

23 maja 2024 r.

Sz. P. Arkadiusz Marchewka
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Sz. P. Kacper Płażyński
Posel RP, Przewodniczący
Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Szanowny Panie Ministrze,
Szanowny Panie Przewodniczący,

**DOT.: WYDŁUŻENIA 30-LETNIEGO MAKSYMALNEGO OKRESU TRWANIA UMOWY
DZIERŻAWY LUB NAJMU NIERUCHOMOŚCI POŁOŻONYCH W PORTACH MORSKICH.**

Mając na względzie realizowane obecnie w polskich portach morskich ambitne projekty rozbudowy infrastruktury portowej, w tym planowaną budowę „Portu Zewnętrznego” w Gdyni – Rada Interesantów Portu Gdynia [dalej: „RIP Gdynia”] utworzona i działająca na podstawie art. 12 Ustawy z dnia 20.12.1996 r. o portach i przystaniach morskich [dalej: „UPPM”] - zwraca się z wnioskiem o rozpoczęcie procesu legislacyjnego w celu wydłużenia maksymalnego, dopuszczalnego prawem, 30-letniego czasu trwania umowy dzierżawy lub najmu nieruchomości położonych w granicach portów morskich.

Aktualnie obowiązujący okres wynika z historycznych uwarunkowań. W trakcie tworzenia UPPM, zdecydowana większość terminali wyodrębnionych w poszczególnych portach posiadała już zdatną do użytku infrastrukturę umożliwiającą, przy mniejszych lub większych nakładach inwestycyjnych, dalszą eksploatację. Mając szczególnie na względzie pozyskiwanie nowych terenów portowych w drodze załadowienia lub wydzierżawiane terenów nieposiadających żadnej infrastruktury, co rodzi konieczność zainwestowania w podstawowe jej elementy - takie jak nabrzeża, place składowe, wodociągi, kanalizacje deszczowe i sanitarne, zasilanie elektryczne, instalacje teletechniczne, drogi, bocznicę kolejową, ogrodzenie terenu, bramy wjazdowe, place, magazyny, budynki zaplecza biurowego, socjalnego, warsztatowego - wymagają zainwestowania zdecydowanie większych kwot niż w przypadku terenów portowych posiadających już historycznie taką infrastrukturę. Oznacza to na wprost wydłużenie okresu zwrotu z inwestycji, co przy korzystaniu z powszechnego zewnętrznego finansowania dłużnego, znacząco utrudnia dostęp do kapitału.

Nadmieniamy przy tym, iż w przeszłości zarówno RIP Gdynia, jak i Rady Interesantów Portów Gdańsk, Szczecin i Świnoujście zwracały już uwagę na konieczność przeprowadzenia wskazanych zmian w prawie.

Zarządy portów morskich, w tym Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., jako dysponenti terenów położonych w granicach morskich portów (działając na zasadzie „landlordów”), udostępniają je operatorom portowym na podstawie umów dzierżawy lub najmu zawartych na czas oznaczony wynoszący z reguły, maksymalnie dopuszczalny okres - 30 lat. Zgodnie bowiem z art. 695 § 1 kodeksu cywilnego [dalej: „k.c.”] oraz art. 661 § 2 k.c., odpowiednio,

dzierżawę lub najem zawartą na czas dłuższy niż 30 lat poczytuje się po upływie tego terminu za zawarte na czas nieoznaczony. Skutkiem czego, po upływie 30 lat – z chwilą przekształcenia w umowę na czas nieokreślony, powstaje z mocy prawa możliwość jej rozwiązania przy zastosowaniu ustawowych terminów wypowiedzenia wynoszących 6 miesięcy dla dzierżawy (art. 704 k.c.) i 1 miesiąc dla najmu (art. 673 § 2 k.c.). W praktyce, mając na uwadze uwarunkowania, na które wskazujemy poniżej, w polskich portach morskich nie stosuje się umów na czas nieokreślony i przed upływem okresu dzierżawy dzierżawcy terminali przeładunkowych, infrastruktury placów składowych i powierzchni magazynowych są wyłaniani w drodze postępowań przetargowych. Jest to rozwiązanie zbliżone do powszechnie stosowanego na świecie modelu koncesyjnego.

Kluczowymi argumentami przemawiającymi za proponowaną zmianą przepisów w odniesieniu do umów dzierżawy lub najmu w portach morskich są:

- a) kapitałochłonność skutkująca wydłużonym, częstokroć przekraczającym 30 lat, okresem zwrotu z zainwestowanego w daną inwestycję kapitału,
- b) „bankowa zdolność finansowa” (potocznie „bankowalność”) - rozumiana jako możliwość uzyskania finansowania bankowego dla danej inwestycji, bowiem dla instytucji finansowych, kluczowym elementem dla gwarancji istnienia i stabilności danej inwestycji jest okres, w którym zapewniony jest niezakłócony tytuł prawny do nieruchomości portowej, na której realizowana jest inwestycja objęta finansowaniem bankowym,
- c) czasochłonność wynikająca z długotrwałości procesów planistycznych, koniecznych do uzyskania niezbędnych pozwoleń oraz szerokiej gamy uzgodnień, a także koordynacji z wieloma podmiotami, w przypadku budowy nowej infrastruktury portowej takiej jak np. porty zewnętrzne,
- d) zapewnienie konkurencyjności polskich portów morskich na coraz bardziej konkurencyjnym rynku usług portowych, gdzie polskie porty konkurują o ładunki z portami zlokalizowanymi nad Morzem Północnym, Morzem Bałtyckim czy też Adriatykiem.

Wydłużenie dopuszczalnego w Polsce, maksymalnego 30-letniego okresu, na który mogą zostać zawarte umowy dzierżawy lub najmu w polskich portach morskich będzie miało bardzo pozytywny wpływ na poprawę długofalowego planowania inwestycji w portach i zwiększenie stabilnych ram czasowych, w których funkcjonują inwestorzy. Skutkowałoby to także zwiększeniem efektywności ekonomicznej portów, umożliwiając zarządom portów oraz operatorom portowym lepsze zarządzanie zasobami i skoncentrowanie się nad uniknięcie presji na szybki zwrot z inwestycji w polskim porcie. W rezultacie pozwoliłoby to na zwiększenie dochodów zarządów portów morskich, niezbędnych do wykonywania ich ustawowych obowiązków w zakresie zarządzaniem i rozwojem infrastruktury portowej i aktywnych działań na rzecz budowy łańcuchów dostaw na ich zapleczu.

Zdaniem RIP Gdynia wprowadzenie wnioskowanych zmian przepisów byłoby zgodne z przyjętym do realizacji przez Rząd RP „Programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” i przyczyniłoby się również do wzrostu wolumenu przeładunków w polskich portach morskich, a tym samym zwiększenia wpływów do budżetu państwa z tytułu podatków i ceł.



Prosimy o potraktowanie niniejszego pisma jako wniosku ze strony środowiska portowego Portu Morskiego w Gdyni zrzeszonego w RIP Gdynia o rozpoczęcie prac nad wydłużeniem maksymalnego 30-letniego okresu, na który mogą zostać zawarte umowy dzierżawy lub najmu w polskich portach morskich. Jednocześnie, RIP Gdynia wyraża gotowość, jeśli zajdzie potrzeba, do udzielenia wszelkich dalszych wyjaśnień, w tym do uczestnictwa w ewentualnych spotkaniach dotyczących kwestii, które zostały poruszone w niniejszym piśmie.

Z poważaniem,

Piotr Pawłowski
Przewodniczący Rady

Sławomir Kalicki
Członek Zarządu Rady

Jan Jarmakowski
Członek Zarządu Rady

Michał Śmigieński
Członek Zarządu Rady

Paweł Zastawny
Członek Zarządu Rady

Do wiadomości:

- 1) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
- 2) Rada Interesantów Portu Gdańsk
- 3) Rada Interesantów Portu Szczecin
- 4) Rada Interesantów Portu Świnoujście