



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-6.054.5.2025

Warszawa, 22 stycznia 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji nr 12440 Pana Kazimierza Smolińskiego - Pośta na Sejm RP *w sprawie oferty konsorcjum spółek Skarbu Państwa w postępowaniu na korzystanie z Publicznego Terminala Promowego w Morskim Porcie Gdynia*, poniżej przedstawiam stanowisko Ministra Infrastruktury.

Minister Infrastruktury wykonuje prawa z akcji Skarbu Państwa w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A. (dalej: Spółka, ZMPG). Należy podkreślić, że Skarb Państwa nie jest jedynym akcjonariuszem ZMPG. Kwestia wyłonienia operatora Publicznego Terminala Promowego w Porcie Gdynia ma charakter ściśle operacyjny, a wszelkie decyzje dotyczące jej prowadzenia należą do wyłącznych kompetencji Zarządu Spółki.

Organ nadzorczy Spółki posiłkując się zewnętrznym, niezależnym, profesjonalnym podmiotem doradczym, przeprowadził analizę przedmiotowego postępowania przetargowego. Wyniki przeprowadzonej analizy przekazano Zarządowi Spółki, jako wyłącznie właściwemu, co do pojęcia decyzji w zakresie dalszego postępowania w niniejszej sprawie, o czym poinformowano również konsorcjum.

Odnosząc się do kwestii poruszonych w przekazanej interpelacji informuję, że przedstawione poniżej informacje bazują na przekazanych do Ministerstwa Infrastruktury przez Zarząd Spółki oraz tych, które zostały upublicznione przez Zarząd Spółki oraz Komisję Przetargową w związku z licznymi pytaniami kierowanymi w tym zakresie.

Jak wskazuje Zarząd Spółki Publiczny Terminal Promowy w Porcie Gdynia, powstały z istotnym udziałem środków europejskich (i zatem cechujący się koniecznością przestrzegania określonych zasad wynikających z prawa europejskiego w okresie tzw. trwałości projektu), ma obecnie tylko jednego operatora i jest nim Stena Line Scandinavia AB (dalej: STENA). Operator ten jest obecny w Porcie Gdynia od 30 lat i istotnie przyczynił się do rozwoju Portu.

Zarządy morskich portów, celem utrzymania stabilności i dochodowości swoich spółek, podejmują decyzje na podstawie czynników ekonomicznych i w taki sposób by zapewnić ciągłość funkcjonowania infrastruktury znajdującej się na terenach portowych.

Podsumowując powyższe informacje wskazuję, iż Zarząd Morskiego Portu Gdynia, dążąc do pełnego wykorzystania potencjału terminala promowego oraz chcąc zapewnić konkurencyjność na rynku przewozów promowych, zamierza ponownie ogłosić postępowanie na pozostający do dyspozycji Pakiet II.

Dodatkowo pragnę podkreślić, że polskie konsorcjum promowe, którego proces budowy jeszcze nie uległ zakończeniu, jak również trwa budowa nowych jednostek, będzie mogło ubiegać o okna czasowe dostępne na Terminalu Promowym w Porcie Gdynia (z którego to portu dotychczas polscy przewoźnicy promowi nie korzystali). Pozostaje również otwarta kwestia realizacji przez to konsorcjum usług na terenie Portu w Gdańsku, w ramach zwiększenia obecności polskich przewoźników promowych w tym porcie.

Celem zarządów morskich portów, jak również Skarbu Państwa, działającego zarówno jako inwestor i właściciel spółek oraz regulator rynku jest zapewnienie optymalnego wykorzystania infrastruktury przy zachowaniu obowiązujących reguł formalnych oraz konkurencyjnych, zapewniających możliwość współdziałania różnych operatorów na równych zasadach, z zachowaniem najlepiej pojętego interesu narodowego.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Arkadiusz Marchewka
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.