



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGM-6.054.27.2023

Warszawa, 31 stycznia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 40 w sprawie dzierżawy Terminala Zbożowego w Porcie Gdynia, złożone przez Posła na Sejm RP p. Michała Kołodziejczaka - niniejszym przekazuję poniższe informacje.

1. Jakie jest stanowisko Rządu RP w zakresie 30-letniej dzierżawy portów?

Podkreślić należy, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, zarządy portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej nie mogą same wykonywać usług przeładunkowych. Zadaniem zarządu portu jest budowa i utrzymywanie ogólnodostępnej infrastruktury portowej, takiej jak akweny portowe czy obrotnice i oddawanie gruntów portowych w dzierżawę lub najem w przejrzystych i niedyskryminacyjnych postępowaniach konkursowych.

Operatorzy terminali na dzierżawionych gruntach dokonują inwestycji w infrastrukturę i suprastrukturę, którą następnie wykorzystują do prowadzenia działalności przeładunkowej. Jest to powszechnie przyjęty na świecie model działalności portów. W modelu tym zbudowano m.in. terminal kontenerowy DCT w Gdańsku (obecnie Baltic Hub), który był pierwszym terminalem kontenerowym na Morzu Bałtyckim, do którego bezpośrednio zawijały statki z Azji.

Trzydziestoletni okres dzierżawy jest okresem maksymalnym, wynikającym z ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, który w art. 695 § 1 wskazuje, że dzierżawę zawartą na czas dłuższy niż lat trzydzieści poczytuje się po upływie tego terminu za zawartą na czas nieoznaczony.

2. Jaki jest stosunek Rady Ministrów co do zmiany ustawy z 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich? Zmiana polega na tym, że w momencie sprzedaży udziałów przez prywatną spółkę, prawo do ich pierwokupu posiada Skarb Państwa i to po ustalonej przez siebie cenie.

Kwestie zmian ustawy o portach i przystaniach morskich, również w zakresie uchylecia przedmiotowych przepisów są obecnie poddawane analizie i będą przedmiotem obrad Zespołu Trójstronnego ds. Prowadzenia Dialogu Społecznego w Sektorze Portów Morskich, którego posiedzenie planowane jest w I kwartale 2024 r.

3. Czy według Rady Ministrów w obliczu wojny Rosji z Ukrainą 30-letnia dzierżawa będzie miała wpływ na handel zbożem w Polsce? Czy zostały przeprowadzone w tym kierunku jakieś badania? Jeśli tak, proszę o udostępnienie dokumentacji.

Postępowania przetargowe z zakresu gospodarki nieruchomościami prowadzone przez zarządy portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej mają charakter otwarty.

Zgodnie z warunkami postępowania prowadzonego przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. w przedmiocie dzierżawy terminala zbożowego, do zawarcia ostatecznej umowy dzierżawy wymagane będzie m.in. uzyskanie przez przyszłego dzierżawcę decyzji dotyczącej zamiaru koncentracji, w związku z przepisami art. 13 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2023 r. poz. 1689, z późn. zm.) oraz zgody na zawarcie umowy dzierżawy wydawanej przez Ministra Infrastruktury w oparciu o ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. To na etapie tychże postępowań nastąpi ocena stosownej dokumentacji, która będzie stanowiła załączniki do wniosku o wyrażenie zgody przez Ministra Infrastruktury.

4. Jakie jest stanowisko Rady Ministrów co do konsorcjum, które wygrało przetarg? Czy według Państwa port nie powinien zostać wydzierżawiony Krajowej Grupie Spożywczej?

Porty morskie stanowią kluczowe ogniwa państwa, zarówno w jego wymiarze *stricte* społeczno-gospodarczym, lecz również związanym z bezpieczeństwem oraz obronnością – co wyraźnie potwierdzają aktualne, bardzo wymagające uwarunkowania geopolityczne.

Z tego względu, w ocenie Ministerstwa Infrastruktury niezmiernie ważne jest, by dalszy dynamiczny rozwój portów odbywał się przy aktywnym zaangażowaniu w ten proces krajowych partnerów biznesowych, w tym spółek Skarbu Państwa.

Wiele wskazuje na to, że możliwe jest wygenerowanie znaczących i bardzo pozytywnych efektów poprzez odpowiednią współpracę zainteresowanych partnerów, w tym Krajowej Grupy Spożywczej S.A.

Z tego względu zupełnie niezrozumiały jest brak udziału w ogłoszonym w dniu 22 września 2022 r. przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. postępowaniu na dzierżawę Terminala Zbożowego Krajowej Grupy Spożywczej S.A.

Kwestia ta niewątpliwie wymaga wyjaśnienia.

5. Jaki był koszt remontu portu w Gdyni, który trwał przez ostatnie dwa lata?

Przewidywany koszt całego projektu pn. *Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – Etapy I i III oraz Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia*, obejmującą m.in. pogłębienie kanału portowego oraz przebudowę nabrzeża Helskiego i nabrzeża Indyjskiego, którego część jest związana z przedmiotem dzierżawy, to 918 mln zł netto. Długość przebudowywanego fragmentu nabrzeża Indyjskiego to 537 m, z czego ok. 250 m znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Terminala Zbożowego. Do części nabrzeża Indyjskiego, nabrzeża Norweskiego i pogłębienia kanału stanowiącego podejście do tych nabrzeży można przypisać koszt ok 200 mln zł netto. Dokładny koszt, jaki można przypisać do tej części projektu będzie znany po rozliczeniu finansowym całego projektu, które nastąpi na przełomie 2025/2026 roku. Zdecydowana większość kosztów przypada na pogłębienie kanału i przebudowę nabrzeża Helskiego w celu umożliwienia zawijania największych statków operujących na Morzu Bałtyckim do terminali kontenerowych.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Arkadiusz Marchewka

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

- Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi
- Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM