



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGM-6.5500.3.2024
Warszawa, 21 lutego 2024

Wg rozdzielnika

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na Państwa korespondencję (pismo Prezesa Krajowej Rady Izb Rolniczych - znak: KRIR/JM/1357/2023; pismo Prezesa Warmińsko-Mazurskiej Izby Rolniczej - znak: L.dz.3884/12/2023 - RR; pismo Marszałka Województwa Pomorskiego - znak: DROŚ-R.043.1.2023), dotyczącą dzierżawy terminala zbożowego w Porcie Gdynia - w zakresie właściwości Ministerstwa Infrastruktury niniejszym uprzejmie informuję, co następuje.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. jest niezależnym podmiotem prawa handlowego, działającym na podstawie ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796), ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 18) oraz innych właściwych przepisów.

Podkreślić należy, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, zarządy portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (w tym Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.) 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 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.

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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796). To na etapie tychże postępowania nastąpi ocena stosownej dokumentacji.

Zgodnie z art. 3 ust. 6 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1796), Minister Infrastruktury może odmówić udzielenia zgody na dzierżawę ze względu na:

- 1) zagrożenie obronności, bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa publicznego, bezpieczeństwa morskiego lub porządku publicznego;
- 2) stwierdzenie niezgodności przewidywanego sposobu zagospodarowania nieruchomości ze strategiami rozwoju, programami lub dokumentami programowymi w zakresie gospodarki morskiej lub transportu, przyjętymi na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2023 r. poz. 1259 i 1273);
- 3) stwierdzenie niezgodności przewidywanego sposobu zagospodarowania nieruchomości z planem rozwoju portu lub przystani morskiej;
- 4) inny ważny interes publiczny.

W przedmiotowej sprawie, dotyczącej przetargu na dzierżawę terminala zbożowego położonego przy nabrzeżu Norweskim i nabrzeżu Indyjskim przez Spółkę Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. – na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że zgodnie z umową zawartą w dniu 28 grudnia 2018 r. pomiędzy Skarbem Państwa - Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. - „Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia - etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia - etapy I i III”, zawarcie nowej umowy dzierżawy nieruchomości gruntowych położonych przy przebudowanej infrastrukturze portowej objętej tą umową wymagało przeprowadzenia otwartej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury w formie przetargu publicznego. Brak przestrzegania ww. procedury przy realizacji projektu mógłby spowodować konieczność zwrotu dofinansowania ze środków Unii Europejskiej wraz z odsetkami.

Jak wskazano wyżej, w tym konkretnym przypadku dla zawarcia umowy dzierżawy wymagana jest także zgoda na dokonanie koncentracji w rozumieniu ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów lub potwierdzenie wydane przez właściwy organ wskazujące, że zgoda na dokonanie koncentracji nie jest wymagana.

W przypadku, gdy koncentracja ma charakter wspólnotowy (tj. gdy łączne obroty uczestników w skali światowej wynoszą ponad 5 mld euro oraz łączne obroty każdego z przynajmniej dwóch uczestników w skali UE wynoszą ponad 250 mln euro), zamiar koncentracji podlega zgłoszeniu wyłącznie Komisji Europejskiej.

O zgłoszeniu takim Komisja Europejska informuje właściwe Państwo Członkowskie w terminie 3 dni roboczych, przekazując jego kopię. W Polsce organem właściwym w tej sprawie jest Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK). Według informacji UOKiK, zgłoszenie takie jak dotąd nie wpłynęło.

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 powodu, 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.

W tym miejscu należy podkreślić otwarty i transparentny charakter przedmiotowego postępowania prowadzonego przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., w którym mogli wziąć udział wszyscy zainteresowani interesariusze, w tym także polskie firmy (również z udziałem Skarbu Państwa w strukturze właścicielskiej).

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.

Zarządy polskich portów morskich oraz działające w portach terminale realizują inwestycje, które mają na celu dalsze zwiększanie ich zdolności przeładunkowych, w tym w segmencie zboża, takie jak np.: modernizacja nabrzeży, rozbudowa powierzchni magazynowych, wprowadzanie do eksploatacji nowych urządzeń przeładunkowych, tworzenie nowych miejsc parkingowych dla ciężarówek, a także zwiększanie liczby urządzeń do badania próbek zboża.

Odnosząc się do kwestii przygotowania w Porcie Gdańsk terminala dla produktów typu „agro”, nowego obok tych już istniejących obiektów, które świadczą usługi przeładunkowe produktów rolno-spożywczych - pragnę wskazać, że w dniu 17 stycznia 2024 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. ogłosił przetarg publiczny (1/SRH/2024) na oddanie w najem zabudowanej nieruchomości gruntowej o powierzchni 239.502,00 m² (23,9502 ha).

Nieruchomość zlokalizowana jest w głębokowodnej części Portu Gdańsk, bezpośrednio przy Pirsie Rudowym, w sąsiedztwie największego terminala kontenerowego na Bałtyku - Baltic Hub (poprzednia nazwa - DCT). Teren częściowo ma zostać zagospodarowany pod przeładunek zbóż. Obszar jest objęty aktywnym pozwoleniem na budowę terminala przeznaczonego do przeładunku towarów pochodzenia rolniczego. Termin składania ofert upływa w dn. 22 maja 2024 r. (o godz. 12:00).

Z wyrazami szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu

Otrzymują:

- Marszałek Województwa Pomorskiego
- Prezes Krajowej Rady Izb Rolniczych
- Prezes Warmińsko-Mazurskiej Izby Rolniczej

Do wiadomości:

- Minister Aktywów Państwowych
- Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi
- Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.