

Gdańsk, 06.02.2024 r.

**Mondry Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością**

Plac Porozumienia Gdańskiego 1/202

80-864 Gdańsk

NIP 5833448922 REGON 521811471

**Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi  
Śródlądowej  
Sejm RP**

*Do wiadomości:*

**Pan Minister, Sekretarz Stanu Arkadiusz Marchewka**

**Pan Minister, Sekretarz Stanu Michał Kołodziejczak**

**Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.**

**Pan Zenon Wiszowaty - Przewodniczący  
Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ  
„Solidarność” Port Gdynia**

**Pan Andrzej Biernacki -Przewodniczący Wolnego  
Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki  
Morskiej Portu Gdynia**

**Pani Beata Rutkiewicz Wojewoda Pomorski**

**Pan Czesław Siekierski  
Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi**

**Stanowisko w sprawie przetargu na dzierżawę Terminalu Zbożowego prowadzonego przez  
Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. (nr sprawy: SP-TZ/IX/2022)**

*Szanowni Państwo,*

Działając w imieniu Mondry sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (dalej: „**Mondry**”), w związku z powiadomieniem, że podczas posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (GMZ), dalej: „**Komisji**”, zaplanowanego na dzień 7 lutego 2024 r., godz. 12:00, przewidziana jest informacja na temat przygotowania polskich portów do przeładunku zboża oraz na temat dzierżawy terminalu zbożowego w Porcie Gdynia, pragnę przedstawić stanowisko Mondry w sprawie przetargu na dzierżawę Terminalu Zbożowego prowadzonego przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. (nr sprawy: SP-TZ/IX/2022), dalej: „**Przetarg**”, oraz wnoszę o udostępnienie niniejszego stanowiska Członkom Komisji.

Mondry, w ramach konsorcjum, w którego skład wchodzi również AGROLOK sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe „CHEMIROL” sp. z o.o., złożył drugą najkorzystniejszą ofertę w Przetargu. Jednocześnie Mondry jest obecnie tymczasowym dzierżawcą Terminalu Zbożowego w Porcie Gdynia.

Nasze głębokie zainteresowanie możliwie najszybszym rozstrzygnięciem niniejszego Przetargu wynika z:

- a. troski o pracowników zatrudnionych przy obsłudze Terminalu Zbożowego. Jako dobry pracodawca, naszym głównym priorytetem jest zapewnienie na godnych warunkach, pracy pięćdziesięciu osobom, które są obecnie zatrudnione przy obsłudze Terminalu (pracujących tam w wielu przypadkach od ponad 30 lat). Pracownicy ci mają teraz dobrego pracodawcę, który jest skłonny zainwestować w ich przyszłość, i muszą być oni głównym priorytetem przy wszelkich podejmowanych decyzjach. Przedłużanie obecnej sytuacji, również w wyniku ewentualnego unieważnienia Przetargu, skutkowałoby bardzo niepewną sytuacją po stronie pracowników.
- b. Konsorcjum reprezentowane przez Mondry ma w 100% polski kapitał i posiada silne powiązania i dobre relacje z ponad 100 000 rolników i producentów na polskim rynku. Jako obecny dzierżawca Terminalu Zbożowego jesteśmy wobec nich odpowiedzialni za wywiązanie się z naszej obietnicy zapewnienia im wysoce wydajnego rynku zbytu do załadunku zbóż na rynki światowe i przy możliwie najniższych kosztach dla rolnika.
- c. Wreszcie, jako obecny dzierżawca, a także uczestnik wyżej wymienionego przetargu na długoterminową dzierżawę terminalu, jesteśmy wyraźnie zainteresowani zakończeniem przetargu poprzez wybór jego dzierżawcy (niezależnie od wyniku). Tylko takie rozwiązanie zapewni pewność sytuacji pracowników i pozwoli na rozwój przeładunków zboża w ramach Terminalu.

W związku z publicznie wygłaszanymi tezami o potrzebie unieważnienia Przetargu, pragniemy odpowiedzieć na pojawiające się dotychczas pytania i rozwiać wszelkie wątpliwości i nieporozumienia, jakie mogą pojawić się na jego temat.

1. W ocenie Mondry Przetarg został przeprowadzony przez ZMPG zgodnie z jego Specyfikacją i przepisami prawa obowiązującymi w tym zakresie.
2. Dalsze opóźnienia w wyborze dzierżawcy będą miały tragiczne konsekwencje dla polskich rolników, ponieważ pilnie potrzebny jest nowoczesny, wydajny terminal, aby



zapewnić większej liczbie rolników alternatywne punkty sprzedaży, a także obniżyć koszty załadunku, zwiększając w ten sposób znacznie dochody rolników i w konsekwencji zapewniając wzrost cen towarów rolnych.

W ubiegłym roku uczestniczyłem w wielu długotrwałych komisjach parlamentarnych, podczas których ubolewałem nad złym stanem polskiej infrastruktury eksportowej i podkreślałem pilną potrzebę poprawy przepustowości polskiego portu.

Dalsze opóźnienia w przeprowadzeniu wyboru dzierżawcy, np. na skutek unieważnienia Przetargu, przynoszą zatem po prostu efekt przeciwny do zamierzonego, sprzeczny z interesami polskich rolników.

3. Mówi się o unieważnieniu przetargu i rozpoczęciu cyklu przetargowego od nowa, aby dać spółkom państwowym kolejną szansę na udział w tym przetargu.

Naszym zdaniem jest to niepotrzebne, gdyż polski rząd posiada już 2 terminale portowe, które można albo uruchomić od razu (PGE Gdańsk), albo zainwestować odpowiednie środki i wybudować duży terminal portowy (przy Pirsie Rudowym w Porcie Gdańsk/Europort. W ubiegłym tygodniu ogłoszony został przetarg na 30 -letnią dzierżawę tej nieruchomości).

Mówiąc bardziej ogólnie, nasuwa się pytanie: czy konieczna jest własność państwa w terminalu portowym, jeżeli prywatny kapitał i know-how są już skłonne dokonać tej inwestycji bez konieczności płacenia za nią przez podatnika (jak ma to miejsce we wszystkich innych krajach zachodnich )?

Niezależnie od odpowiedzi, już dziś istnieje kilka możliwości inwestowania w polskie porty przez spółki państwowe i podatników.

Czy naprawdę konieczne i rozsądne jest opóźnianie przetargu i inwestycji w Gdyni, gdy przed polskim rządem istnieją już doskonałe możliwości?

4. Wiele mówiło się o „utracie” terminalu na rzecz zagranicznego inwestora. Pomija się przy tym fakt, że pozostałych 3 uczestników przetargu to w 100% polskie firmy, co do których nie są zgłaszane wątpliwości dotyczące zapewnienia konkurencji na rynku przeładunków i handlu zbożem.

Pragnę więc podkreślić, że zgodnie z Rozdziałem XVIII ust. 9 Specyfikacji Przetargu w przypadku nie uzyskania przez Dzierżawcę, którego oferta została wybrana jako najkorzystniejsza, któregośkolwiek z dokumentów w tym punkcie Specyfikacji określonych **Wydierżawiający „może zwrócić się do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej z wnioskiem o wyrażenie zgody na zawarcie Umowy z Dzierżawcą, którego oferta uzyskała drugą najwyższą liczbę punktów w Postępowaniu.”**

Unieważnienie przetargu nie jest więc jedynym wyjściem w przypadku braku uzyskania przez obecnego lidera Przetargu odpowiedniego dokumentu potwierdzającego zgodę na dokonanie koncentracji lub zgody Ministra właściwego ds. gospodarki morskiej. Zgodnie z regulaminem przetargu inni oferenci (według kolejności najwyższej liczby zdobytych punktów) mogą być poproszeni o zawarcie długoterminowej umowy najmu w przypadku, gdy lider przetargu nie będzie w stanie podpisać długoterminowej umowy najmu z Port Gdynia.

W konsekwencji, ostatecznie najlepszym rozwiązaniem jest zakończenie Przetargu zgodnie z polskim prawem, zapewniając w ten sposób szybką inwestycję w wydajny terminal, który służy zarówno interesom polskich rolników, jak i pracownikom Portu Gdynia. O przyjęcie takiego rozwiązania niniejszym wnioskujemy do Komisji.

Pozostajemy do Państwa dyspozycji w razie jakichkolwiek pytań.

**MONDRY Sp. z o.o.**  
Prezes Zarządu

Z poważaniem,

Pierre Pages

Pierre Pages

Prezes Zarządu Mondry Sp. z o.o.