

Gdynia, 13.10.2025 r.

OŚWIADCZENIE ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDYNIA S.A.

W związku z konferencją prasową pośła Kacpra Płażyńskiego i pośłanki Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk, która odbyła się w 13 października br. przed siedzibą Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., oraz pojawiającymi się w przestrzeni publicznej nieprawdziwymi informacjami dotyczącymi postępowania na korzystanie z Publicznego Terminala Promowego, Zarząd Spółki przedstawia swoje stanowisko.

Konsorcjum Polska nie brało udziału w postępowaniu

W postępowaniu nie brała udziału spółka Polskie Promy (Polsca) ani żadna spółka Skarbu Państwa. Oferty złożyli: Stena Line oraz Konsorcjum składające się z Unity Line Limited, „spółki córki” Polskiej Żeglugi Morskiej i Best Ferries Alliance 1, spółki prywatnej.

Procedura jasna, odbyły się też spotkania

Postępowanie dotyczące korzystania z Publicznego Terminala Promowego w Porcie Gdynia zostało przeprowadzone w sposób transparentny, konkurencyjny i zgodny z obowiązującym prawem, zarówno krajowym, jak i unijnym. Procedura została oparta na szczegółowej Specyfikacji Postępowania, z którą wszyscy oferenci się zapoznali i zaakceptowali jej zapisy. Postępowanie miało kilka etapów, które pozwalały na precyzyjne przedstawienie oferty i wprowadzenie do niej uwag.

Zgodnie z procedurą, każdy z oferentów spotkał się z komisją przed ostatecznym złożeniem ofert na jednakowych zasadach i na równych warunkach.

Konsorcjum Unity Line Limited i Best Ferries Alliance 1 nie było gotowe stawić się w wyznaczonym przez komisję terminie 13 sierpnia br., jednak Komisja pozytywnie rozpatrzyła wniosek Konsorcjum dotyczący wskazania późniejszego terminu. Do spotkania z Konsorcjum doszło 19 sierpnia.

Po zakończeniu etapu konsultacyjnego każdy z uczestników złożył ofertę ostateczną, która została następnie poddana szczegółowej analizie formalnej i merytorycznej przez komisję, której towarzyszył radca prawny. Otwarcie ofert nastąpiło 27 sierpnia.

Specyfikacja Postępowania nie przewidywała formalnego trybu odwoławczego. Oferenci mieli pełne prawo do składania pytań, zgłaszania uwag i wniosków o zmianę zapisów, jednak żaden z uczestników postępowania nie skorzystał z tej możliwości. Uczestnicy wnioskowali zaś o inne zmiany, które były wprowadzone do Specyfikacji Postępowania.

Cały proces przebiegał w sposób jawny, z zachowaniem zasad równego traktowania, przejrzystości i braku dyskryminacji.



Opłaty nie były kryterium, bo wszyscy płacą tyle samo

Oferty oceniano na podstawie jasno określonych kryteriów – gwarantowanej pojemności statków (GT), gwarantowanej liczby pasażerów oraz przedstawionej koncepcji działalności, obejmującej m.in. termin rozpoczęcia obsługi połączenia (1 stycznia 2026 r.) i zastosowania technologii niskoemisyjnych podczas postoju statków w Porcie Gdynia. Wysokość opłat nie była elementem konkurencji, ponieważ wszyscy przewoźnicy korzystający z infrastruktury portowej zobowiązani są do uiszczania tych samych, jednakowych stawek taryfowych. Decydujące znaczenie miała zatem jakość przedstawionej oferty i zdolność do zapewnienia ciągłości działalności terminala od początku 2026 roku.

Oferta na Pakiet I złożona przez konsorcjum Unity Line Limited i Best Ferries Alliance 1 została odrzucona z przyczyn formalnych. Komisja, po analizie złożonej koncepcji, stwierdziła, że niemożliwe jest wykonanie usługi w zakresie deklarowanych wartości przez Konsorcjum. Wobec powyższego komisja nie mogła przyjąć oferty ani dopuścić jej do dalszej oceny. Jednocześnie nie było podstaw do wzywania oferenta do składania dodatkowych wyjaśnień, ponieważ wcześniej miał on pełną możliwość zaprezentowania swoich propozycji podczas spotkania z komisją. Spotkanie po złożeniu ofert ostatecznych byłoby bezcelowe, gdyż oferty ostateczne, zgodnie z regulaminem nie mogły już być zmieniane ani modyfikowane w żadnym zakresie. Dodatkowo, w ofercie ostatecznej na Pakiet II Konsorcjum zadeklarowało niższą pojemność statków (GT) i mniejszą liczbę pasażerów niż w ofercie wstępnej, co było wprost sprzeczne z regulaminem.

Przedłużanie obecnej umowy na obsługę terminala niezgodne z prawem i niekorzystne dla portu i finansów publicznych

Nieprawdą jest również, że Port Gdynia mógł zawrzeć aneks z obecnym operatorem terminala, Stena Line, wydłużający obowiązującą umowę o rok. Gdyby możliwość legalnego przedłużenia umowy istniała, nie byłoby w ogóle potrzeby ogłaszania nowego postępowania. Co więcej, dalsze utrzymywanie poprzedniego stanu rzeczy byłoby niekorzystne finansowo dla Spółki, gdyż dotychczasowy operator korzystał z istotnych ulg taryfowych na bazie umowy zawartej wiele lat wcześniej. Takie działanie byłoby nielegalne z uwagi na trwałość projektu oraz zobowiązania wynikające z umowy o dofinansowanie inwestycji ze środków Unii Europejskiej. Obowiązkiem Zarządu Morskiego Portu Gdynia jest przestrzeganie przepisów unijnych, ochrona interesu finansowego Spółki, a także zapewnienie stabilności i rentowności działalności portowej.

Konieczność zapewnienia ciągłości działania

Zarząd Portu, jako spółka Skarbu Państwa, jest zobowiązany do zapewnienia ciągłości przewozów promowych i towarowych. Zawieszenie działalności terminala nawet na kilka miesięcy oznaczałoby poważne straty finansowe i logistyczne, a także naruszenie zasad trwałości projektu unijnego. Oferta Stena Line była – w tym konkretnym postępowaniu – jedyną, która w pełni gwarantowała nieprzerwane funkcjonowanie terminala od 1 stycznia 2026 roku i jednocześnie spełniała wymogi techniczne, środowiskowe oraz organizacyjne.

Wymóg równego traktowania

Zarząd stanowczo podkreśla, że nie doszło do żadnego naruszenia zasad przejrzystości, uczciwej konkurencji ani równego traktowania oferentów. Procedura była nie tylko zgodna z prawem, ale i konieczna – stanowiła wymóg wynikający z finansowania inwestycji środkami Unii Europejskiej. Zaniechanie jej lub preferencyjne potraktowanie któregośkolwiek armatora mogłoby skutkować utratą dotacji i koniecznością zwrotu środków unijnych.

Całkowity koszt budowy Publicznego Terminala Promowego w Porcie Gdynia wyniósł 246 milionów złotych – a nie 270 milionów – z czego 116 milionów złotych stanowiło dofinansowanie z Unii Europejskiej, a pozostała kwota, około 130 milionów złotych, pochodziła z budżetu państwa i środków własnych Spółki.

Drugie okno czasowe do zajęcia

Publiczny Terminal Promowy pozostaje otwarty dla drugiego operatora. Drugi pakiet (okna czasowe) pozostaje wolny i zostanie objęty kolejnym postępowaniem po analizie aktualnych uwarunkowań rynkowych.

Zarząd Portu wystąpił o audyt procedury

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. z pełną odpowiedzialnością podkreśla, że procedura została przeprowadzona rzetelnie, zgodnie z prawem i z zachowaniem zasad uczciwej konkurencji. W przekonaniu o prawidłowości i uczciwości postępowania Zarząd wystąpił do Rady Nadzorczej Spółki z wnioskiem o przeprowadzenie jego audytu. Nie ma tu bowiem nic do ukrycia.