

Gdynia, 13 października 2025

Posel Dorota Arciszewska – Mielewczyk

Posel Kacpra Płazyński

Adres do doręczeń: ul. Targ Drzewny 3/7, 80 – 886 Gdańsk

Szanowny Pan

Mariusz Haładyj

Prezes Najwyższej Izby Kontroli

ul. Filtrowa 57

02 – 056 Warszawa

Wniosek o wszczęcie kontroli w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia SA



działając w oparciu o art. 19 i 20 ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora wnosimy o przeprowadzenie kontroli w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia SA w zakresie przeprowadzonego w tym roku postępowania na korzystanie z Publicznego Terminalu Portowego w Porcie Gdynia zlokalizowanego przy nabrzeżu Polskim (znak sprawy SP-PTP/2025) w ramach którego doszło do odrzucenia oferty złożonej przez konsorcjum polskich spółek na podstawie nieudokumentowanych spekulacji co w konsekwencji doprowadziło do wyboru gorszej oferty i obniżenia przyszłych przychodów spółki z tego tytułu w latach 2026 – 2032.

UZASADNIENIE

Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA wszczęła postępowanie na korzystanie z publicznego terminala promowego w Porcie Gdynia zlokalizowanego przy Nabrzeżu Polskim w dniu 23 czerwca 2025. Szczegóły dotyczące postępowania znajdują się w załączonym dokumencie *1_Protokół z postępowania*. Podstawą do prowadzenia postępowania była *Specyfikacja Postępowania* zatwierdzona przez Zarząd spółki ZMPG SA w dniu 23.06.2025.

Postępowanie składało się w kilku etapów, do złożenia ostatecznej oferty zaproszono dwa podmioty:

1. Stana Line Scandinavia AB – zwana dalej jako Stena Line
2. konsorcjum spółek zdane dalej Unity Line

Jako termin składania i otwarcia ofert określono 27.08.2025.

Złożone oferty

We wskazanym wyżej terminie terminie Stena Line zaoferowała:

1. Gwarantowaną pojemność brutto GT nie mniejszą niż 43.000.000 GT
2. Gwarantowaną liczbę pasażerów nie mniejszą niż 700.000.

Deklarowany termin rozpoczęcia realizacji usług promowych – 01.01.2026

Unity Line zaoferowała:

1. Gwarantowaną pojemność brutto GT nie mniejszą niż 45.025.000 GT
2. Gwarantowaną liczbę pasażerów nie mniejszą niż 750.000.

Deklarowany termin rozpoczęcia realizacji usług promowych – 01.01.2026

Stena Line przy deklaracji realizacji powyższego zapowiedziała obsługę jednej linii: Gdynia – Karlskrona, a Unity Line dwie linie: Gdynia – Karlskrona oraz Gdynia - Ystad.

Co również istotne Stena Line wskazała, że planuje tygodniowo 17,5 zawinięć do portu a Unity Line w roku 2026 – 23,5, a od 2027 – 27,5 zawinięć tygodniowo.

Niezależna ekspertyza

W dniu 31.08.2025 został sporządzony *Raport weryfikacji ofert* przez niezależnego eksperta dr hab. Macieja Matczaka (w załączeniu). Wskazać należy, że Specyfikacji Postępowania nie znajduje się delegacja do korzystania z ekspertów zewnętrznych. W dokumentach udostępnionych podczas kontroli poselskiej nie ma również informacji w jakim trybie i na jakiej podstawie zlecono przeprowadzenie ekspertyzy. Nie ma też takiej informacji w Protokole z postępowania datowanego na 4.09.2025.

Wybór oferty

W dniu 4.09.2025 Komisja ds. Przeprowadzenia postępowania zakończyła pracę – wykluczyła ofertę Unity Line a wskazała jako najkorzystniejszą ofertę Stena Line. Komisja sporządziła stosowny protokół oraz skierowała wniosek do Zarządu Spółki ZMPG SA o zatwierdzenie protokołu z postępowania oraz wskazanie oferty Stena Line oraz odrzucenie oferty Unity Line.

Jako podstawę do odrzucenia oferty wskazano Rozdział X Specyfikacji Postępowania ust 10 p.11, który brzmi:

„Organizator odrzuci ofertę jeżeli uzna na podstawie analizy przedstawionej przez Przewoźnika Koncepcji działalności w zakresie ruchu promowego oraz pozostałych elementów oferty, że świadczenie deklarowane przez Przewoźnika jest niemożliwe do wykonania”

We wniosku do Zarządu, datowanym na 4.09.2025 w punkcie II Uzasadnienia wskazuje się przyczyny odrzucenia oferty, w zasadzie kopiując wątpliwości z Raportu weryfikacji oferty, zaostrażając ich logiczny wydźwięk. Podczas gdy przesłanka stwierdzenia niewykonalności świadczenia jest bardzo jednoznaczna i powinno opierać się na faktach a nie przypuszczeniach.

Najważniejsze argumenty przedstawione w raporcie z przeprowadzonego postępowania i potem powielone w uzasadnieniu wniosku do Zarządu spółki, skutkujące odrzuceniem oferty wyglądają następująco:

w pkt 6 raportu (na stronie 8), w opisie planowanej linii promowej Unity Line znajdujemy takie stwierdzenie: „uruchomienie połączenia promowego do Karlskrony (Karlshamn) w perspektywie czterech miesięcy może być niewykonalne a projekt można uznać za mało dojrzały realizacyjnie” Wskazać należy że jest to tylko przypuszczenie nie wskazujące na żadne fakty. Być może jest ono zasadne ale w żaden sposób nie jest zweryfikowane. Dalej znajduje się bardzo ciekawe stwierdzenia: „Jednocześnie uwzględniając fakt, że współwłaścicielem operatora, jedyne obecnie funkcjonującego terminala promowego w Karlskronie jest kontr oferent, uzyskanie dostępu do infrastruktury będzie utrudnione.” Jest to kolejna nieweryfikowalna opinia, z którego wynika, że autor z góry zakłada, że Stena Line w zakresie zarządzania portem w Karlskronie będzie łamać prawo (sic!).

I dalej cytując Raport: „Co ważne kontr oferent może kontynuować działalność wykorzystując alternatywny port/terminal po polskiej stronie, co w praktyce zablokuje dostęp do terminala promowego dla innych użytkowników” I w tym miejscu mamy do czynienia z przypuszczeniem, bez wskazania na fakty. Co więcej, znając realia portów Trójmiejskich trudno się spodziewać by można było osiągnąć podobne wyniki przewozowe do tych osiągniętych w terminalu w Gdyni.

Dalej w Raporcie znajdują się następujące stwierdzenia: „ W kwestii wielkości załadunku oraz liczby pasażerów Przewoźnik zaprezentował średni roczny załadunek (popyt) na poszczególnych liniach promowych, który odpowiada potencjałowi zadeklarowanej floty”. I dalej: „Oferent posiada wieloletnie bogate doświadczenie w obsłudze morskich połączeń promowych, dlatego też nie ma przesłanek do podważenia jego kompetencji w przedmiotowym obszarze.”

W Raporcie oraz w Uzasadnieniu Wniosku do Zarządu pojawia się również wątpliwość co do rozpoczęcia realizacji usług promowych z dniem 1 stycznia 2026. Cyt. Raport str. 6 punkt 3 B: „stan obecny zadeklarowanej floty nie pozwala , na potwierdzenie że jego statki wejdą na linie od wskazanego termin. Wątpliwości (...) wynikają z przesłanek:

- Oferent eksploatuje obecnie jeden spośród zadeklarowanych statków (M/F Skania)
- dwa pozostają w budowie(...) (M/F Jantar Unity, M/F Bursztyn Unity)
- Kolejne dwie jednostki (M/F Nova Star, M/F Varsovia) należą do podmiotu trzeciego, który nie jest członkiem konsorcjum składającego Ofertę”.

Unity Line jasno w swojej ofercie wskazała, że jedna z budowanych jednostek ma być oddana do użytku w dniu 1.01.2026 a następna w dniu 1.10.2026. Dwie jednostki należące do innego podmiotu są czarterowane. Wskazać należy że w Specyfikacji Postępowania nie wskazano w jaki sposób Oferent ma wykazać, że dysponuje tymi jednostkami. Poprzestano tylko na oczekiwaniu wskazania jakie są to jednostki bez tytułu prawnego. Nie widzę też podstaw by podważać czarter jednostek. Jeżeli były takie wątpliwości Komisja przetargowa miała możliwość poprosić o wyjaśnienie Unity Line na etapie ewaluacji ofert wstępnych. Nie zrobiła tego.

Należy też wskazać, że we Wniosku do Zarządu w Uzasadnieniu odrzucenia oferty znajduje się nieprawdziwe stwierdzenie cyt: „Z kolei minimalny poziom zawinięć jednostek przystosowanych do OPS, zadeklarowany w oparciu o jednostki M/F Jantar Unity oraz M/F Bursztyn nie spełnia wymogów opisanych w SP (Specyfikacja postępowania)” Nie ma takiego parametru jak „minimalny poziom zawinięć” a jest „gwarantowany procent zawinięć” i nie jest to wielkość określona jako minimalna do osiągnięcia. Jest to jeden z parametrów oceny oferty któremu przypisano wagę 3%. Czyli nawet gdyby ofertę oceniono na 0 wówczas i tak nie podlegałaby ona odrzuceniu.

Wnioski i pytania końcowe

1. Unity Line złożyło lepszą ofertę.
2. Port odrzucając ją naraził się na straty finansowe w następnych latach.
3. Odrzucenie oferty Unity Line oparte o zarzut niewykonalności propozycji złożonej przez Unity Line nie zostało wykazane faktami a jedynie przypuszczenia jednego niezależnego eksperta, który jednocześnie określał Unity Line jako podmiot o wieloletnim bogatym doświadczeniu i że nie ma podstaw do podważania jego kompetencji.
4. Powołanie niezależnego eksperta przez komisję postępowania nie miało swojego umocowania w żadnym dokumencie ani upoważnieniu udzielonym im przez zarząd do przeprowadzenia postępowania.
5. We wniosku do zarządu Portu o odrzucenie oferty Unity Line komisja postępowania powołała się na nieprawdziwe wymogi ze Specyfikacji postępowania – wymogi, które nie istnieją.
6. Dlaczego skorzystano z opinii tylko jednego niezależnego eksperta?
7. Dlaczego Komisja nie skorzystała z możliwości jaką dostała poprzez modyfikację Specyfikacji Postępowania opublikowaną w dniu 22 lipca 2025, która w Rozdziale III ust 17 pkt 3 lit. b) nadała brzmienie:

b) badanie złożonych ofert zgodnie z zapisami Rozdziału X, z zastrzeżeniem, że w przypadku wątpliwości co do wielkości Gwarantowanej pojemności brutto statków GT i Gwarantowanej liczby pasażerów, zaoferowanych przez tego Przewoźnika w ofercie ostatecznej oraz uwzględniającej je zmodyfikowanej koncepcji działalności w zakresie ruchu promowego, Organizator uprawniony będzie do wezwania Przewoźnika do złożenia wyjaśnień, w tym do dokonania prezentacji oferty ostatecznej wraz ze zmodyfikowaną koncepcją działalności w zakresie ruchu promowego ?

Spółka ZMPG mogła w trakcie Postępowania zażądać wyjaśnień od Unity Line zarówno po złożeniu oferty wstępnej jak i oferty ostatecznej. Mogła też zamówić dodatkową opinię tak aby bardziej uprawdopodobnić lub sfalsyfikować wątpliwości. Biorąc pod uwagę, że mówimy o wydzierżawieniu na 7 lat obiektu wyremontowanego za kwotę 270 mln zł ze środków publicznych, decyzja o wyborze Oferenta powinna być podjęta na podstawie faktów a nie przypuszczeń.

Mając na uwadze powyższe wnosimy jak we wstępie.

Załączniki:

1. protokół z postępowania z dnia 4 września 2025 roku wraz z załącznikami
2. wniosek na Zarząd z dnia 4 września 2025 roku
3. uchwała Zarządu nr 309/IX/2025 z dnia 5 września 2025 roku
4. oferta ostateczna na Pakiet I Stena Line Scandinavia AB
5. oferta ostateczna na Pakiet I Stena Line Scandinavia AB – załącznik 3A
6. oferta ostateczna na Pakiet I Stena Line Scandinavia AB – załącznik 13A
7. oferta ostateczna na Pakiet I Konsorcjum
8. oferta ostateczna na Pakiet I Konsorcjum – załącznik 3A
9. oferta ostateczna na Pakiet I Konsorcjum – załącznik 13A
10. oferta ostateczna na Pakiet II Konsorcjum
11. oferta ostateczna na Pakiet II Konsorcjum – załącznik 3A
12. raport z weryfikacji ofert

*Z uwagi na to
Krzysztof
Dariusz
Michałczyk*