



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-6.054.6.2025
Warszawa, 28 stycznia 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji nr 12462 Pana Macieja Małeckiego - Posła na Sejm RP *w sprawie w sprawie rozdawnictwa polskiego majątku narodowego i przekazania Publicznego Terminala Promowego w Gdyni zagranicznemu operatorowi do 2032 r. kosztem polskich przewoźników*, 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. Sprawa wyłonienia operatora Publicznego Terminala Promowego w Porcie Gdynia ma charakter ściśle operacyjny, a wszelkie decyzje dotyczące jej prowadzenia należą do wyłącznych kompetencji Zarządu Spółki.

Minister Infrastruktury, działając w imieniu Skarbu Państwa jako akcjonariusza Spółki zgodnie z posiadanymi kompetencjami nie wydaje wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw Spółki.

Organ nadzorczy Spółki posiłkując się zewnętrznym, niezależnym od Spółki podmiotem doradczym, przeprowadził analizę przedmiotowego postępowania przetargowego. Wyniki przeprowadzonej przez podmiot 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 przez Zarząd Spółki oraz tych, które zostały upublicznione przez Zarząd Spółki w związku z licznymi pytaniami kierowanymi do Spółki 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.

Jak podkreśla Zarząd Spółki, rolą ZMPG, spółki Skarbu Państwa, jest zapewnienie sprawnego funkcjonowania Portu, w tym ciągłości sprawnych operacji promowych, zapewniających utrzymanie i wzrost ruchu. Aby ten cel realizować, Spółka w dniu 23.06.2025 r. ogłosiła jawne i konkurencyjne postępowanie na wybór przewoźników korzystających z Publicznego Terminalu Promowego w Porcie Gdynia zlokalizowanego przy Nabrzeżu Polskim. Przedmiotem postępowania było regularne korzystanie z infrastruktury terminala, w określonych, stałych przedziałach czasowych, w których to dany przewoźnik realizuje kompleksowo całą usługę promową, w sposób niekolidujący z innymi przewoźnikami. Przedmiot postępowania podzielony został na dwa zestawy okien czasowych (Pakiet I i Pakiet II), umożliwiając dostęp do nabrzeża terminala promowego dla dwóch operatorów.

Zarząd Spółki poinformował, że wyniku przeprowadzonego postępowania STENA, której oferta została uznana za najkorzystniejszą, będzie korzystała z terminala promowego w określonych oknach czasowych jednego z ww. pakietów. Dostęp ten jest ściśle ograniczony i w żaden sposób nie oznacza oddania terminala promowego na wyłączność przewoźnikowi Stena Line Scandinavia AB. Drugi z pakietów pozostaje nieobsadzony, wobec czego Zarząd Portu, dążąc do pełnego wykorzystania potencjału terminala promowego oraz chcąc zapewnić konkurencyjność na rynku przewozów promowych, zamierza ponownie ogłosić postępowanie na Pakiet II.

Z przekazanych przez Spółkę informacji wynika, że postępowanie na korzystanie z Terminalu Publicznego prowadzone było według zasad określonych w Specyfikacji Postępowania, a w sprawach nieuregulowanych, zastosowanie znajdowały przepisy Kodeksu cywilnego, w szczególności: art. 70¹, 70³, 70⁴ k.c. Konsorcjum Unity Line Limited i Best Ferries Alliance 1 S.A. złożyło ofertę ostateczną zarówno na Pakiet I oraz na Pakiet II. Obie oferty były badane przez Komisję zgodnie z warunkami określonymi w Specyfikacji Postępowania.

Oferta ostateczna na Pakiet I złożona przez Konsorcjum Unity Line Limited i Best Ferries Alliance 1 S.A., nie mogła zostać poddana ocenie i została odrzucona zgodnie z przesłanką zawartą Rozdziale X ust. 10 pkt 11) Specyfikacji. Przedstawione w koncepcji działalności promowej informacje dotyczące uruchomienia dwóch regularnych linii żeglugowych z Gdyni, portów docelowych, liczby statków będących w dyspozycji Konsorcjum, w tym jednostek będących w budowie, gotowości do świadczenia pełnego serwisu przewozowego, zostały negatywnie zweryfikowane przez Komisję.

Oferta ostateczna na Pakiet II złożona przez Konsorcjum Unity Line Limited i Best Ferries Alliance 1 S.A., została odrzucona na podstawie zapisu zawartego w Rozdziale X ust. 10 pkt 4) w związku z Rozdziałem III ust. 16 i Rozdziałem XIV ust. 10 Specyfikacji, ze względu

na błąd formalny polegający na zadeklarowaniu w ofercie ostatecznej niższej wielkości gwarantowanej pojemności brutto statków GT i gwarantowanej liczby pasażerów, niż w ofercie wstępnej, co stanowiło naruszenie warunków Specyfikacji Postępowania.

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 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 Spółki Pakiet II.

Dodatkowo pragnę podkreślić, że polskie konsorcjum promowe, którego proces budowy jeszcze nie uległ zakończeniu, jak również ciągle 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.

Celem zarządów morskich portów, jak również Skarbu Państwa, działającego zarówno jako inwestor i właściciel spółek oraz regulator jest zapewnienie optymalnego wykorzystania infrastruktury przy zachowaniu obowiązujących nas reguł oraz zapewnienie możliwości 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.