

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 108)
z dnia 15 kwietnia 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 108)

15 kwietnia 2026 r.

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

- **informację na temat przetargów publicznych na dzierżawę Bałtyckiego Terminala Zbożowego (BTZ) w Porcie Gdynia, z uwzględnieniem wpływu przedmiotu dzierżawy na Port Wojenny Gdynia.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Średnicka** naczelnik Wydziału Produktów Roślinnych w Departamencie Rynków Rolnych i Energii Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, **Piotr Gorzeński** prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska, Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, proszę już o zajęcie miejsc. Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dzisiaj w porządku obrad mamy jeden punkt, rozpatrzenie informacji na temat przetargów publicznych na dzierżawę Bałtyckiego Terminala Zbożowego w Porcie Gdynia, z uwzględnieniem wpływu przedmiotu dzierżawy na Port Wojenny Gdynia.

Szanowni państwo, jest z nami pan minister Marchewka. To cieszy, tym bardziej że pozostali goście, a w zasadzie przedstawiciele instytucji państwowych, których zaprosiliśmy na posiedzenie Komisji, mimo wcześniejszych deklaracji, że pojawią się na posiedzeniu Komisji, niestety, nie przyszli i nie poinformowali nas, dlaczego nie zdecydowali się wyjaśnić wszelkich wątpliwości dotyczących przetargu i dzierżawy, nad czym ubolewam. Zapraszałyśmy i przedstawiciele służb, które opiniowały samą procedurę przetargową zarówno w roku 2024, jak i w roku 2025, i zwycięzców wyłonionych w przetargach. Zapraszałyśmy również przedstawiciela Ministerstwa Obrony Narodowej z uwagi na to, że w niedużej odległości znajduje się infrastruktura portu wojennego. Będziemy wyjaśniać, dlaczego ci państwo nie pojawili się na posiedzeniu Komisji. Być może trzeba będzie wrócić do tego tematu, a być może trzeba będzie, chociaż nie zostało nam to w żaden sposób zakomunikowane, poprowadzić posiedzenie Komisji w trybie niejawnym. Tak jak mówię, nie dostaliśmy żadnej informacji, dlaczego wcześniej wymienionych państwa nie ma na posiedzeniu Komisji. Przekażę państwu wyniki naszego śledztwa w tym zakresie.

Szanowni państwo, zaczynamy. Jest pan minister. Bardzo proszę, panie ministrze, o przedstawienie stanowiska w tej sprawie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, przedstawimy szczegółowe informacje na temat przedmiotu dzisiejszego posiedzenia Komisji. Zrobię krótkie wprowadzenie, a następnie przekażę głos przedstawicielom portu, Ministerstwa Infrastruktury. Zacznę może od tego, że w porcie Gdynia działają w sumie cztery duże terminale, które zajmują się obsługą zboża: HES Gdynia Bulk Terminal, OT Port Gdynia, terminal, który wcześniej nazywał się Bałtycki Terminal Zbożowy oraz terminal grupy Speed. Są to cztery terminale, które zajmują się przeładunkami zboża w porcie w Gdyni. Terminal, o którym dzisiaj rozmawiamy – rozmawiamy także o postępowaniu przetargowym na jego dzierżawę – jest trzecim co do wielkości z czterech terminali. Nie jest największy i nie pełni najistotniejszej roli w całym porcie, jeżeli chodzi o przeładunki zboża.

Jeżeli chodzi o przeładunki, które były realizowane w porcie w Gdyni na przestrzeni ostatnich lat, mogę państwu powiedzieć, że w sumie w 2025 r. w polskich portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej przeładowano 8744 tys. ton zboża, z czego na Gdynię

przypadały 4637 tys. ton. Jeżeli chodzi o procentowy udział, 53% zbóż przeładowanych w największych polskich portach przeładowano w Gdyni. Udział w przeładunkach jest od kilku lat niezmienny i kształtuje się mniej więcej na tym samym poziomie. W roku 2024 było to 53,2%, w roku 2023 było to 54%, pomimo tego, że mieliśmy bardzo duże ilości zbóż, które były transportowane ze strony ukraińskiej w związku z wojną. A rok 2022, czyli jeszcze wcześniejszy, to 56%. Można powiedzieć, że jeżeli chodzi o wielkość przeładunków, jeżeli chodzi o zboża w Gdyni, od lat proporcjonalnie mamy ten sam poziom, który wskazuje na pięćdziesiąt kilka procent udziału w całym przeładunku zbóż w kluczowych portach dla gospodarki narodowej.

Jeżeli chodzi o zdolności przeładunkowe, które posiadamy, jest to 8720 tys. ton. Są to zdolności przeładunkowe terminali, które znajdują się w Gdyni. Są to zdolności, które mają jeszcze zapasy. Jak państwo popatrzycie na to, że w Gdyni przeładowano w ubiegłym roku niecałe 5 mln ton zbóż, to okazuje się, że zdolności przeładunkowe były dużo większe. Oznacza to, że jesteśmy przygotowani na sytuacje, w których wystąpiłaby konieczność zwiększenia przeładunków. A jak państwo doskonale wiecie, porty, spółki, jakimi są zarządy morskich portów, nie prowadzą działalności przeładunkowej, tylko prowadzą ją prywatne podmioty, które na terenie portów realizują działania przeładunkowe. I tak w Gdyni cztery największe terminale przeładowały w ubiegłym roku niecałe 5 mln ton zbóż, a potencjał był jeszcze większy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, nie chcę panu przerywać, ale co roku rozmawiamy o tych kwestiach na jednym z posiedzeń Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a dzisiaj jest bardziej wyspecjalizowane posiedzenie, które konkretnie ma dotyczyć jednego terminala, konkretnie procedur przetargowych. Nie rozmawiamy o wynikach finansowych, o tonażach, itd. Oczywiście cieszymy się, że port wykonuje tonaż na podobnym poziomie, ale pojawiło się trochę kontrowersji wokół przetargu. Jak pan wie, za pierwszym razem wyłoniony został oferent, który nie zyskał państwa przychylności. Przetarg został unieważniony. Nie wiemy dlaczego. A rok później, chyba dokładnie rok później bez trzech dni, został wyłoniony ten sam oferent i już zyskał państwa przychylność. Nie bardzo rozumiemy, dlaczego tak się wydarzyło. Trzeba zauważyć, że w wyniku tego działania, w związku z unieważnionym przetargiem tenże oferent nie mógł realizować zobowiązań, które wcześniej na siebie przyjmował, przez co straciliśmy, wedle mojej wiedzy, dobrych kilkadziesiąt milionów złotych w zakresie i wpływów do portu w Gdyni, a tym samym potem do Skarbu Państwa, i realizacji części inwestycji. Na tym chcielibyśmy się skupić, konkretnie na przetargach, co było w pierwszym przetargu, co w drugim, co straciliśmy, jeżeli coś straciliśmy w porównaniu do dwóch przetargów, gdzie został wyłoniony znowu, jak mówię, ten sam oferent. Dlaczego za pierwszym razem przetarg został unieważniony, a za drugim razem nie został unieważniony? Podobno, jak pisały media, było to ze względów bezpieczeństwa. Na początku było niebezpieczeństwo, a potem już było bezpiecznie? Po prostu tego nie rozumiemy. Chcielibyśmy to wyjaśnić, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Oczywiście przedstawimy wszystkie informacje, które są jawne i możliwe do przekazania. Przede wszystkim jeżeli chodzi o pierwotny przetarg, propozycja jego rozstrzygnięcia zapadła pod koniec 2023 r. za poprzedniego zarządu. Ministerstwo, realizując wszystkie działania, które są związane z podejmowaniem decyzji o wyrażeniu zgody na podpisanie umów, zawsze zasięga opinii różnych organów, w tym organów odpowiadających za bezpieczeństwo. W ustawie o portach i przystaniach morskich są przesłanki, które określają między innymi, że ze względów związanych z bezpieczeństwem istnieje możliwość niewyrażenia zgody przy realizacji pewnych działań o charakterze gospodarczym. Przy tym postępowaniu, tak jak zresztą przy każdym, zasięgnęliśmy opinii podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Informacje te są przekazane w trybie niejawnym. Chcę państwu tylko zwrócić uwagę na to, że wówczas sytuacja geopolityczna związana z atakiem Rosji na Ukrainę i dużymi ilościami zboża, które przechodziły przez Polskę, była zupełnie inna niż rok później. Dzisiaj tak wielkich wolumenów zboża, które szły od strony ukraińskiej, po prostu już nie ma. Sytuacja jest ustabilizowana. Dokumenty, które są przedstawiane przez służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo, mają charakter niejawnym. Na podstawie tych dokumentów zostały podjęte decyzje. To nie jest widzimisię ministra albo urzędników, którzy mówią: „zgodzimy się lub nie”, tylko są to decyzje, które muszą opierać się wprost na dokumentach, które otrzymujemy z innych podmiotów.

Po tym, kiedy nie została wyrażona zgoda na zawarcie umowy, zostało powtórzone postępowanie. Postępowanie zostało zakończone w sposób podobny, jednak przy innych parametrach gospodarczych oferty, która została złożona, o czym pan prezes wraz z zespołem będzie mógł powiedzieć. Po raz kolejny przeszliśmy całą procedurę i ścieżkę zbierania opinii na temat realizacji przedsięwzięcia. Pozwoliło to na podjęcie decyzji o wyrażeniu zgody.

Chcę zaznaczyć, że podmiot, który wziął udział w postępowaniu i złożył najlepszą ofertę ze względu na kwoty dzierżawy, kwoty związane z przeładunkami, inwestycje, które sięgają wielu milionów złotych, jest podmiotem, który nie uzyskał jeszcze zgody od Komisji Europejskiej na tak zwaną koncentrację, dlatego że w związku z tym, że jest to przedsiębiorstwo, które działa w rygorze międzynarodowym, tutaj nie wystarczy opinia Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta w zakresie zgody na koncentrację, ale potrzebna jest zgoda Komisji Europejskiej. Od pierwszego postępowania takiej zgody nie było. Postępowanie cały czas trwa. Według informacji, które posiadamy, jest ono już na ukończeniu, ale o szczegółach powiedzą przedstawiciele portu. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to na samym początku poproszę pana prezesa Piotra Gorzeńskiego, prezesa Zarządu Morskiego Portu Gdynia, o przedstawienie tej informacji, a kwestie, o które pan przewodniczący pytał, które wynikają z ustawy o portach i przystaniach morskich, gdzie są zawarte stosowne przepisy, szczegółowo przedstawi pani dyrektor Natalia Zajac. Najpierw poproszę pana prezesa.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poproszę tylko o jedno doprecyzowanie, panie ministrze, zanim przejdziemy do pytań po wypowiedzi pana prezesa. A kiedy państwo złożyliście wniosek do Komisji Europejskiej?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

To nie my, to przedsiębiorca musi złożyć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale mógł złożyć dopiero po rozstrzygnięciu przetargu i po wyborze, czyli po wrześniu 2025 r. tak?

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Piotr Gorzeński:

SBT, czyli firma, która zwyciężyła, mogła złożyć wniosek do Komisji Europejskiej dopiero po podpisaniu umowy przedwstępnej, którą podpisaliśmy w lipcu zeszłego roku.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję. Panie prezesie, proszę się przedstawić i kontynuować.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Piotr Gorzeński:

Dzień dobry państwu. Piotr Gorzeński. Jestem prezesem Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

Jeżeli państwo pozwolicie, to drobny rys historyczny, gdyż wydaje mi się, że będzie to pomocne w zrozumieniu procesów, o których będziemy mówili, a które obecnie prowadzi port. Otóż od roku 2005 do roku 2022 na terenie naszego terminala zbożowego operowała spółka o nazwie Bałtycki Terminal Zbożowy. Była to spółka, która była własnością dwóch podmiotów znanych na rynku zbożowym, mianowicie firm Cefetra i ABM. Niestety, jakieś względy biznesowe sprawiły, że mariaż ten nie był zbyt udany. Efektem siedemnastoletniej współpracy były gwałtowne spadki przeładunków i degradacja infrastruktury technicznej na terenie terminala. Powiem tylko o tym, że w roku 2005, w którym spółka Bałtycki Terminal Zbożowy zaczynała swoją działalność, terminal zbożowy generował ponad 50% przeładunków zboża na terenie portu gdyńskiego. W latach 2022-2023 terminal zbożowy generował 10-12%. Taka była skala spadku przeładunków zboża. Jak powiedziałem, wiązało się to również z bardzo znaczną degradacją infrastruktury technicznej terminala.

Wobec tego w roku 2022, kiedy została rozwiązana umowa ze spółką Bałtycki Terminal Zbożowy, przed zarządem portu pojawiła się konieczność odbudowy terminala przede wszystkim od strony technicznej oraz oczywiście konieczność wyboru nowego operatora. Przyjęto taką oto koncepcję, że część kwestii technicznych odbudowy terminala wziął na siebie port w zakresie, w którym port jest merytorycznie przygotowany, a mianowicie w zakresie strony morskiej, nabrzeży. Całą część dotyczącą przeładunków pozostawiono do deklaracji w przetargu potencjalnym operatorom. Port swoją część inwestycji zrealizował. Zakończyliśmy ją w zeszłym roku, dokładnie 30 czerwca. Obejmowała ona przede wszystkim pogłębienie miejsca postojowego przy Nabrzeżu Indyjskim. Mamy tam obecnie głębokość 15,5 metra, co pozwala cumować największym zbożowcom, które mogą się pojawić na Bałtyku z zanurzeniem około 14,5 metra. Odbudowano

nabrzeże portowe, 537 metrów samego nabrzeża wraz z infrastrukturą. Posadowiono odpowiednie tory pod docelowe urządzenia przeładunkowe. Całość inwestycji po stronie portu to była kwota 162 mln zł. Jak powiedziałem, została zakończona 30 czerwca roku ubiegłego.

Teraz może przejdę do pierwszego przetargu, który, tak jak wspomniałem, był koniecznością w obliczu tego, że umowa z Bałtyckim Terminalem Zbożowym została zakończona. Funkcjonowanie pierwszego przetargu rozpoczęło 22 września 2022 r. Publiczne otwarcie wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu nastąpiło 31 stycznia 2023 r. Wnioski o udział w postępowaniu wraz z ofertami wstępnymi złożyły następujące firmy. Pierwsze konsorcjum to Mondry, Agrolok, Chemirol. Druga firma to OT Port Gdynia. Trzecie konsorcjum to Speed, NTA, Tridente, Astar. I czwarte konsorcjum to Szczecin Bulk Terminal, Tapini, Ribera. Wszystkie te podmioty spełniały warunki udziału w postępowaniu. Termin składania ostatecznych ofert upłynął 20 września 2023 r. Wszystkie podmioty złożyły ostateczne oferty. Ocena ofert sprawiła, tak jak już zresztą tutaj padało na sali, że wybraną firmą zostało konsorcjum Szczecin Bulk Terminal, Tapini, Ribera. 26 marca 2024 r. minister infrastruktury wydał decyzję odmowną co do podpisania trzydziestoletniej umowy na dzierżawę terminala zbożowego dla tej właśnie firmy. Wobec powyższego zaistniała konieczność rozpisania nowego postępowania. Postępowanie wszczęto 23 maja 2024 r. Podmioty, które się zgłosiły, to podobna konfiguracja, może z małymi zmianami. Były to firmy OT Port Gdynia, konsorcjum Speed, Tridente, Astar, Mondry, konsorcjum Szczecin Bulk Terminal, Tapini, Ribera. Jako dodatkowa firma, której nie było w pierwszym powstaniu, pojawiła się Krajowa Grupa Spożywcza. Termin składania ostatecznych ofert upłynął 17 września 2024 r. W wyniku otwarcia ofert i ich oceny, jak już też padało tutaj na sali, ponownie została wybrana firma Szczecin Bulk Terminal, przy czym należy zauważyć, że oferty, które zostały złożone przez firmy w drugim postępowaniu, generalnie były wyższe, lepsze dla portu jak oferty złożone w pierwszym postępowaniu.

Od momentu wyboru firmy konsorcjum SBT z firmami Tapini, Ribera port rozpoczął proces pozyskiwania zgód korporacyjnych i uzgodnień ze wszystkimi koniecznymi urzędami. Proces ten zakończył się w czerwcu 2025 r. W lipcu 2025 r., jak już też wspominałem, podpisaliśmy umowę przedwstępną i skierowaliśmy do pana ministra infrastruktury wniosek o wydanie zgody na podpisanie umowy docelowej. Otrzymaliśmy zgodę. Wówczas zakończył się proces pozyskiwania wszelkich zgód korporacyjnych, które port musiał pozyskać, żeby podpisać umowę ze spółką SBT. Jak już mówiliśmy, moment podpisania umowy przedwstępnej był momentem, w którym SBT mogło złożyć wniosek do Komisji Europejskiej dotyczący koncentracji.

Powiem tylko, że w naszych zapisach przetargowych była informacja, obbligo do tego, żeby firma, która zwycięży, złożyła wniosek do UOKiK-u, do naszej instytucji. UOKiK z kolei wydał decyzję, że nie jest władny podjąć decyzji dotyczącej tej firmy. Ma ona skalę międzynarodową. Wobec tego wniosek powinien być skierowany do urzędu europejskiego. Wniosek został złożony. Jesteśmy w fazie prenotyfikacji, wymiany informacji. Oczywiście informacji przede wszystkim udziela SBT, ale również port był wielokrotnie pytany przez urząd europejski o różne szczegóły dotyczące procesu. Braliśmy udział w wideokonferencjach, wyjaśniając kwestie, które nurtowały urzędników europejskich. Tak jak pan minister wspominał, wydaje się, oczywiście nie mamy pewności i nie możemy mieć pewności, gdyż organ europejski nie ma określonego czasu na zakończenie postępowania, ale wydaje nam się, że zbliżamy się do końcówki procesu. Myślę, że to już kwestia pojedynczych tygodni, ażeby konsorcjum SBT otrzymało zgody. Powiem tylko, że nie czekając na zgody, staramy się zrobić wszystko po stronie portu, żeby być gotowym do współpracy z SBT w momencie, w którym SBT otrzyma zgodę. Mianowicie w końcówce roku 2025 wystąpiliśmy o pozwolenie środowiskowe dotyczące inwestycji. Otrzymaliśmy je. Jesteśmy w oczekiwaniu na warunki zabudowy nowej inwestycji planowanej przez SBT. Tak jak powiedziałem, robimy wszystko, ażeby w momencie, w którym SBT otrzyma zgodę, być gotowym do tego, żeby startować operacyjnie do pracy.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jeszcze warto powiedzieć o tym, dlaczego był przetarg na dofinansowanie nabrzeży.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Piotr Gorzeński:

Oczywiście tak, nie wspominałem o tym. Transparentny przetarg musiał być zrealizowany, dlatego że kwoty inwestycji, o których mówiłem, zawierały również dotacje unijne. Pozyskaliśmy dotacje unijne. W szczególności, jak wspominałem, wchodziła tam w rachubę kwestia pogłębienia kanałów portowych. Jest to wielki projekt, który trwał od kilku lat. Dopiero go kończymy tak

naprawę. Był to projekt, którego koszt przekraczał 1 mld zł, a kwota dofinansowania unijnego to było ponad 270 mln zł. Tak jak powiedziałem, kwestia inwestycji w terminal zbożowy była elementem tego projektu. Wobec powyższego wybór potencjalnego operatora obiektu może odbywać się tylko i wyłącznie na transparentnych zasadach.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie wyobrażam sobie innych przetargów w Polsce, nawet jak nie ma dotacji unijnych, jak na transparentnych zasadach. Drodzy państwo, otwieram dyskusję. Pan poseł Marek Gróbarczyk.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, ponieważ temat jest powszechnie znany od dawna, zresztą doskonale znany panu ministrowi Marchewce, który przeprowadzał kontrolę poselską w trakcie tego, jak był posłem, więc doskonale zna sprawę, było to podstawą do tego, żebyśmy wniesli do prokuratury wnioski o podejrzenie popełnienia przestępstwa z art. 296, czyli wyrządzenia znacznej szkody majątkowej przez pana ministra Marchewkę oraz przez pana ministra Klimczaka i niestety, pana dyrektora Krężla – nie wiadomo dlaczego państwo kazaliście mu podpisać unieważnienie przetargu – oraz przekroczenia uprawnień przez funkcjonariuszy publicznych. Proszę państwa, nastąpiła tu naprawdę bardzo ciekawa sprawa, ponieważ w marcu 2024 r. pan minister Marchewka, jako odpowiedzialny za gospodarkę morską, unieważnia przetarg, zwracając się oczywiście do służb, na podstawie opinii MON-u, które stwierdza, że spółka tworzy bezpośrednie zagrożenie dla portu wojennego oraz dla bezpieczeństwa państwa. Od ABW oraz od Agencji Wywiadu – zostaje to utajnione – cały czas dostaje informacje w sprawie STR, czyli konsorcjum. Czytałem tę opinię, nie mogę państwu powiedzieć, ale jest ona przerażająca, co tam wymyślono na temat spółki STR. Wszystkich państwa odsyłam do tego, żebyście przeczytali, jakie dokumenty wytworzono właśnie po to, żeby unieważnić przetarg. Jest on unieważniony ze względów bezpieczeństwa. W roku 2025 pan minister nakazuje rozpisanie ponownego przetargu. W wyniku przetargu wygrywa spółka STR. Aha, jeszcze chciałem powiedzieć, że minister zwraca się oczywiście również do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, które nie widzi żadnych podstaw i pisze, że nie zna opinii Agencji Wywiadu, nie zna opinii Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Teraz pan minister ogłasza kolejny przetarg, rozstrzyga go i dopuszcza STR, spółkę, nazwijmy to oczywiście w cudzysłowie, gdyż nie znajduję innego słowa, niebezpieczną, gdyż na tej podstawie unieważniono przetarg. W tym momencie rozstrzygają przetarg i uznają, że jedyną spółką, która może wygrać, jest właśnie konsorcjum STR. Zgodnie z pismem, które dostałem od pana ministra, występują do ministra obrony narodowej, ministra spraw wewnętrznych i administracji, ministra aktywów państwowych, ministra rolnictwa i rozwoju wsi, ministra klimatu i środowiska, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, szefa Agencji Wywiadu, prezesa ARI-MR. Stwierdzają, że nikt nie wnosi negatywnej opinii.

Szanowni państwo, albo to jest konfabulacja oraz celowe wprowadzenie i działanie na szkodę portu, ponieważ umowa powinna zostać podpisana 24 marca 2024 r. i od tego czasu konsorcjum powinno już mieć dzierżawę, albo trzeba zastosować art. 165 Kodeksu karnego, że sprowadza pan niebezpieczeństwo powszechne na państwo polskie. Na jakiej podstawie dzisiaj wydaje pan zgodę spółce, którą wcześniej pan nazywał niebezpieczną? Oczywiście sprawę złożyliśmy do prokuratury. Też powiem państwu, jak to wygląda. W naszej opinii spółka została potraktowana skandalicznie. Myślę, że kiedy odtajnimy, dlatego że przecież państwo nie odtajnia, ale kiedy odtajnimy to, co napisaliście, to spółka będzie chyba dochodziła swoich praw w tym zakresie. Przynajmniej ja bym tak zrobił. Postępowanie zostało umorzone przez młodszego referenta. Młodszy referent stwierdził, że nie było żadnego przekroczenia uprawnień, nie odnosząc się zupełnie do art. 296 dotyczącego wyrządzenia szkody majątkowej. A przypomnę, że na dzień dzisiejszy to już jest 100 mln zł, dlatego że ponad dwa lata spółka nie działa w porcie. Z tego tytułu port osiągnął straty blisko 100 mln zł w wyniku niepodpisania umowy z operatorem.

Oczywiście wykonaliśmy cały zakres zażaleń do prokuratury. W efekcie tego prokurator skierował sprawę do sądu o wydanie postanowienia, czy rozpocznie się postępowanie prokuratorskie w zakresie dojścia do stwierdzenia, na jakiej podstawie dokonano takiego działania. Czekamy na rozstrzygnięcie sądu. W międzyczasie dziwi nas postawa zarządu portu. Jak państwo wiecie, zmienił się zarząd, przynajmniej zmienili się wiceprezesi w ostatnim czasie. Jednym z argumentów prokuratura było to, że nie jesteśmy osobami uprawnionymi do tego, żeby wnosić o rozpoczęcie postępowania prokuratorskiego. W takim razie wniesiliśmy skargę w tym zakresie, ale złożyliśmy również zawiadomienie do prokuratury, dlaczego zarząd portu dopuszcza do sytuacji,

w której port nie realizuje przeładunków na danym terminalu z powodów politycznych, które dzisiaj wymyślił pan minister, albo mamy nadzieję, że nie wymyślił, tylko opiera się na racjonalnych zasadach. A z drugiej strony jeżeli tak, to w świetle wojny i całego zagrożenia mamy potworne zagrożenie w związku ze spółką, o której wcześniej mówił pan minister.

Konkludując myślę, że niepotrzebne są wyjaśnienia w tym zakresie, gdyż sprawa jest oczywista. Mamy interpelacje, mamy odpowiedzi, mam nadzieję, że dzisiejsze spotkanie również będzie podstawą do postępowania prokuratorskiego. Nie wierzymy, że teraz zakończy się w jakikolwiek praworządny sposób, ale mamy nadzieję, że w przyszłości to nastąpi, dlatego że nie może dochodzić do tego, że rządzący politycznie wymyślają sobie, że nagle wyrzucają cały przetarg w powietrze, wyrzucają operatora, następuje zablokowanie przeładunków, środków unijnych. Zresztą notabene powiem państwu, że sprawę oddaliśmy również do Prokuratury Europejskiej, ponieważ wierzymy, że tam nie będzie politycznego wpływu na decyzje i sprawa zostanie przebadana. Pokazuje to, jak dzisiaj wygląda zarządzanie portem Gdynia. Pogłębione nabrzeże, bodajże 300 mln ze środków unijnych, które zostało na to przeznaczone i to wszystko stoi puste, nie zarabia tylko z tego powodu, że politycznie utracili sobie przetarg. Bo jak nie politycznie, to dlaczego dzisiaj spółka dostała umowę podpisaną na 30 lat? Ta sama. Nic się nie zmieniło w żadnym zakresie. Natychmiast trzeba to wyjaśnić, ale nie przez pana ministra, tylko przez niezależną, mamy nadzieję, prokuraturę. Chodzi o pokazanie z drugiej strony w świetle... Mam nadzieję, że pan, panie ministrze, nakręci sobie kolejną rolkę, jak to świetnie porty pracują, pokazując, w jakiej katastrofalnej sytuacji, do czego pan doprowadził w porcie Gdynia...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Cieszę się, że pan ogląda i widzi, że można.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Cieszę się, że dzisiaj pan jest świadomy tego, co się dzieje, dlatego że spotkanie to jako dowodowe również będzie podstawą do postępowania prokuratorskiego. Ja pana tu absolutnie nie straszę, nie chcę straszyć, ale wszyscy w ministerstwie wiedzieli, że nie wolno tego zrobić, jeżeli nie ma odpowiednich podstaw. A jeżeli są odpowiednie podstawy, to to, co pan zrobił, to jest po prostu rzecz niebywała i skandaliczna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Czy ktoś chciałby zabrać głos? Pan minister Marchewka, proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Oczywiście odniosę się do kilku spraw, które tutaj zostały poruszone, zresztą muszę, powinienem, dlatego że za każdym razem uważam, że najlepszą obroną przeciwko wielkiemu kłamstwu jest prawda. A pan, panie pośle, były panie ministrze, jest mistrzem w rozpowszechnianiu fake newsów. Na każde kłamstwo będę reagował w sposób zdecydowany. Zacznę od tego, że świat się skończył. Politycy PiS mówią o konieczności zajęcia się sprawami przez Prokuraturę Europejską, tę Prokuraturę Europejską, do której nie chcieli przystąpić, gdyż mówili, że to jest zbyt duży organ. Gratuluję, panie pośle, że w końcu zmienia pan zdanie, zwracając uwagę na przydatność niektórych organów.

Po pierwsze, chcę zwrócić uwagę na kwestie zasadnicze. To nie jest tak, jak pan mówi, że w Ministerstwie Infrastruktury powstają opinie na temat operatorów prywatnych. Ja też mogę pana zapytać, dlaczego jest pan tak wielkim zwolennikiem prywatnej firmy i tak bardzo staje pan w jej obronie z niewiadomych względów, ale nie będę tego robił, dlatego że nie jest to moja rola. Chcę panu powiedzieć jasno, że wszystkie postępowania, które są prowadzone przez Ministerstwo Infrastruktury, są prowadzone w sposób transparentny. Nie wiem, jak to było za pana czasów, może było inaczej, ale to, co jest realizowane obecnie, jest to podejmowanie decyzji na podstawie opinii podmiotów, które nie są zależne od Ministerstwa Infrastruktury. I jeżeli jest przesłanka w ustawie, którą powinien pan dobrze znać... Mam nadzieję, po ośmiu latach pracy pan wie, że musi pan stosować przepisy, które są zawarte w ustawie. A jeżeli z organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przychodzą konkretne informacje, to nie jest tak, że minister podejmuje sobie decyzję „zostawię to albo tego nie wykorzystam”. Podejmuje decyzję na podstawie obowiązujących przepisów. Do tego są upoważnieni pracownicy, którzy takich decyzji wydają każdego tygodnia przynajmniej kilka. Wiem, że niektóre decyzje podpisywał pan osobiście, tak jak na przykład tę, żeby w Świnoujściu zbudować alternatywną dla polskich armatorów rampę ro-ro, żeby wpuścić zagranicznych operatorów. To podpisał

pan sam, tylko nie wiem dlaczego, dlatego że nigdy do tej pory ministrowie tego nie robili. Więc może powinien pan najpierw popatrzeć w lustro i odpowiedzieć sobie na pytanie, jakie są efekty pana działań w tym zakresie.

My w Ministerstwie Infrastruktury wykonaliśmy pracę, która jest pracą transparentną, związaną z zebraniem wszelkich materiałów, na podstawie których podejmowane są decyzje. A przetargi, postępowania publiczne na wyłanianie operatorów prowadzą spółki jako niezależne organy. Minister ani nie rozpoczyna przetargów, ani ich nie rozstrzyga. Wszystko jest po stronie spółek portowych, które mają swoje zarządy, swoje rady nadzorcze, a ze względu na funkcjonowanie ustawy o portach i przystaniach morskich są tam rozwiązania, które w wyjątkowych przypadkach pozwalają na podejmowanie decyzji innych niż zaproponowane przez porty. Ale nie są to decyzje podejmowane na podstawie widzimisię ministra, tylko są to decyzje podejmowane przez urzędników w ramach procedury administracyjnej na podstawie opinii różnego rodzaju organów. Zawsze tak robiliśmy i zawsze tak robimy. Przykład jest taki, że w momencie, w którym jakiś prywatny udziałowiec chce sprzedać udziały swojej firmy funkcjonującej na terenie portu, to Ministerstwo Infrastruktury zawsze pyta inne ministerstwa i podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo o opinię w tej sprawie. Jeżeli pojawiają się jakieś wątpliwości, to jesteśmy tymi opiniami związani. Po prostu tak to wygląda. Wszystkie działania w tej sprawie zostały podjęte na podstawie opinii, które zostały wydane przez instytucje związane z bezpieczeństwem. Ministerstwo Infrastruktury, podkreślam, nie ocenia zasadności wyboru konkretnego operatora, dlatego że jest to rola portu. Ministerstwo Infrastruktury, pełniąc funkcję nadzoru właścicielskiego, daje tak zwane zielone światło lub w przypadkach, kiedy inne podmioty mają wątpliwości, nie daje go. I tak to wygląda.

A co do kontroli poselskiej, o której pan mówi w czasie dwutygodniowego rządu, gdzie sprawował pan funkcję wiceministra, tylko przypomnę panu, że żadnych dokumentów nie chciał pan wtedy udostępnić. Proszę sobie przypomnieć tę sprawę. A jeżeli postępowanie trwało od 2022 r., no to może pan sobie sam odpowiedzieć na pytanie, dlaczego pan tego nie zrobił, tylko zostawił na tydzień po zakończeniu funkcjonowania pracy rządu dwutygodniowego. Panią dyrektor Natalię Zając poproszę jeszcze o przedstawienie szczegółowych zasad realizacji działań, które wynikają z ustawy o portach i przystaniach morskich, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Natalia Zając:

Dzień dobry państwu. Natalia Zając. Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury.

Co do procedury, padło już dużo wyjaśnień, natomiast żeby jeszcze uporządkować, dodam, że minister infrastruktury wydaje decyzję administracyjną na podstawie ustawy o portach i przystaniach morskich, której przedmiotem jest zgoda bądź odmowa zgody na wykonanie określonej czynności prawnej. W tym przypadku chodziło o rozporządzenie prawami do nieruchomości, w tej konkretnej sprawie chodziło o dzierżawę. Tylko tego dotyczy postępowanie administracyjne. W postępowaniu, zgodnie z ustawą, możemy wystąpić o opinię organów. Zrobiliśmy to. Już padło, do jakich organów wystąpiliśmy, więc nie będę tego powtarzać. W pierwszym postępowaniu w 2024 r., kiedy decyzja była odmowna, otrzymaliśmy negatywne opinie o niejawnej treści. W związku z tym nie możemy tutaj dokładnie powiedzieć o tej treści. Trochę padło, jakby spółka się nam nie podobała i dlatego wydaliśmy odmowę. Natomiast trzeba bardzo mocno podkreślić, że w postępowaniu administracyjnym my nigdy nie oceniamy sprawy pod kątem podmiotowym, w tym sensie, że nie patrzymy na to, że ktoś jest taki, a taki, w związku z czym nie udzielimy mu zgody. W postępowaniu administracyjnym zawsze badamy przedmiot sprawy, całe okoliczności. Negatywne opinie, generalnie odpowiem w ten sposób, żeby już nie odnosić się tutaj konkretnie do sprawy, gdyż nie mogę tego zrobić, dotyczą tego, że dana transakcja w danych okolicznościach w danym czasie może spowodować zagrożenie dla bezpieczeństwa. A zatem to nie jest kwestia personalna. Chciałabym to bardzo mocno podkreślić, dlatego że jest to postępowanie administracyjne.

Warto też zaznaczyć, że spółka dochodziła swoich praw w pierwszym postępowaniu w 2024 r. przed sądem administracyjnym, złożyła skargę do sądu. Postępowanie jest prawomocnie zakończone wyrokiem pozytywnym w stosunku do rozstrzygnięcia ministra infrastruktury. Sąd administracyjny również wydał rozstrzygnięcie potwierdzające prawidłowe proceduralne działanie

ministra infrastruktury. W 2025 r., tak jak już wielokrotnie zostało tutaj podkreślone, nie uzyskaliśmy negatywnej opinii, która stanowiłaby podstawę do wydania odmowy zgody.

Chciałabym też zwrócić uwagę, że ustawa o portach i przystaniach morskich nakazuje odmówić zgody w sytuacji, kiedy wystąpiłoby zagrożenie między innymi dla różnych wartości chronionych ustawowo, w tym dla bezpieczeństwa państwa. W związku z tym, jeżeli od organu, który jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo państwa, uzyskujemy opinię, która wskazuje, że jest takie zagrożenie, to my nie mamy luzu decyzyjnego w tym zakresie. Co prawda, owszem, jest to opinia, przy czym jest to opinia organu, który odpowiada za ten obszar. Trudno tutaj dyskutować z tą opinią. Ustawa zobowiązuje nas do wydania w takiej sytuacji decyzji odmownej. I znowu w 2025 r., w sytuacji, kiedy nie mieliśmy opinii, która by wskazywała na bezpośrednie, jednoznaczne zagrożenie, to nie mieliśmy podstaw do tego, żeby odmówić wydania zgody, dlatego że ustawa daje nam konkretne wskazania, kiedy musimy odmówić, a kiedy możemy wydać zgodę. W związku z tym decyzje, podkreślam, zapadły w postępowaniu administracyjnym. Zostało to przeprowadzone zgodnie z ustawą o obszarach morskich i Kodeksem postępowania administracyjnego. W pierwszym postępowaniu nawet mamy postanowienie NSA w związku z działaniami spółki, która próbowała dochodzić swoich praw w postępowaniu. Tak to wygląda od strony administracyjnej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście z wielkim zaciekawieniem przysłuchuję się dyskusji. Mogę powiedzieć panu ministrowi Marchewce, że Niccolo Machiavelli mógłby od pana uczyć się amoralności w polityce. Tym bardziej jeżeli przechodzi pan do pozamerytorycznego sposobu atakowania przeciwnika argumentum ad personam, nawiązuje pan do bardzo niedobrej praktyki, wręcz podłej praktyki w aspekcie udzielania pewnych informacji i wyjaśnień. To po pierwsze.

Po drugie, proszę państwa, Komisja Europejska. Faza prenotyfikacji może trwać wiele miesięcy, jeżeli chodzi o Komisję Europejską. Praktycznie powinny tu wybrzmieć dwa aspekty. Pierwszy aspekt. Może nie ma co dziwić się Komisji Europejskiej albo w ogóle jakimkolwiek władzom, że jeżeli dochodzi tu do zjawiska, że najpierw firma jest bardzo, bardzo niebezpieczna, a więc przerażająco niebezpieczna, a za jakiś czas staje się przerażająco dobra, no to każdy, kto w jakiś sposób ma mieć moc decyzyjną, musi się nad tym zastanowić. To jest pierwszy aspekt sprawy, który nie dziwi. Drugi, który bardzo dziwi, to aspekt warunkowości. Jeżeli Komisja Europejska dała 270 mln zł dofinansowania unijnego na projekt, to teraz praktycznie może wszystko robić. Możemy sobie pomyśleć, że jeżeli jakiegokolwiek inne inwestycje w Polsce byłyby z udziałem dotacji unijnych, to praktycznie zawsze Komisja Europejska może wydać zgodę, może nie wydać zgody. A więc cały czas jest warunkowość. Nawet w aspekcie SAFE możemy zobaczyć, co Komisja Europejska może robić. Praktycznie wszystko może robić.

Teraz konkluzja. Przykro słuchać, praktycznie jest to nawet niepoważne, jeżeli komisję sejmową traktuje się w ten sposób. To co opowiadał, mówił, przedstawiał pan poseł Gróbarczyk, to, co potem odpowiadał pan minister Marchewka, mówiąc, że jest to czysta transparentność, to nawet z punktu widzenia kategorii czysto ludzkich były to tylko opinie. Pani dyrektor, sama pani powiedziała. Decyzje podejmuje właściwy minister. W czysto ludzkich kategoriach nie zastanawiało was to, że najpierw była to firma bardzo, bardzo niebezpieczna, a potem bardzo bezpieczna, nie zastanawiało was w czystych kategoriach ludzkich, że coś jest nie tak? A więc proszę się nie dziwić, że są zawiadomienia do prokuratury, do różnego rodzaju służb, i tak dalej, dlatego że tak państwo nie może działać, że w jakimś momencie wszystkie służby mówią, że to jest przerażająca, niebezpieczna firma, a za rok wszystkie służby, łącznie z ARiMR-em, łącznie z innymi instytucjami, wszystkimi ministerstwami mówią, że to jest super, bardzo dobra, krystalicznie czysta firma. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Mnie też to trochę zadziwia, chociaż jeżeli jest tak, jak mówi pani dyrektor Zając, że minister merytorycznie jest związany opinią, nie chciałbym być w takiej skórze, że miałbym wydawać decyzję wbrew na przykład opinii ABW, że coś narusza bezpieczeństwo. W tym kontekście zastanawia mnie, czy służby zachowały się tak, jak należy, czy być może służby nie dokonały tutaj działań, które miały stordedować tę inwestycję. Zastanawiam się, czy państwo analizowaliście

ten wątek. Dla państwa nie jest dziwne, że raz były wydane opinie pozytywne, to znaczy raz były opinie, że rzeczywiście spółka nie można być operatorem, a potem, że może być? Czy państwo potem w jakiś sposób staraliście się to wyjaśniać u służb, nie wiem, podnosić to do rangi ministerialnej, zgłaszaliście tę sprawę do koordynatora służb specjalnych, wskazując na to, że wydarzyła się tu jakaś dziwna sytuacja? Rozumiem, że to było kilka służb. MON, ABW i Agencja Wywiadu, tak? Wszystkie mówiły, że firma nie nadaje się do tego, żeby była operatorem, tak? Czy państwo potem jakoś to kontrolowaliście, weryfikowaliście, dlaczego tak się stało? Czy państwo podnosiliście to wyżej w randze, wskazując na to, że być może doszło do jakiegoś celowego działania ze strony służb, które miało uniemożliwić wejście operatora wybranego zgodnie z prawem w transparentnym przetargu?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, nie mamy takich informacji. Kwestie, które są podnoszone przez podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo, są decyzjami i opiniami formułowanymi przez podmioty, które za to odpowiadają. Rolą ministra infrastruktury nie jest wyjaśnianie szczegółowych informacji, tym bardziej, że opinie podmiotów wydawane są na podstawie działań, o których my po prostu nie mamy wiedzy. Z naszego punktu widzenia kluczowe jest to, żeby w sposób gospodarczy – tak tutaj na to patrzymy, jeśli chodzi o kwestie rozwoju portu – podejmowane były decyzje, które będą zapewniały kwestie związane z rozwojem portu. Rzeczywiście pierwsza procedura zakończyła się w taki sposób ze względów, o których państwo już wiecie i słyszeliście. Nawet sąd administracyjny stanął po stronie ministerstwa w tym zakresie. Drugie postępowanie toczyło się w zupełnie innych okolicznościach. Tu już musicie państwo sami spróbować ocenić, czy jesteśmy w innej sytuacji geopolitycznej niż byliśmy w 2023 r. oraz jak wyglądają kwestie związane z przeładunkami zbóż. Możemy się tych kwestii tylko domyślać. Nie jest rolą Ministerstwa Infrastruktury, żeby oceniać działania, które są związane z bezpieczeństwem, tym bardziej, że jak popatrzymy na przeładunki w tym terminalu, to w ostatnich latach od 2023 r. jest to mniej więcej zaledwie albo aż jedna dziesiąta zboża, która jest przeładowywana w porcie w Gdyni. Przepraszam, ale mam wrażenie, że to niektórzy parlamentarzyści nadają tej sprawie kontekst polityczny, dlatego że z punktu widzenia bezpieczeństwa żywnościowego w porcie w Gdyni są terminale, które realizują dużo większe przeładunki, odpowiadają za te kwestie w sposób znacznie większy. W latach 2023 i 2024 w tym terminalu była realizowana jedna dziesiąta przeładunków dokonywanych w samej w Gdyni. Jeżeli teraz nowy inwestor otrzyma decyzję pozytywną z Komisji Europejskiej i zrealizuje inwestycje na poziomie kilkuset milionów złotych, to zdolności przeładunkowe zdecydowanie się zwiększą.

Chcę jeszcze powiedzieć panu posłowi Hocowi. Panie pośle, opinia Komisji Europejskiej nie dotyczy wyrażenia zgody na to, czy spółka może operować czy nie, dlatego że Komisji Europejskiej nic do tego. Chodzi o to, że spółka ma powiązania globalne. Patrząc na kwestie związane z konkurencją, musi uzyskać zgodę na koncentrację swojej działalności w konkretnej liczbie terminali, jeżeli kolejny terminal będzie terminalem, w którym będzie operować. Można powiedzieć, że jest to kalka tego, co jest związane z Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów, tylko w związku z tym, że wykracza to poza działalność stricte regionalną, konieczne jest uzyskanie zgody organów unijnych. Zgoda nie jest na to, czy może tam operować, tylko jest to zgoda na koncentrację w szerszym wymiarze działalności. Są to te różnice. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, czy przed albo już po rozstrzygnięciu pierwszego przetargu jakoś interweniował pan, spotykał się bądź też wysyłał jakieś pisma do służb w sprawie przetargu, jeszcze jak pan nie był ministrem? Był pan wtedy w opozycji, ale rozumiem, że brał pan udział w jakiejś interwencji poselskiej. Czy oficjalnie powiadamiał pan służby na jakimś szczeblu, kierując swoje zastrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa przetargu, oferenta, który wygrał?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nie znam szczegółów działalności tej spółki. Nie jest w gestii ministra ocenianie tego, kto jaką działalność prowadzi.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, nie. Źle mnie pan zrozumiał. Pytam się, czy jak w poprzedniej kadencji interesował się pan tym przetargiem, jak słyszę, chciał pan czy realizował pan jakąś interwencję...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nie, nie, to było w tamtej kadencji. Interwencja poselska, która była wspomniana, miała miejsce w tej kadencji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Aha, okej. Ale czy kierował pan...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ale nie dostałem żadnych dokumentów w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy kierował pan w sprawie przetargu jakieś pisma, stanowiska do polskich służb albo do premiera albo do koordynatora służb specjalnych, zanim został pan wiceministrem odpowiedzialnym za gospodarkę morską?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Jakie to były opinie? Jak dobrze zrozumiałem, chodziło o MON, ABW, ale kto konkretnie w MON-ie? ABW i Agencja Wywiadu, tak?

Zastępca dyrektora departamentu MI Natalia Zajac:

MON i Agencja Wywiadu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przewijało się tu też MON. Chciałbym zrozumieć, dlaczego MON się tu przewijało. Czy MON też wskazało, że wybór tego oferenta konkretnie jest czymś niewłaściwym z jakiegokolwiek punktu widzenia?

Zastępca dyrektora departamentu MI Natalia Zajac:

W pierwszym postępowaniu, tam, gdzie była odmowa wydania decyzji, zgody, tak, była negatywna opinia MON-u.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale kogo konkretnie w MON-ie?

Zastępca dyrektora departamentu MI Natalia Zajac:

Ta opinia jest zastrzeżona.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale chyba możemy wiedzieć, kto się podpisał, nie wiem, czy to był sekretarz stanu czy ktoś z kierownictwa resortu czy, przepraszam, jakiś referent?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Przepraszam, panie przewodniczący, jeżeli moi współpracownicy, przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury są objęci kwestiami zawodowymi, które jasno wskazują, że dokumenty mają charakter zastrzeżony, to bardzo proszę o to, żeby nie wymuszać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pan poseł posiadając dostęp do informacji zastrzeżonych, może udać się do ministerstwa i sprawdzić to.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przy wszystkich trzech jest to klauzula jedynie zastrzeżona, tak?

Zastępca dyrektora departamentu MI Natalia Zajac:

W przypadku opinii MON-u tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A w przypadku dwóch pozostałych opinii Agencji Wywiadu i ABW?

Zastępca dyrektora departamentu MI Natalia Zając:

W pierwszym postępowaniu tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zastrzeżone?

Zastępca dyrektora departamentu MI Natalia Zając:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W takim razie poprosimy o przekazanie dokumentów do sekretariatu Komisji. Pani Jolanto, możemy tak zrobić, żeby móc się z nimi zapoznać? W kancelarii tajnej Sejmu, tak? Pani Jolanto, możemy coś takiego wystosować? Poprosimy, żebyśmy jako członkowie Komisji mogli zapoznać się z tymi dokumentami, dlatego że dla mnie sytuacja dalej jest niezrozumiała. Pana wyjaśnienie, panie ministrze, odnośnie do tego, że najpierw była wojna i zboże dochodziło do Polski, w związku z czym firma nie mogła być operatorem wedle służb, a potem była wojna i zboża być może w mniejszej ilości, ale dalej dochodziły do Gdyni, ale nagle mogła być, dla mnie jest niezrozumiałe. Chcę zobaczyć, co jest w opiniach. Dobrze. Jeszcze pan przewodniczący Szymański i pani poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A przepraszam, jeszcze skończę. Po tym, jak przy drugim przetargu już były pozytywne opinie, państwo w następstwie tego nie zwracaliście się do nikogo w formie jakiejś prośby o szersze wyjaśnienia, nie skierowaliście żadnego pisma do kogokolwiek, żeby mógł, nie wiem, objąć jakimś nadzorem, weryfikacją wcześniejszą, pierwszą decyzję z pierwszego przetargu?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dla nas wiążące są, panie przewodniczący, opinie, które...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pytam się, czy państwo kierowaliście potem, żeby zweryfikować, dlaczego wcześniej była w takim razie negatywna. Czy państwo cokolwiek...

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

My nie podważamy opinii służb. Jeżeli dostajemy konkretną opinię, to jest ona dla nas opinią wiążącą.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Pan przewodniczący Szymański.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Panowie ministrowie przedstawiaacie różne interpretacje tych samych faktów. Próbuując zrozumieć, nie mam kluczowego materiału, ponieważ nie znam treści opinii, o których jest mowa. W związku z tym dziękuję, panie przewodniczący, za pomysł. Z mojej perspektywy faktycznie warto uwzględnić w materiałach również opinie z drugiego postępowania, z drugiego przetargu, które już są pozytywne, tak żebyśmy mogli sobie porównać treść wszystkich opinii z pierwszego i z drugiego przetargu, żebyśmy może dowiedzieli się, co się wydarzyło, że opinie zostały zmienione i w jakim zakresie zostały zmienione. Wtedy dopiero jestem w stanie zrozumieć tak naprawdę tę sprawę. Więc tutaj poproszę o komplet.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poprosimy o jedno i drugie oczywiście.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję. Mam natomiast pytanie trochę na boku tego tematu, ale będzie o zbożu. Przypomniało mi się w trakcie naszej rozmowy na forum Komisji, że 2 grudnia 2024 r. na konferencji prasowej w Gdańsku pan, panie ministrze, w towarzystwie jeszcze pana ministra Klimczaka i pana premiera Donalda Tuska poinformował opinię publiczną o zamiarze wybudowania państwowego terminala zbożowego w Gdańsku do 2026 r. Chciałbym się zapytać, jak te plany mają się dziś, czy terminal ma powstać czy nie. Z jednej strony przedstawia pan informację, że wolumeny

są na tyle niskie, że zdolności przeładunkowe obecnych terminali zbożowych starczą nawet z zapasem, ale chyba nie padła żadna zmiana zamierzeń co do terminala w Gdańsku. Trochę przy okazji, jak rozmawiamy o terminalach zbożowych, chciałbym zapytać, jaki jest obecny status inwestycji. Czy będzie, nie będzie, dlaczego będzie, dlaczego nie będzie? Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, potwierdzam, realizacja inwestycji, która dotyczy budowy gdańskiego agroterminala, inwestycji w skrócie GAT jest w zaawansowanym stopniu realizacji. Przedstawiając szczegółowe informacje, mogę państwu powiedzieć, że obecnie jesteśmy na zaawansowanym etapie budowy pierwszej fazy, który jest związany z przygotowaniem hali, która pozwoli na zwiększenie zdolności przeładunkowych do prawie 1,5 mln ton zboża rocznie. Na dzień 17 kwietnia, czyli na pojutrze zaplanowane jest zakończenie prac związanych z montażem konstrukcji stalowej obiektu. Zakończenie robót budowlanych w pierwszej części zaplanowano na 30 maja 2026 r. Następnie miesiąc planujemy na uzyskanie pozwolenia na użytkowanie dla pierwszej części terminala agro w Gdańsku. Myślę, że na przełomie maja i czerwca przedstawimy plan realizacji drugiej fazy inwestycji, która pozwoli na zbudowanie baterii serii silosów, dzięki którym zwiększenie zdolności przeładunkowych w porcie Gdańsku do poziomu 3 mln ton rocznie będzie możliwe do osiągnięcia w ciągu dwóch, dwóch i pół roku. Co ważne, jest to projekt, który jest projektem w 100% realizowanym przez Skarb Państwa w spółce Port Gdański Eksploatacja, która należy w 100% do Zarządu Morskiego Portu Gdańsk.

Prowadzone prace są odpowiedzią na kwestie, które przez ostatnie lata widzieliśmy w kontekście przeładunków zbóż. Pomimo tego, że rzeczywiście przeładunki zbóż są realizowane w takich wielkościach, że możemy je jeszcze zwiększyć ze względu na zdolności przeładunkowe, to jednak wdrożenie funkcji, które pozwolą na wielofunkcyjne wykorzystanie terminala, szczególnie w pierwszej części, pozwalają na uzasadnienie ekonomiczne dla tej inwestycji. Tak więc pierwszy etap, który zwiększa zdolności przeładunkowe w spółce należącej w 100% do Skarbu Państwa, będzie gotowy na koniec maja tego roku. Wówczas przedstawimy cały plan realizacji kolejnego, drugiego etapu związanego z budową serii baterii do przeładunków zbóż, co pozwoli na zwiększenie przeładunków do 3 mln ton rocznie. Zapowiedzi, o których pan przewodniczący powiedział, zostały zmienione w czyny. Myślę, że w ciągu kilku dni zobaczymy efekt związany z końcem prac związanych z konstrukcją stalową dla tego obiektu. Koniec maja to zakończenie prac budowlanych, łącznie ze wszystkimi przyłączami. Potem kilka tygodni na uzyskanie pozwolenia na użytkowanie tego miejsca. Potwierdzam. Wkrótce przekazemy też państwu szczegółowe informacje w tej sprawie, jak inwestycja zostanie zrealizowana. Oprócz tego mamy podpisaną umowę na realizację prac remontowych infrastruktury na terenie nabrzeży, między innymi szczecińskiego, gdzie realizowana jest inwestycja. Chodzi o wzmocnienie nabrzeży, ich pogłębienie, budowę placów manewrowych, budowę torów kolejowych, dróg dostępowych do terminala. Jest to inwestycja o wartości blisko 400 mln zł, więc rozwój funkcji agro w tym miejscu, w tej części portu Gdańsk przebiega zgodnie z planem. Wkrótce będą widoczne już konkretne efekty. One już są, ale zakończenie pierwszego etapu prac planowane jest na czerwiec tego roku, czyli już wkrótce.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Nie będę już wracać do kwestii poruszanych przez ministra Gróbarczyka i mojego drugiego kolegę, natomiast chciałabym zapytać, dlatego że państwo kluczyście. Na przyszłość chyba musimy robić zamknięte posiedzenia Komisji albo takie, żeby można było rzeczywiście pracować na dokumentach, ale mniejsza z tym. Rzeczywiście możemy sobie zajrzeć do nich w Sejmie. Chciałabym zapytać, kiedy państwo przewidujecie, jaki to jest czas, czy już coś wiecie na ten temat albo czy rozmawiacie z Komisją Europejską, żeby zapadły decyzje prenotyfikacyjne, żeby można było, nie wiem, powiedzieć, że coś się na tym terminalu dzieje, dlatego, że to może trwać w nieskończoność, nie ma tam jakichś terminów. Chciałabym w tym kontekście zapytać dalej. Przeprowadzaliśmy interwencje poselskie również na prośbę osób, które pracowały na tym terminalu. Chodziło o osoby zatrudnione, dlatego że to też są koszty. Co się dzieje z tymi ludźmi? Jakie koszty państwo ponosicie miesięcznie, rocznie w związku z decyzją, której nie ma? Ile to będzie port kosztowało? Ile to już kosztowało

i na jakie następne koszty się nastawiacie? Czy te osoby są gdzieś przesunięte w ramach działalności w porcie, czy są wypłacane jakieś, nie wiem, odszkodowania? Chciałabym uzyskać informacje na temat kosztów нефункционującego terminala w perspektywie braku decyzji. Kiedy ewentualnie państwo się spodziewacie... Jakie będą następne koszty dla portu w momencie, gdy terminal po prostu не funkcjonuje? Dziękuję.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Piotr Gorzeński:

Jeżeli można, pozwolę sobie odpowiedzieć. Pierwsze zagadnienie to kwestia kontaktów z Komisją Europejską. Tak jak wspominałem, jesteśmy w ciągłym i bieżącym kontakcie, natomiast uzyskanie jakiegoś wiarygodnego terminu zakończenia procesu nie jest możliwe. Takich odpowiedzi ten organ nie udziela. Możemy tylko wnioskować niejako z rodzaju pytań, jakie otrzymujemy, i z tego, jakich odpowiedzi udzielamy, z tego, czy są one satysfakcjonujące, że okres prenotyfikacyjny jest na ukończeniu. Tak jak mówiłem, zakładamy, że są to już pojedyncze tygodnie, a nie miesiące.

Jeżeli chodzi o kwestię samego terminala, to 30 czerwca zeszłego roku spółka Mondry, która operowała czasowo od roku 2022, w okresie, kiedy terminal był remontowany, kiedy przygotowaliśmy i realizowaliśmy przetargi, zakończyła współpracę. Spółka zakończyła swoją pracę na terminalu 30 czerwca ubiegłego roku. Wszyscy pracownicy, o których pani poseł wspominała, to są pracownicy spółki Mondry. Spółka Mondry w swoim zakresie zajmuje się rozwiązaniem umów o pracę czy też proponuje im zajęcia w innym miejscu, dlatego że spółka posiada również terminal w Gdańsku. Tak jak mówię, wszelkie kwestie pracownicze są po stronie spółki Mondry. Jeżeli chodzi o koszty, to kosztów jako takich nie ma.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

O straty.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Piotr Gorzeński:

Straty? Trudno odnieść się do strat. Skoro nie mamy podpisanej umowy, to jak mamy szacować straty? Faktycznie konkretnie ten terminal nie pracuje, natomiast jeżeli jest zboże do przeładunku, to jest przeładowane w innych terminalach. Z tego tytułu port czerpie pożytki. Nie wyliczamy, nie mamy podstaw do tego, żeby wyliczać jakiegokolwiek kosztów tego, że ten terminal w chwili obecnej nie funkcjonuje.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To w takim razie proszę mi powiedzieć, jakie są pożytki, ile państwo na tym zarabiacie, jeżeli w ogóle zarabiacie, a jeżeli terminal stoi pusty, to ile tracicie z racji tego, że stoi pusty. Następna kwestia. Jeżeli pan prezes mówi o tygodniach, miesiącach, to na jakiej podstawie pan mówi o tej decyzji, skoro mówi pan, że wszystko jest albo po stronie inwestora, albo po stronie Komisji Europejskiej, z którą jesteście w kontakcie? Mniej ogólników. Proszę o jakieś dane, na podstawie których jest pan w bezpośrednim kontakcie. Proszę o konkretne dane. Nie wiem, pytałismy o pisma, czy państwo reagowaliście, czy macie jakieś dowody w postaci pism czy korespondencji, która do państwa dochodzi, że to będzie w takich, a nie innych widełkach, i tak dalej. Nie chcę mówić, że są to bon moty, ale są to stwierdzenia bardzo ogólne, które nic nie mówią. Znając pana, uważam, że nie ma możliwości niepoliczenia strat albo co by było, gdyby funkcjonował, dlatego że prezesi są zobowiązani do tego, żeby robić analizy. To nie jest tak, że terminal sobie stoi, leży, a wy nie marzycie o tym albo nie analizujecie, co by było, gdyby rzeczywiście funkcjonował. Natomiast jeżeli komuś zależy, to jest w kontakcie i wie, liczy dni, tygodnie, miesiące konkretnie na podstawie jakichś rozmów, nie wiem, harmonogramu. Firma, z którą chcecie współpracować, chyba oficjalnie informuje was, w jakiej przestrzeni czasowej jakie wykonuje zadania w takim sensie, że musi jeszcze coś załatwić na przykład w kwestii decyzji Komisji Europejskiej w jakimś państwie, miejscu, czeka na konkretną decyzję, co przybliży was do tego, że już niedługo zacznie cokolwiek tam robić i co najpierw zacznie tam robić. Nie chce mi się wierzyć, że pan prezes nie ma takich informacji, że są one objęte klauzulą tajną.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Piotr Gorzeński:

Nie, nie, nie są one objęte żadną klauzulą. Tak jak wspominałem, mój szacunek co do kilku tygodni to jest tylko i wyłącznie szacunek. Nie ma żadnych podstaw do tego, żeby Komisja wskazywała jakieś terminy czy mówiła o tym, czego jeszcze będzie oczekiwała. Prosi o informacje, otrzymuje je, prosi o kolejne, nie zakładając żadnego grafiku, nie informując o tym, czego jeszcze

będzie oczekiwała w przyszłości. Jeszcze raz powtarzam, niestety, niczego konkretnego nie możemy powiedzieć. Opieram się tylko i wyłącznie na rodzaju informacji, które wymieniamy. W moim przekonaniu są to informacje, które są już niejako ostateczne, żeby przekonać Komisję do tego, że powinna wydać zgodę. Tylko tyle.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Panie prezesie, proszę powiedzieć, ile port miał zarobić w ramach oferty, która wygrała w pierwszym przetargu, zgodnie z kwotą przyjętą w zwycięskiej ofercie, jaką konsorcjum miało płacić miesięcznie portowi jako czynsz dzierżawny przez pierwszy rok, gdyby tamta umowa weszła w życie.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Piotr Gorzeński:

Panie Janie, mogę prosić, dlatego że nie pamiętam szczegółów, jaka jest kwota miesięczna?

Koordynator umów najmu i dzierżawy w Dziale Nieruchomości Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Jan Kaczor:

Dzień dobry. Jan Kaczor. Port Gdynia.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Troszkę bliżej do mikrofonu.

Koordynator umów najmu i dzierżawy w Dziale Nieruchomości Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Jan Kaczor:

Dział Nieruchomości, koordynator umów najmu i dzierżawy.

Jeżeli chodzi o pierwszy przetarg, tak jak wcześniej tutaj była przekazana informacja, zarząd portu nie mógł zawrzeć umowy dzierżawy, ponieważ ustawa o portach...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie o to pytam, panie dyrektorze. Przepraszam, panie dyrektorze, ja nie o to pytam.

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Piotr Gorzeński:

Dobrze, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wygrała oferta, były w niej takie i takie...

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Piotr Gorzeński:

Panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, przedstawię to, dlatego że już otrzymałem dokument z konkretnymi cyframi. Wybraliśmy, dokonaliśmy wyboru konsorcjum SBT, Tapini, Ribera na podstawie następujących kwot: miesięczna suma czynszu stałego 1 599 058 zł, stawka za przeładunek 1 tony ładunku 1,50 zł, minimalny roczny przeładunek 2,5 mln ton, pojemność składowa 200 tys. ton, rata przeładunkowa 2800 ton na godzinę. Oczywiście parametry operacyjne dotyczące samych przeładunków są to parametry, które spółka musi osiągnąć po realizacji inwestycji, do których się zobowiązała. Kwota zobowiązania inwestycyjnego ze strony konsorcjum to kwota przekraczająca 250 mln zł do realizacji na przestrzeni pięciu lat.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, rozumiem. Czyli na całym czynszu ponad 23 mln przez pierwszy rok. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos w dyskusji? Nie ma głosów. W takim razie czekamy na dokumenty, zapoznamy się z nimi i być może wrócimy jeszcze do tej sprawy.

Dziękuję państwu bardzo. Zamykam posiedzenie.