



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGM-6.054.2.2024
Warszawa, 16 lutego 2024

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu RP

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie nr 52 złożone przez senatorów Ewę Monikę Kaliszuk i Jerzego Wcisłę na 5. posiedzeniu Senatu w dniu 24 stycznia br., niniejszym uprzejmie przekazuję poniższe informacje.

1. Czy Rząd podejmie działania w celu zapobiegnięcia przejęciu przez wskazanego hipotetycznego dzierżawcę terminalu zbożowego w Gdyni?

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 postępowań 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.

2. Czy Rząd podziela stanowisko, iż terminal zbożowy w Gdyni powinien być kontrolowany przez Państwo?

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.

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.

3. Czy prawdą jest, iż poprzedni Rząd pozwolił na rozstrzygnięcie konkursu, które spowoduje przekroczenie progów koncentracji, co jest sprzeczne z doktryną prawa ochrony konkurencji?

Jak wskazano wyżej, dla zawarcia umowy dzierżawy wymagana jest 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.

4. W jakim stopniu Rząd jest przygotowany na transport zboża przez polskie porty? Czy istnieją w tym zakresie długoletnie zaniedbania?

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 w przejrzystych i niedyskryminacyjnych postępowaniach konkursowych operatorom terminali portowych.

Aktualnie, w segmencie zboża roczne zdolności przeładunkowe polskich portów morskich wynoszą: ok. 3,275 mln ton w Porcie Gdańsk, ok. 4,620 mln ton w Porcie Gdynia, ok. 4,060 mln ton w portach Szczecin i Świnoujście. Razem daje to ok. 11,955 mln ton rocznych zdolności przeładunkowych zboża. Mowa o dedykowanym potencjale przeładunkowym tego produktu.

W przypadku szerszego uwzględnienia potencjału przeładunkowego produktów typu „agro” w Porcie Gdynia, który *notabene* jest największym portem „zbożowym” na Bałtyku, ww. zdolności przeładunkowe wzrastają do poziomu ok. 14,205 mln ton w skali roku.

W Porcie Gdynia zboże aktualnie obsługiwane jest także na jednym z terminali kontenerowych. Uwzględniając dodatkowe zdolności przeładunkowe tego obiektu ww. wynik wzrasta o dodatkowe ok. 1,2168 mln ton - do łącznego poziomu ok. 15,422 mln ton zdolności przeładunkowych zboża w skali roku w portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście. Należy jednak pamiętać, że zdolności przeładunkowe tego terminala w zakresie produktów „agro” mogą szybko ulec zmianie, gdyż płody rolne mogą np. zostać wyparte przez inne ładunki w kontenerach. Infrastruktura tego terminala nie jest dedykowana do przeładunku zboża.

Dla porównania, w roku 2023 w ww. portach przeładowano ok. 9,351 mln ton zboża, w tym: ok. 3,092 mln ton w Porcie Gdańsk, ok. 4,392 mln ton w Porcie Gdynia, ok. 1,868 mln ton w Portach Szczecin i Świnoujście. Powyższe dane potwierdzają, że polskie porty - pomimo obsługi rekordowych wolumenów zboża, w tym tego eksportowanego z Ukrainy - mają jeszcze rezerwy w tym zakresie.

Podkreślenia wymaga to, że 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. Takie działania pozwalają na odpowiednie dostosowanie się do zmieniających się uwarunkowań rynkowych oraz aktualnego popytu na obsługę zboża. Jednocześnie należy wyjaśnić, że podstawą do przedmiotowych aktywności jest zainteresowanie ze strony klientów. Istotnym również pozostaje, że takie właśnie działania inwestycyjne i modernizacyjne są prowadzone przez same zarządy morskich portów, jak również gwarantowane w prowadzonych postępowaniach przetargowych przez oferentów. Uwzględniając fakt korzystania przez nasze spółki w powyższym zakresie ze środków unijnych, co do zasady wszystkie postępowania na oddanie nieruchomości w dzierżawę powinny być przeprowadzone w otwartych, niedyskryminacyjnych postępowaniach, pod rygorem zwrotu dofinansowania unijnego wykorzystanego w projekcie.

Z wyrazami szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.

Do wiadomości:

1. Ministerstwo Aktywów Państwowych
2. Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi