Ministerstwo
Infrastruktury

Sekretarz stanu
Arkadiusz Marchewka

Znak pisma: DNW-4.054.3.2024
Warszawa, 25 lipca 2024

Pani
Małgorzata Kidawa – Błońska
Marszałek Senatu RP

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na pismo z dnia 08.07.2024 r., znak BPS/043-14-302/24, przekazujące do Ministra Infrastruktury treść oświadczenia Pani Senator Anny Górskiej, w sprawie trójmiejskich portów i przetargów dotyczących terenów, na których jest lub będzie możliwy przeładunek zbóż, poniżej przedstawiam stanowisko odnoszące się do kwestii poruszanych przez Panią Senator.

Minister Infrastruktury, na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów *w sprawie wykazu spółek, w których prawa z akcji Skarbu Państwa wykonuje Prezes Rady Ministrów lub inni członkowie Rady Ministrów, pełnomocnicy Rządu lub państwowe osoby prawne, w tym jednoosobowe spółki Skarbu Państwa,* wykonuje m.in. prawa z akcji w spółce Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. z siedzibą w Gdańsku (dalej ZMPGda S.A.) oraz Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. (dalej ZMPGdy S.A.), łącznie ZMP.

Zadania zarządzającego portem morskim (ZMP) są zdefiniowane w ustawie o portach i przystaniach morskich, a kluczowym spośród nich pozostaje świadczenie usług portowych i zarządzanie nieruchomościami w obrębie portu morskiego. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, zarządy portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej nie mogą same wykonywać usług przeładunkowych. Wynika to z wprowadzonej w 1996 r., w związku z procesem przygotowania do wejścia do UE, zasady rozdziału działalności operatorów terminali, wykonujących usługi przeładunkowe oraz inwestujących w niezbędną do tego infrastrukturę i suprastrukturę (jak dźwigi czy inne urządzenia przeładunkowe) od działalności zarządów portów, polegającej na utrzymaniu i rozbudowie ogólnodostępnej infrastruktury (jak akweny portowe, obrotnice, drogi i tory kolejowe w porcie) oraz oddawaniu w najem, w procedurze konkursowej, zarządzanych gruntów. Powyższy zakaz wynika wprost z ustawy i obejmuje także spółki córki zarządów portów. Co do zasady, zarządy portów w związku z powyższym zostały także ustawowo zobowiązane do zbycia wszelkich aktywów służących działalności operatorskiej.
Podstawową działalnością zarządów portów jest świadczenie usług portowych (poza przeładunkiem i usługami pasażerskimi) oraz gospodarowanie i komercjalizacja nieruchomości w granicach portów, w tym prowadzenie inwestycji wyłącznie temu służących. Dodatkowo, wobec korzystania w prowadzonej działalności ze środków

unijnych, oraz dysponowania tzw. dobrem rzadkim (specyficzne nieruchomości z dostępem do nabrzeży) ZMP są zobowiązane co do zasady oddawać nieruchomości (zawierać umowy dzierżawy) w otwartych, przejrzystych, rynkowych postępowaniach, co determinuje wyłanianie operatorów i innych dzierżawców nieruchomości w przetargach publicznych.

Oba przetargi dotyczące terenów portowych, na których jest możliwy lub będzie możliwy przeładunek towarów rolno-spożywczych były rozpoczęte i unieważnione decyzjami zarządów tych portów. Minister Infrastruktury, działający w imieniu Skarbu Państwa jako akcjonariusza ZMP, nie posiada kompetencji do podejmowania decyzji bądź ingerowania w prowadzone przez Spółki postępowania przetargowe.

Procedura przetargowa wszczęta przez poprzedni ZMPGdy S.A. we wrześniu 2022 roku była realizowana do 25.04.2024 r., kiedy to decyzją nowego Zarządu Spółki została zakończona unieważnieniem na podstawie specyfikacji postępowania. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. w dniu 23.05.2024 r. ogłosił nowe postępowanie przetargowe. Termin składania ofert upłynął 03.07.2024 r. o godz. 10.00, a rozstrzygnięcie przetargu spodziewane jest do końca roku. Do tego czasu operatorem pozostanie dotychczasowy, tymczasowy dzierżawca.
Szczegółowe informacje na temat prowadzonego przez ZMPGdy S.A. postępowania przetargowego dostępne są pod adresem: https://www.port.gdynia.pl/przetarg/23-05-2024-r-postepowanie-na-dzierzawe-terminalu-zbozowego/

Z ostatniej informacji zamieszczonej pod wskazanym linkiem, datowanej 19.07.2024 r., wynika, iż komisja przetargowa poinformowała o potencjalnych dzierżawcach, którzy po złożeniu ofert wstępnych spełnili warunki udziału w postępowaniu i zostali zakwalifikowani do II etapu tj. prezentacji i omówienia ofert wstępnych, w tym koncepcji modernizacji przedmiotu dzierżawy oraz opisu planowanej działalności. W III etapie będą składane oferty ostateczne.
Aktualnie, zgodnie z komunikatami komisji przetargowej w postępowaniu biorą udział następujące podmioty (kolejność wg. wpływu wniosków):

LP	Nazwa i adres Dzierżawcy
1	KRAJOWA GRUPA SPOŻYWCZA S.A., 87-100 Toruń, ul. J.I. Kraszewskiego nr 40.
2	KONSORCJUM: 1. SPEED Sp. z o.o., 81-341 Gdynia, ul. Tadeusza Wendy 15, 2. TRIDENTE Sp. z o.o., 81-341 Gdynia, ul. Tadeusza Wendy 15, 3. ASTAR Sp. z o.o., 81-341 Gdynia, ul. Tadeusza Wendy 15.
3	OT PORT GDYNIA Sp. z o.o., 81-336 Gdynia, ul. Indyjska nr 13.
4	KONSORCJUM: 1. SZCZECIN BULK TERMINAL Sp. z o.o., 70-606 Szczecin, ul. S. Hryniewieckiego nr 26, 2. TAPINI Sp. z o.o., Al. Ujazdowskie 41, 00-540 Warszawa, 3. RIBERA Sp. z o.o., Al. Ujazdowskie 41, 00-540 Warszawa.
5	MONDRY Sp. z o.o., 80-864 Gdańsk, Plac Porozumienia Gdańskiego nr 1/202.

Odnośnie Portu w Gdańsku należy wskazać, że zgodnie z komunikatem dotyczącym odwołania Przetargu nr 1/SRH/2, opublikowanym w dniu. 20.05.2024 r., przetarg był przedmiotem zainteresowania kilku podmiotów, które skierowały do spółki szereg pytań i wątpliwości dotyczących jego warunków. W wyniku tego, ZMPGda S.A. podjął decyzję o

odwołaniu przetargu, celem opracowania nowych warunków na podstawie zgłoszonych uwag, z intencją przeprowadzenia nowego postępowania przetargowego.

Podkreślenia wymaga, że projektowanie zwiększenia przestrzeni magazynowej, modernizacji i budowa nowych terminali zbożowych powinny być poprzedzone adekwatnymi analizami, dotyczącymi zarówno potencjału i zapotrzebowania na przeładunki zboża w skali kraju, z uwzględnieniem globalnej i regionalnej sytuacji geopolitycznej, jak również zdolności inwestycyjnych samego Skarbu Państwa bądź spółek branżowych z państwowym kapitałem. Dostępność nieruchomości mogących służyć tego typu działalności w portach, w tym w szczególności w Gdańsku i Gdyni, jest potwierdzona. Zarówno ZMP Gdynia jak i Gdańsk prowadzą postępowania lub przygotowania do rozpoczęcia postępowania na wyłonienie dzierżawcy przynajmniej w dwóch lokalizacjach, zatem dostępny potencjał lokalizacyjny w otwartych postępowaniach jest do dyspozycji.

Dodatkowo należy wskazać, że polskie porty morskie są przygotowane do obsługi przeładunków zboża. W skali jednego miesiąca porty Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście są w stanie przeładować ponad 1 mln ton tego towaru. Maksymalne zdolności przeładunkowe w tym zakresie szacowane są na ok. 15 mln ton w skali roku, natomiast w roku 2023 w portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście przeładowano w sumie ok. 9,351 mln ton zboża. Dostępne statystyki za pierwszych sześć miesięcy br. również wskazują, że faktycznie realizowane przeładunki są poniżej maksymalnych zdolności przeładunkowych portów w tym segmencie cargo. W I półroczu 2024 r. przeładowano w portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście ok. 6,001 mln ton zboża (łącznie z uwzględnieniem innych produktów typu „agro", jak np. pasze, śruty etc.).
Znamienne jest to, że również same organizacje branżowe (rolnicze) potwierdzają, że polskie porty morskie mają wolne zdolności przeładunkowe do obsługi zboża. Mowa o piśmie Izby Zbożowo-Paszowej z dnia 11 marca 2024 r., w którym ww. organizacja wskazuje, że „(…) moce przeładunkowe w polskich portach nie są obecnie w pełni wykorzystane".

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Arkadiusz Marchewka