

Notatka z konferencji Kaszubskiego Zespołu Parlamentarnego

W dniu 21 czerwca 2023 roku odbyła się w Senacie konferencja „Rola i potencjał małych portów morskich”, zorganizowana przez Kaszubski Zespół Parlamentarny wspólnie ze Związkiem Miast i Gmin Morskich. Konferencja była częścią obchodów Dni Morza, a patronatem honorowym objęli ją: Marszałek Senatu RP prof. Tomasz Grodzki, Marszałek Województwa Pomorskiego Mieczysław Struk, Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego Gustaw Marek Brzezina oraz Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz.

Otwierając konferencję, **Marszałek Senatu RP prof. Tomasz Grodzki** wspomniał, że większość Polaków zapytana o polskie porty morskie, potrafi wymienić tylko kilka największych. Tymczasem w Polsce działa również ok. 30 małych portów morskich, pełniących rolę nie tylko turystycznej atrakcji, ale mających też znaczenie gospodarcze. I być może to właśnie dla nich nadchodzi teraz dobry czas, zwłaszcza jeśli będą potrafiły wykorzystać szansę, jaką daje rozwój morskiej energetyki wiatrowej i związana z nim potrzeba utrzymania portów serwisowych. Oznacza to jednak konieczność przeprowadzenia szeregu inwestycji, zarówno w samych portach jak i infrastrukturze drogowej, i dlatego trzeba zadać sobie pytanie o środki finansowe, które takim portom są potrzebne.

Senator Jerzy Wcisła zwrócił uwagę, że w przeciwieństwie do Polski, w innych krajach małe porty morskie zazwyczaj odgrywają ważną rolę transportową we współpracy z dużymi portami. Tymczasem również w Polsce powinny one pełnić zarówno rolę transportową, rybacką jak i turystyczną, i powinny być siłą, która rozwija gospodarczo miejscowości, w których funkcjonują.

Prezes Zarządu Związku Miast i Gmin Morskich Alan Aleksandrowicz w swoim wystąpieniu poświęconym inwestycjom w małe porty morskie, wzmocnieniu infrastruktury i stymulowaniu rozwoju regionalnego przekazał, że trzeba pokazywać zarówno dorobek i potencjał małych portów morskich, jak też wyzwania i ograniczenia, z jakimi się one mierzą od lat. Przypomniał, że podstawą dla funkcjonowania portów jest podlegająca ciągłym zmianom ustawa o portach i przystaniach morskich wraz z przepisami wykonawczymi. Ustawa ta wyodrębniła cztery główne porty morskie, mające kluczowe znaczenie dla gospodarki narodowej, 30 mniejszych portów morskich oraz kilkadziesiąt przystani morskich. Pan prezes wspomniał, że polityka Unii Europejskiej koncentruje się obecnie na sprawach klimatycznych i rozwiązaniach pozwalających na ograniczenie negatywnego wpływu

działalności człowieka na środowisko naturalne. Droga do nich prowadzi przez przyjazny transport niskoemisyjny oraz żeglugę bliskich odległości. Te możliwości oferują właśnie małe porty morskie. Małe porty to nie tylko ważne ogniwa w gospodarce wybrzeża, ale to także dziedzictwo, historia, kultura i sposób życia mieszkańców tej części Polski. Postęp technologiczny i transformacja energetyczna wraz z projektami inwestycji, związanymi z offshore i zielonym wodorem, mogą stać się obecnie „okienkiem rozwojowym” dla portów. Są one bowiem naturalnym zapleczem dla tego typu projektów i mogą służyć jako terminale instalacyjne i serwisowe. Trzeba zastanowić się, jak wykorzystać tę szansę i jak jej nie zmarnować. Małe porty morskie wpisują się ponadto w unijną politykę klimatyczną, bo ich negatywne oddziaływanie na środowisko jest o wiele mniejsze niż oddziaływanie dużych portów. Prezes Aleksandrowicz przypomniał, że duże porty morskie są praktycznie w całości kontrolowane przez Skarb Państwa, małe zależne są natomiast od samorządów. Niestety problemy, z którymi mierzą się obecnie samorządy w Polsce, przekładają się na funkcjonowanie małych portów morskich. Widoczny jest bałagan kompetencyjny, brak jest czytelnych kompetencji i wpływu lokalnych samorządów na programowanie środków niezbędnych na rozwijanie infrastruktury i plany rozwojowe, brakuje środków na podstawową infrastrukturę dostępową zarówno od strony lądu jak i wody. Wypływanie akwenów i torów podejściowych nie tylko wpływa na ograniczenie ruchu w portach, ale może też przyczynić się do zamierania portów i przystani morskich. Samorządy zarządzające portami nie mają narzędzi do kreowania i udziału w realnych przychodach, jakie te porty mogłyby generować w celu ich reinwestowania w koszty utrzymania i program inwestycyjny. Konieczne jest dostosowanie przepisów na potrzebny chociażby partnerstwa publiczno-prywatnego, popularnego w krajach zachodniej Europy.

Prezes Zarządu Związku Małych Portów Morskich Artur Lijewski przypomniał, że do 1996 roku małe porty były przedsiębiorstwami państwowymi, rozwijającymi się w oderwaniu od gmin nadmorskich. Ustawa z 1996 r. o portach i przystaniach morskich dała gminom swobodę w wyborze formy zarządzania nimi. Skutki tej ustawy wiele gmin odczuwa niestety do dziś. Te z nich, które nabyły grunty portowe po cenach rynkowych od przedsiębiorstw państwowych, korzystając najczęściej z kredytów, nadal je spłacają. Pan prezes zwrócił równocześnie uwagę na problem ze stosowaniem właściwych przepisów ze względu na brak definicji pojęcia mały port. Poinformował, że kolejny etap rozwoju małych portów wiązał się z wejściem Polski do UE i możliwością skorzystania z funduszy unijnych, dzięki którym zmieniło się znacznie ich oblicze. Zaczęły one mieć wpływ na swoje otoczenie.

Zaczęły pełnić funkcję miastotwórczą, polegającą na budowaniu wspólnej historii miasta i portu, ale także gospodarczą, przeładunkowo-transportową, generującą nowe miejsca pracy w regionie i wpływającą na spadek bezrobocia oraz pasażersko-turystyczną, wpływającą na integrację społeczności lokalnej. Niestety w ich rozwoju pojawiły się problemy związane najpierw z pandemią, potem z wojną w Ukrainie i etapem morskiej energetyki wiatrowej jako nowej dziedziny gospodarki. Trzeci etap rozwoju małych portów, a więc czas pandemii pokazał, że w nastawionych głównie na turystykę gminach nadmorskich, działały praktycznie nieprzerwanie jedynie porty i ośrodki rybackie. Wojna w Ukrainie dała portom szansę na ciągłe dostawy zboża. Morska energetyka wiatrowa jest zaś kolejną szansą dla wszystkich małych portów. Prędzej czy później będą one mogły z niej skorzystać, choć trzeba się do tego przygotować. Podsumowując wystąpienie, prezes Lijewski wspominał, że trzeba zawsze pamiętać o słowach profesora Krzysztofa Luksa, według którego infrastruktura portowa jest szansą na rozwój, nie zaś jego gwarancją.

Marcin Stefaniak - p.o. dyrektora Delegatury NIK w Szczecinie wyjaśnił cel przeprowadzenia przez delegaturę szczecińską kontroli funkcjonowania małych portów morskich w województwach pomorskim i zachodniopomorskim. Były nim niedoskonałości w funkcjonowaniu administracji morskiej. Skontrolowanych zostało 14 jednostek, sformułowanych zostało 10 wniosków do ministra infrastruktury, w tym 3 o zmianę przepisów prawnych oraz 80 wniosków pokontrolnych. Sformułowana została też ocena opisowa. Dyrektor Stefaniak poinformował, że zgodnie z ustawą Najwyższa Izba Kontroli przeprowadza kontrole, aby ocenić stan faktyczny i sformułować wnioski, niestety nie ma siły sprawczej, aby te wnioski zostały zrealizowane.

Sylwia Krawczyk - doradca ekonomiczny delegatury NIK w Szczecinie zapoznała gości konferencji z wynikami kontroli przeprowadzonej przez NIK. Przekazała, że spośród 29 małych portów, skontrolowanych zostało 25 funkcjonujących w województwie pomorskim i zachodniopomorskim. Najwyższa Izba Kontroli postanowiła zweryfikować czy działalność małych portów morskich prowadzona była prawidłowo i przyniosła zakładane efekty, w szczególności, czy właściwe podmioty prawidłowo planowały, realizowały i nadzorowały rozwój małych portów morskich oraz czy osiągały zakładane cele, zarządzały infrastrukturą portową i zapewniały ochronę mienia oraz czy prowadziły gospodarkę finansowo-księgową i osiągały planowane wyniki finansowe. Kontrolę przeprowadzono w 14 podmiotach zarządzających portami – w pięciu gminach, sześciu spółkach gminnych, jednej gminnej jednostce budżetowej oraz w dwóch urzędach morskich (zarządzających łącznie ośmioma

małymi portami). Kontrola wykazała, że część podmiotów zarządzających małymi portami morskimi nie wywiązywała się w pełni z obowiązków wynikających z prawa budowlanego, nie przestrzegała przepisów ochrony przeciwpożarowej w portach, nie sporządzała planów gospodarowania odpadami ze statków. Podmioty zarządzające małymi portami morskimi nie przestrzegały ustawowych obowiązków dotyczących planowania rozwoju portu, nie wykonywały obowiązków o charakterze finansowo-księgowym oraz naruszały obowiązek uzyskania decyzji administracyjnej wyrażającej zgodę ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na zawarcie umów dzierżawy nieruchomości położonych w granicach portów.

Stwierdzono, że główną przeszkodą sprawnego funkcjonowania i rozwoju małych portów morskich były ograniczone możliwości finansowe kontrolowanych podmiotów zarządzających. Czynnikiem finansowym był też zasadniczą przyczyną problemów z dostępem części jednostek pływających do niektórych portów, spowodowanych brakiem możliwości utrzymania odpowiednich głębokości na torach podejściowych. Z uwagi na fakt, że parametry torów wodnych określają organy administracji morskiej i odpowiadają za finansowanie zadań dotyczących m.in. głębokości dróg dostępowych, niezapewnienie tym organom wystarczającej wysokości środków na ich utrzymanie jest w ocenie NIK stanem wymagającym zmiany.

W ocenie kontroli NIK działalność małych portów morskich w większości prowadzona była niezgodnie z obowiązującymi przepisami i nie zawsze przynosiła spodziewane efekty. Działania niemal wszystkich kontrolowanych podmiotów zarządzających portami w obszarze planowania, realizacji i nadzorowania rozwoju portów, a także w zakresie zarządzania infrastrukturą portową obarczone były nieprawidłowościami. Skalę finansową nieprawidłowości ustalonych w kontrolowanym zakresie NIK oszacowała na kwotę co najmniej 8,9 mln zł.

Wyniki kontroli stanowiły podstawę do sformułowania dziesięciu wniosków skierowanych do Ministra Infrastruktury, spośród których pięć wniosków dotyczyło wzmocnienia kontroli zarządczej nad organami administracji morskiej. Trzy wnioski dotyczyły podjęcia działań mających na celu zmianę przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, w celu stworzenia możliwości dofinansowania z budżetu państwa zadań utrzymania odpowiednich głębokości wewnętrznych basenów portowych przez podmioty zarządzające małymi portami morskimi (nie będące organami administracji morskiej), zapewnienia spójności przepisów dotyczących

ochrony przeciwpożarowej w małych portach morskich oraz wprowadzenia obowiązku planowania rozwoju portu zarządzanego przez organ administracji morskiej z uwzględnieniem konsultacji z właściwą gminą.

Ponadto sformułowano wniosek do Państwowej Inspekcji Pracy o przeprowadzenie kontroli małych portów morskich w zakresie BHP. W wystąpieniach pokontrolnych sformułowano ogółem 80 wniosków skierowanych do podmiotów kontrolowanych.

Po przeprowadzeniu kontroli, NIK skierowała do właściwych organów nadzoru budowlanego zawiadomienia w sprawie uzasadnionego podejrzenia popełnienia wykroczeń w związku z nieprzestrzeganiem prawa budowlanego.

Senator Kazimierz Kleina wspomniał, że pomimo wykazanych przez Najwyższą Izbę Kontroli uchybień, raport jest przychylny dla samorządów i pokazuje, jak ważna i odpowiedzialna jest ich rola w zarządzaniu portami i innymi ważnymi podmiotami. Kontrola ta jest również według senatora, niezwykle pomocna dla tych, którzy administrują portami i planują ich kierunki rozwoju.

W dyskusji **senator Janusz Gromek** przedstawił problemy, z jakimi boryka się port kołobrzegi, podkreślając, że jest on nie tylko miejscem pracy, rybołówstwa, ale także miejscem dla lokalnej turystyki. Dla **senatora Kazimierza Kleiny** małe porty mają ogromny potencjał i mogą odegrać ważną rolę, ale wiele rzeczy wymaga zmian, w tym także legislacyjnych.

Marlena Smolarek, reprezentująca port w Stepnicy zwróciła uwagę na fakt, że po 2016 roku, przy podziale środków zewnętrznych zablokowano możliwość ubiegania się o nie przez samorządy. Tylko jednostki zarządzające portem i urzędy morskie mogły wnioskować o 100% dofinansowania. Małe porty, prowadzone przez jednostkę samorządową, tak jak to ma miejsce w przypadku portu w Stepnicy, takiej możliwości nie mają. Zwróciła również na problem z dostępem do portu od strony wody poprzez tor podejściowy oraz konieczność jego regularnego pogłębiania, a co za tym idzie, problemy z finansowaniem takiego działania.

Hanna Pruchniewska – burmistrz Pucka wyraziła ubolewanie z powodu braku przedstawicieli rządu na konferencji, tym bardziej, że wielu problemów upatruje się właśnie w relacjach z administracją publiczną, zwłaszcza na szczeblu wojewódzkim. Zwróciła uwagę na zbyt długo ciągnące się procedury związane z przekazywaniem terenów Skarbu Państwa portowi w Pucku i podpisaniem aktu notarialnego. Zaproponowała, aby analogicznie do programu *Polska Wschodnia*, finansowanego ze środków unijnych stworzyć program *Polska*

morska. Środki z takiego programu bardzo by się przydały, chociażby na remont istniejącej infrastruktury portów.

Rafał Zahorski - Pełnomocnik Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej poinformował, że wg raportu Eurostatu w Polsce marnowany jest potencjał wybrzeża Bałtyku. Zaledwie 9,5 % transportu realizowane jest drogą morską, co jest najgorszym wynikiem wśród mających dostęp do morza krajów Unii Europejskiej. Porty morskie w Polsce, poza głębokowodnym terminalem kontenerowym w Gdańsku pracują zaledwie w 50% swoich możliwości, co wynika z braku odpowiedniej infrastruktury. Podkreślił, że inna infrastruktura jest potrzebna do transportu kolejowego towarowego, a inna do transportu pasażerskiego. Niestety, każda modernizacja linii kolejowej, przygotowywanej pod transport pasażerski ogranicza transport kolejowy towarowy. Tymczasem pierwszą rzeczą, od której zaczyna się budowę portu, powinno być budowanie infrastruktury kolejowej, niezbędnej do dostarczenia i odbioru ładunku. Rola małych portów morskich jest bardzo ważna – powinny one pełnić rolę uzupełniającą w stosunku do dużych portów, powinny obsługiwać małe jednostki i barki. Duże porty natomiast powinny koncentrować się na obsłudze dużych jednostek. Potrzebna jest nowa strategia gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, gdyż poprzednia była stworzona w latach 60-ych XX wieku. Rafał Zahorski poinformował również, że powstała strategia budowy trzeciego ośrodka morskiego w Kołobrzegu Podczelu i został już przygotowany jego projekt. Ubiegłoroczne problemy z transportem węgla pokazały, że taki port jest niezwykle potrzebny, nadmiarowe dostawy skutecznie zablokowały porty w Szczecinie i Świnoujściu, przez co straciły one te ładunki, które obsługiwały od wielu lat. Odniósł się również do wspomnianych w raporcie NIK problemów z ochroną środowiska. Poinformował, że w 2021 r. zamknięta została przez Orlen spółka zajmująca się od lat 60-tych XX wieku odbiorem nieczystości z portów. Zwrócił uwagę, że wzorce funkcjonowania portów w latach 60-ych były na tyle dobre, że należałoby do nich powrócić, po skorygowaniu ich o nową politykę Unii Europejskiej. Wspomniał również, że dobrze byłoby stworzyć strategię municypalizacji dużych portów morskich w Polsce, tak by duże miasta miały również większy przychód z ich funkcjonowania.

Alan Aleksandrowicz wyraził nadzieję, że po konferencji zostanie przygotowany projekt zmian legislacyjnych na najbliższe lata. Wyraził również ubolewanie, że pomimo powołania *Zespołu do spraw małych portów* przy Ministrze Infrastruktury, nie podjął on żadnych działań. W kontekście tego co dziś dzieje się na świecie, wojny w Ukrainie i

transformacji energetycznej, powinna najpierw powstać strategia rozwoju małych portów w Polsce, a dopiero następnie plany te powinny być uszczegółowiane przez małe porty. Bez tego będzie się najprawdopodobniej dublować niektóre funkcje, zamiast je sensownie rozdzielać, uzupełniać i działać w sposób komplementarny. Ponadto, w opinii Pana prezesa, należy decentralizować pewne kompetencje i nie czekać latami na procedury komunalizacyjne. Trzeba korzystać z rozwiązań, które są, rozszerzając katalog celów publicznych w kontekście rozwoju małych portów i inwestycji w ich infrastrukturę.

Wojciech Mańkiewicz z gminy Cedry Wielkie przypomniał, że Żuławy to delta Wisły i to one poniosły w przeszłości ogromne koszty rozwoju portów transportowych. Dziś Żuławy są nieco wyłączone z infrastruktury wspierającej rozwój portów, pomimo posiadania zarówno drogi ekspresowej S7 jak i terenów, na których mogłyby powstać np. centra przeładunkowe czy hale wspomagające porty. Dziś Żuławy to rolnictwo i turystyka, ale też niewykorzystany potencjał. Tymczasem powinny one wziąć udział w rozwoju małych portów i zapewnić im zaplecze logistyczne, przeładunkowe, inwestycyjne i infrastrukturalne.

Arkadiusz Zgliński, dyrektor Zarządu Portu Morskiego w Elblągu zwrócił uwagę na potrzebę doprecyzowania i uszczegółowienia przepisów dotyczących infrastruktury portowej i infrastruktury dostępowej. O ile samorządy inwestują w infrastrukturę portową, o tyle o infrastrukturę dostępową powinien dbać Skarb Państwa i podległe mu urzędy morskie. Niestety jest ona niedoprecyzowana i za każdym razem różnie traktowana przez urzędy morskie.

Kamil Pach, zastępca burmistrza Władysławowa poparł potrzebę pracy w grupie roboczej, odpowiedzialnej za gospodarkę morską. Poinformował, że we Władysławowie opracowana została koncepcja rozbudowy nowego portu, ukierunkowanego zarówno na offshore jak i różne formy przeładunków. Dokument ten został skierowany do Ministerstwa Infrastruktury i mimo oczekiwania dialogu, nie wzbudził on zainteresowania. Brakuje generalnej strategii, a jest ona potrzebna, gdyż każdy port rozwija się w inny sposób i chęć podejmowania jakichkolwiek prac kończy się na razie brakiem konkretnych działań. Pan wiceburmistrz wspominał też, że państwo nie wykonuje swoich obowiązków zapisanych w ustawie o portach, dotyczących przekazywania portom na cele ich rozbudowy gruntów Skarbu Państwa. Powinna to być czynność stricte techniczna, tym bardziej, że każda inwestycja w strukturę portową w następstwie przerodzi się w strumień środków w postaci VAT i innych podatków, płynących przede wszystkim do Skarbu Państwa.

Starosta Pucki, Jarosław Biak wyraził uznanie dla organizatorów konferencji za dostrzeżenie problemu i podjęcie tematu. Jak wspomniał, samorządy nie mogą być pozostawione same sobie ze wszystkimi problemami. Musi powstać strategiczny, długofalowy plan dla rozwoju portów i muszą się pojawić środki centralne, które taki plan wesprą. Bez nich – jak podkreślił, nie będzie rozwoju, a jedynie reanimacja infrastruktury.

Prezes Artur Lijewski zwrócił uwagę, że we wszystkich przygotowywanych wcześniej strategiach brakowało rozdziału źródeł finansowania. Należy więc działać dwutorowo – z jednej strony mówić o rozwoju strategii portów morskich, wskazując źródła finansowania lub też rozszerzyć to o pakiet partnerstwa publiczno-prywatnego (choć w przypadku wejścia w infrastrukturę dostępową, potrzebna będzie zgoda państwa). Drugą możliwością będzie stworzenie przez Związek Miast i Gmin Morskich oraz Związek Małych Portów ze wszystkimi gminami żyjącymi z morza własnej strategii, w której zawarte zostaną ich wszystkie oczekiwania.

Senator Jerzy Weisła zgodził się ze stwierdzeniem, że Polska potrzebuje strategii dla małych portów, ale powinna ona według niego iść w parze ze strategią rozwoju transportu śródlądowego. Duża część współpracy transportowej małych portów morskich i portów śródlądowych polega na współpracy z dużymi portami. Inaczej nie ma możliwości, aby porty mogły realizować program podniesienia przeładunków do wyższego poziomu. Ponadto od państwa należy egzekwować realizacji zadań ustawowych – ustawa o portach i przystaniach morskich mówi wyraźnie kto odpowiada za tory dostępowe. Tymczasem raport NIK z 2017 r. wykazał, że 2/3 potrzeb portów w tym zakresie nie jest realizowane. Senator wspomniał, że powyższy Raport wskazuje również, że dla małych portów morskich lepsza jest własność komunalna niż własność państwowa.

Mirosław Mońko, kierownik Miejskiego Zarządu Portu Jastarnia przedstawił problemy z jakimi spotyka się port zarządzany przez dwa podmioty – Miejski Zarząd Portu Jastarnia i gminę Jastarnia. Odnosząc się do sprawy komunalizacji i własności gruntów wskazał, że proces ten nie przebiega prawidłowo. Gmina od kilku lat stara się o uzyskanie własności gruntów Skarbu Państwa, ale proces ten z niewiadomych przyczyn jest blokowany. Proces komunalizacji gruntów należałoby usprawnić i skrócić jego czas. Zwrócił uwagę na problemy z terenami, które są w użytkowaniu wieczystym portu i co do których nie wiadomo, jak będzie wyglądała procedura ich przejęcia. Podkreślił, że należy bacznie obserwować potrzeby każdego portu, a dopiero potem planować rozwój inwestycji.

Senator Sławomir Rybicki przekazał, że aby mówić odpowiedzialnie o przyszłości polskich portów morskich, nie sposób pominąć tematu małych portów i przystani. Odnosząc się do wypowiedzi senatora Jerzego Wcisły, dotyczącej funkcji transportowej małych portów wskazał, że podstawą ich działania jest wielofunkcyjność – i oprócz tej wymienionej, pełnią one również funkcję turystyczne, zaplecza dla rybołówstwa bałtyckiego, funkcje handlowe, przemysłowe, funkcje społeczne ale też funkcję miastotwórczą i rozwoju regionalnego.

Piotr Pawłowski – Przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia XIII kadencji przedstawił podejście do rozwoju małych portów środowiska biznesowego. Wspomniał, że potrzebne jest przygotowanie spójnej polityki morskiej, która byłaby drogowskazem dla długoterminowego działania, niezależnego od prowadzonej polityki. To co powinno być zapewnione portom przez państwo, to dostęp zarówno od strony lądu jak i od strony wody. Żaden duży przedsiębiorca bez zagwarantowania przez Skarb Państwa dostępu od strony wody i jego utrzymywania we właściwych parametrach, nie zainwestuje swoich środków. Rolę państwa można więc upatrywać w gwarancji dostępu do portu zarówno od strony morskiej jak i lądowej, natomiast stronie samorządowej wspólnie z biznesem powinno się pozostawić kwestie rozwoju portów. Podkreślił również, że w polskich realiach żegluga śródlądowa musi oddać palmę pierwszeństwa transportowi kolejowemu, który jest przyszłością dla towarów wysokomasowych i wielkowolumenowych. Powinien być kładziony nacisk na to, aby każdy z portów miał bardzo dobry dostęp od strony lądu do transportowych linii kolejowych.

Senator Kazimierz Kleina podsumowując konferencję wspomniał, że program *Polski morskiej*, dotyczący rozwoju obszarów morskich jest absolutnie oczekiwany i potrzebny. Polska ponadto powinna mieć jeszcze jeden duży port morski i handlowy, i być może będzie nim nowy port w Kołobrzegu. Senator poinformował, że wszystkie głosy wypowiedziane na konferencji zostaną wzięte pod uwagę przy tworzeniu dokumentu, który zostanie przesłany do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

BSS (D.W.)