



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-7.054.3.2024  
Warszawa, 04 lipca 2024

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 2506 w sprawie portu zbożowego w Gdyni, złożoną przez Posła na Sejm RP - Pana Krzysztofa Mulawę oraz grupę posłów, niniejszym przedstawiam następujące informacje.

**1. Proszę o informację na jakim etapie była realizacja przetargu z konsorcjum firm, które wygrały przetarg na dzierżawę portu zbożowego w Gdyni?**

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. zawarł warunkową przedwstępną umowę dzierżawy w dniu 15 grudnia 2023 r. Wniosek ZMP Gdynia S.A. w sprawie wyrażenia zgody został dostarczony do Ministra Infrastruktury w dniu 23 stycznia 2024 r. W dniu 26 marca 2024 r. wnioskujący otrzymał decyzję Ministra Infrastruktury odmawiającą wyrażenia zgody na dokonanie czynności prawnej polegającej na oddaniu zabudowanej nieruchomości gruntowej o powierzchni 58.000 m<sup>2</sup> położonej w Porcie Gdynia na rzecz konsorcjum: Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o., Tapini Sp. z o.o. oraz Ribera Sp. z o.o.

Pismem z dnia 8 kwietnia 2024 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. poinformował Lidera Konsorcjum, że w związku z powyższym oraz podpisaną w dniu 15 grudnia 2023 r. przedwstępną umową dzierżawy i brakiem ziszczenia się warunku określonego w § 2 ust. 1 tiret 3 tejże umowy, a także w związku z przepisami ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796) - umowa dotycząca wskazanej wyżej nieruchomości nie może zostać zawarta.

W dniu 26 kwietnia 2024 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. opublikował na stronie internetowej działającej pod adresem „www.port.gdynia.pl” informację o unieważnieniu postępowania na dzierżawę terminala zbożowego w Porcie Gdynia (numer sprawy SP-TZ/IX/2022).

Podkreślić trzeba, że ZMP Gdynia S.A. prowadzi obecnie przetarg publiczny na dzierżawę terminala zbożowego (postępowanie „SP-TZ/V/2024”; data publikacji 23 maja 2024 r.). Więcej informacji na ten temat zawarto w odpowiedzi na pytanie nr 4.

**2. Proszę o przedstawienie o ile to możliwe opinii lub informacji właściwych służb i organów, na które powołuje się Sekretarz Stanu Ministerstwa Infrastruktury Arkadiusz Marchewka? Czy dotyczyły one zastrzeżeń rolników oraz krajowych operatorów logistycznych, którzy obawiali się, że wejście do terminala międzynarodowych firm handlujących zbożem ograniczy konkurencję na polskim rynku i doprowadzi do dyktowania cen rolnikom i firmom transportowo-logistycznym?**

Minister Infrastruktury, w toku prowadzonego postępowania, wystąpił w oparciu o art. 3 ust. 5a ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796) do właściwych organów o opinię w zakresie wpływu rozporządzenia nieruchomością będącą przedmiotem wniosku na zagrożenie obronności, bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa publicznego lub porządku publicznego. Treść wyrażonych opinii nie jest jawna, ponieważ informacje zawarte w opiniach tych organów zostały przez te organy oznaczone jako niejawne.

**3. Z konsorcjum zawarto przedwstępną umowę dzierżawy terminala do 2053 r., proszę o informację ws. przebiegu cofnięcia zgody na dzierżawę terminala zbożowego w Gdyni? Czy i jakie konsekwencje prawno-finansowe wiążą się podjętą decyzją?**

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. zawarł warunkową przedwstępną umowę dzierżawy w dniu 15 grudnia 2023 r. Strony zgodnie postanowiły, że zawierają umowę przedwstępną, na podstawie której zobowiązują się do zawarcia przyrzeczonej umowy dzierżawy, pod warunkiem uzyskania:

- zgody Walnego Zgromadzenia Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- opinii właściwego dyrektora urzędu morskiego, wydanej w trybie art. 3 ust. 4 pkt 3a ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796),
- zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, udzielonej w drodze decyzji administracyjnej zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796),
- zgody na dokonanie koncentracji w rozumieniu ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2024 r. poz. 594), udzielonej „z” lub „bez” dodatkowych obowiązków, lub potwierdzenie wydane przez właściwy organ wskazujące, że zgoda na dokonanie koncentracji nie jest wymagana lub potwierdzenie zwrotu zgłoszenia o zamiarze koncentracji, bądź postanowienie o umorzeniu postępowania w sprawie kontroli koncentracji - w każdym przypadku jedynie wobec uznania przez właściwy organ, że kontrola zamiaru koncentracji nie jest wymagana lub nie podlega zgłoszeniu.

W dniu 26 marca 2024 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. otrzymał decyzję Ministra Infrastruktury odmawiającą wyrażenia zgody na dokonanie czynności prawnej, polegającej na oddaniu zabudowanej nieruchomości gruntowej o powierzchni 58.000 m<sup>2</sup> położonej w Porcie Gdynia na rzecz konsorcjum: Szczecin Bulk Terminal Sp. z o.o., Tapini Sp. z o.o. oraz Ribera Sp. z o.o.

Należy bowiem podkreślić, że Minister Infrastruktury ma prawo odmówić udzielenia zgody na oddanie nieruchomości w dzierżawę przez okres powyżej 10 lat stanowiącej własność Skarbu Państwa, ze względu na okoliczności określone w art. 3 ust 6 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796).

Zgodnie z treścią specyfikacji postępowania (*vide*: rozdział XXIII - Inne postanowienia), Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. zastrzegł sobie prawo unieważnienia postępowania bez podania przyczyny i bez ponoszenia jakichkolwiek skutków prawnych i finansowych tego unieważnienia. W związku z tym, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. nie będzie ponosił żadnych konsekwencji prawno-finansowych związanych z podjętą decyzją.

#### **4. Czy port zbożowy w Gdyni będzie szukał nowego dzierżawcy?**

ZMP Gdynia S.A. prowadzi obecnie przetarg publiczny na dzierżawę terminala zbożowego (postępowanie „SP-TZ/V/2024”; data publikacji 23 maja 2024 r.).

Termin składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu wraz z ofertami wstępnymi upływa w dniu 3 lipca 2024 r. (o godzinie 10:00 czasu polskiego). Jak podaje ZMP Gdynia S.A., publiczne otwarcie wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu oraz ofert wstępnych odbędzie się w dniu 3 lipca 2024 r. (o godz. 11:00 czasu polskiego w siedzibie ZMP Gdynia S.A. w Gdyni w sali nr 121).

Zgodnie ze specyfikacją postępowania na dzierżawę terminala zbożowego w Porcie Gdynia, wydzierżawiający będzie się kierował przy ocenie oferty ostatecznej następującymi kryteriami (*vide*: Rozdział XVII specyfikacji):

- miesięczna suma przychodu z czynszu stałego netto [zł],
- czynsz zmienny - stawka netto [zł] za przeładunek 1 tony ładunku,
- opis planowanej działalności na przedmiocie dzierżawy,
- minimalny roczny przeładunek.

Terminal ten, po podpisaniu umowy i wybraniu operatora na okres 30 lat, zwiększy znacząco potencjał portu w przeładunku zbóż.

Szczegółowe informacje na temat prowadzonego przez ZMP Gdynia S.A. postępowania przetargowego dostępne są pod adresem: <https://www.port.gdynia.pl/przetarg/23-05-2024-r-postepowanie-na-dzierzawe-terminalu-zbozowego/>.

#### **5. Kto obecnie zarządza portem zbożowym w Gdyni i w jakim trybie?**

Po unieważnieniu postępowania przetargowego (numer sprawy SP-TZ/IX/2022), Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. kontynuuje umowę dzierżawy terminala zbożowego z dotychczasowym tymczasowym dzierżawcą, tj. spółką Mondry Sp. z o.o. Umowa dzierżawy będzie obowiązywać do czasu zawarcia umowy dzierżawy z docelowym dzierżawcą.

#### **6. Czy i kiedy zostanie ogłoszony nowy przetarg na dzierżawę portu zbożowego w Gdyni? Jakie elementy rozstrzygnięcia przetargu mają zagwarantować bezpieczeństwo Polski w zakresie, o którym mówił Sekretarz Stanu Arkadiusz Marchewka?**

Jak wskazano powyżej - ZMP Gdynia S.A. prowadzi przetarg publiczny na dzierżawę terminala zbożowego (postępowanie „SP-TZ/V/2024”; data publikacji 23 maja 2024 r.).

Terminal Zbożowy w Porcie Gdynia przeznaczony jest na działalność eksploatacyjną, przeładunkowo-składową w obrocie portowo-morskim ładunków suchych i płynnych pochodzenia roślinnego, z wyłączeniem przeładunku i składowania: ładunków masowych luzem (innych niż zboża), złomu i innych rodzajów odpadów oraz prowadzenia działalności stoczniowej (budowa, przebudowa, remonty, likwidacja statków i innych obiektów pływających lub ich segmentów / części).

Terminal ten, po podpisaniu umowy i wybraniu operatora na okres 30 lat, zwiększy znacząco potencjał portu w przeładunku zbóż - co oczywiście pozytywnie wpłynie na możliwości eksportowe polskich rolników oraz wniesie wkład w tworzenie szeroko rozumianego bezpieczeństwa.

Zgodnie ze specyfikacją postępowania na dzierżawę terminala zbożowego w Porcie Gdynia, wydzierżawiający będzie się kierował przy ocenie oferty ostatecznej następującymi kryteriami (*vide*: Rozdział XVII specyfikacji):

- miesięczna suma przychodu z czynszu stałego netto [zł],
- czynsz zmienny - stawka netto [zł] za przeładunek 1 tony ładunku,
- opis planowanej działalności na przedmiocie dzierżawy,
- minimalny roczny przeładunek.

Do postępowania mogą przystąpić podmioty, które spełniają warunki udziału, w tym w zakresie posiadania środków finansowych na modernizację i rozbudowę terminala. Naturalnie, mogą to być także zainteresowane podmioty krajowe (np. spółki z udziałem Skarbu Państwa).

Zgodnie z Rozdziałem VIII specyfikacji, działalność dzierżawcy na przedmiocie dzierżawy, z zachowaniem jego publicznego charakteru musi obejmować określony w Memorandum informacyjnym i Umowie dzierżawy obrót portowo-morski, w tym strategiczny dla wydzierżawiającego przeładunek zbóż.

Po wyborze najkorzystniejszej oferty Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. zawrze przedwstępną umowę dzierżawy pod warunkami, o których mowa w odpowiedzi na pytanie nr 3.

#### **7. Czy port zbożowy w Gdyni będzie wchodził w skład polskiej infrastruktury krytycznej?**

Kwestię kwalifikacji systemów oraz wchodzących w ich skład powiązanych ze sobą funkcjonalnie obiektów, w tym obiektów budowlanych, urządzeń, instalacji, usług kluczowych dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służących zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców (IK) reguluje ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1166 oraz z 2015 r. poz. 1485 oraz wynikający z ww. ustawy Narodowy Program Ochrony Infrastruktury Krytycznej (NPOIK).

W świetle przywołanych dokumentów kluczowym procesem ochrony infrastruktury krytycznej (IK) jest jej identyfikacja. W tym celu Rządowe Centrum Bezpieczeństwa (RCB), we współpracy z ministrami i kierownikami urzędów centralnych oraz przy wsparciu przedsiębiorców prywatnych, opracowało kryteria identyfikacji IK, które podzielono na dwie grupy:

- kryteria systemowe: charakteryzujące ilościowo lub podmiotowo parametry (funkcje) obiektu, urządzenia, instalacji lub usługi, których spełnienie może spowodować zaliczenie do infrastruktury krytycznej; kryteria te przedstawione są dla każdego z systemów IK,
- kryteria przekrojowe: opisujące parametry odnoszące się do skutków zniszczenia bądź zaprzestania funkcjonowania obiektu, urządzenia, instalacji lub usługi; kryteria przekrojowe obejmują ofiary w ludziach, skutki finansowe, konieczność ewakuacji, utratę usługi, czas odbudowy, efekt międzynarodowy, unikatowość.

Generalnie, obiekty poddawane są ocenie pod względem spełnienia wymogów opisanych kryteriami. Kolejną istotną kwestią jest zdefiniowanie systemu IK, w którym dany obiekt funkcjonuje, a co za tym idzie wskazanie koordynatora systemu.

**8. W jaki sposób rząd ma plan rozbudować gdyński port zbożowy o czym mówił Zbigniew Ziejewski, wiceminister Aktywów Państwowych?**

Podkreślić należy, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, zadaniem zarządu portu jest m.in. budowa i utrzymywanie ogólnodostępnej infrastruktury portowej, takiej jak akweny portowe, czy obrotnice i oddawanie gruntów portowych w dzierżawę lub najem operatorom terminali w przejrzystych i niedyskryminacyjnych postępowaniach konkursowych.

Wyłonieni w takich postępowaniach operatorzy terminali dokonują na dzierżawionych gruntach inwestycji w infrastrukturę i suprastrukturę, którą następnie wykorzystują do prowadzenia działalności przeładunkowej. Jest to powszechnie przyjęty na świecie model działalności portów, który funkcjonuje również w Polsce.

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 – za czym przemawiają m.in. aktualne, bardzo wymagające uwarunkowania geopolityczne.

Wiele wskazuje na to, że możliwe jest wygenerowanie znaczących i bardzo pozytywnych efektów poprzez odpowiednią współpracę zainteresowanych partnerów, w tym np. Krajowej Grupy Spożywczej S.A. Jednocześnie należy jednak podkreślić, że Minister Infrastruktury nie sprawuje nadzoru właścicielskiego nad ww. podmiotem oraz nie ma wpływu na decyzje podejmowane przez jego organy korporacyjne.

Termin składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu prowadzonym przez ZMP Gdynia S.A. (postępowanie „SP-TZ/V/2024”) wraz z ofertami wstępnymi upływa w dniu 3 lipca 2024 r. (o godzinie 10:00 czasu polskiego). Jak podaje ZMP Gdynia S.A., publiczne otwarcie wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu oraz ofert wstępnych odbędzie się w dniu 3 lipca 2024 r. (o godz. 11:00 czasu polskiego w siedzibie ZMP Gdynia S.A. w Gdyni w sali nr 121). Jak zostało wskazane wyżej, w postępowaniu tym mogą wziąć udział także zainteresowane podmioty krajowe (np. spółki z udziałem Skarbu Państwa), które spełniają warunki udziału.

*Z wyrazami szacunku,*

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

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