

Informacja o działaniach PKP S.A. mających na celu zablokowanie inwestycji spółki KKT S.A.

Rewitalizacja Portu w Kędzierzynie-Koźlu została zablokowana decyzją Zarządu PKP S.A. o odstąpieniu od zawarcia umowy dotyczącej przyłączenia Portu do czynnej linii kolejowej.

Główną przyczyną odstąpienia od zawarcia umowy z KKT oraz dalszych rozmów na temat współpracy była negatywna opinia Biura Bezpieczeństwa PKP S.A. Raport opracowany przez Zastępcę Dyrektora Biura Bezpieczeństwa PKP S.A. Piotra Onichimowskiego, stanowił załącznik do wniosku sporządzonego przez Zarząd PKP S.A. z prośbą o rekomendację służb Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w sprawie zawarcia umowy z KKT.

Należy zaznaczyć, że Zarząd PKP S.A. rozpoczął działania sprawdzające spółkę KKT dopiero w grudniu 2017 r., czyli po zakończeniu negocjacji z KKT i deklaracji gotowości do zawarcia umowy. Ostateczna treść umowy została uzgodniona we wrześniu 2017 r., a Zarząd PKP oświadczył, że przed podpisaniem wymagana jest zgoda Rady Nadzorczej PKP.

Poniżej przedstawiamy główne zastrzeżenia opisane w raporcie Biura Bezpieczeństwa PKP S.A. z dnia 14.12.2017 r. dotyczące zawarcia umowy i współpracy z KKT.

- „analiza informacji została przeprowadzona ze źródeł otwartych.”

Dane użyte w analizie Biura Bezpieczeństwa PKP S.A. zostały zaczerpnięte ze źródeł otwartych i ogólnie dostępnych, natomiast ich interpretacja została celowo przedstawiona w sposób, który bezpodstawnie ma wskazywać na nieprawidłowości i podejrzenia o korupcję i przestępstwa. W naszej opinii jest to w pełni nieprawdziwy, nieprofesjonalny raport, który godzi w dobre imię spółki, funduszu oraz osób z nimi współpracujących.

- „spółka Kędzierzyn-Koźle Terminale to spółka, której wiarygodność na chwilę obecną jest niemożliwa do zweryfikowania – jest to podmiot utworzony na potrzeby realizacji przedsięwzięcia biznesowego w postaci budowy terminala paliwowego na terenie portu w Kędzierzynie-Koźlu.”

Wiarygodność spółki KKT można zweryfikować w ogólnie dostępnych rejestrach. KKT została utworzona do realizacji inwestycji polegającej na rewitalizacji całego portu, a nie tylko budowy terminala płynnych produktów masowych. Zarząd PKP znał plany inwestycyjne KKT i je akceptował, ponieważ wynegocjował opcję wejścia kapitałowego w projekt budowy terminala kontenerowego, co znalazło odzwierciedlenie w zapisach umowy dzierżawy oraz wstępnych warunków inwestycji PKP.

- „Cel spółki KKT wydaje się być czytelny - pozyskać za niewielkie pieniądze bardzo dogodną lokalizację (na chwilę obecną prawdopodobnie jedyna taka w Polsce) i wybudować terminale paliwowe, z których działalności ktoś (tak na prawdę nie wiadomo kto, gdyż prywatne fundusze inwestycyjne działają poza publicznym obrotem inwestycji kapitałowych i zarządzają najczęściej majątkiem osób trzecich) będzie uzyskiwał wielomilionowe zyski.”

Inwestorzy, w tym także KKT, zawsze szukają dogodnych oraz ekonomicznie opłacalnych lokalizacji dla swoich inwestycji. Nieprawdą jest, że KKT planuje wybudowanie tylko

terminali paliwowych. Rewitalizacja portu to wybudowanie nowoczesnej wielofunkcyjnej infrastruktury do obsługi wszystkich rodzajów ładunków w tym płynnych masowych.

- „Osoby związane z KKT to nie przypadkowi ludzie stawiający pierwsze kroki w biznesie, lecz wytrawni „gracze” związani ze światem biznesu, polityki oraz sektorem paliwowym. Powyższe powiązania w oczywisty sposób obarczone są ogromnym ryzykiem wystąpienia zagrożeń korupcyjnych, a także przestępstw związanych z obrotem paliwami.”

W opinii PKP każdy menadżer posiadający doświadczenie zawodowe oraz wiedzę w zakresie ekonomii i polityki stanowi zagrożenie działań korupcyjnych i przestępczych.

- „Z uwagi na charakter planowanego przez KKT przedsięwzięcia w strategicznym obszarze gospodarki nasuwają się także wątpliwości czy nie będzie miało ono swoich negatywnych skutków dla interesów ekonomicznych RP (np. nie uderzy w paliwowe spółki z udziałem Skarbu Państwa).”

Jako jeden z elementów rewitalizacji portu, Terminal Płynnych Produktów Masowych składował będzie produkty chemiczne, komponenty płynne oraz również paliwa. Część paliwowa stanowić będzie 1% udziału w rynku paliw płynnych. Docelowymi klientami terminala mają być między innymi LOTOS i PKN ORLEN. Zarząd KKT nie widzi żadnego uzasadnienia w powyższym stwierdzeniu oraz posiada argumenty świadczące o wzmocnieniu bezpieczeństwa energetycznego państwa i możliwości zwiększenia konkurencyjności rynku.

- „Wskazywana w umowie wysokość czynszu dzierżawy wydaje się być całkowicie oderwana od realiów planowanego przez KKT przedsięwzięcia. Jak się bowiem ma kwota 26 tysięcy złotych miesięcznie (docelowo tys. zł) za dzierżawę 11 hektarów gruntu w tej specyficznej i niezmiernie atrakcyjnej lokalizacji...”

Stawka dzierżawy została zaproponowana KKT przez Zarząd PKP S.A., który ustanowił ją na bazie analizy rynkowej stawek za podobne grunty w okolicy Kędzierzyna-Koźła. Należy podkreślić, że umowa zawierała warunek, który obligował KKT do zainwestowania na nieruchomości należącej do PKP S.A. kwoty ponad 11 milionów złotych w odbudowę zdewastowanego połączenia kolejowego wraz z pełną i nowoczesną automatyką SRK. Po wybudowaniu tej infrastruktury, całość nakładów poniesionych przez KKT zostałyby przekazane do PKP PLK S.A., która po realizacji inwestycji czerpałaby przyszłe korzyści finansowe z dzierżawy i usług kolejowych. Zapis ten stanowił integralną część umowy.

- „Nikt zdaje się w ogóle nie uwzględnił tego, iż na dzierżawionym terenie nie będzie funkcjonowała „zwykła firma”, lecz duży terminal paliwowy przynoszący wielomilionowe zyski dla jego właścicieli.”

Na terenach byłego portu zaplanowany został nowoczesny w skali światowej wielofunkcyjny port śródlądowy z terminalami obsługującymi wszystkie rodzaje ładunków masowych, drobnicy i ładunków ponad-gabarytowych. Planowany terminal paliwowy w skali rynku polskiego i na tle innych funkcjonujących na tym rynku terminali jest obiektem

nieznaczącym przeładowującym około 1% wolumenu krajowego. Większość konkurencji to terminale 2-4 razy większe od KKT (uwzględniając prywatne i państwowe).

- „Zyski z zakładanego obrotu paliwem przez ten terminal i ich relacja do kwoty czynszu dzierżawy gruntu od PKP S.A. widać nie była w ogóle brana pod uwagę przez osoby procedujące umowę, które winny dbać o interes Spółki”

KKT jest operatorem i zarządzającym wyłącznie infrastrukturą portową, a jego przychody i zyski realizowane są ze świadczenia usług przeładunku i składowania towarów należących do kontrahentów. W żadnym przypadku operator terminala nie jest właścicielem przeładowywanych towarów. Tereny, które mają stanowić przedmiot dzierżawy KKT powinny zostać przekazane PKP PLK S.A., ponieważ stanowią infrastrukturę kolejową. PKP PLK S.A. generuje przychody z udostępniania infrastruktury kolejowej operatorom transportu kolejowego oraz przedsiębiorstwom takim jak porty, które posiadają lub dzierżawią np. bocznicę kolejową i/lub boczne tory linii kolejowych.

- „Z uwagi na pojawiające się wątpliwości co do wiarygodności KKT Sp. z o.o. (oraz związanych z nią osób i podmiotów) jako ewentualnego przyszłego kontrahenta PKP S.A. oraz fakt, iż zakres inwestycji związany jest z obszarem strategicznym dla funkcjonowania państwa (bezpieczeństwo energetyczne) niezbędnym wydaje się być przed podjęciem decyzji w sprawie ewentualnego podpisania umowy zwrócenie się do Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego o przeanalizowanie ewentualnych zagrożeń.”

Od ponad 30 lat w kompletnie zdewastowanym i opuszczonym porcie Kędzierzyn-Koźle nie świadczone usługi portowych. Powodem takiego stanu rzeczy był brak jakiegokolwiek infrastruktury, pomysłu na biznes i inwestora gotowego na podjęcie ryzyka. Trudno jest mówić o jakimkolwiek strategicznym znaczeniu, jeśli port tak naprawdę nie istniał i żaden podmiot nie był zainteresowany jego rewitalizacją do momentu pojawienia się realnej szansy przedstawionej przez KKT i jej inwestorów. Bezpieczeństwo energetyczne jest wprost proporcjonalne do ilości infrastruktury. W interesie skarbu państwa leży rozbudowa własnej infrastruktury oraz wspieranie projektów inwestorów komercyjnych. Wzrost liczby terminali zwiększa bezpieczeństwo, konkurencyjność gospodarki, rozwój przedsiębiorczości i zatrudnienia.

Minęły ponad 3 lata od wniosku zarządu PKP S.A. do ABW oraz pism przesłanych zarówno przez KKT, jak i funduszu Value Quest mających na celu wyjaśnienie wątpliwości potencjalnego zagrożenia. KKT dalej deklaruje możliwość udostępnienia wszelkich wymaganych dokumentów. Zarówno Zarząd PKP S.A. jak i kierownictwo ABW wszystkie próby wyjaśnienia sprawy pozostawia bez odpowiedzi.

Spółka KKT, Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle oraz proces transakcji sprzedaży nieruchomości portowej były poddane skrupulatnemu procesowi kontroli przez Prokuraturę w Opolu, Krajową Administrację Skarbową oraz Najwyższą Izbę Kontroli, które nie stwierdziły żadnych nieprawidłowości w swoich raportach pokontrolnych. Prokuratura Opolska w swoim obszernym uzasadnieniu decyzji umorzenia śledztwa stwierdziła wprost, że proces sprzedaży

i inwestycji był całkowicie zgodny z obowiązującym prawem i przepisami. Prokuratura zaznaczyła, że brak zawarcia transakcji byłby ze szkodą dla Gminy i gospodarki kraju, co w efekcie końcowym mogłoby doprowadzić do zarzutów w kierunku gminy o niegospodarność i złe zarządzanie majątkiem.

Powyżej wymienione raporty są dostępne w całości i- jeżeli to wymagane- spółka KKT może je udostępnić zainteresowanym stronom.