negocjacje, nie wpłaciło jednak wadium²⁴⁵. Potem nie wpłynęła żadna oferta na zakup akcji PŻB S.A.,

o czym poinformowało Ministerstwo Skarbu Państwa. Próby prywatyzacji są podejmowane od końca lat dziesiątych 90., w tym dwukrotnie w 2012 roku. W ramach ostatniego przetargu firmę chciała kupić ...załoga. Założono spółkę, ale nie zdołano zebrać wadium, które wymagało Ministerstwo Skarbu Państwa²⁴⁶.

W dniu 4 października 2012 roku Minister Skarbu Państwa Mikołaj Budzanowski podjął decyzję o zamknięciu aktualnie realizowanego procesu prywatyzacji spółki PŻB S.A. bez rozstrzygnięcia, Ministerstwo nie rezygnuje jednak całkowicie ze sprzedaży spółki. PŻB znajduje się w wykazie spółek objętych Planem prywatyzacji na lata 2012–2013, przyjętym 27 marca 2012 roku przez Radę Ministrów RP. Będzie to już czwarta próba prywatyzacji PŻB S.A.²⁴⁷.

Utrzymanie kołobrzesckiej siedziby PŻB S.A. jest głównym tematem rozmów w sprawie sprzedaży PŻB. MSP po raz kolejny przedłużyło termin zakupu akcji kołobrzesckiej spółki. Polen Line chce, aby kołobrzescki magistrat obniżył opłaty za dzierżawę biurowca w porcie Kołobrzeg. Jeśli tak się nie stanie, to siedziba, po trzydziestu pięciu latach, zostanie przeniesiona do Gdańska. Oznacza to w praktyce utratę miejsc pracy przez 65 pracowników PŻB, którzy mieszkają w Kołobrzegu. Zakończenie postępowania prywatyzacyjnego PŻB

243 PŻB coraz bliżej Gdańska, „Biznes”, 5.04.2012.

244 Zlecono aktualizację wyceny PŻB. Znow na sprzedaż? „Głos Pomorza”, 5.07.2012.

245 Prywatyzacyjna stagnacja, „Portal Morski”, 12.06.2012.

246 Nikt nie chce kupić PŻB, „Biznes”, 27.11.2012.

247 MSP po nieudanej sprzedaży PŻB, „Puls Biznesu”, 9.10.2012.

przewidziano w I połowie 2012 roku. Ministerstwo chce sprzedać 9 516 230 akcji, co stanowi 94,64% kapitału zakładowego PŻB. Każda akcja ma nominalną wartość 10 zł. Minimalna cena nabycia została ustalona na 4,90 zł, co daje 46 629 527 zł za cały pakiet^{248 249}.

Zwyczajne Walne Zgromadzenie PŻB S.A. w dniu 29 czerwca br. podjęło uchwałę w sprawie dalszego istnienia Spółki. PŻB działa nadal jako spółka i zgodnie z obowiązującym statutem.

Prom m/f SCANDINAVIA podczas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO'2012 pozostał w Porcie Gdańsk i służył kibicom jako hotel. Kibice drużyn Chorwacji, Hiszpanii i Irlandii korzystali z noclegów, gdy ich drużyny rozgrywały swoje mecze w Gdańsku.

26 listopada 2012 roku upłynął termin składania ofert na nabycie akcji PŻB S.A. Nie wpłynęła żadna oferta.

W grudniu 2012 roku pojawia się sprawa redukcji zawartości siarki w paliwie na promach.

Przewozy promowe w 2012 roku notują wzrost ilości pasażerów i samochodów osobowych oraz spadek frachtu: 284 103 pasażerów (wzrost o 1,5%), 107 444 samochodów osobowych (wzrost o 3%), 52 957 samochodów ciężarowych (spadek o 9%), 1 257 482 ton ładunków (spadek o 8%). Spółka zakończyła rok 2012 z zyskiem wielkości 5,54 mln zł netto. Wynik Grupy PŻB również osiągnęła zysk 1,72 mln zł netto.

248 *Przeniesienie PŻB do Gdańska? Trwa proces sprzedaży spółki*, „Głos Pomorza”, 6.03.2012.

249 *Forsal.pl*, 25.10.2012.

250 *Miasto podaje rękę PŻB*, „Głos Pomorza”, 7.01.2013.

251 *Potwierdzenie wejścia TT-Line do Świnoujścia*, „Kurier Szczeciński”, 20.02.2013.

2013

Armator zmienił rozkłady rejsów na poszczególnych liniach: przeniesiono część rejsów z Gdańska do Świnoujścia, ale linia do Nynäshamn została zachowana z jednym promem. Linię Świnoujście–Ystad obsługują teraz promy m/f WAWEL i m/f BALTIVIA wykonując dwa rejsy dziennie.

Spółka PŻB S.A. użytkowała pomieszczenia biurowe, place, magazyny i garaże wydierżawione od miasta za 1,7 mln zł rocznie. Zakupione tereny portowe od PŻB przejęła od miasta spółka miejska Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg²⁵⁰.

TT-Line zamierza skierować na linię wschodnią dwa bliźniacze promy ro-pax ROBIN HOOD i NILS DÄCKE, każdy o długości 179,1 m, nośności 6300 ton, mogące przewieźć jednorazowo 300 pasażerów w 163 kabinach, z linią ładunkową 2400 m²⁵¹.

Dnia 21 marca 2013 roku ukazuje się ogłoszenie o rozpoczęciu postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska prezesa i członka zarządu – dyrektora ekonomiczno-finansowego. Według Ministerstwa Skarbu Państwa żaden z pięciu kandydatów nie spełnił wymogów na stanowisko prezesa. Rada Nadzorcza zakończyła proces bez wyłonienia kandydata. Natomiast 25 maja 2013 roku Piotr Redmerski został powołany na stanowisko członka Zarządu – dyrektora ekonomiczno-finansowego, pełniącego obowiązki Prezesa.

Dokładnie za rok PŻB będzie musiała uporać się z problemem zaostrzonych przepisów dotyczących paliw statkowych, które będą droższe nawet o 80% niż obecnie. PŻB rozważy trzy rozwiązania:

- a. stosowanie paliw lekkich/destylatów o niższej zawartości siarki (0,1%), co jest możliwe do zastosowania na promach PŻB,

- b. zastosowanie technologii odsiarczających gazy spalinowe, tzw. scrubbery mokre lub suche,
- c. zmiany dotychczasowych paliw okrętowych na paliwo gazowe LNG, czyli zasilanie napędów głównych skroplonym gazem NLG.

Armator skazany jest praktycznie na zastosowanie pierwszego rozwiązania, gdyż dwa pozostałe wymagają znacznego nakładu finansowego²⁵².

Polska Żegluga Bałtycka wciąż dryfuje na fali nieudanych prywatyzacji. MSP podjęło piątą próbę sprzedaży Spółki i zaprosiło zainteresowanych do negocjacji. Związkowcy PŻB chcą zawiadomić prokuraturę, że była dyrektor PŻB Aneta Wencel podjęła pracę w TT-Line i ich zdaniem szkodzi przedsiębiorstwu²⁵³.

Ministerstwo Skarbu Państwa po raz piąty przygotowuje proces prywatyzacji PŻB. Zachęcić ma promocyjna cena. Do kolejnego etapu negocjacji w sprawie zakupu 91,64% akcji PŻB S.A. Ministerstwo dopuściło niemiecką spółkę Poland Sweden Line GmbH z siedzibą w Lubece²⁵⁴.

Spółka Poland Sweden Line sprawdza kondycję finansową PŻB, za zgodą Ministerstwa Skarbu Państwa. Związki zawodowe protestują i zapowiadają blokadę biura PŻB. Według nieoficjalnych informacji za spółką niemiecką stoją współwłaściciele armatora TT-Line, który chce utworzyć konkurencyjne dla PŻB połączenie ze Świnoujścia do Trelleborga²⁵⁵.

Dnia 18 czerwca 2013 roku zerwano rozmowy z Poland Sweden Line. Związkowcy domagali się trzech lat gwarancji zatrudnienia, potencjalny inwestor proponował jeden rok. Pracownicy PŻB uważają, że firma daje sobie radę bez inwestora strategicznego. Ale resort może sprzedać PŻB bez pakietu socjalnego²⁵⁶. Potencjalny inwestor

zadeklarował jednak, że przez najbliższe dwa lata nie będzie zwolnień grupowych, a przez najbliższy rok zobowiązał się odstąpić od zwolnień indywidualnych. Związkowcy czekają teraz na podpisanie umowy z tym inwestorem²⁵⁷.

Następuje polepszenie sytuacji firmy głównie poprzez działania własne, m.in. zamknięcie linii do Kopenhagi jako efekt otwarcia mostu z Danii do Szwecji, sprzedaż m/f POMERANII, przesunięcie m/f BALTIVII na linię zachodnią i poprawę koniunktury na rynku żeglugowym. Według prezesa Piotra Redmerskiego PŻB wpadło w kłopoty już w 2008 roku: po wejściu SKANII nastąpił gwałtowny spadek przewozów pasażerów i ładunków, a straty sięgały 27 mln zł. Ten kryzys zakończył się dopiero w 2012 roku, który zakończono znacznym zyskiem. Oddanie promu m/f WAWEL w czarter do DFDS zapewniło stałe dochody, bez względu na sytuację rynkową.

Wyniki rzeczowe i finansowe w 2013 roku były następujące: przewozy promowe: 305 507 pasażerów (wzrost o 7,5%), 118 320 samochodów osobowych (wzrost o 10%), 68 823 samochodów ciężarowych

252 PŻB nadal czeka na prywatyzację, „Portal Morski”, 23.12. 2013.

253 Czy była dyrektor szkodzi przedsiębiorstwu?, TVP, 19.02.2013.

254 Poland Sweden Line wybrana do dalszych negocjacji w sprawie prywatyzacji PŻB, „Gazeta Wyborcza”, 2.04.2013.

255 Przedstawiciele niemieckiej spółki sprawdzają kondycję finansową PŻB, „PROMSKAT”, 25.03.2013.

256 Związkowcy PŻB zerwali rozmowy z potencjalnym nabywcą, „Głos Pomorza”, 18.06.2013.

257 Niemiecki inwestor dogadał się ze związkowcami, „Głos Pomorza”, 7.07.2013.

(wzrost o 30%), 1 673 300 ton ładunków (wzrost o 33%). Wynik finansowy PŻB S.A.: zysk 6,02 mln zł a Grupa PŻB: zysk 22,57 mln zł.

2014

Ministerstwo Skarbu Państwa odstąpiło od prywatyzacji PŻB S.A. Firma miała być oddana niemieckiemu przewoźnikowi za 40 mln zł. Poseł na Sejm RP Stanisław Wziątek zaangażowany w sprawę uratowania PŻB w interpelacji poselskiej zadał pytania: Dlaczego zamierza się sprzedać firmę, która przynosi dochody? Kto był odpowiedzialny za wycenę firmy, gdyż oszacowano ją na mniej niż wartość złomowa floty PŻB?, W jaki sposób niemiecki przewoźnik posiadał wiedzę na temat strategicznych tajemnic handlowych firmy?²⁵⁸.

Na linii Świnoujście–Trelleborg rozpoczął pracę nowy prom TT-Line NILS DÄCKE, mogący przewieźć 300 pasażerów w 162 kabinach. Spowodowało to obniżenie przewozów PŻB. Ceny na promach TT-Line są o około 30% niższe.

Nie udało się sprywatyzować Spółki przez dwadzieścia trzy lata. Ministerstwo Skarbu Państwa nie wycofywało się z chęci sprzedaży PŻB. Przyszły proces prywatyzacyjny ma być bardziej efektywny z punktu widzenia gospodarki, miejsc pracy i pakietów socjalnych. Rok 2013 przyniósł poprawę sytuacji finansowej armatora²⁵⁹.

W Hotelu Marina w Kołobrzegu odbyła się Gala Biznesu i Ekorozwoju poprowadzona przez aktora

Andrzeja Grabowskiego. Pierwsza statuetka „Perła Bałtyku” trafiła do „niezatapialnej” PŻB, która w ostatnich latach przeżyła przez wiele raf i powoli wychodzi na prostą, osiągając coraz większy zysk. Nagrodę odebrał p.o. Prezes Piotr Redmerski.

Wchodząca 1 stycznia 2015 roku unijna dyrektywa siarkowa będzie obowiązywać na wodach Bałtyku, Morza Północnego i Kanału La Manche. Zgodnie z nią maksymalna zawartość siarki w paliwach żeglugowych zmaleje z obecnego limitu 1% do 0,1%. Wpłyne to bezpośrednio na wzrost ceny paliwa dla statków, a w konsekwencji na wyniki ekonomiczne armatorów promowych. Obecnie stosowane na Bałtyku paliwa kosztują 550–600 USD za tonę, natomiast tona paliwa niskosiarkowego to będzie koszt około 1000 USD²⁶⁰.

Wśród głównych założeń Strategii Grupy Kapitałowej PŻB na lata 2014–2017 wymieniono: sprzedaż promu m/f SCANDINAVII na przełomie 2014 i 2015 roku, sprzedaż promu m/f BALTIVIA w 2016 roku, wyczerpanie na linię do Ystad nowej jednostki, a przesunięcie m/f WAWELA na linie wschodnią.

We wrześniu 2014 roku Prezesem Polskiej Żeglugi Promowej S.A. zostaje Jarosław Siergiej. Drugim członkiem Zarządu był Piotr Redmerski – Dyrektor Ekonomiczno-Finansowy.

²⁵⁸ Prywatyzacja PŻB została zatrzymana, „Głos Pomorza”, 17.01.2014.

²⁵⁹ PŻB wychodzi na prostą, „Głos Pomorza”, 10.02.2014.

²⁶⁰ Dyrektywa siarkowa zagrazi bałtyckiej żegludze promowej, „Biznes w praktyce”, 4.02.2014.

JAROSŁAW SIERGIEJ urodził się w 1964 w Szczecinie. Ukończył Wyższą Szkołę Morską w Szczecinie na Wydziale Nawigacyjnym – specjalność: transport morski. Jest absolwentem studiów podyplomowych Marketing i Zarządzanie na Uniwersytecie Warszawskim, Executive MBA (University of Illinois at Urbana Champaign – Uniwersytet Warszawski, Integracja Europejska na Papieskiej Akademii Teologicznej. Pracował cztery lata w PŻB na stanowisku II oficera nawigacyjnego. Członek Zarządu i Prezes Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o. W okresie od września 2008 do lipca 2013 roku był Prezesem Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. W PŻB do grudnia 2015 r. Od 2018 roku doktor nauk ekonomicznych na Uniwersytecie Szczecińskim).

Włoska Grupa Grimaldi – potentat w przewozach samochodów ciężarowych, mająca flotę liczącą 120 statków wyraziła chęć zakupu PŻB S.A. Jednostki tego armatora pływają na Morzu Śródziemnym i Adriatyku. Na Bałtyku należy do niej armator Finnlines. W związku z tym rząd chce wznowić procedury prywatyzacyjne. Natomiast PŻB radzi sobie dobrze. Jeszcze w tym roku armator planuje zakup promu i jego przebudowę²⁶¹.

Powołano zespół do sprawy przygotowania projektu „Adaptacja promu m/f EUROFERRY BRINDISI dla potrzeb linii Świnoujście–Ystad” pod kierownictwem Dyrektora Technicznego PŻB Jakuba Komersa.

Prom m/f POMERANIA trafił do stoczni złomowej w Indiach. Prom pływał w barwach Polskiej Żeglugi Bałtyckiej przez trzydzieści dwa lata. Zbudowany w 1978 roku w Stoczni im. A. Warskiego w Szczecinie, był pierwszym morskim portem pasażersko-samochodowym zbudowanym w Polsce, według projektu

polskiego inżyniera. Przez większość swojego morskiego życia obsługiwał połączenia na Morzu Bałtyckim. Dnia 1 lutego 2011 roku został sprzedany armatorowi Blue Line International i trafił na Morze Śródziemne, gdzie pływał pod banderą panamską jako DALMATIA na linii Split–Ankona. M/f POMERANIA była jednostką bliźniaczą z innymi promami z serii B-490: m/f SILESIA (od 2006 roku m/f YYZH NAYA PALMYRA), m/f MASOWIA (sprzedaną po wybudowaniu tureckiemu armatorowi Turkish Maritime Lines pod nazwą m/f ISKENDERUN) oraz dwoma promami zbudowanymi dla innego armatora tureckiego: m/f ANKARA i m/f SAMSUN. Prom m/f POMERANIA został zezłomowany w Alang w Zatoce Kambajskiej w Indiach²⁶².

PŻB S.A. sfinalizowała zakup promu FINNARROW, eksploatowanego pod nazwą czarterową EUROFERRY BRINDISI przez Grimaldi Lines na linii Patras–Igoumenitsa–Brindisi. Jest to 19-letni prom znany już w Polsce: w 2007 roku pływał na trasie Gdynia–Karlskrona, wycarterowany przez Stena Line jako FINNARROW. Jest to idealna jednostka do obsługi połączenia Świnoujście–Ystad, w parze z promem m/f BALTIVIA. Prom będzie eksploatowany pod nazwą m/f MAZOVIA. Jednorazowo może zabrać 1000 pasażerów, 600 samochodów osobowych lub 110 ciężarówek²⁶³.

Dnia 29 grudnia 2014 ukazało się ogłoszenie prywatyzacyjne Ministra Skarbu Państwa. Takiego zainteresowania kupnem promowego armatora z Kołobrzegu jeszcze nie było. Resort od wielu lat

261 *Włosi chcą kupić PŻB*, „Głos Pomorza”, 12.09.2014.

262 *Prom POMERANIA poszedł na żyletki*, „Gospodarka morską”, 26.10.2014.

263 *PŻB: wymiana tonażu*, „Kurier Szczeciński”, 27.11.2014.



Prom m/f MAZOVIA.

próbuję sprywatyzować operatora PŻB. Było już pięć nieskutecznych prób prywatyzacji. Teraz jest siedmiu chętnych na kupno akcji PŻB S.A.: Finnlines Helsinki (Grimaldi Group), Tallink Group z Łotwy, DFDS z Kopenhagi, niemiecki TT-Line, Żegluga Polska z grupy PŻM, Polen Line z Warszawy i osoba fizyczna Patrycjusz Gruszko. Skarb Państwa zredukował cenę akcji PŻB S.A. z 10 zł do 3,90 zł, czyli wartość nominalna akcji do sprzedaży spadła z prawie 100 mln zł do 37 mln zł. Według Ministerstwa obniżenie wartości akcji wynika z obniżenia kapitału zakładowego Spółki, mającego na celu pokrycie poniesionych przez PŻB strat w latach ubiegłych²⁶⁴.

²⁶⁴ Znowu prywatyzacja PŻB, „Głos Szczeciński”, 24.12. 2014.

²⁶⁵ Prywatyzacja PŻB pod ocenę ABW, „Portal Morski”, 11.12. 2014.

Załoga PŻB wystosowała list otwarty do Premiera RP Ewy Kopacz z apelem wstrzymania prywatyzacji PŻB S.A. Interpelację w Sejmie RP w tej sprawie złożył Poseł RP Czesław Hoc. Według niego cały proces prywatyzacyjny jest to działanie nieodpowiedzialne dążące do „wyprzedaży rodowych sreber”. Próba prywatyzacji jest dla załogi niezrozumiana, szczególnie w kontekście notowanego przez Spółkę zysków. Wartość Spółki została znacznie zaniziona²⁶⁵.

Końcówka roku 2014 i początek 2015 roku to okres ostrej kampanii związków zawodowych PŻB, polityków i działaczy samorządowych przeciw prywatyzacji PŻB S.A. Niezależnie od przynależności partyjnej samorządowcy wszystkich szczebli byli przeciwko prywatyzacji armatora. Związkowcy reprezentowani przez przewodniczących Eugeniusza Matuszczaka i Kazimierza Sikorę zwrócili się też do Ministra

Włodzimierza Karpińskiego o zakończeniu procesu prywatyzacji PŻB bez rozstrzygnięcia. „...Prywatyzacja PŻB w chwili obecnej jest nieporozumieniem i szkodzi nie tylko 600-osobowej załodze, ale także Skarbowi Państwa. Spółka w ciągu najbliższych dwóch lat wypracuje zysk większy niż uzyskane środki ze sprzedaży”²⁶⁶.

Polska Żegluga Bałtycka kupiła prom od włoskiej grupy, która teraz chce kupić PŻB S.A. Po obniżeniu wartości akcji do 3,90 zł, może dojść do sytuacji, że Grimaldi poprzez spółkę Finnlines kupi PŻB za pieniądze, które dostał za prom i jeszcze sporo mu zostanie. W dodatku sprzedana jednostka wróci do grupy włoskiego giganta. Prezes PŻB S.A. Jarosław Siergiej mówił: „...operacja mogłaby być podejrzana, gdyby tylko Grimaldi złożył ofertę, ale jest on jednym z siedmiu chętnych do zakupu akcji”. Cena za prom m/f MAZOVIA jest wyższa od wartości wszystkich oferowanych przez Skarb Państwa akcji. Czy PŻB sfinansuje swoją sprzedaż obcej firmie?²⁶⁷.

W 2014 roku notowane są spadki w przewozach: 285 833 pasażerów (spadek o 6,5%), 111 648 samochodów osobowych (spadek o 6%), 67 193 samochodów ciężarowych (spadek o 2,5%), 1 599 055 ton ładunków (spadek o 4,5%). Ale Wynik finansowy PŻB S.A. jest pozytywny: zysk 6,44 mln zł netto a dla Grupy Kapitałowej PŻB zysk 12,85 mln zł netto.

2015

Dnia 1 stycznia 2015 roku do Szczecina dopłynął prom m/f MAZOVIA, który zacumował na Nabrzeżu Bułgarskim. Przejdzie on remont modernizacyjny przed wejściem na linię. Armator zakupił prom za 140 mln zł.

Dnia 12 stycznia 2015 roku sprzedano greckiemu armatorowi Ventouris Ferries prom m/f SCANDINAVIA, który pływał w barwach PŻB od 2003 roku.

Prywatyzacja PŻB może spowodować jej likwidację i zwolnienie pracowników, uważał marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz. Stwierdził, że „...prywatyzacja to duże ryzyko, że stracimy prestiżową firmę w regionie, zaś kupujący będzie kupował rynek, a nie będzie kupował firmy”. Ta prywatyzacja nie daje żadnych gwarancji na poprawę sytuacji w PŻB: pracownicy mogą stracić pracę, promy mogą być przerzucone na inne linie, a ktoś inny obsłuży nasze obecne linie.²⁶⁸

Polferries – jedna z najbardziej rozpoznawalnych marek województwa, jest na sprzedaż. Kolejna próba prywatyzacji Spółki budzi ogromne emocje. Alternatywą jest konsolidacja polskiego rynku promowego²⁶⁹.

Minister Skarbu Państwa dopuścił do dalszych negocjacji prywatyzacyjnych trzech inwestorów: DFDS A/S, Fährdienste TT-Line GmbH i Finnlines

266 H. Szczepańska, op. cit., s. 115–116.

267 *Prom więcej wart niż cała PŻB*, „Gazeta Wyborcza” Szczecin, 24.12. 2014. s

268 *Stop sprzedaży. Marszałek i radni Sejmiku przeciwko prywatyzacji PŻB*, Samorząd.pap.pl

269 *Co będzie z PŻB*, Szczecin Biznes.pl, 11.02.2015.

Oy. Pracownicy PŻB poprzez związki zawodowe apelują do Ministra Skarbu Państwa o wstrzymanie prywatyzacji Spółki. Jednomyślne stanowisko w sprawie powstrzymania prywatyzacji wyrażają radni Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego. Również Rada Miasta w Kołobrzegu podjęła uchwałę popierającą zamknięcie procesu prywatyzacji PŻB S.A.²⁷⁰.

O zachowanie obecnego status quo walczą związki zawodowe. Wiceminister Rafał Baniak: stwierdził: „...w ciągu dwóch tygodni Unity Line, PŻM i PŻB mają przedstawić koncepcję konsolidacji rynku promowego, co ma być przesłanką do kolejnych decyzji. Ma to być konsolidacja z pozostawieniem autonomii spółek promowych: marki Polferries i Unity Line mają być zachowane²⁷¹.

PŻB i PŻM dostały od Ministra Rafała Baniaka zielone światło do podjęcia prac nad planem konsolidacji. Prezes PŻB S.A. Jarosław Siergiej przyznał, że w konsolidacji dostrzega rozwiązanie wielu problemów polskich armatorów. Pomysł konsolidacji wydaje się logiczny, ze względu na utrzymanie własności w polskich rękach, ale też ze względu na synergię w obszarach operacyjnych oraz większą zdolność do inwestowania²⁷².

Na 86. posiedzeniu Sejmu RP w dniu 5 lutego br., w związku z zapytaniem posłów Stanisława

Wziątka i Ryszarda Zbrzyznego z SLD, podczas debaty zajmowano się sprawą zasadności sprzedaży Spółki PŻB S.A. Poseł Stanisław Wziątek „...zamiast pozbywać się dobrze prosperującego przedsiębiorstwa, rząd powinien zająć się jego wzmocnieniem i konsolidacją gospodarki morskiej”. Pod wpływem tych nacisków Ministerstwo Skarbu Państwa zmieniło taktykę: pojawia się pomysł połączenia polskich armatorów w grupę promową. Mówiło się już tym na wiosnę w 2014 roku. Politycy PiS apelują do Ministra, aby jak najszybciej powołał do życia Polską Grupę Promową i nie sprzedawał PŻB obcym armatorom.

W związku z opiniami lokalnej społeczności, opowiadającymi się przeciwko procesowi prywatyzacji PŻB S.A., Minister Skarbu Państwa rozważył jeszcze raz przesłanki prywatyzacji tej Spółki. Natomiast konsolidacja PŻB z polskimi firmami żegludowymi jest możliwa tylko wtedy, gdy firmy wyrażą pełne zainteresowanie. Radny Sejmiku Paweł Mucha twierdzi, że „...PiS alarmował, aby zatrzymać prywatyzację, ale nikt nie słuchał”, a Dariusz Wiczorek uważa, że zamiast sprzedawać PŻB należy stworzyć firmę – jednego wielkiego armatora^{273 274}.

Ministerstwo Skarbu Państwa nie pierwszy raz chce sprzedać akcje Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Jednak nigdy próba prywatyzacji kołobrzesckiej firmy nie budziła tyle emocji. Z punktu widzenia nabywcy podstawową wartością do kupienia są linie przez armatora i od niedawna prom m/f MAZOVIA. Z punktu widzenia załogi największą wartością jest 600 miejsc pracy na trzech promach obsługujących dwie linie. Z punktu widzenia polskiej morskiej racji stanu najważniejsza wydaje się obrona pozycji naszych armatorów na połączeniach między naszymi portami a południową Szwecją. W końcu

270 *Sejmik murem za PŻB*, „Głos Szczeciński”, 29.01.2015.

271 *Pomysł na Polską Grupę Promową*, „Gazeta Wyborcza”, 4.03.2015.

272 *Czy będzie konsolidacja PŻB z PŻM?*, „Inkontakt” Szczecin, 22.02.2015.

273 *Nie będzie prywatyzacji PŻB?* Radio Szczecin, 29/30.01.2015.

274 *Minister Skarbu ponownie rozważy przesłanki prywatyzacji PŻB*, „Puls Biznesu”, 29.01.2015.

– z punktu widzenia gospodarki lokalnej – wartościami są pozycja największego armatora na Wybrzeżu Środkowym i nazwa marki Polferries – jedna z najbardziej rozpoznawalnych marek województwa. Czy minister skarbu państwa doprowadzi transakcję do finału? Na razie zapowiedział, że jeszcze raz sprawę przemysli²⁷⁵.

Od maja 2015 rok obsługa pasażersko-towarowa w Gdańsku odbywa się na Terminalu Promowym Westerplatte. Nowoczesny obiekt gotowy jest praktycznie od kilkunastu lat. Teraz, po latach przerwy, znów będzie z niego odbywała się regularna żegluga promowa. Obiekt mieści się na Nabrzeżu Obrońców Westerplatte, przy ul. mjr. Henryka Sucharskiego 70. Od 9 maja br. jego infrastruktura będzie służyć pasażerom i podmiotom zajmującym się przewozem ładunków cargo.

Zbudowany już w 2002 roku był wykorzystywany doraźnie, a teraz przy połączeniu Gdańsk–Nynäshamn. Terminal posiada trzy stanowiska statkowe oraz możliwość obsługi jednostek o długości do 225 m. Jest on bardzo dobrze skomunikowany z siecią nowoczesnych dróg krajowych i międzynarodowych. Trwająca budowa tunelu pod Martwą Wisłą będzie dodatkowym ułatwieniem dojazdu do autostrady A1 i obwodnicy Trójmiejskiej. Dawna baza promowa PŻB – przystań promowa i Nabrzeże Ziółkowskiego na ul. Portowej 1 w Nowym Porcie miała długość nabrzeża 175 m. Wraz ze zmianą terminala PŻB zaczęnie realizować połączenie do Nynäshamn promem m/f WAWEL, którego na linii Świnoujście–Ystad zastąpi m/f MAZOVIA²⁷⁶.

Po zakończonym półrocznym remoncie promu m/f MAZOVIA, na jego dziobie powstało oryginalne graffiti namalowane przez Mariusza Warasa w postaci ryby z łowickiej wycinanki. Prom m/f

MAZOVIA wejdzie od 15 czerwca br. na linię Świnoujście–Ystad. Na jego burcie widnieje logo Polferries. Graffiti – kolorowy dziób powstał na nabrzeżu w Stoczni Szczecińskiej.

Polska Żegluga Bałtycka nie będzie sprywatyzowana. Minister Skarbu Państwa odstąpił od negocjacji w sprawie kupna większości akcji PŻB, bez podania przyczyn. Minister podjął decyzję 1 czerwca 2015 roku, która unieważnia ogłoszony 29 października 2014 roku przetarg na zbycie 92% akcji PŻB S.A. To już szósta nieudana próba. Oznacza to koniec trwającego od kilku miesięcy sporu zwolenników i przeciwników prywatyzacji. Teraz chodzi przede wszystkim o powstanie Polskiej Grupy Promowej. W Ministerstwie jest już wspólny projekt PŻB i PŻM dotyczący powstania Polskiej Grupy Promowej. Zakłada on m.in. wspólną politykę cenową, inwestycyjną i remontową²⁷⁷. W czasie posiedzenia sejmowej Komisji Skarbu Państwa nie padła jednak deklaracja o utworzeniu Polskiej Grupy Promowej.

W dniu wprowadzenia na linię promu m/f MAZOVIA, tj. 15 czerwca br. Ministerstwo Skarbu Państwa ogłosiło swoją decyzję o utworzeniu Polskiej Grupy Promowej, którą tworzyć będą Polska Żegluga Bałtycka i Unity Line należąca do grupy PŻM. Na promie m/f MAZOVIA podpisano list intencyjny w sprawie powołania PGP. Podpisali go przedstawiciele obu firm oraz Polskich Inwestycji Rozwojowych. W uroczystości uczestniczyli Minister Infrastruktury

275 10 rzeczy, które należy wiedzieć o PŻB, „Gazeta Wyborcza” – Magazyn Szczeciński, 6.02.2015.

276 Od maja promy z Gdańska z nowego terminala, „Głos Pomorza”, 17.04.2015.

277 Szef resortu Skarbu przerwał prywatyzację PŻB, „Inter Biznes”, 2.06.2015.



Nowa baza promowa na Westerplatte w Gdańsku.
Fot. K. Kowalski.

i Rozwoju Maria Wasiak oraz Podsekretarz Stanu Rafał Baniak. Prom był zacumowany na Wałach Chrobrego w Szczecinie. Według Ministra Rafała Baniaka „...to pierwszy krok w konsolidacji polskiej branży promowej, a Grupa będzie niekwestionowanym liderem na rynku przewozów promowych na Bałtyku”. PŻB i PŻM deklarują, że podejmą prace w obszarach korporacyjnych, eksploatacyjnych i finansowych. Inwestorem dla PGP będzie PIR – Polskie Inwestycje Rozwojowe. Na początku Grupa będzie dysponować dziesięcioma promami. Celem strategicznym Grupy ma być odnowa floty poprzez zakupy lub budowę nowych jednostek oraz optymalizacja tonażu na liniach²⁷⁸.

Na początku 2015 roku dzięki niskim cenom ropy naftowej armatorzy złapali wiatr w żagle. Modernizują napędy, budują nowe promy i walczą o ładunki

278 Polska Grupa Promowa, „Gazeta Wyborcza” Szczecin, 20.06.2015.

279 Promy i ro-ro na Bałtyku, M. Grzybowski, „Polska Gazeta Transportowa”, 17.06. 2015.



Dziób promu m/f MAZOVIA. Fot. archiwum PŻB.

i pasażera. Porty z kolei przebudowują terminale i przygotowują się do wzrostu przewozów. Rynek bałtycki obsługuje około 110 połączeń promowych i ro-ro. Ze względu na malejącą liczbę pasażerów, a rosnący popyt na przewozy cargo, do dyspozycji przewoźników wzrasta liczba serwisów ro-ro. W celu zwiększenia podaży na rynku cargo PŻB wprowadziła na linię Gdańsk–Nynäshamn prom m/f WAWEL, który zastąpił sprzedaną armatorowi greckiemu m/f SCANDINAVIĘ. M/f WAWEL ma linię ładunkową o długości 1490 m i może przewieźć jednorazowo 75 zestawów ciężarowych, a prom m/f SCANDINAVIA 38. Kupiony niedawno prom m/f MAZOVIA oferuje 2400 m linii ładunkowej, co pozwala przewieźć 110 jednostek frachtowych. Taką politykę stosuje obecnie większość armatorów, wymieniając jednostki lub modernizując serwisy promowe i ro-ro. Od 2014 roku większość armatorów realizuje też intensywne programy modernizacyjne mające na celu zmniejszenie emisji szkodliwych substancji²⁷⁹.

W porcie w Świnoujściu odbyło się oficjalne otwarcie do eksploatacji nowej infrastruktury, która pozwoli na obsługę dużych promów i statków wycieczkowych. Prace w ramach „Rozbudowy infrastruktury promowej w południowej części portu w Świnoujściu” pochłonęły kwotę 112 mln zł (dotacja z Unii Europejskiej ponad 54 mln zł). Położony nad Zatoką Pomorską port otrzymał nowe nabrzeże o długości 242,15 m oraz głębokości 13 m. Długość zawijających jednostek, które będą mogły zacumować: 220 m. Rozbudowano place manewrowe i parkingi. Powstała estakada samochodowa z ruchomym pomostem bocznym. Do dyspozycji pasażerów oddano galerię pasażerską wyposażoną w rękaw, który łączy ją z promami. Nowe nabrzeża pozwalają na pełną obsługę promów ro-pax²⁸⁰.

Pojawiają się nieporozumienia pomiędzy Prezesem a Radą Nadzorczą i związkami zawodowymi. Chodzi m.in. o znaczne przekroczenie budżetu remontu promu m/f MAZOVIA, zatrudnianie niekompetentnych pracowników na kierowniczych stanowiskach, zbyt wysokie zakupy, nadmierna ilość audytów itp. Poseł RP w Sejmie Czesław Hoc w dniu 9 września 2015 roku: „...załoga i związki zawodowe oraz lokalni politycy odnoszą wrażenie, że MSP powołało obecnego prezesa PŻB, aby wprowadził plan powolnej likwidacji firmy, poprzez wchłonięcie przez PŻM-owską Unity Line”. Poseł złożył zawiadomienie do NIK w sprawie niegospodarności w PŻB. Według posła Zarząd działa na szkodę Spółki: drogie remonty, polityka zatrudniania firm doradczych i polityka kadrowa²⁸¹.

Nie ma zgody na koncepcję powstania Polskiej Grupy Promowej. Rada Pracownicza PŻM nie zgadza się na propozycje Ministra Skarbu Państwa dotyczące powstania PGP. Przedstawicielom załogi

PŻM nie podoba się przede wszystkim dominująca rola resortu w nowej instytucji²⁸².

W listopadzie 2015 roku szefem nowego resortu Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej został Marek Gróbarczyk. Stwierdza on, „...że Polska Grupa Promowa będzie działać na zasadzie holdingu. Dotychczasowe propozycje przedstawiane zarządom nie spotykały się z akceptacją załóg. Trzeba zabezpieczyć wspólne interesy obydwu firm. Mają one być oddzielnymi organizacjami funkcjonującymi w oparciu o swoje strategie. Rzeczą niedopuszczalną jest konkurowanie między sobą obu przedsiębiorstw. Kluczową kwestią jest znalezienie punktów synergii, aby stawić czoło konkurencji zagranicznej. W ciągu trzech miesięcy będziemy w stanie wypracować wspólne rozwiązanie. Istotnym jest teraz ustabilizowanie managementu w poszczególnych spółkach”. Ministerstwo Skarbu Państwa utraciło kontrolę nad Polską Żeglugą Bałtycką i Polską Żeglugą Morską na rzecz Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej²⁸³.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Marek Gróbarczyk podjął decyzję o zwolnieniu Prezesa Jarosława Siergieja. Pełniącym obowiązki prezesa Zarządu został ponownie Piotr Redmerski, Dyrektor Ekonomiczno-Finansowy²⁸⁴.

280 Świnoujście otwiera się na największe promy i wycieczkowce, „Kurier Szczeciński”, 27.10.2015.

281 Niegospodarność w Polskiej Żegludze Bałtyckiej, K. Popławski, „Przegląd Bałtycki”, 23.09.2015.

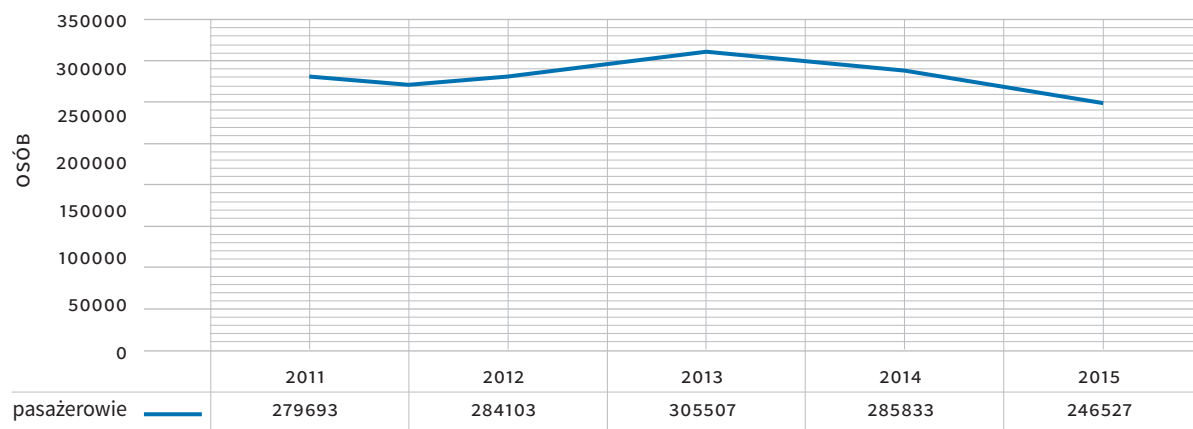
282 Nie ma zgody na koncepcję PGP, „Gazeta Wyborcza”, 11.10.2015.

283 Grupa Promowa jako holding, „Gazeta Wyborcza”, 7.12.2015.

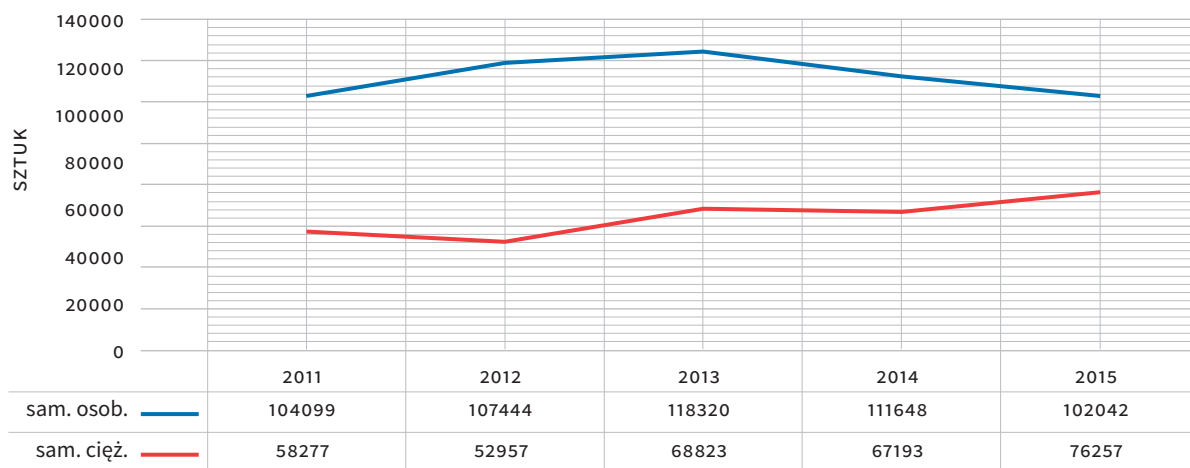
284 Jarosław Siergiej nie kieruje już Polską Żeglugą Bałtycką, Polskie Radio Szczecin, 21.12.2015.

Przewozy promowe w 2015 roku: 246 527 pasażerów (spadek o 14%), 102 042 samochodów osobowych (spadek o 9%), 76 257 samochodów ciężarowych (wzrost o 13%), 1 845 816 ton ładunków (wzrost o 15%). Wyniki finansowe: PŻB S.A.: zysk 12,85 mln zł netto, Grupa Kapitałowa PŻB zysk: 33,17 mln zł netto.

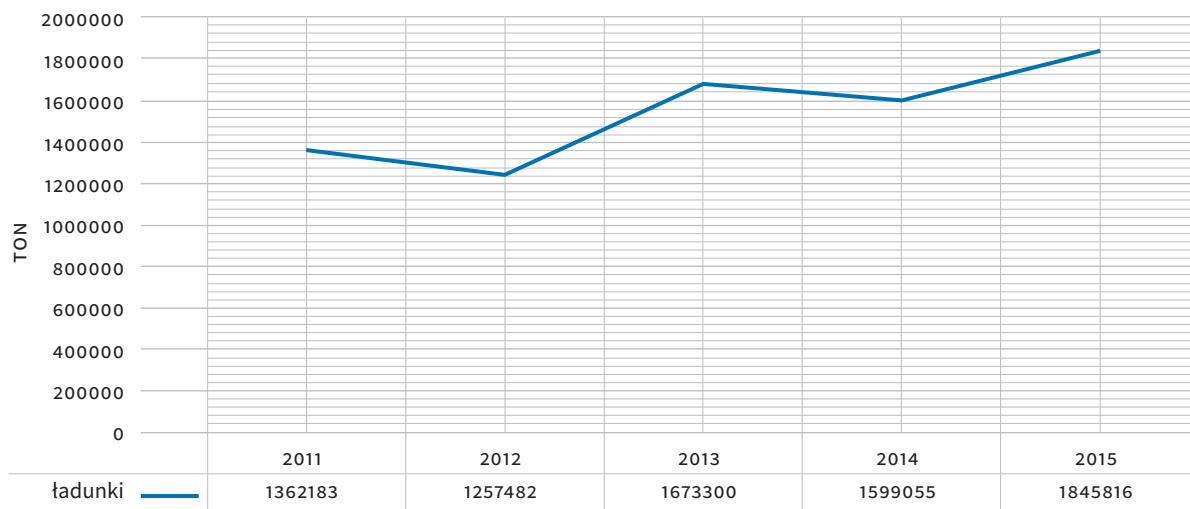
Piotr Redmerski „...Doskonały wynik finansowy armatora to duża zasługa wprowadzenia do eksploatacji m/f MAZOVII oraz korzystnych cen paliwa. Wydłużyliśmy czas remontu, ale przygotowano prom kompletnie gotowy, przebudowany i urządzony na nowo. Jakość przyciąga pasażerów. Inwestycja zwróciła się w ciągu roku. MAZOVIA to najlepszy prom pod względem ekonomicznym: ma niskie zużycie paliwa i długą linię ładunkową”.



Przewozy pasażerów promami PŻB w latach 2011–2015. Opracowanie własne.



Przewozy samochodów promami PŻB w latach 2011–2015. Opracowanie własne.



Przewozy ładunków promami PŻB w latach 2011–2015. Opracowanie własne.

Piotr Redmerski 2016–2020

2016

W wyniku postępowania kwalifikacyjnego prezesem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej od 5 stycznia 2016 roku został Piotr Redmerski, który po odwołaniu Jarosława Siergieja pełnił funkcję p.o. prezesa PŻB. Obowiązki p.o. prezesa powierzono mu już w kwietniu 2011 roku. Piotr Redmerski brał udział już w czterech konkursach na stanowisko prezesa, a za piątym razem wygrał. W okresie tym sprawdził się jako doskonały menadżer. W 2011 roku objął kierowanie Spółką, która miała wówczas 27 mln zł strat i była bliska upadłości. To on wyprowadził nas na prostą twierdzą przedstawiciele związków zawodowych w PŻB. Nowy prezes liczy na to, że niebawem PŻB stanie się częścią Polskiej Grupy Promowej, wspólnie z Unity Line. Mówi „...że istotne jest aby grupa powstała na jasnych warunkach i przy zachowaniu autonomii armatorów. Tylko tak powstała grupa jest w stanie zdobyć środki na odbudowę floty²⁸⁵.

²⁸⁵ Do pięciu razy sztuka. Piotr Redmerski w końcu prezesem PŻB, Wyborcza.pl Szczecin, 6.01.2016.

²⁸⁶ 40 lat minęło, „Głos Pomorza”, 22.02.2016.



Piotr Redmerski.
Fot. K. Ratajczyk.

PIOTR REDMERSKI urodzony 8 lipca 1964 roku w Lipnie. Absolwent Wydziału Ekonomiki i Produkcji, specjalność Ekonomia i Organizacja Przemysłu na Uniwersytecie Gdańskim. Studia Podyplomowe w zakresie rachunkowości na Politechnice Koszalińskiej. Doświadczenie zawodowe: Centrum Ogrodnicze w Szwecji, Urząd Kontroli Skarbowej, Browary Brok (główny księgowy), Wytwórnia Wody Źródlanej w Połczynie Zdroju (dyrektor finansowy). Od 3 października 2005 roku w Polskiej Żegludzie Bałtyckiej na stanowisku dyrektora ekonomiczno-finansowego, następnie członek Zarządu PŻB ds. ekonomiczno-finansowych. Od 5 stycznia 2016 roku Dyrektor Generalny. Prezes Zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

W Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu otwarto wystawę (20 lutego do 31 marca 2016 roku) związaną z jubileuszem 40-lecia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej „40 lat minęło”²⁸⁶.

Polskie stocznie mają wybudować dwa promy pasażersko-samochodowe dla PŻB. Pierwszy ma być gotowy w 2019 roku. Podczas V Międzynarodowego Kongresu Morskiego w Szczecinie podpisano w tej sprawie list intencyjny. Budować będzie przyszłe Konsorcjum w składzie: Gdańska Stocznia

Remontowa im. J. Piłsudskiego s.A., Stocznia Remontowa Nauta s.A., Morska Stocznia Remontowa Gryfia s.A. i Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o.o. Konsorcjum ma powstać po wejściu w życie ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych (1.1.2017.). List intencyjny podpisały też: Polski Fundusz Rozwoju (PFR) oraz PKO Bank Polski s.A., które mają finansować budowę statków²⁸⁷.

Trwało rozpoznawanie rynku wtórnego tonażu promowego dla PŻB. Wytypowano kilka możliwości, a w szczególności: FINNEAGLE (zbudowany w 1999 roku, 440 pasażerów, linia ładunkowa 2460 m, szacunkowa cena 70 mln €), NOVA STAR (2011 rok, 1250 pasażerów, linia ładunkowa 1570 m, koszt 80 mln € + konieczna przebudowa około 11 mln €), BO HAI JIN ZHU i BO HAI YIN ZHU – promy chińskie, na 1120 pasażerów, linia ładunkowa 1800 m, 46 mln USD za dwa statki + przebudowa 25 mln USD na każdy prom)²⁸⁸.

Po postępowaniu kwalifikacyjnym do Zarządu wszedł Jakub Komers – Dyrektor Techniczny PŻB. Był członkiem Zarządu w okresie od 29 stycznia do 9 grudnia 2016 roku. Przewodniczący Rady Nadzorczej Jerzy Orzechowski został oddelegowany do Zarządu PŻB s.A. Funkcję spełniał w okresie od 26 sierpnia do 26 września 2016 roku.

Uchwałą Rady Nadzorczej z dnia 7 października 2016 roku do składu Zarządu PŻB s.A. został oddelegowany członek Rady Nadzorczej Andrzej Wróblewski jako Dyrektor ds. Inwestycji Technicznych.

Zarząd przygotowuje założenia do Strategii Grupy PŻB na lata 2016–2021, a Rada Nadzorcza ocenia stan efektywności ekonomicznej działalności IT w PŻB.

Wyniki przewozowe w 2016 roku są pozytywne: 249 247 pasażerów (wzrost o 1%), 105 926

samochodów osobowych (wzrost o 4%), 93 161 samochodów ciężarowych (wzrost o 22%), 2 223 533 ton ładunków (wzrost o 20,5%). Wyniki finansowe w 2016 roku: PŻB s.A. zysk 27,17 mln zł netto a Grupa Kapitałowa PŻB osiągnęła zysk 38,21 mln zł.

2017

Pojawia się sprawa zastąpienia promu BALTIVIA promem z rynku wtórnego. Rozpatruje się dwie możliwości: FINNEAGLE (za 65 mln €) lub DRUJBA (za 40 mln €). Zarząd zleca opracowanie Biznes Planu PŻB s.A. firmie E&Y.

Spółka PŻB s.A. doszła do porozumienia kwestii dostaw paliwa. Prom m/f WAWEL będzie zaopatrywany przez fińską firmę Neste. Porozumienie dotyczy 2017 roku. Przedmiotem kontraktu jest paliwo niskosiarkowe, spełniające wymogi dyrektywy ograniczającej emisję związków siarki w obszarach wchodzących do strefy SECAS, obejmującej też Bałtyk²⁸⁹.

Stocznia Szczecińska Gryfia, należąca do grupy kapitałowej Mars, wybuduje prom pasażersko-samochodowy dla PŻB na linię Świnoujście–Ystad. Kontrakt podpisali w Kołobrzegu przedstawiciele Zarządu PŻB: Piotr Redmerski i Andrzej Wróblewski oraz Prezes Spółki Stocznia Remontowej Gryfia Marek Różalski i członek Zarządu Mariusz Ronewicz. Ta nowa inwestycja jest szansą dla PŻB s.A.²⁹⁰.

²⁸⁷ *Polskie stocznie wybudują promy dla PŻB*, „Gazeta Wyborcza”, 9.06.2016.

²⁸⁸ Materiały wewnętrzne PŻB, 1.07.2016.

²⁸⁹ *Polferries i Neste doszły do porozumienia w kwestii dostaw paliwa*, „Kurier Szczeciński”, 11.01.2017.

²⁹⁰ *Kontrakt na budowę promu pasażersko-samochodowego podpisany*, „Głos Pomorza”, 8.03.2017.



Prom m/f CRACOVIA. Fot. archiwum PŻB.

Polska Żegluga Bałtycka zakupiła prom z rynku statków używanych. Prom nosił nazwę DRUJBA. Nowa jednostka ma około 180 m długości, 25 m szerokości. Mieści na pokładzie 650 pasażerów, w tym około 400 w kabinach. Część ładunkowa pozwala na przewiezienie 110 samochodów ciężarowych i 64 samochody osobowe. Dwusrubowa jednostka została zwodowana w 2001 roku i pod nazwą Murillo przekazana w lutym 2002 roku przez stocznię grupy Astilleros Espandes SA (ASEA) w Sewilli hiszpańskiemu armatorowi Cia Transmediterranea, rozpoczynając rejsy na trasie z Cadiz na Wyspy Kanaryjskie. Potem prom pływał między Walencją a Majorką, a od lipca 2011 roku ponownie z Cadiz

na Kanary. We wrześniu 2012 roku statek został przejęty przez Acciona Trasmediterranea i dostał się pod zarząd PB Management EOOD. W czerwcu 2014 roku został sprzedany do Bułgarii i przemianowany na Drujba. Od sierpnia 2014 roku rozpoczął pracę na trasie Burgas–Poti. Potem gruzińskie Poti zamieniono na Batumi, a następnie Noworosijsk, czyli rejsy okrężne Burgas–Batumi–Noworosijsk–Burgas. Kupiona jednostka trafiła do stoczni, gdzie odbędzie się niewielka przebudowa, renowacja i malowanie. Celem zakupu jest wzmocnienie pozycji PŻB na Bałtyku, ale też zdobycie środków na nowy prom budowany w Stoczni Gryfia. Prom będzie miał nazwę m/f CRACOVIA²⁹¹.

Prom m/f CRACOVIA dołączył oficjalnie do floty PŻB w dniu 17 maja br. Ale w pierwszy rejs wyruszył 8 lipca ze Świnoujścia do Ystad. Natomiast 12 i 19 sierpnia 2017 roku jednostka zawinęła do Rönne²⁹².

Polska Żegluga Morska świętowała 50-lecie linii Świnoujście–Ystad. Dokładnie w dniu 20 czerwca 1967 trasę tę pokonał pierwszy polski prom m/f GRYP. Odbłyły się uroczystości jubileuszowe.

²⁹¹ PŻB zakupiła używany prom.
Portal Morski.pl, 31.03.2017.

²⁹² Cracovia już oficjalnie we flocie
PŻB, „Głos Pomorza”, 22.05.2017.

Przedstawiciele Unity Line i portu w Ystad podpisali umowę o współpracy na kolejne lata²⁹³.

W piątek 23 czerwca 2017 roku nastąpił długo oczekiwany moment położenia stępki pod budowę nowego promu dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Oznacza to oficjalne rozpoczęcie budowy nowoczesnej jednostki, która ma być gotowa w 2019 roku^{294,295}. Uroczystość miała miejsce na pochylni Wulkan w Stoczni Gryfia w Szczecinie. Uczestniczył Wicepremier Mateusz Morawiecki, członkowie rządu RP, licznie zebrani goście i stocznioowcy.

W dniach 4–8 sierpnia br. PŻB S.A. brała udział w wielkim żeglarskim święcie – The Tall Ship Races’ 2017 w Szczecinie. Wspólnie z mieszkańcami i turystami świętowano finał wędrownki żaglowców po Bałtyku. Strefa Polferries, znajdująca się na Łasztowni, była pełna atrakcji dla każdego²⁹⁶.

Prom m/f CRACOVIA ze sporym poślizgiem ma wreszcie wyruszyć w swój pierwszy rejs do Ystad. Kłopoty z zakupem używanego promu nie zniechęciły PŻB do dalszych zakupów. PŻB szuka już kolejnego promu na rynku wtórnym, aby zasilic swoją flotę. CRACOVIA miała już wejść na linię w czerwcu br. Później termin przesunięto na lipiec. Ostatecznie rejs inauguracyjny ma być 12 września br. Opóźnienie spowodowane zostało koniecznością przeprowadzenia niezbędnych prac remontowych w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie. Podczas zakupu stan promu był dobry. Posiadał wszelkie dokumenty uprawniające do żeglugi. W trakcie oględzin na doku stwierdzono zbyt duże zużycie dwóch wałów napędowych i łożysk. Podjęto decyzję o demontażu wału i wymianie łożysk. Dzięki temu w przyszłości (10–15 lat) statkowi nie zagraża poważna awaria. Podczas wydłużonego postoju zrealizowano także wszelkie naprawy i kosmetykę,

które były konieczne do wykonania w 2018 roku. W związku z tym w 2018 roku prom będzie pracował przez dwanaście miesięcy. Dziób CRACOVII zdobi kolorowa grafika przedstawiająca wieloryba, autorstwa street-artowego malarza Mariusza Warasa z Akademii Sztuki w Szczecinie²⁹⁷.

W najbliższym czasie ruszy inwestycja, która odmieni oblicze portu w Świnoujściu. Dzięki temu będzie możliwa obsługa jednostek, których długość sięga 265 m. Prace mają ruszyć w 2018 roku, a być ukończone w 2022 roku. Port będzie przygotowany do obsługi transportu intermodalnego. Zakłada się przebudowę dwóch stanowisk promowych, a także budowę nowego nabrzeża o długości 293 m. Pojawią się place postojowe, zintegrowane estakadą oraz nowy wjazd na teren terminalu. Wyremontowane zostaną tory kolejowe prowadzące do portu. Pojawią się nowe rampy oraz sprzęt przeładunkowy. Dzięki nowej infrastrukturze oraz wzrostowi znaczenia transportu intermodalnego już w 2020 roku terminal w Świnoujściu obsłuży 30 tysięcy TEU, a w 2040 roku liczba ta zwiększy się trzykrotnie. Wartość inwestycji szacuje się na 133 mln zł, z czego ¾ nakładów stanowić będą środki Unii Europejskiej.

W prasie brytyjskiej pojawiły się informacje jakoby Polska Żegluga Bałtycka rozważała możliwość

293 *Unity Line świętuje 50 lat połączenie Świnoujście–Ystad*, 26.06.2017.

294 *Budowa promu dla PŻB oficjalnie rozpoczęta*, „Defence 24”, 24.06.2017.

295 *Położono stępkę pod budowę promu dla kołobrzeskiej PŻB*, „Głos Koszaliński”, 24.06.2017.

296 *Polferries na The Tall Ship Races 2017*, „Głos Koszaliński”, 3.08.2017.

297 *Cracovia – kłopotliwy prom PŻB ma wyruszyć w pierwszy rejs*, „Logistyka”, 11.09.2017.

rozpoczęcia działalności na tamtym rynku. W grę miałby wchodzić położony w hrabstwie Kent port Ramsgate. PŻB jest zainteresowana uruchomieniem serwisu promowego w Ramsgate. Operacje promowe z Ramsgate zostały zawieszone w 2014 roku, wraz z upadkiem firmy TransEuropa która oferowała połączenia z Ostendą w Belgii. Firma ta pozostawiła po sobie nieuregulowane opłaty portowe w wysokości 3,4 mln funtów²⁹⁸.

Na przełomie III i IV kwartału 2018 roku kołobrzegi armator promowy zamierza wprowadzić na linię Gdańsk–Nynäshamn używany prom m/f NOVA STAR²⁹⁹.

W 2017 roku rynek promowy w regionie Morza Bałtyckiego jako całość (układ linii i stan floty) nie uległ zasadniczym zmianom w stosunku do lat poprzednich: operowało 16 przewoźników, siatka połączeń obejmowała 60 serwisów, na których eksploatowano 116 promów ro-pax, cruise ro-ro i high-speed. Na Bałtyku Zachodnim i Południowym funkcjonuje 16 serwisów, na których operatorzy eksploatują łącznie 33 jednostki, głównie typu ro-pax. Na liniach tych dominują przewozy cargo. W regionie Cieśnin Duńskich, między Danią a Szwecją i Norwegią przewoźnicy eksploatują 24 promy na 12 połączeniach. Na liniach do Norwegii widoczny jest coroczny przyrost ruchu pasażerskiego, wynikający z przejazdów handlowych (zakupy duty i tax free) oraz oferowanych przez Color Line, DFDS, Stena

Line i Fjord Line wycieczek promowych. Skupienie serwisów jest również widoczne na Wschodnim Bałtyku, gdzie między Finlandią, Szwecją i Estonią funkcjonuje 13 serwisów promowych z 23 jednostkami. W liczbie tej przeważają promy typu cruise Tallink i Viking Line. Imponujący ruch pasażerski wynika ze specyfiki tego subryнку przejazdów w ramach packane trias i konferencji organizowanych na promach. W ubiegłym roku na rynku pojawiły się dwa nowe promy. Pierwszy to MEGASTAR, którą Tallink wprowadził na szlak Tallin–Helsinki w styczniu 2017 roku. Jest to jednostka o nośności 49 tys. ton i długości 212 m, mająca 2800 miejsc pasażerskich, z linią ładunkową 3653 m i prędkością eksploatacyjną 27 węzłów. Drugim nowo zbudowany katamaran EXPRESS 3 (1000 pasażerów i 417 samochodów osobowych), który powiększył flotę duńskiego Molslinjen i pływa w połączeniach na Wielkim Biełcie. Wśród zmian w flocie odnotować należy sprzedaż przez Dunske Faerger A/A promu typu ro-pax HAMMERODDE, który został nabyty przez Stena RoRo za 22 mln €. Wcześniej duński operator dokonał sprzedaży do Molslinjen konwencjonalnego promu POVL ANKER oraz katamaranu LEONORA CHRISTINA, który z kolei został przejęty przez Fred Olsen Express³⁰⁰.

Wyniki przewozów w 2017 roku: 257 506 pasażerów (wzrost o 3%), 112 660 samochodów osobowych (wzrost o 6%), 113 122 samochodów ciężarowych (wzrost o 21%), 2 693 867 ton ładunków (wzrost o 21%). Wyniki finansowe: PŻB S.A.: zysk 39,96 mln zł netto, Grupa Kapitałowa PŻB: zysk 42,73 mln zł netto.

298 Czy Polferries planuje rozpoczęcie działalności w Wielkiej Brytanii, „Portal Morski”, 3.08.2017.

299 Nowy prom Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Pierwsze rejsy wiosną 2018 roku, „Gazeta Wyborcza”, 13.02.2018.

300 Na Bałtyku bez zmian, I. Urbanyi-Popiołek, „Namiary”, 22.03.2018.

TABELA 14. Zadania rzeczowe w 2016 i 2017 roku

TREŚĆ	2016	2017	DYNAMIKA %
Pasażerowie	249 247	257 506	103,3
Samochody osobowe	105 926	112 660	106,4
Samochody ciężarowe	93 161	113 122	121,4
Ładunki (ton)	2 223 533	2 693 687	121,1
Przeładunki (tys. t)			
» Baza Promowa Gdańsk	327	355	108,6

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych PŻB.

TABELA 15. Stan floty Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu w 2017 roku

LP.	PROM	ROK WODOWANIA/PRZEBUDOWY	PASAŻEROWIE	LINIA ŁADUNKOWA [m]	WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEWÓZÓW %
1.	m/f BALTIVIA	1981/1989	250	1408	pax. 51,0% cargo: 60,8%
2.	m/f MAZOVIA	1996/2013/ 2015	1000	2620	pax. 65,0% cargo: 69,0%
3.	m/f CRACOVIA	2002	650	2296	pax. 48,2% cargo: 66,7%
4.	m/f WAWEL	1980/1989/2005	1000	1460	pax. 64,4% cargo: 87,3%

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie danych wewnętrznych PŻB.

TABELA 16. Potencjał promowy w regionie Morza Bałtyckiego (stan na 1 XII 2017).

RYNEK	LICZBA SERWISÓW	LICZBA PROMÓW	OPERATORZY
Dania – Szwecja	4	14	Stena Line, Scandlines,
Dania – Niemcy	2	9	Dunske Faerger S/A
Niemcy – Szwecja	6	13	Scandlines
Niemcy – Norwegia	1	2	Stena Line, TT-Line, Nordo/Finnlines
Dania – Norwegia	6	7	Color Line
Szwecja – Norwegia	2	3	DFDS Seaways, Color Line
Polska – Szwecja	7	17	Fjord Line
Litwa – Szwecja	1	2	Color Line, Fjord Line
Łotwa – Szwecja	2	4	Polferries, Unity Line, Stena Line, TT-Line
Estonia – Szwecja	3	4	DFDS Seaways
Szwecja – Finlandia	6	11	Tallink, Stena Line
Estonia – Finlandia	4	8	Tallink, DFDS Seaways
Finlandia/Szwecja – Rosja	1	2	Tallink/Silja Line, Viking Line, Eckero Line
Niemcy – Litwa/Łotwa/ Finlandia	5	10	Tallink/Silja Line, Viking Line, Eckero Line
			St. Peter/Moby Line
			DFDS Seaways, Stena Line, Finnlines

ŹRÓDŁO: I. Urbanyi-Popiołek, *Na Bałtyku bez zmian*, Namiary, 22 III 2018.

2018

W Muzeum Rybołówstwa Morskiego w Świnoujściu otwarto wystawę dokumentacyjną pod tytułem „70 lat żeglugi promowej ze Świnoujścia przez Bałtyk”³⁰¹.

Jeszcze trzy lata temu Polska Żegluga Bałtycka, po raz kolejny była wystawiona na sprzedaż. Do prywatyzacji ostatecznie nie doszło i PŻB stała się jednym z filarów polskiej gospodarki morskiej. Dziś odważnie patrzy w przyszłość i realizuje kolejne projekty. Prezes PŻB S.A. Piotr Redmerski: „...Trudno mi komentować plany poprzedniego rządu. Sam udział w rynku był więcej wart niż ówczesna wycena całej firmy. Sytuacja PŻB zmieniła się diametralnie: nie mogliśmy inwestować, bo przez lata byliśmy do sprzedaży, teraz korzystamy z rozwijającego się rynku. W 2014 roku kupiliśmy prom m/f MAZOVIA, która pozwoliła zrewolucjonizować ilość przewożonych ładunków: kiedyś m/f POMERANIA woziła 4600 samochodów ciężarowych rocznie, a teraz m/f MAZOVIA wozi 5800 samochodów miesięcznie. W ubiegłym roku kupiliśmy prom m/f CRACOVIA, który pomógł zbudować wahadło z promem m/f MAZOVIA. Prom ten jest w pełni obłożony. Wstawiając większe promy i dając konkurencyjne ceny notujemy lepsze wyniki finansowe. Obecnie linię Świnoujście–Ystad obsługują trzy promy: m/f MAZOVIA i m/f CRACOVIA w wahadle i m/f BALTIVIA. Na linii wschodniej kursuje m/f WAWEL.

W marcu 2017 roku PŻB zamówiła prom w Stoczni Gryfia w trybie „zaprojektuj i zbuduj”. Armatora interesuje ładowność, zasilanie gazem, czas wyładunku i załadunku oraz dostosowanie do obsługiwanych przez PŻB portów. Ponadto manewrowość i prędkość eksploatacyjna promu. Poodpisując kontrakt wpłacano zaliczkę i teraz trwa oczekiwanie na realizację

projektu. Prom jest zaplanowany na linię ładunkową 3000 m³⁰².

Konsekwentnie wdrażając strategię rozwoju Spółki, opartą o Program Batory PŻB na przełomie III i IV br. wprowadzi na linię Gdańsk–Nynäshamn prom m/f NOVA STAR. Pozwoli to na sprostanie rosnącego rynku oraz będzie dobrym uzupełnieniem użytkowanego na tej trasie promu m/f WAWEL. Prom m/f NOVA STAR wprowadzi wysokie standardy świadczenia usług oraz zaoferuje nową jakość dla pasażerów pomiędzy Polską a Skandynawią. Jednostka zbudowana w 2011 roku posiada znacznie więcej miejsc kabinowych oraz lepiej przygotowaną przestrzeń pasażerską. Dnia 19 marca br. prom wyruszył z hiszpańskiego portu Algeciras w drogę do Gdańska. Prom pozyskano w dniu 11 lutego br. Odbił on ostatni rejs do Tangeru w Maroku i z powrotem do Algeciras, a potem spędził czas na stanowiskach postojowych w porcie i przy wielkim falochronie w Algeciras. Podczas silnej burzy z huraganem Emma 1.3., NOVA STAR zerwał się z cum i zaczął dryfować. Firma Singapore Technologies Marine Ltd (morski oddział Singapore Technologies Engineering Ltd) wyczerterowała prom NOVA STAR do PŻB, bez załogi na warunkach bareboat charter, na okres 24 miesięcy, począwszy od 9 lutego 2018 roku. Prom zwodowany w 2011 roku jako NORMAN LEADER, przekazany został do eksploatacji dopiero w 2014 roku, już pod nazwą NOVA STAR. Jednostka

301 Otwarcie wystawy „70 lat żeglugi promowej ze Świnoujścia przez Bałtyk”, „Gazeta Wyborcza”, 21.02.2018.

302 *Mamy dobrą passę, ale przyszłość zależy do rozwoju floty i realizacji kontraktu na nowy prom. Wywiad z Piotrem Redmerskim Prezesem PŻB*, M. Kowalewski, „Alfa Laval Polska Sp. o.o.”, Oddział Morski, 25.01.2018.

obsługiwała połączenia między amerykańskim Portland a Yarmouth w Kanadzie. Od marca 2016 roku do niedawna statek był w czarterze (bare boat) w firmie Inter Shipping Sarl z Maroka, która była zarazem jego zarządcą (ship manager) i operatorem. Prom ma 161 m długości, dysponuje linią ładunkową 2790 m, może zabrać 1200 pasażerów³⁰³.

Prom NOVA STAR zacumował w środę w porcie w Gdańsku. Zanim wejdzie do eksploatacji w barwach Polferries, przejdzie remont w Stoczni Remontowej w Gdańsku. Będzie to najbardziej luksusowy prom PŻB³⁰⁴.

Sukcesem zakończył się rejs testowy ze Świnoujścia do Rönne w dniu 14 kwietnia br. promem m/f CRACOVIA. W sezonie wakacyjnym polski armator będzie zabierał pasażerów na Bornholm w każdy weekend. W rejsie testowym brało udział 300 osób (pracownicy PŻB i ich rodziny). Zarząd portu w Rönne wyraża zadowolenie ze współpracy z Polferries³⁰⁵.

Odpowiedzią kołobrzесьkiego armatora na rosnący popyt rynkowy jest wprowadzenie na linię Gdańsk–Nynäshamn promu m/f NOVA STAR. Zwiększeniu ulegnie liczba wykonywanych na tej linii rejsów. Statki będą odchodzić codziennie, zarówno z Gdańska, jak i z Nynäshamn. Dotychczas odejście



Prom m/f NOVA STAR. Fot archiwum PŻB.

było co drugi dzień. Obecnie prom m/f NOVA STAR jest przygotowywany do wejścia na nową trasę. Prom od kilku miesięcy przebywa w stoczni, gdzie jest gruntownie modernizowany. Pierwotne wejście planowano na wiosnę br. Ostatecznie termin wejścia ustalono na 25 czerwca. Statek został wycarterowany na dwa lata, z prawem pierwokupu po tym okresie. Prom NOVA STAR jest zaplanowany w strategii rozwoju Spółki jako kluczowy element floty, do czasu zrealizowania budowy nowej jednostki³⁰⁶³⁰⁷.

W sobotę odbył się pierwszy rejs promem m/f CRACOVIA ze Świnoujścia do Rönne na Bornholmie. Prom będzie pływał na tej trasie do 25 sierpnia br. Podróż w jedną stronę trwa około 5 godzin. M/f CRACOVIA może jednorazowo przewieźć 650 pasażerów, 64 samochody osobowe oraz 240 samochodów ciężarowych. Prezes Piotr Redmerski:

303 *Nova Star płynie do Polski, po długim oczekiwaniu i przygodzie w porcie*, „Gazeta Wyborcza”, 20.03.2008.

304 *Najnowszy prom PŻB już przypłynął*, „Gazeta Wyborcza”, 30.03.2018.

305 *Cracovia już gotowa. PŻB zacznie pływać na Bornholm*, Promy24.com, 16.04.2018.

306 *PŻB od czerwca zwiększy liczbę rejsów na trasie Gdańsk–Nynäshamn*, „GK24”, 17.04.2018.

307 *Najnowszy nabytek Polferries już wkrótce na trasie*, „Gazeta Wyborcza”, 12.06.2018.

„...Zdecydowaliśmy się na ponowne uruchomienie linii w sezonie letnim ze względu na ogromne zainteresowanie Bornholmem ze strony polskich turystów. Rejsy na Bornholm odbywały się promem PŻB już w 2010 roku. Do Rönne pływał prom m/f POMERANIA, który na stałe był eksploatowany na linii Świnoujście–Kopenhaga. Ciekawostką promu CRACOVIA jest kolorowa mozaika na dziobie przedstawiająca wieloryba. Graffiti wykonane w Stoczni Gryfia ma powierzchnię blisko 1000 m² i nawiązuje do witraży Stanisława Wyspiańskiego. Na jej wykonanie zużyto 275 litrów farby w 8 kolorach³⁰⁸.

W porcie w Wenezueli, w porcie Puerto de Guanta koło Puerto la Cruz, w nocy 6 sierpnia 2018 roku, zatonął porzucony częściowo katarmaran Tallink Autoexpress 2, który przed laty jako HSC BOOMERANG miał być wizytówką PŻB, a przysporzył armatorowi kołobrzieskiemu tylko problemów, To smutny koniec tej jednostki. Podobno nie był eksploatowany od czterech lat. Przyczyną wypadku stał się przeciek powstały w wyniku zaniedbań (brak konserwacji i bieżących remontów)³⁰⁹.

Dnia 2 września 2018 roku najnowszy nabytek we flocie Unity Line prom COPERNICUS zadebiutował na trasie. Prom jest młodszym bratem pasażersko-samochodowego promu GALILEUSZ. Został kupiony przez firmę Euroafrica Shipping Lines w grudniu 2017 roku. Wcześniej pływał jako PUGLIA pomiędzy włoskim Pirmbino a Olbią na Sardynii, pod marką Moby Line.

Najnowsza jednostka PŻB m/f NOVA STAR wszedł do eksploatacji 14 września 2018 roku. Zarząd liczy na to, że prom na stałe wejdzie na linię Gdańsk–Nynäshamn i przyniesie firmie zyski. Prezes Piotr Redmerski: „...ubolewam na tym, że to nie PŻB remontowało prom, ale właściciel STM Singapur.



Prom m/f NOVA STAR w barwach Polferries.

Fot. archiwum PŻB.

Wielokrotnie pokazywano nam plany zamówień części i harmonogram prac. Na tej podstawie deklarowaliśmy wejście promu. Pozostaje mi tylko przeprosić pasażerów za zaistniałe niedogodności”. PŻB chce odbudować zaufanie klientów, którzy czekali na prom NOVA STAR od 23 czerwca. Przygotowano specjalne oferty dla pasażerów³¹⁰. Prom miał trafić do Gdańskiej Stoczni Remontowej, tam miał zostać wyremontowany przez właściciela – firmę STM Singapore. Pomimo wielu spotkań i wielu obietnic ze strony właściciela jednostka nie została wyremontowana w takim stopniu, aby uzyskać klasę. Zaczęliśmy sprzedawać bilety na czerwiec br. Być może właściciel sądził, iż odbierzemy prom bez zastrzeżeń.

308 Polska Żegluga Bałtycka wraca z rejsami na Bornholm, „Głos Szczeciński”, 1.07.2018.

309 Dawna duma PŻB zatonała, „Gazeta Wyborcza”, 9.08.2018.

310 To nowa jakość na Bałtyku, „Gospodarka Morska”, 25.09.2018.

Ale statek nie został dopuszczony do eksploatacji przez DNV GL. Jako Zarząd nie uchylamy się od odpowiedzialności, gdyż jesteśmy stroną wszystkich umów. Ale nie jest to nasza wina. Chcieliśmy sami dokończyć remont i przyspieszyć prace, jednak STM nie zgadzał się na to. Fakt, że popsuło to wizerunek PŻB, a nie STM. Jeszcze niedawno nikt nie chciał nas kupić za 40 mln zł w trakcie prywatyzacji. Udało się nam przekonać właściciela do zakupu dwóch promów: m/f MAZOVII i m/f CRACOVII, teraz wprowadzamy prom m/f NOVA STAR. Nie jesteśmy potentatem finansowym, a zdobycie promu na rynku wtórnym było niezwykle trudne”.

Polski produkt firmy Solaris Bus&Coach dostarczyła do portu w Ystad elektryczny, supernowoczesny autobus, który będzie woził pasażerów korzystających z komunikacji promowej (Autobus Solaris Urbino 12). Posiada dużo przestrzeni dla pasażerów i ich bagaży, klimatyzację, monitoring, oświetlenie LED³¹¹.

Firma notuje wzrosty w wolumenie przewozowym w 2018 roku: 322 499 pasażerów (wzrost o 25%), 141 305 samochodów osobowych (wzrost o 25,5%), 143 390 samochodów ciężarowych (wzrost o 27%), 3 457 097 ton ładunków (wzrost o 28%). Wyniki finansowe PŻB S.A.: strata 10,93 mln zł netto, Grupa Kapitałowa PŻB: zysk 5,56 mln zł netto.

311 *Supernowoczesny polski autobus będzie służył pasażerom w porcie w Ystad*, „Głos Pomorza”, 22.10.2018.

312 *Materiały VII Konwentu Morskiego w Gdańsku*, 9.02.2019.

313 *PŻB wraca na Bornholm*, „Głos Koszaliński”, 8.04.2019.

314 *W Ystad rozpoczęły się prace związane z rozbudową portu*, „Gazeta Wyborcza”, 9.05.2019.

2019

Podczas VII Konwentu Morskiego w Gdańsku debatowano nad stanem zaawansowania budowy promu dla PŻB. Głos z dyskusji: „...Nie rozliczajmy w tym miejscu dwóch straconych lat. Jesteśmy tu i teraz. Zrobmy wszystko, aby promy zostały zbudowane i żeby po wejściu do eksploatacji miały gdzie cumować oraz kogo i co wozić. Są trzy zasadnicze założenia: przyjąć istniejący polski projekt promu, prom ma być ekozielony i zbudowany w polskiej stoczni”³¹².

W trakcie tegorocznego sezonu PŻB znów zaofertuje pasażerom rejsy na trasie Świnoujście–Rönne. Pierwszy rejs zaplanowano na 29 czerwca 2019 roku. Połączenie ma charakter sezonowy, w okresie wakacyjnym. Prom m/f CRACOVIA będzie pływał w soboty do 31 sierpnia. Przeprowa zajmie 5 godzin³¹³.

Nowa infrastruktura w porcie w Ystad ma być przystosowana dla potrzeb PŻB, który w przyszłości będzie w Ystad cumował swój nowy prom. Powstaną m.in. dwa nabrzeża i falochron. Pogłębione zostaną baseny portowe, pojawi się zaplecze pozwalające na bunkrowanie LNG. Prace mają trwać do końca 2020 roku. Całość procedowana jest w ramach projektu „Połączenie morskie Świnoujście–Ystad: poprawa ładowności i bunkrowania LNG”. Liderem inicjatywy jest gmina Ystad. Wśród członków konsorcjum związanego z projektem jest: port Ystad oraz firmy: Polskie LNG, GAZ System i Polferries. Koszt całego projektu, to około 1,35 mld SEK, z czego dofinansowanie unijne: 350 mln SEK³¹⁴.

Piotr Redmerski nadal będzie pełnił funkcję prezesa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Członkiem Zarządu został Andrzej Wróblewski, który też pełnił tę funkcję w poprzedniej kadencji. Takie

decyzje podjęła Rada Nadzorcza PŻB S.A., a zaakceptowało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej³¹⁵.

W 2018 roku kołobrzesci armator promowy Polferries odnotował wzrost przewozów ładunków aż o 33%, a przewozów pasażerskich o 27%. Taka duża dynamika jest efektem m.in. wprowadzenia w 2018 roku promu m/f NOVA STAR na linię Gdańsk–Nynäshamn. Prom został na dwa lata wydzierżawiony, z opcją kupna, po zakończeniu tego okresu. Jednostka sprawdziła się, więc władze Spółki postanowiły znacznie wcześniej zakupić ten prom. Za taką opcją przemawiają względy finansowe. Jednostka jest nowoczesna i oszczędna. Posiada rozbudowaną strefę pasażerską i łącznie linię ładunkową 2790 m dla samochodów osobowych i ciężarowych. Jednocześnie może zabrać ponad 1000 pasażerów, w tym 648 w kabinach. Prom cieszy się dużą popularnością wśród pasażerów³¹⁶.

Na nowy statek, który miał być zwodowany w tym roku, trzeba poczekać. Armator znalazł więc inny sposób na szybszą rozbudowę floty i poprawę wyników. Aby osiągnąć planowany wynik finansowy w tym roku (11,6 mln zł na działalności operacyjnej) niezbędne jest wykupienie promu NOVA STAR od obecnego właściciela. Obecnie PŻB czarteruje go. Uniknie się ponoszenia kosztów czarteru ponad 30 mln zł rocznie. PŻB prognozuje, że na linii Gdańsk–Nynäshamn przewozy pasażerów wzrosną o 48,9%, samochodów osobowych o 47,6%, a samochodów ciężarowych o 62,7%. Realizacja zakupu wymaga jeszcze zgody Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, któremu podlega armator. PŻB twierdzi, że zakup NOVA STAR pozwoli na wygenerowanie funduszy na wkład własny na budowę jednostki z Programu Batory. Zarząd

PŻB nie ma wielkiego wyboru: pierwsza jednostka zamówiona w Stoczni Gryfia w optymistycznym wariacie może być gotowa dopiero w 2022 roku.³¹⁷

Dnia 11 października 2019 roku w Londynie Polska Żegluga Bałtycka S.A. zakupiła od Singapore Technologies Marine Ltd prom m/f NOVA STAR, jednocześnie kończąc umowę czarterową podpisaną w 2018 roku. Prezes Piotr Redmerski: „... Wykupienie promu NOVA STAR było naszym priorytetem na bieżący rok. Początkowo przewidywaliśmy czarter promu przez okres dwóch lat, aby w tym czasie podjąć decyzję o ewentualnym zakupie, ale rynek zweryfikował nasze plany dość szybko. Wyniki przewozów pasażerskich oraz frachtowych promu m/f NOVA STAR w ciągu ostatniego roku dały nam jasny przekaz do szybszego zakończenia umowy czarterowej i kupna tego promu. Prom przyjął się na rynku bardzo dobrze, pasażerowie chwalą prom za wysoki komfort podróżowania. Jest też bardzo dobrym uzupełnieniem do promu WAWEL, w zakresie przewozów frachtowych. NOVA STAR jest trzecią jednostką zakupioną przez PŻB w ciągu ostatnich pięciu lat, w ramach planu odnowy floty³¹⁸.

Konieczny jest zakup nowych promów, które zastąpią obecne, mające zdolność przewozową pasażerów i ładunków dwukrotnie większą. Zakup promu w stoczniach zachodnich to wydatek rządu

315 Prezes PŻB pozostaje na stanowisku, „Głos Koszaliński”, 18.06.2019.

316 Polska Żegluga Bałtycka odnawia flotę, „Logistyka”, 8.07.2019.

317 PŻB chce kupić używany prom, „Puls Biznesu”, 4.08.2019.

318 Polska Żegluga Bałtycka S.A. właścicielem promu Nova Star, „Morza i Oceany”, 14.10.2019.

200 mln €. Ale taki nakład zwraca się po kilku latach, a cykl życia nowoczesnego promu obliczany jest na 40 lat. Zakupienie promu w stocznich chińskich to koszt około 150 mln €. I tutaj problemem jest ogłoszony w 2016 roku rządowy Program Batory, obligujący polskich państwowych armatorów do zakupów jednostek wybudowanych w polskich stocznich. Polska Żegluga Bałtycka wycofała się z tego i pozyskała dla Polferries statki używane (m/f CRAVOVIA, m/f NOVA STAR). Niestety od tego czasu nie powstała odpowiednia stocznia, ani projekt promu³¹⁹.

Kończący się rok to dla PŻB okres bardzo istotny. Tematem numer jeden były wydarzenia dotyczące promu m/f NOVA STAR. Mimo opóźnień trafił ostatecznie na Bałtyk. Momentalnie zyskał sympatię podróżujących i jest klejnotem koronnym floty PŻB. Z przyczyn niezależnych od PŻB prom nie został wprowadzony w terminie, czyli przed sezonem. Wielokrotnie przepaszano za to klientów, ale wina w tej sprawie leży w całości po stronie właściciela, który nie dotrzymał warunków umowy i nie dostarczył nam tego promu zdatnego do żeglugi przed sezonem. Właściciel chciał nam oddać prom w takim stanie, w jakim pływał on między Hiszpanią a Marokiem. Kultura techniczna u nas jest na dużo wyższym poziomie. Długo oczekiwana inauguracja miała ostatecznie miejsce we wrześniu 2019 roku.

Prom m/f NOVA STAR to zupełnie nowa jakość dla pasażerów. Podróż 18-godzinna między Gdańskiem a Nynäshamn przepląwa się w komfortowych warunkach. Prom jest wygłuszony, nie odczuwa się żadnych drgań, nie słychać pracy silnika³²⁰.

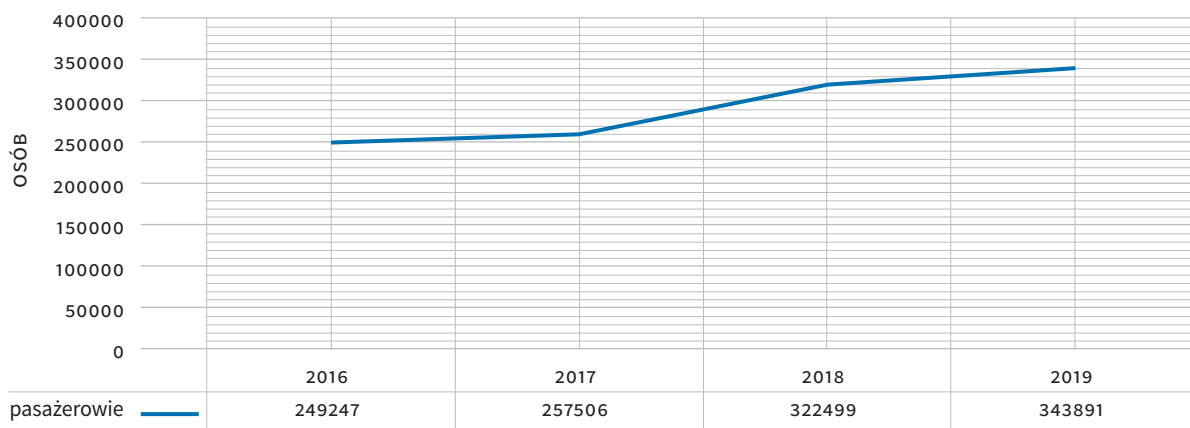
Według Ministra Marka Gróbarczyka: „...PŻB, Unity Line, spółka zależna od Agencji Rozwoju Przemysłu i Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście mają wspólnie założyć firmę, która zajmie się budową promów na linię Świnoujście-Ystad. Spółka ma się nazywać Polskie Promy i ma mieć siedzibę w Warszawie³²¹.

Wyniki przewozowe w 2019 roku: 343 891 pasażerów (wzrost o 6,5%), 146 813 samochodów osobowych (wzrost o 4%), 157 180 samochodów ciężarowych (wzrost o 9,5%), 3 733 362 ton ładunków (wzrost o 8%). Wyniki finansowe: PŻB S.A. strata 41,60 mln zł netto, Grupa Kapitałowa PŻB: zysk 951,8 tysięcy zł netto.

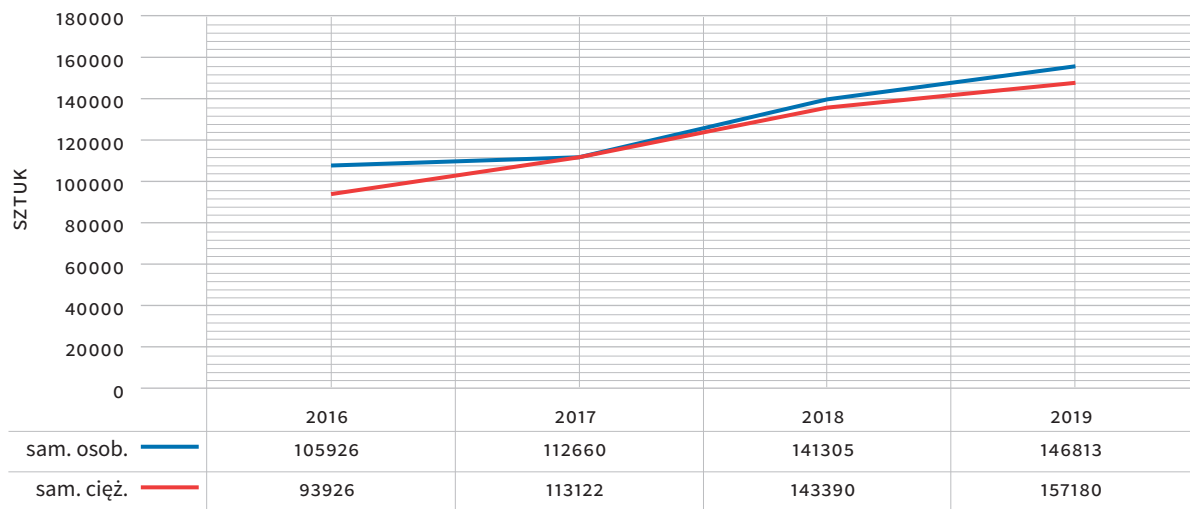
319 *Jaka będzie przyszłość polskich promów na Bałtyku?*, „Defence24”, 8.10.2019.

320 *Prezes PŻB Piotr Redmerski: Ten rok kończy się dla nas bardzo dobrze*, „Morza i Oceany”, 3.12.2019.

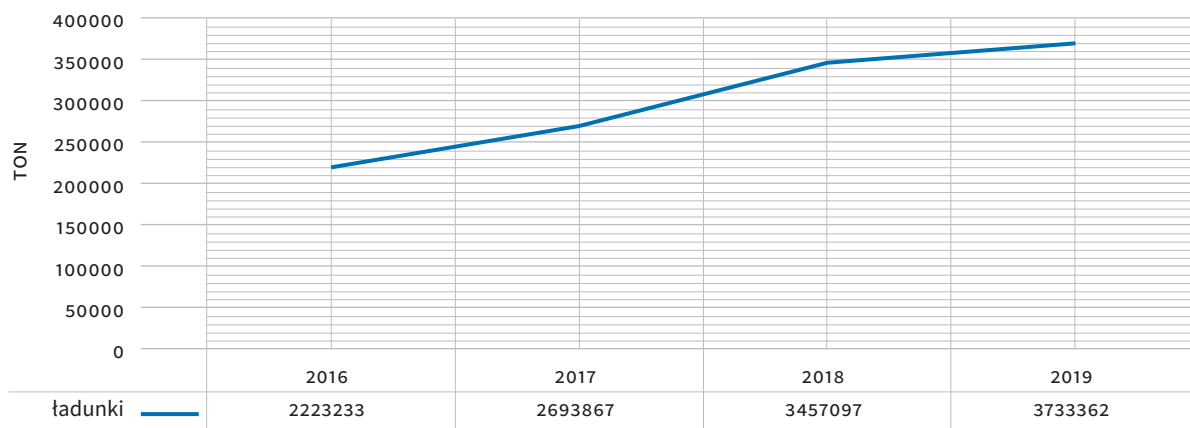
321 *Niebezpieczne pomysły ministra gospodarki morskiej*, „Głos Szczeciński”, 10.12. 2019.



Przewozy pasażerów promami PŻB w latach 2016–2019. Opracowanie własne.



Przewozy samochodów promami PŻB w latach 2016–2019. Opracowanie własne.



Przewozy ładunków promami P&B w latach 2016–2019. Opracowanie własne.

2020

Spółka Lotos Asphalt zawarła roczny kontrakt z Polską Żegluga Bałtycką na dostawy niskosiarkowych paliw, które napędzać będą wszystkie promy pływające pod flagą Polferries. Kontrakt opiewa na wartość ponad 100 mln zł. Prezes spółki Lotos Asphalt Cezary Godziuk: „...oferujemy wysokiej jakości paliwa, spełniające rygorystyczne wymagania ekologiczne na Bałtyku. Lotos Asphalt jest obecnie jedynym polskim producentem i dostawcą paliwa RMD80, które jest alternatywnym paliwem wobec oleju napędowego MGO. Paliwo jest przeznaczone dla statków morskich wyposażonych w system grzania paliwa³²².

Swoje oblicze zmienia terminal w Świnoujściu. Dzięki trwającym pracom zostanie przystosowany do przyjmowania większych jednostek. Warta 185 mln zł inwestycja, która ma być ukończona do 2021 roku, pozwoli na obsługę dużych promów (do 270 m długości). Będzie to możliwe dzięki modernizacji dwóch stanowisk nr 5 i nr 6. Przebudowę przechodzi też rampa, która będzie szersza i zyska większą nośność. Terminal zostanie wyposażony w nowy rękaw pasażerski, estakadę, a dzięki remontowi infrastruktury kolejowej obiekt otrzyma możliwość efektywnej obsługi ruchu intermodalnego. Port w Świnoujściu jest jednym z kluczowych na rynku przewozów promowych z/do Polski. Z tutejszego terminalu korzystają: Unity Line, PZB i TT-Line, czyli operatorzy obsługujący regularne kursy do Ystad i Trelleborga³²³.

Załoga nowego promu zbudowanego dla Stena Line w Chinach została poddana badaniom zdrowia po dotarciu do celu. STENA EDDA został zbudowany w zakładach AVIC Weihai Shipyard, oddalonym o 1,5

tysiąca km od Wuhan, gdzie wybuchła epidemia choroby wywołanej przez wirus SARS-COV-2³²⁴.

Dzień 10 marzec 2020 roku był pierwszym dniem obowiązywania procedury, zgodnie z którą pasażerowie, przybywający promami do Polski, poddawani są podstawowej ocenie stanu zdrowia. Dodatkowo wypełniają karty lokalizacyjne ułatwiające kontakt, gdyby okazało się, że ktoś z podróżujących promem był zakażony wirusem SARS-COV-2³²⁵.

Świat walczy kolejny tydzień z koronawirusem. Epidemia nie pozostaje bez wpływu na branżę promową. Część przewoźników z Chin i Japonii całkowicie zawiesiło swoje połączenia, m.in. pomiędzy Japonią a Koreą Południową. W USA kierowcy muszą w czasie przeprawy pozostawać w swoich pojazdach. Tunezja zawiesiła kursy do Włoch. Operatorzy bałtyccy również zawieszają lub zmieniają swoje rozkłady rejsów³²⁶.

Koronawirus wywiera olbrzymi wpływ na wszystkie dziedziny życia, także na żeglugę promową. Na polskich granicach wprowadzono kontrole sanitarne. Takiemu nadzorowi poddawane są również osoby, które przybywają do Polski promami. Temperaturę pasażerom mierzą funkcjonariusze straży granicznej. Pasażerowie i kierowcy ciężarówek

322 *Promy PZB zatankują paliwo z Lotosu*, „Gazeta Wyborcza”, 13.01.2020.

323 *Terminal promowy w Świnoujściu zmieni się nie do poznania*. „Przegląd Promowy PROMY”, 25.02.2020.

324 *PROMY – SKAT*, 28.02.2020.

325 *Koronawirus w Polsce. Pasażerowie promów poddawani specjalnym kontrolom*, „Przegląd Promowy PROMY”, 11.03.2020.

326 „PROMY-SKAT”, 10/2020, 9.03.2020.

podchodzą do kontroli pozytywnie i odpowiedzialnie. Kontrole nie zakłócają przebiegu operacji portowych. Na statkach pojawiają się dodatkowe restrykcje związane z przestrzeganiem zasad higieny. Armatorzy nie wykluczają, że obecna sytuacja będzie miała wpływ na wyniki finansowe³²⁷.

Od niedzieli 15 marca 2020 roku Polska wprowadziła nowe obostrzenia w ruchu pasażerskim na granicach, w związku z zapobieganiem rozprzestrzeniania się koronowirusa. Pasażerowie, obywatele polscy, którzy wrócą do Polski w tym terminie, będą przechodzić obowiązkową 14-dniową domową kwarantannę. Przyjazd cudzoziemców do Polski podlega szczególnym ograniczeniom. Po przybyciu promu do Polski odbywają się graniczne kontrole sanitarne pasażerów wchodzących na terytorium Polski. Kontrola polega na zmierzeniu temperatury oraz odebraniu wypełnionej Karty Pasażera. Armator PŻB wprowadził też na promach procedury pomiaru temperatury osób wchodzących na prom zarówno w Szwecji, jak i w Polsce. Pasażerowie z objawami gorączki nie są wpuszczani na prom. Ponieważ koronowirus COVID'19 nadal się rozprzestrzenia, narasta niepewność dotycząca wyjazdów. Zmiany rezerwacji i zwroty biletów zwolnione są z opłat manipulacyjnych. Promy Polferries pływają zgodnie z rozkładem³²⁸.

327 *Koronowirus a promy zawijające do polskich portów*, „Gospodarka Morska”, 13.03.2020.

328 *Działania Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w związku z koronowirusem*, „Gospodarka Morska”, 17.03.2020.

329 *PŻB pomogła 192 osobom dostać się z Niemiec na Litwę*, I. Marciniak, „Nasze Miasto”, 19.03.2020.

330 *Przegląd Promowy PROMY*, 23.03.2020.

331 *Rozporządzenie wewnętrzne PŻB*, 31.03.2020.

Polska Żegluga Bałtycka uruchomiła specjalny kurs, który umożliwił powrót do domu obywatelom krajów bałtyckich. W związku z ogłoszonym w Polsce stanem zagrożenia epidemiologicznego oraz ograniczeniach przy przekraczaniu granicy Polski, dzięki porozumieniu pomiędzy PŻB, MGMI ŻŚ oraz MSWiA w dniach 17–18 marca 2020 r. zorganizowany został kurs dla obywateli krajów bałtyckich. Prom m/f BALTIVIA odbył rejs z Sassnitz do litewskiej Kłajpedy. Połączenie stanowiło swego rodzaju most, a podróż trwała około 18 godzin. Prom zabrał z Niemiec 192 pasażerów i ponad 100 samochodów osobowych³²⁹.

Wjazd do Polski możliwy jest wyłącznie dla pasażerów z obywatelstwem polskim. Dla obcokrajowców obowiązują istotne ograniczenia. Do Szwecji, poza Szwedami, mogą podróżować obywatele Unii Europejskiej i EOG (w tym obywatele Norwegii). Armatorzy obsługujący rejsy pomiędzy Polską i Szwecją stale aktualizują wiadomości na temat bieżącej sytuacji³³⁰.

W związku z wprowadzeniem kolejnych ograniczeń w walce z koronowirusem COVID'19 w miejscach pracy (Centrala PŻB) od dnia 2 kwietnia 2020 roku zostały wprowadzone zasady:

1. stanowiska pracy poszczególnych osób muszą być oddalone co najmniej o 1,5 m,
2. pracownicy mają obowiązek używania rękawiczek, a też zobowiązani są do korzystania z płynów dezynfekcyjnych³³¹.

PŻB wprowadza na promach zasadę „obowiązkowa kabina dla każdego pasażera”. Ma ona obowiązywać do 28 maja 2020 roku. Wprowadzono też procedury i nakazy dla pasażerów promów: rezerwacja miejsca w kabinie, nakaz zasłaniania ust

i nosa w miejscach ogólnodostępnych, obowiązkowy pomiar temperatury ciała przed wejściem na prom, rekomendacja pozostania w kabinie przez cały okres podróży, do kafeтерии wpuszczana jest ograniczona liczba pasażerów, wydawanie posiłków i obsługa kas odbywa się w odległości 1,5 m od pasażera, w sklepach ograniczona liczba klientów, obsługa recepcji w odległości 1,5 m od pasażera, korzystanie z dozowników z płynem dezynfekcyjnym³³².

Każdy pracownik Centrali PŻB w Kołobrzegu zostaje wyposażony w dwie maseczki ochronne, przeznaczone do wielokrotnego użytku³³³.

Obowiązek odbywania kwarantanny przez marynarzy, rybaków oraz innych członków załóg statków morskich oraz statków żeglugi śródlądowej³³⁴.

W związku z koniecznością stosowania działań prewencyjnych, związanych z pandemią COVID-19, PŻB ogłosił konkurs „Szyjemy maseczki” i zamierza nagrodzić najbardziej zaangażowanych. Główna nagroda to voucher na rejs do Szwecji dla czterech osób (z kabiną). Wygra osoba, która zadeklaruje uszycie największej liczby maseczek³³⁵.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 kwietnia 2020 roku w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz.U. z 2020 r., poz. 658 i 673), osoba przekraczająca granicę państwową, w celu udania się do swojego miejsca zamieszkania lub pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązana:

1. przekazać funkcjonariuszowi Straży Granicznej informacje o adresie zamieszkania lub pobytu, w którym będzie odbywać się obowiązkowa kwarantanna, numerze telefonu do kontaktu z tą osobą,

2. odbyć, po przekroczeniu granicy państwowej, obowiązkową kwarantannę, trwającą 14 dni licząc od dnia następującego po przekroczeniu tej granicy, wraz z osobami wspólnie zamieszkującymi lub gospodarującymi.

Obowiązków tych nie stosuje się do osób przekraczających granicę RP w ramach wykonywania czynności zawodowych, m.in. członków załogi statków morskich (i promów)³³⁶.

Od 14 maja 2020 roku zniesiony zostaje obowiązek wykupu miejsca w kabinie/ kabiny w rejsie dziennym do Ystad, natomiast od 18 maja br. koniec kwarantanny dla osób przekraczających granicę w celach zawodowych, służbowych, zarobkowych i w celu podjęcia nauki. Promy PŻB pływają zgodnie z rozkładem. Ruch cargo odbywa się na dotychczasowych zasadach. Ewentualna zmiana rezerwacji nie wymaga opłaty manipulacyjnej. Wjazd do Szwecji jest dozwolony: bez utrudnień i kwarantanny dla obywateli Unii Europejskiej i EOG³³⁷.

Minęło cztery lata a budowa pierwszego promu dla PŻB w ogóle się nie rozpoczęła.

Rada Pracownicza Polskiej Żeglugi Morskiej zaakceptowała Andrzeja Wróblewskiego na stanowisko dyrektora naczelnego PŻM. Kandydata

332 Rozporządzenie wewnętrzne PŻB, 3.04.2020.

333 Informacja wewnętrzna PŻB, 16.04.2020.

334 Komunikat MG MiŻŚ, 16.04.2020.

335 Konkurs Polferries. Szyjemy maseczki, „Miasto Kołobrzeg”, 24.04.2020.

336 Obowiązek odbycia kwarantanny przez marynarzy, rybaków oraz innych członków załóg statków morskich oraz statków żeglugi śródlądowej, „Biuletyn Morski”, nr 2(93) – Wydanie specjalne, 2020.

337 Komunikaty wewnętrzne PŻB, 14–18.05.2020.

rekomendowała Komisja Konkursowa. Andrzej Wróblewski, do niedawna członek Zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Kołobrzegu, przedstawił swoją strategię kierowania przedsiębiorstwem³³⁸.

Wyniki przewozów promowych w PŻB S.A. w I półroczu 2020 roku, w okresie pandemii COVID-19 przedstawiają się następująco (Tabela 17):

Eksperti Polityka Insight przy współudziale Związku Armatorów Polskich przygotowali raport pt. „Jakiej floty potrzebuje Polska?”³³⁹. Kluczowe wnioski z tej pracy są następujące:

1. szczególnie ważna dla polskiej gospodarki jest żegluga promowa odpowiadająca za blisko 90% przewozów ładunków i 97% przewozów pasażerskich flotą morską z krajowych portów,
2. najważniejsze trasy to prowadzone regularnie rejsy między Polską a Szwecją,
3. żegluga promowa wpływa na kondycję sektora transportu, spedycji i logistyki,
4. ponad 90% obrotów polskiej branży morskiej jest generowane przez dwie firmy państwowe: Polską Żeglugę Morską (marki Polstream i Unity Line) i Polską Żeglugę Bałtycką (marka Polferries),
5. istnieją dwa scenariusze dalszych losów żeglugi promowej:
 - a. scenariusz optymistyczny – „Nowe promy na czas” z założeniami:
 - » stopniowa wymiana floty, przy zachowaniu obecnej liczby promów lub ich wzroście,

- » lepsza współpraca polskich portów i polskich armatorów,
- » utrzymujący się poziom konkurencyjności na bałtyckim rynku promowym,
- » stabilizacja popytu na przewozy promowe.

6. scenariusz pesymistyczny – „Polscy armatorzy tracą rynek” z założeniami:

- » brak inwestycji we flotę promową polskich armatorów,
- » narastająca konkurencja ze strony armatorów niemieckich i szwedzkich,
- » spadek przewozów jako skutek inwestycji w alternatywne szlaki.

7. zalecane są najpilniejsze aktualnie działania:

- a. odblokowanie finansowania dla polskich armatorów przez banki poprzez Fundusz Rozwoju,
- b. usunięcie barier administracyjnych, związanych z inwestycjami w nowe promy,
- c. zaciśnięcie współpracy między polskimi armatorami i polskimi portami,
- d. realizacja inwestycji portowych w celu zwiększenia możliwości przeładunkowych i operacyjnych nabrzeży, jak i usprawnienia dojazdu kolejowego i drogowego do portów.

³³⁸ PŻM ma nowego dyrektora, „Kurier Szczeciński”, 8.06.2020.

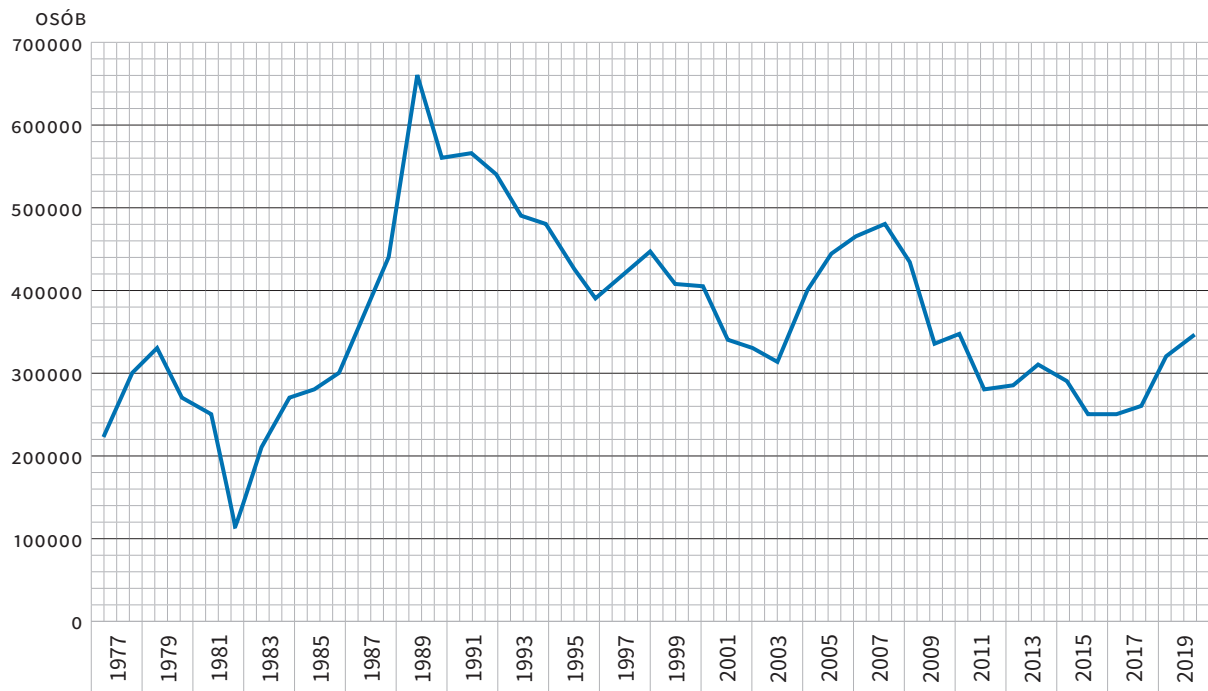
³³⁹ www.gospodarkamorska.pl/porty-logistyka-polityka-insight:-jakiej-floty-potrzebuje-Polska?/ Czerniak A. Sipiński D.

TABELA 17. Przewozy promowe PŻB w I półroczu 2020 r.

WYSZCZEGÓLNIENIE	LINIE OGÓŁEM PŻB						½ ROKU RAZEM
	MIESIĄCE						
	I	II	III	IV	V	VI	
PRZEWozy:							
» pasażerów	24 098	17 246	12 425	8 035	16 318	30 387	108 509
» samochody osob.	11 146	7 595	5 599	3 530	7 407	13 065	48 342
» samochody ciężar.	11 657	10 676	12 461	9 713	11 017	13 764	69 288
» ładunek brutto ton	273 270	254 152	295 826	228 531	250 136	313 880	1 615 796
LINIA GDAŃSK-NYNÄSHAMN							
PRZEWozy:							
» pasażerów	9 557	7 725	5 273	3 144	6 376	13 274	45 349
» samochody osob.	3 879	2 706	1 838	1 029	2 236	4 599	16 287
» samochody ciężar.	2 182	2 409	2 771	1 902	2 200	2 559	14 023
» ładunek brutto ton	54 185	61 105	69 598	48 075	52 463	62 164	347 590
LINIA ŚWINOUJŚCIE-YSTAD							
PRZEWozy:							
» pasażerów	14 541	9 521	7 152	4 891	9 942	17 113	63 160
» samochody osob.	7 267	4 889	3 761	2 501	5 171	8 466	32 055
» samochody ciężar.	9 475	8 267	9 690	7 811	8 817	11 205	55 265
» ładunek brutto ton	219 085	193 047	226 228	180 457	197 673	251 716	1 268 206

ŹRÓDŁO: Materiały PŻB S.A.

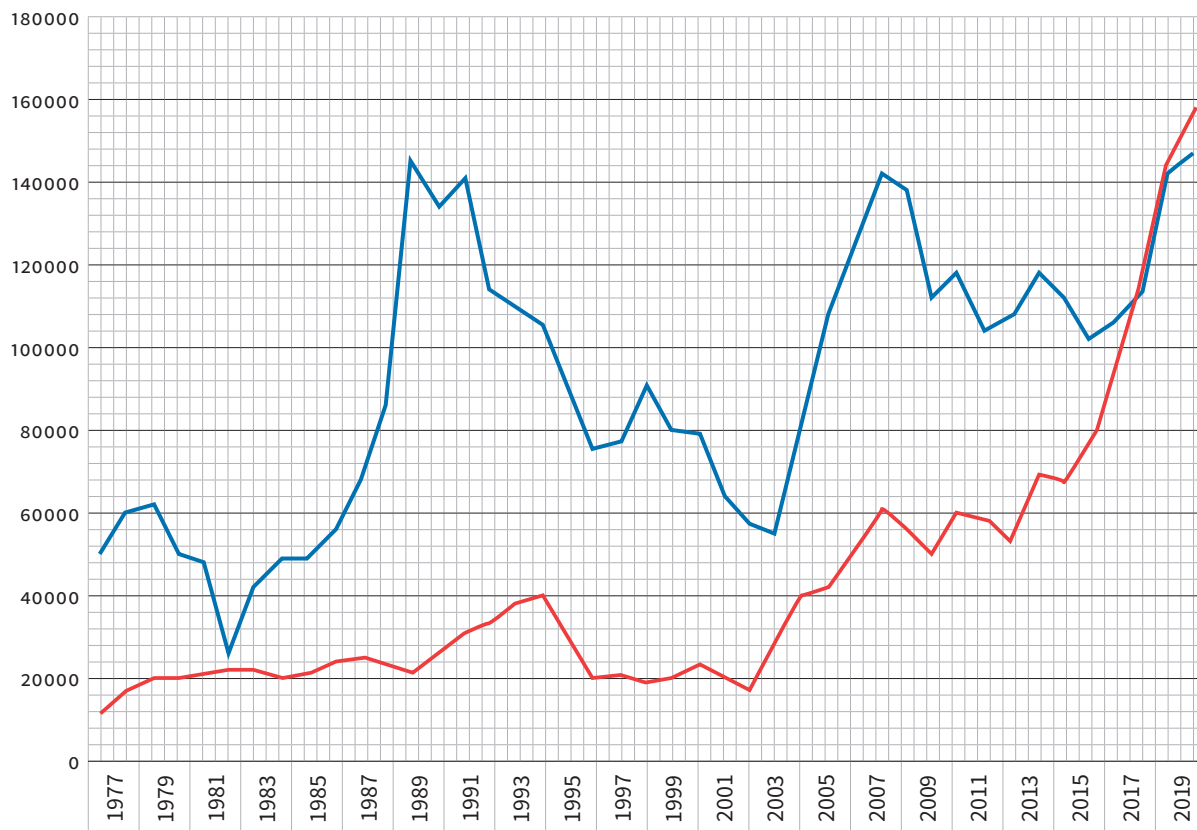
Kolejne wykresy są syntezą dynamiki przewozów
promami PŻB w latach funkcjonowania armatora
1977–2019:



Przewozy pasażerów promami PŻB w latach 1977–2019. Opracowanie własne.

pasażerowie

SZTUK

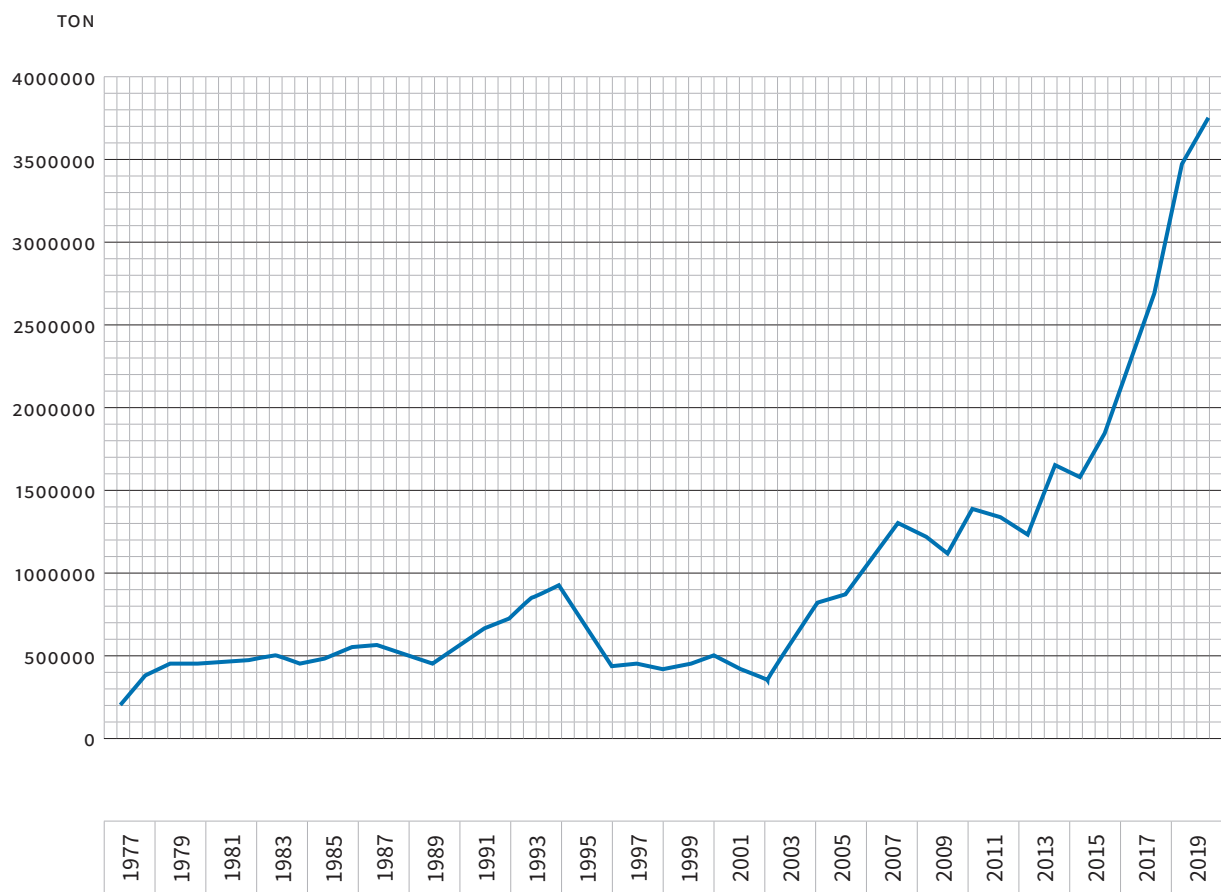


Przewozy samochodów osobowych i ciężarowych promami P&B w latach 1977–2019.

Opracowanie własne.

samochody osobowe

samochody ciężarowe

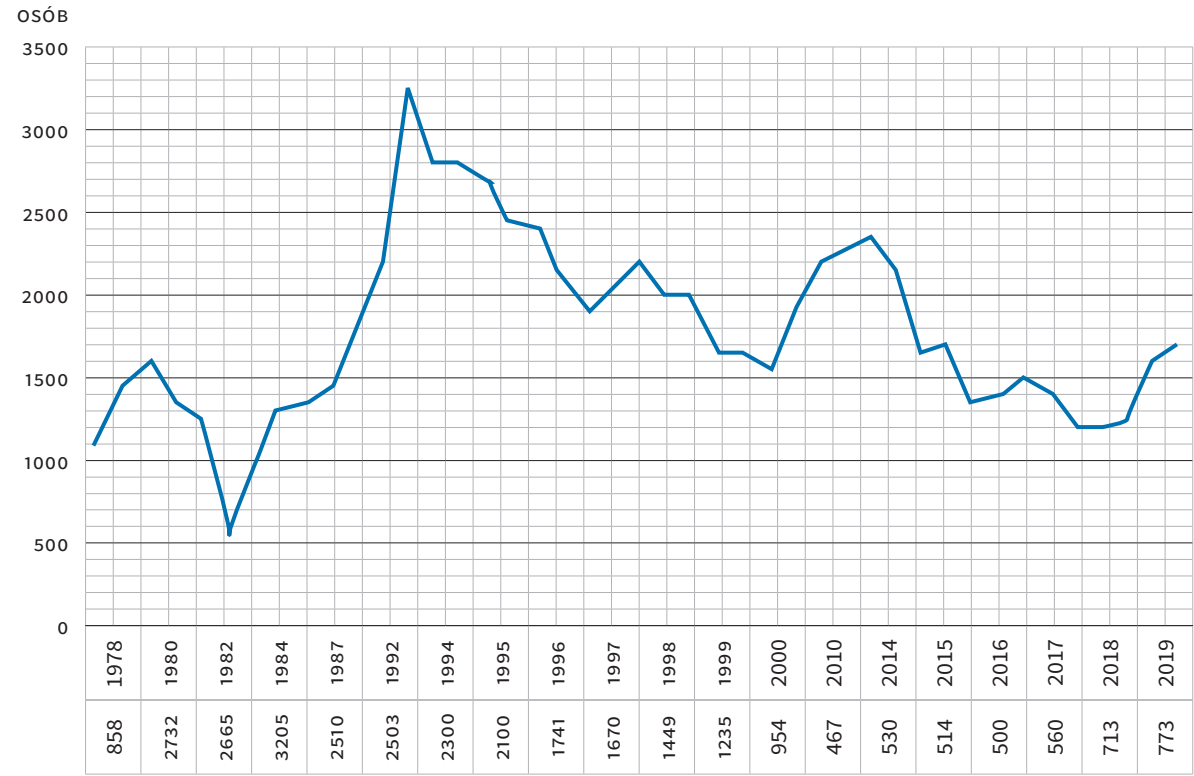


Przewozy ładunków promami PŻB w latach 1977–2019. Opracowanie własne.

ładunki

Na wyniki przedsiębiorstwa armatorskiego ma wpływ wiele czynników wewnętrznych, m.in. stan zatrudnienia, ale głównie czynniki zewnętrzne jak popyt na przewozy, kursy walut, aktywność

rynkowa konkurentów oraz ceny ropy naftowej. Wykresy przedstawiają dynamikę tych czynników oraz wyniki finansowe PŻB w latach 1991–2019.



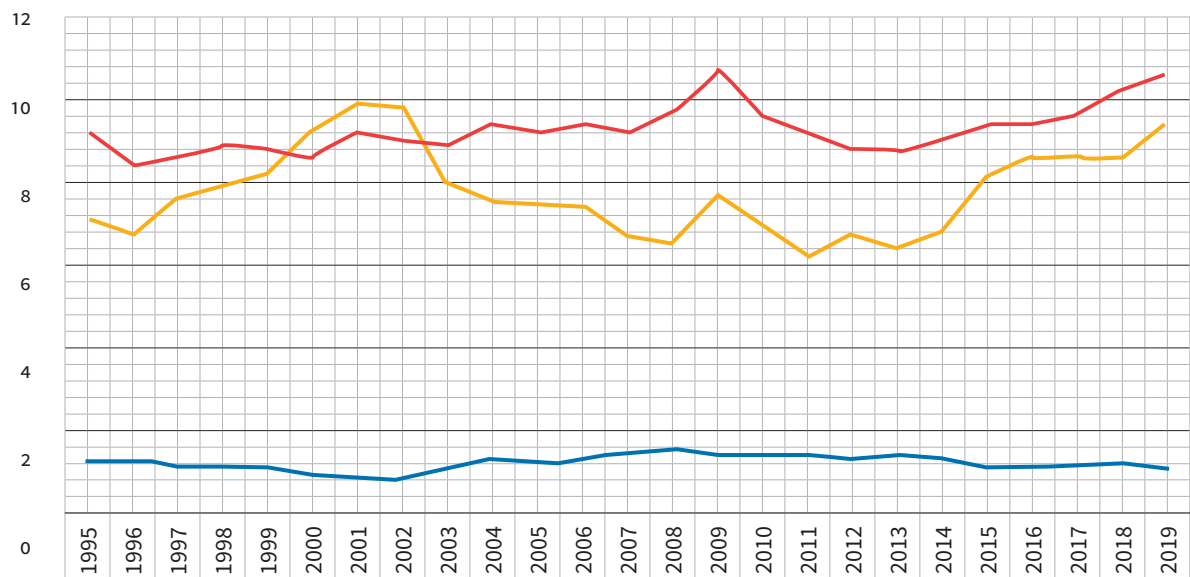
Stan zatrudnienia w Polskiej Żegludze Bałtyckiej. Opracowanie własne.

zatrudnienie

TABELA 23. Kursy średnioroczne walut obcych/PLN.

Rok	USD	EUR	SEK
1995	2,4127	3,1513	0,3412
1996	2,6803	3,3577	0,3995
1997	3,2778	3,7078	0,4299
1998	3,4551	3,8680	0,4377
1999	3,9190	4,2231	0,4800
2000	4,3842	4,0652	0,4747
2001	4,0968	3,7110	0,4022
2002	4,0804	3,7203	0,4145
2003	3,8079	4,2599	0,4782
2004	3,7066	4,6859	0,4963
2005	3,2684	4,0578	0,4399
2006	3,0916	3,9337	0,4193
2007	2,7741	3,8198	0,4131
2008	2,3928	3,5479	0,3647
2009	3,1542	4,3726	0,4087
2010	2,9372	4,0344	0,4175
2011	2,8523	4,1577	0,4518
2012	3,2235	4,2257	0,4792
2013	3,1201	4,2327	0,4829
2014	3,1533	4,2011	0,4627
2015	3,6409	4,1640	0,4455
2016	3,9340	4,3566	0,4613
2017	3,7979	4,2768	0,4447
2018	3,5891	4,2344	0,4149
2019	3,8032	4,2810	0,4030
½ 2020	4,0269	4,4302	0,4171

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.



Relacje walut obcych w latach 1995–2019. Opracowanie własne.

EUR/USD

EUS/SEK

EUR/SEK

TABELA 24. FOREX – relacje walut obcych.

ROK	EUR/USD	EUR/SEK	USD/SEK
1995	1,3066	9,2504	7,0836
1996	1,2523	8,4092	6,7104
1997	1,1329	8,6300	7,6268
1998	1,1197	8,8368	7,9003
1999	1,0791	8,8002	8,1618
2000	0,9290	8,5656	9,2441
2001	0,9034	9,2367	9,8943
2002	0,9121	8,9950	9,8780
2003	1,1191	8,9245	7,9903
2004	1,2675	9,4530	7,4659
2005	1,2424	9,2384	7,4430
2006	1,2741	9,3827	7,3749
2007	1,3812	9,2510	6,7078
2008	1,4960	9,7347	6,5532
2009	1,3912	10,6967	7,7128
2010	1,3746	9,6686	7,0386
2011	1,4595	9,2018	6,3106
2012	1,3118	8,8230	6,7265
2013	1,3568	8,7654	6,4608
2014	1,3341	9,0838	6,8210
2015	1,1467	9,3474	8,1791
2016	1,1078	9,4555	8,5396
2017	1,1279	9,6198	8,5396
2018	1,1819	10,2119	8,6576
2019	1,1258	10,6267	9,4420
½ 2020	1,1009	10,6267	9,6563

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.

TABELA 22. Wyniki finansowe Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w latach 1991–2019 [zł].

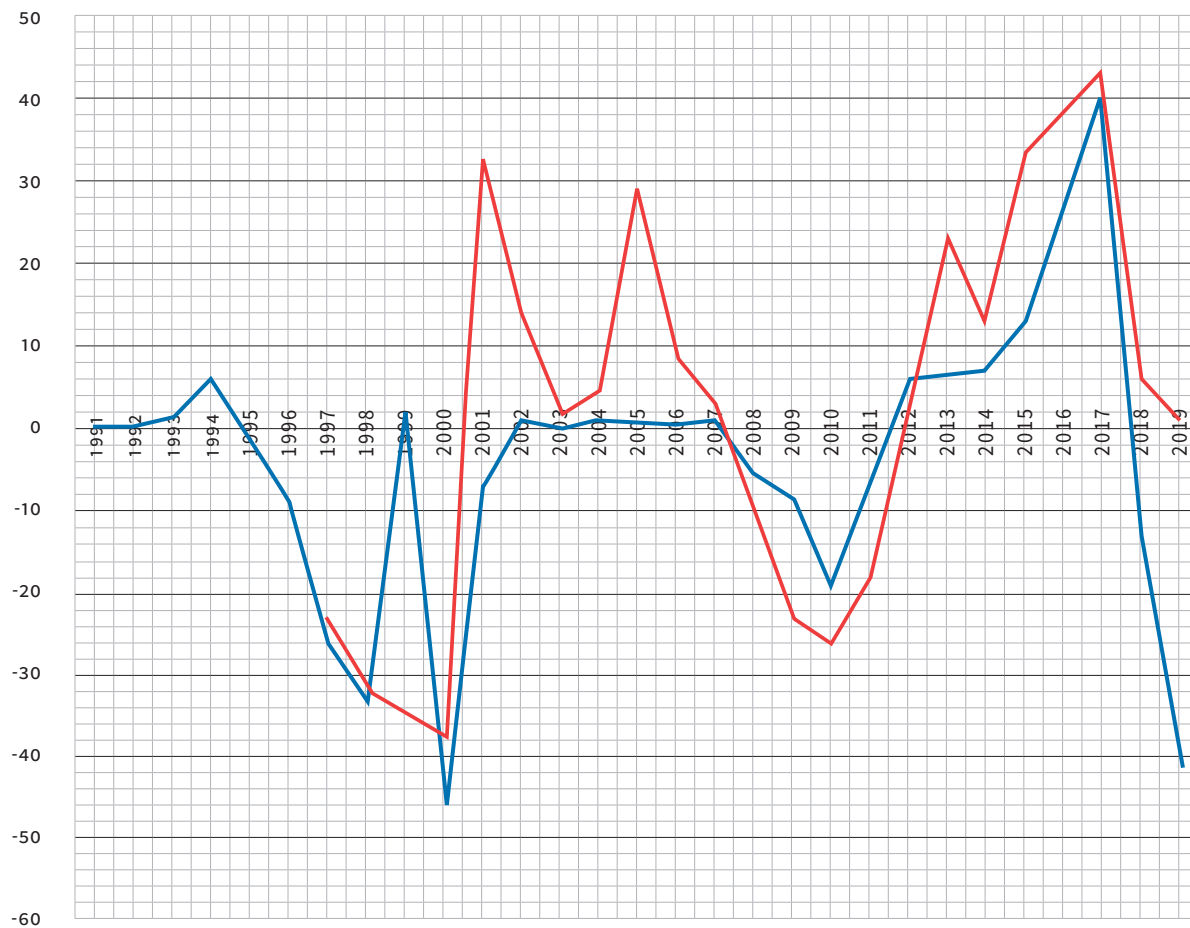
ROK	PŻB S.A.		GK PŻB S.A.	
	BRUTTO	NETTO	BRUTTO	NETTO
1991*	130 846,70	53 720,70		
1992*	137 226,00	17 496,10		
1993*	-43 169,00	79 862,00		
1994**	13 356 471,65	6 004 853,26		
1995	1 068 429,22	-2 036 617,18		
1996	-9 793 233,77	-9 756 117,67		
1997	-26 619 735,71	-26 631 401,89	-26 386 613,22	-23 398 279,40
1998	-33 203 252,93	-33 190 657,29	-32 607 450,85	-32 588 037,21
1999	1 067 647,22	1 070 090,96	-32 295 446,28	-35 280 644,98
2000	-46 339 632,62	-46 339 632,62	-38 333 716,95	-38 359 013,28
2001	-7 721 747,97	-7 721 747,97	32 281 101,21	32 247 223,59
2002	39 566,84	33 631,84	13 870 724,59	13 864 789,59
2003	-4 934,20	-4 934,20	1 200 708,10	1 200 708,10
2004	804 126,32	683 507,37	4 204 155,77	4 083 536,82
2005	387 453,60	328 298,46	28 957 613,55	28 914 733,83
2006	953 284,35	257 902,35	8 625 735,61	7 899 578,19
2007	280 365,76	552 302,98	2 537 983,00	2 804 807,22
2008	-5 543 474,50	-5 820 491,50	-11 036 294,66	-11 329 745,65
2009	-9 046 488,03	-9 178 780,84	-23 756 277,16	-23 910 854,97
2010	-19 666 964,92	-19 840 947,92	-26 811 237,35	-27 009 039,19
2011	-7 271 309,52	-7 884 931,52	-18 283 907,35	-18 897 798,86
2012	6 376 486,10	5 428 231,39	1 817 506,46	1 719 745,17
2013	5 903 419,07	6 016 255,94	22 628 083,36	22 571 638,39
2014	6 299 429,77	6 440 286,72	12 819 428,81	12 854 679,30
2015	16 081 392,43	12 852 503,35	37 283 331,53	33 207 389,49
2016	36 679 363,36	27 167 486,04	48 518 724,71	38 207 474,27
2017	4 915 000,65	39 960 117,92	48 410 716,11	42 732 658,71
2018	-11 772 274,67	-10 926 023,81	7 170 173,32	5 564 701,55
2019	-48 006 440,74	-41 599 534,54	- 1 882 389,54	951 804,00

* w mln zł,

** denominacja.

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie danych PŻB.

Wyniki finansowe PŻB S.A. i GK PŻB S.A. [mln zł]. Opracowanie własne.



Relacje walut obcych w latach 1995–2019.
Opracowanie własne.

PŻB S.A. GK PŻB S.A.

Poniższe tabele prezentują wielkość przewozów pasażerów, samochodów osobowych i ciężarowych oraz ładunków w latach 1977–2019 oraz kumulacyjnie, pokazując przekroczenie n-milionowych progów.

TABELA 18. Milionowe progi przewozów pasażerów promami PŻB [osób].

ROK	IŁOŚĆ PASAŻERÓW	KUMULACJA	MILIONOWE PROGI
1977	223 750		
1978	295 340	519 090	
1979	326 891	845 981	
1980	271 536	1 117 517	1-milionowy pasażer
1981	250 852	1 369 105	
1982	113 483	1 482 588	
1983	208 785	1 691 373	
1984	268 806	1 959 443	
1985	276 327	2 235 770	2-milionowy pasażer
1986	297 050	2 592 820	
1987	367 008	2 959 824	
1988	442 281	3 402 105	3-milionowy pasażer
1989	655 799	4 057 904	4-milionowy pasażer
1990	560 403	4 618 307	
1991	565 105	5 183 412	5-milionowy pasażer
1992	538 806	5 722 218	
1993	491 752	6 213 970	6-milionowy pasażer
1994	482 581	6 696 551	
1995	429 156	7 125 707	7-milionowy pasażer
1996	386 264	7 511 971	
1997	417 117	7 929 088	
1998	445 935	8 375 023	8-milionowy pasażer
1999	405 656	8 777 697	
2000	404 585	9 128 264	9-milionowy pasażer
2001	338 395	9 520 659	
2002	333 393	9 854 052	
2003	315 126	10 169 178	10-milionowy pasażer
2004	387 696	10 556 874	
2005	443 293	11 000 167	11-milionowy pasażer
2006	463 202	11 463 369	
2007	476 328	11 939 697	
2008	433 647	12 373 344	12-milionowy pasażer
2009	334 742	12 708 086	
2010	344 422	13 052 508	13-milionowy pasażer
2011	279 693	13 332 201	
2012	284 103	13 616 304	
2013	305 507	13 921 811	
2014	285 833	14 207 644	14-milionowy pasażer
2015	246 527	14 454 171	
2016	249 247	14 703 418	
2017	257 506	14 960 924	
2018	322 499	15 283 423	15-milionowy pasażer
2019	343 891	15 627 314	
½ 2020	108 508	15 735 823	

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.

TABELA 19. Milionowe progi przewozów samochodów ciężarowych PŻB [szt.].

ROK	SAMOCODY CIĘŻAROWE	KUMULACJA	MILIONOWE PROGI
1977	11 560		
1978	16 936	28 496	
1979	20 350	48 846	
1980	19 778	68 624	
1981	20 811	89 435	
1982	22 168	111 603	
1983	22 168	133 771	
1984	20 494	154 265	
1985	21 495	175 760	
1986	24 220	199 980	
1987	25 095	225 075	
1988	23 637	248 712	
1989	21 703	270 415	
1990	26 130	296 545	
1991	30 790	327 335	
1992	33 671	361 006	
1993	38 561	399 567	
1994	40 211	439 778	
1995	30 210	469 988	
1996	20 514	490 502	
1997	20 609	511 111	<u>½ milionowy sam. ciężarowy</u>
1998	19 222	530 333	
1999	19 971	550 304	
2000	22 821	573 105	
2001	19 899	593 024	
2002	17 717	610 741	
2003	29 135	639 876	
2004	40 610	680 486	
2005	42 257	722 743	
2006	50 692	773 435	
2007	61 026	834 461	
2008	57 185	891 646	
2009	50 271	941 917	
2010	59 324	1 001 241	<u>1-milionowy sam. ciężarowy</u>
2011	58 227	1 059 468	
2012	52 957	1 112 425	
2013	68 823	1 181 248	
2014	67 193	1 248 441	
2015	76 257	1 324 698	
2016	93 161	1 417 859	
2017	113 122	1 530 981	<u>1,5 milionowy sam. ciężarowy</u>
2018	143 390	1 674 371	
2019	157 180	1 831 551	
½ 2020	69 288	1 900 839	

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.

TABELA 20. Milionowe progi przewozów samochodów osobowych promami PŻB [szt.].

ROK	SAMOCODY OSOBOWE	KUMULACJA	MILIONOWE PROGI
1977	50 800		
1978	59 343	110 143	
1979	60 863	171 006	
1980	50 893	221 899	
1981	49 010	270 909	
1982	26 334	297 243	
1983	43 040	340 283	
1984	49 090	389 373	
1985	49 282	438 655	
1986	56 546	495 201	
1987	68 493	563 694	
1988	85 555	649 249	
1989	145 003	794 252	
1990	133 556	927 808	
1991	140 932	1 068 740	1-milionowy sam. osobowy
1992	113 423	1 182 163	
1993	109 824	1 291 987	
1994	106 033	1 398 020	
1995	90 741	1 488 761	
1996	75 220	1 563 981	
1997	77 357	1 641 338	
1998	90 941	1 732 279	
1999	80 015	1 812 294	
2000	79 902	1 892 196	
2001	63 460	1 955 656	
2002	57 174	2 012 830	2-milionowy sam. osobowy
2003	55 153	2 067 983	
2004	78 021	2 146 004	
2005	107 150	2 253 154	
2006	126 248	2 339 402	
2007	142 471	2 521 873	
2008	138 206	2 660 079	
2009	111 229	2 771 308	
2010	117 732	2 889 040	
2011	104 099	2 993 139	
2012	107 444	3 100 583	3-milionowy sam. osobowy
2013	118 320	3 218 903	
2014	111 648	3 330 551	
2015	102 042	3 432 593	
2016	105 926	3 538 519	
2017	112 660	3 651 179	
2018	141 305	3 792 484	
2019	146 813	3 939 297	
½ 2020	48 342	3 987 639	

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.

TABELA 21. Milionowe progi przewozów ładunków brutto promami pżb [ton].

ROK	IŁOŚĆ ŁADUNKÓW BRUTTO	KUMULACJA	MILIONOWE PROGI
1977	240 000		
1978	417 319	657 319	
1979	499 788	1 157 107	
1980	474 249	1 631 356	
1981	489 541	2 120 897	
1982	501 802	2 622 699	
1983	528 950	3 151 649	
1984	491 344	3 642 993	
1985	523 584	4 166 577	
1986	585 142	4 751 719	
1987	591 155	5 342 874	5-milionowa tona
1988	544 278	5 887 152	
1989	492 905	6 380 057	
1990	580 986	6 961 043	
1991	682 663	7 643 706	
1992	749 661	8 393 367	
1993	886 164	9 279 531	
1994	950 269	10 229 800	10-milionowa tona
1995	713 545	10 943 345	
1996	468 483	11 411 828	
1997	486 680	11 898 508	
1998	457 391	12 355 899	
1999	468 596	12 824 495	
2000	535 069	13 359 564	
2001	447 868	13 807 432	
2002	388 781	14 196 213	
2003	626 849	14 823 062	
2004	849 674	15 672 736	15-milionowa tona
2005	898 220	16 570 956	
2006	1 092 498	17 663 454	
2007	1 317 177	18 980 631	
2008	1 241 635	20 222 266	20-milionowa tona
2009	1 132 129	21 354 395	
2010	1 398 529	22 752 924	
2011	1 362 183	24 115 107	
2012	1 257 482	25 372 589	25-milionowa tona
2013	1 673 300	27 045 889	
2014	1 599 056	28 644 945	
2015	1 845 816	30 490 761	30-milionowa tona
2016	2 223 533	32 714 294	
2017	2 693 867	35 408 161	35-milionowa tona
2018	3 457 079	38 865 240	
2019	3 733 362	42 598 602	40-milionowa tona
½ 2020	1 615 796	44 214 398	

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.

W 2020 roku należy spodziewać się przekroczenia kilku progów przewozowych: 16-milionowego pasażera, 4-milionowego samochodu osobowego, 2-milionowego samochodu ciężarowego oraz 45-milionowej tony ładunku.



M/V BALTIVIA. Fot. archiwum PŻB.

Infrastruktura przedsiębiorstwa

Port Kołobrzeg / 184

Bazy promowe / 188

Flota promowa PŻB / 200

Flota trampowa PŻB / 227

Gospodarka energetyczna / 232



Port Kołobrzeg

Przed II wojną światową małe porty Środkowego Wybrzeża prowadziły ożywioną działalność gospodarczą: utrzymywano żeglugę kabotażową, do Szwecji pływały małe statki pasażerskie, funkcjonowały duże magazyny portowe. W marcu 1948 roku zaczęto obsługiwać statki towarowe. Początkowo przeładunki prowadziła utworzona w listopadzie 1947 roku prywatna firma Towarzystwo Spedycyjno-Przeładunkowe Transporter ze Szczecina. Przewożono przede wszystkim węgiel do Szwecji. 30 grudnia 1949 roku Minister Żeglugi wyznaczył na spedytora w porcie Kołobrzeg przedsiębiorstwo państwowe ze Słupska.

W grudniu 1952 roku port handlowy zamknięto na osiem lat. Otwarto go ponownie w 1960 roku, a przeładunkami zajął się Zarząd Portu Szczecin. Niestety dawne urządzenia portowe i dźwigi już nie istniały. Wszelkie prace wykonywano ręcznie. Przeładowywano głównie węgiel, drewno i zboża. Państwowe Zakłady Zbożowe dysponowały elewatorami portowymi. Rosły przeładunki, średnio do portu wpływało rocznie około 250 statków, głównie po węgiel. W 1968 roku port obsłużył 327 jednostek, które przewiozły 181 tysięcy ton ładunków. Planowano większe inwestycje w porcie, takie jak remonty nabrzeży i budowę urządzeń do przeładunków. Niestety brak środków finansowych uniemożliwił ich realizację. Zarząd Portu Szczecin był zarządcą portu handlowego Kołobrzeg do 1972 roku.

Od 1 marca 1973 roku operatorem portu handlowego w Kołobrzegu było przedsiębiorstwo połowowe Barka, kierowane przez dyrektora Jana



Port handlowy w Kołobrzegu – lata 60. XX wieku.

Fot. Archiwum PZB.

Szymańskiego. Zlecił on opracowanie badawcze dotyczące rozwoju portu Kołobrzeg i projektów jego przebudowy.

W kwietniu 1973 roku w Departamencie Polityki Gospodarczej Ministerstwa Żeglugi powstał dokument „Ocena rozwoju morskiej żeglugi promowej”, w którym założono, że w latach 1973–1980 ilość linii promowych wzrośnie do pięciu, a polska flota promowa zwiększy się z trzech do dziesięciu. Organizacyjnie miał tym zająć się nowy, specjalnie do tego celu powołany armator – Polska Żegluga Bałtycka. Z kilku wariantów lokalizacji wybrano Kołobrzeg. W roku 1974 zatopiono kamień węgielny, a w 1975 roku miała rozpocząć się rozbudowa portu.

Plany przygotowane przez przedsiębiorstwo Barka przejęła w 1976 roku Polska Żegluga Bałtycka. Przejęła ona przeładunki towarowe w porcie handlowym. Ponadto zarządzała małymi portami w Darłowie, Ustce i Łebie. Plany rozbudowy portu w Kołobrzegu, tzn. powiększenie go i budowa nowego awanportu, przerastały możliwości finansowe ówczesnej władzy. Ponadto pojawił się konflikt

rozwijającej się funkcji uzdrowskiej miasta z rozwojem przeładunków w porcie.

W dniu 12 maja 1976 roku do portu Kołobrzeg wpłynął pierwszy statek przekazany kołobrzieskiemu armatorowi m/s RUCIANE, z 13 marynarzami na pokładzie, kierowany przez kapitana żeglugi wielkiej Włodzimierza Makowskiego. Na terenie portu, przy nabrzeżu, zbudowano siedzibę armatora – biurowiec, z widokiem tarasowym na wejście do portu. Wnętrze budynku otrzymało wysoki standard, w tym marmurowe ściany korytarzowe. Biurowiec oddano do użytku w kwietniu 1978 roku.

Na terenie portu powstał duży magazyn drobnicy. W 1979 roku przeładunki w porcie wzrosły do 391 tysięcy ton, a liczba obsługiwanych statków wyniosła 487. W latach osiemdziesiątych odnotowany znaczny spadek przeładunków: w 1985 roku wyniosły 214 tysięcy ton. Przejściowy wzrost nastąpił w 1990 roku, kiedy przeładowano 264 tysięcy ton.

Na terenie portu funkcjonował Armatorski Ośrodek Remontowy, który realizował bieżące prace remontowe floty PŻB. Obok bieżących prac konserwacyjnych i remontowych statków zrealizował on dwa spektakularne przedsięwzięcia: budowę sposobem gospodarczym własnych kontenerów (dwie sztuki) oraz zbudowanie stalowego pontonu, który został najpierw zainstalowany w Kopenhadze, a po likwidacji linii duńskiej w Ystad. Ponton umożliwiał bezpieczne wjeżdżanie i wyjeżdżanie samochodów na prom.

Zaniechanie ambitnych planów budowy większego awanportu oraz bazy promowej w Kołobrzegu skłoniło kierownictwo armatora do działań w kierunku zwiększenia wejścia do portu, aby polepszyć możliwości przeładunkowe oraz bezpieczeństwa żeglugi dla statków wpływających do Kołobrzegu.



Biurowiec Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w porcie Kołobrzeg.
Fot. K. Ratajczyk.

Dotychczas port mógł przyjmować statki o długości do 75 m.

Pomimo możliwości przeładunkowych portu do 370 tysięcy ton, w 1994 roku przeładunki spadły poniżej opłacalności do 149 tysięcy ton.

W 2000 roku powstała spółka Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o.

W porcie Kołobrzeg miały miejsce zaplanowane przez kierownictwo PŻB procesy restrukturyzacji przedsiębiorstwa. Powstały spółki pracownicze: w 2001 roku Dźwig, a w 2003 roku Docker, zbudowano dwa nowe magazyny drobnicy, zainstalowano wagę do samochodów ciężarowych. Wyniki finansowe portu były jednak słabe.

Dnia 12 stycznia 2004 roku dwa elewatory zbożowe wpisano do Rejestru Zabytków pod numerem A-157. Elewatory zbudowane w 1929 roku przez Towarzystwo Gospodarcze Pomorza posiadają dwie wagi do zboża typu Chronos. Magazynowane jest w nich zboże przygotowywane na eksport oraz okresowo zboża z importu, ponadto

granulaty paszowe i śruta sojowa. W 2005 roku w porcie przeładowano 164 tysięcy ton ładunków, a zawinęło do niego 226 statków. W tym czasie wzrosły przeładunki drobnicy, a spadły towary masowe. Nowością w asortymencie towarów były przeładunki ponadgabarytowe: skrzydła i wieże elektrowni wiatrowych. Ale podstawowy asortyment przeładunkowy stanowiło zboże, drobnica, drewno, kruszywa, pellet i nawozy. Pojawiają się też statki z surowcami rybnymi dla firmy Superfish w Kukinii. W 2005 roku dwa statki przywiozły 1900 ton dorszy. Lokalne przetwórstwo rybne sprowadzało około 70% surowców rybnych z importu.

Tereny portu morskiego Kołobrzeg zlokalizowane są po obu brzegach rzeki Parsęty: po stronie wschodniej leży przystań handlowa i przystań pasażerska, na Wyspie Solnej marina, a na zachodnim brzegu przystań rybacka i port wojenny. W rozwidleniu kanałów portowych znajduje się obecnie obrotnica statków o średnicy 140 m i powierzchni 15 386 m². Port osłaniają dwa falochrony o długościach wschodni 308 m i zachodni 205 m. Szerokość wejścia na wysokości zachodniego falochronu wynosi 47 m i zwęża się do 24 m. Redę portu Kołobrzeg stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1,5 NM.

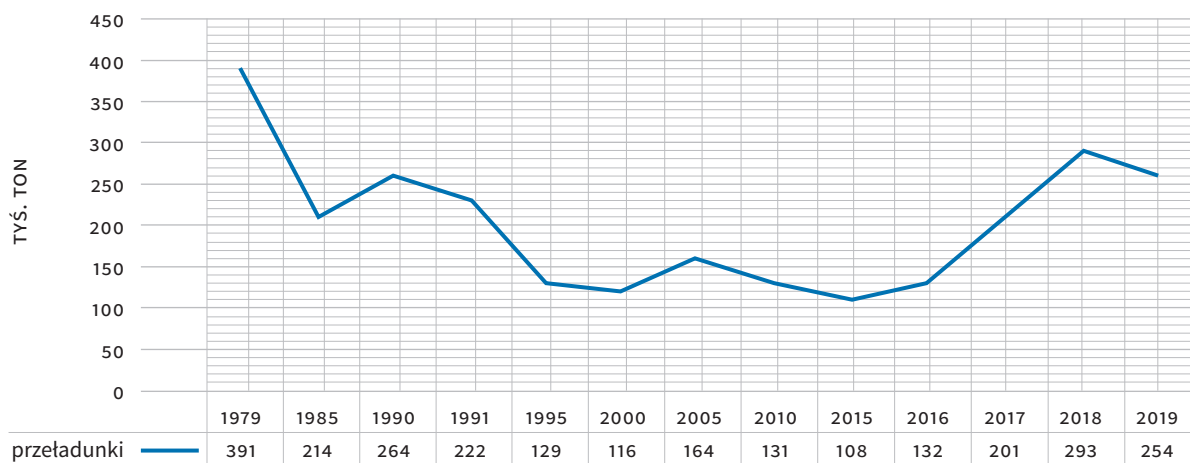
Podstawowe parametry portu:

- » łączna długość nabrzeży 786 m
- » głębokość przy nabrzeżach 4,5 – 6 m
- » powierzchnia portu 240 ha
- » powierzchnia użytkowa magazynów 3700 m²
- » powierzchnia placów składowych 59 966 m²
- » pojemność składowa elewatorów 5 905 ton



Rys. 90. Widok na nabrzeża portu handlowego w Kołobrzegu.
Fot. K. Ratajczyk.

W 2009 roku w Polskiej Żegludze Bałtyckiej zapadła decyzja o sprzedaży całego portu handlowego w Kołobrzegu miastu Kołobrzeg. Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg zakupił od PŻB 11 ha terenu wraz z zabudowaniami w porcie za 10 mln zł. Nowy właściciel przejął także nabrzeża portowe, place składowe, magazyny oraz budynek biurowy. Centrala Polskiej Żegludgi Bałtyckiej s.A. pozostała w swojej siedzibie na zasadzie wynajmu pomieszczeń.



Przeładunki w porcie Kołobrzeg. Opracowanie własne.



Widok portu Kołobrzeg z elewatorami i biurkami PZB. Fot. R. Gauer.

Bazy promowe

TERMINAL PROMOWY W ŚWINOUJŚCIU

Terminal promowy położony jest we wschodniej części portu morskiego Świnoujście, na wyspie Wolin, w Świnoujściu, w części miasta Warszów. Baza promowa powstała w miejscu dawnej stacji kolejowej, na początku XX wieku. Był to niemiecki barak po byłej stacji kolejowej (rok budowy 1906), latami pełnił funkcję terminalu promowego. Od 1949 roku terminalem kierował Zarząd Portu w Szczecinie. W dniu 1 kwietnia 1977 roku terminal został przekazany przez Zarząd Portów Szczecin–Świnoujście nowemu armatorowi – P. P. Polskiej Żegludze Bałtyckiej w Kołobrzegu, który de facto już od 8 marca 1977 roku obsługiwał promy w Świnoujściu na linii do Ystad. Nosił wtedy nazwę: Baza Promów Morskich PŻB.

Dnia 6 kwietnia 1994 roku został uroczystie otwarty przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Bogusława Liberadzkiego międzynarodowy dworzec morski w Świnoujściu. Inwestycja realizowana od 1988 roku obejmuje modernizację dwóch istniejących stanowisk, budowę trzech nowych i kompleksu obiektów infrastruktury technicznej, a także przejścia graniczno-celnego dla samochodów osobowych i ciężarowych oraz terminalu pasażerskiego z galeriami pasażerskimi opasującymi nabrzeże i łączącymi je w jedną całość. Sam budynek dworca ma powierzchnię ponad 4 tys. m². Kasy biletowe, serwis biur podróży, kawiarnie, poczekalnie, sklepy – wszystko to gwarantuje nie tylko wygodę i bezpieczeństwo. Piękny granit, szkło i aluminium podwyższają standard. Terminal samochodowy



Dworzec Morski w Świnoujściu, ul. Dworcowa 1.

Fot. W. Mileńko.

zostanie oddany do użytku we wrześniu 1995 roku. Nowa baza może przyjąć w ciągu doby 4–5 tys. pasażerów i obsługiwać 15 promów pasażersko-samochodowych (po trzy na każdym nabrzeżu). Znajdują się tu jedyne w Polsce nabrzeża umożliwiające obsługę promów kolejowo-samochodowych³⁴⁰.

Dnia 16 czerwca 1997 roku PŻB uruchomiła kolejną linię promową: Świnoujście–Kopenhaga. We wcześniejszych latach oferowano również połączenia promowe na przedłużonej linii kopenhaskiej: do Felixstowe w 1978 roku i do Travemünde – na przełomie lat 1982/1983. W latach 1995–2000 działała linia Świnoujście–Malmö, zaś na przełomie lat

³⁴⁰ Baza promowa w Świnoujściu, M. Sławatyniec, „Spedycja i Transport”, 1994/6, s. 22–24.

2002/2003 linia kopenhaska doczekała się kolejnego wariantu: Świnoujście–Ystad–Kopenhaga. 31 października 2010 roku została zamknięta linia do Kopenhagi oraz linia sezonowa na Bornholm.

Polska Żegluga Bałtycka była właścicielem terminalu do 31 lipca 2001 roku. Decyzja o sprzedaży tego wspaniałego obiektu zapadła w listopadzie 2000 roku, za zgodą Ministra transportu i Gospodarki Morskiej. Sprzedaż była jedynym sposobem na uratowanie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. W dniu 15 maja 2001 roku bazę sprzedano Zarządowi Morskich Portów Szczecin–Świnoujście za 198 mln zł. Od 1 sierpnia 2001 roku terminal działa jako samodzielne przedsiębiorstwo, będące własnością spółki Polskie Terminale z siedzibą w Szczecinie, w której 100% udziałów ma Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

W 2015 roku terminal został rozbudowany o nowe nabrzeże, umożliwiające obsługę statków do długości 220 metrów. Wyposażenie terminala stanowi siedem nabrzeży, w tym dwa przeznaczone dla wagonów kolejowych. Do terminalu prowadzi droga krajowa nr 3, będąca jednocześnie częścią europejskiej trasy E65. Terminal posiada połączenia lądowe (drogowe i kolejowe) oraz wodne (przez tor wodny Świnoujście–Szczecin) ze Szczecinem i resztą kraju.

Baza Promowa w Świnoujściu dokonywała stałą obsługę promów pasażersko-samochodowych, kolejowo-samochodowych i uniwersalnych.

Roczne możliwości przeładunkowe Terminalu Promowego w Świnoujściu szacuje się na poziomie: 2–3 mln pasażerów, 0,5–0,8 mln samochodów osobowych, 0,5–0,8 mln samochodów ciężarowych,



Baza promowa w Świnoujściu. Widok od strony akwenu.
Fot. W. Mileńko.

100 000 wagonów kolejowych i 9 mln ton ładunków³⁴¹. Wykonanie obrotów portowych w 2017 roku było: 1 084 714 pasażerów, 268 817 samochodów osobowych, 465 319 samochodów ciężarowych, 16 852 wagonów kolejowych i 6 348 614 ton ładunków.

Kierownikami Bazy Promowej PŻB byli: Wiesław Mileńko, Leszek Bursiak i obecnie Mariusz Kaśkosz.

341 *Terminal Promowy Świnoujście*, <http://www.sft.pl/pl/mozliwosci> [dostęp 2017.11.27].

TABELA 25. Przewozy promowe pżb z Terminala Promowego w Świnoujściu.

ROK	PASAŻEROWIE	SAM. OSOBOWE	SAM. CIĘŻAROWE	ŁADUNKI [tys. ton]
1977	184 446	44 849	9 507	205 447
1978	212 953	47 627	13 369	359 129
1979	242 500	46 314	15 933	430 924
1980	179 972	35 372	14 671	393 916
1981	191 206	38 634	16 514	411 893
1982	93 139	21 983	17 940	430 818
1983	157 700	33 361	18 836	465 227
1984	194 528	37 785	16 830	429 188
1985	197 542	38 160	17 970	457 281
1986	225 974	45 718	20 735	516 859
1987	279 544	56 048	21 414	519 514
1988	342 675	71 441	20 013	468 571
1989	536 167	124 924	17 852	423 751
1990	457 539	116 561	22 445	522 787
1991	443 487	117 125	26 870	623 865
1992	430 034	92 733	29 099	685 268
1993	387 408	87 637	33 704	822 634
1994	369 751	84 978	34 768	873 634
1995	324 755	70 954	25 051	639 045
1996	290 025	55 634	18 782	452 255
1997	298 495	55 727	18 262	460 244
1998	331 820	69 733	16 596	425 780
1999	285 261	57 225	17 088	433 570
2000	270 400	54 844	18 835	482 851
2001	205 722	40 054	14 404	379 962
2002	203 471	34 952	12 417	325 961
2003	197 349	34 814	22 749	555 883
2004	229 578	46 674	32 478	759 329
2005	271 371	69 811	32 679	789 389
2006	307 256	86 419	39 113	960 329
2007	305 546	96 761	41 597	1 088 608
2008	258 531	91 934	30 809	927 031
2009	186 865	71 130	25 827	830 983
2010	188 919	77 030	34 441	1 071 681
2011	131 678	63 354	35 365	1 051 807
2012	138 426	64 784	33 750	995 663
2013	179 610	78 624	59 557	1 551 505
2014	163 447	70 341	58 645	1 447 897
2015	139 045	64 358	64 546	1 694 658
2016	144 430	67 623	78 882	2 040 748
2017	153 589	73 891	98 542	2 498 723
2018	205 766	98 866	126 893	3 234 006
2019	177 977	92 162	129 305	3 355 475
2020	63 115	32 055	55 265	1 268 206

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.



Prace modernizacyjne w porcie Świnoujście. Fot. W. Mileńko.

TERMINAL PROMOWY W GDAŃSKU

Baza Promów Morskich w Gdańsku usytuowana jest przy głównym kanale portowym w Gdańsku – Nowym Porcie, na Nabrzeżu Ziółkowskiego, przy ul. Przemysłowej 1. W 1997 roku, po utworzeniu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Zarząd Portu Gdańsk przekazał nowo powstałej firmie swoją przystań promową. Terminal obsługuje jedynie jedno połączenie: linię Gdańsk–Nynäshamn. Początkowo linia ta była przedłużona do Helsinek. Na potrzeby jej funkcjonowania wycarterowano od fińskiej Silja Line prom m/f ALLATOR, który w 1978 roku został wykupiony przez PŻB i od 14 maja 1978 roku nosił nazwę m/f ROGALIN. Następnym promem na tej linii był m/f SILESIA, a od 16 lipca 2003 roku pływała m/f SCANDINAVIA. Pomiędzy 15 stycznia 2007 a 5 lutego 2013 trasę tę dodatkowo obsługiwał również inny prom Polferries – m/f BALTIVIA. Z Gdańska promy pływały też do Oxelösund. Baza położona jest w pobliżu głównej drogi Nowego Portu, prowadzącej do centrum Gdańska i dalej do Gdyni.

Do dnia 11 sierpnia 2009 roku Baza Promowa była własnością Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Została sprzedana na rzecz Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Od 12 sierpnia 2009 roku do maja 2015 była dzierżawiona od ZMPG. Baza ta nie pozwalała na rozwój (zbyt małe zanurzenie, długość dla promu po uwzględnieniu pontonu wynosiła 155 m).

Podstawowe parametry Bazy:

- » Budynek terminalu promowego 990 m²
- » Wiata odpraw 690 m²
- » Wiata na trailery 540 m²
- » Magazyn 216 m²
- » Powierzchnia całkowita 13 982 m²
- » Plac wewnętrzny 11 000 m²



Dworzec Morski w Gdańsku, ul. Przemysłowa 1.

Fot. archiwum PŻB.

- » Nabrzeże promowe długość 132 m
głębokość 6,5 m

W skład terminala wchodziły:

- » budynek odpraw pasażerskich wraz z pomieszczeniami służb granicznych, firm spedycyjnych, agencji celnych i armatora;
- budynek posiada pięć ciągów odpraw pasażerskich pieszych, wiata do odpraw pojazdów posiadająca cztery ciągi,
- » place składowe oraz postojowe dla pojazdów oczekujących na odprawę graniczno-celną lub załadunek na prom, magazyny, m.in. celne, służące do przechowywania ładunków na/z promu,
- » nabrzeże z rampą prostą lądową ruchomą (w pionie), stanowiącą przedłużenie nabrzeża,
- » bar, sklep wolnocłowy.

Zakres działalności Bazy obejmuje:

- » obsługę pasażerów w zakresie informacji turystycznej, sprzedaży biletów oraz rezerwacji,
- » odprawę graniczną i celną pasażerów przybywających i odpływających,
- » obsługę agencyjną armatora PŻB w Kołobrzegu: ruchu pasażerskiego, przewozów ładunkowych, promów i statków, spedycję morską ładunków konosamentowych.

Na terenie Bazy zlokalizowane są: pięć stanowisk promowych wraz z układem placów postojowych wewnątrz i zewnątrz portowych oraz placów oczekiwania dla ładunków niebezpiecznych.

Celem spasowania promu m/f SCANDINAVIA zakupiono ponton, który przez prawie 12 lat służył jako łącznik między rampą lądową a promem (prom wykładał 1–3 rampy na ponton, a z pontonu łącznikiem (flopem) z rampą lądową, pojazdy zjeżdżały na ląd). Budynek bazy promowej (tymczasowy) przetrwał prawie 40 lat (konstrukcja Uniwersytetu z Czechosłowacji), parterowy – w środku biura Urzędu Celnego, wop (potem Straży Granicznej), Polferries i innych (PEKAES, C. Hartwig), bar i sklep wolnocłowy Baltony. Z czasem instytucje te opuściły pomieszczenia w budynku bazy. Ruch pasażerów pieszych odbywał się po ruchomym trapie pasażerskim, a od 2006 roku poprzez wieżę trapową schodami (bez windy).

Dnia 8 maja 2015 roku nastąpiło całkowite przeniesienie działalności w nowe miejsce do Terminala Promowego Westerplatte. Znajduje się on na Nabrzeżu Obrońców Westerplatte w porcie morskim Gdańsk, ul. Sucharskiego 70. Powstał w 2002 roku na potrzeby obsługiwanego przez duńską firmę

DFDS Seaways połączenia Gdańsk–Trelleborg–Kopenhaga. Było obsługiwane do 22 listopada 2003 roku, po czym połączenie zostało zawieszone i ostatecznie zlikwidowane 6 lutego 2004 roku. 27 września 2004 roku DFDS uruchomiło połączenie Gdańsk–Kopenhaga–Göteborg. W 2005 roku działało połączenie Gdańsk–Karlshamn z zawinięciem do Kłajpedy, obsługiwane statkiem m/v KAUNAS.

Powierzchnia bazy: ok. 15 000 m². Stanowisko promowe: 180 m, zanurzenie: 8 m, rampa lądowa ruchoma o udźwigu 80 ton. Budynek terminala to zaadaptowany na cele biurowe i obsługi ruchu pasażerskiego stary budynek, objęty ochroną jako teren historyczny II wojny światowej przez konserwatora zabytków. Rozwój jest ograniczony ze względów formalno-prawnych oraz terenowych. Na potrzeby promu m/f WAWEL armator PŻB ruch pasażerski odbywał się rękawem pasażerskim. Na prom i z promu m/f NOVA STAR ruch odbywał się poprzez plac manewrowy i pokład samochodowy promu.

Działalność na terminalu Westerplatte PŻB prowadzi w oparciu o umowę o korzystaniu z infrastruktury oraz najmu pomieszczeń. Przemianowana też została nazwa: z Baza Promowa Gdańsk na Biuro Obsługi Armatorskiej Polferries w Gdańsku (wzorując się na Świnoujściu).

Na starej bazie, jak i na terminalu Westerplatte, działalność portowa (cumowanie, wciąganie/wyciąganie naczep, ciągników, rolltrailerów, autobusów i innych pojazdów, oraz wszelkie przeładunki i mocowania na rolltrailerach, paletach była prowadzona przez pracowników PŻB (operatorów sprzętu zmechanizowanego i sztauerów).



Widok na Bazę Promową Westerplatte. Fot. archiwum PŻB.

W Gdańsku zajmuje się tym Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, dla którego PŻB s.A. jest małą częścią ich działalności.

Bazą Promową PŻB w Gdańsku kierowali najpierw: z ramienia Zarządu Poru Gdańsk Andrzej Karnabal, potem już w PŻB: Bogdan Antoszewski, Marian Bury, Rajmund Suszka, Paweł Zbonikowski, a obecnie Witold Kozal, zatrudniony w PŻB od czerwca 1983 roku na Bazie Promów Morskich w Gdańsku. Od marca 1992 roku kieruje Bazą Portów Morskich, Bazą Promową, Biurem Obsługi Armatorskiej jako kierownik Rejonu, szef Bazy Promowej, Kierownik Biura Obsługi Armatorskiej.



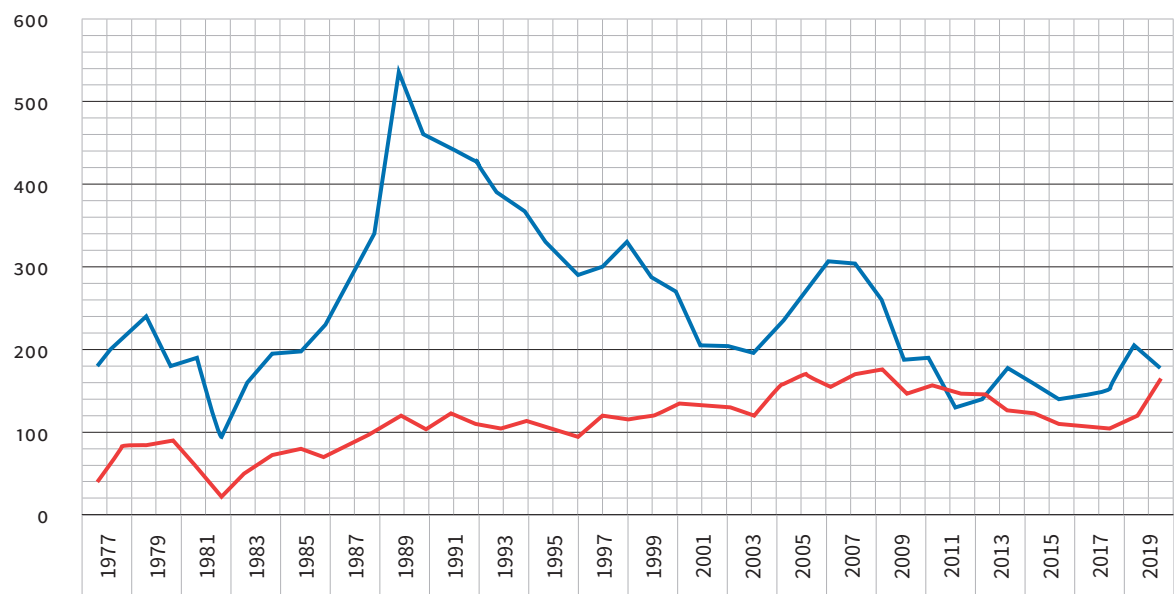
Wejście na terminal Westerplatte. Fot. archiwum PŻB.

Tabela 26. Przewozy promowe PŻB z Terminala Promowego w Gdańsku.

ROK	PASAŻEROWIE	SAM. OSOBOWE	SAM. CIĘŻAROWE	ŁADUNKI [tys. ton]
1977	39 304	5 951	2 053	34 553
1978	82 387	11 716	3 567	58 190
1979	84 391	14 549	4 417	68 864
1980	91 564	15 521	5 107	80 333
1981	59 646	10 376	4 297	77 648
1982	20 344	4 351	4 228	70 984
1983	51 085	9 679	3 841	63 723
1984	74 278	11 305	3 664	62 156
1985	78 785	11 122	3 525	66 303
1986	71 076	10 828	3 485	68 283
1987	87 464	12 445	3 681	71 641
1988	99 606	14 114	3 624	75 707
1989	119 632	20 079	3 851	69 154
1990	102 684	16 995	3 685	58 199
1991	121 618	23 807	3 920	58 798
1992	108 772	20 690	4 572	64 393
1993	104 344	22 187	4 857	63 530
1994	112 830	21 055	5 443	76 635
1995	104 401	19 787	5 159	74 500
1996	96 239	19 586	1 732	16 228
1997	118 622	21 630	2 347	26 436
1998	114 115	21 208	2 626	31 611
1999	120 395	22 790	2 883	35 026
2000	134 185	25 058	3 994	52 218
2001	132 673	23 406	5 495	67 906
2002	129 922	22 222	5 300	62 820
2003	117 777	20 339	6 386	70 966
2004	158 118	31 347	8 132	90 345
2005	171 922	37 339	9 578	108 831
2006	155 946	39 829	11 579	132 169
2007	170 782	45 710	19 429	228 569
2008	175 116	46 272	26 376	314 604
2009	147 877	40 099	24 444	301 146
2010	155 503	40 702	24 883	326 848
2011	148 015	40 745	22 862	310 376
2012	145 677	42 660	19 207	261 819
2013	125 897	39 696	9 266	121 795
2014	122 386	41 307	8 548	106 991
2015	107 482	37 684	11 711	151 158
2016	104 817	38 303	14 279	182 785
2017	103 917	38 769	14 580	195 144
2018	116 733	42 439	16 497	223 073
2019	165 914	54 651	27 875	377 887
2020	45 394	16 287	14 023	347 590

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.

OSÓB

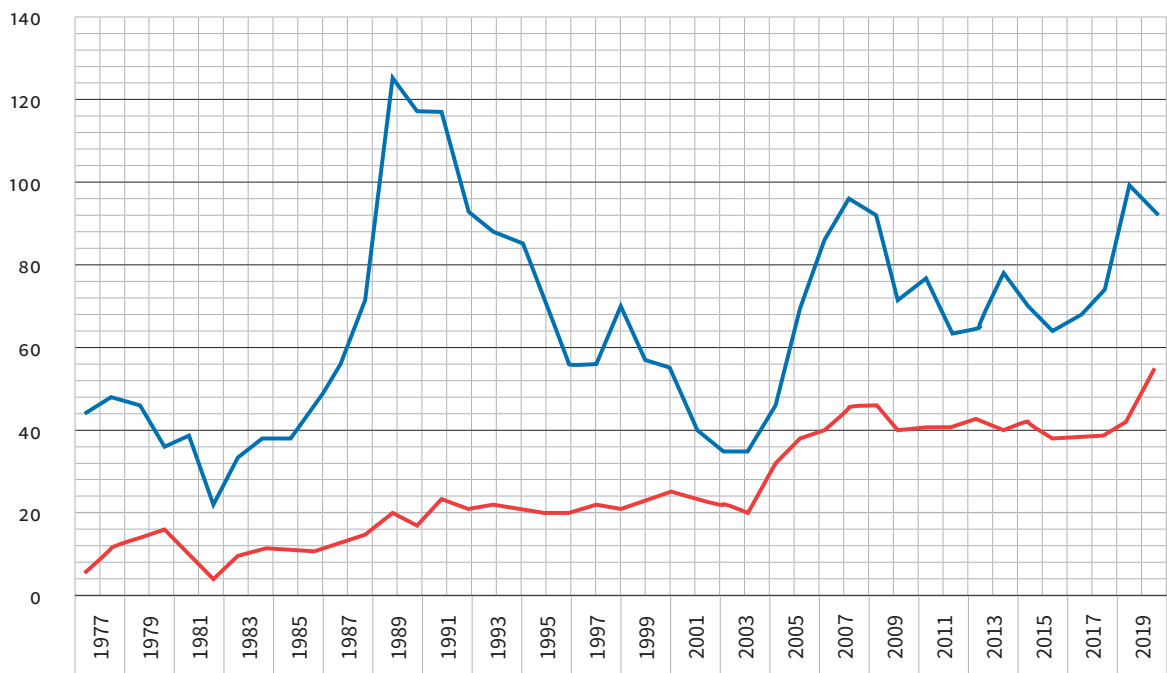


Przewozy pasażerskie na terminalach promowych
w Świnoujściu i Gdańsku. Opracowanie własne.

Świnoujście

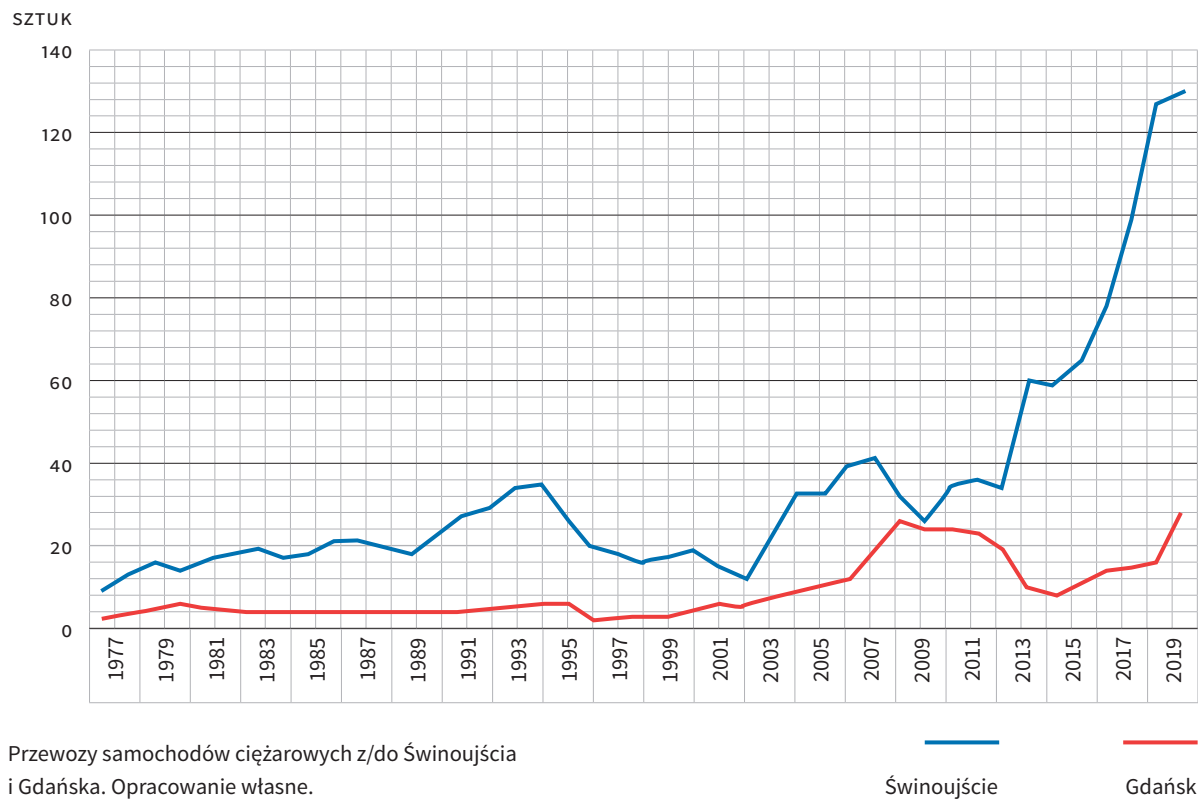
Gdańsk

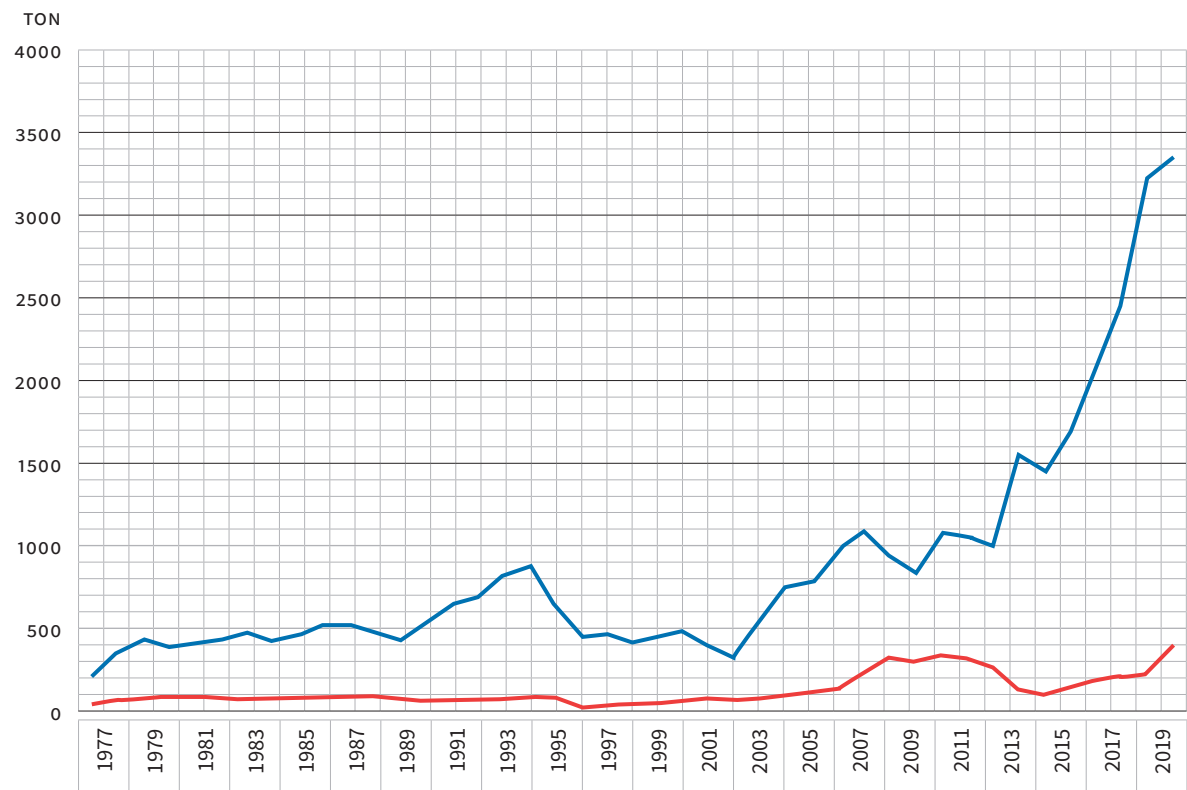
SZTUK



Przewozy samochodów osobowych promami z/do
Świnoujścia i Gdańska. Opracowanie własne.

Świnoujście Gdańsk





Przewozy ładunków z/do Świnoujścia i Gdańska.

Opracowanie własne.

Świnoujście Gdańsk

Flota promowa PŻB

M/F GRYF (1977–1980)



Prom m/f GRYF. Fot. arch. PŻB.

Zbudowany w 1962 roku przez stocznię Hanseatische Werft GmbH Hamburg w Niemczech jako HANSA EXPRESS. Był to prom pasażersko-samochodowy, który w dniu 23 czerwca 1967 roku odbył pierwszy rejs pod polską banderą i zaingerował obsługę serwisu promowego z Gdańska do Helsinek. W 1973 roku został zakupiony od armatora fińskiego, u którego pływał pod nazwą FINNDANA. W pierwszych latach służby pod polską banderą pływał pod znakami Polskiej Żeglugi Morskiej. Był to jedyny statek o białym kolorze kadłuba. Potem przeszedł do Polskich Linii Oceanicznych, a od 2 kwietnia 1976 roku pod znak Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, gdzie pływał do końca swojej służby, do 1980 roku³⁴².

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	88,20 m × 15,85 m × 4,40 m po przebudowie: 95,99 m × 15,88 m × 4,47 m
POJEMNOŚĆ	2268 BRT/695 NRT/ 660 DWT po przebudowie: 4375 BRT/1628 NRT/ 585 DWT
MOC	4297 Kw
PRĘDKOŚĆ	16,0 w.
PASAŻERÓW	420; po przebudowie: 680 (176 w kabinach)
SAMOCODY	125 samochodów osobowych

W służbie polskiej floty od 1967 roku. W Polskiej Żeglugi Bałtyckiej statek pływał 5 lat (1976–1980) na trasie Świnoujście–Ystad. W okresie tym jego wiek był 14–18 lat.

³⁴² https://pl.wikipedia.org/w/index.php?Title=M_F_Gryf&oldid=54549256

M/F SKANDYNAWIA (1977–1981)



Prom m/f SKANDYNAWIA. Fot. arch. PŻB.

Prom pasażersko-samochodowy zbudowany w 1964 roku przez stocznię N.V. Pot Shipyard Brothers w Bolnes, Holandia. Wyposażony w N.V. Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij Zaandam Holland jako VISBY. W Polskich Liniach Oceanicznych od 1970 roku. We flocie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej od 1977 roku.

Pływanie w PLO rozpoczął na linii Świnoujście–Ystad (od 1 listopada 1970 roku). W 1974 roku (20 czerwca 1974 r. – 9 wrzesień 1974 r.) obsługiwał linię Świnoujście–Travemünde, a od 5 czerwca 1975 roku pływał na linii Gdańsk–Nynäshamn. Dnia 1 kwietnia 1977 roku przeszedł na linię Świnoujście–Kopenhaga, gdzie pływał do 1981 roku. Dnia 13 maja 1978 roku podczas podróży między Gdańskiem a Helsinkami zderzył się z rosyjskim tankowcem Volgonet 106. W 1981 roku prom sprzedany do Chin.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	88,19 m × 16,41 m × 5,36 m
POJEMNOŚĆ	2825 BRT/1427 NRT/ 550 DWT
MASZYNY	Dwa 12-cylindrowe silniki Klöckner-Humboldt Deutz
PRĘDKOŚĆ	16,5 w.
PASAŻERÓW	1200; (221 w kabinach)
SAMOCODY	120 samochodów osobowych

We flocie polskiej od 1970 roku. W służbie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej statek pływał pięć lat (1977–1981), najpierw na linii do Helsinek, a potem do Kopenhagi. Jego wiek podczas serwisu PŻB: 13–17 lat.

M/F WAWEL (1977–1988)



Prom m/f WAWEL. Fot. arch. PŻB.

Prom pasażersko-towarowy zbudowany w 1966 roku przez Werft Nobiskrug w Rendsburg w Niemczech jako GUSTAV VASA. Od 20 października 1977 roku do 28 listopada 1988 roku pływał w barwach Polskiej Żeglugi Bałtyckiej na trasie Świnoujście–Kopenhaga–Travemünde. Sporadycznie, w 1978 roku na linii Gdańsk–Helsinki. W listopadzie 1988 roku sprzedany do Sea Venture Cruises, Nassau na Bahamach.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	110,65 m × 17,63 m × 4,37 m
POJEMNOŚĆ	3801 BRT/1481 NRT/ 856 DWT
MASZYNY	2 silniki MAN V8V 30/45, 2 silniki wysokoprężne MAN G9V 30/45
PRĘDKOŚĆ	20,0 w.
PASAŻERÓW	800 (w kabinach 240)
SAMOCODY	130 samochodów osobowych

We flocie polskiej od 1973 roku. W PŻB pracował 12 lat (1977–1980). Podczas tego okresu wiek promu 12–23 lat

M/F WILANÓW (1977-1997)



Prom m/f WILANÓW. Fot. arch. PŻB.

Prom pasażerko-samochodowy zbudowany w 1966 roku przez Werft Nobiskrug w Rendsburgu w Niemczech jako CROWN PRINCE CARL GUSTAV. W PŁO od 1975 roku.

W Polskiej Żegludze Bałtyckiej od 1977 roku, pływał głównie z portu Świnoujście do Travemünde, Ystad, Kopenhagi i Rønne. Również na linii Gdańsk–Nynäshamn (w 1979, 1989, oraz w latach 1990–1992).

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	110,20 m × 17,63 m × 4,37 m
POJEMNOŚĆ	4020 BRT/1666 NRT/ 890 DWT po przebudowie: 6474 m × 2999 NRT/1118 DWT
MASZYNY	4 silniki wysokoprężne MAN v9v 30/45
PRĘDKOŚĆ	21,5 w.
PASAŻERÓW	900; (176 w kabinach)
SAMOCODY	154 samochodów osobowych

We flocie polskiej od 1975 roku. W Polskiej Żegludze Bałtyckiej służył 27 lat. W okresie tym wiek promu wynosił od 11 do 37 lat. W kwietniu 1997 roku sprzedany do S.E.M. Maritime Inc. w Panamie.

M/F ROGALIN (1978–2003)



Prom m/f ROGALIN. Fot. archiwum PŻB.

Prom pasażersko-samochodowy zbudowany w 1972 roku we Francji w stoczni Chantiers Dubigeon-Normandie s.a. w Nantes, dla armatora Silja Line. Statek pływał jako AALLATOR dla Silja Line (1972–1978), ROGALIN w Polskiej Żegludze Bałtyckiej (1978–1983), EDDA dla Faraskip w 1983 – czarter islandzki, ROGALIN w PŻB (1983–1987), CELTIC PRIDE w Swansea Cork Ferries w 1987 – czarter irlandzki, ROGALIN w PŻB (1987–1988), CELTIC PRIDE w Swansea Cork Ferries w 1988 – czarter irlandzki, ROGALIN w PŻB (1988–1991), CELTIC PRIDE w Swansea Cork Ferries w 1991–1992 – czarter irlandzki, ROGALIN w PŻB (1992–1999), ROGALIN w Polferries (PŻB) pod banderą Wysp Bahama. W 2003 roku złomowany w Indiach.

Od 1 października 1977 roku prom czarterowany przez Polską Żeglugę Bałtycką na linię

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	126,79 m × 19,54 m × 5,15 m
POJEMNOŚĆ	7801 BRT/3766 NRT/ 1230 DWT po przebudowie w 1994: 10241 BRT/3780 NRT/ 1148 DWT
MOC	11 769 kW
MASZYNY	2 diesle SEMT Pielstick 16 PC2V-400
PRĘDKOŚĆ	21,0 w.
PASAŻERÓW	984 ; (438 w kabinach III klasy), 60 foteli samolotowych
SAMOCODY	147 samochodów osobowych lub 17 ciężarowych

Helsinki–Gdańsk–Nynäshamn. Zakupiony przez PŻB 10 maja 1978 roku do obsługi trasy Gdańsk–Helsinki. We wrześniu 1979 roku prom zderzył się we mgle pod Porkalą z holenderskim tankowcem CORAL RUBRUM. Od 3 maja 1982 roku pływał na linii Świnoujście–Kopenhaga–Travemünde. Od maja do października 1983 roku czarterowany przez Faraskip H/F z Reykjavíku na linię Reykjavík–Newcastle–Bremenhaven. Od 19 września 1983 roku do września 1987 roku obsługiwał linię Świnoujście–Kopenhaga–Travemünde. W dniu 10 grudnia 1985 roku prom zderzył się w Travemünde ze statkiem NORDPALOMA. 31 grudnia 1985 roku odbył rejs sylwestrowo-noworoczny do Londynu. Od kwietnia 1987 roku do listopada 1992 roku czarterowany do Swansea Cork Trading i pływał na linii Swansea–Cork. Od listopada 1992 roku

nastąpił powrót promu na linię Gdańsk–Ny-
nāshamn, a od listopada 2002 obsługiwał linię
Świnoujście–Ystad. W dniu 17 lipca 2003 roku
wystawiony w Gdańsku na sprzedaż, a w paździer-
niku 2003 roku sprzedany do Indii i złomowany.

Obok rejsów liniowych prom ROGALIN wykony-
wał też rejsy wycieczkowe, m.in. do Helsinek, Sztok-
holmu, Göteborgu, Kopenhagi, Travemünde^{343,344}.

Statek o pojemności 984 miejsc pasażerskich,
w tym 438 miejsc kabinowych (3 klasy) oraz 60 miejsc
na fotelach lotniczych. Na dwupoziomowy pokład
samochodowy zabierał do 147 samochodów osobo-
wych, ładowanych przez furtę dziobową i rufową lub
17 ciężarowych. Obsługę gastronomiczną zapewniały:
restauracja, cafeteria oraz bary: kawiarnia, pub, night
club, sauna bar, dyskoteka. Do dyspozycji pasażerów
były też: basen z sauną, salon fryzjerski, pokój zabaw
dla dzieci, sala konferencyjna, kasyno oraz sklepy
wolnocłowe. Komfort podróży zapewniały aktywne
stabilizatory przechyłów. W latach 80. XX wieku był
nieoficjalnie statkiem flagowym PŻB. Swoją karierę
zakończył w 2003 roku, sprzedany do Indii na złom.

W służbie polskiej do 1978 roku. W Polskiej
Żegludze Bałtyckiej pracował 26 lat. W okresie tym
jego wiek wynosił 6–31 lat.

343 [https://pl.wikipedia.org/w/index.
php?title=M_F_Rogalin&oldid=58610233](https://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=M_F_Rogalin&oldid=58610233)
344 <http://www.ferry-site.dk/index.php> [dostęp: 2020.10.09].

M/F POMERANIA (1978–2011)



Prom m/f POMERANIA. Fot arch. PŻB.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU	
WYMIARY	127,44 m × 19,46 m × 5,42 m po przebudowie: 127,44 m × 21,40 m × 5,65 m
POJEMNOŚĆ	7414 BRT/3819 NRT/1146 DWT po przebudowie: 12087 BRT/4453 NRT/ 1856 DWT
MOC	12 530 kW
MASZYNY	4 diesle CODAD Zgoda-Sulzer 6ZL 40/48
PRĘDKOŚĆ	20,5 w.
PASAŻERÓW	984; po przebudowie: 1000 (436 w kabinach, potem 478)
SAMOCODY	277 samochodów osobowych, po prze- budowie 273 lub 26 ciężarowych. Linia ładunkowa: 468 m

Prom pasażersko-samochodowy (ro-pax) zbudowany w 1978 roku w Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego na zamówienie kołobrzeskiego armatora Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Był to pierwszy prom z serii B-490 (nr budowy B-490/1). Jego jednostkami bliźniaczymi były: m/f SILESIA (od 2006 roku m/f Yuzhnaya Palmyra), zamówiona przez PŻB – m/f MASOWIA (sprzedana po ukończeniu tureckiemu armatorowi Turkish Maritime Lines, ostatecznie w służbie tureckiej marynarki wojennej pod nazwą m/f ISKENDERUN) oraz dwa promy zbudowane dla armatora tureckiego: m/f ANKARA i m/f SAMSUN.

Prom m/f POMERANIA został zwodowany 31 maja 1977 roku. Na początku swojej służby w PŻB, od lipca 1978 roku jednostka obsługiwała linię Świnoujście–Kopenhaga, w listopadzie 1978 roku wydłużoną do portu Felixstowe w Wielkiej Brytanii (Suffolk), leżącego nad Morzem Północnym. W 1979 roku POMERANIA pływała na linii Helsinki–Nynäshamn–Gdynia³⁴⁵. W okresie załamania rynku przewozów z Polski, w 1981 roku prom został początkowo wyczarterowany szwedzkiemu operatorowi Kalmar Line (obsługiwał linię Kalmar–Rønne), a w 1982 roku trafił do CoTuNav na linię śródziemnomorską Genua/Marsylia–Tunis, po czym w 1983 roku powrócił na Bałtyk w związku z reaktywacją żeglugi na linii do Kopenhagi. Od maja 1982 roku do października 1983 roku została ona przekształcona w połączenie kombinowane Świnoujście–Kopenhaga–Travemünde. W 1984 roku został zmodernizowany. Pływał potem na linii Gdańsk–Helsinki, a następnie od 14 października 1995 roku na linii Świnoujście–Malmö.

W 1997 roku poddany został gruntownemu remontowi i przebudowie w Gdańskiej Stoczni Remontowej im. J. Piłsudskiego. Zakres prac obejmował przebudowę części pasażerskiej i kadłuba

jednostki. Zwiększono jego szerokość z 19,41 m do 21,70 m, co spowodowało zwiększenie pojemności do 12 087 RT. Zwiększono też liczbę miejsc pasażerskich z 984 do 1000 (w tym kabinowych z 436 na 478), kosztem maksymalnej liczby zabieranych samochodów osobowych z 277 na 273. Po remoncie prom powrócił na krótko na linię do Malmö, po czym trafił ponownie na linię do Kopenhagi. Od 2000 roku obsługiwał również letnią linię ze Świnoujścia do Rønne na Bornholmie.

W ramach wdrażania w PŻB programu naprawczego, w 2001 roku statek zmienił banderę z polskiej na tanią bahamską, a jego portem macierzystym zostało Nassau. Jednostka nadal należała do PŻB – ABACUS Ltd. i pływała pod szyldem Polferries, głównie na linii kopenhaskiej, która czasowo, na przełomie lat 2002/2003 była zmieniona na Świnoujście–Ystad–Kopenhaga³⁴⁶. 31 stycznia 2005 roku w rejsie do Kopenhagi prom zderzył pod Falsterbo z tankowcem RIO GRANDE. Dnia 30 października 2010 roku po raz ostatni odbył rejs na trasie Świnoujście–Kopenhaga, a 17 stycznia 2011 roku został sprzedany armatorowi Blue Line International. Pływał pod banderą panamską jako m/f DALMATIA i obsługiwał linię Split–Ancona. W październiku 2014 roku prom został sprzedany stoczni złomowej w Bhavnagar w Indiach, a dnia 23 października 2014 roku prom został zezłomowany na plaży w mieście Alang w Zatoce Kambajskiej w Indiach³⁴⁷.

345 *Polskie promy morskie w latach 1950–2010, Część 1*, J. Jarosz, „Morze, Statki, Okręty” nr 7–8/2011, s. 91

346 „http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Pomerania&oldid=56870630”.

347 *Flota spod biało-czerwonej*, J. Piwowoński, Warszawa, Nasza Księgarnia, 1989, s. 205.

Na pokładzie promu m/f POMERANIA znajdowały się sklepy wolnoclowe, kawiarnia, restauracja, bar, Karczma Słupska, kafeateria, dyskoteka, dwie sale konferencyjne oraz sauna i jacuzzi. Długość linii ładunkowej: 468 m. Prom mógł jednorazowo zabrać na pokład do 273 samochodów osobowych lub 26 ciężarowych typu TIR.

Prom pracował we flocie polskiej 33 lata. W okresie tym jego wiek wynosił od 0 do 32 lat. Podczas służby w Polskiej Żegludze Bałtyckiej 17 lat zawijał do portu w Gdańsku (1978, 1980–1995), a 16 lat do Świnoujścia (1979, 1996–2010).

M/F SILESIA (1979–2005)



Prom m/f SILESIA. Fot. arch. PŻB.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU	
WYMIARY	127,64 m × 19,41 m × 5,65 m
POJEMNOŚĆ	7414 BRT/3819 NRT/1074 DWT po przebudowie: 10533 BRT/4420 NRT/ 1571 DWT
MOC	12 360 kW
MASZYNY	4 diesle CODAD Zgoda-Sulzer 6ZL 40/48
PRĘDKOŚĆ	20,0 w.
PASAŻERÓW	984; po przebudowie: 731 (414 w kabinach)
SAMOCODY	277 samochodów osobowych, po przebudowie 250 lub 26 ciężarowych. Linia ładunkowa: 468 m

Prom typu ro-pax, bliźniaczy do m/f POMERANIA. Zbudowany w 1979 roku przez Stocznnię Szczecińską im. A. Warskiego. Drugi z serii B-490 (B-490/2). W barwach Polskiej Żeglugi Bałtyckiej pływał od czerwca 1979 roku na linii Świnoujście–Ystad i Gdańsk–Nynäshamn–Helsinki. Od 1 lipca 1983 roku prom wyczarterowany do CoTuNav w Tunezji na linię Genua–Tunis oraz Pireus–Livorno–Valletta–Tunis. Od maja 1985 roku do października 1986 roku SILESIA wyczarterowana była przez Grimaldi Siosa we Włoszech, pracując na linii Genua–Korsyka–Porto Torres. Od października 1986 roku ponownie eksploatowana w PŻB na trasie do Helsinek. Od 2 kwietnia 1987 roku prom obsługiwał linię Świnoujście–Kopenhaga–Travemünde. Od kwietnia 1997 roku pracował na trasie Świnoujście–Kopenhaga, a od 1 czerwca 1999 roku na linii Świnoujście–Ystad. W lipcu 2005 roku SILESIA została sprzedana do GA Ferries w Pireusie i przemianowany na m/f FELICIA. Jeszcze w 2005 roku przeszedł w ręce ukraińskiego przedsiębiorstwa Ukrferry z Odessy, gdzie do 2006 roku pływał jako m/f FELICIA, a następnie jako m/f Yuzhnaya Palmyra (Jużnaja Palmira) na linii Odessa–Stambuł. W 2010 roku został sprzedany włosko-albańskiemu konsorcjum mafijnemu i pływał pod nazwą m/f ADRIATICA I. W styczniu 2013 roku statek został aresztowany na Sycylii za zadłużenie. W 2017 roku prom jako m/f GALAXY został wyczarterowany przez Ferry Standfaraskip Landsins (SSL) z Wysp Owczych od European Seaways Inc. z Aten^{348,349}.

Zakres usług dla pasażerów: restauracja, dyskoteka, kawiarnia, Karczma Polska, cafeteria, sale konferencyjne, sklepy wolnocłowe.

Prom we flocie polskiej 27 lat, przy czym dominujące zawinięcia do portu w Gdańsku – 22 lat (1979–1996 i 2000–2003), natomiast do portu Świnoujście przez 5 lat; 1997–1999 oraz 2004–2005. W okresie tym SILESIA miała wiek od 0 do 26 lat.

348 Zaskakujący czarter byłej Silesii, Portal Morski.pl. 2017-04-05 [dostęp: 2020.05.05].

349 https://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Silesia&oldid=59284540

M/F ŁAŃCUT (1985–1994)



Prom m/f ŁAŃCUT. Fot. arch. PŻB.

Prom pasażersko-samochodowy zbudowany w 1967 roku przez stocznię Lubeka Flender-Werke AG z Lubeki w Niemczech dla TT-Line GmbH & Co KG jako m/f HOLGERSSON. Pierwotnie był zatrudniony na trasach: Travemünde–Trelleborg (czerwiec 1967–kwiecień 1975). W 1975 roku pozostając u armatora TT-Line GmbH & Co KG z Hamburga zmienił nazwę na OLIVER TWIST i pływał na liniach: Ostersøen–Travemünde (maj 1975–lipiec 1976), Travemünde–Helsingborg (październik 1976–kwiecień 1978). Od 1978 roku prom był w czarterze w Lion Ferry AB, a następnie DSDF A/s, gdzie zmieniał nazwy na EUROPA FARJAN IV oraz EUROPA FARJAN SYD. Pływał wtedy na liniach: Varberg–Grenna (kwiecień 1978–grudzień 1978), Helsingborg–Grenna (grudzień 1978–październik 1985). W lutym 1978 roku prom miał kolizję we mgle z duńskim statkiem rybackim SINNE NORDEFISK, który w następstwie odniesionych

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU	
WYMIARY	123,25 m × 18,01 m × 4,70 m
POJEMNOŚĆ	4385 BRT/1807 NRT/1100 DWT
MOC	7410 kW
MASZYNY	Dwa 12-cylindrowe silniki wysokoprężne Ottensener-Eisenwerk
PRĘDKOŚĆ	21,0 w.
PASAŻERÓW	850; (292 w kabinach)
SAMOCODY	230 samochodów osobowych lub 20 ciężarowych.

uszkodzeń zatonął. Prom został zakupiony przez Polską Żeglugę Morską i przekazany na zasadzie bare-boat charter do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, która wprowadziła go na linię Świnoujście–Kopenhaga–Travemünde. W kolejnych latach obsługiwał połączenia: Świnoujście–Kopenhaga i Świnoujście–Ystad. Po spłaceniu zobowiązań w dniu 25 czerwca 1990 roku właścicielem promu została Polska Żegluga Bałtycka (Polferries). W jej barwach m/f ŁAŃCUT pływał do kwietnia 1994 roku, kiedy został sprzedany maltańskiemu armatorowi European Seaways Inc. (Crest Shipping Co Ltd.) z Valletty. Nowy armator przemianował go na m/f EUROPEAN PRIDE. Pracował wtedy na trasach: Brindisi–Patras–Cesme (czerwiec 1994–wrzesień 1997), Bari–Cesme (październik 1997–maj 1998), Igoumentisa–Bari (czerwiec 1998–czerwiec 1999) oraz w rejsach wycieczkowych z Włoch do Albanii i Grecji (lipiec 1999–sierpień 2003), gdzie

jego właścicielem był armator Disegno Maritime Ltd z Valletty. Swoją działalność prom zakończył w dniu 22 października 2003 roku na plaży w indyjskim Alang

Prom m/f ŁAŃCUT pracował w polskiej flocie 10 lat, najpierw w latach 1985–1988 na linii gdańskiej, a od 1989 roku związany bardziej z portem Świnoujście. Podczas serwisu w PŻB wiek promu wynosił 18–27 lat

M/F NIEBORÓW (1988–2002)



Prom m/f NIEBORÓW. Fot. arch. PŻB.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	118,73 m × 18,34 m × 5,00 m
POJEMNOŚĆ	5829 BRT/3036 NRT/1127 DWT
MOC	11 700 kW
PRĘDKOŚĆ	22,5 w.
PASAŻERÓW	1100; (512 w kabinach)
SAMOCODY	225 samochodów osobowych

Zbudowany w 1973 roku przez stocznię Werft Nobiskrug GmbH w Rendsburgu w Niemczech jako PRINCE HAMLET. W listopadzie 1988 roku najpierw wycarterowany przez Polską Żeglugę Bałtycką, a w listopadzie 1989 roku zakupiony. Od listopada 1988 roku pływał na linii Świnoujście–Ystad, a od listopada 1989 roku obsługiwał trasy: Świnoujście–Malmö, Gdańsk–Oxelösund

i Gdańsk–Nynäshamn. Od 1999 roku prom pływał na linii Gdańsk–Nynäshamn oraz Świnoujście–Ystad, a od 2002 roku tylko Świnoujście–Ystad. W październiku 2002 roku został sprzedany do Adriatic Lines SA w Monako (Prekookeanska Plovidba Bar Montenegro).

Prom w służbie polskiej 15 lat, z czego na liniach z Gdańska 4 lata (1996–1999), a ze Świnoujścia 11 lat (1988–1995 i 2000–2002). Jego wiek podczas służby w PŻB wynosił 15–29 lat.

HSC BOOMERANG (1997–2001)



Prom HSC BOOMERANG. Fot. arch. PŻB.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	82,30 m × 23,40 m × 2,79 m
POJEMNOŚĆ	5419 BRT/1626 NRT/361 DWT
MOC	24 000 kW
MASZYNY	4 x diesel MTU 20V1163TB73, wodno-odrzutowe KaMeWa 112 SII
PRĘDKOŚĆ	40,0 w.
PASAŻERÓW	700; (bez kabin)
SAMOCODY	175 samochodów osobowych

Szybki statek pasażerski (HSC). Stępkę pod budowę katamaranu typu Autoexpress 82 (kadłub nr 53) położono w australijskiej stoczni Austral Ships z Henderson 1 marca 1996 roku. Rok później 1 marca 1997 roku jednostka została zwodowana. Prom został zakupiony przez PŻB 18 marca 1997 roku, a prace wykończeniowe zakończono z końcem kwietnia

1997 roku. Prom przyплыł do Polski, do portu w Świnoujściu 25 maja 1997 roku, po 25 dniach żeglugi z Australii. Jednostka stanowiła zupełnie nową jakość w przewozach pasażerskich PŻB: konstrukcja wykonana całkowicie ze stopów aluminiowych i kompozytów, prędkość eksploatacyjna powyżej 40 węzłów, napęd wodno odrzutowy, całkowicie elektroniczny mostek kapitański ze sterowaniem za pomocą ekranów dotykowych i joysticka zamiast koła sterowego.

Matką chrzestną jednostki była żona ówczesnego prezydenta RP – Jolanta Kwaśniewska. Ceremonia chrztu miała miejsce 23 czerwca 1997 roku i tego dnia statek wszedł do eksploatacji. Do 15 października 2000 roku w sezonie letnim pływał na linii Świnoujście–Malmö. Podróż do Szwecji trwała 4 godziny 15 minut, zamiast 8, dlatego na promie nie było kabin. Pasażerowie siedzieli w fotelach lotniczych. Zabierał do 700 pasażerów i maksymalnie 175 samochodów osobowych lub 10 autobusów i 70 samochodów ciężarowych³⁵⁰.

W 2001 roku z powodów eksploatacyjnych i ekonomicznych został sprzedany zarejestrowanemu na Cyprze armatorowi Hansalink Ltd. (operator estoński Tallink z Tallina) jako HSC TALLINK AUTO-EXPRESS 2. W październiku 2009 roku został zakupiony przez Consolidada de Ferrys C.A., armatora z Wenezueli. Od 2017 roku na skutek postępującego kryzysu ekonomicznego w tym kraju zaprzestano konserwacji i eksploatacji promu. W nocy 6 sierpnia 2018 roku podczas postoju w porcie Puerto de Guanta porzucony prom częściowo zatonął³⁵¹.

Katamaran pływał wyłącznie w sezonie letnim w latach 1997–2001 na linii Świnoujście–Malmö. Jego wiek w tym czasie o–4 lat. Okazał się inwestycją nieefektywną ekonomicznie.

M/F SCANDINAVIA (2003–2015)



Prom m/f SCANDINAVIA. Fot.arch. PŻB.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	142,59 m × 24,52 m × 5,50 m po przebudowie: 145,62 m × 25,50 m × 5,70 m
POJEMNOŚĆ	14932 BRT/ 8379 NRT/ 2840 DWT po przebudowie: 23842 BRT/ 11083 NRT/ 2750 DWT
MOC	21 476 kW
MASZYNY	4 silniki wysokoprężne Götaverken-B&W 8K45 GUC
PRĘDKOŚĆ	21,0 w.
PASAŻERÓW	1808 ; (1124 kabin)
SAMOCODY	515 samochodów osobowych

³⁵⁰ https://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=HSC_Boomerang&oldid=54320461

³⁵¹ Informacje o jednostce ([http:// www.Faktaomfartyng.se/ boomerang_1997.htm](http://www.Faktaomfartyng.se/boomerang_1997.htm))

Morski prom pasażersko-samochodowy zbudowany w szwedzkiej stoczni Oresundsvärket AB w Landskronie w 1980 roku jako jedna z dwóch bliźniaczych jednostek. Nosił najpierw nazwę VISBY u szwedzkiego armatora Rederei AB Gotland i pływał na różnych liniach, głównie między Szwecją a Gotlandią, zmieniając czarterujących i nazwy. Od 1990 roku pływał u operatora Sealink UK jako FELICITY, a po jego nabyciu przez Stena Line od 1991 roku jako STENA FELICITY. W 1997 roku operatorem promu był Destination Gotland i prom powrócił do nazwy VISBY, a w 2003 roku zmienił ją na krótko na VISBORG. W 1999 roku prom został poddany gruntownej przebudowie. W 2003 roku prom zakupiła Polska Żegluga Bałtycka, za pośrednictwem spółki-córki Abadar Ltd, od której jest czarterowany. Od dnia 16 lipca 2003 roku SCANDINAVIA pływała na linii Gdańsk–Nynäshamn w barwach Polferries, gdzie zastąpiła prom SILESIA. W styczniu 2015 roku prom został sprzedany greckiemu armatorowi Ventouris Ferries i uzyskał nazwę RIGEL II. Od czerwca 2015 roku obsługiwał linię Bari–Durrës w Albanii.

Do momentu sprzedaży był to największy polski prom pod względem liczby przewożonych pasażerów: jednorazowo zabierał 1 808 pasażerów. Przygotowano dla nich 1124 miejsc w kabinach wewnętrznych (bez okien) i zewnętrznych (z oknami), z czego 922 z pełnym węzłem sanitarnym. Kabiny w podziale na klasy: Lux (salonik i sypialnia oraz TV), Standard (2 i 4 osobowe) oraz kuszetki (bez łazienki w kabinie). Dla pozostałych pasażerów fotele lotnicze. Prom ma 11 pokładów, z czego pokłady nr 2,6,7,8,10,11 są dostępne dla podróżujących, natomiast pokłady nr 3,4,5 są pokładami

samochodowymi. Ilość miejsc na car deckach: pokład nr 3: 38 lor lub 180 samochodów osobowych, pokład nr 4: 160 samochodów osobowych, pokład nr 5: 160 samochodów osobowych.

Na promie znajdują się: kino, 2 sale konferencyjne, restauracja Zorba, restauracja Vivaldi, Panorama Bar, kafeateria, restauracja samoobsługowa), klub nocny, kasyno Cherry Casino, Grill Bar z ogródkiem na pokładzie otwartym, 3 sklepy (samoobsługowy, kosmetyczno-odzieżowy, Levi's), salon zabaw dla dzieci³⁵²

Prom w służbie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej pracował 13 lat. W okresie tym jego wiek kształtował się 23–35 lat.

352 „http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Scandinavia&oldid=57259182”

M/F WAWEL (OD 2004)



Prom m/f WAWEL. Fot. arch. PŻB.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	163,51 m × 23,04 m × 7,90 m
	po 1 przebudowie:
	163,51 m × 27,63 m × 7,90 m
	po 2 przebudowie:
	163,51 m × 27,63 m × 6,52 m
POJEMNOŚĆ	8919 BRT/3801 NRT/ 10 500 DWT
	po 1 przebudowie:
	25122 BRT/11331 NRT/ 3837 DWT
	po 2 przebudowie:
	25275 BRT/11331 NRT/ 3837 DWT
MOC	13 204 kW
MASZYNY	2 diesle Sulzer 7RLA56
PRĘDKOŚĆ	21,5 w.
PASAŻERÓW	1000 ; (480 w kabinach)
SAMOCODY	310 samochodów osobowych lub 50 samochodów ciężarowych

Prom morski ro-pax, zbudowany w 1980 roku w szwedzkiej stoczni Kockums Varv AB w Malmö dla Rederi Ab Nordö. Od kwietnia 1980 roku do marca 1984 roku obsługiwał linię Koper–Tartius jako SCANDINAVIA (1980–1982), a w latach 1984–1986 pływał z Livorno do portów Iranu i Iraku jako TZAREVETZ (1982–1988), zaś od maja 1986 roku między Grecją a Włochami. W okresie tym zmieniał też właścicieli i operatorów: do lutego 1981 roku Rederei AB Nordö, do kwietnia 1982 roku Navigation Matitime Burgare Warna, a od kwietnia 1982 do listopada 1988 roku So Mejdunaroden Automobile Transport SMAT Bourgas.

W 1987 roku prom pływał na linii Malmö–Travemünde, a od września 1988 do października 1988 na trasie Esbjerg–Harwich pod nazwą FIESTA (1988–1990). Zmieniali się też operatorzy: w 1986 roku Calitzis – czarter, w 1987 roku ponownie Rederei AB Nordö – czarter, od września 1988 do października 1988 roku DFDS A/S – czarter, w listopadzie 1988 roku OTA Africa Line – czarter, a w okresie od listopada 1988 roku do maja 1990 roku właścicielem został Sealink. Od 3 marca 1990 roku do 14 maja 2003 roku prom obsługiwał linię Dover–Calais jako FANTASIA (1990–1991), potem STENA FANTASIA (1991–1999),

P&OSL CANTERBURY (1999–2002) i P&O CANTERBURY, a od czerwca 2004 do września 2004 Igo-umentista–Brindisi jako ALKMINI A (2003–2004). Zmieniali się też właściciele i operatorzy: od 31 maja 1990 do listopada 1998 roku Stena Equipment Ltd, a operatorem Sealink Stena Line Ltd, od grudnia 1998 roku do listopada 1999 roku P&O Stena Line Ltd, od listopada 1999 roku do października 2003 roku Stena Equipment & Aircraft Leasing Ltd, od października 2003 roku do września 2004 GA Ferries.

Dnia 27 września 2004 roku prom został zakupiony przez PŻB S.A. do obsługi linii Świnoujście–Ystad pod nazwą m/f WAWEL, na której pływał od 15 lutego 2005 roku w składzie floty Polferries. W okresie od listopada 2008 roku do listopada 2011 roku prom był czarterowany do DFDS A/S. Dnia 9 maja 2015 roku został przeniesiony na linię Gdańsk–Nynäshamn.

W swojej historii przeszedł dwie gruntowne przebudowy: w 1989 i 2004/2005 w Gdańsku.

Na pokładzie promu, znajdują się sklepy, restauracje, bary, kawiarnia, dyskoteka, sala konferencyjna i kino. Długość linii ładunkowej: 1 490 m, prom może zabrać jednorazowo na pokład do 75 ciężarówek³⁵³. Bliźniacze jednostki m/f WAWELA to ARIADNE (1980–2011) i ZENOBIA (1979–1982), prom, który zatonął w pobliżu portu Larnaca.

Prom jest już 16 lat w służbie Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Jego wiek w tym okresie: 24–40 lat.



Restauracja na m/f WAWEL. Fot. ze strony internetowej PŻB.



Sala konferencyjno-kinowa na promie m/f WAWEL. Fot. ze strony internetowej PŻB.



Kabina Premium Class z oknem na promie m/f WAWEL. Fot. ze strony internetowej PŻB.

³⁵³ „http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Wawel&oldid=51736299”.

M/V BALTIVIA (OD 2007)



Prom m/v BALTIVIA. Fot. arch. PŻB.

Prom pasażersko-samochodowy zbudowany w 1981 roku w szwedzkiej stoczni Kalmar Varv przez Fartygsentreprenader AB dla TT-Line jako SAGA STAR. W 1988 roku prom został sprzedany do CMN i wszedł do eksploatacji w 1989 roku jako GIROLATA na trasie między Marsylią a Bastią. W 1993 roku został przywrócony do TT-Line, powracając do poprzedniej nazwy SAGA STAR. Armator TT-Line kupił ją w 1997 roku. W 2002 roku SAGA STAR została sprzedana do Transmanche Ferries i weszła do służby na linię Newhaven–Dieppe jako DIEPPE. Prom został zakupiony przez Polską Żeglugę Bałtycką w listopadzie 2006 roku. Do eksploatacji prom został wprowadzony 15 stycznia 2007 roku. Na początku pływał na trasie Gdańsk–Nynäshamn.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	147,00 m × 24,03 m × 6,26 m
POJEMNOŚĆ	8226 BRT/2786 NRT/5492 DWT
MOC	15 300 kW
MASZYNY	4 × diesel Lundholmen Motor AB Pielstick 8Pc2–5L-400
PRĘDKOŚĆ	19,0 w.
PASAŻERÓW	250 ; kabiny 2,3,4-osobowe, fotele lot.
SAMOCODY	30 samochodów osobowych + 80 samochodów ciężarowych; linia ładunkowa: 1408 m
BANDERA/PORT	Panama; Panama
ARMATOR	Polska Żegluga Bałtycka

Od 5 lutego 2013 roku BALTIVIA pływa na trasie Świnoujście–Ystad. Dla pasażerów na pokładach znajdują się m.in. bar/kawiarnia (50 miejsc), cafeteria (110 miejsc), fotele lotnicze (48 miejsc), sklep, automaty do gry³⁵⁴.

Prom m/v BALTIVIA pływa w barwach Polskiej Żeglugi Bałtyckiej od 2007 roku do dziś (14 lat). W okresie tym jego wiek wynosił od 25 do 39 lat.

³⁵⁴ „http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Baltivia&oldid=56959057”



Wnętrze promu m/v BALTIVIA.
Fot. ze strony internetowej PŻB.



Cafeteria na promie m/v BALTIVIA.
Fot. ze strony internetowej PŻB.

M/F MAZOVIA (OD 2015)



Prom m/f MAZOVIA. Fot. archiwum PŻB.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU	
WYMIARY	168,15 m × 28,30 m × 6,60 m
POJEMNOŚĆ	25996 BRT/7798 NRT/6124 DWT po przebudowie: 29100 BRT/7798 NRT/ 6124 DWT
MOC	14 700 kW
MASZYNY	4 × diesel Sulzer 6ZA405
PRĘDKOŚĆ	21,0 w.
PASAŻERÓW	1000; (506 w kabinach)
SAMOCODY	110 samochodów ciężarowych lub 600 samochodów osobowych. Linia ładunkowa: 2620 m
BANDERA/ PORT	Bahamy; Nassau
ARMATOR	Polska Żegluga Bałtycka

Prom typu ro-pax. Wybudowany został w 1996 roku w stoczni P.T. Pelita Bahari w Indonezji jako GOTLAND. Już w 1997 roku kolejny armator Finlink przemianował go na FINNARROW. W latach 2007–2011 obsługiwał linię Gdynia–Karlskrona, wycarterowany przez szwedzkiego armatora Stena Line. Dzięki niemu liczba miejsc frachtowych na trasie Gdynia–Karlskrona wzrosła o 60%. Po wygaśnięciu umowy czarterowej jednostka wróciła pod banderę fińską, do armatora Finlink. W latach 2011–2013 prom obsługiwał linię Kapellskär–Naantali. W 2013 roku prom uległ wypadkowi w walijskim porcie Holyhead. Po remoncie, w latach 2013–2014 obsługiwał linię Patras–Igoumenitsa–Brindisi na Morzu Śródziemnym, w barwach włoskiego armatora Grimaldi Lines jako EUROFERRY BRINDISI. Od 18 grudnia 2014 roku prom należy do Polskiej Żegludki Bałtyckiej s.a. Został zakupiony do obsługi pod marką Polferries linii Świnoujście–Ystad i nadano mu nazwę m/f MAZOVIA. Przed wejściem do eksploatacji odbył remont modernizacyjny w Szczecinie. Prom uzyskał dodatkowe przestrzenie hotelowo-gastronomiczne. Dziób został pomalowany przez gdyńskiego artystę Mariusza Warasa. Mazovia jest pierwszym polskim promem z kolorowym dziobem. Grafika o powierzchni ok. 600 m² przedstawia wynurzającą się z morza rybę, której łuski tworzą wzory nawiązujące do wycinanek łowickich. Połączono tradycję Mazowsza z morskim akcentem, bazując na nurcie we wzornictwie tzw. etno design. Regularne rejsy rozpoczął od 15 czerwca 2015 roku. Prom może zabrać na pokład 1000 pasażerów, w tym 506 w kabinach. Dysponuje linią ładunkową 2400 m, mieszczącą 110 zestawów drogowych (TIR) lub ok. 600 samochodów osobowych³⁵⁵. Do dyspozycji pasażerów

jest na promie: kafeeteria (224 miejsc), kawiarnia (171 miejsc), dyskoteka, kasyno, automaty do gier, fotele lotnicze (149 miejsc).

W Polskiej Żegludze Bałtyckiej prom m/f MAZOVIA pływa 6 lat (2015–2020) na linii Świnoujście–Ystad. Jego wiek w okresie służby w PŻB wynosił 18–24 lat.



Kafeteria na MAZOVII. Fot. ze strony internetowej PŻB.



Kawiarnia na promie m/f MAZOVIA. Fot. ze strony internetowej PŻB.

³⁵⁵ „http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Mazovia&oldid=56909728”

M/F CRACOVIA (OD 2017)



Prom m/f CRACOVIA. Fot. archiwum PŻB.

Prom pasażersko-samochodowy ro-pax zbudowany w hiszpańskiej stoczni IZAR Construccions Navales s.a. Wszedł do eksploatacji w 2002 roku pod nazwą MURILLO. Obsługiwał trasy z Kadyksu na Wyspy Kanaryjskie oraz z Walencji na Majorkę, w barwach Transmediterránea. Od 2014 roku do 2017 pływał pod nazwą DRUJBA po Morzu Czarnym pomiędzy Burgas a Batumi dla armatora Port Bulgaria West. 16 maja 2017 roku został zakupiony przez PŻB S.A. Prace remontowe i modernizacyjne wykonano w Stoczni Gryfia w Szczecinie. W części dziobowej powstała kawiarnia i cafeteria. Na dziobie wykonano kolorową grafikę w kształcie wieloryba o powierzchni 900 m². Autor inspirował się witrażami Stanisława Wyspiańskiego. Zużyto 275 litrów farby w 8 kolorach.

356 http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=M_F_Cracovia&oldid=53500488

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY 180,00 m × 24,30 m × 6,50 m

POJEMNOŚĆ 24813 BRT/8058 NRT/6900 DWT

MOC

MASZYNY 1 × D2842LE MAN B&W Høleby
MCR 1421 kW
3 × 8L20 Wärtsillä czterosuwowe
MCR 1236 kW
stery strumieniowe 2 × 1300 kW

PRĘDKOŚĆ 22,8 w.

PASAŻERÓW 650 ; (124 kabin: 2-,4-osobowe)

SAMOCODY 98 samochodów ciężarowych długich i 26 samochodów ciężarowych krótkich, 64 samochodów osobowych. Linia ładunkowa: 2196 m

BANDERA/PORT Bahamy; Nassau

ARMATOR Polska Żegluga Bałtycka

Dnia 12 września 2017 roku prom zaczął obsługiwać trasę Świnoujście–Ystad. Na pokładach ładunkowych prom może pomieścić jednorazowo około 124 samochodów ciężarowych oraz dodatkowo 64 samochodów osobowych. Dla pasażerów przeznaczonych jest 650 miejsc w kabinach 2 i 4 osobowych oraz 140 foteli lotniczych. Na pokładzie znajduje się m.in. restauracja (126 miejsc), kawiarnia (105 miejsc + 8 miejsc przy barze), cafeteria (156 miejsc), pub Corsario (46 miejsc), sklep, kąciek dziecięcy³⁵⁶.

W Polskiej Żegludze Bałtyckiej prom m/f CRACOVIA pływa 4 lata (2017 -2020) na linii Świnoujście–Ystad. Jego wiek w okresie służby w PŻB wynosił 15–18 lat.

Jednostkami siostrzanymi dla CRACOVII są promy: BRAVE MERCHANT, DAWN MERCHANT, NORTHERN MERCHANT, MIDNIGHT MERCHANT.



Bar Corsario na promie m/f CRACOVIA. Fot. ze strony internetowej PŻB.



Diver's Club na promie m/f CRACOVIA. Fot. ze strony internetowej PŻB.

M/F NOVA STAR (OD 2018)



Prom m/f NOVA STAR. Fot. archiwum PŻB.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	161,00 m × 25,60 m × 6,22 m
POJEMNOŚĆ	27744 BRT/12106 NRT/4145 DWT
MOC	22400 kW
MASZYNY KW	4 × diesel MAN 10L32/44CR 2 śruby napędowe; stabilizatory aktywne Mitsubishi MR-1; Silniki główne: 4 × 5600 kW Silniki pomocnicze: 3 × 1540 kW Stery strumieniowe: 2 × 1500 kW
PRĘDKOŚĆ	19,0 w.
PASAŻERÓW	1215 ; (648 w kabinach), 248 foteli lotniczych
SAMOCODY	Linia ładunkowa: 2790 m: 1575 m dla samochodów ciężarowych, 1215 m dla samochodów osob.
BANDERA/PORT	Bahamy; Nassau
ARMATOR	Polska Żegluga Bałtycka

Prom pasażersko-samochodowy typu ro-pax został zbudowany w 2011 roku w stoczni Singapore Technologies Marine Ltd (ST Marine Singapur) na zlecenie francuskiej firmy spedycyjnej LD Lines. Jednostka miała obsługiwać trasę Portsmouth–Le Havre w kanale La Manche pod nazwą NORMAN LEADER. Po wycofaniu się spedytora z transakcji statek został własnością budowniczego i w okresie 2011–2014 oczekiwał na propozycje. W maju 2014 roku odbył swój dziewiczy rejs do Portland w Gulf of Maine (USA), gdzie pod nazwą NOVA STAR był eksploatowany sezonowo na linii Portland (USA)–Yarmouth (przez Nova Star Cruises Ltd). Po dwóch niezbyt udanych finansowo sezonach został skierowany do Europy i od lutego 2016 roku zatrudniony był na linii Algeciras (Hiszpania)–Tanger (Maroko). Operatorem jednostki była marokańska firma Inter Shipping SARL Tanger³⁵⁷.

Prom dysponuje bogatym wyposażeniem dla pasażerów: restauracja a la carte (100 miejsc), Piano Bar (140 miejsc), Piper's Pub (105 miejsc), Nova Star Buffet – restauracja samoobsługowa, Nova Center – dyskoteka i sala konferencyjna na 180 miejsc, Bell Casino (100 miejsc), gabinet masażu, Seaglass Cafe (bar przy fotelach lotniczych), Seaglass Lounge – przy fotelach lotniczych, pokój zabaw dla dzieci.

Prom m/f NOVA STAR pływa w barwach Polferries trzy lata (2018–2020), najpierw jako wycarterowany od 9 lutego 2018 roku, a od 11 października 2019 jest własnością PZB S.A. Jego wiek podczas tej służby: 7–9 lat.



Restauracja a la carte na promie m/f NOVA STAR. Fot. ze strony internetowej PZB.



Piano Bar na promie m/f NOVA STAR. Fot. ze strony internetowej PZB.



Bell Casino na promie m/f NOVA STAR. Fot. ze strony internetowej PZB.

³⁵⁷ https://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=mF_Nova_Star&oldid=57705822

Tabela 27 przedstawia statystykę pracy promów pasażersko-samochodowych w barwach Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

TABELA 27. Promy w Polskiej Żegludze Bałtyckiej 1976–2020.

Rok	G	Sk	Wl	Wa	R	P	S	Ł	N	Bo	Sc	WA	Ba	M	C	NS	Σ
1976	x																1
1977	x	x	x	x													4
1978	x	x	x	x	x	x											6
1979	x	x	x	x	x	x	x										7
1980	x	x	x	x	x	x	x										7
1981		x	x	x	x	x	x										6
1982			x	x	x	x	x										5
1983			x	x	x	x	x										5
1984			x	x	x	x	x										5
1985			x	x	x	x	x	x									6
1986			x	x	x	x	x	x									6
1987			x	x	x	x	x	x									6
1988			x	x	x	x	x	x	x								7
1989			x		x	x	x	x	x								6
1990			x		x	x	x	x	x								6
1991			x		x	x	x	x	x								6
1992			x		x	x	x	x	x								6
1993			x		x	x	x	x	x								6
1994			x		x	x	x	x	x								6
1995			x		x	x	x		x								5
1996			x		x	x	x		x								5
1997			x		x	x	x		x	x							6
1998			x		x	x	x		x	x							6
1999			x		x	x	x		x	x							6
2000			x		x	x	x		x	x							6
2001			x		x	x	x		x	x							6
2002			x		x	x	x		x								5
2003			x		x	x	x				x						5
2004						x	x				x						3
2005						x		x			x	x					4
2006						x					x	x					3
2007						x					x	x	x				4
2008						x					x	x	x				4
2009						x					x	x	x				4
2010						x					x	x	x				4
2011											x	x	x				3
2012											x	x	x				3
2013											x	x	x				3
2014											x	x	x				3
2015											x	x	x	x			4
2016												x	x	x			3
2017												x	x	x	x		4
2018												x	x	x	x	x	5
2019												x	x	x	x	x	5
2020												x	x	x	x	x	5
Lat	5	5	27	12	26	33	27	10	15	5	13	16	14	5	4	3	*

TABELA 28. Promy w bazach promowych Gdańsk i Świnoujście.

ROK	TERMINAL W GDAŃSKU	TERMINAL W ŚWINOUJŚCIU	ILOŚĆ PROMÓW PŻB
1976		Gryf	1
1977	Aallator, Gryf, Skandynawia, Finn hansa	Wilanów, Wawel	4
1978	Aallator/Rogalin, Gryf, Wawel, Pomerania, Regina, Hallstavik	Wilanów, Skandynawia	6
1979	Gryf, Rogalin, Wilanów, Silesia, Regina	Skandynawia, Wawel, Pomerania	7
1980	Silesia, Pomerania, Rogalin, Gryf	Skandynawia, Wawel, Wilanów	7
1981	Silesia, Pomerania, Rogalin	Skandynawia, Wawel, Wilanów	6
1982	Silesia, Pomerania	Wilanów, Wawel, Rogalin	5
1983	Silesia, Pomerania, Rogalin	Wilanów, Wawel	5
1984	Silesia, Pomerania, Rogalin	Wilanów, Wawel	5
1985	Silesia, Pomerania, Rogalin, Łańcut	Wilanów, Wawel	6
1986	Silesia, Pomerania, Rogalin, Łańcut	Wilanów, Wawel	6
1987	Silesia, Pomerania, Rogalin, Łańcut	Wilanów, Wawel	6
1988	Silesia, Pomerania, Rogalin, Łańcut	Wilanów, Wawel, Nieborów	7
1989	Silesia, Pomerania, Rogalin, Wilanów	Łańcut, Nieborów	6
1990	Silesia, Pomerania, Rogalin, Wilanów	Łańcut, Nieborów	6
1991	Silesia, Pomerania, Rogalin, Wilanów	Łańcut, Nieborów	6
1992	Silesia, Pomerania, Rogalin, Wilanów	Łańcut, Nieborów	6
1993	Silesia, Pomerania, Rogalin	Łańcut, Nieborów, Wilanów	6
1994	Silesia, Pomerania, Rogalin	Łańcut, Nieborów, Wilanów	6
1995	Silesia, Pomerania, Rogalin	Nieborów, Wilanów	5
1996	Silesia, Rogalin, Nieborów	Pomerania, Wilanów	5
1997	Rogalin, Nieborów	Pomerania, Wilanów, Silesia, Boomerang	6
1998	Rogalin, Nieborów	Pomerania, Wilanów, Silesia, Boomerang	6
1999	Rogalin, Nieborów	Pomerania, Wilanów, Silesia, Boomerang	6
2000	Rogalin, Silesia	Pomerania, Wilanów, Nieborów, Boomerang	6
2001	Rogalin, Silesia	Pomerania, Wilanów, Nieborów, Boomerang	6
2002	Rogalin, Silesia	Pomerania, Wilanów, Nieborów	5
2003	Silesia, Scandinavia	Pomerania, Wilanów, Rogalin, Kahleberg	6
2004	Scandinavia	Pomerania, Silesia, Kahleberg	4
2005	Scandinavia	Pomerania, Silesia, Wawel	4
2006	Scandinavia	Pomerania, Wawel	3
2007	Scandinavia, Baltivia	Pomerania, Wawel	4
2008	Scandinavia, Baltivia	Pomerania, Wawel	4
2009	Scandinavia, Baltivia	Pomerania, Wawel	4
2010	Scandinavia, Baltivia	Pomerania, Wawel	4
2011	Scandinavia, Baltivia	Wawel	3
2012	Scandinavia, Baltivia	Wawel	3
2013	Scandinavia	Wawel, Baltivia	3
2014	Scandinavia	Wawel, Baltivia	3
2015	Scandinavia, Wawel	Baltivia, Mazovia	4
2016	Wawel	Baltivia, Mazovia	3
2017	Wawel	Baltivia, Mazovia, Cracovia	4
2018	Wawel, Nova Star	Baltivia, Mazovia, Cracovia	5
2019	Wawel, Nova Star	Baltivia, Mazovia, Cracovia	5
2020	Wawel, Nova Star, Baltivia	Mazovia, Cracovia	5

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie danych archiwalnych PŻB.

Oprócz serwisu promowego Polska Żegluga Bałtycka świadczyła też usługi transportowe trampami i statkami typu ro-ro.

M/S PARSETA

Zbudowany w 1970 roku przez stocznię Rickmers Werft w Bremerhaven w Niemczech. Pracował w Polskiej Żegludze Bałtyckiej w latach 1992–1997, głównie na linii Świnoujście–Aabenrea (Dania). W kwietniu 1997 roku sprzedany do Consolidade de Ferrys (Conferrys) w Pampatar w Wenezueli.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	96,81 m × 15,81 m × 4,20 m
POJEMNOŚĆ	3575 BRT/1072 NRT/937 DWT
MOC	2 940 kW
MASZYNY	2 × diesel MAK 9MU451AK
PRĘDKOŚĆ	14,0 w.

Statek pływał w PŻB 6,5 roku. W okresie tym miał wiek: 22–27 lat.

M/S DROTINGEN

Zbudowany w Szwecji w 1968 roku. W PŻB w latach 1975–1976. Złomowany w Chinach w 2005 roku.

M/S KAHLEBERG

Zbudowany w Niemczech w 1983 roku przez VEB Mathiasa Thesen Werft w Wimar (NRD). W PŻB w latach 2003–2004. Od 29 marca 2003 roku pływał na trasie Świnoujście–Ystad. Dnia 23 listopada 2004 roku sprzedany do RG Lime Vaasa w Finlandii.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU

WYMIARY	140,12 m × 20,50 m × 7,20 m
POJEMNOŚĆ	4692 BRT/1895 NRT/6704 DWT po przebudowie: 10271 BRT/1895 NRT/ 6704 DWT
MOC	10 599 kW
MASZYNY	2 × diesel 12-cylindrowe Halberstadt S.K.L.
PRĘDKOŚĆ	14,5 w.
SAMOCZODY	50 samochodów ciężarowych

Statek pływał dla PŻB 2,5 roku. Miał wtedy 20–21 lat.

M/S GUTE

Statek towarowy typu ro-ro zbudowany w 1979 roku w stoczni Falkenbergs Varv AG w południowej Szwecji dla Rederei AB Gotland. Wielokrotnie zmieniał właścicieli: Rederei AB Gotland (1979–1988) jako GUTE, Gotland Shipping Ltd Douglas Isle of Man (1988–1992 – GUTE), Gotland Shipping Ltd Nassau Bahama (1992–1995) pod nazwą SULLY SUN, Linia Sea Wind (1995–1998) jako SEAWIND II, Rederei AB Gotland (1998–2000) – GUTE. Dnia 20 sierpnia 2000 roku statek wycarterowany przez

Polką Żeglugę Bałtycką na czas do użytku na okres sześciu miesięcy. 2 września 2000 roku rozpoczął kursowanie na trasie Świnoujście-Trelleborg. Czar-ter zakończył się 29 listopada 2000 roku z powodu problemów płatniczych PŻB. 30 listopada 2000 roku przybył do Visby i pozostał nieużywany.

PARAMETRY TECHNICZNE STATKU	
WYMIARY	138,70 m × 16,50 m × 4,30 m
POJEMNOŚĆ	7616 BRT/2362 NRT/ DWT
MOC	4 687 kW
MASZYNY	2 × diesel B&W Alpha 12U28LU
PRĘDKOŚĆ	16,5 w.
PASAŻEROWIE	88 ; w 63 kabinach

W styczniu 2001 roku wyczarterowany do Amber Line w ruchu między Karlsham i Liepāja. W maju 2001 przeszedł do Destination Gotland. W październiku 2001 roku wyczarterowany przez Tivoli z Halmstad do Hongkongu. W lutym 2002 roku wyczarterowany przez SCF Sankt Petersburg na linię do Kilonii. Do 2006 roku kolejne czartery, a 26 października 2006 roku przeniósł się ze Slite do Visby. W lutym 2008 roku GUTE uczestniczył w operacji zarządzania kryzysowego: w ramach czarteru do Szwedzkich Sił Zbrojnych odbył rejs na trasie Visby-Hanko-Norrköping-Duala w Kameruniu. Celem operacji był transport sprzętu wojennego z Finlandii do Kamerunu. Od 2008 roku właścicielem statku jest Baltic Scandinav Lines.

TABELA 29. Promy i statki ro-ro w służbie PŻB.

PROM	SŁUŻBA W PŻB	OKRES (lat)
m/f Gryf	1976–1980	5
m/f Skandynawia	1977–1981	5
m/f Wilanów	1977–2003	27
m/f Wawel (1)	1977–1988	12
m/f Rogalin	1978–2003	26
m/f Pomerania	1978–2010	33
m/f Silesia	1979–2005	27
m/f Łańcut	1985–1994	10
m/f Nieborów	1988–2002	15
Hsc Boomerang	1997–2001	5
m/f Scandinavia	2003–2015	13
m/f Wawel (2)	2004–2020	16
m/f Baltivia	2006–2020	14
m/f Mazovia	2014–2020	6
m/f Cracovia	2017–2020	4
m/f Nova Star	2018–2020	3
RO-RO		
m/s Parsęta	1992–1997	6
m/f Kahleberg	2003–2004	2
m/f Drottningen	1995–1996	2
m/f Gute	1996	1

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.

TABELA 30. Wiek promów i statków ro-ro w służbie PŻB.

PROM	ROK BUDOWY	SŁUŻBA W PŻB	WIEK PODCZAS SŁUŻBY W PŻB
m/f Gryf	1962	1976–1980	14–18
m/f Skandynawia	1964	1977–1981	13–17
m/f Wawel (1)	1965	1977–1988	12–23
m/f Wilanów	1966	1977–2003	11–37
m/f Rogalin	1972	1978–2003	6–31
m/f Pomierania	1978	1978–2010	0–33
m/f Silesia	1979	1979–2005	0–27
m/f Łańcut	1967	1985–1994	18–27
m/f Nieborów	1973	1988–2002	15–29
HSC Boomerang	1997	1997–2001	0–5
m/f Scandinavia	1980	2003–2015	23–35
m/f Wawel (2)	1980	2004–2020	24–40
m/f Baltivia	1981	2006–2020	25–39
m/f Mazovia	1996	2014–2020	18–24
m/f Cracovia	2002	2017–2020	15–18
m/f Nova Star	2011	2018–2020	7–9
RO/RO			
m/s Parsęta	1970	1992–1997	22–27
m/s Kahleberg	1983	2003–2004	20–21
m/s Drottningen	1968	1995–1996	27–28
m/s Gute	1976	1996	20

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.

Flota trampowa PŻB

W 1976 roku decyzją Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej przekazano z Polskiej Żeglugi Morskiej do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej dziewięć małych statków towarowych – trampów. Do Kołobrzegu trafiły w latach 1976–1977: m/s INA, m/s NER, m/s SOŁA, m/s KRUTYNIA, m/s Orla, m/s ODRA, m/s HAJNÓWKA, m/s RUCIANE i m/s BARLINEK. Ponadto z Polskich Linii Oceanicznych PŻB otrzymała pięć trampów: m/s GOPLANA, m/s KRASNAŁ, m/s NIMFA, m/s ŚWIETLIK i m/s RUSAŁKA. Dla statków tych portem macierzystym stał się Kołobrzeg, a pierwszy z nich m/s Ruciane wpłynął do portu dnia 10 maja 1976 roku.

Trampy otrzymane z PLO były statkami typu B-57, zbudowane w latach 1959–1961 w stoczni w Gdyni:

- » m/s KRASNAŁ – drobnicowiec typu B57/2, zbudowany w 1959 roku, w 1991 roku sprzedany do Hondurasu jako Lady Nova (do 1995 roku), potem jako Al Badr 1, w końcu jako Marino pracował w Kambodży od 1996 roku,
- » m/s GOPLANA drobnicowiec typu B57/1,
- » m/s NIMFA drobnicowiec typu B57/8,
- » m/s ŚWIETLIK drobnicowiec typu B57/9,
- » m/s RUSAŁKA drobnicowiec typu B57/6.

Później doszły jeszcze m/s CHOCHLIK i m/s WODNICA. CHOCHLIK został w 1990 roku sprzedany do Spółki Czajka ze Świnoujścia jako m/s SAN, gdzie pływał do 1993 roku. Karierę zakończył pływając w Albanii.

M/s INA, m/s NER, m/s SOŁA, m/s KRUTYNIA, m/s Orla, m/s ODRA to trampy typu B-51A. Zbudowane w latach 1953–1959 przez Stocznnię Gdańską.



M/S RUSAŁKA. Fot. Archiwum PŻB.

Do 1984 roku wszystkie zostały sprzedane za granicę, poza Iną, która trafiła do szczecińskiej wsm jako statek szkolny Kapitan Zbigniew Szymański.

- » m/s NER – w 1984 roku sprzedany armatorowi Rene Vermeer (bandera Hondurasu), w 1986 złomowany w Pasajes (Hiszpania),
- » m/s INA – w 1984 roku przekazana do wsm w Szczecinie i przebudowana na statek ćwiczebny Kapitan Zbigniew Szymański. Wycofana w listopadzie 1991 roku, a w 1993 roku złomowany w Świnoujściu
- » m/s SOŁA – w 1984 roku bez zmiany nazwy sprzedana do Hondurasu, w 1989 roku po pożarze złomowana w St. Nazaire (Francja).
- » m/s KRUTYNIA - sprzedana w 1984 roku, w styczniu 1985 roku złomowana w Hamina (Finlandia),
- » m/s Orla – od 1980 roku pod banderą fińską jako Krisgall.

M/s HAJNÓWKA, m/s RUCIANE i m/s BARLINEK to drewnowce typu B-457 zbudowane w latach 1971–1973 przez Stocznnię Wisła w Gdańsku. Wycofane w latach 90. m/s RUCIANE trafiło do Baltrampu, jako pierwsza jednostka tego armatora.

M/s FLORA i m/s EMILIA to małe trampy typu KZ-450, zbudowane przez Stocznnię Rzeczną we Wrocławiu. Do PŻB trafiły z Żeglugi Szczecińskiej

i PŁO. Praktycznie nie eksploatowane. M/s Emilia skasowana w 1979 roku a m/s Flora w 1981 roku; w 1985 roku zatонуła w porcie Kołobrzeg).

W 1981 roku PŻB posiadała 17 statków trampowych o długości 58–65 m:

- » drobnicowce typu B-52: GOPLANA, KRASNAL, NIMFA, RUSAŁKA, ŚWIETLIK, WODNICA,
- » drewnowce typu B-457: BARLINEK, HAJNÓWKA, RUCIANE,
- » drobnicowce typu B-475: BOGINKA, DZIWOŻONA, NEREIDA,
- » drobnicowce typu B-51: INA, KRUTYNIA, NER, SOŁA,
- » kabotażowce (długości 44,6 m): FLORA, CHOCHLIK.

Na przełomie lat 80. i 90. PŻB wycarterowała, a potem zakupiła od niemieckiego armatora Uni Charter cztery bliźniacze trampy „kamienie”: m/s OPAL, m/s RUBIN, m/s SAPHIR i m/s SMARAGD. Statki przejęto na zasadzie purchase leasing (zakup przez dzierżawę). Miały się spłacać zarobionymi frachtami w ciągu ośmiu lat. Ale szybko wycarterowano je do firmy Fast Line i przemianowano na: FAST ANN, FAST CATRIEN, FAST FILIP i FAST SIM. Ten ostatni został w połowie lat 90. sprzedany i jako Irys trafił do prywatnego armatora Stępniewskiego. Pozostałe zostały sprzedane czarterującemu Fast Shipping w 2001 roku, kiedy PŻB pozbywała się ostatnich trampów.

W tym samym czasie (przełom lat 80. i 90.) PŻB nabyła dwa bliźniacze trampy m/s NER i m/s SOŁA, które pływały do 2001 roku, kiedy zostały sprzedane Stępniewskiemu, gdzie pływały jako m/s LILIANA i m/s JANINA.



M/S KRASNAL. Fot. Archiwum PŻB.



M/S SMARAGD. Fot. J. Patan.

TABELA 31. Stan floty trampowej PŻB w 1994 roku.

NAZWA	ROK BUDOWY	DŁUGOŚĆ [m]	SZEROKOŚĆ [m]	ZANURZENIE [m]	BRT	DWT
m/s Ruciane	1992	59,8	10,2	4,20	807	1 172
m/s Rusałka II	1991	75,9	12,8	4,50	1 948	1 880
m/s Nimfa III	1991	75,9	12,8	4,50	1 948	1 880
m/s Goplana II	1992	75,9	12,8	4,50	1 948	1 880
m/s Soła	1988	66,4	9,5	2,85	910	1 263
m/s Ner	1988	66,4	9,5	2,85	910	1 263
m/s Fast Ann	1980	86,0	11,3	3,20	499	1 999
m/s Fast Filip	1980	86,0	11,3	3,20	499	1 999
m/s Fast Sim	1980	82,0	10,0	3,65	498	1 950
m/s Fast Catrien	1980	86,0	11,3	3,20	499	1 999

ŹRÓDŁO: opracowanie własne na podstawie danych PŻB.

- » m/s NER – drobnicowiec zbudowany w 1988 roku, wzmocniony do przewozu ładunków ciężkich i przystosowany do przewozu kontenerów,
- » m/ SOŁA – drobnicowiec, zbudowany w 1988 roku, w Schiffswerft u. Maschinenfabr. Cassens GmbH Emden, wzmocniony do przewozu ładunków ciężkich i przystosowany do przewozu kontenerów,
- » m/s NIMFA II – masowiec wielozadaniowy, zbudowany w 1990 roku w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni; przekazany do PŻB w lipcu 1991 r., możliwość osiadania na dnie podczas przeładunku, przystosowany do prac przeładunkowych chwytakami, posiadał wzmocnienie lodowe L3. Sprzedany w lutym 2002 roku do Reina Shipping Co. Ltd (Panama) jako Reina 1.
- » m/s RUSAŁKA II – przekazany do PŻB w styczniu 1991 roku, w lipcu 1991 roku sprzedany do Wergerland Shipping (Norwegia) i nazwany Halsvik II,
- » m/s GOPLANA II – przekazana do PŻB w czerwcu 1992 roku, w sierpniu 1993 roku sprzedana do Elecs Sea Cargo Ltd, w eksploatacji jako Fortuna 1 (bandera St.Vicent & Grenadines),
- » m/s FAST FILIP – drobnicowiec do przewozu kontenerów (90 sztuk), wzmocniony do przewozu ładunków ciężkich, ograniczony rejon pływania (I), wzmocnienie lodowe L4, rok budowy 1980, urządzenia do żeglugi w kanałach i na rzekach, ster strumieniowy na dziobie,
- » m/s FAST ANN – drobnicowiec do przewozu kontenerów, wzmocniony do przewozu ładunków ciężkich, zbudowany w 1980 r. w J.J. Sitas Schiffswerft GmbH & Co. Hamburg, własność Gree Sky Ltd. Monrovia, od lutego 1992 w zarządzie spółki belgijskiej Fast Line., wzmocnienie lodowe L4.
- » m/s FAST CATRIEN – drobnicowiec,
- » m/s FAST SIM – drobnicowiec.

Na początku lat 90. Stocznia im. Komuny Paryskiej budowała dla PŻB serię małych trampów, tzw. kołmaxów (maksymalna wielkość statku, który ówczesnie mógł wejść do portu w Kołobrzegu). Statki okazały się nieudane i awaryjne. Polska Żegluga Bałtycka odebrała tylko dwa: NIMFA II i RUSAŁKA II. Trzecia GOPLANA II nie została odebrana przez armatora i sprzedana przez stocznnię. Obydwie jednostki pływały dla PŻB do 2001 roku, a potem zostały sprzedane za granicę.

Udział trampingu we wpływach ogółem przedsiębiorstwa wynosił w 1992 roku 9,9%. Wynik finansowy na działalności trampowej był ujemny i miał tendencję pogarszającą się. Przyczyną tego była głęboka recesja na rynku żeglugowym, która spowodowała obniżenie stawek frachtowych. Pomimo intensywnej eksploatacji, głównie dla lepszego wykorzystania między portami obcymi, rezultaty trampingu nie rokowały dobrze na przyszłość. Stąd jeszcze w 1993 roku prowadzone były działania zmierzające do sprzedaży lub czarteru floty trampowej.

Statki trampowe Polskiej Żeglugi Bałtyckiej pływały głównie do portów Bałtyku, Morza Północnego, Wielkiej Brytanii, ale też do Hiszpanii. Rejsy trwały 3–4 tygodnie. Nad sprawnością techniczną floty czuwał Dział Głównego Mechanika, a remonty wykonywano w Armatorskim Ośrodku Remontowym PŻB w Kołobrzegu.

W latach 2001–2002 Polska Żegluga Bałtycka definitywnie zakończyła działalność żeglugi trampowej.

TABELA 32. Statki eksploatowane przez żeglugę trampową PŻB.

LP.	NAZWA STATKU	ROK WEJŚCIA DO EKSPLOATACJI	ROK ZAKOŃCZENIA EKSPLOATACJI
1.	m/s GOPLANA	1976	1989
2.	m/s KRASNAL	1976	1991
3.	m/s ŚWIETLIK	1976	1988
4.	m/s RUSAŁKA	1976	1987
5.	m/s KRUTYNIA	1976	1984
6.	m/s NIMFA	1976	1988
7.	m/s HAJNÓWKA	1976	1992
8.	m/s RUCIANE	1976	1992
9.	m/s BARLINEK	1976	1992
10.	m/s INA	1976	1983
11.	m/s SOŁA	1976	1984
12.	m/s NER	1976	1985
13.	m/s ORLA	1976	1980
14.	m/s ODRA	1976	1978
15.	m/s NEREIDA	1977	1981
16.	m/s FLORA	1977	1981
17.	m/s DZIWOŻONA	1977	1981
18.	m/s BOGINKA	1977	1981
19.	m/s EMILIA	1977	1979
20.	m/s CHOCHLIK	1980	1991
21.	m/s WODNICA	1980	1989
22.	m/s RUSAŁKA II	1991	2000
23.	m/s NIMFA II	1991	02. 2001
24.	m/s SOŁA II	1991	06. 2001
25.	m/s NER II	1991	06. 2001
26.	m/s GOPLANA II	1992	1993
27.	m/s FAST ANN (ex SAPHIR)		1995
28.	m/s FAST CATRIEN (ex RUBIN)		1995
29.	m/s FAST FILIP (ex SMARAGD)		1995
30.	m/s FAST SIM (ex OPAL)	1995	1997

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne.



M/V BALTIVA. Fot. archiwum PŻB.

Gospodarka energetyczna

Istotnym czynnikiem mającym wpływ na wyniki finansowe armatora promowego jest aktualna cena ropy naftowej. Wielkość kosztów paliwowych konkuruje wręcz z kosztami osobowymi w obszarze kosztów przedsiębiorstwa.

Tabela 33 przedstawia istotniejsze wydarzenia, które w istotny sposób wpływały na cenę ropy naftowej.

Globalna analiza cen ropy naftowej pozwala wyraźnie rozgraniczyć czynniki krótkoterminowe (polityczne i przypadkowe) od czynników długookresowych, strukturalnych, wpływających na szybko zmieniającą się sytuację na rynkach ropy. Do czynników długoterminowych należy zaliczyć:

- » wzrost zapotrzebowania ze strony krajów rozwijających się, wynikający z dynamicznego rozwoju gospodarczego, zwłaszcza szybki rozwój Chin i Indii kształtujący popyt na rynkach surowców energetycznych,
- » niepewność w zakresie zabezpieczenia należytych zapasów, konieczność realizacji określonych dostaw ropy naftowej, udział aktywnych funduszy spekulacyjnych i instytucji finansowych – od hedgingowych po emerytalne, kreujących długoterminowe kontrakty na giełdach światowych, traktujących ropę, jako doskonały instrument depozytowy, a także potęgujące się zależności między rynkiem finansowym i energetycznym, wpływające na poziom ceny ropy w długim czasie, np. relacja USD do Euro powoduje generalny wzrost cen wszystkich nośników energetycznych,

- » światowa, długookresowa koniunktura/dekonunktura gospodarcza, wdrażanie innowacyjnej myśli technicznej oraz wykorzystywanie coraz bardziej energooszczędnych instalacji przemysłowych,
- » sytuacja producentów ropy, których potencjał jest w dużej mierze znacjonalizowany, a kontrola i ingerencja państwa w rynek ropy hamuje inwestycje, co w długim okresie przyczynia się do wysokiego poziomu cen ropy na giełdach światowych.

Czynniki strukturalne sprawiają, iż długookresowe cykle cen ropy naftowej przypominają cykle Kondratiewa, choć nie osiągają długości 50–60 lat. Cykle długie cen ropy naftowej składają się z cykli krótszych 8–9 cykli Juglarsa, następnie cykli krótkich 4.5 letnich Kitchina. Cykle o różnej długości zachowują wobec siebie określone relacje. Krzywa cyklu dłuższego ropy naftowej jest zarazem trendem cyklu krótszego, co oznacza, iż faza wzrostowa cyklu dłuższego przedłuża fazy wzrostu w cyklu krótszym.

Do krótkookresowych czynników wpływających na zmiany cen ropy naftowej można zaliczyć:

- » rozszerzające się lokalne konflikty na Bliskim Wschodzie, częste sabotaże w Iraku i Gabonie, obawy przed planami rozbudowy potencjału nuklearnego Iranu, ataki na instalacje w Nigerii, czy też próby atomowe w Korei Północnej oraz eskalacja działań militarnych w Syrii,
- » częste huragany w rejonie Zatoki Meksykańskiej oraz inne wydarzenia pogodowe.

TABELA 33. Wydarzenia mające wpływ na cenę ropy w latach 1974–2020.

ROK	PRZECIĘTNA CENA BRENT USD/BARYŁKĘ	WYDARZENIA
1974	56,39	Wzrost cen był jednym ze skutków wojny Jom Kippur. W reakcji na amerykańskie wsparcie udzielone Izraelowi kraje OPEC zmniejszyły wydobycie o 5% i podniosły cenę surowca. Jeszcze w czasie wojny ogłoszono embargo na dostawy ropy do USA i krajów Europy Zachodniej.
1980	107,27	Drugi kryzys naftowy będący następstwem irańskiej rewolucji islamskiej, a później wojny irańsko-irackiej, przez którą światowa produkcja ropy zmniejszyła się o 6%.
1986	31,60	Na początku lat 80. znacznie zmniejszyło się światowe zużycie ropy. Ponadto obok krajów Bliskiego Wschodu o udział w rynku zaczęły walczyć m.in. Meksyk i kraje eksploatujące złoża na Morzu Północnym.
1990	23,40	Pierwsza wojna w Zatoce Perskiej (Irak zaatakował Kuwejt). Wzrost cen okazał się krótkotrwały.
1998	13,34	W latach 90. cena ropy spadła głównie na skutek recesji „tygrysów azjatyckich”, spowodowany kryzysem walutowym w 1997.
2000	28,53	Kryzys azjatycki okazał się krótkotrwały i światowe zużycie ropy naftowej wróciło do poziomu z 1997 roku.
2003	28,48	11 września i późniejsza inwazja USA na Irak wzmocniły niepokoje wobec sytuacji w Zatoce Perskiej. Doszły wewnętrzne problemy Wenezueli, mające największe rezerwy ropy. Ceny rosły przez kolejnych pięć lat.
2008	98,52	Globalny wzrost gospodarczy w latach 2004–2008 spowodował rosnący popyt na ropę, któremu towarzyszyła stagnacja podaży. W lipcu 2008 roku cena 147,50 usd.
2009	62,67	Ogólnoswiatowy kryzys gospodarczy, którego szczyt przypada na 2009 roku.
2011	110,91	Na cenę wpływa „arabska wiosna”, czyli seria demokratycznych protestów na Bliskim Wschodzie. W wojnie libijskiej obalono przez cztery dekady rządy Kadhafiego.
2016	45,13	Nadpodaż ropy spowodowała długa falę spadków ceny. Od 2014 roku w ciągu 18 miesięcy cena surowca obniżyła się prawie o 70%.
2018	71,69	Najwyższe od kilku lat wzrosty cen ropy, spowodowane sytuacją na Bliskim Wschodzie. Prezydent USA Donald Trump zerwał nuklearne porozumienie z Iranem. Sankcje związane z handlem ropą. Pogłębiający się kryzys w Wenezueli.
½ 2020	39,53	

ŹRÓDŁO: BP Statistical Review, 2020.

Przez długi czas, aż do połowy lat dziewięćdziesiątych polskie rafinerie nie były zainteresowane produkcją paliw okrętowych. Polska Żegluga Bałtycka była zmuszona zaopatrywać się w paliwa okrętowe u dostawców zagranicznych. Sztandarowym dostawcą na rynku szwedzkim była firma TOP OIL AB, a na rynku duńskim OW BUNKER. Z firmą OW BUNKER Polska Żegluga Bałtycka współpracowała z przerwami i różnym natężeniem do 2013 roku (w roku 2014 firma ta ogłosiła upadłość), a z TOP OIL, również z różnym natężeniem i przerwami do 2017 roku.

W drugiej połowie lat 90. powstała polska firma PUM Ship Service SA, która z czasem rozszerzyła swoją działalność o dostawy paliw okrętowych. W okresie tym PŻB zapoczątkowała z tą firmą współpracę, a od 2002 roku, po przejęciu tej firmy przez Grupę Orlen (Ship Service Grupa Orlen) stała się ona dla PŻB głównym dostawcą paliw, choć z przyczyn cenowych i logistycznych utrzymywano równoległe sporadyczne kontakty handlowe z TOP OIL i OW BUNKER.

Przełomowym dla rynku bunkrowego był rok 2015, kiedy to zaczął obowiązywać rygor niskiej zawartości

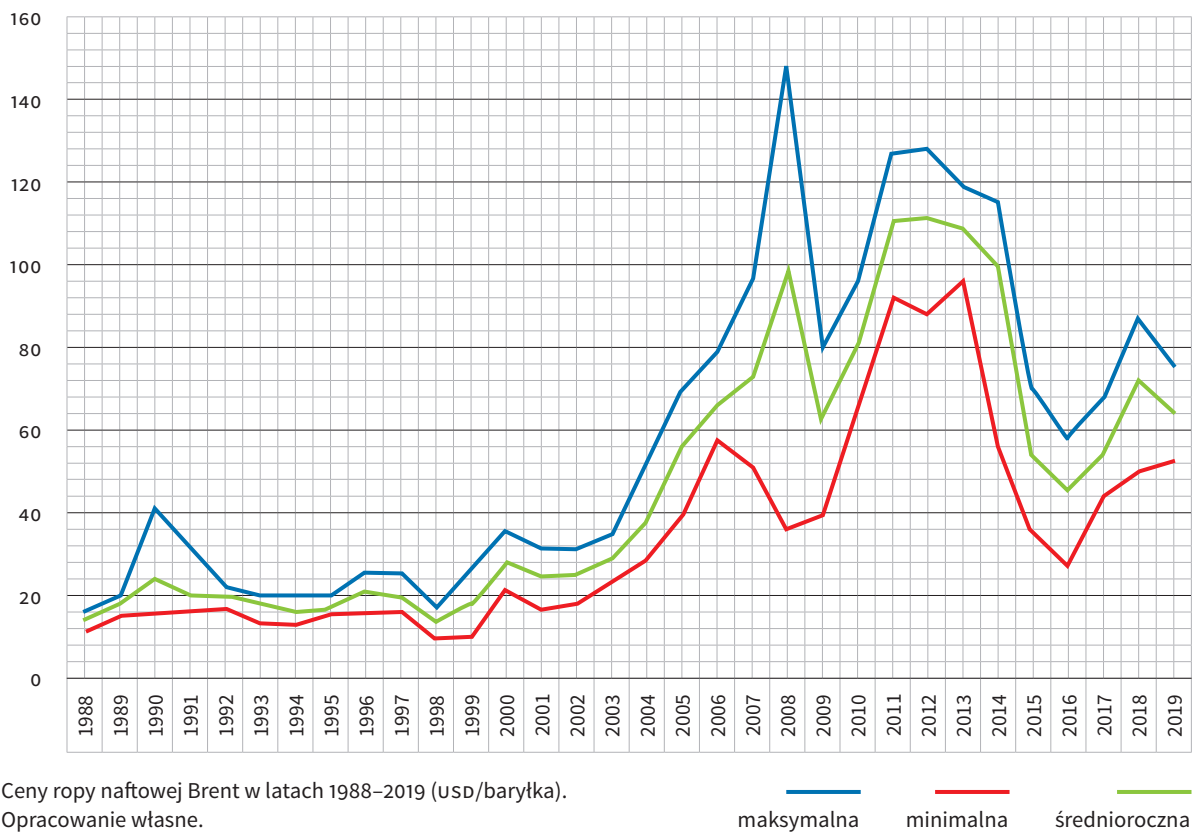
siarki (0,1%) w paliwie. Trafne przewidywane problemy z jakością paliw SECA spowodowały, że przez 2015 rok PŻB zaopatrywała się w droższe paliwo destylowane (MGO). Wszystkie promy PŻB były zaopatrywane wyłącznie przez polskich dostawców (Lotos Afsalt sp. z o.o. zaopatrywała Scandinavię, a Ship Service Group Orlen – Baltivię i Mazovię).

Rok 2016 to czas zakupów paliw SECA w firmie TOP OIL dla promów kursujących do Ystad oraz w firmie BOMIN BALTIC AS (firma estońska) dla linii Gdańsk–Nynäshamn. W 2017 roku BOMIN BALTIC AS został zastąpiony z przyczyn finansowych na NESTE AB (firma szwedzka). W latach 2016–2017 nie było produkcji paliw niskosiarkowych SECA w Polsce, a dalsza eksploatacja floty na paliwie destylowanym (MGO) byłaby zbyt kosztowna.

W 2018 roku LOTOS podjął udaną próbę produkcji paliwa typu SECA, ale ze względu na ograniczony możliwy wolumen produkcyjny stał się dostawcą tego paliwa dla naszych promów kursujących z Gdańska. Od początku 2019 roku LOTOS jest wyłącznym dostawcą paliw dla wszystkich promów PŻB S.A.



M/F MAZOVIA. Fot. archiwum PŻB.



Działalność komplementarna

Turystyka morska. Morskie Biura Podróży PŻB / 238

Marketing / 246

Teleinformatyka / 257



Turystyka morska. Morskie Biura Podróży PŻB

Jednym z głównych profili działalności Polskiej Żeglugi Bałtyckiej była i jest turystyka morska. Zarządzenie nr 8 Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 31 stycznia 1976 roku jednoznacznie to artykułuje. Rola turystyki w działalności armatora ma również wyraz w kilku dokumentach wewnętrznych, m.in. z 1981 roku³⁵⁸ i z 1988 roku³⁵⁹.

Na przestrzeni lat funkcjonowania Polskiej Żeglugi Bałtyckiej działalność w zakresie turystyki była usytuowana w różny sposób w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa. Najpierw jako Zakład Usług Turystycznych i Hotelarsko-Gastroonomicznych (dyrektor Janusz Rutkowski), Zakład Turystyki i Usług Socjalnych (dyrektor Zbigniew Mielczarek), Zakład Turystyki (dyrektor Ambroży Rebelski), Zakład Żeglugi Promowej i Turystyki (dyrektor Sławomir Maciejski) i in. Były też okresy, gdy tą działalnością kierowali pracownicy w randze głównych specjalistów. Turystyką kierowali również Czesław Prus (1984 rok), Władysław Byczek (1994 rok), Sławomir Zarębski (1994–1995). Istotnym elementem rozwoju turystyki morskiej były i są nadal Morskie Biura Podróży PŻB. Funkcjonowały one w dużych miastach polskich: do chwili obecnej w Warszawie, ul. Chałubińskiego 8 i w Szczecinie, ul. Kardynała Wyszyńskiego 28, w Łodzi, ul. Sienkiewicza 20 (do 6 grudnia 2001 roku), w Katowicach, ul. Stanisława 8 i w Krakowie, ul. Szpitalnej 24 (do 1 lutego 2002 roku), w Poznaniu, ul. Głogowskiej 86 i we Wrocławiu ul. Wita Stwosza 28 (do 1 lutego 2009 roku), w Gdyni ul. Portowej 3 (do 7 września 2013 roku), w Świnoujściu ul. Bema 9/2. W dniu

1 lutego 2007 roku obowiązki MBP w Kołobrzegu ul. Zwycięzców 15 przejął Dział Sprzedaży PŻB. Przez krótki czas działało też Morskie Biuro Podróży PŻB w Olsztynie.

Zakres działania Morskich Biur Podróży jest obszerny i obejmuje:

1. akwizycję i organizację wycieczek wyjazdowych promami i statkami dla turystów polskich,
2. akwizycję i organizację zagranicznych grup przyjazdowych,
3. kompleksową obsługę podróżniczą kontrahentów indywidualnych i zbiorowych, a w szczególności:
 - a. sprzedaż pasażerskich biletów promowych i innych świadczeń armatorskich, biletów na statki trampowe PŻB, rezerwacja kabin i pól samochodowych,
 - b. prowadzenie kas walutowych,
 - c. prowadzenie kas sprzedaży biletów lotniczych,
 - d. akwizycja ubezpieczeń w stosunku do turystów korzystających z usług armatora,
 - e. pośrednictwo paszportowo-wizowe,

358 Zarządzenie nr 26/265/81 Dyrektora PŻB z dnia 1 sierpnia 1981 roku w zakresie funkcjonowania turystyki.

359 Zarządzenie nr 3/530/88 Dyrektora PŻB z dnia 23 lutego 1988 roku w sprawie wejścia w życie Regulaminu działania Morskich Biur Podróży w zakresie działalności gospodarczej w turystyce.

4. rozliczanie merytoryczne i finansowe wyjazdów i przyjazdów zagranicznych,
5. prowadzenie informacji turystycznej, ze szczególnym uwzględnieniem żeglugi promowej,
6. marketing działalności usług turystycznych,
7. współpracę z innymi organizacjami turystycznymi i społecznymi w zakresie ruchu turystycznego.

Do zadań Morskich Biur Podróży należą też rezerwacja biletów pasażerskich według aktualnego rozkładu rejsów i obowiązujących cen, dokonywanie zmian w rezerwacjach, dokonywanie należnych zwrotów za niewykorzystane bilety, organizowanie imprez wycieczkowych, konferencji, eventów w rejsach liniowych i czarterowych, pozyskiwanie nowych klientów i utrzymywanie kontaktów z dotychczasowymi, współpraca z innymi MBP oraz bazami promowymi w zakresie zbiorowych grup turystycznych, uczestnictwo w imprezach wystawienniczych, targowych i imprezach otwartych w celu prezentacji oferty Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Jednym z pierwszych MBP PŻB było funkcjonujące od roku powstania PŻB, czyli 1976 roku, Morskie Biuro Podróży w Warszawie. Zlokalizowane najpierw w podziemiach Dworca Centralnego, a od 1979 roku przeniesione do budynku Intraco II, przy ul. Chałubińskiego 5. Od 2007 roku biuro przeniesiono w tym samym budynku w pobliżu Hotelu Marriott. Biurem kierowała przez długi okres Irena Zakrzewska-Stachowiak, a od 12 maja 2013 roku Bohdan Paszukow, wcześniej generalny przedstawiciel PŻB w Warszawie. W latach 2005–2015 współpracował on z fundacją Jolanty Kwaśniewskiej „Porozumienie bez granic”, organizując szereg akcji na rzecz chorych dzieci i młodzieży, m.in. rejsy promami PŻB. Za zasługi w tej dziedzinie został wyróżniony dyplomem „Kryształowy motyl”.



Pierwsza siedziba Morskiego Biura Podróży PŻB w Warszawie – podziemia Dworca Centralnego. Fot. J. Terań.

W latach 1997–2019 wpływy ze sprzedaży biletów, imprez i innych form działalności MBP w Warszawie stanowiły 29,1% wpływów ogólnych PŻB z turystyki. W okresie tym MBP w Warszawie dominowało również w ilości zorganizowanych grup turystycznych – 18,3% oraz ilości uczestników w tych grupach – 17,9%.

Do dziś funkcjonujące Morskie Biuro Podróży w Szczecinie, przy ul. Wyszyńskiego 28, kierowane przez dłuższy czas przez Aleksandra Gowora, a obecnie przez Nataszę Cuper, w badanym okresie przyniosło 20,6% ogólnych wpływów z turystyki, organizując 17,8% ilości grup turystycznych, w których uczestniczyło 16,0% ogólnej ilości turystów wycieczkowych.

Czołową pozycję w działalności turystycznej zajmuje też Morskie Biuro Podróży w Kołobrzegu, które funkcjonowało do 2007 roku na ul. Zwycięzców 15, a od 2008 roku zastąpione przez Dział Sprzedaży PŻB. Placówka ta wniosła 19,7% ogólnych wpływów z turystyki.



Jolanta Kwaśniewska, Prezes PŻB S.A. Henryk Dorski, Kierownik MBP w Warszawie Bohdan Paszukow podczas podróży do Kopenhagi. Fot. Archiwum PŻB.

Rozkład czynników mających wpływ na wartość ogólną sprzedaży własnej trzech czołowych MBP jest zróżnicowany: w Warszawie sprzedaż biletów promowych stanowił 48,37%, wpływy z imprez 43,81%, a inne wpływy (ubezpieczenia, pobyty w domkach i ośrodkach zagranicznych, bilety obcych armatorów) 7,82%. W Szczecinie dominują wpływy z imprez 49,23%, ze sprzedaży biletów promowych 43,83%, zaś wpływy z innych źródeł 6,95%. Natomiast w MBP w Kołobrzegu/Dział Sprzedaży PŻB dominowały wpływy ze sprzedaży biletów promowych 81,34%, z imprez 15,82%, a wpływy inne mają marginalny wpływ 2,84%.

Podczas długiego okresu funkcjonowania Morskich Biur Podróży PŻB kierowali nimi pracownicy PŻB: w Gdyni Bolesław Figas i Małgorzata Aulak, w Poznaniu Elżbieta Adamska, we Wrocławiu Krystyna Taszycka, w Krakowie Jolanta Rusiecka, w Kołobrzegu Alina Jagielska, w Łodzi Marek Chałas i Anna Dzwoniarkiewicz, w Świnoujściu Małgorzata Sroka.

Dział Sprzedaży PŻB w Kołobrzegu Dorota Piotrowska i Jerzy Wolski.

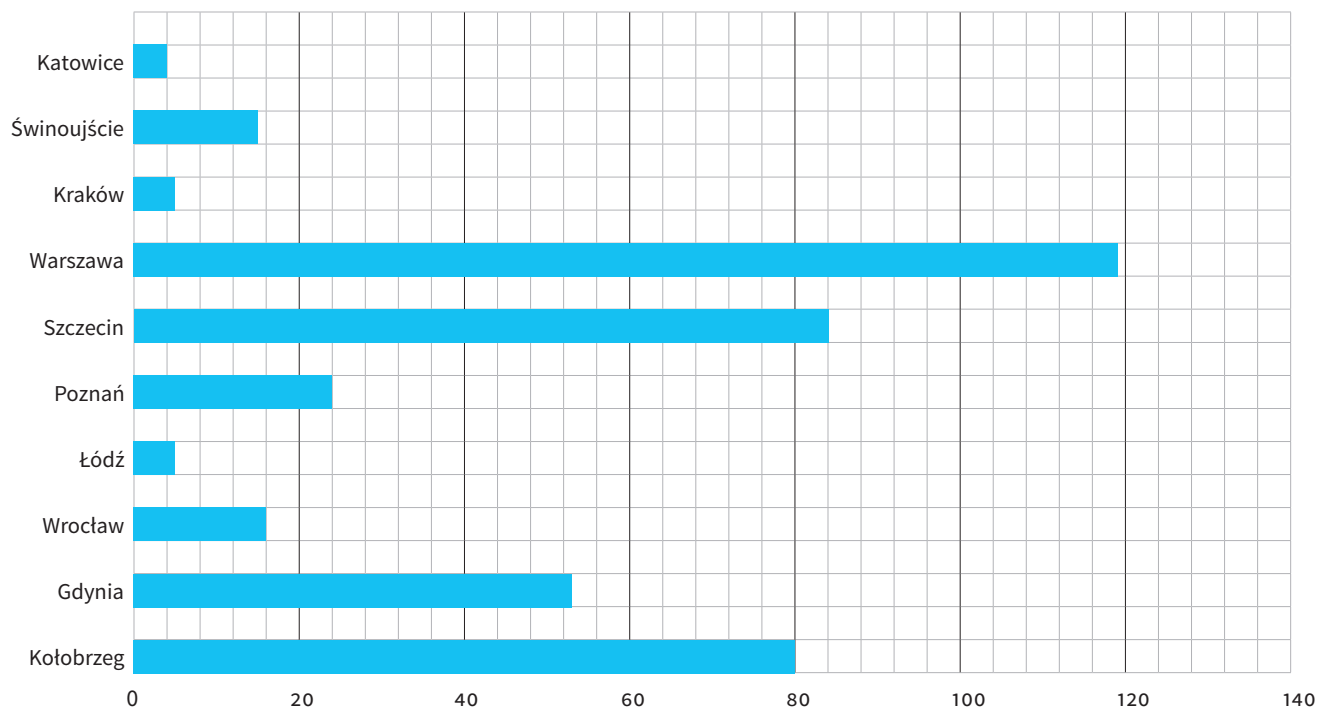
Polska Żegluga Bałtycka na przestrzeni lat współpracowała z agentami generalnymi w zakresie usług pasażerskich (pax) i towarowych (cargo) w krajach skandynawskich.

TABELA 34. Agenci generalni pax/ cargo współpracujący z PŻB.

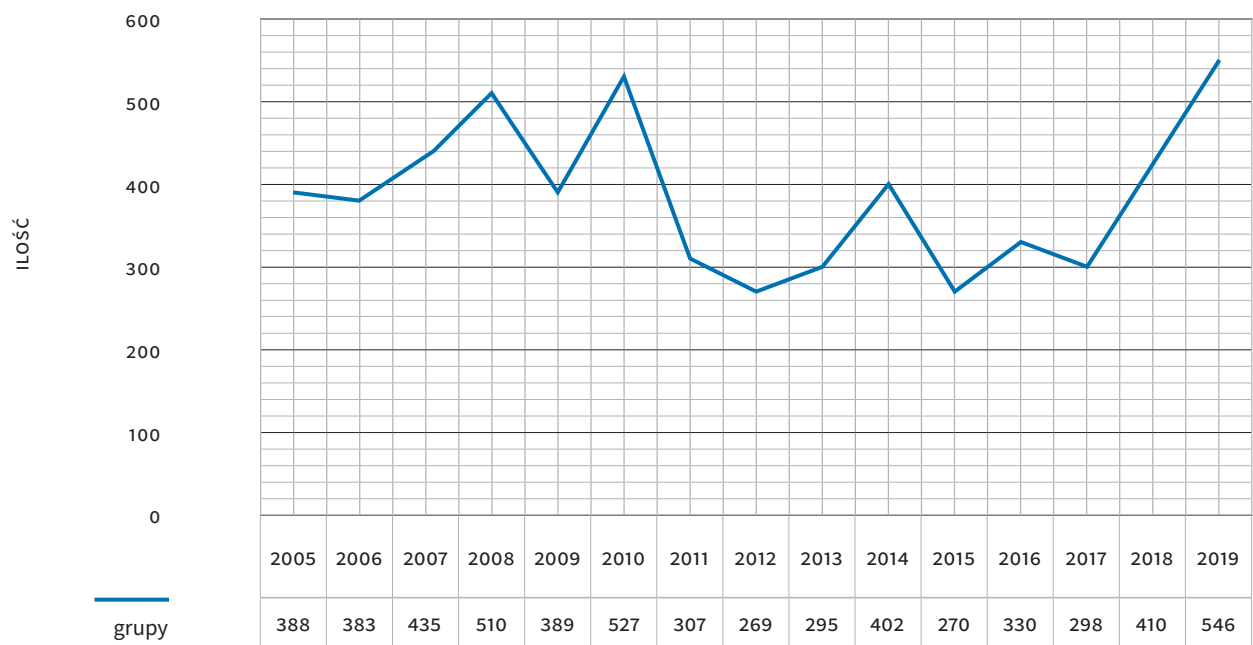
MIEJSCOWOŚĆ	AGENT	PAX	CARGO
YSTAD	Pol-Line AB	x	x
	Polferries AB*	x	x
KOPENHAGA	Vindrose Rejser A/s	x	
	PolenGo*	x	x
	Franck & Tobiesen A/s	x	x
	Thomas Wang		
RÖNNE	Bornholms Trafikken	x	x
	EJV. Hansens EFTF I/S	x	x
	Franck & Tobiesen A/s	x	x
NYNÄSHAMN	AB Nynäshamn Skeppsmakleri	x	x
	PM Scandinavia TC AB	x	x
	Van Ommeren Sweden AB	x	x
	Destination Gotland	x	x
	Finnlink AB		
	Polferries AB*		
HELSINKI	OY Finnshipping Ltd.		x
	Matkakeskus OY	x	
	Puolan Laivamatkat	x	
OXELÖSUND	Oxelösund Hamn	x	x
TRELLEBORG	Trelleborg Speditions AB		x
LONDYN	Direct Ferries*	x	x
	AFerry*	x	

* Agenci aktualnie współpracujący

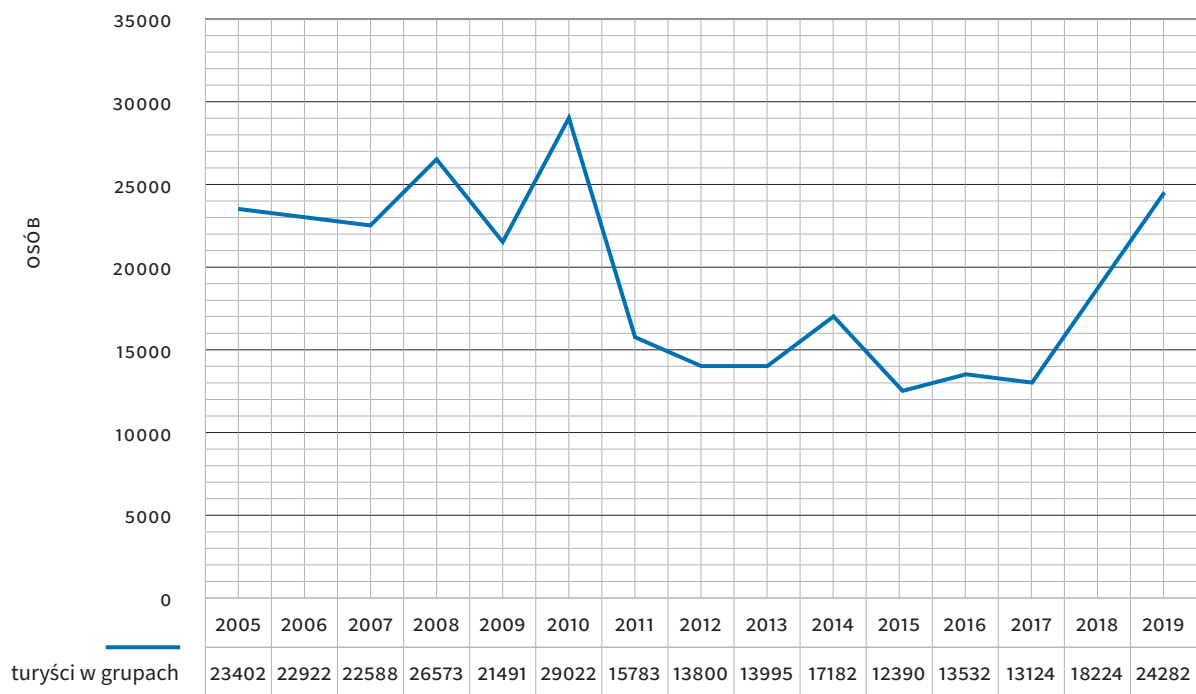
ŹRÓDŁO: opracowanie własne.



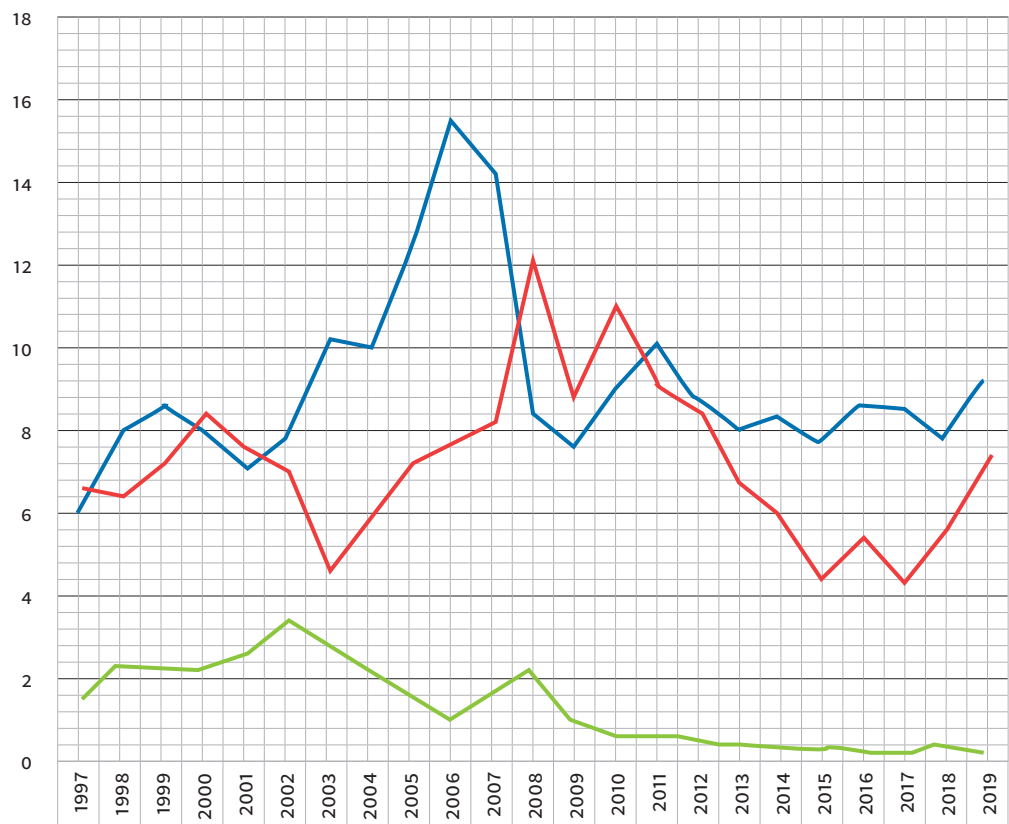
Wpływy Morskich Biur Podróży w latach 1997–2019 [mln zł]. Opracowanie własne.



Grupy turystyczne na promach P&B w latach 2005–2019. Opracowani własne.



Ilość uczestników wycieczek w grupach na promach P&B. Opracowanie własne.



Wkład sprzedaży biletów, imprez
i innych czynników na wpływy MBP (mln zł).
Opracowanie własne.

— bilety — imprezy — inne

Marketing

Marketing jest to proces społeczny, w którym jednostki i grupy otrzymują to, czego potrzebują, poprzez tworzenie i swobodną wymianę towarów i usług, posiadających wartość³⁶⁰. Według Philipa Kotlera „...marketing to zaspokojenie potrzeb i osiąganie zysków”. Dobrze realizowany marketing to nie jest zestaw działań doraźnych, lecz przemyślana strategia i wynikające z niej taktyki działania oparte na wiedzy i badaniach, dostarczane do docelowych odbiorców i osadzone w realiach rynkowych³⁶¹.

Jak to się odbywało w Polskiej Żegludzie Bałtyckiej? Działania „około marketingowe” miały miejsce od samego początku istnienia przedsiębiorstwa. Dział Reklamy, którym kierował Jerzy Mikołajewski robił wszystko, aby propagować ofertę nowego armatora promowego, zarówno w kraju, jak i w Skandynawii. Powszechny brak stosownych materiałów reklamowych w latach siedemdziesiątych uzupełniano własną inwencją, m.in. produkując gadżety i upominki reklamowe, np. zegary i kryształki stylizowane na ludowo (czas Cepelii), dodając znak Polferries. Część materiałów reklamowych sprowadzano z zagranicy. Obdarowywano je kontrahentów firmy oraz gości kierownictwa firmy.

Jerzy Mikołajewski zajmował się promocją i reklamą armatora do marca 1995 roku, będąc międzyczasie kierownikiem różnych jednostek odpowiedzialnych za ten obszar działania: kierownikiem Sekcji Reklamy, kierownikiem Działu Reklamy i Promocji, kierownikiem Działu Reklamy. Część materiałów reklamowych sprowadzono z zagranicy.

Obdarowywano nimi kontrahentów firmy oraz gości kierownictwa.

W okresie tym miały miejsce liczne spektakularne wydarzenia. Wśród nich warto zasygnalizować bardziej charakterystyczne, zarówno w aspekcie propagandowym, jak i kulturowym. Nie jest to wykaz kompletny. Ma on pokazać specyfikę tych działań.

» W 1978 roku na promach Pomerania i Silesia wyeksponowano w kawiarniach gobeliny artystki Urszuli Plewko-Schmidt: „Madonna z Kruźlowej”, „Marylin Monroe” i „Maryla Rodowicz”.

» W dniach 2–4 listopada 1978 roku wspólnie z Poczta Polską zorganizowano przejazd dyliżansu pocztowego z Kołobrzegu do Świnoujścia, gdzie pocztę przejął prom Pomerania, który udał się w inauguracyjny rejs do Wielkiej Brytanii.

Na rejs do Felixtowe zaproszono przedstawicieli kontrahentów, partnerów zagranicznych, przedstawicieli stowarzyszeń polonijnych, dostojników ówczesnej władzy, osiemdziesięciu dziennikarzy, cztery ekipy filmowe. Oprawę artystyczną zapewniła grupa artystów, m. in. Ewa Wiśniewska, Lidia Stanisławska, zespoły: Wawele i Sabat.

» Z okazji pocztu dyliżansowej Poczta Polska przygotowała okolicznościowe koperty z datownikiem i pamiątkowe proporce.

360 Kotler Ph., Keller K.L., (2012), *Marketing*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań, s. 5

361 Waniowski P., Sobotkiewicz M., (2014), *Marketing. Teoria i przykłady*, Difin, Warszawa, s. 9.



Gobeliny na promach Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Fot. K. Ratajczyk.

- » W latach osiemdziesiątych zainicjowano nową grafikę reklamową firmy, która była wykorzystywana we wszystkich materiałach Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.
- » W 1983 roku wyemitowano serię widokówek z wizerunkami promów Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.
- » W 1986 roku promy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej pojawiły się na czterech znaczkach wraz z okolicznościowym datownikiem i napisem Polferries. Poczta Polska wydała tą serię z okazji X-lecia istnienia PŻB. Autorem serii był artysta grafik Jacek Brodawski. Promy Pomerania i Rogalin znajdowały się wraz z widokami miast portowych Helsinki, Travemünde i Gdańsk, a Wilanów i Wawel z miastami Ystad, Kopenhaga i Świnoujście.

W 1992 roku Polska Żegluga Bałtycka rozpoczęła cykliczne Targi Tax Free. Producenci i dostawcy

towarów, które były sprzedawane na promach PŻB co roku spotykali się w kołobrzesckim hotelu Solny na sympozjach pod nazwą Baltic Tax Free. Uczestniczyli w nich przedstawiciele renomowanych firm, m.in. Camel, Martini, Heineken, Kijafa, Claudia, Boss.

W Planie marketingowym PŻB z 1993 roku przeprowadzono m.in. analizę Portfolio, w której czytamy, że „...najkorzystniejszą relacją wśród obsługiwanych przez PŻB linii promowych jest linia Świnoujście–Ystad („dojna krowa”), przy czym wymaga ona inwestycji tonażowych; linia Gdańsk–Oxelösund jest typową linią rozwojową („trudne dziecko”) i wymaga zdecydowanej promocji ofert przewozowych; mniejsze znaczenie posiada linia Świnoujście–Kopenhaga („zdechły pies”), która wymaga usprawnienia oferty; w najmniej korzystnym położeniu znajduje się linia Gdańsk–Helsinki, gdzie tylko radykalne działania marketingowe (produkt, sieć i akwizycja sprzedaży) mogą odwrócić niekorzystną sytuację...”³⁶².

362 Plan marketingowy PŻB 1993,
Materiały archiwalne PŻB.



Znaczek i stempel okolicznościowy z okazji otwarcia linii promowej do Felixtowie. Ze zbiorów Jerzego Mikołajewskiego.

W okresie tym w działaniach marketingowych PŻB dominowała orientacja na promocję i jej narzędzie jakim była reklama armatora. Dopiero później zaczęto realizować systemowe podejście do marketingu, czyli marketing-mix oraz podstawowe zasady, czyli orientację na nabywcę ofert firmy, integrację wszystkich instrumentów marketingowych i oczekiwanie wzrostu zysku, po działaniach marketingowych. Definiowano segmenty docelowe, rozpoznawano potrzeby potencjalnych odbiorców. Osiąganie celów marketingowych było elementem strategii marketingowej. Zaczęto stosować public relations, dbano o korzystny wizerunek armatora oraz jakość kadry i jej utożsamianie się z firmą.

W kraju i w Skandynawii odbywały się kampanie marketingowe na dużą skalę. W 1995 roku rozpoczęto emisję filmów o PŻB, m.in. w programie TV Polonia, w programie I Polskiego Radia, wszystkie w najlepszym czasie oglądalności i słyszalności. Informacje o Polskiej Żegludzie Bałtyckiej pojawiały

się też w prasie o zasięgu krajowym, w Polityce, Wprost, Gazecie Wyborczej, jak również w lokalnej.

Od 2000 roku na promach PŻB odbywały się cykliczne konferencje szkoleniowo-informacyjne „Polka w Europie”. Uczestniczyły w nich znane polskie aktorki, przedstawicielki świata nauki i sportu, np. w 2002 roku Dorota Stalińska, Edyta Jungowska, Krystyna Pieczyńska, Grażyna Wahl, Monika Falk, Danuta Lubecka, Katarzyna Lengren. Recitale na promie miały Anna Szałapak i prima-donna operetki Grażyna Brodzińska.

Od 2005 roku szefem Działu Marketingu była Arletta Kramaska. Przeprowadzono pierwszą ogólnokrajową edycję konkursu „Skandynawia – daleka czy bliska?”. Konkurs zorganizowany wspólnie z Centralnym Ośrodkiem Doskonalenia Nauczycieli oraz Katedry Skandynawistyki Uniwersytetu Gdańskiego. Patronat honorowy objęły ambasady Szwecji, Danii, Finlandii i Norwegii. Zaangażowana była również telewizja publiczna. Konkurs cieszył się dużym zainteresowaniem. Zwycięscy konkursu uczestniczyli w dwudniowej wycieczce promem do Kopenhagi.

Na tramwajach warszawskich pojawiły się efektowne grafiki promujące podróże do Skandynawii promami Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

W dniach 20–23 października 2004 roku w Poznaniu odbyły się targi turystyczne TOUR SALON 2004. Dużym zainteresowaniem gości cieszyło się stoisko Polskiej Żeglugi Bałtyckiej Polferries. Armator oferował wycieczki do Szwecji i Danii i wczasy rodzinne w Skandynawii. Po raz pierwszy została też zaprezentowana oferta Polferries związana z Gotlandią.

Dużym powodzeniem cieszyły się Dni Otwarte PŻB. W 2009 roku promy POMERANIA, WAWEL i SCANDYNAVIA zwiedziło w Gdańsku i Świnoujściu

bardzo dużo osób, którzy podczas pobytu na promie uczestniczyli w konkursach, loteriach i korzystali z atrakcyjnych zakupów.

W 2012 roku podczas Mistrzostw Europy w Piłkę Nożną prom PŻB SCANDINAVIA stojąc w porcie Gdańsk był hotelem dla kibiców drużyn Hiszpanii, Chorwacji i Irlandii.

Polska Żegluga Bałtycka s.a. otrzymała w 2004 roku „Bursztynową Kaczkę” – Honorową Nagrodę Krajowej Izby Gospodarki Morskiej za najbardziej spektakularne osiągnięcie w gospodarce morskiej w 2003 roku. Wyróżnieniem tym doceniono gruntowną restrukturyzację Spółki oraz wprowadzenie promu m/f SCANDINAVIA na linię Gdańsk–Nynäshamn.

Na promach Polskiej Żeglugi Bałtyckiej kręcono filmy fabularne:

- a. w 1978 roku „07 zgłoś się” (6 odcinek – Złoty kielich z rubinami) kręcony częściowo na promie ROGALIN. Reżyser: Krzysztof Szmagier, aktorzy: Bronisław Cieślak, Ewa Florczak, Joanna Bogacka, Zdzisław Tobiasz, Zdzisław Kozieln.
- b. w 1989 roku „Ostatni prom”, który powstał na promie WILANÓW. Film według scenariusza i w reżyserii Waldemara Krystka. Akcja toczy się na promie w momencie wprowadzenia w Polsce stanu wojennego, gdzie większość pasażerów zamierza zejść z promu i nie wracać do Polski. Prom zostaje zawrócony do kraju, w porcie Świnoujście desperackie skoki do wody. Aktorzy: Krzysztof Kolberger, Dorota Segda, Jerzy Zelnik, Artur Barciś, Leon Niemczyk jako kapitan promu.
- c. w 1989 roku „300 mil do nieba” – film oparty na prawdziwej historii w reżyserii Macieja Dejcera.

W 1985 roku bracia Zielińscy (15, 12) z Żyrakowa koło Dębicy, ukryci pod samochodem ciężarowym przedostali się promem PŻB do Szwecji. Po uzyskaniu pełnoletniości i ukończeniu studiów pozostali tam. W filmie zmieniono logistykę ucieczki chłopców, a miejsce docelowe zamieniono na Danię. W filmie wystąpiła stara Baza Promowa w Świnoujściu. Aktorzy: Jadwiga Jankowska-Cieślak, Andrzej Mellin, Wojciech Kłata, Rafał Zimowski, Adrianna Biedrzycka, Krzysztof Stroiński, Wiesław Komasa.

- d. w 1997 roku „Młode wilki ½” – film o przemytnikach ze Szczecina, kręcony na promie POMERANIA w rejsie do Kopenhagi. W kadrze pojawia się też katamaran PŻB BOOMERANG. Reżyser: Jarosław Żamojda. Aktorzy: m. in. Anna Mucha, Krzysztof Antkowiak.
- e. w 2008 roku „Magiczne drzewo” – film dla młodych widzów, w reżyserii Andrzeja Maleszki. Aktorzy: Agnieszka Grochowska, Andrzej Chyra, Adam Szczeg, Maja Tornawska.
- f. w 2015 roku „Obce niebo” – film w reżyserii Dariusza Gajewskiego o polskich rodzicach, emigrantach, którzy utracili prawo do opieki nad swoim dzieckiem w Szwecji. Akcja nie rozgrywa się na promie, ale ekipa filmowa korzystała z promów PŻB do przeprawy przez Bałtyk do Nynäshamn. Zdjęcia do filmu powstały w Sztokholmie. Aktorzy: m.in. Agnieszka Grochowska, Bartosz Topa.

W ostatniej dekadzie 2010–2020 działalność marketingowa w Polskiej Żegludze Bałtyckiej oparta jest na strategii marketingowej, ściśle związanej ze strategią rozwoju Spółki. Rozpoznawane są potrzeby potencjalnych klientów (pasażerów i przewoźników cargo), przygotowywana jest odpowiednia oferta rynkowa, skoordynowano działania personelu firmy

(promy, służby finansowe i handlowe, informatyka), dostarczana informacja do odbiorców. Szczególny nacisk kładziony był/jest na komunikację internetową (business-to-consumer). Tabela 35 zawiera najbardziej spektakularne akcje, kampanie, eventy i działania marketingowe w latach 2016–2020.



Reklama Polferries w Szczecinie. Fot. Dział Marketingu PŻB.



Reklama autobusowa Polferries. Fot. Dział Marketingu PŻB.



TABELA 35. Wykaz ważniejszych działań Działu Marketingu w ostatnich pięciu latach 2016–2020.

DATA	WYDARZENIE
16.04.2016	został hołd pracownikom PŻB, którzy odeszli na wieczną wachtę. W Kołobrzegu, obok moła, odbyło się uroczyste odsłonięcie tablicy poświęconej Janowi Szymańskiemu, założycielowi Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, pierwszemu dyrektorowi PŻB. Obecne były władze miasta, PŻB S.A., obecni i emerytowani pracownicy firmy wraz z rodzinami, mieszkańcy miasta, kuracjusze. Wachtę honorową pełnili uczniowie z Zespołu Szkół Morskich w Kołobrzegu.
19.04.2016	W Kołobrzegu odbyła się Gala 40-lecia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Były życzenia, kwiaty, filmy, nagrody za 40 lat pracy i występ Haliny Mlynkowej.
15.05.2016	Na ścianie przy ul. Koszalińskiej w Kołobrzegu namalowany został mural Mariusza Warasa. Jest to symbol związku PŻB z miastem. Prace nad grafiką na ścianie o powierzchni ponad 108 m ² trwały cztery dni. Artysta za pomocą szablonów pokrył farbą 84 pola. Poszczególne obrazy przedstawiają miasto i morze. Statki Polferries zostały umieszczone w nietypowy sposób, w jednym z pierścieni napędzających miasto: „Woda daje miastu energię”.
26.06.2016	Powitanie Lata z radiem ZET na plaży obok moła, podczas którego PŻB miało swoje stoisko.
21–24.07.2016	Udział PŻB w Jarmarku Jakubowym w Szczecinie.
17–19.08.2016	Sail Świnoujście z udziałem PŻB
20.09.2016	Zakończyła się kolejna edycja Ogólnopolskiego Konkursu Reportażu i Dokumentu Radiowego „Bałtyk 2016”. Finał tego konkursu odbył się na promach PŻB. Pierwsze miejsce oraz nagrodę internautów zdobyła Hanna Bogoryja-Zakrzewska ze Studio Reportażu i Dokumentu Polskiego Radia za reportaż „Tańczący z orłami”. Współorganizatorem konkursu było Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.
5.11.2016	Koncert Charytatywny na rzecz samotnych, bezdomnych matek w Koszalinie. PŻB była partnerem Fundacji „Zdążyć z Miłością”. Gwiazdą koncertu był Grzegorz Turnau. Koncert odbył się w Filharmonii Koszalińskiej.
6.12.2016	Zakończenie konkursu „Z Polferries pływasz – samochód wygrasz”. Nowy właściciel samochodu z Wrześni odebrał kluczyki na promie Wawel.
17.01.2017	Na promie Wawel rozpoczął się pierwszy etap wyprawy polskiej ekipy, która wzięła udział w wyścigach psich zaprzęgów Beergebylōpet na dystansie 650 km. W ramach zaprzęgu zatrudniono 14 psów.
2.02.2017	Na profilu Polferries przeprowadzono konkurs karnawałowy. Nagroda główna: wycieczka promem dla dwóch osób.
12.03.2017	Bieg Zaślubin w Kołobrzegu, którego PŻB jest stałym partnerem.
1–2.04.2017	Podczas Targów Free Time Festiwal w Gdańsku promocja produktów PŻB, maskotka Polferries, animatorzy, konkursy z nagrodami.
6.04.2017	Rozpoczęcie kampanii wprowadzającej prom Cracovia, której elementami były: kampania online w sieciach reklamowych oraz na stronach ogólnopolskich i regionalnych, kampania outdoorowa z billboardami, kampania w prasie regionalnej i turystycznej.
21.04.2017	Uczestnictwo PŻB w Targach Lato w Centrum Targowo-Kongresowym w Warszawie. Podczas targów rezerwa- cja z 25% rabatem na przejazd promem. Prezentacja produktów, konkursy.

DATA	WYDARZENIE
27.04.2017	Zdjęcie Stoczni Szczecińskiej, na którym widać prom Mazovia. To zdjęcie wygrało 13.edycję konkursu BZ WBK Press Foto w kategorii „Natura – zdjęcie pojedyncze”. Zdjęcie zatytułowane „Żurawie stoczni szczecińskiej wystające ponad mgłę”.
30.05.2017	W Kołobrzegu odbył się 26. Zlot Jungów Ligi Morskiej i Rzecznej, którego PŻB była partnerem. Podczas zlotu odsłonięcie pomnika „Mały Rybak” w kołobrzesckim porcie pasażerskim.
10.06.2017	Dzień Skandynawski przy Skwerze Hoovera, obok Pałacu Prezydenckiego w Warszawie. Impreza organizowana przez Wydawnictwo Murator i magazyn Podróż. Podczas imprezy można było zarezerwować bilety do Skandynawii z 25% rabatem. Atrakcje dla najmłodszych.
12.06.2017	Malowanie Cracovii. W trakcie modernizacji w stoczni szczecińskiej został pomalowany dziób promu. Kolorowa grafika przedstawiająca wieloryba m 900 m². Autor graffiti Mariusz Waras inspirował się witrażami Stanisława Wyspiańskiego. Do jej stworzenia zużyto 275 litrów farby w 8 kolorach.
5–7.08.2017	Udział PŻB w The Tall Races w Szczecinie. Wcześniej kampania promocyjna, wspólnie z organizatorami TSR pod nazwą „Łączy nas morze”: kampania outdoorowa na Pomorzu – siatki wielkoformatowe, billboardy, wiaty przystankowe, autobusy; kampania w radiach ogólnopolskich, Radio Zet, RMF; kampania online na stronach wp.pl, onet.pl, w sieciach reklamowych w Polsce i Szwecji, w mediach społecznościowych; kampania w prasie branżowej turystycznej i lokalnej: Szczecin, Koszalin, Gdańsk, Słupsk, Poznań. Podczas zlotu malowanie jachtu należącego do Jacht Klubu Koszalin przez Mariusza Warasa.
X–XII 2017	Kampania „Pływamy na Okrągło”, którą zaingerowało wejście Cracovii na linię Świnoujście–Ystad. Kampania przeprowadzona w mediach społecznościowych, w sieciach reklamowych online w Polsce i w Szwecji, radiu ogólnopolskim.
9.10.2017	Powitanie promu Cracovia w Ystad. Wspólna konferencja prasowa PŻB oraz portu Ystad. Polskie. Na konferencję zostały zaproszone media polskie i szwedzkie. Przemawiali m.in. prezes PŻB S.A. Piotr Redmerski, szef portu w Ystad, ambasador RP w Szwecji oraz przedstawiciel Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Agnieszka Trzaskalska – przewodnicząca Rady Nadzorczej PŻB S.A.
15.11.2017	Udział PŻB w Targach Turystycznych –TT w Pałacu Kultury i Nauki.
20.12.2017	Polska Żegluga Bałtycka S.A. zostaje laureatem X Plebiscytu „Nasze Dobre z Pomorza” organizowanym przez Głos Koszaliński, Głos Pomorza i Głos Szczeciński, w kategorii Turystyka/Czas wolny.
2.02.2018	PŻB przeprowadza konkurs promujący produkty okolicznościowe, takie jak Dzień Kobiet, Walentynki, rejsy karnawałowe. Uczestnicy musieli wykonać selfie z osobą, którą chcą zaprosić na rejs. Nagrodzono 10 uczestników, z pośród 100 zgłoszeń.
III–VI 2018	Kampania wprowadzająca prom NOVA STAR na linię gdańską oraz połączenie na Bornholm, promem CRACOVIA. Wykonano filmy z lotu ptaka, sesje zdjęciowe, promocja produktów opartych o podróż promem Nova Star w Internecie, radio i prasie. Rejsy na Bornholm zostały otwarte po wielu latach. Przybliżono Majorkę Północy, przedstawiono atrakcje na wyspie oraz możliwość wypoczynku w ośrodkach na wyspie.
7–8.04.2018	Udział w targach Free Time Festiwal w Gdańsku.
10.05.2018	Organizacja konkursu, podczas którego uczestnicy mieli za zadanie opisać rejs marzeń.
12–13.05.2018	Udział PŻB w Pikniku Skandynawskim w Szczecinie.

DATA	WYDARZENIE
26.05.2018	Udział PŻB w Dniach Kołobrzegu. Rozstawienie namiotu sferycznego w porcie handlowym. Konkursy na stoisku, animacje dla najmłodszych. Organizacja spotkania z kapitanami żeglugi i autorami książek o tematyce morskiej.
9–10.09.2018	Udział PŻB w Sztokholmskim Skansenie w obchodach 100-lecia odzyskania niepodległości. Zaproszono zespół muzyków folkowych z regionu łowicza.
14.09.2018	Po wejściu na linię Gdańsk-Nynäshamn promu m/f NOVA STAR wzmocniono działania marketingowe w Trójmieście. Skierowano promocję na studentów, uczniów szkół podstawowych i średnich: oferta „Błękitna szkoła”. Promocja poprzez duże formaty w Gdańsku i Gdyni. Organizowano mini eventy na wyższych uczelniach, galeriach handlowych.
24.09.2018	Konferencja prasowa na promie Nova Star. Zaproszeni dziennikarze mieli okazję obejrzeć prom od środka.
IX–X 2018	Produkcja filmów promocyjnych z promu Nova Star. Filmy wyprodukowała lokalna agencja video. Pokazano wnętrza najnowszego promu PŻB.
XII 2018	Produkcja kolędy Polferries. Zdjęcia do teledysku nakręcono na promie Nova Star. W zdjęciach uczestniczyli pasażerowie oraz załoga promu.
1–3.03.2019	Udział PŻB w Międzynarodowych Targach Turystyki i czasu wolnego we Wrocławiu.
5–6.05.2019	Udział PŻB w targach Free Time Festival w Gdańsku. Animacje dla dzieci. Udział Polferries w Pikniku nad Odrą. Event w Szczecinie, podczas którego PŻB prezentowało swoją ofertę przewozową. Animacje dla dzieci.
11–12.05.2019	Dzień Dziecka na promie Nova Star w Gdańsku. Prom odwiedziło 3500 gości. Zwiedzanie promu, animacje dla dzieci, dyskoteka dla dzieci, pokazy kulinarne.
1.06.2019	Na profilu Facebookowym przedstawiono pracowników promów PŻB. Seria bardzo popularna wśród fanów.
2019–2020	Udział promu Wawel w szwedzkiej produkcji filmowej. Nordic Entertainment Group (NENT Group), producent serialu „Box 21”. Premiera serialu planowana na 2020 rok.
IV–VII 2019	PŻB partnerem rejsu dla niepełnosprawnych, zorganizowanego przez fundację Przełamując Nie Tylko Fale. Rejs żaglowcem po Bałtyku, który przybił m.in. do portu Nynäshamn
15.08.2019	Dzień otwarty na promie Nova Star w Gdańsku. Podczas eventu prom odwiedziło prawie 2000 gości. Zwiedzanie mostka kapitańskiego i maszynowni, show szefa kuchni, konkursy, animacje dla dzieci i dorosłych.
6.10.2019	Konkurs fotograficzny „Przedłużamy lato”, w którym uczestnicy musieli opublikować zdjęcie z promem Polferries. Otrzymano 45 prac, z których 10 nagrodzono.
IX–X 2019	Na promie Nova Star odbył się koncert „Chopin na fali” w czasie rejsu po Bałtyku. Usłyszano kultowe dzieło Fryderyka Chopina I Koncert Fortepianowy e-mol w wykonaniu Miłosza Sroczyńskiego z towarzyszeniem Kołobrzesckiej Orkiestry Kameralnej pod batutą Antoniny Poli Banaś.
X 2019	Przeprowadzenie konkursu na Facebooku pod tytułem „Podwodny świat”, dedykowanego dla dzieci.

DATA	WYDARZENIE
X–XII 2019	Emisja filmu „Prom Nova Star od kuchni”. Zaproszono dziennikarzy z portalu trójmiasto.pl na rejs promem Nova Star. Pokazano miejsca niedostępne dla pasażerów oraz przedstawiono pracę załogi.
I–III 2020	Kampania promocyjna, która obejmowała: siatki wielkoformatowe w Gdańsku i w Gdyni, stoiska promocyjne na uczelniach wyższych, stoiska promocyjne w galeriach handlowych z konkursami, billboardy oraz City Lighty na przystankach autobusowych, spoty w radio. Z uwagi na wybuch pandemii spowodowanej COVID-19 promocja firmy i działania marketingowe przeniosły się do Internetu.
19.03.2020	W związku z ogłoszonym w Polsce stanem zagrożenia epidemiologicznego oraz wprowadzonymi ograniczeniami przy przekraczaniu granic Polski, dzięki porozumieniu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. – Polferries, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, w dniach 17–18 marca zorganizowany został rejs specjalny, umożliwiający bezpieczny powrót do domu obywatelom krajów bałtyckich. W dniu 17 marca prom Baltivia odbył rejs z niemieckiego Sassnitz do litewskiej Kłajpedy. Podróż trwała około 18 godzin. Prom zabral z terytorium Niemiec 192 pasażerów oraz ponad 100 samochodów osobowych.
5.05.2020	Konkurs w czasie pandemii, którego celem było wyposażenie kołobrzесьkiego hospicjum w maseczki. Od uczestników konkursu otrzymano około 1000 maseczek. PŻB dodatkowo przekazało środki dezynfekujące.

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie danych PŻB.



Reklama promu m/f NOVA STAR w Trójmieście. Fot. Dział Marketingu PŻB.



M/F CRACOVIA. Fot. archiwum PŻB.

Współczesny marketing w Polskiej Żegludze Bałtyckiej jest systemowo ukierunkowany na rozwój i strategię Spółki, na jego technologie, systemy informacyjne, zamówienia itp. Jakość usług armatora, co przekłada się na działania marketingowe, to ich dostępność, informacja o ofercie usługowej, kompetencja usługodawców, zaufanie i uprzejmość, znajomość potrzeb nabywców.

Działania marketingowe zbudowano obecnie w oparciu na trzech poziomach realizacji:

- a. stworzeniu kanwy modelu biznesowego i planu marketingu, tzn. określeniu segmentów docelowych i dotarciu do nich z niezbędną informacją o firmie i jego ofertach,
- b. zbudowaniu systemu umożliwiającego monitoring zachowań klientów przedsiębiorstwa,
- c. skompletowaniu kompetentnego personelu, który potrafi określić efekty marketingu i ich wpływ na dochody armatora, w trzech horyzontach czasowych: planistycznym (raz na pół roku, sprinterskim (ocena raz na dwa tygodnie/miesiąc) oraz w czasie rzeczywistym (bieżący monitoring zachowań klientów).

Teleinformatyka

W 1974 roku w Instytucie Morskim Ministerstwa Żeglugi powstało opracowanie „Prognoza rozwoju gospodarki morskiej do 1990 roku”³⁶³, w którym znalazł się rozdział pt. „Prognoza rozwoju informatyki w resorcie żeglugi”. Analiza sytuacji wyjściowej z lat 1971–1975 pozwalała wnioskować, że pięciolecie 1976–1980 będzie charakteryzować się intensywnym procesem nadrobienia opóźnień w stosunku do innych resortów gospodarczych. W okresie tym miano również zainstalować systemy komputerowe w przedsiębiorstwach resortu żeglugowego, a w pięcioleciu 1981–1985 należało oczekiwać rozwoju branżowych ośrodków obliczeniowych oraz poprawy jakościowej w zakresie oprogramowania. Natomiast w latach 1985–1990 planowano zakończenie większości prac nad systemami decyzyjnymi i automatyzacji procesów zarządzania.

W Polskiej Żegludze Bałtyckiej proces informatyzacji rozpoczęto w 1979 roku. Utworzono ośrodek komputerowy, który w latach 1979–1982 był filią Centrum Informatyki Gospodarki Morskiej w Gdyni – branżową firmą informatyczną w resorcie żeglugowym. Organizatorem i pierwszym kierownikiem Ośrodka był Edward Wiśniewski, a pierwszymi zatrudnionymi informatykami Andrzej Ziółkowski i Józefa Sucha. Sferą sprzętową zajmował się elektronik Lech Sędk. Na zasadzie outsourcingu wspomagali informatykę w zakresie sprzętu Jerzy

Zemke z Gdyni oraz programiści Konrad Ladach z Gdyni i Jacek Zakrzewski z Warszawy.

Wyposażenie Ośrodka stanowił minikomputer Datapoint 2200, drukarka mozaikowa Centronics, monitory Datapoint-3600, modem ITT do transmisji danych oraz adapter komunikacyjny. Zestaw ten tworzył terminal w sieci komputerowej z serwerem w Gdyni. Informatyzację firmy rozpoczęto od systemów ewidencyjnych: finansowo-księgowych, płacowych, gospodarki materiałowej. Zbiory danych, przygotowywanych w Kołobrzegu transmitowano do centralnego komputera sieci Odra 1305 w Gdyni, gdzie odbywało się przetwarzanie danych, a po retransmisji wyniki drukowano na drukarce w Kołobrzegu. Uzupełnieniem systemu F-K był moduł MESIK, rozliczający działalność jednostek pływających PŻB oraz komórek lądowych. Jeszcze w 1979 roku zostały opracowane założenia systemu komputerowej rezerwacji miejsc pasażerskich na promach BUKPROM.

W 1982 roku ośrodek komputerowy stał się integralną częścią Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. PŻB zgodnie z zaleceniami Urzędu Gospodarki Morskiej o dążeniu do zautomatyzowania działalności handlowo-gastronomicznej na promach zainstalowano system komputerowych kas rejestrujących na promach m/f POMERANIA i m/f ROGALIN. Prace poprzedzono zapoznaniem się z działaniem systemów kasowych u armatorów Silia Line, Sealink i TT-Line oraz technologią systemu działającego w hotelu Victoria w Warszawie. Armator zdecydował się na system firmy National Cash Register. Kasy rejestrujące

363 *Prognoza rozwoju gospodarki morskiej do 1990 r.*, red. M. Krzyżanowski, I. Redman, Z. Sójka, C. Wojewódka, Instytut Morski Ministerstwa Żeglugi, Warszawa 1974, s. 287–291.



Pierwszy minikomputer w Ośrodku Obliczeniowym PZB w Kołobrzegu – system DATAPOINT 3600.

Fot. ze zbiorów własnych autora.

NCR-2160 były najwyżej cenionym sprzętem tego typu w Europie. Ekipy projektantów, programistów i elektroników szkoliły się w europejskim Centrum NCR w Augsburgu. Obok systemów promowych Ośrodek w siedzibie PZB został wyposażony w system NCR I – 9020, na którym realizowano wszystkie systemy ewidencyjne. Kierownictwo PZB liczyło na wzrost utargów oraz znaczną poprawę obsługi pasażerów na promach. Korzystanie z systemu kas pozwoliło na ewidencję operacji finansowych na promach, rozliczanie każdego punktu sprzedaży i każdego pracownika obsługi gastronomicznej i recepcyjnej. Komputerowy system rejestrował informacje o wszystkich obrotach handlowych, gastronomicznych i handlowych, sporządzał codzienne i okresowe raporty ilościowe i wartościowe dla poszczególnych punktów sprzedaży, emitował dowody zapłaty, wymiany walut itp.

Jednak w kolejnych latach eksploatacji okazało się, że oprócz wielu zalet system NCR miał wady, a w szczególności: brak funkcji inwentaryzacji, brak czytników kodów kreskowych, brak możliwości dostępu do oprogramowania oraz integracji z własnym oprogramowaniem PZB, mała odporność systemu na zakłócenia pracy sieci, blokowanie się systemu przy awariach. Z wyżej wyniesionych powodów nie kontynuowano wdrożenia systemu NCR na kolejnych promach.

Po zebraniu ofert od innych firm zachodnich (TEC, SWEDA, OMRON, ADS-ANKER, SHARP) w 1993 roku podjęto decyzję o zakupie kas SHARP ER-4100 w firmie SHARP GmbH w Hamburgu. Koncepcja kompleksowej, wieloetapowej komputeryzacji i gastronomii na promach PZB składała się z czterech etapów: przebudowy infrastruktury komputerowej na promach, wyposażenie kas w restauracjach, barach, recepcjach, opracowanie sieciowego systemu magazynowego w Świnoujściu w oparciu o komputer IBM PC 386 oraz uruchomienie systemu analizy sprzedaży, obrotu magazynowego i rozliczeń w Kołobrzegu.

Rozwój technologii informatycznych oraz wzrastające wymogi użytkowników sprawiały, że poszukiwano nowych, bardziej efektywnych rozwiązań sprzętowych i programowych. Modyfikowano sprzęt i oprogramowanie użytkowe. Od 1989 roku Ośrodkiem kierowała Józefa Sucha. Eksploatowano kilka komputerów PC firmy Optimus, przy czym jeden z nich pełnił rolę serwera, na którym zainstalowany był system Novell. Przez wiele lat działał jeszcze w PZB system NCR, ale ograniczano się do realizacji na nim systemu księgowości materiałowej. System finansowo-księgowy był na serwerze Compaq, oparty na systemie SCO UNIX. Z czasem



System kas rejestrujących NCR 2160.
Fot. strona internetowa firmy NCR.

rozbudowywano bazę sprzętu: zakupione zostały w sporej ilości komputery PC Compaq. Pojawił się też serwer IBM, używany jako serwer plików. Wśród systemów rezerwacyjno-sprzedażowych wdrożono system REJS firmy Profi-Data ze Szczecina. W 2001 roku kierownikiem Ośrodka został Andrzej Kowalczyk, a PŻB posiadała już swój własny serwer e-mail. Później nastąpił okres terminali Compaq (tzw. ThinClient) i serwera terminali. Pojawiły się też kolejne serwery. Większością z nich były i są do dziś HP Proliant. W okresie wdrażania

systemu SIMPROM, w pierwszej fazie eksploatowano serwery Fujitsu-Siemens.

System SIMPROM firmy Siemens został wykupiony od tej firmy (licencja); obecnie jest on rozwijany i modyfikowany. Z czasem wielu pracowników PŻB otrzymało laptopy, aby móc pracować elastycznie, np. na wyjazdach. Terminale zostały wycofane, zakupiono natomiast ponownie PC typu HP AllinOne.

System SIMPROM wykonany na zamówienie przez firmę Siemens, został uruchomiony w Polskiej Żegludze Bałtyckiej w 2006 roku. Realizuje on proces rezerwacji oraz sprzedaż biletów na promy PŻB S.A. Od pierwszego okresu wdrożeniowego system wykazywał wiele niedogodności i braków dla użytkowników wewnętrznych oraz klientów. W okresie od X.2006 roku do VI. 2011 roku Siemens dokonał 25 poprawek w systemie, m.in. zmiany w module rezerwacji PAX, zmiany w logice ekranów, rozdzielanie modułów PAX i CARGO, moduł płatności przelewem, automatyczne wysyłanie maili itp. W 2012 roku Zarząd PŻB podjął decyzję o przystąpieniu do prac związanych z wymianą systemu. Od 1.03.2012 roku system został przejęty wraz z kodami źródłowymi przez firmę Setrium, utworzoną z informatyków PŻB, wyłączonych ze struktury PŻB S.A. na podstawie planu restrukturyzacji w PŻB z 2011 roku. Setrium w czasie serwisowania systemu SIMPROM dokonała wielu poprawek, napisała wiele dodatkowych programów obsługujących system oraz umożliwiających szersze korzystanie z baz danych, wdrożyła nowy moduł internetowy, który w znaczny sposób spowodował wzrost sprzedaży za pomocą Internetu (od 7 479 klientów internetowych w 2013 roku (Siemens/Atos), poprzez 12 868 klientów w 2014 roku i 13 634 klientów w 2015 roku (Setrium). klientów w 2015 roku (Setrium).



Serwer Fujitsu-Siemens. Fot. ze strony internetowej Siemens.

W 2014 roku firma Setrium podjęła działania w kierunku zmodyfikowania systemu rezerwacyjnego dla PŻB S.A. Powstał moduł administracyjny, zaplanowano wymianę kolejnych modułów. Od 2016 roku firma Setrium jest jedynym wykonawcą modernizacji systemu SIMPROM.

Stan infrastruktury informatycznej w Polskiej Żegludzie Bałtyckiej S.A. w 2017 roku był następujący:

1. Centrala w Kołobrzegu: serwery, głównie HP ProLiant, 53 terminali HP typu All-In-One z Windows Vista (7,10), 21 laptopów z Windows XP (7) i Windows 10 oraz dwa komputery stacjonarne (deskop) z Windows 7.
2. Morskie Biuro Podróży w Szczecinie: trzy komputery stacjonarne z Windows 7 Pro i jeden laptop z Windows 7 Home Premium.

3. Morskie Biuro Podróży w Warszawie: trzy komputery stacjonarne typu All-In-One firmy HP z Windows 7 Pro, jeden starszy laptop LENOVO (do wymiany) i laptop z Windows 7.
4. Terminal Promowy w Świnoujściu: 9 komputerów typu All-In-One (2014 r.) z Windows 7 Pro i 10 Pro.
5. Terminal Promowy w Gdańsku: 15 komputerów typu All-In-One, dwa starsze komputery HP dx 2300 pracujące pod kontrolą Windows XP.
6. Promy Polferiess S.A.: m/f MAZOVIA, m/f WAWEL, m/v BALTIVIA, m/f NOVA STAR: na każdym promie dwa serwery ProLiant, systemy kasowe.

Istotnym elementem procesów rezerwacji i sprzedaży oferty na promy PŻB S.A. jest sprawność urządzeń telekomunikacyjnych łączących z potencjalnym pasażerem czy spedytorem. Według pracowników eksploatowane urządzenia telekomunikacyjne w ich biurach są sprawne technicznie. Zupełnie bezkolidyjnie działają systemy za granicą. Analizowano szacunkowy rozkład rezerwacji pasażerskich w Morskich Biurach Podróży oraz u agentów zagranicznych.

Rysunek na str. 262 potwierdza dominację trybu telefonicznego w procesach rezerwacji: średnio stanowią one ponad 51% wszystkich rezerwacji. Wykorzystanie Internetu/mailingu stanowi ok. 30% wszystkich rezerwacji, natomiast bezpośredni pobyt w biurze sprzedaży to 19% rezerwacji. Dominacja trybu telefonicznego jednoznacznie utwierdziła w konieczności usprawnienia systemu telekomunikacyjnego armatora. Powstała koncepcja Call Center PŻB, obejmująca obsługę połączeń przychodzących i wychodzących, wdrożona w PŻB.



Kasa rejestrująca na promie m/f MAZOVIA. Fot. S. Motas.

Narzędziem ułatwiającym codzienne administrowanie siecią, wpływającym w istotny sposób na bezpieczeństwo baz danych jest Axence n Vision 9.1 – profesjonalne oprogramowanie do kompleksowego zarządzania informatyką w firmie. Program ten usprawnia kontrolę nad sprzętowymi zasobami informatycznymi i oprogramowaniem. Wykrywa anomalie w działaniu urządzeń i zapobiega kosztownym przestojom. Sprawdza też wydajność serwerów i łącz internetowych. W aspekcie bezpieczeństwa baz danych zastosowano technologię chmury, czyli

model przetwarzania danych oparty na użytkowniku usług dostarczanych przez usługodawcę (PŻB).

Od 2015 roku kompleksową obsługą informatyczną w PŻB S.A., a w szczególności systemem SIMPROM zajmuje się firma Setrium. Za serwis oprogramowania systemu XPERTIS (FK, Kadry i Płace, Elektroniczne przelewy, Obieg dokumentów) odpowiada firma Macrologik, zaś za oprogramowanie systemu S4H (sprzedaż towarów, restauracje, kawiarnie, bary na promach) firma S4H.

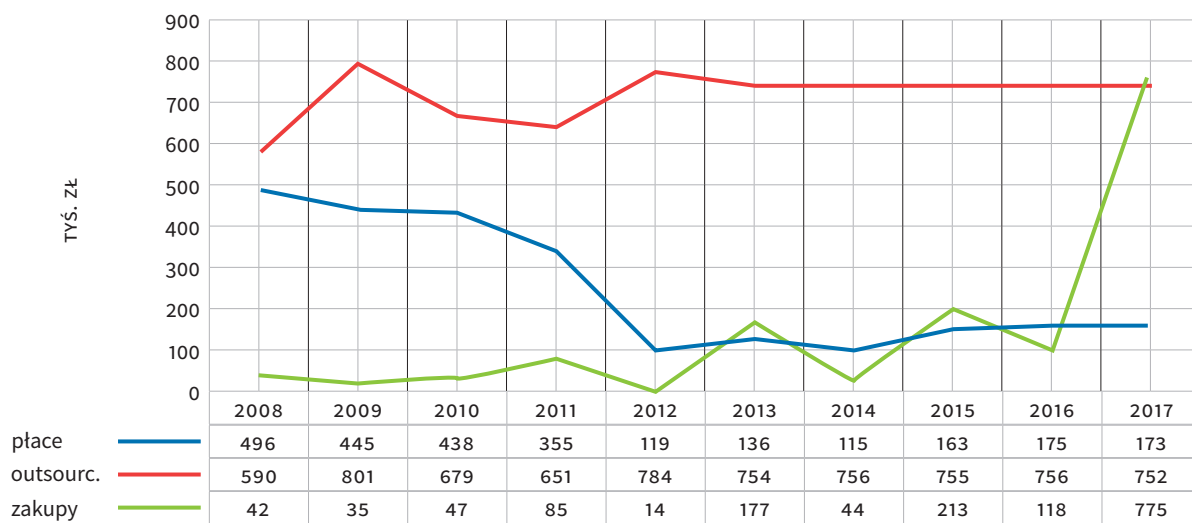
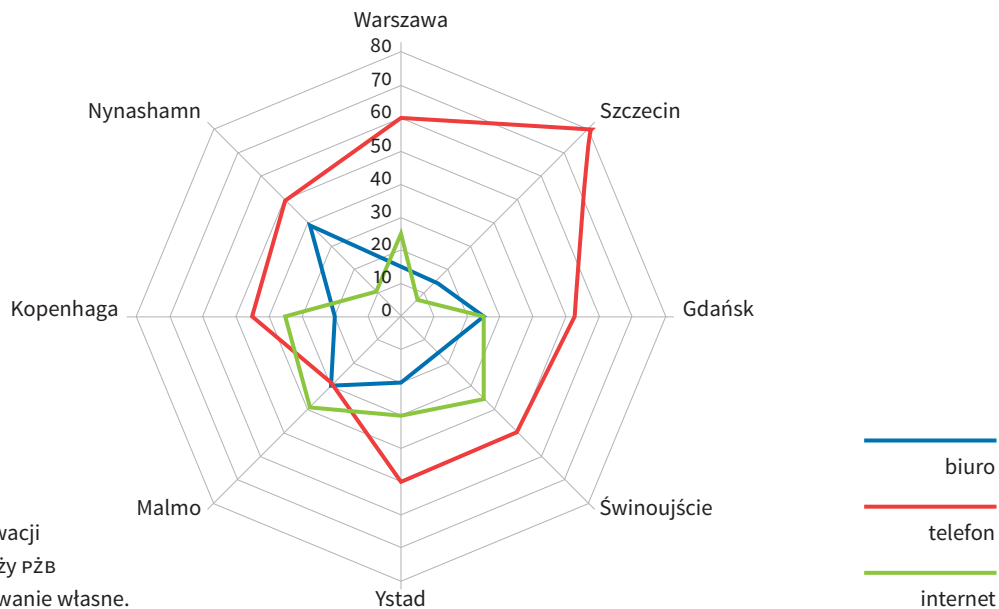
W 2018 roku autor monografii podjął próbę znalezienia związku pomiędzy nakładami na IT a uzyskiwanymi wielkościami sprzedaży PAX i CARGO, aby ocenić efektywność ekonomiczną informatyki w PŻB S.A. Inspiracją do badań własnych był „Raport z czynności nadzorczych w zakresie oceny informatyki w Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A.”³⁶⁴ oraz krytyczny artykuł P.A. Strassmanna³⁶⁵, który twierdzi, że „...każdy projekt informatyczny jest grą trzech sił: kosztów, jakości i czasu, a szukanie bezpośredniej relacji pomiędzy wydatkami na informatykę a zyskami firmy jest bałamutne”.

Działalność IT w tym interwale czasowym charakteryzują dwa podokresy – lata 2008–2011: niski poziom zakupów, spadek sumarycznych wynagrodzeń i outsourcing (Siemens) na średnim poziomie 680 tys. zł oraz lata 2012–2017: znaczny wzrost wielkości zakupów, stabilizacja w wynagrodzeniach i usługi zewnętrzne (Setrium) na stabilnym poziomie 755 tys. zł.

W latach 2008–2011 odnotowano spadek sprzedaży o ok. 32% ze średnim poziomem 185,5 mln zł. Wzrost sprzedaży nastąpił w latach 2012–2017: średnia dynamika wzrostu wyniosła ok. 25%. Wykorzystując dostępne dane podjęto próbę zbudowania modelu regresji oraz korelacji liniowej pomiędzy

³⁶⁴ Raport z czynności nadzorczych w zakresie oceny stanu informatyki w Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A., E. Wiśniewski, 15.04.2017 r.

³⁶⁵ P.A. Strassmann, *The Business Value of Computer*, Computerworld, Nr 13/96.



Dynamika kosztów IT w PŻB w latach 2008–2017.

nakładami na IT a wielkością sprzedaży ofert dla PAX i CARGO. Metodą najmniejszych kwadratów (MNK) obliczono parametry strukturalne modelu: $a=0,0207$ oraz $b=229.716,5$

tnzn. zbudowano model postaci:

$$y=0,0207 x+229\,716,5$$

gdzie:

x – roczna wielkość nakładów na IT [mln zł]

y – roczna wielkość wpływów ze sprzedaży PAX i CARGO [mln zł]

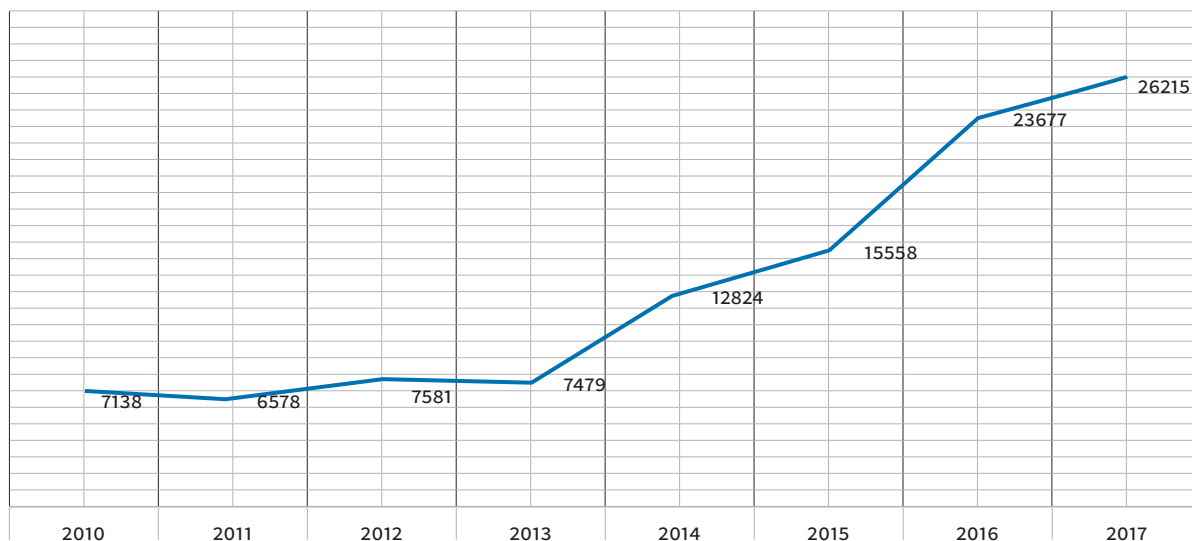
Linia regresji jest prostą „prawie” równoległą do osi odciętych, czyli brak typowego związku funkcyjnego. Weryfikacja jakości modelu poprzez współczynnik determinacji: $R^2=0,023=2,3\%$. Oznacza to, że tylko 2,3% zjawiska wyjaśnia zaproponowany model. Inaczej: 97,7% danych nie jest wytłumaczona poprzez model regresji liniowej. Podjęto również próbę zbudowania modelu regresji nieliniowej (kwadratowej i logarytmicznej). Efekty były podobne: współczynniki determinacji kształtowały się na poziomie 1–3%.

Obliczono współczynnik korelacji liniowej Pearsona: $r_{xy}=0,1516$, przy poziomie istotności $\alpha=0,05$. Taki rezultat wskazuje na słabą zależność pomiędzy nakładami na IT a wielkością sprzedaży – praktycznie brak związku. Wielkość $r_{xy}^2=0,023$ potwierdza niski stopień wyjaśnienia zmienności sprzedaży poprzez nakłady na IT.

Z wykresu wynika, iż przy zmiennych nakładach na IT (od ok. 2,1 mln zł do 2,7 mln zł) efekty sprzedaży są względnie niezależne i w ciągu badanej dekady kształtują się na średnim poziomie 215 mln zł. Interesujące jest porównanie ilości rezerwacji internetowych w dwóch okresach badania: do 2013 roku stabilna na średnim poziomie ok. 7 200,

a po wdrożeniu modułu Klient Internetowy przez firmę Setrium znaczny wzrost: średnia dynamika roczna 38,5%. W 2017 r. poziom 26 215, co stanowi 3,5-krotny wzrost w stosunku do 2013 roku.

Działalność IT w PŻB S.A. odgrywa kilka istotnych ról w oparciu o wymogi: obligatoryjne (jakość pracy, wymogi branży i konkurencyjności, wymogi wobec klienta, stymulacja rozwoju), operacyjne (wspieranie procesów biznesowych, redukcja kosztów), strategiczne (przewaga konkurencyjna w walce o klienta, połączenie ze strategicznymi celami Spółki) i infrastrukturalne (odnowienie/modernizacja infrastruktury teleinformatycznej i sieciowej). Występuje tu charakterystyczny paradoks produktywności: w praktyce bardzo trudno jest wykazać analitycznie dodatnią korelację pomiędzy wielkością inwestycji w IT a produktywnością (np. wielkością sprzedaży). Natomiast IT ma dodatni wpływ na „wartości dla klienta”. Powstaje efekt wzrostu/poprawy: szybkości dostępu do informacji, dostępności klienta do systemu rezerwacji (zmiana kanałów dystrybucji), koordynacji pracy służb obsługi klienta itp. Efekty oceny wpływu IT na rezultaty biznesowe PŻB wykraczają poza prosty wzrost przychodów/zysków. Są one w dużej mierze efektami organizacyjnymi: usprawnienie obiegu informacji, zmiany przebiegu procesów decyzyjnych (efektywność decyzji), zwiększenie wariantów decyzyjnych (ERP), szybsza analiza kosztów i efektów, poprawa wizerunku firmy w opinii klientów (PAX, CARGO). W firmach armatorskich zaobserwować można zmianę paradygmatu ekonomicznego: tradycyjna funkcja celu – maksymalizacja zysku jest obecnie wypierana/ uzupełniana przez maksymalizację wartości firmy. Wzrost wyposażenia technicznego i inwestycje w nowe technologie sieciowe trzeba



Klient Internetowy. Opracowanie własne.

traktować jako czynnik wpływający na wzrost wydajności pracy i wzrost wartości firmy wdrożenie określonych aplikacji, np. Klient Internetowy przekłada się bezspornie na wzrost efektów biznesowych. Działalność IT w PŻB nie jest izolowanym elementem struktury organizacyjnej, lecz zintegrowanym podsystemem co utrudnia jednoznacznie określenie kosztów i nakładów z nim związanych.

Zgodnie z podpisanym w listopadzie 2017 roku aneksu do głównej umowy z Setrium, od dnia 1.12.2018 r. całkowity nadzór i naprawy sprzętu w całej firmie PŻB przeszły z Setrium na Dział Informatyki PŻB s.A. W 2018 roku zaktualizowano program Axence Navision, zarządzającego wszystkimi urządzeniami teleinformatycznymi w całej firmie. Zoptymalizowano również Infolinię. Na 80 komputerach w całej firmie funkcjonuje z powodzeniem komunikator

firmowy. Umożliwia on kontakt pomiędzy pracownikami całej firmy (centrala, promy, MBP, terminale promowe w Polsce i Szwecji). Poprawiło to znacznie komunikację wewnętrzną.

W 2019 roku zakupiono i wdrożono moduł systemu Xpertis – Planowanie i rozliczanie czasu pracy, rozpoczęto eksploatację komunikatora SLACK i wdrożono moduł Zarządzanie. Firma Setrium pracuje nad możliwością dokonywania zakupów za pomocą smartfonów.

W 2020 roku bezpośrednio po ogłoszeniu pandemii COVID'19 Zarząd PŻB zlecił Działowi IT przygotowanie pracy zdalnej. W ekspresowym tempie przystąpiono do wykonania stosownej konfiguracji komputerów stacjonarnych w biurze, aby pracownicy mogli korzystać z domowych komputerów, łączyć się za pomocą usługi zdalnego pulpitu i uzyskiwać

dostęp do zasobów firmowych. Priorytetem było bezpieczeństwo: powstała konieczność utworzenia indywidualnego konta dostępnego dla każdego pracownika, utworzenie specjalnych kluczy szyfrujących oraz nadzorowanie dostępu (aby mieć pogląd, czy nie następują nieuprawnione logowania). Temat ogarnięto w 100%. Pracownicy uzyskali dostęp do swoich komputerów w biurach. Potwierdziło się, że infrastruktura teleinformatyczna posiada stosowny potencjał, do tej pory nie wykorzystywany w takim stopniu, który można było przestawić na tryb pracy zdalnej. Okres pandemii i potrzeba szybkiego przejścia na pracę zdalną zweryfikowała skuteczność Działu Informatyki w zakresie sprzętu oraz kompetencji i umiejętności organizacyjnych.

Opracowano Strategię Działu Informatyki PŻB S.A. Misją Działu IT jest wspieranie technicznie i merytorycznie wszystkich działów i oddziałów firmy w realizacji nadrzędnej strategii PŻB oraz pełnienie nadzoru nad sprzętem teleinformatycznym w lokalizacjach PŻB S.A.: w centrali, terminalach promowych i na promach.

Aktualne zasoby sprzętowe w Centrali w Kołobrzegu: własna serwerownia z:

- a. klastrerem aplikacyjno-bazodanowym systemu rezerwacyjnego SIMPROM, który posiada dwa niezależne serwery o bliźniaczej konfiguracji sprzętowej, pracujące jednocześnie (w celu bezpieczeństwa rozwiązanie redundancyjne),
- b. serwer z tzw. Klientem internetowym, na którym zainstalowana jest aplikacja, za pomocą której klienci firmy mogą dokonywać zakupów biletów promowych,
- c. serwer testowy do systemu rezerwacyjnego SIMPROM, na którym rezyduje bliźniacza kopia systemu SIMPROM; służy do testowania nowych



Serwery w Centrali PŻB S.A. w Kołobrzegu w 2019 roku.

Fot. S. Motas.

- modułów i wszelkich zmian w funkcjonalności systemu, zanim trafią na serwer produkcyjny,
- d. serwer systemu klasy ERP „Xpertis”, na którym jest cały system ERP, używany do zarządzania firmą (moduły: finanse i księgowość, kadry i płace, środki trwałe, obieg dokumentów itp.),
- e. serwer firmowej poczty elektronicznej wraz z kontami pocztowymi użytkowników,
- f. serwer S4H, na którym zainstalowano oprogramowanie sprzedaży gastronomiczno-handlowej na wszystkich promach oraz główny moduł nadzorczo-rozliczeniowy, za pomocą którego Dział Intendencko-Handlowy dokonuje raportowania i rozliczeń,
- g. dysk sieciowy Synology, na którym przechowywane są kopie dokumentów.

W serwerowni znajdują się także aktywne urządzenia sieciowe, odpowiadające za bezpieczne połączenia pomiędzy wszystkimi oddziałami firmy, urządzenie do awaryjnego podtrzymywania pracy serwerów w przypadku zaniku napięcia. Dwa



M/V CRACOVIA. Fot. archiwum PŻB.



Element systemu sprzedaży S4H. Foto z promu PŻB.

klimatyzatory utrzymują optymalną temperaturę pracy wszystkich urządzeń.

Celem strategicznym Działu Informatyki jest obecnie w oparciu o odpowiednie zaplecze techniczne, ludzkie oraz intelektualne, wspieranie bieżące i przyszłe funkcjonowania całego przedsiębiorstwa. Realizowane to będzie poprzez cele taktyczne (realizacja w latach 2018–2025):

1. Rozbudowa systemu rezerwacyjnego SIMPROM
2. Podnoszenie bezpieczeństwa systemów informatycznych firmy.
3. Informatyzacja wszystkich procesów biznesowych.

Celami operacyjnymi Działu IT na lata 2018–2022 są:

1. Centralizacja zarządzania posiadaną infrastrukturą teleinformatycznej. Zbudowanie bazy za pomocą systemu informatycznego Axence nVision, umożliwienie pracownikom firmy szybkiej (zdalnej) pomocy technicznej, poprawa kontroli bezpieczeństwa danych.
2. Obniżenie kosztów umów serwisowych (poprzez przejęcie części zadań przez Dział Informatyki).
3. Skrócenie czasów przestojów po awarii sprzętu na promach.
4. Zwiększenie przychodów firmy. Nawiązanie współpracy z operatorem telekomunikacyjnym, który dostarczy łącze v-SAT (dostęp do Internetu w czasie podróży morskiej), a PŻB może sprzedawać usługi te pasażerom.
5. Poprawa przepływu informacji wewnątrz firmy: centralna telefonia internetowa, portal internetowy, ujednolicenie oprogramowania biurowego itp.
6. Ujednolicenie oprogramowania biurowego. Firma posiada obecnie licencję pakietu biurowego MS Office w wersjach 2007 (starsza) oraz MS Office 365 Business (nowa). W 2019 planowane jest ujednolicenie do MS OFFICE 365 Business Premium.
7. Wymian drukarek embarkacyjnych w całej firmie.
8. Zakup systemu do redundancji kopii zapasowej.

Bezpośrednio po ogłoszeniu pandemii, w marcu 2020 roku, Dział Informatyki przygotował całe przedsiębiorstwo do pracy zdalnej. Wykonano stosowną konfigurację komputerów stacjonarnych w Centrali, aby pracownicy mogli korzystać z domowych komputerów i łączyć się za pomocą usługi zdalnego pulpitu i uzyskać dostęp do zasobów firmy. Priorytetem było i jest bezpieczeństwo. Wymusiło to utworzenie indywidualnego konta dostępnego dla

każdego pracownika, utworzenie specjalnych kluczy szyfrujących oraz nadzorowanie dostępu. Zadanie to służba informatyczna wykonała profesjonalnie. Jednocześnie potwierdziło się, że infrastruktura teleinformatyczna w Polskiej Żegludze Bałtyckiej posiada potencjał do tej pory nie wykorzystywany w takim stopniu, który można było przestawić na tryb zdalny.

Na wyższy poziom weszło też wykorzystywanie firmowego komunikatora Slack: pracownicy zaczęli intensywniej z niego korzystać, dzięki temu nastąpiła szybsza interakcja w ramach firmy pomiędzy Centralą, bazami promowymi, promami, Morskimi Biurami Podróży.

Praca zdalna wygenerowała też dużą przydatność menedżerskich wideokonferencji pomiędzy Zarządem Spółki a kierownictwem firmy. Posiadane pakiety Office 365 umożliwiły przygotowanie dodatkowej aplikacji ms Teams.

Kierownikiem Działu Informatyki PŻB jest obecnie Stanisław Motas.

Kierownictwo przedsiębiorstwa

Dyrekcje i zarządy / 270

Rady nadzorcze PŻB S.A. / 273

Kadra kierownicza / 275

Związki zawodowe w PŻB / 278



Dyrekcje i zarządy

(TABELA 36)

KADENCJA	DYREKCJE PP PŻB W KOŁOBRZEGU	
	DATY	OSOBY
	1.03.1976–31.10.80	JAN SZYMAŃSKI, Zbigniew Sak, Henryk Krupiak, Zygmunt Ziemiński, Andrzej Soszyński, Grzegorz Szulc
	3.11.1980–30.04.1982	JERZY GRUDZIŃSKI
	9.01.1982–19.07.1993	JANUSZ RUTKOWSKI
	19.07.1983–1.04.1984	JANUSZ KOMANDER
	2.04.1984–26.06.1993	STEFAN GĘBICKI
	ZARZĄDY PŻB S.A.	
	I 14.12.1992	W Ministerstwie Przekształceń Własnościowych powstał akt przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego P.P. Polska Żegluga Bałtycka w spółkę akcyjną. Powstała jednoosobowa spółka Skarbu Państwa – Polska Żegluga Bałtycka s.a. Spółka Akcyjna PŻB została w dniu 31.12.1992 r. postanowieniem Sądu Rejonowego w Koszalinie wpisana do Rejestru Handlowego, dział „B”, pod numerem 1126.
	26.6.1993	STEFAN GĘBICKI – prezes, Wiesław Hildebrandt, Jerzy Antkiewicz, Lesław Górski. ODWOŁANO: Stefana Gębickiego i Lesława Górskiego. POWOŁANO: Ewę Glanc. Wiesławowi Hildebrandtowi powierzono czasowe pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu. WIESŁAW HILDEBRANDT – p.o. prezes, Ewa Glanc, Jerzy Antkiewicz. ODWOŁANO: Wiesława Hildebrandta z funkcji p.o. prezesa, pozostawiając go w Zarządzie.
	18.9.1993	MARIUSZ WOJTUNIK – prezes, Wiesław Hildebrandt, Ewa Glanc, Jerzy Antkiewicz, Bogdan Draczyński (16.10.1993–19.12.1993). ODWOŁANO: Marcina Wojtunika, Wiesława Hildebrandta, Bogdana Draczyńskiego.
	19.12.1993	ANDRZEJ GROTOWSKI – prezes, Ewa Glanc, Jerzy Antkiewicz, Grażyna Bajko (26.3.1994–29.11. 1994), Jan Wróblewski (od 14.5.1994), Sławomir Maciejski (od 14.5.1994–30.5.1994 zgon), Teresa Czeczotka (29.11.1994–20.05.1995)

II	20.5.1995 11.12. 1998	ANDRZEJ GROTOWSKI – prezes (do 11.12.1998), Jan Wróblewski (do 22.6.1996), Ewa Glanc (do 22.6.1996), Anatol Paprocki (30.9 1995–11.12.1998), Sławomir Zarębski (26.6.1996–10.9.1996), Wiesław Grzesznik (16.7.1996–8.6.1998), Leszek Szymański (10.9.1996–8.6.1998), Jan Litwinowicz (do 19.6.1998). POWOŁANI: Sławomir Bałazy na prezesa, Krzysztof Wiktorowski – członek Zarządu
III	8.10.1998 10.3. 1999	SŁAWOMIR BAŁAZY – prezes (do 10.3.1999), Jan Litwinowicz, Krzysztof Wiktorowski. ODWOŁANIE Sławomira Bałazy’ego. Powołanie Jana Litwinowicza na p.o. Prezesa Zarządu
		JAN LITWINOWICZ – p.o. prezes, Krzysztof Wiktorowski. POWOŁANIE: Jacka H. Dorskiego na prezesa
	28.4.1999	JACEK H. DORSKI – prezes, Krzysztof Wiktorowski Jan Litwinowicz. ODWOŁANIE Krzysztofa Wiktorowskiego.
	15.4.2000	DELEGOWANIE członka RN Otto Ryksa do wykonywania czynności p.o. Prezesa Zarządu. ZAWIESZENIE Jacka H. Dorskiego.
	14.11.2000	OTTO RYKS – p.o. prezes (do 10.1.2001). ODWOŁANIE Jacka H. Dorskiego. POWOŁANIE Grażyny Bajko. POWOŁANIE Leszka Bursiaka na prezesa.
	13.12.2000 11.1.2001	LESZEK BURSIĄK – prezes (do 12.02.2001), Grażyna Bajko (od 13.12.2000). ODWOŁANIE Leszka Bursiaka. Powołanie Romana Pomianowskiego.
	12.2. 2001	ROMAN POMIANOWSKI – prezes (do 27.4.2001), Grażyna Bajko (do 17.5.2001). POWOŁANIE Jana Warchoła na prezesa i Grażyny Bąk.
	27.4.2001	JAN WARCHOŁ – prezes, Grażyna Bąk – członek Zarządu
IV	10.7.2001	JAN WARCHOŁ – prezes, Grażyna Bąk – członek Zarządu
V	29.6.2004	JAN WARCHOŁ – prezes, Grażyna Bąk, Wojciech Rogowski (do 30.9.2005)
VI	28.6.2007	JAN WARCHOŁ – prezes, Redmerski Piotr (od 20.7.2007).
VII	21.6.2010 21.4.2011	JAN WARCHOŁ – prezes (do 21.4.2011), Piotr Redmerski. ODWOŁANIE Jana Warchoła PIOTR REDMERSKI – p.o. prezes

VIII	21.6.2013	PIOTR REDMERSKI – p.o. prezes POWOŁANIE Jarosława Siergieja na prezesa
	3.9. 2014	JAROSŁAW SIERGIEJ – prezes (do 18.12. 2015), Piotr Redmerski, Jakub Komers (od 29.1. 2016).
	5.1.2016	PIOTR REDMERSKI – prezes
IX	24.6.2016	PIOTR REDMERSKI – prezes, Jakub Komers (do 9.12. 2016), Jerzy Orzechowski (26.8.20 .9.2016), Andrzej Wróblewski (oddelegowany z Rady Nadzorczej 7.10.2016–7.1.2017, potem członek Zarządu od 1.2.2017).
X	28.6.2019	PIOTR REDMERSKI – prezes, Andrzej Wróblewski (do 14.6. 2020 – został prezesem PŻM w Szczecinie). Andrzej Pilarski (od 1.11.2020).
	11.02.2021	ODWOŁANIE Piotra Redmerskiego ANDRZEJ PILARSKI p.o. prezes

Rady nadzorcze PZB S.A.

(TABELA 37)

KADENCJA	DATY	OSOBY
I	14.12.1992	TERESA CZECHÓTKA – przewodnicząca, Teresa Kaska, Sławomir Mazurek, Jan Sturlich, Danuta Śliwa, Ryszard Kwiatkowski, Jan Giętkowski, Jan Litwinowicz, Wiesław Mileńko
II	20.05.1995	Jan STURLICH – przewodniczący, Danuta Śliwa, Sławomir Mazurek, Rafał Kastorski, Jerzy Kleniewski, Wojciech Mroczynski, Tomasz Mierzwiński, Marek Wenta
III	23.7.1997	ZDZISŁAW KOŚCIŃSKI – przewodniczący, Andrzej Grzelakowski, Stanisław Jagiełek, Władysław Kielar, Wojciech Mroczynski, Piotr Nowakowski, Maria Dragun-Gertner, Otto Ryks
	8.10.1998	ODWOŁANI: Z. Kościński, S. Jagiełek, W. Kielar, P. Nowakowski
	27.7.1999	MARIA DRAGUN-GERTNER – przewodnicząca, Adam Kowalewski, Bogusław Maklakiewicz, Wojciech Mroczynski, Sławomir Rybicki, Otto Ryks, Marcin Zieleniewski
IV	4.11.1999	MARCIN ZIELENIEWSKI – przewodniczący, Otto Ryks, Wojciech Mroczynski, Marek Wenta, Bogusław Maklakiewicz, Sławomir Rybicki, Adam Szczodry, Bogusław Wasilewko, Anna Franczak
	27.4.2001	ODWOŁANO: A.Franczak i B.Wasilewko POWOŁANO: Monika Kasprzyk, Przemysław Skiba
V	30.6.2003	MONIKA KASPRZYK – przewodnicząca, Otto Ryks, Przemysław Skiba, Marta Brela-Borowska, Zbigniew Mielczarek (od 16.12. 2003)
VI	30.6. 2006	MARCIN ZIELENIEWSKI – przewodniczący, Otto Ryks, Józef Skrzypczak, Adrian Markiewicz, Zbigniew Mielczarek (od 21.7. 2006)
	28.4. 2008	PAWEŁ BAKUN – przewodniczący (do 27.6.2008), Otto Ryks. Józef Skrzypczak (do 27.6.2008), Honorata Łobianowska (do 27.6.2008), Zbigniew Mielczarek POWOŁANO: Włodzimierza Jurczyka, Piotra Piotrowskiego i Edwarda Wiśniewskiego.
VII	27.6.2009	EDWARD WIŚNIEWSKI – przewodniczący (do 20.6.2011), Otto Ryks, Ewa Haraszkiewicz, Mariusz Dubiński (od 30.6.2009), Zbigniew Mielczarek, Włodzimierz Jurczyk
	11.9.2011	EWA HARASZKIEWICZ – przewodnicząca, Otto Ryks, Dorota Mystkowska, Mariusz Dubiński.
VIII	29.6.2012	MONIKA DOMAŃSKA – przewodnicząca, Dorota Mystkowska, Magdalena Krasieńska, Mariusz Dubiński, Witold Kozal.
	21.6.2013	ODWOŁANA: Dorota Mystkowska POWOŁANY: Marcin Orliński

IX	15.6.2015	MONIKA DOMAŃSKA – przewodnicząca, Marcin Orliński, Magdalena Kasińska, Otto Ryks, Edward Wiśniewski ODWOŁANO: M. Domańską, M. Kasińską, M. Orlińskiego.
	18.12.2015	JERZY ORZECOWSKI – przewodniczący (do 26.8.2016), Otto Ryks, Anna Kulik, Krzysztof Legun, Edward Wiśniewski.
	26.8.2016	AGNIESZKA TRZASKALSKA – przewodnicząca, Beata Orlik, Andrzej Wróblewski (do 16.10.2017), Renata Pal (do 21.2.2018), Konrad Trzonkowski (21.2.2018–28.8.2019), Edward Wiśniewski, Otto Ryks.
X	27.6.2018	AGNIESZKA TRZASKALSKA – przewodnicząca, Beata Orlik, Otto Ryks, Edward Wiśniewski (do 1.09.2019 – rezygnacja), Katarzyna Krzywda (28.6.2019–6.3.2000), Dariusz Pastawski (od 5.11.2019), Paweł Wojciechowski (od 12.3.2020).

Kadra kierownicza

(TABELA 38)

JEDNOSTKA ORGANIZACYJNA	DYREKTORZY/KIEROWNICY
ŻEGLUGA/EKSPLOATACJA	SAK Zbigniew, ANTOSZEWSKI Bogdan, GRANICZNY Jurand, KRUPIAK Henryk, SZCZĘCH Stefan, CHLEBIONEK Alfred, CIEKLIŃSKI Piotr, SZCZEPKOWSKI Wojciech, HILDEBRANDT Wiesław, MACIEJSKI Sławomir, BYCZEK Władysława, ZARĘBSKI Sławomir, BĄK Grażyna, WENCEL Aneta, MAZURUK Bartłomiej, KAMIŃSKA Magdalena
PORT KOŁOBRZEG	KRUPIAK Henryk, SZULC Grzegorz, BŁASZCZYK Stanisław, GRZESZNIK Wiesław, SIKORSKI Michał
BAZA PROMOWA ŚWINOUJŚCIE	MILEŃKO Wiesław, BURSIAK Leszek, KAŚKOSZ Mariusz
BAZA PROMOWA GDAŃSK	ANTOSZEWSKI Bogdan, BURY Marian, SUSZKA Rajmund, ZBONIKOWSKI Paweł, KOZAL Witold
MORSKIE BIURA PODRÓŻY: Warszawa Szczecin Gdynia Poznań Wrocław Kraków Kołobrzeg Łódź Świnoujście	ZAKRZEWSKA-STACHOWIAK Irena, PASZUKOW Bohdan GAWOR Aleksander, CUPER Natasza FIGAS Bolesław, AULUK Małgorzata ADAMSKA Elżbieta TASZYCKA Krystyna RUSIECKA Jolanta JAGIELSKA Alina CHAŁAS Marek, DZWONIARKIEWICZ Anna SROKA Małgorzata
PRZEDSTAWICIELE ZAGRANICZNI Ystad Ystad/Malmö Kopenhaga Helsinki Nynäshamn	SZCZĘCH Stefan, ZYCH Tomasz, MIKUCCI Włodzimierz, ANDRZEJCZYK Ryszard BERNACKI Dariusz SĘDKOWSKI Jan, RUTKIEWICZ Jan KLIMKIEWICZ Jan, KUJOTH Andrzej, OGÓREK Stefan, MILEŃKO Wiesław RUTKOWSKI Janusz
TURYSTYKA	RUTKOWSKI Janusz, MIELCZAREK Zbigniew, PRUS Czesław, REBELSKI Andrzej, DĄBROWA Alicja

DZIAŁ TECHNICZNY/GŁÓWNY MECHANIK	SZULC Grzegorz, RUŁKA Jan, SOSZYŃSKI Andrzej, BERNATOWICZ Edward, HAZUBSKI Bogumił, CHLEBICZ Ryszard, ORZECHOWSKI Jerzy, LEWANDOWSKI Andrzej, ŁOKAJ Zdzisław, JUSZCZAK Elżbieta, ANTKIEWICZ Jerzy, WRÓBLEWSKI Jan, LITWINOWICZ Jan, MIONDOWICZ Włodzimierz, KOMERS Jakub
ARMATORSKI OŚRODEK REMONTOWY	TOMCZAK Stanisław, STEFAŃSKI Cezary, HAZUBSKI Bogumił, KUJAWIŃSKI Andrzej
GŁÓWNY INTENDENT	WIERZBOWSKA Barbara, PRZYBYŚŁAWSKI Edward, REGULSKI Wojciech, LAMPARSKI Tomasz, KOŚCIELNIAK Halina, CHABER Grzegorz
BUDOWNICTWO I REMONTY	SOSZYŃSKI Andrzej, BIEGAŃSKI Marian, TOMCZAK Stanisław, TARNOWSKI Jan, JABŁONOWSKI Józef, ŁODYGOWSKI Henryk
EKONOMIA/FINANSE	ZIMIŃSKI Zygmunt, RODOWICZ Jan, HORAK Mikołaj, SYNAK Zbigniew, CZECHÓTKA Teresa, GÓRSKI Lesław, CZERKIEWICZ Genowefa, WINIARSKA Mirosława, BAJKO Grażyna, PAPROCKI Anatol, WIKTOROWSKI Krzysztof, ROGOWSKI Wojciech, REDMERSKI Piotr, ŻURAWIECKA Ewa
KSIĘGOWOŚĆ	GÓRSKI Lesław, TREMBOWIECKI Zygmunt, IŁOWSKI Romuald, GEODECKI Andrzej, MISIURA Anna, BAJKO Grażyna, TROCHIM Krystyna, KOWALSKA Bożena, PACEWICZ-BEJNAROWICZ Ewa, WIELGUS-ŁOJEK Irena
KADRY	SOKOŁOWSKA Ewelina, NOWAK Krystyna, KOZIŃSKI Tadeusz, GLANC Ewa, KUĆKO Arkadiusz, DUBIŃSKI Mariusz, MAZUR Izabela
ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE	KOLASIŃSKA Halina, OSKROBA Maria, KOŁODZIEJCZYK Jolanta, SKRZYPCZAK Józef
MARKETING	MIKOŁAJEWSKI Jerzy, WILLAM Robert, JABŁOŃSKI Rafał, MATCZAK Sylwia, KRAMSKA Arletta, WOLSKI Jerzy
INFORMATYKA	WIŚNIEWSKI Edward, SUCHA Józefa, KOWALCZYK Andrzej, MOTAS Stanisław

KAPITANOWIE PROMÓW
I TRAMPÓW

MAKOWSKI Włodzimierz, SAK Zbigniew, MEISSNER Krzysztof, PORAZIŃSKI Krzysztof, CHLEBIONEK Alfred, BORKOWSKI Witold, SOBKOWIAK Wojciech, PIÓRKOWSKI Zbigniew, DZIWOTA Tomasz, WENTA Marek, PUZIO Jan, FRANKO Roman, USEWICZ Zbigniew, NIEGŁOS Ryszard, SOJSAL Janusz, ANDRYCHOWSKI Zenon, WYGANOWSKI Wojciech, JASIŃSKI Lech, WACOWSKI, Zbigniew, KACZMAREK Janusz, ZIELIŃSKI Tomasz, ZIELIŃSKI Ireneusz, KAWIŃSKI Robert, BACIA Tomasz, ŁĘCKI Sławomir, ROSIAK Gabriel, RYKS Krzysztof, BARANOWSKI Jacek, NOSOWICZ Grzegorz, CHMIELEWSKI Zdzisław, SOBOTA Jacek, PODBORĄCZYŃSKI Wojciech, KUSZAK Jan, SADŁOŃ Waldemar, WISZNIEWSKI Piotr

INTENDENCI	RUTKOWSKI Janusz, WALCZAK Tadeusz, MENDRUŃ Ludwik, SKOTAK Ryszard, SMOLAK Bolesław, HINZ Tadeusz, MATIAS Stanisław, SUSZKA Rajmund, CZUBAKOWSKI Jerzy, SPRADA Maksymilian, JAWORSKI Zbigniew, MEISSNER Andrzej, CIEŚLA Jan, BUCKI Włodzimierz, DRZEWIECKI Józef, SAK Andrzej, SAK Jan, LEWANDOWSKI Jan, BURY Jerzy, OKULICZ Aleksander, RADWAŃSKI Janusz, ZBLEWSKI Tadeusz, ANTCZAK Grażyna, KĘDZIOREK Romuald, BAŃCZYK Eugeniusz, NAPIERAŁA Marek, BLACHOWSKI Marian, PRZYBYSŁAWSKI Edward, KWIATKOWSKI Ryszard, OSSOWSKI Henryk, SZMYTKOWSKI Wojciech, DOLIŃSKI Ryszard, RADOMIŃSKI Wiesław, KWELLA Ryszard, RUTKOWSKI Ryszard, WITWICKI Andrzej, CHOJNACKI Maciej, CZEKAŁOWSKI Marek, MIKLASZ Grzegorz, KLIMASZEWSKI Dariusz, STOJEK Jacek, KUĆKO Paweł, MIELCZAREK Zbigniew, HOPPE Paweł
	REGULSKI Wojciech, CHOJNACKI Marian Piotr, JACKOWSKI Paweł, KUTYŁA Stanisław Franciszek, DYBOWSKI Andrzej, LEWANDOWSKI Marek, PILIMON Waldemar, JUST Stefan, CHUDZIK Dariusz, GULEWSKI Jarosław, DERKOWSKI Patryk

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne (na podstawie danych archiwalnych PŻB).

Związki zawodowe w PŻB

Związek zawodowy powinien z założenia bronić praw zrzeszonych w nim pracowników. Do jego utworzenia potrzebnych jest dziesięciu minimum dziesięciu pracowników, którzy na mocy uchwały powołują związek zawodowy. Każdy związek zawodowy musi być wpisany do Krajowego Rejestru Sądowego, gdzie znajduje się informacja o osobach w zarządzie związku zawodowego, liczbie członków oraz ich tożsamości.

W Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A. funkcjonowały i nadal funkcjonują dwie organizacje związkowe:

1. Międzyzakładowy Związek Zawodowy przy PŻB S.A.
2. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Solidarność PŻB.

NSZZ Pracowników PP PŻB powstał 28 grudnia 1982 roku, po zakończeniu stanu wojennego w PRL. Decyzją Komitetu Założycielskiego przyjęto nazwę Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Pracowników PP PŻB. W 2006 roku, w związku z przepisami prawa oraz potrzebami związkowców, Zjazd Delegatów podjął decyzję o zmianie nazwy na Międzyzakładowy Związek Zawodowy przy PŻB S.A. Członkami związku są pracownicy morscy i lądowi. Związek reprezentuje swoich członków wobec Pracodawcy, reguluje sprawy mustrowania oraz sprawy socjalne i wszystkie bieżące sprawy związane z warunkami pracy i płacy. Działalnością Związku pomiędzy Zjazdami Delegatów kieruje Zarząd Związku oraz Prezydium Zarządu Związku. MZZ przy PŻB S.A. wchodzi w skład Federacji

Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków z siedzibą w Gdyni. Federacja jest członkiem (afiliantem) międzynarodowej organizacji związkowej IFT (International Transport Federation) z siedzibą w Londynie.

Na początku działalności MZZ przy PŻB S.A. liczył 269 członków, a obecnie 389 pracowników morskich i lądowych. Związek reprezentuje obie grupy pracowników: lądowych i morskich wobec Pracodawcy. Zajmuje się wszystkimi sprawami związanymi z pracą oraz płacami pracowników. Uczestniczy też we wszystkich procesach związanych ze sprawami socjalnymi oraz socjalno-bytowymi, głównie załóg morskich. Związek oferuje szeroki zakres pomocy członkom, wynikający z Statutu Związku, a w szczególności zapomogi zwrotne i bezzwrotne, które wynikają z sytuacji życiowej i finansowej członków Związku, refundacje kosztów podnoszenia kwalifikacji zawodowych itp.

Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Solidarność przy PŻB powstał na fali zmian politycznych w Polsce w latach osiemdziesiątych XX wieku, których był inspiratorem. W początkowej fazie do NSZZ Solidarność należało przeszło dwa tysiące członków, na 3,5 tysiąca pracowników PŻB. Zmiany ustrojowe, gospodarcze oraz wolny rynek niosły wiele wyzwań i zagrożeń dla pracowników, którymi związek zajmował się. NSZZ Solidarność w PŻB jest umieszczony w strukturach międzynarodowych, w szczególności w IFT, ze względu na sposób prowadzenia działalności żeglugowej oraz zatrudnieniu marynarzy na kontraktach, które

są opiniowane przez związki zawodowe. W PŻB S.A. występują dwie formy zatrudnienia:

- a. pracownicy lądowi w oparciu o polski Kodeks Pracy,
- b. pracownicy morscy (marynarze) na kontraktach.

Sprawia to, że związki zawodowe zajmują się w dużej mierze marynarzami. Na armatorze ciążyą większe obostrzenia międzynarodowych przepisów zatrudnienia, ubezpieczeń oraz zewnętrznych kontroli w obcych portach itp. Kodeks Pracy w RP nie jest tak zawiły, pomimo wielu zmian na niekorzyść pracowników lądowych. Tym zajmuje się Centrala Związku NZSS Solidarność, biorąc udział w Komisji Trójstronnej.

Należy podkreślić wzajemne relacje obu związków zawodowych w Spółce: są one komplementarne, a nie rywalizacyjne. W wielu podstawowych sprawach i problemach firmy związki zabierają wspólny głos. Oba związki biorą udział we wszystkich istotnych dla pracowników sprawach związanych z systemami pracy, regulacjami płacowymi, premiami dla załóg morskich i pracowników lądowych.

Współpraca obu związków zawodowych z Zarządem PŻB S.A. była zależna każdorazowo od składu Zarządu. Z obecnym Zarządem współpraca jest poprawna, a wręcz wzorcową. Współpraca związków z Radą Nadzorczą odbywa się głównie poprzez dwóch przedstawicieli załogi PŻB w Radzie. Związki biorą czynny udział w procesie typowania i wyboru członków Rady Nadzorczej jako przedstawicieli pracowników. Załoga często powierza swoim przedstawicielom w Radzie swoje problemy, które są przedstawiane na posiedzeniach Rady.

Na przestrzeni lat oba związki zawodowe włączały się czynnie w najistotniejsze sprawy dla Spółki oraz jej załogi. Ich wpływ na rozwiązywanie problemów był i jest znaczny. Szczególnie trzeba podkreślić rolę związków zawodowych w następujących problemach:

- a. w sprawie prywatyzacji przedsiębiorstwa związki torpedowały niekorzystne dla firmy rozwiązania. Dzięki zdecydowanym działaniom przedstawicieli związków oraz przedstawicieli pracowników w Radzie Nadzorczej odrzucony został projekt sprzedaży za bardzo niską cenę przedsiębiorstwa, pomimo zdecydowania się na takie rozwiązanie ze strony Właściciela (Skarbu Państwa). Dzięki zdecydowanej postawie załogi oraz związkowi zawodowym działającym w PŻB, Spółka przetrwała i obecnie dobrze prosperuje. Związki stały na pierwszej linii ochrony miejsc pracy załogi lądowej i morskiej. Firma może działać samodzielnie na zasadach wolnorynkowych, a prywatyzacja nie poprawi w niczym jej sytuacji.
- b. zdaniem załogi PŻB oraz MZZ planowane powstanie Grupy Polska Żegluga Promowa nie jest dobrym pomysłem, a nawet szkodliwym dla PŻB. Powstanie jej może spowodować znaczne osłabienie roli PŻB na rynku promowym, a może i całkowite zniknięcie Spółki z rynku. Według NZSS Solidarność z problemem konsolidacji polskiej żeglugi promowej wiąże się z wieloma pytaniami; nic nie stoi na przeszkodzie, aby polscy armatorzy w szerokim zakresie współpracowali ze sobą. Są różne formy organizacyjne współpracy.
- c. idea budowy nowych promów dla polskich armatorów jest dobra. Jednak przy obecnej strukturze i potencjale finansowo-organizacyjnym

polskich stoczni, m. in. MSR Gryfia w Szczecinie jej realizacja jest bardzo trudna, wręcz niemożliwa. Szansą na wybudowanie promów może być jedynie połączenie sił i potencjału polskich stoczni państwowych z innymi podmiotami działającymi na rynku stoczniowym.

Związki zawodowe w PŻB S.A. mają również swoje stanowisko w kwestii przyszłości Spółki. Według MZZ, pomimo wielu przeciwności, zagrożień i rosnącej na Bałtyku konkurencji, rysuje się ona optymistycznie. Dzięki inwestycjom w tabor promowy PŻB zajmuje dość silną i znaczącą pozycję na tym trudnym rynku żeglugowym. Przy bardziej sprzyjających warunkach zewnętrznych, tzn. korzystnej cenie paliwa, mniej agresywnym działaniu konkurencji, dobrych relacjach na rynku walutowym, jak również przy konsekwencji w działaniu Właściciela i Zarządu PŻB S.A., istnieje realna szansa na dalsze umacnianie się Spółki na rynku promowym. NZSS Solidarność twierdzi, że „...spółka, aby istnieć musi się rozwijać, tzn. przede wszystkim inwestować w tonaż promowy”.

W trakcie wieloletniej działalności obu związków kierowali nimi następujący przewodniczący:

1. Międzyzakładowy Związek Zawodowy przy PŻB S.A.:
 - a. od 28 grudnia 1982 roku do 31 marca 1993 roku Piotr Łoziński,
 - b. od 1 kwietnia 1993 roku do 4 marca 1996 roku Grzegorz Uciński,
 - c. od 5 marca 1996 roku do chwili obecnej Eugeniusz Matuszczak,
2. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Solidarność w PŻB S.A.:
 - a. od 15 września 1980 roku do 29 maja 1989 roku Lech Kozera,
 - b. od 30 maja 1989 roku do 15 października 2010 roku Tadeusz Rutkowski,
 - c. od 16 października 2010 roku do chwili obecnej Kazimierz Sikora.

Nauka a żegluga promowa

Publikacje naukowe o tematyce promowej / 282

Książki o tematyce promowej / 296



Publikacje naukowe o tematyce promowej

Żegluga promowa jest również obszarem badań naukowych. Na kilku polskich uczelniach wyższych odbywają się specjalistyczne zajęcia dydaktyczne z różnych aspektów żeglugi promowej, a w szczególności z problematyki transportu, zarządzania i organizacji morskiego ruchu turystycznego, hotelarstwa, zarządzania portamiorskimi itp. Dominującymi uczelniami są tu uczelnie branżowe Akademia Morska w Szczecinie i Akademia Morska w Gdyni, ale też Uniwersytet Gdański, Uniwersytet Szczeciński, Politechnika Gdańska czy Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie. Prowadzone są badania własne, seminaria dyplomowe, powstają prace licencjackie i magisterskie dotyczące różnych aspektów żeglugi promowej.

Uczelnie organizują cykliczne konferencje naukowe i sympozja, gdzie prezentowane są wyniki badań z zakresu żeglugi promowej. W literaturze naukowej można spotkać nazwiska naukowców, którzy odegrali i nadal odgrywają ważną rolę w rozwoju tej dziedziny żeglugowej. Są to z dawnych lat: prof. dr hab. Andrzej Tubielewicz i prof. dr hab. Zygmunt Sójka. A z późniejszych oraz współczesnych: prof. dr hab. Józef Hozer, prof. dr hab. Czesława Christowa czy dr Ilona Urbanyi-Popiołek.

Literatura przedmiotu dostarcza wiele ciekawych artykułów naukowych na temat żeglugi promowej. Ze względów technicznych ten zbiór zostanie ograniczony do następujących:

1. Zaleski J., (1980), *Rola polskich połączeń promowych w kształtowaniu struktury kierunkowej ruchu turystycznego w obszarze Europy Bałtyckiej*, Zeszyty Naukowe WSWF, Nr 4, Gdańsk.
2. Pacak M., (1980), *Perspektywy polskiej żeglugi promowej w transbałtyckim systemie komunikacyjnym*, Zeszyty Naukowe WSWF, Nr 4, Gdańsk.
3. Sójka Z., (1991), *Rola i znaczenie polskiego transportu morskiego w budowie wspólnego europejskiego domu*, VII Sejmik Morski, Szczecin.
4. Tubielewicz A., (1995), *Polskie porty w bałtyckim ruchu promowym*, Inżynieria Morska i Geotechnika, Nr 4, Gdańsk.
5. Kapsa E., (2002), *Rola marketingu w rozwoju żeglugi promowej w Polsce*, Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Ekonomii Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
6. Tubielewicz A., (2003), *Tendencje rozwoju żeglugi promowej na Bałtyku w warunkach wzrostu konkurencji*, [w:] *Problemy Zarządzania*, red. A. Tubielewicz, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
7. Urbanyi-Popiołek I., (2004), *Zastosowanie logistyki w portach morskich na przykładzie terminali promowych*, [w:] *Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych*, red. M. Sołtysik, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. K. Adamieckiego w Katowicach, Katowice.

8. Waszczenko P., Wojdalski P., (2005), *Uwarunkowania rozwoju żeglugi promowej na Bałtyku*, [w:] *Czynniki wzrostu i bariery rozwoju transportu morskiego w Polsce*, red. Cz. Christowa, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin.
9. Kapsa E., Roe M., (2006), *An analysis of the current situation for Polish ferry operators in a transitional environment*, [w:] *Eur. Transport*, No 34.
10. Urbanyi-Popiołek I., (2007), *Polska żegluga promowa w koncepcji autostrad morskich*, [w:] *Wspólnota europejska a polska polityka promowa*, red. J. Kujawa, H. Klimek, T. Gutowski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
11. Lis C., (2007), *Punktowa i przedziałowa predykcja przewozów pasażerskich w żegludze promowej na Bałtyku w latach 2008–2010*, *Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania*, nr 15, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
12. Urbanyi-Popiołek I., (2009, 2010), *Polska żegluga promowa, cz.I i cz.II*, *Nautologia*, Nr 146 i Nr 147, Polskie Towarzystwo Nautologiczne.
13. Christowa Cz., Węgrzyn- Grześkowiak A., (2010), *Analiza i prognoza rynku przewozów promowych na Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem zachodniopomorskich przewoźników promowych*, [w:] *System transportowy regionu zachodniopomorskiego – ocena stanu*, red. Cz. Christowa, Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie, Szczecin.
14. Urbanyi-Popiołek I., (2012), *Funkcje gospodarcze żeglugi promowej na przykładzie linii promowych z portów Trójmiasta*, *Logistyka*, Nr 5.
15. Urbanyi-Popiołek I., (2013), *Kierunki rozwoju turystyki morskiej na Morzu Bałtyckim*, [w:] *Studia i Materiały Nr 10*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
16. Bernacki D., (2014), *Potencjał przewozowy i korzyści skali w żegludze promowej na przykładzie linii promowych Świnoujście- Szwecja*, *Logistyka*, Nr 2.
17. Urbanyi-Popiołek I., (2015), *Wybrane problemy żeglugi promowej w rejonie Morza Bałtyckiego*, *Logistyka*, Nr 6.
18. Urbanyi-Popiołek I., (2015), *The economic aspects of the ferry operator activity selected issues*, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 884*, *Ekonomiczne problemy usług* nr 119.
19. Mańkowska M., (2016), *Kierunki zmian w strukturze bałtyckiej floty promowej i ich wpływ na segment przewozów promowych*, *Marketing i Zarządzanie* Nr 1(42).
20. Hozer J., (2016), *Rynek przewozów promowych Południowego Bałtyku*, *Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania* Nr 45/2, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
21. Urbanyi-Popiołek I., (2017), *Polscy armatorzy na rynku usług żeglugi promowej na Bałtyku*, *Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia.

Autor niniejszej monografii Polskiej Żeglugi Bałtyckiej również uczestniczył w swojej pracy naukowej w badaniach w zakresie żeglugi promowej oraz zarządzania małymi portami morskimi. Z liczniejszego zbioru publikacji warto zaznaczyć następujące:

1. Wiśniewski E., Ziółkowski A., (1986), *Algorytm obliczania efektywności ekonomicznej inwestycji promowych w Polskiej Żegludze Bałtyckiej*, Bryza Nr 7, Kołobrzeg.
2. Wiśniewski E., (1991), *Polska żegluga promowa – charakterystyka i przesłanki rozwoju*, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, nr 6, Gdańsk.
3. Wiśniewski E., (1991), *Model symulacyjny badania zdolności przepustowych bazy promowej*, Infogryf'91, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
4. Wiśniewski E., (1997), *Metody oszacowania środowiskowych efektów zewnętrznych dla portu Kołobrzeg*, [w:] *Bezpieczeństwo życia na morzu i ochrona środowiska morskiego*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Koszalinie, Koszalin.
5. Wiśniewski E., (1999), *Strategiczne wyzwania dla lokalnego portu morskiego w Kołobrzegu*, [w:] *Morze elementem polskiej racji stanu*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie, Szczecin.
6. Wiśniewski E., (1999), *Miastotwórcze aspekty małych portów morskich*, [w:] *Rozwój portów rybackich czynnikiem rozwoju lokalnego gmin i powiatów*, KARR, Koszalin.
7. Wiśniewski E., (2000), *Kolejki w systemach obsługi klienta. Model dla obsługi pasażerów na terminalu promowym*, Firma i Rynek, nr 1(14), Szczecin.
8. Wiśniewski E., (2001), *Competition of small harbours in the Middle coast as a terminal union*, [w:] *Proceedings of the I International Congress od Seas & Oceans*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie, Szczecin.
9. Wiśniewski E., (2003), *Konkurencyjność małych portów Środkowego Wybrzeża jako układu terytorialnego*, II Forum Morskie, Szczecin.
10. Wiśniewski E., (2004), *Uwarunkowania rozwoju małych portów morskich po wejściu Polski do Unii Europejskiej*, [w:] *Bezpieczeństwo morskie i ochrona naturalnego środowiska morskiego*, Wydawnictwo Politechniki Koszalińskiej, Koszalin.
11. Wiśniewski E., (2006), *Zmiany w relacjach „port morski-miasto portowe”*, [w:] *Współczesne wyzwania dla kształtowania bezpieczeństwa na Morzu Bałtyckim*, Wydawnictwo Politechniki Koszalińskiej, Koszalin.
12. Wiśniewski E., (2016), *Turystyczna funkcja polskiej żeglugi promowej na Morzu Bałtyckim*, Oeconomica Nr 324(82) 1, Folia Pomeranae Universitatis Technologie Stetinensis, Wydawnictwo Uczelniane Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, Szczecin.



Rozmowa autora z Prof. dr hab. Bogusławem Liberadzkim – Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej podczas inauguracji roku akademickiego w 1996 r.
Fot. K. Skiba.

Powstały również publikacje dotyczące zastosowań informatyki w Polskiej Żegludze Bałtyckiej, a wśród nich:

1. Wiśniewski E., (1980), *Założenia modelu systemu informatycznego w Polskiej Żegludze Bałtyckiej*, Przegląd Organizacji, Nr 3.
2. Mikucki W., Wiśniewski E., (1984), *Kierunki zastosowania techniki obliczeniowej w Polskiej Żegludze Bałtyckiej*, Technika i Gospodarka Morska, Nr 5.
3. Wiśniewski E., (1985), *Komputery osobiste w służbie PŻB*, Bryza, nr 4.
4. Sucha J., Wiśniewski E., (1986), *Informatyka w Polskiej Żegludze Bałtyckiej*, [w:] Informatyka w gospodarce morskiej, Gdańsk.
5. Wiśniewski E., (1991), *Model systemu informatycznego wspomagającego zarządzanie polską żeglugą promową. Praca doktorska*, Wydział Ekonomii Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.

Ze względu na interesujący materiał merytoryczny poniżej zostaną przedstawione fragmenty kilku publikacji dotyczących żeglugi promowej.

- A. ADAMKIEWICZ HANNA G., (1995), *Wpływ postępu technicznego na konkurencyjność usług promowych*, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, Nr 3, s. 20–21.

...Wśród usług świadczonych przez przewoźników morskich w basenie Morza Bałtyckiego duży udział w strukturze przewozów, zarówno ładunków jak i pasażerów, odgrywają przewozy promowe. Na akwenach Bałtyku i Morza Północnego skupia się ponad połowa światowych połączeń promowych. Z faktu tego wynika konieczność podjęcia skutecznych działań, zmierzających do wzrostu znaczenia polskich przewoźników na tym obszarze...

...Na poziom konkurencyjności usług promowych wpływ mają zmiany strukturalne, wynikające ze zmian o charakterze postępu technicznego, a przejawiające się głównie przez: wzrastający udział przewozów ładunków drobnicowych, przechodzenie z obsługi sezonowej na całoroczną, stopniową zmianę połączeń promowych kolejowych na połączenia samochodowo-kolejowe, bądź samochodowo-pasażerskie, wzrost parametrów promów (pojemności i szybkości), zwiększających ich zdolność przewozową...

...Analizę wpływu postępu technicznego na konkurencyjność usług transportu morskiego można przeprowadzić przyjmując odpowiednią klasyfikację jakościowych właściwości transportu. W katalogu jakościowych właściwości transportu można wyróżnić związane z: odległością przestrzenną (dostępność do sieci, bezpośredniość, wydłużenie drogi, przepustowość), czasem (szybkość, dostępność w czasie,

niezawodność), przedmiotem przewozu (masowość, bezpieczeństwo, komfort przewozu)...

- B. MAŁGORZATA PACUK, (1997), *Perspektywy polskiej żeglugi promowej w transbałtyckim systemie komunikacyjnym*, Prace Komisji Geografii Komunikacji, PTG, tom III, 1997, s. 171–185.

...Decyzje co do zwiększenia udziału polskich inicjatyw na rynku przewozów promowych wyszły ze sfery turystycznej. Turystyczny ruch przyjazdowy ze Skandynawii do Polski (najlicniejszą grupę stanowią Szwedzi) w znacznym stopniu wzrósł dopiero z chwilą uruchomienia w 1967 roku bezpośredniego połączenia promowego ze Świnoujściem do Ystad. Poważnym impulsem zwiększenia tego ruchu było uruchomienie w 1973 roku połączenia promowego z Helsinkami i Nynäshamn oraz zniesienie w 1974 roku wizyjazdowych ze Szwecji i Finlandii do Polski...

...Szwecja, Dania i Finlandia są rynkiem perspektywnym dla turystyki przyjazdowej oraz wyjazdowej z Polski. Duże zainteresowanie szwedzkich firm transportowych i spedycyjnych koncepcją POLLINK (tranzyt na południe przez terytorium Polski i powiązaniu z polską infrastrukturą transportową) oraz wzrost liczby szwedzkich inwestycji transportowych i komunikacyjnych w Polsce wskazuje, że intensyfikacja tej współpracy oparta jest na kalkulacji obopólnych korzyści...

...Rosnące na znaczeniu węzły transportowe łączące porty północnej Europy i Skandynawii z rozległym obszarem Europy środkowej i wschodniej oczekiwać mogą również partnerzy z Unii Europejskiej i krajów EFTA. Dla ekspansywnie rozwijanej międzynarodowej wymiany towarowej między Europą zachodnią a środkową i wschodnią główne porty morskie

Polski mogą stać się dla partnerów zachodnich znaczącymi łącznikami między obu tymi rozległymi obszarami gospodarczymi...

C. CZESŁAWA CHRISTOWA, (2011), *Przewozy promowe w basenie Morza Bałtyckiego, ze szczególnym uwzględnieniem autostrady morskiej Świnoujście–Ystad*, Logistyka nr 4, 2011, s. 65–79.

...Przewaga kluczowych przewoźników promowych na Morzu Bałtyckim, mających przewagę konkurencyjną nad polskimi armatorami (Unity Line Sp. z o.o. i Polską Żegluga Bałtycką s.A.), czyli Stena Line, DFDS, Finnlines Oy i Skandlines GmbH wynika potencjału przewozowego, dużej liczby linii obsługiwanych na Bałtyku połączonych z portami polskimi, aliansów kapitałowych z przedsiębiorstwami z krajów bałtyckich, wieku eksploatowanych jednostek...

...Na podstawie analizy danych można stwierdzić, że występuje relatywnie niska aktywność gospodarcza i turystyczna pomiędzy regionem zachodniopomorskim Polski i Skandynawią, w porównaniu z intensywnością wymiany gospodarczej i turystycznej pomiędzy innymi regionami nadbałtyckimi. Region zachodniopomorski i regiony łączące zachodnią Polskę z środkową Europą nie mają przewagi konkurencyjnej w odniesieniu do pozycji konkurencyjnej nadbałtyckich regionów Niemiec w obszarze lądowej i wodnej infrastruktury transportowej. Dynamika wzrostu oferty przewozowej zachodniopomorskich przewoźników promowych, niezależnie od ich potencjału kapitałowego, może zostać spowolniona poprzez brak dynamicznego rozwoju infrastruktury transportowej...

...Do kluczowych czynników przewagi konkurencyjnej przewoźników promowych na Bałtyku należą: jakość serwisu promowego i rozpoznawalność marki

przedsiębiorcy żeglugowego, utrzymanie wysokich standardów bezpieczeństwa żeglugi, jakość i terminowość obsługi w bazach promowych, infrastruktura portowa i zaplecza, infrastruktura komunikacyjna łącząca porty z bliższym i dalszym otoczeniem regionu, konkurencyjne ceny za przewozy promowe, stopień aktywności gospodarczej i atrakcyjności turystycznej regionów połączonych liniami promowymi...

D. ERNEST CZERMAŃSKI, (2010), *Żegluga promowa w Regionie Morza Bałtyckiego w układzie Północ-Południe*, Contemporary Economy, Electronic Scientific Journal, Vol. 1, Issue1, s. 69–81.

...Region Morza Bałtyckiego od lat wykazuje specyficzne cechy odróżniające go od innych regionów gospodarczych Unii Europejskiej. Odrębność ta szczególnie widoczna jest w zakresie transporcie morskiego, gdzie istotne znaczenie ma żegluga promowa i ro-ro. Odległości pomiędzy portami na Morzu Bałtyckim nie przekraczające obecnie 30 godzin transit time'u na najdłuższych relacjach (niemiecko-fińskich), przeciętnie jednak oscylujące w przedziale 6–10 godzin powodują, że nieopłacalne jest stosowanie w łańcuchach dostaw kontenerów, a najlepszym rozwiązaniem są jednostki ładunkowe poziomego przeładunku typu naczepy, samochody ciężarowe, zestawy ciężarowe lub roll-trailery...

...Analiza sieci stałych połączeń żeglugowych wskazuje, że najwięcej połączeń występuje w relacji Niemcy–Szwecja oraz Niemcy–Finlandia. Można przypuszczać, że część ładunków obsługiwana przez te linie stanowią ładunki tranzytowe kierowane przez bałtyckie porty niemieckie do portów Środkowej i Południowej Europy, utrzymujące połączenia intermedialne z tymi krajami...

TABELA 39. Połączenia żeglugowe pomiędzy krajami skandynawskimi z portami południowego Bałtyku w 2008 roku.

RELACJA PRZEWOZOWA	OPERATOR	CZĘSTOŚĆ POŁĄCZEŃ	CZAS REJSU (GODZ).
Polska–Szwecja			
Gdańsk–Nynäshamn	Polferries	7 × tygodniowo	20
Gdynia–Karlskrona	Stena Line	3 × dziennie	10
Świnoujście–Ystad	Polferries	1 × dziennie	8
Świnoujście–Ystad	Unity Line	3 × dziennie	7
Świnoujście–Trelleborg	Unity Line	3 × dziennie	7–8
NIEMCY–SZWECJA			
Sassnitz–Trelleborg	Scandlines	5 × dziennie	3,75
Rostock–Trelleborg	Scandlines	3 × dziennie	6
Rostock–Trelleborg	TT Line	3 × dziennie	6
Travemünde–Malmö	Finnlines Nordo Link	4 × dziennie	9
Travemünde–Trelleborg	Scandlines	1 × dziennie	8
Travemünde–Trelleborg	TT Line	4–5 × dziennie	7,5
Travemünde–Helsingborg	TT Line	2 × tygodniowo	10
Travemünde–Göteborg	Stena Line	1 × dziennie	15
Kilonia–Göteborg	Stena Line	1 × dziennie	14
NIEMCY–NORWEGIA			
Kilonia–Oslo	Color Line	1 × dziennie	19
FINLANDIA–POLSKA			
Helsinki–Gdynia	Finnlines	7 × tygodniowo	28
Rauma–Gdynia	UMP Seaways	bd	26–28
Hanko/Kotka–Gdynia	Transfennica	1 × dziennie	20/30
FINLANDIA–NIEMCY			
Helsinki–Rostock	Tallink Silja Oy	4 × tygodniowo	21
Helsinki–Travemünde	Finnlines	11 × tygodniowo	27–33
Helsinki /Hamina/Turku–Lubeka*	Finnlines	2 × tygodniowo	×
Kotka–Rostock/Lubeka	Finnlines	2 × tygodniowo	37
Turku–Travemünde	Finnlines	6 × tygodniowo	33
Hanko–Rostock	Scandlines	4 × tygodniowo	35
Hanko–Lubeka**	Transfennica	1 × dziennie	44

* Połączenie obejmuje zawinięcia do portów Malmö i Hanko.

** Połączenie obejmuje zawinięcia do portów Polski (Estonia) i Gdynia.

ŹRÓDŁO: opracowanie własne
na podstawie ShipPax Statistics 2009.

...Na podstawie prowadzonych badań wyciągnięto następujące wnioski:

- » główna wymiana towarowa odbywa się pomiędzy Niemcami a Szwecją (16 mln ton, tj. 12,5% łącznych przewozów bałtyckich), relacje niemiecko-fińska oraz polsko-szwedzka nie przekraczają 5 mln ton rocznie,
- » rynek bałtyckich przewozów liniowych jest ustabilizowany,
- » najważniejszą linią ro-ro jest serwis Rostock–Trelleborg,
- » największym szwedzkim portem obsługującym ro-ro jest Trelleborg, niemieckim Travemünde, polskim Gdynia, fińskim Helsinki,
- » główne przewozy wagonów kolejowych odbywają się w relacji Sassnitz–Trelleborg, Rostock–Trelleborg oraz Świnoujście–Ystad,
- » linie żeglugowe z udziałem polskich portów, w szczególności do/z Finlandii, nie odgrywają większej roli na Morzu Bałtyckim.

TABELA 40. Przewozy promowe i ro-ro na Bałtyku na tle przewozów światowych w latach 2004 i 2007.

WYSZCZEGÓLNIENIE	2004		2007	
	OGÓŁEM	BAŁTYK	OGÓŁEM	BAŁTYK
	w tys.			
Liczba pasażerów	1 336 632	186 857	1 681 932	225 683
Liczba samochodów osobowych	188 660	65 251	225 224	83 541
Liczba autobusów	857	383	730	309
Liczba pojazdów drogowych	28 721	6 592	35 975	8 657
Liczba podróży	5 920	3 711	6 695	3 952

ŹRÓDŁO: opracowanie własne na podstawie Gospodarka morską. Przegląd statystyczny 2007 i 2008. Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk, 2005 i 2009.

E. ILONA URBANYI-POPIOŁEK, (2012), *Funkcje gospodarcze żegluga promowej na przykładzie linii promowych z portów Trójmiasta*, Logistyka 5/2012, s. 772–778.

...Żegluga promowa spełnia szereg funkcji, jak funkcje transportowe, handlowe, turystyczne, dochodotwórcze, miastotwórcze oraz regionotwórcze. Nadrzędne zadania wynikają zrealizowanych przewozów, pozostałe są pochodną funkcji transportowych...

...Na polskim rynku przewozy promowe oferowane są przez czterech przewoźników: Polską Żeglugę Bałtycką (pod marką Polferries), Unity Line, Stena Line oraz Finnlines. Ze Szwecją utrzymywanych jest pięć serwisów. Są to: Świnoujście–Ystad (dwa serwisy obsługiwane przez Polferries i Unity Line), Świnoujście–Trelleborg (Unity Line), Gdynia–Karlskrona (Stena Line), Gdańsk–Nynäshamn (Polferries). Ponadto Finnlines obsługuje połączenie Helsinki–Gdynia–Rostock/Travemünde.

...Funkcje transportowe połączenia promowego są ściśle związane z wielkością przewozów realizowanych na danym serwisie. Obok zadań dla pasażerów żegluga promowa spełnia ważną rolę na rzecz sektora towarowego. Funkcje transportowe wynikają z wielkości przewozów cargo oraz obejmują sferę usług na rzecz transportowanych pojazdów, czyli przeładunek, składowanie, manipulacje, usługi rzeczoznawstwa i kontroli itp. Z zadaniami transportowymi żegluga promowej ściśle związana jest funkcja turystyczna. Przejawia się ona poprzez usługi świadczone na rzecz pasażerów na statku (przewozowe, hotelowe, gastronomiczne, rozrywkowe, handlowe, konferencyjne itp.), jak też poprzez transport osób podróżujących w celach turystycznych, przybywających do miasta,

gdzie znajduje się terminal promowy, jak również przyjeżdżający tranzytem. Funkcje dochodotwórcze polegają na kreacji wpływów do budżetu państwa, zarówno centralnego, jak i samorządów. Podstawowym źródłem dochodów jest podatek dochodowy oraz podatek od towarów i usług (VAT), który odprowadzany jest przez podmioty obsługujące turystów promowych. Funkcja miastotwórcza i regionotwórcza żegluga promowej jest pochodną wymienionych wyżej zadań i ściśle związana z jest z funkcjami gospodarczymi portu – terminalu promowego, obsługującego pasażerów, towarzyszących im samochodów oraz pojazdów ciężarowych. Poprzez działalność transportową, turystyczną i handlową żegluga promowa oddziałuje na rynek pracy, kreując zatrudnienie w branżach obsługujących osoby i ładunki, korzystające z połączeń promowych...

TABELA 41. Przewozy promowe na polskim rynku promowym w latach 2008–2011.

	DATA	PASAŻEROWIE	POJAZDY OSOBOWE	POJAZDY CIĘŻAROWE
Polska ogółem	2011	1 062 001	314 535	386 853
	2010	1 040 568	292 367	348 454
	2009	1 007 532	284 496	297 638
	2008	941 657	263 075	317 105
Świnoujście-Ystad (Polferries)	2011	151 561	62 497	35 340
	2010	142 004	60 859	31 348
	2009	122 833	51 347	22 579
	2009	173 236	66 217	27 718
Świnoujście-Ystad (Unity Line)	2011	329 078	123 647	141 740
	2010	290 591	99 453	122 524
	2009	288 147	95 973	111 234
	2008	224 192	71 038	83 301
Świnoujście-Trelleborg (Unity Line)	2011	18 230	7 789	105 886
	2010	22 581	8 986	96 057
	2009	17 881	7 154	69 793
	2008	17 417	7 016	93 087
Gdańsk-Nynäshamn (Polferries)	2011	128 132	41 602	22 887
	2010	132 658	41 858	24 940
	2009	125 542	41 348	24 461
	2008	151 627	47 949	26 179
Gdynia-Karlskrona (Stena Line)	2011	435 000	79 000	81 000
	2010	376 764	72 096	76 271
	2009	350 762	64 940	66 340
	2008	375 203	70 855	86 820

ŹRÓDŁO: Dane Unity Line, Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Stena Line, ZMPG.

F. ILONA URBANYI-POPIOŁEK, (2015), *Kierunki rozwoju tonażu na światowym rynku żeglugi promowej*, Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego, Nr 12, s. 38–47.

...Na początku 2015 roku na rynku globalnym eksploatowanych było 1222 promów różnych typów: cruise, ro-pax, ro-cruise. Średni wiek promów wynosił 23 lata. Największe skupienie floty promowej występuje na akwenach europejskich. Na Morzu Bałtyckim, które należy uważać za „kolebkę” żeglugi promowej, aktywnie uczestniczyło w przewozach promowych 206 jednostek różnych typów. Na Morzu Północnym wraz z Kanałem La Manche i Morzem Irlandzkim świadczyło usługi 121 promów. Dane te odnoszą się do głównych linii międzynarodowych i kabotażowych i nie obejmują jednostek obsługujących linie lokalne...

...Na podstawie przeprowadzonej analizy struktury floty promowej można stwierdzić, że:

- » liczba jednostek promowych w ostatnich latach zmniejszyła się ze względu na większą liczbę złomowań statków niż liczba statków nowo zbudowanych,
- » średni wiek jednostek promowych jest wysoki, na co wpływ ma eksploatacja starych jednostek na rynkach azjatyckich i afrykańskich: rynek północnoeuropejski dysponuje najnowocześniejszą flotą
- » udział 10 wiodących armatorów w całkowitej zdolności przewozowej w zakresie pasażerów wynosił na początku 2015 roku 18%; są to głównie duże firmy europejskie na rynku śródziemnomorskim,

TABELA 42. Wielkość światowej floty promowej w latach 2010–2015.

ROK	2011	2012	2013	2014	2015
Liczba promów	1 184	1 164	1 161	1 147	1 222
Wielkość w GT	14 220 615	14 049 618	13 924 709	13 795 865	13 951 755
Średni wiek	21	22	22	23	23
Liczba pasażerów	1 157 496	1 120 731	1 099 398	1 082 907	1 222 218
Liczba samochod.	266 567	261 327	256 132	251 331	253 537
Linia ładunkowa m	852 714	842 422	834 996	827 379	824 505

ŹRÓDŁO: Opracowanie własne na podstawie Shippax Market 15, Shippax Informantion, Halmstad 2012, 2013, 2015, 2014.

TABELA 43. Flota promowa na wybranych rynkach w latach 2009–2013.

ROK	2011				2012			
Region	Liczba promów	Liczba koi	Linia ładunk.	Średni wiek	Liczba promów	Liczba koi	Linia ładunk.	Średni wiek
Bałtyk	208	76 748	148 892	16	206	76 244	146 096	17
M. Północne	122	37 472	141 731	14	121	39 043	137 383	16
M. Śródziemne	367	131 491	292 387	22	344	126 587	283 644	23
Azja P-W	204	38 839	118 422	27	210	39 600	117 906	28
Japonia	110	22 986	86 038	15	110	24 452	90 714	15

ŹRÓDŁO: opracowanie własne na podatnie Shippax Market 13, Shippax Information Halmstad 2013, 2011.

- » w zakresie przestrzeni hotelowej udział 10 wiodących przewoźników wynosił 36% ogólnej liczby koi; trzej armatorzy: Stena Line, Viking Line oraz Tallink-Silja Line dysponują 17% udziałem w tym segmencie,
- » udział wiodących operatorów w zakresie dyspozycji zdolności przewozowej ładunków oscyluje wokół 30% światowego potencjału; w tym segmencie dominują przewoźnicy europejscy: na rynku dominuje Stena Line z 9% udziałem...

G. ILONA URBANYI-POPIOŁEK, (2017), *Polscy armatorzy na rynku usług żeglugi promowej na Bałtyku*, Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego, Nr 14, s. 65–76.

...Podaż usług żeglugi promowej w regionie Morza Bałtyckiego skoncentrowana. Dominująca i ustabilizowaną pozycję na Bałtyku posiada kilku graczy, są to: Stena Line, DFDS Seaways, Tallink Group, Viking

Line, Scandlines, TT-Line oraz Finnlines. Ponadto do ważnych przewoźników na rynku należą operatorzy norwescy: Color Line i Fjord Line oraz polscy operatorzy działający w rejonie południowego Bałtyku...

...Na polskim rynku promowym działa czterech operatorów, którzy obsługują 6 serwisów między Polską a Szwecją: Świnoujście–Ystad (Polska Żegluga Bałtycka), Świnoujście–Ystad (Unity Line), Świnoujście–Trelleborg (Unity Line), Świnoujście–Trelleborg (TT-Line), Gdynia–Karlskrona (Stena Line), Gdańsk–Nynäshamn (Polska Żegluga Bałtycka). Pod względem przewozów pasażerskich liderem na polskim rynku jest Stena Line. W 2016 roku na linii Gdynia-Karlskrona przewieziono 608 tysięcy pasażerów, co stanowi około 45% całkowitych przewozów osób (dane nie dotyczą kierowców ciężarówek). Tak wysoki ruch wynika z oferty turystycznej Stena Line, dedykowanej zarówno dla rynku szwedzkiego i polskiego oraz możliwości, jakie wynikają z eksploatacji

na tej linii tonażu typu cruise ferries. Z kolei serwisy ze Świnoujścia obsłużyły w tym czasie łącznie 614 tysięcy pasażerów (bez kierowców ciężarówek). W segmencie towarowym najwyższe obroty ogółem osiągają serwisy ze Świnoujścia. W 2016 roku obsłużono tu ponad 420 tysięcy jednostek frachtowych (samochodów ciężarowych i trailerów), co stanowiło 68% przewozów ładunków na polskim rynku promowym...

TABELA 44. Główni operatorzy promowi na Morzu Bałtyckiego – stan na 31.12.2016.

OPERATOR	LICZBA PROMÓW	LINIA ŁADUNKOWA [M]	LICZBA PASAŻERÓW JEDNORAZOWA POJEMNOŚĆ
Stena Line ¹	17	36 869	16 984
DFDS Seaways ¹	9	16 991	8 229
Tallink Group	11	13 132	14 580
Viking Line	7	6 530	16 790
TT-Line	6	14 454	3 020
Scandlines	10	6 157	11 370
Color Line	6	7 580	12 598
Finnlines ²	7	25 878	3 196
Unity Line ³	5	9 187	3 205
PŻB – Polferries	3	7 714	2 888

1 – wyłącznie jednostki ro-pax eksploatowane na Bałtyku,

2 – wyłącznie promy ro-pax,

3 – bez promów kolejowo-samochodowych.

ŹRÓDŁO: opracowanie własne na podstawie Shippax Market 16, 2016; Shippax Guide 16, 2016.

TABELA 45. Potencjał przewozowy operatorów na polskim rynku promowym w 2016 roku.

PROM	TYP	ROK BUDOWY	LICZBA MIEJSC	LICZBA MIEJSC KABINOWYCH	DŁUGOŚĆ LINII ŁADUNKOWEJ	LINIA
Polferries (Polska Żegluga Bałtycka)						
Wawel	ro-pax	1980	1000	511	1 490	Gd-Nyn
Baltivia	ro-pax	1981	238	bd	1 408	Ś-Y
Mazovia	ro-pax	1996	1000	506	2 620	Ś-Y
Cracovia	ro-pax	2002	650	bd	2 196	Ś-Y
Unity Line						
Kopernik	ro-rail	1977	360	119	925	Ś-Y
Wolin	ro-pax	1986	370	240	1 720	Ś-Trell.
Jan Śniadecki	ro-rail	1988	57	57	1 078	Ś-Y
Gryf	ro-pax	1991	180	144	1 880	Ś-Trell.
Galileus	ro-pax	1992	160	128	1 742	Ś-Trell.
Skania	cruise/t	1995	900	600	1 675	Ś-Y
Polonia	cruise/t	1995	1000	618	1 716	Ś-Y
TT-Line						
Nils Dacke	ro-pax	1995	350	319	2 400	Ś-Trell.
Stena Line						
Stena Vision	cruise/t	1987	1 854	1 700	2 214	Gdy-Karls.
Stena Spirit	cruise/t	1988	1 854	1 700	2 214	Gdy-Karls.
Stena Baltica	ro-pax	2007	210	210	2 188	Gdy-Karls.
Gute	ro-pax	1979	88	bd	865	Gdy-Karls.

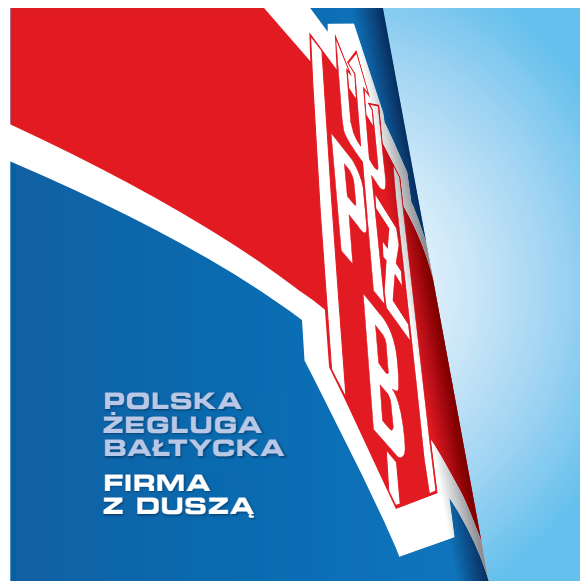
ŹRÓDŁO: opracowanie własne na podstawie Shippax Market 17, 2017; Shippas Guide 17, 2017.

Książki o tematyce promowej

Okładka książki

„Polska Żegluga Bałtycka – firma z duszą”

Haliny Szczepańskiej



Okładka książki

„Szczecińskie promy i nie tylko”

Krystyny Pohl



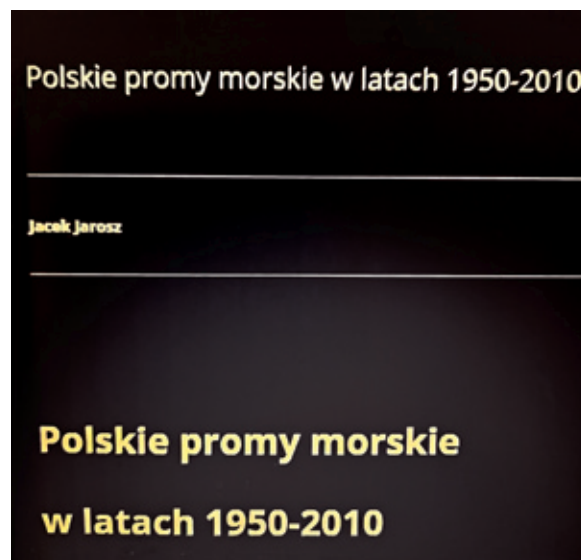


Okładka książki
„Z Lublina na oceany”
Zbigniewa Saka



Okładka książki
„Dogonić horyzont”
Zbigniewa Saka

Okładka książki
„Polskie promy morskie w latach 1950–2010”
Jacka Jarosza



ROZDZIAŁ VII

Refleksje osobiste

Moje spotkania promowe / 300



Moje spotkania promowe

Każdy prom jest miejscem odpowiedzialnej, ale i atrakcyjnej pracy. W okresie, gdy rozpoczynałem pracę w PŻB, praca na promie była bardzo prestiżowa i często marzeniem wielu chętnych. Myślę, że każdy pracownik promu mógłby stworzyć swój zapis „morskich opowieści”, swoich zdarzeń, często historii niesamowitych.

Podczas wieloletniej pracy w Polskiej Żegludze Bałtyckiej jako pracownik lądowy, koordynator wdrażania i eksploatacji komputerów na promach odbywałem liczne podróże służbowe do Skandynawii i Niemieckiej Republiki Federalnej. Miałem szczęście dotrzeć do portów skandynawskich i niemieckich, popatrzeć z bliska na „kolorowy zachód”. Podczas tych rejsów, a bywało, że delegacja trwała „całą czternastkę”, miałem okazję spotkać wielu znanych mi tylko z mediów osób. Szczególnie zainteresowany byłem nawiązaniem kontaktu z ludźmi kultury i sportu. Obok wypełnienia podstawowych obowiązków podczas rejsów był czas na takie spotkania. Kilka z nich utkwiły mi do dziś w pamięci.

1. Rejs z Helsinek w 1984 roku. Na promie do kraju wraca grupa studentów Wyższej Szkoły Aktorskiej z Warszawy wraz ze swoim tutorem-opiekunem, Profesorem Wojciechem Siemionem. Grali w Helsinkach i w Turku fiński epos Kalewala w języku fińskim. Wojciech Siemion – kultowy aktor PRL – okazał się kapitalnym gawędziarzem. Rozmowa z nim trwała wiele godzin, a zakończyła się zaproszeniem „na piśmie” do Petrykózów, gdzie Siemion miał swój dworek, galerię

obrazów dużej wartości i prywatny skansen. Zaproszenie przejęły moje dzieci.

2. Święta Bożego Narodzenia i Sylwester 1984/1985 spędziłem podczas pracy na promie. Pasterka na car decku promowym w Travemünde, gdzie spotkały się dwa promy PŻB, a potem część artystyczną zapewnił Kabaret Marcina Wolskiego, w doborowym składzie z Ewą Wiśniewską, Marianem Opanią, Januszem Rewińskim, Krzysztofem Stroińskim i Andrzejem Zaorskim. Wyśmienite teksty, z podtekstami politycznymi, dobrane towarzystwo aktorskie z dużym poczuciem humoru – miałem okazję porozmawiać z każdym z nich.
3. Rejs z Nynäshamn. Trochę się dłużyło. W pewnym momencie do kawiarni wchodzi, kapitalnie ubrany Michaj Burano, wokalista pochodzenia cygańskiego, gwiazda bigbitu. Widziałem go w Sopocie w 1961 roku, gdy jako 17-latek grał jeszcze w zespole Rythm and Blues, w namiocie vis a vis Grand Hotelu. Potem wyjechał na zachód i występował jako John Mike Arlow. Mój rówieśnik wiekowy, obecnie mieszka w USA. Niezapomniana rozmowa z moim bożyszczem z młodości. Sympatyczny, dowcipny.
4. Na pograniczu nauki i sportu był mój kolejny „znajomy” Prof. Jerzy Młynarczyk – profesor nauk prawnych, późniejszy prezydent Gdańska podczas strajku Solidarności, poseł na Sejm IV kadencji. Znałem go jeszcze jako świetnego koszykarza (Lech Poznań, Wybrzeże Gdańsk), olimpijczyka,



M/F NOVA STAR. Fot. archiwum PŻB.

112-krotnego reprezentanta Polski. Obok pracy samorządowej i naukowej w Polsce, kierowaniem Instytutem Morskim, był też wykładowcą prawa morskiego w Światowym Uniwersytecie Morskim w Malmö. Wracał do Gdańska. Wspaniały gawędziarz – rozmawialiśmy całą noc, erudyta, kompetentny w wielu dziedzinach życia. Nie zapomnę tej rozmowy z Profesorem.

Osobną grupę moich rozmówców promowych stanowią inni sportowcy. Najmilej wspominam wążek fiński. Do Finlandii pływał nasz świetny kajakarz Grzegorz Śledziewski, trzykrotny mistrz świata. W latach 1981–1989 pracował jako trener reprezentacji Finlandii. Wychował mistrza olimpijskiego Mikko Kolehmainena. Ciepło też wspominam kilka „wspólnych” podróży z polskim piłkarzem Czesławem Boguszewiczem, reprezentantem Polski, graczem Pogoni Szczecin i Arki Gdynia. Boguszewicz u szczytu swoich sportowych możliwości, podczas treningu doznał fatalnej kontuzji oka, która zakończyła karierę sportową. Został młodym trenerem Arki Gdynia, a potem na siedem lat przeniósł się do Finlandii, gdzie trenował zespoły Reipas Lahti, Joutsenon Kullervo i КТР Kotka. Z Czesławem odbywałem na promie niekończące się dyskusje sportowe, tym bardziej, że obaj znaliśmy się jeszcze z okresu przed Mundialem’78. Czesław do czasu kontuzji był pewnym kandydatem na wyjazd do Argentyny, a ja przez dwa lata pracowałem w Banku Informacji PZPN Jacka Gmocha. Obok tych wymienionych miałem na promie jeszcze „do czynienia” z kadrą sztangistów polskich (najbardziej pamiętam Stefana Leletko) oraz wspaniałymi zapaśnikami braćmi Lipieniami.

Na dowód tych niecodziennych spotkań zebrałem wiele autografów, które moi rozmówcy dedykowali moim dzieciom.

Muszę jeszcze wspomnieć o wydarzeniu, w którym „prawie uczestniczyłbym”. W dniu 23 sierpnia 1995 roku warszawska Legia rozgrywała mecz z IFK Göteborg, od którego wyniku zależał udział w Lidze Mistrzów. Mieszkający i pracujący w Szwecji nasz kolega z PŻB Włodzimierz Mikucki zaprosił mnie na ten mecz, wiedząc, że jestem kibicem Legii (nota bene do dziś). Z ważnych powodów nie mogłem pojechać. Legia mecz wygrała 2:1, ale prom SILE-SIA, który wioził z Malmö do Świnoujścia prawie 400 kibiców, przeżył dantejskie sceny. Podczas rejsu grupa kilkudziesięciu pijanych kibiców wywołała chuligańskie ekscesy. Rozbijano stoły, krzesła, zrywano statkowe dekoracje, demolowano kabiny. Prom został zdemolowany przez „Legia animals”, a spokojni pasażerowie przeżyli rejs grozy. Armator poniósł spore straty, w porcie w Świnoujściu zatrzymano najbardziej agresywnych kiboli, reszta odjechała do Warszawy. Prom stał się miejscem uczczenia zwycięstwa, w tak haniebnym sposób. Ominęło mnie uczestniczenie w tym gorszącym zdarzeniu.

Nie będąc ani marynarzem, ani innym etatowym pracownikiem promów, przeżyłem podczas rejsów wiele niezapomnianych wrażeń, o których wcześniej nawet nie marzyłem.

Odeszli na wieczną wachtę...



To mieszkańcy Kołobrzegu.

*...Ale jest ich wielu więcej z innych miast.
Leżą na cmentarzach całej Polski,
Europy, świata...*

Bartos Jolanta – kadry lądowe
Bemben Wanda – kancelaria
Białoszyński Dominik – sztauer/ogrodnik
Błaszczyk Stanisław – dyrektor portu Kołobrzeg
Broniecka Gertruda – dział księgowości
Butowski Zbigniew – kierownik działu turystyki
Ciarkowski Jerzy – motorzysta
Cupiał Franciszek – kierownik elewatora
Dobrzański Kazimierz – dział intendenta
Dojlitko Tadeusz – radca prawny
Drewek Zygmunt – kierownik w dziale ekonomicznym
Dworak Andrzej – dział inwestycji
Dyja Janusz – dział techniczny
Figielek Katarzyna – dział informatyki
Frasunek Zdzisław – dysponent
Garbacki Andrzej – dział BHP
Geodecki Andrzej – z-ca głównego księgowego
Gębicki Stefan – prezes zarządu, dyrektor generalny
Gibalska Wiesława – lekarz okrętowy
Górski Lesław – dyrektor ekonomiczny
Graczyk Jolanta – dział księgowości
Gromek Stanisław – sztauer
Gronkiewicz Stanisław – lekarz okrętowy
Grotowski Andrzej – prezes zarządu, dyrektor generalny
Grzesznik Wiesław – kierownik portu Kołobrzeg
Hildebrandt Wiesław – p.o. prezes zarządu,
dyrektor ds. żeglugowych
Janicki Stanisław – kierownik portu Kołobrzeg
Jaworski Jerzy – statkowy nadzór techniczny
Juszczak Elżbieta – główny mechanik
Kaczor Henryk – starszy marynarz
Karl-Kuszczak Aleksandra – kierownik działu eksploatacji
Kawiński Mieczysław – kierownik działu zaopatrzenia
Klonowski Franciszek – dział paszportowy
Komers Wojciech – I elektryk okrętowy
Karol Czesław – motorzysta

Kościelniak Halina – główny specjalista w dziale
intendencko-handlowym
Kołodziejczyk Elżbieta – radca prawny
Kowalczyk Irena – dział finansowy
Krupiński Bronisław – radca prawny
Kurkowska Julianna – dział inwestycji
Kwiatkowska Krystyna – dział gospodarki materiałowej
Lipski Maksymilian – wydział wojskowy
Lisowski Tadeusz – motorzysta
Leśniewski Adam – kierownik działu zaopatrzenia
Marchocka Mariola – pracownik sklepowy
Matczak Marek – asystent maszynowy
Maziarz Marek – kapitan, dział ubezpieczeń
Michalak Andrzej – elektryk
Mikucki Włodzimierz – przedstawiciel pżb w Szwecji
Miśkiewicz Genowefa – dział eksploatacji
Nadolski Lucjan – konserwator
Nowak Władysław – komandor, wydział wojskowy
Ogórek Stefan – biuro zarządu
Olszewski Stefan – dział zaopatrzenia zagranicznego
Oskroba Maria – kierownik działu organizacji
i zarządzania
Paprocki Anatol – dyrektor działu ekonomicznego
Pelczarski Zbigniew – steward
Ponarad Jerzy – kierownik działu socjalnego
Radzikowski Marek – motorzysta
Roszak Halina – dział szkolenia
Sawa Zenon – oficer pokładowy
Siek Tadeusz – II oficer
Sienkiewicz Eugeniusz – steward
Szyszka Jan – główny intendent
Stachura Jerzy – kucharz
Stryczewski Jerzy – kapitan
Suchy Małgorzata – ochmistrz
Suchy Henryk – intendent
Sobota Jacek – kapitan

Sybirsk- Siek Ewa – dział intendencko-handlowy
Szajko Andrzej – dział ubezpieczeń
Szafer Elżbieta – wydział wojskowy
Szpilewski – lekarz okrętowy
Szulc Grzegorz – dyrektor portu Kołobrzeg
Szymaniak Izabela – dział reklamy
Szymański Jan – dyrektor naczelny
Tomczak Stanisław – kierownik AOR
Trembowiecki Zygmunt – główny księgowy
Uciński Grzegorz – kierownik działu administracji,
przewodniczący związku zawodowego
Wojtal Jarosław – steward
Wierzbowska Barbara – główny intendent
Wajda Tadeusz – marynarz
Woźniak Janusz – marynarz
Woźnicki Stanisław – marynarz
Wojciechowski Andrzej – lekarz okrętowy
Zakrzewska-Stachowiak Irena – kierownik MBP Warszawa
Zajączkowski Waldemar – komendant straży portowej
Zalewska Teresa – dział finansowy
Ziegler Stefan – muzyk
Żłobińska Barbara – dział techniczny

Indeks nazwisk



A

Adamkiewicz Hanna 286
Adamska Elżbieta 240, 275
Andrzejczyk Ryszard 275
Andrychowski Zenon 277
Antczak Grażyna 277
Antkiewicz Jerzy 92, 270, 276
Antkowiak Krzysztof 249
Antoszewski Bogdan 34, 194, 275
Auluk Małgorzata 240, 275

B

Bacia Tomasz 277
Bajko Grażyna 86, 92, 113,
120, 270, 271, 276
Bakun Paweł 273
Bałazy Sławomir 104, 105, 271
Banaś Pola 253
Baniak Rafał 143, 145
Bańczyk Eugeniusz 277
Baranowski Jacek 277
Barciś Artur 249
Bąk Grażyna 117, 125, 271, 275
Bernacki Dariusz 275
Bernatowicz Edward 276
Biedrzycka Adrianna 249
Biegański Marian 276
Blachowski Marian 277
Błaszczuk Stanisław 275
Bogacka Joanna 249
Boguszewicz Czesław 302
Borkowski Maciej 64
Borkowski Witold 277
Brela-Borowska Marta 273
Bremborowicz Mirosław 25
Brodzińska Grażyna 248

Brzezicki Paweł 98, 122, 123
Budzanowski Mikołaj 136
Burano Michaj 300
Bursiak Leszek 113, 115, 189, 271, 275
Bury Jerzy 277
Bury Marian 194, 275
Bucki Włodzimierz 277
Byczek Władysława 34, 238, 275

C

Chaber Grzegorz 92, 276
Chałas Marek 240, 275
Charkiewicz Grażyna 84
Chlebicz Ryszard 276
Chlebionek Alfred 49, 275, 277
Chmielewski Zdzisław 277
Chojnacki Maciej 277
Chojnacki Marian Piotr 277
Christowa Czesława 282, 287
Chudzik Dariusz 277
Chyra Andrzej 249
Ciekliński Piotr 57, 275
Cieśla Jan 277
Cieślak Bronisław 249
Cuper Natasza 239, 275
Czeczótka Teresa 89, 92, 270,
273, 276
Czekałowski Marek 277
Czerkiewicz Genowefa 276
Czermański Ernest 287
Czerniak Rafał 10
Czubakowski Jerzy 277

D

Dąbrowa Alicja 92, 275
Dejczler Maciej 249

Derkowski Partyk 277
Doliński Ryszard 277
Domańska Monika 271, 274
Dorski Jacek 106, 110, 111, 112, 117, 271
Draczyński Bogdan 84, 270
Dragun-Gertner Maria 273
Drzewiecki Józef 277
Dubiński Mariusz 273, 276
Dybowski Andrzej 277
Dziwota Tomasz 57, 277
Dzworniarkiewicz Anna 240, 275

F

Falk Monika 248
Figas Bolesław 240, 275
Florczak Ewa 249
Forsberg Lars Ove 93
Franczak Anna 273
Franko Roman 277
Frańczuk Przemysław 10

G

Gajewski Dariusz 249
Gawor Aleksander 239, 275
Geblewicz Olgierd 142
Geodecki Andrzej 276
Gębicki Stefan 61, 62, 63, 68,
73, 74, 78, 80, 83, 270
Giemza Anna 34
Giętkowski Jan 110, 273
Glanc Ewa 89, 91, 92, 270, 271, 276
Gmoch Jacek 302
Godziuk Cezary 164
Goryszewski Henryk 83
Górski Lesław 83, 270, 276
Grabowski Andrzej 139

Graniczny Jurand 275
Grochowska Agnieszka 249
Gromek Janusz 127
Grotowski Andrzej 84, 87, 90, 91, 92,
95, 96, 97, 100, 101, 117, 270, 271
Gróbarczyk Marek 146, 161
Grudziński Jerzy 47, 48, 270
Grzelakowski Andrzej 273
Grzesznik Wiesław 92, 100, 271, 275
Gulewski Jarosław 277

H

Hager-Matecka Bożena 39
Hanć Hanna 97
Haraszkiewicz Ewa 273
Hazubski Bogumił 276
Hildebrandt Wiesław
57, 83, 92, 270, 275
Hinz Tadeusz 277
Hoc Czesław 141, 146
Hoppe Paweł 277
Horak Mikołaj 276
Hozer Józef 282

I

Iłowski Romuald 276

J

Jabłonowski Józef 276
Jabłoński Rafał 276
Jackowski Paweł 277
Jagielska Alina 240, 275
Jagielek Stanisław 273
Jakubowski Dariusz 10
Jankowska-Cieślak Jadwiga 249
Jarosz Jacek 298

Jaroszewicz Piotr 27
Jasiński Lech 277
Jasiński Leszek 64
Jaworski Zbigniew 277
Jungowska Edyta 248
Jurczyk Włodzimierz 273
Just Stefan 277
Juszczak Elżbieta 276

K

Kaczmarek Janusz 277
Kaczmarek Wiesław 96
Kaleta Jan 34
Kamińska Magdalena 275
Karger Ryszard 50, 51, 56, 57
Karls-Kuszek Aleksandra 34
Karnabal Andrzej 194
Kasprzyk Monika 273
Kasterski Rafał 273
Kawiński Robert 277
Kaśkosz Mariusz 10, 189, 275
Kędziołek Romuald 277
Kielar Władysław 273
Klata Wojciech 249
Kleniewski Jerzy 273
Klimaszewski Dariusz 277
Klimkiewicz Jan 275
Kolańska Halina 34, 276
Kolberger Krzysztof 249
Kołodziejczyk Jolanta 276
Komander Janusz 55, 60, 61, 270
Komasa Wiesław 249
Komers Jakub 10, 150, 272, 276
Kopacz Ewa 141
Korzonek Jerzy 48, 50
Kościelniak Halina 92, 276

Kościński Zdzisław 273
Kowalczyk Andrzej 259, 276
Kowalewski Adam 273
Kowalska Bożena 276
Kowalska Jolanta 10
Kozal Witold 10, 194, 273, 275
Kozera Lech 280
Kosiński Tadeusz 276
Kózka Anna 10
Kramska Arletta 248, 276
Krańska Magdalena 273, 274
Kraska Teresa 273
Krupiak Henryk 34, 270, 275
Krystek Waldemar 249
Krzywda Katarzyna 274
Kućko Arkadiusz 295
Kućko Paweł 34, 276
Kozień Zdzisław 249
Kujawiński Andrzej 276
Kujoth Andrzej 275
Kulik Anna 274
Kuszek Jan 277
Kutyla Stanisław 277
Kwaśniewska Jolanta 94, 239
Kwella Ryszard 277
Kwiatkowski Ryszard 273, 277

L

Ladach Konrad 257
Lamparski Tomasz 276
Legun Krzysztof 274
Leletko Stefan 302
Lengren Katarzyna 248
Lewandowski Andrzej 276
Lewandowski Jan 277
Lewandowski Janusz 120

Lewandowski Marek 277
Liberadzki Bogusław
86, 87, 97, 98, 190
Lipień Józef 302
Lipień Kazimierz 302
Litwinowicz Jan 104, 105, 106,
110, 111, 271, 273, 276
Lubecka Danuta 248

Ł

Łęcki Sławomir 277
Łobianowska Honorata 273
Łodygowski Henryk 276
Łokaj Zdzisław 276
Łoziński Piotr 280

M

Maciejski Sławomir 238, 270, 275
Maklakiewicz Bogusław 273
Makowski Włodzimierz 185, 277
Maleszka Andrzej 249
Matczak Sylwia 276
Matias Stanisław 277
Matuszczak Eugeniusz
10, 133, 141, 280
Mazur Izabela 276
Mazurek Sławomir 92, 272, 273
Mazuruk Bartłomiej 275
Meissner Andrzej 277
Meissner Krzysztof 277
Mellin Andrzej 249
Mendruń Ludwik 277
Mielczarek Zbigniew
238, 273, 277, 295
Mierzwiński Tomasz 273
Miklasz Grzegorz 277

Mikołajewski Jerzy 10, 29, 34, 276
Mikucki Włodzimierz 84, 275
Mileńko Wiesław 10, 189, 273, 275
Miller Leszek 120
Miondowicz Włodzimierz 276
Misiura Anna 276
Mlynkova Halina 251
Młynarczyk Jerzy 300
Morawiecki Mateusz 152
Motas Stanisław 10, 268
Mroczyński Wojciech 273
Mucha Anna 270
Mucha Paweł 143
Mystkowska Dorota 273

N

Napierała Marek 277
Nehring Krystyna 10
Niedzielska Sylwia 10
Niegłos Ryszard 277
Niemczyk Leon 249
Nosowicz Grzegorz 277
Nowak Krystyna 276
Nowakowski Piotr 273

O

Ogórek Stefan 275
Okulicz Aleksander 277
Olszewski Jerzy 27, 36, 38
Opania Marian 300
Orlik Beata 274
Orliński Marcin 273, 274
Orzechowski Jerzy 10, 150,
272, 274, 276
Oskroba Maria 34, 276
Ossowski Henryk 277

P

Pacewicz-Bejnarowicz Ewa 276
Pacuk Małgorzata 286
Pal Renata 274
Paprocki Anatol 91, 101, 271, 276
Paślawski Dariusz 274
Pasukow Bohdan 10, 71, 239, 275
Pieczyńska Krystyna 248
Pilarski Andrzej 272
Pilimon Waldemar 277
Piotrowska Dorota 10, 240
Piotrowski Piotr 273
Piórkowski Zbigniew 277
Piskosz-Nałęcki Jerzy 43
Podboraczyński Wojciech 10, 277
Pohl Krystyna 8, 296
Polak Barbara 40
Pomianowski Roman 115, 271
Poraziński Krzysztof 128, 277
Porzycki Paweł 121, 123
Prus Czesław 238, 275
Przybysławski Edward 277
Puzio Jan 277

R

Radomiński Wiesław 277
Radwański Janusz 277
Ratajczyk Kazimierz 10
Rebelski Andrzej 236, 275
Redmerski Piotr 10, 11, 125, 127, 131,
133, 138, 139, 146, 149, 147, 149, 150,
156, 157, 159, 160, 271, 272, 276
Regulska Lucyna 10
Regulski Wojciech 10, 276
Rewiński Janusz 300
Rodowicz Jan 276

Rogowski Wojciech 125, 271, 276, 277
 Ronewicz Mariusz 150
 Rosiak Gabriel 2757
 Różalski Marek 150
 Rusiecka Jolanta 240, 275
 Rułka Jan 34, 276
 Rutkiewicz Jan 275
 Rutkowski Janusz 34, 49, 50, 52,
 53, 54, 56, 238, 270, 275, 277
 Rutkowski Ryszard 296
 Rutkowski Tadeusz 92, 100, 280
 Rybicki Sławomir 273
 Ryks Krzysztof 277
 Ryks Otto 10, 34, 110, 111,
 112, 113, 271, 273, 274

S

Sadłoń Waldemar 277
 Sak Andrzej 296
 Sak Jan 296
 Sak Zbigniew 7, 34, 270, 275, 277, 296
 Santor Irena 47
 Segda Dorota 249
 Sędkowski Jan 275
 Sędłak Lech 257
 Siemion Wojciech 300
 Siergiej Jarosław 139, 142,
 143, 146, 149, 272
 Sikora Kazimierz 10, 133, 141, 280
 Sikorski Michał 275
 Skiba Przemysław 273
 Skolar Ryszard 277
 Skrzypczak Józef 10, 271, 276
 Smolak Bolesław 277
 Sobkowiak Wojciech 93, 128, 277
 Sobota Jacek 277

Sojsal Janusz 277
 Sokołowska Ewelina 276
 Soszyński Andrzej 270, 276
 Sójka Zygmunt 14
 Sprada Maksymilian 277
 Sroczyński Miłosz 253
 Sroka Małgorzata 264, 294
 Stalińska Dorota 271
 Stanisławska Lidia 42, 246
 Stefański Cezary 276
 Stojek Jacek 277
 Stroiński Krzysztof 249, 300
 Sturlich Jan 273
 Sucha Józefa 257, 258, 276
 Suszka Rajmund 194, 275, 277
 Szałapak Anna 271
 Szczeg Adam 249
 Szczepańska Halina 7, 296
 Szczepkowski Wojciech 275
 Szczęch Stefan 48, 275
 Szczodry Adam 110, 273
 Szmagier Krzysztof 249
 Szmytkowski Wojciech 277
 Szozda Zbigniew 90
 Szulc Grzegorz 34, 270, 275, 276
 Szynkaruk Paweł 129
 Szymański Jan 10, 26, 27, 29,
 24, 30, 33, 35, 36, 38, 39,
 41, 44, 54, 251, 270
 Szymański Leszek 92, 100, 270
 Szyszka Jan 92
 Synak Zbigniew 276

Ś

Śledziwski Grzegorz 302
 Śliwa Danuta 273

T

Tarnowski Jan 276
 Taszycka Krystyna 240, 275
 Tessikowska Magdalena 10
 Trembowiecki Zygmunt 276
 Tobiasz Zdzisław 249
 Tomczak Stanisław 41, 276
 Tornawska Maja 249
 Topa Bartosz 249
 Trochim Krystyna 276
 Trzaskalska Agnieszka 274
 Trzonkowski Konrad 274
 Tubielewicz Andrzej 28, 282
 Turnau Grzegorz 273

U

Uciński Grzegorz 53, 280
 Urbanyi-Popiołek Ilona 282, 290,
 292, 293
 Usewicz Zbigniew 277

W

Wacławik-Narbut Witold 108
 Wacowski Zbigniew 55, 277
 Wahl Grażyna 248
 Walczak Tadeusz 277
 Warchoń Jan 117, 119, 120, 121,
 122, 123, 124, 125, 126, 129,
 131, 132, 133, 135, 271
 Waras Mariusz 144, 152, 251, 252
 Wasiak Maria 145
 Wasilewko Bogusław 273
 Wąsacz Emil 95
 Wencel Aneta 113, 138, 275
 Wenta Marek 273, 277
 Werka Adam 256

Wieczorek Dariusz 143
Wielgus-Łojek Irena 10, 276
Wierzbowska Barbara 34, 276
Wierejko Piotr 86
Wiktorowski Krzysztof 104,
106, 271, 276
Willam Robert 276
Winiarska Mirosława 84, 276
Witkowski Edmund 93
Witwicki Andrzej 277
Wiśniewska Ewa 42, 246, 300
Wiśniewski Edward 257, 261,
273, 274, 276, 284, 285
Wiszniewski Piotr 277
Wojciechowski Paweł 274
Wojtunik Mariusz 83, 84, 270
Wolski Marcin 300
Wolski Jerzy 10, 240, 276
Wróblewski Andrzej 10, 150,
159, 166, 167, 272
Wróblewski Jan 89, 91,
92, 270, 271, 276
Wyganowski Wojciech 277
Wziątek Stanisław 143

Z

Zakrzewska-Stachowiak Irena 71,
239, 275
Zakrzewski Jacek 257
Zaorski Andrzej 300
Zarębski Sławomir 238, 271, 275
Zblewski Tadeusz 296
Zbonikowski Paweł 194, 275
Zbrzyzny Ryszard 143
Zelnik Jerzy 249
Zemke Jerzy 257

Zieleniewski Marcin 273
Zieliński Ireneusz 277
Zieliński Tomasz 277
Zimiński Zygmunt 34, 270, 276
Zimowecki Rafał 249
Ziółkowski Andrzej 257
Zych Tomasz 275

Ż

Żamojda Jarosław 249
Żarnoch Andrzej 37
Żurawiecka Ewa 10, 276

Bibliografia



POZYCJE KSIĄŻKOWE

- Polska Żegluga Morska. Album floty 1951–2014*, PORTA MARE, 2014;
Polskie Linie Oceaniczne, Album floty 1951–2014, PORTA MARE 2017, Adamczyk K., Drzemczewski A., Huras B.,
Szczepańska H., *Polska Żegluga Bałtycka – firma z duszą*, Wydawnictwo KAMERA, Kołobrzeg 2016.
Sak Z., *Z Lublina na oceany*, Wydawnictwo Kadruk, Szczecin 2015;
Sak Z., *Dogonić horyzont*, Wydawnictwo SDRP „Pomorze”, Szczecin 2018.
Pohl K., *Szczecińskie promy i nie tylko*, Szczecin 2020.
Swieżawski A., *Rodzaje prac naukowych*, Wyższa Szkoła Pedagogiczna, Częstochowa 2001,
Kizielewicz J., Urbanyi-Popiołek I., *Rynek usług morskiej żeglugi wycieczkowej*,
Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2015,
Piwowski J., *Flota spod biało-czerwonej*, Nasza Księgarnia, Szczecin 1989.
Kotler Ph., Keller K.L., *Marketing*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2012,
Waniowski P., Sobotkiewicz M., *Marketing. Teoria i przykłady*, Difin, Warszawa 2014.

ARTYKUŁY PRASOWE I NAUKOWE

- Bałtyk największą w świecie magistralą promową*, „Głos Wybrzeża”, 27.06.1989.
Prognoza rozwoju gospodarki morskiej do 1990, Sójka Z., Krzyżanowski M., Leszczyński J., Instytut Morski
Ministerstwa Żeglugi, Warszawa 1974.
Nowe perspektywy portu w Kołobrzegu, Szymański J., „Technika i Gospodarka Morska”, nr 9 (357), 09.1973.
Położenie kamienia węgielnego pod rozbudowę portu w Kołobrzegu, „Życie Warszawy”, 23–24.06.1974.
Środkowe Wybrzeże zajmie właściwe miejsce na mapie gospodarki morskiej, „Express Wieczorny”, 25.06.1974.
Kołobrzescy portowcy zwiększają przeładunki, „Głos Pracy”, 21.08.1975.
Perspektywiczne funkcje oraz kierunki rozwoju małych portów, red. A. Tubielewicz, „Technika i Gospodarka Morska”,
nr 1 (295), Styczeń 1976.
Zarządzenie nr 8 Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej z dnia 31 stycznia 1976 r. – SZ-III-0230/12
Uchwała nr 388 Rady Ministrów z 11 listopada 1960 r.
Polska Żegluga Bałtycka, Szymański J., „Technika i Gospodarka Morska”, nr 6 (300), Czerwiec 1976.
Polska Żegluga Bałtycka – nowy armator z siedzibą w Kołobrzegu, „Życie Warszawy”, 16.01.1976.
Sztuczny tłok pod banderą, Borkowski M., „Czas”, 11.09.1977.
Zaproszenie na Bałtyk, „Fakty’77”, 1.10.1977.
Dobre wyniki działalności portowej w Kołobrzegu, Stępień B., „Głos Pomorza”, 8.10. 1977.
Fantazja i kalkulator, „Na przełaj”, 14.04.1977.
Mały armator z dużymi ambicjami, „Kurier Polski”, 12.05.1978.
Hazard na promach, „Głos Pomorza”, 15. 07.1978.
Grand Hotel na Bałtyku, „Kurier Polski”, 13.11.1978.

Swój chłop – Jan Szymański, Piotrowski M., „Express Wieczorny”, 13.04. 1982.
Promy na torze przeszkód, Poprawski J., „Pobrzeże”, Październik 1982.
Cała wstecz i wolno naprzód, „Światowid”, nr 853, 1980.
Rola polskich połączeń promowych w kształtowaniu struktury kierunkowej ruchu turystycznego na obszarze Europy Bałtyckiej, Zaleski J., Zeszyty Naukowe wswf nr 4, Gdańsk 1980.
Małe porty i małe trampy, Narkowicz J., „Głos Pomorza”, 30.03.1982.
Co się zdarzyło w PŻB? Narkowicz J., „Głos Pomorza”, 19.01.1982.
Aktywizacja małych portów, „Rzeczypospolita”, 4.02.1982.
Mosty przez Bałtyk, Pohl K., „Rzeczypospolita”, 26.03.1982.
Czy PŻB przetrwa kryzys?, Narkowicz J., „Głos Pomorza”, 2–4.04.1982.
Mosty przez Bałtyk, Pohl K., „Rzeczypospolita”, 26.03.1982.
50 pierwszych zagrożonych bankructwem, „Życie Warszawy”, 26.05.1982.
Silesia znów na linii helsińskiej, „Głos Pomorza”, 9–10.06.1982.
Sezon na promach, Narkowicz J., „Głos Pomorza”, 22.09.1982.
15 lat linii Świnoujście–Ystad, „Głos Pomorza”, 21.06.1982.
Wszystko w rękach kapitana, „Głos Pomorza”, 1.07.1982.
Umacniamy się na nowych liniach, „Głos Pomorza”, 2–4.07.1982.
Armatorskie podanie ręki, Święcicki W., „Wieczór Wybrzeża”, 20–22.08.1982.
Wycieczki promami po Bałtyku, „Rzeczypospolita”, 25.08.1982.
PŻB rusza do natarcia, „Głos Wybrzeża”, 17.09.1982.
Niemowlę zimną wodą z kranu karmione, Poprawski J., „Pobrzeże”, Wrzesień 1982.
Komitet założycielski powstał w PŻB, „Magazyn”, 8.10.1982.
Z wizytą w PŻB. Wychodzenie z wirażu. Czubasiewicz B., „Głos Szczeciński”, 21.10.1982.
Sprawa Szymańskiego, Poprawski J., „Pobrzeże”, Grudzień/nr 4 1982.
Polska Żegluga Promowa S.A. – fakt czy propozycja?, J. Zarzycki J., „Głos Szczeciński”, 18.02.1983.
W interesie żeglugi morskiej – Związek Armatorów Polskich Marynarki Handlowej, „Głos Wybrzeża”, 18.02.1983.
Odbudowa kołobrzeskiej floty małych trampów, „Głos Pomorza”, 28.02.1983.
Kto się odważy spalić mosty, Wiśniewski W., „Zbliżenia”, nr 11/83, 17.03.1983.
Łatanie baz promowych, Poprawski J., „Zbliżenia”, nr 20 (172), 19.05.1983.
Pierwszy był Gryf – 10 lat linii promowej do Helsinek, Drzemczewski, J., „Głos Wybrzeża”, 20.06. 1983.
Kołobrzeski bankrut, Pohl K., „Morze i Ziemia”, 23.06.1983.
Nie ma dylematu „być albo nie być”, Poprawski J., „Głos Pomorza”, 26/27. 09.1983.
Słodki grzech woluntaryzmu, Esden M., „Pobrzeże”, Grudzień 1983.
Grzechem jest nie wiedzieć i pouczać, Hildebrandt W., „Głos Pomorza”, 14.03. 1984.
Bez cudów na prostop, Pohl K., „Morze i Ziemia”, 25.01.1984.
Komputer na promie, Wiśniewski E., „Kurier Polski”, 17.04.1984.

Armator z przyszłością, Sitek A., „Dziennik Bałtycki”, 6.02.1984.
Ładniejszy i wygodniejszy dworzec – baza promowa w Świnoujściu, „Głos Szczeciński”, 26.01.1984.
„Bryza” magazynem morskim PŻM, PŻB i Transocean, „Głos Szczeciński”, 7.02.1984.
Żegluga promowa na dobrym kursie, Stec T., „Gazeta Krakowska”, 2.02.1984.
Sezonowe połączenie promów PŻB ze Skandynawią, „Życie Warszawy”, 14.05. 1984.
20 lat kursują promy na trasie Świnoujście–Ystad, Górski M., „Głos Szczeciński”, 21.05.1984.
Dobre półtrocze w Polskiej Żegludze Bałtyckiej, „Głos Pomorza”, 11.07.1984.
Rekordowy lipiec na promach PŻB, „Głos Pomorza” 13.08.1984.
Polskim promem po Morzu Śródziemnym, „Rzeczpospolita”, 19/20.01. 1985.
Szkoła na morzu wyrusza w rejs, „Dziennik Bałtycki”, 27.01.1985.
PŻM firmuje budowę 12 trampów dla PŻB, „Głos Szczeciński”, 7.02.1985.
Co dalej z portem w Kołobrzegu?, Pohl K., „Morze i Ziemia”, 23.04.1985.
Żegluga w poprzek, Borkowski M., „Wybrzeże”, 24.11.1985.
Nowoczesny prom Retro, „Morze i Ziemia”, 12–18.06.1985.
Polska Żegluga Bałtycka, „Morze”, 4/662, Maj 1986.
Co widać z Gdańska?, Jasiński L., „Głos Wybrzeża”, 2.01.1986; Borkowski M., „Wybrzeże”, 5.01.1986.
Remontować statki na połowę ceny, „Głos Pomorza”, 16.05.1986.
PŻB na dobrym kursie, „Rynki zagraniczne”, 24.05.1986.
PŻB: kurs na przetrwanie, Niewiadomski A., „Polityka Eksport-Import”, Czerwiec 11/190, 1986.
Rola spokojniejszej żeglugi, Narkowicz J., „Głos Pomorza”, 24.09.1986.
PŻB stawia na informatykę, Budziński W., „Głos Pomorza”, 21.11.1986.
Nowy medal morski, „Morze”, Grudzień 1986.
Wielki remont portu Kołobrzeg, „Głos Pomorza”, 19.12.1986.
Co dalej z żeglugą promową? U. Różnowska U., „Trybuna Ludu”, 16.01.1987.
Nowe oblicze bazy promowej w Świnoujściu, „Kurier Szczeciński”, 26.01.1987.
PŻB stawia na nowe inwestycje, „Słowo Powszechne”, 2.02.1987.
Rozbudowa Świnoujścia, „Głos Wybrzeża”, 3.02.1987.
Rozbudowa bazy promowej w Świnoujściu, „Rzeczpospolita”, 19.02.1987.
Prom Rogalin płynie do Irlandii, „Gazeta Krakowska”, 3.03.1987.
Promy PŻB na szerokich wodach, J. Urbanowicz J., „Trybuna Ludu”, 15.09.1987.
Walki o promy nie będzie, Kuciewicz P., „Wybrzeże”, 8.03.1987.
Żegluga promowa wciąż w dryfie, Sekulski S., „Słowo Powszechne”, 30.03.1987.
Biało-czerwona bandera na Celtic Pride, „Głos Pomorza”, 13.04.1987.
Wideo na statkach PŻB, „Echo dnia”, 23.04.1987.
Promy blisko rekordowego roku, J. Narkowicz J. „Głos Pomorza”, 8.10.1987.
Armatorzy czekają na promy, Sekulski S., „Słowo Powszechne”, 9.12. 1987.

Jubileusz polskich promów, Wachmierski M. W., „Ilustrowany Kurier Polski”, 23.11.1987.
Polska Żegluga Bałtycka już na spokojnych wodach, „Kurier Polski”, 27.01.1988.
Śmiałość na szerokie wody, Lewandowski S., „Dziennik Bałtycki”, 31.01.1988.
Biuro podróży dla szczerów lądowych, „Express Wieczorny”, 13.01.1988.
Polska Żegluga Bałtycka organizatorem turystyki, Sodel M., „Wieczór Wrocławia”, 26.01.1988.
Małe trampy dla PŻB, „Głos Wybrzeża”, 25.02.1988.
Czteromilionowy pasażer na pokładzie promu PŻB, „Kurier Polski”, 24.02.1988.
Modernizacja w Świnoujściu, Popławska-Czerwonko K., „Głos Wybrzeża”, 23.03.1988.
Rozmowa z szefem Bazy Promowej w Gdańsku Marianem Bury'm, „Wieczór Wybrzeża”, 11.05.1988.
Wycieczki do Ziemi Świętej, „Express Wieczorny”, 9.06.1988.
Gospodarka morska przed półroczem, „Głos Pomorza”, 27.06.1988.
Zarzynanie złotej kury, Wywiad z dyrektorem S. Gębickim, „Express Wieczorny”, 8/10.07.1988.
15 lat na linii Gdańsk–Helsinki, „Głos Wybrzeża”, 7.07.1988.
Czekanie na kryzys, S. Sokalski S., „Słowo Powszechne”, 30.08.1988.
W morskim regionie, „Głos Szczeciński”, 25.09.1988.
Spółka Strefa Wolnocłowa, „Express Wieczorny”, 27.09.1988.
Prosperity PŻB, Kowalski Z., „Sztandar Młodych”, 25.10.1988.
Podwyżka, Narkowicz J., „Głos Pomorza”, 26.09.1988.
Wawel po grecką banderę, „Kurier Szczeciński”, 30.11.1988.
Jaka przyszłość żeglugi promowej, „Wieczór Wybrzeża”, 3.02.1989.
Pożytki z promów, „Głos Wybrzeża”, 2.03.1989.
Rogalin wraca pod banderę PŻB, „Dziennik Bałtycki”, 3.03.1989.
Żegluga promowa na szerokich wodach, „Głos Szczeciński”, 12.04.1989.
Drugą ręką po Bałtyku, „Życie Warszawy”, 5.04.1989.
Pracowity sezon promów, „Głos Pomorza”, 11.09.1989.
Tłok na Bałtyku, „Kurier Polski”, 11.12. 1989.
PŻB uciekła spod młotki, Kołodziej K., „Express Wieczorny”, 20.06.1989.
Pożegnanie z promem do Nynäshamn, „Głos Wybrzeża”, 8.10.1989.
Rola i znaczenie polskiego transportu morskiego w budowie wspólnego europejskiego domu,
 [w:] VII Sejmik Morski, Szczecin, 9–10.03.1991.
Nowy prom dla PŻB, „Głos Pomorza”, 30.06.1995.
PŻB bez promów?, Pohl K., „Morze i Ziemia”, nr 31, 4.08.1993.
Prezes kontra zarząd?, „Głos Koszaliński”, 3.12. 1993.
„Polonia” – córka Wikinga, Głos Szczeciński, 5.02.1994.
Pierwszy dworzec morski w powojennej Polsce, „Życie Warszawy”, 7.04.1994.
Europejski terminal, „Głos Pomorza”, 13.04.1994.

Świnoujski terminal, „Gazeta Wyborcza”, 8.04.1994.
PŻB szuka inwestora strategicznego, „Głos Pomorza”, 29.08.1994.
Umiarkowany optymizm, Pohl K., „Kurier Szczeciński”, 30.08.1994.
Propozycje Royal Institute of Naval Architects, „Kurier Polski”, 8/9.10.1994.
Nowa era w żegludze promowej, „Życie Warszawy”, 19.10.1994.
PŻB przed prywatyzacją, „Kurier Szczeciński”, 6.02.1995.
Rusza prywatyzacja PŻB. Odbić się od zera, „Głos Pomorza”, 30.03.1995.
Najpierw port, później żegluga, Grzegorzółka K., „Rzeczpospolita”, 6.02.1995.
Wojna promowa na Bałtyku. PŻM i PŻB w zwarcu, „Głos Szczeciński”, 14.03.1995.
Wojna promów zostanie zawieszona, „Express Wieczorny”, 11.04.1995.
Pokój na Bałtyku, „Kurier Szczeciński”, 29.09.1995.
Promem PŻB do Karlskrony, „Głos Pomorza”, 3.04.1995.
Są certyfikaty, „Głos Pomorza”, 16.07.1996.
Polskie porty w bałtyckim ruchu promowym, Tubielewicz A., Inżynieria Morska i Geotechnika, nr 4, Gdańsk 1995.
Remanent w PŻB, Pasikowski P., „Głos Pomorza”, 24/25.08.1996.
PŻB musi zapłacić, Express Wieczorny, 15.10.1996.
Gra na bank, „Gazeta Bankowa”, 28.07.1996.
Promy na wschodni Bałtyk, „Głos Szczeciński”, 15.12.1996.
Armatorzy mają się lepiej, „Business Forum”, nr 7, Lipiec 1997.
Do Szwecji szybciej, Pohl K., „Głos Szczeciński”, 28.03.1997.
Superszybki prom PŻB, Jaszowski W., „Gazeta Transportowa”, 9.04.1997.
Stara-nowa Pomerania, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska”, Lipiec 1997.
Obawy kota w worku – prywatyzacja Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Rogowski T. „Głos Wybrzeża”, 27.02.1998.
Powódź a promy, „Głos Wybrzeża”, 25.07.1997.
Unowocześniona baza promowa, „Przegląd Techniczny”, 27.07.1997.
Obcy armatorzy łączą się, polscy walczą ze sobą, „Rzeczpospolita”, 6.08.1997.
Promem przez Bałtyk. Konferencja rządowa na promie Pomerania, „Kurier Morski”, Lipiec/Sierpień 1997.
Trójkąt bermudzki, „Głos Pomorza”, 2/3.08.1997.
PŻB z certyfikatem, „Kurier Morski”, lipiec/sierpień 1997.
Promowanie promów, „Gazeta Lubelska”, 28.08.1997.
Apetyt na promy, Raport MPW, 27.08.1997.
Zanim będzie za późno, „Dziennik Bałtycki”, 27.08.1997.
Promowa konkurencja na Bałtyku, „Gazeta Poznańska”, 27.08.1997.
Armatorzy uciekają spod narodowej bandery, „Rzeczpospolita”, 26.09.1997.
Silesia do remontu, „Kurier Szczeciński”, 15.09.1997.
Zamienić płotkę w rekina, „Głos Szczeciński”, 11.09.1997.

Armator na sprzedaż, „Gazeta Wyborcza”, 28.10.1997.
Polski prom zmienia banderę. Nieborów z Bahama., „Głos Pomorza”, 26.11.1997.
Obcy chcą rejestrować statki w Polsce, „Rzeczpospolita”, 1.12.1997.
Stan Polskiej Żeglugi Bałtyckiej s.A. Raport NIK, 15. 02. 1998.
Polska grupa wybrana do prywatyzacji PŻB, „Puls Biznesu”, 22.02.1998.
Los firmy zależy od banków, „Rzeczpospolita”, 2.07.1998.
Prywatyzacja żegluga do poprawki, „Życie Warszawy”, 6.07. 1998.
Fuzja promowa, „Życie Warszawy”, 10.12. 1998.
Rząd chce łączyć PŻB i Unity Line, „Puls Biznesu”, 8.12. 1998.
Unity Line kontra PŻB. Spór o 7 milionów, „Kurier Szczeciński”, 27.07.1998.
Porządki w PŻB przed prywatyzacją, „Głos Pomorza”, 15.12.1998.
Śledztwo w sprawie nadużyć w PŻB, „Gazeta Wyborcza”, 24.07.2002.
Dozwolone ryzyko, Frankowski P., „Namiary na Morze i Handel”, nr 2 12/2002.
PŻB na skraju bankructwa?, „Rzeczpospolita”, 5.01.1999.
W PŻB nie chcą układu z Unity Line, „Głos Pomorza”, 19.02.1999.
Boomerang odpływa z Bałtyku, „Gazeta na Pomorzu”, 20.01.1999.
Rząd łączy promy, „Puls Biznesu”, 4.02.1999.
Konsolidacja banków? Koniec idylli, „Morze”, 9.02.1999.
PŻB na skraju bankructwa, „Głos Pomorza”, 19.02.1999.
Utopić PŻB?, „Business Forum”, 4.04.1999.
Mali i słabi odejdą, Porzycki P., „Kurier Szczeciński”, 12.04.1999.
Alians szcztątkowy – w PŻB nie chcą Unity Line, „Głos Pomorza”, 26.03.1999.
Jest porozumienie Unity Line i Polska Żegluga Bałtycka, „Gazeta Wyborcza” Szczecin, 20.03.1999.
PŻB i Unity Line konsolidują się sami, „Rzeczpospolita”, 8. 04.1999.
PŻB dostała nowego prezesa, „Puls Biznesu”, 30.04.1999.
Plan naprawy PŻB, „Kurier Szczeciński”, 2/3.06.1999.
Stena Line podzieliła polskich armatorów, „Puls Biznesu”, 15.06.1999.
Polski armator...Stena Line, „Kurier Szczeciński”, 31.05.1999.
List otwarty w sprawie PŻB, „Głos Wybrzeża”, 13.10.1999.
Jestem optymistą. Wywiad z O. Ryksem p.o. Prezesa PŻB, „Głos Szczeciński”, 22.12. 2000.
Terminale do wzięcia, „Gazeta Wyborcza” Szczecin, 28.11.2000.
Wysprzedaż baz i floty, „Gazeta Wyborcza” Szczecin, 28.11.2000.
Sprzedaż niebieskich trampów, „Głos Pomorza”, 30.11.2000.
Sprzedaż niebieskich trampów, „Głos Pomorza”, 30.11.2000.
Prom Gute zatrzymany, „Kurier Szczeciński”, 4.12.2000.
Nowa kuracja dla PŻB, „Gazeta Wyborcza” Szczecin, 30.11.2000.

PŻB na zakręcie, „Gazeta Morska”, 9.01.2001.
Rok rozwiązań PŻB, „Głos Pomorza”, 30.12.2000.
Kurs na spokojne wody, „Głos Koszaliński / Głos Słupski”, 12.06.1999.
NIK postawiła zarzuty byłym prezesom PŻB, „Puls Biznesu”, 28.11.2001.
Koniec zwolnień?, „Głos Pomorza”, 4.02.2002.
Zero długów armatora, „Gazeta Wyborcza”, 11.01.2002.
A może dokapitalizowanie? „Życie Warszawy”, 25.02.2002.
Mniej pasażerów, więcej towarów, „Głos Szczeciński”, 25.02.2002.
Czego szuka PŻB?, „Głos Pomorza”, 11.06.2002.
W Porcie Północnym w Gdańsku będzie terminal, „Gazeta Wyborcza” Gdańsk, 15.05.2002.
Jubileusz linii promowej Świnoujście–Kopenhaga, „Kurier Szczeciński”, 11.09.2002.
Nie na Bałtyk. PŻB sprzeda Nieborów, „Głos Pomorza”, 26/27.10.2002.
Żle się dzieje w Skarbie Państwa, „Życie Warszawy”, 20.10.2002.
Tonąć powoli, „Głos Szczeciński”, 19.12.2002.
Utrzymywanie pozycji. Rozmowa z Prezesem PŻB Janem Warcholem, „Regional Business”, 4.12.2002.
Teraz prom Kahleberg pływa dla PŻB, „Gazeta Wyborcza”, 31.03.2003.
Ruch na rynku, „Głos Pomorza”, 6.06.2003.
PŻM chce się promować, „Kurier Szczeciński”, 10.10.2003.
Nowy prom PŻB na linii Świnoujście–Ystad, „Puls Biznesu”, 15.02.2005.
30 lat Polferries, Bogucki J., „Bałtyckie Podróże”, nr 7, 2006.
Powrót do gry, „Morze” nr 1(13) Styczeń 2007.
Inwestycje w kołobrzeskim porcie, „Świat Biznesu”, 11.12. 2009.
Akcje PŻB, „Rzeczpospolita”, 6.10. 2009.
PŻB do prywatyzacji, „Dziennik Bałtycki”, 21.10.2009.
Wypowiedzenia w PŻB, „Gazeta Wyborcza”, 7.10.2010.
„...rzucim się przez morze”, „Gazeta Wyborcza”, Kauhenns W., 17.06.2011.
Polska Żegluga Bałtycka do prywatyzacji, „Gazeta Prawna”, 14.06.2011.
Prywatyzacja Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, „Rynek. Infrastruktury”, 18.11.2011.
PŻB coraz bliżej Gdańska, „Biznes”, 5.04.2012.
Zlecono aktualizację wyceny PŻB. Znów na sprzedaż? „Głos Pomorza”, 5.07.2012.
Prywatyzacyjna stagnacja, „Portal Morski”, 12.06.2012.
Nikt nie chce kupić PŻB, „Biznes”, 27.11.2012.
MSP po nieudanej sprzedaży PŻB, „Puls Biznesu”, 9.10.2012.
Przeniesienie PŻB do Gdańska? Trwa proces sprzedaży spółki, „Głos Pomorza”, 6.03.2012.
Miasto podaje rękę PŻB, „Głos Pomorza”, 7.01.2013.
Potwierdzenie wejścia TT-Line do Świnoujścia, „Kurier Szczeciński”, 20.02.2103.

PŻB nadal czeka na prywatyzację, „Portal Morski”, 23.12. 2013.
Czy była dyrektor szkodzi przedsiębiorstwu?, TVP 1, 19.02.2013.
Poland Sweden Line wybrana do dalszych negocjacji w sprawie prywatyzacji PŻB, „Gazeta Wyborcza”, 2.04.2013.
Przedstawiciele niemieckiej spółki sprawdzają kondycję finansową PŻB, „PROMSKAT”, 25.03.2013.
Związkowcy PŻB zerwali rozmowy z potencjalnym nabywcą, „Głos Pomorza”, 18.06.2013.
Niemiecki inwestor dogadał się ze związkowcami, „Głos Pomorza”, 7.07.2013.
Prywatyzacja PŻB została zatrzymana, „Głos Pomorza”, 17.01.2014.
PŻB wychodzi na prostą, „Głos Pomorza”, 10.02.2014.
Dyrektwa siarkowa zagrozi bałtyckiej żegludze promowej, „Biznes w praktyce”, 4.02.2014.
Włosi chcą kupić PŻB, „Głos Pomorza”, 12.09.2014.
Prom Pomerania poszedł na żyletki, „Gospodarka morską” 26.10.2014.
PŻB: wymiana tonażu, „Kurier Szczeciński”, 27.11.2014.
Znów prywatyzacja PŻB, „Głos Szczeciński”, 24.12. 2014.
Prywatyzacja PŻB pod ocenę ABW, „Portal Morski”, 11.12. 2014.
Prom więcej wart niż cała PŻB, „Gazeta Wyborcza” Szczecin, 24.12. 2014. s
Sejmik murem za PŻB, „Głos Szczeciński”, 29.01.2015.
Pomysł na Polską Grupę Promową, „Gazeta Wyborcza”, 4.03.2015.
Czy będzie konsolidacja PŻB z PŻM?, „Inkontakt” Szczecin, 22.02.2015.
Nie będzie prywatyzacji PŻB? Radio Szczecin, 29/30.01.2015.
Minister Skarbu ponownie rozważa przesłanki prywatyzacji PŻB, „Puls Biznesu”, 29.01.2015.
10 rzeczy, które należy wiedzieć o PŻB, „Gazeta Wyborcza” Magazyn Szczeciński, 6.02.2015.
Od maja promy z Gdańska z nowego terminala, „Głos Pomorza”, 17.04.2015.
Szef resortu Skarbu przerwał prywatyzację PŻB, „Inter Biznes”, 2.06.2015.
Polska Grupa Promowa, Głos Szczeciński, „Gazeta Wyborcza” Szczecin, 20.06.2015.
Promy i ro-ro na Bałtyku, Grzybowski M., „Polska Gazeta Transportowa”, 17.06. 2015.
Świnoujście otwiera się na największe promy i wycieczkowce, „Kurier Szczeciński”, 27.10.2015.
Niegospodarność w Polskiej Żegludze Bałtyckiej, Popławski K., „Przegląd Bałtycki”, 23.09.2015.
Nie ma zgody na koncepcję PGP, „Gazeta Wyborcza”, 11.10.2015.
Grupa Promowa jako holding, „Gazeta Wyborcza”, 7.12.2015.
Prom, który może wciągnąć prezesa w kłopoty, Polskie Radio Szczecin, 8.12.2015.
Jarosław Siergiej nie kieruje już Polską Żeglugą Bałtycką, Polskie Radio Szczecin, 21.12.2015.
Do pięciu razy sztuka. Piotr Redmerski w końcu prezesem PŻB, Wyborcza.pl Szczecin, 6.01.2016.
40 lat minęło, „Głos Pomorza”, 22.02.2016.
Kołobrzesci armator skończył 40-tkę, Gładysiak Ł., „Dziennik Pomorza”, 19.04.2016.
Polskie stocznie wybudują promy dla PŻB, „Gazeta Wyborcza”, 9.06.2016.
Pöferry i Neste doszły do porozumienia w kwestii dostaw paliwa, „Kurier Szczeciński”, 11.01.2017.

Kontrakt na budowę promu pasażersko-samochodowego podpisany, „Głos Pomorza”, 8.03.2017.

Program Batory – platforma rozwoju innowacji w polskiej gospodarce morskiej, „Gospodarka Morska”, 22.03.2017.

Cracovia już oficjalnie we flocie PŻB, „Głos Pomorza”, 22.05.2017.

Unity Line świętuje 50 lat połączenie Świnoujście–Ystad, 26.06.2017.

Budowa promu dla PŻB oficjalnie rozpoczęta, „Defence 24”, 24.06.2017.

Położono stępkę pod budowę promu dla kołobrzesckiej PŻB, „Głos Koszaliński”, 24.06.2017.

Polferries na The Tall Ship Races 2017, „Głos Koszaliński”, 3.08.2017.

Cracovia – kłopotliwy prom PŻB ma wyruszyć w pierwszy rejs, „Logistyka”, 11.09.2017.

Na Bałtyku bez zmian, I. Urbanyi-Popiołek, „Namiary”, 22.03.2018.

Nowy prom Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Pierwsze rejsy wiosną 2018 roku, „Gazeta Wyborcza”, 13.02.2018.

Otwarcie wystawy „70 lat żeglugi promowej ze Świnoujścia przez Bałtyk”, „Gazeta Wyborcza”, 21.02.2018.

Mamy dobrą passę, ale przyszłość zależy do rozwoju floty i realizacji kontraktu na nowy prom. Wywiad z Piotrem Redmerskim prezesem PŻB, Kowalewski M., „Alfa Laval Polska Sp. o.o.”, Oddział Morski, 25.01.2018.

Nova Star płynie do Polski, po długim oczekiwaniu i przygodzie w porcie, „Gazeta Wyborcza”, 20.03.2018.

Najnowszy prom PŻB już przyплыł, „Gazeta Wyborcza”, 30.03.2018.

PŻB od czerwca zwiększy liczbę rejsów na trasie Gdańsk–Nynäshamn, „GK24”, 17.04.2018.

Najnowszy nabytek Polferries już wkrótce na trasie, „Gazeta Wyborcza”, 12.06.2018.

Dawna duma PŻB zatonała, „Gazeta Wyborcza”, 9.08.2018.

Termin inauguracji promu Nova Star na trasie Gdańsk–Nynäshamn znów odroczony, „Gazeta Wyborcza”, 3.08.2018.

To nowa jakość na Bałtyku, „Gospodarka Morska”, 25.09.2018.

Rynek ma zawsze rację. Wywiad z Prezesem PŻB S.A. Piotrem Redmerskim, „Gazeta Wyborcza”, 18.09.2018.

Supernowoczesny polski autobus będzie służył pasażerom w porcie w Ystad, „Głos Pomorza”, 22.10.2018.

Materiały VII Konwentu Morskiego w Gdańsku, 9.02.2019.

PŻB wraca na Bornholm, „Głos Koszaliński”, 8.04.2019.

W Ystad rozpoczęły się prace związane z rozbudową portu, „Gazeta Wyborcza”, 9.05.2019.

Prezes PŻB pozostaje na stanowisku, „Głos Koszaliński”, 18.06.2019.

Polska Żegluga Bałtycka odnawia flotę, „Logistyka”, 8.07.2019.

PŻB chce kupić używany prom, „Puls Biznesu”, 4.08.2019.

Polska Żegluga Bałtycka S.A. właścicielem promu Nova Star, „Morza i Oceany”, 14.10.2019.

Jaka będzie przyszłość polskich promów na Bałtyku?, „Defence24”, 8.10.2019.

Prezes PŻB Piotr Redmerski: Ten rok kończy się dla nas bardzo dobrze, „Morza i Oceany”, 3.12.2019.

Z posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Kancelarii Sejmu, 8.01.2020.

Promy PŻB zatankują paliwo z Lotosu, „Gazeta Wyborcza”, 13.01.2020.

Koronowirus w Polsce. Pasażerowie promów poddawani specjalnym kontrolom, „Przegląd Promowy PROMY”, 11.03.2020.

Koronowirus a promy zawijające do polskich portów, „Gospodarka Morska”, 13.03.2020.

Działania Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w związku z koronawirusem, „Gospodarka Morska”, 17.03.2020.

PŻB pomogła 192 osobom dostać się z Niemiec na Litwę, I. Marciniak, „Nasze Miasto”, 19.03.2020.

Rozporządzenie wewnętrzne PŻB, 31.03.2020.

Rozporządzenie wewnętrzne PŻB, 3.04.2020.

Komunikat MGMIŻŚ, 16.04.2020.

Konkurs Polferries. Szyjemy maseczki, „Miasto Kołobrzeg”, 24.04.2020.

Obowiązek odbycia kwarantanny przez marynarzy, rybaków oraz innych członków załóg statków morskich oraz statków żeglugi śródlądowej, „Biuletyn Morski”, nr 2(93) – Wydanie specjalne, 2020.

Komunikaty wewnętrzne PŻB, 14–18.05.2020.

Polskie promy morskie w latach 1950–2010, Część 1, J. Jarosz, „Morze, Statki, Okręty” nr 7–8/2011, s. 91

Baza promowa w Świnoujściu, Sławatyniec M., „Spedycja i Transport”, 1994/6, s. 22–24.

Zarządzenie nr 26/265/81 Dyrektora PŻB z dnia 1 sierpnia 1981 roku w zakresie funkcjonowania turystyki.

Zarządzenie nr 3/530/88 Dyrektora PŻB z dnia 23 lutego 1988 roku w sprawie wejścia w życie Regulaminu działania Morskich Biur Podróży w zakresie działalności gospodarczej w turystyce.

Plan marketingowy PŻB 1993, Materiały archiwalne PŻB.

Prognoza rozwoju gospodarki morskiej do 1990 r., red. Krzyżanowski M. Redman I., Sójka Z., Wojewódka C., Instytut Morski Ministerstwa Żeglugi, Warszawa 1974,

Raport „Ocena stanu informatyki w Polskiej Żegludze Bałtyckiej s.A., E. Wiśniewski, 15.04.2017 r.

The Business Value of Computer, Strassmann P.A., „Computerworld”, nr 13/96.

Analysis of the development of Polish ferry market in context of selectet external determinats, Urbanyi-Popiolek I., „Ekonomiczne Problemy Usług” nr 3(128), Uniwersytet Szczeciński, 2017, s. 21–23.

ZASOBY INTERNETOWE

Na rynku promowym musi pojawić się nowy gracz, Forsal.pl, [dostęp: 2009.12.28]
Co będzie z PŻB? Szczecin Biznes.pl, [dostęp: 2015.02.11]
PŻB zakupiła używany prom, Portal Morski.pl, [dostęp: 2017.03.31]
Polferries wprowadzi prom ze Świnoujścia na Litwę, Promy24.com, [dostęp: 2018.04.24]
Cracovia już gotowa. PŻB zamierza pływać na Bornholm, Promy24.com, [dostęp: 2018.04.16]
Zaskakujący czarter byleż Silesi, Portal Morski.pl, [dostęp: 2020.05.05]
https://pl.wikipedia.org/w/index.php?Title=MF_Gryf&oldid=54549256
https://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Rogalin&oldid=58610233
<http://www.ferry-site.dk/index.php> [dostęp: 2020.10.09]
https://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Silesia&oldid=59284540
https://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=HSC_Boomerang&oldid=54320461
http://www.faktaomfartyng.se/boomerang_1997.htm)
http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Scandinavia&oldid=57259182
http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Wawel&oldid=51736299
http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Baltivia&oldid=56959057
http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Mazovia&oldid=56909728
http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Cracovia&oldid=53500488
https://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Nova_Star&oldid=57705822
http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MF_Pomerania&oldid=5687030
[https:// bit. ly/2PUXCnu? /](https://bit.ly/2PUXCnu?/)



Dr nauk ekonomicznych Edward Wiśniewski jest absolwentem Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika w Toruniu (mgr fizyki). Najpierw asystent naukowy na UMK w Toruniu. W latach 1976–1978 pracownik Banku Informacji Polskiego Związku Piłki Nożnej. W latach 1979–1988 w Polskiej Żegludze Bałtyckiej: był organizatorem i kierownikiem ośrodka obliczeniowego w PŻB, najpierw jako filii Centrum Informatyki Gospodarki Morskiej w Gdyni, a potem jako Działu Informatyki kołobrzeskiego armatora. Kierował zespołem wdrażającym pierwsze systemy informatyczne wspomagające zarządzanie w Centrali i na promach PŻB.

W roku 1991 po uzyskaniu stopnia doktora na Uniwersytecie Szczecińskim (temat pracy „Model systemu informatycznego wspomagającego zarządzanie w polskiej żegludze promowej”) poświęcił się pracy naukowo-dydaktycznej pracując na kilku uczelniach: w Zachodniopomorskiej Szkole Biznesu w Szczecinie (Dziekan Wydziału Zamiejscowego), Politechnice Koszalińskiej (adiunkt), Uniwersytecie Szczecińskim (adiunkt), Wyższej Hanzeatyckiej Szkole Zarządzania w Słupsku (adiunkt) oraz Społecznej Akademii Nauk w Łodzi (Dziekan Wydziału w Kołobrzegu i Koszalinie). Jest autorem sześciu książek oraz 155 publikacji naukowych z dziedziny ekonomii oraz zarządzania. Wypromował 596 licencjatów oraz 330 magistrów ekonomii i zarządzania. Współpracował z Uniwersytetami w Bratysławie i Żilinie oraz Fachhochschule w Dortmundzie.

W latach 2008–2019 był członkiem, sekretarzem i przewodniczącym Rady Nadzorczej w Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A.

Wieloletni działacz społeczno-gospodarczy w Kołobrzegu. Nagrodzony Srebrnym Krzyżem Zasługi (2003), Złotym Gryfem Zachodniopomorskim (2009) i Złotym Krzyżem Zasługi (2009).